

## B.1. GRUNDEINSTELLUNG DROSSELKLAPPEN

Die Drosselklappe II. Stufe ist einstellbar (Bild 5 u. 6)

Grundeinstellung wie folgt:

- Drosselklappenanschlagschraube (1) herausdrehen, bis diese nicht mehr anliegt.
- Meßvorrichtung (2) entsprechend aufsetzen und mit Drosselklappenanschlagschraube (1) Maß „a“ einstellen.

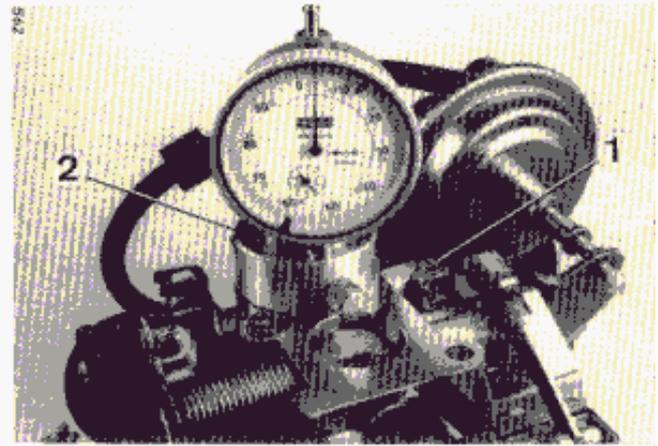


Bild 5

## 5. SCHWIMMER/NIVEAU

Das Kraftstoffniveau ist nicht einstellbar. Es ergibt sich durch die Verwendung eines einwandfreien Schwimmers. Bei einer Grundüberholung ist das Schwimmergewicht und die Schwimmerjustierung zu prüfen.

**kostenlose Infos  
by [www.ruddies-berlin.de](http://www.ruddies-berlin.de)**

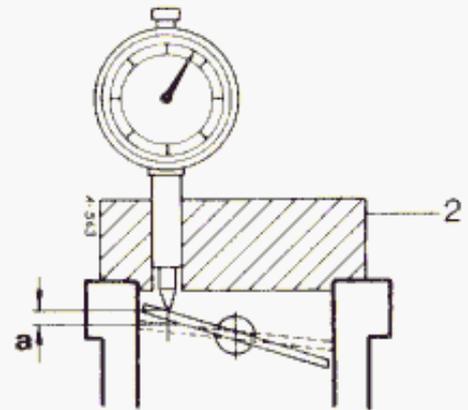


Bild 6

## C. ANSCHLUSSPLÄNE, Unterdruckleitungen

Für  
Audi 80 / Passat / Santana / Golf / Jetta / Scirocco  
1,6 l, 55 kW Motor mit Schaltgetriebe und  
Klimaanlage  
sowie

Audi 100 / Golf\* / Jetta\* / Scirocco  
1,8 l, 66 kW Motor mit Schalt- oder  
Automatikgetriebe und Klimaanlage

\* Nicht mit Automatikgetriebe  
----- Nur bei Klimaanlage

- 1 Vergaser
- 2 Drosselklappenansteller
- 3 Thermozeitventil
- 4 Schubsteuerventil
- 5 Unterdruckdose II. Stufe
- 6 Polldowndose
- 7 Volumenbehälter
- 8 Rückschlagventil
- 9 Unterdruckschalter für Schaltanzeige (nur MT-Getriebe)
- 10 Unterdruckdose, Zündverteiler
- 11 zur Kraftstoffverbrauchsanzeige (ECON)
- 12 zum Bremskraftverstärker
- 13 Luftfilter
- 14 Temperaturregler
- 15 Unterdruckdose
- 16 zum Temperaturregler (14)
- 17 Elektro-Umschaltventil
- 18 zum Elektro-Umschaltventil (17)
- 19 zur Klimaanlage

A = schwarz      E = gelb  
B = hellgrün      F = blau  
C = natur          G = weiß  
D = braun          H = rosa

