

## **Der Pierburg 2EE Vergaser, verbaut am PN-Motor**

**Diese Anleitung wurde von mir nach bestem Wissen erstellt, ich schließe jedoch jegliche Haftung für Richtigkeit, Durchführbarkeit oder Schäden aus.**

**Wenn Ihr euch nicht sicher seid was Ihr tut, bemüht bitte eine Werkstatt!!**

Inhaltsverzeichnis:

### Kapitel I *Grundlagen*

1. Wie komme ich an den Vergaser heran?
2. Wie kann ich den Vergaser ausbauen?
3. Was ist was am Vergaser?
4. Die üblichen Verdächtigen

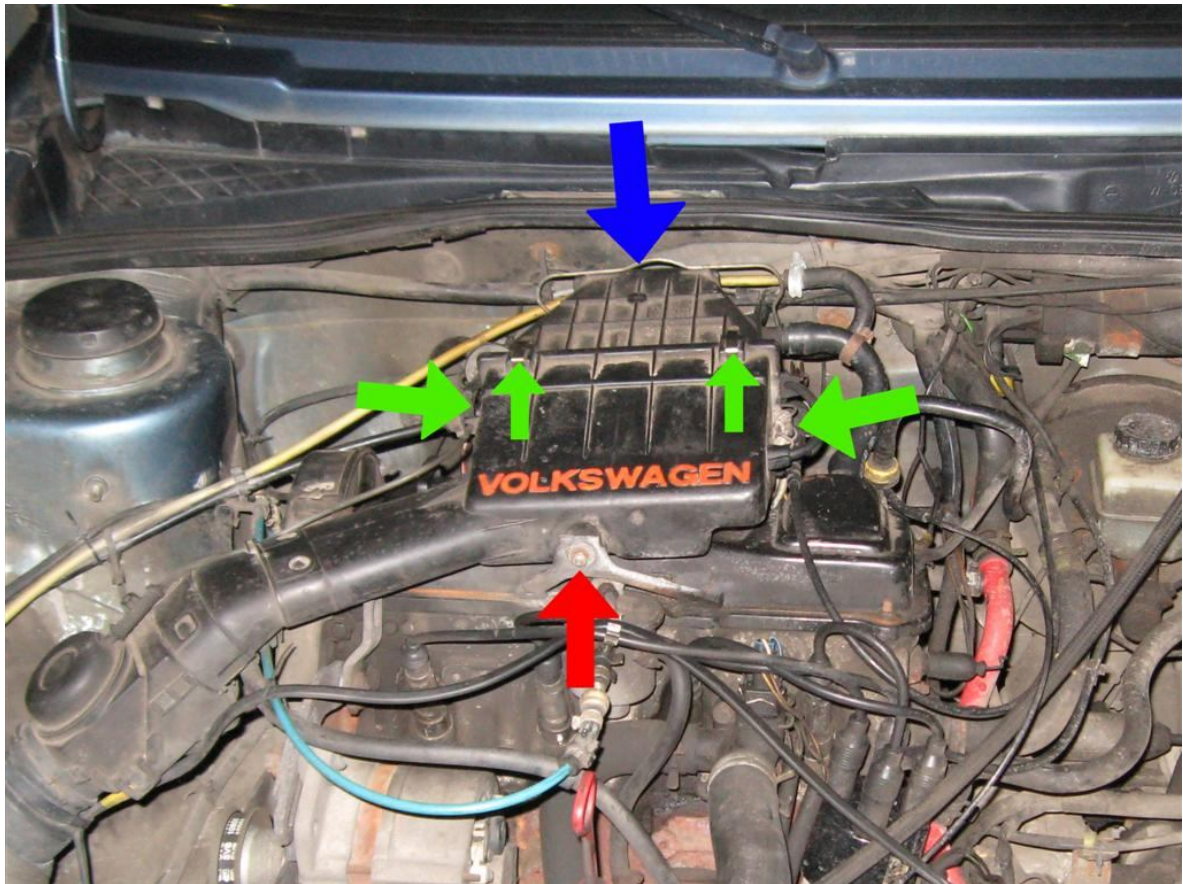
### Kapitel II *Fehlerbeschreibungen und Lösungen*

1. Die Drehzahl schwankt zwischen 500 und 2500 Upm (Sägende Drehzahl)
2. Der Motor hält das Standgas nicht/geht ohne Gas aus
3. Der Motor hat ab etwa 3500 Upm wenig Leistung, Vollgas wird nicht erreicht

### Kapitel I

1. Wie komme ich an den Vergaser heran?

Um an den Vergaser heranzukommen, muss als erstes der Luftfilterkasten abgenommen werden.

