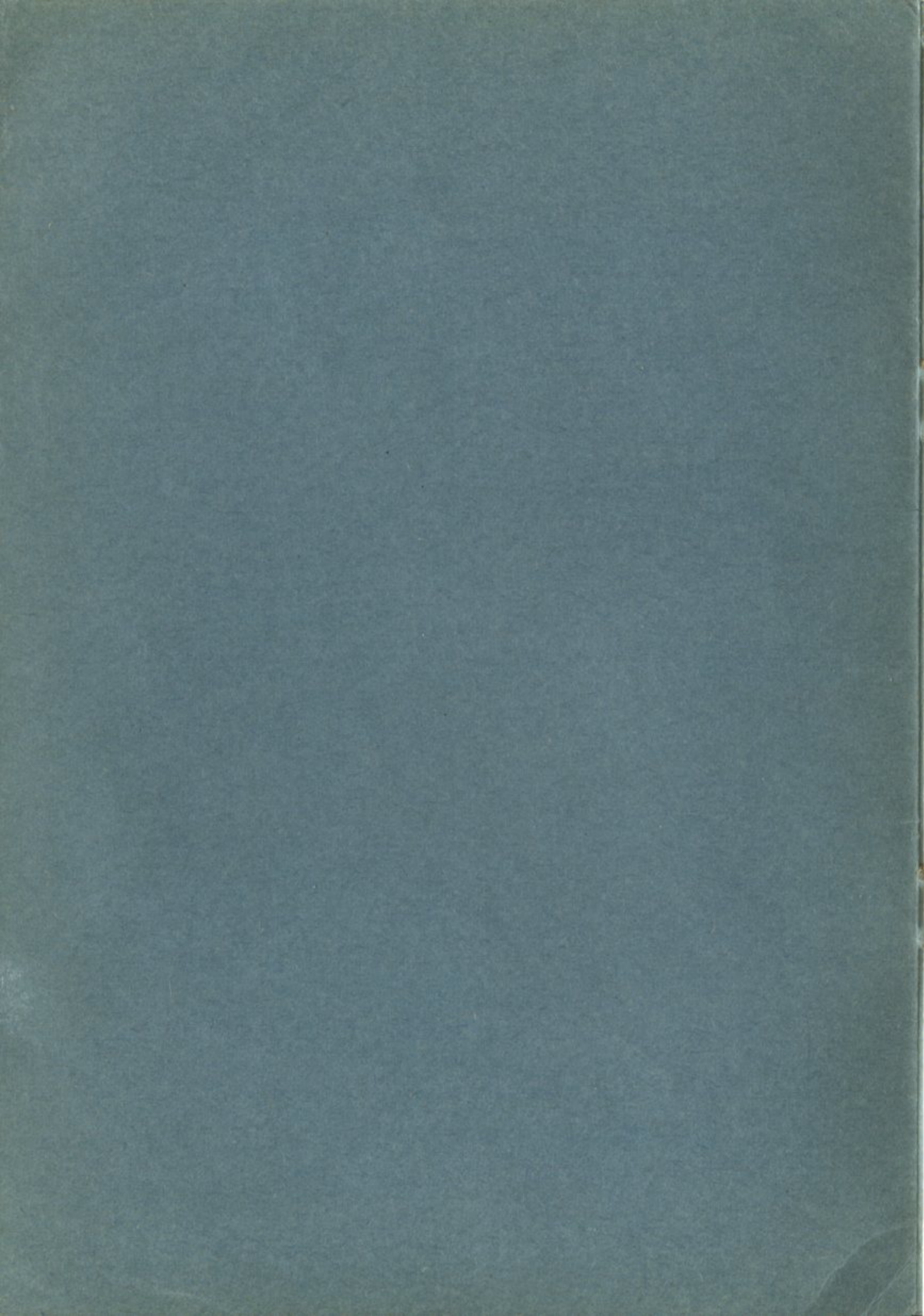


**DET ÖRAT HÖR
OCH ÖGAT SER
EN BÄTTRE LÄRDOM GER**



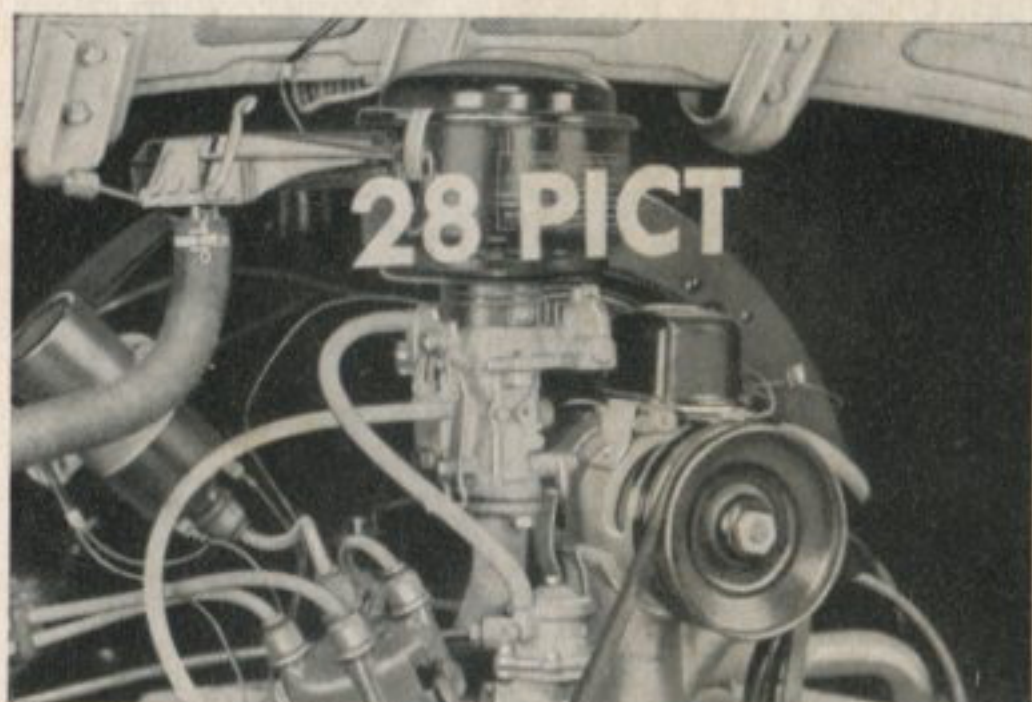
**FÜRGASARE 28 PICT
VW-Personvagn**

Bildserie nr 11

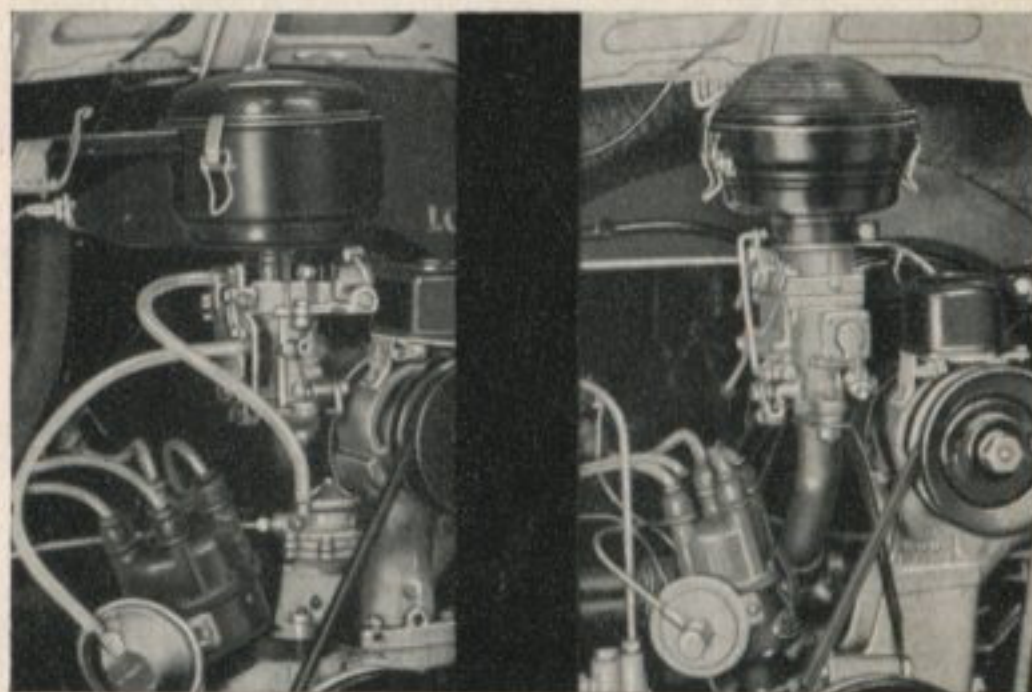


F Ö R G A S A R E 2 8 P I C T

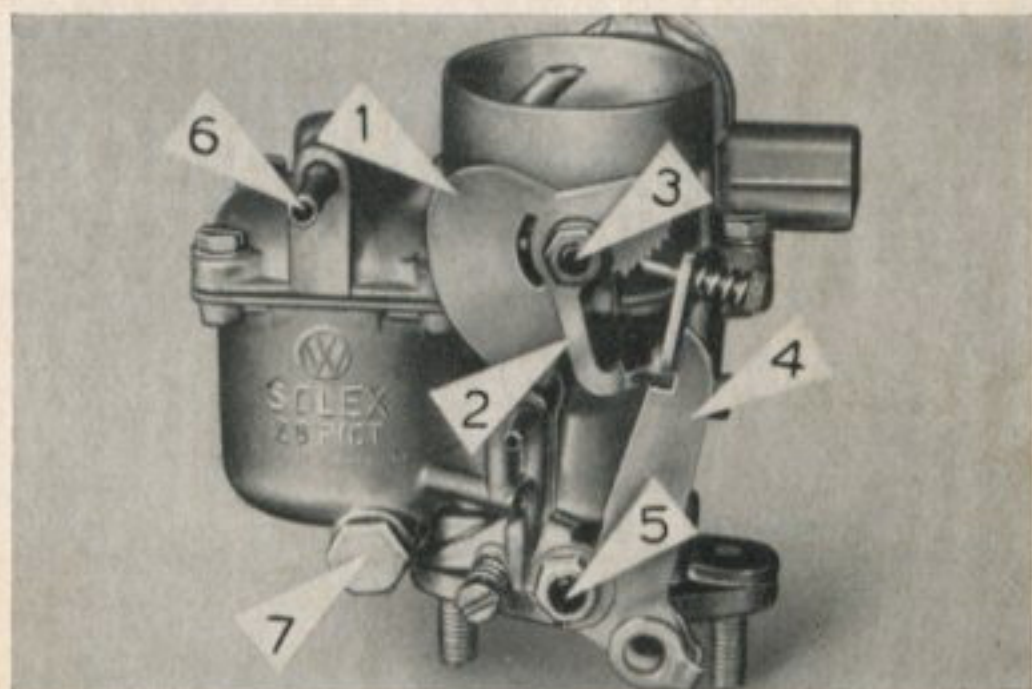
11/1 Som Ni alla säkert känner till finns det på den senaste Volkswagenmodellen en helt ny förgasare som heter 28 PICT. Vi skall här försöka ge Er en liten inblick i hur den är konstruerad, hur den arbetar och slutligen hur man monterar och reparerar den. Den automatiska choken skall vi också ta upp till specialbehandling. 28 PICT är en fallförgasare med ett insugningsrör som har 28 mm inre diameter. Den är monterad på samtliga Volkswagen med 34 hk-motor, alltså både på person- och transportvagnarna.

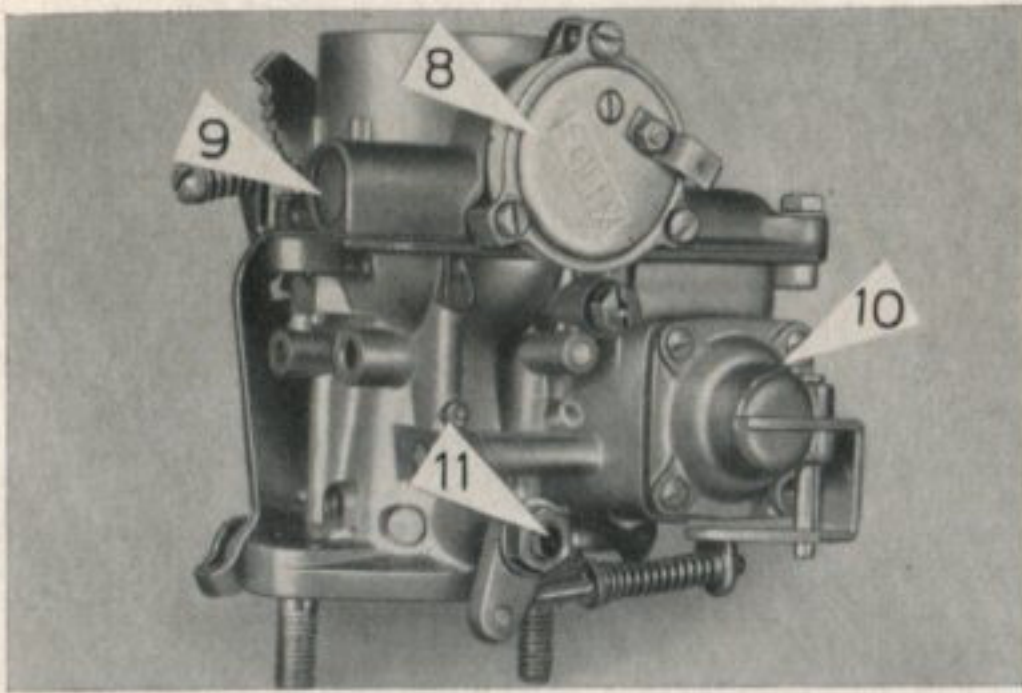


11/2 På den här bilden kan Ni jämföra 28 PICT-förgasaren med den tidigare 28 PCI-förgasaren. Den nya förgasaren som Ni ser till vänster på bilden skiljer sig från den tidigare framförallt genom den automatiska choken men också genom ett ändrat vakuumuttag för tändregleringen. En annan nyhet är också det inne i förgasaren anordnade effektsystemet.

