



## Spritziges

TECHNISCHE ANMERKUNG: BOSCH- KRAFTSTOFF- EINSPRITZANLAGE: PES 6 KL 70/320 R. . . . .

Sollte der Motor bei der Bergfahrt zum Auspuff herauspatschen, so liegt der Grund häufigst in der Zündungsparallelität des 1. zum 6. Zylinder!

Diese Justierung muß an der kleinen Verstellplatte im Zündverteiler vorgenommen werden. Hat z.B. der 1. Zyl. bei 4500 U/min. etwa einen 26° Zündzeitpunkt, sollte unbedingt der gleiche Wert auf dem 6. Zylinder angestrebt werden.

Das gilt normal für alle Ottomotoren mit Doppelkontakt-Zündverteilern! Eine weitere wichtige Grundeinstellung, bzw. Prüfung am Klappenstutzen darf nicht vergessen werden!

Im Inneren des Klappenstutzens, vor der Drosselklappe befinden sich zwei Bohrungen, eine kleine und eine große darüber. Startet man nun den kalten

Motor, müssen beide Bohrungen Luft ansaugen, doch bei zunehmender Wassertemperatur, exakt bei 50° C, darf die kleine Öffnung nicht mehr saugen. Sollte eine Einstellung notwendig sein, wird diese an dem kleinen Gewindestange der seitlich angeflanschten Thermostaten vorgenommen.

Verlängerung der Gewindestange, gleich früheres Abschalten!

Verkürzen der Gewindestange, gleich späteres Abschalten!

Die fachliche Bezeichnung hierfür lautet: "Justierung der Warmlaufeinrichtung."

Natürlich könnte ich noch auf weitere, wichtige Einstellungen des Motors eingehen. Zum Beispiel die Ermittlung der richtigen Düsenbestückung im

Klappenstutzen, anschl. Testfahrt mit Kerzenbildkontrolle, nachfolgender Wechsel der Teillast- und Luftdüse, doch dieses führt gewiß etwas zu weit. Zudem liegt es nicht in meinem Interesse die bereits deutlichst beschriebenen Fakten: "WERKSTATT-HANDBUCH" nochmals zu wiederholen.

Der Sinn meiner technischen Anmerkung zielt darauf, daß etwas mehr die übrigen Fehlerquellen bei Motoraussetzern, patschen usw. Beachtung finden. Die manchmal unschuldige Einspritzpumpe etwas weniger in Schuldverdacht gerät. Gleichzeitig möchte ich Sie in diesem Zusammenhang vor unnötigen Geldausgaben bewahren.

Toni Geppert