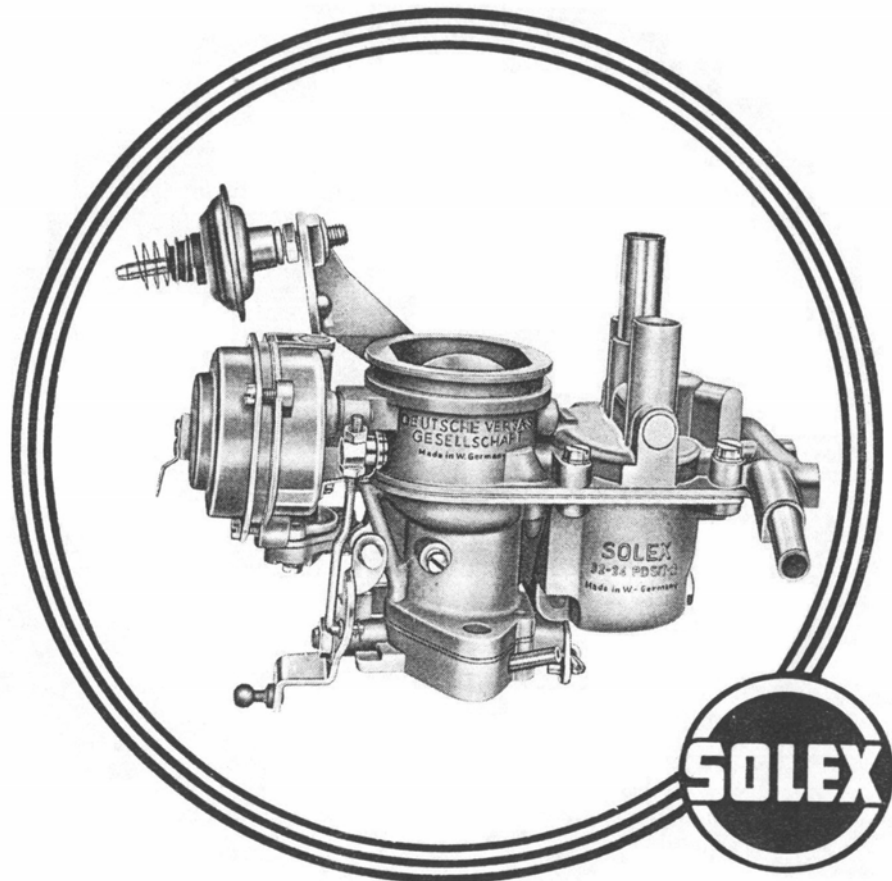


SOLEX-VERGASER



SOLEX-Fallstromvergaser 32-34 PDSIT-2/3



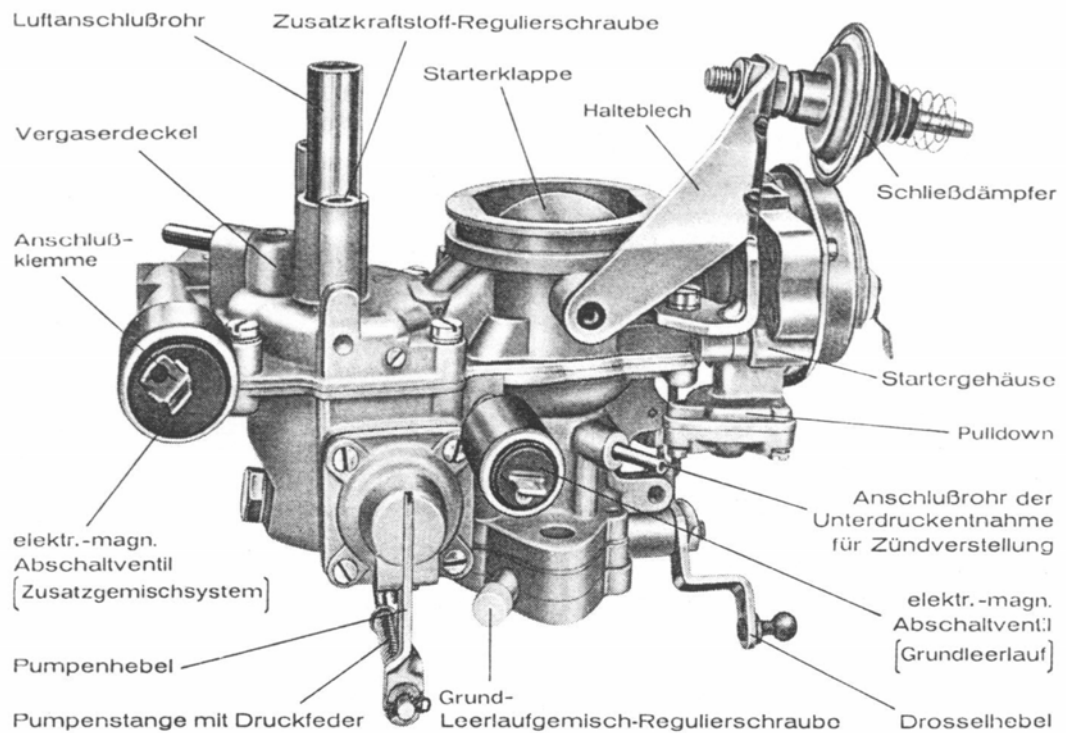
Deutsche Vergaser Gesellschaft m.b.H. & Co.KG