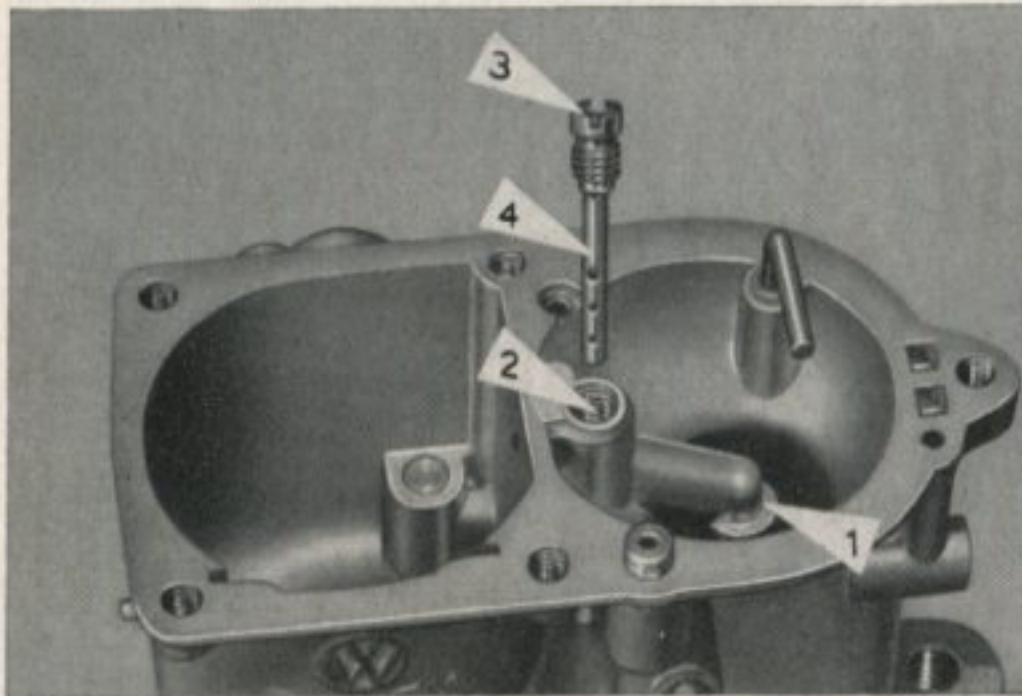


11/3 Men nu skall vi gå igenom de olika delarna i förgasaren. Vi börjar från vänster. Vid 1 ser Ni stegskivan som är konstruerad som en vikthävarm. 2 är medbringarmen. Båda de här delarna är lagrade på chokespjällaxeln som Ni ser vid 3. Därunder ser Ni de olika stegen på stegskivan. I de stegen griper varvtalskruven in. Gasspjällarmen 4 är fäst på gasspjällaxeln 5. Genom inloppsroret 6 flyter bränslet till flottörhuset. Vid siffran 7 slutligen ser Ni munstyckshållaren i vilket huvudmunstycket är inskruvat och strax till höger därom sitter som Ni ser mängdskruven.

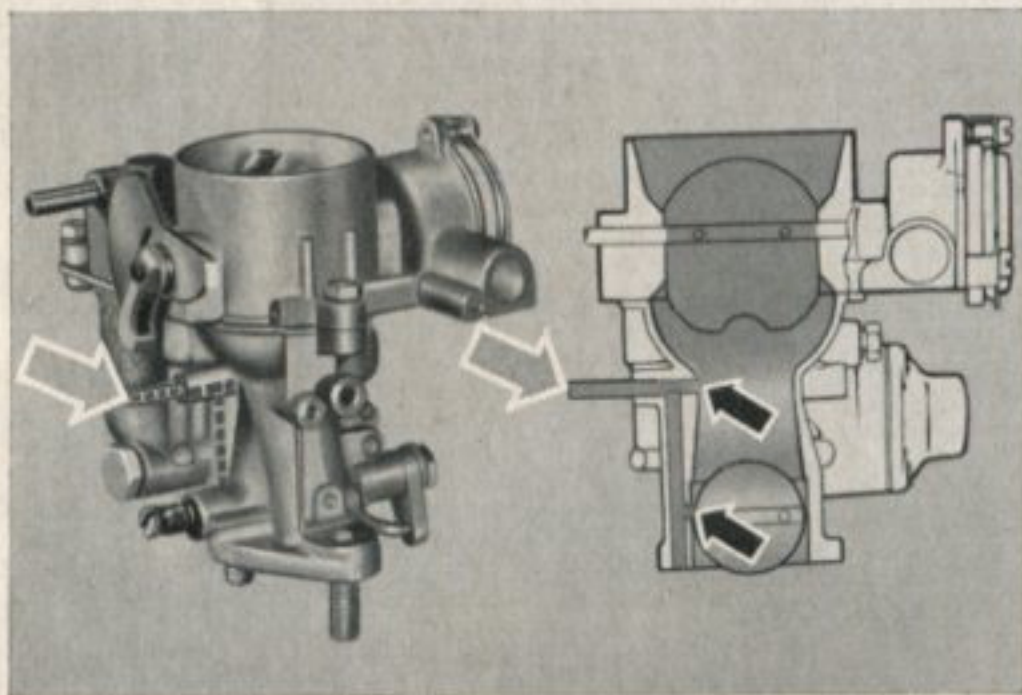




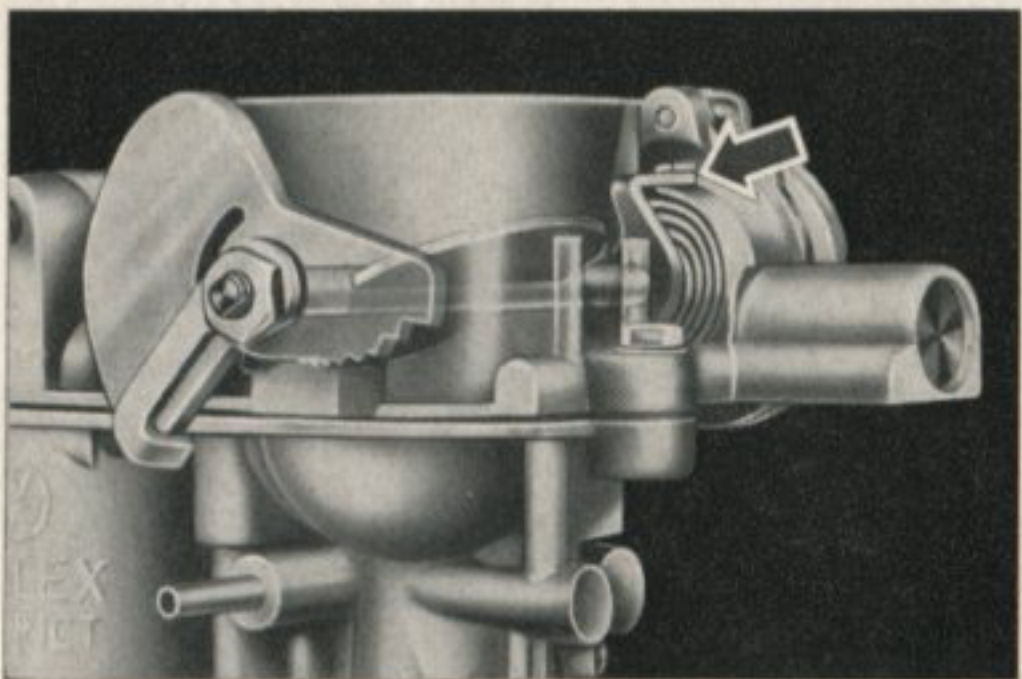
11/4 Det här är förgasarens högra sida. Vid 8 ser Ni keramiklocket med kontaktklämman. Keramiklocket sitter i ett fjäderhus på överdelen av förgasaren. Det är fastsatt med en fästing. Därunder ser Ni tomgångsmunstycket. I den gjutna cylindern vid 9 intill fjäderhuset vi nämnde förut, löper undertryckskolven. Accelerationspumpen slutligen som Ni ser vid 10 är förbunden med gasspjällaxeln 11 med en förbindningsstång.



11/5 Det vi ser här är förgasarhusets underdel. Till vänster sitter flottörkammaren och till höger den ingjutna halsringen. Den går inte att byta ut. I centrum av luftkanalen mynnar spridaren, som Ni ser vid siffrorna 1. Spridaren avgränsas från den lodräta kanalen 2. I den lodräta kanalen är emulsionsmunstycket inskruvat som Ni ser vid 3. 4 visar blandningsröret som är inpressat i emulsionsmunstycket.



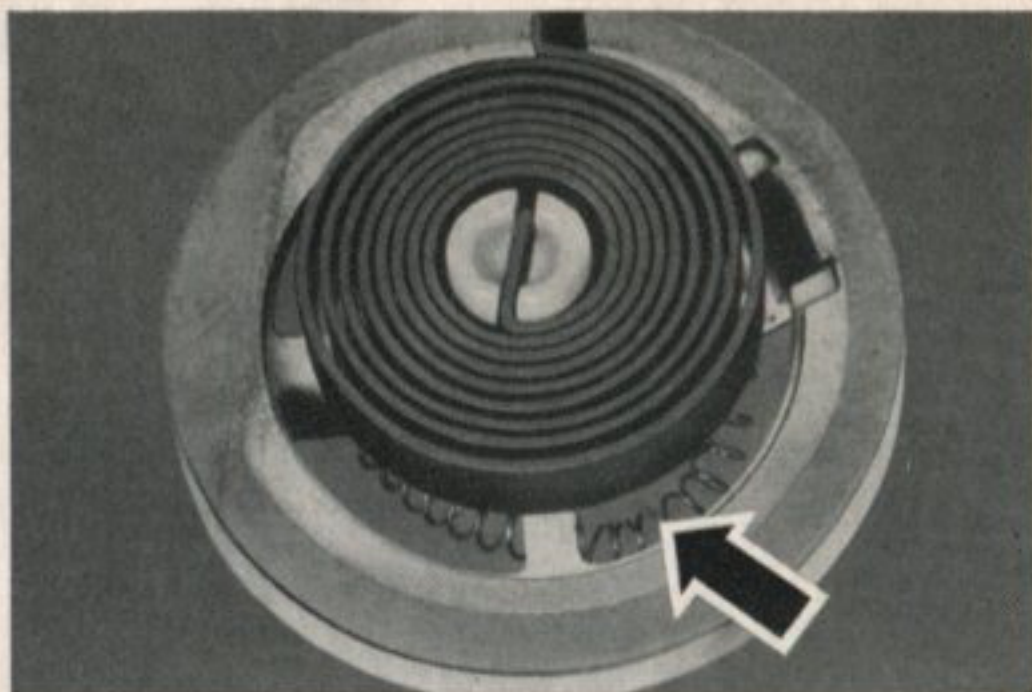
11/6 Nu skall vi titta lite närmare på vakuumuttaget för tändregleringen. Det som Ni ser här är vakuumrörets anslutning som är markerad med de ljusa pilarna. Förgasarens vakuum tas från de båda hål som är markerade med svarta pilar i genomskärningen. Det övre hålet mynnar vid det trängsta stället i halsringen och det undre mynnar i höjd med det stängda gasspjället.



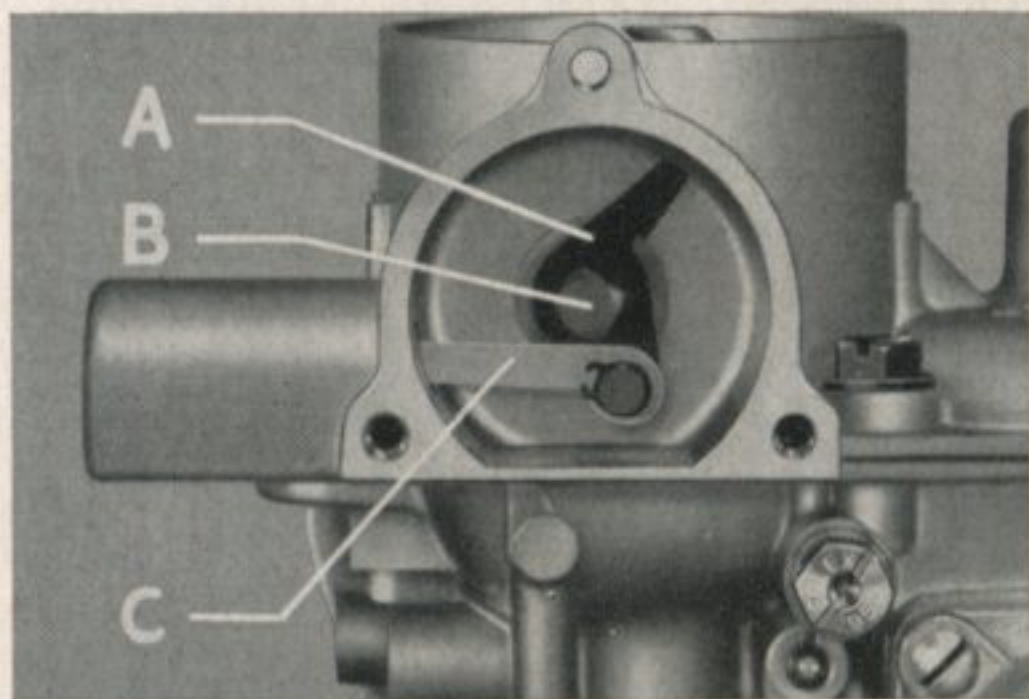
11/7 Detta är en specialbild av den automatiska choken. Skivan i mitten är chokespjället. Det är excentriskt fäst på spjällaxeln, vilket för med sig att spjället får övervikt på ena sidan. Längst till vänster ser Ni medbringarmen som är fast förbunden med chokespjällaxeln. Där sitter också stegskivan som är frigående på spjällaxeln.

