

Zur Kenntnis genommen	Betriebs- leiter	Meister	Werkstatt- Angehöriger	Monteur
--------------------------	---------------------	---------	---------------------------	---------

TECHNISCHE MITTEILUNG

FORD WERKE AG KÖLN KUNDENDIENST



4. September 1963

Kraftstoffanlage 9
(118)

Neue Vergaser für Taunus 17 M

Ab Motor-Nr 684 987, gebaut am 26. 8. 63, werden beim Taunus 17 M neue Vergaser mit Startautomatik eingebaut.

1. Vergaser für 1,5-1- und 1,7-1-17 M-Motoren

Die Arbeitsweise der Startautomatik

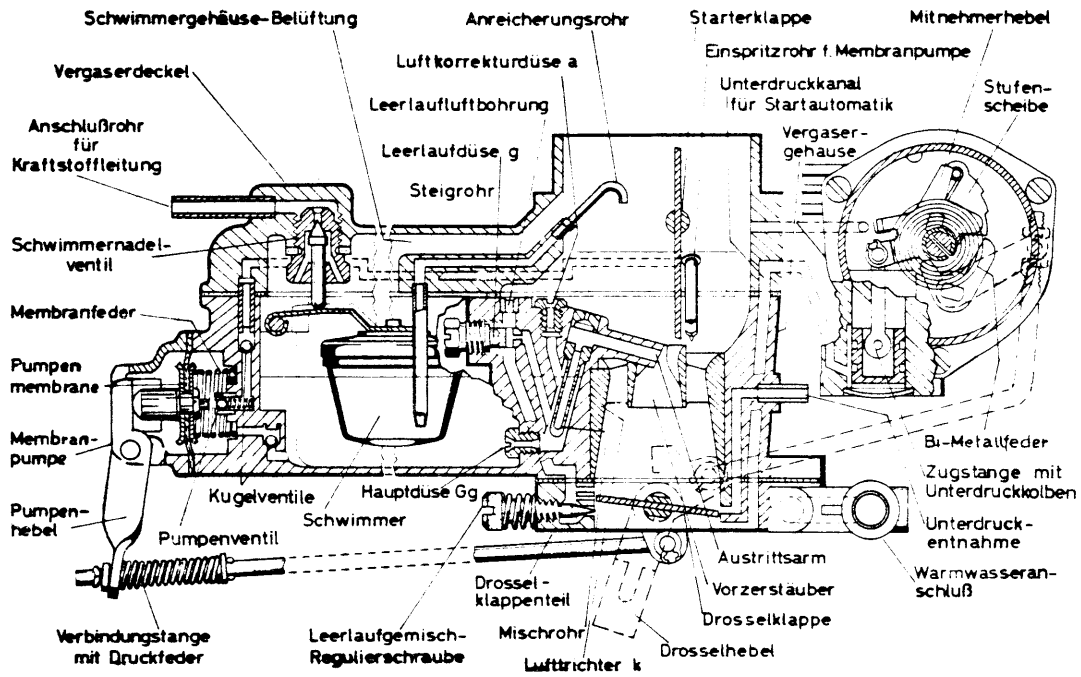
Im Deckel des Vergasers ist eine Starterklappe (Luftklappe) untergebracht. Die Betätigung der Starterklappe wird jetzt automatisch durch eine vom Kühlwasser beheizte Bimetallfeder in Verbindung mit einem Unterdruckkolben durchgeführt anstelle des bisher von Hand betätigten Starterzuges. Dieses System öffnet die Starterklappe entsprechend den Unterdruckverhältnissen im Vergaser und der Erwärmung der Bimetallfeder durch das Kühlwasser.

Starten und Betrieb:

Bei warmem Motor kann wie gewohnt mit Teilgas gestartet werden. Bei kaltem Motor vor dem Starten Gaspedal einmal ganz durchtreten, danach ohne Berührung des Gaspedals starten. Bei Temperaturen unter -10°C empfiehlt es sich, den Motor ca 15 - 20 sec laufen zu lassen, bevor man abfährt.

b. w.

SOLEX-Fallstrom-Vergaser Type 32 PDSIT - 1



Durch die Erwärmung des Kühlwassers während der ersten Kilometer lässt die Spannung der Bimetallfeder nach und die Luftklappe geht auf. Bei einer Wassertemperatur von ca 60 - 65°C ist die Klappe ganz geöffnet und die Gemischanreicherung aufgehoben.

Um ein Stehenbleiben des kalten Motors zu verhindern ist eine Einrichtung im Vergaser eingebaut, die eine Leerlauferhöhung bewirkt und mit der Starterklappe gekoppelt ist. Die Leerlauferhöhung ist bei kaltem Motor am höchsten und geht mit der Erwärmung des Kühlwassers und der aufgehenden Luftklappe stufenweise immer mehr zurück, bis bei betriebswarmem Motor der normale Leerlauf erreicht ist.