4040 Neuss

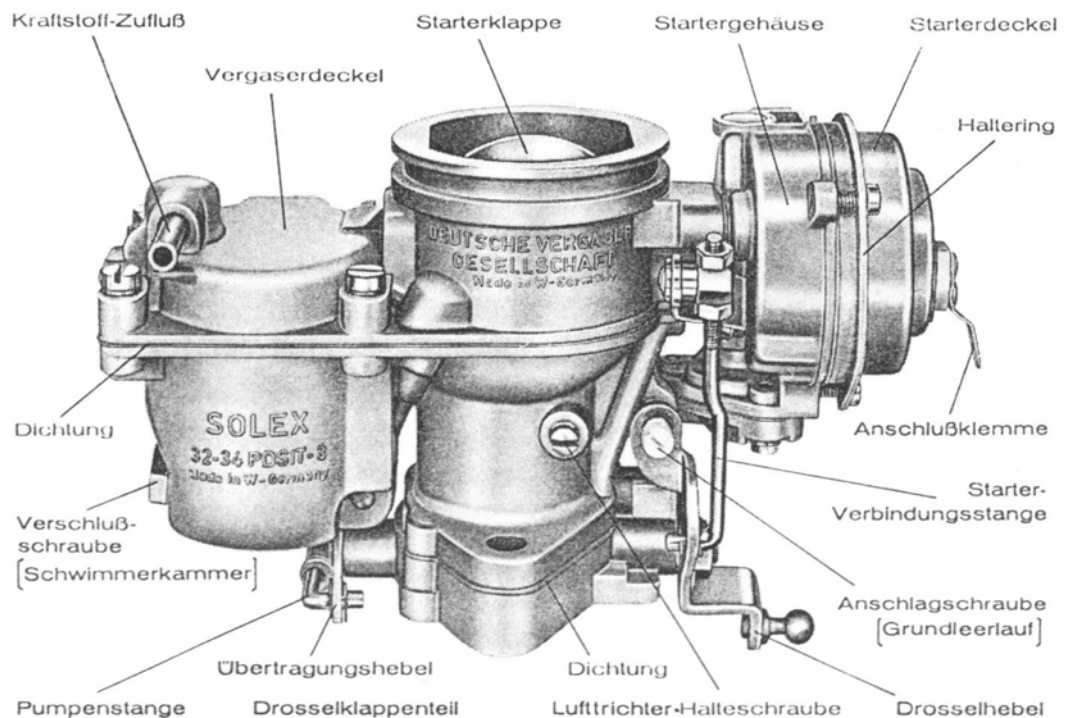
Leuschstraße 1

VW SP-2 Classico

<http://vwsp2classico.blogspot.com>



SOLEX - Fallstromvergaser 32-34 PDSIT-2/3



VW SP2 Classico

<http://vwsp2classico.blogspot.com>

A. Beschreibung des Vergasers

Die SOLEX-Vergaser, Typen 32-34 PDSIT-2/3, sind Fallstrom-Vergaser für Saugrohrweiten von 34 mm. Sie werden als Zweivergaseranlage verwendet. Der Vergaser 32-34 PDSIT-2 ist in Fahrtrichtung links, der Vergaser 32-34 PDSIT-3 ist in Fahrtrichtung rechts montiert. Die beiden Vergaser und die meisten Einzelteile sind spiegelbildlich zueinander gebaut. Sie besitzen aber mit Ausnahme der Einrichtung des Zusatzgemischsystems und des Zündunterdruck-Anschlußrohres die gleichen Einzelteile, Düsenbestückungen und Einstellungen. Zur Vereinfachung des Themas wird nachstehend der aufwendigere Vergaser 32-34 PDSIT-2 beschrieben.

Das Zusatzgemischsystem nimmt der Vergaser 32-34 PDSIT-2 auf. Eine Rohrleitung führt das Zusatzgemisch vom Vergaser in die Ausgleichsleitung zwischen den Saugrohren.

Als besonderes Merkmal besitzt die Zweivergaseranlage ein Zusatzgemischsystem, dessen Reguliermöglichkeit im Zusammenwirken mit dem Grundleerlaufsystem die Verstellung der Leerlaufdrehzahl gestattet, ohne die Anstellwinkel der Drosselklappen für den Grundleerlauf zu verändern. Die Konstanz der Drosselklappenanstellung ist für die Fixierung der Unterdruckbohrungen und damit für die Zündverstellung von großer Bedeutung. Außerdem kann die Lage der Bypässe im Verhältnis zum Schließwinkel der Drosselklappen, die für einen guten Übergangsbereich wichtig ist, ebenfalls genauestens festgelegt werden. Darüber hinaus ist die Nachverstellung der Leerlaufdrehzahl, z. B. bedingt durch die unterschiedlichen Reibleistungen der Motore, möglich, ohne die Zusammensetzung des Kraftstoff-Luftgemisches für den Leerlaufbetrieb ungünstig zu beeinflussen.

Die Nachverstellung der Leerlaufdrehzahl bei einer Zweivergaseranlage mit nur einer Einstellschraube bedeutet eine wesentliche Vereinfachung.

Alle diese Faktoren sind für die Erfüllung der Abgasgesetze von ausschlaggebender Bedeutung.

Der Vergaser besteht aus drei Hauptteilen: Drosselklappenteil, Vergasergehäuse und Vergaserdeckel.

Das Drosselklappenteil nimmt die Drosselklappenwelle mit der Drosselklappe auf. Auf dem einen Ende der Welle ist der Drosselhebel mit einer Sechskantschraube und Sicherungsscheibe befestigt. Auf dem anderen Ende der Welle ist der Pumpenübertragungshebel genietet. Die Leerlaufgemisch-Regulierschraube ist von außen in das Drosselklappenteil eingeschraubt. Sie trägt eine Sicherungskappe zum Schutz gegen willkürliche Verstellung. Das Rohr der Unterdruckentnahme für Zündverstellung (Spät) ist eingepreßt.

Das Drosselklappenteil ist von unten an das Vergasergehäuse festgeschraubt. Zwischengefügt ist eine Dichtung.

