EINBAUSPIELE DES KURBELTRIEBS

	Einbauspiele mm
Zwischen Kolbendurchmesser und Zylinderbohrung:	
senkrecht zur Kolbenbolzenachse { oben am Kolbenmantel	0,105 ÷ 1,125
senkrecht zur Kolbenbolzenachse { unten am Kolbenmantel	0,045 ÷ 0,065
Zwischen Kolbenring und Kolbenute (senkrecht):	
1. Nute	0,100 ÷ 0,127
2. Nute	0,100 ÷ 0,127
3. Nute	0,095 ÷ 0,117
4. Nute	0,075 ÷ 0,120
Zwischen Pleuelbüchse und ihrem Sitz (immer Presspassung)	0,028 ÷ 0,091 0,037 ÷ 0,095 (Wandervell-Büchsen)
Zwischen Kolbenbolzen und Kolbenaugen (immer Presspassung)	0 ÷ 0,010
Zwischen Kolbenbolzen und Pleuelbüchse	0,005 ÷ 0,016
Zwischen Lagerbüchsen und Hauptlagerzapfen	0,020 ÷ 0,065
Zwischen Lagerschalen und Pleuellagerzapfen	0,011 ÷ 0,061
Zwischen den Stosstellen der in den Zylinder eingesetzten Kolbenringe:	
Kolbenring der 1., 2. u. 3. Nute	0,25 ÷ 0,40
Ölabstreifring mit Radialeinschnitten der 4. Nute	kein Spiel

EINBAUSPIELE DER STEUERUNG

	Einbauspiele mm
Zwischen Nockenwellenlagerzapfen und entsprechenden Lagerbohrungen:	
Kettenseite	0,025 ÷ 0,089
Schwungradseite	0,020 ÷ 0,074
Zwischen Ventilstösseln und entsprechenden Sitzen	0,007 ÷ 0,043
Zwischen Kipphebelbohrung und Kipphebelachse	0,016 ÷ 0,055
Zwischen Ventilführungen und entsprechenden Sitzen	immer Presspassung 0,034 ÷ 0,062
Zwischen Schaft und Führung der Einlassventile	0,022 ÷ 0,055
Zwischen Schaft und Führung der Auslassventile	0,042 ÷ 0,075

WICHTIGE DATEN DER STEUERORGANE

	mm
Durchmesser der Lagerbohrungen im Kurbelgehäuse für die Nockenwelle:	
Lagerbohrung an der Kettenseite	43,025 ÷ 43,064
Lagerbohrung an der Schwungradseite	22,020 ÷ 22,053
Durchmesser der Nockenwellenlagerzapfen:	
an der Kettenseite	43,000 ÷ 42,975
an der Schwungradseite	22,000 ÷ 21,979
Durchmesser der Sitze für normale Ventilstössel	22,003 ÷ 22,021
Aussendurchmesser normaler Ventilstössel	21,996 ÷ 21,978
Übermass-Stufen der Ventilstössel	0,05 u. 0,10
Durchmesser der Kipphebelbohrung	18,016 ÷ 18,043
Durchmesser der Kipphebelachse	18,000 ÷ 17,988
Durchmesser der Sitze für Ventilführungen (Ein- u. Auslass)	13,000 ÷ 13,018
Aussendurchmesser der Ventilführungen (Ein- u. Auslass)	13,052 ÷ 13,062
Innendurchmesser der Ventilführungen (bei eingepressten Führungen auszubohren)	8,022 ÷ 8,040
Schaftdurchmesser der Einlassventile	7,985 ÷ 8,000
Schaftdurchmesser der Auslassventile	7,965 ÷ 7,980
Durchmesser des Einlassventiltellers	32/28
Durchmesser des Auslassventiltellers	28/24
Winkel des Ventiltellerkegels	45° 30′ ± 5′
Winkel des Ventilsitzes im Zylinderkopf	45° ± 5′

VENTILFEDERN

		Aussenfeder	Innenfeder
Drahtstärke	mm	3,7	2,6
Aussendurchmesser	»	30,4	20,4
Innendurchmesser	»	23	15,2
Wirksame Federwindungen	»	5	7
Gesamtwindungszahl	»	6,5	8,5
Federweichheit	mm/kg	0,440	0,773
Ungespannte Federlänge	mm	46,9	40,2
Gespannte Federlänge bei offenem Ventil (Belastung 40,2 ± ± 1,7 kg)	»	29,2	(18,1 kg 26,2 mm)
Gespannte Federlänge bei geschlossenem Ventil (Belastung 19,8 ± 0,8 kg)	»	38,2	(6,47 » 35,2 »)

ANZUGSDREHMOMENTE FÜR MOTORTEILE

TEIL	Zeichnungs- od. Normteil-Nr.	Gewinde	Werkstoff	Anzugs-drehmoment mmkg
Befestigungsschrauben der Lagerkörper für die Hauptlagerbüchsen	1/11003/21	8 MA (x 1,25)	R 80 Cdt	2100
Schraube zur Befestigung des Schwungrads .	1/47500/30	8 MA (x 1,25)	R 100	3200
Selbstsichernde Mutter der Pleuelschraube . .	1/25664/20	8 MB (x 1)	R 80 Schraube R 100	3300
Mutter für Stiftschrauben der Kipphebelböcke	1/17016/11	8 MA (x 1,25)	R 50 Cdt Stiftschraube R 80	2100
Mutter für Zylinderkopf	1/21647/11	10 x 1,25 M	R 50 Cdt Stiftschraube R 80 Cdt	2100
Hutmutter für Zylinderkopf	1/40549/11	10 x 1,25 M	R 50 Cdt Stiftschraube R 100 Cdt	3300
Schraube für Nockenwellenrad	1/09794/20	6 MA (x1)	R 80	1100
Schraube für Riemenscheibennabe an der Kurbelwelle	987109	24 MC (x1,5)	R 50	15000
Schraube zur Befestigung der Riemenscheibe an der Nabe	1/42904/21	6 MA (x 1)	R 80 Cdt	800
Selbstsichernde Mutter zur Befestigung des Gebläserads an der Lichtmaschinenwelle . .	1/25756/11	10 x 1,25 M	R 50 Cdt Welle R 80	3500

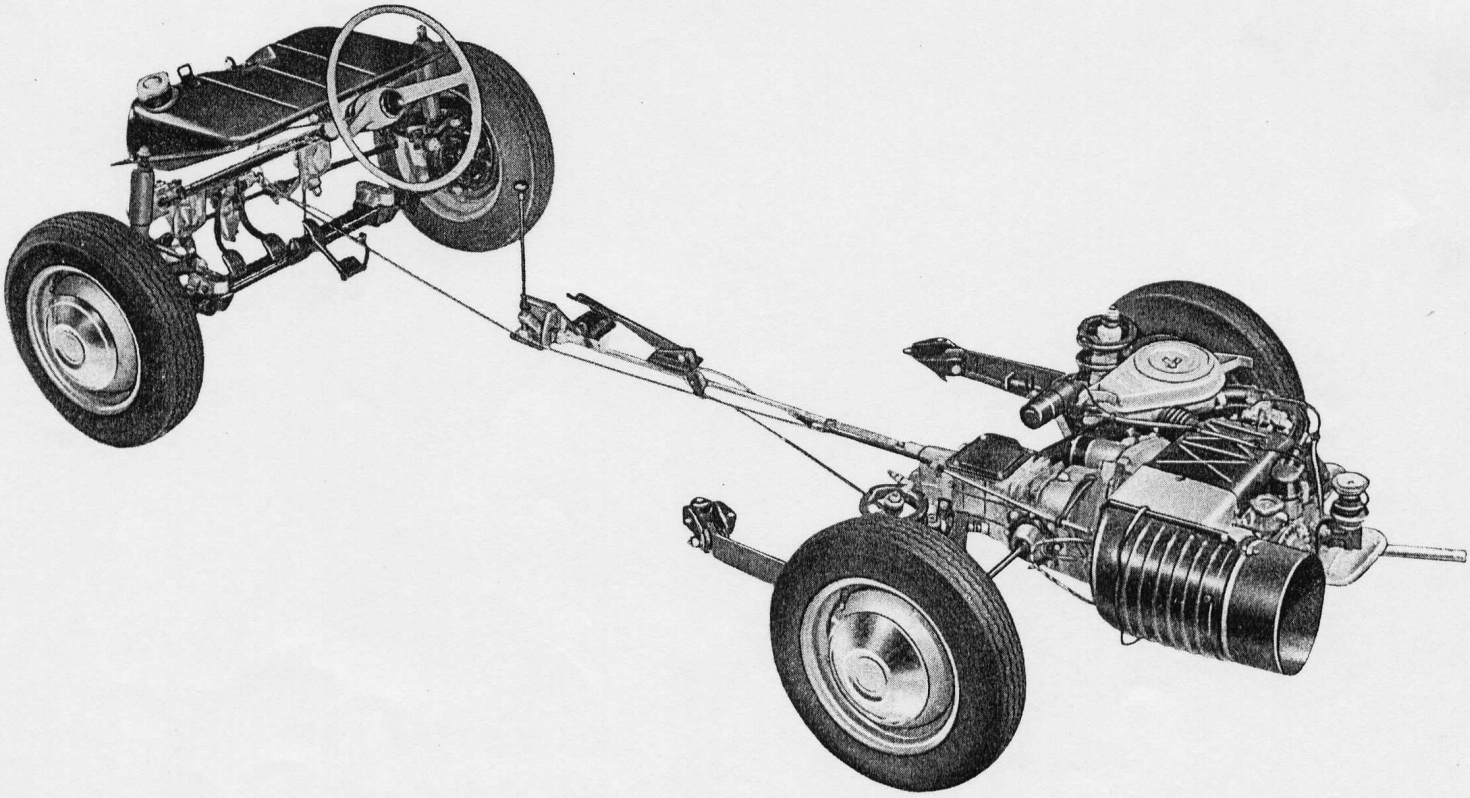

Abb. 16. - Mechanische Aggregate, von hinten links.

