

Kapitel 4 Kraftstoff- und Auspuffsysteme

Seite	Punkt
262	1 Allgemeine Informationen
262	2 Kraftstoffpumpe - Überprüfung
264	3 Kraftstoffpumpe - Entfernung und Installation
266	4 Vergaser- allgemeine Informationen
269	5 Vergaser - Entfernung und Installation
271	6 Vergaser - Wartung
273	7 Kraftstoffleitungen - Überprüfung und Ersetzen
273	8 Vergaser (Rochester M und MV) - Einstellungen
277	9 Vergaser (Rochester 1MV) - Einstellungen
281	10 Vergaser (Rochester 1ME) - Einstellungen
285	11 Vergaser (Rochester 2G-Reihe) - Einstellungen
290	12 Vergaser (Rochester 4MV) - Einstellungen
293	13 Vergaser (Rochester M4MC/M4MCA) - Einstellungen
300	14 Vergaser (Rochester M4ME) - Einstellungen
303	15 Vergaser (Rochester 2SE/E2SE) - Einstellungen
307	16 Vergaser (Rochester M2M) - Einstellungen
309	17 Vergaser (Rochester E4ME/E4MC) - Einstellungen
315	18 Einspritzanlage - allgemeine Informationen
316	19 Drosselkörper-Einspritz(TBI)-Einheit - Zerlegen und Wiederausammenbau
320	20 Drosselgestänge - Ersetzen
322	21 Kraftstofftank - Entfernung und Installation
324	22 Kraftstofftank - Reinigung und Reparatur
324	23 Auspuffsystem - Ersetzen von Komponenten

Ersetzen von Luftfilter und PCV-Filter	.....	Siehe Kapitel 1
Überprüfung des Vergaser-Chokes	.....	Siehe Kapitel 1
Überprüfung des Vergaser-/Drosselkörper-Montage-Mutter-Drehmoments	.....	Siehe Kapitel 1
Überprüfung des Auspuffsystems	.....	Siehe Kapitel 1
Ersetzen des Kraftstoff-Filters	.....	Siehe Kapitel 1
Überprüfung des Kraftstoff-Systems	.....	Siehe Kapitel 1

Technische Daten

> Anmerkung: Die folgenden technischen Daten wurden aus den neuesten zur Verfügung stehenden Informationen zusammengestellt. Gehen Sie, falls die technischen Daten auf dem Fahrzeug-Emissions-Kontroll-Informations-Schild sich von den hier aufgelisteten unterscheiden, davon aus, daß die Daten auf dem Schild korrekt sind. Gehen Sie ebenfalls, falls die technischen Daten im Wiederaufbau-Set für Ihren jeweiligen Vergaser sich von den hier aufgelisteten unterscheiden, davon aus, daß die technischen Daten im Wiederaufbau-Set korrekt sind.

● Kraftstoffpumpe (nur bei Modellen mit Vergaser)

Druck	
6-Zylinder-Reihen-Motor	..... 4,5 bis 6 psi
V6- und V8-Motoren	..... 5 bis 9 psi
Volumen (alle)	..... 1/2 Pint oder mehr in 15 Sekunden

● Vergaser-Verwendung (1967 bis 1978)
Reihen-Motoren

	230 cu in	250 cu in	292 cu in
1967 thru 1968	M	M	-
1969	-	MV	-
1970	-	M or MV	M or MV
1971	-	MV	MV
1972	-	MV	MV
1973	-	MV	MV
1974	-	MV	MV
1975	-	1 MV	1 MV
1976	-	1 MV	1 MV
1977 thru 1978	-	1 ME	1 ME

or = oder
thru = bis

VB-Motoren

	283 cu in	307 cu in	350 cu in	400 cu in
1967 thru 1968	2G	2G	-	-
1969	-	2G or 2GV	-	-
1970	-	2GV	2G, 2GV or 4MV	-
1971	-	2GV	4MV	-
1972	-	2GV	4MV	-
1973	-	2GV	4MV	-
1974	-	-	2GV or 4MV	-
1975	-	-	2GC, M4MC or 4MV	M4MC or 4MV
1976	-	-	2GC or 4MV	4 MV
1977 thru 1978	-	305 cu in 2GC	4MV or M4MC	4MV or M4MC

or = oder
thru = bis

● Leerlauf-Drehzahl (1967 bis 1987)

In den folgenden Tabellen zeigt 'High' die anfängliche Einstellung der Vergaser-Leerlauf-Drehzahl und 'Low' die letzte Einstellung der Vergaser-Leerlauf-Geschwindigkeit an

1967	230 cu in		250 cu in		292 cu in	
	High	Low	High	Low	High	Low
(without emission control)						
MT	550	530	550	530	-	-
AT	500	480	500	480	-	-
(with emission control)						
MT	700	680	700	680	-	-
AT	500	480	500	480	-	-

with emission control = mit Emissions-Kontrolle
without emission control = ohne Emissions-Kontrolle

1968						
(without emission control)						
MT	550	500	500	480	-	-
AT	500	450	500	480	-	-
(with emission control)						
MT	700	680	700	680	-	-
AT	500	480	500	480	-	-
1969						
(without emission control)						
MT	-	-	500	480	-	-
AT	-	-	500	480	-	-
(with emission control)						
MT	-	-	700	680	-	-
AT	-	-	550	530	-	-
1970						
MT	-	-	750	730	700	680
AT	-	-	600	580	600	580
1971						
MT	-	-	580	550	580	550
AT	-	-	530	500	530	500
1972						
MT	-	-	800	450** 700*	775	450** 700*
AT	-	-	630	450** 600*	775	450** 700*
<div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> 230 cu in 250 cu in 292 cu in </div>						
1973						
MT	-	-	750	450** 700*	775	450** 700*
AT	-	-	630	450** 600*	775	450** 700*
1974 (Fed)						
MT	-	-	900	850	-	-
	-	-	lean drop	950/850	-	-
AT	-	-	625	600	-	-
	-	-	lean drop	650/600	-	-
1974 (Cal)						
MT	-	-	875	850	650	600
	-	-	lean drop	950/850	lean drop	700/600
AT	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
1975						
MT	-	-	850*	450**	600	450
	-	-	lean drop	950/850	lean drop	700/600
AT	-	-	600	450	-	-
	-	-	lean drop	650/600	-	-

with emission control = mit Emissions-Kontrolle
without emission control = ohne Emissions-Kontrolle
lean drop = magerer Abfall

1976 (Fed)							
MT	-	-	900	425	600	450	
	-	-	lean drop	1075/900	lean drop	700/600	
AT	-	-	550	425	1000	450	
	-	-	lean drop	575/550	lean drop	700/600	
1976 (Cal)							
MT	-	-	1000	425	600	450	
	-	-	lean drop	1150/1000	lean drop	700/600	
AT	-	-	1000	425	600	450	
	-	-	lean drop	630/600	lean drop	700/600	
1977 on							
(G10)							
MT (Fed)	-	-	750	425	-	-	
MT (Cal)	-	-	850	425	-	-	
(G20-30)							
MT (Fed)	-	-	600	450	600	450	
MT (Cal)	-	-	-	-	-	-	
(G10)							
AT (Fed)	-	-	550	425	-	-	
AT (Cal)	-	-	550	425	-	-	
(G20-30)							
AT (Fed)	-	-	600	450	600	450	
AT (Cal)	-	-	600	450	600	450	

lean drop = magerer Abfall
1977 on = ab 1977

VB-Motoren

1967	283 cu in		307 cu in		350 cu in	
	High	Low	High	Low	High	Low
(without emission control)						
MT	550	500	-	-	-	-
AT	550	500	-	-	-	-
(with emission control)						
MT	700	680	-	-	-	-
AT	600	580	-	-	-	-
1968						
(without emission control)						
MT	-	-	550	500	-	-
AT	-	-	550	500	-	-
(with emission control)						
MT	-	-	700	680	-	-
AT	-	-	600	580	-	-
1969						
(without emission control)						
MT	-	-	550	500	-	-
AT	-	-	550	500	-	-
(with emission control)						
MT	-	-	700	680	-	-
AT	-	-	600	580	-	-
1970						
MT	-	-	700	680	600	580
AT	-	-	600	580	600	580

with emission control = mit Emissions-Kontrolle
without emission control = ohne Emissions-Kontrolle

			305 cu in		800	700
	High	Low				
1977 on (G10)						
MT (Fed)	-	-	700	600	800	700
MT (Cal)	-	-	-	-	-	-
(G20-30)						
MT (Fed)	-	-	-	-	875	700
MT (Cal)	-	-	-	-	800	700
(G10)						
AT (Fed)	-	-	650	500	550	500
AT (Cal)	-	-	-	-	550	500
(G20-30)						
AT (Fed)	-	-	-	-	-	-
AT (Cal)	-	-	-	-	-	-

- > Anmerkungen:
- * Solenoid unter Strom gesetzt
 - ** Solenoid abgeschaltet
 - MT - Schaltgetriebe
 - AT - Automatikgetriebe
 - Fed - Bund
 - Cal - Kalifornien

Falls zwischen den Leerlauf-U/min-Einstellungen, die hier angegeben sind, und denen auf dem jeweiligen Fahrzeug-Schild Diskrepanzen bestehen, sollten die Zahlen auf dem Schild befolgt werden.

Vergaser-Einstellungs-Daten (1967 bis 1978)
Alle Angaben sind in Inch.

● Rochester M (1967 bis 1970)

Schwimmerstand	Schließdämpfer	Meßstange	Chokestange	Schnell-Leerlauf-U/min
Float level	Dashpot	Metering rod	Choke rod	Fast idle rpm
$\frac{1}{8}$	$\frac{1}{8}$ to $\frac{1}{4}$ (Plunger to throttle lever)	0.140	0.150	2400

Plunger to throttle lever = Kolben an Drosselhebel

● Rochester 2G-Serie

	Schwimmerstand	Schwimmerabfall	Beschleunigungspumpe	Chokestange	Choke-Vakuum-Pause	Choke-Entlader	Schnell-Leerlauf-U/min
Rochester 2G 1967 thru 1970	$\frac{1}{8}$	$1\frac{1}{8}$	$1\frac{1}{8}$	N/A Manual choke	N/A Manual choke	N/A Manual choke	2100
Rochester 2GV 1969 thru 1971	$\frac{1}{8}$	$1\frac{1}{8}$	$1\frac{1}{8}$	0.60	0.140	0.215	2200 to 2400

thru = bis
Manual choke = Handchoke

	Schwimmerstand	Schwimmerabfall	Beschleunigungspumpe	Chokestange	Choke-Vakuum-Pause	Choke-Entlader	Schnell-Leerlauf-U/min
1972	$\frac{1}{8}$	$1\frac{1}{8}$	$1\frac{1}{8}$	0.075	0.110	0.210	2200
1973	$\frac{1}{8}$ Except $\frac{1}{8}$ No 7043108	$1\frac{1}{8}$	$1\frac{1}{8}$ Except No 7043108	0.150 Except No 7043108 0.200	0.080 Except No 7403108 0.250	0.215 Except No 7403108 0.250	2400 on high step of cam

Except = außer
on high step of cam = bei hohem Schritt des Nockens

	Schwimmerstand	Schwimmerabfall	Beschleunigungspumpe	Chokestange	Choke-Vakuumpause	Choke-Entlauder	Schnell-Leerlauf-U/min
1974 thru 1975	H	1 1/2	1 1/2 Except Nos 7044114 7044124 1 1/2	0-200 Except Nos 7044114 7044124 0-130	0-140 Except Nos 7044114 7044124 0-325	0-250 Except Nos 7044114 7044124 0-325	1600
Rochester 2GC 1975 onward	H	3/4 (1975) 1 1/2 (1976)	1 1/2 (1975) 1 1/2 (1976)	0-400 (1975) 0-260 (1976)	0-130	0-350 (1975) 0-325 (1976)	2000

Except = außer

● Rochester MV-Serie

	Schwimmerstand	Chokestange	Choke-Vakuumpause	Choke-Entlauder	Meßstange	Schnell-Leerlauf-U/min
1970 thru 1971	+	0-190 (1970) 0-180 (1971)	0-230 (1970) 0-260 (1971)	0-350	0-070	2400
1972	+	0-180	0-260	0-500	0-070	2400
1973	+	0-375	0-430	0-600	0-070	2400
1974 thru 1975 Carburetor No:						
7044021	0-295	0-275	0-350	0-500	0-080	1800 to 2400 on high step of cam
7044022	0-295	0-245	0-350	0-500	0-080	
7044321	0-295	0-300	0-375	0-500	0-080	
7044025	+	0-245	0-300	0-521	0-070	
7044026	+	0-275	0-350	0-521	0-070	

thru = bis
Carburetor No = Vergaser-Nummer
on high step of cam = bei hohem Schritt des Nockens

● Rochester 1M-Serie 1975-1976

	Schwimmerstand	Chokestange	Choke-Vakuumpause Primär	Zusätzlich	Choke-Entlauder	Meßstange	Schnell-Leerlauf-U/min
Carburetor No: 7045002	H	0.260 (1975) 0.130 (1976)	0.260 0.165	0.300 (1975) 0.265 (1976)	0.325 (1975) 0.335 (1976)	0.080	2100
7045003	H	0.275 (1975) 0.145 (1976)	0.300	0.290	0.325 (1975) 0.335 (1976)	0.080	2100
7045004	H	0.245 (1975) 0.130 (1976)	0.300 0.165	0.150 (1975) 0.265 (1976)	0.325 (1975) 0.335 (1976)	0.080	2100
7045005	H	0.275	0.350	0.290	0.325	0.080	2100
7045302	H	0.245 (1975) 0.155 (1976)	0.300 0.190	0.150 (1975) - (1976)	0.275 (1975) 0.325 (1976)	0.080	2100
7045303	H	0.275 (1975) 0.180 (1976)	0.350 0.225	0.170 (1975) - (1976)	0.275 (1975) 0.325 (1976)	0.080	2100
7045304	H	0.245	0.300	0.290	0.325	0.080	2100
7045305	H	0.275	0.350	0.290	0.325	0.080	2100

Vergaser Nr.

**Rochester 1ME
1977 thru 1978**

	Choke-Stange	Choke-Vakuumpause	Choke-Entlader
17057001	0.125	0.150	0.325 (G10)
17057303			0.275 (G20-30)
17057005			
17057002	0.110	0.135	
17057004			
17057302	0.150	0.180	
17057010			
17057006	0.150	0.180	
17057007			
17057008			
17057009			
17057308			
17057309			
17081009	0.275	0.400	
17084329			
17085009			
17085036			
17085004			

Vergaser-Nummer

Rochester 4MV-Serie

	Schwimmerstand	Beschleunigungspumpe	Choke-stange	Choke-Vakuumpause	Choke-Entlader	Luftventil-Schließ-Dämpfer
1970 thru 1971	1/2	1/2	0.100	0.245	0.450	0.020
1972						
Carburetor No:						
7042206	1/2	1/2	0.100	0.250	0.450	0.020
7042207	1/2	1/2	0.100	0.250	0.450	0.020
7042208	1/2	1/2	0.100	0.215	0.450	0.020
7042219	1/2	1/2	0.100	0.250	0.450	0.020
7042210	1/2	1/2	0.100	0.215	0.450	0.020
7042218	1/2	1/2	0.100	0.250	0.450	0.020
7042211	1/2	1/2	0.100	0.215	0.450	0.020
7042910	1/2	1/2	0.100	0.215	0.450	0.020
7042911	1/2	1/2	0.100	0.215	0.450	0.020
1973						
Carburetor No:						
7043202	1/2	1/2	0.430	0.215	0.450	0.020
7043203	1/2	1/2	0.430	0.215	0.450	0.020
7043210	1/2	1/2	0.430	0.215	0.450	0.020
7043211	1/2	1/2	0.430	0.215	0.450	0.020
7043208	1/2	1/2	0.430	0.215	0.450	0.020
7043215	1/2	1/2	0.430	0.215	0.450	0.020
7043200	1/2	1/2	0.430	0.250	0.450	0.020
7043216	1/2	1/2	0.430	0.250	0.450	0.020
7043207	1/2	1/2	0.430	0.250	0.450	0.020
7043507	1/2	1/2	0.430	Except No 7043507 (0.275)	0.450	0.020

thru = bis
Carburetor No = Vergaser-Nummer
Except = außer

	Schwie- werstand	Beschleu- nigungs- pumpe	Choke- stange	Choke- Vakuu- Pause	Choke- Entla- der	Luftventil- Schließ- Dämpfer
1974						
Carburetor No:						
7044202 and 502	†	‡	0.430	0.230	0.450	0.020
7044203 and 503	†	‡	0.430	0.230	0.450	0.020
7044218 and 518	†	‡	0.430	0.215	0.450	0.020
7044219 and 519	†	‡	0.430	0.215	0.450	0.020
7044213 and 513	‡	‡	0.430	0.215	0.450	0.020
7044223 and 227	0.675	‡	0.430	0.220	0.450	0.020
7044212 and 217	0.675	‡	0.430	0.230	0.450	0.020
7044512 and 517	0.675	‡	0.430	0.230	0.450	0.020
7044500 and 520	0.675	‡	0.430	0.250	0.450	0.020
7044224	‡	‡	0.430	0.215	0.450	0.020
7044214 and 514						
7044215 and 515						
7044216 and 516						
1975						
Carburetor No:						
7045212	†	0.275	0.430	0.225	0.450	0.015
7045213	‡	0.275	0.430	0.210	0.450	0.015
7045216						
7045214	‡	0.275	0.430	0.215	0.450	0.015
7045215						
7045583	‡	0.275	0.430	0.230	0.450	0.015
7045584						
7045585						
7045586						
7045588						
7045589						
7045217	†	0.275	0.430	0.225	0.450	0.015
7045225	‡	0.275	0.430	0.200	0.450	0.015
7045229		0.275	0.430	0.200	0.450	0.015
1976						
Carburetor No:						
7045213	‡	‡	0.290	0.145	0.295	0.015
7045214						
7045215						
7045216	‡	‡	0.290	0.138	0.295	0.015
7045225						
7045229	‡	‡	0.290	0.138	0.295	0.015
7045583	‡	‡	0.290	0.155	0.295	0.015
7045584						
7045585						
7045586						
7045588						
7045589						
17056212	†	‡	0.290	0.155	0.295	0.015
17056217						

Carburetor No = Vergaser-Nummern

	Schwimmerstand	Beschleunigungspumpe	Chokestange	Choke-Vakuum-Pause	Choke-Entlader	Luftventil-Schließ-Dämpfer
1977 thru 1978 Carburetor No: 17056212 } 17056217 }	1/2	1/2	0-290	0-120	0-295	0-015
17057213 } 17057215 } 17057216 }	1/2	1/2	0-220	0-115	0-205	0-015
17057525 } 17057514 }	1/2	1/2	0-220	0-120	0-225	0-015
17057529 } 17057229 }	1/2	1/2	0-220	0-110	0-205	0-015
7045583 } 7045585 } 7045586 }	1/2	1/2	0-290	0-120	0-295	0-015

thru = bis
Carburetor No = Vergaser-Nummer

● Rochester M4-Serie

Choke-Spulen-Hebel (alle Modelle) 0,120
Luftventil-Schließdämpfer 0,015
Schnell-Leerlauf-U/min
(alle Modelle außer M4MC ab 1977) 1600

	Schwimmerstand	Beschleunigungspumpenstange	Chokestange (Schnell-Leerlauf-Hocken)	Vorder-Vakuum-Pause	Luftventil-Hochkurbelung	Choke-Entlader
Rochester M4MCA 1975 Carburetor No: 7045512 } 7045517 }	1/2	0-275	0-300	0-180	1/2	0-325
Rochester M4ME 1976	1/2	1/2	0-300	-	1/2	0-325
1977 thru 1978	1/2	1/2	Light duty emission - 0-325 Heavy duty emission 0-285		1/2	0-325
Rochester M4MC 1975 Carburetor No: 7045202 } 7045203 }	1/2	0-275	0-300	0-180	1/2	0-325
7045218 } 7045219 }	1/2	0-275	0-325	0-180	1/2	0-325
7045220	1/2	0-275	0-300	0-200	1/2	0-325

thru = bis
Carburetor No = Vergaser-Nummer
Light duty emission = Leichtbetrieb-Emission
Heavy duty emission = Hochbetrieb-Emission

	Schwimmerstand	Beschleunigungspumpenstange	Chokestange (Schnell-Leerlauf-Nocken)	Vorder-Vakuumpause	Luftventil-Hochkurbelung	Choke-Entlader
1976						
Carburetor No:						
17056208	A	B	0-325	0-185	F	0-325
17056209						
17056218						
17056219						
17056508						
17056509						
17056512	Z	B	0-325	0-185	F	0-275
17056517						
17057518	A	B	0-325	0-185	F	0-325
17056519						
1977 thru 1978						
Carburetor No:						
17057202	B	B	Light duty emission	0-160	F	0-280
17057204			0-325			
Heavy duty emission 0-285						
17057218	Z	B	As above	0-160	F	0-280
17057222						
17057219	Z	B	As above	0-165	F	0-280
17057502	B	B	As above	0-165	F	0-280
17057503						
17057504						
17057512	Z	B	As above	0-165	F	0-240
17057517						
17057518	A	B	As above	0-165	F	0-280
17057519						
17057522						
17057582	B	B	As above	0-180	F	0-280
17057584						
17057586	Z	B	As above	0-180	F	0-280
17057588						

thru = bis

Carburetor No = Vergaser-Nummer

Light duty emission = Leichtbetrieb-Emission

Heavy duty emission = Hochbetrieb-Emission

As above = wie oben

● Vergaser-Verwendung (1979 bis 1985)
Reihen-Motoren

Year	...	...	...	...	...	...	...	...	250 cu in (4.1 liter)	292 cu in (4.8 liter)
1979	...	...	...	...	...	...	...	...	1ME or 2SE	1ME
1980 through 1982	...	...	...	...	...	...	...	...	2SE	1ME
1983	...	...	...	...	...	...	...	...	1ME, E2SE or 2SE	1ME
1984	...	...	...	...	...	...	...	...	1ME or 2SE	1ME

through = bis

or = oder

V8-Motoren

	305 cu in (5.0 liter)	350 and 400 cu in (5.7 and 6.6 liter)
1979	M2MC	M2MC or M4M
1980	M2MC	M4M or M2MC
1981	M2ME, M4ME or M4MC	M2ME, M4ME or M4MC
1982	M4ME or M4MC	M4ME or M4MC
1983	E4ME, M4ME or M4MC	E4ME, M4ME or M4MC
1984	E4ME, M4ME or M4MC	E4ME, M4ME or M4MC
1985	M4ME, M4MC	M4ME, M4MC

and = und
or = oder

● Leerlauf-Drehzahl (1979 bis 1985)

In den folgenden Tabellen zeigt 'High' die Vergaser-Einstellung für schnellen Leerlauf in Neutral Drehzahl und 'Low', die letzte Vergaser-Leerlauf-Drehzahl an.
Anmerkung: Falls zwischen den Leerlauf-U/min-Einstellungen, die hier angegeben sind, und denen auf dem jeweiligen Fahrzeug-Schild Diskrepanzen bestehen, sollten die Zahlen auf dem Schild befolgt werden.

<u>Reihen-Motoren</u>	250 cu in (4.1 liter)		292 cu in (4.8 liter)	
	High	Low	High	Low
1979 (Federal)				
MT	1800	750	2400	700
AT	2000	600	2400	700
1979 (California)				
MT	2100	750	2400	700
AT	2100	600	2400	700
1980 (Federal)				
MT	2000	750	2400	700
AT	2200	650	2400	700
1980 (California)				
MT	2000	750	2400	700
AT	2200	600	2400	700
1981 and 1982	Refer to emission label			

Federal = Bund
Refer to emission label... = Siehe das Emissions-Schild im Motorraum für die neuesten technischen Daten
and = und

V8-Motoren

	305 cu in		350 and 400 cu in	
	High	Low	High	Low
1979 (Federal)				
MT	1300	600	1300	700
AT	1600	500	1600	500
1979 (California)				
MT	-	-	1600	700
AT	-	-	1600	500
1980 (Federal)				
MT	1300	600	1300	700
AT	1600	500	1600	500
1980 (California)				
MT	-	-	1600	700
AT	-	-	1600	500
1981 thru 1985	Refer to emission label			

Federal = Bund
Refer to emission label... = Siehe das Emissions-Schild im Motorraum für die neuesten technischen Daten
and = und
thru = bis

● Vergaser-Einstellungs-Daten (1979 bis 1985)

● Technische Daten zum Vergaser - Rochester 1ME (Angaben in Inch)

	1979	1980	1981	1982 thru 1985
Float level	5/16	11/32	11/32	11/32
Metering rod	0.065	0.090	0.090	0.090
Choke coil lever	0.120	0.120	-	-
Fast idle cam (choke rod)	0.275	0.275	0.275	0.275
Vacuum break	0.400	0.400	0.400	0.400
Unloader	0.521	0.520	0.520	0.520

● Technische Daten zum Vergaser - Rochester M2M (Angaben in Inch)

	1979	1980	1981
Float level	15/32 in	7/16 in	13/32
Pump rod (inner hole) ...	13/32 in	9/32	5/16
Fast idle cam (choke rod)	38°	38°	38°
Front vacuum break ...	29°	29°	25°
Unloader	-	-	38°

● Technische Daten zum Vergaser - Rochester 2SE - 1979 bis 1982 (Angaben in Inch)

Siehe Vergaser-Identifikation für den Ort der Vergaserteil-Nummern

	1979	1980	1981	1982
Float level	1/8	1/8	3/16	3/16
Air valve rod	0.040	2°	1°	1°
Fast idle cam (choke rod)	17°	17°	15°	15°
Primary vacuum break ...	17059641 } 17059643 } 17059765 } 17059767 }	17080720 } 17080722 } 17080721 } 17080723 }	17081629 - 24° 17081720 } 17081721 } 17081725 } 17081726 } 17081727 }	17082482 -- 23° 17082341 } 17082342 } 17082344 } 17082345 } 17082431 } 17082433 } 17082486 } 17082487 } 17082488 } 17082489 }
Secondary vacuum break ...	All others 20° 37°	22° 35°	26° 17081629 - 34° 17081720 } 17081721 } 17081725 } 17081726 } 17081727 }	26° 17082341 } 17082342 } 17082344 } 17082345 }
Unloader	49°	41°	All others 38° 17081720 } 17081721 } 17081725 } 17081726 } 17081727 }	38° 42°

- Air valve rod = Luftventil-Stange All others 38°
- Choke coil lever = Choke-Spulen-Hebel
- Fast idle cam (choke rod) = Schnell-Leerlauf-Nocken
- Float level = Schwimmerstand
- Front vacuum break = Vordere Vakuum-Pause
- Metering rod = Meßstange
- Primary vacuum break = Primäre Vakuum-Pause
- Pump rod (inner hole) = Pumpenstange (inneres Loch)
- Secondary vacuum break = Sekundäre Vakuum-Pause
- Unloader = Entlader
- Vacuum break = Vakuum-Pause

All others = alle anderen

● Technische Daten zum Vergaser - Rochester 2SE - 1983 und 1984
 (Angaben in Inch)
 Siehe Vergaser-Identifikation für den Ort der Vergaserteil-
 Nummern

Float level	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3/16
Air valve rod	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1°
Fast idle cam (choke rod)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	15°
Primary vacuum break	...	...	...	...	...	...	...	...	...	17083410
										17083412
										17083414
										17083416
										17083411
										17083413
										17083415
										17083417
										17083419
										17083421
										17083425
										17083427
										17083423
										17083429
										17083560
										17083562
										17083565
										17083569
Secondary vacuum break	...	...	...	...	...	...	...	...	...	38°
Unloader	...	...	...	...	...	...	...	...	...	42°
1984										
Float level	...	...	...	...	...	...	...	...	...	17084348
										17084349
										17084350
										17084351
										17084352
										17084353
										17084354
										17084355
										17084410
										17084412
										17084425
										17084427
										17084560
										17084562
										17084569
										17084360
										17084362
										17084364
										17084366
										17084390
										17084391
										17084392
										17084393
Air valve rod	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1°

Air valve rod = Luftventil-Stange
 Fast idle cam (choke rod) = Schnell-Leerlauf-Nocken (Choke-Stange)
 Float level = Schwimmerstand
 Primary vacuum break = Primäre Vakuum-Pause
 Unloader = Entlader

Fast idle cam (choke rod) 17084348
 17084349
 17084350
 17084351
 17084352 } 22°
 17084353
 17084354
 17084355
 17084360
 17084362
 17084364
 17084366
 17084390 } 28°
 17084391
 17084392
 17084393
 17084410
 17084412 } 15°
 17084425
 17084427
 17084560
 17084562
 17084569

Primary vacuum break 17084348
 17084349
 17084350
 17084351
 17084352 } 30°
 17084353
 17084354
 17084355
 17084360
 17084362
 17084364
 17084366
 17084390
 17084391
 17084392
 17084393
 17084410 } 23°
 17084412
 17084425 } 26°
 17084427
 17084560 } 24°
 17084562
 17084569

Secondary vacuum break 17084348
 17084349
 17084350 } 32°
 17084351
 17084360
 17084362
 17084352
 17084353 } 35°
 17084354
 17084355
 17084364
 17084366
 17084390
 17084391 } 38°
 17084392
 17084393
 17084410
 17084412
 17084425 } 36°
 17084427
 17084560 } 34°
 17084562
 17084569

Fast idle cam (choke rod) = Schnell-Leerlauf-Nocken (Choke-Stange)
 Primary vacuum break = Primäre Vakuum-Pause
 Secondary vacuum break = Sekundäre Vakuum-Pause

Unloader	17084348	}	40°
											17084349		
											17084350		
											17084351		
											17084352		
											17084353		
											17084354		
											17084355		
											17084360		
											17084362		
											17084364	}	38°
											17084366		
											17084390		
											17084391		
											17084392		
											17084393		
											17084560		
											17084562		
											17084569		
											17084410		
											17084512	}	42°
											17084512		

Unloader = Entlader

● Technische Daten zum Vergaser - Rochester E26E - 4,1L-Motor
(Angaben in Inch)

Siehe Vergaser-Identifikation für den Ort der Vergaserteil-Nummern

1983

Float level	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	11/32
Air valve rod											1°
Fast idle cam (choke rod)											15°
Primary vacuum break	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	26°
Secondary vacuum break	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	38°
Unloader	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	42°

1984

Float level	17084356	}	9/32
											17084357		
											17084358		
											17084359		
											17084632		
											17084633		
											17084635		
											17084636		
											17084368		
											17084370		
											17084542		
											17084430	}	11/32
											17084431		
											17084434		
											17084435		
											17084534	}	5/32
											17084535		
											17084537		
											17084538		
											17084540		

Air valve rod = Luftventil-Stange
Fast idle cam (choke rod) = Schnell-Leerlauf-Nocken (Choke-Stange)

Float level = Schwimmerstand

Primary vacuum break = Primäre Vakuum-Pause

Secondary vacuum break = Sekundäre Vakuum-Pause

Unloader = Entlader

Air valve rod	1°
Fast idle cam (choke rod)	17084356
	17084357
	17084358
	17084359
	17084368
	17084370
	17084430
	17084431
	17084434
	17084435
	All others -
	28°
Primary vacuum break	17084430
	17084431
	17084434
	17084435
	All others -
	26°
Secondary vacuum break	17084356
	17084357
	17084358
	17084359
	17084368
	17084370
	17084430
	17084431
	17084434
	17084435
	All others -
	35°
Unloader	17084356
	17084357
	17084358
	17084359
	17084368
	17084370
	17084430
	17084431
	17084434
	17084435
	All others -
	45°

All others = alle anderen

- Air valve rod = Luftventil-Stange
- Fast idle cam (choke rod) = Schnell-Leerlauf-Nocken (Choke-Stange)
- Primary vacuum break = Primäre Vakuum-Pause
- Secondary vacuum break = Sekundäre Vakuum-Pause
- Unloader = Entlader

● Technische Daten zum Vergaser - Rochester M4M (1979) (Angaben in Inch)

Siehe Vergaser-Identifikation für den Ort der Vergaserteil-Nummern

17059212	7/16
17059512	13/32
17059520	3/8
17059521	
All others	15/32

All others = alle anderen

Float level = Schwimmerstand

Pump rod							
17059377	...	...	...	...	...	...	9/32 outer hole
17059527							
17059378							
17059528							
17059212	...	...	...	...	...	...	9/32 inner hole
17059213							
17059215							
17059229							
17059510							
17059512							
17059513							
17059515							
17059520							
17059521							
17059529							
All others	...	...	...	...	...	...	13/32 inner hole
Fast idle cam							
17059213	...	...	...	...	...	...	37°
17059215							
17059229							
17059513							
17059515							
17059529							
All others	...	...	...	...	...	...	46°
Front air valve rod	...	...	...	...	...	...	0.015
Rear air valve rod	...	...	...	...	...	...	0.015
Front vacuum break							
17059212	...	...	...	...	...	...	24°
17059512							
17059501	...	...	...	...	...	...	28°
17059520							
17059521							
17059509	...	...	...	...	...	...	30°
17059510							
17059586							
17059588							
All others	...	...	...	...	...	...	23°
Rear vacuum break							
17059363	...	...	...	...	...	...	26°
17059366							
17059368							
17059377							
17059378							
17059503							
17059506							
17059508							
17059527							
17059528							
All others	...	...	...	...	...	...	23°
Air valve spring							
17059212	...	...	...	...	...	...	3/4
17059512							
17059213	...	...	...	...	...	...	1.0
17059215							
17059229							
17059513							
17059515							
17059529							
All others	...	...	...	...	...	...	7/8

All others = alle anderen

Air valve spring = Luftventil-Feder

Fast idle cam (choke rod) = Schnell-Leerlauf-Nocken (Choke-Stange)

Front air valve rod = Vordere Luftventil-Stange

Front vacuum break = vordere Vakuum-Unterbrechung

inner hole = inneres Loch

outer hole = äußeres Loch

pump rod = Pumpenstange

Rear air valve rod = hintere Luftventil-Stange

Rear vacuum break = vordere Vakuum-Unterbrechung

Unloader								
17080212	...	...	...	...	...	...	...	40°
17080512	...	...	...	...	...	...	...
17080213	...	...	...	...	...	...	...
17080215	...	...	...	...	...	...	...
17080513	...	...	...	...	...	...	...
17080515	...	...	...	...	...	...	...
17080229	...	...	...	...	...	...	...
17080529	...	...	...	...	...	...	...
All others	...	...	...	...	...	...	...	42°
Air valve spring								
17080212	...	...	...	...	...	...	...	3/4
17080512	...	...	...	...	...	...	...
17080213	...	...	...	...	...	...	...	1.0
17080215	...	...	...	...	...	...	...
17080513	...	...	...	...	...	...	...
17080515	...	...	...	...	...	...	...
17080229	...	...	...	...	...	...	...
17080529	...	...	...	...	...	...	...
All others	...	...	...	...	...	...	...	7/8

All others = alle anderen

Air valve spring = Luftventil-Feder

Unloader = Entlader

● Technische Daten zum Vergaser - Rochester M4M (1981) (Angaben in Inch)

Siehe Vergaser-Identifikation für den Ort der Vergaserteil-Nummern

17080212	...	...	...	...	...	...	...	3/8
17080213	...	...	...	...	...	...	...
17080215	...	...	...	...	...	...	...
17080298	...	...	...	...	...	...	...
17080507	...	...	...	...	...	...	...
17080512	...	...	...	...	...	...	...
17080513	...	...	...	...	...	...	...
17081200	...	...	...	...	...	...	...	15/32
17081201	...	...	...	...	...	...	...
17081205	...	...	...	...	...	...	...
17081206	...	...	...	...	...	...	...
17081220	...	...	...	...	...	...	...
17081226	...	...	...	...	...	...	...
17081227	...	...	...	...	...	...	...
All others	...	...	...	...	...	...	...	13/32
Pump rod								
17081524	...	...	...	...	...	...	...	5/16 outer hole
17081526	...	...	...	...	...	...	...
All others	...	...	...	...	...	...	...	9/32 inner hole
Fast idle cam								
17080213	...	...	...	...	...	...	...	37°
17080215	...	...	...	...	...	...	...
17080298	...	...	...	...	...	...	...
17080507	...	...	...	...	...	...	...
17080513	...	...	...	...	...	...	...
All others	...	...	...	...	...	...	...	46°
Front air valve rod	...	...	...	...	...	...	...	0.025
Rear air valve rod	...	...	...	...	...	...	...	0.025