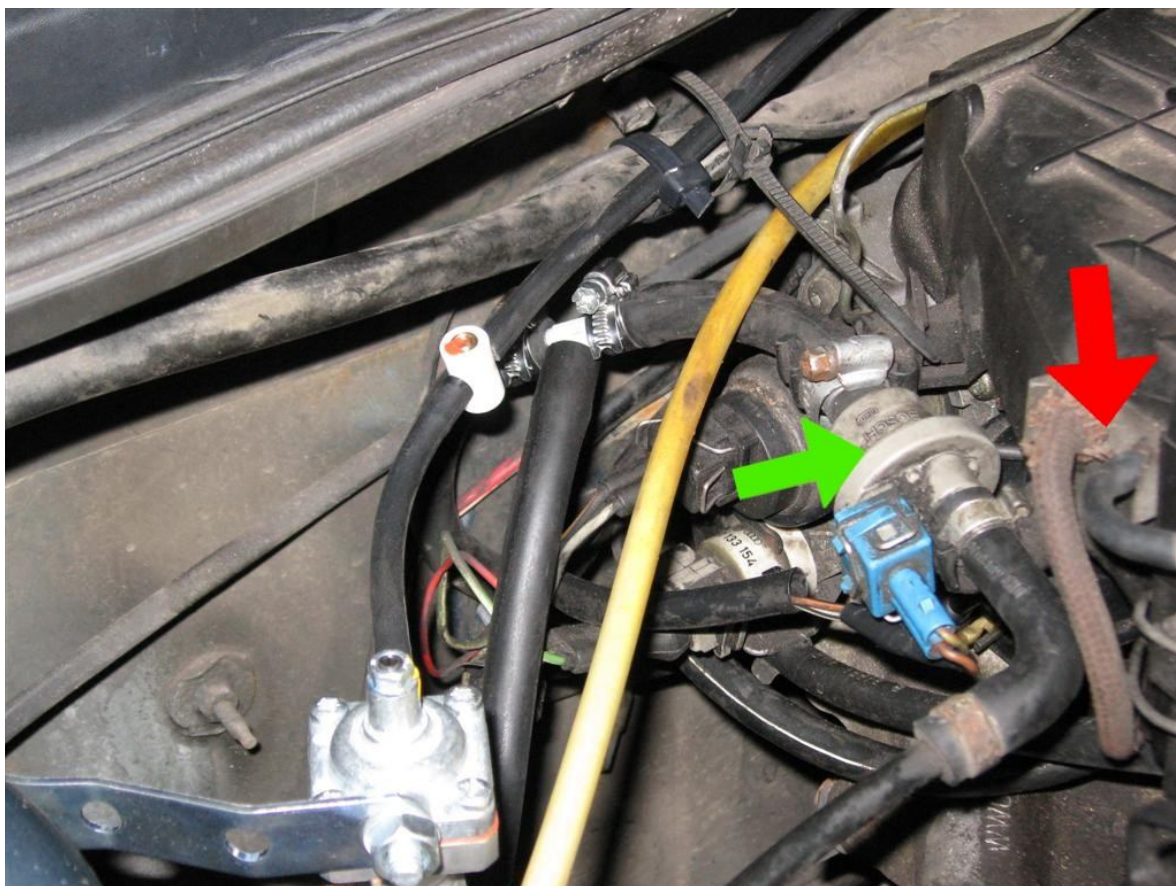


Dazu die Mutter (Pfeil ROT, M10) lösen  
Die Clipse (Pfeile GRÜN) öffnen  
Den Bügel (Pfeil BLAU) nach hinten drücken



Den Schlauch (Pfeil ROT) abziehen





Die beiden Schläuche (Pfeil ROT) abziehen (Markieren!)  
Das Abgasrückführungsventil (Pfeil GRÜN) ausclippen

