

Betr.: Verkoken des Zündkopfes beim D 7506 und Allzweck.

Wenn bei neuen Maschinen ein ungewöhnliches Verkoken des Zündkopfes festgestellt wird, für das zunächst keine Ursache ausfindig gemacht werden kann, so ist auf nachstehende Einzelheiten zu achten und in geeigneter Weise Abhilfe zu schaffen:

1.) Zündkopf:

Der Übergang von der Schale zum Zündsack muß zeichnungsmässig ausgeführt sein, denn ein scharfer Übergang fördert das Verkoken. Die Maße der Innenform des Zündkopfes sind aus beiliegender Skizze ersichtlich. Die Anfertigung einer Schablone aus dünnem Blech nach dieser Skizze erscheint vorteilhaft, weil dann eine Überprüfung des Zündkopfes schnell möglich ist.

Das bekannte Abdrehen des Zündkopfes an der Dichtungsfläche kann auch weiterhin in Betracht kommen, denn es bedeutet bei nicht schwierig gelagerten Fällen eine einfache Abhilfemöglichkeit.

2.) Düse:

Sie hat einen großen Einfluß auf das Verkoken und ist deshalb sorgfältig auf einwandfreie Zerstäubung hin zu untersuchen. Die Tropfenbildung, die an sich nicht zu vermeiden ist, soll möglichst geringfügig sein. Die Düse ist in jedem Fall zu zerlegen und gut zu säubern. Eine gute Zerstäubung wird dann gewährleistet, wenn die Spindel mit sehr geringem Spiel im Zwischenstück geführt wird und wenn die Stirnfläche der Spindel nicht mehr als 0,3 - 0,1 mm gegenüber der Stirnfläche des Zwischenstückes zurück steht. Die Innenfläche der Düsenkappe, die sorgfältig poliert sein soll, muß satt auf der kegeligen Fläche des Zwischenstückes aufliegen. Ein Grat am Drallende, also an der Stirnfläche der Düsenspindel, hat ebenfalls einen schädlichen Einfluß.

Wenn die Düse zu weit in den Brennraum des Zylinderkopfes hinein ragt, wird das Düsenende (Düsenkappe) zu heiß, sodaß der Brennstoff in der Düse verkockt, also Rückstände bildet. Ein Höhersetzen der Düse durch Einlegen eines zusätzlichen Dichtungsringes ist in solchen Fällen empfehlenswert.

3.) Brennstoffpumpe:

Undichte Stopfbüchspackung der Brennstoffpumpe (die ein Luftziehen der Pumpe ermöglicht) und schlecht dichtende Ventile bewirken vor allem bei kleinen Belastungen, also kleinen Fördermengen, insbesondere im Leerlauf, ein zu träges Einspritzen und dadurch schlechte Zerstäubung des Kraftstoffes. Pumpenventile können trotz guter Beschaffenheit undicht sein, wenn Fremdkörper zwischen die Dichtungsfläche geraten (z.B. kleine Teile der Stopfbüchspackung). Es empfiehlt sich daher bei ungewöhnlichem Verkoken des Zündkopfes auch die Brennstoffpumpe sorgfältig in allen Einzelheiten zu überprüfen. Nach Erneuerung der Stopfbüchspackung sind nach dem endgültigen Einführen des Kolbens beide Ventilgehäuse herauszuschrauben und es ist der Hohlraum der Pumpe, unter wiederholter Hin- und Herbewegung des Kolbens bis in die vorderste Stellung, mit sauberem Kraftstoff auszuspülen. Außerdem sind die Ventilgehäuse und Ventile auf etwaiges Vorhandensein von Fremdkörperchen (Schmutzteilchen) zu überprüfen; Sicherheitshalber sind diese Teile ebenfalls durchzuspülen.