

*D. J. J. J.*

# TAUNUS

## *Die Vergaser*

28 - 32 P D S I T - 7 für 12M P4

32 P D S I T - 4 für 17M P5

32 D D I S T für 20M P5

# **TAUNUS**

## ***Die Vergaser***

**28-32 PDSIT-7 für 12M P4**

**32 PDSIT-4 für 17M P5**

**32 DDIST für 20M P5**

Ausgabe Juli 1965

Alle Rechte vorbehalten, jedoch auszugsweiser  
Nachdruck mit Quellenangabe gestattet. Konstruktionsänderungen  
vorbehalten. Irrtum vorbehalten.

## Die Vergaser 32 DDIST, 28-32 PDSIT-7 und 32 PDSIT-4

Der Solex-Vergaser 32 DDIST ist ein Doppel-Fallstromvergaser mit Startautomatik, die Vergaser 28-32 PDSIT-7 und 32 PDSIT-4 sind Einfach-Fallstromvergaser mit der gleichen Startautomatik. Dabei steuert eine kühlwasserbeheizte Bimetallfeder die Starterklappen. Das gewährleistet, daß der Motor ein seinem Temperaturzustand entsprechendes Gemisch erhält.

Wenn die Starterklappen geschlossen sind, werden gleichzeitig die Drosselklappen zwangsläufig etwas offen gehalten. Dies geschieht dadurch, daß beim Schließen der Starterklappen der mit der Starterklappenwelle starr verbundene Mitnehmerhebel die frei bewegliche Stufenscheibe anhebt und ihr Rastensegment zur Wirkung bringt. Über einen Hebel und eine Verbindungsstange zur Drosselklappenwelle wird dann die Drosselklappe etwas offen gehalten. Auf diese Weise kann sich der beim Anlassen des Motors entstehende Unterdruck bis unter die Starterklappe auswirken.

Bei Erwärmung der Bimetallfeder dreht diese die Starterklappen in geöffnete Stellung. Dies wird durch die ungleichen Flügel der Starterklappen, auf die unter Einwirkung des Luftstromes ein Drehmoment im Öffnungssinne wirkt, unterstützt.

Dieser Vorgang muß bei der Kontrolle der Drosselklappeneinstellung zur Startautomatik berücksichtigt werden (siehe Seite 12).

Bei auftretenden Vergaserschwierigkeiten können an Hand der folgenden Anweisung einige Kontrollen und Einstellungen beim Vergaser vorgenommen werden, die zum größten Teil ohne Ausbau des Vergasers durchgeführt werden sollen. Der besseren Darstellung halber sind die Fotos vom ausgebauten und teilweise auch geöffneten Vergaser abgebildet worden. Die Arbeiten sind grundsätzlich am Doppelfallstromvergaser 32 DDIST gezeigt, gelten aber auch sinngemäß für die beiden Einfach-Fallstromvergaser. Wenn die Arbeiten und Einstellungen an den Einfachvergasern gegenüber denen am Doppelvergaser abweichen, ist dies besonders vermerkt, bei auffälligen Abweichungen auch unter Einschaltung besonderer Bilder.

## Leerlaufeinstellung

Die Einstellung des Leerlaufs wird bei warmem Motor vorgenommen. Sie muß vor der Kontrolle der Drehzahlerhöhung (siehe Seite 6-9) vorgenommen werden und soll möglichst unter Kontrolle eines Drehzahlmessers durchgeführt werden.

1. Motor abstellen.
2. Leerlaufgemischregulierschraube rechts zudrehen bis zum Anschlag. **Bild 1 und 2**

**Achtung:** Das Schließen der Leerlaufgemischregulierschraube muß feinfühlig bis zum Anschlag erfolgen, damit der Schraubenkonus nicht durch zu festes Andrehen eine Rille erhält.

3. Leerlaufgemischregulierschraube dann 1 bis  $1\frac{1}{4}$  Umdrehung am Doppelvergaser (für V6 Motor) bzw.  $1\frac{1}{4}$  bis  $1\frac{1}{2}$  Umdrehung am Einfachvergaser (für V4 Motor) öffnen.
4. Motor anlassen.
5. Mit Leerlaufeinstellschraube (Drosselklappen-Anschlagschraube) Leerlauf ca. 650-750 U/min einstellen. **Bild 3**
6. Nacheinander mit einer der beiden Gemischregulierschrauben den Motor auf max. Leerlaufdrehzahl bringen.

Steigt die Leerlaufdrehzahl über die vorgeschriebene Leerlaufdrehzahl an, Drosselklappen-Anschlagschraube etwas zurückdrehen und den gleichen Einstellvorgang an der anderen Gemischregulierschraube wiederholen. Anschließend die zuerst eingestellte Gemischregulierschraube nochmals auf max. Leerlaufdrehzahl nachregulieren. Nötigenfalls die Motordrehzahl auf den vorgeschriebenen Wert durch Korrektur an der Drosselklappen-Anschlagschraube berichtigen.

**Achtung:** Hier wieder sinngemäß bei dem **Einfachvergaser eine** Leerlaufgemischregulierschraube nachstellen.

Wegen der besseren Sicht ist der Luftfilter abgenommen, was bei der Durchführung der Arbeit nicht notwendig ist.

