

1. Startergehäuse auf richtige Einstellung überprüfen

Ist das Startergehäuse (Warmwasserheizung der Startautomatik) nicht auf der richtigen Markierung eingestellt, so läuft der Motor entweder zu lange auf Startstufe oder der Motor geht während des Warmlaufens aus.

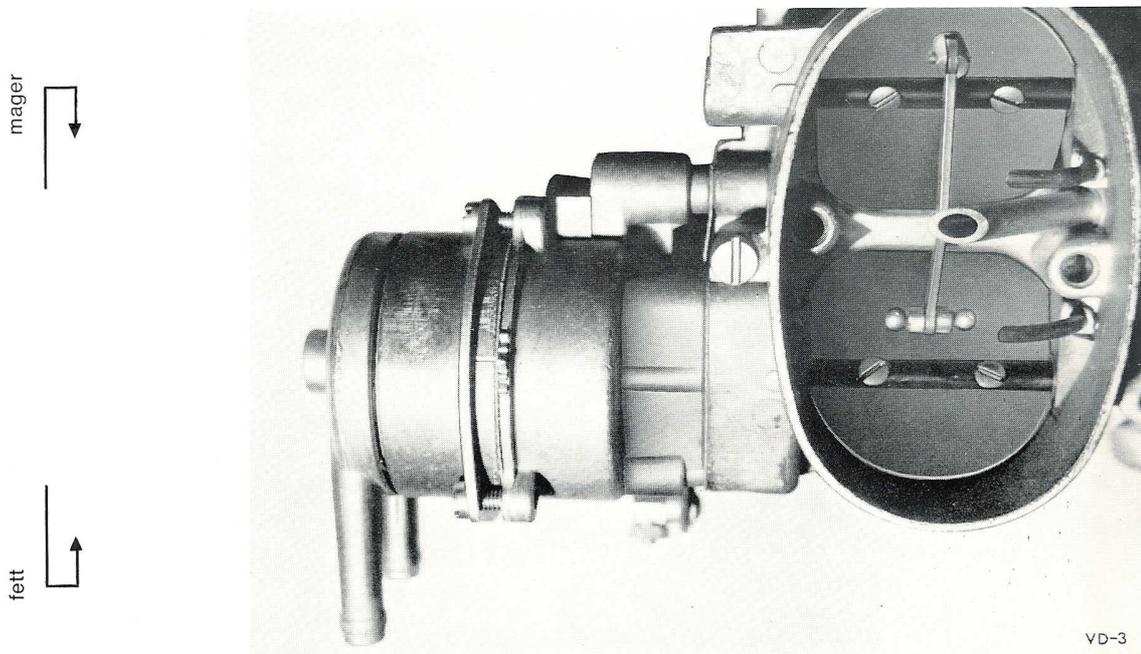
Durchzuführende Arbeiten

- Startergehäuse auf mittlere Markierung einstellen.
- Drehzahlüberhöhung kontrollieren, ob nicht zu hoch eingestellt. Wurde die richtige Bimetallfeder verwendet? (Nummer ist am Umfang des Gehäuses eingeschlagen, siehe „Technische Daten“).
- Sollte diese Einstellung vorliegen und keine Startschwierigkeiten beanstandet werden, so kann die Bimetallfeder um 5 mm (Bogenmaß) entspannt werden. Anschließend ist die Drehzahlüberhöhung auf max. Wert einzustellen.

V4 Motor 2900 U/min
(Motor warm)

V6 Motor 3200 U/min
V4 Motor 1,7 HC (75 PS)

Eine weitere Entspannung der Bimetallfeder kann nicht durchgeführt werden, da dies im Sommer zu Kaltstartschwierigkeiten führt.