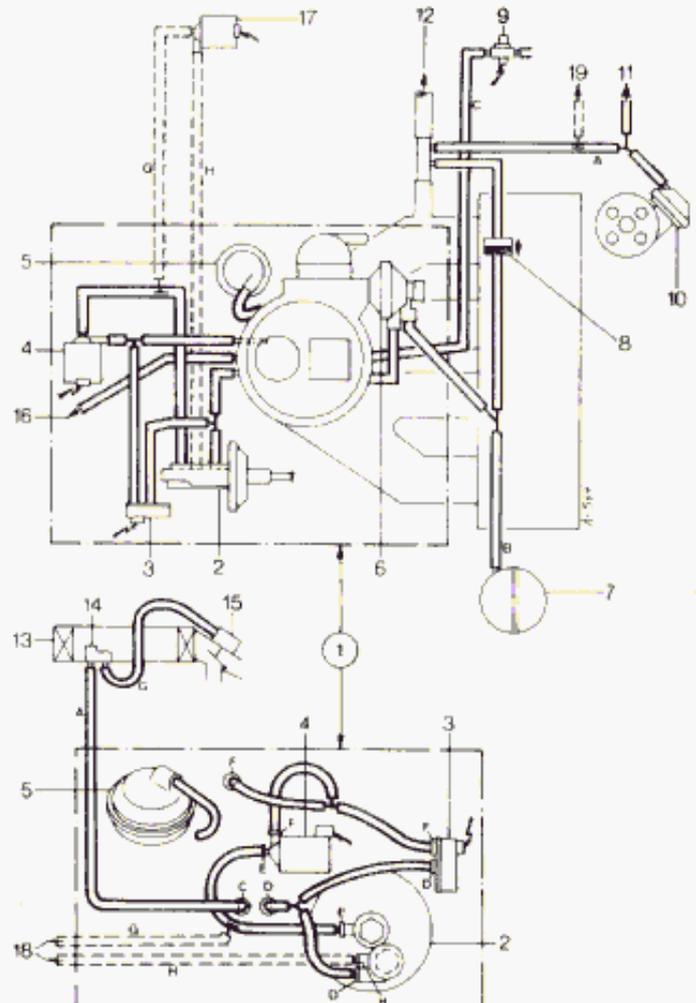
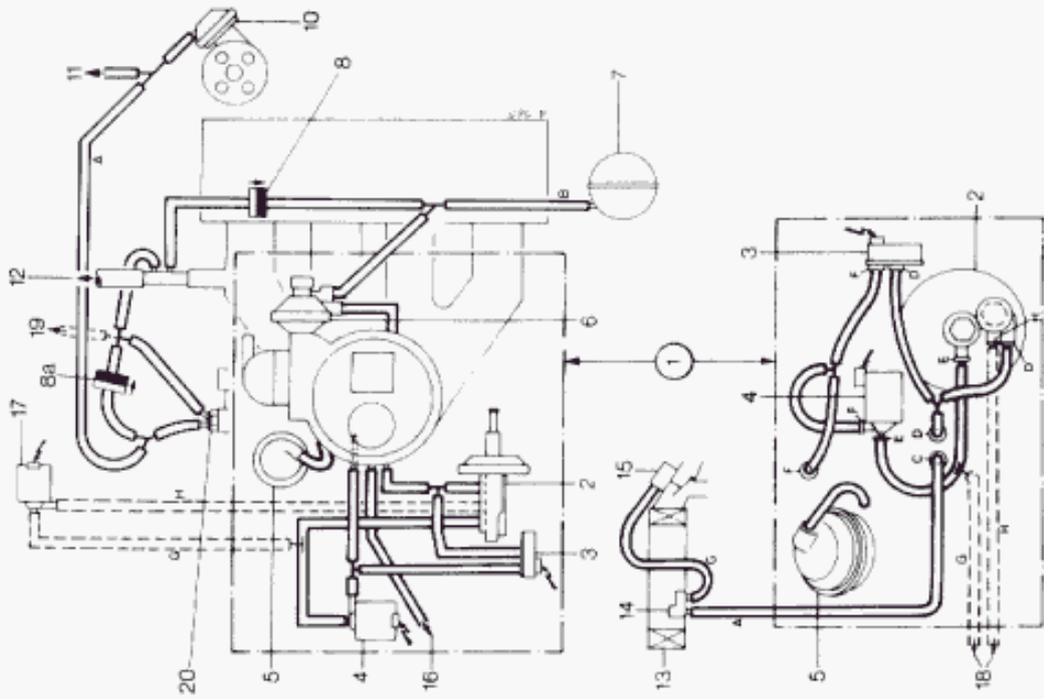


