

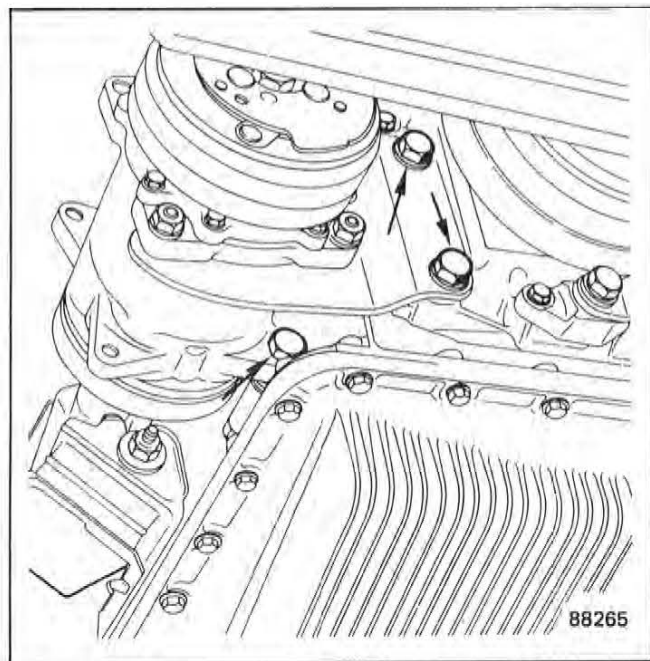
Fahrzeuge mit Klimaanlage

Getriebeöl ablassen.

Den Spannstift der linken Antriebswelle entfernen (B.Vi.606).

Linksseitig ausbauen :

- den oberen Bolzen des Achsschenkelträgers;
das Ganze kippen, um die Antriebswelle zu lösen
- die Befestigungsschellen der Kompressor-
schläuche der Klimaanlage am Kupplungs-
gehäuse und am Getriebe
- den Kompressor der Klimaanlage, ohne
die Schläuche zu lösen.

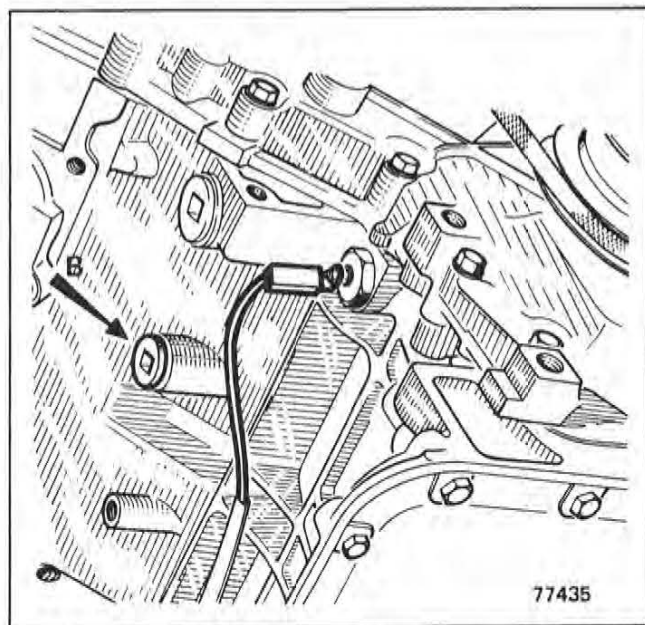
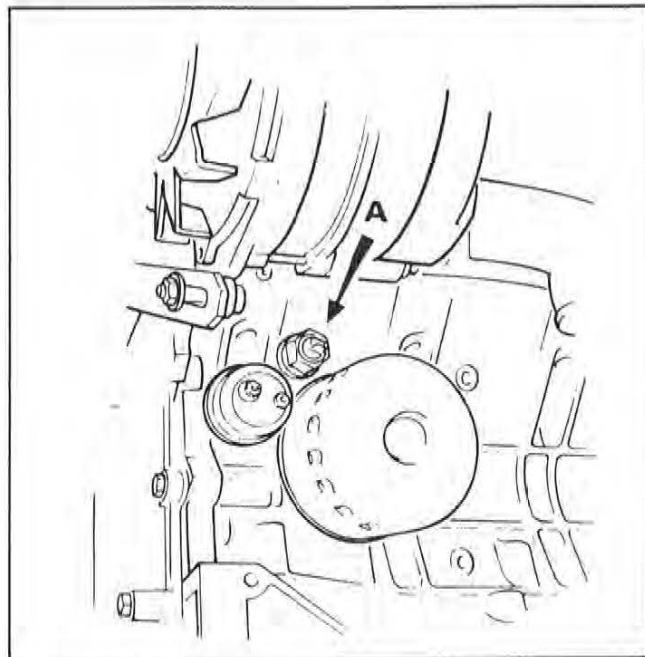


Den Kompressor im linken Kotflügelraum ablegen.

Die Antriebswelle (ohne Spannstift),
den Bolzen des Achsschenkelträgers
und die Räder wieder anbringen.

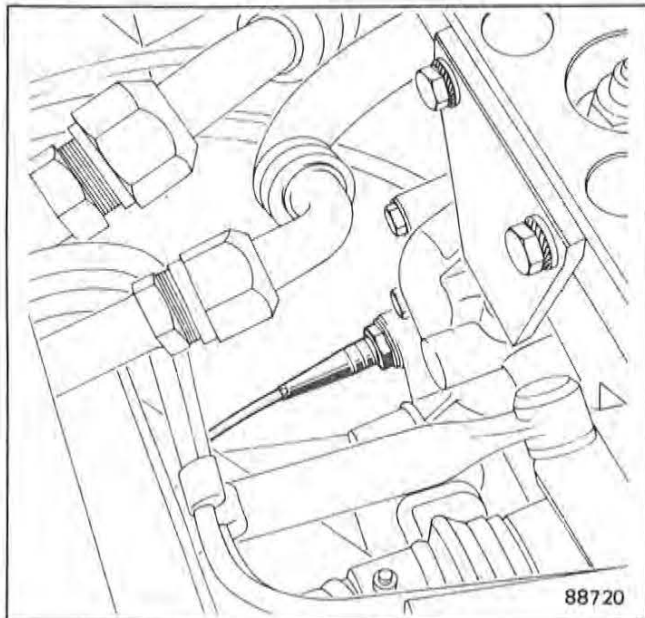
Das Fahrzeug auf seine Räder ablassen.

Kühflüssigkeit in A und B ablassen.



Ausbauen :

- die Schaltbetätigungen
- den Seilzug der Rückwärtsgangsperr



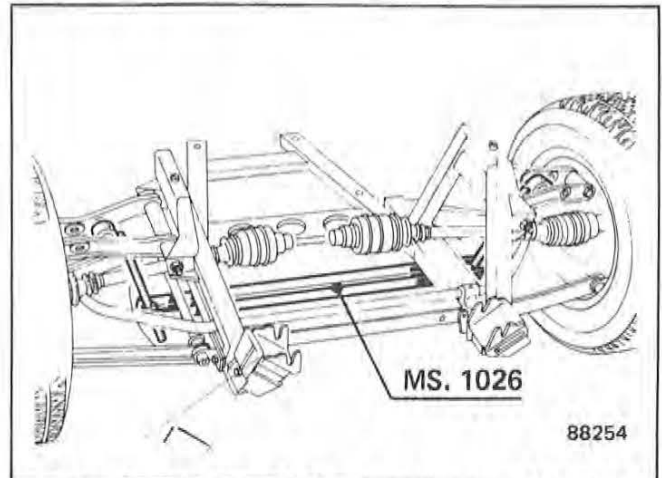
- das Masseband am Getriebe
- das Luftfilter
- den Betätigungszyylinder der Kupplung.

Lösen :

- die Wasser-, Kraftstoff- und Unterdruckschläuche des Bremssystems
- den Gaszug
- die elektrischen Verbindungsstecker
- das Anlasserkabel
- den Ausgleichbehälter.

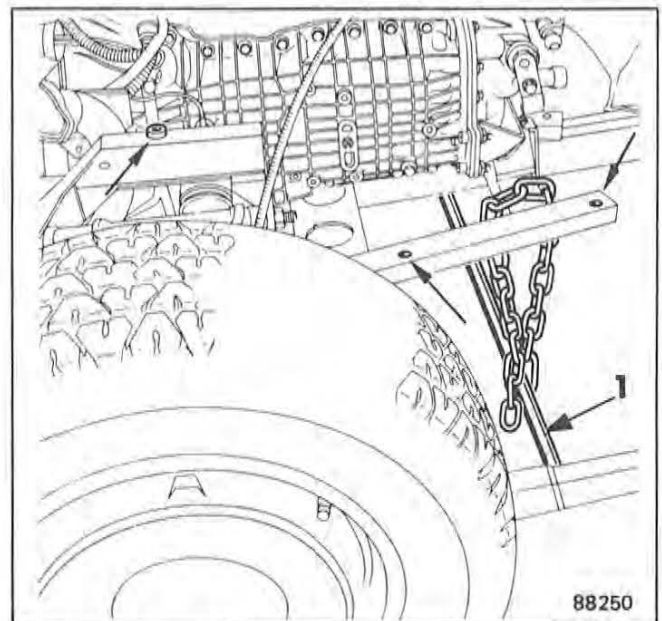
Die Antriebsgruppe UNBEDINGT mit dem Werkzeug MS 1026 abstützen, damit sie an den Hinterachsgelenken stabil bleibt und beim Entfernen der sechs Befestigungsschrauben des Fahrschemels nicht wegkippt.

NIEMALS DIE BEFESTIGUNGSSCHRAUBEN DES FAHRSCHEMELS BEI HÄNGENDEN RÄDERN AUSBAUEN.



Das Werkzeug MS 1026 anbringen, das untere Teil am Fahrschemel in Anschlag bringen, die Muttern etwas festziehen.

Ein Rohr 1 unter der Hebebühne anlegen, und es mit Hilfe einer Kette mit dem Fahrschemel verbinden, um ein Kippen der Antriebsgruppe zu vermeiden.

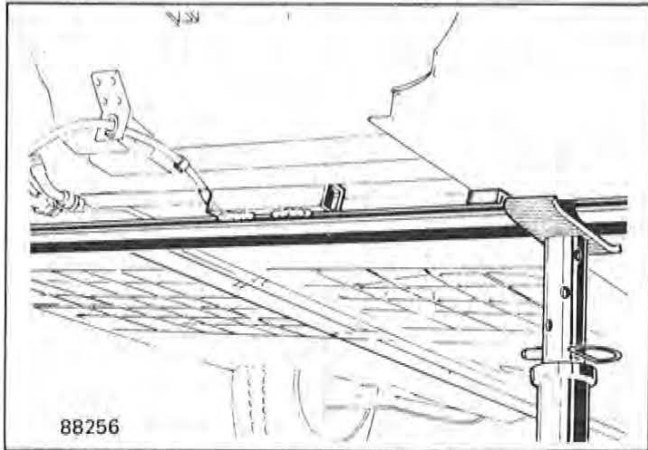


Die 6 Befestigungsschrauben des Fahrschemels am Fahrgestell ausbauen.

Unterstellböcke verwenden, mit denen das Fahrzeug um mindestens 85 cm angehoben werden kann, so daß die Antriebsgruppe nach unten herausgenommen werden kann und der Achsantrieb nicht am vorderen Stoßfänger hängenbleibt.

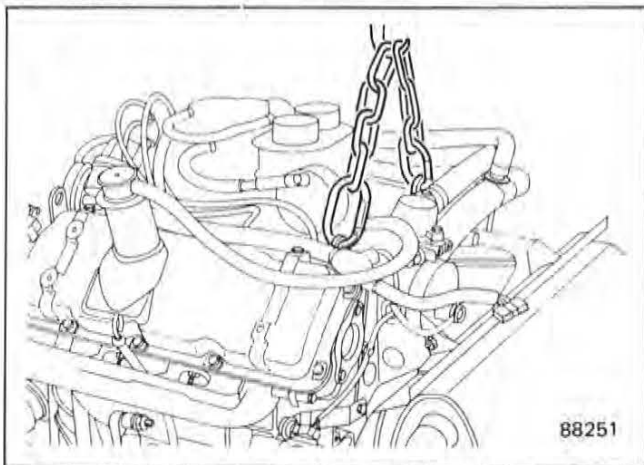
Das Werkzeug eigener Herstellung im U-Profil des Chassis anbringen.

Die Hebebühne senken, bis das Rohr auf den Unterstellböcken aufliegt.



Die Hebebühne weiterhin langsam ablassen, bis die Antriebsgruppe herausgenommen werden kann; dabei darauf achten, daß nirgendwo ein Teil hängenbleibt.

Mit Hilfe der Kette des Werkzeuges Mot.878 die Antriebsgruppe an den hinteren Hebeösen des Motors einhängen.



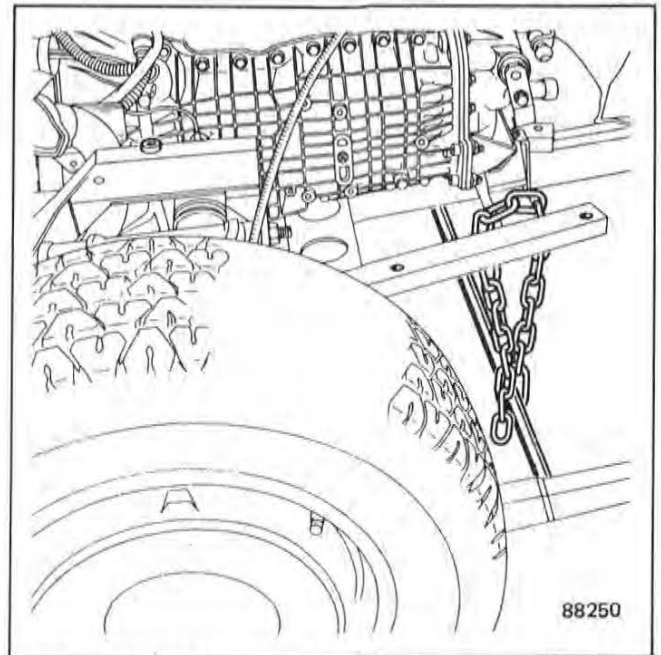
Die Kette, welche zur Befestigung des Getriebes dient, aushängen und den gesamten Achsantrieb ablassen.

EINBAU

Die Antriebsgruppe von unten ansetzen, dabei wie beim Ausbau vorgehen.

Das Getriebe vorne mit Hilfe der Kette

und des Rohres, welches sich unter der Hebebühne befindet, befestigen, um somit ein Wegkippen des Ganzen zu vermeiden.



Den Werkstattkran entfernen.

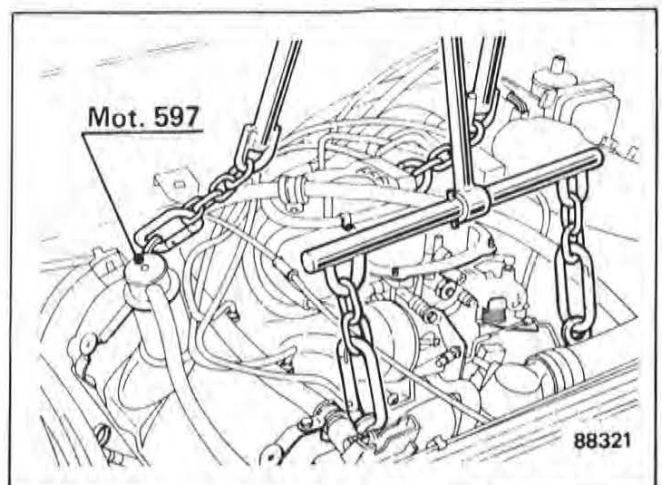
Darauf achten, daß kein Teil im Wege ist.

Die Hebebühne hochfahren und das Ganze in einem Abstand von 2 cm zu den Befestigungen des Fahrschemels bringen, dabei die unteren Stoßdämpferbefestigungen in den oberen Dreieckkern korrekt ausrichten.

Das Werkzeug Mot.597 anbringen.

Hintere Befestigung : 2 Hebeösen

Vordere Befestigung : 4 Hebeösen.



Das Werkzeug so einstellen, daß der Fahrschemel parallel zur Anlage an der Karosserie ausgerichtet ist.

Die gesamte Antriebsgruppe anheben, um die Spannung des Fahrschemels aufzufangen und um die Ausrichtung der Zentrierhülse des Fahrschemels mit den Befestigungen der Karosserie zu gewährleisten.

Die Haltekette des Getriebes entfernen.

Den Fahrschemel an der Karosserie befestigen.

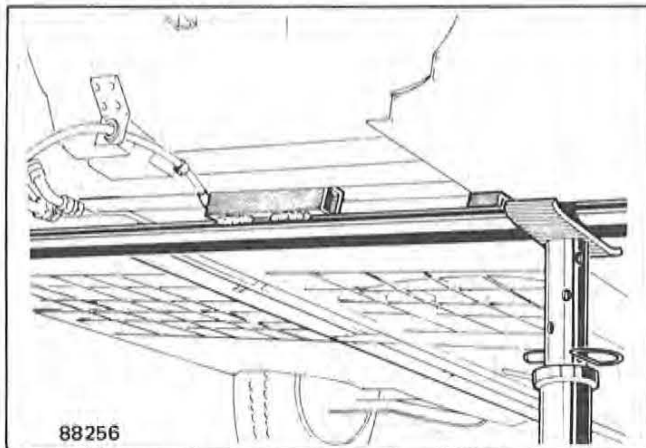
Die Schrauben mit einem Anzugsdrehmoment von :

Ø 12		8 daNm
Ø 14		10 daNm

festziehen.

Das Werkzeug Mot.597 ausbauen.

Das Fahrzeug auf die Unterstellböcke ablassen. Das Werkzeug eigener Herstellung verwenden.



Die Räder abbauen.

Fahrzeuge mit Klimaanlage

Den Befestigungsbolzen des oberen Dreiecklenkers am linken Achsschenkelträger ausbauen.

Die Antriebswelle lösen.

Die Kompressorschläuche der Klimaanlage unter der Antriebswelle hindurchführen.

Die Antriebswelle einbauen, den Spannstift einsetzen und den Dreiecklenker am Achsschenkelträger befestigen.

Befestigen :

- die Bremssättel (Loctite FRENBLOC); sie mit 12,5 daNm festziehen
- die unteren Stoßdämpferbefestigungen, dabei die Position des Querlenkers mittels Werkzeug MS 1026 entsprechend vorstellen
- die Seilzüge der Handbremse.

Das Fahrzeug auf die zuvor angebauten Räder ablassen.

Das Blockierwerkzeug des Fahrschemels MS 1026 sowie das Werkzeug eigener Herstellung ausbauen.

Das Zubehör von Motor und Getriebe wieder anbauen.

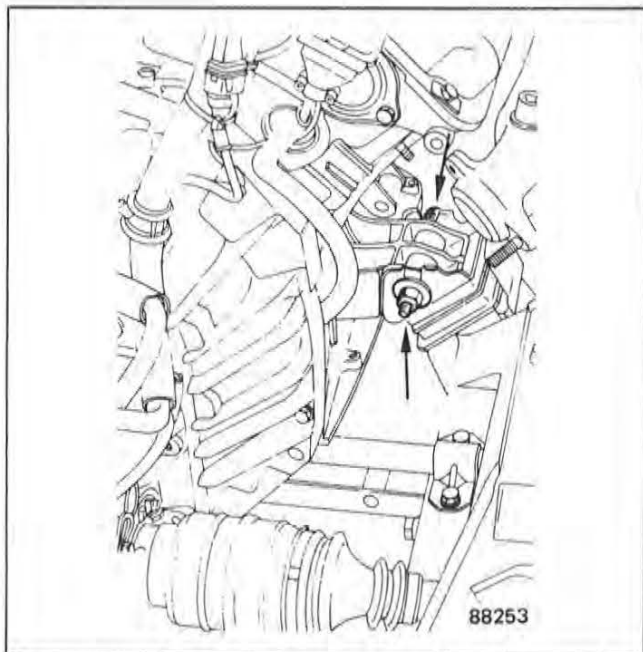
Folgende Arbeiten durchführen :

- die Handbremse einstellen
- den Weg des Gaszuges einstellen
- Motor- und Getriebeöl einfüllen
- Kühlflüssigkeit auffüllen und das Kühlsystem entlüften (siehe Kapitel "Kühlsystem").
- Mit vorgeschriebenem Anzugsdrehmoment festziehen (Fahrzeug steht auf seinen Rädern) :
 - . untere Befestigungen der Stoßdämpfer : 7 daNm
 - . Befestigungsbolzen des oberen linken Dreiecklenkers am Achsschenkelträger : 10 daNm
- die Spannstifte der Antriebswellen mit CAF 4/60 THIXO abdichten.