All others = alle anderen

Fast idle cam = Schnell-Leerlauf-Nocken

Float level = Schwimmerstand

Front air valve rod = Vordere Luftventil-Stange

inner hole = inneres Loch

outer hole = äußeres Loch

Pump rod = Pumpenstange

Rear air valve rod = hintere Luftventil-Stange

Rear vacuum break										
17081200	...	...	...	...	...	...	...	...	...	23°
17081201										
17081205										
17081206										
17081220										
17081226										
17081227										
17081290	...	...	...	...	...	...	...	...	...	24°
17081291										
17081292										
17081506	...	...	...	...	...	...	...	...	...	36°
17081508										
17081524										
17081526										
All others	...	...	...	...	...	...	...	...	...	30°
Front vacuum break										
17080212	...	...	...	...	...	...	...	...	...	24°
17080512										
17081200										
17081226										
17081227										
17081524	...	...	...	...	...	...	...	...	...	25°
17081526										
All others	...	...	...	...	...	...	...	...	...	23°
Air valve wind-up										
17080213	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1.0
17080215										
17080298										
17080507										
17080212	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3/4
17080512										
17080513										
All others	...	...	...	...	...	...	...	...	...	7/8
Unloader										
17080212	...	...	...	...	...	...	...	...	...	40°
17080213										
17080215										
17080298										
17080507										
17080512										
17070513										
17081506	...	...	...	...	...	...	...	...	...	36°
17081508										
17081524	...	...	...	...	...	...	...	...	...	38°
17081526										
All others	...	...	...	...	...	...	...	...	...	42°

All others = alle anderen

Air valve wind-up = Luftventil-Hochkurbelung
 Front vacuum break = vordere Vakuum-Unterbrechung
 Rear vacuum break = hintere Vakuum-Unterbrechung
 Unloader = Entlader

● Technische Daten zum Vergaser - Rochester M4M (1982) (Angaben in Inch)

Siehe Vergaser-Identifikation für den Ort der Vergaserteil-Nummern

17080212	...	...	...	...	...	...	...	...	3/8
17080213									
17080215									
17080298									
17080507									
17080512									
17080513									
17082213									
17082513									
All others	...	...	...	...	...	...	...	...	13/32
Pump rod									
17082524	...	...	...	...	...	...	...	...	5/16 outer hole
17082526	...	...	...	...	...	...	...	...	9/32 inner hole
All others	...	...	...	...	...	...	...	...
Fast idle cam									
17080213	...	...	...	...	...	...	...	...	37°
17080215									
17080298									
17080507									
17080513									
17082213									
17082513									
All others	...	...	...	...	...	...	...	...	46°
Air valve rod	...	...	...	...	...	...	...	...	0.025
Front vacuum break									
17082230	...	...	...	...	...	...	...	...	26°
17082231									
17082234									
17082235									
17082524	...	...	...	...	...	...	...	...	25°
17082526	...	...	...	...	...	...	...	...	23°
17082506	...	...	...	...	...	...	...	...
17082508									
17082513									
17080513									
17082213									
17080213									
17080215									
17080298									
17080507									
All others	...	...	...	...	...	...	...	...	24°

All others = alle anderen

Air valve rod = Luftventil-Stange
 Fast idle cam = Schnell-Leerlauf-Nocken
 Float level = Schwimmerstand
 Front vacuum break = vordere Vakuum-Unterbrechung
 inner hole = inneres Loch
 outer hole = äußeres Loch
 Pump rod = Pumpenstange

Rear vacuum break								
17082220	...	...	...	...	...	...	...	34°
17082221	...	...	...	...	...	...	...
17082222	...	...	...	...	...	...	...
17082223	...	...	...	...	...	...	...
17082224	...	...	...	...	...	...	...
17082225	...	...	...	...	...	...	...
17082226	...	...	...	...	...	...	...
17082227	...	...	...	...	...	...	...
17082290	...	...	...	...	...	...	...
17082291	...	...	...	...	...	...	...
17082292	...	...	...	...	...	...	...
17082293	...	...	...	...	...	...	...
17082230	...	...	...	...	...	...	...	36°
17082231	...	...	...	...	...	...	...
17082234	...	...	...	...	...	...	...
17082235	...	...	...	...	...	...	...
17082524	...	...	...	...	...	...	...
17082526	...	...	...	...	...	...	...
17082293	...	...	...	...	...	...	...
17082506	...	...	...	...	...	...	...
All others	...	...	...	...	...	...	...	30°
Air valve wind-up								
17080212	...	...	...	...	...	...	...	3/4
17080512	...	...	...	...	...	...	...
17080513	...	...	...	...	...	...	...
17080213	...	...	...	...	...	...	...	1.0
17080215	...	...	...	...	...	...	...
17080298	...	...	...	...	...	...	...
17080507	...	...	...	...	...	...	...
17082213	...	...	...	...	...	...	...
All others	...	...	...	...	...	...	...	7/8
Unloader								
17080212	...	...	...	...	...	...	...	40°
17080213	...	...	...	...	...	...	...
17080215	...	...	...	...	...	...	...
17080298	...	...	...	...	...	...	...
17080507	...	...	...	...	...	...	...
17080512	...	...	...	...	...	...	...
17080513	...	...	...	...	...	...	...
17082213	...	...	...	...	...	...	...
All others	...	...	...	...	...	...	...	39°

All others = alle anderen

Air valve wind-up = Luftventil-Hochkurbelung
 Rear vacuum break = hintere Vakuum-Unterbrechung
 Unloader = Entlader

● Technische Daten zum Vergaser - Rochester M4M - 1983 (Angaben in Inch)

Siehe Vergaser-Identifikation für den Ort der Vergaserteil-Nummern

5,0l-Motor

Float level	...	...	...	...	...	...	...	13/32
Pump rod	...	...	...	...	...	...	...	9/32 (inner)
Fast idle cam	...	...	...	...	...	...	...	46°
Air valve rod	...	...	...	...	...	...	...	0.025
Front vacuum break	...	...	...	...	...	...	...	-

Air valve rod = Luftventil-Stange
 Fast idle cam = Schnell-Leerlauf-Nocken
 Float level = Schwimmerstand
 Front vacuum break = vordere Vakuum-Unterbrechung
 inner = inneres
 Pump rod = Pumpenstange

Rear vacuum break	...	...	...	...	...	...	...	...	24°
Air valve wind-up (turns)	...	...	...	...	...	...	...	...	7/8
Unloader	...	...	...	...	...	...	...	...	39°

Rear vacuum break = hintere Vakuum-Unterbrechung
 Air valve wind-up (turns) = Luftventil-Hochkurbelung (Drehungen)
 Unloader = Entlader

5,7L-Motor

Float level	17080201	}	15/32
									17080205		
									17080206		
									17080290		
									17080291		
									17080292		
									17080213		
									17080298		
									17080507		
									17080513		
									17083298	}	3/8
									17083507		
									17082213	9/32	
									All others	13/32	
Pump rod	9/32 (inner)		
Fast idle cam	17080213	}	37°
									17080298		
									17080507		
									17080513		
									17082213		
									17083298		
									17083507	All others	46°
Air valve rod	0.025 in.		
Front vacuum break	23° if equipped		
Rear vacuum break	17080201	}	23°
									17080205		
									17080206	}	24°
									17083290		
									17083291		
									17083292	}	26°
									17083293		
									17080290	}	30°
									17080291		
									17080292		
									17083234		
									17083235	All others	30°
Air valve wind-up (turns)	17080213	}	1
									17080298		
									17080507		
									17080513		
									17082213		
									17083298		
									17083507	All others	7/8

All others = alle anderen

Air valve rod = Luftventil-Stange
 Air valve wind-up (turns) = Luftventil-Hochkurbelung (Drehungen)
 Fast idle cam = Schnell-Leerlauf-Nocken
 Float level = Schwimmerstand
 Front vacuum break = vordere Vakuum-Unterbrechung
 if equipped = falls damit ausgestattet
 inner = inneres
 Pump rod = Pumpenstange
 Rear vacuum break = hintere Vakuum-Unterbrechung

Unloader	17080201	}	42°
										17080205		
										17080206		
										17080290		
										17080291		
										17080292	}	39°
										17083234		
										17083236		
										17083290		
										17083291		
										17083292	}	40°
										17083293		
										All others		

All others = alle anderen

Unloader = Entlader

● **Technische Daten zum Vergaser - Rochester M4M - 1984 (Angaben in Inch)**

Siehe Vergaser-Identifikation für den Ort der Vergaserteil-Nummern

Float level	17080212	}	3/8
										17080213		
										17080298		
										17082213		
										17083298		
										17084500		
										17084501		
										17084502	}	13/32
										All others		

Pump rod	9/32 (inner)	}	37°
Fast idle cam	...	...	...	...	...	...	...	...	...	17080213
										17080298		
										17080507		
										17080513		
										17082213		
										17083298		
										17083507	}	46°
										All others		

Air valve rod	0.025 in	}	24°
Front vacuum break	...	...	...	...	...	...	...	...	...	23° if equipped
Rear vacuum break	...	...	...	...	...	...	...	...	...	17084226
										17084227		
										17084290		
										17084292		
										17080212		
										17080213		
										17080298		
										17082213		
										17083298	}	30°
										17084500		
										17084501		
										17084502	}	26°
										All others		

All others = alle anderen

- Air valve rod = Luftventil-Stange
- Fast idle cam = Schnell-Leerlauf-Nocken
- Float level = Schwimmerstand
- Front vacuum break = vordere Vakuum-Unterbrechung
- if equipped = falls damit ausgestattet
- inner = inneres
- Pump rod = Pumpenstange
- Rear vacuum break = hintere Vakuum-Unterbrechung

Air valve wind-up (turns)	17080212	}	1
	17080213		
	17080298		
	17082213		
	17083298		
	17084500		
	17084501		
	All others - 7/8		
Unloader	17080212	}	40°
	17080213		
	17080298		
	17082213		
	17083298		
	17084500		
	17084501		
	17084502		
	All others - 39°		

All others = alle anderen

Air valve wind-up (turns) = Luftventil-Hochkurbelung (Drehungen)
 Unloader = Entlader

● Technische Daten zum Vergaser - Rochester M4M - 1985 (Angaben in Inch)

Siehe Vergaser-Identifikation für den Ort der Vergaserteil-Nummern

Float level	17080212	}	3/8
	17080213		
	17080298		
	17082213		
	17084500		
	17084501		
	17084502		
	17085000		
	17085001		
	All others - 13/32		
Fast idle cam	17080213	}	37°
	17080298		
	17082213		
	17083298		
	17084500		
	17084501		
	17080212	}	46°
	17084502		
	17085000		
	17085001		
	17085003		
	17085004		
	17085206		
	17085212		
	17085213		
	17085215		
	17085228		
	17085229		
	17085235		
	17085290		
	17085291		
	17085292		
	17085293		
	17085294		
	17085298		
	All others - 20°		

All others = alle anderen

Float level = Schwimmerstand
 Fast idle cam = Schnell-Leerlauf-Nocken

Front vacuum break (if equipped)	17080212	}	24°
	17084502		
	17085000	}	23°
	17080213		
	17080298		
	17082213		
	17083298		
	17084500		
	17084501		
	17085001	}	26°
	17085003		
	17085004		
	17085212		
	17085213		
	All others—		

Rear vacuum break	17080212	}	30°
	17080213		
	17080298		
	17082213		
	17083298		
	17084500		
	17084501		
	17084502		
	17085000		
	17085001		
	17085205		
	17085208	}	38°
	17085210		
	17085216		
	17085209	}	36°
	17085211		
	17085217		
	17085219		
	17085222		
	17085223		
	17085224	}	24°
	17085225		
	17085226		
	17085227		
	17085228		
	17085229	}	26°
	17085290		
	17085292		
	All others—		

Air valve wind-up (turns)... ..	17080213	}	1
	17080298		
	17082213		
	17083298		
	17084500		
	17084501	}	3/4
	17085001—		
	17080212—		
	17085217	}	1/2
	17085219		
	17085222		
	17085223		
	17085224		
	17085225		
	All others—		7/8

All others = alle anderen

Air valve wind-up (turns) = Luftventil-Hochkurbelung (Drehungen)
 Front vacuum break (if equipped) = vordere Vakuum-Unterbrechung
 (falls damit ausgestattet)
 Rear vacuum break = hintere Vakuum-Unterbrechung

● Technische Daten zum Vergaser - Rochester E4M - 1984 (Angaben in Inch)

Siehe Vergaser-Identifikation für den Ort der Vergaserteil-Nummern

Float level	...	...	...	...	...	...	...	...	...	17084507	} 14/32
										17084509	
										17084525	
										17084527	
										All others -	11/32
Fast idle cam	...	...	...	...	...	...	...	...	...	17084205	} 38°
										17084209	
										All others -	20°
Front vacuum break	...	...	...	...	...	...	...	...	...	17084525	} 25°
										17084527	
										All others -	27°
Rear vacuum break	...	...	...	...	...	...	...	...	...	36° if equipped	
Air valve wind-up(turns)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	17084507	} 1
										17084509	
										17084525	
										17084527	
										All others -	7/8
Unloader	...	...	...	...	...	...	...	...	...	17084507	} 36°
										17084509	
										17084525	
										17084527	
										All others -	38°

All others = alle anderen

Air valve wind-up (turns) = Luftventil-Hochkurbelung (Drehungen)

Fast idle cam = Schnell-Leerlauf-Nocken

Float level = Schwimmerstand

Front vacuum break = vordere Vakuum-Unterbrechung

if equipped = falls damit ausgestattet

Rear vacuum break = hintere Vakuum-Unterbrechung

Unloader = Entlader

● Vergaser-Einstellungs-Daten (ab 1986)

Technische Daten zum Vergaser - Rochester 1ME/1MF - (Angaben in Inch)

1986	Schwimmerstand	Meßstange	Chokestange	Vakuum-Unterbrechung	Entlader
Vergaser-Nr.:					
17081009	11/32	0.090	0.275	0.400	0.520
17084329					
17085009					
17085036					
17085044					
1987					
Vergaser-Nr.:					
17086101	11/32	0.090	0.120	0.275	0.520
17086102					

Technische Daten zum Vergaser - Rochester M4MC/M4ME - (Angaben in Inch)

<i>Float-Level</i>	17085000	3/8
	17085001	
	17085003	13/32
	17085004	
	17085206	
	17085207	
	17085208	
	17085209	
	17085210	
	17085211	
	17085212	
	17085213	
	17085215	
	17085216	
	17085217	
	17085219	
	17085220	
	17085221	
	17085222	
	17085223	
	17085224	
	17085225	
	17085226	
	17085227	
	17085228	
	17085229	
	17085230	
	17085231	
	17085235	
	17085238	
	17085239	
	17085283	
	17085284	
	17085285	
	17085290	
	17085291	
	17085293	
	17085294	
	17085298	
	<i>Pump rod</i>	
	17085000	9/32
	17085001	
	17085003	
	17085004	
	17085206	
	17085208	
	17085209	3/8
	17085210	9/32
	17085211	3/8
	17085212	9/32
	17085213	
	17085215	
	17085216	
	17085217	
	17085219	
	17085220	3/8
	17085221	
	17085222	9/32
	17085223	3/8
	17085224	9/32
	17085225	3/8
	17085226	9/32
	17085227	
	17085228	
	17085229	
	17085230	
	17085231	
	17085235	

Float level = Schwimmerstand
 Pump rod = Pumpenstange

17085238	3/8
17085239	
17085283	9/32
17085284	
17085285	
17085290	
17085291	3/8
17085292	9/32
17085293	3/8
17085294	9/32
17085298	
Fast idle cam	
17085000	46°
17085001	
17085003	
17085004	
17085206	
17085208	20°
17085209	
17085210	
17085211	
17085212	46°
17085213	
17085215	
17085216	20°
17085217	
17085219	
17085220	
17085221	
17085222	
17085223	
17085224	
17085225	
17085226	
17085227	
17085228	46°
17085229	
17085230	20°
17085231	
17085235	46°
17085238	20°
17085239	
17085283	
17085284	
17085285	
17085290	46°
17085291	
17085292	
17085293	
17085294	
17085298	
Air valve rod (all)	0.025
Front vacuum break	
17085000	24°
17085001	23°
17085003	
17085004	
17085208	26°
17085209	
17085210	
17085211	
17085212	23°
17085213	
17085216	26°
17085217	
17085219	
17085222	
17085223	
17085224	
17085225	

Air valve rod (all) = Luftventil-Stange (alle)
Fast idle cam = Schnell-Leerlauf-Nocken
Front vacuum break = vordere Vakuum-Unterbrechung

Rear vacuum break	
17085000	30°
17085001	
17085206	28°
17085208	38°
17085209	38°
17085210	38°
17085211	38°
17085215	28°
17085216	38°
17085217	36°
17085219	
17085220	28°
17085221	
17085222	36°
17085223	
17085224	
17085225	
17085226	24°
17085227	
17085228	
17085229	
17085230	28°
17085231	
17085235	
17085238	
17085239	
17085283	24°
17085284	28°
17085285	24°
17085290	
17085291	28°
17085292	24°
17085293	28°
17085294	
17085298	

Air valve windup (number of turns)	
17085000	7/8
17085001	1
17085003	7/8
17085004	
17085206	
17085208	
17085209	
17085210	
17085211	

Air valve windup (number of turns) (continued)	
17085212	
17085213	
17085215	
17085216	
17085217	1/2
17085219	
17085220	7/8
17085221	
17085222	
17085223	1/2
17085224	
17085225	
17085226	7/8
17085227	
17085228	
17085229	
17085230	
17085231	
17085235	
17085238	
17085239	
17085283	
17085284	
17085285	
17085290	
17085291	
17085293	
17085294	
17085298	

Air valve wind-up (number of turns) = Luftventil-Hochkurbelung
 (Zahl der Drehungen)
 Rear vacuum break = hintere Vakuum-Unterbrechung

17085000	40°
17085001	
17085003	35°
17085004	
17085206	39°
17085208	
17085209	
17085210	
17085211	
17085212	35°
17085213	
17085215	32°
17085216	39°
17085217	
17085219	
17085220	32°
17085221	
17085222	39°
17085223	
17085224	
17085225	
17085226	32°
17085227	
17085228	39°
17085229	
17085230	32°
17085231	
17085235	39°
17085238	32°
17085239	
17085283	
17085284	
17085285	
17085290	39°
17085291	
17085292	
17085293	
17085294	
17085298	

Unloader = Entlader

Technische Daten zum Vergaser - Rochester E4ME - (Angaben in Inch)

Float level	7/16
Lean mixture screw	1.304
Idle mixture needle (number of turns)	3 (final adjustment on vehicle)
Idle air bleed valve	1.756
Choke stat lever	0.120
Choke link cam	20°
Air valve rod	0.025
Front vacuum break	
17085502	26°
17085503	
17085506	27°
17085508	
17085524	25°
17085526	
Rear vacuum break	36°
Air valve windup (number of turns)	
17085502	7/8
17085503	
17085506	1
17085508	
17085524	
17085526	
Unloader	
17085502	39°
17085503	
17085506	36°
17085508	
17085524	
17085526	

Air valve rod = Luftventil-Stange
 Air valve windup (number of turns) = Luftventil-Hochkurbelung
 (Zahl der Drehungen)
 Choke link cam = Choke-Verbindungs-Nocken
 Choke stat lever = Choke-Stat-Hebel
 final adjustment on vehicle = letzliche Einstellung am Fahrzeug
 Float level = Schwimmerstand
 Front vacuum break = vordere Vakuum-Unterbrechung
 Idle air bleed valve = Leerlauf-Entlüftungs-Ventil
 Idle mixture needle (number of turns) = Leerlauf-Mischungs-Nadel
 (Zahl der Drehungen)
 Lean mixture screw = Mager-Mischungs-Schraube
 Rear vacuum break = hintere Vakuum-Unterbrechung
 Unloader = Entlader

① 1 Allgemeine Informationen

} **Warnung:** *Benzin ist extrem leicht entzündlich, deswegen müssen besondere Vorsichtsmaßnahmen durchgeführt werden, wenn man an einem Teil des Kraftstoffsystems arbeitet. Rauchen Sie nicht und lassen Sie nicht offenen Flammen oder nackte Glühbirnen in die Nähe des Arbeitsbereichs kommen. Arbeiten Sie auch nicht in einer Garage, falls eine Gasvorrichtung mit einer Zündflamme vorhanden ist.*

Kraftstoffsystem

Das Kraftstoffsystem besteht aus einem hinteren montierten Kraftstofftank, einer Kraftstoffpumpe, einem Vergaser oder einer Einspritzanlage und den Kraftstoff-Zufuhr- und Rückfuhr-Leitungen zwischen dem Motor und dem Tank (siehe Illustrationen).

Bei Modellen mit Vergaser ist die Kraftstoffpumpe auf den Motor montiert; bei Modellen mit Einspritzung ist sie in den Benzintank montiert.

Über die lange Produktionszeit dieser Modelle hinweg wurden mehrere Arten von Vergasern verwendet. Einige spätere Modelle (1987 und neuere Modelle, die mit einem V6- oder V8-Motor ausgestattet sind) waren mit Drossel-Körper-Einspritzung ausgestattet (TBI), einer Art von Einspritzung.

Auspuffsystem

Das Auspuffsystem besteht aus Krümmern, Rohren, Auspufftöpfen und, bei einigen Modellen, Nebenschalldämpfern, die die Abgase zur Hinterseite des Fahrzeugs leiten. Spätere Modelle sind mit einem Katalysator ausgestattet, der Teil des Emissionssystems ist (Kapitel 6).

② 2 Kraftstoffpumpe - Überprüfung

} **Warnung:** *Benzin ist extrem leicht entzündlich, deswegen müssen besondere Vorsichtsmaßnahmen durchgeführt werden, wenn man an einem Teil des Kraftstoffsystems arbeitet. Rauchen Sie nicht und lassen Sie nicht offenen Flammen oder nackte Glühbirnen in die Nähe des Arbeitsbereichs kommen. Arbeiten Sie auch nicht in einer Garage, falls eine Gasvorrichtung mit einer Zündflamme vorhanden ist.*

Modelle mit Einspritzung

1 Die Kraftstoffpumpe kann bei Modellen mit Einspritzung nur mit speziellen Werkzeugen und spezieller Ausrüstung überprüft werden - dies sollte der Wartungsabteilung eines Händlers oder einer Reparaturwerkstatt überlassen werden.

Modelle mit Vergaser

2 Die Kraftstoffpumpe ist an die Vorderseite des Motors montiert. Sie ist permanent versiegelt und kann nicht gewartet oder wiederaufgebaut werden.

● Vorbereitende Überprüfung

3 Überprüfen Sie, bevor Sie die Kraftstoffpumpe testen, alle Kraftstoff-Schläuche und -Leitungen sowie den Kraftstofffilter (Kapitel 1).

4 Entfernen Sie die Luftfilterbaugruppe und trennen Sie die Kraftstoff-Leitung am Vergaser-Einlaß. Entfernen Sie das Spulen-Hochdruck-Kabel vom Verteiler. Befestigen Sie ein Starthilfekabel zwischen das getrennte Spulenkabel und eine gute Motorerdung (um zu verhindern, daß der Motor wirklich angeht).

> Anmerkung: Entstöpseln Sie bei Modellen mit einer Zündspule, die in die Verteilerkappe eingebaut ist, das BAT-Kabel von der Verteilerkappe, um das Zündsystem außer Betrieb zu setzen.

5 Halten Sie einen Plastik- oder Metall-Behälter über das Ende der getrennten Leitung und lassen Sie einen Helfer den Motor kurbeln. Bei jeder zweiten Umdrehung sollte ein starker Strahl Benzin aus dem Ende der Leitung schießen.

● Überprüfung des Drucks

6 Versichern Sie sich, daß der Motor laufen gelassen und zur normalen Betriebstemperatur gebracht wurde und daß die Leerlauf-Drehzahl wie auf dem Fahrzeug-Emissions-Kontroll-Informationen-Schild ist.

7 Trennen Sie die Kraftstoff-Leitung am Vergaser (falls Sie dies nicht schon getan haben).

8 Verbinden Sie ein Kraftstoff-Druck-Meßgerät mit einem flexiblen Schlauch zum Ende der Leitung (das Meßgerät muß ungefähr 16 Inch über der Kraftstoffpumpe gehalten werden, versichern Sie sich also, daß der Schlauch lang genug ist). Versichern Sie sich, daß der Innendurchmesser des Schlauchs nicht kleiner als der Durchmesser der Kraftstoffleitung ist.

9 Lassen Sie den Motor an und lassen Sie ihn laufen. Beachten Sie den Kraftstoffdruck auf dem Meßgerät. Er sollte innerhalb der technischen Daten zu Beginn dieses Kapitels sein.

● Überprüfung des Volumens

10 Schließen Sie, um das Kraftstoffpumpen-Volumen zu überprüfen, einen Schlauch an das Ende der Kraftstoffleitung an und plazieren Sie das offene Ende des Schlauches in einen Plastikbehälter mit Einteilung. Die Volumen-Markierungen sollten auf dem Behälter klar ersichtlich sein.

11 Lassen Sie den Motor an - er läuft, bis der Kraftstoff im Vergaser aufgebraucht ist - und lassen Sie den Kraftstoff in den Behälter laufen. Beachten Sie nach 15 Sekunden das Volumen des Kraftstoffs im Behälter. Vergleichen Sie das Volumen mit den technischen Daten zu Beginn dieses Kapitels.

12 Befestigen Sie, falls das Volumen unter der angegebenen Menge liegt, einen zusätzlichen Kraftstoff-Vorrat an die Einlaß-Seite der Kraftstoffpumpe. Eine kleine Benzinkanne mit einem Schlauch, der fest in die Kappe gedrückt ist, kann als zusätzlicher Kraftstoff-Vorrat verwendet werden. Dies schaltet die Möglichkeit eines verstopften Tanks und/oder einer verstopften Lieferungs-Leitung aus. Wiederholen Sie den Test und überprüfen Sie das Volumen. Falls das Volumen sich geändert hat oder jetzt normal ist, sind die Kraftstoff-Leitungen und/oder der Tank verstopft. Falls das Volumen immer noch niedrig ist, muß die Kraftstoffpumpe durch eine neue ersetzt werden.

③ 3 Kraftstoffpumpe - Entfernung und Installation

Siehe Illustrationen 3.4a, 3.4b, 3.5 und 3.11

> **Warnung:** Benzin ist extrem leicht entzündlich, deswegen müssen besondere Vorsichtsmaßnahmen durchgeführt werden, wenn man an einem Teil des Kraftstoffsystems arbeitet. Rauchen Sie nicht und lassen Sie nicht offenen Flammen oder nackte Glühbirnen in die Nähe des Arbeitsbereichs kommen. Arbeiten Sie auch nicht in einer Garage, falls eine Gasvorrichtung mit einer Zündflamme vorhanden ist.

● Modelle mit Vergaser

Entfernung

1 Die Kraftstoffpumpe ist eine versiegelte Einheit und kann nicht gewartet oder wiederaufgebaut werden.

2 Trennen Sie das negative Kabel an der Batterie.

> **Warnung:** Plazieren Sie das Kabel aus dem Weg, so daß es nicht versehentlich in Kontakt mit dem negativen Pol der Batterie kommen kann - falls es dies tut, könnten daraus Funken resultieren und Benzindämpfe könnten gezündet werden!

3 Trennen Sie die Kraftstoffpumpen-Schläuche von den Anschlußstücken.

4 Entfernen Sie die zwei Bolzen, die die Pumpe an den Block halten, und entfernen Sie die Pumpe und die Dichtung (siehe Illustrationen). Nachdem Sie sich gemerkt haben, wie sie installiert ist, können die zwei kleinen unteren Bolzen, die die Platte an VB-Motorblocks halten, zum Zugang zu der Kraftstoffpumpen-Stößelstange entfernt werden

Installation

5 Die Installation ist die Umkehrung der Entfernung. Achten Sie, falls die Kraftstoffpumpen-Pleuelstange entfernt wurde und die ursprüngliche Pleuelstange wiederinstalliert wird, darauf, daß sie mit dem richtigen Ende nach außen positioniert wird. Schweres Fett kann benutzt werden, um die Stößelstange an ihrem Ort zu halten, während die Kraftstoffpumpe installiert wird (siehe Illustration).

6 Benutzen Sie eine neue Dichtung, wenn Sie die Pumpe installieren.

7 Verbinden Sie die Schläuche (jetzt wäre eine geeignete Zeit, um neue zu installieren).

8 Schließen Sie die Batterie an, lassen Sie den Motor an und überprüfen Sie auf Kraftstofflecks.

● Modelle mit Einspritzung

Entfernung

9 Trennen Sie das Kabel vom negativen Batteriepol.

10 Entfernen Sie den Kraftstofftank (Unterkapitel 21).

11 Die Kraftstoffpumpen-/Sendeeinheits-Baugruppe befindet sich im Kraftstofftank. Sie wird durch einen Nocken-Schließring-Mechanismus an ihrem Ort gehalten (siehe Illustration).

12 Drehen Sie, um die Kraftstoffpumpen-/Sendeeinheits-Baugruppe zu lösen, den Schließring gegen den Uhrzeigersinn.

● **Anmerkung:** Klopfen Sie den Schließring, falls er zu fest sitzt, um ihn von Hand zu lösen, vorsichtig mit einem Messing- oder Gummi-Hammer.

> **Warnung:** Benutzen Sie KEINEN Stahl-Hammer, um den Schließring anzuklopfen. Ein Funke könnte eine Explosion verursachen.

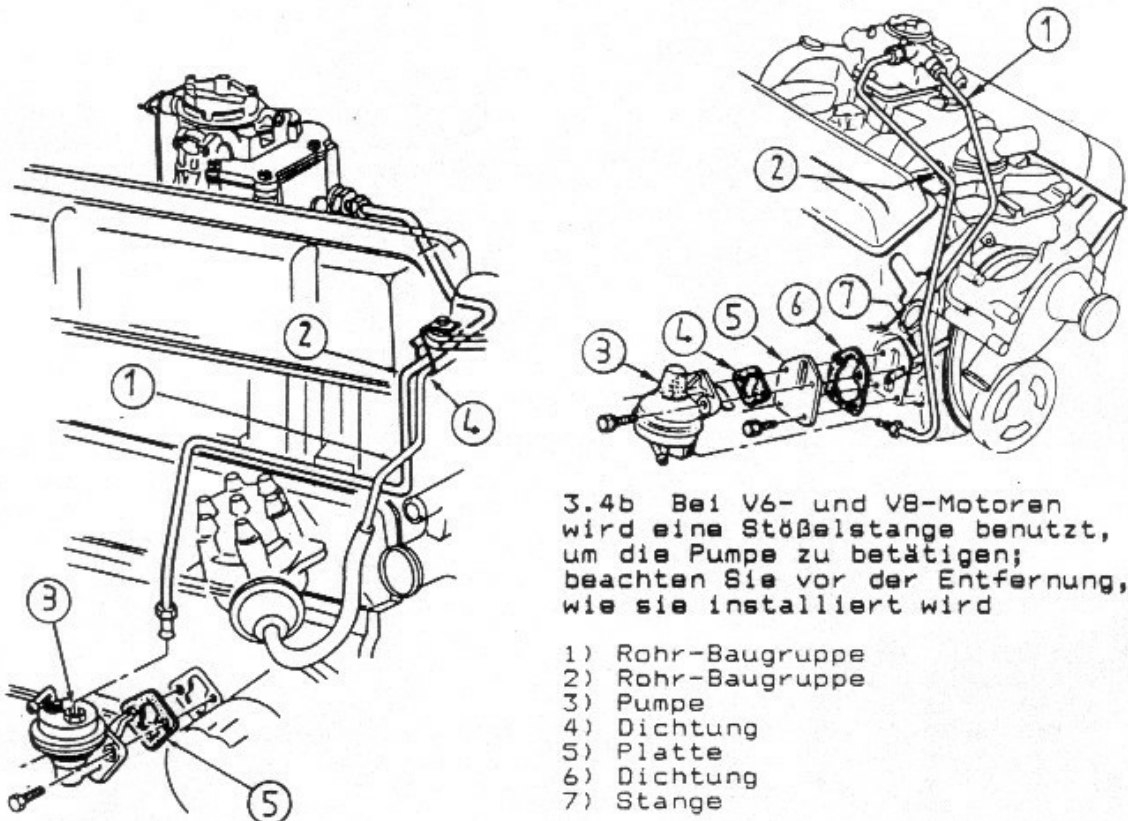
13 Ziehen Sie vorsichtig die Kraftstoffpumpen-/Sendeeinheits-Baugruppe aus dem Tank.

> **Warnung:** Der Kraftstoffstand-Schwimmer und die Sendeeinheit sind empfindlich. Stoßen Sie sie während oder Entfernung nicht in den Schließring, sonst kann die Genauigkeit der Sendeeinheit davon beeinträchtigt werden.

- 14 Überprüfen Sie den Zustand der Gummidichtung um den Mund des Schließring-Mechanismus herum. Falls sie ausgetrocknet, gerissen oder verfallen ist, ersetzen Sie sie.
- 15 Kontrollieren Sie das Sieb am unteren Ende der Kraftstoffpumpe. Falls es schmutzig ist, entfernen Sie es, reinigen Sie es mit Lösungsmittel und blasen Sie es mit Druckluft aus. Ersetzen Sie es, falls es zu schmutzig ist, um gereinigt zu werden.
- 16 Ziehen Sie, falls es nötig ist, die Kraftstoffpumpe und die Sendeeinheit zu trennen, die Kraftstoffpumpe in den Gummiverbinder und schieben Sie die Pumpe weg von der Bodenstütze weg. Achten Sie darauf, Schaden am Gummiisolator und dem Kraftstoffsieb während der Entfernung zu verhindern. Ziehen Sie die Bodenstütze, nachdem die Pumpe sie freigibt, zur Entfernung aus dem Gummiverbinder.

Installation

- 17 Setzen Sie die Kraftstoffpumpen-/Sendeeinheits-Baugruppe in den Kraftstofftank ein.
- 18 Drehen Sie den inneren Schließring im Uhrzeigersinn, bis der Schließnocken ganz durch die Haltezangen eingerastet ist.
- 19 Installieren Sie den Kraftstofftank (Unterkapitel 21).

