



Die von uns gelieferten gegabelten Ansaugrohre (Hosenrohre) haben an ihrem oberen Flansch je einen Anschluß zur Absaugung der Kurbelgehäusedämpfe. Diese Einrichtung müssen Kraftfahrzeuge haben, die ab 1.1.1969 erstmalig in den Verkehr gekommen sind (lt. § 7.2 STVZO). Für die Absaugung der Kurbelgehäusedämpfe wird der gleiche Schlauchtyp verwendet, der bei unseren Vergaseranlagen auch als Kraftstoffschlauch dient. Verbinden Sie bitte die Unterdruckanschlüsse beider Ansaugrohre mit dem dafür zusätzlich mitgelieferten Kraftstoffschlauch. In der Mitte dieses Schlauches setzen Sie bitte eines der mitgelieferten T-Stücke (für Benzinleitung) ein. Dieses T-Stück wird wiederum mit einem Stück Kraftstoffschlauch mit dem mitgelieferten dicken T-Stück verbunden, welches in den Verbindungsschlauch zwischen Öleinfüllstutzen und dem von uns mitgelieferten Naßluftfilter mit Röhrechenanschluss eingesetzt wird (Original-Entlüftungsschlauch vom VW-Motor).

Ü = Übergangsstück von 20 mm auf 13 mm VW - Original - Nr. 184 129 486
nur erforderlich bei Motoren die werksseitig ein 20 mm Anschluß - Rohr
am Öl - Einfüllstutzen für die Belüftung des Kurbelgehäuses haben.

S = Original - VW - Belüftungsschlauch VW - Ersatzteil - Nr. N 020 374 1

Ing. BERND RIECHERT - VERGASER - U. - MOTORENTECHNIK
D - 5620 Velbert 1 / Rhld. Lieversfeld 16, Tel. 02124 / 55176

Einbau - Anleitung
für Zwei - Vergaser - Anlage

1. Der Einbau der Zwei - Vergaser - Anlage erfolgt grundsätzlich ohne Ausbau des Motors.
Eine Batterie - Klemme lösen, damit das Bordnetz stromlos ist.
Zur Montage der Riechert - Vergaser - Anlage ist keine mechanische Bearbeitung erforderlich. Der Einbau ist durch reine Montage - Arbeit möglich.
2. 1302 / 1302 S / 1302 LS Käfer und Ghia u. 1303 / 1303 S / 1303 S Cabrio Motor, Haube und Gebläsegehäuse werden nicht ausgebaut.
Luftfilter, Vergaser, Zündverteiler und Zündkabel ausbauen. Ansaugrohr kann mit etwas Geschick ohne weitere Nebenarbeiten nach der Demontage herausgenommen werden.
3. Auspuffabdeckflansche aufschrauben und das Motorabschlußblech wieder montieren.
4. Zündkerzen austauschen! Wärmewert mindestens 175!
Wir empfehlen: Bosch W 175 T 1
Bei Motoren mit höherer Verdichtung als 8,0 : 1
unbedingt Bosch W 225 T 1 oder
Bosch W 240 T 1 verwenden
Vor Einbau der Kerzen sind die Kerzengewinde mit Graphit bzw. mit einer weichen Bleistiftmine einzureiben. Dadurch wird ein Festbrennen der Kerzen verhindert.
A. Ausbau des Original - Saugrohres
Lösen der großen Mutter an der Keilriemenscheibe der Lichtmaschine. Abnehmen der vorderen Keilriemenscheibenhälfte -
Herausnehmen des Lichtmaschinen - Keilriemens -
Lösen des Spannbandes für Lichtmaschinen - Halterungen -
Abnehmen aller elektrischen Anschlüsse an Lichtmaschine bzw. deren Regler oder Kondensatoren.
5. Für Motoren ab August 1962 (Frischluftheizung)
Die neuen VW - Käfer - Modelle 1300, 1500, 1302, 1302 S, 1303 u. 1303 S besitzen keinen Drosselring im Lufterinlauf zum Gebläserad, sondern haben stattdessen an der Unterseite des Gebläsekastens, dicht über den Zylinderkühlrippen, gelagerte Regulierklappen für die thermostatische Kühlluft - Regulierung.
Bei diesen Typen empfiehlt es sich, zum leichteren Ausbau der Lichtmaschine mit Gebläserad die vorderen und hinteren beiden Schlitzschrauben für die Befestigung der Kühlluft - Regulierklappen auf der rechten Seite des Gebläsekastens, (in Fahrtrichtung gesehen) zu entfernen. Die genannten Schrauben sitzen in der Höhe des horizontal verlaufenden Teiles des Original - Ansaugrohres. In den meisten Fällen läßt sich jedoch der Gebläsekasten auch ohne Lösen der genannten Schrauben so weit anheben, daß man die Lichtmaschine mit Gebläserad herausnehmen kann. Danach müssen noch der Lichtmaschinenblock und die Kraftstoffpumpe abgeschraubt werden, damit man das Original - Ansaugrohr herausnehmen kann.
6. Ausführung "G" - Abgas für VW 1302/1302 S/1303/ 1303 S
Ausbau des Original - Ansaugrohres:
Falls Sie keinen Wert darauf legen, das Original - Ansaugrohr zur späteren Wiederverwendung unbeschädigt zu erhalten, ist es eine erhebliche Erleichterung, wenn Sie die Vorwärmrohre rechts und links durchsägen. Danach können Sie das Ansaugrohr nach links in Fahrtrichtung unter dem Lichtmaschinenbock vorziehen, ohne den Gebläsekasten zu lösen und ohne die Lichtmaschine und Lichtmaschinenbock auszubauen.