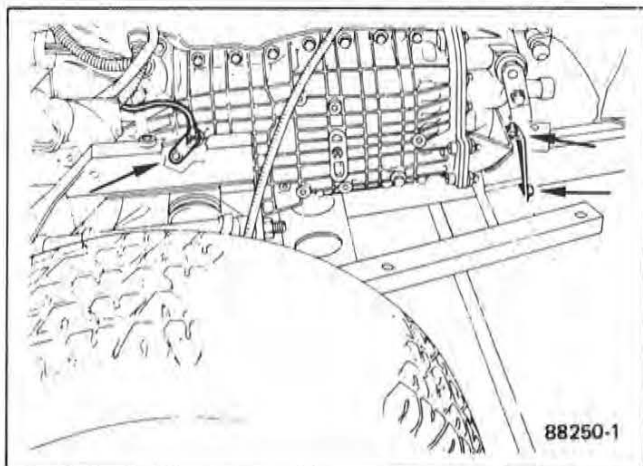
AUSBAU

Die Muttern der Motor-Gummilager lösen.



Ausbauen :

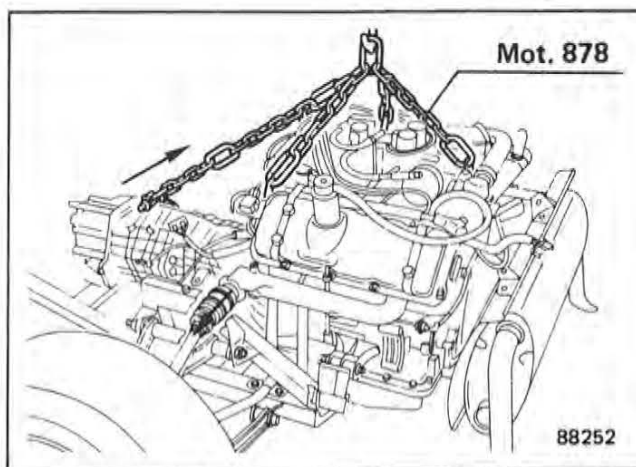
- den Schwingungsbegrenzer des Getriebes
- die untere Befestigungsmutter des Gummilagers des Getriebes
- den Fahrgeschwindigkeitsgeber (die Distanzhülse entgegennehmen)



- die Zwischenrohre der Auspuffanlage.

Die Spannstifte der Antriebswelle mit dem Werkzeug B.VI.606 austreiben.

Mit Hilfe der Ketten des Werkzeuges Mot.878 Motor - Getriebe leicht anheben.



Die linke Antriebswelle lösen, dabei das Getriebe zur gegenüberliegenden Seite drücken, anschließend die rechte Antriebswelle lösen.

ACHTUNG : Beim Lösen von Motor - Getriebe darauf achten, daß der Öltemperaturfühler nicht beschädigt wird (er befindet sich an der seitlichen Partie der Ölwanne).

EINBAU

Die Ausbauarbeiten in umgekehrter Reihenfolge durchführen.

M O T O R
Ausbau - Einbau

UNERLÄSSLICHES SPEZIALWERKZEUG

Mot.597 Hebezeug für Motor



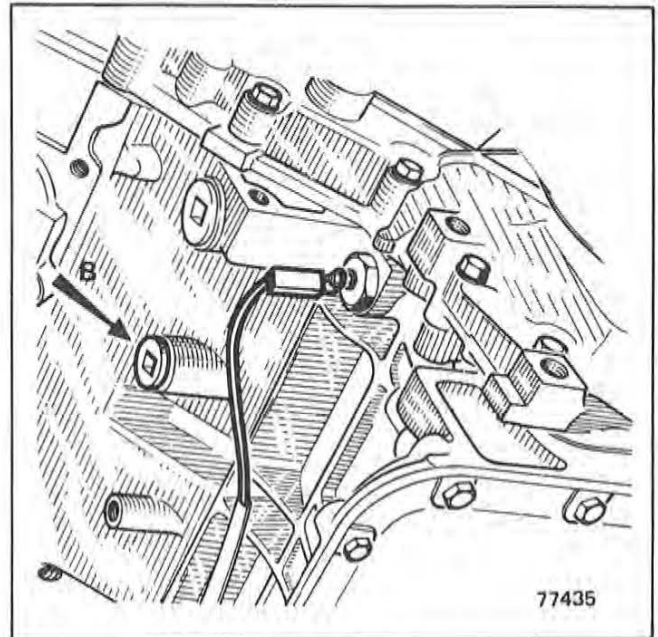
Wird der Motor allein ausgebaut, ihn nach oben herausnehmen; Hebeösen erleichtern den Ausbau.

AUSBAU

Die Batterie abklemmen.

Ablassen :

- Kühlflüssigkeit in A und B



Lösen :

- die elektrischen Verbindungsstecker
- die Schläuche :
 - . des Kühlsystems
 - . der Kraftstoffversorgung
 - . Unterdruck (Bremssystem)
- den Gaszug.

Ausbauen :

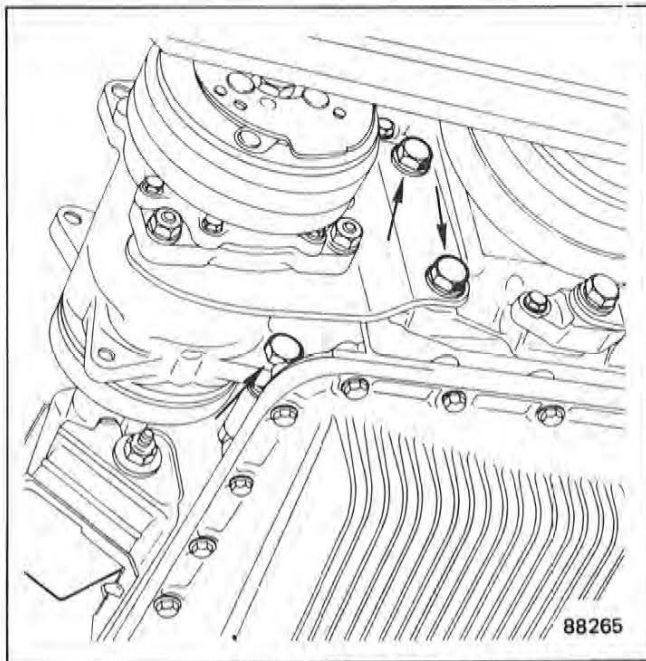
- Motoröl (falls erforderlich).

- das Luftfilter
- die Zwischenrohre der Auspuffanlage
- den Nachschalldämpfer
- die Haltebleche des Nachschalldämpfers
- den Betätigungszyylinder.

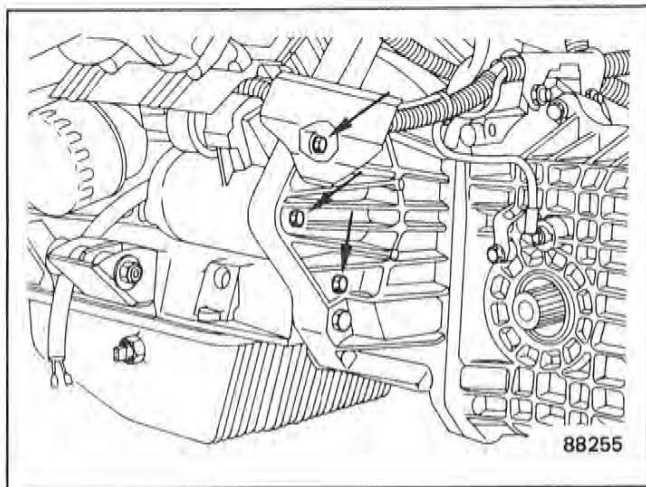
Fahrzeuge mit Klimaanlage

Ausbauen :

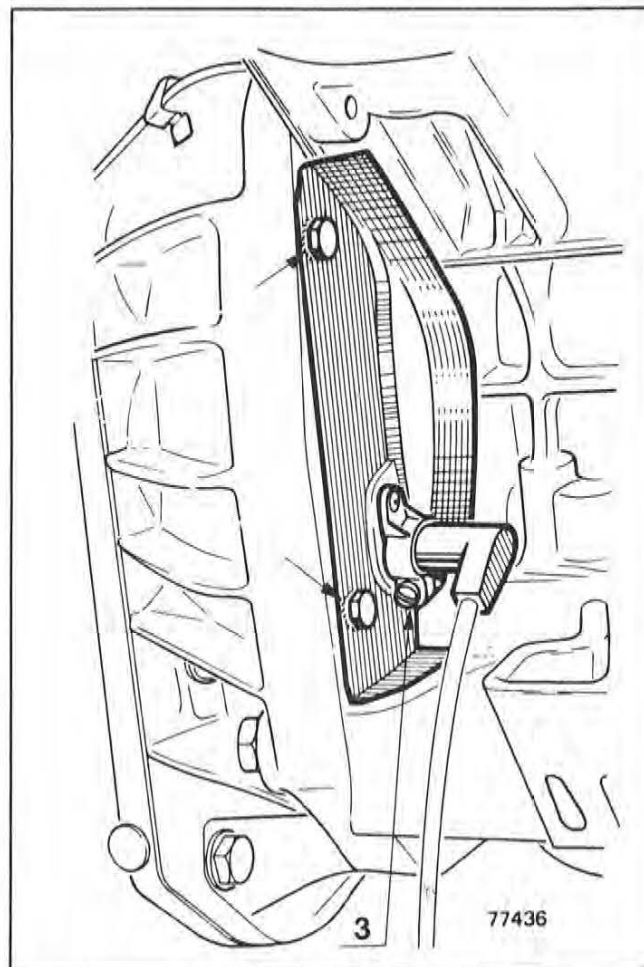
- den Keilriemen
- den Kompressor der Klimaanlage;
ihn im linken hinteren Kotflügel-
raum ablegen.



Die Anlasserschrauben ausbauen.



Das Abdeckblech der Kupplung mit dem Impulsgeber für o.T.-Punkt ausbauen.



Das Hebezeug Mot.597 einhängen.
Die Karabinerhaken mit den Hebeösen des
Motors verbinden.

MOTOR

Ausbau - Einbau

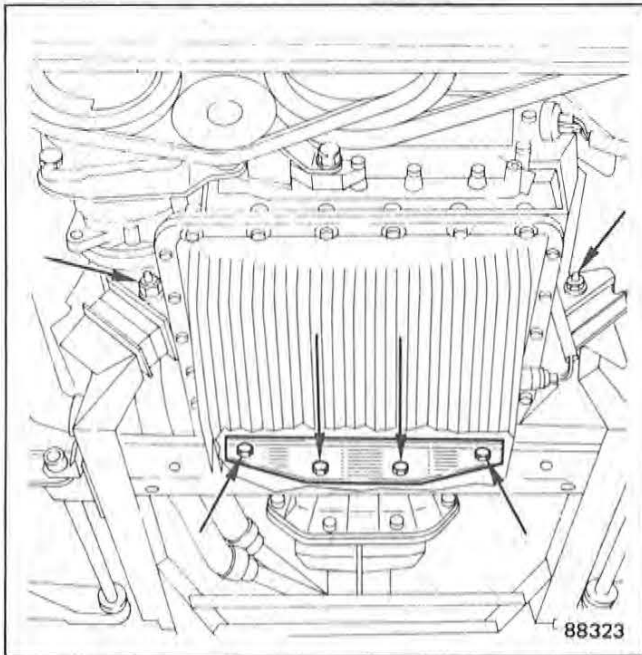
Die unteren Befestigungsmuttern der Motor-Gummilager ausbauen.

Den Motor etwas anheben.

Das Getriebe abstützen.

Ausbauen :

- die Motor-Gummilager
- das Abdeckblech der Kupplung



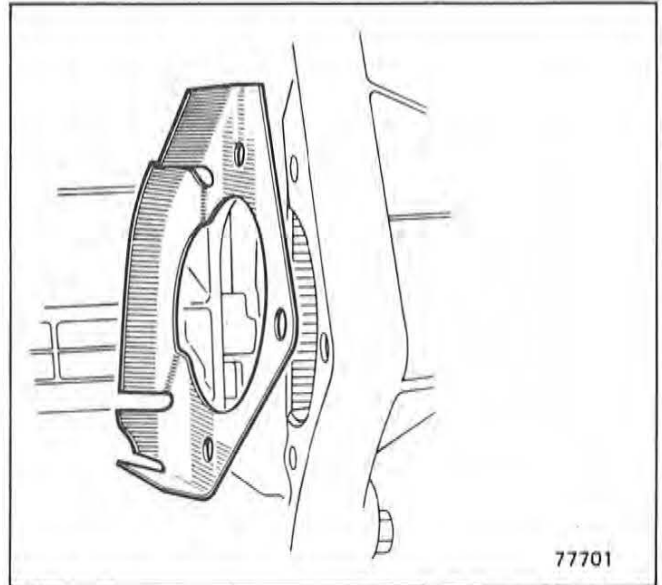
- die Kabel des Schalters der Rückwärtsgangbetätigung
- die Befestigungsschrauben von Motor-Getriebe.

Den Motor vom Getriebe lösen und langsam anheben, darauf achten, daß keine Teile hängenbleiben.

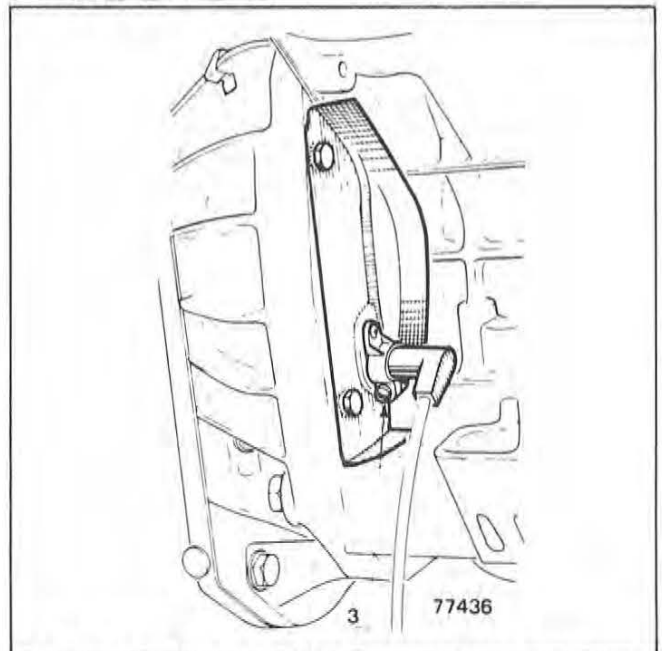
EINBAU (Besonderheiten)

Die Verzahnungen der Kupplungswelle mit Molykote BR 2 schmieren.

Das Anlasser-Abdeckblech nicht vergessen.



Die Einstellung des Impulsgebers für o.T. am Schwungrad vornehmen :
ca. 0,5 bis 1 mm.



Die gesamte Auspuffanlage einsetzen und zentrieren.

Zuerst den Krümmerflansch, anschließend die Schelle des Nachschalldämpfers und abschließend die oberen Befestigungen des Nachschalldämpfers festziehen.

Motoröl einfüllen.

Kühlflüssigkeit auffüllen und das Kühlsystem entlüften (siehe Kapitel "Kühlsystem").

EINSTELLUNG DER VENTILE

Motoren Z 6 W - 1. Methode

UNERLÄSSLICHES SPEZIALWERKZEUG

Mot.647 Ventileinstellschlüssel

Ventilspiel - Motor kalt (mm)

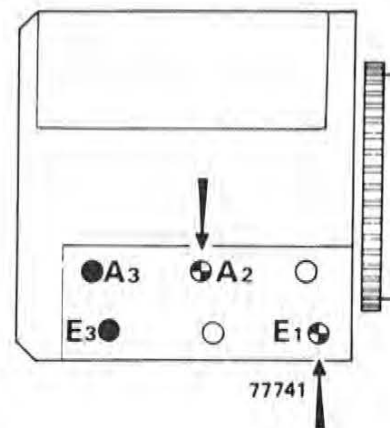
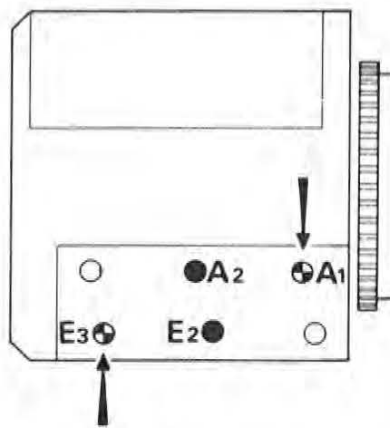
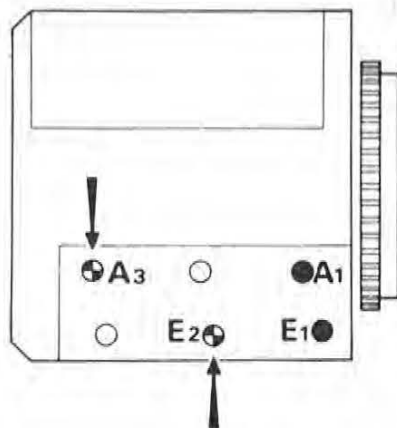
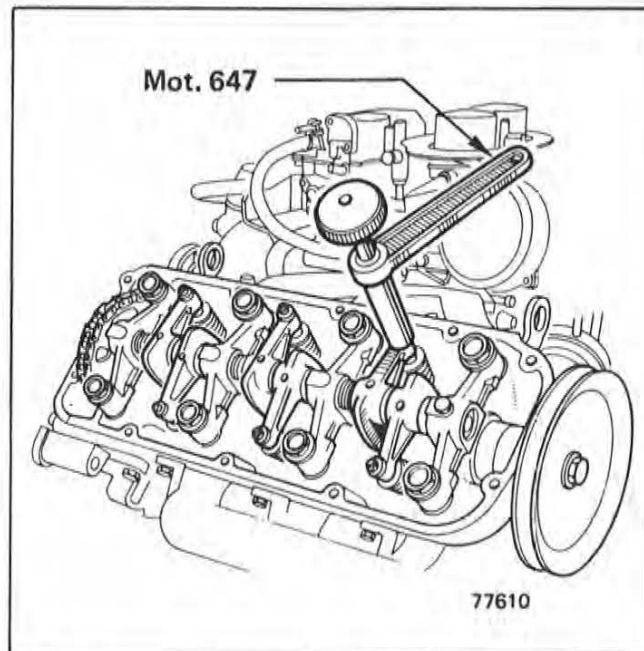
Einlaß : 0,10

Auslaß : 0,25

ERSTE METHODE

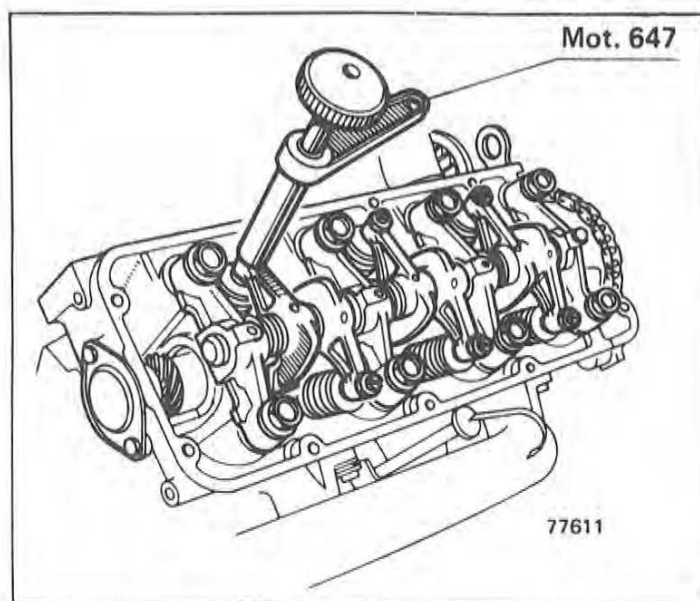
Die Einstellung erfolgt nach der Überschneidungsmethode; hierbei werden erst die Ventile des einen Zylinderkopfes und dann die Ventile des anderen eingestellt.