KLASSIERUNG DER ZYLINDER

Der Innendurchmesser der neuen und fertig bearbeiteten Zylinder wird in den Schnittebenen a) und b) und je in zwei Höhen gemessen (siehe Abb. 17).

Auf Grund der somit ermittelten Durchmesser werden die Zylinder in drei Klassen eingeteilt:

Klasse	Innen-⌀ in mm
A	67,400 ÷ 67,410
B	über 67,410 ÷ 67,420
C	über 67,420 ÷ 67,430

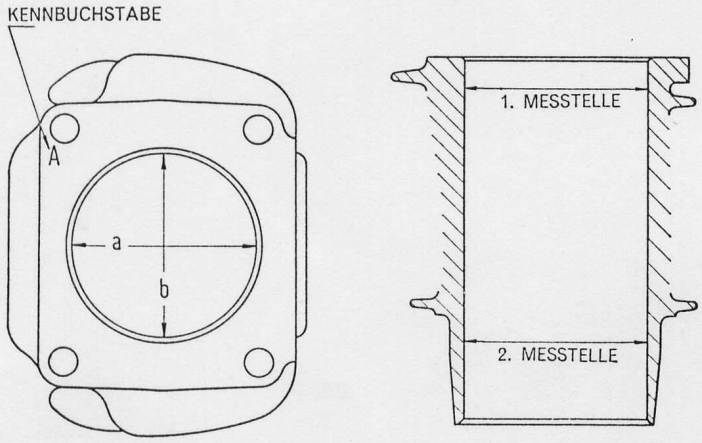

Abb. 17. - Messung der Zylinderbohrung und eingeschlagener Kennbuchtstabe der Zylinderklasse.

Der Kennbuchstabe der jeweiligen Klasse wird auf der Auflagefläche des Zylinderkopfs eingeschlagen (siehe Abb. 17).

Jedesmal wenn die Zylinder zwecks Anpassung an Übermasskolben ausgeschliffen werden, ist ihr Durchmesser wie oben angegeben zu ermitteln; danach werden die Zylinder nach demselben Grundsatz sortiert um Zylinder und Kolben derselben Klasse zu paaren.

KOLBENGEWICHT

Innerhalb eines Motors beträgt der höchstzulässige Gewichtsunterschied zwischen den Kolben ± 2 g.

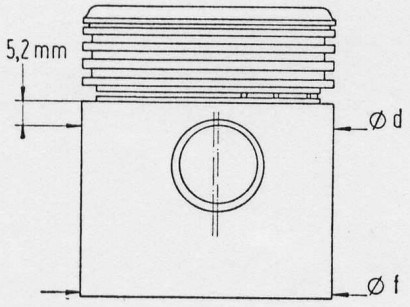

Abb. 18. - Messtellen zur Kontrolle der Kolben.

KLASSIERUNG DER KOLBEN

Auf Grund der Kolbendurchmesser d und f (siehe Abb. 18), die senkrecht zur Kolbenbolzenachse ermittelt werden, werden die Kolben in drei Klassen eingeteilt:

Klasse	Durchmesser d	Durchmesser f
A	67,300 ÷ 67,310	67,350 ÷ 67,360
B	über 67,310 ÷ 67,320	über 67,360 ÷ 67,370
C	über 67,320 ÷ 67,330	über 67,370 ÷ 67,380

Übermass-Stufen der Ersatzkolben: 0,1; 0,2; 0,4; 0,6.

EINBAU DER PLEUELSTANGEN, KOLBENBOLZEN UND KOLBEN

Beim Anbauen der Pleuelstangen an den Kolben mittels der Kolbenbolzen darauf achten, dass sich die Kennummern der Pleueln und ihrer Deckel sowie der Dehnungsschlitz der Kolben an derselben Seite befinden (Abb. 19).

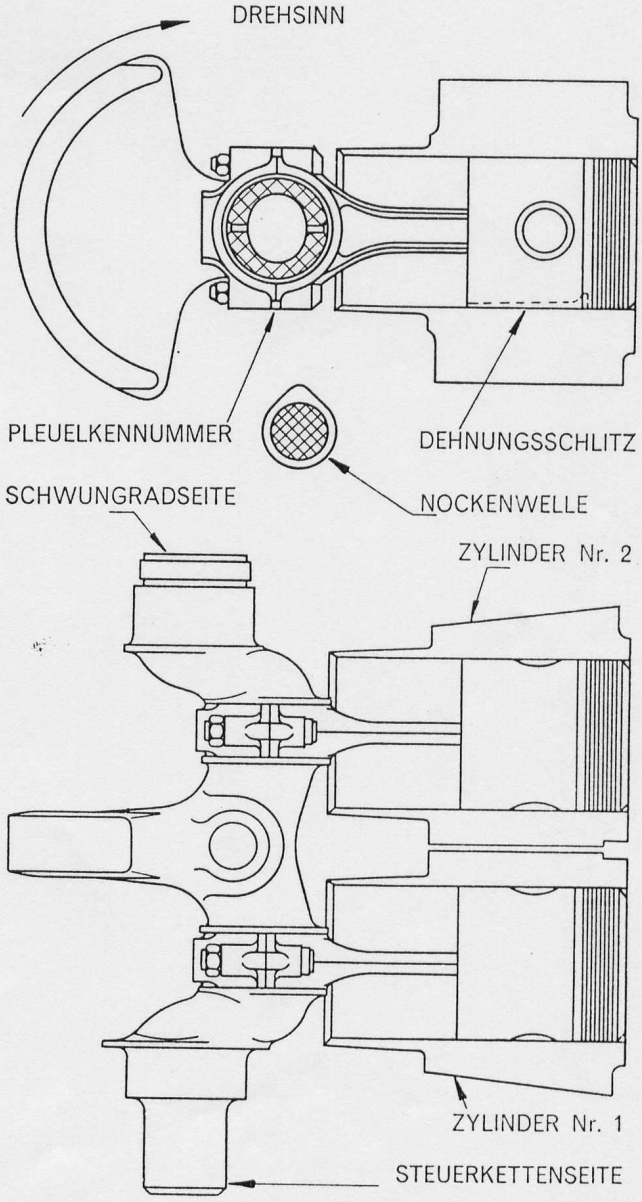

Abb. 19. - Einbau der Kolben mit Pleuelstangen in den Motor.

EINBAU DES KURBELTRIEBS

Beim Einbau der Zylinder und des Kurbeltriebs sind folgende Punkte zu beachten:

— Pleuelstange und Zylinder müssen dieselbe Kennnummer haben.
— Zylinder und Kolben müssen ein und derselben Klasse angehören.
— Der Dehnungsschlitz der Kolben muss sich an der Nockenwellenseite befinden (Abb. 19).

EINBAUSPIELE

PLEUELFUSS - KOLBENBOLZEN

Spiel in mm

min	max
0,005	0,016

KOLBEN - KOLBENBOLZEN

Überdeckung in mm

min	max
0,000	0,010

KOLBEN - ZYLINDER (*)

Spiel in mm

Durchmesser	min	max
d	0,090	0,110
f	0,040	0,060

(*) Entsprechend dem Durchmesser senkrecht zur Kolbenbolzenachse.

EINSTELLUNG DER ZÜNDUNG

Diese Arbeit ist jedesmal notwendig, wenn man den Zündverteiler oder die Nockenwelle ausgebaut hat.