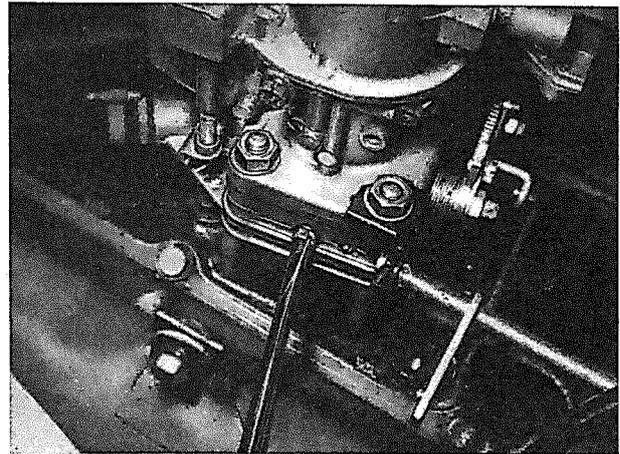


Bild 1

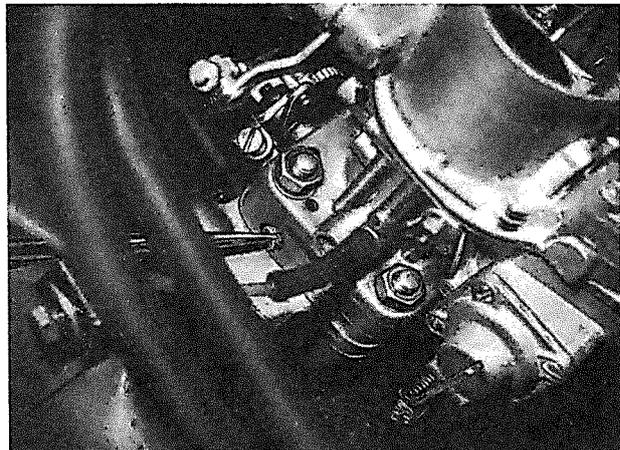


Bild 2

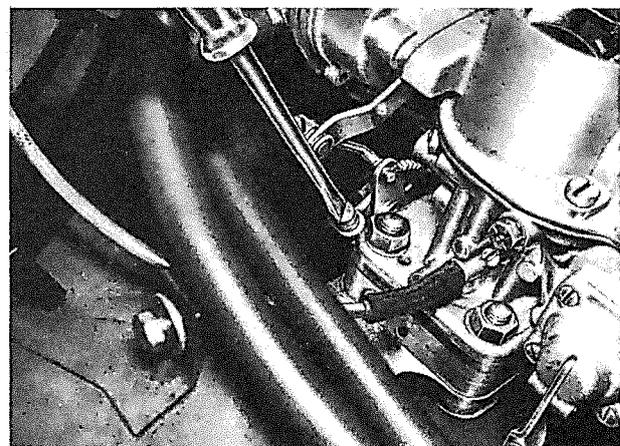


Bild 3

# A. Startautomatik

## I. Beschreibung und Wirkungsweise

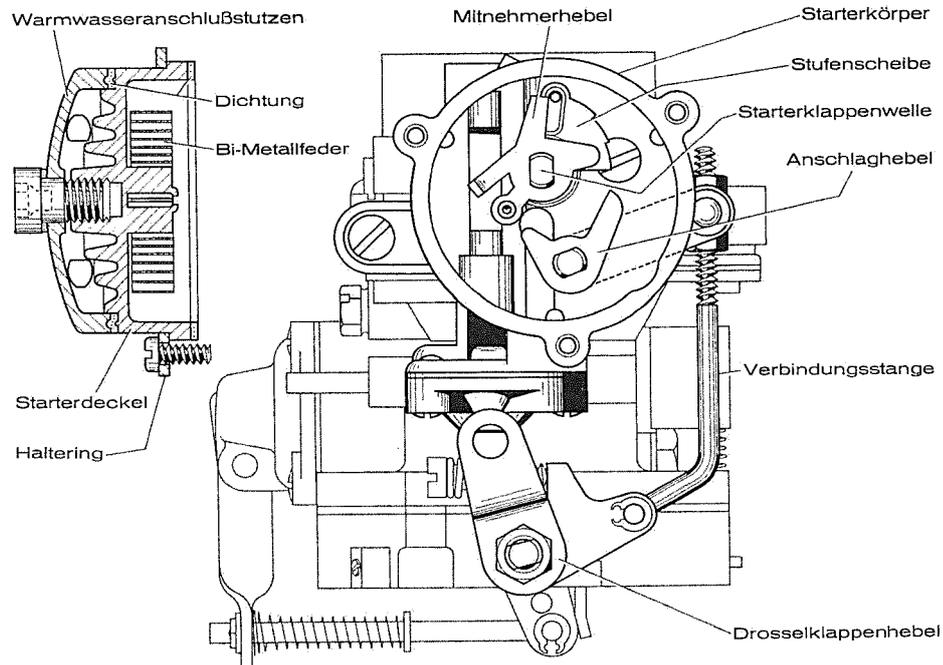


Bild 4

Die Startautomatik besteht aus einer spiralförmigen Bimetallfeder, die mit der Primärstarterklappe auf einer Achse sitzt, die ihrerseits über eine Verbindungsstange die sekundäre Starterklappe mitbewegt. Das Gehäuse für die Startautomatik wird durch den Kühlwasserumlauf beheizt. In kaltem Zustand (unter +15°) zieht die Bimetallfeder die Starterklappen zu, um sie bei steigender Erwärmung zu öffnen, wobei die mit der Starterklappe verbundene Stufenscheibe entsprechend dem Öffnungswinkel eine stufenweise abfallende Leerlauf-Drehzahlerhöhung sicherstellt (siehe auch Bilder 8 und 12). Die Steuerung der Drehzahlerhöhung erfolgt über den Anschlaghebel, der sich auf die Stufenscheibe abstützt. Über die Verbindungsstange wird diese Bewegung auf die Drosselklappenwelle übertragen.

## II. Kontrolle

Korrekturen an der Startautomatik sind erst dann vorzunehmen, wenn einwandfrei feststeht, daß kein anderer Fehler vorliegt.

Grundsätzlich sollte vor irgendwelchen Korrekturen die freie Beweglichkeit der Starterklappenachse geprüft werden.

1. Ansaugfilter abnehmen.
2. Die Bimetallfeder der Startautomatik ist zunächst mal richtig eingestellt, wenn die Kerbmarke am Federgehäuse mit der Nase am Gehäuse der Startautomatik übereinstimmt. **Bild 5**

Es kann aufgrund der Prüfung notwendig sein, von der markierten Stellung etwas abzuweichen.

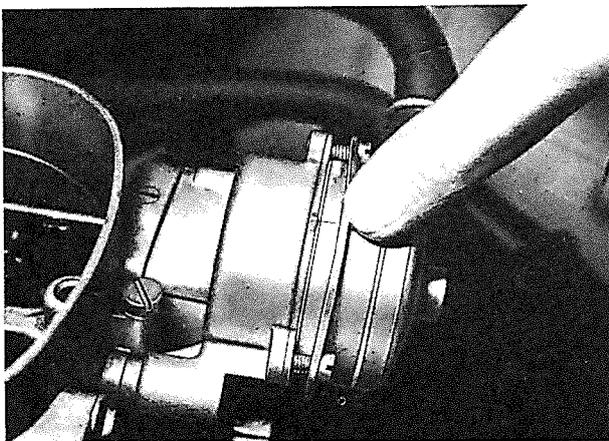
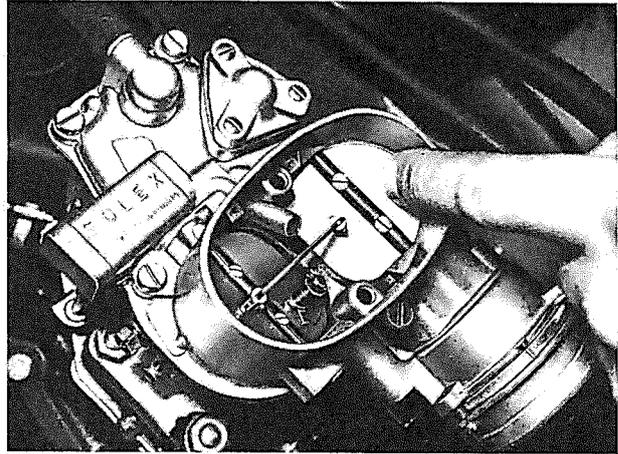


Bild 5

3. Die Starterklappen müssen beim Doppelvergaser 32 DDIST unter  $+15^{\circ}\text{C}$  geschlossen sein. Für die Einfachvergaser gilt ein Temperaturbereich von  $0^{\circ}$  bis  $+5^{\circ}\text{C}$ . Die Starterklappen bleiben nach dem Stillsetzen des Motors offen stehen. Vor dem Starten, bei stehendem Motor das Fahrpedal einmal kurz niederdrücken, damit die Automatik die Starterklappen freigibt bzw. in Schließstellung bringt.

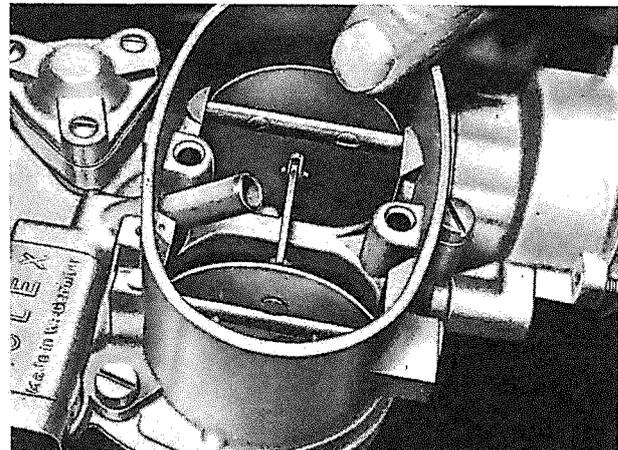
**Bild 6**



**Bild 6**

4. Beim Warmlaufen mehrmals das Fahrpedal etwas niederdrücken, damit der Anschlaghebel in die nächste Stufe der Stufenscheibe einrasten kann und die Motordrehzahl reduziert wird. Wenn der V6-Motor eine Kühlmitteltemperatur zwischen  $70^{\circ}\text{C}$  und  $80^{\circ}\text{C}$  erreicht hat, müssen die Starterklappen senkrecht offen stehen (**Bild 7**). Die Temperatur wird mit Hilfe des Anzeigergerätes gemessen. Dieses Gerät, Typ T65, liefert die Firma Hessag Apparatebau, Harheim bei Frankfurt. Unverbindlicher Richtpreis: DM 96,—. Das Gerät ist mit einem T-Stück für den Wasseranschluß (an der Wasserkammer des Vergasers) ausgerüstet.

