

# BOSCH TESTWERTE

VDT-T- VWV 1,2/4 (6.67)

ersetzt Ausgabe vom 5.66

Die Testwerte wurden mit BOSCH-Testgeräten ermittelt und entsprechen dem letzten Stand der uns zugänglichen Unterlagen. Testgeräte mit anderen Meßmethoden können andere Werte ergeben. In Zweifelsfällen sind die Angaben der Hersteller zu beachten.

Firma: Volkswagenwerk AG, Wolfsburg

Motor: 1, 192 Ltr. - 4 Zyl. - 4 Takt - Otto - 34 PS (1200 A 30 PS)

Typ: PKW Export, 1200 A, Karmann Ghia, Coupé, Cabriolet Baujahr: 8.64-65

<b>Batterie</b> 6 V 66 Ah 77 Ah nur M-Ausstattung	<b>Beim Anlassen</b> Anlasser muß gleichmäßig durchdrehen	Spannung (Mindestwert)	4,5 V
<b>Anlasser</b> 0 001 207 001 EF (L) 6 V 0,5 PS	<b>Bei blockiertem Motor</b> Vorsicht! Höchsten Gang einlegen, abbremesen	Spannung (Mindestwert)	3,5 V
		Strom	420-500 (450-520) A

<b>Lichtmaschine</b> 0 101 212 006 EG (L) 7 V 45 A 27	Regulierspannung	ohne Belastung	7,4-8,1 V
		mit Belastung	6,4-7,3 V

<b>Reglerschalter</b> 0 190 213 032 TA 7 V 45 A	Einschaltspannung [V]	Rückstrom [A]	Strom bei Belastung	34 A
	6,2 - 6,8	2 - 5,5	Stromreglereinsatz warm	A
			kalt	A

<b>Zündspule</b> 0 221 100 007 TE 6 B 4	Spannung an Klemme „15“ (Mindestwert)	bei ZS-Ruhestrom	5,5 V
		beim Anlassen	4,5 V

ab 4.65

0 221 100 012 E 6 V	<sup>1)</sup> Primärwiderstand [Ω]	Funkenlänge [mm]	Zündspannung bei Belastung
	1,0 - 1,3	12	9 - 12kV

<b>Zündverteiler 2)</b> bis 3.65 0 231 147 002 JU 4 (R) ab 4.65	<b>Unterbrecher</b> Kontakttdruck	Kontaktöffnung	Schließwinkel
0 231 137 005 JUR 4 (R)	500 - 630 p	mind. 0,3 mm	50 + 3 Grad   52 - 59%

<b>Zündkondensator</b> Kapazität	Isolationswiderstand	Reihenwiderstand
0,23 - 0,32 μF	über 200 kΩ	max. bis R <sub>r</sub> -Marke

<b>Zündverstellung</b> a) Fliehkraftverstellung		b) Unterdruckverstellung	
Drehzahl [U/min]	Verstellung [Grad KW]	mm Hg	Verstellung [Grad KW]
		Bereich	16 - 22
		Beginn	18,5-24,5
		Ende	50
		Überprüfung	5 - 11
			11 - 17
			16 - 22
Gesamtverstellung:			Grad KW

<b>Grundeinstellung</b>	Zündzeitpunkt-Marke befindet sich bewegliche Marke: <b>Untere Keilriemenscheibe</b>  feste Marke: <b>Gehäusetrennfuge</b>	Zündzeitpunkt-Einstellung: 3) 4) Grad KW vor/nach OT  mm vor/nach OT
Zündfolge:	1 - 4 - 3 - 2	Zündkerzen: W 145 T 1
Zylinder 1:	vorn rechts (in Fahrtrichtung)	Elektrodenabstand 0,7 mm

<sup>1)</sup> Werte gelten bei 20 °C, sind bei Betriebstemperatur der Spule größer. Sind weitere Fußnoten im Text erwähnt, dann siehe Rückseite.

**Vergaser**

	Exp.	1200 A		
Hauptdüse:	122,5	117,5	Schwimmer:	5,7 gr
Leerlaufdüse:	55	g 55	Schwimmer-Stand:	mm
Lufttrichter:	22,5	21,5	Schwimmer-Ventil:	1,5
Luftkorrekturdüse:	130y*)	195	* ) Karmann-Ghia-Modelle: 145y	
Leerlaufdüse:	2,0	0,8		
Mischrohr: m.L.-Korr.-Düse		29		
Beschleuniger-Pumpe:	1,1-1,4	cm <sup>3</sup> /Hub		
	0,5±0,1			
mm Hg				
bei U/min				

**Unterdruck im Ansaugrohr**

<b>Kraftstoffpumpe</b>	<b>Förderdruck:</b>	atü	max. 2,0 (1,8)	mWS
------------------------	---------------------	-----	----------------	-----

**Fahrzeugdaten**

Leerlaufdrehzahl	ca. 700-800 U/min	Verdichtung 1:	7,0 (6,6)
	Exp. Stand		
Ventilspiel:	Einlaß 0,2	0,1mm	Kompression
	Auslaß 0,3	0,1mm	atü
			Exp. Stand
Übersetzung		gut	7,0-9,0 7,0-8,5
Kurbelwelle / Lichtmaschine 1:		genügend	6,0-7,0 5,5-7,0
Kurbelwelle / Anlasser 1:		ungenügend	unter unter
			6,0 5,5

<b>Geschwindigkeiten:</b>	[km/h]	<b>Beschleunigungszeiten:</b>	<b>Kraftstoffverbrauch:</b>
	Exp. Stand	Exp.	
1. Gang	25	25	Normverbrauch
2. Gang	46	42	7,5 (7,3) Ltr./100 km
3. Gang	72	72	nach DIN 70 030
4. Gang	107	112	Testverbrauch
			Ltr./100 km
bei 3600(3100) U/min KW			

**Bemerkungen**

- 2) Zündabstand 0° - 90° - 182° - 270°
- 3) Zur Einstellung des Zündzeitpunktes mit Stroboskop, Unterdruckschlauch am Zündverteiler abziehen.
- 4) Export-Ausführung (34 PS) 10° vor OT;  
1200 A (30 PS) 7,5° vor OT

# BOSCH TESTWERTE

VDT-T- VOLK 1,3/2 ( 9.65)

Die Testwerte wurden mit BOSCH-Testgeräten ermittelt und entsprechen dem letzten Stand der uns zugänglichen Unterlagen. Testgeräte mit anderen Meßmethoden können andere Werte ergeben. In Zweifelsfällen sind die Angaben der Hersteller zu beachten.