— Sich vergewissern, dass sich im Zylinder Nr. 1 der Verdichtungshub vollzieht und dass beide Ventile geschlossen sind. Hierzu ist die Kurbelwelle in eine Stellung zu bringen, bei welcher die **Markierung** an der Riemenscheibe der Kurbelwelle 13 bis 14 mm vor dem **Bezugszeichen** am Steuergehäusedeckel steht.

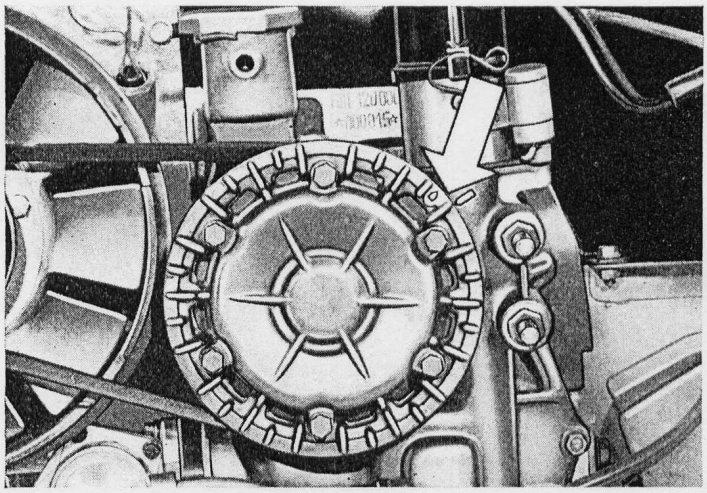

Abb. 20. - Bezugszeichen für die Einstellung der Zündung.

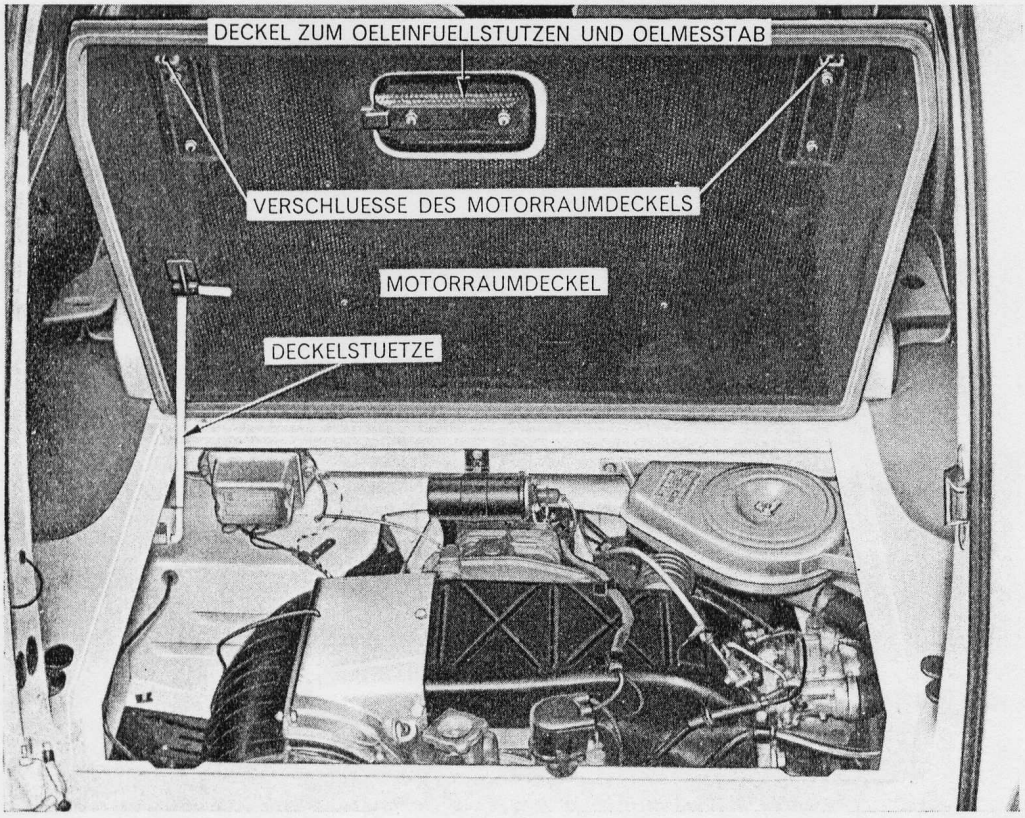

Abb. 21.

Motorraumdeckel, offen.

Man sieht oben den kleineren Deckel zum Öleinfüllstutzen und Ölmesstab.

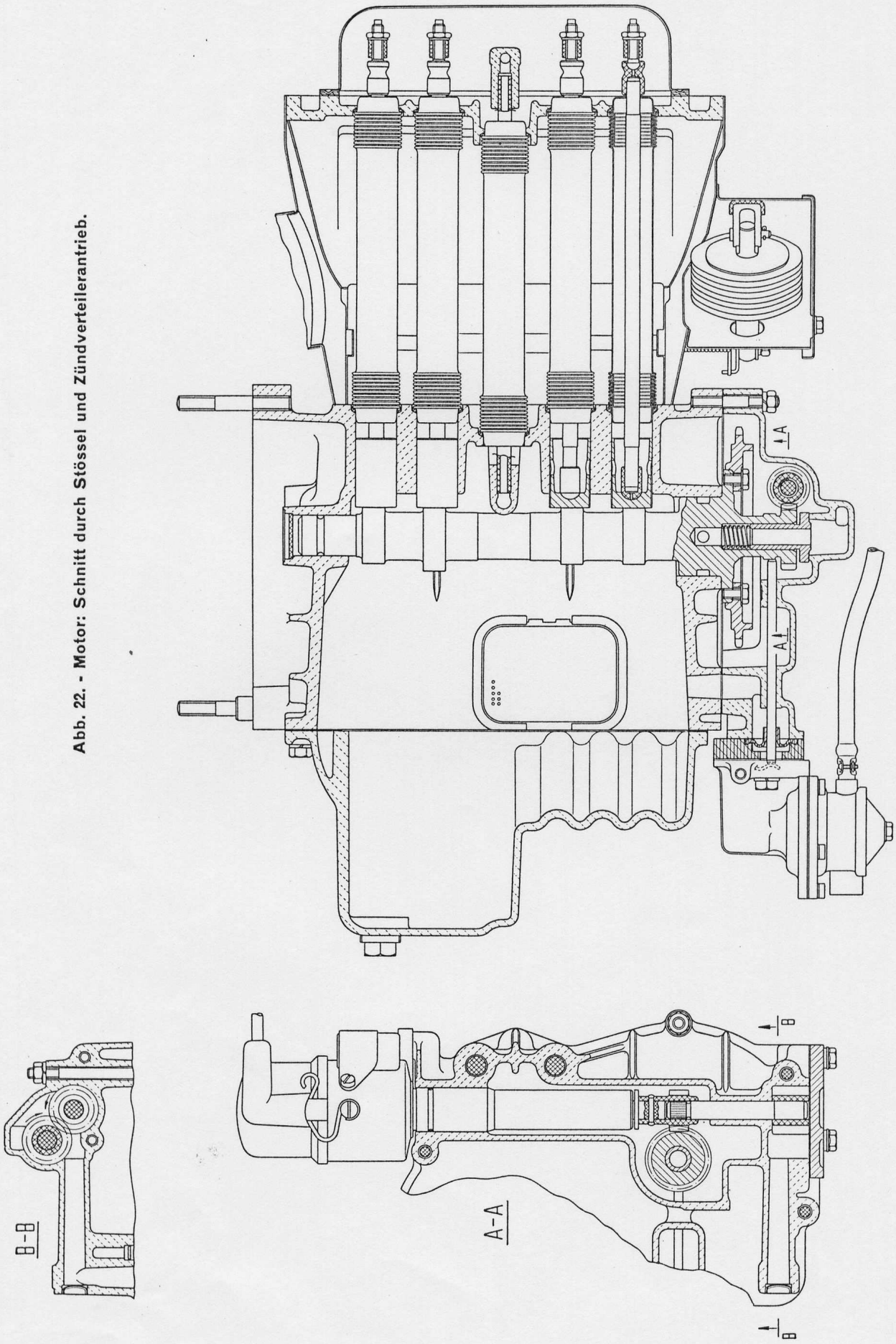

Abb. 22. - Motor: Schnitt durch Stössel und Zündverteilerantrieb.

