

4. Lösen des Gasbowdenzuges und Aushängen der Rückzugsfeder für die Drosselklappe der zweiten Stufe.
5. Lösen der sechs Schlitzschrauben M5, die den Vergaserdeckel (Bild 2.7.) halten.
6. Vergaserdeckel mit Dichtung abnehmen. Nunmehr sind Schwimmerkammer und Vergaserdüsen (Bild 2.8) zugänglich, und die Schmutzteilchen im Bodenbereich der Schwimmerkammer können mit einem nicht-fasernden Tuch entfernt werden. Die Düsen schraubt man der Reihe nach – um sie nicht zu verwechseln – heraus, reinigt sie und baut sie wieder ein. Dabei dürfen ihre Öffnungen nur durchgeblasen bzw. nur mit weichen Materialien, z. B. einer Borste vom Handfeger, durchgestoßen werden. Keinesfalls darf man dazu Stahldraht o. ä. benutzen; sie könnten dadurch unbrauchbar werden.

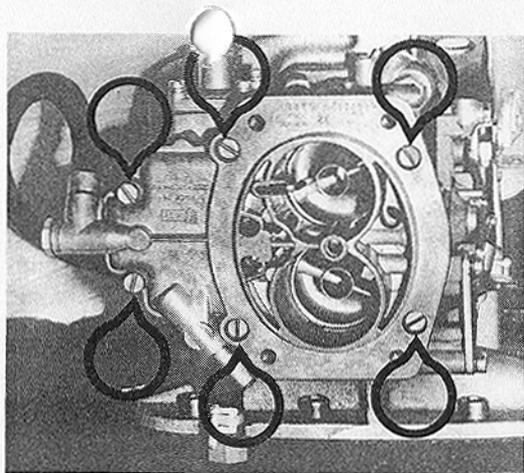


Bild 2.7 Registervergaser nach dem Entfernen des Abzweigtopfes und der vier Gewindebolzen M6; danach können die sechs Schlitzschrauben des Vergaserdeckels herausgedreht werden

**Schwimmerstand:** Ist der Vergaser einmal geöffnet, kontrolliert man gleichzeitig den Schwimmerstand. Zu beachten ist dabei, daß zur Verbesserung des Warmstartverhaltens des Wartburg im März 1987 das Schwimmerniveau um 1 mm abgesenkt worden ist. Damit verändert sich gleichzeitig die Einstellmaße für die beiden Schwimmer-Varianten. Die Arbeitsschritte sind folgende:

1. Vergaserdeckel mit Dichtung genau senkrecht halten und Abstand zwischen Schwimmer und Deckeldichtung messen. Er muß für den Plaste-Hohlkörperschwimmer 13 mm betragen. Bei der alten Vollplaste-Schwimmerausführung, die bis Januar 1985 verwendet wurde, reduziert sich dieses Abstandsmaß aufgrund des veränder-

Bild 2.8

Registervergaser nach dem Abnehmen des Vergaserdeckels; 1 – Schwimmerkammer, 2 – Mischrohr der 2. Stufe, 3 – Hauptkraftstoffdüse der 2. Stufe, 4 – Mischrohr der 1. Stufe, 5 – Hauptkraftstoffdüse der 1. Stufe, 6 – Startdüse, 7 – Ansaugschacht der 1. Stufe, 8 – Ansaugschacht der 2. Stufe

