

Nachsatz: Einstellung der Drosselklappenanschlag- bzw. Begrenzungs-Schraube:

Werksvorgabe:

Grundeinstellung der Drosselklappe

Die Begrenzungsschraube ist im Werk eingestellt und darf nicht verändert werden. Sollte die Schraube aus Versehen verdreht worden sein, ist die nachfolgend beschriebene Einstellung vorzunehmen.

- 1 – Begrenzungsschraube (1) herausdrehen, bis ein Spalt zwischen Stufenscheibe und Begrenzungsschraube vorhanden ist.
- 2 – Begrenzungsschraube (1) vorsichtig hineindrehen, bis sie die Stufenscheibe berührt.
- 3 – Von diesem Punkt aus 1/4 Umdrehung weiter hineindrehen.
- 4 – Leerlaufdrehzahl und CO-Gehalt einstellen.

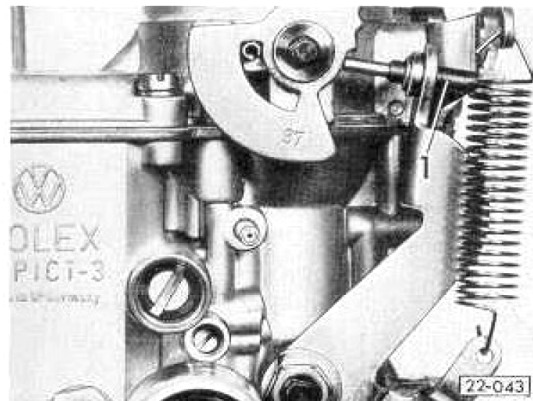
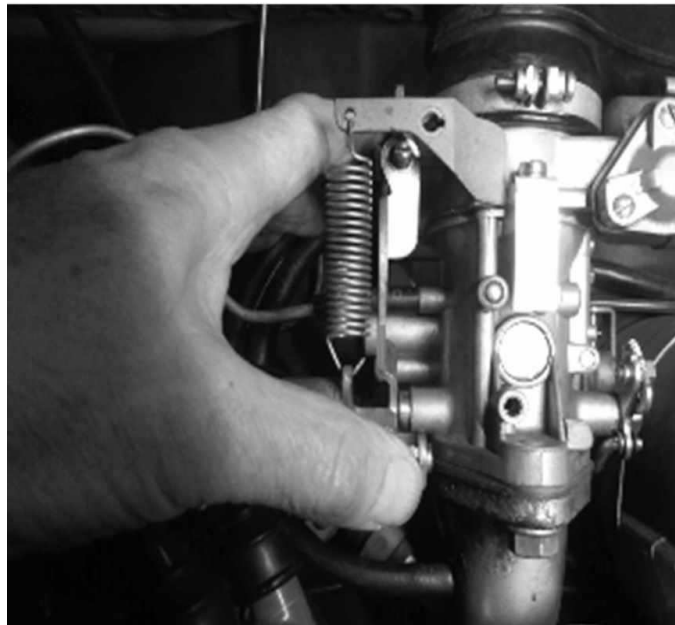


Abb. 3 Grundeinstellung der Drosselklappe

Es mag möglicherweise Probleme mit der Umsetzung geben, den richtigen Punkt auszumachen, wo die Begrenzungsschraube gerade soeben die Stufenscheibe berührt. Da gibt es einen kleinen Trick, wobei man sich sehr gut auf sein Gehör verlassen kann.

Mit dem Zeigefinger hält man die Stufenscheibe in der Position (falls die Starterklappe noch nicht voll geöffnet ist), wo die Begrenzungsschraube auf die unterste Stufe kommt und dreht diese Schraube etwas weiter hinein. Mit dem Daumen drückt man auf die Stelle, wo sich der Lagerbolzen für den Gaszug befindet und hebt den Drosselklappenhebel um etwa 0,5 - 1 cm an. Lässt man diesen Hebel nun langsam zurückkommen, so sollte man ein leises „Klick-Geräusch“ hören, falls nicht, die Begrenzungsschraube etwas weiter hinein drehen.