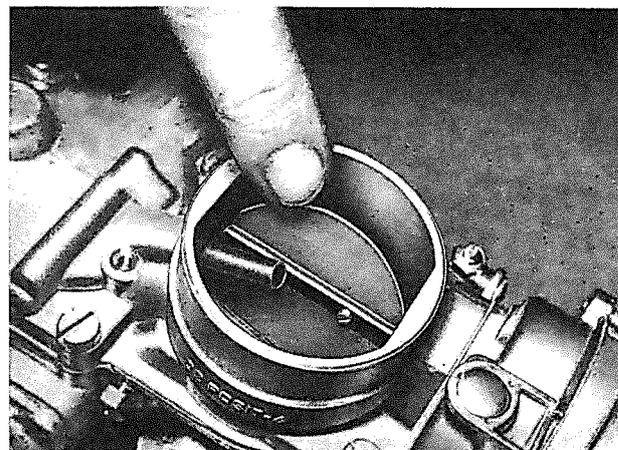
Der Wert  $80^{\circ}\text{C}$  Wassertemperatur für die volle Öffnung der Starterdrosselklappe bezieht sich auf eine Außentemperatur von etwa  $-20^{\circ}\text{C}$ . Bei Außentemperaturen von etwa  $+10$  bis  $+20^{\circ}\text{C}$  wird die volle Öffnung der Starterdrosselklappe schon bei  $65^{\circ}\text{C}$  Wassertemperatur erreicht.



**Bild 7**

5. Bei den Einfachvergasern (V4-Motor) muß die Starterklappe bei einer Kühlwassertemperatur zwischen  $55^{\circ}\text{C}$  und  $60^{\circ}\text{C}$  die gleiche senkrechte Stellung einnehmen.

**Bild 8**



**Bild 8**

## B. Leerlauf-Drehzahlerhöhung

### I. Beschreibung und Wirkungsweise

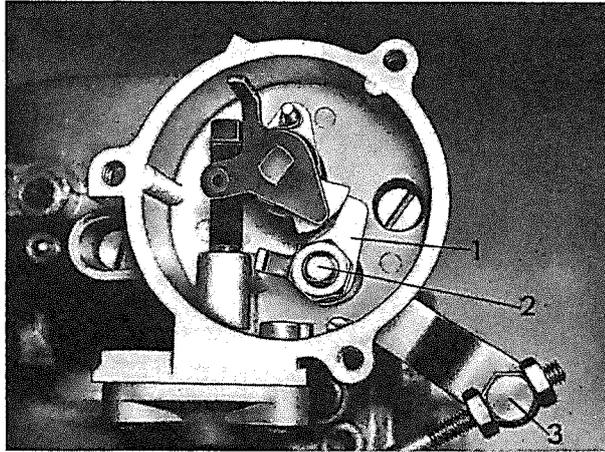


Bild 9

Die Funktion, die man früher durch allmähliches Zurückdrücken des Starterknopfes mit der Hand ausgeübt hat, wird heute durch die Leerlauf-Drehzahlüberhöhung, die mit der Startautomatik zusammenwirkt, ausgeübt. Mit dem allmählich freiwerdenden Durchgang für die angesaugte Luft durch Öffnen der Starterklappen wird die bei kaltem Motor erhöhte Leerlaufdrehzahl nach und nach entsprechend der zunehmenden Erwärmung des Motors auf die normale Leerlaufdrehzahl zurückgeführt. Ausschlaggebend hierfür ist die Einstellung der erhöhten Drehzahl bei geschlossenen Drosselklappen, die dadurch gekennzeichnet ist, daß der Anschlaghebel (1) auf der Zwischenwelle (2) über das Gestänge (3) die Stufenscheibe in ihrer Startstufe festhält.

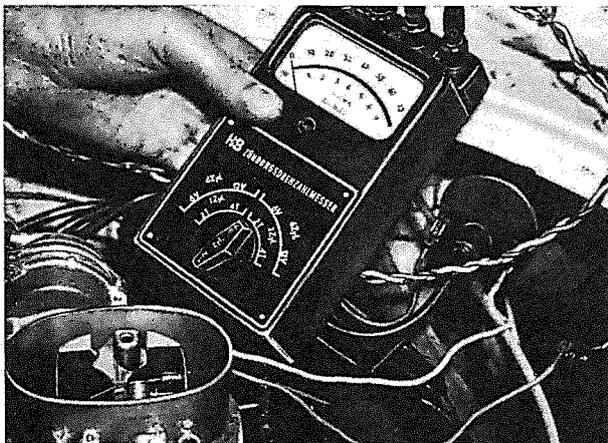


Bild 10

### II. Einstellung

**Voraussetzungen:** Leerlauf ist richtig eingestellt. Die Prüfung und Einstellung der Leerlauf-Drehzahlerhöhung kann nur bei warmem Motor und unter Kontrolle eines Drehzahlmessers erfolgen.

1. Motor warmfahren auf ca. 80° Kühlwassertemperatur.
2. Motor abstellen.
3. Luftfilter abbauen.
4. Drehzahlmesser anschließen. **Bild 10**

5. Die Starterklappen müssen voll geöffnet sein, also senkrecht stehen.

Für den Doppelvergaser

**Bild 11**

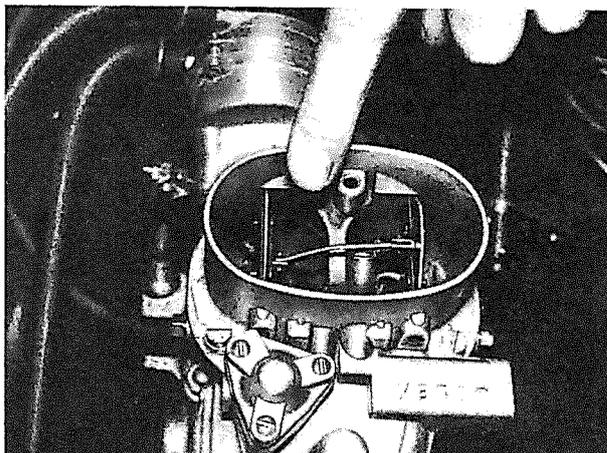


Bild 11

für den Einfachvergaser.