Aussetzer nach dem Kaltstart

2. Fehler in der elektrischen Anlage

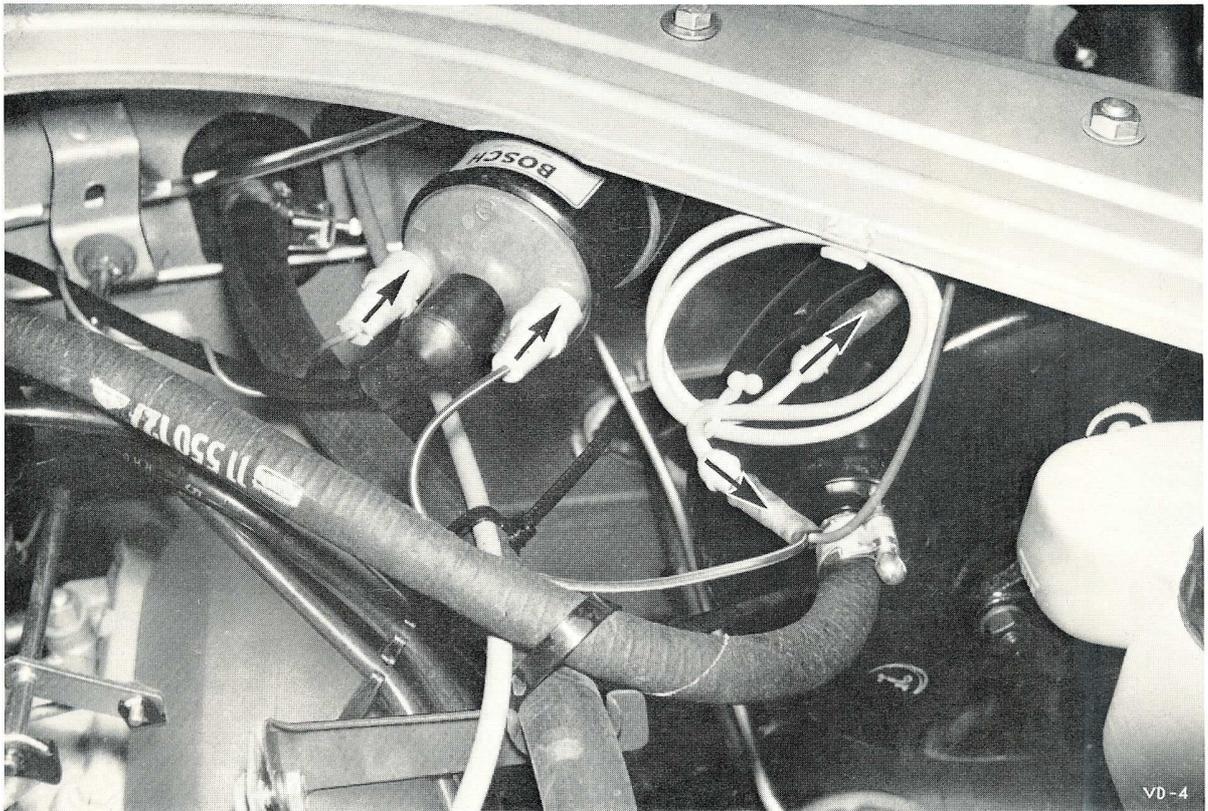
Durch schlechte Verbindungen an den Steckkontakten der Zündspule kann es zu Zündaussetzern kommen.

Durch ungenügende Verbindung des Kondensators am Zündverteiler mit dem Unterbrecherkontakt treten Zündaussetzer auf. Bei Fahrzeugen mit UKW-Entstörung ist auch der Steckkontakt der Entstörstecker auf der Zündverteilerkappe und des Entstörkondensators zu überprüfen.

Durchzuführende Arbeiten

Geschlitzte Steckhülsen etwas zusammendrücken (siehe Foto).

Bei UKW-Radio alle Steckverbindungen auf einwandfreien Sitz bringen.



Aussetzer nach dem Kaltstart

3. Starterklappenspalt ist zu klein oder Unterdruckmembrane ist defekt. Ist dies der Fall, so kann der Motor bei tiefen Außentemperaturen in den ersten Minuten nach dem Start aussetzen.

Durchzuführende Arbeiten

- a) Bimetalfeder-Gehäuse durch Entfernen der drei Befestigungsschrauben abnehmen. Motor im Stand laufen lassen. Membrane arbeitet, wenn sich die Mitnehmerstange bei laufendem Motor nicht weiter in Richtung Membrane drücken läßt (siehe Bild VD-5).
- b) Mitnehmerstange bis zum Anschlag in Richtung Membrane drücken, dabei muß die Mitnehmerrolle der Starterklappenwelle an der Nase der Mitnehmerstange anliegen (siehe Bild VD-5).

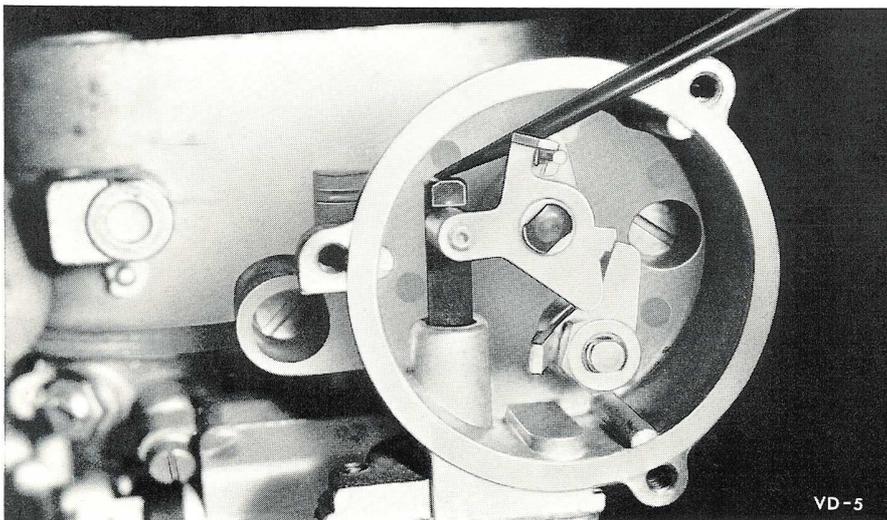
Jetzt kann die Größe des Starterklappenspalts gemessen werden (siehe Bild VD-6).