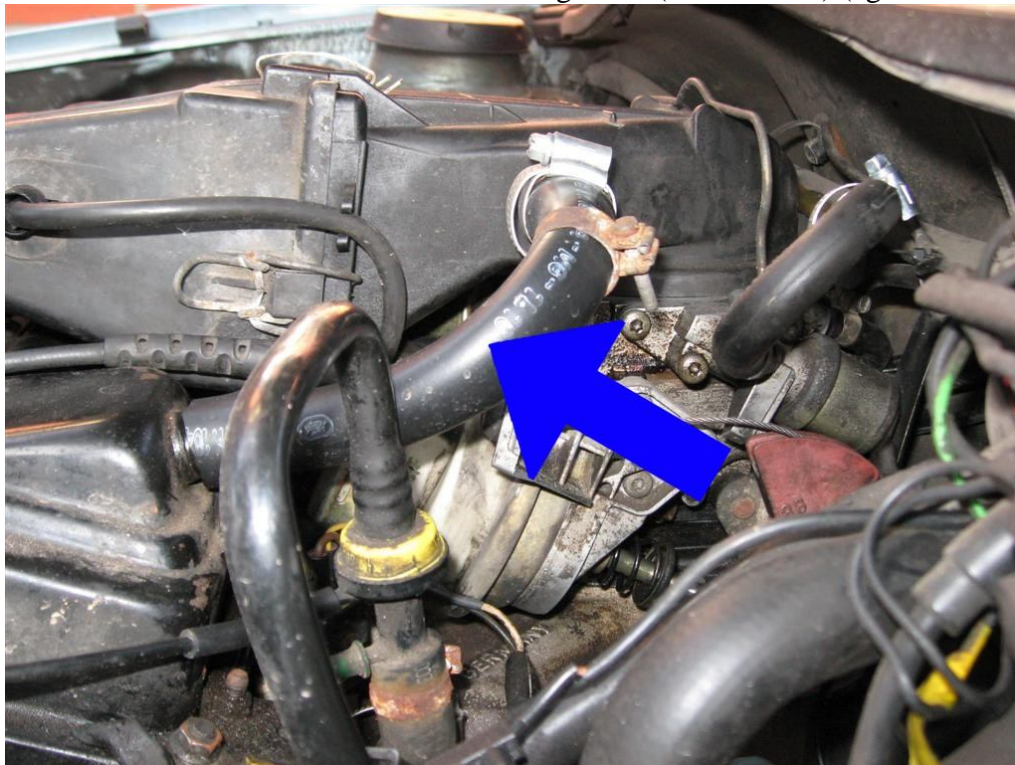
Den vorderen Teil des Luftfilterkastens nach oben ziehen und nach links (Beifahrerseite) wegklappen, **oder** den dicken Schlauch lösen:





und vorderen Luftfilterkasten entfernen.

Nun den Schlauch der Kurbelwellentlüftung lösen (Pfeil BLAU) (egal welche Seite)

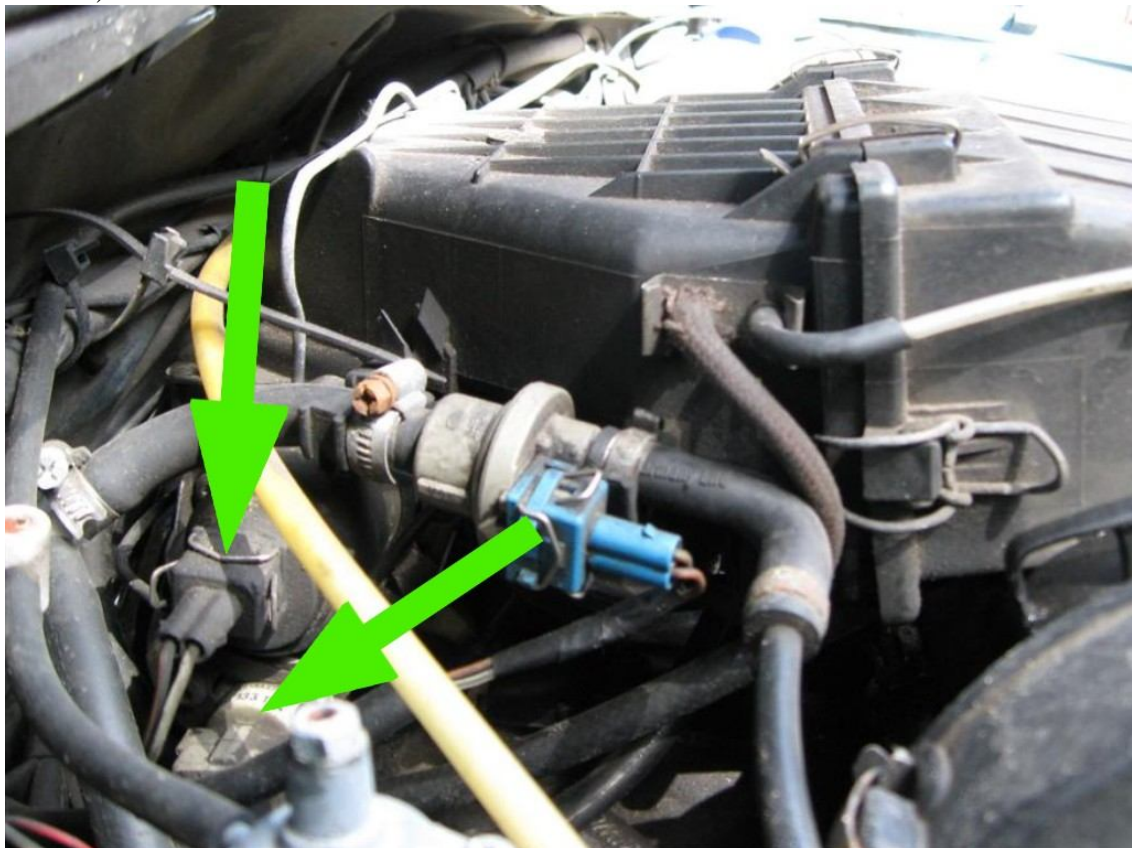


Nun den hinteren Teil des Luftfilterkastens nach oben/vorn entfernen. ACHTUNG: Auf der Rückseite ist noch dieser gelb/transparente Schlauch, der nach oben ausgeclipst werden muss!