Bild 7

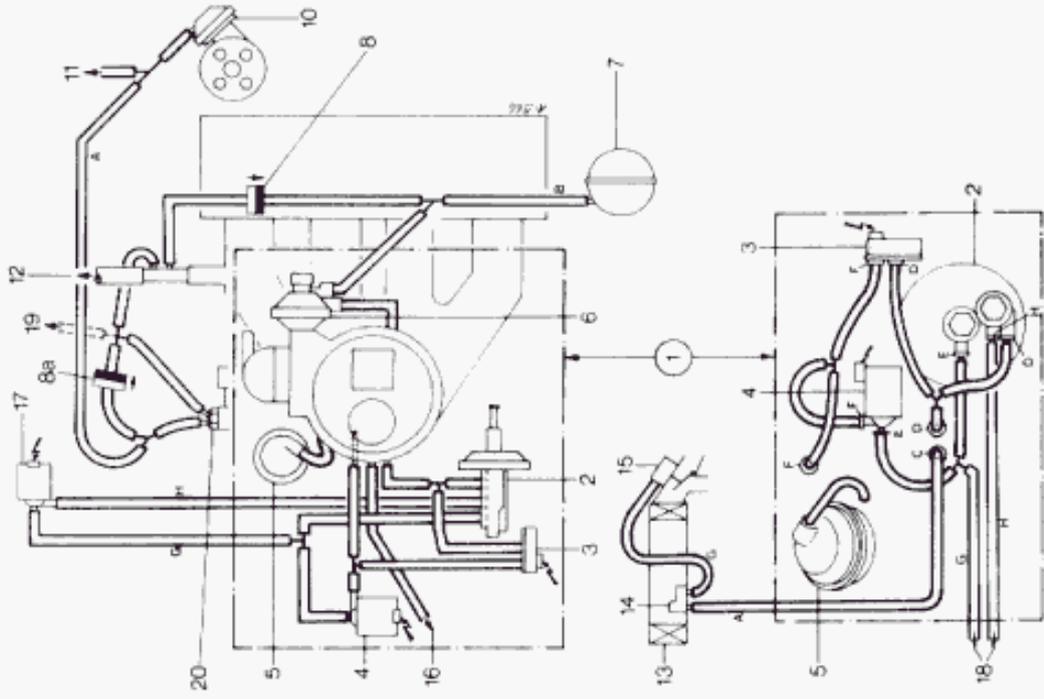
Für  
Audi 80/Passat/Santana/Scirocco  
1,6 l, 55 kW Motor mit Automatikgetriebe und Klimaanlage

Bild 8



Für  
Golf/Jetta  
1,6 l, 55 kW u. 1,8 l, 66 kW Motor mit Automatikgetriebe und Klimaanlage

Bild 9



- Nur bei Klimaanlage
- 1 Vergaser
  - 2 Drosselklappenansteller
  - 3 Thermostatventil
  - 4 Schubsteuerventil
  - 5 Unterdruckdose II. Stufe
  - 6 Pulldowndose
  - 7 Volumenbehälter
  - 8 Rückschlagventil
  - 8a Rückschlagventil
  - 10 Unterdruckdose, Zündverteiler
  - 11 zur Kraftstoffverbrauchsanzeige (ECON)
  - 12 zum Bremskraftverstärker
  - 13 Luftfilter
  - 14 Temperaturregler
  - 15 Unterdruckdose
  - 16 zum Temperaturregler (14)
  - 17 Elektro-Umschaltventil
  - 18 zur Klimaanlage
  - 19 Thermoventil  
unter +30 °C geschlossen  
über +46 °C geöffnet
  - 20

- A = schwarz
- B = hellgrün
- C = natur
- D = braun
- E = gelb
- F = blau
- G = weiß
- H = rosa

• Nicht für 1,8 l, 66 kW Motoren

## D. EINSTELLDATEN

Die Einstelldaten auf Seite 15 der Service-Anweisung entfallen. Maßgebend sind die Daten, die in den entsprechenden Kennblättern angegeben sind.

### 1. LEERLAUFDREHZAHN-TABELLE

Fahrzeuge	Leerlaufdrehzahl	Erhöhte Leerlaufdrehzahl (mit Klimaanlage)	Erhöhte Leerlaufdrehzahl (mit AT-Getriebe ohne Klimaanlage)
	1/min	1/min	1/min
Golf NF/Jetta NF (Nachfolger-Modell)	950 ± 50	950 ± 50	800 – 950
alle übrigen	750 ± 50	950 ± 50	—

### 2. GEÄNDERTE LUFTKORREKTURDÜSE

(Nur bei Audi 80 GLS + Coupe, Passat, Santana 1,8 l, 66 kW)

Folgender Hinweis bei der Einstellung der Starterklappenspaltmaße ist zu beachten:

Bei Vergasern, die die geänderte Luftkorrekturdüse (auch durch Ersatz des Vergaserdeckels) aufweisen, siehe Bild 10 und 11, sind grundsätzlich die größeren Spaltmaße maßgebend, s. Kennblatt.

