KRAFTSTOFFSYSTEM

Anlage wie folgt überprüfen:

Tank auf Inhalt prüfen (kann leer sein), Luftloch im Tankdeckel kontrollieren. Feststellen, ob Kraftstoff in den Vergaser gelangt, dazu Hauptdüse herausschrauben. Ist kein Kraftstoff vorhanden, Kraftstoffpumpenanschluß am Vergaser lösen und überprüfen, ob genügend Kraftstoff gefördert wird. Falls die Fördermenge zu schwach ist, Pumpendruck kontrollieren. Falls überhaupt kein Kraftstoff erscheint, Leitung von der Pumpe lösen. Falls der Kraftstoff aus der Leitung läuft, Pumpe überprüfen. Falls immer noch kein Kraftstoff erscheint, Leitungen auf Verstopfung kontrollieren. Dazu Tank verschließen und Leitung mit Preßluft durchblasen.

Als nächstes den Tank ausbauen. Ist im Tankinneren eine Rostschicht zu sehen, Antox-Extra auffüllen. Es ist mit Wasser zu vermischen (1 Teil Antox und 10 Teile Wasser). Tank mit der Lösung vollfüllen und Tank bei starker Rostbildung über Nacht stehen lassen. Dann Behälter entleeren und sofort 5 Liter Bohrölemulsion einfüllen und Tank schwenken, so daß alle Teile von der Emulsion gereinigt werden. Mit Preßluft ausblasen.

Kraftstofftank aus- und einbauen

Ablaßschraube öffnen und Tank entleeren.

Beide Schlauchschellen des Einfüllstutzens lösen und Verlängerung abziehen. Schlauch vom Tank ziehen. Nach Lösen der Schrauben Dichtung und Halteplatte abnehmen.

Vom Tankgeber Kraftstoffleitung und Kabel abnehmen.

Tank abstützen und die beiden Muttern hinten und die beiden Schrauben vorn lösen. Tank herausheben.

Der Einbau geschieht in umgekehrter Reihenfolge.

Kraftstoffpumpe ausbauen, überholen und einbauen

Sicherung des Stromkreises herausnehmen. Zuführungs- und Massekabel abnehmen. Ein- und Auslaßleitung lösen.

Halteschrauben entfernen und Pumpe herausnehmen.

Filterschraube, Scheibe und Filter herausschrauben. Ventilkäfig, Scheibe und Ansaugventil mit Feder herausnehmen. Ventilkäfig durch Entfernen der Haltefeder des Auslaßventiles und und Ventilscheibe herausziehen.

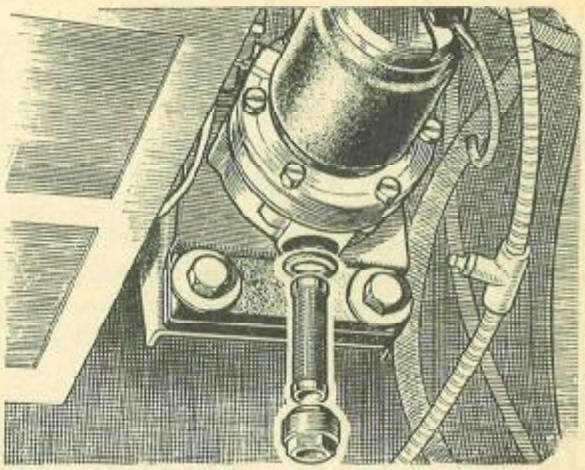


Abbildung 34
Den Pumpenfilter alle 10.000 km mit einem Pinsel reinigen.

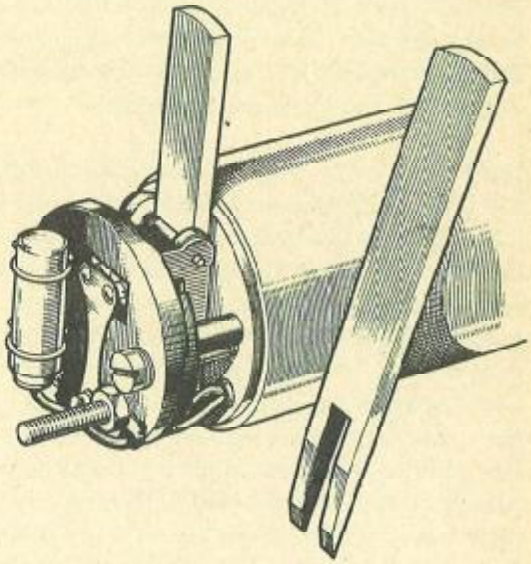


Abbildung 35
Ein Gabelhebel wird verwendet, um den Anker in Stellung zu halten, während die Membrane eingesetzt wird