---

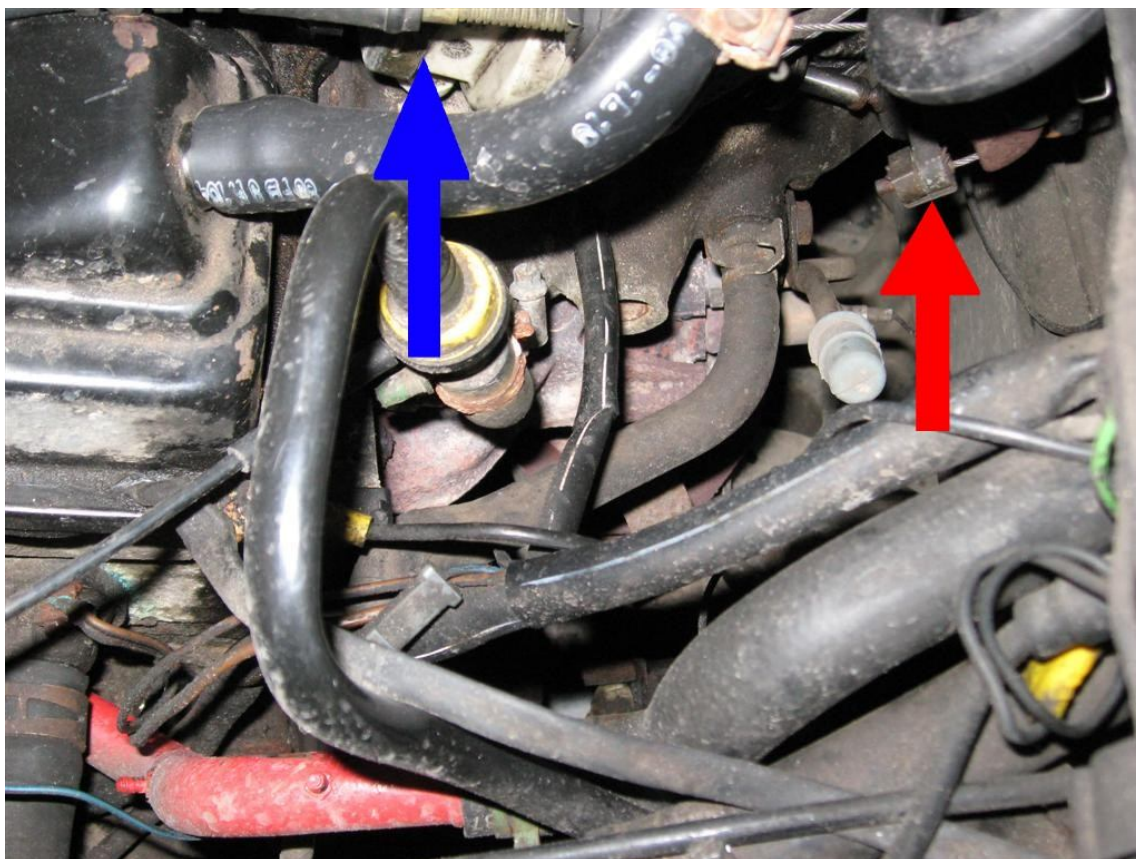
## 2. Wie kann ich den Vergaser ausbauen?

Um den Vergaser auszubauen, (Ich gehe davon aus, dass der Luftfilterkasten bereits entfernt ist) müssen die beiden Steckanschlüsse für den Drosselklappenpotentiometer und den Vordrosselklappenansteller **VORSICHTIG** abgezogen werden (folgendes Bild, Pfeile GRÜN)



Zusätzlich den Gaszug aushängen, dazu diesen Clip (folgendes Bild, Pfeil ROT) lösen und Gaszug ausfädeln. **DEN GASZUG NIEMALS KNICKEN!!**