Till höger, i närheten av pilen, finns som Ni ser en hävarm som också är förenad med chokespjällaxeln. Den pilen visar på är förbindningen mellan denna hävarm och bimetallfjäders. Änden på fjädern är som Ni ser böjd till en hake.

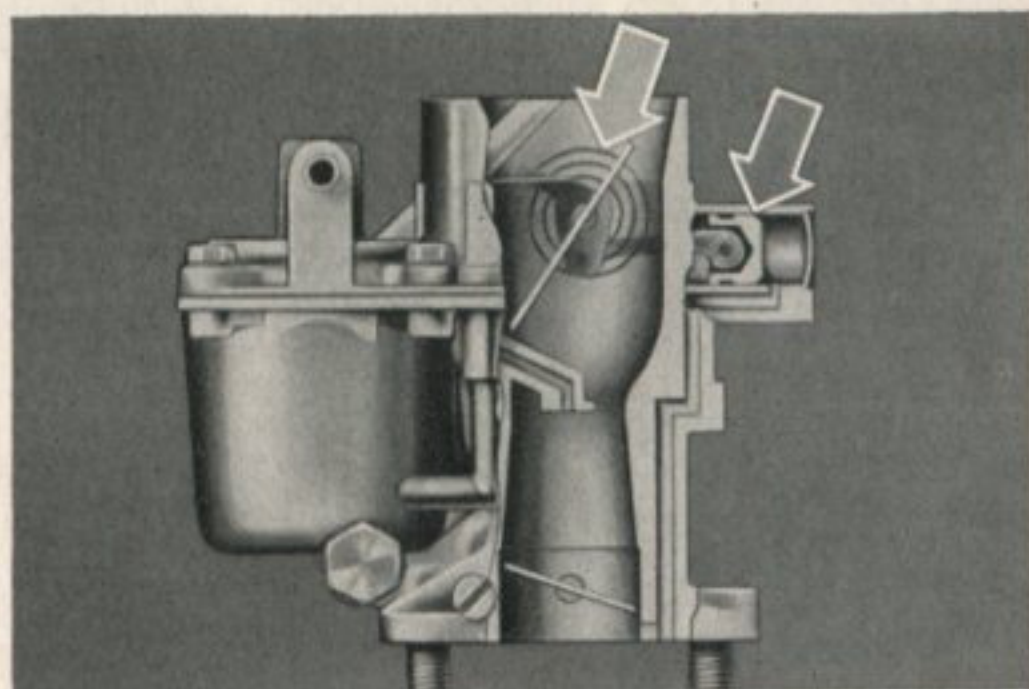
11/8 Här ser Ni keramiklocket urmonterat. I mitten av locket är bimetallfjädersnaden lagrad. Det pilen pekar på är en värmspiral som finns bakom fjädern. När fjädern tillförs värme börjar den böja ihop sig så att den hakformiga änden rör sig moturs. Med hjälp av stegskivan och chokespjällets övervikt vrider sig nu spjällaxeln så att spjället öppnas. Vid kyla är det precis tvärtom, fjädern rätar ut sig något och haken rör sig då medurs, och det för alltså med sig att spjället stängs.

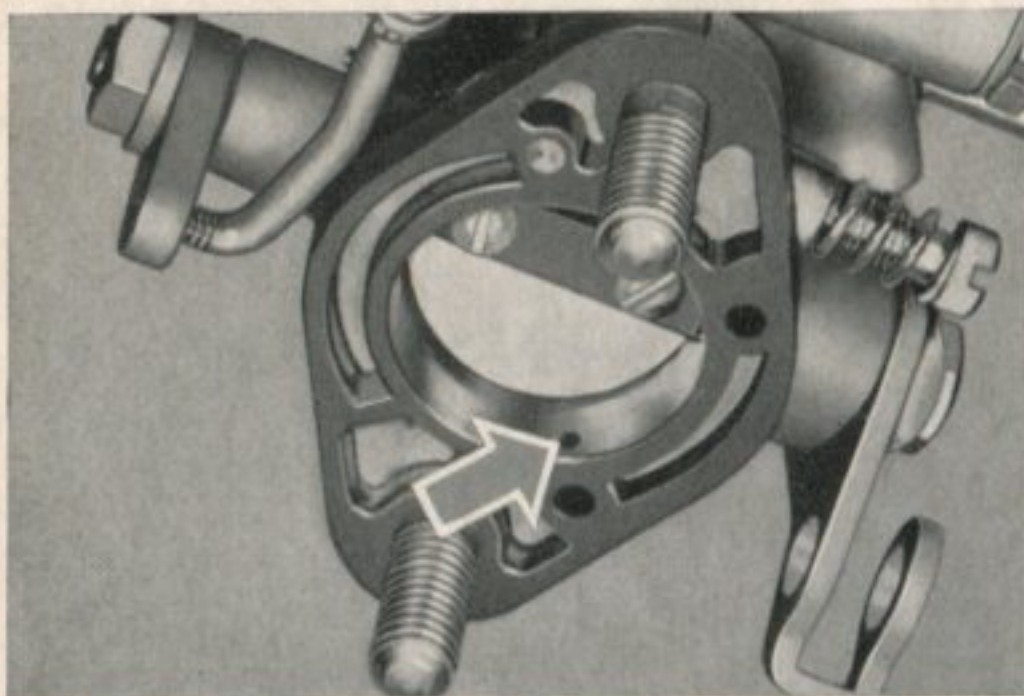


11/9 På den här genomskärningen ser Ni in i fjäderhuset som är placerat på förgasarens överdel. A visar på den hävarm som överför bimetallfjäders rörelse till chokespjällaxeln B. Hävarmen har som Ni ser ytterligare en avvikning som pekar neråt. Från den avvikningen går en kolvstång, här markerad med C, till undertryckskolven i cylindern till vänster.

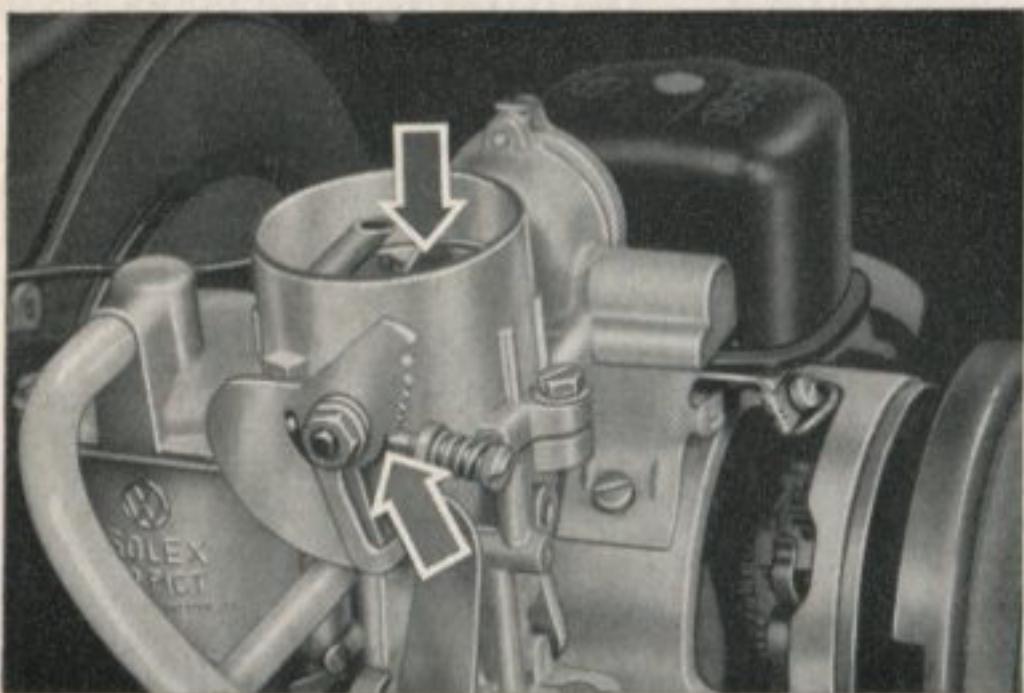


11/10 Den högra pilen på den här bilden pekar på undertryckskolven. När den löper utåt öppnar den chokespjället mot bimetallfjädersnads spänning. Från cylindern går en vakuumkanal neråt i förgasarhuset och mynnar så småningom ut under gasspjället. Den andra pilen visar chokespjällets läge strax innan undertryckskolven nått sin yttre dödpunkt. Bakom chokespjället ser Ni kolvstången, hävarmen på spjällaxeln och bimetallfjädersnaden.



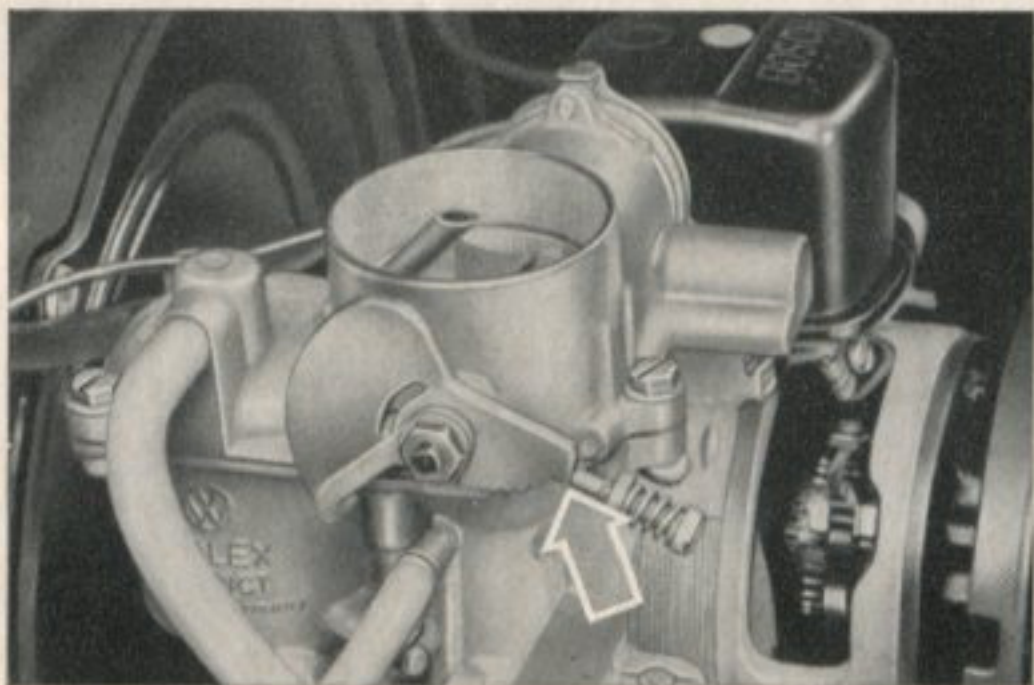


11/11 Så här ser gasspjället ut sett från förgasarens undersida. Bilden visar mynningen på den vakuumkanal som leder till undertryckskolvens cylinder. Då motorns belastning ökas växer naturligtvis luftbehovet och ett undertryck uppstår nedanför gasspjället. Detta undertryck drar kolven utåt. Tack vare detta kan man alltså vara säker på att chokespjället öppnas även mot bimetallfjäders spänning vid belastning av motorn så att bränsleluftblandningen därigenom blir den rätta.



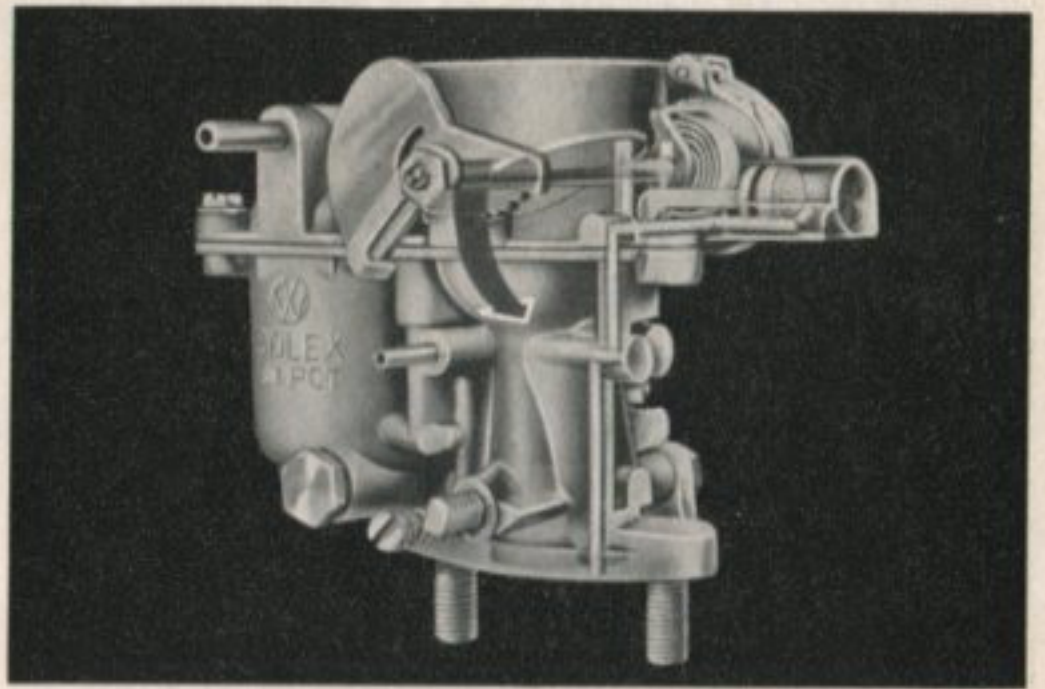
11/12 Nu har vi presenterat Er för de viktigaste delarna i den nya förgasaren. Det kan alltså vara dags att övergå till att beskriva hur den arbetar.

När motorn gått för fullt en stund och sedan stannas står medbringarmen och stegskivan i det läge som syns på den här bilden. Vid den undre pilen ser Ni hur varvtalsskruven ligger an mot det nedersta steget på stegskivan. Den övre pilen pekar på chokespjället som är helt öppet. Men så småningom kyler yttertemperaturen ner motorn och den känsliga bimetallfjädern. Ju kallare det är desto större blir fjäderns stängningskraft men varvtalsskruven håller kvar chokespjället i öppet läge.