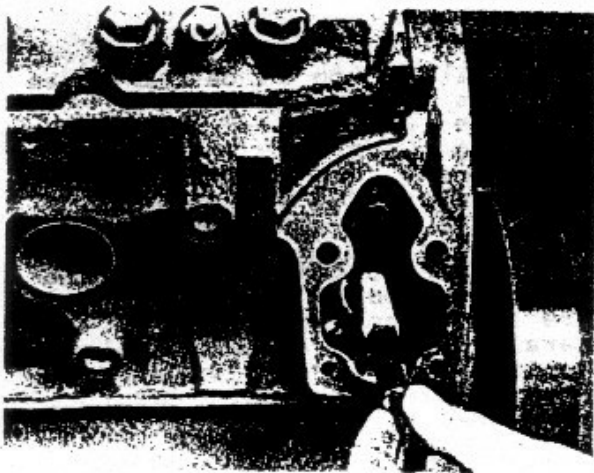


3.4b Bei V6- und V8-Motoren wird eine Stößelstange benutzt, um die Pumpe zu betätigen; beachten Sie vor der Entfernung, wie sie installiert wird

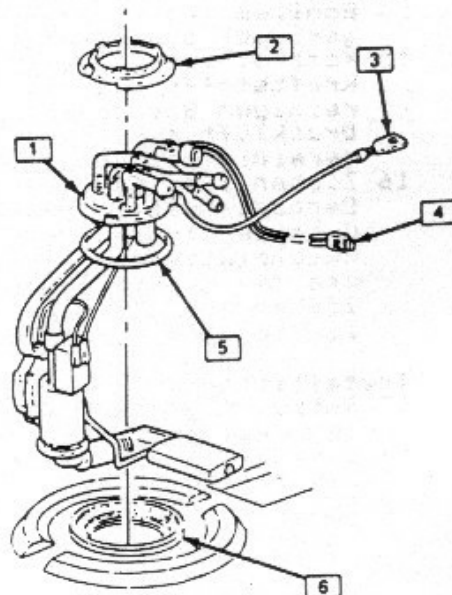
- 1) Rohr-Baugruppe
- 2) Rohr-Baugruppe
- 3) Pumpe
- 4) Dichtung
- 5) Platte
- 6) Dichtung
- 7) Stange

3.4a Installationsdetails einer typischen 6-Zylinder-Reihen-Motor-Kraftstoffpumpe

- | | |
|-------------------------------|-------------|
| 1) Funken-Kontroll-Rohr | 4) Klemme |
| 2) Kraftstoff-Rohr-Baugruppe | 5) Dichtung |
| 3) Kraftstoffpumpen-Baugruppe | |



3.5 Benutzen Sie, wenn Sie die Kraftstoffpumpen-Stößelstange installieren, schweres Fett, um sie an ihrem Platz zu halten



3.11 Typische Kraftstoff-Einspritzsystem-Kraftstoffpumpe und zugehörige Komponenten

- 1 Kraftstoffpumpe und Sendeeinheit
- 2 Nocken
- 3 Erdungskabel
- 4 Kabelsatz-Verbinder
- 5 Dichtung
- 6 Kraftstofftank

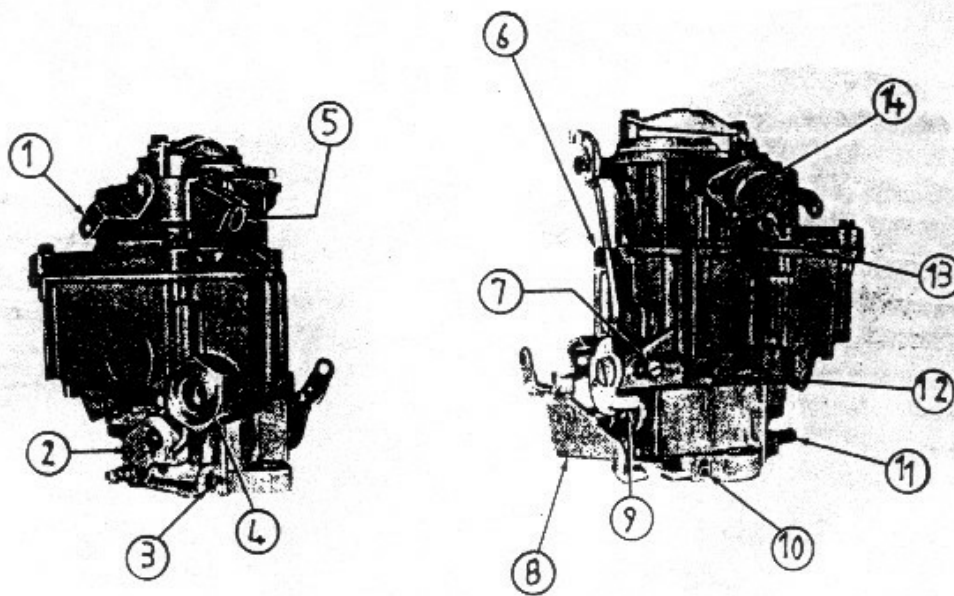
④ 4 Vergaser - allgemeine Informationen

Siehe Illustrationen 4.2, 4.3, 4.6 und 4.7

Je nach Modell, Jahr und Motorgröße wurden verschiedenen Arten von Vergasern bei diesen Fahrzeugen verwendet. Bei frühen Modellen (1967 bis 1970) haben einige Vergaser von Hand bediente Chokes, während spätere Modelle automatische Chokes haben.

● Rochester MV-Serie

Vergaser in dieser Serie haben einen einzelnen Zerstäuber mit einem dreifachen Venturirohr und einer schlichten Rohr-Spritzdüse (siehe Illustration). Die Kraftstoffzumessung wird durch eine Hauptquellen-Entlüftung und eine feste Mündungsdüse kontrolliert. Während Beschleunigung und hohen Motor-Drehzahlen sichert ein Leistungs-Anreicherungssystem Topleistung. Bei späteren Modellen ist ein automatisches Chokesystem eingebaut. Es wird von einer Abgas-beheizten Spule betrieben. Ein die Drosselklappe schließender Solenoid (der durch den Zündschalter kontrolliert wird) wird verwendet, um sicherzustellen, daß das Drosselventil sich ganz schließt, wenn die Zündung ganz abgestellt ist, um dieseln zu verhindern.



4.2 Vergaser der Rochester M- und MV-Serie

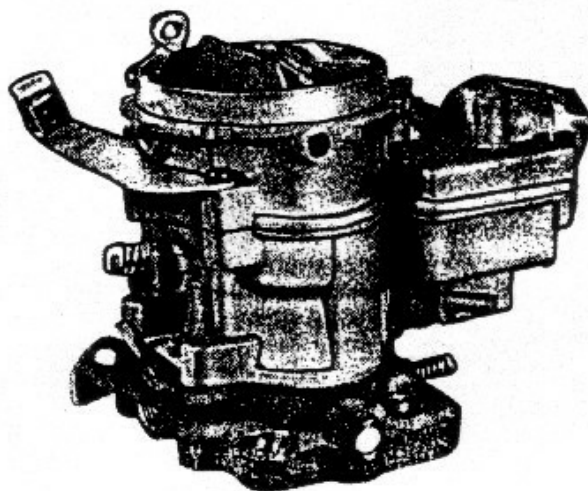
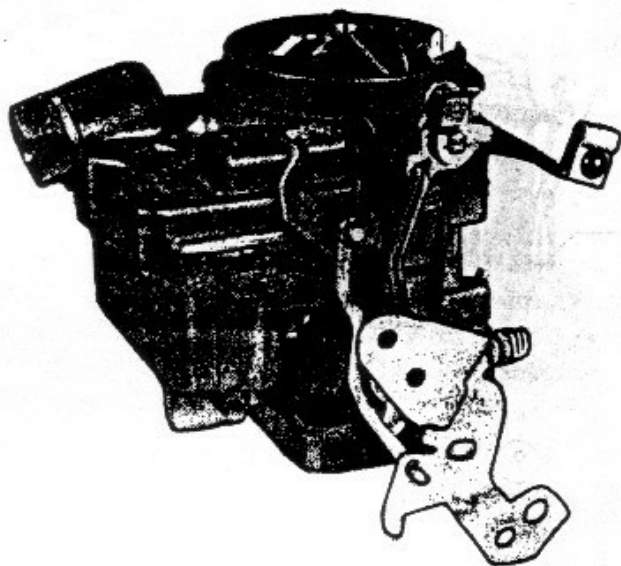
- | | |
|--|---------------------------------|
| 1) Choke-Hebel | 7) Leerlauf-Drehzahl-Schraube |
| 2) Pumpen-Hebel | 8) Drosselklappen-Hebel |
| 3) Therman-Rohr | 9) Schnell-Leerlauf-Nocken |
| 4) Kraftstoff-Einlaß und
-Filter | 10) Vakuum-Modulator-Rohr |
| 5) Druck-Herabsetzungs-
Ventil | 11) Leerlauf-Mischungs-Schraube |
| 6) Heiß-Leerlauf-Kompensator-
Gehäuse | 12) Verteiler-Vakuum-Rohr |
| | 13) TCS-Frischluf-Rohr |
| | 14) Choke-Vakuum-Unterbrechung |

● Rochester 2G-Serie

Dieser Rochester-Vergaser hat ein 2-Zerstäuber-Seitenschalen-Design (siehe Illustration). Die Einheiten, die bei Fahrzeugen mit Schalt- und Automatikgetriebe installiert sind, sind ähnlich, aber in der Einmessung unterschiedlich.

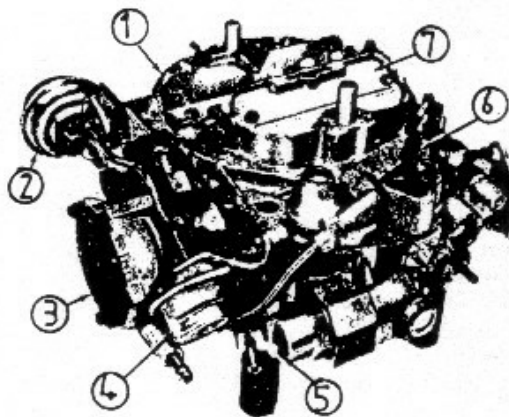
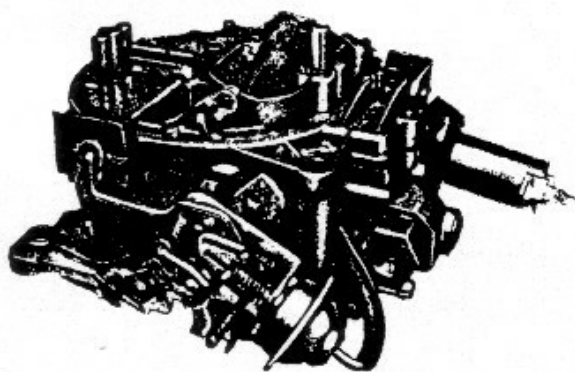
Die Haupt-Meßdüsen sind fest - die Einmessung wird von einem System von Entlüftern vorgenommen. Ein Leistungs-Anreicherungs-Ventil ist eingebaut (Leistungs-Mischungen werden je nach Motorbedarf durch Luftgeschwindigkeit am Verstärkungs-Venturi vorbei kontrolliert).

Bei späteren Modellen wird ein elektrisch betriebener Drosselklappen-Schließ-Solenoid verwendet (kontrolliert durch den Zündschalter), um sicherzustellen, daß das Drosselventil sich, nachdem die Zündung abgeschaltet wurde, ganz schließt, um dieseln zu verhindern. Der Choke ist automatisch und wird durch eine Abgaskrümm-beheizte Spule betrieben.



4.3 Vergaser der Rochester-2G-Serie

- **Rochester 4MV-(Quadrajet-)Reihe**
Dies ist eine 4-Zerstäuber-Zwei-Stufen-Einheit. Die primäre Seite verwendet ein Dreifach-Venturirohr-System (siehe Illustration). Die sekundäre Seite hat zwei große Bohrungen und ein Meßsystem, das das primäre Hauptmeßsystem unterstützt, und erhält Kraftstoff von einem normalen Schwimmergehäuse.
- **Rochester M4MC-(Quadrajet-)Vergaser**
Dies ist ebenfalls eine 4-Zerstäuber-Zwei-Stufen-Einheit und ist dem 4MV-Vergaser sehr ähnlich (siehe Illustration).



4.6 Vergaser der Rochester-4MV-Serie

4.7 Vergaser der Rochester-M4MC-Serie

- 1) Lufthorn-Baugruppe
- 2) Hintere Vakuum-Unterbrechung
- 3) Choke-Abdeckung
- 4) Vordere Vakuum-Unterbrechung
- 5) Kraftstoff-Einlaß
- 6) Beschleunigungs-Pumpe
- 7) Choke-Ventil

● Rochester-1ME-Serie

Der Rochester-1ME-Vergaser ist ein Einzel-Zerstäuber-Vergaser, der ein Dreifach-Venturirohr mit einfacher Rohr-Spritzdüse verwendet. Die Kraftstoffzumessung wird durch einen Hauptquellen-Entlüfter in einer variablen Öffnungsdüse kontrolliert.

Während der Beschleunigung und bei hohen Motordrehzahlen erhält ein Leistungs-Anreicherungssystem die Topleistung. Ein Automatik-Chokesystem ist eingebaut, welches via einer elektrisch beheizten Chokespule arbeitet. Das Leerlauf-System beinhaltet einen Heiß-Leerlauf-Kompensator, um sanften Motor-Leerlauf während extrem heißem Motorbetrieb erhält.

Ein die Drosselklappe schließender Solenoid, der durch den Zündschalter kontrolliert wird, wird verwendet, um sicherzustellen, daß das Drosselventil sich vollkommen schließt, nachdem die Zündung abgestellt wurde, um dieseln zu verhindern.

● Rochester 2SE-/E2SE-Serie

Dieser Vergaser hat ein 2-Zerstäuber-Zwei-Stufen-Design. Die primäre Seite verwendet ein Dreifach-Venturirohr-System. Die sekundäre Stufe hat eine einzelne große Bohrung mit einer einzelnen kegelförmigen Meßstange. Ein Automatik-Choke-System ist enthalten und verwendet eine elektrisch beheizte thermostatische Choke-Spule, die an die sekundäre Seite des Vergasers montiert ist.

Ein Überprüfungsventil ist in die Kraftstoff-Einlaß-Leitung montiert und wird verwendet, um den Kraftstoff-Fluß zum Vergaser abzuschalten und Kraftstofflecks im Fall eines Überschlags des Fahrzeugs zu verhindern.

Spätere Modelle verwenden den Rochester-E2SE-Varajet-Vergaser, der dem früheren 2SE-Modell sehr ähnlich ist bis auf die Änderungen wegen der zunehmenden Emissions-Restriktionen. Diese Vergaser arbeiten mit den Emissions-Systemen zusammen durch die Benutzung eines Mischungs-Kontroll-Solenoids, der in die Schwimmerschüssel montiert ist.

● Rochester-M2M-Serie

Dies ist eine 2-Zerstäuber-Einheit mit einem Dreifach-Venturirohr-System. Sie ist der primären Seite des M4M-Vergasers sehr ähnlich.

Die M2ME-Vergaser, die bei Fahrzeugen mit Klimaanlage verwendet werden, haben ein elektrisch betriebenes Klimaanlage-Leerlauf-Drehzahl-Solenoid, das die richtige Leerlauf-Drehzahl aufrechterhält, wenn die Klimaanlage benutzt wird. Die M2M-Vergaser haben eine vertikal auf die linke hintere Ecke der Schwimmerschüssel gestempelte Identifikationsnummer.

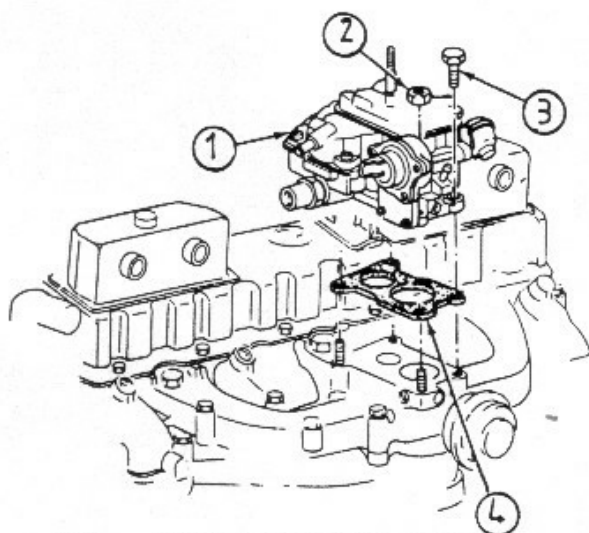
Spätere Modelle verwenden den Rochester-E2M-Varajet-Vergaser, der dem früheren M2M-Modell sehr ähnlich ist bis auf die Änderungen wegen der zunehmenden Emissions-Restriktionen. Diese Vergaser arbeiten mit den Emissions-Systemen zusammen durch die Benutzung eines Mischungs-Kontroll-Solenoids, der in die Schwimmerschüssel montiert ist.

⑤ 5 Vergaser - Entfernung und Installation

Siehe Illustrationen 5.8a und 5.8b

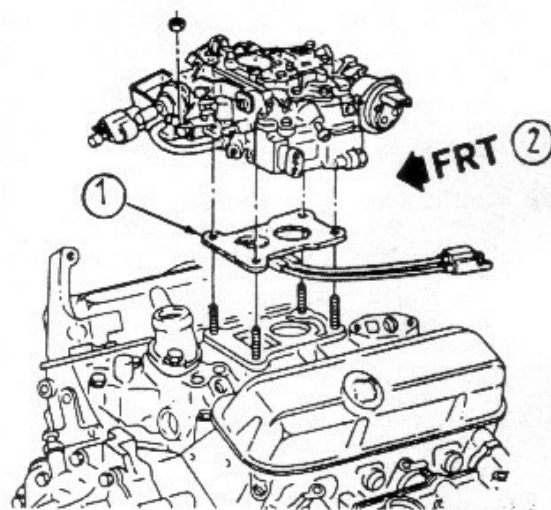
- > **Warnung:** Benzin ist extrem leicht entzündlich, deswegen müssen besondere Vorsichtsmaßnahmen durchgeführt werden, wenn man an einem Teil des Kraftstoffsystems arbeitet. Rauchen Sie nicht und lassen Sie nicht offenen Flammen oder nackte Glühbirnen in die Nähe des Arbeitsbereichs kommen. Arbeiten Sie auch nicht in einer Garage, falls eine Gasvorrichtung mit einer Zündflamme vorhanden ist.

- 1 Entfernen Sie den Luftfilter (siehe Kapitel 1).
- 2 Trennen Sie die Kraftstoff- und Vakuum-Leitungen vom Vergaser. Markieren Sie die Schläuche und Anschlußstücke mit Stücken nummerierten Klebebands, um die korrekte Installation sicherzustellen.
- 3 Markieren und trennen Sie die Kabelsatz-Verbinder von Choke und Vergaser (falls damit ausgestattet).
- 4 Trennen Sie bei Modellen, die mit einem Abgaswärme-kontrollierten Choke ausgestattet sind, den Choke-Bedienungs-Hebel.
- 5 Trennen Sie bei Modellen, die mit einem von Hand bedienten Choke ausgestattet sind, das Choke-Kabel.
- 6 Trennen Sie das Drosselgestänge und die Drossel-Rückholfedern.
- 7 Trennen Sie das Drosselventil oder das Arretierungs-Gestänge (Modelle mit Automatikgetriebe).
- 8 Entfernen Sie die Vergaser-Montage-Muttern und -Bolzen und entfernen Sie den Vergaser vom Einlaßkrümmer (siehe Illustrationen).
- 9 Entfernen Sie den Isolator und die Dichtungen. Heben Sie bei späteren Modellen auch die EFE-Heizung hoch.
- 10 Die Installation ist die Umkehrung der Entfernung, aber die folgenden Punkte sollten beachtet werden:
 - a) Indem man die Schwimmerschüssel mit Kraftstoff füllt, wird das anfängliche Starten leichter und es wird weniger Belastung auf die Batterie ausgeübt.
 - b) Es müssen neue Dichtungen benutzt werden.
 - c) Leerlauf-Drehzahl und -Mischung sollten überprüft und, falls notwendig, eingestellt werden.



5.8a Frühe Modelle haben einen Isolator zwischen Vergaser und Einlaßkrümmer...

- 1) Vergaser
- 2) Mutter
- 3) Bolzen
- 4) Isolator



5.8b ...während spätere Modelle mit einer EFE-Heizung ausgestattet sind, die ausgestöpselt werden muß

- 1) Isolator und EFE-Heizung
- 2) vorne

⑥ 6 Vergaser - Wartung

Siehe Illustration 6.7

> **Warnung:** Benzin ist extrem leicht entzündlich, deswegen müssen besondere Vorsichtsmaßnahmen durchgeführt werden, wenn man an einem Teil des Kraftstoffsystems arbeitet. Rauchen Sie nicht und lassen Sie nicht offene Flammen oder nackte Glühbirnen in die Nähe des Arbeitsbereichs kommen. Arbeiten Sie auch nicht in einer Garage, falls eine Gasvorrichtung mit einer Zündflamme vorhanden ist.

1 Es sollte ein gründlicher Straßentest und eine Überprüfung der Vergaser-Einstellungen vorgenommen werden, bevor jegliche Wartung am Vergaser durchgeführt wird. Technische Daten für einige Einstellungen sind auf dem *Fahrzeug-Emissions-Kontroll-Informationen-Schild* aufgelistet, das sich im Motorraum befindet.

2 Einige Beschwerden zur Leistung des Vergasers sind eigentlich ein Ergebnis von losen, nicht mehr richtig eingestellten oder defekten Motor- oder elektrischen Komponenten. Andere entstehen, wenn Vakuum-Schläuche lecken, getrennt sind oder falsch verlegt sind. Der richtige Zugang zur Analyse von Vergaser-Problem sollte eine Routine-Überprüfung des folgenden beinhalten:

- a) Kontrollieren Sie alle Vakuum-Schläuche und -Betätiger auf Lecks und richtige Installation.
- b) Ziehen Sie die Einlaßkrümmer- und Vergaser-Montage-Muttern/-Bolzen gleichmäßig und sicher an (Kapitel 1 und 2).
- c) Führen Sie einen Zylinder-Kompressions-Test durch (Kapitel 2).
- d) Reinigen oder ersetzen Sie die Zündkerzen je nach Notwendigkeit (Kapitel 1).
- e) Testen Sie den Widerstand der Zündkerzenkabel (Kapitel 1).
- f) Kontrollieren Sie die primären Zündkabel (Kapitel 1) und überprüfen Sie den Vakuum-Zündversteller-Betrieb (Kapitel 5). Ersetzen Sie defekte Teile.
- g) Überprüfen Sie die Zündverstellung (Kapitel 1).
- h) Kontrollieren Sie das Wärme-Kontrollventil im Luftfilter auf richtigen Betrieb (Kapitel 1).
- i) Warten Sie den Luftfilter (Kapitel 1).
- j) Überprüfen Sie den Kraftstoffpumpen-Druck (Unterkapitel 2).
- k) Überprüfen Sie das PCV-Ventil (Kapitel 1).

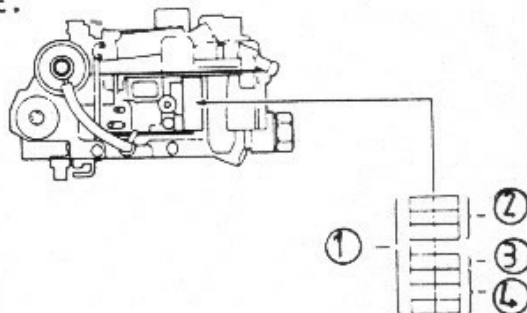
3 Vergaser-Probleme zeigen sich gewöhnlich als Überflutung, hartes Starten, Abwürgen, ernsthaftes Fehlzünden, schlechte Beschleunigung und zu wenig Reaktion auf Leerlauf-Mischungs-Schrauben-Einstellung. Ein Vergaser, aus dem Kraftstoff leckt und/oder der mit naß aussehenden Ablagerungen bedeckt ist, erfordert definitiv Aufmerksamkeit.

4 Die Diagnose von Vergaser-Problemen kann erfordern, daß der Motor mit entferntem Luftfilter angelassen und laufen gelassen wird. Während Sie den Motor ohne den Luftfilter laufen lassen, ist es möglich, daß er fehlerzündet. Eine Fehlzündung tritt meist auf, wenn der Vergaser defekt ist, aber die Entfernung des Luftfilters allein kann die Kraftstoff-/Luft-Mischung mager genug machen, um ein Fehlzünden des Motor zu produzieren.

> **Warnung:** Halten Sie während Kontrolle und Wartung NICHT Ihr Gesicht direkt über den Vergaserhals.

5 Wenn Sie sich dazu entschlossen haben, daß der Vergaser repariert oder überholt werden muß, sollten Sie mehrere Alternativen beachten. Falls Sie versuchen, den Vergaser selbst zu überholen, besorgen Sie sich zuerst ein Vergaser-Wiederaufbau-Set von guter Qualität. Sie brauchen auch ein spezielles Lösungsmittel und ein Gerät, um die internen

- Leitungen des Vergasers mit Luft auszublasen.
6. Wegen der Tatsache, daß verschiedene Vergaserarten bei den Fahrzeugen in diesem Handbuch benutzt wurden, ist es nicht möglich, hier eine Schritt-für-Schritt-Überholung für jeden einzelnen zu nennen. Sie erhalten detaillierte, gut illustrierte Anweisungen mit einem Vergaser-Überholungs-Set von guter Qualität. Sie treffen in genauerer Weise auf den Vergaser in Ihrem Fahrzeug zu.
 7. Eine andere Alternative ist es, einen neuen oder einen wiederaufgebauten Vergaser zu erwerben. Sie sind bei Händlern oder Ersatzteilläden fertig erhältlich. Die wichtigste Tatsache, die man beachten muß, wenn man eine dieser Einheiten kauft, ist sicherzustellen, daß der Austauschvergaser identisch mit dem ursprünglichen ist. In den meisten Fällen ist ein Schild, das Ihnen dabei hilft, den Typ zu bestimmen, an der Oberseite des Vergasers befestigt, oder eine Seriennummer ist auf die Seite des Vergaser-Hauptkörpers gestempelt (siehe Illustration). Wenn Sie einen wiederhergestellten Vergaser oder ein Wiederherstellungs-Set kaufen, nehmen Sie sich Zeit, um sicherzustellen, daß das Set oder der Vergaser genau zu Ihrer Anwendung passen. Anscheinend unerhebliche Unterschiede können einen beachtlichen Unterschied in der Leistung Ihres Motors ausmachen.
 8. Falls Sie Ihren eigenen Vergaser überholen, lassen Sie sich genug Zeit, um den Vergaser sorgfältig zu zerlegen, weichen Sie die notwendigen Teile in der Reinigungslösung auf (gewöhnlich für mindestens einen halben Tag oder je nach den Anweisungen, die auf dem Vergaser-Reiniger aufgelistet sind) und bauen Sie ihn wieder zusammen, was für gewöhnlich viel mehr Zeit in Anspruch nimmt als die Zerlegung. Wenn Sie den Vergaser zerlegen, verbinden Sie jedes Teil mit der Illustration im Vergaser-Set und legen Sie die Teile in ihrer Ordnung auf eine saubere Arbeitsfläche. Überholungen durch unerfahrene Mechaniker können zu einem Motor führen, der schlecht oder gar nicht läuft. Seien Sie, um dies zu vermeiden, vorsichtig und geduldig, wenn Sie den Vergaser zerlegen, so daß Sie ihn richtig wieder zusammenbauen können.
 9. Wenn die Überholung vervollständigt ist, könnten Einstellungen, die möglicherweise jenseits der Fähigkeit des Heimmechanikers liegen, erforderlich sein, besonders bei späteren Modellen. Bringen Sie, falls dies so ist, das Fahrzeug für letzte Vergaser-Einstellungen zur Wartungsabteilung eines Händlers oder einem Tune-Geschäft, was Übereinstimmung mit Emissions-Vorschriften und akzeptable Leistung sicherstellt.



6.7 Ein Identifikationsschild oder ein gestempelter Zahlenblock wie dieser ist am Vergaser vorhanden - schreiben Sie sich die Zahlen ab, wenn Sie ein Wiederherstellungs-Set oder einen neuen oder wiederhergestellten Vergaser kaufen

- | | |
|-------------------------|-------------------|
| 1) Modellnr. | 3) Jahr |
| 2) Montage-Betriebscode | 4) Tag des Jahres |

7 Kraftstoffleitungen - Überprüfung und Ersetzen

Warnung: Benzin ist extrem leicht entzündlich, deswegen müssen besondere Vorsichtsmaßnahmen durchgeführt werden, wenn man an einem Teil des Kraftstoffsystems arbeitet. Rauchen Sie nicht und lassen Sie nicht offene Flammen oder nackte Glühbirnen in die Nähe des Arbeitsbereichs kommen. Arbeiten Sie auch nicht in einer Garage, falls eine Gasvorrichtung mit einer Zündflamme vorhanden ist.

- 1 Die Kraftstoffleitungen bei diesen Fahrzeugen bestehen im allgemeinen aus Metall mit kleinen Stücken Gummischlauch, das kritische Flexpunkte wie den Tank oder die Kraftstoffpumpe verbindet. Die metallenen Kraftstoff-Leitungen werden mit verschiedenen Klemmen und Trägern am Rahmen gehalten. Sie müssen im allgemeinen nicht gewartet werden. Wenn sie sich jedoch von den Halteträgern lösen, können sie vibrieren und sich mit der Zeit abnutzen. Falls eine Kraftstoffleitung ersetzt werden muß, überlassen Sie dies einem Händler oder einer Reparaturwerkstatt (um die Leitungen herzustellen, sind spezielle Aufblas- und Well-Geräte erforderlich).
- 2 Falls eine kurzes Stück Kraftstoff-Leitung beschädigt ist, kann ein Gummi-Kraftstoff-Schlauch verwendet werden, um es zu ersetzen, falls es nicht länger als 12 Inch ist. Schneiden Sie ein Stück Gummi-Kraftstoff-Schlauch, das länger als das zu ersetzende Stück ist, und benutzen Sie einen Schlauchschneider, um den beschädigten Teil der Metall-Leitung zu entfernen. Installieren Sie den Gummi-Kraftstoff-Schlauch mit zwei Schlauch-Klammern an jedem Ende und überprüfen Sie, ob nichts leckt.
- 3 Falls neue Kraftstoffleitungen notwendig sind, müssen Sie geschnitten, geformt und aus Kraftstoff-System-Rohrleitung geblasen werden. Falls Sie die notwendige Ausrüstung haben, entfernen Sie die alte Kraftstoffleitung vom Fahrzeug und machen Sie sie aus neuem Material nach.
- 4 Installieren Sie die neue Kraftstoff-Leitung und achten Sie darauf, neue Klammern und/oder neue Träger zu installieren, wo dies notwendig ist. Versichern Sie sich, daß die Leitung gleichen Durchmesser, Form und Qualität wie die ursprüngliche Kraftstoff-Leitung hat. Versichern Sie sich, daß alle aufgeblasenen Ende mit denen der ursprünglichen Kraftstoff-Leitung übereinstimmen. Versichern Sie sich, daß Kraftstoffleitungen, die mit dem Vergaser oder anderen Anschlußstücken verbunden sind, doppelt aufgeblasen sind. Versichern Sie sich, daß alle Metallteile vor der Installation aus dem Inneren der Rohrleitung entfernt sind.
- 5 Überprüfen Sie immer Gummi-Schläuche auf Zeichen von Lecken und Verfall.
- 6 Falls ein Gummischlauch ersetzt werden muß, ersetzen Sie auch die Klammern.

8 Vergaser (Rochester M und MV) - Einstellungen

Siehe Illustrationen 8.3, 8.15, 8.19, 8.27 und 8.29

Leerlauf-Drehzahl-Einstellung 1967 bis 1972

- 1 Lassen Sie den Motor auf normale Betriebstemperatur laufen, Versichern Sie sich, daß die Choke-Platte ganz offen ist und bringen Sie den Luftfilter in Position. Falls eine Klimaanlage installiert ist, schalten Sie sie während der Einstellung an.
- 2 Versichern Sie sich, daß die Zündverstellung korrekt ist.
- 3 Stellen Sie die Leerlauf-Drehzahl-Schraube ein, bis der Motor bei der angegebenen U/min leerläuft (siehe Illustration). Ein

Tachometer sollte an den Motor angeschlossen werden, um Genauigkeit sicherzustellen.

- 4 Drehen Sie die Mischungs-Schraube nach innen oder außen, um die schnellste, sanfteste Leerlauf-Drehzahl sicherzustellen.
- 5 Drehen Sie die Mischungs-Schraube nach innen, um die angegebenen Abnahme der Leerlauf-Drehzahl zu erhalten (magerer Abfall).
- 6 Schalten Sie den Motor ab.

● 1973 und später

- 7 Drehen Sie bei laufendem Motor und angeschlossenem Solenoid-Kabel den gesamten Solenoid-Körper, um den Beschänkungs-Leerlauf einzustellen. Dies sollte in Übereinstimmung mit den Informationen auf dem VECI-Schild stattfinden.
- 8 Der Solenoid sollte unter Strom gesetzt und die Klimaanlage (falls installiert) abgeschaltet werden.
- 9 Stellen Sie die Leerlauf-Drehzahl ein, indem Sie zuerst das Kabel vom Solenoid trennen und dann einen 1/8-Inch-Sechskantstiftschlüssel in das Ende des Solenoids einsetzen und ihn dann drehen, bis die Motor-Drehzahl wie auf dem VECI-Schild angegeben ist.
- 10 Verbinden Sie das Kabel wieder mit dem Solenoid und schalten Sie den Motor ab.

● *Einstellung des manuellen Chokes*

- 11 Entfernen Sie den Luftfilter, drücken Sie den Chokeknopf ganz herein und ziehen Sie ihn dann 1/8 Inch heraus.
- 12 Lösen Sie die Choke-Kabel-Klammer am Vergaser und stellen Sie die Position des Kabels in der Klammer ein, bis die Chokeplatte ganz offen ist.
- 13 Ziehen Sie die Kabel-Klammern-Schraube an und überprüfen Sie dann den Betrieb des Kabels, wenn der Knopf gezogen und gedrückt ist. Installieren Sie den Luftfilter.

● *Einstellung des automatischen Chokes*

- 14 Entfernen Sie den Luftfilter und entfernen Sie die Chokestange vom Chokehebel.
- 15 Halten Sie die Chokeplatte mit einer Hand geschlossen und ziehen Sie mit der anderen die Chokestange bis zum Stop herunter. Die Oberseite der Chokestange sollte jetzt auf gleicher Höhe mit der Unterseite des Lochs im Chokehebel sein. Biegen Sie die Stange, falls notwendig (siehe Illustration).
- 16 Verbinden Sie die Stange wieder und installieren Sie den Luftfilter.

● *Einstellung der Schnell-Leerlauf-Drehzahl*

- 17 Versichern Sie sich, daß die Leerlauf-Drehzahl richtig eingestellt ist.
- 18 Drehen Sie bei Vergasern mit manuellem Choke den Schnell-Leerlauf-Nocken zur höchsten Position.
- 19 Stellen Sie bei Vergasern mit automatischem Choke das Gleitstück auf den höchsten Punkt auf dem Nocken (siehe Illustration).
- 20 Biegen Sie das Gleitstück je nach Notwendigkeit, um den angegebenen Schnell-Leerlauf zu erhalten.

● *Einstellung des Schnell-Leerlauf-Nockens (Chokestange)*

- 21 Stellen Sie, nachdem die Schnell-Leerlauf-Drehzahl-Einstellung vorgenommen wurde, das Gleitstück auf die zweite Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens (siehe Illustration).
- 22 Halten Sie die Chokeplatte herunter. Dies sollte die Chokestange in das untere Ende des Schlitzes positionieren.
- 23 Setzen Sie einen Bohreinsatz der angegebenen Größe zwischen die untere Kante der Chokeplatte und der Lufthorn-Wand. Der

Durchmesser des Bohreinsatzes sollte in die Lücke für diese Einstellung passen, die in den technischen Daten je nach Vergasertyp angegeben ist.

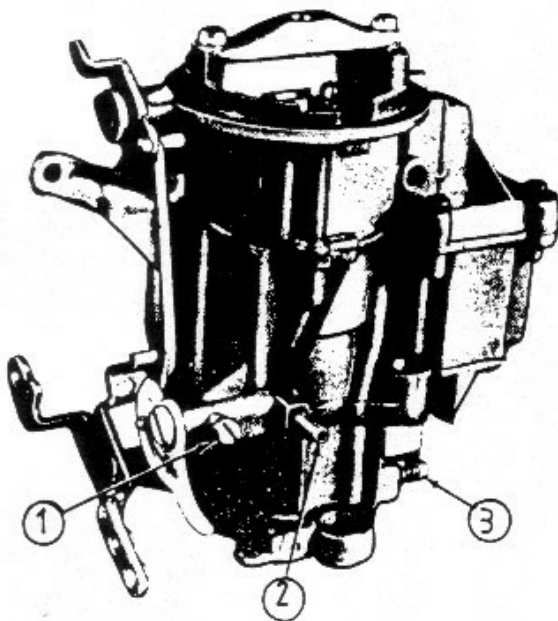
- 24 Biegen Sie die Chokestange je nach Notwendigkeit, um die Lücke einzustellen.