Einbau der Zwei - Vergaser - Anlage VW 1300/1500/1600 mit Einkanal - Zylinderk

Herausnehmen der M 6 - Stiftschrauben für die Ansaugrohr Befestigung am Zylinderkopf und Ersetzen der Original - Stiftschrauben M 6 durch die dem Umbausatz beigefügten, mit Hilfe zweier gekonterter Muttern M 6.

Abnehmen der alten Dichtringe für die Saugrohrabdichtungen - Auflegen der neuen Dichtringe, die dem Bausatz beigefügt sind. Aufsetzen und Anschrauben der beiden Ansaugrohre - dabei müssen die beiden Befestigungsmuttern für jedes Saugrohr am unteren Flansch also am Zylinderkopf, gleichmäßig angezogen werden, da bei schieferm Sitz der Ansaugrohre keine Gewähr für die absolute Dichtheit des Ansaugsystems gegeben ist -

Unter die Befestigungsmuttern M 6 müssen die beigefügten Federringe gelegt werden. Einschleifen der Unterdruck - **Ausgleichsleitung** (des Schlauches mit Metallumflechtung) hinter dem Gebläsekasten und Festdrehen der Überwurfmutter an beiden Anschlüssen der Ansaugrohre. Aufschrauben beider Vergaser mit Flanschdichtungen auf die Ansaugrohre unter Verwendung der beigefügten Befestigungsmuttern M 8 mit Schlüsselweite 11 mm ohne Federringe.

Die im Bausatz mitgelieferte rechteckige Lasche zum Einhängen der Gasrückzugfeder muß am Motor - Gehäuse befestigt werden. Die Lasche wird aufrechtstehend an dem M 8 - Stehbolzen des Motorengehäuse mit angeschraubt, der an der Oberkante der Gehäuse - Trennfuge zwischen Kraftstoff - Pumpe und Gebläsekasten sitzt. Zu diesem Zweck muß die M 8 - Mutter des Stehbolzen gelöst werden, um die Lasche auf dem Stehbolzen mit anzuschrauben. Im allgemeinen genügt es, die mitgelieferte Gasrückzugfeder im oberen Umlenkhebel im Innersten der 3 Löcher für die Federaufhängung einzuhängen. In dieser Stellung erzieht man die größte Leicht - Gängigkeit des Gasgestänges.

Erforderliches Sonder - Werkzeug

Es ist empfehlenswert, wegen des geringen Platzes im Motorraum, einen Normalen DIN - Maulschlüssel mit Schlüsselweiten 10 - 11 zu teilen (in der Mitte etwas anschleifen und dann im Schraubstock abbrechen). Die beiden kurzen Maulschlüssel die man auf diese Weise erhält, eignen sich gut für die Montage - Arbeiten. Der Maulschlüssel SW 10 für die Muttern am unteren Saugrohrflansch, der mit SW 11 für die Vergaserbefestigung am oberen Saugrohrflansch.