**Bild 12**

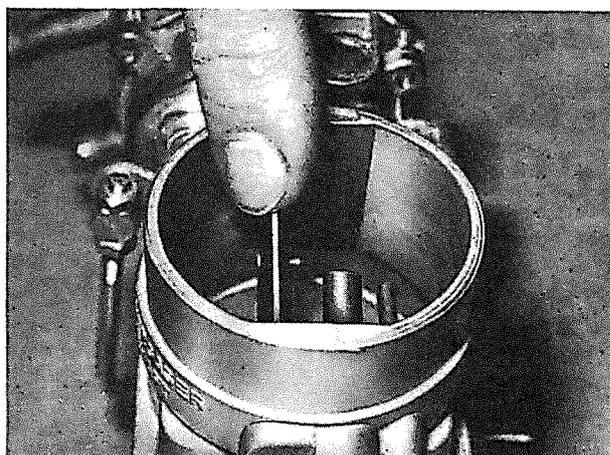


Bild 12

6. Bei stehendem Motor von Hand ca.  $\frac{1}{4}$  Gas geben und Starterklappen durch Fingerdruck schließen, Gasgestänge loslassen und Finger von der Starterklappe wegnehmen. Dabei ist beim Doppelvergaser die Primärklappe, also die von der Startautomatik direkt gesteuerte Klappe zu benutzen. **Bild 13**

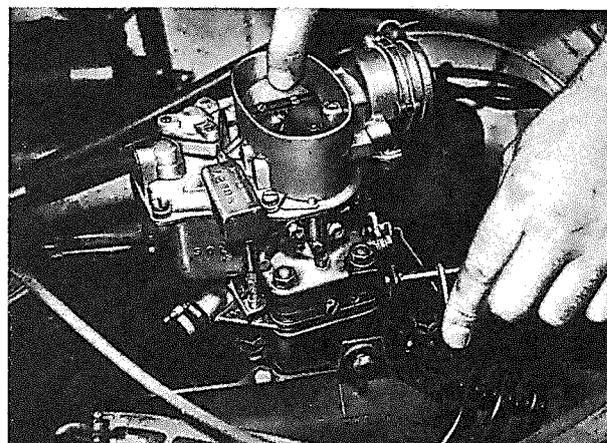


Bild 13

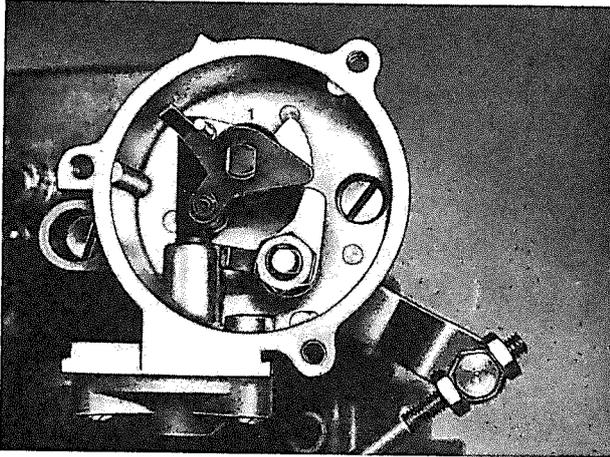


Bild 14

7. Durch diesen Vorgang wird die Stufenscheibe der Leerlauf-Drehzahlerhöhung im Innern des Startautomatikgehäuses in der Startstellung festgehalten. **Bild 14**

**Achtung:** Gashebel und Gasgestänge dürfen jetzt nicht mehr berührt werden.

8. Motor starten, ohne Gas zu geben.

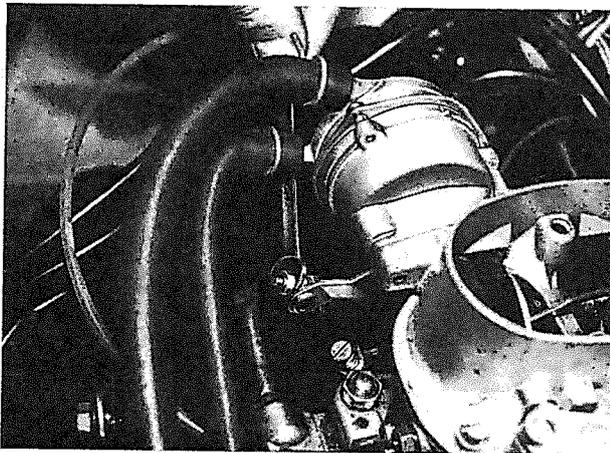


Bild 15

9. Drehzahlmesser beobachten. Die Drehzahl muß bei den Einfachvergasern zwischen 2700 bis 2900 U/min, beim Doppelvergaser zwischen 3000 bis 3200 U/min liegen.
10. Liegt die Drehzahl unter 2700 bzw. 3000 U/min, wird die obere Mutter für das Gestänge zur Drehzahlerhöhung gelöst und die untere nachgezogen (Gestänge verlängert!), bis die geforderte Drehzahl erreicht ist. Mit oberer Mutter wieder sichern. (Gabelschlüssel 8 mm) **Bild 15**

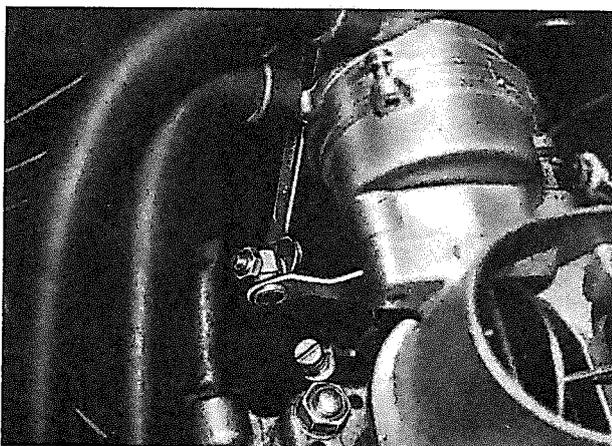


Bild 16

11. Liegt die Drehzahl über 2900 bzw. 3200 U/min, wird die untere Mutter gelöst und die obere nachgezogen (Gestänge verkürzt!). **Bild 16**
12. Sollte während der Arbeit die Stufenscheibe austrasten, Vorgang 6. wiederholen (Bild 13).

(Verbindungsstange beim Sichern nicht verkanten. Stange muß leichtgängig sein!)

### III. Nachkontrolle

1. Wenn der Motor bei geschlossenen Starterklappen und blockierter Stufenscheibe im Leerlauf ca. 3000 U/min läuft, kurz Gas geben, wodurch die Blockierung der Stufenscheibe aufgehoben wird. Der Motor muß jetzt im normalen Leerlauf weiterlaufen.
2. Sollte auch nach wiederholter Einstellung oder einem Kaltstartversuch der Übergang Leerlauf-Drehzahlerhöhung – Leerlauf nicht stimmen, sind folgende Punkte zu kontrollieren:

a) Ist die Bimetallfeder im Mitnehmer für die Leerlauf-Drehzahlerhöhung richtig eingehängt? Dazu Deckel zur Startautomatik durch Lösen der drei Schrauben

**Bild 17**

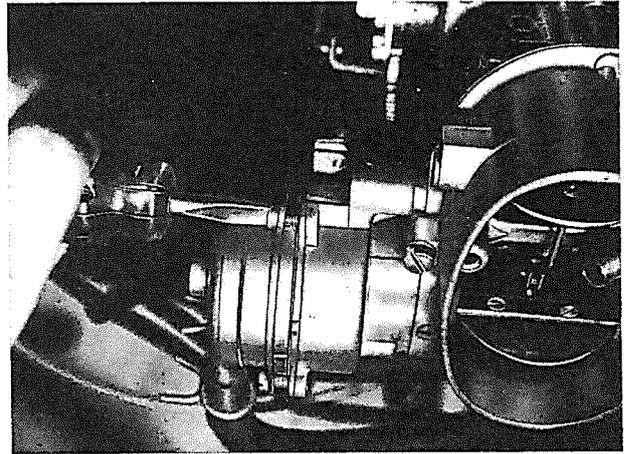


Bild 17

abnehmen und Feder vorschriftsmäßig in Mitnehmer einhängen. (An einem ausgebauten Vergaser gezeigt)