● **Einstellung der Vakuum-Unterbrechung**

- 25 Verwenden Sie eine Vakuum-Pumpe, um die Vakuum-Membran einzusetzen.
 26 Drücken Sie, falls notwendig, den Membrankolben herein, bis er einsetzt.
 27 Setzen Sie einen Bohreinsatz der angegebenen Größe zwischen die untere Kante der Chokeplatte und die Lufthornwand (siehe Illustration).
 28 Biegen Sie die Verbindungsstange je nach Notwendigkeit, um den Abstand wie angegeben einzustellen.

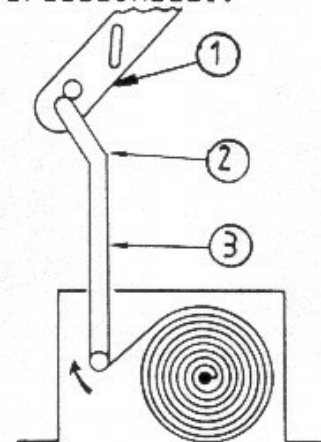
● **Einstellung des Choke-Entladers**

- 29 Drücken Sie auf die Chokeplatte herunter. Die Chokestange sollte im Ende des Schlitzes sein (siehe Illustration).
 30 Bewegen Sie den Drosselhebel, um die Drosselplatte weit offen zu halten.
 31 Setzen Sie einen Bohreinsatz der angegebenen Größe zwischen die untere Kante der Chokeplatte und die Lufthornwand, um die Lücke zu messen. Biegen Sie, falls sie sich von der angegebenen unterscheidet, die Zange am Drosselhebel.



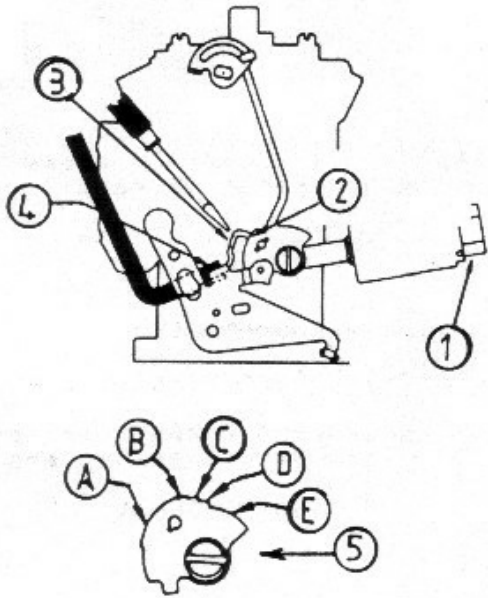
B.3 Orte der Rochester-Vergaser-Leerlauf-Drehzahl- und -Mischungs-Schraube - verwechseln Sie sie nicht, wenn Sie Einstellungen vornehmen

- 1) Leerlauf-Drehzahl-Schraube
- 2) Verteiler-Verstellungs-Leitungs-Kanal
- 3) Leerlauf-Mischungs-Schraube



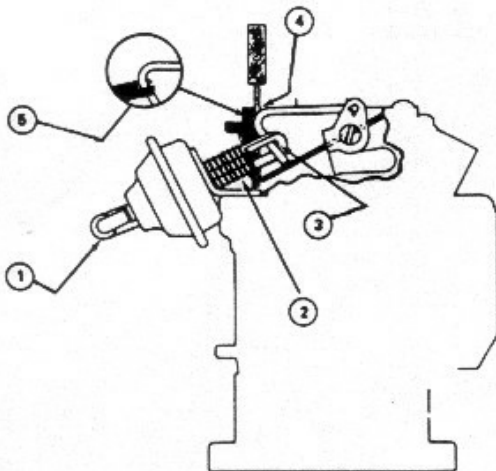
B.15 Einstellungs-Details zum Rochester-M- und -MV-Vergaser

- 1) Die Oberseite der Stange sollte mit der Unterseite des Lochs auf einer Ebene sein (Choke geschlossen)
- 2) Biegen Sie die Stange, um einzustellen
- 3) Ziehen Sie an der Stange nach unten, um an den Stop zu gelangen

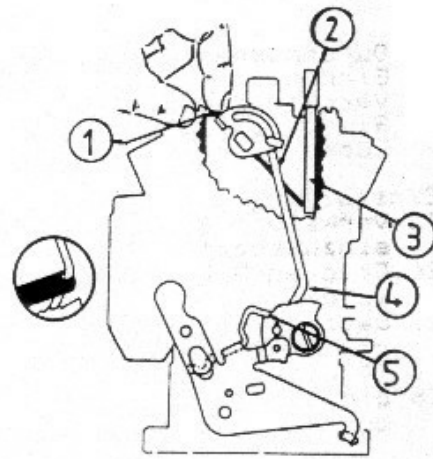


8.19 Einstellungs-Details zum Rochester-M- und MV-Vergaser-Schnell-Leerlauf

- 1) Stellen Sie die Leerlauf-U/min auf den angegebenen Wert
- 2) Gleitstück auf der höchsten Stufe des Nockens
- 3) Setzen Sie einen Schraubenzieher in den Schlitz im Gleitstück und biegen Sie das Gleitstück herein oder heraus, um einzustellen
- 4) Halten Sie den Hebel mit dem Werkzeug oder einer Zange an diesem Punkt
- 5) Schnell-Leerlauf-Nocken-Stufen
 - a) hoch
 - b) zweiter
 - c) dritter
 - d) niedrig
 - e) Spiel

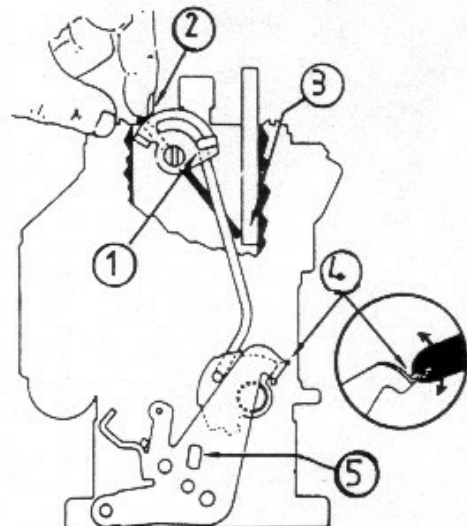


Erklärungen siehe nächste Seite



8.21 Einstellungs-Details zum Rochester-M- und MV-Vergaser-Schnell-Leerlauf-Nocken (Choke-Stange)

- 1) Halten Sie am Chokeventil herunter
- 2) Stange im Ende des Schlitzes
- 3) Meßgerät zwischen Chokeventil und Lufthornwand
- 4) Biegen Sie die Stange, um einzustellen
- 5) Gleitstück muß auf der zweiten Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens fest gegen die hohe Stufe gehalten werden



8.27 Einstellungs-Details zur Rochester-M- und MV-Vergaser-Vakuum-Unterbrechung

- 1) Benutzen Sie eine Vakuumquelle von außen, um die Membran einzusetzen
- 2) Membran-Kolben ist innen, bis er einsitzt
- 3) Stange im Ende des Schlitzes
- 4) Plazieren Sie ein Meßgerät zwischen die untere Kante des Chokeyventils und die Lufthornwand
- 5) Biegen Sie die Stange, um einzustellen

8.29 Einstellungs-Details zum Rochester-M- und MV-Vergaser-Entlader

- 1) Stange im Ende des Schlitzes
- 2) Halten Sie das Chokeyventil herunter
- 3) Meßgerät zwischen Chokeyventil und Lufthornwand
- 4) Biegen Sie die Zange, um einzustellen
- 5) Halten Sie das Drosselventil weit offen

9 Vergaser (Rochester 1MV) - Einstellungen

Siehe Illustrationen 9.6, 9.22, 9.24, 9.29 und 9.34

Einstellung der Leerlauf-Drehzahl

- 1) Lassen Sie den Motor auf normale Betriebstemperatur laufen. Lassen Sie den Luftfilter in Position. Die Klimaanlage muß bei G10-Modellen abgeschaltet sein; Sie sollte angeschaltet sein, wenn Sie ein G20- oder G30-Modell haben.
- 2) Schließen Sie einen Drehzahlmesser an den Motor an und beachten Sie dabei die Anweisungen des Herstellers.
- 3) Trennen Sie bei G10-Modellen den Vergaser und die PCV-Schläuche am Dampf-Behälter und verstöpseln Sie sie.
- 4) Trennen Sie bei G20- und größeren Modellen den Kraftstofftank-Schlauch vom Dampf-Behälter.
- 5) Stellen Sie das Schaltgetriebe in den Leerlauf. Schalten Sie das Automatikgetriebe auf Drive (G10-Modelle) oder Neutral (G20- und G30-Modelle). Versichern Sie sich, daß die Feststellbremse angezogen ist.
- 6) Drehen Sie bei laufendem Motor den Leerlauf-Stop-Solenoid (unter Strom gesetzt) nach innen oder außen je nach Bedarf, um die angegebene Beschränkungs-Leerlauf-Drehzahl einzustellen (siehe Illustration).
- 7) Entziehen Sie bei abgestellter Klimaanlage dem Leerlauf-Stop-Solenoid den Strom, indem Sie den elektrischen Verbinder abziehen.
- 8) Drehen Sie die Sechskantschraube am Ende des Solenoid-Körpers, um die niedrige (anfängliche) Leerlauf-Drehzahl zu den angegebenen U/min einzustellen.
- 9) Überprüfen Sie die Schnell-Leerlauf-Einstellung wie später in diesem Unterkapitel beschrieben, stellen Sie den Motor ab und entfernen Sie den Drehzahlmesser. Schließen Sie alle Schläuche wieder an.

Einstellung der Leerlauf-Mischung

- 10) Die Leerlauf-Mischungs-Schraube hat eine Begrenzer-Kappe. Normalerweise sollte die Schraube nur bis zur Grenze des Kappen-Stops gedreht werden (eine Drehung im Uhrzeigersinn - magerer), um die Leerlauf-Qualität zu verbessern.
- 11) Stellen Sie, falls dies nach einer größeren Überholung nötig ist, oder falls die Kappe kaputt ist, die Mischungs-Schraube wie unten beschrieben ein, aber installieren Sie eine neue Kappe, so daß eine zukünftige Einstellung auf eine Drehung im Uhrzeigersinn (magerer) beschränkt sein wird.
- 12) Wiederholen Sie die oben in Schritten 1 bis 5 beschriebenen Operationen.

- 13 Drehen Sie die Mischungs-Schraube bei laufendem Motor je nach Notwendigkeit, um die maximale Leerlauf-Drehzahl zu erreichen.
- 14 Stellen Sie die Leerlauf-Drehzahl auf die Beschänkungs- (höhere) Drehzahl wie angegeben ein, indem Sie den Solenoid nach innen oder außen drehen.
- 15 Drehen Sie die Leerlauf-Mischungs-Schraube im Uhrzeigersinn (magerer), bis die Leerlauf-Drehzahl auf dem unteren angegebenen (magerer Abfall) Stand ist.
- 16 Stellen Sie den Motor ab, verbinden Sie alle Schläuche wieder und entfernen Sie den Drehzahlmesser.

● *Schnell-Drehzahl-Einstellung*

- 17 Verifizieren Sie, daß die niedrigen und hohen (Beschränkungs-) Leerlauf-Drehzahlen korrekt sind.
- 18 Trennen Sie mit dem Motor auf normaler Betriebstemperatur, dem Luftfilter in Position und dem Choke ganz offen die EGR-Signalleitung und verstopfen Sie sie. Schalten Sie, falls damit ausgestattet, die Klimaanlage ab.
- 19 Verbinden Sie einen Drehzahlmesser mit dem Motor und beachten Sie dabei die Anweisungen des Herstellers.
- 20 Trennen Sie den Vakuum-Verstellungs-Schlauch vom Verteiler. Verstopfen Sie den Schlauch, falls das Fahrzeug mit einer Getriebe-kontrollierten Zündverstellung ausgestattet ist.
- 21 Lassen Sie den Motor an und stellen Sie mit dem Getriebe in Neutral die Schnell-Leerlauf-Gleitstück-Zange auf die höchste Stufe des Nockens.
- 22 Biegen Sie die Zange je nach Notwendigkeit, um die angegebene Schnell-Leerlauf-Drehzahl zu erreichen (siehe Illustration).

● *Einstellung des Schnell-Leerlauf-Nockens*

- 23 Befolgen Sie das Verfahren in Unterkapitel 8, Schritte 17 bis 20.

↙ *Einstellung der Choke-Spulen-Stangen*

G10-Modelle

- 24 Trennen Sie das obere Ende der Choke-Spulen-Stange von der Chokeplatte (siehe Illustration).
- 25 Schließen Sie die Chokeplatte mit Ihrer Hand.
- 26 Drücken Sie die Choke-Spulen-Stange herauf bis zur Grenze Ihres Wegs.
- 27 Die Unterseite der Stange sollte nun auf einer Ebene mit der Oberseite des Hebels sein. Falls sie dies nicht ist, biegen Sie die Stange.

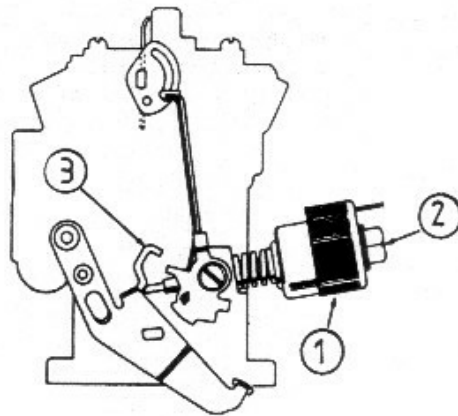
↙ G20- und G30-Modelle

- 28 Befolgen Sie das Verfahren in Unterkapitel 8, Schritte 14 bis 16.

● *Einstellung der primären Vakuum-Unterbrechung*

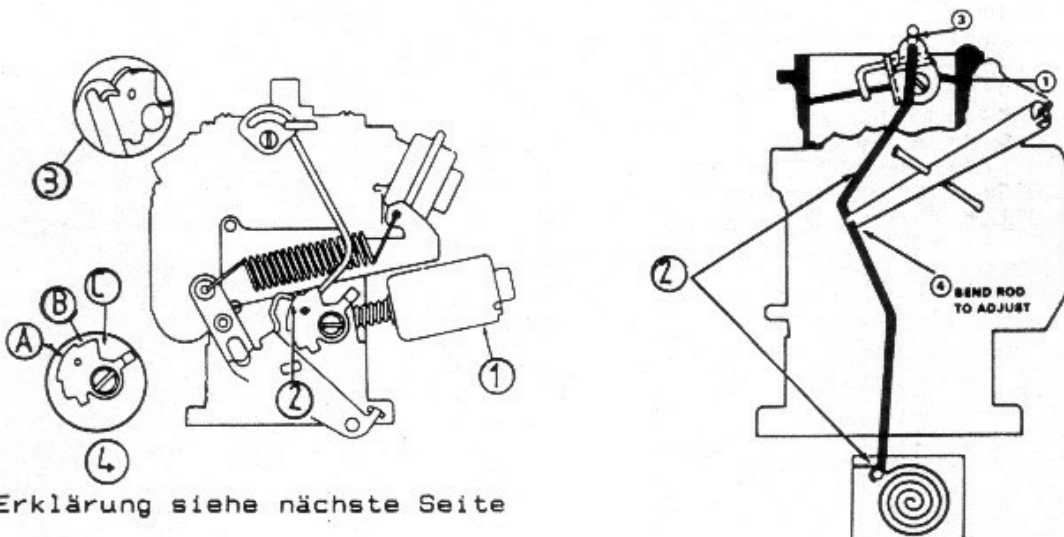
- 29 Stellen Sie das Gleitstück auf die höchste Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens (siehe Illustration).
- 30 Dichten Sie das Entlüftungsloch in der Vakuum-Unterbrechung-End-Abdeckung mit Abdeckband ab.
- 31 Benutzen Sie eine Vakuumpumpe; um Vakuum auf die primäre Vakuum-Unterbrechungs-Membran anzuwenden, bis der Kolben ganz einsitzt.
- 32 Drücken Sie die Choke-Spulen-Stange ans Ende des Schlitzes hoch.
- 33 Überprüfen Sie die Lücke zwischen der oberen Kante der Choke-Platte und der Lufthornwand mit einem Bohrereinsatz der angegebenen Größe. Falls die Lücke nicht wie angegeben ist, biegen Sie die Vakuum-Unterbrechungs-Stange. Denken Sie daran, das Band vom Entlüftungsloch zu entfernen.

- **Einstellung der zusätzlichen Vakuum-Unterbrechung**
 - 34 Stellen Sie das Gleitstück auf die höchste Stufe auf dem Schnell-Leerlauf-Nocken (siehe Illustration).
 - 35 Wenden Sie Vakuum auf die zusätzliche Vakuum-Unterbrechungs-Membran an, bis der Kolben ganz einsitzt.
 - 36 Benutzen Sie einen Bohrereinsatz, um die Lücke zwischen der oberen Kante der Chokeplatte und der Lufthornwand zu überprüfen.
 - 37 Falls die Lücke nicht wie angegeben ist, biegen Sie die Verbindung.
- **Einstellung des Choke-Entladers**
 - 38 Befolgen Sie das Verfahren in Unterkapitel 8, Schritte 29 bis 31.



9.6 Einstellungsdetails zum Rochester-1MV-Vergaser-Beschränkungs-Leerlauf

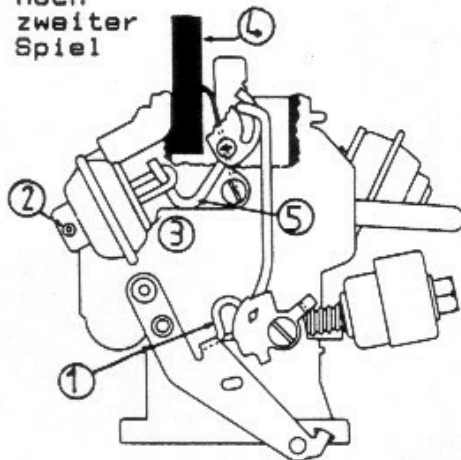
- 1) Stellen Sie den Beschränkungs-Leerlauf auf die technischen Daten ein (drehen Sie die Baugruppe nach innen oder außen, um einzustellen) (Solenoid unter Strom)
- 2) Drehen Sie die 1/8"-Sechskantschraube, um den niedrigen Leerlauf einzustellen (Solenoid nicht unter Strom)
- 3) Motor warm, Chocheventil offen, Schnell-Leerlauf-Gleitstück von den Stufen des Nockens herunter



Erklärung siehe nächste Seite

**9.22 Einstellungs-Details
zum Rochester-1-MV-Vergaser-
Schnell-Leerlauf**

- 1) Stellen Sie die Beschränkungs-Leerlauf-Drehzahl mit dem Leerlauf-Stop-Solenoid ein
- 2) Stellen Sie die Gleitstück-Zange auf die höchste Stufe des Nockens
- 3) Stützen Sie den Hebel mit einer Zange, biegen Sie die Zange nach innen oder außen, um die angegebenen Schnell-Leerlauf-U/min zu erhalten (siehe Nebenbild)
- 4) Schnell-Leerlauf-Nocken-Stufen
 - a) hoch
 - b) zweiter
 - c) Spiel



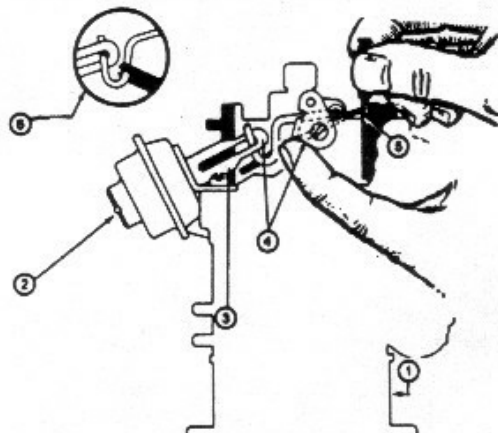
**9.29 Einstellungs-Details
zur Rochester-1-MV-Vergaser-
Primär-Vakuum-Unterbrechung**

- 1) Gleitstück auf der höchsten Stufe des Nockens
- 2) Verwenden Sie eine externe Vakuum-Quelle, um die Membran einzusetzen
- 3) Membran-Kolben ist innen, bis er einsitzt
- 4) Plazieren Sie das angegebene Meßgerät zwischen die obere Kante des Chokeyentils und die innere Lufthornwand
- 5) Biegen Sie die Verbindung, um einzustellen

**9.22 Einstellungs-Details
zur Rochester-1-MV-Vergaser-
Chokestange**

- 1) Chokeyentil ganz geschlossen
- 2) Ziehen Sie die Stange bis zum Ende ihres Wegs herauf. Die Stange sollte gegen den Stop im Gehäuse kommen
- 3) Ende der Stange sollte auf einer Ebene mit der Oberseite des Hebels sein
- 4) Biegen Sie die Stange, um einzustellen

Anmerkung: Entfernen Sie, um einzustellen, die Halteklemme und das obere Ende der Chokespulen-Stange. Verbinden Sie nach der Einstellung wieder. Installieren Sie eine neue Halteklemme.



**9.34 Einstellungs-Details
zur Rochester-1-MV-Vergaser-
Zusatz-Vakuum-Unterbrechung**

- 1) Plazieren Sie das Gleitstück auf die höchste Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens
- 2) Verwenden Sie eine externe Vakuum-Quelle, um die Membran einzusetzen
- Anmerkung: Verstopfen Sie das Entlüftungsloch mit Abdeckband über der Endabdeckung. Entfernen Sie es nach der Einstellung.
- 3) Membrankolben ist innen, bis er einsitzt
- 4) Drücken Sie die Choke-Spulen-Hebel hoch, Stange im Ende des Schlitzes
- 5) Plazieren Sie das Meßgerät zwischen die obere Kante des Chokeyentils und der Lufthornwand
- 6) Biegen Sie die Stange, um einzustellen

10 10 Vergaser (Rochester 1ME) - Einstellungen

Siehe Illustrationen 10.1a, 10.1b, 10.2, 10.5, 10.7, 10.10, 10.13, 10.17 und 10.20

● Leerlauf-Einstellung

1 Befolgen Sie das Verfahren, das in Unterkapitel 18, Schritte 1 bis 11, für den M4MC-Vergaser beschrieben ist, aber beachten Sie, daß nur eine Mischungs-Kontroll-Schraube verwendet wird und die Leerlauf-Drehzahl mit dem Solenoid eingestellt wird (siehe Illustrationen).

● Einstellung des Schwimmerstandes

2 Drücken Sie auf das Ende des Schwimmerarms und messen Sie von der Oberfläche des Vergaser-Gußes bis zum Zeigerpunkt des Schwimmers (siehe Illustration).
3 Biegen Sie, falls die Messung nicht wie angegeben ist, vorsichtig den Schwimmerarm, um die richtige Abmessung zu erhalten.

● Einstellung des Schnell-Leerlaufs

4 Stellen Sie die Beschränkungs-Leerlauf-Drehzahl mit dem Leerlauf-Stopf-Solenoid ein.
5 Stellen Sie die Gleitstück-Zange auf die höchste Stufe des Nockens (siehe Illustration).
6 Stützen Sie den Hebel mit einer Zange und biegen Sie die Zange, um die angegebenen Leerlauf-Drehzahl zu erhalten.

● Einstellung des Chokespulen-Hebels

7 Stellen Sie das Gleitstück auf die höchste Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens (siehe Illustration).
8 Halten Sie die Chokeplatte ganz geschlossen.
9 Ein Meßgerät von 0,120-Inch-Durchmesser muß jetzt durch das Loch im Hebel und in das Loch im Guß passen. Biegen Sie die Verbindung, falls notwendig, um das angegebene Spiel zu erreichen.

● Einstellung des Automatikchokes

10 Lösen Sie die drei Schrauben, die das Chokegehäuse sichern (siehe Illustration).
11 Plazieren Sie das Gleitstück auf die höchste Stufe des Nockens.
12 Richten Sie die Zeigermarkierungen aus, ziehen Sie dann die Schrauben wieder an.

● Einstellung der Chokestange (Schnell-Leerlauf-Nocken)

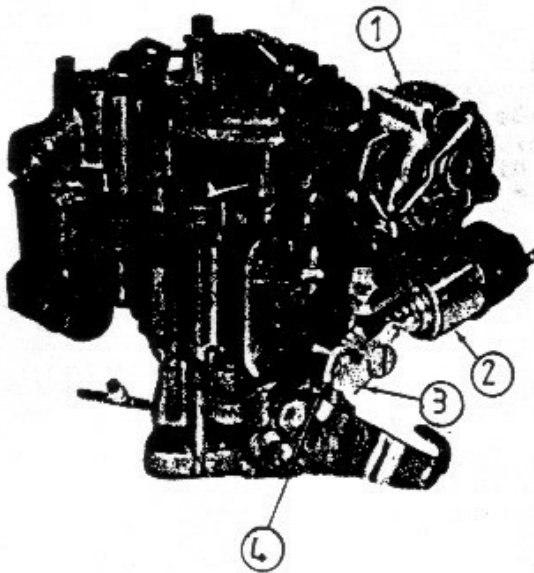
13 Versichern Sie sich, daß die Schnell-Leerlauf-Drehzahl wie angegeben ist, stellen Sie dann das Gleitstück auf die zweite Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens und gegen die höchste Stufe (siehe Illustration).
14 Drücken Sie die Chokeplatte herunter, überprüfen Sie dann die Lücke zwischen der oberen Kante der Platte und dem Lufthorn.

● Einstellung der Vakuum-Unterbrechung

15 Plazieren Sie das Gleitstück auf die höchste Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens.
16 Wenden Sie Vakuum an, um die Membran einzusetzen.
17 Drücken Sie den Chokespulen-Hebel hoch, überprüfen Sie dann die Lücke zwischen der oberen Kante der Chokeplatte und des Lufthorns mit einem Bohrereinsatz der angegebenen Größe (siehe Illustration).
18 Biegen Sie die Verbindungsstange, um die Lücke, falls notwendig, einzustellen.

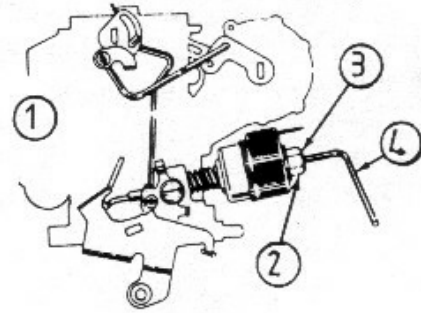
Einstellung des Choke-Entladers

- 19 Halten Sie die Drosselplatte weit offen und drücken Sie dann die Chokeplatte herunter.
- 20 Messen Sie die Lücke zwischen der oberen Kante der Chokeplatte und dem Lufthorn (siehe Illustration).
- 21 Biegen Sie die Zange, um die angegebene Lücke zu erhalten.



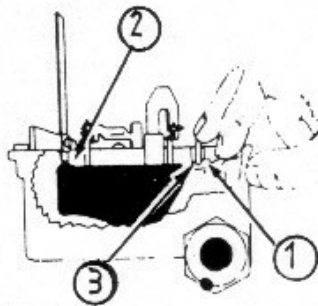
10.1a Orte von Rochester-1ME-Vergaser-Einstellungs-Punkten

- 1) Elektrischer Automatikchoke
- 2) Solenoid
- 3) Nocken
- 4) Gleitstück



10.1b Einstellungs-Details zur Rochester-1ME-Vergaser-Leerlauf-Drehzahl

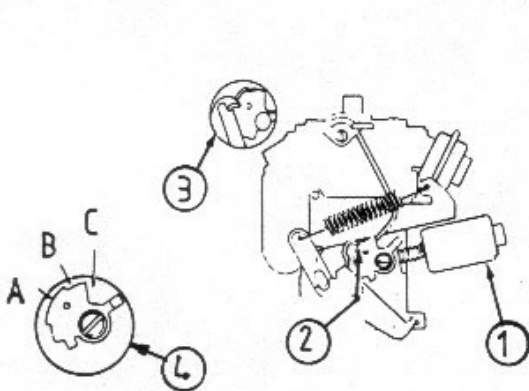
- 1) Der Motor muß warm sein, der Choke weit offen, das Gleitstück von den Stufen des Nockens herunter (siehe Emissions-Schild)
- 2) Stellen Sie den Beschränkungs-Leerlauf auf die technischen Daten ein - drehen Sie die Baugruppe nach innen oder außen, um die U/min einzustellen (Solenoid unter Strom)
- 3) Drehen Sie, um den Basis-Leerlauf einzustellen, die 1/8"-Sechskantschraube (Solenoid nicht unter Strom)
- 4) Sechskant-Schraubenschlüssel



10.2 Einstellungs-Details zum Rochester-1ME-Vergaser-Schwimmer-Stand

Erklärungen siehe nächste Seite

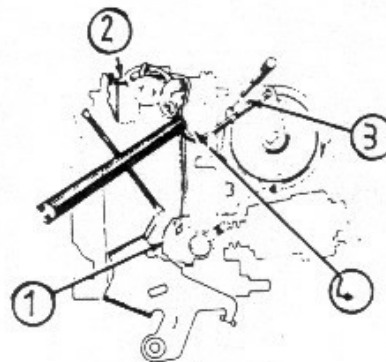
- 1) Halten Sie den Schwimmer-Haltestift fest - drücken Sie auf das Ende des Schwimmerarms, gegen die Oberseite der Schwimbernadel
- 2) Meßgerät von der Oberseite des Gußes zur Oberseite des Zeigerpunkts am Ende des Schwimmers
- 3) Biegen Sie hier, um den Schwimmer hoch oder herunter einzustellen



10.5 Einstellungs-Details zum Rochester-1ME-Vergaser-Schnell-Leerlauf

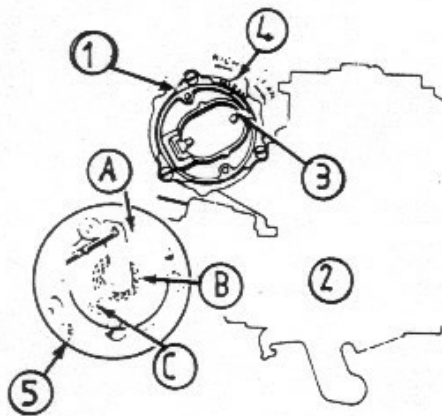
- 1) Stellen Sie die Beschränkungs-Leerlauf-Drehzahl mit dem Leerlauf-Stop-Solenoid ein (siehe Schild)
- 2) Plazieren Sie die Gleitstück-Zange auf die höchste Stufe des Nockens (siehe Anmerkung)
- 3) Stützen Sie den Hebel mit einer Zange - biegen Sie die Zange nach innen oder außen, um die angegebenen Schnell-Leerlauf-U/min zu erhalten (siehe Nebenbild)
- 4) Schnell-Leerlauf-Nocken-Stufen
 - a) hoch
 - b) zweiter
 - c) Spiel

> Anmerkung: Modelle mit manellem Choke mit sanfter Kontur-Nocken-Fläche - drehen Sie den Schnell-Leerlauf-Nocken im Uhrzeigersinn zu seiner Position am weitesten oben



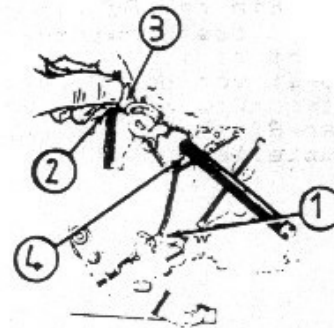
10.7 Einstellungs-Details zum Rochester-1ME-Vergaser-Choke-Spulen-Hebel

- 1) Plazieren Sie das Gleitstück auf die höchste Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens
- 2) Halten Sie das Chokeventil ganz geschlossen
- 3) Ein 0,120"-Stopfen-Meßgerät muß durch das Loch im Hebel passen und in das Loch im Guß eintreten
- 4) Biegen Sie die Verbindung, um einzustellen



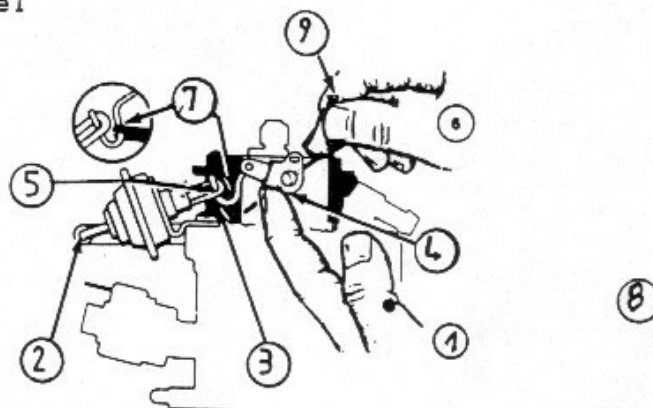
10.10 Einstellungs-Detaile zum Rochester-1ME-Vergaser-Choke

- 1) Lösen Sie die drei Halteschrauben
- 2) Plazieren Sie das Gleitstück auf die höchste Stufe des Nockens
- 3) Stellen Sie, wobei der Choke-Spulenhebel sich in der Spulenzange befindet (siehe Nebenbild), die Markierung auf dem elektrischen Choke zum angegebenen Punkt auf dem Chokegehäuse ein und ziehen Sie die Schrauben an
- 4) Zeiger
- 5) Nebenbild
- a) Chokegehäuse
- b) Elektrische Chokespule
- c) Im Spulenhebel



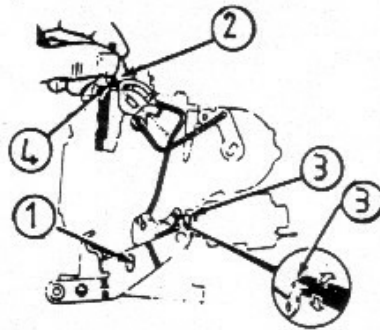
10.13 Einstellungs-Detaile zur Rochester-1ME-Vergaser-Chokestange

- 1) Wenn Sie die Schnell-Leerlauf-Einstellung vorgenommen haben, muß das Gleitstück fest auf der zweiten Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens gegen die höchste Stufe gehalten werden
- 2) Halten Sie das Chokeventil herunter - Meßgerät vertikal
- 3) Meßgerät zwischen der oberen Kante des Chokeventils (im Zentrum) und in der Lufthornwand
- 4) Biegen Sie die Stange an dem gezeigten Punkt, um einzustellen



10.17 Einstellungs-Detaile zur Rochester-1ME-Vergaser-Vakuum-Unterbrechung

- 1) Plazieren Sie das Schnell-Leerlauf-Gleitstück auf die höchste Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens
- 2) Benutzen Sie eine externe Vakuum-Quelle, um die Membran einzusetzen
- 3) Membrankolben heraus und eingesetzt (Widerstandsfeder komprimiert - wenn verwendet)
- 4) Drücken Sie den Chokespulen-Hebel hoch
- 5) Stange im Ende des Schlitzes
- > Anmerkung: Verstopfen Sie bei Modellen mit Verzögerung die Endabdeckung mit Abdeckband
- 6) Meßgerät zwischen der oberen Kante des Chokeventils (in der Mitte) und in der Lufthornwand
- 7) Biegen Sie die Stange, um einzustellen
- > 8) Entfernen Sie das Abdeckband, falls verwendet
- 9) Anmerkung: Halten Sie das Meßgerät vertikal.



