




rennelch

Beiträge: 1056

dabei seit: Feb 2008

□ 1 von 3 erstellt am: 30.07.08 10:07    

mit unseren oldies gibts verschiedene betriebstörungen ,die alleine auf äussere einflüsse zurückzuführen sind .nämlich hitze ,kälte und luftfeuchtigkeit .  
es geht in diesem fall um vergasermotoren ,die da doch etwas empfindlich sind .

zuerst etwas theorie .das ideale gemisch (auch stöchiometrisches gemisch genannt )ist 14,7 KILO LUFT zu 1 kilo kraftstoff.und das ist mit vergasermotoren selten zu erreichen .nur mit einspritzer mit luftmengenmesser .  
beim vergasermotor wird aber immer (je nach betriebsverhältnissen,luftdruck und lufttemperatur )davon abgewichen .

es gab in der vergangenheit etliche komponenten ,die für einigermaßen anpassung sorgen sollte .und dies mehr schlecht als recht auch hinbekommen haben .  
siehe wärme kompensator beim stromberg bzw. der bimetallhalter des düsenstocks beim Su HIF 6 ,der abhängig von der kraftstofftemperatur das gemisch warm auf mager geregelt hat.  
entscheidend ist jedoch die ansauglufttemperatur ,die erstmals bei der zone B20 bzw 140er und 164er mit dem schwarzen rechteckigen plasticfilter eine regelung der ansauglufttemperatur durch ein thermostatventil bekam .  
diese vorwärmung hat frischluft und heissluftanschluss (von auspuffkrümmer )und mischt über eine klappe,die von einem wachsthermostat betätigt wird ,die ansaugluft so ,das sie immer 35 bis 40 grad temperatur hat .  
was im sommer nicht so prall ist.denn kühle ansaugluft ist besser für die innenkühlung des motors und vermindert auch eventuelle klopfneigung.  
die vorwärmung ist nur vom herbst bis zum frühjahr erforderlich.  
hauptgrund dafür ist vergaservereisung.  
in der mischkammer (auch luftrichter oder venturi genannt)  
wird kraftstoff zerstäubt .-der durch verdunstung der umgebung wärme entzieht.die temperatur im venturi ist deshalb immer 10 -15 grad unter der aussentemperatur .  
unter 10 grad aussentemperatur passiert folgendes : die luftfeuchtigkeit setzt sich im venturi ab und bildet eis .  
das den venturi immer mehr verengt.dadurch wird die strömungsgeschwindigkeit der luft erhöht und saugt mehr kraftstoff aus der düse .zusammen mit luftmangel führt das dann dazu ,das der motor leistungsmangel hat,schwarz qualmt und ausgeht.nach 5 minuten standzeit ist das eis geschmolzen und er läuft wieder wie normal .bis zum nächsten mal.dies kann mann mit ansaugluftvorwärmung verhindern .  
in sommer sollte mann jedoch die vorwärmung demontieren und den luftfilter wenn möglich von vorne kühlere frischluft ansaugen lassen .

ab herbst ist entweder vorwärmung oder ansaugen aus dem wärmeren motorraum besser .

bei zweivergaser mit offenen filter ist es da halt problematisch .die saugen immer aus dem motorraum .der im sommer durch abluft von kühler und wärme vom auspuffkrümmer bis 100

grad bekommen kann .

da ist wenn möglich ne luftführung von vorne besser für leistung und die thermik des motors .

an werk gibts komponenten zur thermischen isolierung der vergaser .

hitzschild gegen stauwärme vom auspuffkrümmer und isolier flansche aus schwarzem plastic ,die die vergaser gegen stauwärme nach dem abstellen schützen sollen .die sollten wenn serienmässig bei allen vorhanden sein .

bei HS 6 soll das hitzeschutzblech vom vorderen bis hinteren vergaser reichen ,damit die mittig sitzenden schwimmerkammern nicht überhitzt werden .

bei HIF 6 sollen die beiden bleche jeweils unter dem vergaser zum schutz der untenliegenden schwimmerkammer sitzen.

bei einvergasern stromberg auch jeweils isolierflansch und hitzeschutzblech.

zuerst immer das hitzeschutzblech und dann den isolierflansch montieren .der verhindert wärmeübertragung vom hitzeschutzblech auf den vergaser .

ein sonderfall sind die alten zenithfallstromvergaser bis B18 A 68 Ps.die benehmen sich bei stau ,stop-und go bzw beim warmstart immer daneben .grund dafür ist überhitzung der schwimmerkammer durch von auspuffkrümmer aufsteigende wärme .führt zum überlaufen des vergasers .

da hilft nur selbstbau von hitzeschild und isolierflansch .

das hitzeschild muss die schwimmerkammer voll gegen aufsteigende wärme abdecken .isolierflansch kann man aus passendem material(bakelit bze vulokan ) selberrichten oder von fremdfabrikaten mit passenden vergasermaßen nehmen .

auch wenn jemand noch nie damit probleme hatte ,garantiere ich ,das bei besonderen bedingungen (hohe aussentemperatur, stop und go )der motor versaufen kann .

rechtzeitig vorbeugen ist da besser .

dampfblasen sind eigentlich bei volvo kein thema .

die pumpen sind mit isolierflansch gegen den block isoliert und die gummikraftstoffschläuche nehmen wenig wärme auf.

kann nur bei den ganz alten mit metalleitung von pumpe zu vergaser auftreten .die metalleitung sitzt genau in zielrichtung der kühlerabluft und kann sich bis auf 90 grad erhitzen .dampfblasen sind da vorprogrammiert .

abhilfe : anstatt stahlleitung gummischlauch montieren .

das hilft.

udn wer ganzjährig mit vorwärmung fährt ,sollte ab und zu mal die funktion des thermostatventils kontrollieren .

bei betriebswarmem motor muss die regelklappe von vorne gesehen den warmlufteintritt fast ganz abdecken .

beu fehlfunktion und angesaugter heisser luft gibts sonst leistungsmangel ,hoher verbrauch und klingeln .

grüsse uli