Rechter Zylinderkopf

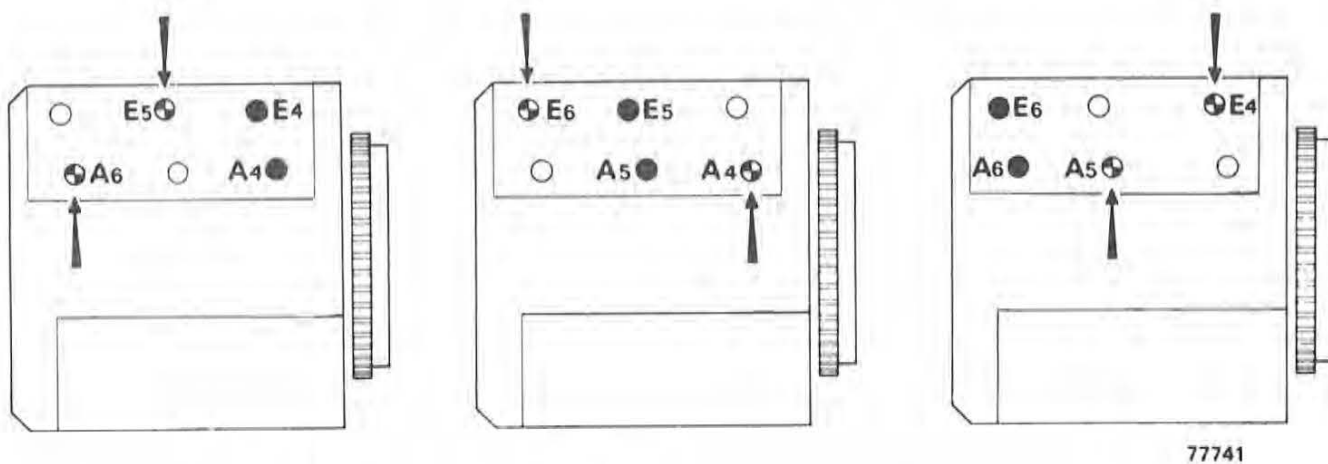


● Ventile in Überschneidung	⊕ Einzustellende Ventile	
	Einlaß	Auslaß
A1 - E1	A3	E2
A2 - E2	A1	E3
A3 - E3	A2	E1

EINSTELLUNG DER VENTILE
Motoren Z 6 W - 1. Methode



Linker Zylinderkopf



Ventile in Überschneidung	Einzustellende Ventile	
	Einlaß	Auslaß
A4 - E4	A6	E5
A5 - E5	A4	E6
A6 - E6	A5	E4

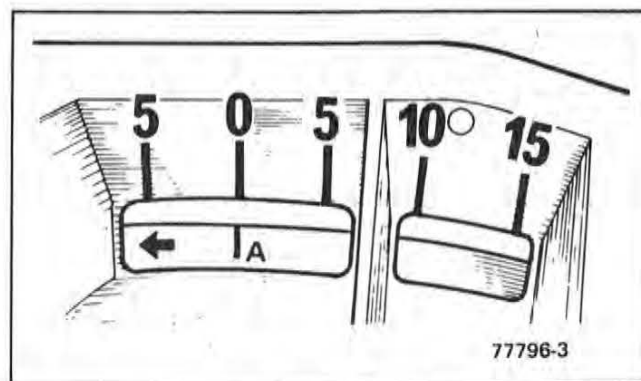
ZWEITE METHODE

Einstellen der Ventile beider Zylinderköpfe gleichzeitig.

1. Den Kolben des 1. Zylinders in o.T.-Stellung (Zündmoment) bringen, dies entspricht :

- Ventile des 5. Zylinders in Überschneidung
- die Markierung (A) am Schwungrad muß mit der Markierung "0" am Kupplungsgehäuse übereinstimmen.

Das Abdeckblech etwas anheben, um an die Markierungen zu gelangen.



Die Ventile wie in nachfolgender Tabelle einstellen.

Kolben des Zylinders Nr.1 in o.T. (Zündmoment)	Einstellen	
	Einlaß	Auslaß
	A1	E1
	A2	E3
	A4	E6

2. Anschließend die Kurbelwelle um eine volle Umdrehung durchdrehen; das entspricht :

- dem oberen Totpunkt des 1. Zylinders (Beginn des Ansaugtaktes)
- der Überschneidung der Ventile des 1. Zylinders
- der Übereinstimmung der Markierung (A) am Schwungrad mit der Markierung (0) am Kupplungsgehäuse.

Die Ventile wie in nachfolgender Tabelle einstellen.

Kolben des Zylinders Nr.1 in o.T. (Beginn des Ansaugtaktes)	Einstellen	
	Einlaß	Auslaß
	A3	E2
	A5	E4
	A6	E5

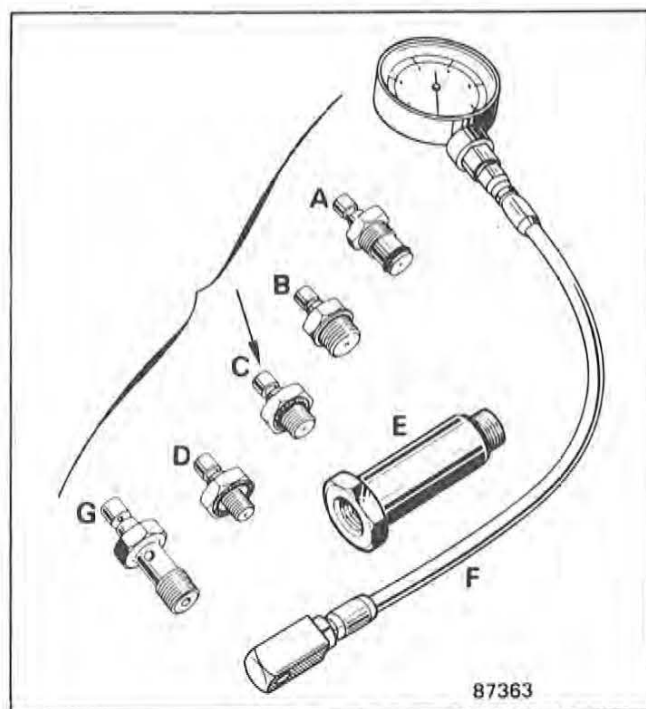
ÖLDRUCK Kontrolle

UNERLÄSSLICHES SPEZIALWERKZEUG

Mot.836-05 Prüfkoffer für Öldruck

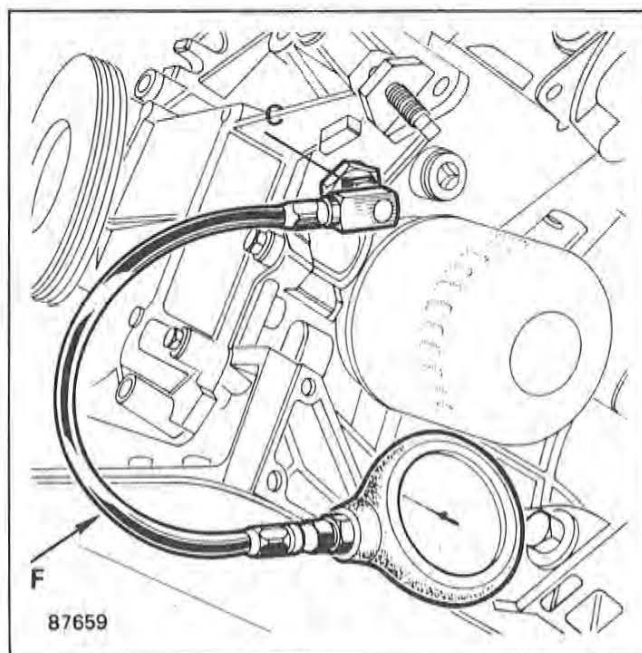
Den Öldruck bei einer Motortemperatur von 80°C kontrollieren.

Einzelteile des Prüfgerätes Mot.836-05



ANWENDUNG :

- bei allen Typen die Werkzeuge F + C (14 x 150)



ÖLDRUCK

Motor- typ	Motor- dreh- zahl (1/min)	Mindest- öldruck bei 80°C (in bar)
Z6W	900	2,2
	4 000	4,4



Ein Motorölverbrauch von 1 Liter auf 1 000 km kann als normal angesehen werden!

Überprüfen, ob eine äußere Motorölundichtigkeit vorliegt.

Für eine wirksame Kontrolle muß das Öl unter bestimmten Bedingungen abgelassen werden :

- der Motor muß Betriebstemperatur haben
- die Kurbelwelle durchdrehen, bis sich der Zylinder Nr.1 in o.T.-Stellung befindet
- den Ölmeßstab herausziehen sowie den Verschluß der Einfüllöffnung entfernen.

Das Öl ablassen und mindestens 15 Minuten abtropfen lassen.

Die Öl-Ablaßschraube eindrehen und markieren (Farbmarkierung gleichzeitig auf der Öl-Ablaßschraube und der Ölwanne), damit bei einer späteren Kontrolle festgestellt werden kann, daß sie zwischenzeitlich nicht herausgedreht wurde.

Mit einem Meßglas die erforderliche Ölmenge abmessen und einfüllen :

Motoren Typ Z6W : 6,5 Liter

Den Einfüllstopfen aufschrauben und verplomben.

Den Ölmeßstab korrekt in sein Führungsrohr einsetzen :

Das Fahrzeug muß nach einer Laufzeit von 1 000 km wieder in der Werkstatt erscheinen. Den Ölstand regelmäßig mittels Ölmeßstab überprüfen.

Bei Rückkehr des Fahrzeuges in der Werkstatt überprüfen, ob die Öl-Ablaßschraube und der Einfüllstopfen nicht zwischenzeitlich ausgebaut wurden.

Die Arbeiten wieder unter denselben Bedingungen wie oben angegeben durchführen :

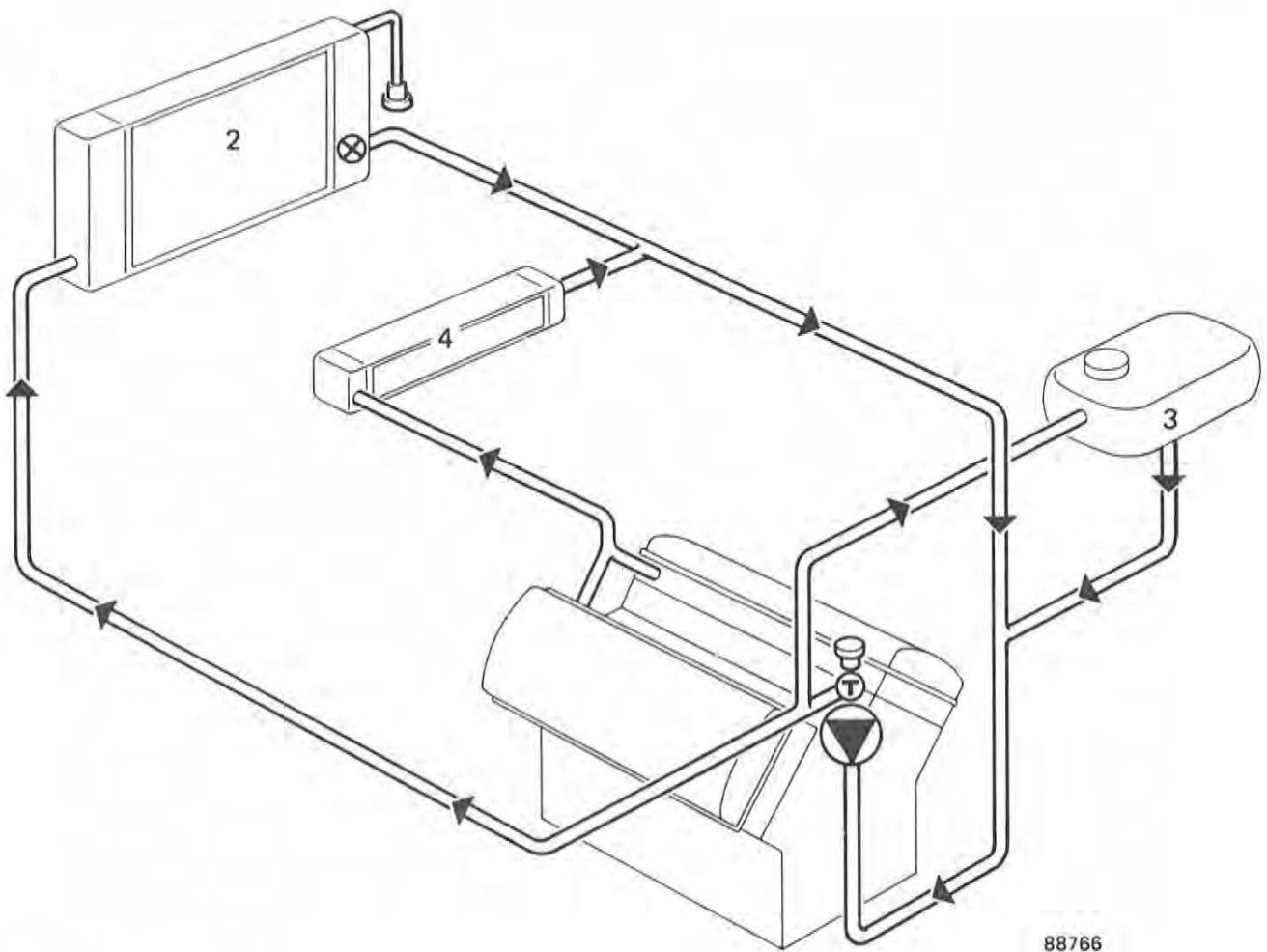
- der Motor muß Betriebstemperatur haben
- die Kurbelwelle etwas durchdrehen, bis sich der Zylinder Nr.1 in o.T.-Stellung befindet
- Ölmeßstab und Einfüllstopfen sind ausgebaut.

Das Öl ablassen und mit einem Meßglas das aufgefangene Öl messen.

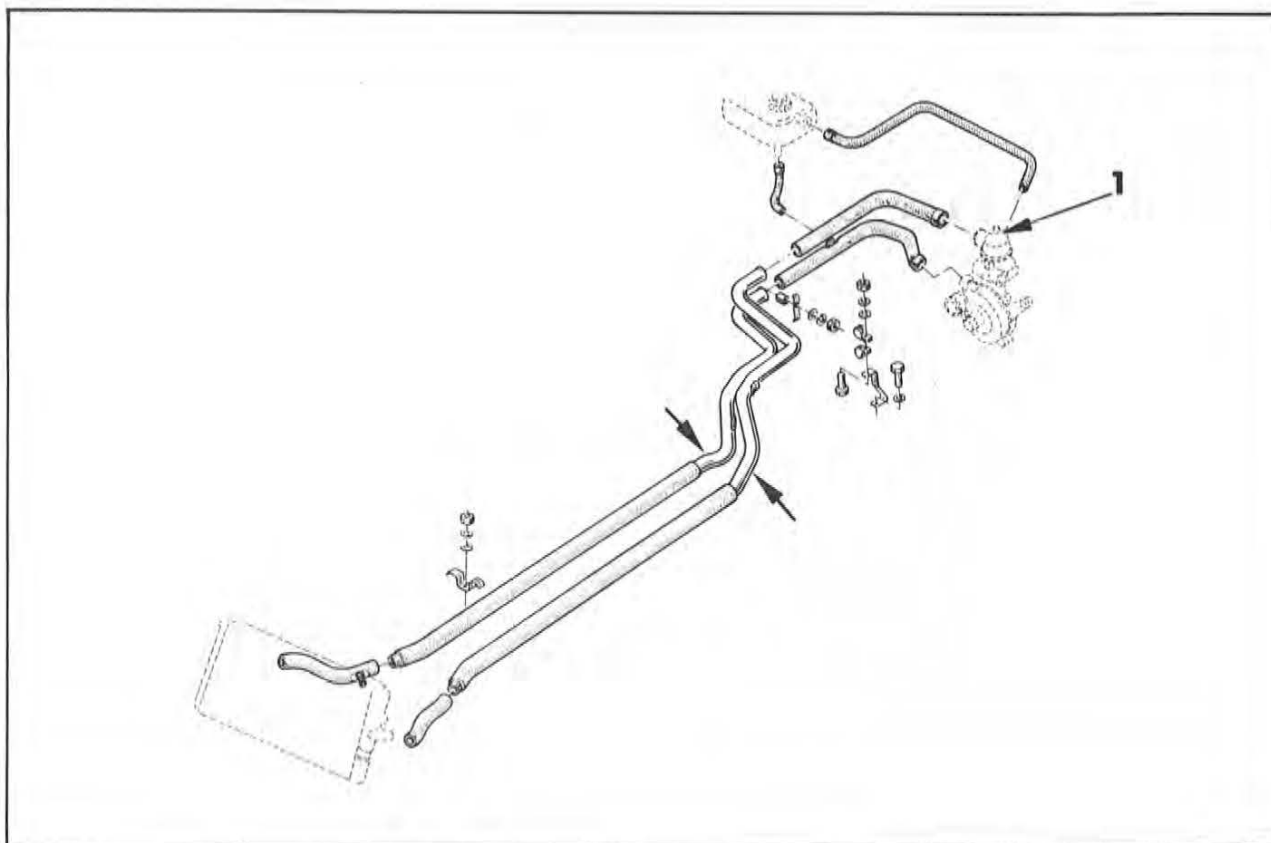
Den Ölverbrauch in Litern auf 1 000 km berechnen.

KÜHLSYSTEM

Schema



- 2 Kühler
- 3 Ausgleichbehälter (warm)
- 4 Wärmetauscher für Heizung
- T Thermostat
- Wasserpumpe
- Thermokontakt
- Entlüfterschraube



Der Austausch der starren Leitungen, welche die Vorderpartie des Kühlsystems mit dem Motor verbinden, erfordert den Ausbau der Antriebsgruppe.

KÜHLSYSTEM

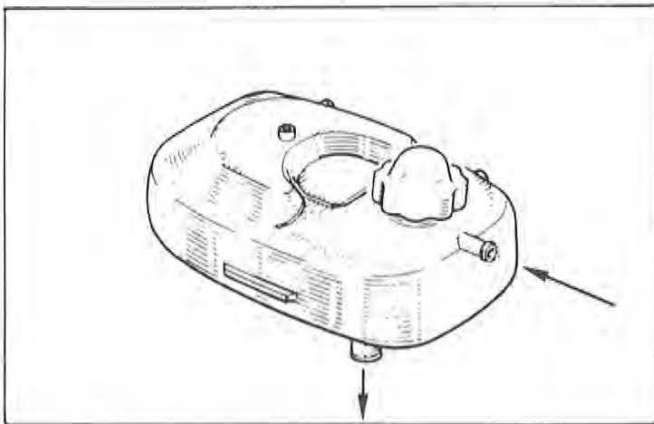
Befüllen - Entlüften

Es gibt kein Heizungsventil am Wärmetauscher

Die Kühlflüssigkeit zirkuliert ständig im Wärmetauscher, der zur Kühlung des Motors beiträgt.

DIE LEITUNGEN NICHT ZUKLEMMEN

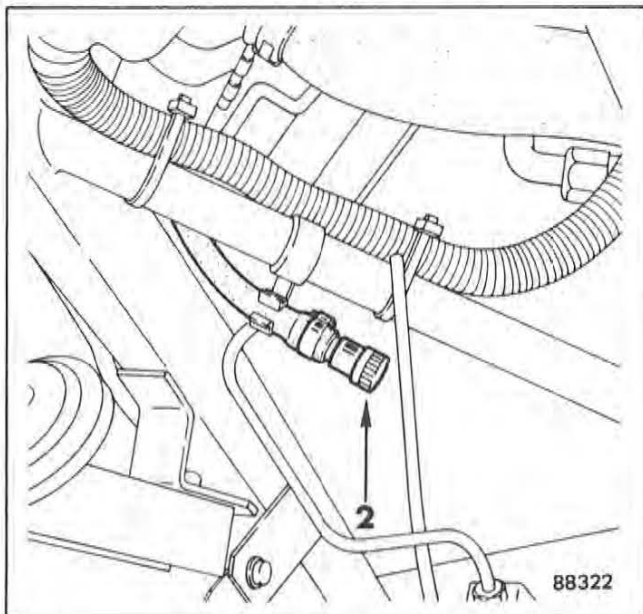
Dieses Fahrzeug ist mit einem Ausgleichbehälter "warm" ausgerüstet.



BEFÜLLEN

Prüfen, ob der oder die Ablassstopfen korrekt eingeschraubt sind.

- Die Entlüfterschrauben öffnen :
 - . eine befindet sich am Thermostatgehäuse
 - . eine befindet sich am vorderen Kühler.



Den Ausgleichbehälter lösen und ihn so hoch wie möglich befestigen.

Das Befüllen des Kühlsystems über die Öffnung des Ausgleichbehälters vornehmen.

Sobald die Kühlflüssigkeit austritt, die Entlüfterschrauben schließen.

Der Kühlflüssigkeitsstand im Ausgleichbehälter muß bei der Markierung "MAXI" liegen.

Den Verschlußstopfen auf den Ausgleichbehälter schrauben.

ENTLÜFTEN

Den Motor mit 1500 1/min laufen lassen, bis die Ventilatoren sich einschalten.

Nach Abkühlung des Motors den Flüssigkeitsstand im Ausgleichbehälter überprüfen und eventuell auffüllen.

NOTA

DIE ENTLÜFTERSCHRAUBEN 1 ODER 2 DÜRFEN BEI LAUFENDEM MOTOR NICHT GEÖFFNET WERDEN.

Den Ausgleichbehälter wieder anbringen und darauf achten, daß der Schlauch nicht klemmt.



UNERLÄSSLICHES SPEZIALWERKZEUG

M.S.554-03 Kontrollwerkzeug für Dichtigkeit
des Kühlsystems (Pumpe mit Kon-
trollmanometer)

M.S.554-01 Anschluß zu M.S.554-03

M.S.554-04 Anschluß zu M.S.554-03

1. Dichtigkeitskontrolle

Das Anschlußstück M.S.554-01 anstelle des Ventils am Ausgleichbehälter einsetzen.

Das Gerät M.S.554-03 anschließen.