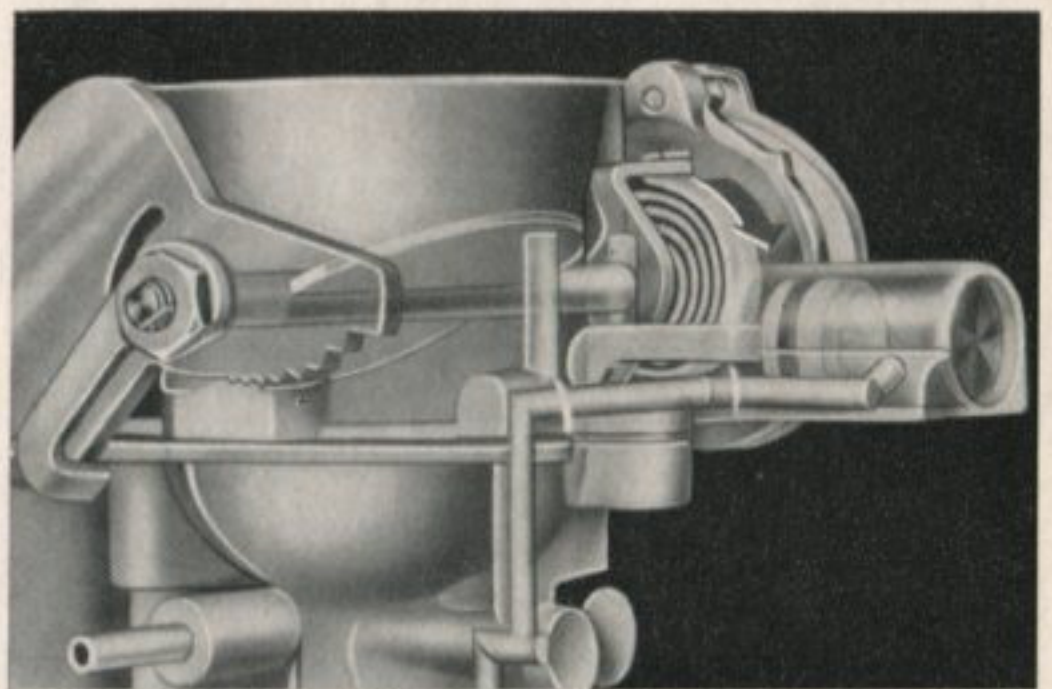


11/13 I instruktionsboken kan man läsa följande anvisning: Vid en yttertemperatur av $\pm 0^{\circ}\text{C}$ och kall motor måste man före starten trampa ner gaspedalen helt en gång. När man trampar ner gaspedalen släpper nämligen varvtalsskruven stegskivan och då kan alltså bimetallfjädern stänga chokespjället så att motorn får den feta blandning som behövs när den är kall. Pilen pekar på varvtalsskruven som nu vilar mot det högsta steget på stegskivan.

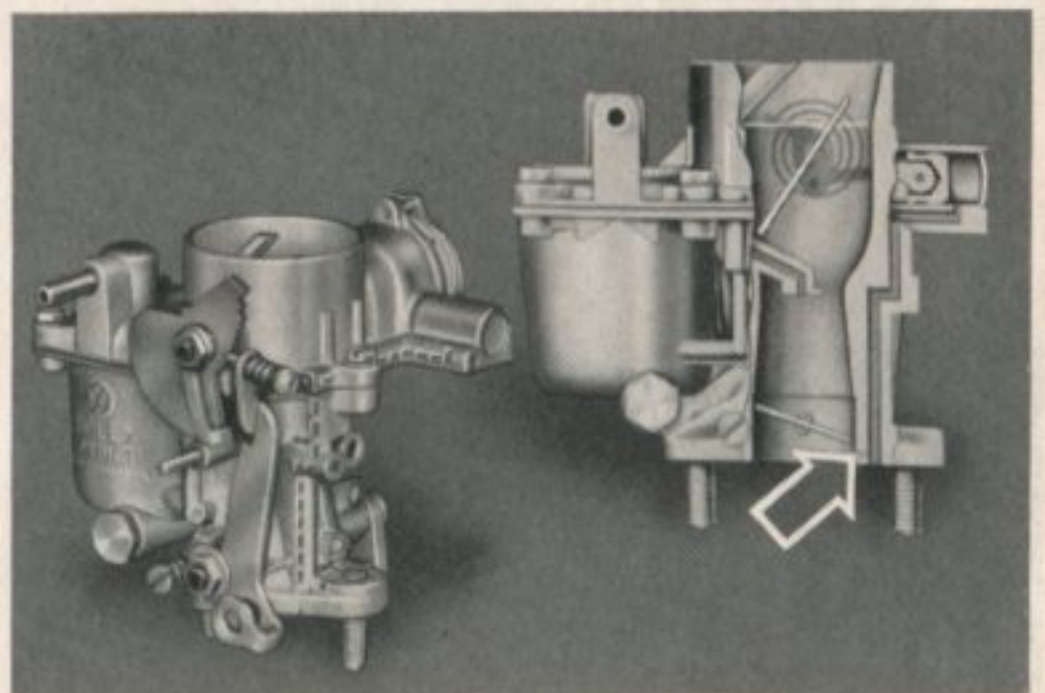
11/14 Men chokespjället är inte så hårt tillslutet att det inte kommer in någon luft alls. En kall motor behöver naturligtvis också en viss luftmängd för att kunna starta. På den tidigare förgasaren togs denna luft in genom en särskild ventil på chokespjället. På 28 PICT-förgasaren är det ordnat så att chokespjället börjar vibrera när motorn startas. Denna rörelse bildas dels av undertrycket i förgasaren som strävar efter att öppna som pilen visar...



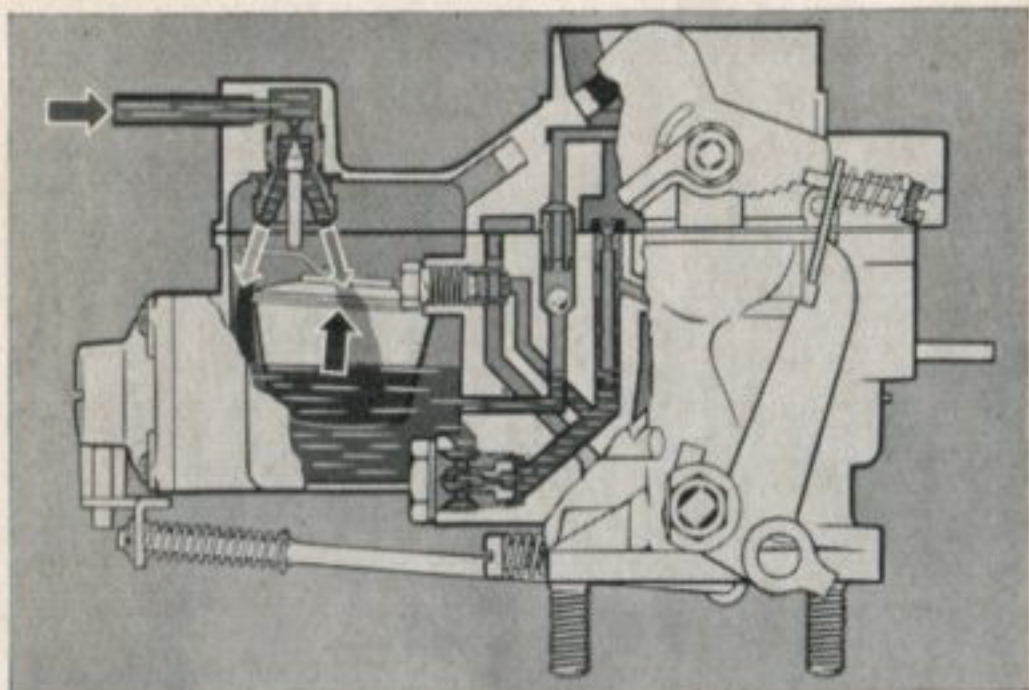
11/15 . . . dels av spänningen i bimetallfjädern som vill stänga spjället. Denna rörelse uppkommer bara när motorn startas kall. Så fort man slår på tändningen uppvärms nämligen bimetallfjädern av värmespiralen vi såg tidigare och då minskar naturligtvis spänningen. Och ju mer spänningen i fjädern minskar desto mer öppnar sig alltså chokespjället. Stegskivan och spjällets excentriska placering på axeln bidrar också till detta. På det här sättet blir alltså chokespjällets öppning alltid exakt så stor som behövs för att bränsleluftblandningen skall bli den rätta.



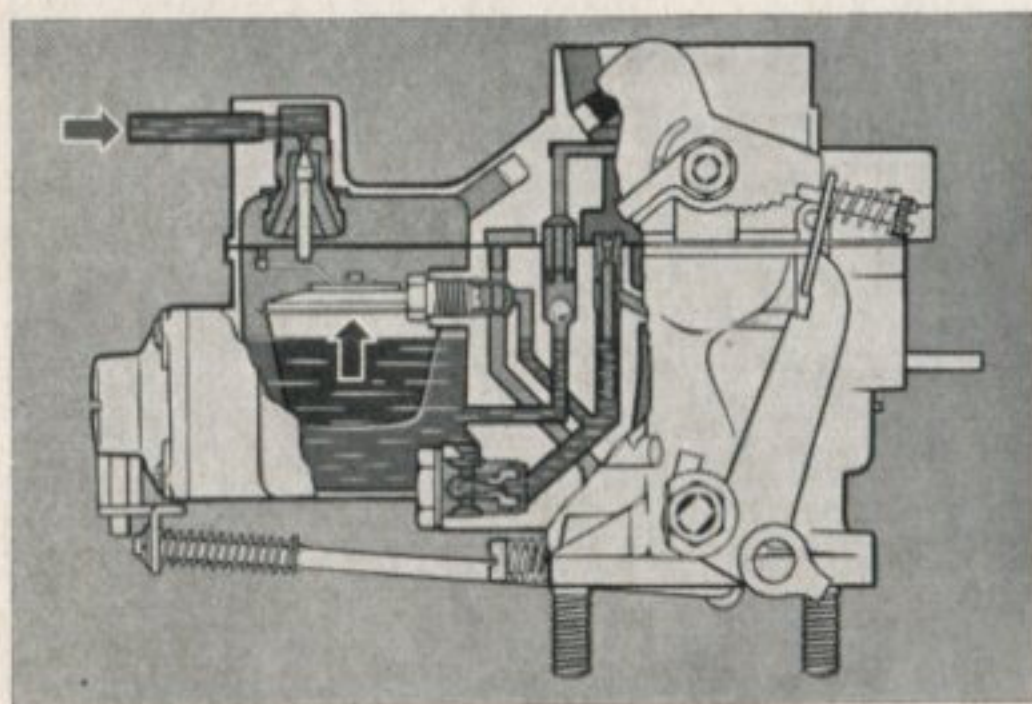
11/16 När motorn är hårt belastad behövs det en magrare bränsleluftblandning och för att åstadkomma det måste chokespjället hållas öppet så att mer luft kan strömma in. Detta är naturligtvis inget problem när bimetallfjädern hunnit bli varm och spänningen i den är mindre men om motorn belastas hårt direkt efter en kallstart kan det bli lite besvärligare. Bränsleluftblandningen skulle bli för fet eftersom spjället inte hunnit öppna sig. Men även detta har konstruktörerna tänkt på. När motorn belastas bildas ett kraftigt vakuum nedanför gasspjället. Se pilen. Sugkraften drar undertryckskolven utåt och rörelsen överförs till chokespjällaxeln via kolvstången och hävarmen varigenom chokespjället öppnas, luftmängden ökar och blandningen blir magrare.



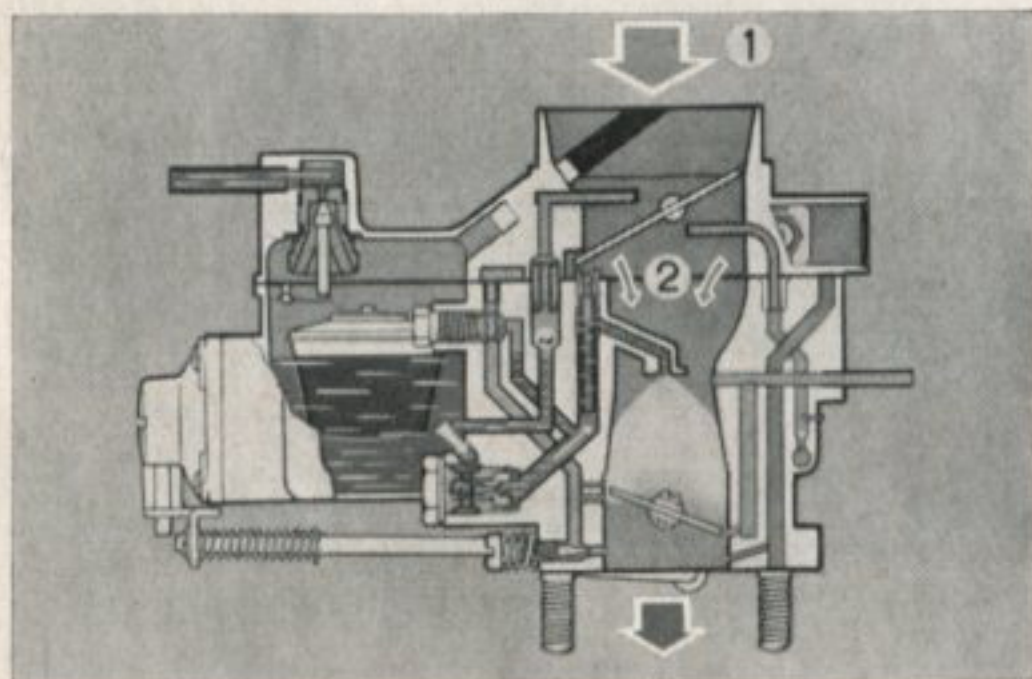
Den streckade linjen Ni ser på bilden utmärker vakuumkanalen. Den löper som Ni ser till vänster på förgasaren nedanför cylindern.