**Bild 18**

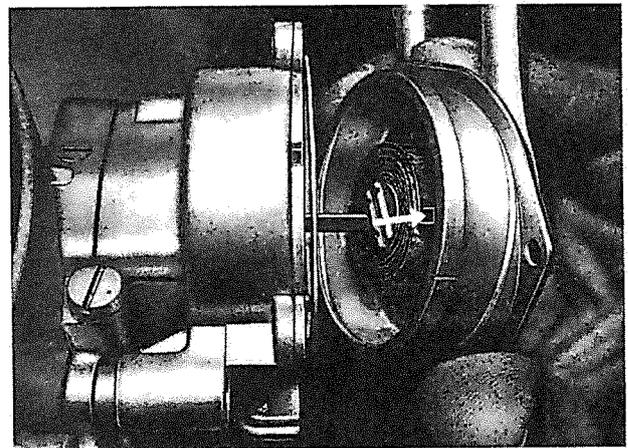


Bild 18

b) Beim Wiederaufbau des Federgehäuses ist zu beachten, daß die Kerbmarke am Federgehäuse mit der Nase am Gehäuse der Startautomatik übereinstimmt.

**Achtung:** Hier gezeigt am Einfachvergaser. **Bild 19** Vergleiche Bild 5 für den Doppelvergaser.

Die Federn in den Federgehäusen für Einfach- und Doppelvergaser sind unterschiedlich und dürfen nicht verwechselt werden. Kennzeichnung durch Ziffer „4“ für 4-Zylinder- bzw. „6“ für 6-Zylinder-Motoren.

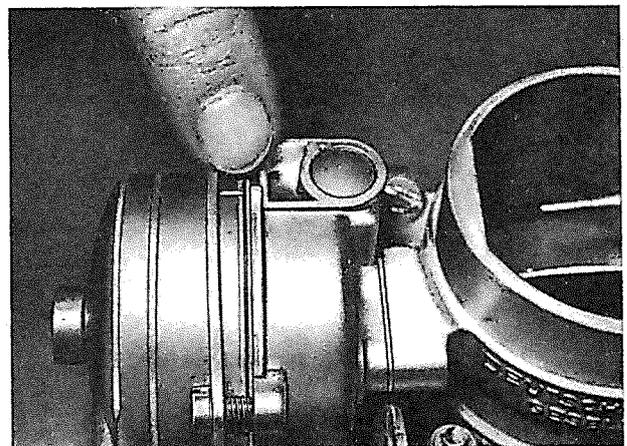


Bild 19

## C. Kombinierte Innen- und Außenbelüftung

### I. Beschreibung und Wirkungsweise

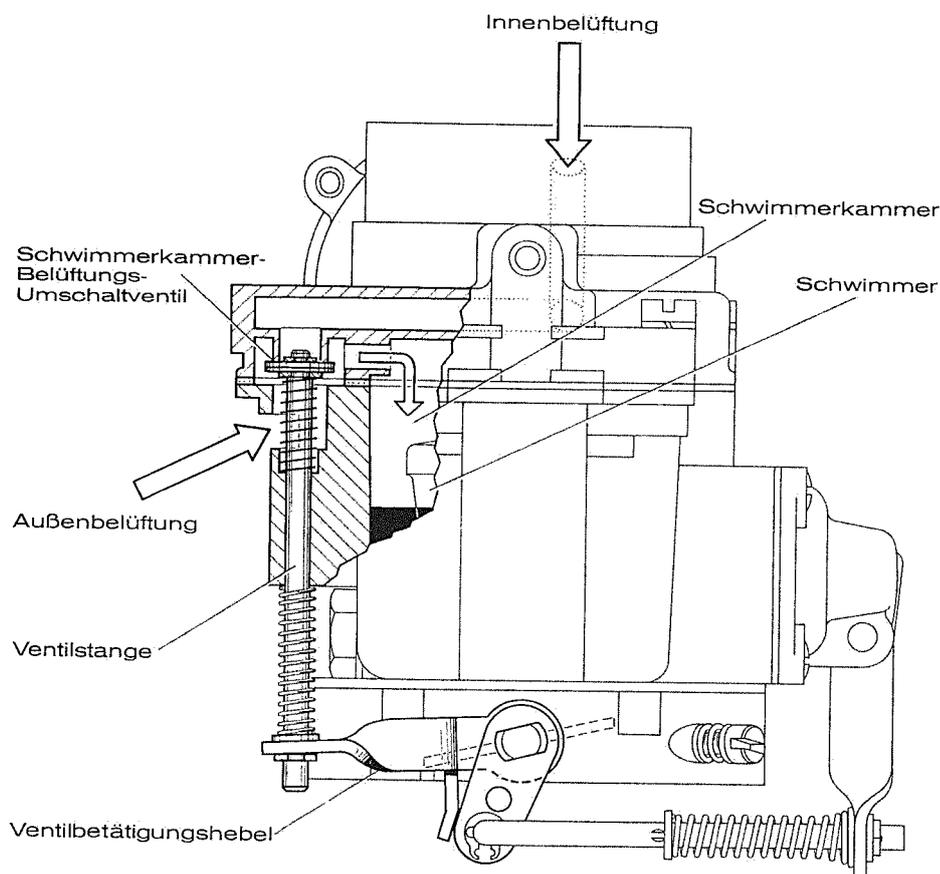


Bild 20

An heißen Sommertagen und nach langen Autobahnfahrten entstehen im Motor und unter der Motorhaube Temperaturen, die sich auch der ganzen Vergaseranlage mitteilen und dann bei langsamer Fahrt oder Fahrtbeendigung zu einer Verdampfung der leichtsiedenden Bestandteile des Kraftstoffes führen, was sich im Vergaser durch die bekannte Dampfblasenbildung auswirkt. Diese Dampfblasenwirkung kann dann zu Störungen im Leerlauf und beim Anlassen des heißen Motors führen. Um diese Schwierigkeiten auszuschalten, sind die Solex-Vergaser 32 DDIST und 32 PDSIT-4 mit selbständig umschaltender Innen-Außenbelüftung versehen. Bei Leerlauf und niedriger Teillast wird durch ein besonderes Ventil eine Verbindung zur Atmosphäre hergestellt. Kraftstoffdämpfe, die sich im Schwimmergehäuse bilden und das Anspringen erschweren bzw. den Leerlauf verschlechtern, werden nun ins Freie abgeleitet. Das hierfür zuständige Ventil wird durch einen Hebel gesteuert, der mit der Drosselklappenbetätigung verbunden ist. Im Fahrbetrieb schaltet der Vergaser auf Innenbelüftung um.

## II. Kontrolle und Einstellung

Wenn der Motor in sehr heißem Zustand im Leerlauf stehen bleibt, obwohl dieser richtig eingestellt ist, ist die Funktionsfähigkeit der umschaltbaren Innen-Außenbelüftung zu überprüfen.

