

FAHRZEUG-

Firma

Type

VERGASER- 36 1B1

Bestell-Nr.

Fabrik-Mr.

Kennblatt - Reg.- Nr.

Opel Corsa	13 NB	(1 ,3 1 44 kW)	MT 7 .1 7626 .35	90 107 543	-
Kadett E	13 NB	(1 ,3 1 44 kW)	MT 7 .1 7626 .35	90 107 543	-
Kadett E	13 NB	(1 ,3 1 44 kW)	AT 7 .1 7626 .36	90 1C7 544	-

VERGASER 36 1B1 MIT SCHUBGEMISCH-SYSTEM ZUR ABGAS-SCHADSTOFF-REDUZICRUNG IM SCHUBBETRIEB

Oben genannte Fahrzeuge wurden ab März 1986 mit einer neuen Motorvariante, dem Euronorm-Motor, angeboten.

Dieser Motor ist mit einem 1B1-Vergaser und einer Kennfeldzندانlage ausgerüstet. Damit werden die Bedingungen für die "Stufe C", bedingt schadstoffarm, sicher erfüllt.

Die günstigen Abgasemissionen werden unter anderem durch ein im Vergaser integriertes Schubgemisch-Ventil (1) Bild 1, das mit der Zusatzgemisch-Regulierschraube (1a) kombiniert ist, erreicht.

Im Schubbetrieb wird dem Motor über das Zusatzgemischsystem eine größere Gemischmenge zugeführt, die eine bessere Verbrennung und damit eine Reduzierung der HC-Werte gewährleistet.

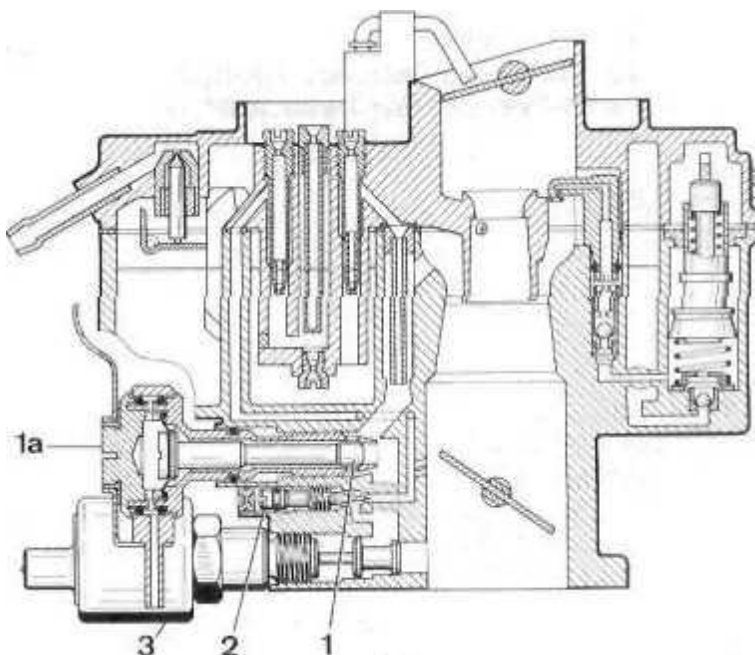
Nachfolgend sind aufgeführt:

- A. AUFBAU, Schubgemisch-System
- B. FUNKTION, Schubgemisch-System
- C. PRÜFUNG, Schubgemisch-System
- D. LEERLAUFKORREKTUR
- E. EINSTELLDATEN

Bild 1

Schematischer Schnitt

- 1 Schubgemisch-Ventil
- 1a Zusatzgemisch-Regulierschraube
- 2 Gemischregulierschraube
- 3 Leerlaufabschaltventil



Änderungen und Bildabweichungen vorbehalten !

Übertragen Sie bitte diese INFORMATION sofort auf die entsprechenden Unterlagen !

A. AUFBAU

Das Schubgemisch-System besteht aus den Teilen 1 - 8, Bild 2.