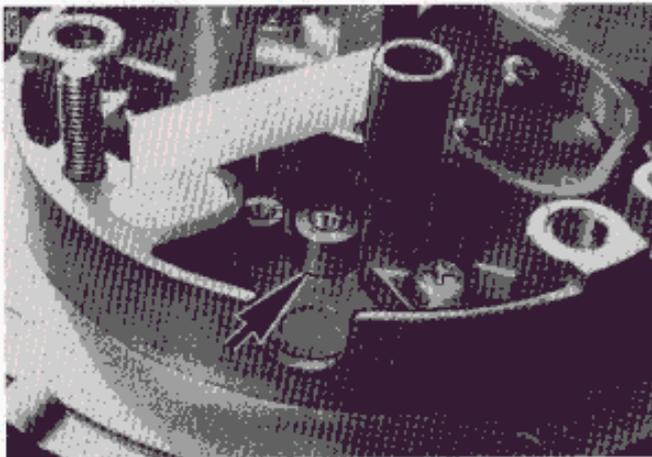


Bild 10  
Luftkorrekturdüse I. Stufe, alte Ausführung

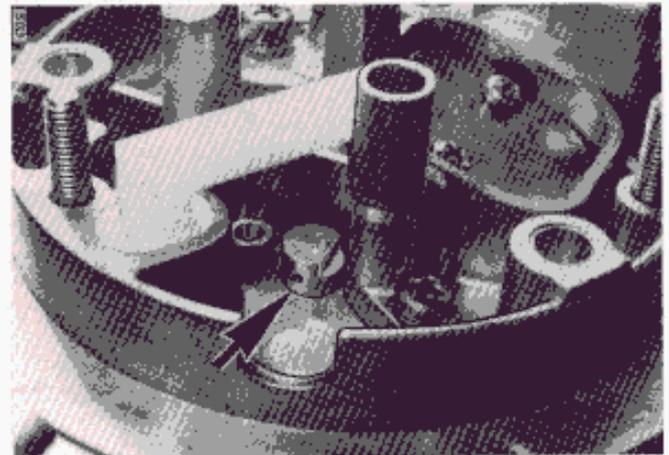
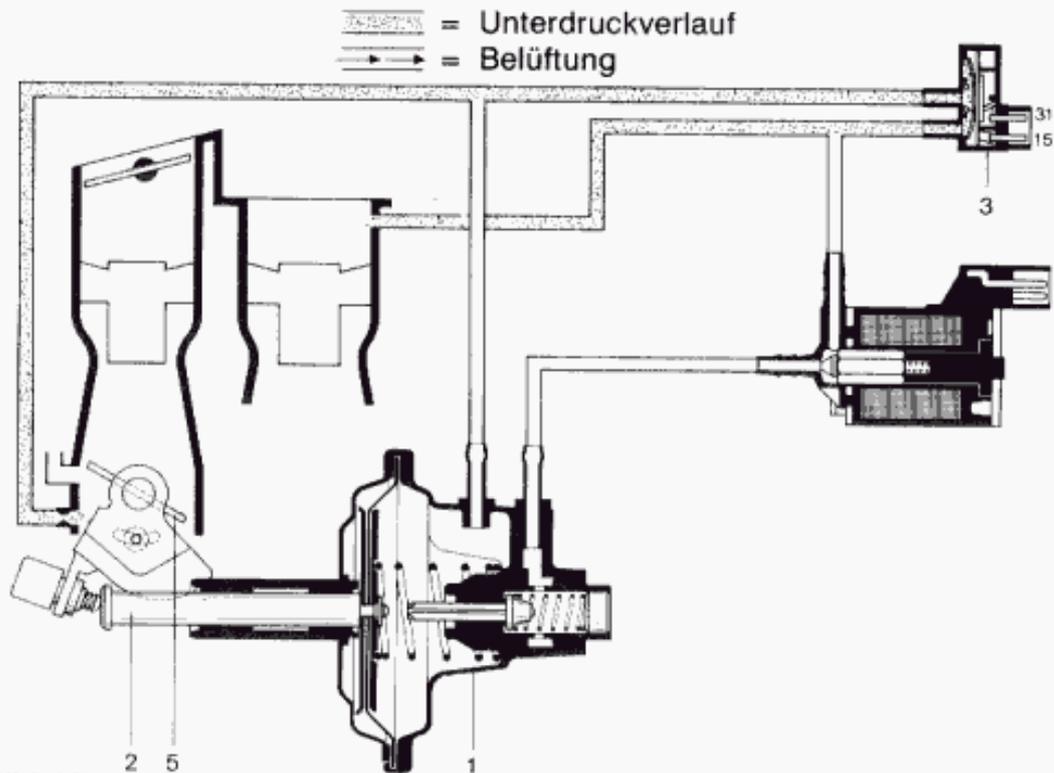