**Firma:** Volkswagenwerk AG., Wolfsburg

**Motor:** 1,285 Ltr. - 4 Zyl. - 4 Takt - Otto - 40 PS

**Typ:** 1300 Karmann Ghia - Modelle

**Baujahr:** ab 8.65

<b>Batterie</b> 6 V 66 Ah	<b>Beim Anlassen</b> Anlasser muß gleichmäßig durchdrehen		Spannung (Mindestwert)	4,5 V
<b>Anlasser</b> 0 001 207 001 EF(L) 6 V 0,5 PS	<b>Bei blockiertem Motor</b> Vorsicht! Höchsten Gang einlegen, abbremsen		Spannung (Mindestwert)	3,5 V
			Strom	440-500 A
<b>Lichtmaschine</b> 0 101 302 061 G (L) 7 V 45 A 17	Regulierspannung		ohne Belastung	7,3-8,0 V
			mit Belastung	6,3-7,2 V
<b>Reglerschalter</b> 0 190 215 025 TA 7 V 45 A	Einschaltspannung [V]	Rückstrom [A]	Strom bei Belastung	34 A
	6,2 - 6,8	2,0 - 5,5	Stromreglereinsatz warm	A
			kalt	A
<b>Zündspule</b> 0 221 100 012 E 6 V	Spannung an Klemme „15“ (Mindestwert)		bei ZS-Ruhestrom	5,5 V
			beim Anlassen	4,5 V
	<sup>1)</sup> Primärwiderstand [ $\Omega$ ]	Funkenlänge [mm]	Zündspannung bei Belastung	
	1,0-1,4	10	8 - 11 kV	
<b>Zündverteiler</b> 2) 0 231 137 009 JUR 4 (R)	<b>Unterbrecher</b> Kontaktdruck	Kontaktöffnung	Schließwinkel	
	500 - 630 p	0,3-0,4 mm	47 - 53 Grad	52 - 59 %
	<b>Zündkondensator</b>			
	Kapazität	Isolationswiderstand	Reihenwiderstand	
	0,23-0,32 $\mu$ F	über 200 k $\Omega$	max. bis R <sub>F</sub> -Marke	
	<b>Zündverstellung</b> a) Fliehkraftverstellung		b) Unterdruckverstellung	
	Drehzahl [U/min]	Verstellung [Grad KW]	mm Hg	Verstellung [Grad KW]
			Bereich	23 - 28
			Beginn	4 - 11
			Ende	62 - 65
			Überprüfung	20 5 - 11 40 14 - 20 60 21,5-27,5
	Gesamtverstellung: Grad KW			
<b>Grundeinstellung</b>	Zündzeitpunkt-Marke befindet sich bewegliche Marke: linke Kerbe untere Keilriemenscheibe		Zündzeitpunkt-Einstellung: 7,5 Grad KW vor/nach OT	
	feste Marke: Motorgehäuse-trennfuge		mm vor/nach OT	
	Zündfolge: 1 - 4 - 3 - 2		Zündkerzen: W 175 T 1	
	Zylinder 1: vorne rechts (in Fahrtrichtung)		Elektrodenabstand 0,6-0,7 mm	

<sup>1)</sup> Werte gelten bei 20°C, sind bei Betriebstemperatur der Spule größer. Sind weitere Fußnoten im Text erwähnt, dann siehe Rückseite.

**Vergaser**Solex  
30 PICT-1

Hauptdüse:	125	Schwimmer:	5,7	gr
Leerlaufdüse: 4)	g 55	Schwimmer-Stand: 3)	20	mm
Lufttrichter:	24	Schwimmer-Ventil:	1,5	∅
Luftkorrekturdüse: 4)	170 z			
Leerlaufdüsebohrg.	150			
Mischrohr:	mit 170z fest verbunden			
Beschleuniger-Pumpe:	1,3-1,6 cm <sup>3</sup> /Hub			

**Unterdruck im Ansaugrohr**

mm Hg				
bei U/min				

**Kraftstoffpumpe****Förderdruck:** atü 2,0 mWS**Fahrzeugdaten**

Leerlaufdrehzahl	550 U/min	Verdichtung 1:	7,3
Ventilspiel: Einlaß	0,10 mm	Kompression	9,5 - 7,5 (neu) atü
<del>Wärme</del> Auslaß	0,10 mm		6,5 Verschleißgrenze
Übersetzung			
Kurbelwelle/Lichtmaschine 1:	1,75		
Kurbelwelle/Anlasser 1:	1:		

Geschwindigkeiten:		Beschleunigungszeiten:		Kraftstoffverbrauch:
	[km/h]	km/h	sec.	
1. Gang	28	0 - 80	14	Normverbrauch
2. Gang	52	0 - 100	25	8,0 Ltr./100 km
3. Gang	81	80 - 100	11	nach DIN 70030
4. Gang	120			Testverbrauch
bei	4000 U/min KW			Ltr./100 km

**Bemerkungen**

- 2) Zündabstand 0° - 90° - 182° - 270°  
Zylinder 1 - 4 - 3 - 2
- 3) bei eingelegtem Schwimmer ab Gehäusekante ohne Dichtung gemessen.
- 4) mit elektromagnetischem Absperrventil.

# BOSCH TESTWERTE

VDT-T- VWV 1,3/2 ( 2.67)

ersetzt VOLK 1,3/2 v.9.65

Die Testwerte wurden mit BOSCH-Testgeräten ermittelt und entsprechen dem letzten Stand der uns zugänglichen Unterlagen. Testgeräte mit anderen Meßmethoden können andere Werte ergeben. In Zweifelsfällen sind die Angaben der Hersteller zu beachten.

**Firma:** Volkswagenwerk AG, Wolfsburg

**Motor:** 1,285 Ltr. - 4 Zyl. - 4 Takt - Otto - 40 PS

**Typ:** 1300 Karmann Ghia - Modelle

**Baujahr:** ab 8.65-7.66

bzw.

<b>Batterie</b> 6 V 66 Ah	<b>Beim Anlassen</b> Anlasser muß gleichmäßig durchdrehen	Spannung (Mindestwert)	4,5 V
<b>Anlasser</b> 0 001 207 001 EF(L) 6 V 0,5 PS	<b>Bei blockiertem Motor</b> Vorsicht! Höchsten Gang einlegen, abbremsen	Spannung (Mindestwert)	3,5 V
<b>Lichtmaschine</b> 0 101 302 061 0 101 212 007 G (L) 7 V 45 A 17	Regulierspannung	ohne Belastung	7,3 - 8,0 V
<b>Reglerschalter</b> 0 190 215 025 TA 7 V 45 A		mit Belastung	6,3 - 7,2 V
	Einschaltspannung [V]	Rückstrom [A]	Strom bei Belastung 34 A
	6,2 - 6,8	2,0 - 5,5	Stromreglereinsatz warm A kalt A
<b>Zündspule</b> 0 221 100 012 E 6 V	Spannung an Klemme „15“ (Mindestwert)	bei ZS-Ruhestrom	5,5 V
		beim Anlassen	4,5 V
	<sup>1)</sup> Primärwiderstand [ $\Omega$ ]	Funkenlänge [mm]	Zündspannung bei Belastung
	1,0 - 1,4	10	8 - 11 kV
<b>Zündverteiler 2)</b> 0 231 137 009 JUR 4 (R)	<b>Unterbrecher</b> Kontaktdruck	Kontaktöffnung	Schließwinkel
	500 - 630 p	mind. 0,3 mm	50 $\pm$ 3 Grad   56 $\pm$ 3 %
	<b>Zündkondensator</b>		
	Kapazität	Isolationswiderstand	Reihenwiderstand
	0,23 - 0,32 F	über 200 k $\Omega$	max. bis R <sub>r</sub> -Marke
	<b>Zündverstellung</b> a) Fliehkraftverstellung		b) Unterdruckverstellung
	Drehzahl [U/min]	Verstellung [Grad KW]	mm Hg   Verstellung [Grad KW]
			Bereich   23 - 28
			Beginn   4 - 11
			Ende   62 - 65
			Überprüfung   20   5 - 11
			40   14 - 20
			60   21,5-27,5
	Gesamtverstellung: Grad KW		
<b>Grundeinstellung</b>	Zündzeitpunkt-Marke befindet sich	Zündzeitpunkt-Einstellung: 5)	
	bewegliche Marke: linke Kerbe untere Keilriemenscheibe	7,5 Grad KW vor/nach OT	
	feste Marke: Motorgehäusetrennfuge	mm vor/nach OT	
	Zündfolge: 1 - 4 - 3 - 2	Zündkerzen: W 145 T 1	
	Zylinder 1: vorn rechts (in Fahrtrichtung)	Elektrodenabstand 0,7 mm	

<sup>1)</sup> Werte gelten bei 20 °C, sind bei Betriebstemperatur der Spule größer. Sind weitere Fußnoten im Text erwähnt, dann siehe Rückseite.