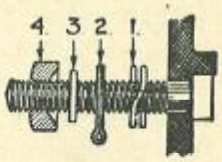


Abbildung 36
Die richtige Reihenfolge beim Zusammenbau der Bestandteile auf die Anschlußschraube.

Halteschrauben lösen und Pumpenhälften trennen. Wirkung der Ventile überprüfen. Es muß möglich sein, Luft durch das Einlaßventil zu saugen, aber nicht zu blasen. Membrane durch Drehen des ganzen Mechanismus nach links aus der Halterung nehmen. Auf die Messingscheibe hinter der Membrane achten. Unterbrecherkontaktdeckel entfernen. Schraube der Kontaktfeder und die beiden Schrauben, die die Kunststoffplatte zusammenhalten, herausnehmen. Drehzapfenstift herausdrükken. Den Kern des Magneten nicht verändern, da dieser nur mit einem Spezialwerkzeug eingestellt werden kann.

Alle Teile gründlich reinigen. Beide Teile mit den glatten Seiten nach unten einsetzen und darauf achten, daß die Federn richtig sitzen. Dünne Fiberscheibe unter und die dicke Scheibe über dem Ventilkäfig einsetzen. Unterbrecherkontakte auf die Grundplatte setzen. Sie müssen sich frei bewegen und kein Seitenspiel aufweisen. Der Zusammenbau der Teile auf der Anschlußschraube, die den Kontaktdeckel hält, ist folgendermaßen: Federring, Leitungsnase, Verbindungsscheibe und Mutter. Die Ankerrückzugfeder, die einen größeren Durchmesser hat, ist zur Spule, die kleinere Feder zum Anker zu setzen. Federn nicht ausdehnen.

Die Pumpe ist in diesem Stadium einzustellen. Die Feder, die die Unterbrecherkontakte hält, nach einer Seite biegen. Stoßscheibe in den Zwischenraum des Ankers schieben und den Anker in die richtige Stellung schrauben. Die 11 Führungsrollen in die richtige Lage um den Anker legen. Magnetmechanismus in waagerechter Stellung halten und den Anker einschrauben, bis der "Überwurfmechanismus" anfängt zu arbeiten. Ein Loch zurückschrauben, dadurch fängt der Anker an zu arbeiten. Abschließend Anker um zwei Drittelumdrehungen lösen. Das gußeiserne Gehäuse an das Hauptgehäuse anbauen, aber darauf achten, daß die Ablaßöffnung unten ist und die Rollen nicht herausfallen. Wenn die beiden Gehäuseteile richtig sitzen, die Halteschrauben einsetzen. Die Membrane ist in die äußerste Stellung zu strecken. Dies geschieht durch Einschieben eines Hebels hinter eine der weißen Rollen, wobei die Kontakte geschlossen werden. Wird die Pumpe unter Strom gesetzt, zieht der Magnet den Anker und die Membrane nach vorn. In dieser Stellung die Halteschrauben der zwei Pumpenhälften anziehen. Anschließend Pumpe vor dem Einbau überprüfen. Wenn die Pumpe eingeschaltet wird, muß sie sich von selbst in Tätigkeit setzen. Kurz nach dem Einschalten der Pumpe werden immer Luftblasen auftreten, die aber nach ungefähr einer Minute Laufzeit der Pumpe aufhören.

Sollte die Pumpe versagen, ist die Auslaßleitung abzuklemmen. Arbeitet die Pumpe, so klemmen höchstwahrscheinlich die Schwimmernadeln. Arbeitet die Pumpe nicht, das elektrische Kabel lösen, Zündung anschalten und gegen das Gehäuse halten. Tritt dabei ein Funke auf, so ist genügend Strom vorhanden und der Fehler ist im Pumpeninneren.

Beim Anschließen des Bowdenzuges für die Gemischkontrolle den Zug, wie gezeigt, verdrehen.