Bild 11  
Luftkorrekturdüse I. Stufe, neue Ausführung  
bei 7.17852.00 ab FT 2 312  
bei 7.17852.01 ab FT 2 333

## Die Funktionsweise des Drosselklappenanstellers DKA

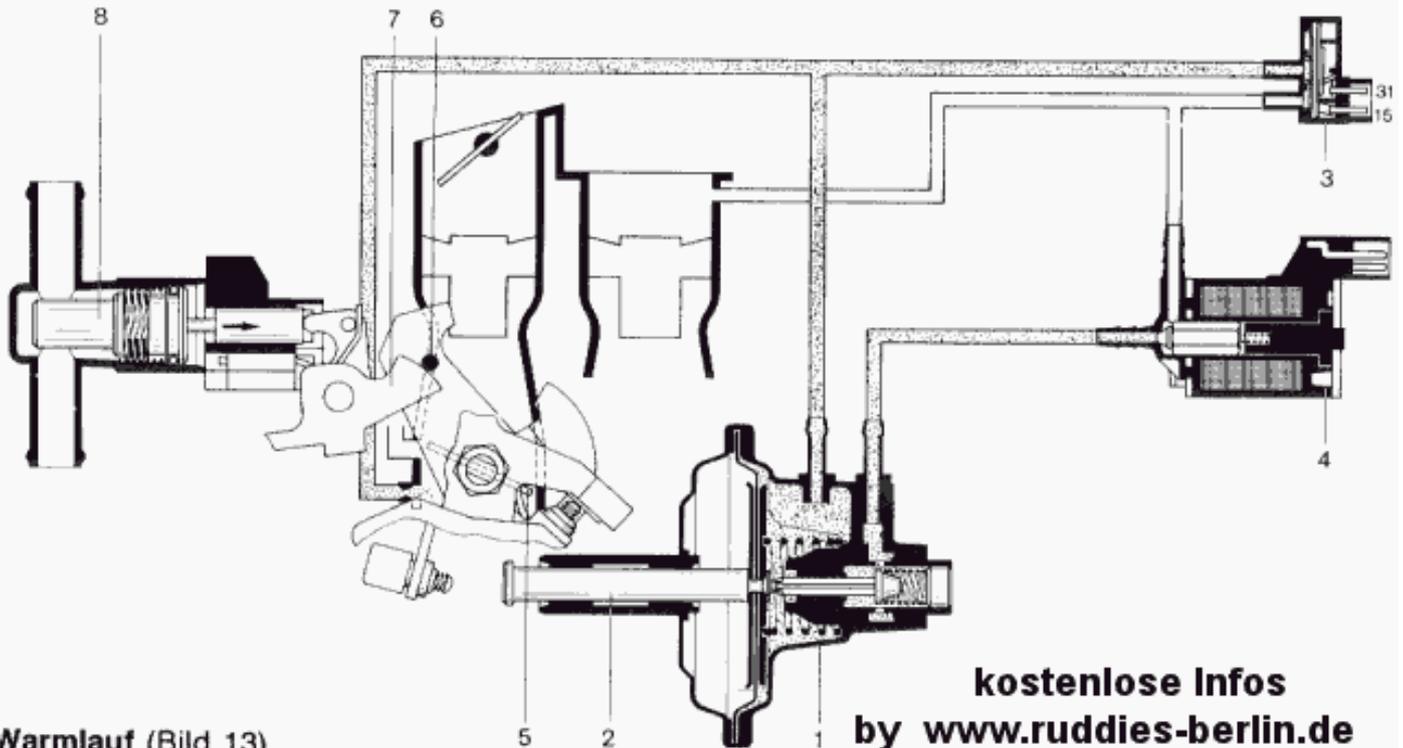
unten: 3Punkt 4.07979.47 / 4.07279.79 U-Kat / Handschaltung  
jetzt auch für Automatc + Klimaanlage mir 3 Punkt-Dode !!!