11/17 På den här bilden kan Ni se bränslets väg genom förgasaren. Bränslet som är markerat med en mörkare färgton kommer från bränslepumpen och går in i förgasaren upptill, till vänster vid pilen. Så fortsätter det in i flottörhuset genom flottörventilen som de två ljusa pilarna visar. När bränslenivån är låg är flottörventilen i det nedre läget och tillloppshålet öppet. Den svarta pilen visar flottörens rörelse i höjddled.

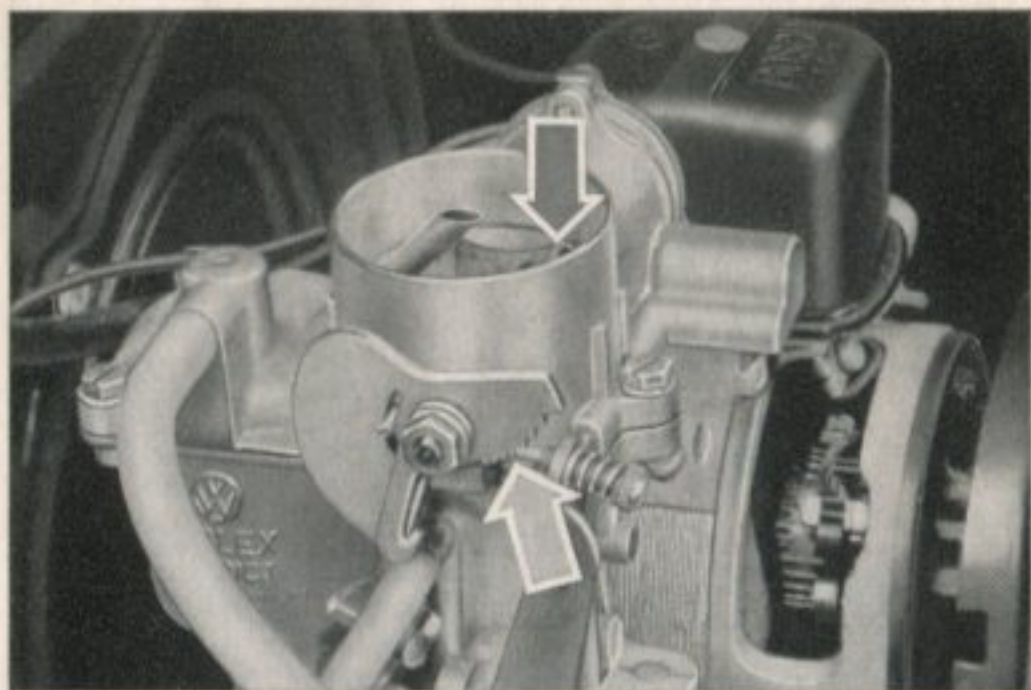


11/18 Vid en viss bränslenivå i flottörhuset stänger flottören ventilen via en flottörarm och bränsletillförseln avbryts alltså. Flottörarmen arbetar som en hävstång för att höja stängningstrycket. Bränslet fortsätter från flottörhuset genom huvudmunstycket in i de bredvid liggande kanalerna. Kanalen till höger leder via blandningsröret till spridaren. Kanalen intill med kulventilen tillhör effektsystemet och ännu längre till vänster ser Ni tomgångskanalen.

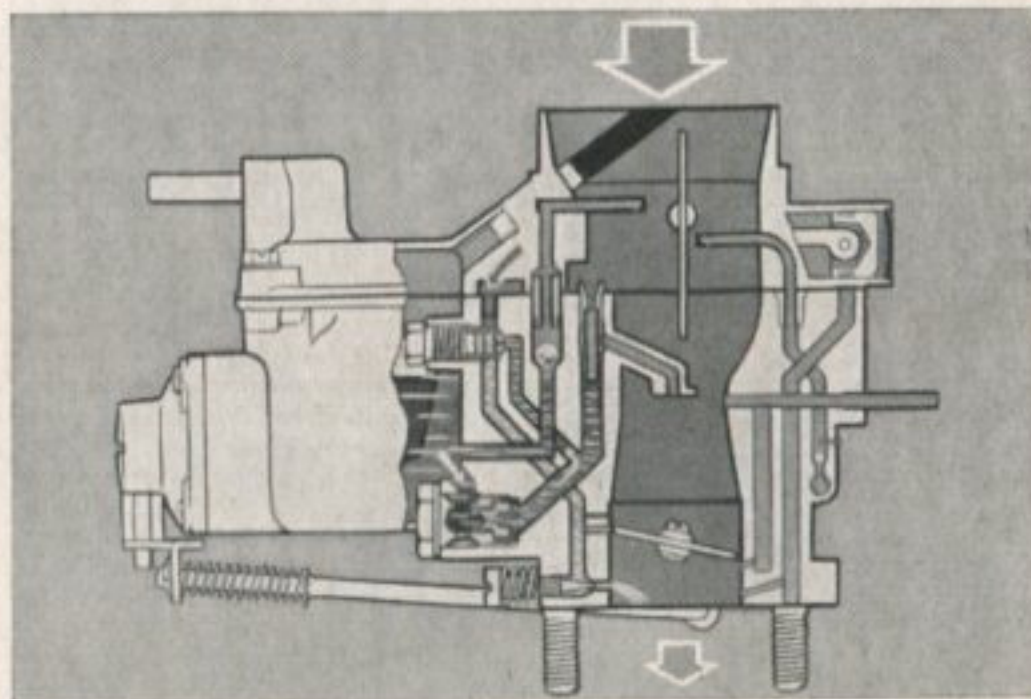


11/19 Men låt oss gå tillbaka till startförloppet ännu en gång. När luft sugs in i den riktning som pilarna 1 och 2 visar bildas det ett kraftigt vakuum nedanför chokespjället. Bränslet går via huvudmunstycket som de vita pilarna visar — in i blandningsröret och suges ut ur spridaren av insugningsluften och luft och bränsle blandas med varandra.

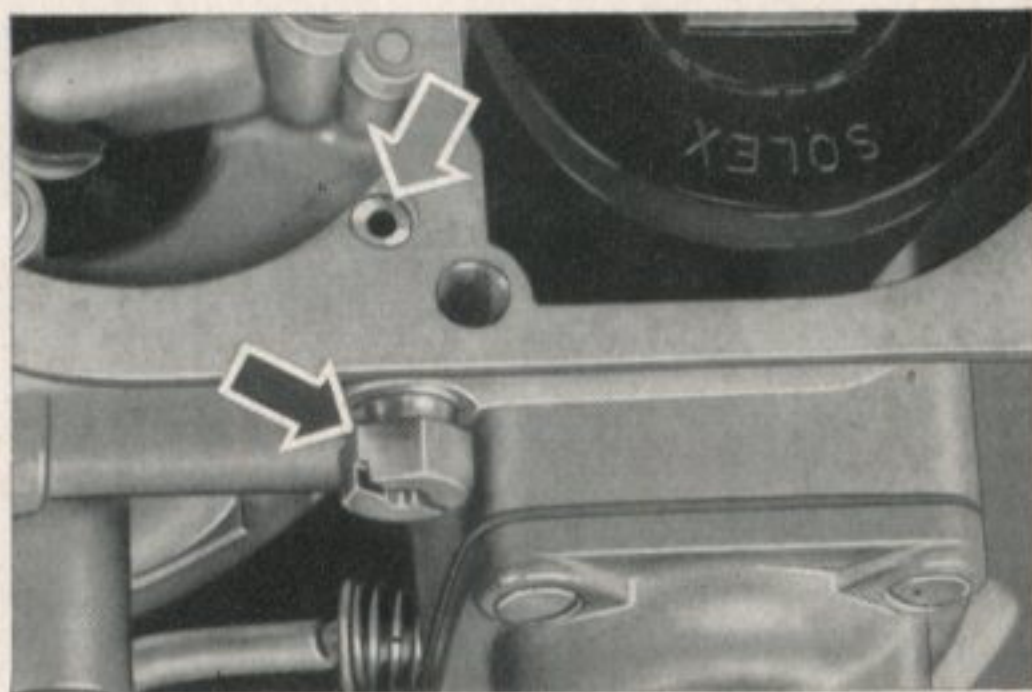
11/20 Motorn går nu med ett rätt så högt tomgångsvarv eftersom chokespjället ännu inte hunnit öppna sig helt. Tomgångsvarvet måste vara högt för att motorn som ännu är kall inte skall tjuvstanna. Så fort motorn blir varmare öppnar sig chokespjället mer och då minskas också tomgångsvarvet. Medbringararmen rör sig därvid nedåt. När man så trampar ner gaspedalen följer stegskivan också med i den nedåtgående rörelsen. Då man återigen släpper upp gaspedalen griper varvtalsskruven in i ett lägre steg på skivan som den ljusa pilen visar. Den mörka pilen visar på det halvöppnade chokespjället. Efter 3—4 min har glödspiralen värmt upp bimetallfjäders tillräckligt så att dennas hakformiga ände vridit sig så mycket att chokespjällaxeln är fri och chokespjället kan öppna helt.

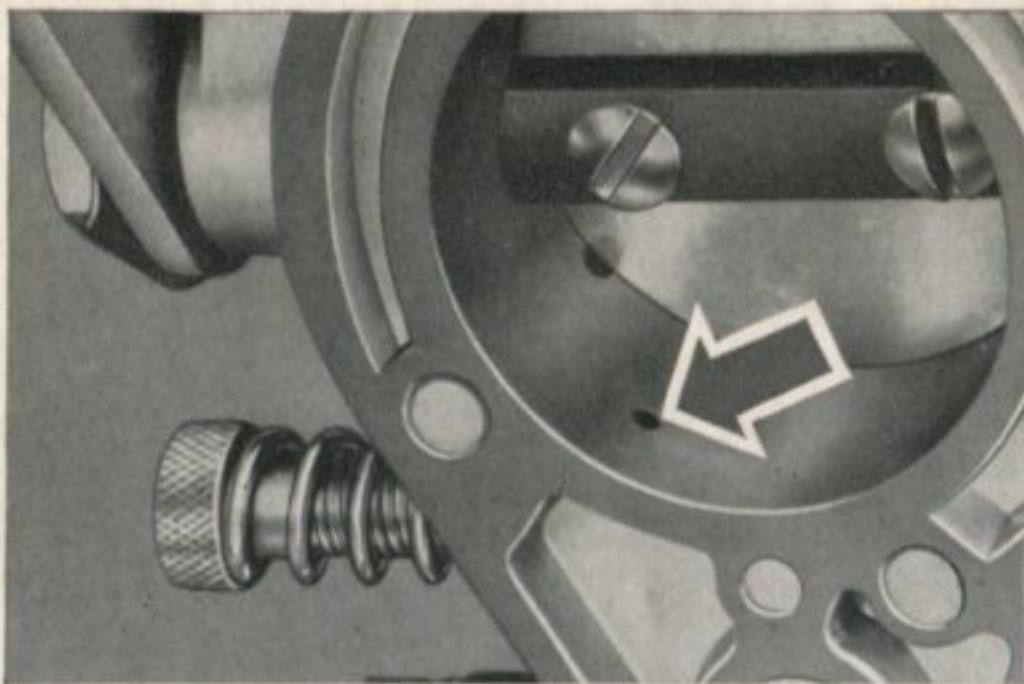


11/21 Om gasspjället bara är obetydligt öppet blir hastigheten på insugningsluften så låg att inget bränsle dras ut ur spridaren. Förgasaren övergår då automatiskt till tomgångsdrift. Bränslet går genom huvudmunstycket in i den kanal som Ni ser gå snett uppåt höger på bilden. Sedan fortsätter bränslet i den riktning de vita pilarna anger in i den kanal som går snett upp till vänster och kommer då till tomgångsmunstycket. Över detta finns ett speciellt luftmunstycke genom vilket luft sugas in. Ungefär vid den lilla pilen mitt i bilden. Från tomgångsmunstycket löper tomgångskanalen nedåt förbi mängdskruven och mynnar slutligen i inloppskanalen nedanför gasspjället. Under gasspjället bildas nu ett starkt vakuum vars sugverkan drar bränsle och luft genom tomgångsmunstycket in i tomgångskanalen.

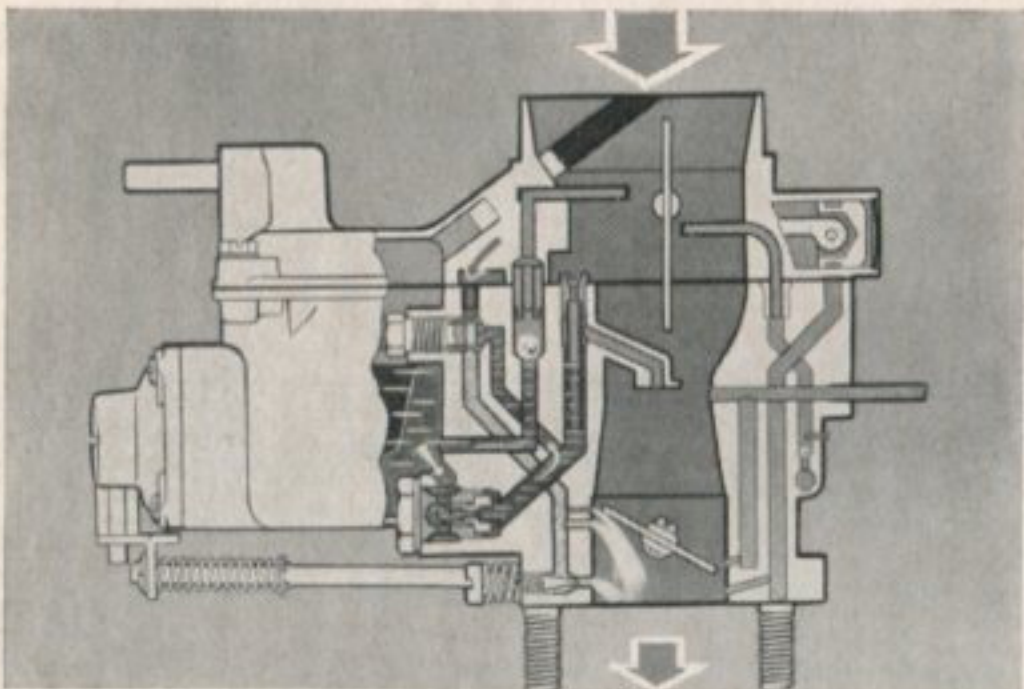


11/22 Detta är förgasarens underdel. Ni känner nu säkert igen spridaren som Ni ser upptill, till vänster. Till höger sitter flottören och därunder accelerationspumpen vars hus är anslutet till flottörkammaren. Den ljusa pilen pekar på tomgångsluftmunstycket och den mörka på tomgångsmunstycket. Här förenas luft och bränsle till en tomgångsblandning.