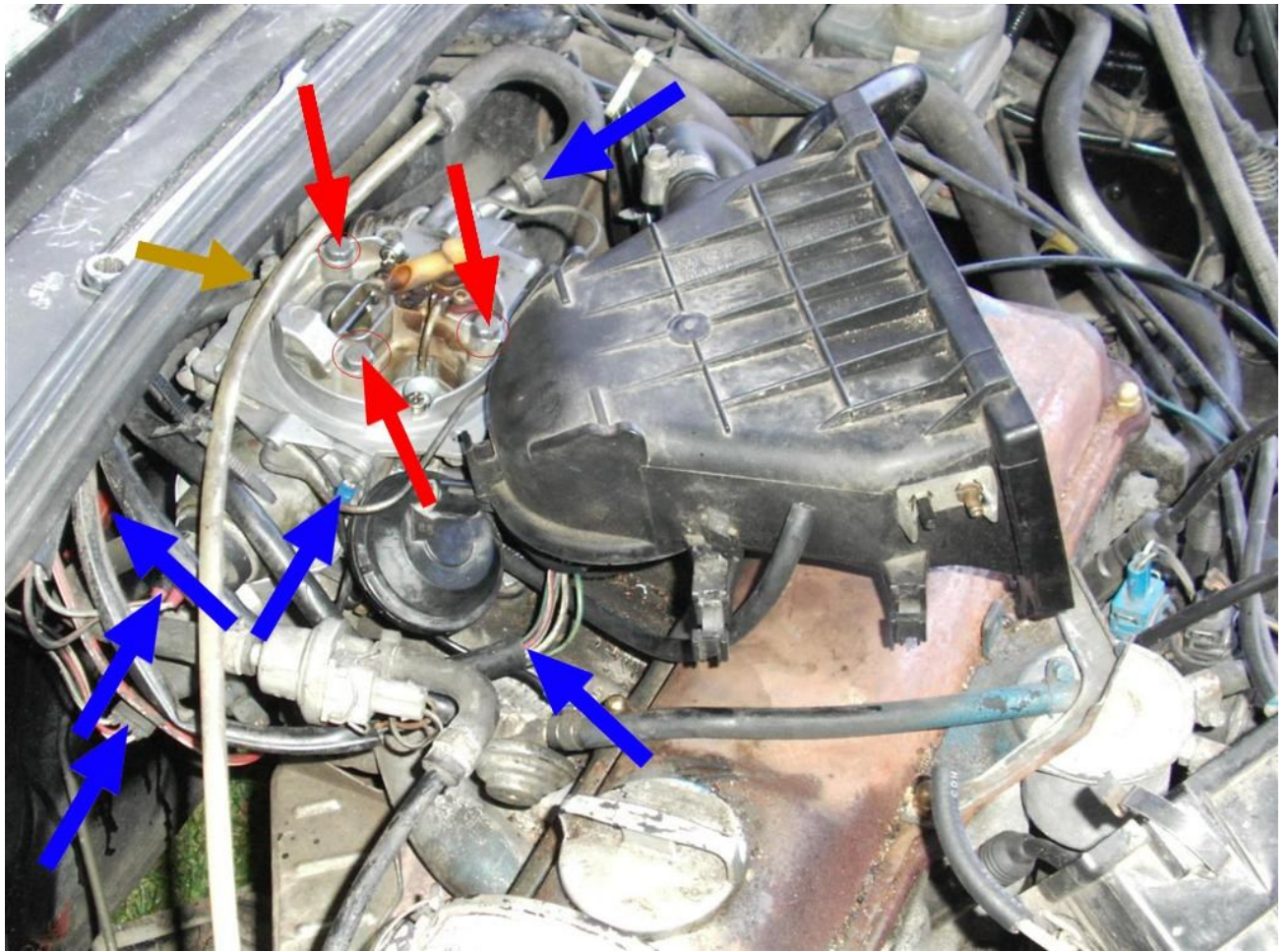




Der Drosselklappenansteller (Pfeil BLAU) hat auch noch einen Stromanschluss der gelöst werden muss, sowie der Anschluss der Teillastkanalbeheizung auf der Rückseite des Vergasers, 2 Masseverbindungsstecker und die Benzinleitung. Das hört sich kompliziert an wenn man es zum ersten Mal macht, ist es aber nicht. Nur sollte man beim ersten mal die Anschlüsse mit Klebeband oder Ähnlichem markieren, das macht vieles einfacher.

Nun geht es um die Schrauben.

Die Schrauben im folgenden Bild (Pfeil ROT) müssen VORSICHTIG gelöst und herausgedreht werden. Alle Anschlüsse (Pfeile BLAU) lösen. Auch die Benzinleitung (Pfeil GELB) entfernen. Nun wird der Vergaser nach oben herausgenommen. Sollte noch irgendein Anschluss festsitzen, diesen lösen. Beim Ausbau läuft etwas Benzin (!) aus dem Vergaser (Zigarette ausmachen ☺). Der Benzinschlauch läuft auch nach, diesen mit einem SAUBEREN Schraubenzieher oder Ähnlichem verschließen.



Nun ist der Vergaser raus und wir blicken auf die Ansaugbrücke und den Vergaserflansch. (hier mit einem SAUBEREN Lappen abgedeckt). In der Ansaugbrücke befindet sich übrigens auch der Igel, der in der Warmlaufphase der Vergaservereisung vorbeugt.