**Vergaser**Solex  
30 PICT-1

Hauptdüse:	125	Schwimmer:	5,7 gr
Leerlaufdüse: 4)	g 55	Schwimmer-Stand: 3)	20 mm
Lufttrichter:	24	Schwimmer-Ventil:	1,5 $\phi$
Luftkorrekturdüse: 4)	170 z	Dichtring:	1,0 mm
Leerlaufdüsebohrg.	150		
Mischrohr:	mit 170z fest verbunden		
Beschleuniger-Pumpe:	1,3-1,6 cm <sup>3</sup> /Hub		

**Unterdruck im Ansaugrohr**

mm Hg				
bei U/min				

**Kraftstoffpumpe**

Förderdruck: atü 2,0mWS

**Fahrzeugdaten**

Leerlaufdrehzahl	700 - 800 U/min	Verdichtung 1:	7,3
Ventilspiel: Einlaß	0,10 mm	Kompression	9,5 - 7,5 (neu) atü
warm Auslaß	0,10 mm		6,5 Verschleißgrenze
kalt			
Übersetzung			
Kurbelwelle / Lichtmaschine 1:	1,75		
Kurbelwelle / Anlasser 1:	1		

Geschwindigkeiten: [km/h]		Beschleunigungszeiten:		Kraftstoffverbrauch:
		km/h	sec.	
1. Gang	28			Normverbrauch
2. Gang	52	0 - 80	14	8,0 Ltr./100 km
3. Gang	81	0 - 100	25	nach DIN 70 030
4. Gang	120	80 - 100	11	
bei	4000 U/min KW			Testverbrauch
				Ltr./100 km

**Bemerkungen**

- 1) Zündabstand 0° - 90° - 182° - 270°  
Zylinder 1 - 4 - 3 - 2
- 3) bei eingelegtem Schwimmer ab Gehäusekante ohne Dichtung gemessen.
- 4) mit elektromagnetischem Absperrventil.
- 5) Zur Einstellung des Zündzeitpunktes mit Stroboskop, Unterdruckschlauch am Zündverteiler abziehen.

# BOSCH TESTWERTE

VDT-T- VWW 1,5/10 (4.68)

ersetzt Ausgabe vom 10.66

Die Testwerte wurden mit BOSCH-Testgeräten ermittelt und entsprechen dem letzten Stand der uns zugänglichen Unterlagen. Testgeräte mit anderen Meßmethoden können andere Werte ergeben. In Zweifelsfällen sind die Angaben der Hersteller zu beachten.

**Firma:** Volkswagenwerk AG, Wolfsburg

**Motor:** 1,493 Ltr. - 4 Zyl. - 4 Takt - Otto - 44 PS

**Typ:** 1500, Cabriolet, Karmann-Ghia (Typ 1-12 Volt-Anlage)

**Baujahr:** ab 8.66

<b>Batterie</b> 12 V 36 Ah	<b>Beim Anlassen</b> Anlasser muß gleichmäßig durchdrehen		Spannung (Mindestwert)	9 V
<b>Anlasser</b> 0 001 211 012 EF (L) 12 V 0,7 PS	<b>Bei blockiertem Motor</b> Vorsicht! Höchsten Gang einlegen, abbremsen		Spannung (Mindestwert)	7 V
			Strom	315 - 330 A
<b>Lichtmaschine</b> 0 101 302 067 G (L) 14 V 30 A 20	Regulierspannung		ohne Belastung	13,5 - 14,5 V
			mit Belastung	12,8 - 13,8 V
<b>Reglerschalter</b> 0 190 350 038 VA 14 V 30 A	Einschaltspannung [V]	Rückstrom [A]	Strom bei Belastung	45 A
	12,4 - 13,1	2,5 - 5,5	Stromreglereinsatz warm	A
			kalt	A
<b>Zündspule</b> 0 221 114 006 E 12 V	Spannung an Klemme „15“ (Mindestwert)		bei ZS-Ruhestrom	11 V
			beim Anlassen	9 V
	<sup>1)</sup> Primärwiderstand [ $\Omega$ ]	Funkenlänge [mm]	Zündspannung bei Belastung	
	3,6 - 4,1	10	8 - 11 kV	
<b>Zündverteiler</b> 2) 0 231 137 009 JUR 4 (R)	<b>Unterbrecher</b> Kontaktdruck	Kontaktöffnung	Schließwinkel	
	500 - 630 p	mind. 0,3 mm	50 $\pm$ 3 Grad	52 - 59 %
	<b>Zündkondensator</b>			
	Kapazität	Isolationswiderstand	Reihenwiderstand	
	0,23 - 0,32 $\mu$ F	über 200 k $\Omega$	max. bis R <sub>r</sub> -Marke	
	<b>Zündverstellung</b> a) Fliehkraftverstellung		b) Unterdruckverstellung	
	Drehzahl [U/min]	Verstellung [Grad KW]	mm Hg	Verstellung [Grad KW]
			Bereich	23 - 28
			Beginn	4 - 11
			Ende	62 - 65
			Überprüfung	20 5 - 11
				40 14 - 20
				60 21,5 - 27,5
	Gesamtverstellung:	Grad KW	62 - 65	23 - 28
<b>Grundeinstellung</b>	Zündzeitpunkt-Marke befindet sich bewegliche Marke: Riemenscheibe linke Markierung feste Marke: Motorgehäusetrennfuge		Zündzeitpunkt-Einstellung: 3) 7,5 Grad KW vor/nach OT mm vor/nach OT	
	Zündfolge:	1 - 4 - 3 - 2	Zündkerzen: W 145 T 1	
	Zylinder 1:	vorn rechts (in Fahrtrichtung)	Elektrodenabstand 0,7mm	

<sup>1)</sup> Werte gelten bei 20°C, sind bei Betriebstemperatur der Spule größer. Sind weitere Fußnoten im Text erwähnt, dann siehe Rückseite.