Den Motor auf Betriebstemperatur bringen und abstellen.

Das System durch Pumpen unter Druck setzen.

Den Pumpvorgang beenden, wenn der Druck um 0,1 bar höher als der Öffnungsdruck des Ventils am Ausgleichbehälter ist.

Der Druck muß konstant bleiben. Fällt er ab, so liegt eine Undichtigkeit vor; diese ermitteln.

Den Druck aus dem Kühlsystem ablassen; hierzu das Anschlußstück des Gerätes M.S.554-03 progressiv lösen. Dann auch das Anschlußstück M.S.554-01 abschrauben und das Ventil des Ausgleichbehälters mit einer neuen Dichtung einsetzen.

2. Kontrolle des Ausgleichventils

Das Ausgleichventil muß grundsätzlich ausgewechselt werden, wenn es Kühlflüssigkeit durchgelassen hat.

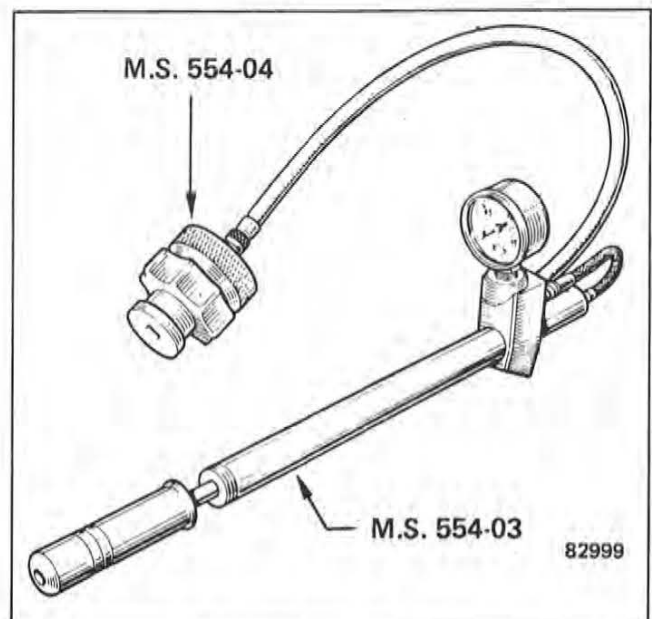
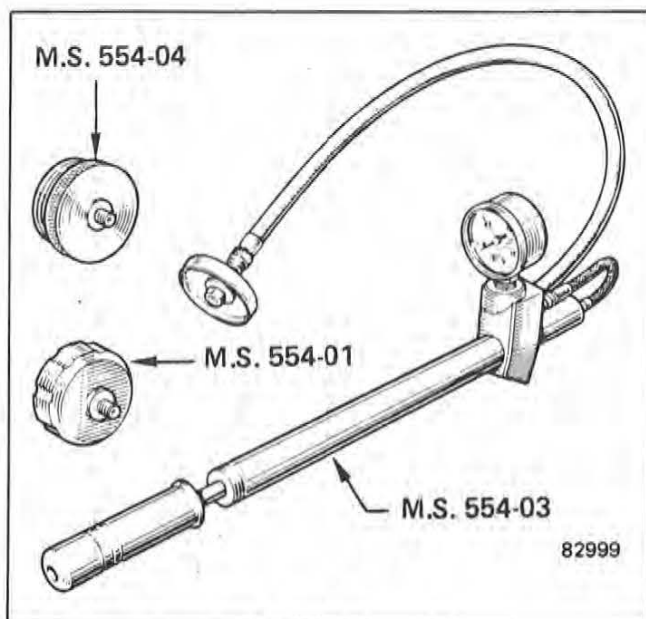
Das Anschlußstück M.S.554-04 am Kontrollgerät M.S.554-03 anschrauben und dann das Ausgleichventil anbringen.

Druck erzeugen; dieser muß sich beim Öffnungsdruck des Ventils stabilisieren.

Kontrolltoleranz : + 0,1 bar

Öffnungsdruck des Ausgleichventils

Braunes Kunststoffventil : 1,2 bar



KÜHLSYSTEM Frostschutz

Frostschutzspindel

Hersteller : Société d'optique précision
électronique et mécanique,
102 rue Chaptal, 92306 Levallois Perret,
Telefon : 757 31 05*

* Händler in der Bundesrepublik
Deutschland wenden sich bitte an
das Zentral-Ersatzteillager der
Deutschen Renault AG. in 504 Brühl.

Füllmenge des Kühlsystems : 15 Liter

Die Kühlflüssigkeit ist alle 60 000 km
zu erneuern.

Kühlflüssigkeit aus dem Ausgleichbe-
hälter entnehmen.

Den Frostschutz mittels Spindel fest-
stellen.

Für Länder mit warmem und gemäßigtem
Klima :

- Schutz bis -23°C (Frostschutzanteil
der Kühlflüssigkeit 35%)
- Schutz bis -40°C (Frostschutzanteil
der Kühlflüssigkeit 50%)

Ab einem Anteil von mehr als 60% Frost-
schutzmittel in der Kühlflüssigkeit
verringert sich die Schutzwirkung.

Die auf der Tabelle angegebenen Werte
gelten für eine Kühlflüssigkeitstempla-
tur von 40°C .

Arbeiten mit der Tabelle

Bei Fahrzeugen mit einer Kühlflüssig-
keits-Füllmenge von 15 Liter wurde
ein Frostschutz bis -15°C gemessen :

- um einen Frostschutz bis -25°C zu
erzielen, muß 2 Liter Kühlflüssigkeit
abgesaugt und durch 2 Liter reines
Frostschutzmittel ersetzt werden
- um den Frostschutz auf -40°C zu er-
höhen, müssen 4,8 Liter Kühlflüssig-
keit abgesaugt und durch 4,8 Liter
reines Frostschutzmittel ersetzt
werden.

MENGE DES HINZUZUFÜGENDEN REINEN FROSTSCHUTZ- MITTELS

-23°C Länder mit warmem und gemäßigtem Klima

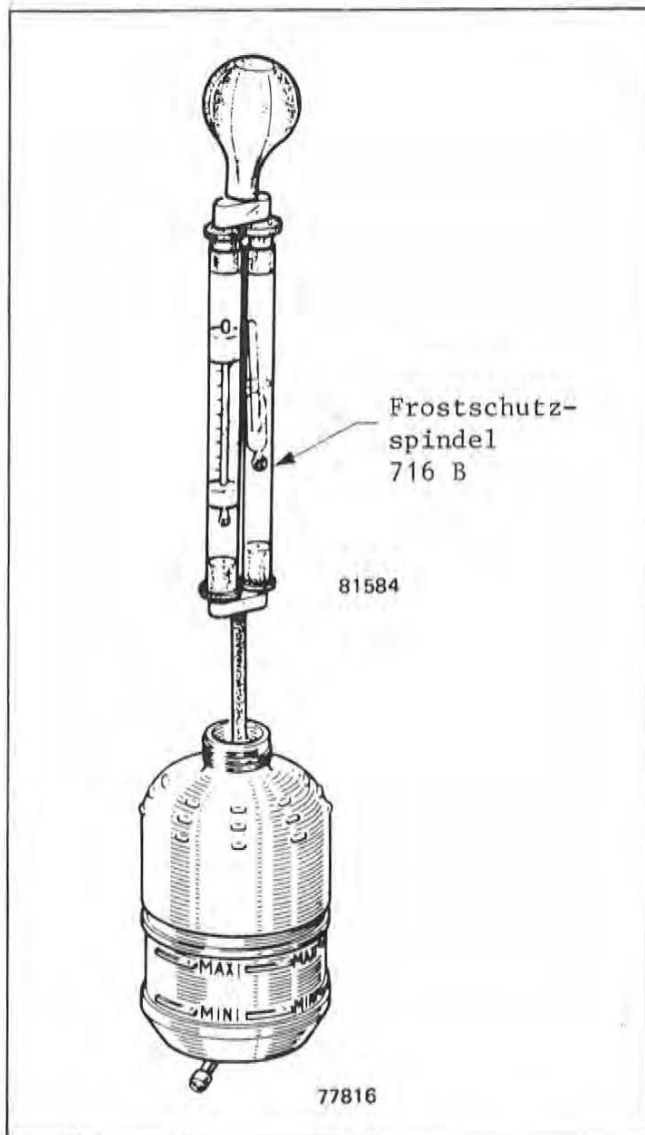
Gemessener Frostschutz bei Kühlflüssigkeitstemperatur von 40°C		Füllmenge des Kühlsystems (litr.)
		15
- 5°C	Gegen reines Frostschutz- mittel Glaceol AL, Typ C auszuwechselnde Kühl- flüssigkeitsmenge, um einen Frostschutz bis -23°C zu erzielen.	4
- 10°C		2,8
- 15°C		2
- 20°C		0,6
- 23°C		

-40°C Länder mit extrem kaltem Klima

Gemessener Frostschutz bei Kühlflüssigkeitstemperatur von 40°C		Füllmenge des Kühlsystems (litr.)
		15
- 5°C	Gegen reines Frostschutz- mittel Glaceol AL, Typ C auszuwechselnde Kühlflüssig- keitsmenge, um einen Frostschutz bis -40°C zu erzielen.	6,6
- 10°C		5,6
- 15°C		4,8
- 20°C		3,8
- 25°C		3,2
- 30°C		2,6
- 35°C		1,4
- 40°C		
- 43°C		
- 46°C		



Kühlflüssigkeit ansaugen bis das Thermometer und die Frostschutzspindel frei schwimmen.



Überprüfen, ob die Frostschutzspindel :

- nicht oben im Führungsrohr anstößt (zu viel Flüssigkeit)
- nicht an den Rohrwandungen klebt; gegebenenfalls durch leichte Schläge wieder lösen.

Ablesen :

- die Kühlflüssigkeitstemperatur
- die Flüssigkeitsdichte.

In der untenstehenden Tabelle ist der den einzelnen Anzeigewerten entsprechende Frostschutz angegeben.

		ANZEIGE DER SPINDEL						
		3	5	10	15	20	30	40
ANZEIGE DES THERMOMETERS	10	0	0	5	8	11	14	18
	20	1	2	6	10	14	18	24
	30	2	3	8	12	17	24	33
	40	3	5	10	15	20	30	40
	50	4	7	12	18	24	35	
	60	6	9	15	22	28	40	
	70	8	12	18	25	32		
	80	10	14	22	32	37		
		FROSTSCHUTZ IN °C						

Beispiel : $\left\{ \begin{array}{l} \text{Wert auf dem Thermometer} \\ \text{Wert auf der Frostschutzspindel} \end{array} \right. \left. \begin{array}{l} 60 \\ 10 \end{array} \right\} \begin{array}{l} \text{Frostschutz bis} \\ -15^{\circ}\text{C} \end{array}$

KEILRIEMEN
Kontrolle der Keilriemenspannung

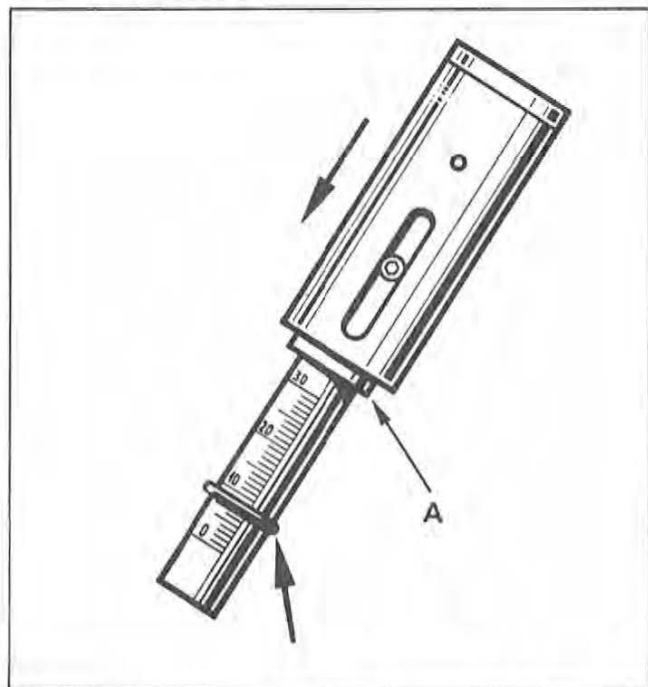
UNERLÄSSLICHES SPEZIALWERKZEUG

Elé.346-04 Kontrollwerkzeug für Keilriemenspannung



Der Keilriemen muß grundsätzlich bei entspanntem Riemenspanner montiert werden, um eine übermäßige Belastung auf Riemenscheibe und Keilriemen zu vermeiden.

KONTROLLMETHODE



Sich vergewissern, daß die untere Partie des Gummiringes mit der Null der Stößelskala übereinstimmt.

Die Meßschiene auf den Keilriemen auflegen, und zwar so, daß der Stößel von beiden Riemenscheibenachsen gleich weit entfernt ist.

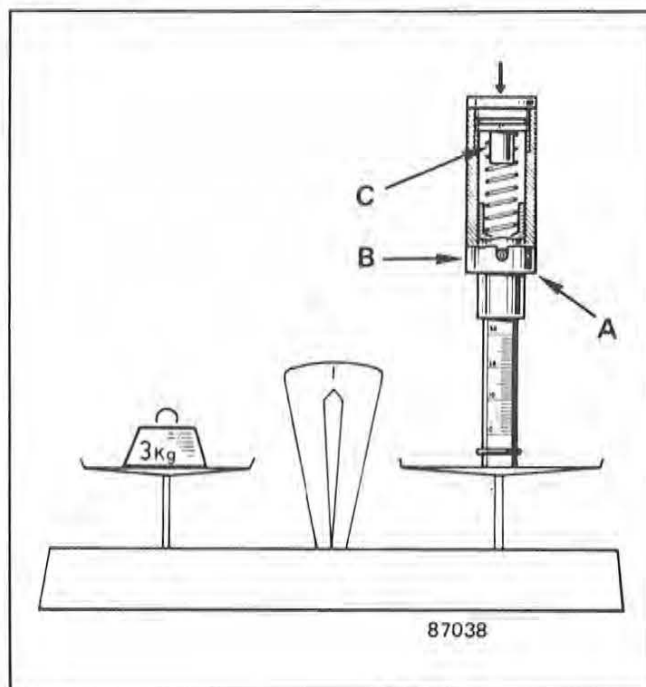
Den Druckstößel so weit herunterdrücken, bis der Bund (A) mit dem Bund der Hülse übereinstimmt.

Den Druckstößel entfernen und an der unteren Partiedes Gummiringes ablesen, um welches Maß der Keilriemen nachgegeben hat.

EICHUNG DES WERKZEUGES Elé.346-04

Der Druckstößel Elé.346-04 muß regelmäßig kontrolliert werden (eichen).

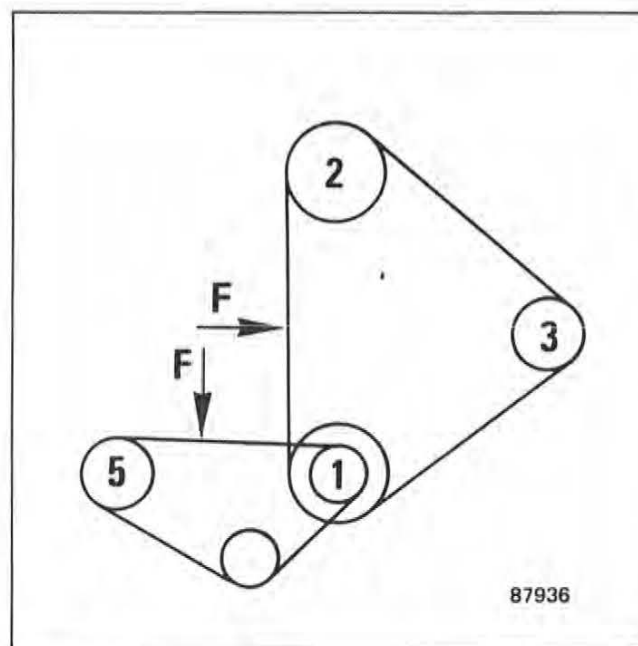
METHODE



Auf das Werkzeug eine Kraft von 30 daN (entspricht 3 kg) ausüben.

Der Bund (A) des Stößels muß mit der Hülse (B) fluchten, anderenfalls die Schraube (C) verstellen, um den Federdruck zu erhöhen bzw. zu verringern.

	Drehstromlichtmaschine/ Wasserpumpe	Kompressor der Klimaanlage
Keilriemen- Ausführung	Rillen- Keilriemen	Keilriemen
F bei kalt (mm)	3	3 bis 4
F bei warm (mm)	3 bis 3,5	3,5 bis 4,5
Den Keilriemen nur nachspannen wenn F > als	4,5	



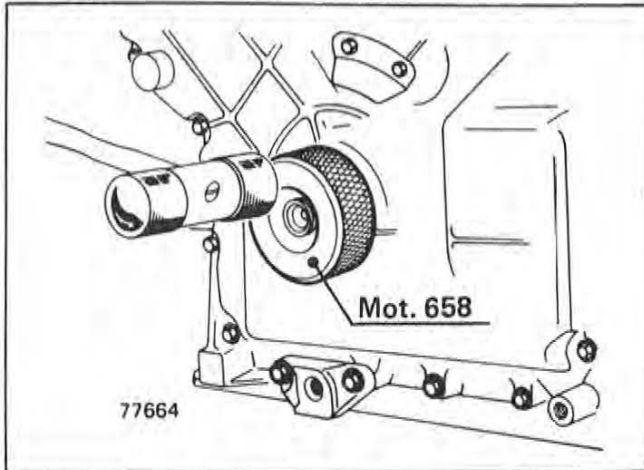
87936

- 1 Kurbelwelle
- 2 Wasserpumpe
- 3 Drehstromlichtmaschine
- 4 Hydraulikpumpe der Lenkhilfe
- 5 Kompressor der Klimaanlage

Mot.582	Feststeller für Schwungrad
Mot.587	Auszieher für Radialdichtring
Mot.658	Montagebuchse für Dichtring der Kurbelwellen-Riemenscheibe

EINBAU

Einen neuen geölten Dichtring mit Hilfe des Werkzeuges Mot.658 montieren.



Die Riemenscheibe anbringen (Dichtfläche der geölten Dichtung muß in einwandfreiem Zustand sein).

Das Gewinde der Kurbelwelle mit Loctite "Frenbloc" versehen.

Die Mutter mit 18 daNm festziehen.

Den Feststeller abbauen und das Halteblech für den Impulsgeber für o.T.-Punkt einbauen.

Die Spannung des bzw. der Keilriemen einstellen (je nach Fahrzeugausführung).

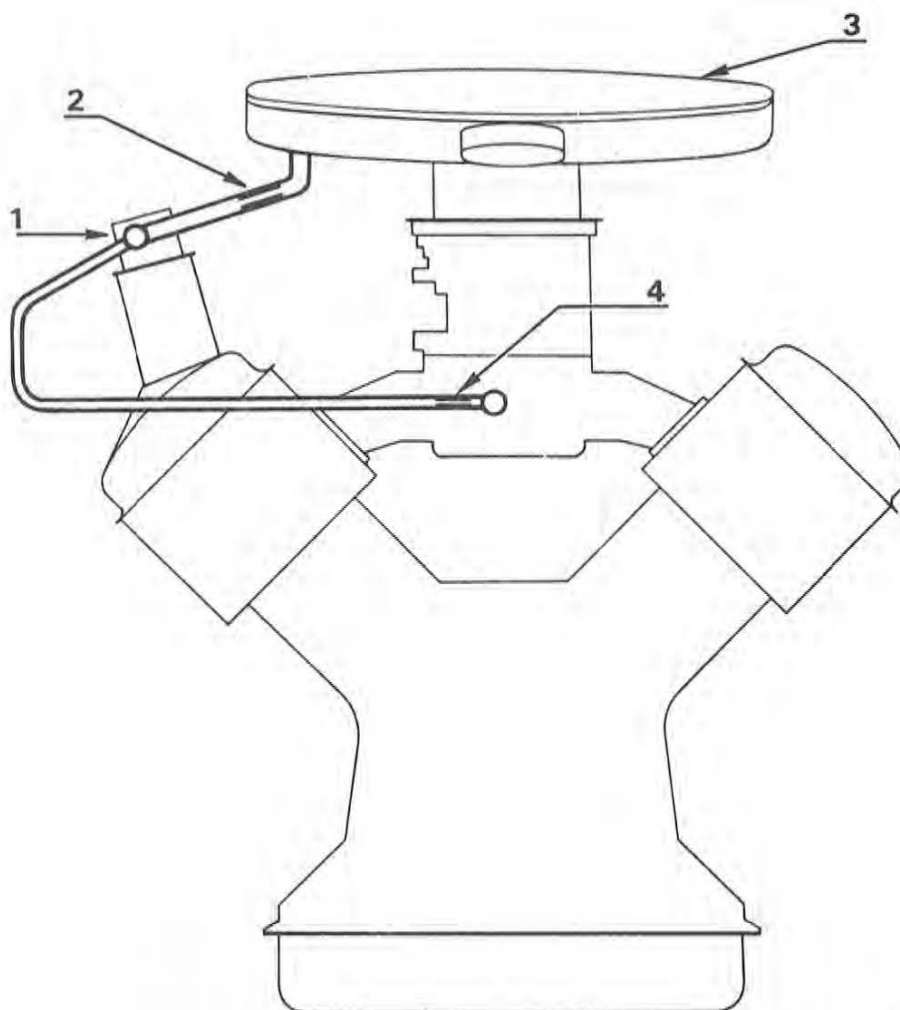
Den Auspufftopf wieder montieren.