10.20 Einstellungs-Details zum Rochester-1ME-Vergaser-Choke-Entlader

- 1) Halten Sie das Drosselventil weit offen
- 2) Plazieren Sie das Meßgerät, während Sie am Chokeventil herunterhalten, zwischen die obere Kante des Chokeventils und der Innenseite der Lufthornwand
- > 3) Biegen Sie die Zange, um einzustellen (siehe Nebenbild)
- 4) Anmerkung: Halten Sie das Meßgerät vertikal

11 Vergaser (Rochester 2G-Reihe) - Einstellungen

Siehe Illustrationen 11.1, 11.2, 11.29, 11.34, 11.38, 11.42 und 11.44

● Leerlauf-Einstellung (1967 bis 1973)

- 1 Das Verfahren ist dem in Unterkapitel 8, Schritte 1 bis 6 für 1-Zerstäuber-Vergaser ähnlich, außer, daß die 2-Zerstäuber-Einheit zwei Mischungs-Schrauben hat. Sie sollten beide der Reihe nach eingestellt werden, um die beste Leerlauf-Qualität zu erreichen (siehe Illustration).

● Leerlauf-Einstellung (1974 und später)

- 2 Die Mischungs-Schrauben bei diesen Vergasern sind mit Begrenzer-Kappen ausgestattet. Die Kappen müssen an Ihrem Platz bleiben und die Schrauben nur bis zu den Grenzen der Kappen-Stops eingestellt werden (Mager-Abfall-Methode) (siehe Illustration).
- 3 Falls ein Leerlauf-Stop-Solenoid installiert ist, lassen Sie den Motor zuerst laufen, bis die normale Betriebstemperatur erreicht ist. Versichern Sie sich, daß der Luftfilter in

Position, die Klimaanlage abgeschaltet und die Feststellbremse angezogen ist.

- 4 Trennen Sie den Schlauch vom Kraftstofftank-Verbinder auf dem Aktivkohle-Behälter.
- 5 Trennen Sie den Vakuumschlauch zum Verteiler und verstopfen Sie ihn.
- 6 Trennen Sie bei laufendem Motor (Schaltgetriebe im Leerlauf/Automatikgetriebe in Drive) das elektrische Kabel vom Vergaser-Solenoid.
- 7 Drehen Sie die Leerlauf-Drehzahl-Schraube, bis die Motor-Leerlauf-Drehzahl wie angegeben ist.
- 8 Verbinden Sie das Kabel wieder an den Solenoid, öffnen Sie die Drossel kurz und stellen Sie dann den angegebenen Beschränkungs-Leerlauf ein, indem Sie die Schraube am Solenoid einstellen.
- 9 Verbinden Sie den Vakuumschlauch und den Aktivkohle-Behälter-Schlauch wieder und schalten Sie den Motor ab.
- 10 Falls der Vergaser in so großem Maße auseinandergenommen wurde, daß die Mischungs-Schrauben-Begrenzer-Kappen entfernt wurden oder falls nach Überprüfungen aller anderen technischen Daten zum Motortunen die Leerlauf-Mischung aus zu sein scheint, stellen Sie sie wie folgt ein, um die durch den Hersteller des Fahrzeugs eingestellten Abgas-Emissions-Stände zu erhalten.

● Mager-Abfall-Methode

- 11 Trennen Sie den Schlauch vom Kraftstoff-Tank-Verbinder am Aktivkohle-Behälter.
- 12 Trennen und verstopfen Sie den Verteiler-Vakuum-Schlauch.
- 13 Lassen Sie den Motor laufen, wobei Sie die Feststellbremse angezogen haben, bis die normale Betriebstemperatur erreicht ist. Versichern Sie sich, daß der Luftfilter installiert und die Klimaanlage (falls eingebaut) aus ist.
- 14 Stellen Sie bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe den Auswahlhebel auf Drive.
- 15 Trennen Sie bei Fahrzeugen mit Schaltgetriebe den Kabelsatz vom Vergaser-Leerlauf-Stop-Solenoid.
- 16 Brechen Sie, falls nicht schon entfernt, den Riegel von der Leerlauf-Mischungs-Schrauben-Begrenzer-Kappe.
- 17 Stellen Sie den Leerlauf-Stop-Solenoid so ein, daß die Motor-Drehzahl wie angegeben ist (siehe technische Daten). Dies ist die anfängliche Leerlauf-Drehzahl.
- 18 Schrauben Sie jede der Leerlauf-Mischungs-Schrauben in gleichem Maße los, bis die Leerlauf-Drehzahl ihren höchsten Punkt erreicht hat und eine weitere Bewegung der Schrauben verursachen würde, daß sie abfällt.
- 19 Stellen Sie den Leerlauf-Stop-Solenoid wieder ein, falls notwendig, um die Motor-Drehzahl zurück zu der vorher eingestellten zu bringen.
- 20 Drehen Sie die Mischungs-Schrauben herein, bis die letztliche Beschränkungs-Leerlauf-Drehzahl eingestellt ist, die auf der Getriebeart basiert und in den technischen Daten angegeben ist.
- 21 Verbinden Sie alle getrennten Komponenten wieder und schalten Sie den Motor ab.

● CO-Meßgerät-Methode

- 22 Diese Methode kann angewandt werden, falls ein verlässliches CO-Meßgerät erhältlich ist.
- 23 Führen Sie das schon in Schritten 11 bis 16 dieses Unterkapitels beschriebene Verfahren aus.
- 24 Installieren Sie die Sonde des Meßgeräts in das Auspuffendrohr.
- 25 Stellen Sie die anfängliche Leerlauf-Drehzahl auf die technischen Daten ein, indem Sie den Leerlauf-Stop-Solenoid

drehen.

- 26 Falls der Motor sanft leerläuft und der CO-Stand 0,5 nicht überschreitet, ist keine weitere Einstellung notwendig.
- 27 Falls der CO-Stand zu hoch ist, drehen Sie die Leerlauf-Mischungs-Schrauben im Uhrzeigersinn, bis der Leerlauf-CO-Stand akzeptabel ist. Stellen Sie die Beschränkungs-Leerlauf-Drehzahl, falls notwendig, wieder ein.

● *Einstellung der Chokestange*

- 28 Drehen Sie die Leerlauf-Stop-Schraube nach innen, bis sie grade die untere Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens berührt, schrauben Sie sie dann genau eine volle Drehung herein.
- 29 Positionieren Sie die Schnell-Leerlauf-Schraube auf die zweite Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens gegen die Schulter der hohen Stufe (siehe Illustration).
- 30 Halten Sie die Chokeplatte in der geschlossenen Position (wobei Sie ein Gummiband verwenden, um sie an ihrem Platz zu halten) und überprüfen Sie die Lücke zwischen der oberen Kante der Chokeplatte und der inneren Wand des Lufthorns. Benutzen Sie einen Bohrereinsatz als Meßgerät.
- 31 Falls die Lücke nicht wie angegeben ist, biegen Sie die Zange, um sie zu korrigieren.

● *Einstellung des Choke-Entladers*

- 32 Halten Sie die Drosselplatte ganz offen.
- 33 Halten Sie die Chokeplatte in der geschlossenen Position, wobei Sie ein Gummiband benutzen, um sie an ihrem Platz zu halten.
- 34 Überprüfen Sie die Lücke zwischen der oberen Kante der Chokeplatte und der inneren Wand des Lufthorns. Die Lücke sollte wie in den technischen Daten gezeigt sein (siehe Illustration).
- 35 Biegen Sie die Zange am Drosselhebel, um die Lücke einzustellen.

● *Einstellung der Vakuum-Unterbrechung*

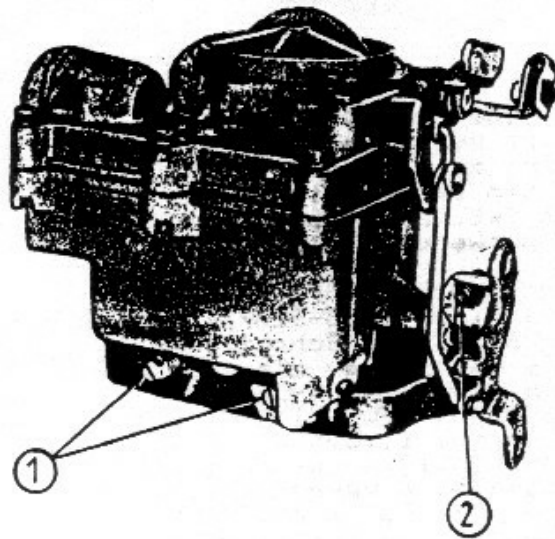
- 36 Entfernen Sie den Luftfilter. Verstopfen Sie bei Temperaturkontrollierten Luftfiltern den Sensor-Vakuum-Abnehm-Kanal.
- 37 Wenden Sie Vakuum auf die Vakuum-Unterbrechungs-Membran an, bis der Kolben ganz einsitzt.
- 38 Drücken Sie die Chokeplatte zur geschlossenen Position hin, messen Sie dann die Lücke zwischen der oberen Kante der Chokeplatte und der Lufthornwand mit einem Bohrereinsatz (siehe Illustration).
- 39 Die Lücke sollte wie angegeben sein. Biegen Sie, falls sie dies nicht ist, die Vakuum-Unterbrechungs-Stange.

● *Einstellung der Gaspedal-Pumpenstange*

- 40 Holen Sie die Leerlauf-Drehzahl-Schraube rückwärts heraus.
- 41 Schließen Sie beide Drosselplatten vollständig und messen Sie von der oberen Fläche des Lufthornrings zur Spitze der Pumpenstange.
- 42 Diese Messung sollte wie angegeben sein. Biegen Sie die Stange je nach Notwendigkeit (siehe Illustration).

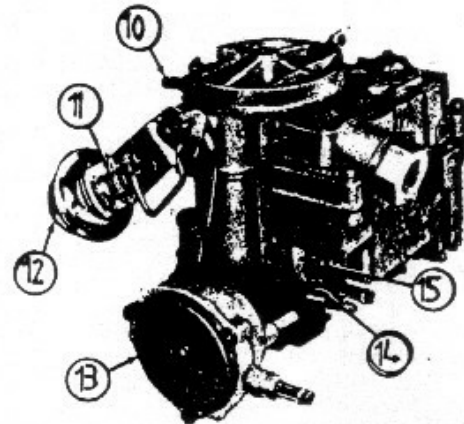
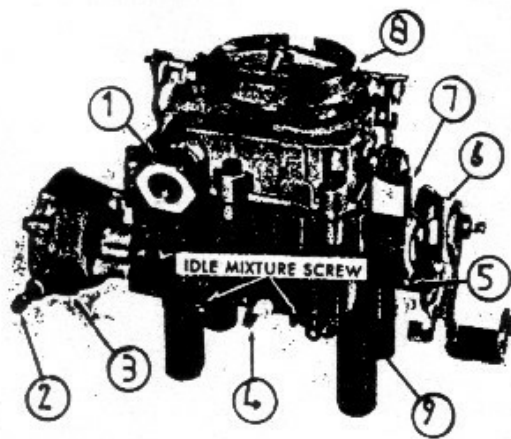
● *Einstellung der Choke-Spulen-Stange*

- 43 Halten Sie die Chokeplatte offen, drücken Sie dann, wobei die thermostatische Spulenstange vom oberen Hebel getrennt ist, an der Stange bis zum Ende ihres Wegs herunter.
- 44 Die Unterseite der Stange sollte jetzt auf einer Ebene mit der Oberseite des verlängerten Lochs im Hebel. Falls sie dies nicht ist, biegen Sie den Hebel, indem Sie das Blatt eines Schraubenziehers in den Schlitz einsetzen (siehe Illustration).



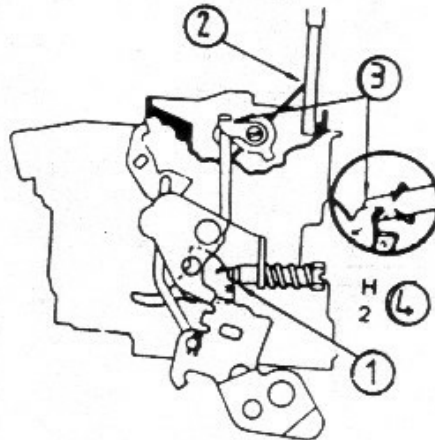
11.1 Orte von Rochester-2G-Vergaser-Leerlauf-Drehzahl- und -Mischungs-Schrauben - achten Sie darauf, sie nicht zu verwechseln, wenn Sie Einstellungen vornehmen

- 1) Leerlauf-Mischungs-Schrauben
- 2) Leerlauf-Einstellungs-Schrauben



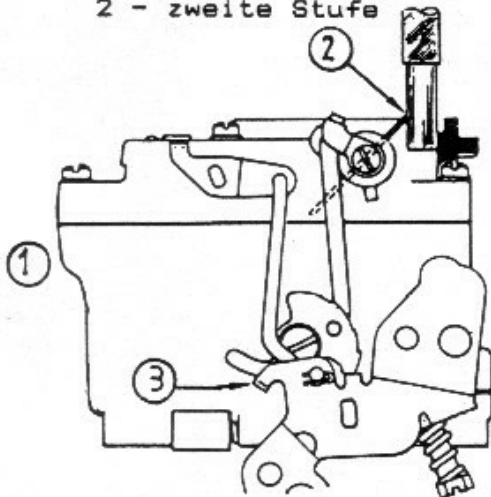
11.2 Einstellungs-Punkte von Rochester-2G-Vergasern (spätere Modelle)

- | | |
|------------------------------|---|
| 1) Kraftstoff-Einlaß-Mutter | 9) Leerlauf-Mischungs-Schraube |
| 2) Choke-Wärme-Einlaß | 10) Frischluft-Rohr |
| 3) Chokespulen-Gehäuse | 11) Choke-Schließungs-Hilfsfeder |
| 4) Behälter-Entlüftungs-Loch | 12) Choke-Vakuum-Unterbrechungs-Membran |
| 5) Schnell-Leerlauf-Nocken | 13) Thermostatische Spule |
| 6) Drosselhebel | 14) Abgas-Rückführungs-Vakuum-Kanal |
| 7) Gaspedal-Pumpenstange | 15) Voll-Funken-Kanal |
| 8) Lufthorn | |



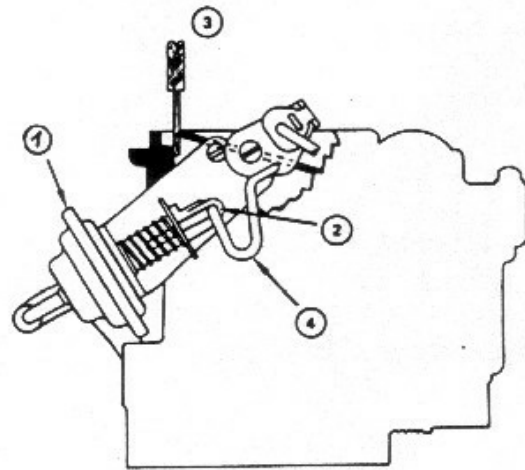
11.29 Einstellungs-Details zum Rochester-2G-Vergaser-Schnell-Leerlauf (Chokestange)

- 1) Schnell-Leerlauf-Schraube auf der zweiten Stufe des Nockens gegen die hohe Stufe
- 2) Angegebenes Meßgerät zwischen der oberen Kante des Choventils und der Wand des Lufthorns
- 3) Biegen Sie die Zange, um einzustellen.
- 4) H - höchste Stufe
2 - zweite Stufe



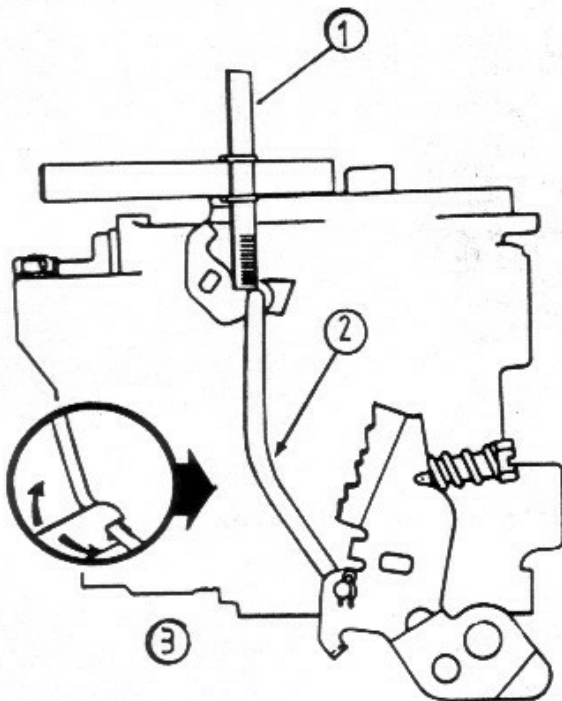
11.34 Einstellungs-Details zum Rochester-2G-Vergaser-Choke-Entlader

- 1) Drosselventile weit offen
- 2) Meßgerät zwischen der oberen Kante des Choventils und dem Lufthorn-guß
- 3) Biegen Sie die Zange, um einzustellen



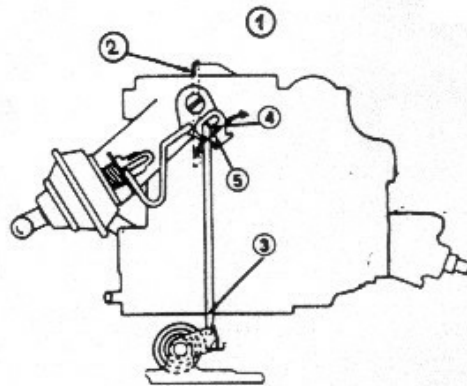
11.34 Einstellungs-Details zur Rochester-2G-Vergaser-Vakuum-Unterbrechung

- 1) Membrankolben muß einsitzen. Verwenden Sie eine externe Vakuum-Quelle.
- 2) Stange im Ende des Schlitzes
- 3) Plazieren Sie das Meßgerät zwischen die obere Kante des Choventils und der Lufthorn-wand
- 4) Biegen Sie die Stange, um einzustellen



11.42 Einstellungs-Details zur Rochester-2G-Vergaser-Gaspedal-Pumpenstange

- 1) Messen Sie von der Oberseite des Lufthorn-Rings zur Oberseite der Pumpenstange
- 2) Biegen Sie die Pumpenstange, um einzustellen
- 3) Drosselventile ganz geschlossen



11.44 Einstellungs-Details zur Rochester-2G-Vergaser-Chokepulver-Stange

- 1) Entfernen Sie das obere Ende der Stange vom Chokehebel
- 2) Halten Sie das Chokeventil weit offen
- 3) Drücken Sie die Stange ans Ende ihres Weges herunter
- 4) Die Stange sollte in die Unterseite des Schlitzes im Hebel passen
- 5) Biegen Sie, um einzustellen, den Hebel mit dem Schraubenzieher im Schlitz

12 Vergaser (Rochester 4MV) - Einstellungen

Siehe Illustrationen 12.2, 12.7, 12.8, 12.13 und 12.15

● Leerlauf-Einstellung

- 1 Das Verfahren ist dem für den 2G-Reihen-Vergaser sehr ähnlich. Siehe Unterkapitel 11, Schritte 2 bis 27.

● Einstellung des Schnell-Leerlaufs

- 2 Stellen Sie das Getriebe in Neutral. Positionieren Sie den Schnell-Leerlauf-Hebel auf die hohe Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens (siehe Illustration).
- 3 Versichern Sie sich, daß der Motor bei normaler Betriebstemperatur mit ganz offenem Choke ist.
- 4 Trennen Sie bei Fahrzeugen mit Schaltgetriebe den Vakuum-Verstellungs-Schlauch.
- 5 Schließen einen Drehzahlmesser an den Motor an und beachten Sie dabei die Anweisungen des Herstellers.
- 6 Drehen Sie die Schnell-Leerlauf-Schraube nach innen oder außen je nach Notwendigkeit, um die Schnell-Leerlauf-Drehzahl einzustellen.

● **Einstellung der Chokestange (Schnell-Leerlauf-Nocken)**

7 Stellen Sie das Gleitstück auf die zweite Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens und gegen die hohe Stufe. Drehen Sie das Chokeventil zur geschlossenen Position, indem Sie den externen Chokehebel gegen den Uhrzeigersinn drehen. Benutzen Sie einen Bohrereinsatz als Meßgerät und messen Sie die Lücke zwischen der unteren Kante der Chokeplatte (unteres Ende) und der Lufthornwand. Biegen Sie die Chokestange, falls notwendig, um das angegebene Spiel zu erreichen (siehe Illustration).

● **Einstellung der Choke-Vakuum-Unterbrechung**

8 Setzen Sie die Choke-Vakuum-Unterbrechungs-Membran mit einer Vakuumpumpe ein. Öffnen Sie die Drosselplatte leicht, so daß das Gleitstück die Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens freigibt. Drehen Sie den Vakuum-Unterbrechungs-Hebel gegen den Uhrzeigersinn und benutzen Sie ein Gummiband, um ihn in Position zu halten (siehe Illustration).

9 Versichern Sie sich, daß das Ende der Vakuum-Bremstange im äußeren Schlitz des Membrankolbens ist.

10 Messen Sie die Lücke zwischen der unteren Kante der Chokeplatte und der Innenseite der Lufthornwand. Benutzen Sie einen Bohrereinsatz als Meßgerät. Falls die Lücke nicht wie angegeben ist, biegen Sie die Verbindungsstange.

● **Einstellung der Chokespulen-Stange**

11 Halten Sie die Chokeplatte geschlossen, indem Sie den Chokespulen-Hebel gegen den Uhrzeigersinn drehen.

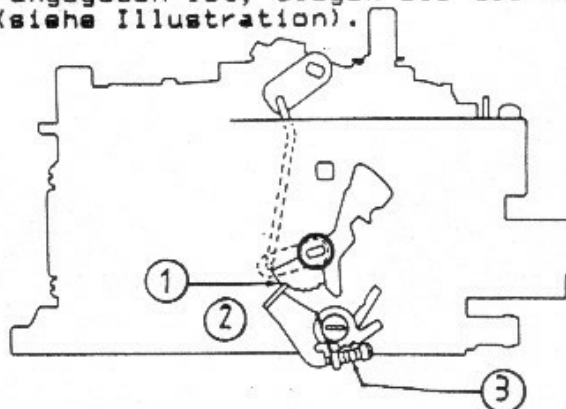
12 Trennen Sie die thermostatische Spulenstange und entfernen Sie die Spulenabdeckung, drücken Sie dann die Spulenstange nach unten, bis die Stange die Fläche des Trägers berührt.

13 Überprüfen Sie, ob die Spulenstange in die Kerbe im Chokehebel passt. Biegen Sie die Stange je nach Notwendigkeit, falls sie dies nicht tut (siehe Illustration).

● **Einstellung des Luftventil-Schließdämpfers**

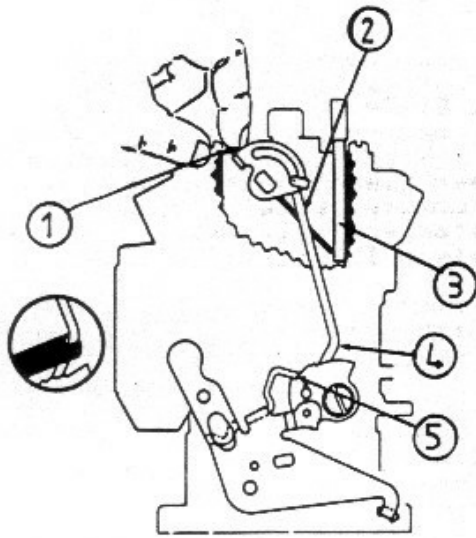
14 Setzen Sie die Choke-Vakuum-Unterbrechungs-Membran ein und benutzen Sie dazu eine externe Vakuumquelle.

15 Messen Sie mit eingesetzter Membran und ganz geschlossenem Luftventil den Abstand zwischen dem Ende des Schlitzes im Vakuum-Unterbrechungs-Kolben-Hebel und dem Luftventil. Wenn er nicht wie angegeben ist, biegen Sie die Verbindungsstange wie gezeigt (siehe Illustration).



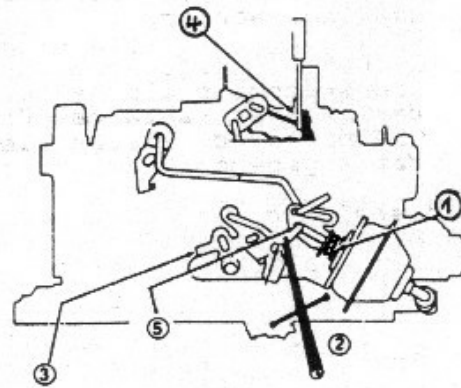
12.2 Einstellung des Rochester-4MV-Vergaser-Schnell-Leerlaufs (typisch)

- 1) Gleitstück an der Spitze oder der hohen Stufe des Nockens
- 2) Primär-Drosselventile geschlossen
- 3) Schnell-Leerlauf-Drehzahl-Schraube



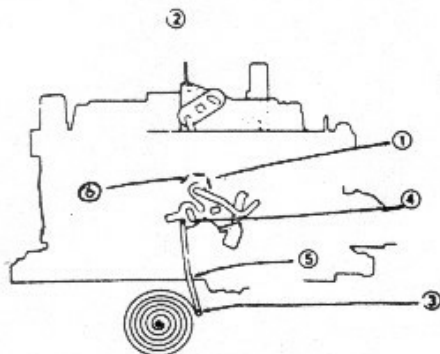
12.7 Einstellung der Rochester-4MV-Vergaser-Chokestange (typisch)

- 1) Halten Sie das Chokeventil herunter
- 2) Stange im Ende des Schlitzes
- 3) Meßgerät zwischen Chokeventil und Lufthornwand
- 4) Biegen Sie die Stange, um einzustellen
- 5) Gleitstück muß fest auf der zweiten Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens gegen die hohe Stufe gehalten werden

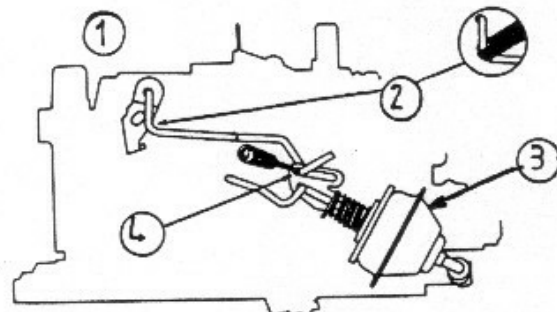


12.8 Einstellung der Rochester-4MV-Vergaser-Vakuum-Unterbrechung (typisch)

- 1) Setzen Sie das Vakuum-Unterbrechungs-Membran ein und benutzen Sie dazu eine externe Vakuumquelle
- 2) öffnen Sie die primären Drosselventile, so daß das Schnell-Leerlauf-Gleitstück die Stufen am Schnell-Leerlauf-Nocken freigibt
- 3) Drehen Sie den Chokespulen-Hebel leicht gegen den Uhrzeigersinn, bis das Ende der Stange im Ende des Schlitzes im Hebel ist
- 4) Meßgerät zwischen Lufthornwand und unteren Kante des Chokeventils
- 5) Biegen Sie die Vakuum-Verbindung, um einzustellen



12.13 Einstellung der Rochester-4MV-Vergaser-Choke-Spulen-Stange (typisch)



12.15 Einstellung des Rochester-4MV-Vergaser-Luftventil-Schließdämpfers (typisch)

Erklärung siehe nächste Seite

- | | |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1) Entfernen Sie die thermostatische Spulenstange vom Hebel 2) Chokeyventil ganz geschlossen 3) Halten Sie die Stange gegen den Stop herunter 4) Die Stange sollte in die Kerbe im Hebel passen 5) Biegen Sie die Stange, um einzustellen 6) Drehen Sie den Spulenhebel gegen den Uhrzeigersinn, bis das Chokeyventil einsetzt | <ol style="list-style-type: none"> 1) Luftventil ganz geschlossen 2) Biegen Sie die Stange hier, um das angegebene Spiel zwischen Stange und dem Ende des Schlitzes im Hebel zu erreichen 3) Membran eingesetzt. Benutzen Sie eine externe Vakuumquelle 4) Plazieren Sie ein Meßgerät zwischen Stange und das Ende des Schlitzes im Hebel |
|---|---|

13 Vergaser (Rochester M4MC/M4MCA) - Einstellungen

Siehe Illustrationen 13.12, 13.18, 13.26, 13.30, 13.33, 13.38, 13.42, 13.48, 13.52, 13.57, 13.60 und 13.62

Mischungs-Einstellung

- 1 Entfernen Sie den Luftfilter zwecks Zugang zum Vergaser und halten Sie dabei die Vakuumschläuche verbunden. Trennen Sie die verbleibenden Schläuche vom Luftfilter und verstopfen Sie sie.
- 2 Vor der Einstellung muß der Motor auf normaler Betriebstemperatur, der Choke offen und die Klimaanlage (wo vorhanden) aus sein. Die Zündverstellung muß korrekt sein. Stellen Sie sicher, daß die Feststellbremse angezogen ist.
- 3 Schließen Sie einen Drehzahlmesser an den Motor an und beachten Sie dabei die Anweisungen des Herstellers.
- 4 Entfernen Sie die Begrenzer-Kappen von den Leerlauf-Mischungs-Schrauben. Drehen Sie die Schrauben herein, bis sie leicht einsitzen, schrauben Sie sie dann gleichmäßig los, bis der Motor grade läuft.
- 5 Stellen Sie das Getriebe in den Leerlauf (Schaltgetriebe) oder Drive (Automatikgetriebe).
- 6 Holen Sie die Mischungs-Schrauben gleichmäßig um jeweils 1/8-Drehung heraus, bis die maximale Motor-Drehzahl erreicht ist. Drehen Sie jetzt die Leerlauf-Drehzahl-Schraube, bis die anfängliche Leerlauf-Drehzahl wie angegeben ist.
- 7 Wiederholen Sie die Einstellung, um sicherzustellen, daß die maximale Leerlauf-Drehzahl erreicht wurde, als Sie die Mischungs-Schrauben losgeschraubt haben.
- 8 Drehen Sie jetzt jede der Leerlauf-Mischungs-Schrauben um jeweils 1/8-Drehung, bis die Leerlauf-Drehzahl wie in den technischen Daten für den mageren Abfall gezeigt ist.
- 9 Überprüfen Sie, ob die Drehzahl, die in den technischen Daten gezeigt ist, die gleiche wie die auf dem *Fahrzeug-Emissions-Kontroll-Informationen-Schild* ist. Stellen Sie, falls notwendig, nochmals ein, bis die angegebene Drehzahl erreicht ist.
- 10 Verbinden Sie die Vakuum-Schläuche wieder, installieren Sie den Luftfilter und schalten Sie den Motor ab.
- 11 Installieren Sie neue Begrenzer-Kappen, so daß die zukünftige Einstellung von einer Drehung im Uhrzeigersinn (magerer) vorgenommen werden kann.

Einstellung der Pumpenstange

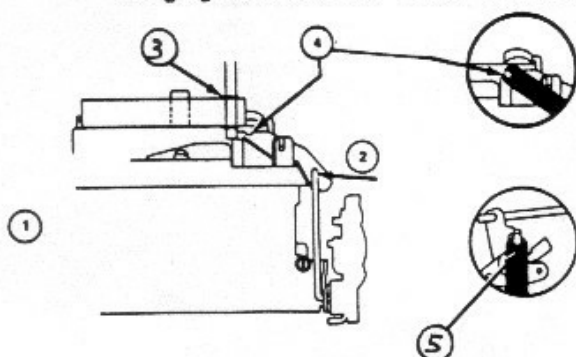
- 12 Schrauben Sie, wobei das Schnell-Leerlauf-Gleitstück von den Stufen des Schnell-Leerlauf-Nockens herunter ist, die Leerlauf-Drehzahl-Schraube heraus, bis die Drosselventile ganz in der Bohrung geschlossen sind. Versichern Sie sich,

daß die sekundäre Betätigungsstange die Bewegung nicht einschränkt. Biegen Sie die Sekundär-Schließ-Zange, falls notwendig, stellen Sie sie dann nach der Pumpeneinstellung wieder eine (siehe Illustration).

- 13 Platzieren Sie die Pumpenstange in das angegebene Loch im Hebel. Platzieren Sie bei allen Vergasern außer Nummer 17057586 und 17057588 die Stange in das innere Loch. Platzieren Sie bei Vergasern 17057586 und 17057588 die Stange in das äußere Loch.
- 14 Messen Sie von der Oberseite der Chokeyventilwand (neben dem Entlüftungs-Stapel) zur Oberseite des Pumpenschafes.
- 15 Stellen Sie, falls notwendig, ein, um die angegebene Abmessung zu erhalten, indem Sie den Hebel biegen, während Sie ihn mit einem Schraubenzieher stützen.
- 16 Stellen Sie die Leerlauf-Drehzahl ein.

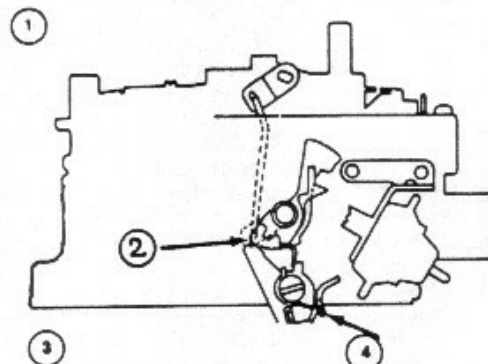
● Einstellung des Schnell-Leerlaufs

- 17 Stellen Sie das Getriebe in Park (Automatik) oder den Leerlauf (Schaltgetriebe).
- 18 Halten Sie das Gleitstück auf der höchsten Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens (siehe Illustration).
- 19 Trennen und verstopfen Sie den Vakuumschlauch am EGR-Ventil (falls vorhanden).
- 20 Drehen Sie die Schnell-Leerlauf-Schraube, um die korrekte angegebene Leerlauf-Drehzahl zu erhalten.



13.12 Einstellungs-Details zur Rochester-M4MC/M4MCA-Vergaser-Pumpenstange

- 1) Drosselventile ganz geschlossen
- 2) Stange im angegebenen Loch des Pumpenhebels
- 3) Meßgerät von der Oberseite der Chokeyventilwand. Neben dem Entlüftungs-Stapel. Zur Oberseite des Pumpenschafes wie angegeben
- 4) Biegen Sie den Pumpenhebel, um einzustellen
- 5) Biegen Sie, falls notwendig, die Sekundär-Schließ-Zange weg, um die Primärventile zu schließen. Stellen Sie dann wieder ein.



13.18 Einstellungs-Details zum Rochester M4MC/M4MCA-Vergaser-Schnell-Leerlauf

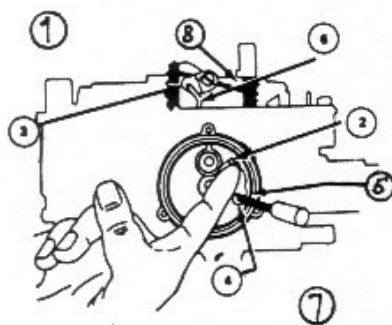
- 1) Stellen Sie das Getriebe in Park oder Leerlauf
- 2) Halten Sie das Gleitstück auf der höchsten Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens
- 3) Trennen und verstopfen Sie den Vakuumschlauch am EGR-Ventil
- 4) Drehen Sie die Schnell-Leerlauf-Schraube, um die angegebenen Schnell-Leerlauf-U/min zu erhalten

● **Einstellung des Chokespulen-Hebels**

- 21 Entfernen Sie die Schrauben und entfernen Sie die Abdeckungs- und Spulen-Baugruppe vom Chokegehäuse.
- 22 Drücken Sie an der thermostatischen Spulenzange (gegen den Uhrzeigersinn), bis die Chokeplatte geschlossen ist.
- 23 Überprüfen Sie, ob die Chokestange an der Unterseite des Schlitzes im Chokehebel ist.
- 24 Setzen Sie ein Stopfen-Meßgerät (oder einen Bohrereinsatz-Schaft der entsprechenden Größe) der angegebenen Größe in das Loch im Chokegehäuse.
- 25 Die untere Kante des Chokespulen-Hebels sollte gerade mit der Seite des Stopfen-Meßgeräts in Kontakt kommen.
- 26 Biegen Sie, falls notwendig, die Chokestange am geeigneten Punkt, um einzustellen (siehe Illustration).