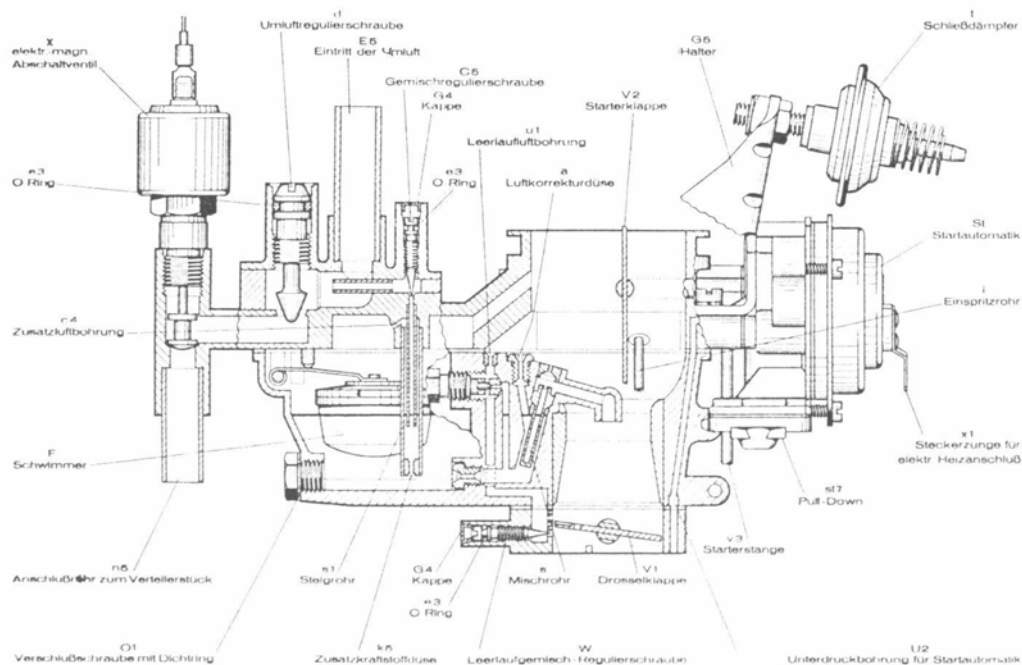


<http://vwsp2classico.blogspot.com>

Das **Vergasergehäuse** vereinigt Mischkammer und Schwimmerkammer und nimmt Teile für die Aufbereitung des Kraftstoff-Luftgemisches auf: Lufttrichter, Hauptdüse, Mischrohr, Butzen für Mischrohrbelüftung und Luftkorrekturdüse. Das Leerlaufabschaltventil mit der Leerlaufdüse und die Lufttrichterhalteschraube mit Kontermutter sind von außen in das Vergasergehäuse eingeschraubt. Das Rohr der Unterdruckentnahme für Zündverstellung (Früh) ist eingepreßt (34 PDSIT-2). Der Schwimmer liegt mit seiner Achse in einer Tasche der Schwimmerkammer. Der Niederhalter hält die Achse auf ihrem Sitz. Die Beschleunigungspumpe mit dem Pumpenhebel, Pumpendeckel, Hebelachse, Membrane und Feder ist von außen an der Schwimmerkammer mit vier Schrauben befestigt. Die Pumpenstange mit Druckfeder verbindet den Pumpenhebel mit dem Übertragungshebel am Drosselklappenteil. Zwischen Vergasergehäuse und Vergaserdeckel liegt eine Dichtung.

Der **Vergaserdeckel** ist mit Hilfe von fünf Zylinderschrauben auf dem Vergasergehäuse befestigt. Das Schwimmernadelventil ist von unten in den Vergaserdeckel eingeschraubt, das Steigrohr des Zusatzgemischsystems und das Einspritzrohr der Beschleunigungspumpe sind eingepreßt. Auf seiner Oberseite nimmt der Vergaserdeckel das Anschlußrohr für den Kraftstoffzufluß und Teile des Zusatzgemischsystems auf: Abschaltventil, Zusatz-

Bild 3: Fallstromvergaser 32-34 PDSIT 2/3 (schematischer Schnitt)



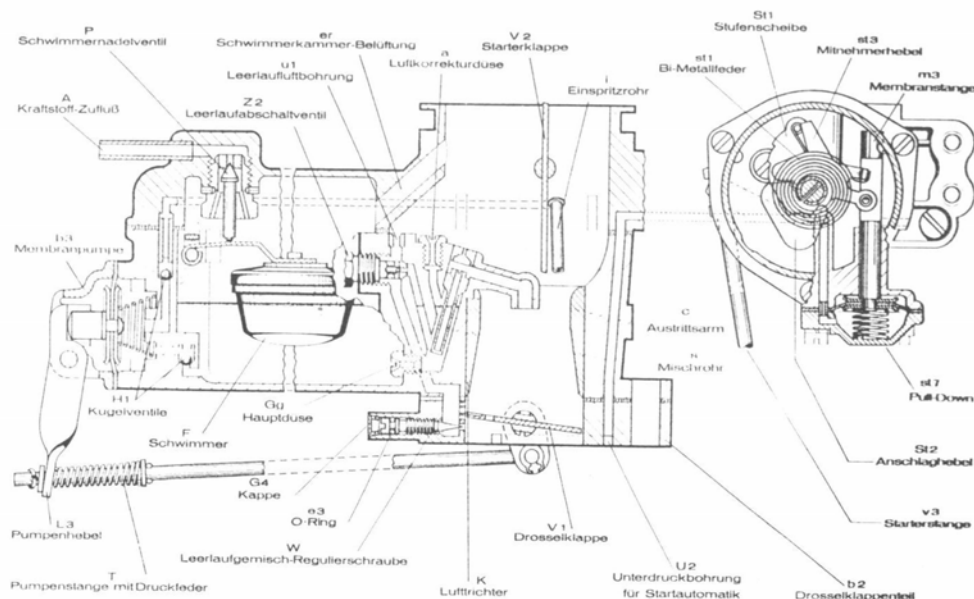


Bild 4: Fallstromvergaser 32-34 PDSIT 2/3 (schematischer Schnitt)

kraftstoff-Regulierschraube, Anschlußrohr für Zusatzluft, Zusatzgemisch-Regulierschraube und Anschlußrohr für Zusatzgemisch-Leitung. Bei einer Bauserie ist dem Zusatzgemischsystem ein weiteres Zusatzgemischsystem für den Schubetrieb zugeordnet, das aus Regulierschraube und Abschaltventil besteht.

Eine Bohrung des Pumpensystems, die durch eine Madenschraube seitlich am Vergaserdeckel verschlossen ist, nimmt einen Füllstift auf. Im Luft-einlaßstutzen liegt die Starterklappenwelle, auf der die Starterklappe befestigt ist. Seitlich neben dem Luft-einlaßstutzen befindet sich die Startautomatik, die aus Startergehäuse und Starterdeckel besteht. Der Starterdeckel nimmt außen die Anschlußklemme und innen die Heizspirale und die Bimetallfeder auf. Der Starterdeckel ist mit Hilfe eines Halteringes und drei Zylinderschrauben am Startergehäuse befestigt. Im Startergehäuse ist der Anschlaghebel auf der Welle des Starterhebels festgeschweißt. Die Stufenscheibe und die Rückdrehfeder sind im Startergehäuse gelagert. Der Mitnehmerhebel ist auf der Starterklappenwelle festgeschweißt.

Der Pulldown, der aus Deckel, Zylinderschrauben und Membrane mit Zugstange besteht, befindet sich unterhalb des Startergehäuses. Der Starterhebel ist durch eine Stange mit dem Drosselhebel verbunden. Bei einer Bauserie nimmt der Vergaserdeckel den Schließdämpfer mit seinem Halter auf.