<b>Vergaser</b> Solex 30 PICT - 1	Hauptdüse:	0120	Schwimmer:	5,7 gr
	Leerlaufdüse:	55	Schwimmer-Stand:	20 mm
	Lufttrichter:	24,0	Schwimmer-Ventil:	1,5
	Luftkorrekturdüse:	125 z 4)		
	Leerlaufdüse:	150		
	Mischrohr:	mit Ausgleichluftdüse fest verbunden		
Beschleuniger-Pumpe:	1,3-1,6 cm <sup>3</sup> /Hub			

<b>Unterdruck im Ansaugrohr</b>	mm Hg				
	bei U/min				

**Kraftstoffpumpe** Förderdruck: atü 2,0 mWS

<b>Fahrzeugdaten</b>	Leerlaufdrehzahl	700 - 800 U/min	Verdichtung 1:	7,5
	Ventilspiel:	Einlaß 0,10 mm	Kompression	10,0 - 8,0 atü
	<del>XXXX</del> kalt	Auslaß 0,10 mm		
	Übersetzung			
	Kurbelwelle / Lichtmaschine 1:	1,9		
	Kurbelwelle / Anlasser 1:	14,4		

<b>Geschwindigkeiten:</b> [km/h]		<b>Beschleunigungszeiten:</b>		<b>Kraftstoffverbrauch:</b>
		km/h	sec.	
1. Gang	30			Normverbrauch
2. Gang	55	0 - 80	13	8,8 Ltr./100 km
3. Gang	90	0 - 100	22	nach DIN 70030
4. Gang	127	80 - 100	9	Testverbrauch
bei	4000 U/min			Ltr./100 km

**Bemerkungen**

- 2) Zündabstand 0° - 90° - 182° - 270°  
Zylinder 1 - 4 - 3 - 2
- 3) Zur Einstellung des Zündzeitpunktes mit Stroboskop, Unterdruckschlauch am Zündverteiler abziehen, Motortemperatur unter 60° C halten.
- 4) Karmann-Ghia: 135 z



# BOSCH TESTWERTE

VDT-T- VWV 1,5/11 (10.66)

Die Testwerte wurden mit BOSCH-Testgeräten ermittelt und entsprechen dem letzten Stand der uns zugänglichen Unterlagen. Testgeräte mit anderen Meßmethoden können andere Werte ergeben. In Zweifelsfällen sind die Angaben der Hersteller zu beachten.

**Firma:** Volkswagenwerk AG, Wolfsburg

**Motor:** 1,493 Ltr. - 4 Zyl. - 4 Takt - Otto - 44 PS

**Typ:** 1500, Cabriolet, Karmann-Ghia (Typ 1)

**Baujahr:** ab 1.8.66

<b>Batterie</b> 6 V 66 Ah	<b>Beim Anlassen</b>	Anlasser muß gleichmäßig durchdrehen	Spannung (Mindestwert)	4,5 V
------------------------------	----------------------	--------------------------------------	------------------------	-------

<b>Anlasser</b> 0 001 207 016 EF (L) 6 V 0,5 PS	<b>Bei blockiertem Motor</b>	Vorsicht! Höchsten Gang einlegen, abbremsen	Spannung (Mindestwert)	3,5 V
			Strom	440 - 500 A

<b>Lichtmaschine</b> 0 101 302 061 G (L) 7 V 45 A 17	Regulierspannung		ohne Belastung	7,3 - 8,0 V
			mit Belastung	6,3 - 7,2 V

<b>Reglerschalter</b> 0 190 215 025 TA 7 V 45 A	Einschaltspannung [V]		Rückstrom [A]	Strom bei Belastung	34 A
	6,2 - 6,8		2,0 - 5,5	Stromreglereinsatz	
				warm	A
			kalt	A	

<b>Zündspule</b> 0 221 100 014 E 6 V	Spannung an Klemme „15“ (Mindestwert)		bei ZS-Ruhestrom	5,5 V
			beim Anlassen	4,5 V
	<sup>1)</sup> Primärwiderstand [Ω]	Funkenlänge [mm]	Zündspannung bei Belastung	
1,0 - 1,4	10	8 - 11 kV		

<b>Zündverteiler</b> <sup>2)</sup> 0 231 137 009 JUR 4 (R)	<b>Unterbrecher</b>	Kontaktöffnung	Schließwinkel	
	Kontaktdruck			
500 - 630 p	mind. 0,3mm	50 ± 3 Grad	52 - 59 %	

<b>Zündkondensator</b>		
Kapazität	Isolationswiderstand	Reihenwiderstand
0,23 - 0,32 μF	über 200 kΩ	max. bis R <sub>r</sub> -Marke

<b>Zündverstellung</b>		a) Fliehkraftverstellung		b) Unterdruckverstellung	
Drehzahl [U/min]	Verstellung [Grad KW]		mm Hg	Verstellung [Grad KW]	
		Bereich		23 - 28	
		Beginn	4 - 11		
		Ende	62 - 65		
		Überprüfung	20	5 - 11	
			40	14 - 20	
			60	21,5 - 27,5	
			62 - 65	23 - 28	
Gesamtverstellung:		Grad KW			

<b>Grundeinstellung</b>	Zündzeitpunkt-Marke befindet sich	Zündzeitpunkt-Einstellung:
	bewegliche Marke: <b>Riemenscheibe linke Markierung</b>	7,5 Grad KW vor/nach OT <sup>3)</sup>
	feste Marke: <b>Motorgehäusetrennfuge</b>	mm vor/nach OT

Zündfolge:	1 - 4 - 3 - 2	Zündkerzen:	W 145 T 1
Zylinder 1:	<b>vorn rechts</b> (in Fahrtrichtung)	Elektrodenabstand	0,7 mm

<sup>1)</sup> Werte gelten bei 20 °C, sind bei Betriebstemperatur der Spule größer. Sind weitere Fußnoten im Text erwähnt, dann siehe Rückseite.

**Vergaser**  
Solex  
30 PICT - 1

Hauptdüse:	0120	Schwimmer:	5,7 gr
Leerlaufdüse:	55	Schwimmer-Stand:	20 mm
Lufttrichter:	24,0	Schwimmer-Ventil:	1,5
Luftkorrekturdüse:	125 z 4)		
Leerlaufdüse:	150		
Mischrohr:	mit Ausgleichluftdüse fest verbunden		
Beschleuniger-Pumpe:	1,3-1,6 cm <sup>3</sup> /Hub		

**Unterdruck im Ansaugrohr**

mm Hg			
bei U/min			

**Kraftstoffpumpe**

<b>Förderdruck:</b>	atü	2,0 mWS
---------------------	-----	---------

**Fahrzeugdaten**

Leerlaufdrehzahl	700 - 800 U/min	Verdichtung 1:	7,5
Ventilspiel:	Einlaß	0,10mm	Kompression 10,0 - 8,0 atü
<del>warm</del> kalt	Auslaß	0,10mm	
Übersetzung			
	Kurbelwelle/Lichtmaschine 1:	1,9	
	Kurbelwelle/Anlasser 1:	14,4	

Geschwindigkeiten:		Beschleunigungszeiten:		Kraftstoffverbrauch:
	[km/h]	km/h	sec.	
1. Gang	30	0 - 80	13	Normverbrauch
2. Gang	55	0 - 100	22	8,8 Ltr./100 km
3. Gang	90	80 - 100	9	nach DIN 70 030
4. Gang	127			Testverbrauch
bei	4000 U/min KW			Ltr./100 km

**Bemerkungen**

- 2) Zündabstand 0° - 90° - 182° - 270°  
Zylinder 1 - 4 - 3 - 4
- 3) Zur Einstellung des Zündzeitpunktes mit Stroboskop, Unterdruckschlauch am Zündverteiler abziehen, Motortemperatur unter 60° C halten.
- 4) Karmann-Ghia: 135 z

# BOSCH TESTWERTE

VDT-T- VWV 1,5/1 (2.67)  
 ersetzt VOLK 1,5/1 v. 4.65

Die Testwerte wurden mit BOSCH-Testgeräten ermittelt und entsprechen dem letzten Stand der uns zugänglichen Unterlagen. Testgeräte mit anderen Meßmethoden können andere Werte ergeben. In Zweifelsfällen sind die Angaben der Hersteller zu beachten.