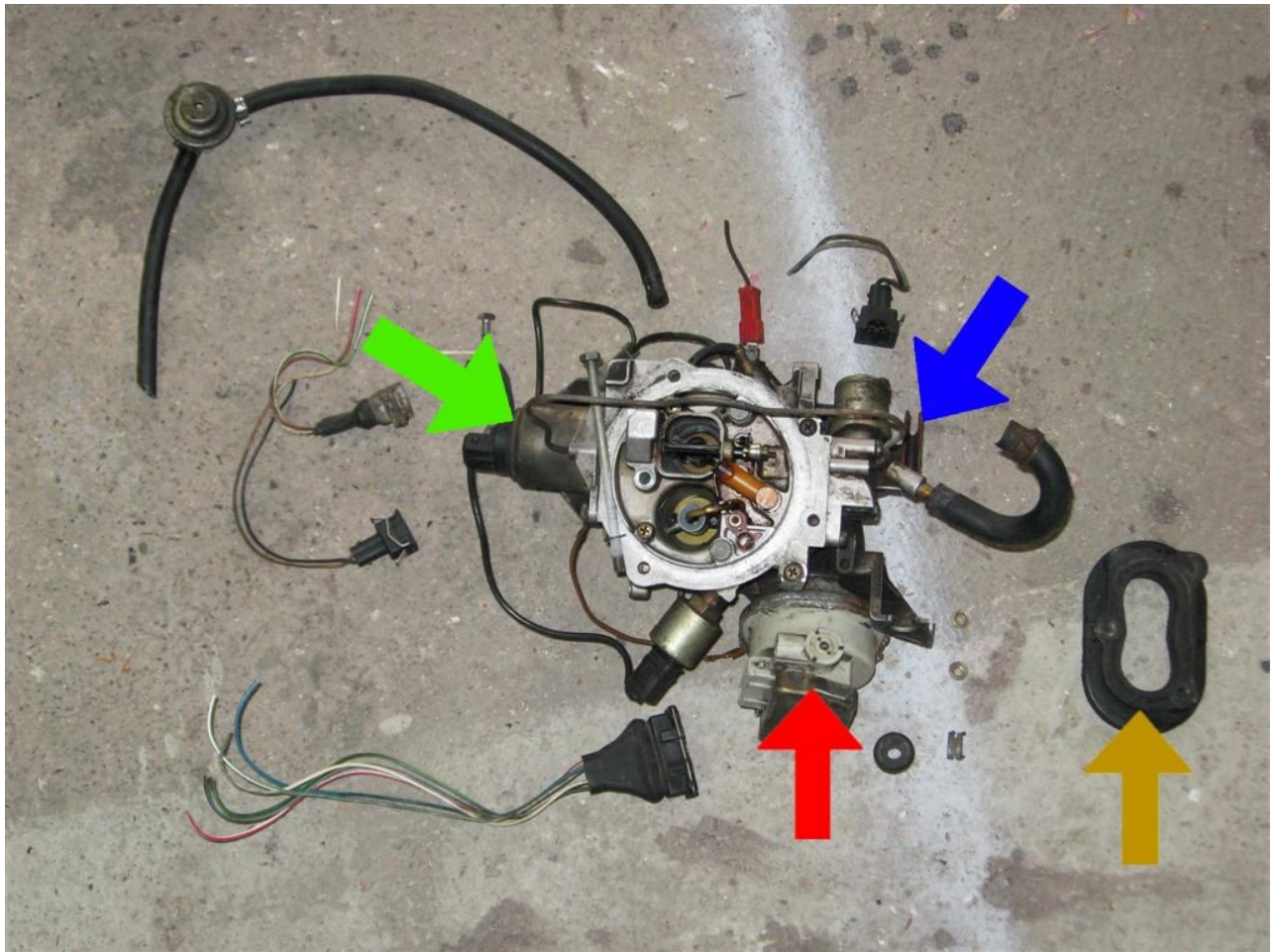




---

### Kapitel 3 Was ist Was am Vergaser?

Nun haben wir den Vergaser in der Hand, doch was ist was? (Dies soll nur einen groben Überblick geben, wer detailliertere Informationen braucht, wird z.B. hier fündig: <http://www.ruddies.business.t-online.de/serv2ee.htm> ).