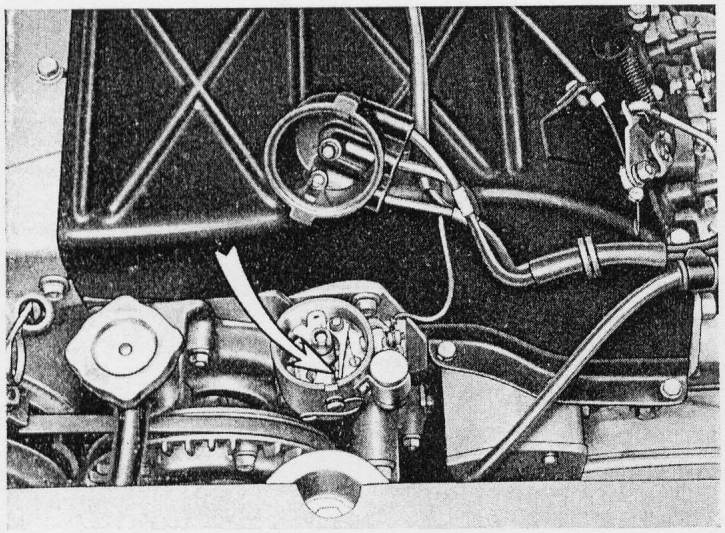

Abb. 23. - Der Pfeil zeigt die Unterbrecherkontakte.

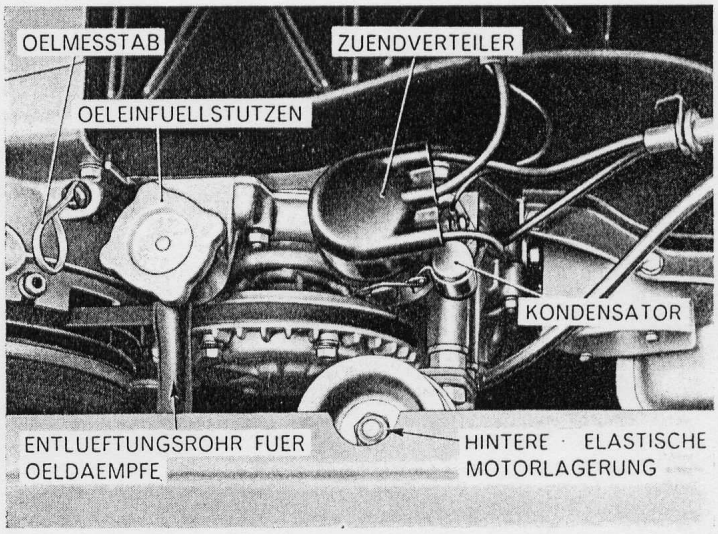

Abb. 25. - Details des im Wagen eingebauten Motors.

Dies entspricht einer Anfangsvorzündung von 10° vor dem o.T.

— Verteilerkappe abnehmen und Zündverteilerwelle so drehen, dass das Verteilerlaufstück gegen den Zündkontakt für den Zylinder Nr. 1 gerichtet ist.

— Zündverteiler komplett mit Lager in seinen Sitz am Motor einsetzen und zwar so, dass gleichzeitig die Stiftschraube am Motor in das Befestigungsauge unten am Verteilerlager eingeführt wird.

— Sich vergewissern, dass sich die Unterbrecherkontakte zu öffnen beginnen und dass das Verteilerlaufstück gegen den Zündkontakt für den Zylinder Nr. 1 gerichtet ist, nachdem geprüft wurde, ob der grösste Kontaktabstand laut Vorschrift 0,47 ÷ 0,53 mm beträgt. Gegebenenfalls Verteilergehäuse zweckmässig drehen und dann Befestigungsschraube fest anziehen.

— Schliesslich Zündkabel an die zugehörigen Zündkerzen anschliessen.

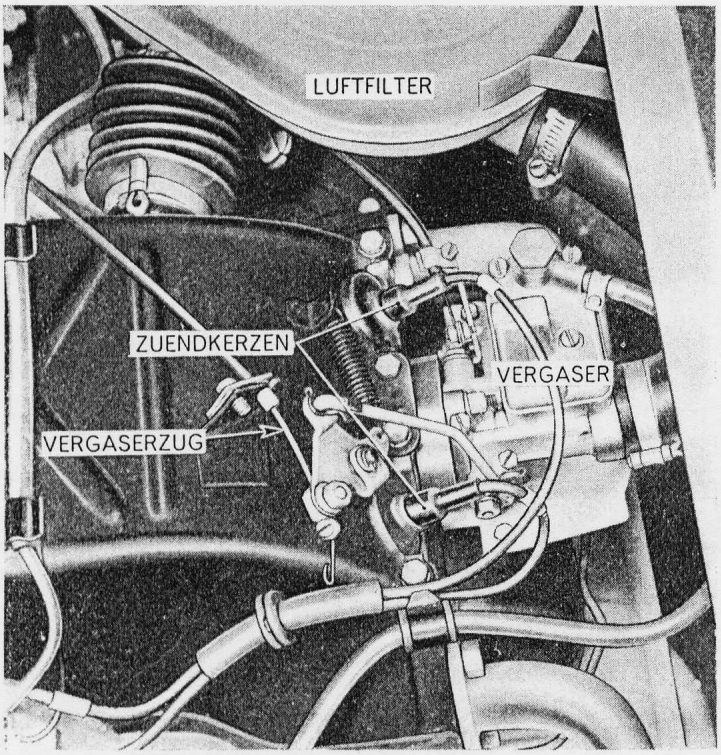

Abb. 24. - Detail des im Wagen eingebauten Motors.

EINSTELLUNG DER STEUERUNG

Bei vom Wagen ausgebautem Motor ist zur Einstellung der Steuerung der Gradbogen A. 95661 zu verwenden.

Motorschwungrad derart drehen, dass das Bezugszeichen am Schwungrad selbst 25° vor o.T., entsprechend dem Ansaugbeginn im Zylinder Nr. 1, steht.

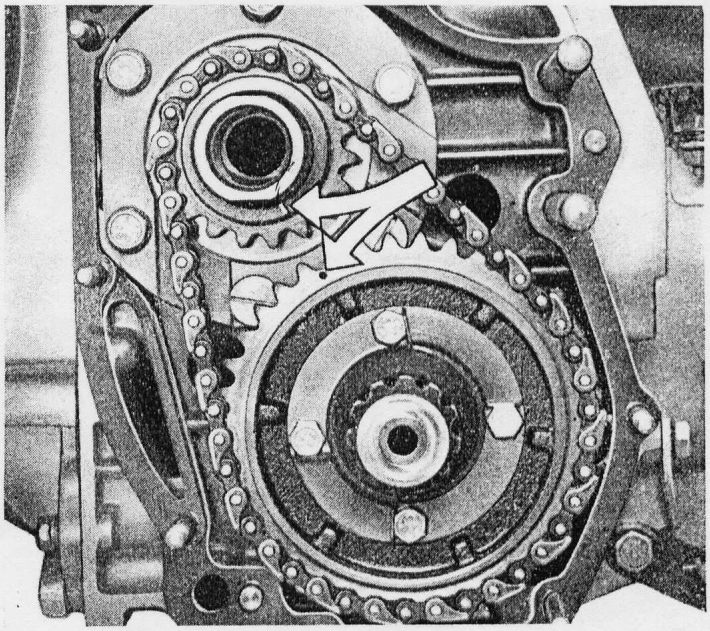

Abb. 26. - Bezugszeichen an den Steuerrädern für die Einstellung der Steuerung.

Spiel zwischen Ventilen und Kipphebeln des Zylinders Nr. 1 vorerst auf 0,39 mm einstellen.

Nockenwelle so lange drehen, bis sich das Einlassventil im Zylinder Nr. 1 zu öffnen beginnt.

Hierauf überprüfen, ob sich die Bezugszeichen an den Steuerrädern decken (Abb. 26).

Steuerkette anbringen und Zahnrad-Befestigungsschrauben fest anziehen.

Während das Schwungrad von Hand gedreht wird, wird dann geprüft, ob die Öffnungs- und Schliesswinkel des Einlassventils den vorgeschriebenen entsprechen.

Schliesslich Betriebsspiel zwischen Ventilen und Kipphebeln endgültig auf 0,15 mm sowohl beim Einlass wie auch beim Auslass einstellen.

VERGASER

Der Weber-Vergaser Typ 26 OC ist ein einfacher Flachstromvergaser, dessen Saugkanal in Höhe der Drosselklappe einen Durchmesser von 26 mm aufweist.

Dieser Vergaser ist mit einer stufenlos regelbaren **Startvorrichtung** ausgerüstet, deren Einstellung vom Fahrer je nach der Motortemperatur vorgenommen wird, um einen raschen Start und einen einwandfreien Warmlauf des Motors zu ermöglichen.

Das Schwimmernadelventil ist mit einer Dämpfungsvorrichtung der dynamischen Beanspruchungen versehen, deren Aufgabe darin besteht, die vom Motor herrührenden Schwingungen sowie die Auswirkungen der Wagenerschütterungen während der Fahrt weitgehend zu dämpfen, um den Kraftstoffspiegel im Schwimmergehäuse stets auf gleicher Höhe zu halten und somit eine stets einwandfreie Kraftstoffzufuhr zu sichern.