Beschreibung der Vorrichtung zur Rückführung der Öldämpfe

Es handelt sich um ein geschlossenes Zweikreis- Entlüftungssystem, wobei eines der Systeme vor und das andere hinter dem Vergaser liegt.

Das vor dem Vergaser liegende System geht vom Ölabscheider (1) aus, welcher im Öleinfüllstopfen integriert ist, über eine Kalibrierung $\varnothing 8$ (2) und endet am Luftfilter (3).

Das hinter dem Vergaser liegende System geht vom Ölabscheider (1) aus über eine Kalibrierung $\varnothing 1,7$ (4) zum Einlaßkrümmer.

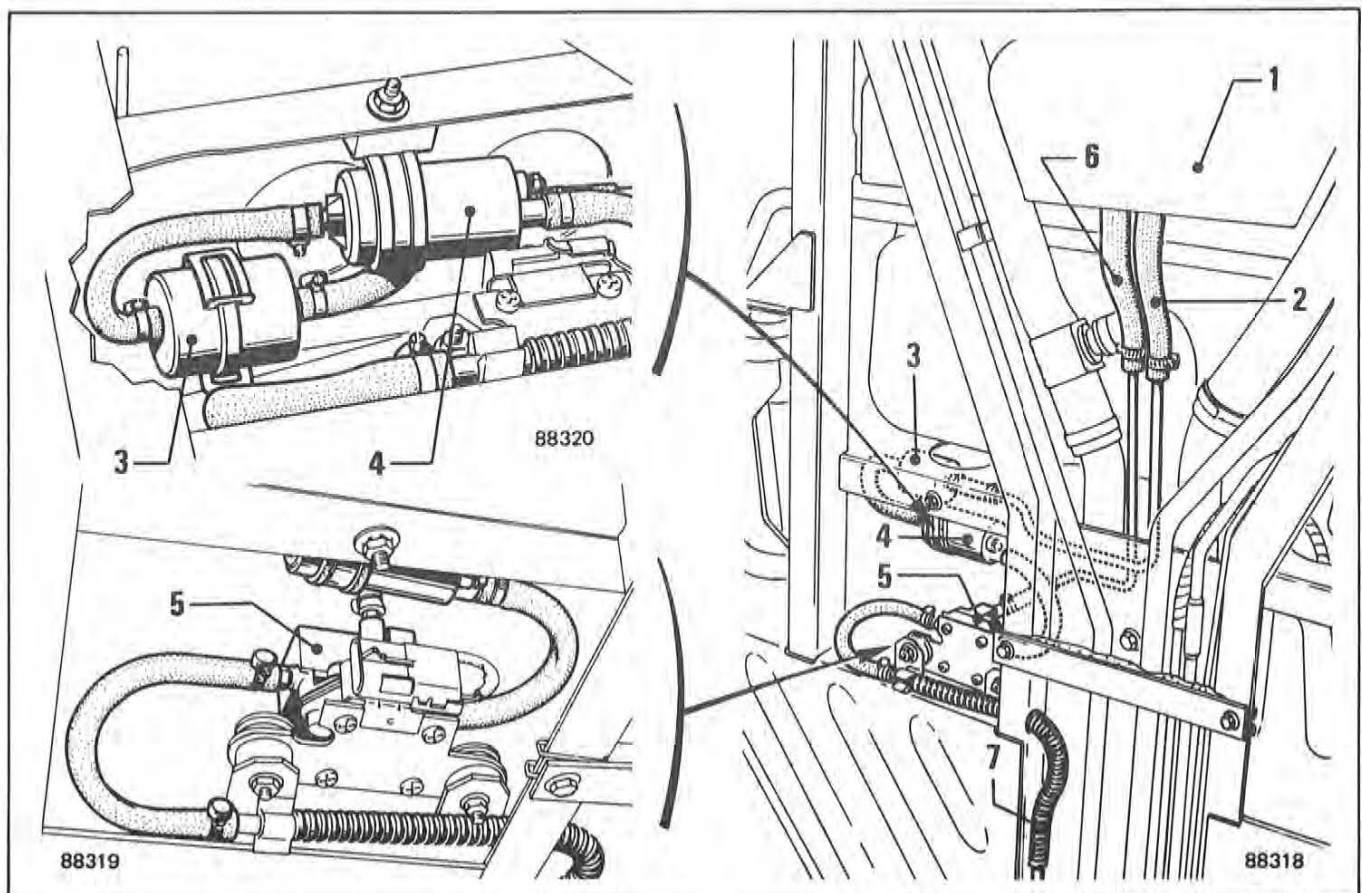


88718

Der Kraftstofftank befindet sich im vorderen Gepäckraum unter der Kofferraumabdeckung. Er ist mit einer Entlüftung versehen; der Tankdeckel hat somit keine Entlüftungsbohrung.

Die Versorgung der Vergaser wird über eine elektrische Pumpe, die über ein drehzahlabhängiges Steuerrelais betätigt wird, gewährleistet. Das Relais befindet sich unter der Instrumententafel (rechts von der Lenksäule).

- 1 : Kraftstofftank
- 2 : Versorgungsleitung
- 3 : Kraftstofffilter
(Austausch alle 50 000 km)
- 4 : Elektrische Kraftstoffpumpe
maximale Förderleistung ohne Druck :
100 l/h
maximaler Druck ohne Förderleistung :
0,34 bis 0,4 bar
- 5 : Druckflußmengenmesser
- 6 : Rücklaufleitung zum Tank
- 7 : Versorgungsleitung der Vergaser



BESCHREIBUNG - FUNKTION

Der Motor Z6W ist mit zwei Vergasern ausgerüstet :

- ein Einfach-Vergaser : SOLEX - 34TBIA (A)
- ein Doppel-Vergaser : SOLEX - 35CEEI (B)

EINFACH-VERGASER 34TBIA

Wird das Gaspedal wenig durchgetreten, so erfolgt die Kraftstoffversorgung ausschließlich durch den Vergaser 34 TBIA; der Doppel-Vergaser tritt erst anschließend in Aktion.

Die Drosselklappe wird über einen Bowdenzug vom Gaspedal betätigt. Für das Öffnen und Schließen der Starterklappe sorgt ein Thermo-Element mit Wachsfüllung, welches mit dem Kühlsystem des Motors in Verbindung steht.

Im Leerlauf übernimmt dieser Vergaser 80% der Kraftstoffversorgung. Er hat ein Leerlaufsystem mit gleichbleibender Gemischzusammensetzung; dies ermöglicht eine Leerlaufeinstellung mit nur einer einzigen Regulierschraube.

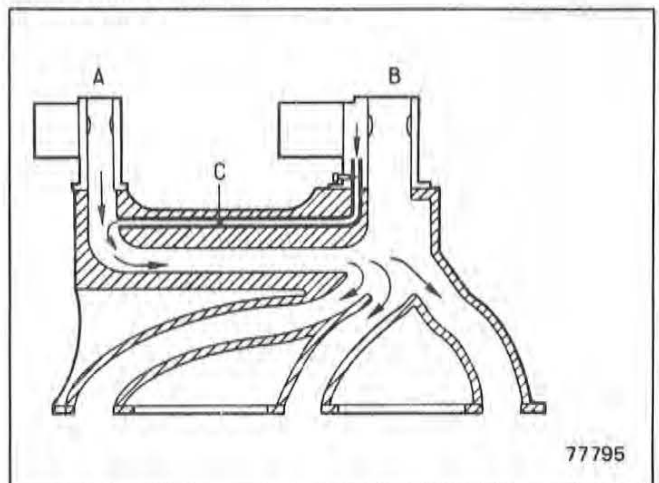
Dieser Vergaser ist mit einem Leerlauf-Unterbrecherschalter ausgerüstet.

DOPPEL-VERGASER 35CEEI

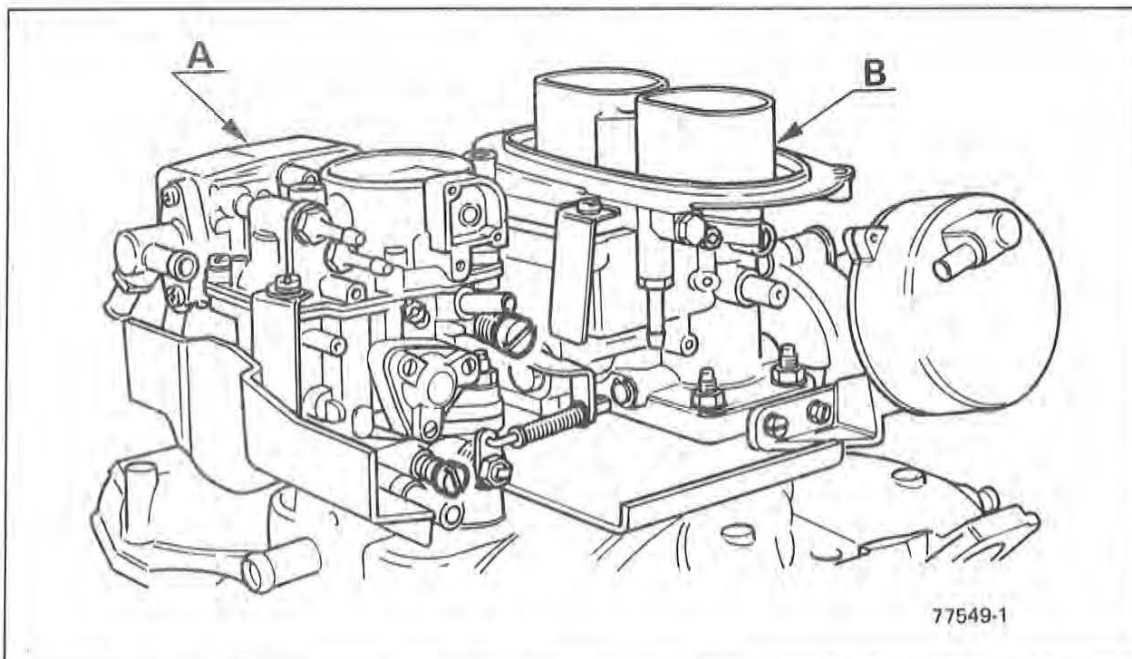
Bei diesem Vergaser öffnen beide Drosselklappen gleichzeitig. Sie werden pneumatisch betätigt.

Der hierzu erforderliche Unterdruck wird an der engsten Stelle der Lufttrichter abgenommen.

Eine mechanische Sperre ist mit der Drosselklappenbetätigung des Einfach-Vergasers verbunden. Je nach Gaspedalstellung ermöglicht diese Sperre eine progressive Öffnung der Drosselklappen. Dieser Vergaser übernimmt 20% der Kraftstoffversorgung im Leerlauf. Das Gemisch ist in seiner Zusammensetzung stets konstant; es wird über den Kanal (C) im Ansaugkrümmer abgesaugt und mündet unterhalb des Vergasers 34TBIA. Das Leerlaufsystem gewährleistet außerdem einen ruckfreien Übergang beim Öffnen bei der Drosselklappen.



77795



77549-1

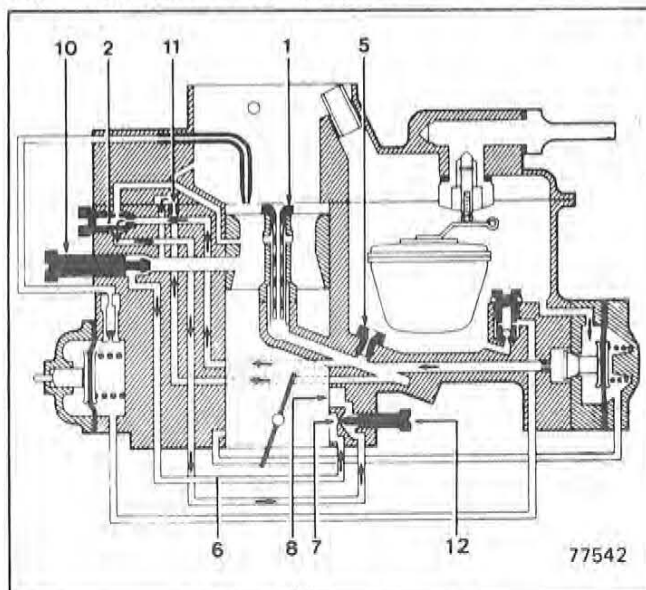
A - VERGASER 34TBIA

Leerlaufsysteme

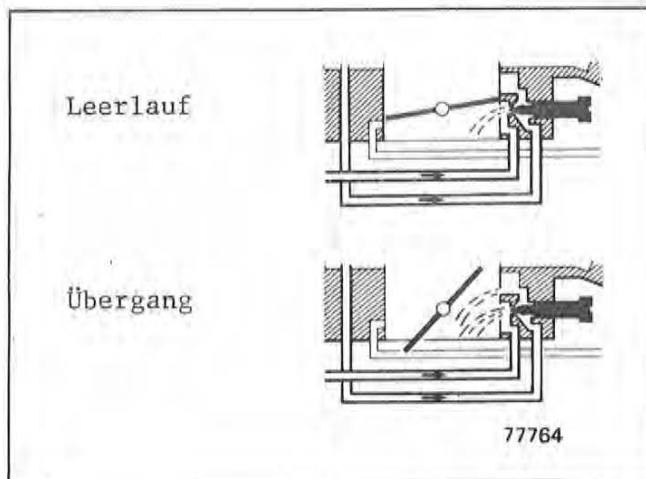
Sie umfassen :

- eine Leerlaufdüse (2), die den Übergangsschlitz (8) und die Austrittsbohrung (7) versorgt, deren mengenmäßige Leistung durch eine plombierte Regulierschraube (12) werksseitig eingestellt wurde
- eine zweite Leerlaufdüse (11) und eine Luftregulierschraube (10); das in diesem Leerlaufsystem gebildete Gemisch gelangt über den Kanal (6) zur Austrittsöffnung.

Durch die Auswahl dieser beiden Leerlaufdüsen und den Durchmesser der entsprechenden Lufteintrittsöffnungen ist eine Regulierung der Leerlaufdrehzahl ohne Veränderung der Gemischzusammensetzung möglich. Die Leerlaufeinstellung erfolgt ausschließlich durch Verstellen der Schraube (10). Es handelt sich hierbei um einen Vergaser mit konstantem CO-%-Satz.



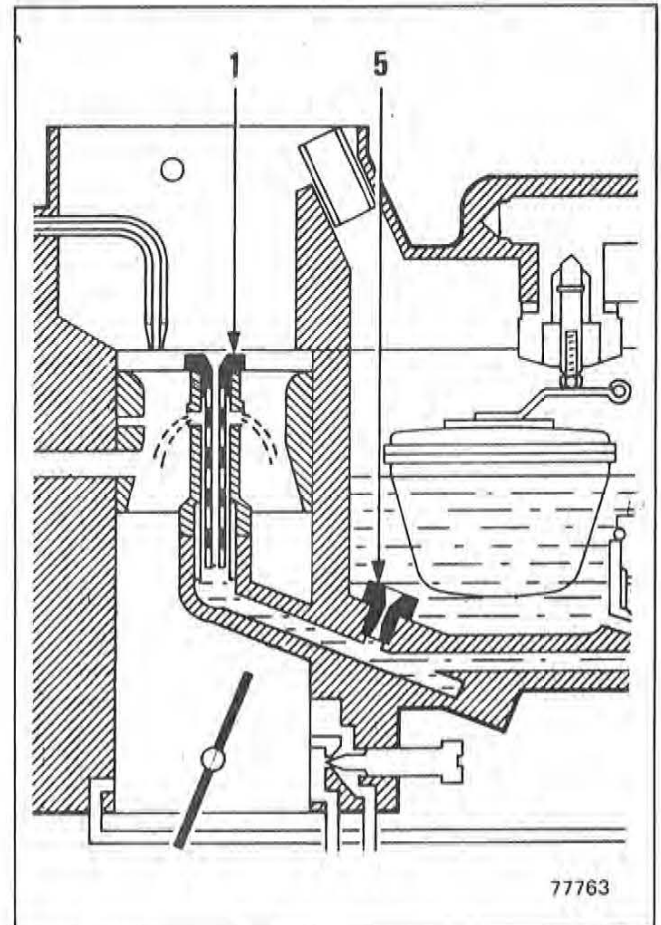
77542



77764

Hauptdüsensystem

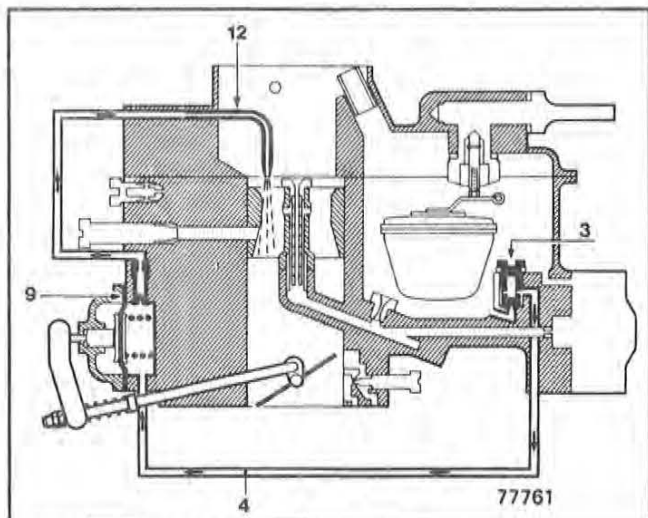
Dieses System umfaßt das Mischrohr mit der Luftkorrekturdüse (1) und die Hauptdüse (5).



77763

Beschleunigungssystem

Die Pumpe wird über das Ansaugventil (3) und den Kanal (4) versorgt.
Die beim Öffnen der Drosselklappe betätigte Membran (9) drückt den Kraftstoff über die Düse (12) in den Lufttrichter.



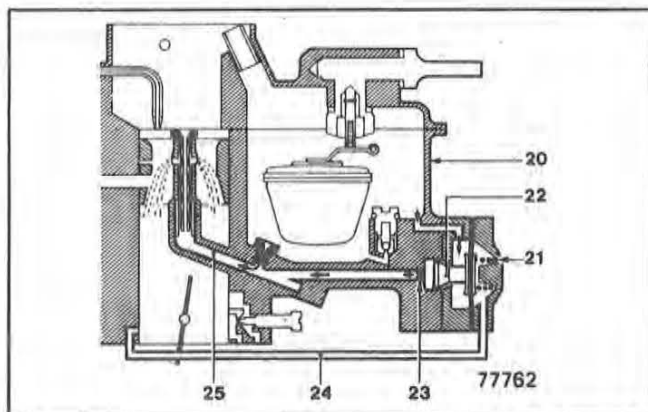
Gemischanreicherung

Das Ventil (22) wird beeinflusst :

- einerseits durch den Unterdruck im Ansaugstutzen, mit dem es über den Kanal (24) verbunden ist
- andererseits durch die Spannung der Feder (21).

Bei einer bestimmten Belastung und Motordrehzahl überwiegt die Kraft der Feder (21) die das Ventil (22) öffnet.

Der vom Schwimmergehäuse (20) mit konstantem Niveau entnommene Kraftstoff wird durch die Düse (23) dosiert und gelangt in den Hauptkraftstoffkanal (25): das Gemisch wird angereichert.



Kaltstartvorrichtung

(Betätigung der Starterklappe)

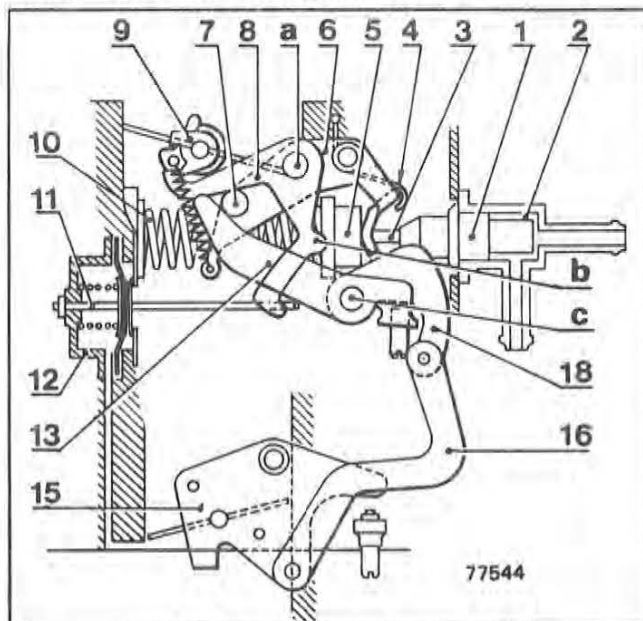
Die Starterklappe wird betätigt durch ein wachgefülltes Thermo-Element (1), welches mit dem Kühlsystem des Motors (2) in Verbindung steht.