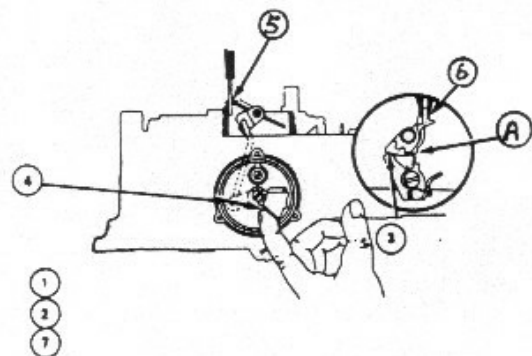
● **Einstellung der Chokestange (Schnell-Leerlauf-Nocken)**

- 27 Drehen Sie die Schnell-Leerlauf-Nocken-Schraube nach innen, bis sie das Schnell-Leerlauf-Gleitstück berührt, drehen Sie sie dann um zusätzliche drei volle Drehungen nach innen. Entfernen Sie die Spulenabdeckung.
- 28 Stillen Sie den Hebel auf die zweite Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens, gegen die Erhöhung der hohen Stufe.
- 29 Drücken Sie den Chokespulen-Hebel im Gehäuse hoch, um die Chokeplatte zu schließen.
- 30 Messen Sie zwischen der oberen Kante der Chokeplatte und der Lufthornwand mit dem Schaft eines Bohrereinsatzes der angegebenen Größe (siehe Illustration).
- 31 Biegen Sie, falls notwendig, die Zange auf dem Schnell-Leerlauf-Nocken, um einzustellen, aber versichern Sie sich, daß die Zange nach dem Biegen gegen den Nocken liegt.



13.26 Einstellungs-Details zum Rochester-M4MC/M4MCA-Vergaser-Chokespulen-Hebel

- 1) Lösen Sie die drei Halteschrauben und entfernen Sie die thermostatische Abdeckungs- und Spulen-Baugruppe vom Chokegehäuse
- 2) Drücken Sie die Zange der thermostatischen Spule hoch (gegen den Uhrzeigersinn), bis das Chokeventil geschlossen ist



13.30 Einstellungs-Details zur Rochester-M4MC/M4MCA-Vergaser-Chokestange (Schnell-Leerlauf-Nocken)

- 1) Stellen Sie den Schnell-Leerlauf ein
- 2) Entfernen Sie die thermostatische Abdeckung
- 3) Stellen Sie das Gleitstück auf die zweite Stufe des Nockens neben die hohe Stufe
- 4) Schließen Sie den Choke, indem Sie den Chokespulen-Hebel nach oben drücken

Fortsetzung siehe nächste Seite

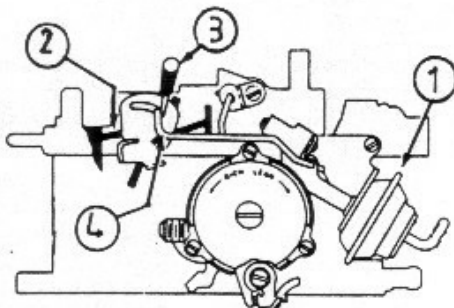
- 3) Stange an der Unterseite des Schlitzes
 - 4) Setzen Sie das angegebene Stopfen-Meßgerät ein
 - 5) Die untere Kante des Hebels sollte die Seite des Stopfen-Meßgeräts grade berühren
 - 6) Biegen Sie die Chokestange an diesem Punkt, um einzustellen (siehe Nebenbild)
 - 7) Installieren Sie die Abdeckung und beachten Sie die Einstellung des Automatikchokes
 - 8) Chokeventil geschlossen
- 5) Meßgerät zwischen oberer Kante des Chokeventils und in der Lufthornwand (siehe Anmerkung)
 - 6) Biegen Sie die Zange am Schnell-Leerlauf-Nocken, um einzustellen
 - a) Schnell-Leerlauf-Nocken
 - 7) Installieren Sie die Abdeckung und beachten Sie die Einstellung des Automatik-Chokes
- Anmerkung: Halten Sie das Meßgerät vertikal

● *Einstellung der Luftventil-Stange*

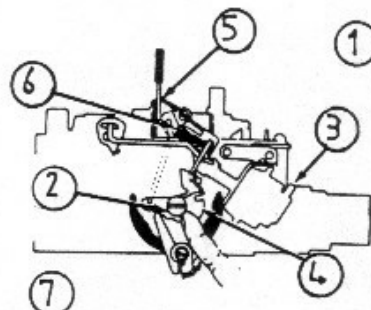
- 32 Setzen Sie mit einer externen Vakuumquelle die Choke-Vakuum-Unterbrechungs-Membran ein.
- 33 Versichern Sie sich, daß die Luftventile ganz geschlossen sind, messen Sie dann zwischen Luftventil-Schließdämpfer und dem Ende des Schlitzes im Luftventil-Hebel (siehe Illustration).
- 34 Biegen Sie die Luftventil-Schließdämpfer-Stange am gezeigten Punkt, falls eine Einstellung notwendig ist.

● *Einstellung der vorderen Vakuum-Unterbrechung*

- 35 Entfernen Sie die thermostatische Spulen-Abdeckung.
- 36 Stellen Sie das Gleitstück auf die höchste Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens.
- 37 Verwenden Sie eine Vakuumpumpe, um die Vakuummembran einzusetzen.
- 38 Drücken Sie den inneren Chokespulen-Hebel gegen den Uhrzeigersinn, bis die Zange auf dem Vakuum-Unterbrechungs-Hebel die Zange auf dem Vakuum-Unterbrechungs-Kolben berührt (siehe Illustration).
- 39 Überprüfen Sie die Lücke zwischen der oberen Kante der Chokeplatte und der Innenwand des Lufthorns. Benutzen Sie einen Bohrereinsatz der angegebenen Größe, um dies zu tun.
- 40 Drehen Sie die Einsteller-Schraube, um den richtigen Abstand zu erhalten.
- 41 Installieren Sie die Abdeckung und überprüfen Sie die Einstellung des automatischen Chokes (Schritte 42 bis 45).



13.33 Einstellungs-Detaile zur Rochester-M4MC/M4MCA-Vergaser-Luftventil-Stange



13.38 Einstellungs-Detaile zur Rochester-M4MC/M4MCA-Vergaser-Vakuum-Unterbrechung

Erklärungen siehe nächste Seite

- 1) Setzen Sie die Choke-Vakuum-Membran ein. Verwenden Sie eine externe Vakuumquelle
- 2) Luftventil ganz geschlossen
- 3) Plazieren Sie ein Meßgerät zwischen der Stange und dem Ende des Schlitzes im Hebel
- 4) Biegen Sie hier, um das angegebene Spiel zwischen Stange und dem Ende des Schlitzes im Hebel zu erhalten

> Anmerkung: Verstopfen Sie das Entlüftungsloch mit Klebeband (wenn verwendet). Entfernen Sie es nach der Einstellung

- 1) Entfernen Sie die thermostatische Abdeckung
- 2) Stellen Sie das Gleitstück auf die höchste Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens
- 3) Setzen Sie die Membran mit Hilfe einer externen Vakuum-Quelle ein
- 4) Drücken Sie im Chokespulen-Hebel gegen den Uhrzeigersinn, bis die Zange auf dem Vakuum-Unterbrechungs-Hebel die Zange auf dem Vakuum-Unterbrechungs-Kolben berührt
- 5) Plazieren Sie das Meßgerät zwischen die obere Kante des Chokeyentils und der Innenwand des Lufthorns (siehe Anmerkung)
- 6) Drehen Sie die Schraube, um einzustellen
- 7) Installieren Sie die Abdeckung und beachten Sie die Automatik-Choke-Einstellung

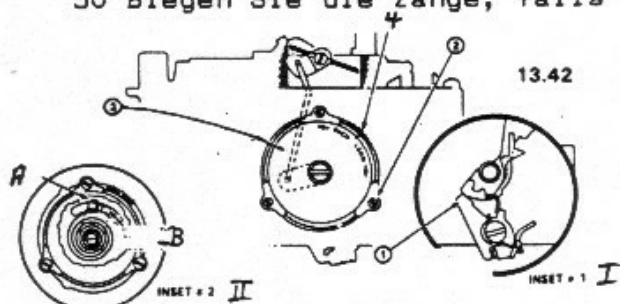
> Anmerkung: Verstopfen Sie das Entlüftungsloch mit einem Stück Abdeckband bei Modellen mit Verzögerung. Entfernen Sie es nach der Einstellung

● **Einstellung der Automatik-Choke-Spule (Heißluft-Art)**

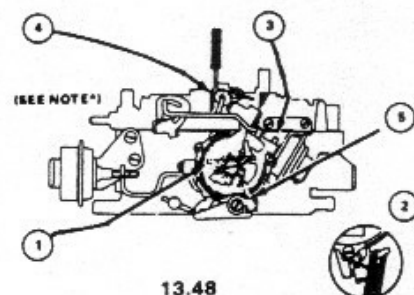
- 42 Stellen Sie das Gleitstück auf den höchsten Punkt des Nockens (siehe Illustration).
- 43 Lösen Sie die drei Halteschrauben und drehen Sie die Spulenabdeckung, bis die Chokeyplatte sich grade schließt.
- 44 Richten Sie die Markierung auf der Abdeckung mit dem angegebenen Punkt im Gehäuse aus, je nach Vergaserart.
- 45 Ziehen Sie die Abdeckungsschrauben an.

● **Einstellung des Choke-Entladers**

- 46 Versichern Sie sich, daß die Automatik-Choke-Gehäuse-Abdeckung auf der angegebenen Position ist (Schritte 42 bis 45).
- 47 Halten Sie die Drosselplatte weit offen.
- 48 Schließen Sie die Chokeyplatte, indem Sie die Zange des mittleren Chokeyhebels hochdrücken (siehe Illustration).
- 49 Überprüfen Sie den Abstand zwischen der oberen Kante der Chokeyplatte und der inneren Lufthorn-Wand. Benutzen Sie einen Bohrereinsatz der entsprechenden Größe als Meßgerät.
- 50 Biegen Sie die Zange, falls notwendig, um sie einzustellen.



Erklärungen siehe nächste Seite



13.48

**13.42 Einstellungs-Details
zur Rochester-M4MC/M4MCA-
Vergaser-Automatik-Chokespule**

- I) Nebenbild Nr. 1
- 1) Stellen Sie das Gleitstück auf die höchste Stufe des Nockens
 - 2) Lösen Sie die drei Halteschrauben. (Anmerkung: Ziehen Sie die Schrauben nach der Einstellung an.)
 - 3) Drehen Sie die Abdeckungs- und Spulen-Baugruppe gegen den Uhrzeigersinn, bis das Chokeventil sich gerade schließt
 - 4) Richten Sie die Markierung auf der Abdeckung mit dem angegebenen Punkt auf dem Gehäuse aus. Anmerkung: Versichern Sie sich bei Modellen mit Choke-Ansprech-Hebel mit Schlitz, daß die Spulenzange im Schlitz des Hebels installiert ist (siehe Nebenbild Nr.2)
- II) Nebenbild Nr.2
- a) Spulenzange
 - b) Hebel der thermostatischen Chokespule

**13.48 Einstellungs-Details
zum Rochester-M4MC/M4MCA-
Vergaser-Choke-Entlader**

- 1) Überprüfen Sie die Position der Indexmarkierung (Schritt 11 oder 12)
- 2) Halten Sie die Drosselventile weit offen
- 3) Schließen Sie bei warmem Motor das Chokeventil, indem Sie die Zange am mittleren Chokehebel hochdrücken (halten Sie sie mit einem Gummiband in Position)
- 4) Meßgerät zwischen der oberen Kante des Chokeventils und der Lufthornwand (siehe Anmerkung)
- 5) Biegen Sie die Zange, um einzustellen

Einstellung der Sekundär-Drossel-Aussperrung

Aussperrungs-Hebel-Spiel

- 51 Halten Sie die Chokeplatten und die sekundären Aussperrungs-Platten geschlossen, messen Sie dann das Spiel zwischen dem Aussperrungs-Stift und dem Aussperrungs-Hebel.
- 52 Biegen Sie, falls eine Einstellung notwendig ist, den Aussperrungs-Stift, um das angegebene Spiel zu erhalten (siehe Illustration).

Öffnungs-Spiel

- 53 Drücken Sie die Hinterseite des Schnell-Leerlauf-Nockens herunter, um den Choke weit offen zu halten.
- 54 Halten Sie die sekundären Drosselplatten teilweise offen, messen Sie dann zwischen dem Ende des Aussperrungs-Stifts und der Unterseite des Aussperrungs-Hebels.
- 55 Feilen Sie, falls eine Einstellung notwendig ist, das Ende des Aussperrungs-Stifts und versichern Sie sich, daß keine Grate zurückbleiben.

Einstellung der sekundären Schließung

- 56 Stellen Sie die Motor-Leerlauf-Geschwindigkeit ein.
- 57 Halten Sie die Chokeplatte weit offen, wobei der Gleitstück-Hebel von den Stufen des Schnell-Leerlauf-Nockens herunter ist (siehe Illustration).
- 58 Messen Sie das Spiel zwischen dem Schlitz im sekundären Drosselplatten-Aussperrungs-Hebel und der sekundären Betätigungs-Stange.
- 59 Biegen Sie, falls eine Einstellung notwendig ist, die sekundäre Schließungs-Zange am primären Drosselhebel, um das angegebene Spiel zu erhalten.

Vergaser Nr.

17057221 | 17057512 |
17057209 | 17057517 |

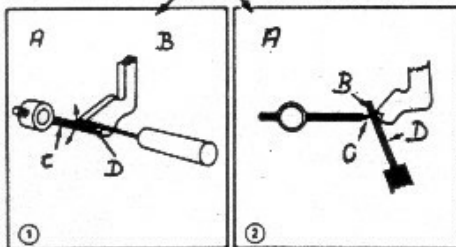
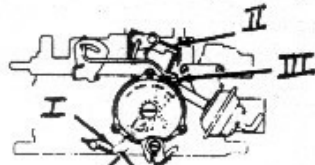
Alle anderen
Vergaser

Abstand

0.325 inch

0.240 inch

0.280 inch



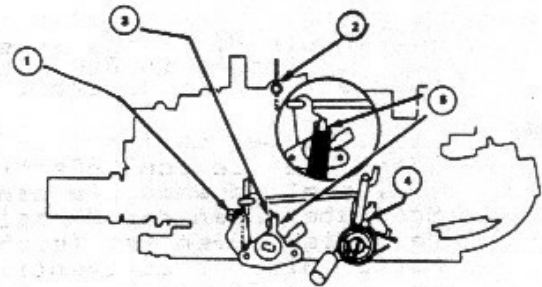
13.52 Einstellungs-Detaile
zur Rochester-M4MC/M4MCA-
Vergaser-Sekundär-Aussperrung

- I) Aussperrungs-Hebel
- II) Chokeventil
- III) Drücken Sie die Hinter-
seite des Nockens her-
unter (Stufe 2)

- 1) Seitenspiel des sekun-
dären Aussperrungs-Hebels
 - a) Chokeventil geschlossen
 - b) Drosselventile geschlossen
 - c) Biegen Sie den Stift, um
einzustellen
 - d) 0,015 maximales Spiel
- 2) Öffnungsspiel der
sekundären Aussperrung
 - a) Halten Sie das Choke-
ventil weit offen, indem
Sie auf die Hinterseite
des Schnell-Leerlauf-
Nockens drücken
 - b) Überprüfen Sie den Aus-
sperrungs-Stift auf
Spiel
 - c) Feilen Sie das Ende des
Stiftes, um das Spiel
zu erhalten (achten Sie
nach dem Feilen auf
Grate)
 - d) Meßgerät

● Einstellung der sekundären Öffnung

60 Öffnen Sie den primären Drosselhebel leicht, bis die
Verbindung die Zange am sekundären Hebel grade berührt (siehe
Illustration).



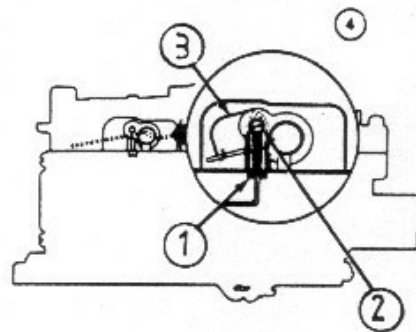
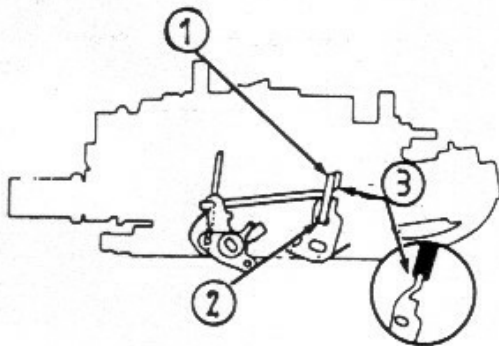
13.57 Einstellungs-Detaile
zur Rochester-M4MC/M4MCA-
Vergaser-Sekundär-Schließung

- 1) Motor-Leerlauf auf die
richtigen U/min eingestellt
- 2) Chokeventil weit offen -
Gleitstück von den Stufen
des Schnell-Leerlauf-
Nockens herunter
- 3) Hebel gegen Zange
- 4) Angegebenes Spiel
- 5) Biegen Sie die Zange, um
einzustellen

- 61 Biegen Sie die Zange am sekundären Hebel, falls notwendig, um die Verbindung in der Mitte des Schlitzes des sekundären Hebels zu positionieren.

● **Einstellung der Luftventil-Feder**

- 62 Lösen Sie die Schließschraube mit einem Sechskantstiftschlüssel, drehen Sie dann die Spannungs-Einstellungsschraube gegen den Uhrzeigersinn, bis das Luftventil teilweise offen ist (siehe Illustration).
- 63 Halten Sie das Luftventil geschlossen, drehen Sie dann die Spannungs-Einstellungsschraube im Uhrzeigersinn um die angegebene Zahl Drehungen, nachdem die Feder den Stift berührt.
- 64 Ziehen Sie die Schließschraube an.



13.60 Einstellungs-Details zur Rochester-M4MC/M4MCA-Sekundär-Öffnung

- 1) Öffnen Sie die Primär-Drossel, bis die Betätigungs-Verbindung die Zange berührt
- 2) Die Verbindung sollte in der Mitte des Schlitzes sein
- 3) Biegen Sie die Zange, um einzustellen

13.62 Einstellungs-Details zur Rochester-M4MC/M4MCA-Vergaser-Luftventil-Feder

- 1) Lösen Sie die Schließschraube mit einem speziellen Sechskantschraubenschlüssel
- 2) Drehen Sie die Spannungs-Einstellungsschraube gegen den Uhrzeigersinn, bis das Luftventil sich teilweise öffnet
- 3) Halten Sie das Luftventil von Hand geschlossen und drehen Sie die Spannungs-Einstellungsschraube um die angegebene Zahl von Drehungen im Uhrzeigersinn, nachdem die Feder den Stift berührt
- 4) Halten Sie die Einstellungsschraube und ziehen Sie die Schließschraube an

14 Vergaser (Rochester M4ME) - Einstellungen

Siehe Illustrationen 14.7, 14.8 und 14.9

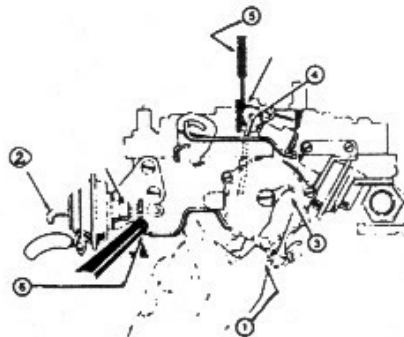
- 1 Der Rochester-M4ME-Vergaser ist den M4MC- und M4MCA-Vergasern sehr ähnlich, mit der Ausnahme eines elektrisch geheizten (im Gegensatz zu einem Heißluft-geheizten) Chokes und einer hinteren Vakuum-Unterbrechung.
- 2 Außer den in den folgenden Schritten erwähnten Einstellungen sind alle anderen Einstellungen am Fahrzeug die gleichen wie für die M4MC- und M4MCA-Vergaser, die in Unterkapitel 13 beschrieben wurden.

● *Einstellung der hinteren Vakuum-Unterbrechung*

- 3 Entfernen Sie die thermostatische Spulen-Abdeckung.
- 4 Stellen Sie das Gleitstück auf die höchste Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens.
- 5 Benutzen Sie eine Vakuum-Pumpe, um die Vakuum-Membran einzusetzen.
- 6 Drücken Sie den Chokespulen-Hebel hoch, im Choke-Gehäuse, zur geschlossenen Choke-Position, bis der Schaft herausgezogen und eingessesen ist.
- 7 Plazieren Sie mit der Chokestange in der Unterseite des Schlitzes im Chokehebel den Bohrer einsatz der angegebenen Größe zwischen die obere Kante der Chokeyplatte und die Lufthornwand. Falls die Abmessung nicht wie angegeben ist, biegen Sie die Vakuum-Unterbrechungs-Stange (siehe Illustration).

● *Einstellung der Automatik-Chokespule (elektrisch geheizte Art)*

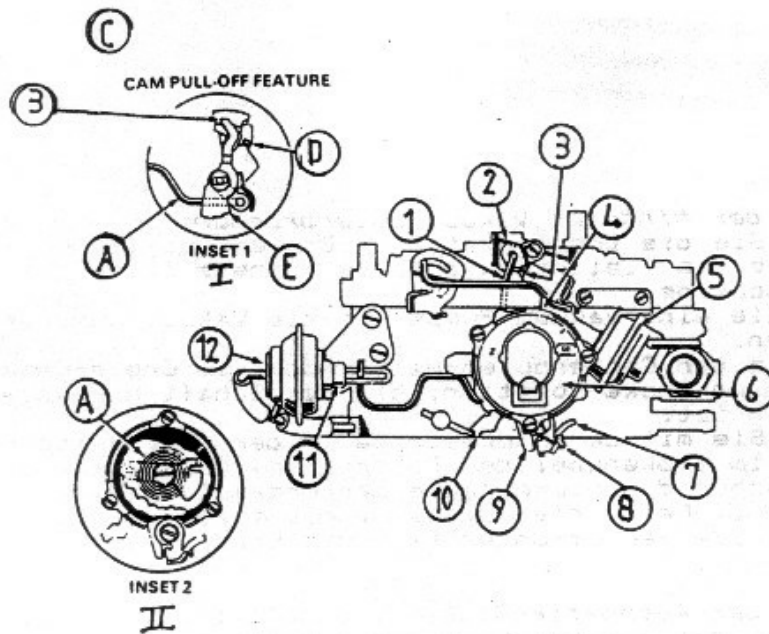
- 8 Stellen Sie das Gleitstück auf die höchste Stufe des Nockens (siehe Illustration).
- 9 Lösen Sie die Halteschrauben und drehen Sie die Spulenabdeckung, bis die Chokeyplatte sich grade schließt (siehe Illustration).
- 10 Richten Sie die Index-Markierung auf der Abdeckung mit der angegebenen Markierung im Gehäuse aus.
- 11 Ziehen Sie die Abdeckungsschrauben an.



14.7 Einstellungs-Details zur Rochester-M4ME-Vergaser-Vakuum-Unterbrechung

- 1) Stellen Sie den Gleitstück-Hebel auf die höchste Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens
- 2) Setzen Sie die Hinter-Vakuum-Unterbrechungs-Membran mit Hilfe einer externen Vakuumquelle ein
- 3) Drücken Sie den Chokespulen-Hebel hoch - Membran-Kolben herausgezogen, bis er eingessesen ist - Widerstands-Feder komprimiert
- 4) Stange in der Unterseite des Schlitzes
- 5) Meßgerät zwischen Lufthornwand und oberer Kante des Chokeyventils
- 6) Biegen Sie die Stange, um einzustellen

> Anmerkung: Halten Sie das Meßgerät vertikal



14.8 Komponenten-Anordnung des Rochester-M4ME-Elektrik-Chokes

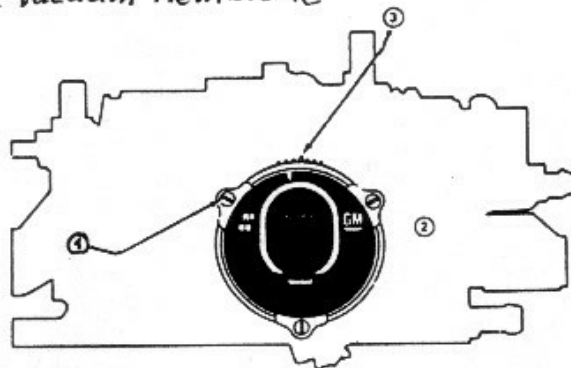
I) Nebenbild 1

- a) Verbindung zur hinteren Vakuum-Einheit
- b) Abzieh-Zange
- c) Nocken-Abzieh-Vorrichtung
- d) Vakuum-Unterbrechungs-Hebel
- e) Schnell-Leerlauf-Nocken

II) Nebenbild 2

- a) Thermostatische Spule

- 1) Chokestange
- 2) Chokeventil
- 3) Vorder-Vakuum-Unterbrechungs-Einstellungs-Schraube
- 4) Kolben-Nocken-Abzieh-Zange
- 5) Vorder-Vakuum-Unterbrechungs-Membran
- 6) Elektrik-Choke-Baugruppe (siehe Nebenbild 2)
- 7) Entlader-Zange
- 8) Schnell-Leerlauf-Einstellungs-Schraube
- 9) Schnell-Leerlauf-Gleitstück
- 10) Sekundär-Aussperrungs-Hebel
- 11) Kolben-Widerstands-Feder
- 12) Hintere Vacuum Membrane



14.9 Einstellungs-Details zur Rochester-M4ME-Vergaser-Automatik-Chokespule

- 1) Lösen Sie die drei Halteschrauben
- 2) Stellen Sie das Schnell-Leerlauf-Gleitstück auf die hohe Stufe des Nockens
- 3) Stellen Sie die Markierung auf dem Elektrik-Choke auf den angegebenen Punkt auf dem Choke-Gehäuse

15 Vergaser (Rochester 29E/E29E) - Einstellungen

Siehe Illustrationen 15.1, 15.11, 15.54 und 15.58

Einstellung des Schwimmers - Bank-Einstellung

- 1 Halten Sie den Schwimmerhalter fest, während Sie den Schwimmer vorsichtig gegen die Nadel drücken (siehe Illustration)
- 2 Messen Sie die Höhe des Schwimmers am weitesten Punkt vom Schwimmer-Scharnier-Stift an der Unterseite des Schwimmers.
- 3 Entfernen Sie den Schwimmer, falls notwendig, und biegen Sie den Schwimmerarm nach oben oder unten, um einzustellen.
- 4 Überprüfen Sie die Schwimmer-Ausrichtung nach der Einstellung visuell. Er sollte keinen anderen Teil des Vergasers berühren.

Einstellung der Pumpe

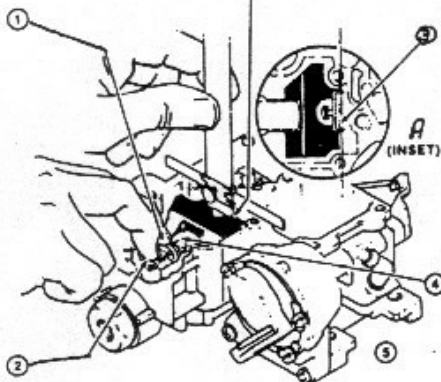
- 5 Versichern Sie sich, daß die Schnell-Leerlauf-Schraube von den Stufen des Schnell-Leerlauf-Nockens herunter ist und daß die Drosselplatten vollständig geschlossen sind.
- 6 Messen Sie den Abstand von der Lufthorn-Guß-Fläche zur Oberseite des Pumpenschafts. Vergleichen Sie die Messung mit den technischen Daten.
- 7 Die Einstellung der Pumpe sollte nicht von der ursprünglichen Fabrik-Einstellung geändert werden, es sei denn, Ihre Überprüfung zeigt an, daß sie den technischen Daten nicht mehr entspricht. Falls eine Einstellung notwendig ist, entfernen Sie Pumpenhebel-Halteschraube und -Unterlegscheibe und entfernen Sie den Pumpenhebel, indem Sie den Hebel drehen, um ihn von der Pumpenstange zu entfernen. Schrauben Sie den Hebel in einen Schraubstock mit weichen Backen, um ihn vor Schaden zu schützen, und biegen Sie das Ende des Hebels, das dem Halsbereich am nächsten ist.

> Anmerkung: Biegen Sie den Hebel nicht seitwärts oder in einer Drehbewegung.

- 8 Installieren Sie Pumpenhebel, Unterlegscheibe und Halteschraube wieder und überprüfen Sie wieder die Einstellung der Pumpe.
- 9 Ziehen Sie die Halteschraube sicher an, nachdem die Einstellung der Pumpe korrekt ist.
- 10 Öffnen und schließen Sie die Drosselplatten, überprüfen Sie dabei das Gestänge auf freie Bewegung und achten Sie auf richtige Ausrichtung des Pumpenhebels.

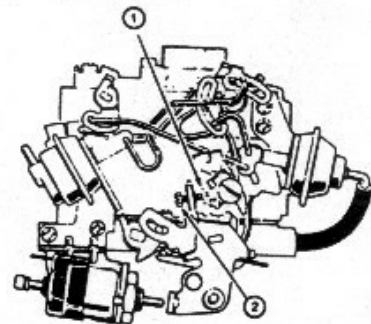
Einstellung des Leerlaufs - Bank-Einstellung

- 11 Stellen Sie die Schnell-Leerlauf-Schraube auf die höchste Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens (siehe Illustration).
- 12 Drehen Sie die Schnell-Leerlauf-Schraube um die auf dem VECI-Schild im Motorraum angegebene Anzahl Drehungen nach innen oder außen. ③



Erklärungen siehe nächste Seite

15.1



15.11

**15.1 Einstellung-Details
zum Rochester-28E/E28E-
Vergaser-Schwimmer**

- 1) Halten Sie den Haltering fest
- 2) Drücken Sie den Schwimmer leicht gegen die Nadel herunter
- 3) Meßgerät am Ende des Schwimmers am am weitesten vom Schwimmer-Scharnier-Stift entfernten Punkt (siehe Nebenbild)
- a) Nebenbild
- 4) Entfernen Sie den Schwimmer und biegen Sie den Schwimmerarm hoch und herunter, um einzustellen
- 5) Überprüfen Sie die Schwimmer-Ausrichtung nach der Einstellung visuell

**15.11 Einstellung-Details
zum Rochester-28E/E28E-
Vergaser-Schnell-Leerlauf (Bank-
Einstellung)**

- 1) Plazieren Sie die Schnell-Leerlauf-Schraube auf die höchste Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens
- 2) Drehen Sie die Schnell-Leerlauf-Schraube um die angegebene Anzahl Drehungen nach innen oder außen

● **Einstellung des Chokespulen-Hebels**

- 13 Besorgen Sie sich ein Choke-Abdeckungs-Wiederaufbau-Set und entfernen Sie die Choke-Abdeckungs- und -Spulen-Baugruppe nach den Anweisungen im Wiederaufbau-Set.
- 14 Plazieren Sie die Schnell-Leerlauf-Schraube auf die höchste Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens.
- 15 Drücken Sie auf den mittleren Chokehebel, bis das Chokeventil ganz geschlossen ist.
- 16 Setzen Sie einen angemessenen Bohrereinsatz in das dafür vorgesehene Loch.
- 17 Die Kante des Chokespulen-Hebels sollte grade in Kontakt mit der Seite des Bohrereinsatzes kommen.
- 18 Biegen Sie die mittlere Chokestange, um den Chokespulen-Hebel je nach Notwendigkeit einzustellen.

● **Einstellung des Schnell-Leerlauf-Nockens (Chokestange)**

- 19 Nehmen Sie, bevor Sie fortfahren, die Chokespulen-Hebel- und Schnell-Leerlauf-Einstellungen vor.
- 20 Plazieren Sie mit ganz geschlossener Chokeplatte einen Magneten quer auf ihr, montieren Sie dann ein Fabrik-Chokeventil-Meßgerät J-26701 oder ein Winkel-Meßgerät an den Magneten, so daß die Drehwinkel-Skala Null angibt und die Ausgleichs-Blase in der Mitte ist.
- 21 Drehen Sie die Skala so, daß das angegebene Winkelmaß für die Einstellung dem Zeiger gegenüber ist.
- 22 Plazieren Sie die Schnell-Leerlauf-Schraube auf die zweite Stufe des Nockens gegen die Erhebung der hohen Stufe.
- 23 Schließen Sie den Choke, indem Sie auf den mittleren Chokehebel drücken.
- 24 Drücken Sie auf den Vakuum-Unterbrechungs-Hebel zum offenen Choke hin, bis der Hebel gegen die hintere Zange auf dem Chokehebel ist.
- 25 Biegen Sie die Schnell-Leerlauf-Nocken-Stange, bis die Blase in der Mitte ist, und nehmen Sie die notwendigen Einstellungen vor.
- 26 Entfernen Sie Meßgerät und Magnet.

● **Einstellung der Luftventil-Stange**

- 27 Befestigen Sie ein Chokeplatten-Meßgerät oder eine Winkelmeßgerät wie in Schritt 20 beschrieben.

- 28 Drehen Sie die Skala so, daß das angegebene Winkelmaß für die Einstellung dem Zeiger gegenüber ist.
- 29 Setzen Sie die Vakuum-Membran mit einer Vakuumpumpe ein.
- 30 Drehen Sie das Luftventil in Richtung des offenen Luftventils, indem Sie leichten Druck auf die Luftventil-Welle anwenden.
- 31 Biegen Sie, um einzustellen, die Luftventilstange, bis die Blase auf dem Winkel-Meßgerät in der Mitte ist.

● *Einstellung der Primär-Seiten-Vakuum-Unterbrechung*

- 32 Befestigen Sie ein Chokeplatten-Meßgerät oder ein Winkelmeßgerät wie in Schritt 19 der Einstellung des Schnell-Leerlauf-Nockens beschrieben.
- 33 Drehen Sie die Skala so, daß das angegebene Winkelmaß für die Einstellung dem Zeiger gegenüber ist.
- 34 Setzen Sie die Choke-Vakuum-Membran mit einer externen Vakuumquelle ein.
- 35 Halten Sie die Chokeplatte zur geschlossenen Position hin, indem Sie auf den mittleren Chokehebel drücken.
- 36 Biegen Sie, um einzustellen, die Vakuum-Unterbrechungs-Stange, bis die Blase auf dem Winkel-Meßgerät in der Mitte ist. Entfernen Sie das Meßgerät.

● *Einstellung der Sekundär-Vakuum-Unterbrechung*

- 37 Montieren Sie ein Chokplatten-Meßgerät oder ein Winkel-Meßgerät wie in Schritt 19 der Einstellung des Schnell-Leerlauf-Nockens an den Vergaser.
- 38 Drehen Sie die Skala so, daß das angegebene Winkelmaß für die Einstellung dem Zeiger gegenüber ist.
- 39 Setzen Sie die Membran mit einer externen Vakuumquelle ein. Verstopfen Sie bei Modellen mit Entlüftung die Endabdeckung mit einem Stück Abdeckband. Entfernen Sie das Band nach der Einstellung.
- 40 Drücken Sie, während Sie das Winkel-Meßgerät ablesen, leicht im Uhrzeigersinn an dem mittleren Chokehebel (in Richtung der geschlossenen Chokeplatte) und halten Sie sie mit einem Gummiband in Position.
- 41 Biegen Sie, um einzustellen, die Vakuum-Unterbrechungs-Stange, bis die Blase auf dem Winkel-Meßgerät in der Mitte ist. Benutzen Sie bei späteren Modellen einen 1/8-Inch-Sechskantstiftschlüssel und drehen Sie die Schraube in die hintere Abdeckung, bis die Blase in der Mitte ist. Entfernen Sie das Winkel-Meßgerät und das Abdeckband, falls verwendet.