1. Im Ruhezustand soll zwischen dem Klemmring oberhalb des Splintes und dem Betätigungshebel ein Abstand von ca. 1 mm bestehen, wenn das Ventil in seiner **oberen** Lage anliegt (Mit dem Finger prüfen, ob obere Anlage erreicht ist). **Bild 21**

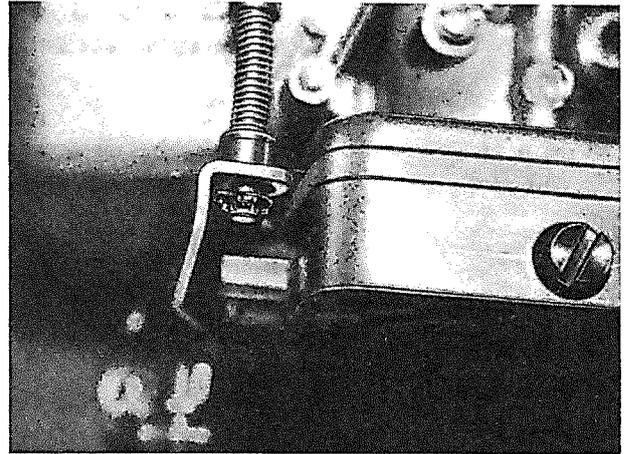


Bild 21

2. Ist das Spiel zu groß, setzt die Innenbelüftung zu spät ein. Durch Öffnen des Klemmringes mit einer Seegerringzange und Hochschieben kann der richtige Abstand von 1 mm wieder hergestellt werden. **Bild 22**

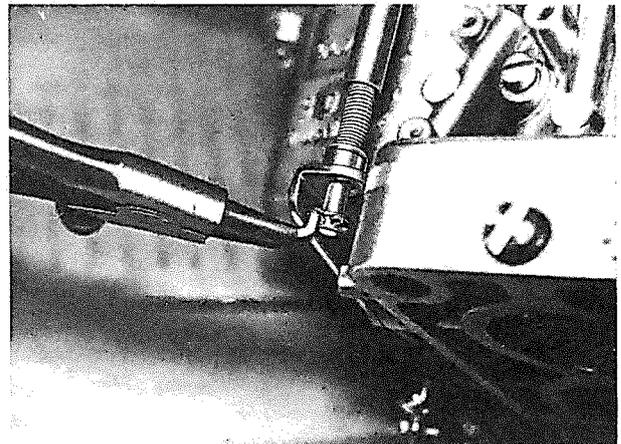


Bild 22

Beim Öffnen der Drosselklappe muß man sich außerdem überzeugen, ob das Ventil in der **unteren** Stellung anliegt. Es darf sich nicht weiter herunterdrücken lassen.

3. Durch leichtes Anheben des Hebels und nachfolgendem Anheben der Stange überzeugt man sich vom leichten Gang der Steuerung. Betätigungshebel nicht verkanten! **Bild 23**

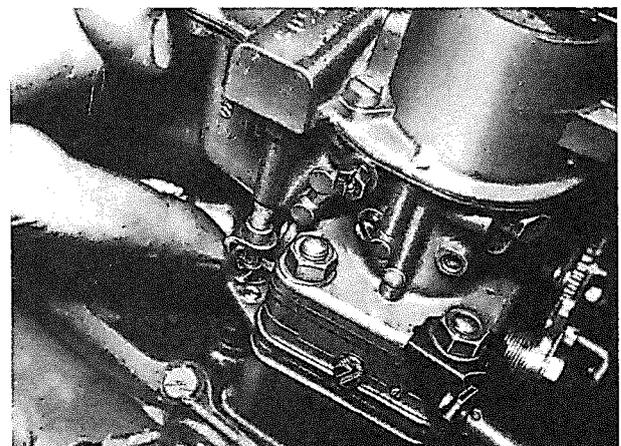


Bild 23

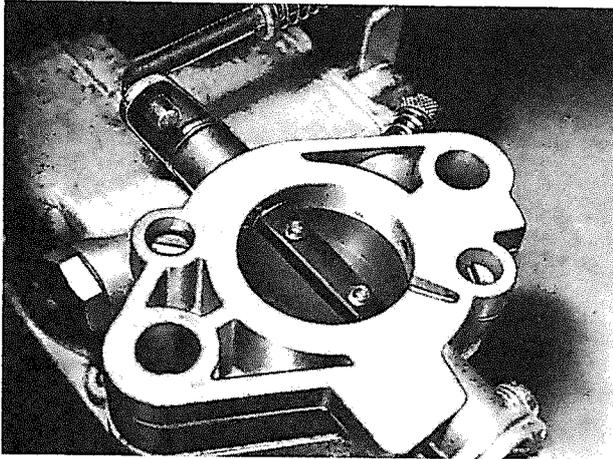


Bild 24

## D. Drosselklappen

### I. Grundeinstellung

1. In der Nullstellung muß die Drosselklappe der Einfachvergaser so anliegen, daß die By-pass-Bohrungen, oberhalb der Leerlaufgemisch-Austrittsbohrungen, verdeckt sind. **Bild 24**

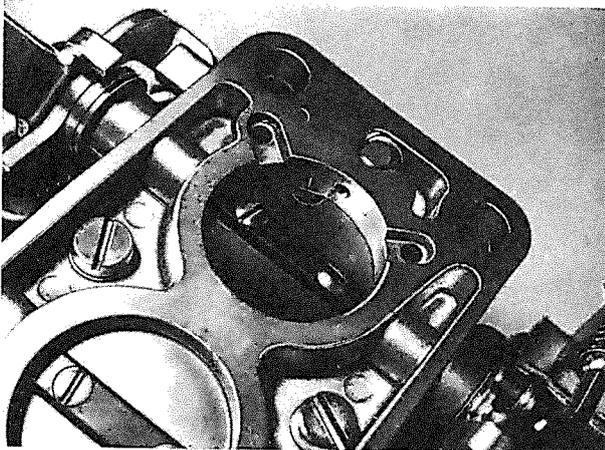


Bild 25

2. Das gleiche gilt auch für den Doppelvergaser, wobei beide Drosselklappen die gleiche Stellung haben müssen. **Bild 25**

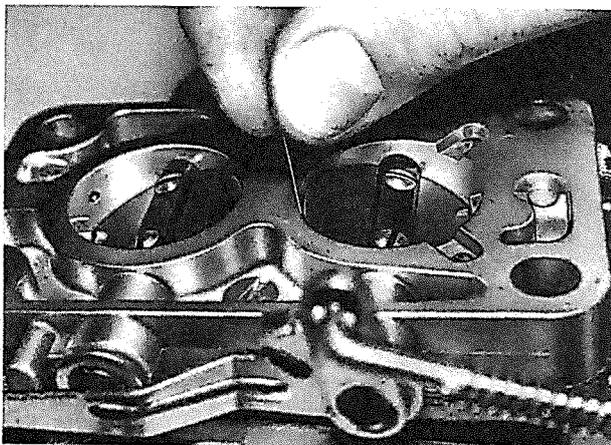


Bild 26

3. Durch kurzes Betätigen der Drosselklappen unter gleichzeitigem Schließen der Starterklappen (Blockierung der Stufenscheibe, siehe auch Bild 13) ist die Drosselklappe in die Startstellung zu bringen. Der Spalt zwischen Drosselklappe und Flanschbohrung muß jetzt 0,45 mm beim Doppelvergaser DDIST, 0,75 mm beim Einfachvergaser 28-32 PDSIT-7 und 0,85 mm beim Einfachvergaser 32 PDSIT-4 betragen. Die Messung erfolgt mit einem Bohrer entsprechenden Durchmessers. Bei Abweichungen vom Sollmaß ist eine Korrektur über das Verbindungsgestänge, wie in Bild 15 und 16 gezeigt, möglich.