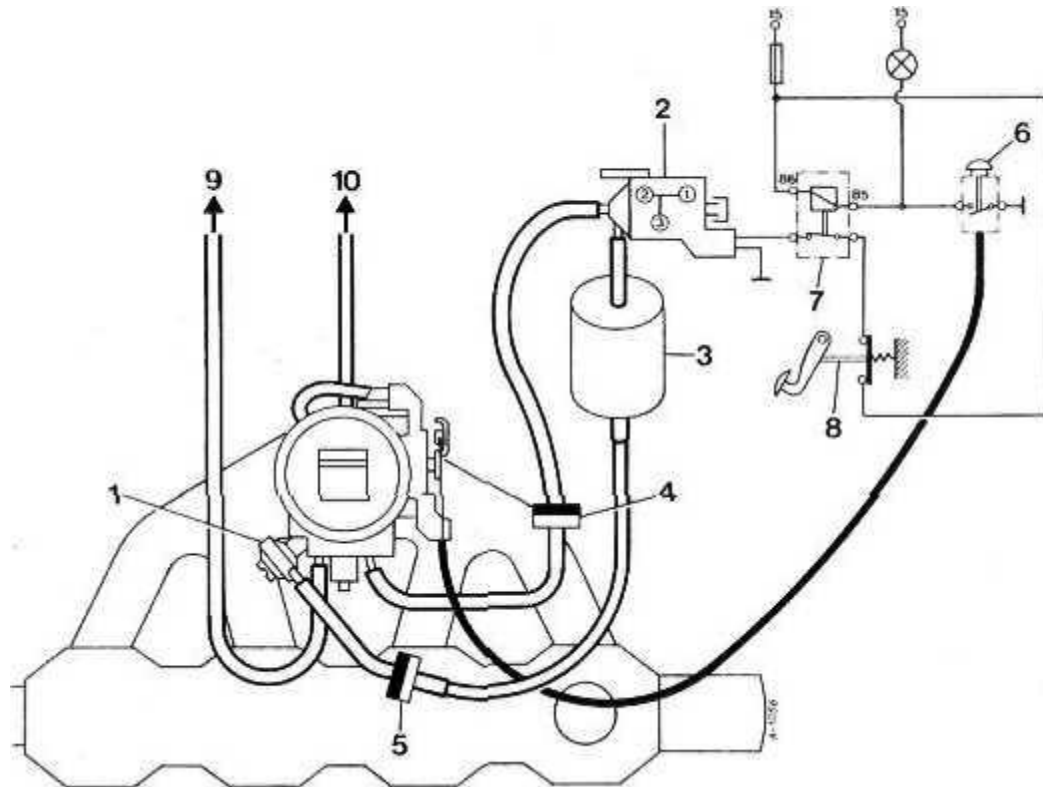


Bild 2 Unterdruckleitungs- und Schaltplan

- | | |
|--|--|
| 1 Schubgemisch-Ventil | 5 Verzögerungsventil (Nur bei MT-Fahrzeug) |
| 2 Elektro-Umschaltventil, Best.-Nr. 7,20975.16 | Best.-Nr. 7.20873.17 |
| stromlos = Durchgang ① - ③ | 6 Choke-Zug |
| bestromt = Durchgang ② - ③ | 7 Choke-Relais |
| 3 Verzögerungsvolumen | 8 Kupplungsschalter |
| 4 Verzögerungsventil | 9 Zum Unterdruckgeber, Kennfeldzündung |
| Für MT-Fahrzeug: Best.-Nr. 7.20878.00 | 10 Zum Luftfilter, Temperaturregler |
| Für AT-Fahrzeug: Best.-Nr. 7.20873.13 | |

B. FUNKTION

Beim öffnen der Drosselklappe (11) Bild 4 wirkt der Saugrohrunterdruck, nach Freigabe der Steuerbohrung (10) auf die Steuerseite (A) der Membrane (12) des Schubgemisch-Ventils (1), das Ventil öffnet.

Durch die Bohrungen in der Zusatzgemisch-Regulierschraube gelangt nun zusätzlich Gemisch in das Saugrohr.

Beim Schließen der Drosselklappe wird mit Erreichen der Leerlaufstellung die Steuerbohrung (10) von der Drosselklappe (11) überdeckt, wodurch sich der Saugrohrunterdruck auf der Steuerseite (A) über die Verzögerungsventile (4 u. 5) Bild 2 und das Verzögerungsvolumen (3) Bild 2 abbaut, bis der Saugrohrunterdruck auf der Systemseite (B) Bild 3 das Schubgemisch-Ventil (1) wieder schließt.

Beim Auskuppeln im Schubbetrieb schließt das Schubgemischventil (1) durch Belüften der Steuerseite (A) Bild 3, um eine Drehzahlanhebung zu verhindern. Die Belüftung erfolgt durch das Elektro-Umschaltventil (2) Bild 2, sobald der Kupplungsschalter (8) durch das Pedal betätigt wird.

Bei kaltem Motor wird das Schubgemisch-Ventil über das Relais (7) am Choke-Zug (6) außer Funktion gesetzt, solange der Choke gezogen ist.