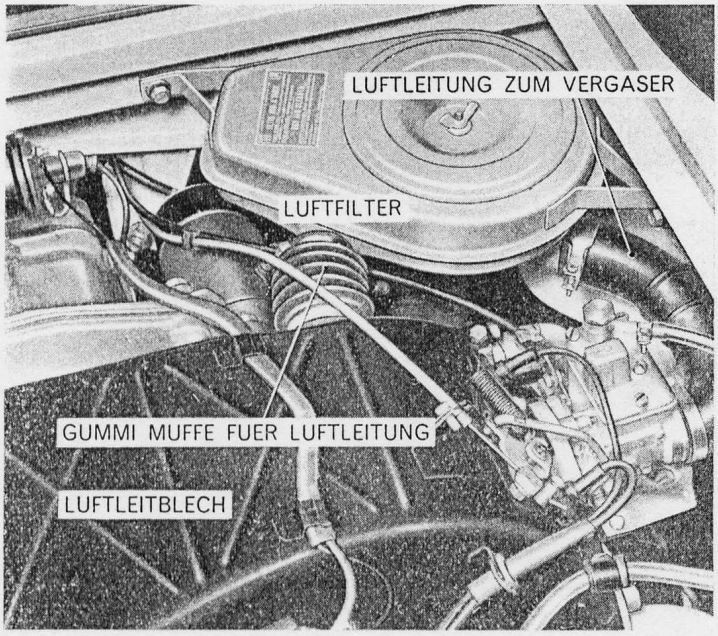

Abb. 27. - Luftleitblech, Luftfilter und Luftleitung zum Vergaser.

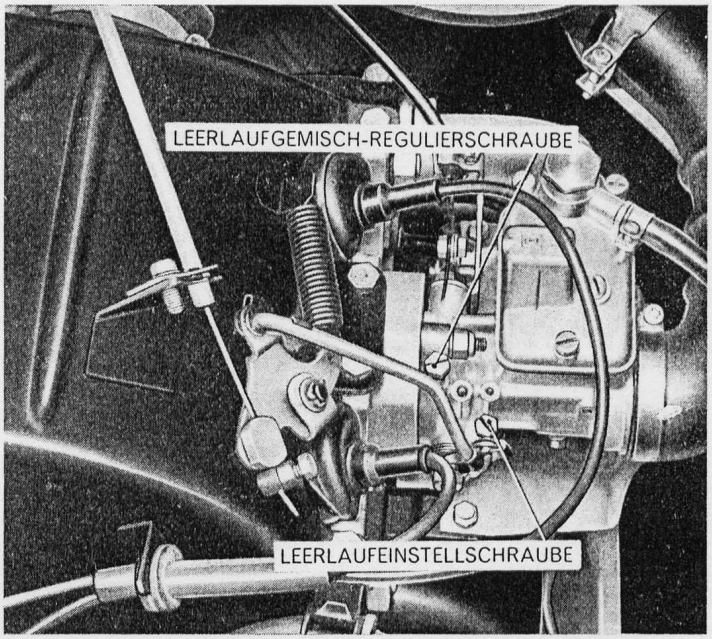

Abb. 28. - Weber-Vergaser 26 OC.

Beschreibung (Abb. 29).

Aus dem schematischen Schnitt der Abb. 29 ist ersichtlich, dass die von oben eintretende Verbrennungsluft zunächst durch den Nebenlufttrichter (9) strömt, wo sie sich mit dem durch das Austrittsrohr (20) abgesaugten Kraftstoff mischt, um dann nach dem Durchgang durch die Einschnürung des Lufttrichters (11) und die von der Drosselklappe (15) freigelassene Spalte in die Zylinder zu gelangen.

Aus der Kraftstoffleitung, die mit dem Vergaser durch den Anschlusstutzen (1) verbunden ist, läuft der vom Sieb (2) filtrierte Kraftstoff durch den Nadelsitz (27) in das Schwimmergehäuse (23), wo der Schwimmer (24), der sich um die Achse (25) bewegen kann, die Öffnung der Nadel (26) reguliert und den Kraftstoffspiegel stets auf gleicher Höhe hält.

Vom Schwimmergehäuse (23) gelangt der von der kalibrierten Hauptdüse (22) genau dosierte Kraftstoff über den Kanal (16) in den Vorratsraum (17), von wo er, gemischt mit der durch die Luftkorrekturdüse (4) eintretenden Luft, durch die Emulgierlöcher (21) des Mischrohrs (8) in die von dem Nebenlufttrichter (9) und dem Lufttrichter (11) gebildete Mischkammer gelangt.

Beim Leerlauf des Motors wird der Kraftstoff durch den Kanal (18) vom Vorratsraum (17) zur kalibrierten Leerlaufdüse (19) geführt. Der durch die Leerlaufdüse angesaugte Kraftstoff wird bei seinem Austritt aus genannter Düse mit der durch den Kanal (7) herströmenden Leerlaufluft zu einer Emulsion gemischt; diese wird durch den Kanal (10) zur Bohrung (13) geleitet, die unter der Drosselklappe (15) in den Saugkanal mündet, und deren Durchlassweite durch die Leerlaufgemisch-Regulierschraube (14) zweckmässig verändert werden kann. Dort wird die Leerlaufemulsion mit dem Luftstrom durch die Drosselklappenspalte zum Leerlaufgemisch aufbereitet.

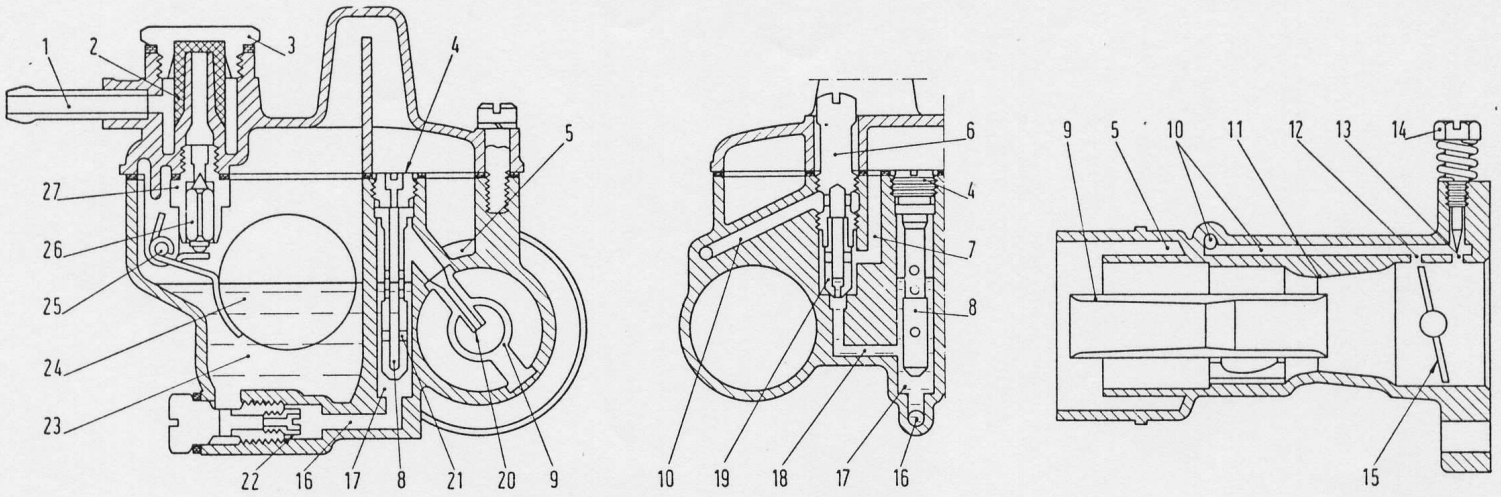

Abb. 29. - Schematische Schnitte des Weber-Vergasers 26 OC.

1. Kraftstoff-Zulaufstutzen - 2. Filtersieb - 3. Schraubverschluss zum Filter - 4. Luftkorrekturdüse - 5. Lufteintritt - 6. Leerlaufdüsenträger - 7. Leerlaufluftkanal - 8. Mischrohr - 9. Nebenlufttrichter - 10. Leerlaufgemischkanal - 11. Lufttrichter - 12. Übergangsbohrung - 13. Mündung des Leerlaufgemischkanals - 14. Leerlaufgemisch-Regulierschraube - 15. Drosselklappe - 16. Kraftstoffkanal vom Schwimmergehäuse zum Mischrohr - 17. Mischrohrsitz - 18. Kraftstoffkanal vom Vorratsraum des Mischrohrs zur Leerlaufdüse - 19. Leerlaufdüse - 20. Austrittsrohr - 21. Emulgierlöcher - 22. Hauptdüse - 23. Schwimmergehäuse - 24. Schwimmer - 25. Schwimmergelenkachse - 26. Ventilnadel - 27. Nadelventil.