Der Stößel (3) dieses Elementes wirkt gegen die Spannung der Feder (10), wodurch eine progressive Ausdehnung des Elementes in beide Richtungen gewährleistet ist. Der durch die Feder (4) mit dem Stößelwiderlager (5) in Kontakt gehaltene Hebel (6) ist mit einer Rolle (7) versehen; auf dieser liegt der Umlenkhebel (8), welcher in (a) gelagert ist.

Dieser Hebel (8) :

- wirkt über die Betätigung (9) auf die Starterklappe
- hat einenockenförmige Ausbuchtung (b) und ist an der unteren Partie verlängert; hier ist das Gestänge (11) der Unterdruckdose (12) befestigt, auf die der Unterdruck des Motors wirkt. Der Hebel (13) ist in (c) gelagert; er ist für die "Mindestöffnung der Drosselklappe" zuständig. Auf der einen Seite hat er Kontakt mit der Rolle (7), auf der anderen Seite ist er über eine Einstellschraube mit dem Hebel (18) verbunden.

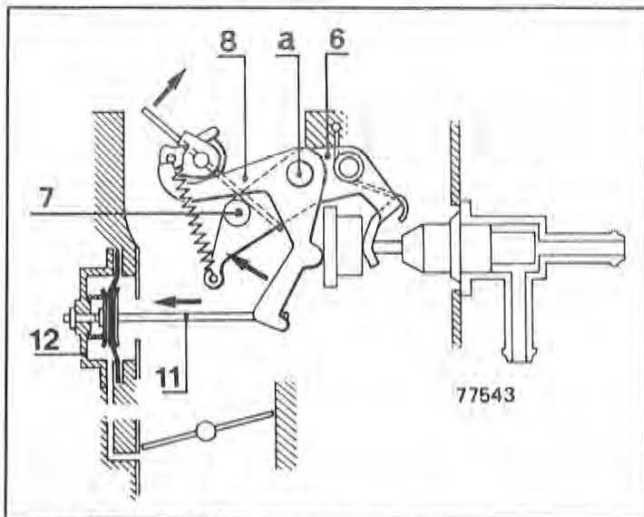
Dieser Hebel (18) steht über das Gestänge (16) mit der Drosselklappenbetätigung (15) in Verbindung.



Anlaßvorgang bei kaltem Motor

Das Thermo-Element befindet sich in seiner Ausgangsstellung und hiermit die Rolle (7) des Hebels (6) in ihrer untersten Position. Die Rolle drückt den Hebel (13) nach unten und bewirkt über den Hebel (18) und die Drosselklappenbetätigung (15) eine teilweise Öffnung der Drosselklappe (beschleunigter Leerlauf).

Sobald der Motor angesprungen ist, steigt der Unterdruck unterhalb der Drosselklappe; die Membran der Kapsel (12) wird angezogen und übt einen Zug auf das Gestänge (11) und den Umlenkehebel (8) aus. Der Hebel schwenkt um seinen Drehpunkt (a) und öffnet über die Betätigung die Starterklappe um einen bestimmten Spalt.



Bei Anstieg der Motortemperatur
Hierbei dehnt sich das Thermo-Element aus, und der Stößel (3) drückt gegen die Feder (10).

Der am Stößelwiderlager aufliegende Hebel (6) schwenkt um seinen Drehpunkt (5); das wirkt sich auf zwei Arten aus :

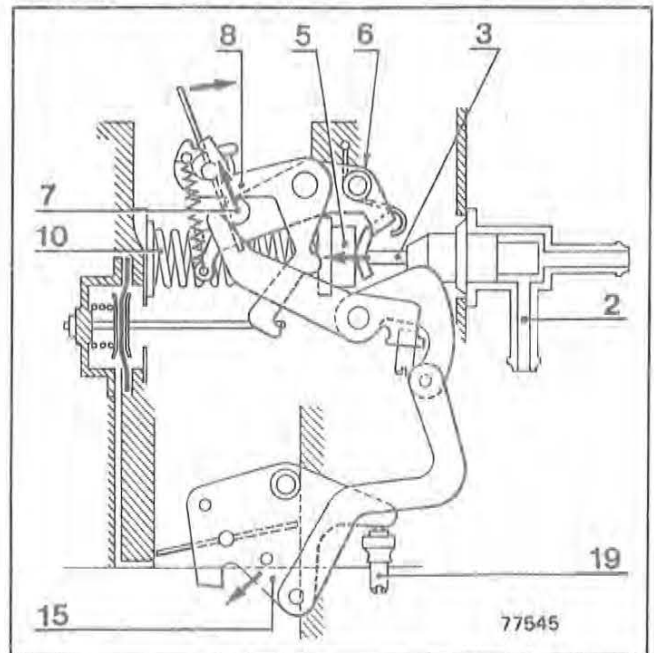
- wenn der Weg ausreichend ist, drückt die Rolle (7) den Hebel (8) nach oben und bewirkt die progressive Öffnung der Starterklappe.
- der Hebel folgt ebenfalls der Bewegung der Rolle (7) nach oben.

Unter Einwirkung einer Rückholfeder wird die Drosselklappe über die Hebel (18) und (16) und die Drosselklappenbetätigung (15) so weit geschlossen, bis der normale Leerlauf erreicht ist.

Ein werksseitig eingestellter Leerlaufanschlag (19) begrenzt den Betätigungshebel der Drosselklappe in einer Position, die der normalen Leerlaufdrehzahl bei warmem Motor entspricht.

Abkühlung des Motors

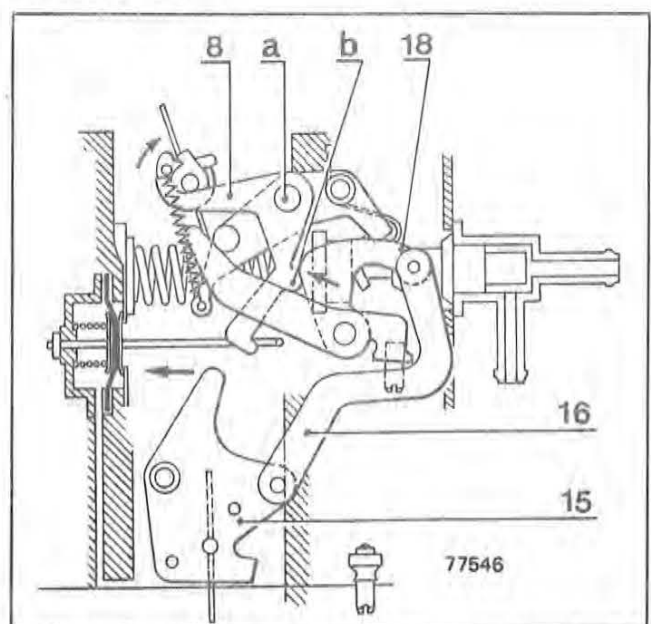
Umgekehrter Funktionsweg durch die Wirkung der Feder (10).



Überfettung

Springt der Motor wegen "Überfettung" nicht an, muß die Starterklappe geöffnet werden; hierzu einmal Vollgas geben. Die Drosselklappenbetätigung (15) drückt den Hebel (16) zurück, und der Hebel (18) dreht auf seiner Achse.

Er drückt auf den Nocken (b) des Hebels (8), so daß auch dieser um seine Achse (a) schwenkt; hierdurch wird die Starterklappe geöffnet.



B - VERGASER 35CEEI

Hauptdüsensysteme

Versorgung durch zwei Hauptdüsen (eine pro Vergaser) (5); die in den Mischrohren (4) gebildete Kraftstoff-Luft-Emulsion gelangt in die beiden Zerstäuber (12).

Beschleunigungssystem

Beim Schließen der Drosselklappen betätigt der Nocken (2) den Pumpenhebel (8); die Membran wird zurückgezogen, die Feder (7) wird komprimiert, und über das Ansaugventil (6) strömt Kraftstoff in die Pumpenkammer.

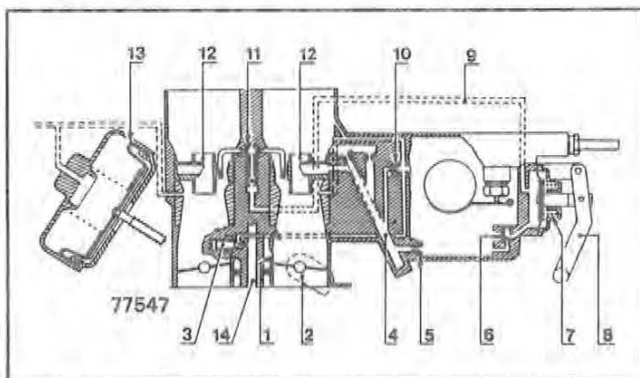
Öffnen sich die Drosselklappen durch die Wirkung der Unterdruckmembran (13), gibt der Nocken (2) den Pumpenhebel (8) frei. Die Feder (7) entspannt sich und drückt die Membran in die Ausgangsstellung zurück. Hierdurch wird der vorher angesaugte Kraftstoff über den Kanal (9) und die beiden Einspritzdüsen (11) in die Lufttrichter eingespritzt.

Leerlaufsystem

Versorgung durch zwei Leerlaufdüsen (10) (eine pro Vergaser).

Das Leerlaufgemisch gelangt :

- über eine Bohrung (3), deren Durchflußmenge durch eine werkseitig eingestellte Schraube dosiert wird, in den Leerlaufkanal (14)
- zu den Übergangsschlitzen (1).



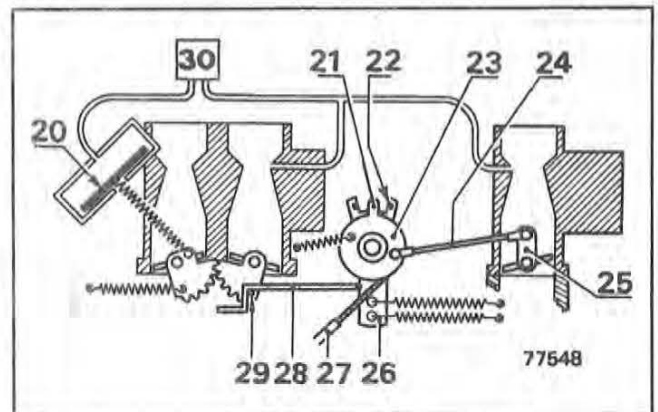
C - DROSSELKLAPPENBETÄTIGUNG

Der Gaszug (27) bewirkt die Drehung der Trommel (23) und - über das Gestänge (24) - die Betätigung der Drosselklappe (25) des Vergasers 34TBIA.

Wird die Trommel aus ihrer Ruhestellung heraus um 30° verdreht, so stößt der Mitnehmer (21) gegen die Fläche (22) des Umlenkhebels (26) und nimmt diesen mit. Das am Hebel (28) befestigte Gestänge (26) bewegt sich nach links und gibt den Anschlagzapfen (29) frei; hierdurch werden die Drosselklappen des Vergasers 35CEEI freigegeben.

Ist nun der in Höhe der Lufttrichter abgenommene Unterdruck der beiden Vergaser ausreichend, öffnet die Membran (20) der pneumatischen Vorrichtung die Drosselklappen,

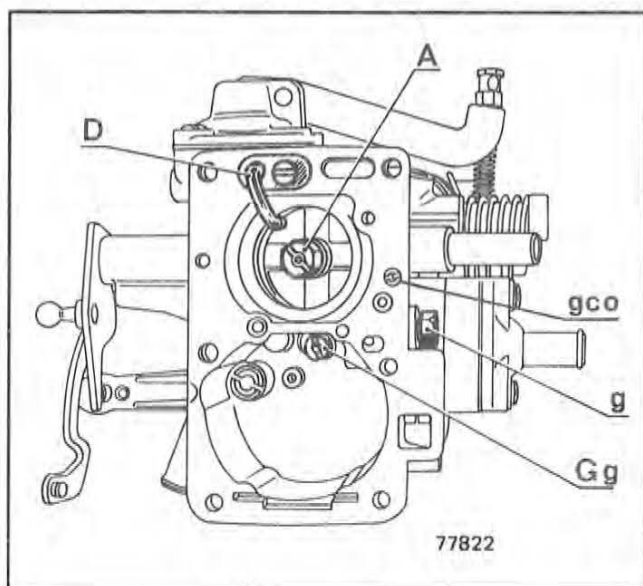
Gibt man die Gasbetätigung frei, dreht die Trommel in die entgegengesetzte Richtung und die Gestänge (24) und (28) schließen die Drosselklappen beider Vergaser.



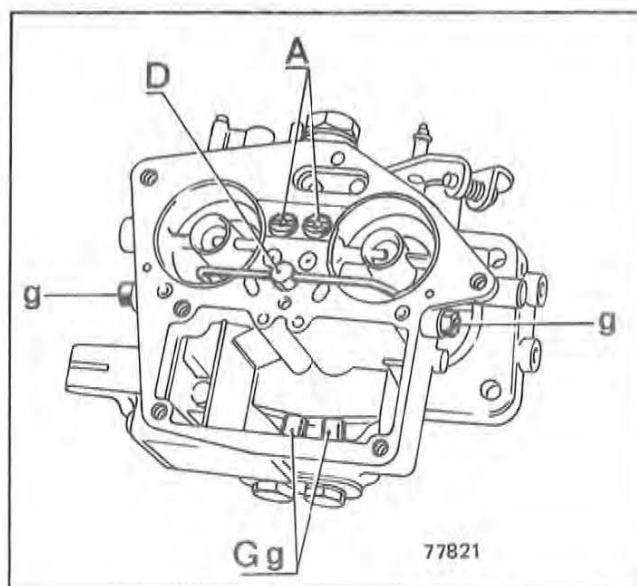
Ein Thermoventil (30), welches sich im Kühlflüssigkeitskreislauf zur Vorwärmung der Kaltstartvorrichtung befindet, unterbricht den Unterdruck zur Membran (20) so lange die Kühlflüssigkeitstemperatur unter $43 \pm 3^\circ\text{C}$ liegt.

VERGASER
Charakteristiken

34 TBIA



35 CEEI



T Y P	34 TBIA	35 CEEI
KENNZAHL	838	839
Lufttrichter	28	27 27
Hauptdüse (Gg)	130	145 145
Luftkorrekturdüse (A)	145	150 150
Leerlaufdüse (g)	42	47,5 47,5
Düse für den kontanten CO-Gehalt (gco)	35	- -
Gemischanreicherung	80	- -
Drosselklappenwinkel in Grad (Winkelposition im Verhältnis zur geschlossenen Drosselklappe)	2°30'	0°45' 0°45'
Pumpendüse (D)	50	60
Einstellung des Schwimmers (mm)	38,5	38,5
Nummer des Meßkalibers	71644007	71644037
Nadelventil mit Kugel	1,5	1,7
Hub der Beschleunigerpumpe (mm)	5	mit Nocken
Mindestöffnung der Drosselklappe	siehe Tabelle Seite 36	
Drosselklappenwinkel H		
Pneumatischer Öffnungsspalt der Starterklappe		
Maß X		

UNERLÄSSLICHES SPEZIALWERKZEUG

MS 787 Satz Meßkaliber zur Vergasereinstellung

KONTROLLE DER KALTSTARTVORRICHTUNG

A - 34TBIA

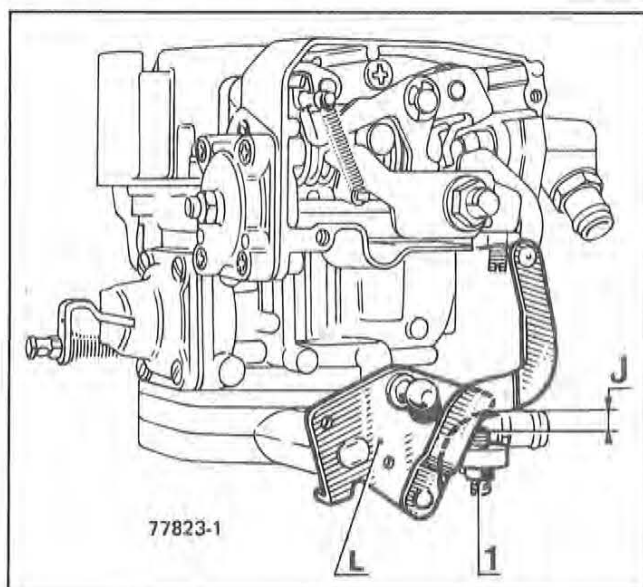
Funktionskontrolle der Kaltstartvorrichtung

Das Luftfilter abbauen.

Folgende Punkte kontrollieren :

- bei kaltem Motor (6 Stunden nach dem Abstellen bei einer Umgebungstemperatur von 15 bis 20°C) muß die Starterklappe geschlossen sein.
- Zwischen Drosselklappen-Anschlagschraube (1) und Drosselklappenhebel (L) muß ein Spiel (J) von mehreren Millimetern vorhanden sein.
- Den Motor anlassen; unmittelbar danach muß sich die Starterklappe geringfügig geöffnet haben (Einwirkung des Motorunterdruckes auf die Membran der Unterdruckdose). Mit ansteigender Motortemperatur muß sie sich nach und nach ganz öffnen.
- Parallel dazu muß sich das Spiel zwischen Leerlaufanschlagschraube und Drosselklappenhebel verringern.

Bei betriebswarmem Motor muß der Hebel an der Anschlagschraube (1) anliegen.

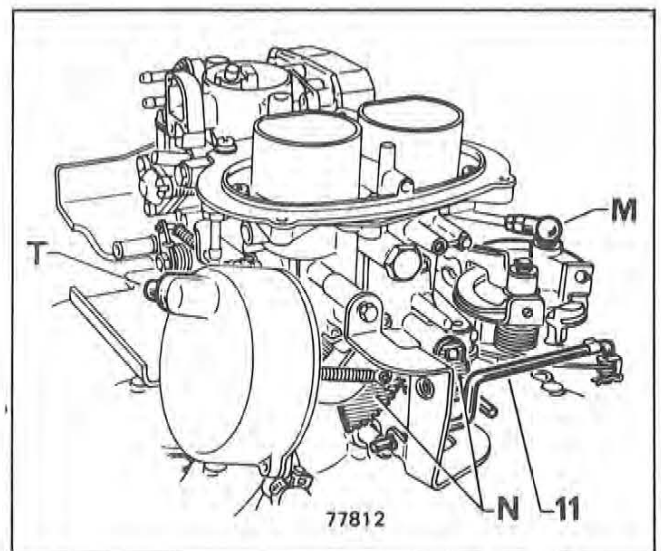


B - 35CEEI

Funktionskontrolle der pneumatischen Betätigung

Bei abgestelltem Motor :

- Den Unterdruckschlauch (des Diagnose-Centrums) an die Kapsel (T) der Drosselklappenbetätigung anschließen.
- Einen Unterdruck zwischen 40 und 55 mbar (30 bis 40 mm Hg) erzeugen.
- Die Drosselklappe des Einfach-Vergasers 34TBIA durch Betätigung des Gestänges (M) öffnen.
- Hierbei muß sich das Gestänge (11) nach links bewegen und den Anschlagzapfen der beiden Zahnsegmente (N) freigeben; die beiden Drosselklappen müssen sich nun durch die Einwirkung des Unterdruckes auf die Membran öffnen.



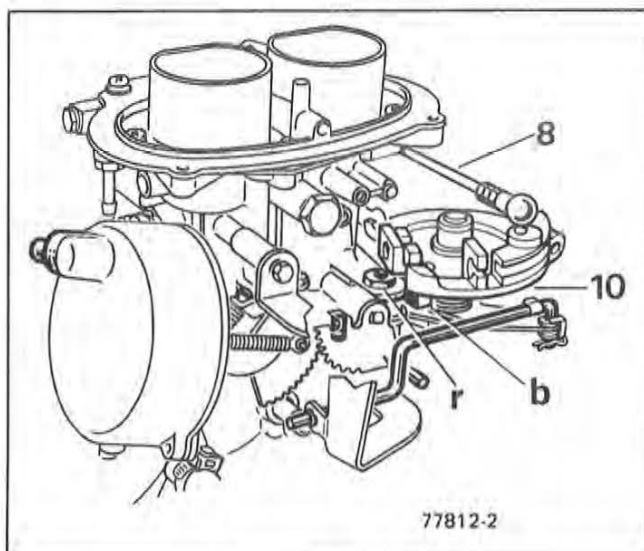
C - 34TBIA und 35CEEI

Überprüfung der Synchronisierung der Drosselklappen

Die Trommel (10) in die Position bringen, wo die Drosselklappe maximal geöffnet ist - Anschlag (b) an der Spezielscheibe (r) mit 23,4 mm ϕ anliegend.

