

überträgt sich die Bewegung des Hebels (53) auf den Hebel (52), der frei auf der Welle (23) sitzt, und verstellt ihn nach unten. Der Stößel (51) ist nun frei und der Kolben (49) wird von der Feder (48) nach unten gedrückt: Der Kraftstoff fließt in den Kanal (50), gelangt dann durch das Ventil (46) zur Pumpendüse (45) und wird in den Saugkanal der I. Stufe gespritzt.

Startvorrichtung (Abb. 91).

Diese Vorrichtung gewährleistet den Kaltstart des Motors, sowie dessen Betrieb solange er seine normale Betriebstemperatur nicht erreicht hat.

Das Kraftstoffgemisch (reich oder mager) wird von der Stellung des Starterzuges bestimmt.

Bei ganz herausgezogenem Zugknopf ergibt sich ein sehr reiches Gemisch, welches auch den Start des vollkommen kalten Motors gewährleistet.

Die Startvorrichtung arbeitet stufenweise (progressiv).

ANWEISUNGEN FÜR DEN GEBRAUCH DER STARTVORRICHTUNG

Anlassen des Motors.

- Kaltstart: Zugknopf ganz herausziehen; sobald der Motor angesprungen ist, Zugknopf entsprechend zurückstellen;
- Start des nicht ganz kalten Motors: Zugknopf nur teilweise herausziehen.

Warmlaufen des Motors.

Während des Warmlaufens des Motors, auch während der Fahrt, nehme man das Ausschalten der Start-

vorrichtung stufenweise vor, sodass stets nur das für eine einwandfreie Funktion des Motors notwendige zusätzliche Gemisch erzeugt wird.

Normalbetrieb des Motors.

Sobald der Motor die normale Betriebstemperatur erreicht hat, soll die Startvorrichtung vollkommen ausgeschaltet sein.

ARBEITSWEISE

Sobald der Motor angesprungen ist, steigert sich unmittelbar die Drehzahl und somit nimmt auch der Unterdruck unterhalb der Drosselklappe zu und bewirkt, über den Kanal (63), das Öffnen des Ventils (62): durch die Bohrung der Büchse (61) wird also Luft angesaugt, welche das durch die Düse (59) in den Kanal (54) gespritzte Gemisch abmager. Demzufolge bewirkt die Startvorrichtung ein angemessenes Gemisch, um einen regulären Betrieb des kalten Motors zu gewährleisten (Schema B).

Leerlaufeinstellung (Abb. 93).

Der Leerlauf wird nur auf dem Saugkanal der I. Stufe eingestellt und zwar mit der Leerlaufeinstellschraube (5) und der Gemischregulierschraube (4). Die Schraube (5) gestattet die Einstellung der Drosselklappe der I. Stufe; die Schraube (4), mit konischer Spitze, hat die Aufgabe die Menge des vom Leerlaufkanal herströmenden Gemisches zu regulieren, welches sich mit der vom Motor angesaugten Luft vermischt, womit sich das für einen einwandfreien Betrieb des Motors günstigste Gemisch bildet.

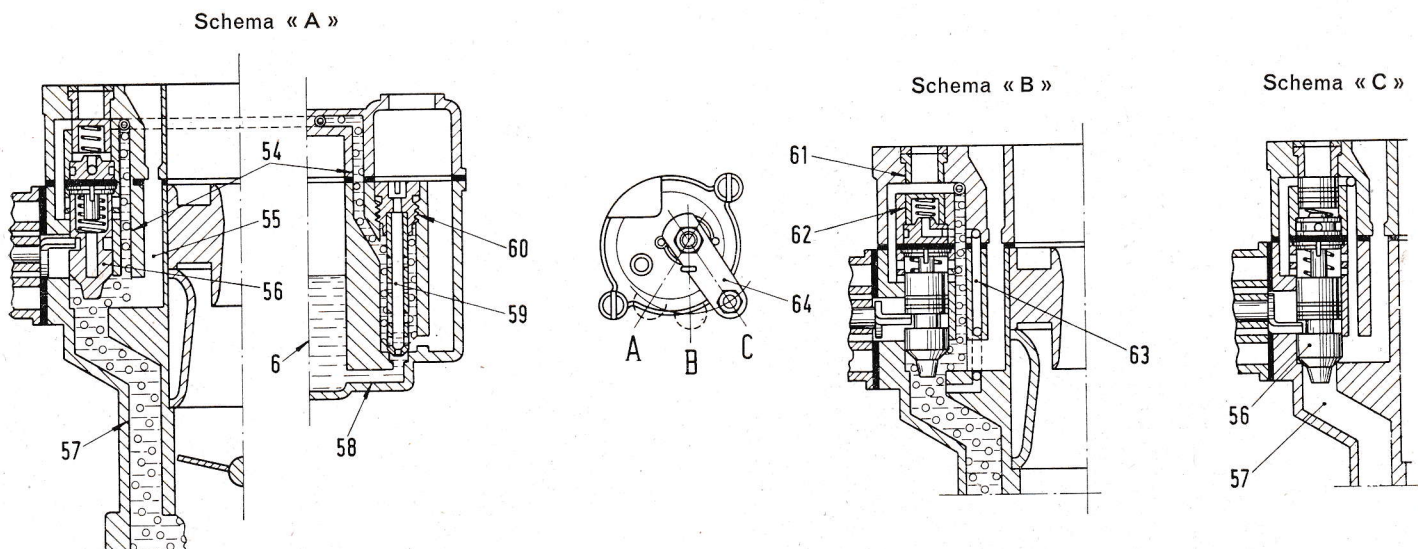


Abb. 91. - Betriebsschema der Startvorrichtung des Weber-Vergasers 34 DCHD 4 (für Motor 115 C.005).

Schema « A »: Vollkommen eingeschaltete Startvorrichtung.

Schema « B »: Teilweise eingeschaltete Startvorrichtung.

Schema « C »: Ausgeschaltete Startvorrichtung.

6. Schwimmergehäuse - 54. Gemischkanal zur Startvorrichtung - 55. Luftkanal - 56. Kolben - 57. Startgemischkanal zum Saugkanal der I. Stufe - 58. Kraftstoffkanal vom Schwimmergehäuse zur Starterdüse - 59. Starterdüse - 60. Startluftdüse - 61. Büchse für Abmagerungsluft - 62. Dosierungsventil der Abmagerungsluft - 63. Unterdruckkanal für Ventil (62) - 64. Starterhebel.
A. Stellung des Hebels 64 bei vollkommen eingeschalteter Startvorrichtung - B. Stellung genannten Hebels bei teilweise eingeschalteter Startvorrichtung - C. Stellung genannten Hebels bei ausgeschalteter Startvorrichtung.