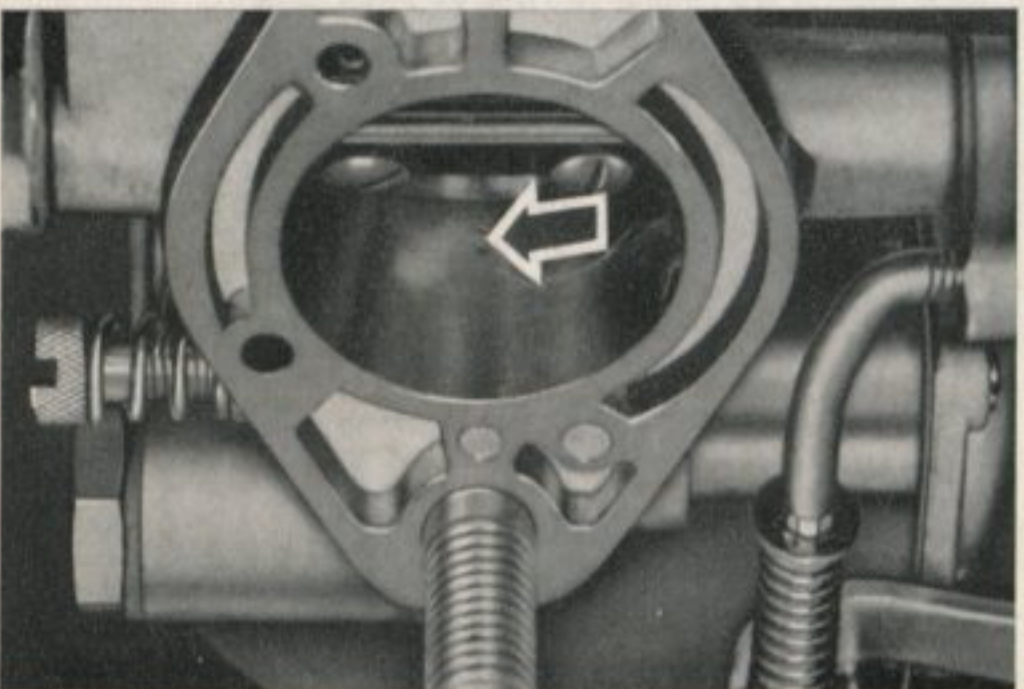




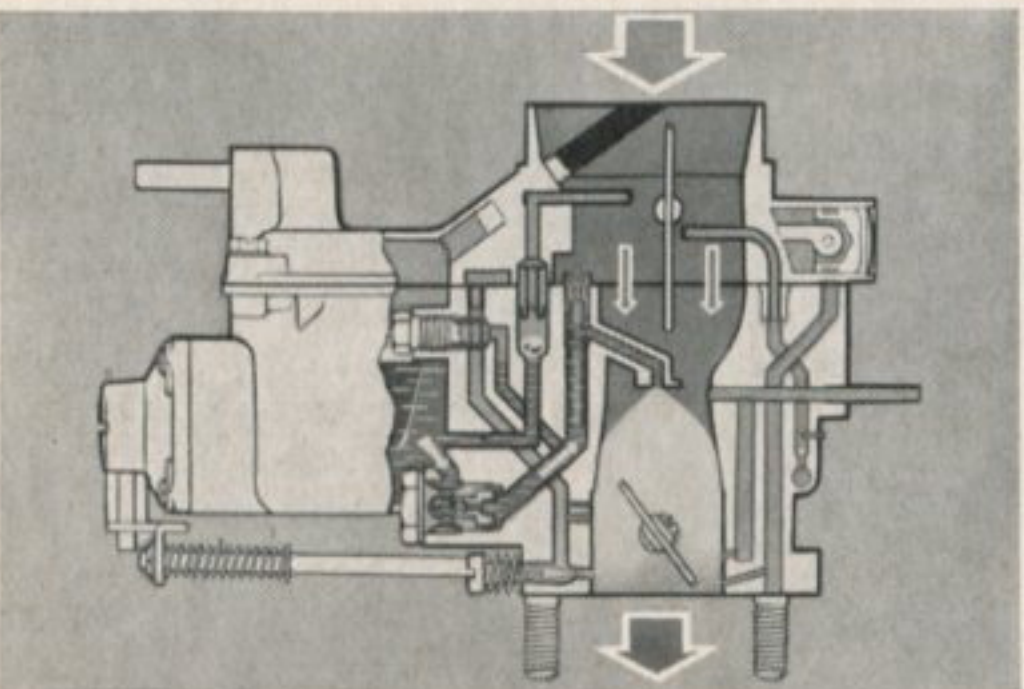
11/23 Bränsleluftblandningen fortsätter ned genom tomgångskanalen som pilen visar och strömmar ut nedanför gasspjället. Till vänster ser Ni mängdskruven med sin tryckfjäder. Genom att skruva på den reglerar man som Ni vet mängden av bränsleluftblandningen.



11/24 Skall man höja varvtalet måste motorn ha mera bränsle. Ett litet tryck på gaspedalen medför att gasspjället öppnar ytterligare. Att övergången från tomgång till delbelastning blir jämn och utan störningar därför svarar två små kanaler som kallas övergångs- eller by-passhål. De kanalerna mynnar till vänster om gasspjället och står i förbindelse med tomgångskanalen. Motorn får tack vare de här hålen en extra tomgångsblandning.

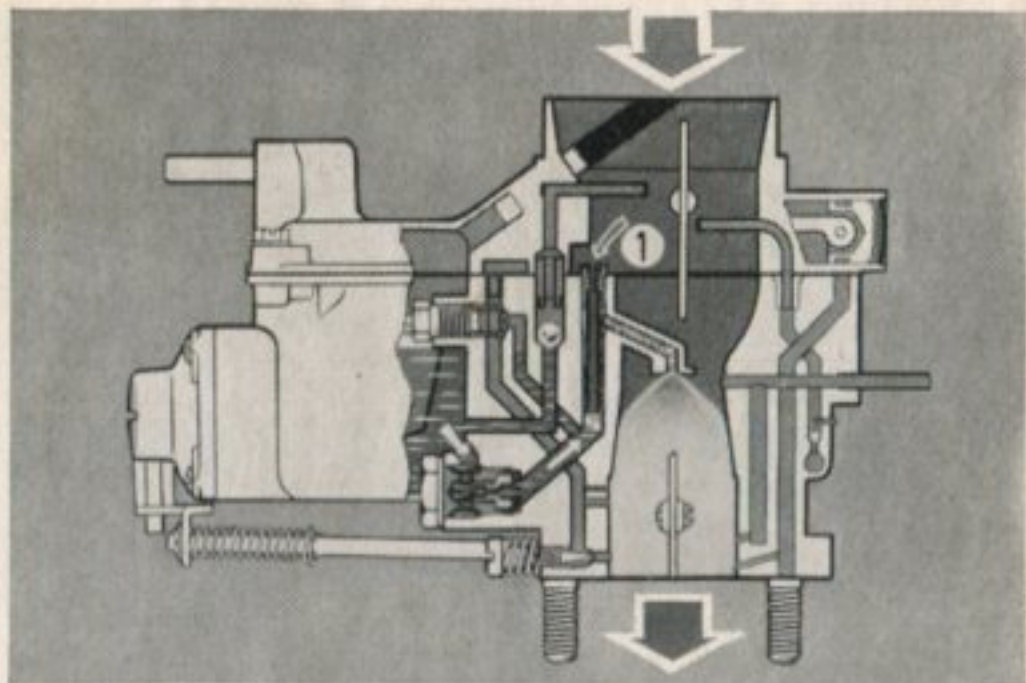


11/25 I höjd med det stängda gasspjället ser Ni de båda övergångshålen. De är markerade med en pil. De hålen måste alltid vara rena och felfria. Till vänster, lite längre fram ser Ni tomgångskanalen.

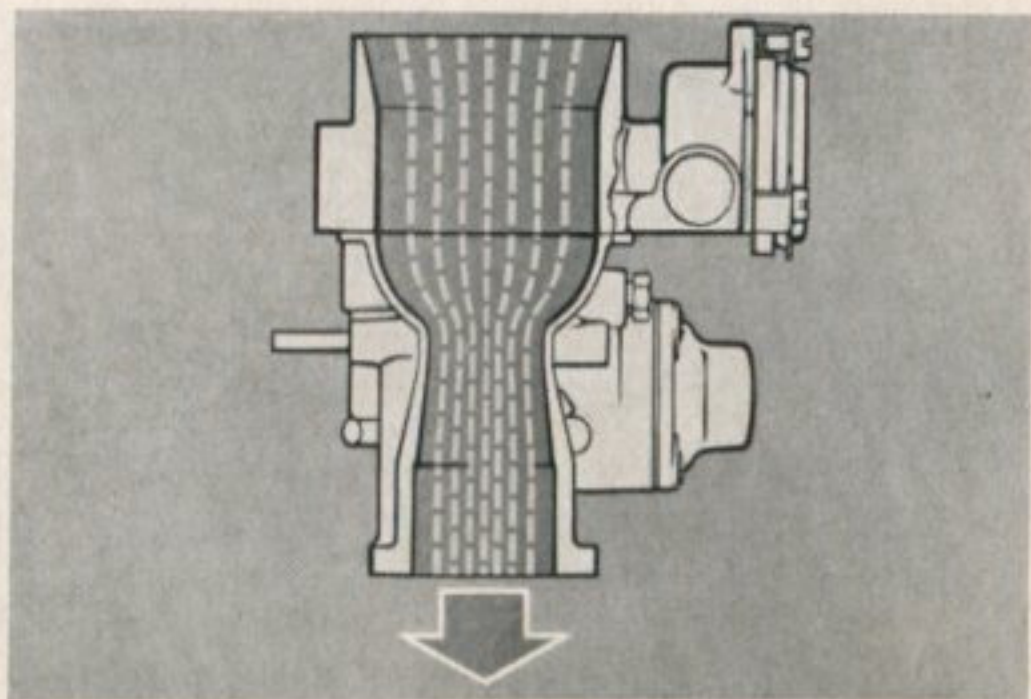


11/26 Ökar man varvtalet och belastningen av motorn ytterligare övergår förgasaren till delbelastning. Då går bränslet genom huvudmunstycket som de vita pilarna visar till blandningsröret. Bränslenivån i flottörhuset och i blandningsröret är då lika hög. Insugningsluftens ökade hastighet leder till att bränsle sugas direkt från spridaren som pilarna i luftkanalen visar. Och så blandas bränsle och luft.

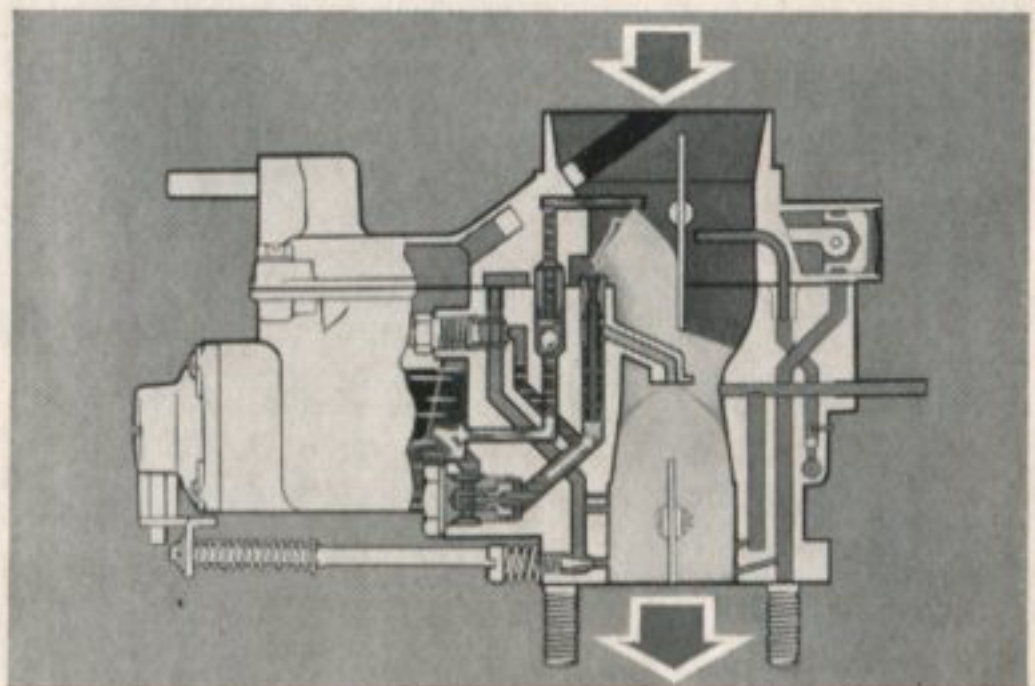
11/27 Så ökar man varvtalet ännu mer. Då fordras att cylindrarna tillförs en ännu större mängd bränsleluftblandning. Det går till på följande sätt: Bränslenivån i blandningsröret sjunker. Nu börjar emulsionsmunstycket arbeta till följd av att det sugas in extra luft i pilens riktning. Denna luft blandas med bränslet som kommer från huvudmunstycket. Detta sker genom blandningsrörets små hål. Härigenom erhåller man en blandning vars sammansättning är någorlunda konstant över motorns hela varvtalsområde. Gas- och chokespjället är vid det här laget helt öppna.