Prüfen, ob nun die Drosselklappe des Einfach-Vergasers 34TBIA vollständig geöffnet ist.

Falls erforderlich, das Gestänge (8) entsprechend in der Länge verstellen.



EINSTELLMETHODE

VERGASER AUSGEBAUT

A - VERGASER 34TBIA

Nach Abbau des Vergasers ca. eine Stunde bis Beginn der Kontroll- und Einstellarbeiten warten, um sicher zu sein, daß sich das Thermo-Element der Umgebungstemperatur angepaßt hat.

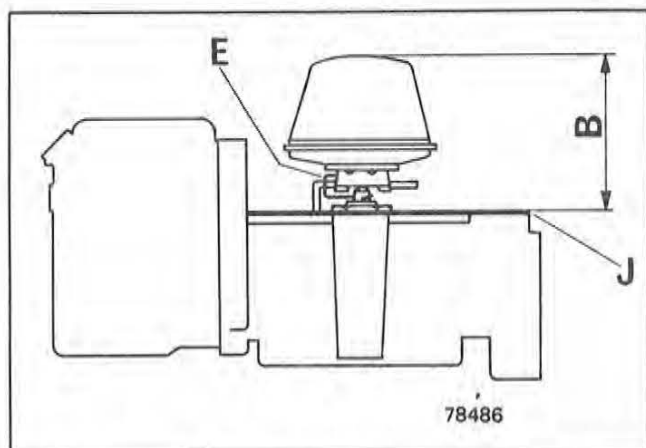
EINSTELLWERTE IN ABHÄNGIGKEIT DER UMGEBUNGSTEMPERATUR :

Umgebungstemperatur in Grad C	Drossel- klappen- winkel H	Maß X	Mindest- öffnung der Drossel- klappe	Pneumatischer Öffnungsspalt der Starter- klappe
15	4,40	28,5	85	4,6
20		27,9	80	5,5
25		27,3	75	6,6
30		26,6	70	7,9

Der Reihe nach überprüfen :

1 - Einstellung des Schwimmers

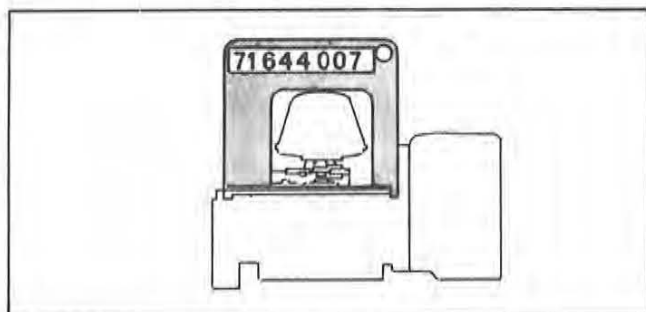
- Das Vergaseroberenteil mit der Luftansaugöffnung nach unten auf eine Platte legen. Der Abstand zwischen Dichtfläche (mit montierter Dichtung J und komprimierter Nadelventilkugel) und Schwimmeroberkante muß $B = 38,5 \pm 1$ mm betragen.



Die Befestigungsklammer (E) des Nadelventils am Schwimmer muß zur Kaltstartvorrichtung hin ausgerichtet sein.

- Einstellung des Schwimmers mit der Meßlehre

Die Meßlehre vom Vergaseroberenteil her senkrecht zur Mitte des Schwimmers, Nadelventilkugel eingedrückt, ansetzen. Es muß immer etwas Spiel zwischen Meßlehre und Schwimmer vorhanden sein.



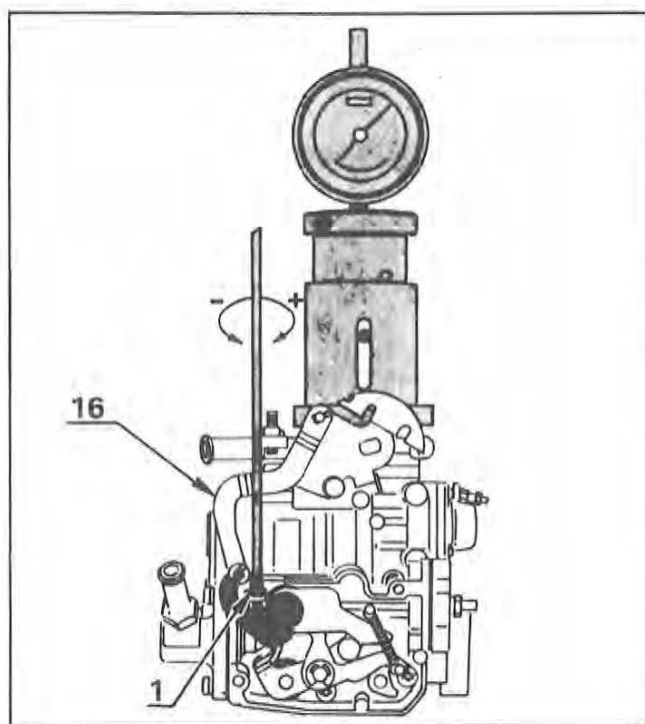
Meßlehre SOLEX, Bestell-Nr. 71 644 007

2 - Drosselklappenwinkel

Das Gasgestänge (16) lösen.

Das Meßgerät SOLEX für den Drosselklappenwinkel sowie das Gegengewicht an der Drosselklappenachse befestigen.

Den Verschlußstopfen entfernen, und die Schraube (1) lösen bis die Drosselklappe geschlossen ist; anschließend die Schraube (1) wieder beidrehen, bis der Öffnungswinkel der Drosselklappe $2^{\circ}30'$ beträgt.



Das Gasgestänge (16) wieder anschließen.

Besonderheiten :

Die Einstellschraube für den Drosselklappenwinkel ist werksseitig durch eine schwarze Verschlußkappe verschlossen.

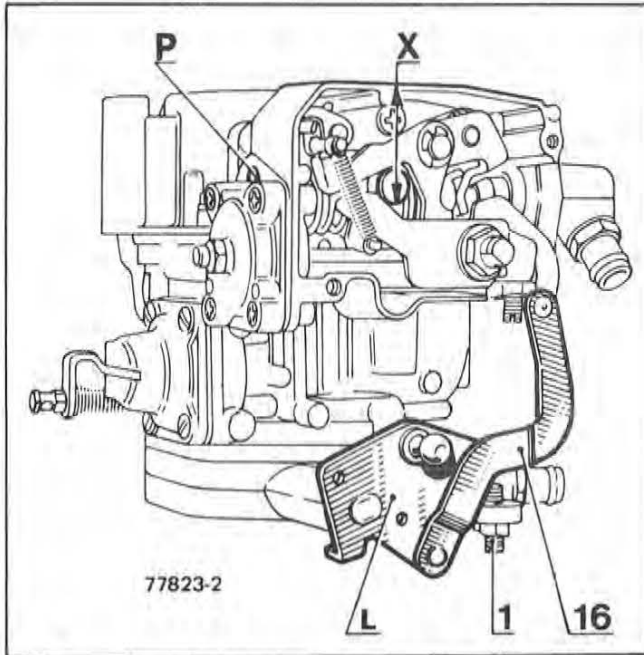
Wenn die Schraube verstellt wird, muß die schwarze Verschlußkappe durch eine weiße Kappe ersetzt werden.



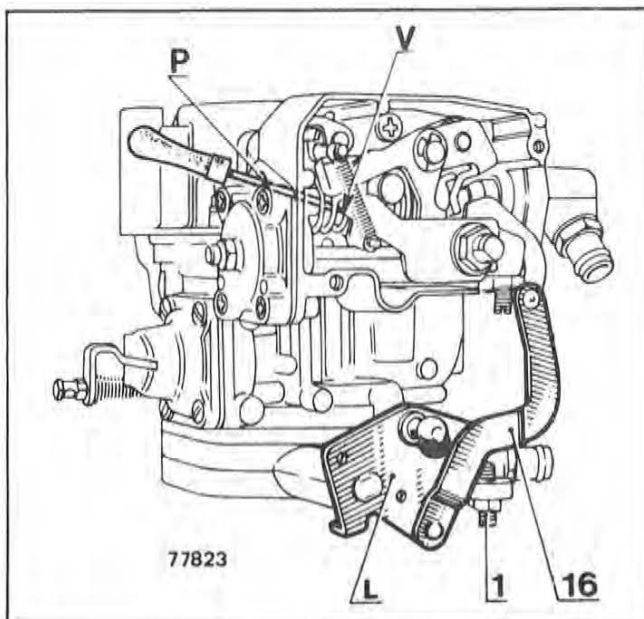
3 - Mindestöffnung der Drosselklappe

Die Werte variieren in Abhängigkeit der Umgebungstemperatur (siehe Tabelle).

Das Maß (X) mit einer Schieblehre messen.

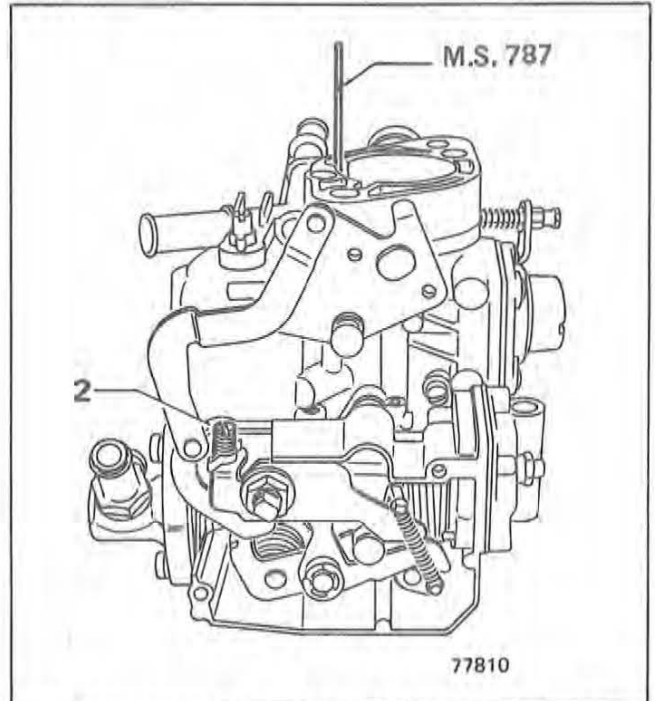


- Zur Einstellung einen Schraubendreher durch die Öffnung (P) oberhalb der Unterdruckdose und durch die dahinter liegende Feder bis zur Schraube (V) einführen; diese Schraube entsprechend verstellen.



Anschließend die Mindestöffnung der Drosselklappe mit den Meßkalibern MS 787 ermitteln.

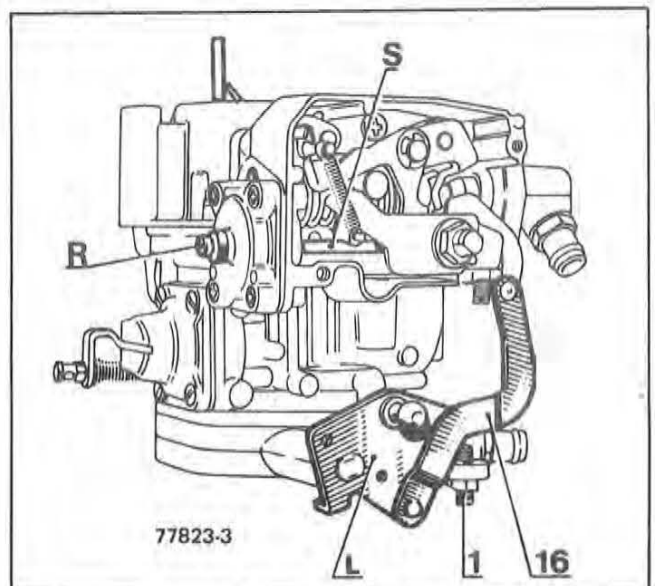
Zur Einstellung die Schraube (2) verstellen.



4 - Öffnungsspalt der Starterklappe (pneumatisch)

Die Werte sind je nach Umgebungstemperatur unterschiedlich (siehe Tabelle). Das Membrangestänge (S) mit einer Zange bis zum Anschlag in Richtung Unterdruckdose ziehen, und den Öffnungsspalt der Starterklappe messen.

Zur Einstellung die Anschlagschraube (R) verstellen.

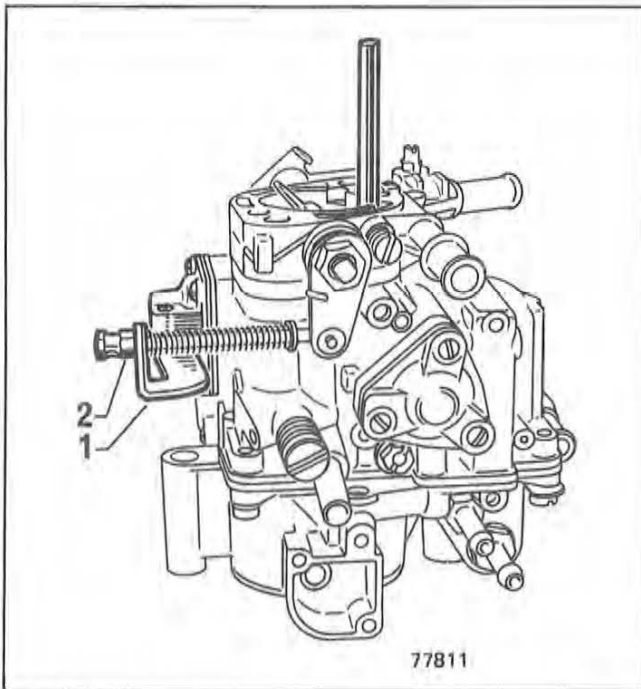


5 - Hubende der Beschleunigerpumpe

Ein Meßkaliber mit entsprechendem Durchmesser zwischen Drosselklappe und Vergasergehäuse einschieben.

Der Pumpenhebel (1) muß sich dabei am Ende seines Weges befinden.

Zur Einstellung die Mutter (2) mit dem Hebel (1) in Berührung bringen.

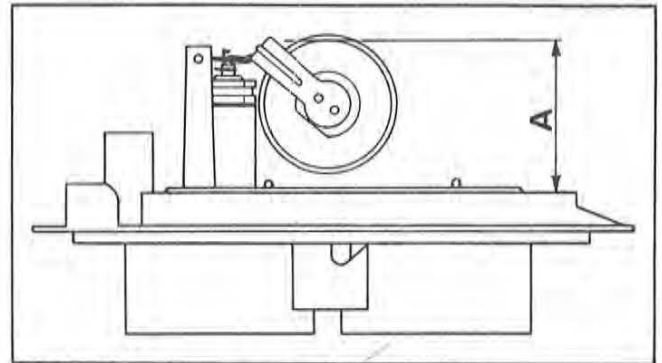


B - VERGASER 35CEEI

Der Reihe nach kontrollieren :

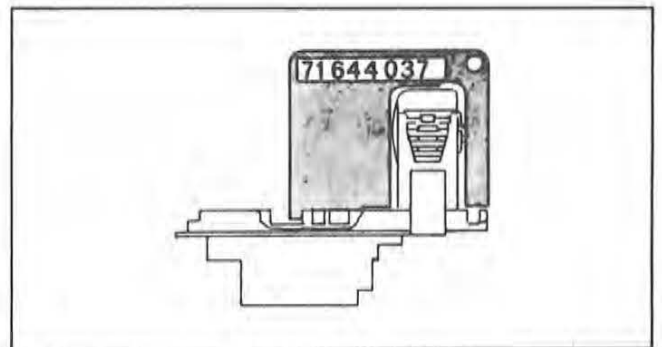
1 - Einstellung des Schwimmers

- Das Vergaseroberenteil mit der Luftansaugöffnung nach unten auf eine Platte legen. Der Abstand zwischen Dichtfläche (ohne Dichtung und bei komprimierter Nadelventilkugel) und Schwimmeroberkante muß $A = 38,5 \pm 1$ mm betragen; den Abstand wie auf der Abbildung ersichtlich neben der Verbindungsnaht messen.
- Es sei darauf hingewiesen, daß die Befestigungsklammer des Nadelventils am Schwimmer zu den Luftansaugöffnungen der Vergaser ausgerichtet sein muß.



- Einstellung des Schwimmers mit Meßlehre X

Die Meßlehre vom Vergaseroberenteil her senkrecht zur Mitte des Schwimmers - Nadelventilkugel eingedrückt - ansetzen. Es muß immer etwas Spiel zwischen Meßlehre und Schwimmer vorhanden sein.



Meßlehre SOLEX - Bestell-Nr. 71 644 037

3 - Einstellung der Drosselklappen

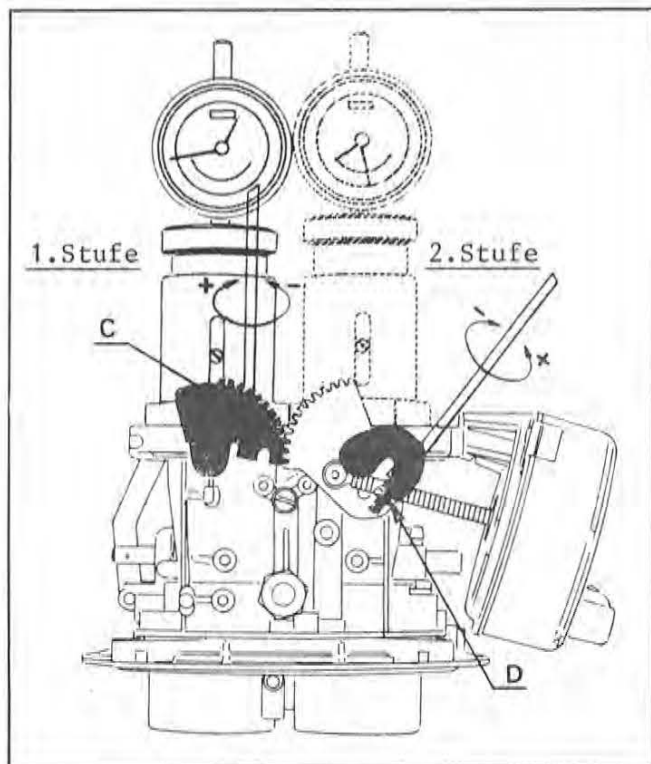
Die Drosselklappenkante muß den Übergangsschlitz soeben verdecken.

Die Position der Drosselklappen kann mit dem SOLEX-Meßgerät bestimmt werden.

Dieses Meßgerät am Vergaserflansch befestigen.

Die Schraube (C) lösen, bis die Drosselklappe sich komplett schließt; anschließend wieder festziehen, bis die Drosselklappe bei $0^{\circ}45'$ öffnet.

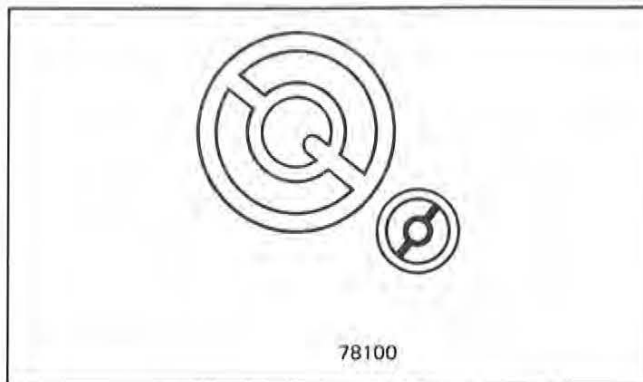
Diese Arbeit bei dem 2. Vergaser wiederholen, dabei die Schraube (D) verstellen.



Weitere Einstellungen am Vergaser sind nicht durchzuführen; die Gemischzusammensetzung wurde werksseitig reguliert.