Pfeil GRÜN: Vordrosselklappenansteller

Pfeil BLAU: Gaszug

Pfeil GELB: Vergaserflansch

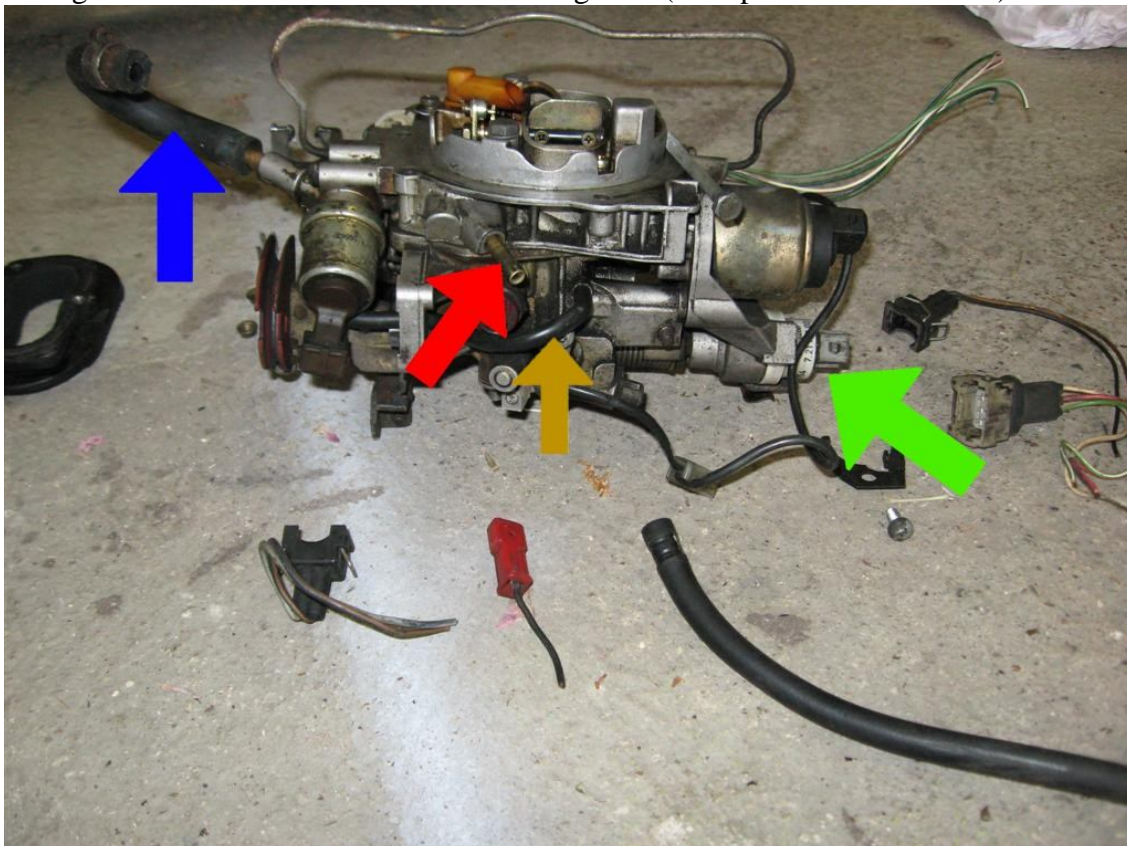
Pfeil ROT: Drosselklappenansteller

Auf diesem Bild fehlt noch die Unterdruckdose Stufe II, diese sitzt (auf das obige Bild bezogen) vorne links und wird im nachfolgenden Bild nachgereicht:





Jetzt geht's weiter auf die Rückseite des Vergasers (zur Spritzschutzwand hin)



Pfeil BLAU: ankommender Schlauch vom Aktivkohlebehälter (Abgasrückführung)

Pfeil ROT: Anschluss Benzinleitung

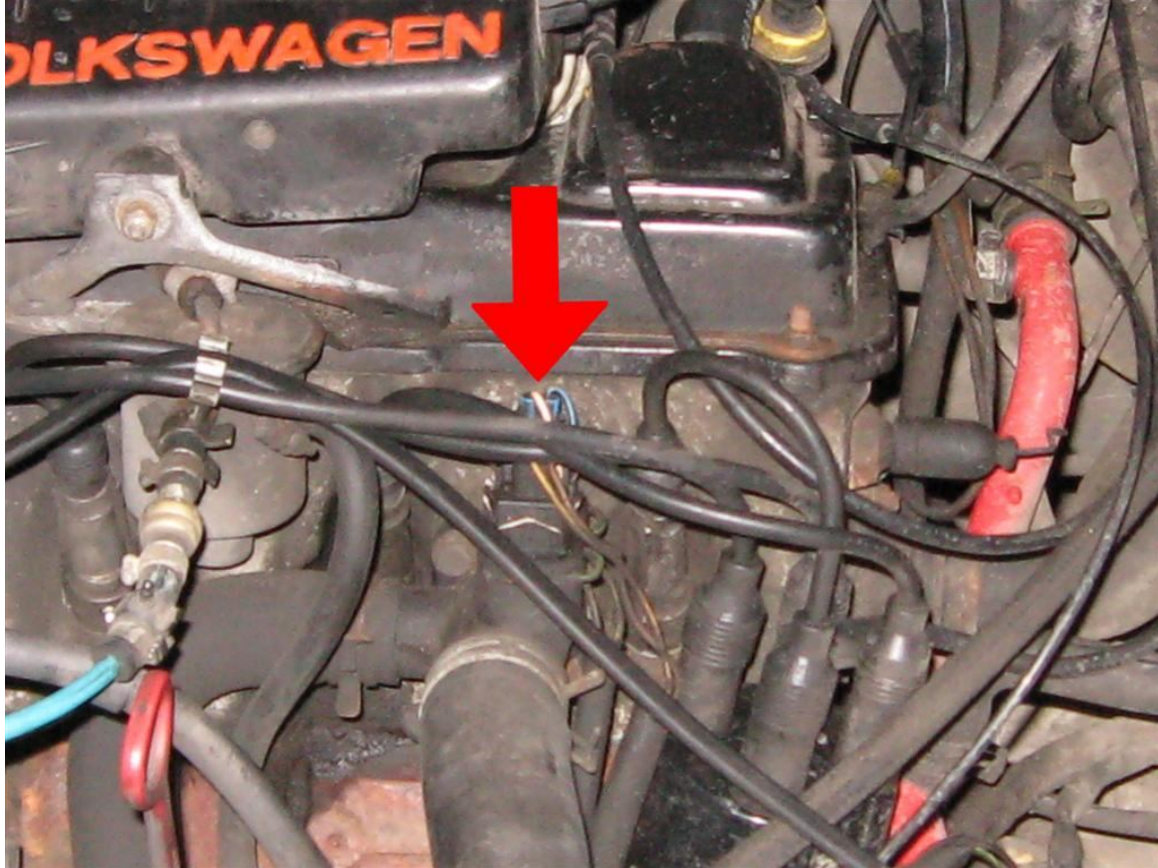
Pfeil GELB: ein „versteckter“ Unterdruckschlauch