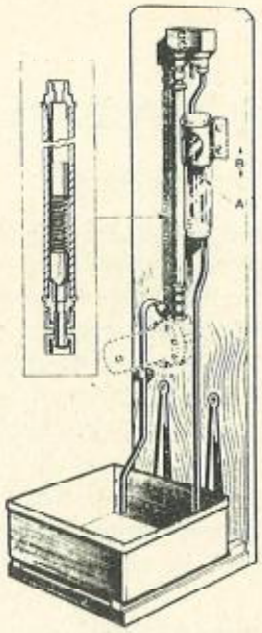
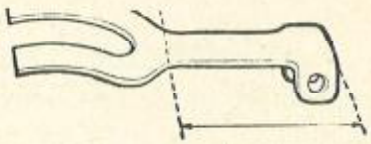


Abbildung 41
Teststand für die HP Kraftstoffpumpe. Die 4 mm Bohrung befindet sich 5 cm unter der Oberkante der Leitung (B)



muß flach sein

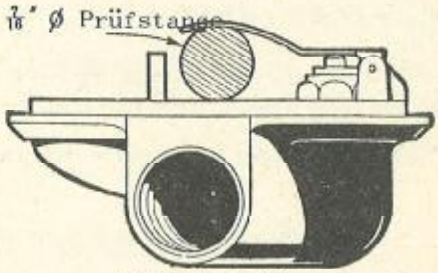


Abbildung 42
Einstellung des Schwimmerarmes

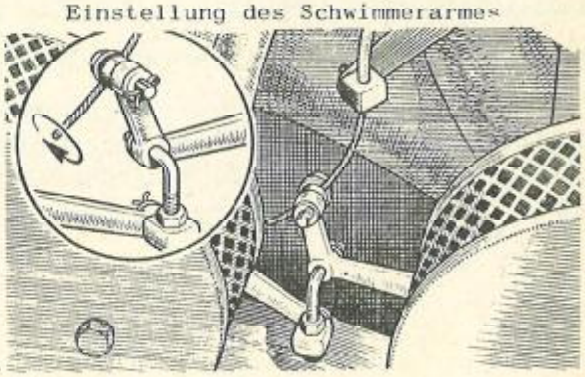


Abbildung 43

Wenn kein Strom vorhanden ist, Leitungen und Anschlüsse untersuchen. Eine andere Möglichkeit beim Versagen der Pumpe sind verschmutzte Kontakte. Dazu den Kunststoffdeckel abnehmen und Kontakte mit Sandpapier reinigen.

Vergaser ausbauen, zerlegen, zusammenbauen und einbauen

Federklemmen und Lüftungsleitung zwischen Luftfilter und Ventildeckel abnehmen. Kraftstoffleitung am hinteren Vergaser und an beiden Schwimmergehäusen abnehmen und Überlaufleitungen abziehen. Klemmschrauben der Gaszugbowdenzüge lösen und die Rückzugfedern aushängen. Gummischlauch des Unterdruckzündverstellers vom Oberteil des hinteren Vergasers abziehen. Vier Halteschrauben der Vergaserflansche losschrauben und Vergaser mit Luftfiltern abnehmen.

Verschlußkappe nach Lösen der drei Schrauben abnehmen und Kolben mit Feder und Stoßdämpfer herausnehmen. Nicht die Düsennadel verbiegen. Als nächstes nach Lösen der drei Schrauben Deckel der Schwimmerkammer abnehmen. Nach Reinigen der Teile und Durchblasen der Kanäle usw. Vergaseroberteil und Schwimmerventil auf Dichtheit prüfen (Mundsaugprüfung oder mit Manometer). Klemmende Nadeln in jedem Fall ersetzen. Einwandfreie Dichtung für Schwimmernadelventil benutzen. Rückzugsfedern für Drosselklappen und Hebelmechanismus auf Leichtgängigkeit kontrollieren. Beim Schwimmerunterteil ist darauf zu achten, daß es nicht gerissen ist. Nach Ausbau des Schwimmers diesen in heißes Wasser tauchen. Die Luft im Innern dehnt sich aus und entweicht. Bei Blasenbildung Schwimmer auswechseln.

Beim Einbau des Vergasers wie beim Ausbau vorgehen. Nach vollendetem Einbau Vergasergestänge überprüfen und, falls erforderlich, einstellen. Stoßdämpferkammer durch die Einfüllschraube an der Oberseite des Verschlußdeckels mit Motoröl auffüllen.