**Firma:** Volkswagenwerk AG, Wolfsburg

**Motor:** 1,493 Ltr. - 4 Zyl. - 4 Takt - Otto - 45 PS

**Typ:** VW 1500 (Karmann Ghia), Variant

**Baujahr:** 61 - 64

**Batterie**  
 6 V 77 Ah  
**Beim Anlassen**  
 Anlasser muß gleichmäßig durchdrehen  
 Spannung (Mindestwert) 4,5 V

**Anlasser**  
 EGF 0,6/6 L 5  
 0 001 310 007  
**Bei blockiertem Motor**  
 Vorsicht! Höchsten Gang einlegen, abbremsen  
 Spannung (Mindestwert) 3,5 V  
 Strom 450 - 520 A

**Lichtmaschine**  
 LJ/GEG 200/6/2600 R 29  
 0 101 206 044  
 Regulierspannung  
 ohne Belastung 6,8 - 7,5 V  
 mit Belastung 6,2 - 7,0 V

**Reglerschalter**  
 RS/VA 200/6/3  
 0 190 350 030  
 VA 7 V 50 A  
 Einschaltspannung [V] 5,9 - 6,6  
 Rückstrom [A] 2,0 - 8,5  
 Strom bei Belastung 65 A  
 Stromreglereinsatz  
 warm A  
 kalt A

**Zündspule**  
 TE 6 B 4  
 0 231 100 007  
 Spannung an Klemme „15“ (Mindestwert) bei ZS-Ruhestrom 5,5 V  
 beim Anlassen 4,5 V  
 1) Primärwiderstand [ $\Omega$ ] 1,1 - 1,3  
 Funkenlänge [mm] 10  
 Zündspannung bei Belastung 8 - 11 kV

**Zündverteiler**  
 ZV/PAU (R) 4 R 4  
 ZV/PAU (R) 4 R 6  
**Unterbrecher**  
 Kontaktdruck 400 - 530 p  
 Kontaktöffnung mind. 0,4 mm  
 Schließwinkel 54 + 3 Grad | 60 + 4 %

**Zündkondensator LMKO 1 Z 15 Z**

Kapazität 0,23 - 0,32 F  
 Isolationswiderstand über 200 k $\Omega$   
 Reihenwiderstand max. bis R<sub>r</sub>-Marke

**Zündverstellung**

a) Fliehkraftverstellung		b) Unterdruckverstellung	
Drehzahl [U/min]	Verstellung [Grad KW]	mm Hg	Verstellung [Grad KW]
		Bereich	15 - 21
		Beginn	16 - 24
		Ende	42 - 50
		Überprüfung	30 6 - 14 40 13 - 20
Gesamtverstellung:		Grad KW	

**Grundeinstellung**  
 Zündzeitpunkt-Marke befindet sich  
 bewegliche Marke: **Riemenscheibe (mittlere Markierung)**  
 feste Marke: **Zapfen am Motorgehäuse**  
 Zündzeitpunkt-Einstellung: 2)  
 10 Grad KW vor/nach OT  
 mm vor/nach OT  
 Zündfolge: 1 - 4 - 3 - 2  
 Zündkerzen: W 145 T 1  
 Zylinder 1: **vorn rechts (in Fahrtrichtung)**  
 Elektrodenabstand 0,7 mm

1) Werte gelten bei 20 °C, sind bei Betriebstemperatur der Spule größer. Sind weitere Fußnoten im Text erwähnt, dann siehe Rückseite.

**Vergaser - Angaben**  
siehe unten

Hauptdüse:	Schwimmer:	12,5	gr
Leerlaufdüse:	Schwimmer-Stand:		mm
Lufttrichter:	Schwimmer-Ventil:	1,5	mm Ø
Luftkorrekturdüse:	Kraftstoffdüse		
Leerlaufdüse:	für Pumpe	0,8	mm Ø
Mischrohr:	48		
Beschleuniger-Pumpe:	0,8-1,0	cm <sup>3</sup> /Hub	

**Unterdruck im Ansaugrohr**

mm Hg			
bei U/min			

**Kraftstoffpumpe**

Förderdruck:	0,3	atü	3,0	mWS
	bei 3800 U/min			

**Fahrzeugdaten**

Leerlaufdrehzahl	800 - 900	U/min	Verdichtung 1: 7,2
			ab Motor-Nr. 0 065 746=1:7,8
Ventilspiel: Einlaß	0,20	mm	Kompression 9,0 - 10,0
warm			atü
kalt max. 50	Ø Auslaß 0,30	mm	mindest 7,0
Übersetzung			
	Kurbelwelle/Lichtmaschine 1: 2,6		
	Kurbelwelle/Anlasser 1:		

Geschwindigkeiten:	[km/h]	Beschleunigungszeiten:	Kraftstoffverbrauch:
1. Gang	28	0 - 80 km/h 15 s	Normverbrauch 8,4 Ltr./100 km nach DIN 70 030
2. Gang	52	0 - 100 km/h 25 s	
3. Gang	80	80 - 100 km/h 10 s	
4. Gang	120		
bei 3800	U/min KW		Testverbrauch Ltr./100 km

**Bemerkungen** 2) Zur Einstellung des Zündzeitpunktes mit Stroboskop, Unterdruckschlauch am Zündverteiler abziehen.

Vergasertyp	32 - P H N		32 - PHN - I		
VW-Ersatzteil-Nr.	311 129 025	311 129 025 B	311 129 025 A	...	D
etwa ab Motor-Nr.	0 000 001	0 014 475	0 065 746	0 084 752	0 220 137
Lufttrichter mm Ø	23,5	12,5	23,5	23,5	23,5
Hauptdüse	137,5	137,5	137,5	132,5	130
Ausgleichluftdüse	125	125	125	115	115
Leerlaufdüse	g 45 <sup>†</sup> )	g 45	g 45	g 50	g 50
Leerlaufbohr.	1,4	1,2	1,3	1,3	1,3
Anreicherungsdüse	1,05	1,05	1,05	0,7	0,7

<sup>†</sup>) ab Motor-Nr. 0 013 600= g 50

# BOSCH TESTWERTE

VDT-T- VWV 1,5/2 ( 2.67)  
 ersetzt VOLK 1,5/2 vom 4.65

Die Testwerte wurden mit BOSCH-Testgeräten ermittelt und entsprechen dem letzten Stand der uns zugänglichen Unterlagen. Testgeräte mit anderen Meßmethoden können andere Werte ergeben. In Zweifelsfällen sind die Angaben der Hersteller zu beachten.