B. Arbeitsweise des Vergasers

1. Das Schwimmersystem

Der von der Kraftstoffpumpe geförderte Kraftstoff gelangt durch den Kraftstoff-Zufluß und das geöffnete Schwimbernadelventil in die Schwimmerkammer. Mit dem Ansteigen des Kraftstoffspiegels in der Schwimmerkammer steigt der Schwimmer nach oben. Die Bewegung überträgt sich über den Schwimmerarm auf die Schwimbernadel, die beim Erreichen des vorgesehenen Niveaus auf ihren Sitz gehalten wird und den Zufluß des Kraftstoffes sperrt. Dieser Vorgang wiederholt sich, wenn beim Betrieb des Motors Kraftstoff aus der Schwimmerkammer abgesaugt wird.

Die Schwimmereinrichtung hat die Aufgabe, das Kraftstoffniveau im Vergaser konstant zu halten.

Die Schwimmerkammer wird durch eine Bohrung aus der Mischkammer belüftet, die den Druckausgleich zwischen Mischkammer und Schwimmerkammer herstellt, der auf die gesamte Vergaserregulierung von Einfluß ist. Veränderungen des Filterwiderstandes, z. B. Verschmutzung, haben durch diese sogenannte Innenbelüftung keinen Einfluß auf den Kraftstoffverbrauch.

2. Startautomatik

Die elektrisch beheizte Startautomatik arbeitet selbsttätig, nachdem sie durch Niedertreten des Fahrpedals wirksam geworden ist. Bei kaltem Motor ist die Starterklappe abhängig von der Außentemperatur mehr oder weniger geschlossen, denn bei Abkühlung der Bi-Metallfeder wird die Starterklappe durch die Bewegung der Feder in Schließrichtung gedreht. Mit der Erwärmung der Bi-Metallfeder läßt ihre Schließkraft nach und die Starterklappe öffnet sich, bis sie beim Erreichen der normalen Betriebstemperatur den Lufteinlaß ganz freigibt.

Das Öffnen der Starterklappe wird dadurch gefördert, daß die Starterklappenwelle im Lufteinlaß exzentrisch gelagert ist, so daß die Starterklappe ungleich große Flügel hat. Der große Flügel öffnet abwärts. Der auftreffende Strom der angesaugten Luft wirkt sich daher öffnend für die Starterklappe aus.

Im Startergehäuse ist auf dem Ende der Welle, die außerhalb des Gehäuses den Starterhebel trägt, der Anschlaghebel befestigt. Der Anschlaghebel trifft bei Kaltstart oder Warmlaufstellung der Starterklappe auf das Rastensegment der Stufenscheibe. Die Stufenscheibe und der Anschlaghebel haben die Aufgabe, über den Starterhebel und die Starterverbindungsstange die Stellung der Drosselklappe so festzulegen, daß der Drosselklappenspalt in jeder Phase des Kaltstartvorganges und Warmlaufs den gegebenen Temperaturverhältnissen entspricht (größere Öffnung beim Kaltstart, kleinere Öffnung für

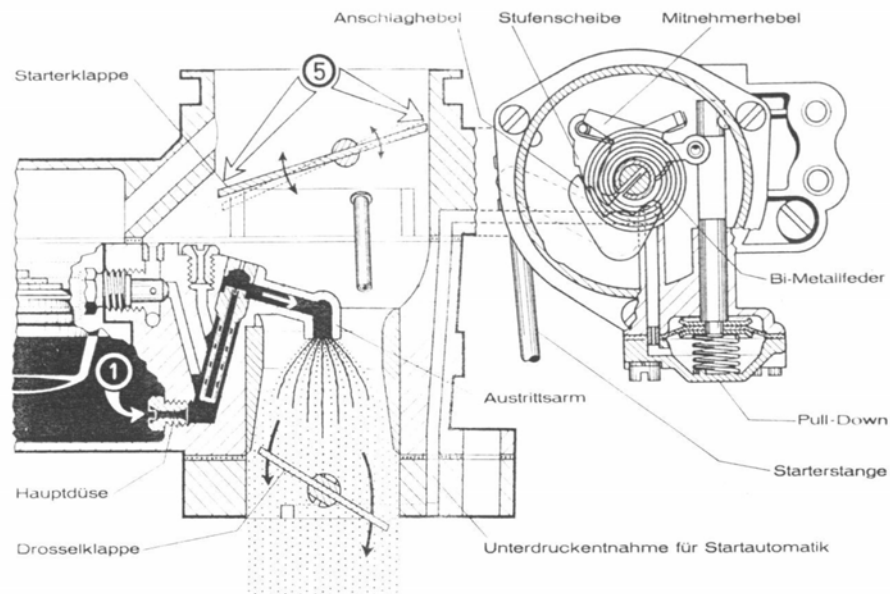


Bild 5: Wirkungsweise der Startautomatik

① = Zufluß des Kraftstoffes ⑤ = Eintritt der Startluft

erhöhte Leerlaufdrehzahl beim Warmlauf und geringere Öffnung für den normalen Leerlauf). Damit die Stufenscheibe diese Funktion auszuüben vermag, wird sie durch die Rückdrehfeder gegen den Mitnehmerhebel gedrückt, der von der Bi-Metallfeder bewegt wird. Die spiralförmige Bi-Metallfeder wird durch die in den Keramikeinsatz gebettete Heizspirale erwärmt, die so geschaltet ist, daß mit dem Einschalten der Zündung die Erwärmung der Heizspirale und damit die der Bi-Metallfeder einsetzt. Die Beheizung der Spirale dauert an, solange die Zündung eingeschaltet ist.

Der beim Anlassen des kalten Motors unter der mehr oder weniger geschlossenen Starterklappe wirksam werdende Unterdruck saugt Kraftstoff aus der Reserve und läßt ihn über den Austrittsarm in die Mischkammer austreten. Die für die Gemischbildung erforderliche Startluft wird über die Starterklappe zugeführt, die in ein Flattern zwischen Öffnen – hervorgerufen durch den Unterdruck – und Schließen – veranlaßt durch die Spannung der Bi-Metallfeder – versetzt wird. Mit der einsetzenden Erwärmung der Bi-Metallfeder durch die Heizspirale setzt die Öffnung der Starterklappe ein, und der Luftanteil des Startgemisches wird größer. Die Abmagerung schreitet solange fort, bis die Starterklappe die senkrechte Betriebsstellung erreicht hat.

Der zur Startautomatik gehörende Pulldown hat die Aufgabe, die Starterklappe nach dem Anspringen des kalten Motors bei höheren Leerlaufdrehzahlen und kleinen Teillasten gegen die Spannung der Bimetallfeder etwas zu öffnen, um einer Überfettung des Startgemisches entgegenzuwirken.