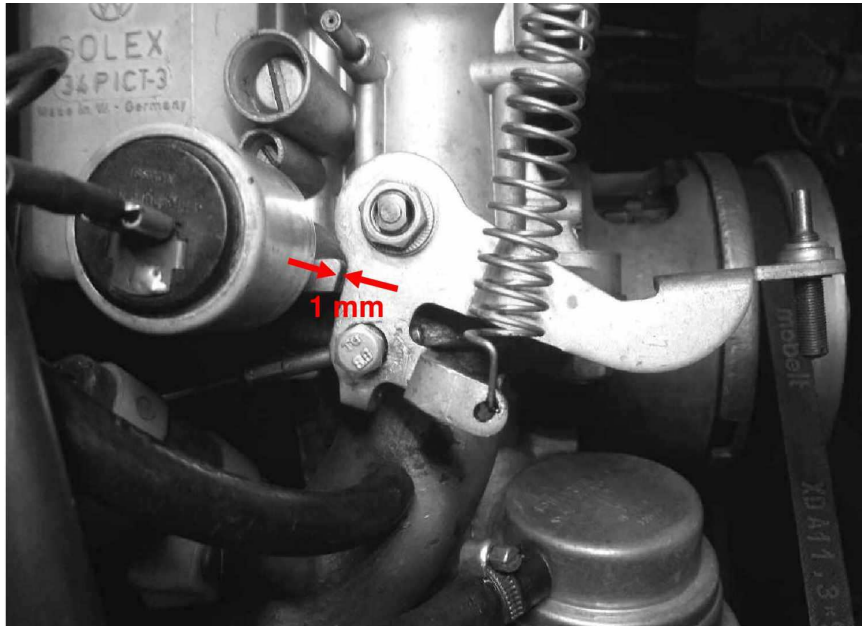
Nun dreht man die Begrenzungsschraube in kleinen Schritten weiter heraus, wiederholt ständig das Abheben und Aufsetzen, bis das genannte Geräusch gerade nicht mehr wahrzunehmen ist und es nur noch irgendwie „dumpf“ klingt.

Danach wird die Schraube wieder vorsichtig so weit hinein gedreht, bis das „metallisch härtere Klicken“ erneut einsetzt. Von hier aus dreht man eine weitere 1/4 Umdrehung hinein und die Einstellung passt perfekt.

(Die Begrenzungsschraube hat eine Steigung von 0,5 mm. Bei einer viertel Umdrehung hinein macht das also 0,125 mm aus. Auf Grund der Übersetzung „Längenverhältnis Drosselklappenhebel zum halben Drosselklappendurchmesser“, ergibt sich somit ein Luftspalt von etwa nur 0,025mm Drosselklappe zur Mischkammer.)

Auch noch wichtig, damit die Drosselklappenwellen-Lager bei Vollgasstellung des Gaspedals nicht malträtiert werden:

Bitte deshalb auch den Vergaserzug richtig einstellen, so dass bei voll getretenem Gaspedal ein Spiel von etwa 1 mm zwischen Vergasergehäuse und Drosselhebel verbleibt:



Damit beim Abziehen der Unterdruckschläuche (und auch des Benzinschlauchs) die Messingrohre nicht mit heraus gezogen werden, bitte zunächst Drehbewegung einsetzen und dann „Abdrehen“ (rechts-links Bewegung bei gleichzeitigem ziehen).

Bitte keine Dichtungsmasse auf die Dichtung vom Vergaserflansch (bzw. „Vergaserfuß“) auftragen. Es darf nicht vorkommen können, dass sich eventuell Teile davon lösen und in die Unterdruckkanäle gelangen könnten.

Die Muttern auf den Stiftschrauben zur Vergaserbefestigung bitte nur mit etwa 15 Nm anziehen. Ich hab schon ausgerissene Gewinde im Vergaser-Gehäuse vorgefundenen, bzw. die Stiftschrauben standen X-beinig.

Das Auswechseln der vorhandenen zwei M8 Muttern mit den jeweils unterlegten Well- bzw. Federscheiben für die Befestigung des Vergasers gegen sog. Flanschmutter mit Sperrverzahnung bedeutet weniger „Fummelarbeit“, insbesondere für die vordere Mutter. Die Federscheiben können bedenkenlos entfallen und das Ansetzen der Muttern gestaltet sich unkomplizierter. Durch den Flansch bedingt, kann man die vordere Mutter in einen gebogenen Ringschlüssel einlegen und den Punkt suchen, wo der Gewindegang beginnt. Ggf. die Mutter im Schlüssel drehen und erneute Versuche starten. (Für eine bessere Zugänglichkeit ist die Verteilerkappe abzunehmen.)

Gebogener Ringschlüssel (auch bekannt als: Starter-Blockschlüssel / Anlasserschlüssel / Doppelringschlüssel C-Form) 13 / 11 mm.