**Bild 26** gilt für den Doppelvergaser 32 DDIST.

**Bild 27** gilt für die Einfachvergaser 28-32 PDSIT-7 und 32 PDSIT-4.

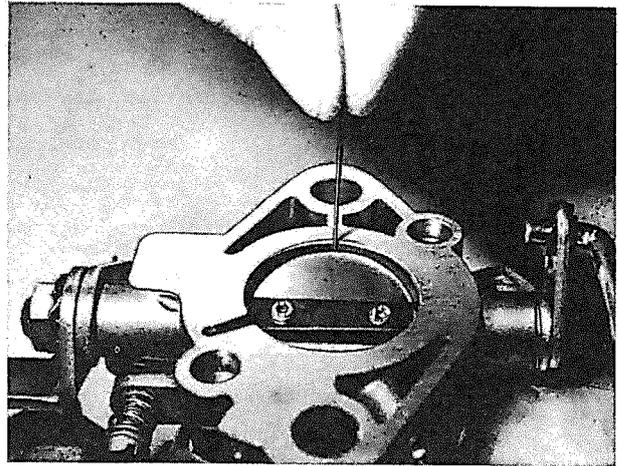


Bild 27

## II. Einstellungskorrektur für den Doppelvergaser 32 DDIST

Nach einer Vergaserüberholung bzw. bei der Annahme, daß am Vergaser von unberufenen Händen Veränderungen vorgenommen worden sind, sind die beiden Drosselklappen auf ihre gegenseitige Gleichstellung zu überprüfen.

1. Prüfung der Nullstellung und des Spaltes, wie in den Bildern 25 und 26 gezeigt.
2. Ausgangspunkt für die Abgleichung ist die völlig geschlossene Stellung der Primärklappe (vom Gasgestänge direkt betätigt).
  - a) Die Primärdrosselklappe muß mit dem untersten Zahn des Zahnbogens **über** dem untersten Zahn des Gegenzahnbogens der Sekundärklappe liegen.

**Bild 28**

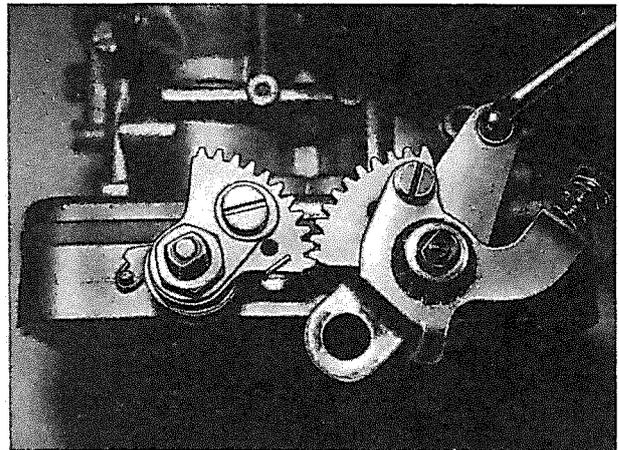


Bild 28

- b) Die Angleichung der Sekundärklappe erfolgt durch das Lösen der Klemmschraube für den Zahnbogen der Sekundärklappe. Sekundärklappe ausrücken und Klemmschraube festziehen.

**Achtung: Klemmschraube hat Linksgewinde. Bild 29**

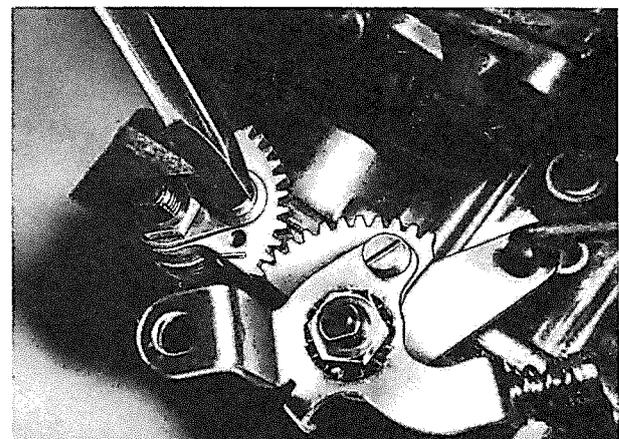


Bild 29

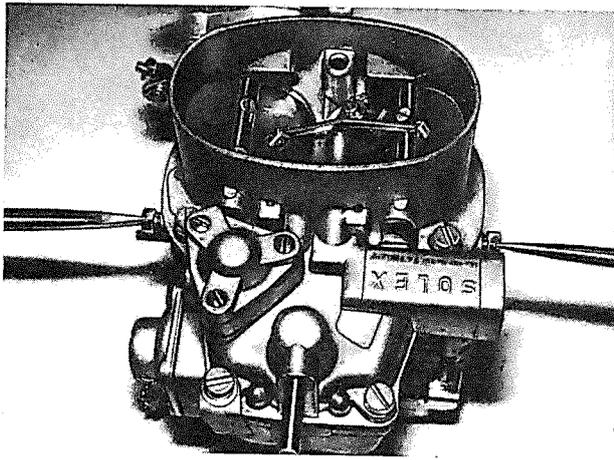


Bild 30

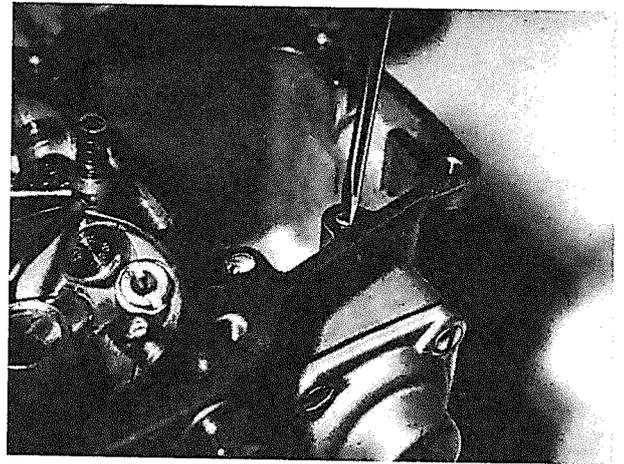


Bild 33

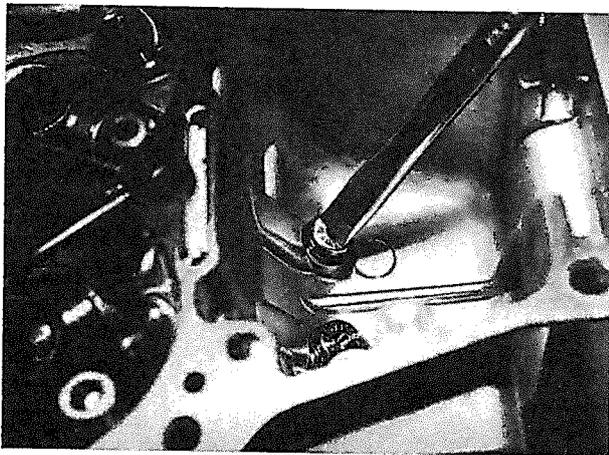


Bild 31

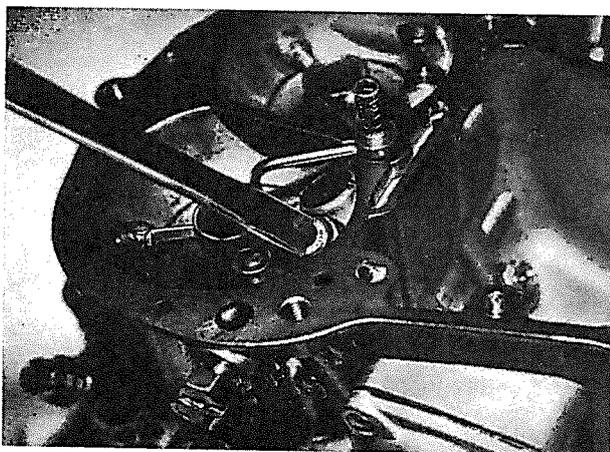


Bild 32

## E. Düsen

Arbeiten an den Düsen sind nur dann notwendig, wenn man annehmen muß, daß von unberufenen Händen Düsen ausgetauscht oder verändert worden sind. Beste Leistung bei sparsamstem Verbrauch wird nur durch die Originalbestückung, wie sie vom Werk vorgeschrieben ist, erzielt.