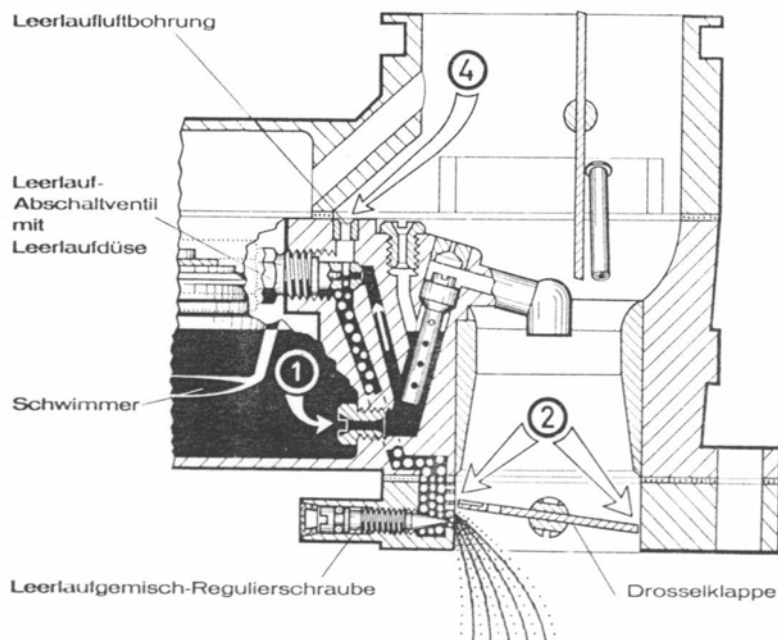
Der Hohlraum zwischen Membrane und Deckel des Pulldowns steht durch Bohrungen mit der Mischkammer nahe am Saugrohr in Verbindung. Der hier entnommene Unterdruck wird nach dem Anspringen des Motors auf die Membrane wirksam und zieht sie an. Diese Bewegung überträgt sich über die Zugstange auf den Mitnehmerhebel, der die Starterklappe öffnet. Die Nase des Anschlaghebels greift an den Mitnehmerhebel, wenn die Starterklappe geschlossen ist und die Drosselklappe ganz geöffnet wird. Dadurch öffnet sich die Starterklappe teilweise. Auch diese Einrichtung wirkt beim Durchtreten des Gaspedals einer Überfettung entgegen.

3. Leerlauf- und Übergangssystem

Der Grundleerlauf der Zweivergaseranlage ist bei den Vergasern identisch. Der Einfachheit wegen wird hier nur ein Grundleerlaufsystem beschrieben. Der Kraftstoff für den Grundleerlauf, hinter der Hauptdüse (abhängiger Leerlauf) dem Mischrohrschacht entnommen, gelangt durch eine aufwärts

Bild 6: Wirkungsweise des Grundleerlaufes

- ① = Zufluß des Kraftstoffes ② = Eintritt der Hauptluft
③ = Eintritt der Leerlauf Luft



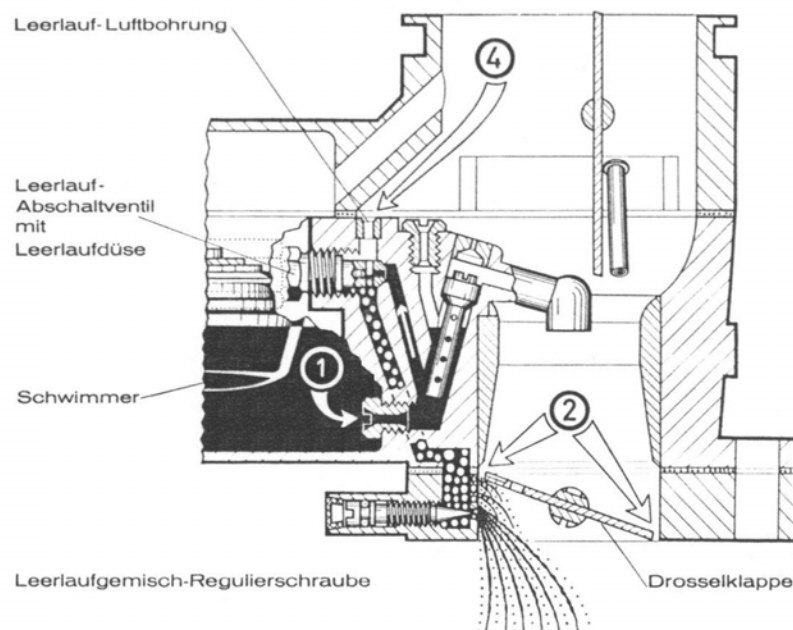


Bild 7: Wirkungsweise beim Übergang

- ① = Zufluß des Kraftstoffes ② = Zustrom der Hauptluft
 ④ = Eintritt der Leerlaufluft

führende Bohrung an die Leerlaufdüse, die oberhalb des Kraftstoffniveaus liegt, und wird durch die Kalibrierung der Leerlaufdüse dosiert. Die Leerlauf- luft aus einer Kalibrierung in der Mischkammer angesaugt, vermischt sich mit dem Kraftstoff aus der Leerlaufdüse zu einer Emulsion. Die Emulsion gelangt durch abwärts führende Bohrungen an die Austrittsbohrung unter- halb der geschlossenen Drosselklappe. Die Querschnittsgröße dieser Bohrung wird durch die Stellung des konischen Schaftes der Leerlaufgemisch-Regulierschraube festgelegt. Die für die Gemischbildung erforderliche Luft wird über eine Bohrung in der Drosselklappe angesaugt.

Die oberhalb der Austrittsbohrung für den Grundleerlauf liegenden Bypässe sind Übergangsbohrungen. Sie dienen der Verbesserung des Überganges vom Leerlauf- auf das Hauptdüsensystem.