Firma: Volkswagenwerk AG, Wolfsburg

Motor: 1,493 Ltr. - 4 Zyl. - 4 Takt - Otto - 54 PS

Typ: 1500 S, Ghia 1500 S, Variant 1500 S

Baujahr: 63-7.64

<b>Batterie</b> 6 V 77 Ah	<b>Beim Anlassen</b>		Spannung (Mindestwert)	4,5 V
	Anlasser muß gleichmäßig durchdrehen			
<b>Anlasser</b> AL/EGF 0,6/6 0 001 310 007	<b>Bei blockiertem Motor</b>		Spannung (Mindestwert)	3,5 V
	Vorsicht! Höchsten Gang einlegen, abbremsen		Strom	450 - 520 A
<b>Lichtmaschine</b> LJ/GEG 200/6/2600 R 29 0 101 206 044	Regulierspannung		ohne Belastung	6,8 - 7,5 V
			mit Belastung	6,2 - 7,0 V
<b>Reglerschalter</b> RS/VA 200/6/3 0 190 350 030 VA 7 V 50 A	Einschaltspannung [V]	Rückstrom [A]	Strom bei Belastung 65 A	
	5,9 - 6,6	2 - 8,5	Stromreglereinsatz warm A kalt A	
<b>Zündspule</b> ZS/OE 6/1 0 221 100 012 E 6 V	Spannung an Klemme „15“ (Mindestwert)		bei ZS-Ruhestrom	5,5 V
			beim Anlassen	4,5 V
	1) Primärwiderstand [Ω]	Funkenlänge [mm]	Zündspannung bei Belastung	
	1,0 - 1,4	10	8 - 11 kV	
<b>Zündverteiler</b> ZV/JCU (R) 4 R 3 0 231 150 001	<b>Unterbrecher</b>		Kontaktöffnung	Schließwinkel
	Kontaktdruck		mind. 0,4 mm	50 ± 3 Grad   56 ± 3 %
<b>Zündkondensator</b>				
Kapazität		Isolationswiderstand	Reihenwiderstand	
0,23 - 0,32 μF		über 200 kΩ	max. bis R <sub>F</sub> -Marke	
<b>Zündverstellung</b>				
a) Fliehkraftverstellung			b) Unterdruckverstellung	
Drehzahl [U/min]	Verstellung [Grad KW]		mm Hg	Verstellung [Grad KW]
1000	0 - 4		Bereich	5 - 11
2000	6 - 12		Beginn	40 - 130
3000	10 - 16		Ende	200
4000	14 - 20		Überprüfung	
4200 - 4500	15 - 21			
Gesamtverstellung:			Grad KW	
<b>Grundeinstellung</b>	Zündzeitpunkt-Marke befindet sich		Zündzeitpunkt-Einstellung: 2)	
	bewegliche Marke: <b>Riemenscheibe</b> (mittlere Markierung)		10 Grad KW vor/nach OT	
feste Marke: <b>Zapfen am Motorgehäuse</b> (Anfräsung)		mm vor/nach OT		
Zündfolge:	1 - 4 - 3 - 2		Zündkerzen: W 145 T 1	
Zylinder 1:	hinten rechts		Elektrodenabstand 0,7 mm	

1) Werte gelten bei 20 °C, sind bei Betriebstemperatur der Spule größer. Sind weitere Fußnoten im Text erwähnt, dann siehe Rückseite

**Vergaser** 3)  
 Solex  
 32-PDSIT-2/3  
 (links-rechts)

Hauptdüse:	125	Schwimmer:	7,3	gr
Leerlaufdüse:	g 45	Schwimmer-Stand: 4)	14 - 16	mm
Lufttrichter:	21,5	Schwimmer-Ventil:	1,2	m. Dämpfungskugel
Luftkorrekturdüse:	180			
Leerlaufdüse:	2,0	Spritzrohr für Pumpe	0,5	
Mischrohr:				
Beschleuniger-Pumpe	0,35-0,55cm <sup>3</sup> /Hub			

**Unterdruck im Ansaugrohr**

mm Hg				
bei U/min				

**Kraftstoffpumpe** Förderdruck: atü bei 3800 U/min 3,0 mWS

**Fahrzeugdaten**

Leerlaufdrehzahl	800 - 900	U/min	Verdichtung 1: 8,5
Ventilspiel: Einlaß	0,20	mm	Kompression atü gut 11 - 12 atü genügend 8 - 11 atü ungenügend unter 8 atü
<del>warm</del> kalt max. 50° Auslaß	0,30	mm	
Übersetzung			
Kurbelwelle/Lichtmaschine	1: 2,3		
Kurbelwelle/Anlasser	1:		

Geschwindigkeiten:	[km/h]	Beschleunigungszeiten:	Kraftstoffverbrauch:
1. Gang	31	0- 80 km/h 13s	Ghia Normverbrauch
2. Gang	58	0-100 km/h 21s	7,8 Ltr./100 km
3. Gang	90	80-100 km/h 8s	nach DIN 70030
4. Gang	133		Ghia 8,0Ltr./100 km
bei 4200 U/min	KW		Testverbrauch
			Ltr./100 km

**Bemerkungen**

- 2) Von Fahrgestell Nr. 0 065 567 bis 0 084 751 Grundeinstellung 12,5° vor OT
- 3) Bei Vergasereinstellung VW-Vorschrift beachten!
- 4) Kraftstoffniveau bei eingebautem Schwimmer

# BOSCH TESTWERTE

VDT-T- VWV 1,5/4 (5.66)

Die Testwerte wurden mit BOSCH-Testgeräten ermittelt und entsprechen dem letzten Stand der uns zugänglichen Unterlagen. Testgeräte mit anderen Meßmethoden können andere Werte ergeben. In Zweifelsfällen sind die Angaben der Hersteller zu beachten.

**Firma:** Volkswagenwerk AG., Wolfsburg

**Motor:** 1,493 Ltr. - 4 Zyl. - 4 Takt - Otto - 54 PS

**Typ:** 1500 S, Ghia 1500 S, Variant 1500 S

**Baujahr:** 8.64-65

<b>Batterie</b> 6 V 77 Ah	<b>Beim Anlassen</b> Anlasser muß gleichmäßig durchdrehen		Spannung (Mindestwert)	4,5 V
<b>Anlasser</b> AL/EGF 0,6/6	<b>Bei blockiertem Motor</b> Vorsicht! Höchsten Gang einlegen, abbremsen		Spannung (Mindestwert)	3,5 V
			Strom	450 - 520 A
<b>Lichtmaschine</b> LJ/GEG 200/6/2600	Regulierspannung		ohne Belastung	6,8 - 7,4 V
			mit Belastung	6,2 - 7,0 V
<b>Reglerschalter</b> 0 190 350 030 VA 7V 50A	Einschaltspannung [V]	Rückstrom [A]	Strom bei Belastung	65 A
	5,9 - 6,5	2 - 7,5	Stromreglereinsatz warm	A
			kalt	A
<b>Zündspule</b> 0 221 116 001 EO 6V	Spannung an Klemme „15“ (Mindestwert)		bei ZS-Ruhestrom	5,5 V
			beim Anlassen	4,5 V
	<sup>1)</sup> Primärwiderstand [ $\Omega$ ]	Funkenlänge [mm]	Zündspannung bei Belastung	
	1 - 1,4	10	8 - 11 kV	
<b>Zündverteiler</b> 0 231 147 006 JU 4 ab 1.65 0 231 137 007 JUR 4	<b>Unterbrecher</b> Kontaktdruck	Kontaktöffnung	Schließwinkel	
	500 - 630 p	0,3 - 0,4 mm	47 - 53 Grad   52 - 59 %	
	<b>Zündkondensator</b>			
	Kapazität	Isolationswiderstand	Reihenwiderstand	
	0,23-0,32 $\mu$ F	über 200 k $\Omega$	max. bis R <sub>F</sub> -Marke	
	<b>Zündverstellung</b> a) Fliehkraftverstellung		b) Unterdruckverstellung	
	Drehzahl [U/min]	Verstellung [Grad KW]	mm Hg	Verstellung [Grad KW]
			Bereich	23-28
			Beginn	1 - 8
			Ende	41 - 43
			Überprüfung	10 3-10,5
				20 12-18
				30 17-24
				40 22-28
	Gesamtverstellung: Grad KW			
<b>Grundeinstellung</b>	Zündzeitpunkt-Marke befindet sich bewegliche Marke: <b>Riemenscheibe (mittlere Markierung)</b> feste Marke: <b>Zapfen am Motorgehäuse (Anfräsung)</b>		Zündzeitpunkt-Einstellung: 2) 5) 10 Grad KW vor/nach OT mm vor/nach OT	
	Zündfolge: 1 - 4 - 3 - 2		Zündkerzen: W 145 T 1	
	Zylinder 1: hinten rechts		Elektrodenabstand 0,7 mm	

<sup>1)</sup> Werte gelten bei 20 °C, sind bei Betriebstemperatur der Spule größer. Sind weitere Fußnoten im Text erwähnt, dann siehe Rückseite.