Einstellung:

Die Einstellung des normalen Leerlaufes erfolgt wie bisher an der Anschlagschraube der Drosselklappe und der Gemischregulierschraube. Einstellen nur bei betriebswarmem Motor. Die Leerlaufdrehzahl soll 750-800 U/min betragen.

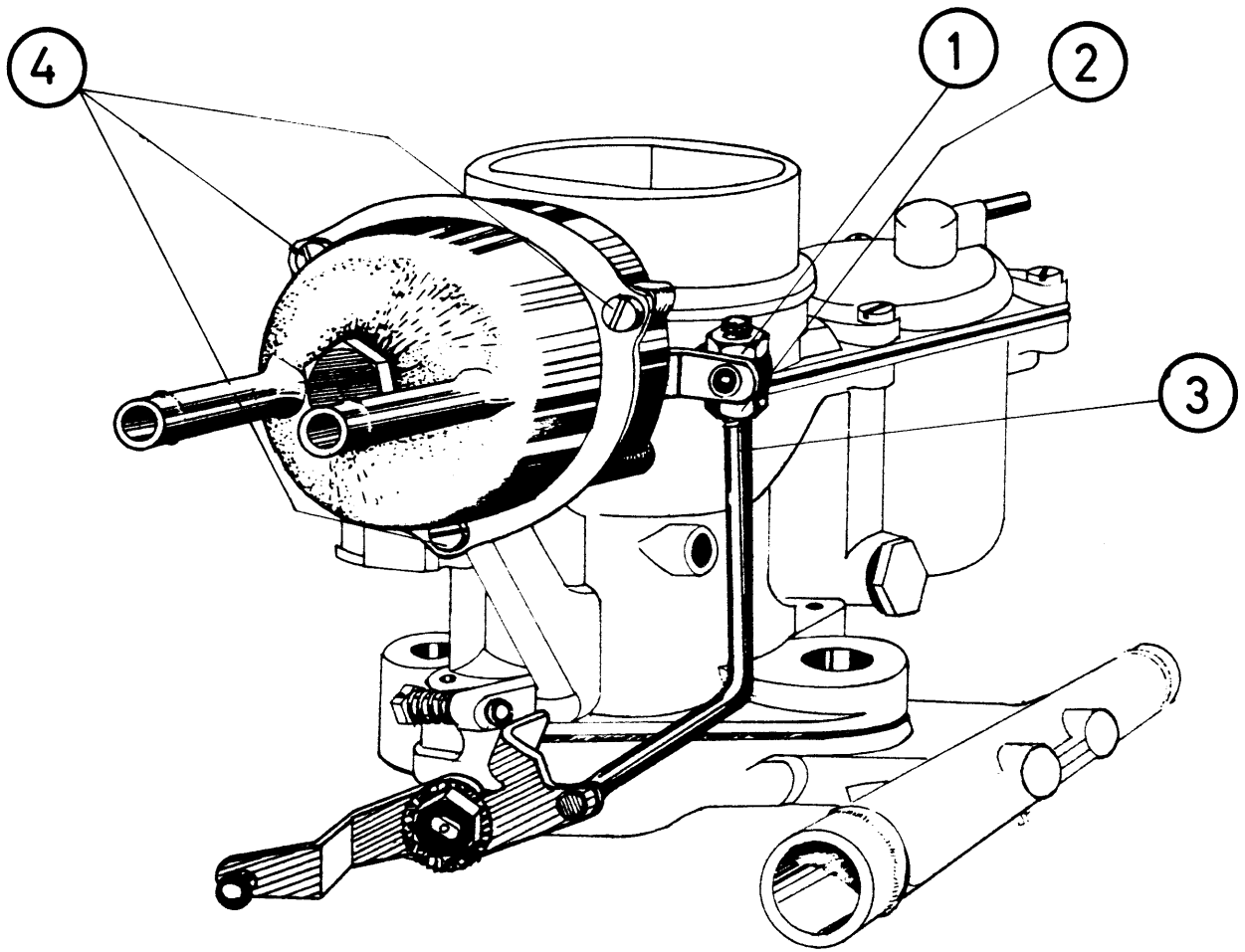
a) Leerlauferhöhung bei kaltem Motor

Diese Einstellung soll nur dann erfolgen, wenn der Motor in kaltem Zustand schlecht anspringt bzw stehenbleibt und kein anderer Fehler (Zündung) vorliegt.

Bei abgestelltem betriebswarmem Motor ist der Deckel des Luftfilters abzunehmen. Das Gasgestänge wird von Hand betätigt und die Drosselklappe ungefähr in Halbgasstellung gebracht, die Starterklappe wird mit dem Finger ganz geschlossen - dann Gasgestänge loslassen und danach auch Starterklappe loslassen.