4. Zusatzgemischsystem (Leerlauf)

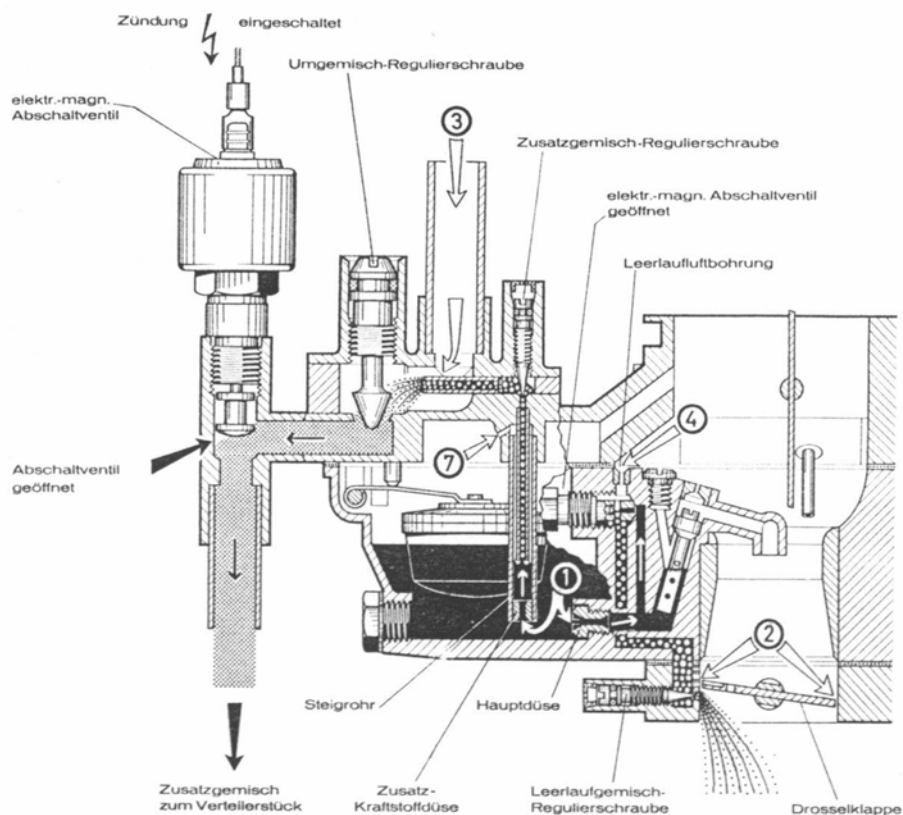
Das herkömmliche Leerlaufsystem (Grundleerlauf) liefert nur einen Teil des für eine bestimmte Leerlaufdrehzahl benötigten Gemisches. Die Rest- menge wird aus dem Zusatzgemischsystem abgegeben, das dem in Fahrt- richtung links montierten Vergaser 34 PDSIT-2 zugeordnet ist.

Der Kraftstoff für das Zusatzgemisch wird der Schwimmerkammer entnommen und fließt durch die Zusatzkraftstoffdüse in ein Steigrohr. Die Austrittsmenge des Kraftstoffes aus dem Steigrohr in eine Querbohrung im Vergaserdeckel wird durch den Konus einer Regulierschraube bestimmt. Durch eine kleine Bohrung zwischen Schwimmerkammer und Steigrohr tritt Luft ein, die sich im Steigrohr mit dem nachfließenden Kraftstoff zu einer Emulsion vermengt.

Diese Emulsion gelangt über ein Austrittsrohr in den Umluftkanal und wird mit der angesaugten Luft zum Gemisch aufbereitet. Die Menge des Zusatzgemisches kann durch die Stellung der Zusatzgemischregulierschraube variiert werden. Der Weg des Zusatzgemisches zum Anschlußrohr wird jedoch vom elektr.-magnetischen Abschaltventil freigegeben, wenn die Zündung eingeschaltet ist. In diesem Falle tritt das Zusatzgemisch aus dem Anschlußrohr in eine Leitung zum Verteilerstück an der Ausgleichsleitung.

Bild 8: Wirkungsweise des Zusatzgemischsystems

- | | |
|---------------------------------|-------------------------------|
| ① = Zufluß des Kraftstoffes | ② = Eintritt der Hauptluft |
| ③ = Eintritt der Zusatzluft | ④ = Eintritt der Leerlaufluft |
| ⑦ = Eintritt der Ausgleichsluft | |



5. Zusatzgemischsystem (Schiebebetrieb)

Bei einer bestimmten Bauserie ist dem Vergaser ein zusätzliches Gemischsystem für den Schiebetrieb zugeordnet, das drehzahlabhängig durch ein elektro-magnetisches Ventil geschaltet wird.

Im Schiebetrieb betätigt ein Drehzahlswitch das elektro-magnetische Ventil, das den Saugrohrunterdruck auf eine Membrane wirken läßt. Die Membrane öffnet ein Ventil, durch das das zusätzliche Gemisch aus dem zuvor beschriebenen Zusatzgemischsystem in das Anschlußrohr und damit in das Saugrohr geführt wird. Dadurch wird eine vollständige Verbrennung im Schiebetrieb aufrechterhalten.

6. Schließdämpfer für den Schiebetrieb

Bei einer bestimmten Bauserie besitzt der Vergaser 34 PDSIT-2 am Vergaserdeckel einen Schließdämpfer, an dessen Achse ein Ausleger des Gasgestänges anschlägt, wenn die Drosselklappe plötzlich geschlossen wird (Schiebetrieb). Diese Einrichtung hat die Aufgabe, das Schließen der Drosselklappe in der Schiebephase zu verlangsamen, damit in diesem Betriebsbereich dem Motor ein Gemisch zugeführt wird, das die vollständige Verbrennung aufrecht erhält.

Dieses konstruktive Merkmal ist eine alternative Lösung zu dem vorher beschriebenen Zusatzgemischsystem für den Schiebetrieb.

7. Hauptdüsensystem

Durch die Hauptdüse, die zwischen Schwimmerkammer und Reserve angeordnet ist, fließt Kraftstoff in die Reserve und füllt sie bis zum festgelegten Niveau. Von oben ragt das eingepreßte Mischrohr in die Reserve, die durch eine kleine Bohrung am Austrittsarm gegen die Saugheberwirkung belüftet wird. Eine Querbohrung stellt die Verbindung zur Luftkorrekturdüse her.

Beim Normalbetrieb saugt der in der Mischkammer herrschende Unterdruck Kraftstoff aus der Reserve und läßt ihn über den Austrittsarm austreten. Von der Luftkorrekturdüse wird Ausgleichsluft angesaugt, die sich durch die kleinen Bohrungen des Mischrohrs mit dem nachfließenden Kraftstoff vermischt. Die Luftkorrekturdüse bewirkt, daß die Zusammensetzung der Kraftstoffemulsion über den ganzen Drehzahlbereich entsprechend den motorischen Erfordernissen korrigiert wird.