Der Starterklappenspalt kann mit einem konischen Dorn (geeicht von 1–6 mm) oder mit einem Bohrer gemessen werden.

Korrektur:

Durch Verbiegen der Mitnehmerrolle nach oben (Spalt wird größer) oder nach unten (Spalt wird kleiner) können Veränderungen entsprechend den Technischen Daten vorgenommen werden (siehe Bild A). Bei Aussetzern empfehlen wir, den größtmöglichen Spalt (laut Technischen Daten) einzustellen.

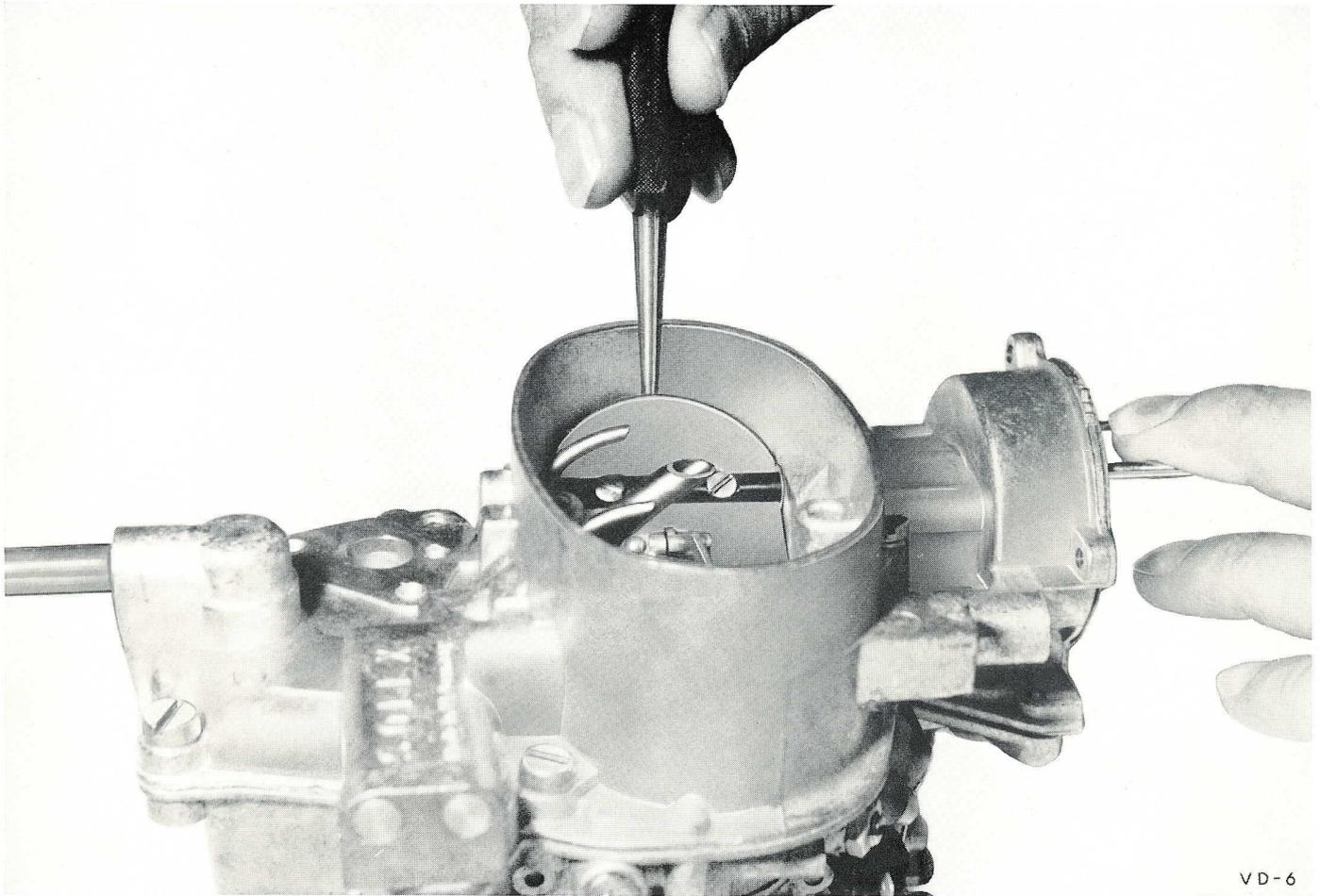
Zur Korrektur einen 6 mm Gabelschlüssel von hinten auf die Rolle aufstecken und damit die Rollenachse verbiegen. (Beachte: Rolle darf nicht an Mitnehmerstange anliegen.)



Beachte:

Mitnehmerstange drücken.
Mitnehmerrolle muß anliegen.

Aussetzer nach dem Kaltstart



Messen des Starterklappenspalts

Aussetzer nach dem Kaltstart