● *Einstellung des Entladers*

- 42 Verwenden Sie ein Chokplatten-Meßgerät oder ein Winkel-Meßgerät und montieren Sie es wie in Schritt 19 der Einstellung des Schnell-Leerlauf-Nockens.
- 43 Drehen Sie die Skala so, daß das angegebene Winkelmaß für die Einstellung dem Zeiger gegenüber ist.
- 44 Installieren Sie die thermostatische Abdeckung des Chokes und die Spulenbaugruppe in das Gehäuse.
- 45 Halten Sie die Primär-Drosselplatte weit offen. Schließen Sie die Chokeplatte, indem Sie im Uhrzeigersinn auf den mittleren Chokehebel drücken. Falls der Motor warm ist, benutzen Sie ein Gummiband, um sie in Position zu halten.
- 46 Biegen Sie die Zange, um den Entlader einzustellen, bis die Blase im Meßgerät in der Mitte ist. Entfernen Sie das Meßgerät.

● *Einstellung der Sekundär-Aussperrung*

- 47 Halten Sie die Chokeplatte weit offen, indem Sie gegen den Uhrzeigersinn auf den mittleren Chokehebel drücken.
- 48 Öffnen Sie den Drosselhebel, bis das Ende des Sekundär-Betätigungs-Hebels dem Ende des Aussperrungs-Hebels gegenüber

- ist.
- 49 Setzen Sie einen Bohrereinsatz der angegebenen Größe ein und messen Sie das Spiel.
 - 50 Biegen Sie, falls eine Einstellung notwendig ist, die Aussperrungs-Hebel-Zange, die den Schnell-Leerlauf-Nocken berührt.

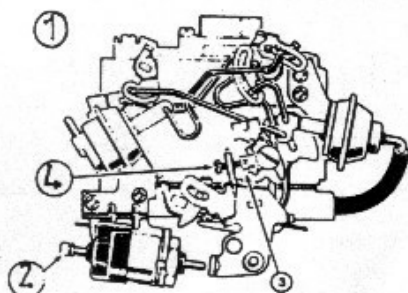
● **Einstellung des Schnell-Leerlaufs - am Fahrzeug**

- 51 Stellen Sie die Zündverstellung wie auf dem Schild angegeben ein.
- 51 Stellen Sie die Beschränkungs-Leerlauf-Drehzahl ein, falls erforderlich.
- 52 Plazieren Sie die Schnell-Leerlauf-Schraube auf die höchste Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens.
- 54 Drehen Sie die Schnell-Leerlauf-Schraube nach innen oder außen, um die angegebenen Schnell-Leerlauf-U/min zu erhalten (siehe Schild) (siehe Illustration).

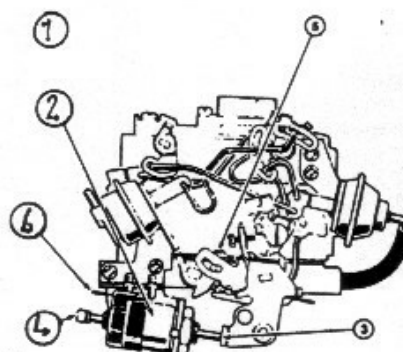
● **Einstellung der Leerlauf-Drehzahl**

> **Anmerkung:** Bei den meisten Fahrzeugen ist dieses Verfahren auf dem VECI-Schild im Motorraum angegeben. Lesen Sie dieses Schild, bevor Sie fortfahren. Falls widersprüchliche Informationen vorliegen, gehen Sie davon aus, daß die Informationen auf dem Schild richtig sind.

- 55 Bereiten Sie das Fahrzeug auf Einstellungen vor und beachten Sie dabei die Anweisungen auf dem Schild.
- 56 Sie brauchen einen Helfer, der seinen Fuß auf dem Bremspedal hält, während der Leerlauf eingestellt wird.
- 56 Stellen Sie bei unter Strom gesetztem Solenoid den Wahlhebel auf Drive (Automatikgetriebe) oder Leerlauf (Schaltgetriebe). Stellen Sie die Klimaanlage ab, falls Ihr Fahrzeug damit ausgestattet ist.
- 58 Öffnen Sie die Drossel leicht, damit der Solenoid-Kolben sich ganz ausdehnen kann (siehe Illustration).
- 59 Drehen Sie die Solenoid-Schraube, um die Beschränkungs-Leerlauf-Drehzahl auf die angegebenen U/min einzustellen.
- 60 Trennen Sie das Solenoid-Kabel und drehen Sie die Leerlauf-Drehzahl-Schraube, um die Basis-Leerlauf-Drehzahl auf die technischen Daten einzustellen.
- 61 Schließen Sie das Solenoid-Kabel nach der Einstellung wieder an.



15.54 Einstellung-Detaile zum Rochester-28E/E28E-Vergaser-Schnell-Leerlauf am Fahrzeug



15.58 Einstellung-Detaile zur Rochester-28E/E28E-Vergaser-Leerlauf-Drehzahl am Fahrzeug

Erklärungen siehe nächste Seite

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1) Bereiten Sie das Fahrzeug auf die Einstellungen vor - siehe Emissions-Schild am Fahrzeug.
Anmerkung: Zündverstellung per Schild eingestellt. 2) Stellen Sie die Beschränkungs-Leerlauf-Drehzahl ein, falls notwendig 3) Stellen Sie die Schnell-Leerlauf-Schraube auf die höchste Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens 4) Drehen Sie die Schnell-Leerlauf-Schraube nach innen oder außen, um die angegebenen Schnell-Leerlauf-U/min zu erhalten (siehe Schild) | <ol style="list-style-type: none"> 1) Bereiten Sie das Fahrzeug auf die Einstellungen vor - siehe Emissions-Schild am Fahrzeug.
Anmerkung: Zündverstellung per Schild eingestellt. 2) Solenoid unter Strom - Automatikgetriebe in Drive, Schaltgetriebe im Leerlauf 3) Öffnen Sie die Drossel leicht, damit der Solenoid-Kolben sich ganz ausdehnen kann. 4) Drehen Sie die Solenoid-Schraube, um die Beschränkungs-Leerlauf-Drehzahl auf die angegebenen U/min einzustellen (Solenoid unter Strom) 5) Drehen Sie die Leerlauf-Drehzahl-Schraube, um die Basis-Leerlauf-Drehzahl auf die technischen Daten einzustellen (Solenoid nicht unter Strom) 6) Verbinden Sie das elektrische Kabel des Solenoids nach der Einstellung wieder |
|--|---|

16 16 Vergaser (Rochester M2M) - Einstellungen

Siehe Illustrationen 16.1 und 16.11

● **Einstellung des Schwimmers**

- 1 Halten Sie den Schwimmer-Haltering fest und drücken Sie den Schwimmer vorsichtig gegen die Nadel herunter (siehe Illustration).
- 2 Messen Sie von der Oberseite des Gußes zur Oberseite des Schwimmers, an einem 3/16 Inch vom Ende des Schwimmers zurück gelegenen Punkt, am Ende.
- 3 Falls eine Eisntellung notwendig ist, entfernen Sie den Schwimmer und biegen Sie den Schwimmerarm je nach Notwendigkeit hoch oder herunter.
- 4 Installieren Sie den Schwimmer wieder, überprüfen Sie die Ausrichtung visuell und überprüfen Sie nochmals die Einstellung des Schwimmers.

● **Einstellung der Pumpe**

- 5 Versichern Sie sich bei ganz geschlossenen Drosselplatten, daß der Schnell-Leerlauf-Gleitstück-Hebel von den Stufen des Schnell-Leerlauf-Nockens herunter ist.
- 6 Setzen Sie einen Bohrereinsatz der angegebenen Größe in das angegebene Loch im Pumpenhebel.
- 7 Messen Sie von der Oberseite der Chokeyplattenwand, neben dem Entlüftungstapel, bis zur Oberseite des Pumpenschafts wie angegeben.
- 8 Stützen Sie, falls eine Einstellung notwendig ist, den Pumpenhebel mit einem Schraubenzieher, während Sie den Hebel biegen.

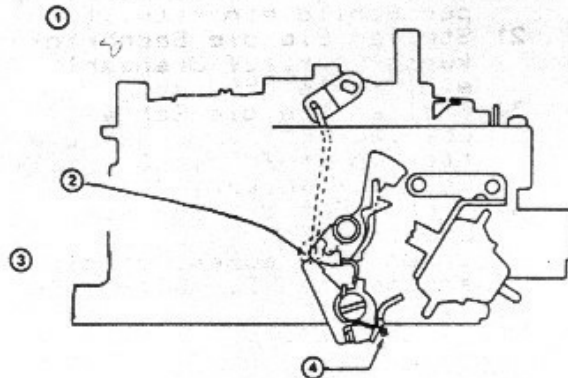
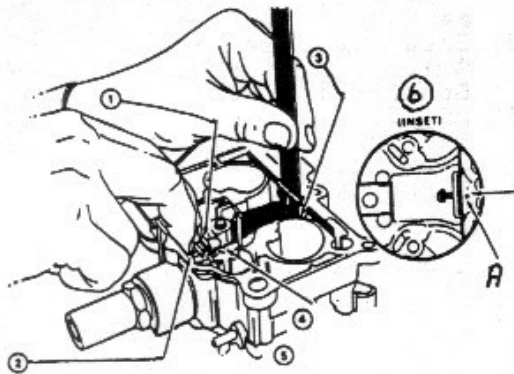
● **Einstellung des Chokespulen-Hebels**

- 9 Das Verfahren ist das gleiche wie das für den 2SE-Vergaser (Unterkapitel 15, Schritte 13 bis 18).

● **Einstellung des Schnell-Leerlaufs - Bank-Einstellung**

- 10 Halten Sie das Gleitstück auf der höchsten Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens.

- 11 Drehen Sie die Schnell-Leerlauf-Schraube nach außen, bis die Primär-Drosselplatten geschlossen sind. Drehen Sie die Schraube nach innen, um den Hebel zu berühren, drehen Sie sie dann um zwei zusätzliche ganze Drehungen (siehe Illustration).



16.1 Einstellung-Details zum Rochester-M2M-Vergaser-Schwimmer-Stand

- 1) Halten Sie den Haltering fest
- 2) Drücken Sie den Schwimmer leicht gegen die Nadel herunter
- 3) Meßgerät von der Oberseite des Gußes zur Oberseite des Schwimmers - Meßpunkt $3/16$ Inch zurück vom Ende des Schwimmers an der Unterseite (siehe Nebenbild)
- 4) Entfernen Sie den Schwimmer und biegen Sie den Schwimmerarm nach oben oder unten, um einzustellen
- 5) Überprüfen Sie die Schwimmer-Ausrichtung nach der Einstellung visuell
- 6) Nebenbild
- a) Meßpunkt ($3/16$ Inch zurück vom Ende)

16.11 Einstellung-Details zum Rochester-M2M-Vergaser-Schnell-Leerlauf im Fahrzeug

- 1) Schalten Sie das Getriebe auf Park oder Neutral
- 2) Halten Sie das Gleitstück auf der per Emissions-Schild richtigen Stufe des Nockens
- 3) Trennen und verstopfen Sie den Vakuum-Schlauch am EGR-Ventil
- 4) Drehen Sie die Schnell-Leerlauf-Schraube, um die am Emissions-Schild angegebenen U/min zu erhalten

● Einstellung des Schnell-Leerlauf-Nockens

- 12 Dieses Verfahren ist dem zur Einstellung des 2SE-Vergasers sehr ähnlich (Unterkapitel 15, Schritte 19 bis 26).
- 13 Schließen Sie nach Schritt 22 den Choke, indem Sie den Chokespulen-Hebel oder die Vakuum-Unterbrechungs-Hebel-Zange hoch drücken. Halten Sie sie mit einem Gummiband in dieser Position.
- 14 Biegen Sie, um einzustellen, die Zange auf dem Schnell-Leerlauf-Nocken, bis die Blase auf dem Winkel-Meßgerät in der Mitte ist.
- 15 Entfernen Sie das Winkel-Meßgerät.

● Einstellung der vorderen Vakuum-Unterbrechung.

- 16 Dieses Verfahren kann auf die gleiche Art wie die Einstellung der Primär-Seiten-Vakuum-Unterbrechung ausgeführt werden, die

in Unterkapitel 15, Schritte 32 bis 36 für den 2SE-Vergaser beschrieben ist.

● **Einstellung der Automatik-Chokespule (1979)**

- 17 Stellen Sie das Gleitstück auf die höchste Stufe des Nockens.
- 18 Lösen Sie die drei Halteschrauben auf dem Chokeygehäuse.
- 19 Drehen Sie die Abdeckungs- und Spulen-Baugruppe gegen den Uhrzeigersinn, bis die Chokeyplatte sich grade schließt.
- 20 Richten Sie die Markierung auf der Abdeckung mit dem Punkt auf dem Gehäuse auf, der eine Kerbe zur mageren Seite ist.

> Anmerkung: *Versichern Sie sich, daß der Schlitz im Hebel mit der Spulenzange einrastet.*

● **Einstellung des Entladlers (1980 bis 1982)**

- 21 Dieses Verfahren ist dem für den 2SE-Vergaser sehr ähnlich (Schritte 42 bis 46).
- 22 Halten Sie die Drosselklappen nach Schritt 44 weit offen.
- 23 Schließen Sie bei warmem Motor die Chokeyplatte, indem Sie die Zange auf dem Vakuum-Unterbrechungs-Hebel nach oben drücken. Halten Sie sie mit einem Gummiband in dieser Position.
- 24 Biegen Sie die Zange auf dem Schnell-Leerlauf-Hebel, um einzustellen, bis die Blase auf dem Winkel-Meßgerät in der Mitte ist. Entfernen Sie das Meßgerät.

● **Leerlauf-Einstellung**

- 25 Das Verfahren ist dem für den 2G-Vergaser sehr ähnlich. Siehe Unterkapitel 11, Schritte 2 bis 27.

● **Einstellung des Schnell-Leerlaufs**

- 26 Das Verfahren für den 2SE-Vergaser sollte befolgt werden (Schritte 52 bis 54).

① **17 Vergaser (Rochester E4ME/E4MC) - Einstellungen**

Siehe Illustrationen 17.2, 17.7, 17.12, 17.14, 17.17, 17.23, 17.28, 17.29, 17.31 und 17.37

- 1 Die Einstellungen sind, außer dort, wo es angemerkt ist, die gleichen wie für frühere Modelle (Unterkapitel 13). Vergaser mit dem C3-System benötigen keine Einstellung der Pumpenstange.

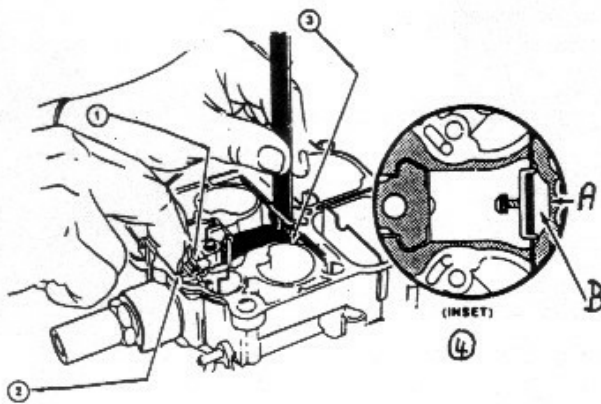
● **Einstellung des Schwimmerstandes - Bank-Einstellung**

- 2 Halten Sie den Schwimmer-Haltering fest, drücken Sie den Schwimmer herunter, bis er leicht die Nadel berührt und messen Sie den Schwimmerstand mit dem Meßgerät. Der Meßpunkt ist 3/16 Inch vom Ende des Schwimmers zurück (siehe Illustration).
- 3 Der Schwimmer sollte bei Vergasern mit dem C3-System eingestellt werden, falls sich die Höhe von der in den technischen Daten dieses Kapitels durch plus oder minus 1/16 Inch unterscheidet.
- 4 Falls der Stand zu hoch ist, halten Sie den Haltering und drücken Sie auf die Mitte des Schwimmers, bis die angegebene Einstellung erreicht ist.
- 5 Falls der Stand bei Nicht-Solenoid-Vergasern zu gering ist, entfernen Sie den Leistungs-Kolben, die Meßstangen, den Plastik-Einfüllblock und den Schwimmer. Biegen Sie den Schwimmerarm nach oben, um einzustellen. Installieren Sie die Teile wieder und überprüfen Sie die Ausrichtung des Schwimmers visuell.
- 6 Falls der Stand bei Fahrzeugen mit Solenoid zu niedrig ist, entfernen Sie die Meßstangen und die Solenoid-Verbinder-Schraube. Zählen Sie die Zahl der Drehungen, die notwendig sind, um die Mager-Mischungs-Schraube niedrig zu machen, und

notieren Sie sich die Anzahl der Drehungen bei der Benutzung beim Wiederausbauen. Holen Sie die Schraube rückwärts heraus und entfernen Sie sie, den Solenoid-Verbinder und den Schwimmer. Biegen Sie den Schwimmerarm nach oben, um einzustellen. Installieren Sie die Teile und stellen Sie die Mischungs-Schraube wieder um die notierte Anzahl Drehungen ein.

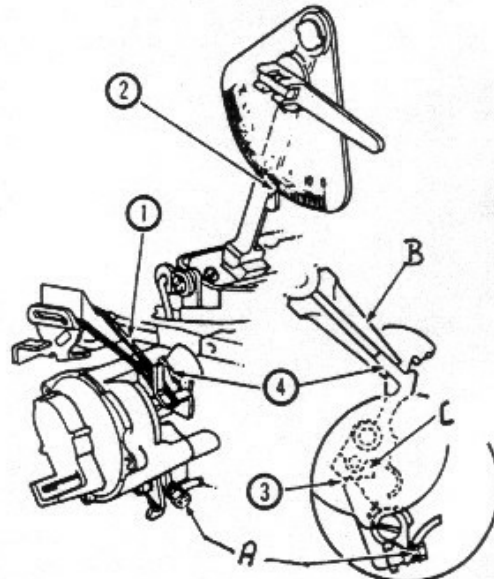
● **Einstellung der Chokestange (1983 bis 1986)**

- 7 Befestigen Sie ein Gummiband an die grüne Zange der mittleren Chokewelle (siehe Illustration).
- 8 Schließen Sie den Choke, indem Sie die Drossel öffnen.
- 9 Installieren Sie ein Choke-Winkel-Meßgerät wie das GM-Werkzeug J-26701 und stellen Sie den angegebenen Winkel ein.
- 10 Stellen Sie das Gleitstück auf die zweite Stufe des Nockens, gegen die hohe Stufe. Falls das Gleitstück den Nocken nicht berührt, drehen Sie die Schnell-Leerlauf-Drehzahl-Schraube herein, bis es das tut. Die letzte Einstellung muß entsprechend dem *Emissions-Kontroll-Information-Schild* unter der Haube vorgenommen werden.
- 11 Biegen Sie die Schnell-Leerlauf-Nocken-Zange, bis die Blase in der Mitte ist.



17.2 Einstellungs-Details zum Rochester E4ME/E4MC-Vergaser-Schwimmerstand

- 1) Halten Sie den Haltering fest
- 2) Drücken Sie den Schwimmer leicht gegen die Nadel herunter
- 3) Meßgerät von der Oberseite des Gußes zur Oberseite des Schwimmers - Meßpunkt 3/16 Inch zurück vom Ende des Schwimmers (siehe Nebenbild)
- 4) Nebenbild
 - a) Ende
 - b) Meßpunkt (3/16 Inch vom Ende zurück)



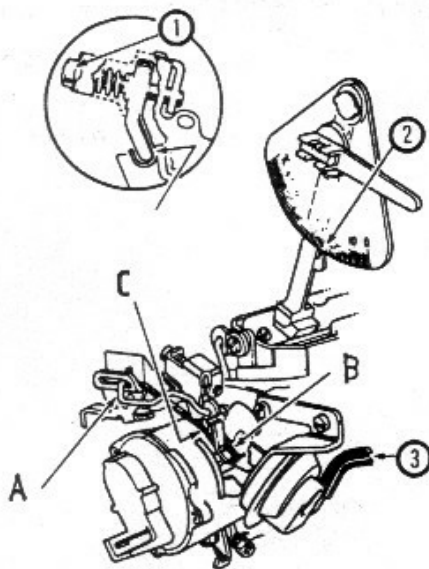
17.7 Einstellungs-Details zur Rochester E4ME/E4MC-Vergaser-Chokestange

- 1 Gummiband
- 2 Winkel-Meßgerät auf die technischen Daten eingestellt
- 3 Gleitstück auf zweiter Stufe
- 4 Biegen Sie die Zange mit einer Zange
 - a) Schnell-Leerlauf-Drehzahl-Schraube
 - b) Zange an der Zange
 - c) Schnell-Leerlauf-Nocken

● **Einstellung der vorderen Vakuum-Unterbrechung (1983 bis 1986)**

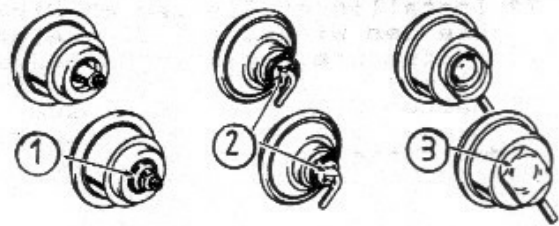
- 12 Befestigen Sie ein Gummiband an die grüne Zange der mittleren Chokewelle und öffnen Sie die Drossel, damit der Choke sich schließen kann (siehe Illustration).
- 13 Installieren Sie das GM J-26701-Meßgerät und stellen Sie die Vakuum-Unterbrechung auf den angegebenen Winkel ein.

- 14 Wenden Sie mindestens 18 In-Hg Vakuum an, um den Vakuum-Unterbrechungs-Kolben zurückzuziehen. Verstopfen Sie alle Entlüftungslöcher (siehe Illustration).
- 15 Bei 4-Zerstäuber-Vergasern kann die Luftventil-Stange manchmal den Kolben daran hindern, sich ganz zurückzuziehen und es kann notwendig sein, die Stange leicht zu biegen. Das letzte Spiel der Stange muß nach der Einstellung der Vakuum-Unterbrechung eingestellt werden.
- 16 Stellen Sie die Schraube ein, bis die Blase in der Mitte ist, wobei Sie Vakuum anwenden.



17.12 Einstellungs-Details zur Rochester E4ME/E4MC-Vergaser-Vorder-Vakuum-Unterbrechung

- 1 Einstellungs-Schraube
 - 2 Einstellungs-Meßgerät auf die technischen Daten eingestellt
 - 3 Vakuum-Kanal
- a) Luftventil-Stange
 b) Gummiband
 c) Die Widerstands-Feder muß, falls verwendet, gegen den Hebel einsitzen



17.14 Methoden, die Vakuum-Verzögerungs-Entlüftung zu verstopfen

- 1) Pumpenkappe oder Ventilschaft-Dichtung
- 2) Kleben Sie das Loch im Rohr mit Klebeband ab
- 3) Kleben Sie das Ende der Abdeckung mit Klebeband ab

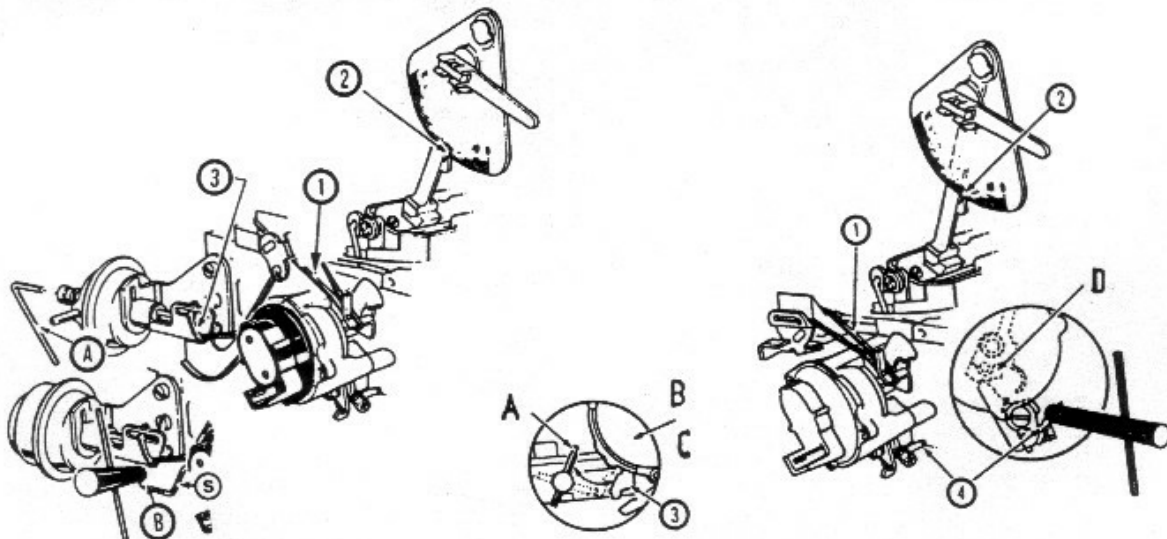
● Einstellung der hinteren Vakuum-Unterbrechung (1983 bis 1986)

- 17 Befestigen Sie ein Gummiband an die grüne Zange der mittleren Chokewelle (siehe Illustration).
- 18 öffnen Sie die Drossel, bis sich der Choke schließt.
- 19 Schließen Sie das GM J-26701-Winkel-Meßgerät an den Vergaser an und stellen Sie den Winkel auf die technischen Daten ein.
- 20 Wenden Sie Vakuum an, um den Vakuum-Unterbrechungs-Kolben zurückzuziehen, und verstopfen Sie alle Entlüftungslöcher.
- 21 Bei 4-Zerstäuber-Vergasern kann die Luftventil-Stange den Kolben manchmal daran hindern, sich ganz zurückzuziehen. Biegen Sie, falls notwendig, die Stange, um dem Kolben vollen Spielraum zu geben.
- 22 Um die Blase in die Mitte zu bringen kann jede der beiden Methoden angewendet werden. Benutzen Sie, während Sie Vakuum

anwenden, einen 1/8-Inch-Sechskantschraubenschlüssel, um die Einstellungs-Schraube (A in der Illustration) zu drehen. Stützen Sie alternativ die Vakuum-Unterbrechungs-Stange am Punkt S und biegen Sie die Stange (B in der Illustration) mit angewandtem Vakuum.

● **Einstellung des Choke-Entladers**

- 23 Befestigen Sie ein Gummiband an die grüne Zange der mittleren Chokewelle (siehe Illustration) und öffnen Sie die Drossel, damit der Choke sich schließen kann.
- 24 Installieren Sie das GM-Winkel-Meßgerät J-26701 und stellen Sie den Winkel auf die technischen Daten ein.
- 25 Halten Sie den Sekundär-Aussperrungs-Hebel vom Stift wie in Illustration 17.23 gezeigt weg.
- 26 Halten Sie den Drosselhebel in der weit offenen Position und biegen Sie die Schnell-Leerlauf-Hebel-Zange, bis die Blase in der Mitte ist.



17.17 Einstellungs-Details zur Rochester E4ME/E4MC-Vergaser-Hinter-Vakuum-Unterbrechung

- 1 Befestigen Sie ein Gummiband an der grünen Zange der mittleren Chokewelle
- 2 Stellen Sie das Winkel-Meßgerät auf den angegebenen Winkel
- 3 Luftventil-Stange
- A Stellen Sie hier ein - Verwenden Sie einen 1/8-Inch-Sechskantschraubenschlüssel
- B Stellen Sie hier ein, indem Sie die Vakuum-Unterbrechungs-Stange biegen, während Sie sie an Punkt S stützen

17.23 Einstellung des Rochester-E4ME/E4MC-Vergaser-Choke-Entladers

- 1 Befestigen Sie ein Gummiband an der grünen Zange der mittleren Chokewelle
- 2 Stellen Sie das Winkel-Meßgerät auf den angegebenen Winkel
- 3 4-Zerstäuber-Vergaser-Sekundär-Aussperrungs-Hebel-Stift
- 4 Die Einstellung wird vorgenommen, indem man die Schnell-Leerlauf-Hebel-Zange biegt
- a) Stift
- b) Chokeabdeckung
- c) Aussperrungs-Hebel
- d) Schnell-Leerlauf-Nocken

● **Einstellung der Leerlauf-Drehzahl - Vorbereitung**

- 27 Vor der Einstellung der Leerlauf-Drehzahl muß der Motor auf normaler Betriebstemperatur und die Zündverstellung auf die technischen Daten auf dem *Emissions-Kontroll-Informationen-Schild* eingestellt sein.
- 28 Einige Modelle, die mit dem C3-System ausgestattet sind, verwenden eine Leerlauf-Drehzahl-Kontroll-(ISC-)Baugruppe, die an den Vergaser montiert ist und die durch das ECM kontrolliert wird. Versuchen Sie nicht, den Leerlauf an der Leerlauf-Drehzahl-Kontrolle einzustellen (siehe Illustration). Die Einstellung der Leerlauf-Drehzahl-Kontroll-Baugruppe sollte der Wartungsabteilung eines Händlers oder einer Reparaturwerkstatt überlassen werden.

● **Einstellung der Beschränkungs-Leerlauf-Drehzahl**

Nicht mit Solenoid ausgestattet

- 29 Stellen Sie bei abgeschalteter Klimaanlage die Beschränkungs-Leerlauf-Schraube auf die in den technischen Daten auf dem *Emissions-Kontroll-Informationen-Schild* ein (siehe Illustration).

● **Mit Solenoid ausgestattet**

- 30 Stellen Sie den Beschränkungs-Leerlauf wie im vorherigen Schritt beschrieben ein.
- 31 Öffnen Sie mit angestellter Klimaanlage, getrenntem Kompressorkabel am Kompressor, unter Strom gesetztem Solenoid und Getriebe im Leerlauf (Schaltgetriebe) oder Drive (Automatik) die Drossel leicht, um den Solenoid-Kolben ganz auszudehnen (siehe Illustration).
- 32 Stellen Sie den Beschränkungs-Leerlauf auf die angegebenen U/min ein, indem Sie die Solenoid-Schraube drehen.
- 33 Verbinden Sie das Klimaanlage-Kompressor-Kabel nach der Einstellung wieder.

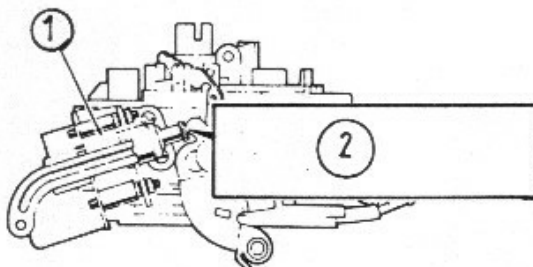
● **Einstellung der Schnell-Leerlauf-Drehzahl**

Nicht mit Solenoid ausgestattet

- 34 Halten Sie mit Getriebe in Park (Automatik) oder Leerlauf (Schaltgetriebe) das Gleitstück auf der auf dem *Emissions-Kontroll-Informationen-Schild* angegebenen Stufe. Drehen Sie die Schraube, um die korrekte Schnell-Leerlauf-Drehzahl zu erhalten.

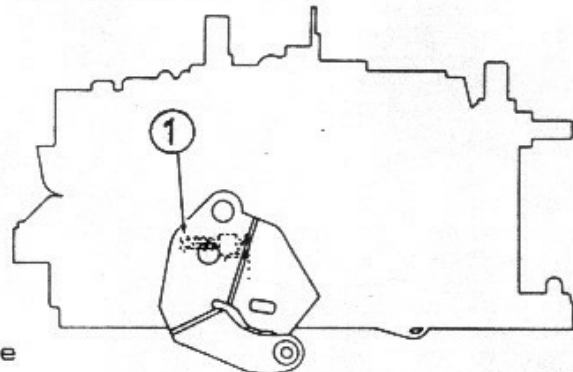
● **Mit Solenoid ausgestattet**

- 35 Halten Sie mit dem Getriebe in Park (Automatik) oder Leerlauf (Schaltgetriebe) das Gleitstück auf der auf dem *Emissions-Kontroll-Informationen-Schild* angegebenen Stufe.
- 36 Trennen Sie den Vakuum-Schlauch am EGR-Ventil und verstopfen Sie ihn.
- 37 Drehen Sie, um die auf dem Schild angegebenen Schnell-Leerlauf-U/min zu erhalten, die Schnell-Leerlauf-Schraube (siehe Illustration).



Erklärungen siehe nächste Seite

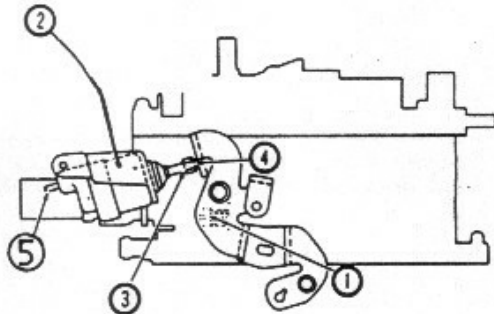
17.28



17.29

17.28 Mit dem C4-System benutzte Rochester E4ME/E4MC-Leerlauf-Drehzahl-Kontrolle

- 1) Leerlauf-Drehzahl-Kontroll-Baugruppe
- 2) Nicht benutzen, um die Beschränkungs-Leerlauf-Drehzahl an Computer-Befehl-Kontroll-Vergasern, die mit Leerlauf-Drehzahl-Kontrolle (ISC) ausgestattet sind, einzustellen. Leerlauf-Drehzahlen sind computergesteuert.

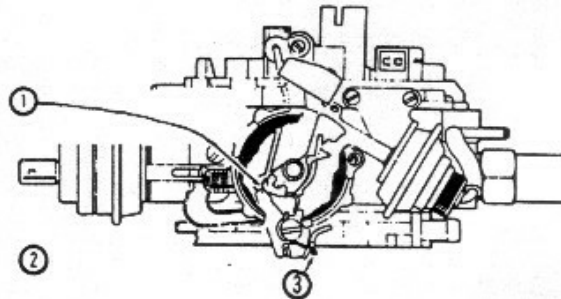


17.31 Einstellungs-Details zur Beschränkungs-Leerlauf-Drehzahl von Rochester-E4ME/E4MC-Vergasern mit Solenoid

- 1) Drehen Sie die Leerlauf-Drehzahl-Schraube, um die Beschränkungs-Leerlauf-Drehzahl auf die technischen Daten einzustellen - Klimaanlage abgeschaltet (siehe Emissions-Schild)
- 2) Solenoid unter Strom - Klimaanlage-Kompressor-Kabel am Klimaanlage-Kompressor getrennt, Klimaanlage an, Automatikgetriebe in Drive, Schaltgetriebe im Leerlauf
- 3) öffnen Sie die Drossel leicht, damit der Solenoid-Kolben sich ganz ausdehnen kann
- 4) Drehen Sie die Solenoid-Schraube, um auf die angegebenen U/min einzustellen (Schließen Sie das Klimaanlage-Kompressor-Kabel nach der Einstellung wieder an)
- 5) Elektrische Verbindung

17.29 Einstellungs-Details zur Beschränkungs-Leerlauf-Drehzahl des nicht mit Solenoid ausgestatteten Rochester E4ME/E4MC-Vergasers

- 1) Drehen Sie die Leerlauf-Drehzahl-Schraube, um die Beschränkungs-Leerlauf-Drehzahl auf die technischen Daten einzustellen - Klimaanlage abgestellt (siehe Emissions-Schild)



17.37 Einstellungs-Details zur Rochester-E4ME/EMC-Vergaser Schnell-Leerlauf-Drehzahl

- 1) Halten Sie das Gleitstück auf der per Emissions-Schild richtigen Stufe des Schnell-Leerlauf-Nockens
- 2) Trennen und verstopfen Sie den Vakuum-Schlauch am EGR-Ventil
- 3) Drehen Sie die Schnell-Leerlauf-Schraube, um die angegebenen U/min auf dem Emissions-Schild zu erhalten

18 18 Einspritzsystem - allgemeine Informationen

Das Einspritzsystem liefert optimale Mischungsverhältnisse bei alle Verbrennungsstufen und bietet sofortige Drossel-Reaktion. Es ermöglicht dem Motor auch, beim magersten Kraftstoff-/Luft-Mischungsverhältnis, das möglich ist, zu laufen, und reduziert so Abgasemissionen weitgehend.