**Vergaser**  
32-PDSIT-2/3  
(links/rechts)

Hauptdüse:	X 135	Schwimmer:	7,3	gr
Leerlaufdüse:	g 45	Schwimmer-Stand:	14-16	4) mm
Lufttrichter:	23	Schwimmer-Ventil:	1,2	m. Dämpfungskugel
Luftkorrekturdüse:	180	Spitzrohr f. Pumpe:	0,5	
Leerlaufdüse:	2,0			
Mischrohr:				
Beschleuniger-Pumpe:	0,35-0,55	cm <sup>3</sup> /Hub		

**Unterdruck im Ansaugrohr**

mm Hg				
bei U/min				

**Kraftstoffpumpe**

**Förderdruck:** atü bei 3800 U/min. 3,0 mWS

**Fahrzeugdaten**

Leerlaufdrehzahl	700-800	U/min	Verdichtung 1:	8,5
Ventilspiel:	Einlaß 0,2	mm	Kompression	atü
<del>warm</del> kalt max. 50°C	Auslaß 0,3	mm	gut	11 - 12
Übersetzung			genügend	8 - 11
Kurbelwelle/Lichtmaschine 1:	2,3		ungenügend	unter 8
Kurbelwelle/Anlasser	1:			

Geschwindigkeiten:	[km/h]	Beschleunigungszeiten:	Kraftstoffverbrauch:
1. Gang	31	0- 80 km/h 13 s 12 s	Normverbrauch
2. Gang	58	0-100 km/h 21 s 21 s	7,8 Ltr./100 km
3. Gang	90	80-100 km/h 8 s 8 s	nach DIN 70 030
4. Gang	133		Ghia 8,0/100 km
bei 4200 U/min	KW		Testverbrauch
			Ltr./100 km

**Bemerkungen**

- 2) mittlere Markierung der Keilriemenscheibe mit Gehäusetrennfuge in Deckung (gilt nur für Zylinder 1)
- 3) Zündabstand 0° - 90° - 182° - 270°
- 4) Kraftstoffniveau bei eingebautem Schwimmer
- 5) zur Einstellung des Zündzeitpunktes mit Stroboskop, Unterdruckanschluss am Zündverteiler abziehen.



# BOSCH TESTWERTE

VDT-T-VW 1,6/1 (6.67)

ersetzt Ausgabe vom 10.66

Die Testwerte wurden mit BOSCH-Testgeräten ermittelt und entsprechen dem letzten Stand der uns zugänglichen Unterlagen. Testgeräte mit anderen Meßmethoden können andere Werte ergeben. In Zweifelsfällen sind die Angaben der Hersteller zu beachten.

**Firma:** Volkswagenwerk AG, Wolfsburg

**Motor:** 1,584 Ltr., - 4 Zyl. - 4 Takt - Otto - 54 PS

**Typ:** VW 1600 TL, VW 1600 Variant, VW 1600 Karman Ghia

**Baujahr:** ab 8.65

<b>Batterie</b> 6 V 77 Ah	<b>Beim Anlassen</b> Anlasser muß gleichmäßig durchdrehen	Spannung (Mindestwert)	4,5 V
<b>Anlasser</b> 0 001 310 007 GF (L) 6 V 0,6 PS	<b>Bei blockiertem Motor</b> Vorsicht! Höchsten Gang einlegen, abbremsen	Spannung (Mindestwert)	3,5 V
		Strom	450 - 520 A
<b>Lichtmaschine</b> 0 101 206 044 EG (R) 7 V 50 A 28	Regulierspannung	ohne Belastung	6,9 - 7,5 V
		mit Belastung	6,2 - 7,0 V
<b>Reglerschalter</b> 0 190 350 030 VA 7 V 50 A	Einschaltspannung [V]	Rückstrom [A]	Strom bei Belastung 65 A Stromreglereinsatz warm A kalt A
	5,9 - 6,6	2 - 8,5	
<b>Zündspule</b> 0 221 100 014 E 6 V	Spannung an Klemme „15“ (Mindestwert)	bei ZS-Ruhestrom	5,5 V
		beim Anlassen	4,5 V
	1) Primärwiderstand [Ω]	Funkenlänge [mm]	Zündspannung bei Belastung 8 - 11 kV
	1,0 - 1,4	12	
<b>Zündverteiler 2)</b> 0 231 137 013 JUR 4 (R)	<b>Unterbrecher</b> Kontaktdruck	Kontaktöffnung	Schließwinkel
	500 - 630 p	mind. 0,3 mm	50 ± 3 Grad   55 ± 3 %
	<b>Zündkondensator</b>		
	Kapazität	Isolationswiderstand	Reihenwiderstand
	0,23 - 0,32 µF	über 200 kΩ	max. bis R <sub>r</sub> -Marke
	<b>Zündverstellung</b> a) Fliehkraftverstellung	b) Unterdruckverstellung 8)	
	Drehzahl [U/min]	Verstellung [Grad KW]	mm Hg   Verstellung [Grad KW]
			Bereich   23 - 28
			Beginn   1 - 7
			Ende   38 - 40
			Überprüfung   10   4 - 10
			20   13 - 19
			30   19 - 25
	Gesamtverstellung:	Grad KW	
<b>Grundeinstellung</b>	Zündzeitpunkt-Marke befindet sich bewegliche Marke: linke Kerbe Keilriemenscheibe	Zündzeitpunkt-Einstellung:	7,5 Grad KW vor/nach OT
	feste Marke: Zapfen am Motorgehäuse		mm vor/nach OT
	Zündfolge: 1 - 4 - 3 - 2	Zündkerzen:	W 145 T 1
	Zylinder 1: vorn rechts (in Fahrtrichtung)	Elektrodenabstand	0,7 mm

1) Werte gelten bei 20 °C, sind bei Betriebstemperatur der Spule größer. Sind weitere Fußnoten im Text erwähnt, dann siehe Rückseite.