AUSRICHTUNG DER LUFTKORREKTURDÜSE

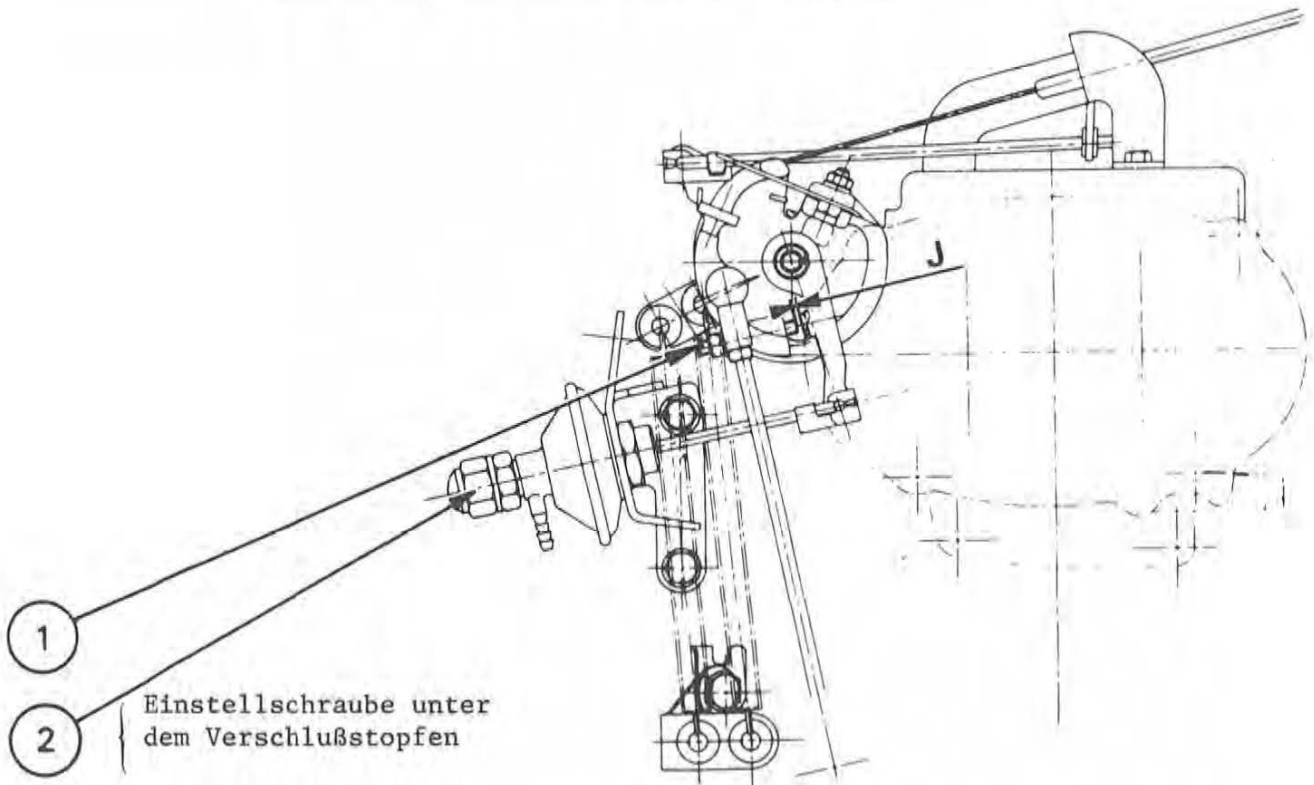
Typ 35CEEI - Fest und im rechten Winkel zum Zerstäuberträger.



Typ 34TBIA - kann ausgebaut werden - keine besondere Ausrichtung.

VERGASER
Einstellung des Leerlaufs

EINSTELLUNG DES BESCHLEUNIGTEN LEERLAUFS



EINSTELLMETHODE

Der Motor ist warm (Temperatur der Kühlflüssigkeit : 85°C),
und der normale Leerlauf ist eingestellt :

- 1) Unterdruckkapsel ist abgeklemmt, das Spiel "J" zwischen Hebel und Betätigungssegment über die Schraube (1) = 1 mm einstellen
- 2) Unterdruckkapsel direkt an den Druck (Anschluß) der Drosselklappe schließen. Die Drehzahl des beschleunigten Leerlaufs über die Schraube (2) einstellen : 1100 1/min -0
+50

Diese Einstellung ist mit einem Maximum an Sorgfalt durchzuführen, um zwischen zwei Wartungs-Diagnosen einen stabilen CO-Gehalt zu erzielen; wir weisen nochmals darauf hin, daß die Leerlaufeinstellung unter folgenden Bedingungen durchgeführt werden muß :

- 1) Das Fahrzeug muß eingefahren sein, mindestens 1000 km (jede Einstellung an einem nicht eingefahrenen Fahrzeug kann sich schnell verändern).
- 2) Die Kaltstartvorrichtung darf nicht in Betrieb sein (überprüfen).
- 3) Der Motor muß normale Betriebstemperatur haben : ihn hierzu mit einer Drehzahl von 2000 1/min laufen lassen, bis der Thermostat sich öffnet; es genügt nicht, den Motor mit Leerlaufdrehzahl laufen zu lassen, da sich hierdurch die Messung des CO-Gehaltes verfälschen würde.
- 4) Die Leerlaufdrehzahl muß den vom Hersteller vorgeschriebenen Werten entsprechen.
- 5) Das Luftfilter muß mit einem sauberen Filtereinsatz versehen sein.
- 6) Die Zündanlage muß korrekt eingestellt und in einwandfreiem Zustand sein.
- 7) Es darf keine Zusatz-Luftansaugung erfolgen (Unterdruckschlauch, Abgasvorrichtung usw.).
- 8) Die Auspuffanlage darf keine größere Undichtigkeit aufweisen.
- 9) Es darf kein größerer elektrischer Stromverbraucher in Betrieb sein (Heizgebläse, Scheinwerfer, beheizte Heckscheibe usw. ...).

Leerlaufeinstellung mit Abgastester

Bei den Fahrzeugausführungen, die dem ECE-Abkommen unterliegen, ist der Stopfen der Gemischregulierschraube (B) zu entfernen.

Die Gemischmengenschraube (A) verstellen, um eine annähernde Leerlaufdrehzahl zu erreichen.

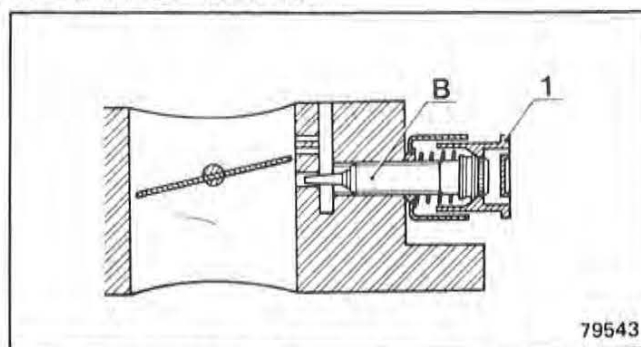
Die Gemischregulierschraube (B) verstellen bis der korrekte CO-%-Wert erreicht ist. Die Schraube (A) erneut verstellen, bis die vorgeschriebene Leerlaufdrehzahl erreicht ist.

Leerlaufdrehzahl	%-CO
800 bis 850	1 bis 1,5%

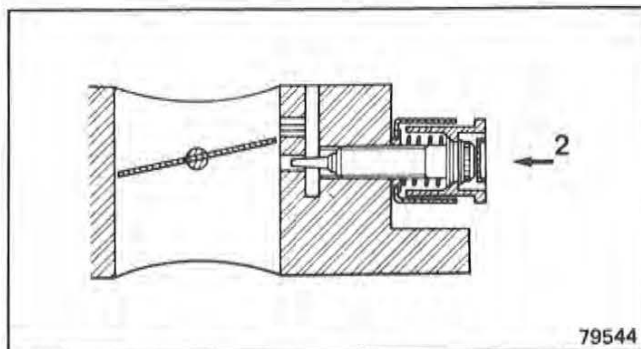
VERSCHLUSSSTOPFEN

Besonderheiten :

Der weiße bzw. transparente Verschlussstopfen wird werksseitig in Position 1 auf die Gemischregulierschraube (B) aufgesetzt; er ist in dieser Stellung fest mit der Schraube verbunden.



Nach der Leerlaufeinstellung im Rahmen der Wartungs-Diagnose von 1000 bis 3000 km den Verschlussstopfen in Position 2 eindrücken. In dieser Stellung dreht sich der Stopfen frei, ohne dabei die Gemischregulierschraube (B) zu verstellen.



Bei jeder erneuten Einstellung der Leerlaufgemisch-Regulierung muß der Verschlussstopfen durch einen neuen ersetzt werden.

Bestell-Nr.77 01 200 829

Während der Warmlaufphase des Motors versorgt ein Verzögerungsrelais (1) das Elektroventil (2) mit Strom. Wenn das Elektroventil (2) betätigt wird, wirkt der Unterdruck im Einlaßkrümmer auf den Drosselklappenöffner (3) und auf die Unterdruckkapsel (4) des Zündverteilers, was eine Spätzündungsverstellung von 15°KW bewirkt. Die Verzögerungsdauer des Relais (1) liegt zwischen 13 min 40 sec. und 16 min 24 sec.

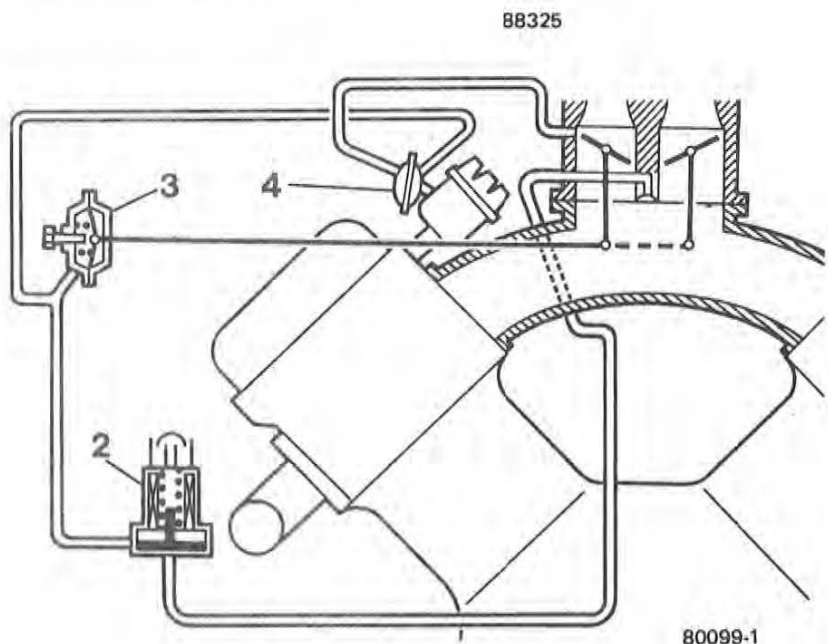
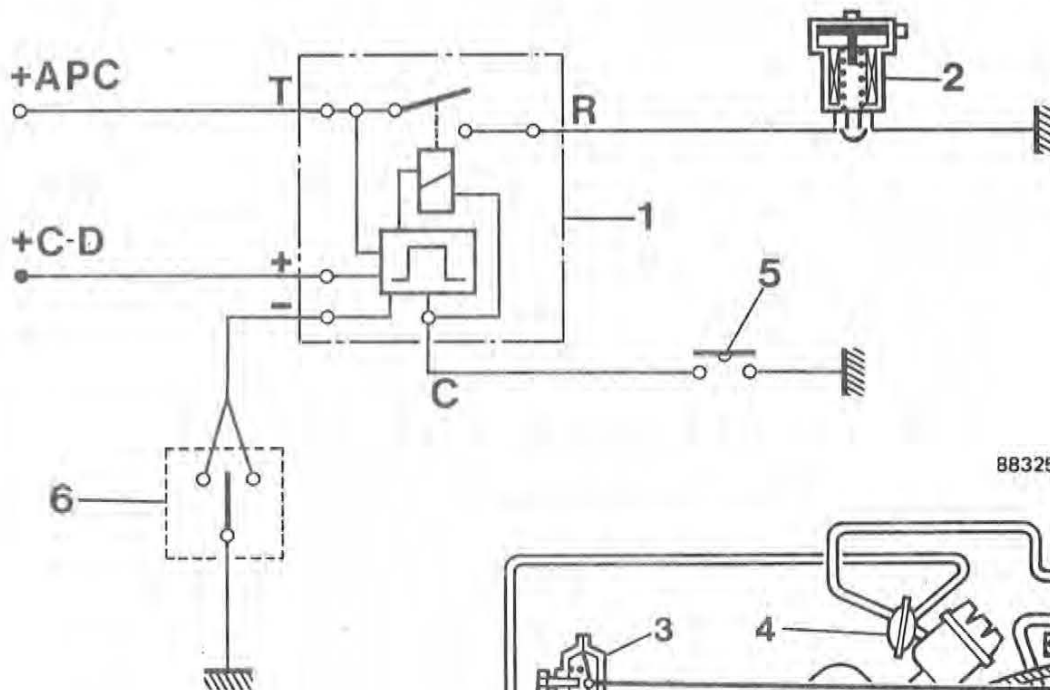
Verzögerungsbeginn bei Betätigung des Anlassers und :

- geschlossenem Leerlaufschalter (5)
- geöffnetem Kontakt des Öltemperaturfühlers (6) : Kontakt geöffnet zwischen 15 und 35°C.

Wenn der Leerlaufschalter am Vergaser öffnet, wird die Verzögerung unterbrochen.

- 1 - Verzögerungsrelais
- 2 - Elektroventil
- 3 - Drosselklappenöffner
(Beschleunigter Leerlauf : 1100 bis 1150 1/min)
- 4 - Unterdruckkapsel am Zündverteiler
- 5 - Leerlaufschalter (an der Betätigung der 2. Stufe)
- 6 - Öltemperaturkontakt (Kontakt geöffnet zwischen 15 und 35°C)

- + APC = +nach Fahrkontakt
- + CD = +Anlasserbetätigung



Diese Fahrzeuge sind identisch mit der Ausführung "EUROPA", mit Ausnahme einiger Besonderheiten im Hinblick auf :

- Steuerung der Zündanlage
- Steuerung des Schubsystems.

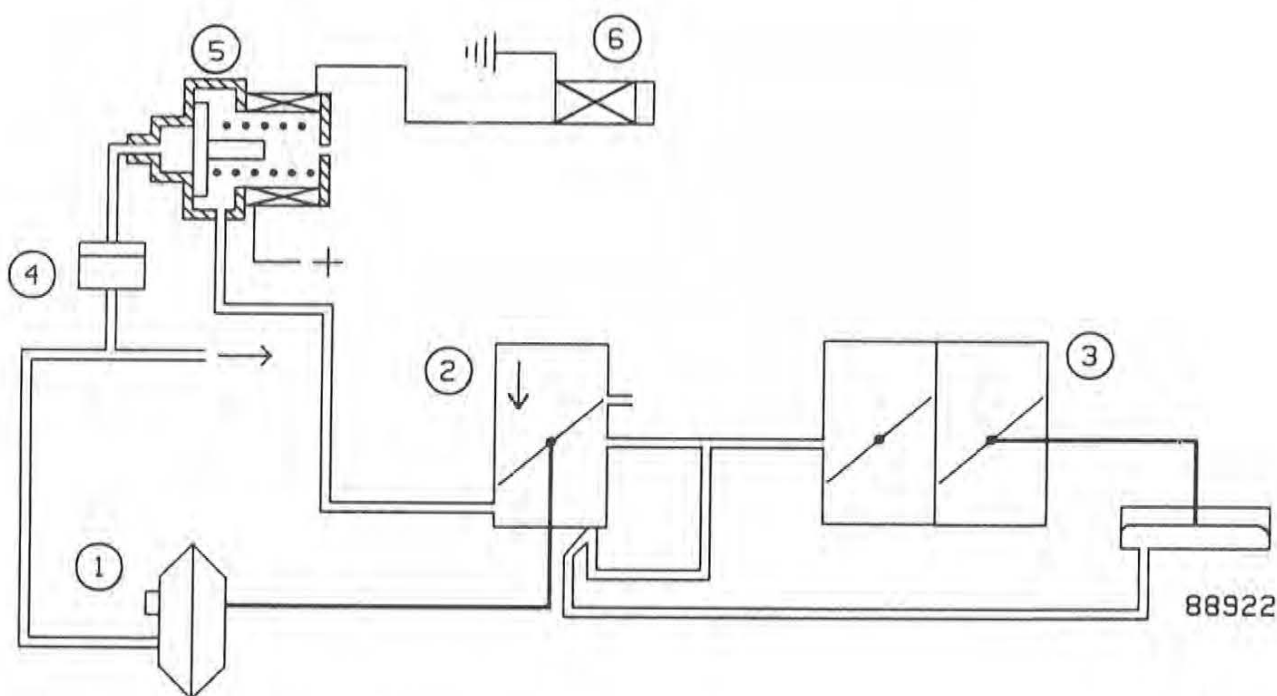
Funktionsweise

SCHUBSYSTEM

Die SOLEX-Vergaser 34TBIA sind mit einem Drosselklappenöffner ausgerüstet, der eine Verringerung des Kohlenwasserstoffausstoßes im Schub bewirkt.

Der Drosselklappenöffner ist mit einer Membran versehen, die - wenn sie dem Unterdruck unter der Drosselklappe ausgesetzt ist - den sofortigen Rückgang der Drosselklappe an den Leerlaufanschlag mit Hilfe eines Gestänges über ein Delay-Ventil verhindert.

Außerdem hebt das durch einen Thermokontakt gesteuerte Elektroventil die Funktion des Drosselklappenöffners unter bestimmten Voraussetzungen auf.



- 1 - Drosselklappenöffner
- 2 - Vergaser 34TBIA
- 3 - Vergaser 35CEEI
- 4 - Verzögerungsventil (grün auf der Seite des Elektroventils)
- 5 - Elektroventil
- 6 - Thermokontakt

SYSTEM DER ZÜNDVERSTELLUNG (VOR- UND SPÄTZÜNDUNG)

Die Fahrzeuge RENAULT ALPINE GT sind mit einem Zündsystem ohne Unterbrecherkontakte mit Unterdruckverstellsystem sowie mit einer Unterdruckkapsel für Vor- und Spätzündung ausgerüstet.

FUNKTION SPÄTZÜNDUNG

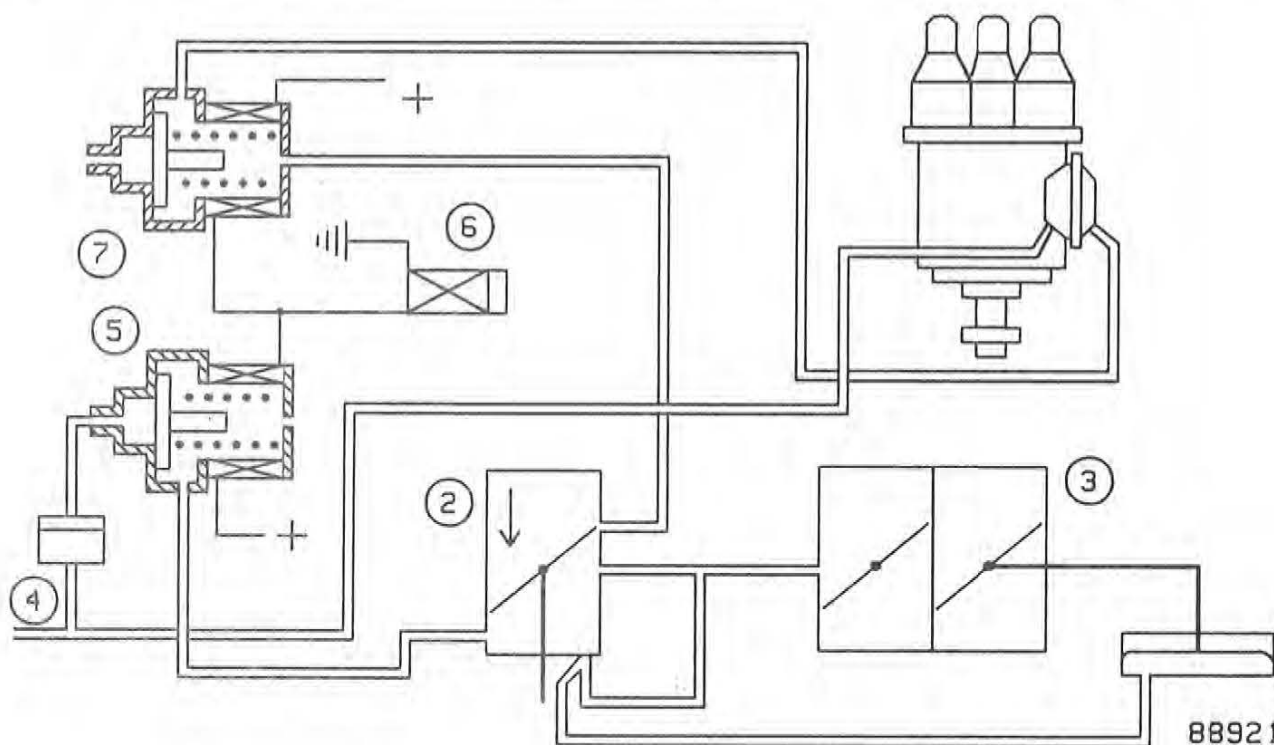
Der Unterdruck im Einlaßkrümmer wirkt auf die Unterdruckkapselseite "Spätzündung". Ein Delay-Ventil bewirkt den progressiven Abbau des Unterdruckes im Schubetrieb.

Ein durch einen Öl-Thermokontakt gesteuertes Elektroventil öffnet den Stromkreis bei einer Öltemperatur über 15°C.

FUNKTION VORZÜNDUNG

Der an der oberen Hälfte der Drosselklappe abgenommene Unterdruck wirkt auf die Unterdruckkapsel, Seite "Vorzündung".

Ein durch einen Öl-Thermokontakt gesteuertes Elektroventil öffnet den Stromkreis in bestimmten Funktionsphasen.



- 2 - Vergaser 34TBIA
- 3 - Vergaser 35CEEI
- 4 - Verzögerungsventil
- 5 - Elektroventil
- 6 - Thermokontakt
- 7 - Elektroventil