Luftfilter

Die vom Motor über den Vergaser angesaugte Luft wird mittels eines Filters von Staub und Schmutz gesäubert. Defekte am Filter sollten nicht vorkommen, wenn er in den entsprechenden Zeitabständen gereinigt wird. In staubigen Gegenden ist der Filter öfters zu reinigen. Im allgemeinen sollte der trockene Papiereinsatz alle 20.000 km erneuert werden. Die Gehäuse sollten alle 5.000 km gesäubert werden. Beim Erneuern des Filters die Lüftungsleitung abnehmen, Halteschrauben lösen und Filter herausheben. Grundplatte abnehmen und Papiereinsatz ersetzen.

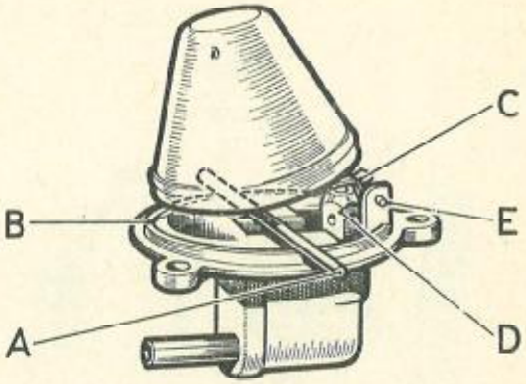


Abbildung 37

Schwimmerstand prüfen

A. 4,76 mm Durchmesser Stift
B. Abgedrehter Rand
C. Schwimmerstandeinsteller
D. Schwimmernadelventil
E. Gelenkstift

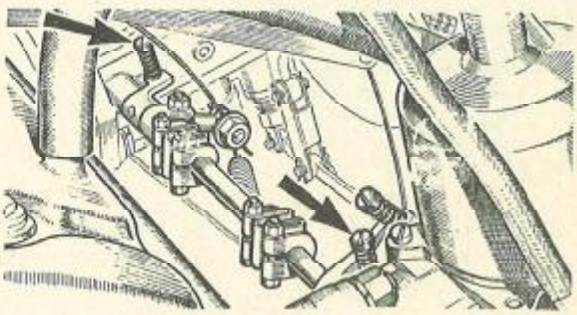


Abbildung 38
Leerlaufeinstellschrauben.

Abbildung 39
Einstellmutter der Düse.

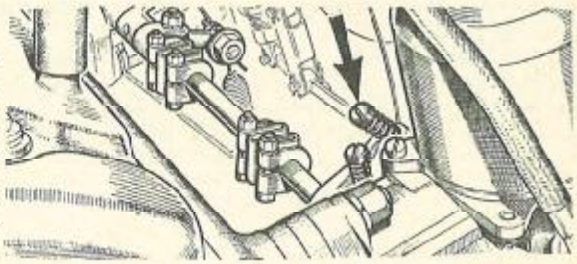


Abbildung 40
Der Pfeil zeigt die Schraube an, die zum Einstellen der Drosselklappenöffnung verwendet wird.