Die Arbeiten sind an einem ausgebauten Vergaser gezeigt.

### 1. Doppel-Fallstromvergaser 32 DDIST.

a) Beide Leerlaufdüsen sind von außen zugänglich.

**Bild 30**

Um die anderen Düsen zu kontrollieren bzw. auszubauen, muß der Vergaserdeckel abgenommen werden.

b) Zwei Hauptdüsen am Boden der Schwimmerkammer. **Bild 31**

c) Zwei Luftkorrekturdüsen im Lufteintritt neben den Spritzrohren. **Bild 32**

d) Eine Anreicherungsdüse oben auf dem Rand der Schwimmerkammer. **Bild 33**

**Achtung:** Hauptdüsen und Luftkorrekturdüsen nicht verwechseln. Hauptdüsen sind kenntlich an der Ringnute im Düsenkopf.

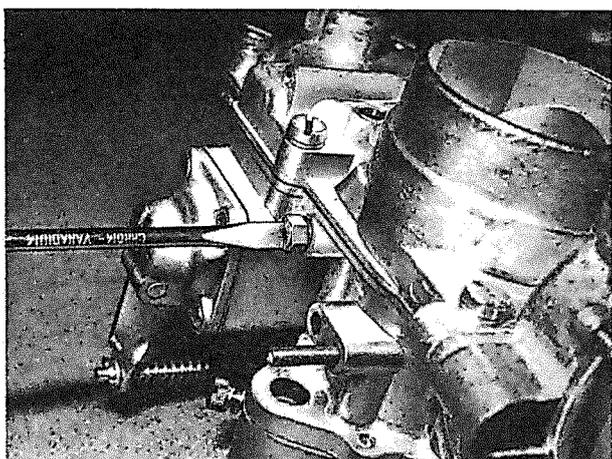


Bild 34

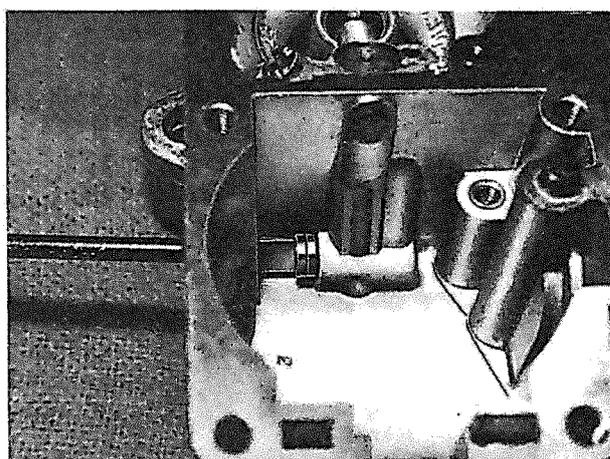


Bild 35

## 2. Einfach-Fallstromvergaser 28-32 PDSIT-7 und 32 PDSIT-4.

a) Leerlaufdüse, von außen zugänglich. **Bild 34**

b) Hauptdüse, von außen nach Entfernen der Verschlusschraube zugänglich. **Bild 35**

c) Luftkorrekturdüse, zugänglich nach Abheben des Vergaserdeckels. **Bild 36**

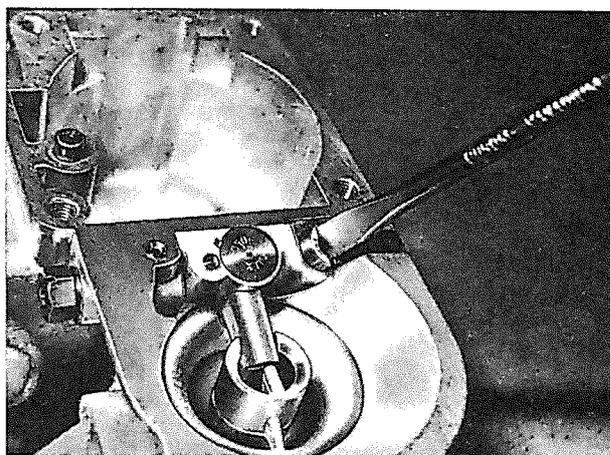


Bild 36

### VERGASER-DATEN

Die Düsenbestückung der Vergaser hat sich seit Einsatz der Startautomatik an V4-Motoren nicht geändert. Lediglich die Bestückung der Vergaser für die V6-Motoren wurde zwischenzeitlich geändert. Aus nachfolgender Tabelle kann die frühere und jetzige Bestückung für V6-Motoren entnommen werden.

Stand: Juni 65	VERGASER-DATEN									
Fahrzeugtyp	P4 Taunus 12M			P5 Taunus 17M			P5 Taunus 20M		P5 Taunus 20M TS	
Motortyp	1,2   LC	1,5   LC	1,5   HC	1,5   LC	1,7   LC	1,7   HC	2,0   LC bis Motor-Nr. EP 70 845 gebaut am 2.4.65	2,0   LC ab Motor-Nr. EP 70 846 gebaut am 5.4.65	2,0   HC bis Motor-Nr. EU 78 465 gebaut am 12.2.65	2,0   HC ab Motor-Nr. EU 78 466 gebaut am 15.2.65
Vergasertyp	32 PDSIT-7			32 PDSIT-4			32 DDIST-			
Ford-Nr.	11-425863	11-425863	11-425864	11-436197	11-436480	11-436198	11-436450	11-436450	11-436195	11-436195
Lufttrichter	23	23	25,5	26	26	27	24/24	24/24	25,5/25,5	24/24
Hauptdüse	x 112,5	x 112,5	x 125	x 125	x 127,5	x 135	x117,5/117,5	x 130/130	x 125/125	x127,5/127,5
Korrekturdüse	130	130	110	110	120	110	100/100	140/140	85/85	140/140
Leerlaufdüse	50	50	50	45	45	45	45/45	40/40	45/45	40/40
Leerlaufdüse	1,5	1,5	1,5	1,5	1,7	1,7	1,4/1,4	1,4/1,4	1,4/1,4	1,4/1,4
Vollastanreicherung	—	—	—	—	—	—	85	107,5	85	140
Schwimmernadelventil	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2,0	2,0	2,0	2,0

### EINSTELLDATEN

Vergasertyp	32 PDSIT-7		32 PDSIT-4		32 DDIST	
Leerlaufdrehzahlüberhöhung in Startstufe (warm)	2700 ··· 2900 U/min		2700 ··· 2900 U/min		3000 ··· 3200 U/min	
dazugehöriges Spaltmaß, Drosselklappe mm	0,75 ± 0,05		0,85 ± 0,05		0,45 ± 0,05	
Starterklappe geschlossen bei °C	0° ··· +5°		0° ··· +5°		+15°	
Leerlaufdrehzahl	U/min		650 ··· 750			

## Inhalt

	<b>Seite</b>
. Vorbemerkung	2
LeerlaufEinstellung	3
<b>A. Startautomatik</b>	
I. Beschreibung und Wirkungsweise	4
II. Kontrolle	5
<b>B. Leerlaufdrehzahlüberhöhung</b>	
I. Beschreibung und Wirkungsweise	6
II. Einstellung	7 – 8
III. Nachkontrolle	9
<b>C. Kombinierte Innen- und Außenbelüftung</b>	
I. Beschreibung und Wirkungsweise	10
II. Kontrolle und Einstellung	11
<b>D. Drosselklappe</b>	
I. Grundeinstellung	12
II. Einstellungsprüfung	13
<b>E. Düsen</b>	14 – 15



FORD WERKE AG · KÖLN