Über den Kanal (10) gelangt die Leerlaufemulsion auch durch die Übergangsbohrung (12) in den Saugkanal; diese Übergangsbohrung, die bei der Drosselklappe mündet, hat den Zweck, einen einwandfreien Übergang vom Leerlaufbetrieb zur Hauptvergasung schon während der entsprechenden Verstellung der Drosselklappe zu sichern.

Startvorrichtung (Abb. 30).

Die stufenlos regelbare Startvorrichtung hat die Aufgabe, einen **sicheren Kaltstart** des Motors zu ermöglichen; sie wird vom Fahrer durch den Startergriff eingeschaltet; ihre Ausschaltung ist stufenweise vorzunehmen, entsprechend der zunehmenden Motortemperatur; die vollständige Ausschaltung soll erfolgen, sobald der Motor nach dem Warmlauf seine normale Betriebstemperatur erreicht hat.

Aus den schematischen Schnitten Abb. 30 ist ersichtlich, dass der aus dem Schwimmergehäuse (23) zufliessende Kraftstoff durch den Kanal (35) in die Startdüse (37) gelangt. Bei gänzlichem Hochziehen des Startergriffs wird das Ventil (30) über den Starterhebel (31) von seinem Sitz abgehoben und in die Stellung « ganz offen » (Schema « A » der Abb. 30) gebracht. Hierbei werden durch das Ventil (30) sowohl der Gemischkanal (28) wie auch der Startgemischkanal (29) geöffnet.

Solange die Drosselklappe beim Anlassen in Leerlaufstellung steht, wird der in der Startdüse, in ihrem Sitz (37) sowie im Vorratsraum (36) befindliche Kraftstoff durch die Saugwirkung des vom Anlasser gedrehten Motors mit der durch die Bohrung (38) eintretenden Luft angesaugt.

Die somit entstehende Emulsion gelangt durch den Kanal (28) in den Kanal (29), der unterhalb der Drosselklappe mündet, vermischt sich dort mit der durch die Bohrungen (34) herströmenden Luft und ermöglicht somit ein augenblickliches und sicheres Anspringen des Motors.

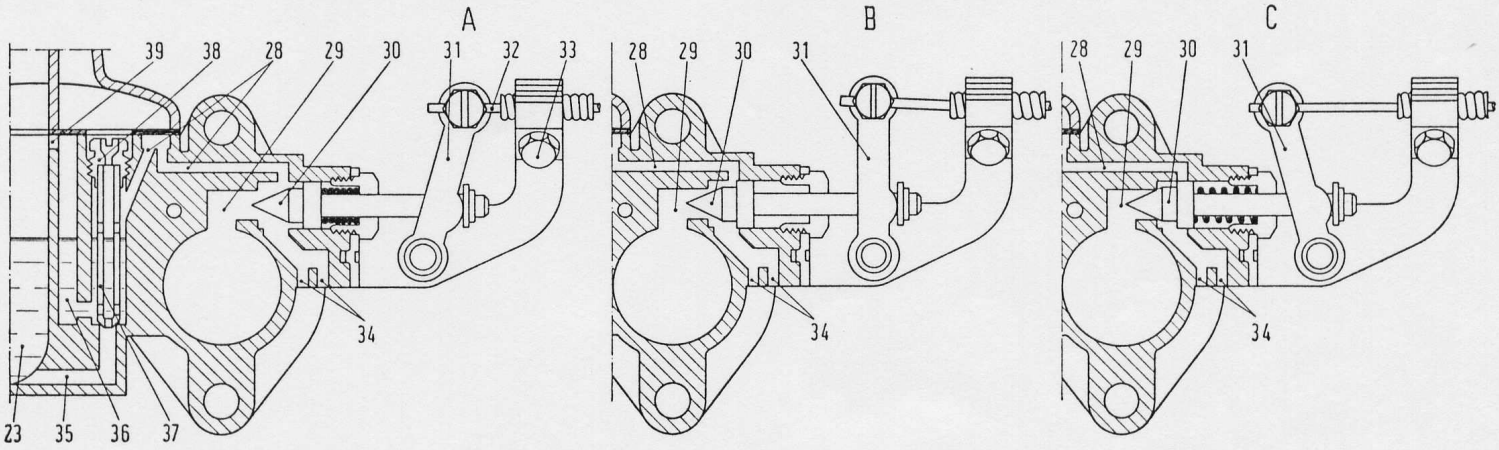

Abb. 30. - Schematische Schnitte des Weber-Vergasers 26 OC durch die Startvorrichtung.

23. Schwimmergehäuse - 28. Startgemischkanal - 29. Startgemischkanal - 30. Starterventil - 31. Starterhebel - 32. Starterzugdraht - 33. Klemmschraube der Bowdenspirale - 34. Bohrungen für Emulgierluft - 35. Kraftstoffkanal vom Schwimmergehäuse zur Startdüse - 36. Vorratsraum für Startvorrichtung - 37. Startdüse - 38. Ausgleichluftdüse für Startvorrichtung - 39. Emulgierluftbohrung am Vorratsraum.

Nach dem Anlassen und solange der Motor noch kalt ist, wird durch genannte Vorrichtung ein Kraftstoffgemisch aufgereitet, dessen Zusammensetzung und Menge genau eingestellt sind, um einen einwandfreien Motorbetrieb zu sichern; bei zunehmender Motortemperatur würde jedoch dasselbe Gemisch zu fett sein; hierbei ist es daher notwendig, die Startvorrichtung allmählich und entsprechend der Temperaturzunahme auszuschalten, um somit das Kraftstoffgemisch zweckmässig abzumagern.

Dies wird durch allmähliches Zurückschieben des Startergriffs erzielt, wodurch über das Ventil (30) der Gemischkanal (28) mehr und mehr geschlossen und das Kraftstoffgemisch abgemagert wird; beim weiteren Zurückschieben des Startergriffs wird auch der Kanal (29) allmählich geschlossen, so dass das Gemisch auch mengenmässig vermindert wird: auf diese Weise wird also von der Startvorrichtung ein Kraftstoffgemisch

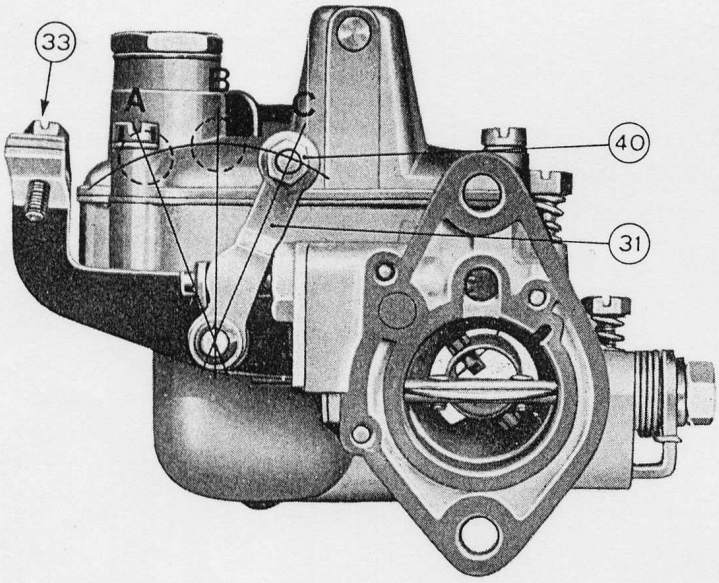

Abb. 31. - Weber-Vergaser 26 OC.
31. Starterhebel - 33. Klemmschraube der Bowdenspirale - 40. Klemmschraube für Starterzugdraht.

geliefert, das je mehr die Vorrichtung selbst ausgeschaltet wird, desto magerer ist und mengenmässig abnimmt (Schema « B » der Abb. 30).

Bei ausgeschalteter Startvorrichtung bleibt der Kanal (29) durch das Ventil (30) geschlossen, so dass durch denselbe kein Kraftstoff abgesaugt werden kann (Schema « C » der Abb. 30).

Gebrauch der Startvorrichtung.

Um alle von der stufenlos regelbaren Startvorrichtung gebotenen Vorteile sachgemäss auszunutzen, muss man sich an folgende Anweisungen halten:

ANLASSEN DES MOTORS

Anlassen bei kaltem Motor: Startergriff ganz hochziehen (Stellung « A » der Abb. 30).