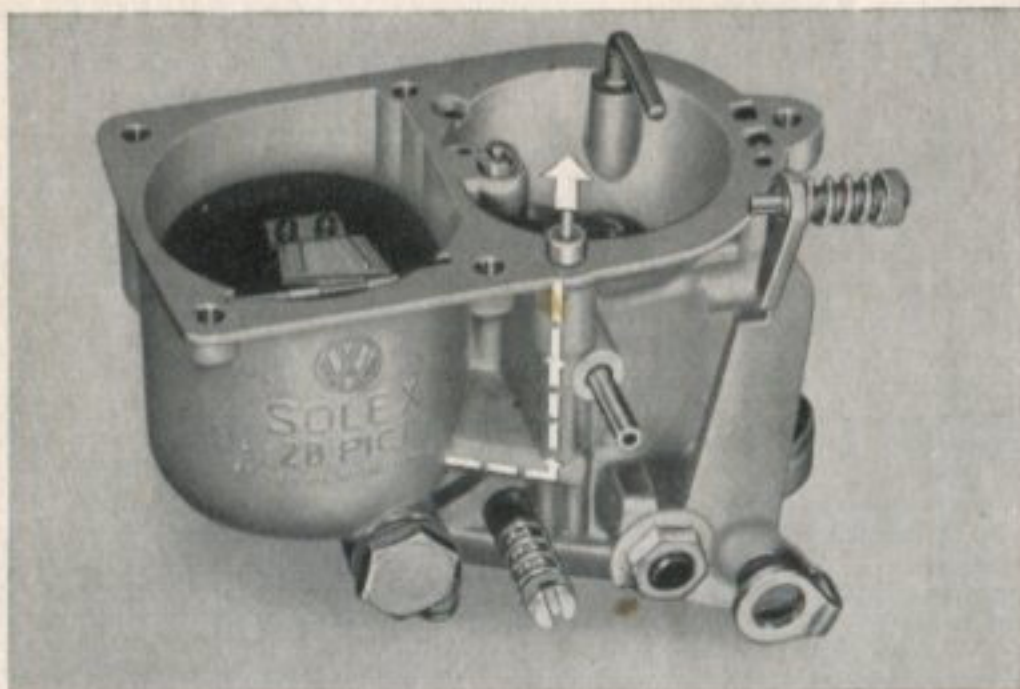


11/28 I detta sammanhang är det lämpligt att passa på att tala om hur halsringen arbetar. Som Ni vet bildas det ett vakuum i insugningsröret under varje insugningstakt. Till följd av detta vakuum — som är beroende av motorns varvtal — sugas den yttre luften in i förgasaren. Ni ser på genomskärningsbilden att halsringen är starkt strypt så att insugningsluften trängs ihop och strömmar genom den med ökad hastighet. Därvid tänjs avståndet ut mellan de enskilda luftpartiklarna så att lufttrycket sjunker. Detta undertryck är nödvändigt för att bränslet skall kunna dras ut ur blandningsröret via spridaren.

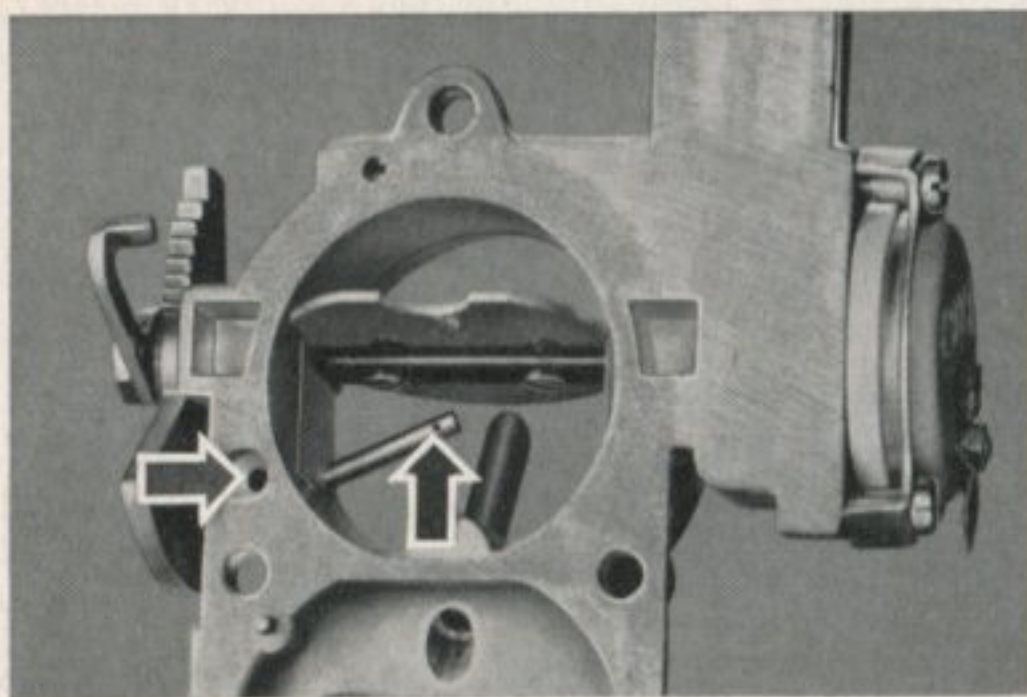


11/29 Effektsystemet på 28 PICT-förgasaren är en nyhet. Det är i funktion bara vid högre varvtal och vid fullgas. Systemets övre utlopp mynnar i ett område där vakuumet är obetydligt. Ett rör leder till kanalen i mitten i vilken det finns en kulventil. Vid högt varvtal och fullgas ökar vakuumet vid rörmynningen så mycket att kulan lyfts. Och då blir vägen fri för bränsleströmmen som kommer direkt från flottörhuset något som de vita pilarna visar. Bränsleavrinningen från blandningsröret är lika stor som vid delbelastning.

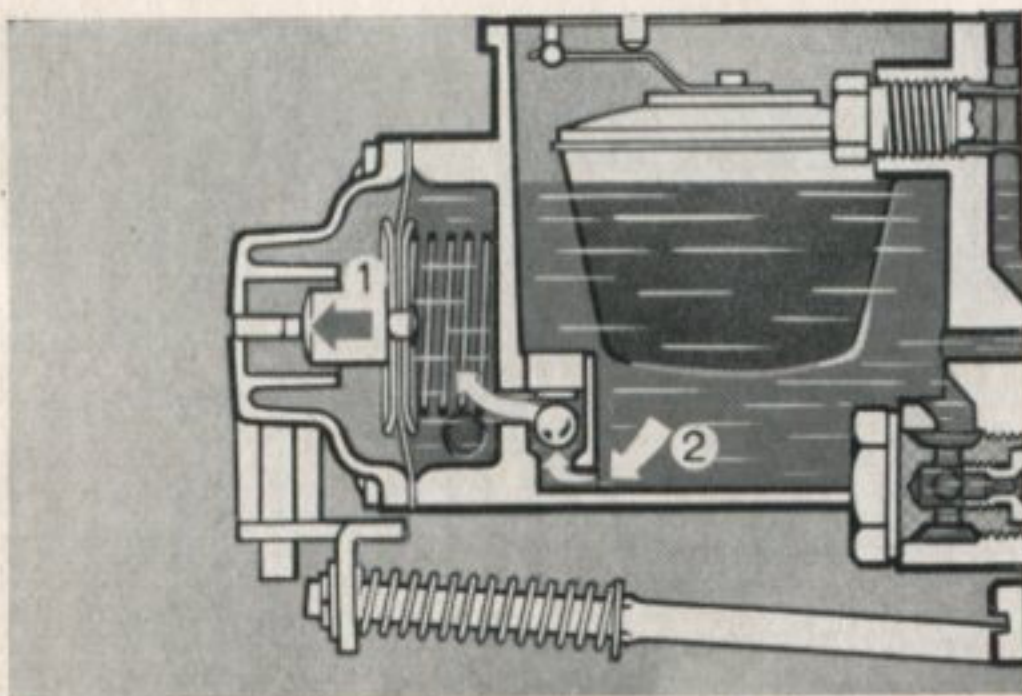




11/30 Den streckade linjen på den här bilden visar den väg bränslet går från flottörhuset och vidare uppåt genom förgasarens underdel. I den övre delen av den lodräta kanalen ligger kulventilen. På Karmann-Ghia och VW-Transportmodellerna finns inte denna kulventil. Det beror på att de hängande oljebadsfiltren på de motorerna ger andra insugningsförhållanden omkring chokespjället.

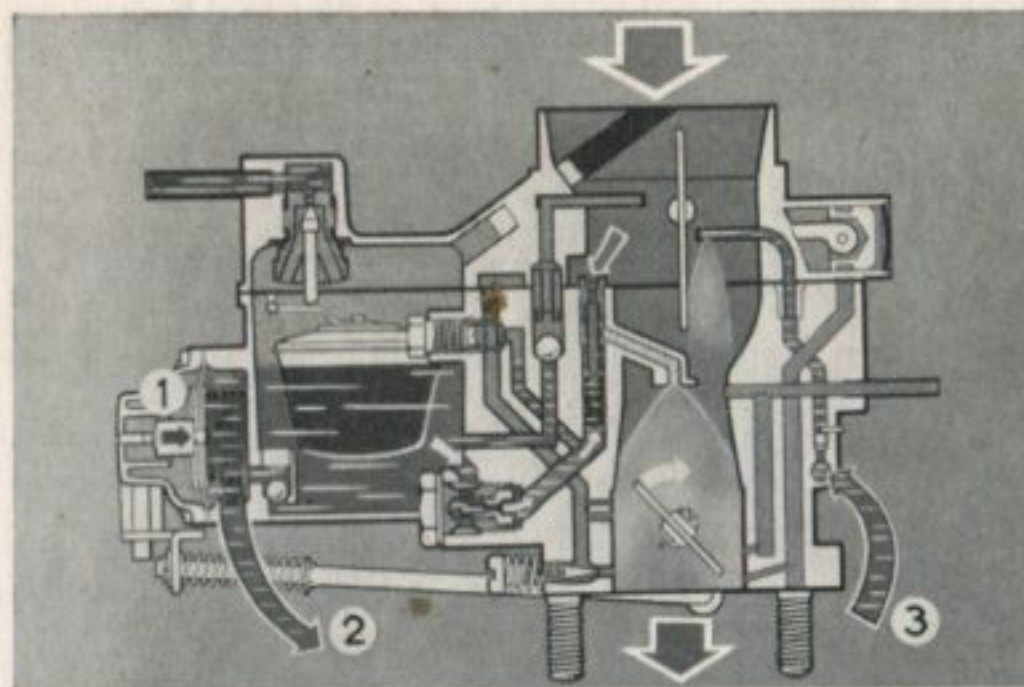


11/31 Detta är förgasarens överdel underifrån sett. Pilen till vänster pekar på den del av effektsystemets kanal som leder till det vågräta utloppsröret. Pilen i mitten pekar på rörets mynning.

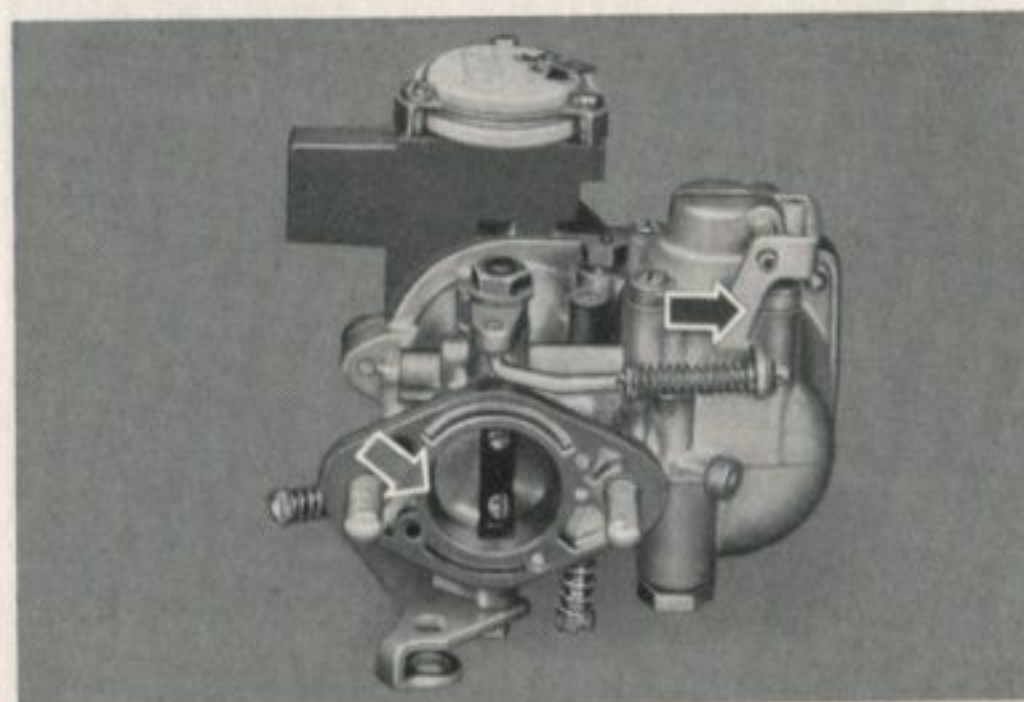


11/32 Accelerationspumpen arbetar på ungefär samma sätt som på 28 PCI-förgasaren. Pumpen är monterad i ett hus intill flottörkammaren. Pumpens insugningsslag börjar strax innan gasspjället stängs helt. Membranfjäders trycker då membranet utåt — se pil 1 — varvid bränslet sugns in i pumprummet genom en kulventil. Se pil 2. Under membranfjäders ser Ni ett hål i mörk färgton. Genom det avrinner bränslet under insprutningslaget.