# FUNKTIONEN DES DROSSELKLAPPENANSTELLERS



**Kaltstart (Bild 12)**

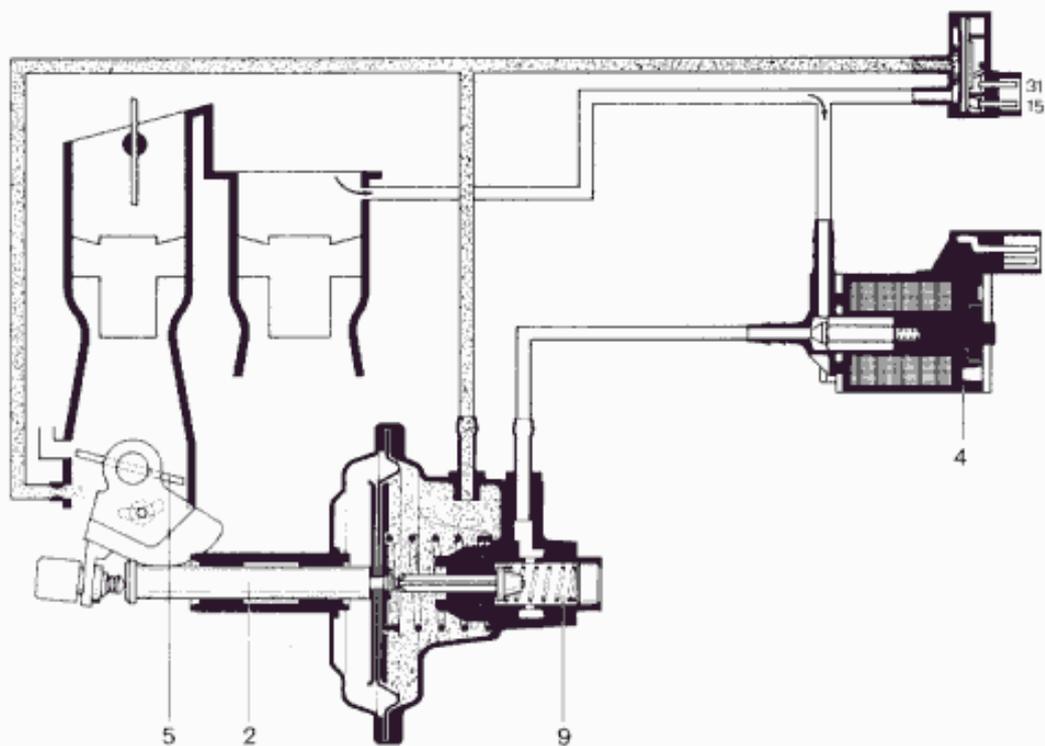
Bei Temperaturen unter  $+4\text{ }^{\circ}\text{C}$  hat das Thermozeitventil (3) Durchgang. Während des Startvorgangs kann sich dadurch die unterhalb der Drosselklappe (5) entstehende Druckdifferenz nicht im Drosselklappenansteller (1) aufbauen. Das Stößel (2) hält die Drosselklappe in Startposition. Mit Einschalten der Zündung wird gleichzeitig das Thermozeitventil (3) beheizt, es schließt bei  $+15\text{ }^{\circ}\text{C}$ .