Bei 1987er und neueren Modellen mit einem V6- oder V8-Motor wird ein Drossel-Körper-Einspritz(TBI-)System anstatt eines Vergasers verwendet. Das System wird durch ein Elektronisches Kontrollmodul (ECM) kontrolliert, das die Motorleistung überwacht und dementsprechend die Kraftstoff-/Luft-Mischung einstellt (siehe Kapitel 6 für eine komplette Beschreibung des Kraftstoff-Kontroll-Systems).

Eine elektrische Kraftstoffpumpe, die sich mit der Kraftstoff-Meßgerät-Sendeeinheit im Kraftstoff-Tank befindet, pumpt Kraftstoff durch die Kraftstoff-Zuführungs-Leitung und einen Reihen-Kraftstoff-Filter in das TBI. Ein Druckregler im TBI hält für die Einspritzdüse Kraftstoff bei einem konstanten Druck zwischen 9 und 13 psi bereit. Kraftstoff, der nicht von den Einspritzdüsen benötigt wird, wird durch eine separate Leitung zum Kraftstoff-Tank zurückgeführt. Die Einspritzdüse, die sich im TBI befindet, wird durch das ECM kontrolliert. Sie liefert in einer von verschiedenen Arten Kraftstoff (siehe Kapitel 6 für eine komplette Beschreibung der ECM-Betriebsarten).

Die Basis-TBI-Einheit besteht aus drei Haupt-Guß-Baugruppen: ein Drosselkörper, eine Kraftstoff-Zumessungs-Abdeckung und ein Kraftstoff-Zumessungs-Körper. Der Drosselkörper enthält das Leerlauf-Luftkontroll-(IAC-)Ventil (und kontrolliert den Luftstrom), ein Drossel-Positions-Sensor (der den Drosselwinkel überwacht) und zwei Drosselventile. Die Kraftstoff-Zumessungs-Abdeckung beinhaltet einen eingebauten Druckregler. Der Kraftstoff-Zumessungs-Körper hat zwei Kraftstoff-Einspritzdüsen, um dem Motor Kraftstoff zu liefern.

Der Drossel-Körper-Teil der TBI-Einheit enthält Kanäle am, über und unter dem Drosselventil. Diese Kanäle erzeugen die Vakuum-Signale für das Abgas-Rückführungs-(EGR-)Ventil, den Krümmer-Absolutdruck-(MAP-)Sensor und das Behälter-Entlüftungssystem. Die Einspritzdüsen sind durch das Solenoid betriebene Hilfsmittel, die durch das ECM kontrolliert werden. Das ECM schaltet die Solenoide an, was ein normalerweise geschlossenes Ballventil in jeder Einspritzdüse von seinem Sitz hebt. Der Kraftstoff, der unter Druck ist, wird in einem kegelförmigen Spray-Schema auf die Wände der Drossel-Körper-Bohrung über dem Drosselventil eingespritzt. Der Kraftstoff, der nicht von der Einspritzdüse verwendet wird, geht durch den Druckregler, bevor er zum Kraftstofftank zurückgeführt wird.

Der Druckregler ist ein Membran-betriebenes Entlastungsventil mit Einspritzdüsen-Druck auf der einen Seite und Luftfilter-Druck auf der anderen. Die Aufgabe dieses Reglers ist, jederzeit einen konstanten Druck an der Einspritzdüse aufrechtzuerhalten, indem es den Fluß in der Rückführleitung kontrolliert. Bei diesen Modellen hat der Regler eine konstante Entlüftung, so daß der Druck herabgelassen wird, wenn der Motor abgestellt ist. Deshalb ist es nicht notwendig, den Systemdruck herabzulassen, bevor man am System arbeitet oder die Kraftstoffleitungen trennt.

Der Zweck des Leerlauf-Luft-Kontrollventils ist, die Motor-Leerlauf-Drehzahl zu kontrollieren, während es Abwürgen aufgrund von Änderungen in der Motorbelastung verhindert. Das IAC-Ventil, das an den Drosselkörper montiert ist, kontrolliert Umgehungs-Luft um das Drosselventil herum. Indem ein kegelförmiges Ventil herein bewegt wird, um den Luftstrom zu verringern, oder heraus, um den Luftstrom zu verstärken, kann eine kontrollierte Luftmenge sich um das Drosselventil herum

bewegen. Falls die U/min zu niedrig sind, wird mehr Luft um das Drosselventil herum umgeleitet, um die U/min zu erhöhen. Falls die U/Min zu hoch sind, wird weniger Luft um das Drosselventil herum umgeleitet, um die U/min zu verringern. Während des Leerlaufs wird die richtige Position des IAC-Ventils durch das ECM basierend auf Batteriespannung, Kühlmittel-Temperatur, Motorbelastung und Motor-U/min berechnet. Falls die U/min unter eine angegebene U/min fallen und das Drosselventil geschlossen ist, bemerkt das ECM eine Situation, die dem Abwürgen nahe ist. Das ECM berechnet dann eine neue Ventilposition, um Abwürgen aufgrund von barometrischem Druck zu verhindern.

19 19 Drosselkörper-Einspritz(TBI)-Einheit - Zerlegen und Wiederzusammenbau

Siehe Illustrationen 19.4, 19.7, 19.8, 19.9, 19.10 und 19.16

- 1 Trennen Sie das negative Kabel an der Batterie. Legen Sie das Kabel aus dem Weg, so daß es nicht versehentlich in Kontakt mit dem negativen Pol der Batterie kommen kann, da dies wieder Elektrizität in das elektrische System des Fahrzeugs lassen würde.
- 2 Entfernen Sie den Luftfilter.

Zerlegung

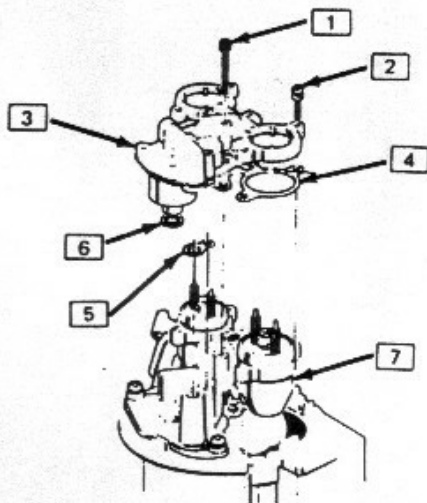
- 3 Entfernen Sie jeden elektrischen Verbinder der Einspritzdüsen, indem Sie die zwei Riegel zusammendrücken und gerade nach oben ziehen.
- 4 Entfernen Sie die Kraftstoff-Zumessungs-Abdeckungs-Halteschrauben und -Sicherungsscheiben, die die Kraftstoff-Zumessungs-Abdeckung an den Kraftstoff-Zumessungs-Körper sichern. Beachten Sie den Ort der kurzen Schrauben (siehe Illustration).
- 5 Entfernen Sie die Kraftstoff-Zumessungs-Abdeckung.
 - > **Warnung:** Tauchen Sie die Kraftstoff-Zumessungs-Abdeckung nicht in Lösungsmittel ein. Es könnte Druckregler-Membran und -Dichtung beschädigen.
- 6 Die Kraftstoff-Zumessungs-Abdeckung enthält den Kraftstoff-Druckregler. Der Regler ist voreingestellt und an der Fabrik verstopft. Falls ein Fehler auftritt, kann er nicht gewartet werden. Er muß als komplette Baugruppe ersetzt werden.
 - > **Warnung:** Entfernen Sie nicht die Schrauben, die den Druckregler an die Kraftstoff-Zumessungs-Abdeckung sichern. Er hat innen eine große Feder, die stark komprimiert ist. Falls sie versehentlich freigegeben wird, könnte sie Schaden verursachen. Zerlegung kann ebenfalls ein Kraftstoffleck zwischen Membran und Regler-Behälter verursachen.
- 7 Brechen Sie mit der alten Kraftstoff-Zumessungs-Abdeckungs-Dichtung an ihrem Platz, um Schaden am Guß zu verhindern, jede Spritzdüse vom Kraftstoff-Zumessungs-Körper mit einem Schraubenzieher, bis sie abgehoben werden kann (siehe Illustration).
 - > **Warnung:** Seien Sie vorsichtig, wenn Sie die Einspritzdüse entfernen, um Schaden an den Klemmen des elektrischen Verbinders, dem Einspritz-Kraftstoff-Filter, der Runddichtung und der Spritzdüse zu verhindern.
- 8 Der Kraftstoff-Zumessungs-Körper sollte vom Drosselkörper entfernt werden, wenn er gereinigt werden muß. Entfernen Sie, um ihn zu entfernen, die Kraftstoff-Zuführungs- und Rückführungs-Leitungs-Anschlußstücke (siehe Illustration) und die Torx-Schrauben, die den Kraftstoff-Zumessungs-Körper an den Drosselkörper befestigen.

9 Entfernen Sie die alte Dichtung von der Kraftstoff-Zumessungs-Abdeckung und entsorgen Sie sie. Entfernen Sie die große Runddichtung und die Stahl-Stütz-Unterlegscheibe von der oberen Gegenbohrung jedes Kraftstoff-Zumessungs-Körper-Einspritzdüsen-Hohlraums (siehe Illustration). Reinigen Sie den Kraftstoff-Zumessungs-Körper gründlich mit Lösungsmittel und blasen Sie ihn trocken.

10 Entfernen Sie die kleine Runddichtung vom Spritzdüsenende jeder Einspritzdüse. Drehen Sie den Einspritzdüsen-Kraftstofffilter vorsichtig vor und zurück und entfernen Sie den Filter vom Sockel jeder Einspritzdüse (siehe Illustration). Reinigen Sie den Filter vorsichtig mit Lösungsmittel und lassen Sie ihn trocknen. Er ist zu klein und empfindlich, um ihn mit Druckluft zu trocknen.

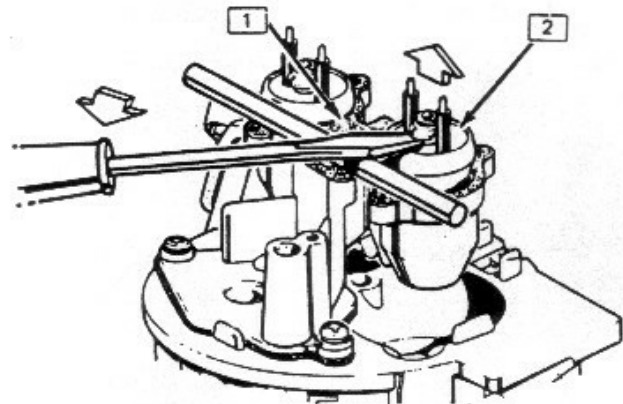
> **Warnung:** Die Einspritzdüse selbst ist eine elektrische Komponente. Tauchen Sie sie nicht in eine Reinigungslösung ein.

11 Die Einspritzdüsen kann man nicht warten. Ersetzen Sie sie, falls ein Fehler auftritt.



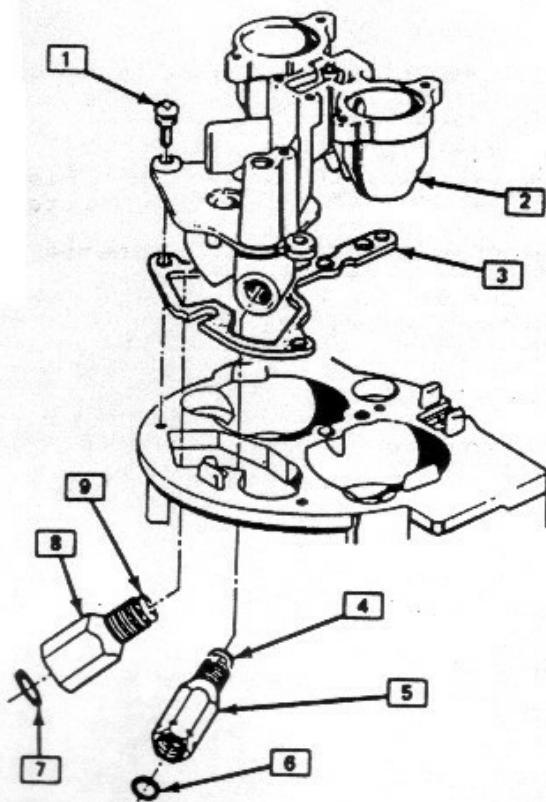
19.4 Kraftstoff-Zumessungs-Abdeckungs-Komponenten - Zerlegte Darstellung

- 1 Lange Schraube
- 2 Kurze Schraube
- 3 Kraftstoff-Zumessungs-Abdeckungs-Baugruppe
- 4 Abdeckungs-Dichtung
- 5 Ausgangsdichtung
- 6 Staubdichtung
- 7 Kraftstoff-Zumessungs-Körper-Baugruppe



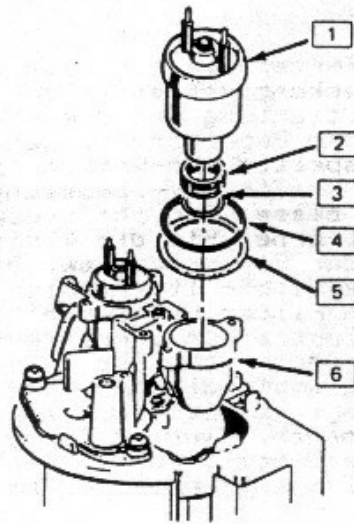
19.7 Die beste Art, die Einspritzdüsen zu entfernen, ist, mit einem Schraubenzieher an ihnen zu brechen und einen zweiten Schraubenzieher als Drehpunkt zu benutzen

- 1 Alte Kraftstoff-Zumessungs-Abdeckungs-Dichtung
- 2 Einspritzdüse



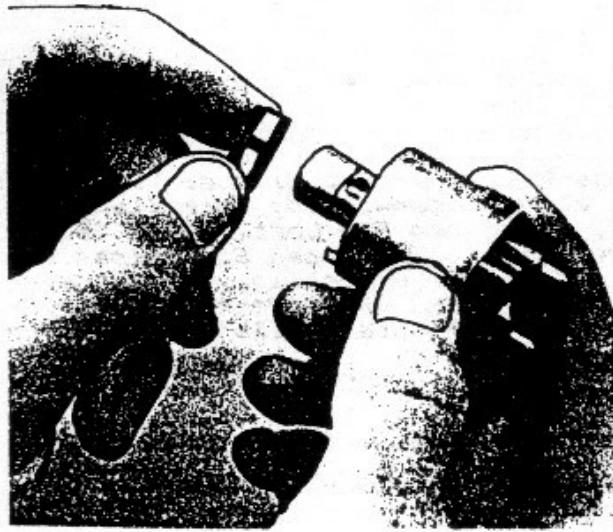
19.8 Kraftstoff-Zumessungs-Körper-Baugruppe - Zerlegte Darstellung

- 1 Schraube
- 2 Kraftstoff-Zumessungs-Körper-Baugruppe
- 3 Dichtung
- 4 Ausgangs-Mutter-Dichtung
- 5 Ausgangs-Mutter
- 6 Ausgangs-Runddichtung
- 7 Einlaß-Runddichtung
- 8 Einlaß-Mutter
- 9 Einlaß-Mutter-Dichtung



19.9 Entfernen Sie die große Runddichtung und den Stahl Stütz-unterlegscheibe von jedem Einspritzdüsen-Hohlraum im Kraftstoff-Zumessungs-Körper

- 1 Einspritzdüse
- 2 Filter
- 3 Kleine Runddichtung
- 4 Große Runddichtung
- 5 Stahl-Stütz-Unterlegscheibe
- 6 Kraftstoff-zumessungs-Körper-Baugruppe



19.10 Drehen Sie den Einspritzdüsen-Filter leicht vor und zurück und ziehen Sie ihn vorsichtig von der Spritzdüse ab

● **Wiederzusammenbau**

12 Installieren Sie den sauberen Einspritzdüsen-Filter am Ende jeder Einspritzdüse mit dem größeren Ende des Filters zur Einspritzdüse hin (der Filter muß die erhobene Rippe am Sockel der Einspritzdüse abdecken). Positionieren Sie den Filter mit einer Drehbewegung gegen den Sockel jeder Einspritzdüse.

13 Schmieren Sie neue kleine Runddichtungen mit Automatikgetriebe-Flüssigkeit. Drücken Sie eine Runddichtung auf das Spritzdüse-Ende jeder Einspritzdüse, bis es gegen den Einspritzdüsen-Kraftstoff-Filter drückt.

14 Setzen Sie die Stahl-Stütz-Unterlegscheiben in die Gegenbohrungen des Kraftstoff-Zumessungs-Körper-Einspritzdüsen-Hohlraums.

15 Schmieren Sie neue große Runddichtungen mit Automatikgetriebe-Flüssigkeit und installieren Sie sie direkt über die Stütz-Unterlegscheiben. Versichern Sie sich, daß jede Runddichtung richtig im Hohlraum einsitzt, bündig mit der Oberseite der Kraftstoff-Zumessungs-Körper-Gußfläche.

> **Warnung:** Die Stütz-Unterlegscheiben und die großen Runddichtungen müssen vor den Einspritzdüsen installiert werden, sonst könnte ein falsches Einsitzen der großen Runddichtungen Kraftstoffflecks verursachen.

16 Installieren Sie jede Einspritzdüse in den Hohlraum im Kraftstoff-Zumessungs-Körper und richten Sie die erhobene öse am Einspritzdüsen-Sockel mit der eingegossenen Kerbe im Kraftstoff-Zumessungs-Körper-Hohlraum aus. Drücken Sie mit beiden Daumen gerade auf jede Einspritzdüse herunter (siehe Illustration), bis sie ganz in jedem Hohlraum einsitzen.

> **Anmerkung:** Die elektrischen Klemmen jeder Einspritzdüse sollten ungefähr parallel zur Drosselwelle sein.

17 Installieren Sie eine neue Kraftstoff-Auslass-Kanal-Dichtung an der Kraftstoff-Zumessungs-Abdeckung und eine neue Kraftstoff-Zumessungs-Abdeckungs-Dichtung am Kraftstoff-Zumessungs-Körper.

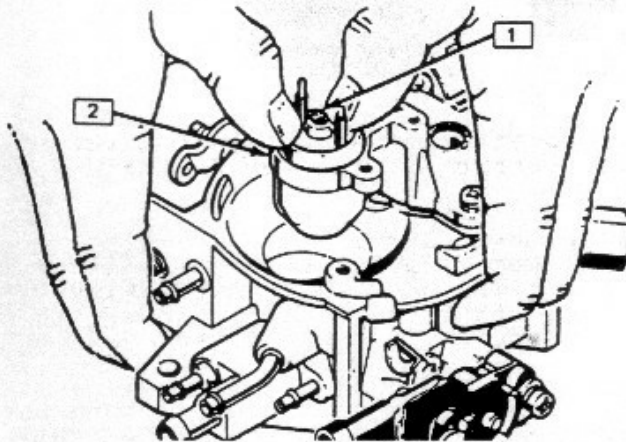
18 Installieren Sie eine neue Staubdichtung in den Rückgang im Kraftstoff-Zumessungs-Körper.

19 Installieren Sie die neue Kraftstoff-Zumessungs-Abdeckung auf den Kraftstoff-Zumessungs-Körper und versichern Sie sich, daß die Druckregler-Staubdichtung und -Abdeckungs-Dichtungen an ihrem Platz sind.

20 Tragen Sie Windungs-Schließ-Verbund auf die Windungen auf den Kraftstoff-Zumessungs-Abdeckungs-Schrauben auf. Installieren Sie die Schrauben (die zwei kurzen Schrauben kommen neben die Einspritzdüse) und ziehen Sie sie zum angegebenen Drehmoment an.

> **Anmerkung:** In *Wartungs-Reparatur-Sets* ist ein kleines Gefäß mit Windungs-Verbund mit Gebrauchsanweisung enthalten. Falls dies nicht erhältlich ist, verwenden Sie Loctite 262 (GM-Teilnr. 1052624) oder Gleichwertiges. Verwenden Sie keinen Schließ-Verbund von höherer Stärke als empfohlen, da dies eine spätere Entfernung der Montageschrauben verhindern oder ein Brechen des Schraubenkopfes verursachen könnte, falls eine Entfernung notwendig wird.

21 Stöpseln Sie die Einspritzdüsen-Kabelsätze wieder ein.
22 Installieren Sie den Luftfilter.



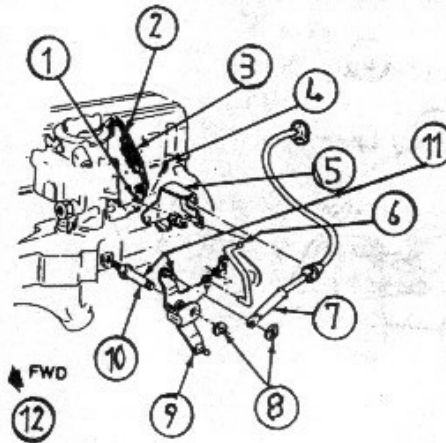
19.16 Drücken Sie mit beiden Daumen gerade herunter, um jede Einspritzdüse in den Kraftstoff-Zumessungs-Körper-Hohlraum zu installieren

- 1 Einspritzdüse
- 2 Kraftstoff-Zumessungs-Körper

20 Drosselgestänge - Ersetzen

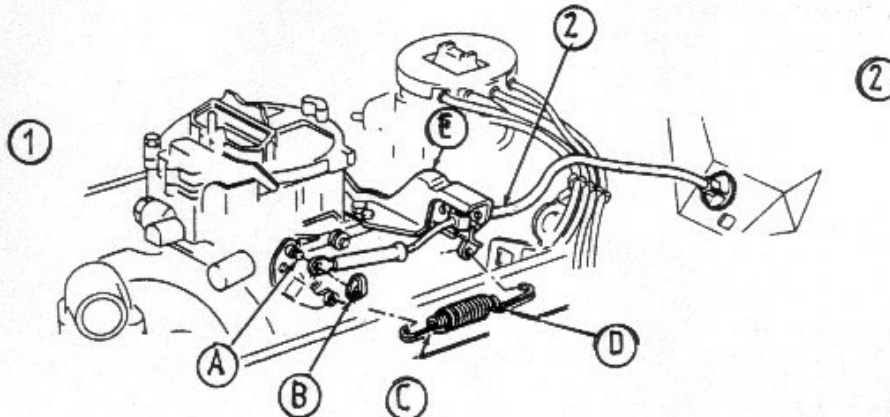
Siehe Illustrationen 20.1a, 20.1b und 20.2

- 1 Entfernen Sie, wobei Sie unter der Motorhaube arbeiten, das Gestänge vom Vergaser oder dem Drosselkörper und den Trägern (siehe Illustrationen).
- 2 Trennen Sie, während Sie im Fahrzeug arbeiten, das Gestänge oder Kabel vom Drosselpedal (siehe Illustration).
- 3 Drücken Sie die Zangen herunter und drücken Sie das Gehäuse aus der Spritzwand-öffnung. Ziehen Sie das Kabel von unter der Motorhaube heraus.
- 3 Die Installation ist die Umkehrung der Entfernung. Versichern Sie sich, daß das Gestänge richtig verlegt ist - es darf Motorkomponenten, die sich bewegen oder heiß werden, nicht berühren.



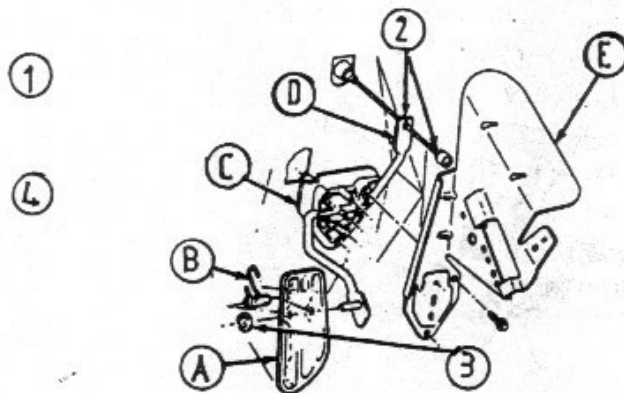
20.1a Installations-Details zu typischen 6-Zylinder-Reihen-Motor-Drosselkabeln

- | | |
|------------------|-------------------|
| 1) Vergaserhebel | 7) Kabel |
| 2) Innere Feder | 8) Haltering |
| 3) Äußere Feder | 9) Hebel |
| 4) Haltering | 10) Stiftschraube |
| 5) Stütze | 11) Öse |
| 6) Öse | 12) Vorne |



20.1b Installations-Details zu Drosselkabeln von typischen V6- und V8-Motoren späterer Modelle

- 1) **Warnung:** Flexible Komponenten (Schläuche, Kabel, Isolierrohre etc.) dürfen nicht näher als 2 Inch von sich bewegenden Teilen des Gaspedal-Gestänges vor der Stütze verlegt werden, es sei denn, die Verlegung ist positiv kontrolliert.
 - 2) **KABELBAUGRUPPE**
Anmerkung: Das Kabel darf während der Montage auf keine Art verdreht oder beschädigt werden.
 - 3) **Anmerkung:** Verankern Sie mit der inneren Feder in der Äußeren Feder beide Federn durch das Loch im Vergaserhebel und die Löcher in der Stütze und im Träger.
- | |
|---------------------------|
| a) Vergaser-Stiftschraube |
| b) Verbindungsstück |
| c) Innere Feder |
| d) Äußere Feder |
| e) Stütze |



20.2 Installations-Detaile zu Drosselpedalen von typischen späteren Modellen

- > 1) Anmerkung: Schieben Sie das Gaspedal-Kontrollkabel durch den Schlitz in der Stange. Installieren Sie den Haltering und versichern Sie sich, daß er einsetzt.
- > 2) Warnung: Wenn Sie den Haltering in das Loch in der Stange drücken, müssen Sie darauf achten, daß das Kabel nicht auf irgendeine Weise geknickt oder beschädigt ist.
- > 3) Anmerkung: Der Haltering muß gegen die Pedalrippe halten.
- 4) Anmerkung: Wenn Sie alle Komponenten des Gaspedal-Gestänges wie angegeben gesichert haben, muß das Gestänge sich frei bewegen, ohne zwischen ganz geschlossener Drossel und ganz offener Drossel zu blockieren.

- | | |
|-----------|----------------|
| a) Pedal | d) Stange |
| b) Feder | e) Verstärkung |
| c) Stütze | f) |

21 Kraftstofftank - Entfernung und Installation

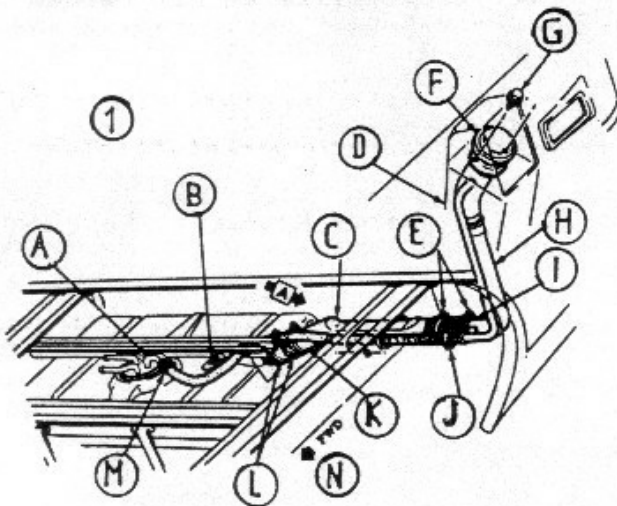
Siehe Illustrationen 21.4 und 21.6

Warnung: Benzin ist extern leicht entflammbar, es müssen also besondere Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden, wenn Sie an einem Teil des Kraftstoffsystems arbeiten. Rauchen Sie nicht und lassen Sie keine offenen Flammen oder nackte Glühbirnen in die Nähe des Arbeitsbereichs. Arbeiten Sie auch nicht in einer Garage, falls eine natürliche Gas-Vorrichtung mit Zündflamme vorhanden ist.

- 1 Zur Sicherheit und Bequemlichkeit sollte der Kraftstofftank vor der Entfernung leer sein, falls irgendwie möglich. Falls die Umstände es erlauben, lassen Sie den Tank trocken oder fast trocken laufen, indem Sie das Fahrzeug fahren. Wegen der Form des Tanks bei einigen Fahrzeugen ist es manchmal nicht möglich, vom Einfüllloch abzusaugen - die einzige Alternative ist, Kraftstoff aus der Kraftstoff-Zufuhr-Leitung zu pumpen oder abzusaugen.
- 2 Trennen Sie das negative Kabel an der Batterie. Legen Sie das Kabel aus dem Weg, so daß es nicht versehentlich in Kontakt mit dem negativen Pol der Batterie kommen kann, da dies wieder Elektrizität in das elektrische System des Fahrzeugs lassen würde.
- 3 Es kann notwendig sein, das Fahrzeug zu heben und es sicher auf Wagenheberständer zu stützen, um mehr Freiraum zu erhalten.

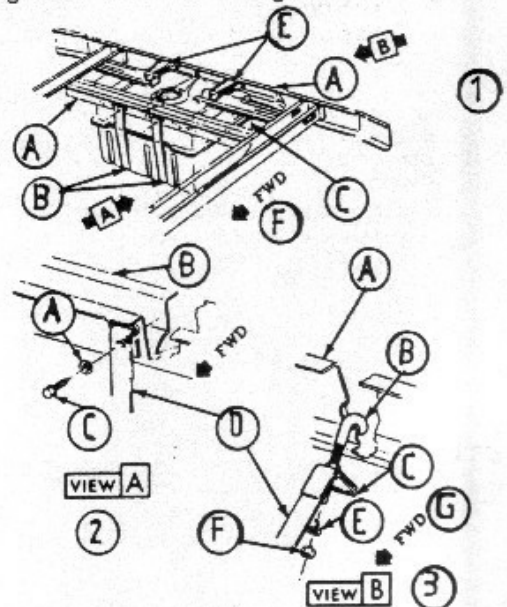
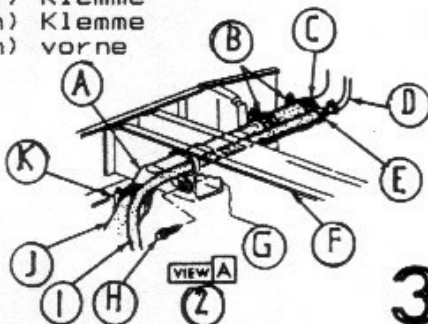
> **Warnung:** Arbeiten Sie NICHT unter einem Fahrzeug, das nur durch einen Wagenheber gestützt ist.

- 4 Lösen Sie den oberen Einfüllstutzen und den Entlüftungsschlauch (siehe Illustration).
- 5 Lösen Sie die Meßgerät-Einheits-Schläuche am Rahmenende.
- 6 Stützen Sie den Tank mit einem Boden-Wagenheber und entfernen Sie die Tank-Stütz-Laschen (siehe Illustration).
- 7 Lassen Sie den Tank herunter und trennen Sie das Kraftstoff-Meßgerät-Kabel.
- 8 Die Installation ist die Umkehrung des Entfernungsverfahrens.



21.4 Details zu typischem Kraftstoff-Einfüll-Stutzen und -Schlauch

- | | |
|----------------------------|-------------------------------|
| 1) Kraftstoff-Zumessung | 2) Ansicht A |
| b) Meßgerät-Mutter und AQ4 | a) Stutzen |
| c) Stutzen | b) Klemme |
| d) Einfüll-Stutzen-Gehäuse | c) Schlauch |
| e) Klemme | d) Stutzen |
| f) Kappe | e) Klemme |
| g) Schraube | f) Linksseitige Seitenführung |
| h) Stutzen | g) Unterer Stutzen |
| i) Schlauch | h) Schraube |
| j) Klemme | i) Schlauch |
| k) Schlauch | j) Schlauch |
| l) Klemme | k) Klemme |
| m) Klemme | l) vorne |
| n) vorne | |



21.6 Montage-Details zu typischem Kraftstoff-Tank-Bolzen und Lasche

- | | |
|----------------------|------------------------------|
| 1) Quersims | 2) Ansicht A - typisch |
| b) Lasche | a) Beilegscheibe |
| c) Kraftstofftank | b) Quersims |
| d) Hinterer Quersims | c) Schraube |
| e) Träger | Exc. NL7-5 Nm (45 In-lbs) |
| f) Vorne | und NL7-11 Nm (95 In-lbs) |
| | d) Lasche |
| | e) Vorne |
| | 3) Ansicht B - typisch |
| | a) Hinterer Quersims |
| | b) Haken |
| | c) Beilegscheibe |
| | d) Lasche |
| | e) Beilegscheibe |
| | f) Mutter 13 Nm (110 In-lbs) |
| | g) Vorne |

> Anmerkung: Siehe nächste Seite

- > Anmerkung (zu 21.6, Ansicht B): Ziehen Sie die obere Mutter an, nachdem die untere Mutter auf den angegebenen Drehmoment angezogen wurde

22 Kraftstofftank - Reinigung und Reparatur

- 1 Falls der Kraftstofftank durch Rost oder angestaute Ablagerungen verschmutzt ist, muß er entfernt und gereinigt werden.
 - 2 Nachdem der Tank entfernt worden ist, sollte er mit heißem Wasser und Lösungsmittel durchgespült oder vorzugsweise zur chemischen Durchspülung zu einer Kühlerwerkstatt gebracht werden.
- > **Warnung:** Versuchen Sie nie, an einem leeren Kraftstofftank zu schweißen, löten oder eine andere Art von Reparatur durchzuführen! Überlassen Sie einer Reparaturwerkstatt diese Arbeit.
- 3 Die Benutzung eines chemischen Dichtmittels bei Reparaturen am Fahrzeug empfiehlt sich nur im Fall eines Notfalls. Der Tank sollte entfernt und für andauerndere Reparaturen so bald wie möglich in eine Werkstatt gebracht werden.
 - 4 Lagern Sie nie einen Benzintank in einem abgeschlossenen Bereich, wo Benzingase sich anstauen und zu einer Explosion oder einem Feuer führen könnten. Seien Sie in Garagen, wo sich eine natürliche Gasquelle befindet, besonders vorsichtig - Die Zündflamme könnte eine Explosion verursachen!

23 Abgassystem - Ersetzen von Komponenten

- 1 Das Abgassystem sollte regelmäßig auf Lecks, Risse oder beschädigte oder abgenutzte Komponenten untersucht werden (Kapitel 1).
 - 2 Lassen Sie das Abgassystem für mindestens drei Stunden abkühlen, bevor Sie es kontrollieren oder beginnen, daran zu arbeiten.
 - 3 Heben Sie das Fahrzeug und stützen Sie es sicher auf Wagenheberständer, falls dies nötig ist, um mehr Freiraum zu erhalten.
- > **Warnung:** Arbeiten Sie NICHT unter einem Fahrzeug, das nur durch einen Wagenheber gestützt ist!
- 4 Komponenten des Abgassystems können entfernt werden, indem man die Hitzeschilder (falls damit ausgestattet) entfernt, sie von den Hängern losschraubt und/oder ausrastet und sie vom Fahrzeug entfernt. Rohre an jeder Seite des Auspufftopfes müssen entfernt werden, indem man sie mit einer Metallsäge durchschneidet. Installieren Sie den neuen Auspufftopf mit Bügelschrauben. Falls Teile aneinandergerostet sind, tragen Sie durchdringendes Öl auf lassen Sie es wirken, bevor Sie die Entfernung versuchen.
 - 5 Überprüfen Sie, nachdem Sie einen Teil des Abgassystems ersetzt haben, sorgfältig auf Lecks, bevor Sie das Fahrzeug fahren.