Anlassen bei ziemlich warmem Motor: Start-

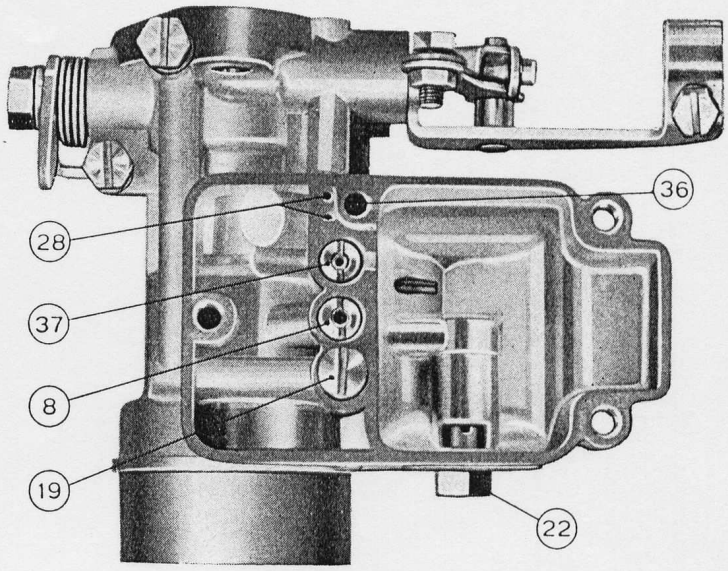

Abb. 32. - Weber-Vergaser 26 OC.
8. Mischrohr - 19. Leerlaufdüse - 22. Hauptdüse - 28. Startgemischkanal - 36. Vorratsraum der Startvorrichtung - 37. Startdüse mit Ausgleichluftdüse.

vorrichtung nur teilweise einschalten (Stellung « B » der Abb. 30).

WARMLAUF DES MOTORS

Während des Warmlaufs des Motors muss man die Startvorrichtung, selbst bei fahrendem Wagen, stufenweise ausschalten und zwar in der Weise, dass der Motor mit einem zusätzlichen Kraftstoffgemisch beliefert wird, das jeweils gerade ausreicht, um einen regelmässigen Motorbetrieb zu sichern (Stellung « B » der Abb. 30).

NORMALER MOTORBETRIEB

Sobald der Motor seine normale Betriebstemperatur erreicht hat, ist die Startvorrichtung vollkommen auszuschalten (Stellung « C » der Abb. 30).

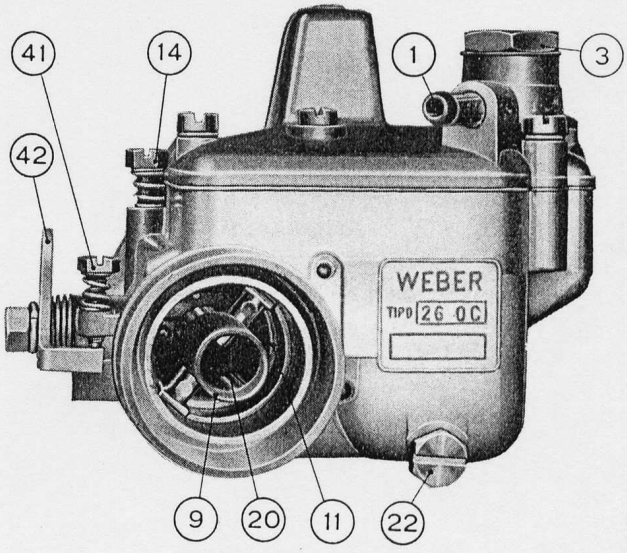

Abb. 33. - Weber-Vergaser 26 OC.
1. Kraftstoff-Zulaufstutzen - 3. Schraubverschluss zum Filter - 9. Nebenlufttrichter - 11. Lufttrichter - 14. Leerlaufgemisch-Regulierschraube - 20. Austrittsrohr - 22. Hauptdüse - 41. Leerlaufeinstellschraube - 42. Drosselhebel.

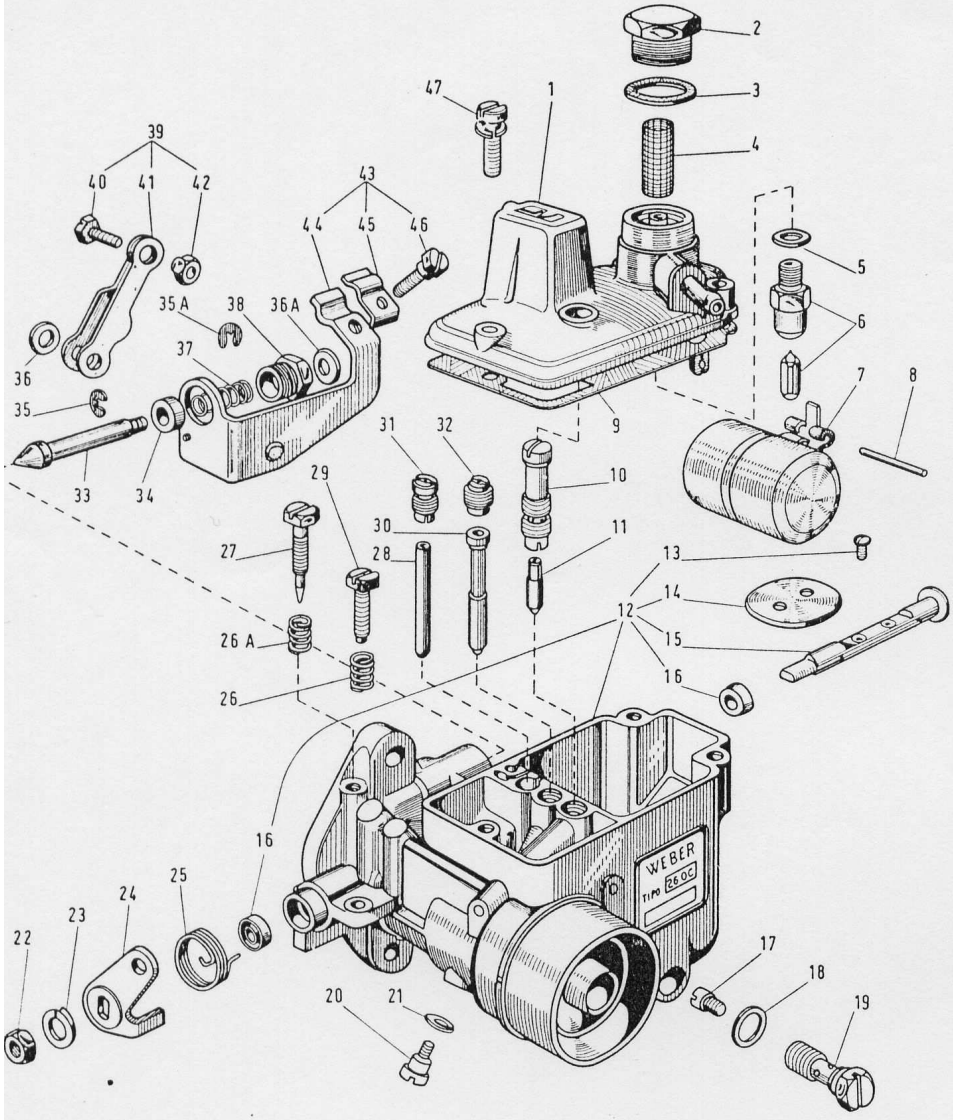

Abb. 34.

Einzelteile des Weber-Vergasers 26 OC.

1. Deckelstück, komplett - 2. Schraubverschluss zum Filter - 3. Dichtring für Schraubverschluss - 4. Filtersieb - 5. Dichtring für Nadelventil - 6. Nadelventil, komplett - 7. Schwimmer, kpl. - 8. Schwimmergelenkachse - 9. Dichtung für Deckelstück - 10. Leerlaufdüsenträger - 11. Leerlaufdüse - 12. Vergasergehäuse, kpl. - 13. Befestigungsschraube der Drosselklappe - 14. Drosselklappe - 15. Drosselklappenwelle, kpl. - 16. Dichtring für Welle - 17. Hauptdüse - 18. Dichtring für Hauptdüsenträger - 19. Hauptdüsenträger - 20. Sicherungsschraube des Nebenlufttrichters - 21. Federring - 22. Mutter für Drosselhebel - 23. Federring - 24. Drosselhebel, kpl. - 25. Rückdrehfeder der Drosselklappe - 26. Druckfeder für Leerlaufeinstellschraube - 26A. Druckfeder für Leerlaufgemisch-Regulierschraube - 27. Leerlaufgemisch-Regulierschraube - 28. Startdüse - 29. Leerlaufeinstellschraube - 30. Mischrohr - 31. Ausgleichluftdüse der Startvorrichtung - 32. Luftkorrekturdüse des Mischrohrs - 33. Starterventil - 34. Führungsbüchse für Starterventil - 35. Sicherungsscheibe für Starterventil - 35A. Sicherungsscheibe für Starterhebelwelle - 36. Scheibe für Starterhebelwelle - 36A. Scheibe für Starterventil - 37. Druckfeder für Starterventil - 38. Führungshülse für Starterventil - 39. Starterhebel, kpl. - 40. Klemmschraube für Starterzugdraht - 41. Starterhebel - 42. Mutter - 43. Halter, kpl., für Bowdenspirale - 44. Halter - 45. Gegenhalter - 46. Klemmschraube - 47. Deckelschraube.