**Warmlauf (Bild 13)**

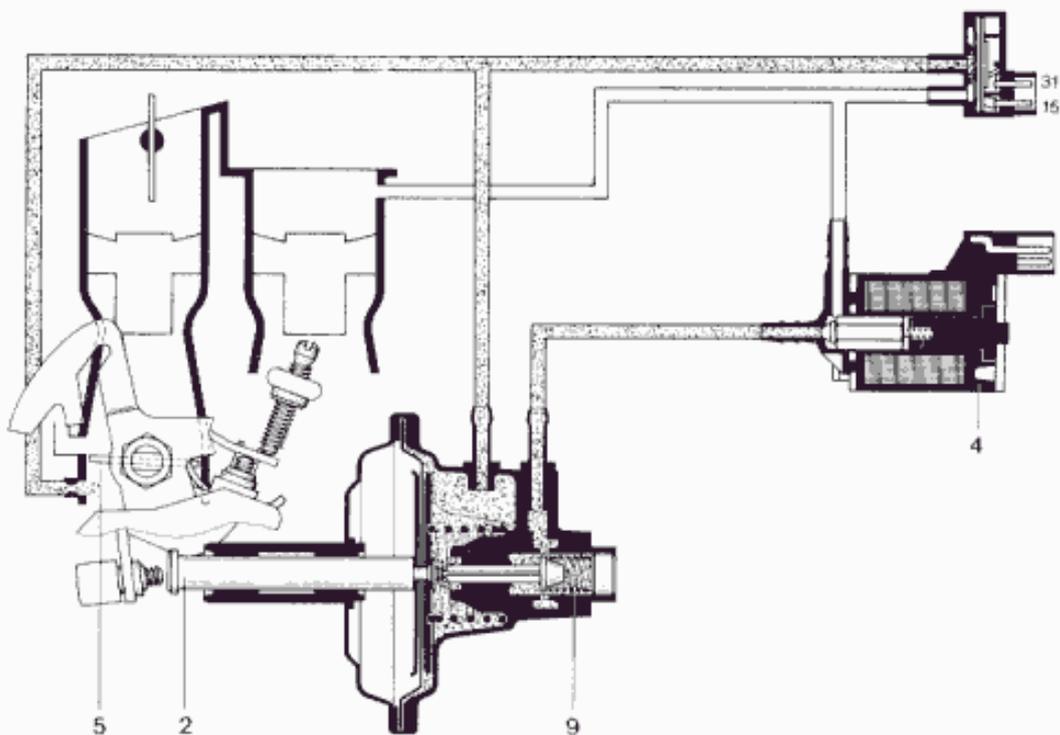
Das Thermozeitventil (3) ist geschlossen. Das Elektro-Umschaltventil (4) ist je nach Warmlaufdrehzahl geschlossen bzw. geöffnet. Unter einer Drehzahl von  $1200/\text{min}$  liegt Spannung vom Drehzahlrelais (Zentralelektrik) an, das Elektro-Umschaltventil ist geöffnet. Über  $1200/\text{min}$  ist das Ventil geschlossen (stromlos), s. Bild. Die Druckdifferenz wird im Drosselklappenansteller (1) wirksam und zieht den Stößel (2) zurück. Die Drosselklappe (5) schließt, bis der Stift (6) an der Warmlaufkurve (7) liegt. Die Stellung der Warmlaufkurve und damit die Stellung der Drosselklappe werden über das Dehnstoffelement (8), d.h. durch die Kühlmitteltemperatur bestimmt.

**kostenlose Infos  
by [www.ruddies-berlin.de](http://www.ruddies-berlin.de)**



#### Leerlauf (Bild 14)

Bei Drehzahlen unter 1200/min liegt am Elektro-Umschaltventil (4) Spannung an. Das Ventil ist geöffnet und belüftet (Pfeil) das Regelventil (9). Der Stößel (2) und somit die Drosselklappe (5) gehen in Leerlaufstellung.



#### Schubetrieb und Abstellen des Motors (Bild 15)

Im Schubetrieb, bei Drehzahlen über 1200/min, ist das Elektro-Umschaltventil (4) geschlossen (stromlos), das Regelventil (9) wird nicht belüftet. Der Stößel (2) und somit die Drosselklappe (5) gehen in Schubstellung, der Gemischaustritt wird unterbunden.

Bei kaltem Motor schließt die Drosselklappe (5) nur soweit, wie Dehnstoffelement und somit Warmlaufkurve es zulassen.

Sinkt im Schubetrieb die Drehzahl unter 1200/min, öffnet das Elektro-Umschaltventil (4), belüftet das Regelventil (9) und der Gemischaustritt wird wieder freigegeben, siehe Leerlauf.

Beim Abstellen des Motors ist das Elektro-Umschaltventil (4) geschlossen (stromlos). Durch den sich noch drehenden Motor geht der Stößel (2) und somit die Drosselklappe (5) kurzzeitig in Schubstellung und verhindert dadurch ein Nachdieseln.

Steht der Motor, wird der Drosselklappenansteller belüftet und der Stößel und die Drosselklappe gehen in Startposition.