



# Zusatz zu den Betriebsanleitungen Nr. 6215/IV, 6218/III und 6221/IV

## 5. Vergaser

Die Vergasung des Kraftstoffes erfolgt durch einen vertikalen  
*Solex - Sparvergaser*,

welcher mit einer besonderen **Spardüse** ausgerüstet ist; der **Tupfer T**  
fällt fort. Die Ein- und Ausschaltung der Sparvorrichtung erfolgt durch  
den **Knopf „Spar“** auf der Schalttafel.

Druck: Otto Elsner, Berlin S42

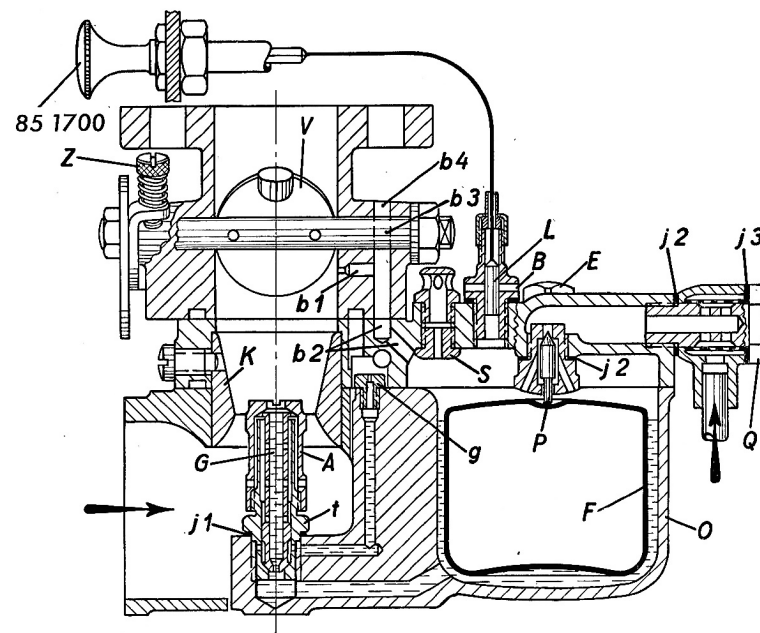


Bild 1. Schnitt durch den Solex-Sparvergaser

Die Sparvorrichtung besteht darin, daß in der Schwimmerkammer O (siehe Bild 1) der Unterdruck im umgekehrten Verhältnis zu dem auf die Hauptdüse G wirkenden Unterdruck geändert wird. Durch die Leitung  $b_1$ — $b_2$  ist der Saugkanal vor der Drosselklappe V mit der Schwimmerkammer O verbunden, die ihrerseits durch die Spardüse S schwach belüftet wird. Durch die Bohrung  $b_3$  in der Drosselklappenwelle und die Öffnung  $b_4$  im Lager der Drosselklappenwelle wird außerdem bei halb bis voll geöffneter Drosselklappe die Verbindung mit der Außenluft hergestellt. Steht die Drosselklappe V nicht auf voller Öffnung, so wirkt durch den Kanal  $b_1$  der Unterdruck in der Saugleitung auf die Schwimmerkammer O, und da die Spardüse S etwas Außenluft zutreten läßt, so ist die Rücksaugwirkung in die Schwimmerkammer kleiner als die Saugwirkung an der Hauptdüse G: der Druckunterschied, welcher auf den Kraftstoff wirkt, bestimmt somit die Ausflußmenge an der Hauptdüse G. Bei voll geöffneter Drosselklappe V hingegen ist die Schwimmerkammer O durch die Bohrungen  $b_2$ — $b_3$ — $b_4$  voll belüftet, so daß der Zufluß des Kraftstoffes zur Hauptdüse G nicht gedrosselt wird: die Sparvorrichtung ist außer Wirkung.

Die Sparvorrichtung wird durch Herausziehen des Knopfes „Spar“ (85 1700) auf der Schalttafel ausgeschaltet, durch Her-eindrücken des Knopfes eingeschaltet.

Der Knopf ist durch Drahtzug mit dem Kolben L des Belüftungsventiles B verbunden (Bild 1).

Beim Inbetriebsetzen des kalten Motors ist die Sparvorrichtung durch Herausziehen des Knopfes „Spar“ so lange aus-zuschalten, bis der Motor richtig warm geworden ist. Bei warmem Motor ist nur mit eingeschobenem Knopf „Spar“ zu fahren!— Beim Anlassen des kalten Motors muß außerdem der Knopf „Start“ herausgezogen werden. Siehe Betriebsanleitung!

Die Kammer a des Starterrohres ist mit einem Rückschlagventil R (siehe Bild 2) versehen, damit bei eingeschalteter Spardüse durch den Unterdruck in der Schwimmerkammer O keine Luft durch das Starterrohr nach der Schwimmerkammer angesaugt wird. Dieses Ventil ist leicht zugänglich und muß hin und wieder untersucht werden, ob der Ventilsitz nicht verschmutzt ist.

Die normale Vergaser-Einstellung für die einzelnen Typen ist aus der untenstehenden Tabelle ersichtlich.

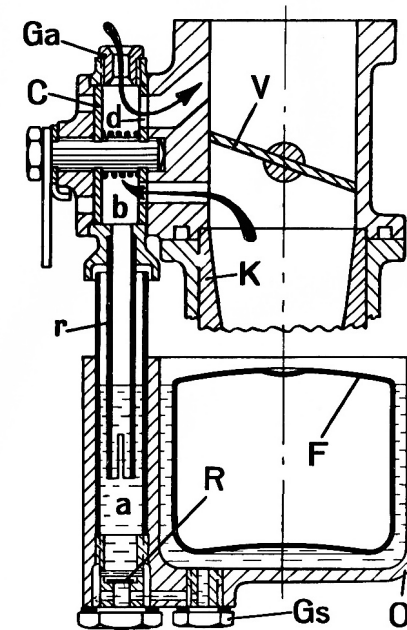


Bild 2. Schnitt durch den Anlaßvergaser

Typ	Hauptdüse	Leerlaufdüse	Anlaß-Kraftstoffdüse	Luft-trichter	Spar-düse
170 L 300	112,5/52 (110/52—115/52)	0,50 (0,45 u. 0,55)	200 Sommer 230 Winter	23	2,8
200	117,5/56 (115/56)	0,50 (0,45 u. 0,55)	200 Sommer 230 Winter	24	2,3
290	137,5/51 Sommer 140/51 Winter (142,5/51)	0,55 (0,50 u. 0,60)	200 Sommer 230 Winter	28	1,5

Die Düsen in Klammern werden als Zubehör beigegeben! Die für den Winter (unter  $-10^{\circ}\text{C}$ ) angegebenen Anlaß-Kraftstoffdüsen werden nur auf besondere Bestellung geliefert!