LEERLAUFEINSTELLUNG (Abb. 33).

Beim Weber-Vergaser Typ 26 OC besteht die Vorrichtung zur Leerlaufeinstellung aus der Leerlaufeinstellschraube (41) und der Leerlaufgemisch-Regulierschraube (14). Durch die Schraube (41) wird die Drosselklappenöffnung geregelt, während die Schraube (14) mit konischer Spitze die Aufgabe hat, eine mengenmässige Regelung des durch den Leerlaufkanal angesaugten Kraftstoffgemisches zu regeln, das sich mit der vom Motor durch den im Saugkanal von der Drosselklappe freigelassenen Spalt angesaugten Verbrennungsluft vermischt. Auf diese Weise kann das Kraftstoffgemisch zur Erzielung eines einwandfreien Leerlaufbetriebs des Motors feinfühlig geregelt werden.

Die Leerlaufeinstellung soll bei warmem und laufendem Motor vorgenommen werden. Zuerst wird mit der Schraube (41) die kleinste Drosselklappenöffnung gesucht, bei welcher der Motor gerade noch einwandfrei läuft. Dann sucht man durch Verstellen der Schraube (14) eine Dosierung des Kraftstoffgemisches, die den schnellsten und gleichmässigsten Motorlauf ergibt; dann wird die Drosselklappenöffnung weiter verengt, bis eine angemessene Motordrehzahl erreicht ist. Hierauf wird die Einstellung der Leerlaufgemisch-Regulierschraube (14) nochmals geprüft.

Nivellierung des Schwimmers (Abb. 35)

Zur Einstellung der Spiegelhöhe im Schwimmergehäuse sind folgende allgemeine Richtlinien zu beachten:

— Sich vergewissern, dass das Nadelventil (V, Abb. 35) in seinem Sitz fest eingeschraubt ist.

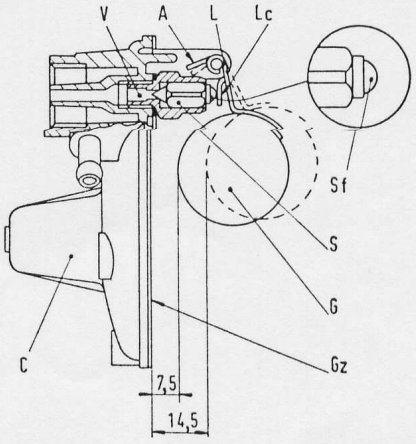

Abb. 35.

Nivellierung des Schwimmers (schematisch).

— Vergaserdeckel (C) senkrecht halten, da sonst der Schwimmer (G) mit seinem Gewicht die Kugel (Sf) der Ventilnadel (S) herunterdrücken würde.

— Bei senkrechtem Vergaserdeckel (C) und während das Gelenkplättchen (Lc) des Schwimmers in leichter Berührung mit der Kugel (Sf) der Nadel (S) steht, muss der Schwimmer (G) 7,5 mm von der Auflagefläche (Gz) des Deckels mit dicht anliegender Dichtung abstehen.
Nach der Einstellung ist noch zu prüfen, ob der Schwimmer (G) einen Hub von 14,5 mm ausführen kann; wenn nötig, Plättchen (A) verbiegen.
Falls der Schwimmer (G) nicht einwandfrei eingestellt ist, sind seine Gelenkarme (L) zweckmässig nachzustellen; hierbei darauf achten, dass das Gelenkplättchen (Lc) stets senkrecht zur Achse der Ventilnadel (S) stehen muss und seine Auflagestellen keine Verformung aufweisen dürfen, die die Arbeitsweise des Nadelventils beeinträchtigen können.

— Schliesslich nachprüfen, ob sich der Schwimmer (G) frei um seine Gelenkachse drehen kann.

ANMERKUNG

Beim eventuellen Ersatz des Nadelventils (V, Abb. 35) darauf achten, dass das neue Ventil fest in seinem Sitz eingeschraubt ist; das Ventil ist ferner mit einem neuen Dichtring zu versehen. Dann ist die Nivellierung des Vergasers zu prüfen bzw. nachzustellen.

Reinigung des Vergasers.

Die Reinigung der Düsen und des inneren Filters darf nur durch Ausblasen erfolgen.

MOTORKÜHLUNG

Kühlluft-Kreislauf.

Stellt man eine fehlerhafte Motorkühlung fest (zu heisser oder zu stark gekühlter Motor), lasse man bei einer unserer Dienststellen die Arbeitsweise des Thermostaten prüfen, der die Öffnung der Drosselklappe erst dann bewirken soll, wenn die vom Motor erwärmte Luft eine Temperatur von 81° ÷ 85° C erreicht hat.

Antriebsriemen für Lichtmaschine und Luftgebläse.

Zum Nachspannen wie folgt vorgehen:

— Die 3 Befestigungsmuttern der Riemenscheibe am Gebläse lösen.

— Äussere Scheibenhälfte abnehmen.

— Eine oder zwei Einstellscheiben entfernen, so dass die Scheibenrille eingeengt wird.

— Riemenscheibe wieder anbringen. Die herausgenommenen Scheiben sind aussen an der Riemenscheibe zu legen und mit anzuziehen.

N.B. - Um an die Riemenscheibe zu gelangen, muss man vorher die Gummimuffe der Luftleitung abnehmen.

MOTORPRÜFUNG AUF DER BREMSE

Nach einer Überholung wird der Motor auf dem Prüfstand eingelaufen.

Einlauffolge.

Teilzeiten	U/min	Gewicht	Bremsleistung PS
5′	600	0	0
5′	1000	0,5	0,5
10′	1400	0,5 ÷ 1	0,7 ÷ 1,4
10′	1800	1 ÷ 1,3	1,8 ÷ 2,34
15′	2200	1,3 ÷ 1,6	2,86 ÷ 3,52
20′	2600	1,6 ÷ 2	4,16 ÷ 5,2
20′	3000	2 ÷ 2,3	6 ÷ 6,9
20′	3400	2,3 ÷ 2,5	7,82 ÷ 8,5
10′	3800	2,5	9,5
5′	4000	3	12

2 Stunden insgesamt

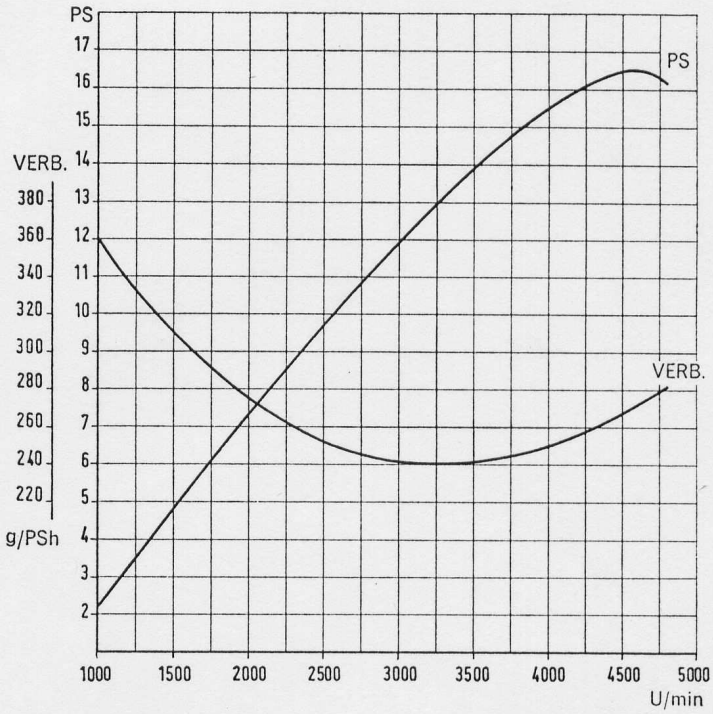

Abb. 36. - Kennlinien des Motors Typ 120.000.

ANM. - Es wird darauf hingewiesen, dass die Leistung eines überholten Motors nach dem vorgeschriebenen Einlauf am Prüfstand nicht die im Diagramm angegebenen Werte erreichen kann.
Diese Werte können erst nach erfolgtem Einlauf des im Wagen eingebauten Motors, d.h. nachdem die vorgeschriebene Einfahrstrecke von mindestens 3000 km mit gemässigter Geschwindigkeit zurückgelegt wurde, erreicht werden.