Der Anschlag für die Leerlauferhöhung sitzt jetzt auf der Startstufe der Stufenscheibe (siehe Skizze). Das Gasgestänge darf in keinem Falle mehr bewegt werden, da sonst das Segment in die Nullstellung zurückspringt.

b. w.



Nun wird gestartet. Die Drehzahl des Motors soll in dieser Stellung 2200 - 2500 U/min betragen. Muss die Drehzahl korrigiert werden, so ist die obere Mutter (1) zu lösen und die untere Mutter (2) so zu drehen, dass die Verbindungsstange (3) nach unten (Drehzahlerhöhung) oder nach oben (Drehzahlverringerung) verstellt wird. Nach Ende der Einstellung obere Mutter wieder festziehen. Während des Einstellens muss das Gasgestänge ständig unter eigener Spannung stehen.

Achtung: Beim Lösen der Schrauben springt das Segment sehr leicht hoch, daher empfiehlt es sich, nach der Einstellung noch eine Kontrollmessung der Drehzahl zu machen.

b) Öffnungstemperatur der Luftklappe

Das Warmwassergehäuse, in dem auch die Bimetallfeder sitzt, ist mit einer Kerbe versehen, die sich mit einer Markierung am Vergasergehäuse deckt. Bei dieser Einstellung soll die Starterklappe bei einer Kühlwassertemperatur von 60 - 65°C gerade ganz offen sein.

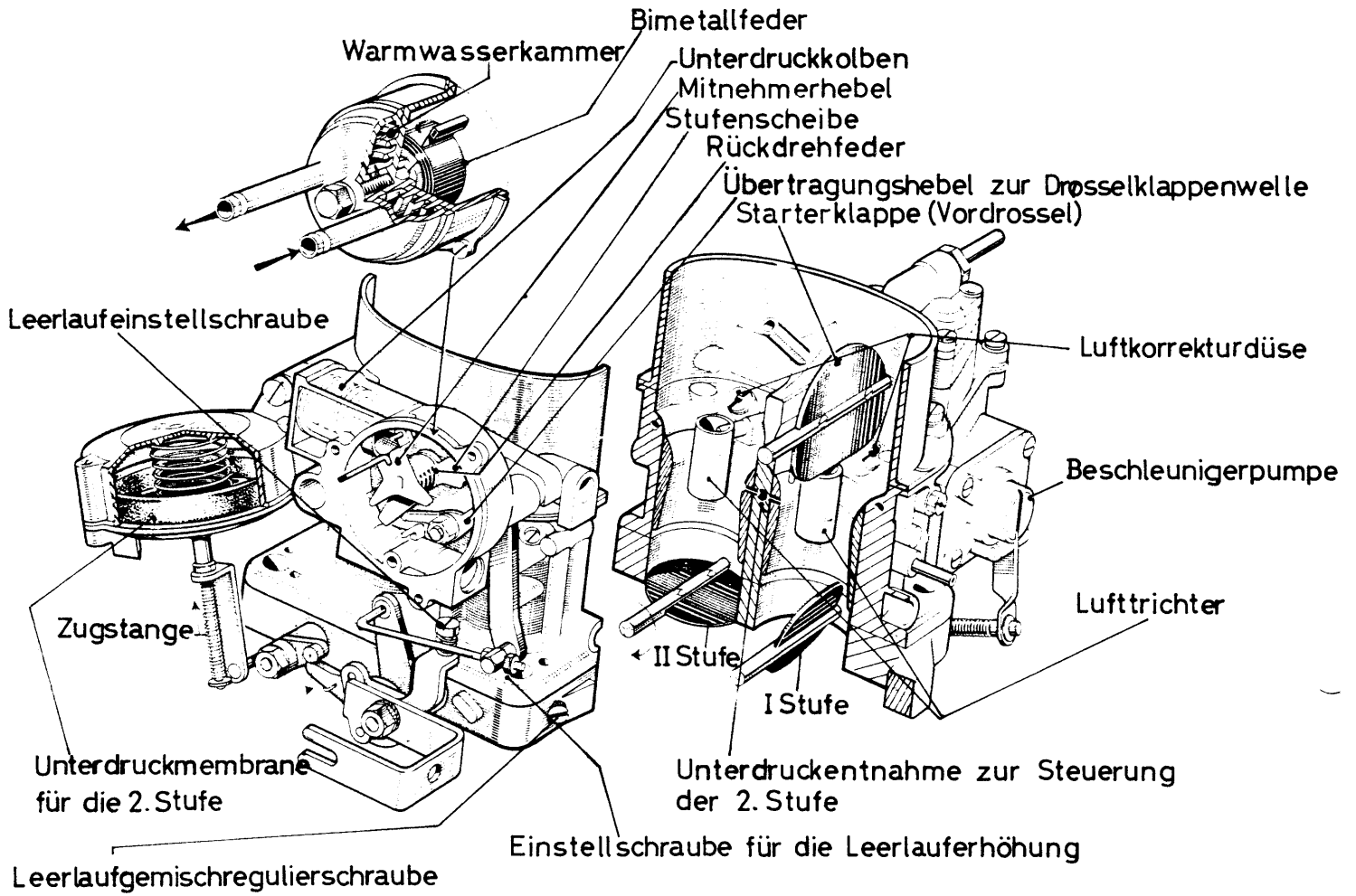
Ist die Luftklappe trotz Übereinstimmung der Markierungen früher oder später als im angegebenen Temperaturbereich offen, so sind die drei Schrauben (4) des Verstellringes zu lösen und die Warmwasserkammer nach links (wenn Klappe früher offen war als bei 60°C) oder rechts (Klappe offen später als 65°C) zu verdrehen.