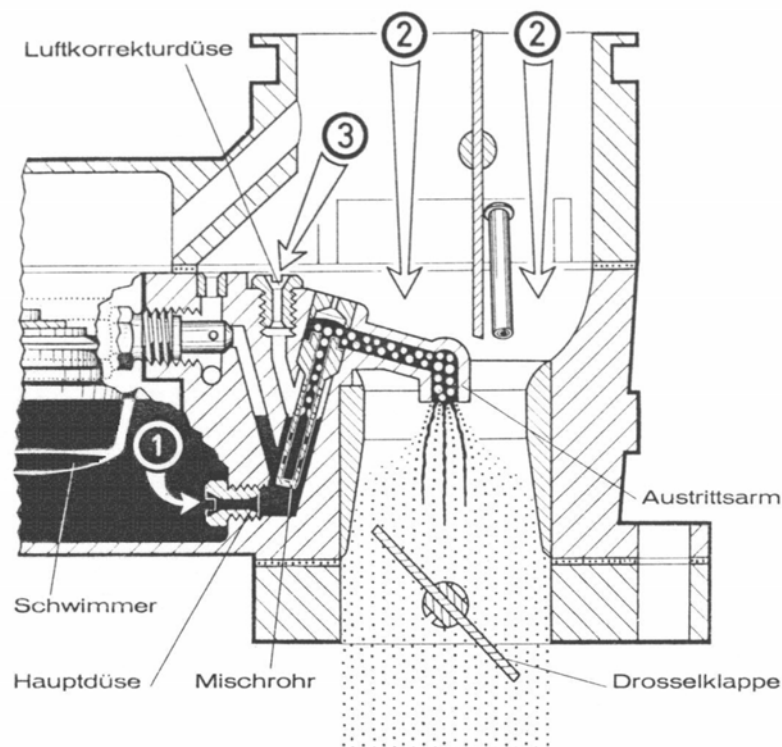


Bild 9: Wirkungsweise beim Hauptdüsen-System

- ① = Zufluß des Kraftstoffes
- ② = Zustrom der Hauptluft
- ③ = Eintritt der Ausgleichsluft

8. Beschleunigungspumpensystem

Die Beschleunigungspumpe hat die Aufgabe, zu dem Zeitpunkt, wenn die Drosselklappe plötzlich geöffnet wird, Kraftstoff zur Verfügung zu stellen, der ausreicht, den Zeitbereich bis zum Einsetzen des Hauptdüsen-Systems zu überbrücken.

Der Pumpenraum vor der Pumpenmembrane ist mit Kraftstoff gefüllt, der aus der Schwimmerkammer beim Saughub der Pumpe angesaugt wird. Wenn die Drosselklappe geöffnet wird, überträgt sich diese Bewegung über die Pumpenstange auf den Pumpenhebel, der die Membrane nach innen drückt. Dadurch wird Kraftstoff über Bohrungen aus dem Einspritzrohr in die Mischkammer gespritzt.

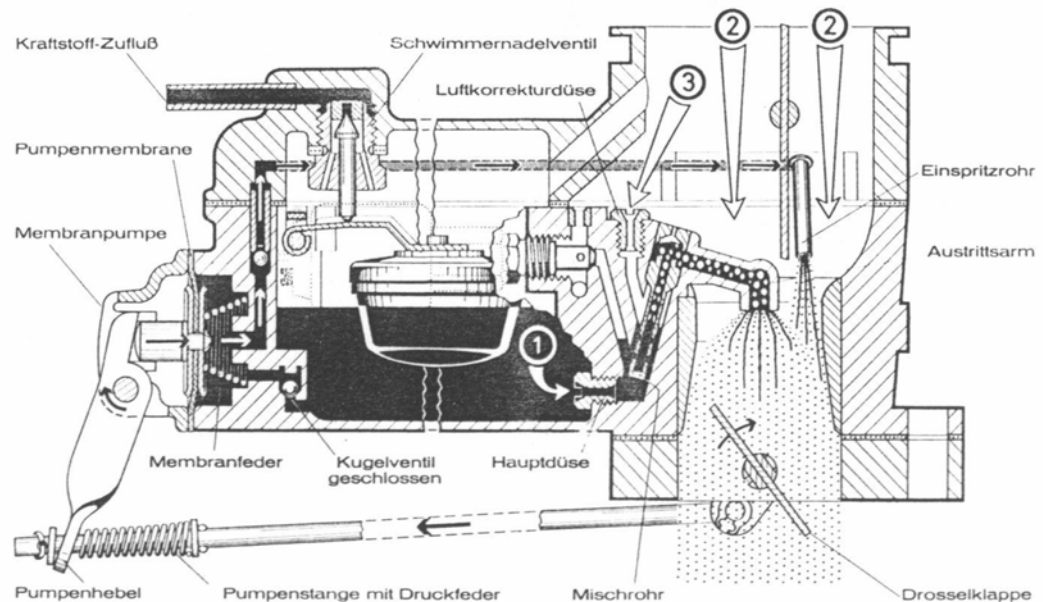
Die Menge des Kraftstoffzusatzes ist durch den Pumpenhub festgelegt. Die Kalibrierung des Einspritzrohres regelt die Durchflußmenge in der Zeiteinheit und damit die Zeitdauer der Einspritzung.

Während des Druckhubes verhindert ein im Zufluß des Kraftstoffes zur Pumpe liegendes Kugelventil das Zurückfließen des Kraftstoffes in die Schwimmkammer. Ein zweites Kugelventil im Pumpenauslaß unterbindet beim Saughub der Pumpe das Einströmen von Luft in den Pumpenraum.

Ab einer bestimmten Größe des Unterdruckes in der Mischkammer wird aus dem Pumpensystem eine geringere Menge Kraftstoff abgesaugt, die das Kraftstoff-Luft-Gemisch anreichert.

Bild 10: Wirkungsweise bei der Beschleunigung

- ① = Zufluß des Kraftstoffes ② = Zustrom der Hauptluft
③ = Eintritt der Ausgleichsluft



9. Unterdruckanschluß für Zündverstellung

Der Vergaser 34 PDSIT-2 besitzt je ein Anschlußrohr für die Früh- und Spätverstellung der Zündung.

Das Anschlußrohr für die Frühverstellung befindet sich seitlich an der Mischkammer des Vergasers. Die Entnahmebohrung liegt in der Mischkammer etwas oberhalb der geschlossenen Drosselklappe. Das Anschlußrohr der Spätverstellung ist im Drosselklappenteil eingepreßt. Die Entnahmestelle des Unterdrucks liegt in der Mischkammer unterhalb der geschlossenen Drosselklappe.