**Vergaser 3)**  
 Solex  
 32 PDSIT-2/-3  
 (links/rechts)

Hauptdüse:	x 130	Schwimmer:	7,3 gr
Leerlaufdüse: 5)	g 45	Schwimmer-Stand: 4)	17 mm
Lufttrichter:	23	Schwimmer-Ventil:	1,2 m. Dämpfungskugel
Luftkorrekturdüse:	240	6) Spritzrohr für Pumpe:	0,5
Leerlaufluftauslassbohrg.:	2,1 $\emptyset$		
Mischrohr:			
Beschleuniger-Pumpe:	0,45+0,1 cm <sup>3</sup> /Hub		

**Unterdruck im Ansaugrohr**

mm Hg			
bei U/min			

**Kraftstoffpumpe** Förderdruck: atü 3,0 mWS

**Fahrzeugdaten**

Leerlaufdrehzahl	800 - 900 U/min	Verdichtung 1:	7,7
Ventilspiel: Einlaß	0,10 mm	Kompression	10,0 - 8,0 (neu) atü
<del>Vorlauf</del> Auslaß	0,10 mm		7,0 Verschleißgrenze
Übersetzung			
Kurbelwelle / Lichtmaschine 1:	2,3		
Kurbelwelle / Anlasser 1:			

Geschwindigkeiten:	[km/h]	Beschleunigungszeiten:		Kraftstoffverbrauch:
1. Gang	30	km/h	Ghia	Normverbrauch
2. Gang	55	0 - 80	12,5s	11,5
3. Gang	86	0 - 100	20,0s	19,0
4. Gang	127	80 - 100	7,5s	7,5
bei 4000 U/min	KW			8,3 Ltr./100 km 7)
				nach DIN 70030
				Testverbrauch
				Ltr./100 km

**Bemerkungen**

- 2) Zündabstand 0° - 90° - 182° - 270°  
 Zylinder 1 - 4 - 3 - 2
- 3) bei Vergasereinstellung VW-Vorschrift beachten.
- 4) Kraftstoffniveau bei eingebautem Schwimmer, ab Gehäusekante ohne Dichtung gemessen.
- 5) mit elektromagnetischem Absperrventil.
- 6) Abstand Spritzrohrmitte/Vergasertrennfläche: 16 mm.
- 7) Karman Ghia: 8,6 Ltr./100 km.
- 8) zur Einstellung des Zündzeitpunktes mit Stroboskop ist der Unterdruckschlauch am Zündverteiler abzuziehen.

# BOSCH TESTWERTE

VDT-T- VWW 1,6/2 (4.68)

ersetzt Ausgabe vom 6.67

Die Testwerte wurden mit BOSCH-Testgeräten ermittelt und entsprechen dem letzten Stand der uns zugänglichen Unterlagen. Testgeräte mit anderen Meßmethoden können andere Werte ergeben. In Zweifelsfällen sind die Angaben der Hersteller zu beachten.

**Firma:** Volkswagenwerk AG, Wolfsburg

**Motor:** 1,584 Ltr. - 4 Zyl. - 4 Takt - Otto - 54 PS

**Typ:** 1600 A, L, TL, Variant A mit 2 Vergasermotor, Ghia Coupé **Baujahr:** ab 1.8.66

<b>Batterie</b> 12 V 36 Ah	<b>Beim Anlassen</b> Anlasser muß gleichmäßig durchdrehen		Spannung (Mindestwert)	9 V
<b>Anlasser</b> 0 001 211 012 EF (L) 12 V 0,7 PS	<b>Bei blockiertem Motor</b> Vorsicht! Höchsten Gang einlegen, abbremsen		Spannung (Mindestwert)	7 V
			Strom	315 - 330 A
<b>Lichtmaschine</b> 0 101 302 069 G (R) 14 V 30 A 20	Regulierspannung		ohne Belastung	13,5 - 14,5 V
			mit Belastung	12,8 - 13,8 V
<b>Reglerschalter</b> 0 190 350 038 VA 14 V 30 A	Einschaltspannung [V]	Rückstrom [A]	Strom bei Belastung	45 A
	12,4 - 13,1	2,5 - 5,5	Stromreglereinsatz warm	A
			kalt	A
<b>Zündspule</b> 0 221 114 008 E 12 V	Spannung an Klemme „15“ (Mindestwert)		bei ZS-Ruhestrom	11 V
			beim Anlassen	9 V
	<sup>1)</sup> Primärwiderstand [ $\Omega$ ]	Funkenlänge [mm]	Zündspannung bei Belastung	
	3,6 - 4,1	12	8 - 11 kV	
<b>Zündverteiler</b> 2) 0 231 137 017 JUR 4 (R)	<b>Unterbrecher</b> Kontakttdruck	Kontaktöffnung	Schließwinkel	
	500 - 620 p	mind. 0,3 mm	50 $\pm$ 3 Grad	52 - 59 %
	<b>Zündkondensator</b>			
	Kapazität	Isolationswiderstand	Reihenwiderstand	
	0,23 - 0,32 $\mu$ F	über 200 k $\Omega$	max. bis R <sub>T</sub> -Marke	
	<b>Zündverstellung</b> a) Fliehkraftverstellung		b) Unterdruckverstellung	
	Drehzahl [U/min]	Verstellung [Grad KW]	mm Hg	Verstellung [Grad KW]
			Bereich	23 - 28
			Beginn	1 - 7
			Ende	31
			Überprüfung	10 4,5-10,5
				20 14,5-20
				30 22 -27
				31 23 -28
	Gesamtverstellung: Grad KW			
<b>Grundeinstellung</b>	Zündzeitpunkt-Marke befindet sich bewegliche Marke: Riemenscheibe linke Markierung		Zündzeitpunkt-Einstellung: 3) 7,5 Grad KW vor/nach OT	
	feste Marke: Zapfen am Motorgehäuse		mm vor/nach OT	
	Zündfolge: 1 - 4 - 3 - 2		Zündkerzen: W 145 T 1	
	Zylinder 1: vorn rechts (Fahrtrichtung)		Elektrodenabstand 0,7 mm	

1) Werte gelten bei 20 °C, sind bei Betriebstemperatur der Spule größer. Sind weitere Fußnoten im Text erwähnt, dann siehe Rückseite.

		links	rechts			
<b>Vergaser</b> Solex 32 PDSIT-2/3 links/rechts	Hauptdüse:	x 132,5	x 130	Schwimmer:	7,3 gr	
	Leerlaufdüse:	g 50	50	Schwimmer-Stand:	17 (12-14) mm <sup>4)</sup>	
	Lufttrichter:	24	24	Schwimmer-Ventil:	1,2 5)	
	Luftkorrekturdüse:	150	120			
	Leerlaufdüse:	-	-			
	Mischrohr:	-	-			
	Beschleuniger-Pumpe:	0,35-0,55 cm <sup>3</sup> /Hub				
<b>Unterdruck im Ansaugrohr</b>	mm Hg					
	bei U/min					
<b>Kraftstoffpumpe</b>	<b>Förderdruck:</b>			atü	3,0 mWS	
<b>Fahrzeugdaten</b>	Leerlaufdrehzahl	800 - 900 U/min		Verdichtung 1:	7,7	
	Ventilspiel:	Einlaß	0,10 mm	Kompression	10,0 - 8,0 atü	
	<del>XXXX</del> kalt	Auslaß	0,10 mm			
	Übersetzung					
	Kurbelwelle / Lichtmaschine 1:		2,3			
Kurbelwelle / Anlasser 1:		14,4				
<b>Geschwindigkeiten:</b> [km/h]		<b>Beschleunigungszeiten:</b>		<b>Kraftstoffverbrauch:</b>		
1. Gang	30	km/h	sec.	Normverbrauch		
2. Gang	55	0 - 80	12,5	9,2 Ltr./100 km		
3. Gang	86	0 - 100	20,0	nach DIN 70030		
4. Gang	127	80 - 100	7,5	Testverbrauch		
bei	U/min KW			Ltr./100 km		

### Bemerkungen

- 2) Zündabstand 0° - 90° - 182° - 270°  
Zylinder 1 - 4 - 3 - 2
- 3) Zur Einstellung des Zündzeitpunktes mit Stroboskop, Unterdruckschlauch am Zündverteiler abziehen, Motortemperatur unter 60° C halten.
- 4) Nur bei Motoren mit Doppelkanal-Zylinderkopf
- 5) Dichtung 0,5 mm stark