MONTAGEBILD DES ZERLEGTEN VERGASERS

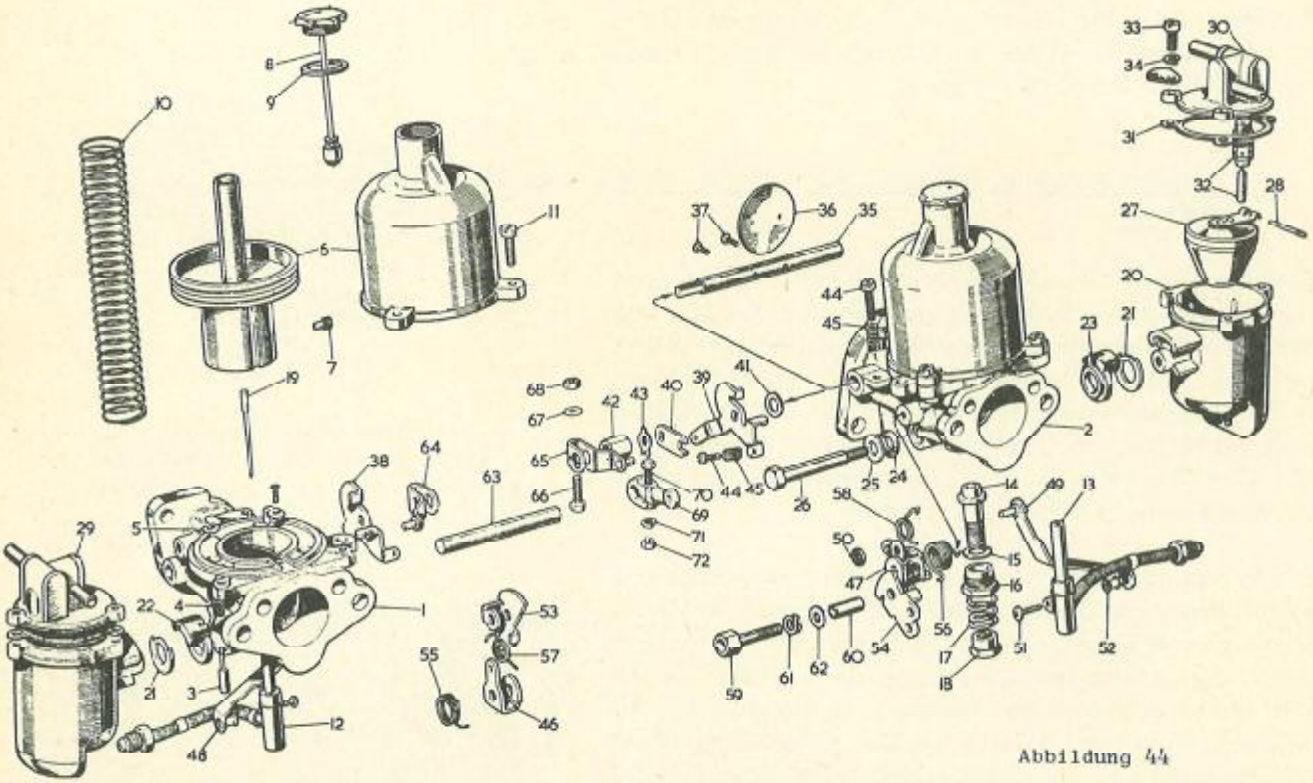


Abbildung 44

1. Gehäuse - vorne
2. Gehäuse - hinten
3. Hebestift
4. Feder
5. Klemmring
6. Kolbenkammer und Kolben
7. Befestigungsschraube
8. Einfüllschraube und Dämpfermechanismus
9. Fiberscheibe
10. Kolbenfeder (rot)
11. Befestigungsschraube
12. Düsenblock - vorne
13. Düsenblock - hinten
14. Düsenhalter
15. Scheibe
16. Befestigungsschraube
17. Feder
18. Einstellschraube
19. Nadel
20. Schwimmerkammer
21. Scheibe
22. Anschlag - vorne (Gummi)
23. Anschlag - hinten (")
24. Gummischeibe
25. Scheibe
26. Befestigungsschraube
27. Schwimmermechanismus
28. Haltestange
29. Schwimmerkammerdeckel (vorne)
30. Schwimmerkammerdeckel (hinten)
31. Scheibe
32. Schwimmernadel und -sitz
33. Befestigungsschraube
34. Scheibe
35. Drosselklappenwelle
36. Drosselklappe
37. Befestigungsschraube
38. Hebel - vorne
39. Hebel - hinten
40. Hebel
41. Abstandsscheibe
42. Mutter
43. Langlochscheibe
44. Anschlagschraube
45. Feder
46. Hebel - vorne
47. Hebel - hinten
48. Arm - vorne
49. Arm - hinten
50. Scheibe
51. Befestigungsschraube
52. Buchse
53. Nockenhebel - vorne
54. Nockenhebel - hinten
55. Hebearmfeder - vorne
56. Hebearmfeder - hinten
57. Nockenhebelfeder - vorne
58. Nockenhebelfeder - hinten
59. Abgesetzte Schraube
60. Hülse
61. Scheibe
62. Abstandsscheibe
63. Arm
64. Zapfenhebel - vorne
65. Zapfenhebel - hinten
66. Schraube
67. Scheibe
68. Mutter
69. Chokehebel
70. Schraube
71. Scheibe
72. Mutter