Nach einer eventuellen Korrektur der Öffnungstemperatur der Starterklappe muss in jedem Falle durch Auskühlen und nochmaliges Warmlaufenlassen festgestellt werden, ob die Einstellung nunmehr richtig ist.

Achtung: Die Schrauben für den Vergaserdeckel müssen bei der Inspektion auf 0,5 mkg festgezogen werden.

b.w.

SOLEX-Fallstrom-Register-Vergaser Type 32 DIDTA



2. Vergaser für 1,8-l-Motoren

Der 1,8-l-Motor im Taunus 17 M hat einen Registervergaser erhalten, der ebenfalls mit einer durch Kühlwasser beheizten Startautomatik versehen ist.

Die Arbeitsweise und Einstellung der Startautomatik ist bei diesem Vergaser ebenso wie beim vorbeschriebenen Vergaser. Die Leerlaufdrehzahl soll 650 - 700 U/min betragen.

Bei dem Registervergaser wird die Drosselklappe der 1. Stufe wie üblich vom Fahrpedal bedient. Die Drosselklappe der 2. Stufe kann nur durch die grosse Unterdruckmembrane geöffnet werden. Die Steuerung erfolgt vom Lufttrichter der 1. Stufe aus. Das Öffnen der 2. Drosselklappe beginnt im Vollastbereich nach Erreichen einer Drehzahl von 1800 U/min. Im Teillastbereich beginnt die Drosselklappe der 2. Stufe bei ca 2/3 Stellung der Drosselklappe der 1. Stufe zu öffnen.

Einstellung des Registervergasers

Die Einstellung der Anschlagschraube auf der Drosselklappenwelle der 2. Stufe unterhalb des Schwimmergehäuses wird wie folgt durchgeführt:

Nach Lösen der Anschlagschraube muss die Drosselklappe ganz geschlossen sein. Die Anschlagschraube ist bis zur Anlage am Schwimmergehäuse hineinzudrehen und zu kontern.

Das Gehäuse für die Unterdruckmembrane ist am Vergaserdeckel mit 2 Schlitzschrauben befestigt. Die an der federbelasteten Gummimembrane befestigte Zugstange ist in der Länge so eingestellt, dass der Hebel der Drosselklappe der 2. Stufe auf die Membrane weder Zug noch Druck ausübt. Eine Verstellung sollte nicht vorgenommen werden.

Achtung: Die Schrauben für den Vergaserdeckel müssen bei der Inspektion auf 0,5 mkg festgezogen werden. Die Papierdichtung zwischen Vergaserdeckel und Gehäuse ist unsymmetrisch. Beim Einbau des Einspritzröhrchens der Beschleunigerpumpe muss die Einspritzung in den Trichter der 1. Stufe erfolgen.

b. w.

Vergaserbestückung

T Y P	1,5-1-Motor	1,7-1-Motor	1,8-1-Motor	
	Solex-Fallstromvergaser		Solex-Fallstrom- registervergaser	
	mit und ohne Kupplungsautomat 32 PDSIT - 1		32 DIDTA	
			I. Stufe	II. Stufe
Luftrichter	25,5	27	24	26
Hauptdüse	127,5	135	120	130
Luftkorrekturdüse	130	130	120	80
Leerlaufdüse	45	45	40	100
Leerlaufluftdüse	1,5	1,7	1,8	-
Mischrohr	-	-	Nr 6	Nr 6
Butzen für Mischrohrbelüftung	050	050	-	-
Schwimmernadelventil	1,5 mit Kugel	1,5 mit Kugel	2,0 mit Kugel	
Schwimmer	7,3 gr	7,3 gr	7,3 gr	
Dichtung für Schwimmernadelventil	1 mm	1 mm	1 mm	-
Anreicherungsdüse	-	-	-	60
Vorzerstäuber	-	-	2,8mm	3,2mm
Belüftungsdüse	-	-	-	1,0mm