Die Unterdruck-Zündverstellung von „Spät“ im Leerlaufdrehzahlbereich auf „Früh“ im Teillast- bzw. Vollastbereich ist für die Einhaltung der durch die Abgasgesetzgebung festgelegten Emissionswerte von großer Bedeutung.

C. Bedienung und Regulierung der Vergaser

Die Vergaser werden für bestimmte Motortypen mit der Einstellung geliefert, die für den handelsüblichen Kraftstoff (Werksangaben beachten) in gemeinsamer Arbeit und umfangreichen Versuchen von der Automobilfabrik und uns als die zweckmäßigste festgelegt worden ist. Die Einstellung gewährleistet die Erfüllung der Abgasgesetze und darf nicht willkürlich verändert werden (ausgenommen ist die Verstellung der Leerlaufdrehzahl mit Hilfe der Zusatzgemisch-Regulierschraube).

1. Startautomatik

Die Startautomatik arbeitet selbsttätig. Beim Starten ist folgendes zu beachten:

- a) Bei kaltem Motor ist das Fahrpedal nach dem Niedertreten wieder loszulassen. Danach ist die Zündung einzuschalten und der Anlasser zu betätigen, bis der Motor anspringt.
- b) Bei heißem Motor ist das Fahrpedal langsam durchzutreten, wobei gleichzeitig Zündung und Anlasser einzuschalten sind, bis der Motor anspringt.

Nach dem Anspringen des Motors kann sofort angefahren werden.

2. Leerlauf

Die Leerlaufdrehzahl darf nur an der Zusatzgemisch-Regulierschraube eingestellt werden (Werksangaben beachten!). Die Nachregulierung sollte nur bei betriebswarmem Motor erfolgen. Es ist unbedingt darauf zu achten, daß die gesamte Zündanlage in einwandfreiem Zustand ist.

Zur Einhaltung der Abgasemissionswerte dürfen die Leerlaufgemisch-Regulierschrauben und die Anschlagsschrauben am Drosselhebel, die durch Kunststoffkappen gesichert sind, nur unter Beachtung der Werksangaben verstellt werden.

D. Wartung der Vergaser

Die Vergaser sind mit größtmöglicher Präzision hergestellt, so daß Fertigungstoleranzen in einem sehr engen Streuband gehalten werden. Jedes Gerät ist vor dem Verlassen des Herstellerwerkes geprüft, reguliert und justiert worden. Damit ist gewährleistet, daß die Vergaser über einen langen Zeitraum die Kraftstoff-Luftgemische für alle Betriebsbedingungen des Motors liefern, die zur Erfüllung der Abgasgesetze erforderlich sind. Deshalb sollten am Vergaser und seiner Einstellung keine Eingriffe – ausgenommen die u. U. durch unterschiedliche Reibleistungen notwendigen Nachregulierungen der Leerlaufdrehzahl – vorgenommen werden. Sollten dennoch, bedingt durch nachteilige Einflüsse, Demontagen notwendig werden, so müssen bei der nachfolgenden Montage unbedingt die Werksvorschriften eingehalten werden.

Wenn nach längerer Laufzeit, durch Verschmutzung u. a. eine Überprüfung und Reinigung notwendig erscheint, so empfehlen wir, unsere Kundendienste (s. Verzeichnis auf der Rückseite) in Anspruch zu nehmen. Evtl. ist der Einbau eines Austauschvergaser vorteilhafter als Reparaturen, Neuregulierung ect.

Bei einer Montage sollten alle betroffenen Dichtungen auf jeden Fall erneuert werden. Dichtungen und Teile, die einem gewissen Verschleiß unterworfen sind, können über unsere Kundendienste bezogen werden.

Bevor Regulierarbeiten durchgeführt werden, sollte Gewißheit bestehen, daß die Kraftstoffversorgung und die gesamte Zündanlage einwandfrei funktionieren.

Alle Dichtungen sowie die Kraftstoffleitung, der Vergaser und das Saugrohr, müssen intakt sein. Werksvorschriften müssen unbedingt eingehalten werden.





KUNDEN-DIENSTE



404 Neuss	Deutsche Vergaser Gesellschaft mbH & Co. KG Leuschstraße 1 FS 84 17802-1	5201	6000 Frankfurt/M.	Gebr. Kull KG Frankenallee 101-103	23 64 78
1000 Berlin 21	Deutsche Vergaser Gesellschaft Heidestraße 52 FS 018 1707	35 03 56	2000 Hamburg	Johannes J. Matthies Hammerbrookstraße 97	2 89 11
4040 Neuss	Kundendienst-Werkstatt Deutsche Vergaser GmbH & Co. KG Leuschstraße	52 01	3000 Hannover	Ernst Günther Maurer GmbH Vahrenwalder Straße 253	63 10 76
SOLEX-Generalvertretungen und Vertragsgroßhändler					
8900 Augsburg	Otto Dürr KG Mundingstraße 3-5	2 61 81	3500 Kassel	Ludwig Wagener KG Inh. Hans Thiel, Königstor 2	1 97 71
8600 Bamberg	Rauh-Stahlgruber Nürnberg Straße 243a	2 78 47-48	5000 Köln 10	Robert Zeitz Aachener Straße 130	51 16 41-42
1000 Berlin	Feichtinger & Wachholz oHG Karl-Marx-Straße 244	6 84 19 91	6800 Mannheim	Franz Bucher Waldhofstraße 82	37 20 66
3300 Braunschweig	F. Hermann Baldamus Kaffeetwete 4a	40 00 66	7406 Mössingen	Eberhard Hoeckle GmbH Kreis Tübingen	74 43-44
3800 Bremen	Hans Anding Am Deich 64-67	50 41 21	8000 München	Josef Muhr Westermühlstraße 3	26 63 36
4600 Dortmund	Eugen Boss KG Semmerteichstraße 90	1 20 82 80	4400 Münster	Günther Grodde Friedrich-Ebert-Straße 137	7 72 51
4000 Düsseldorf	Heidkamps Autozubehör KG Luisenstraße 3 und 9	8 13 51	8500 Nürnberg	Joh. Popp Zufuhrstr. 7	22 22 44
4000 Düsseldorf	Paul Soeffing KG Mindener Straße 12-18	78 02 11	6600 Saarbrücken 3	Ing. Walter Gollub Am Kieselhumes 13	6 29 49
			700 Stuttgart 1	Wilhelm Sturm Sigmaringer Straße 260	72 10 71
			8700 Würzburg	Ernst Schlag oHG Randersackerer Straße 58-60	7 50 81



<http://vwsp2classico.blogspot.com>