Pfeil GRÜN: der Drosselklappenpotentiometer

---

## Kapitel 3 Die üblichen Verdächtigen

Da ist zunächst einmal der blaue Temperatursensor zu nennen (Pfeil ROT)



Der blaue Temperatursensor misst die Kühlmitteltemperatur und gibt somit entscheidende Informationen zur Gemischbildung. Durch Alterung oder Kabelbruch können diese Informationen falsch bzw. gar nicht vorhanden sein, was sich (vor allem bei kaltem Motor) negativ äußert. Ein Ersatz des Sensors (Teile Nr. 025 906 041 A) sowie des Dichtrings (N 903 168 02) kostet zusammen nur etwa 12€+Mwst und ist insbesondere bei unbekannter Vorgeschichte des Motors sinnvoll (bei genannten Symptomen).

Andere übliche Verdächtige sind SÄMTLICHE Unterdruckleitungen (bei laufendem Motor mit Bremsenreiniger besprühen, bei einer Leckstelle läuft der Motor hochtouriger) und der Vergaserflansch (Prüfung wie vorstehend).

Weitere Verdächtige werden im nächsten Kapitel genannt.

---

## Kapitel II

Kapitel 1 Die Drehzahl schwankt zwischen ca. 500 und ca. 2500 Upm (Sägende Drehzahl)

Bei diesem Symptom ist oftmals der Drosselklappenansteller (DKA) (evtl. in Verbindung mit anderen Defekten) schuld. Ich konnte den DKA nicht reparieren aber es soll wohl



gehen. Dazu folgender Link (Ich habe mit dem verlinkten Inhalt nichts zu tun und ich habe die Anleitung auch nicht ausprobiert!!)

<http://www.nicomania.de/auto/drosselklappenansteller-reparieren>

Kapitel 2 Der Motor hält das Standgas nicht/geht ohne Gas aus

Oftmals ein (oder mehrere) Unterdruckschläuche defekt, bzw. Vergaserflansch gerissen. Alle Schläuche bei kaltem(!) laufenden Motor mit Bremsenreiniger absprühen. Trifft man auf ein Leck, erhöht sich die Drehzahl.

Kapitel 3 Der Motor hat ab etwa 3500 Upm wenig Leistung, Vollgas wird nicht erreicht

Evtl. ist die Membran der Unterdruckdose Stufe 2 gerissen (Abbildung: Kapitel I , 3 das zweite Bild). An der Unterdruckdose beide Schläuche abziehen und Anschlüsse verschließen. Lässt sich der Stempel dann trotzdem ohne Widerstand rein und raus bewegen ist die Membran gerissen und die Dose zu ersetzen.

**Weitere Hilfe bekommt Ihr natürlich auf [www.motor-talk.de](http://www.motor-talk.de)!**

**Die 2EE-Seite schlechthin: <http://www.ruddies.business.t-online.de/2eecheckl.htm>**

**Vielen Dank an Golfer006 für das fehlende Bild!**

**Diese Anleitung wird von mir nicht weiter gepflegt. Wer Spaß daran hat sie weiterzuführen schreibt mir eine PN über Motor-Talk und bekommt die änderbare Word-Datei per E-Mail.**

**Dandy69**