Zünderstellung

Grundeinstellung des mitgelieferten Bosch - Zündverteilers mit reiner Fliehkraft - Verstellung gemessen mit Prüflampe.

Verteiler - Typ	Grundeinstellung
0 231 129 010	10,0 ° v.o.T.
0 231 129 025	7,5 ° v.o.T.
0 231 115 078 mit kombinierter Verstellung	7,5 ° v.o.T.
0 231 129 031	0 °
0 231 178 003	7,5 ° v.o.T.

bis zum Vollgasanschlag aufgehen (zu erkennen an den Spezial - Drosselklappen - Hebel) -
(Zweckmäßigerweise durch eine zweite Person das Gaspedal niedertreten lassen).
Sollte dies nicht der Fall sein, so kann man den Gestängeweg vergrößern, indem man den Kugelkopf im Umlenkhebel um ein Loch nach außen versetzt.
(Einsellen des Mittelgestänges siehe beigegefügte Skizze).

Einstellen des Vergaser - Gestänges und des Leerlaufes

Ausrichten der beiden äußeren Klemmhebel der Gestängewelle, so daß diese in einer Flucht stehen.

Einstellen des Leerlaufes des Motors, indem man nach Anlassen des Motors die rechte Verbindungsstange am Klemmhebel der Gestängewelle aushängt, so daß eine unabhängige Einstellung der Motor - Leerlaufdrehzahl an den Leerlauf - Einstellschrauben der Spezial - Drosselklappenhebel der Vergaser erfolgen kann.

Die Leerlauf - Einstellschrauben werden bei laufendem Motor dabei so verdreht, bis die gewünschte Leerlaufdrehzahl erreicht ist und sich gleichzeitig bei Aufsetzen des Synchrotesters zeigt, daß bei beiden Vergasern im Leerlauf gleicher Luftdurchsatz erfolgt. Es empfiehlt sich, bei diesen Einstellarbeiten die Drosselklappenbetätigung des rechten Vergasers von Hand zurückzudrücken.

Korrigieren des Leerlaufgemisches, indem man zweckmäßigerweise die Gemischregulierschrauben (mit Rändelkopf) rechts und links nacheinander so weit hineindreht, bis der Motor von der Drehzahl abfällt.

Von dieser Stellung ausgehend erzielt man die richtige Leerlauf - Gemischregulierung, indem man die Gemischregulierschrauben wieder um ca. 1/4 bis 1/2 Umdrehung herausdreht. -

Bei Komplet - Anlagen werden Gemischregulierschrauben mit großem Rändelkopf mitgeliefert, die sich bequem mit den Fingern drehen lassen. Sollte sich hier nach eine zu hohe Leerlaufdrehzahl ergeben, so müssen die Leerlaufeinstellschrauben der Anschlaghebel, wie vorher beschrieben, korrigiert werden.

Erst jetzt wird die rechte Verbindungsstange zwischen Vergaser - Drosselklappenhebel und Klemmhebel auf der Gestängewelle auf eine solche Länge eingestellt, daß diese sich, ohne die Motordrehzahl zu beeinflussen, auf die Kugelköpfe der beiden vorgenannten Hebel drücken läßt.

Sollte sich bei diesen Einstellarbeiten der Leerlauf des Motors nicht einwandfrei regulieren lassen, so daß trotz vollkommen zurückgedrehter Leerlauf - Einstellschrauben an den Vergaser - Drossel - Klappenhebeln die Leerlaufdrehzahl noch zu hoch ist, so liegt eine Undichtheit im Ansaugsystem vor. Man kann dieses dadurch kontrollieren, indem man bei laufendem Motor mit einer Spritzkanne Benzin gegen die Dichtflansche zwischen den Ansaugrohren und Zylinderköpfen spritzt. Wenn dabei eine Veränderung im Lauf des Motors (schneller oder langsamer) auftritt, ist das Ansaugsystem undicht. In diesem Fall muß das entsprechende Ansaugrohr (oder ggf. müssen beide Ansaugrohre) demontiert und unter Verwendung neuer Dichtungen (Original VW - Dichtung) erneut montiert werden durch gleichmäßiges Anziehen beider Flanschmutter.