Bild 3
Schubgemisch-Ventil in
Leerlaufposition

- A Steuerseite
B Systemseite

- 1 Schubgemisch-Ventil
3 Leerlaufabshaltventil
10 Steurbohrung
11 Drosselklappe
12 Membrane

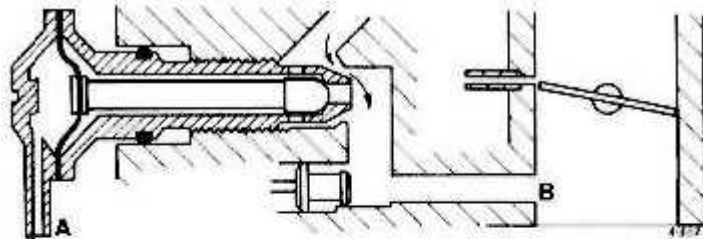
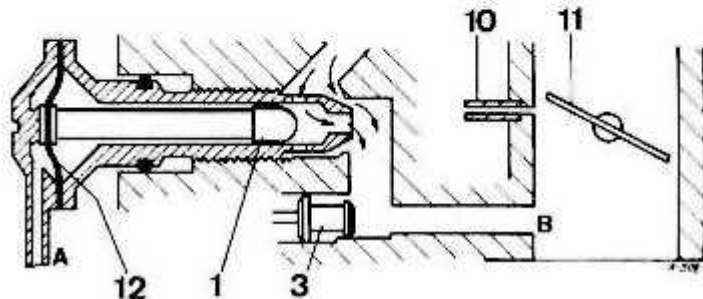


Bild 4
Schubgemisch-Ventil in
Schooposition



C. PRÜFUNG DES SCHUBGEMSCH-SYSTEMS

Motor betriebswarm, Leerlauf korrekt eingestellt

1. Gesamt-System

- Motor ca. 5s mit einer Drehzahl von ca. 4000/min laufen lassen und Gas wegnehmen.

Es muß sich eine erhöhte Drehzahl von ca- L400 - 1600/min einstellen. Diese Drehzahl muß 10s gehalten werden, bevor sie auf Leerlauf-wert abfällt.

2. Kupplungsschalter (8)

- Wie unter 1. (ca. 5s ca. 4000/min).
- Nach Stabilisierung der erhöhten Drehzahl Kupplungspedal ganz durchtreten. Nach ca. 2s muß die Drehzahl auf Leerlaufwert abfallen.

3. Choke-Relais (7)

- Wie unter 1. (ca. 5s ca. 4000/min).
- Nach Stabilisierung der erhöhten Drehzahl Choke leicht anziehen (Lampe soll gerade aufleuchten). Nach ca. 2s muß die Drehzahl auf Leerlaufdrehzahl abfallen.

4. Elektro-Umschaltventil (2)

- Wie unter 1. (ca. 5s ca. 4000/min). Danach muß sich eine Drehzahl von ca. 1400 - 1600/min einstellen.
- Stecker am Elektro-Umschaltventil abziehen. Nach ca. 2s muß die Leerlaufdrehzahl erreicht sein.

5. Schubgemisch-Ventil (1)

- Motor im Leerlauf laufen lassen.
- Handunterdruckpumpe direkt an Schubgemisch-Ventil (1) anschließen und Druckdifferenz von ca. 400 mbar herstellen. Die Drehzahl muß nun 1400-1600/min betragen.

Anmerkung:

Wird hierbei Undichtheit festgestellt, so ist dieser zulässig, sofern das Ergebnis der Prüfung nach Kap.C.1. einwandfrei ist.

Liegt eine größere Undichtheit vor, Halter des Schubgemisch-Ventils (1) abschrauben und nochmals prüfen. Ist das Ventil nun dicht, so ist der Halter verzogen, Ggf, ausrichten und wieder anschrauben.

D. LEERLAUFKORREKTUR

Einstellung in üblicher Weise:

- Leerlaufdrehzahl an Zusatzgemisch-Regulierschraube (1a) Bild 1.
- Abgaswert ggf, an Gemischregulierschraube (2).

E. EINSTELLDATEN

Hinweis: Die Service-Anweisung 4/1 08-4.1 (Ascona) ist Grundlage zur Überprüfung und Einstellung dieses Vergasers.

		MT	AT
Leerlaufdrehzahl	1/min	925 ± 25	825 ± 25
Leerlaufabgaswert	VOL.-% CO	0,3 bis 1,0	
Schnell -Leerlaufdrehzahl	1/min	3700 ± 200	
Starterklappenspalt	mm	3,0 ± 0,2	
Grundeinstellung "a" Drosselklappe	mm	0,28 ± 0,02 (Meßklotz Nr.6)	
Kaltstarteinstellung, Drosselklappenspalt	mm	0,6 ± 0,05	0,75 ± 0,05
Schwimmer Niveau	mm	28,5 ± 1,0	
Schwimmergewicht (trocken)	g	5,85 ± 0,5	
Einspritzmenge	cm ³ /Hub	0,6 ± 0,15	
Anreicherungsrohr, Höhe	mm	27,5 ± 0,2	

* Die Höhe des Anreicherungsrohres wird gemessen zwischen Oberkante Vorzerstauber und Unterkante Anreicherungsiohiaustriit.