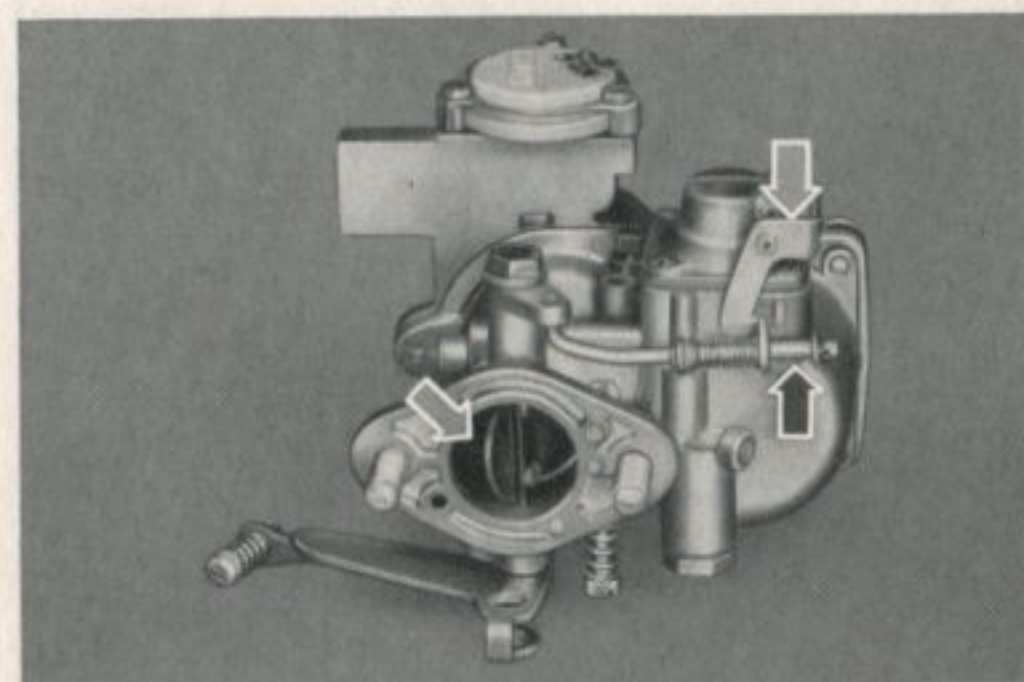
11/33 Insprutningslaget börjar då det stängda gasspjället öppnas. Av förbindningsstangen och pumparmen trycks membranet inåt i den riktning som pil 1 visar. Kulventilen stänger då inloppsöppningen. Bränslet går sedan i den riktning som visas av pil 2, nedtill till vänster. Från pumphuset fortsätter bränslet bakåt in i en vågrät kanal som böjer av uppåt ovanför gasspjällaxeln enligt pil 3. Strax där ovanför ser Ni ytterligare en kulventil vars kula är i upplyft läge. Bränslet fortsätter vidare och insprutas slutligen i blandningskammaren via insprutningsröret. Detta mynnar under chokespjället. Man får tack vare accelerationspumpen både en ökning av motorns elasticitet och följsamhet, och en minskning av bränsleförbrukningen emedan man kan ställa in förgasaren för magrare blandning.

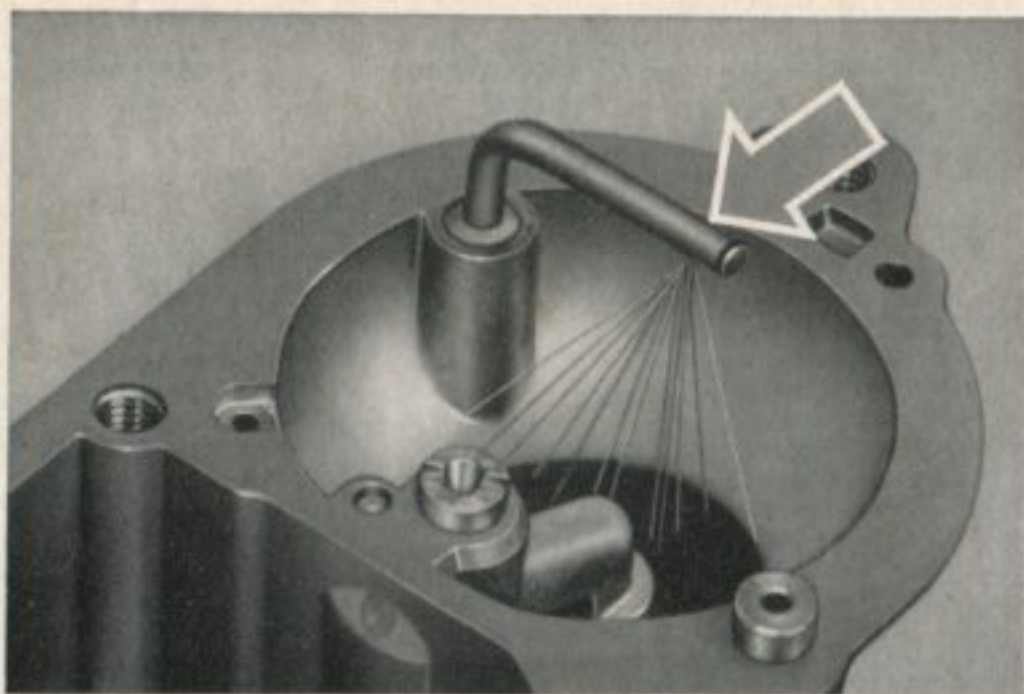


11/34 Accelerationspumpen arbetar endast tills gasspjället får den öppningsvinkel som Ni ser vid den ljusa pilen på den här bilden. På gasspjällaxeln finns en arm som är förbunden med förbindningsstangen och dess tryckfjäder. Den svarta pilen på bilden pekar på pumparmen. När det stängda gasspjället öppnas rör sig förbindningsstangen mot accelerationspumpen så att fjädern trycks ihop succesivt. Fjäderkraften pressar i sin tur via pumparmen membranet inåt mot membranfjäderens spänning. Bränslet trycks då ut ur pumprummet till insprutningsröret.

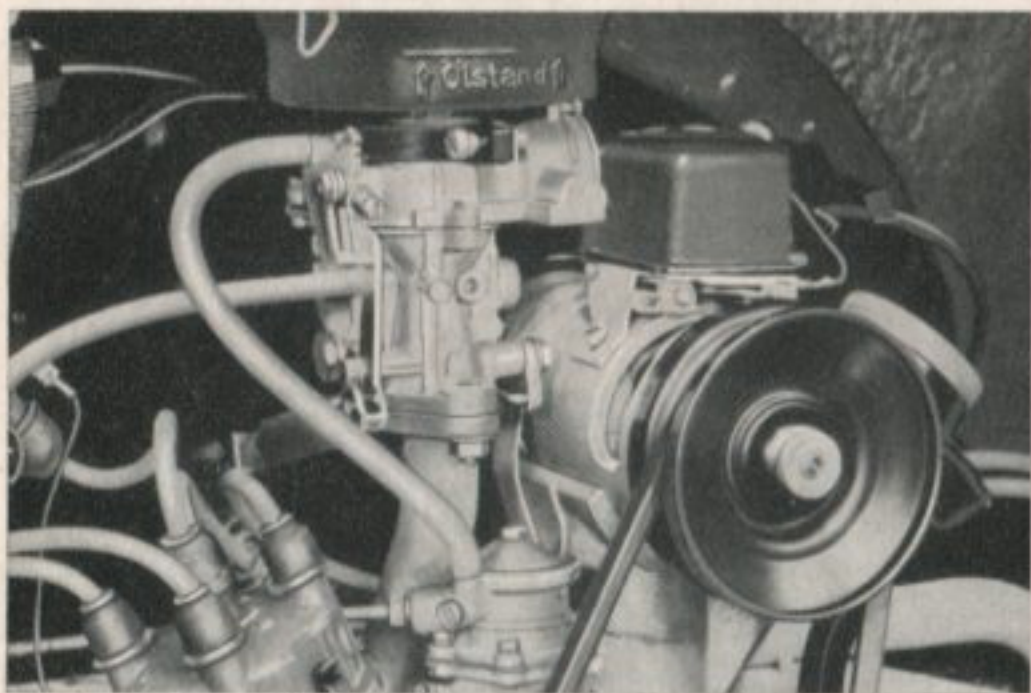


11/35 Om man öppnar gasspjället ännu mer — som pilen till vänster visar — glider förbindningsstangen genom styrningen på pumparmen. Den svarta pilen till höger pekar på den detaljen. Kraften i den sammanpressade tryckfjädern håller nu pumparmen och membranet i ett konstant läge. Hur det ser ut ser Ni vid den tredje pilen. Först innan gasspjället stängs helt och hållet släpps pumparmen fri av förbindningsstangen. Ett nytt insugningslag börjar och pumprummet fylls med bränsle igen. Accelerationspumpen är alltså bara i funktion vid de lägre och mellersta varvtalsområdena.

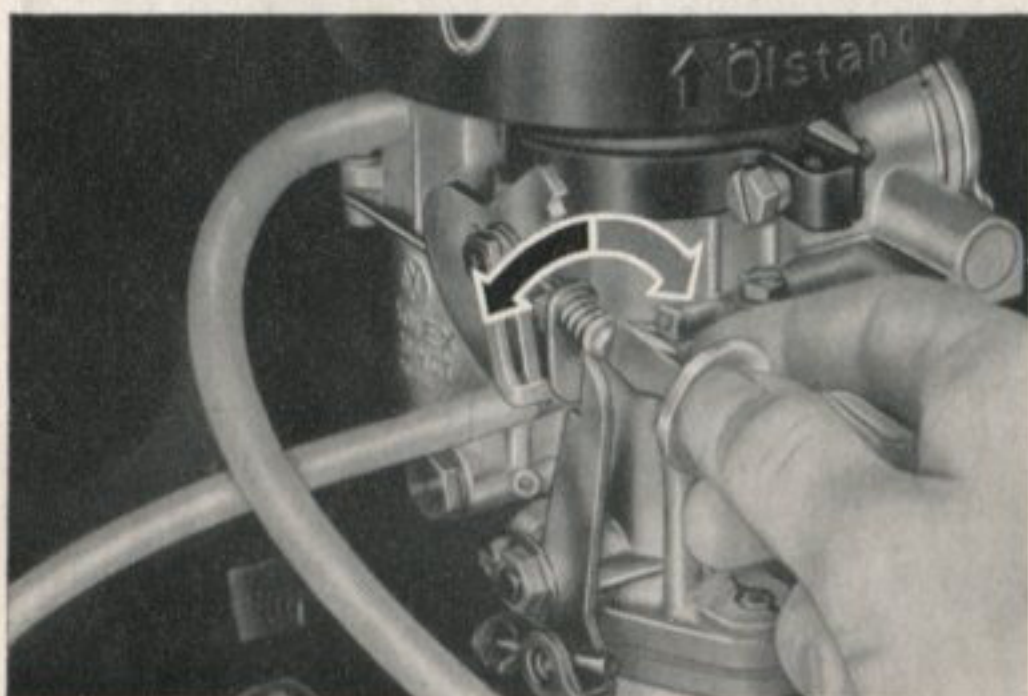




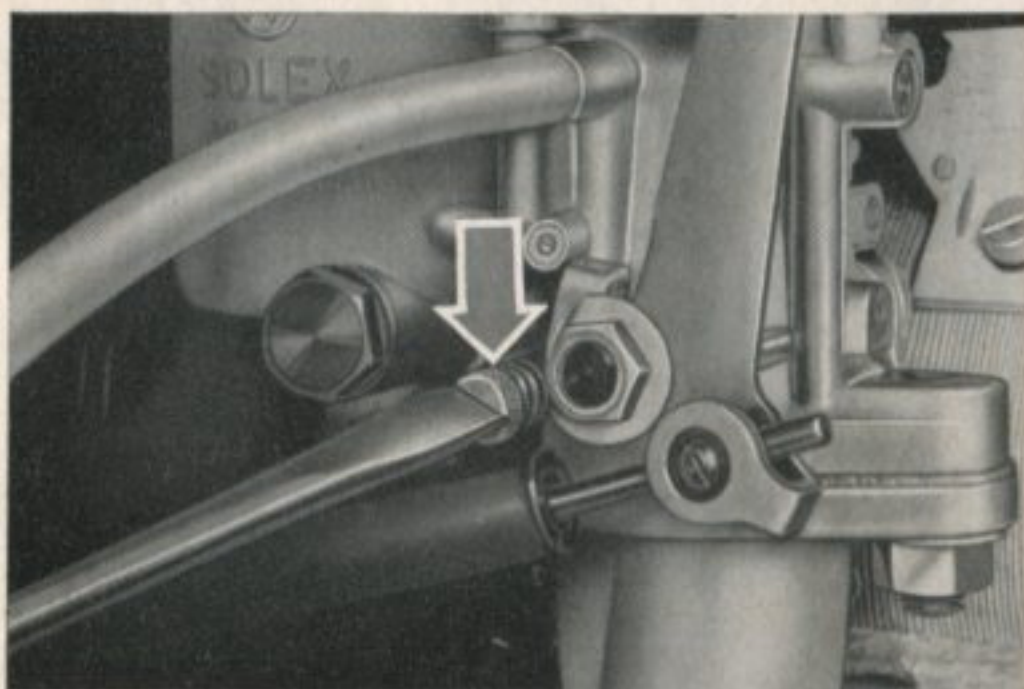
11/36 Så här ser halsringen ut rakt uppifrån. Den är placerad i förgasarens undre del. Det pilen pekar på är acellerationspumpens insprutningsrör. Mynningen på det röret är dimensionerat så att bränslestrålen skall vara koncentrerad så länge som möjligt. Det för med sig att bränslet med hård kraft sprutas in i blandningskammaren.



11/37 Nu skall vi gå in på tomgångsinställningen. Det är ett viktigt kapitel som kräver största noggrannhet. Ett alltför högt varvtal eller för fet tomgångsblandning höjer ju bränsleförbrukningen avsevärt.

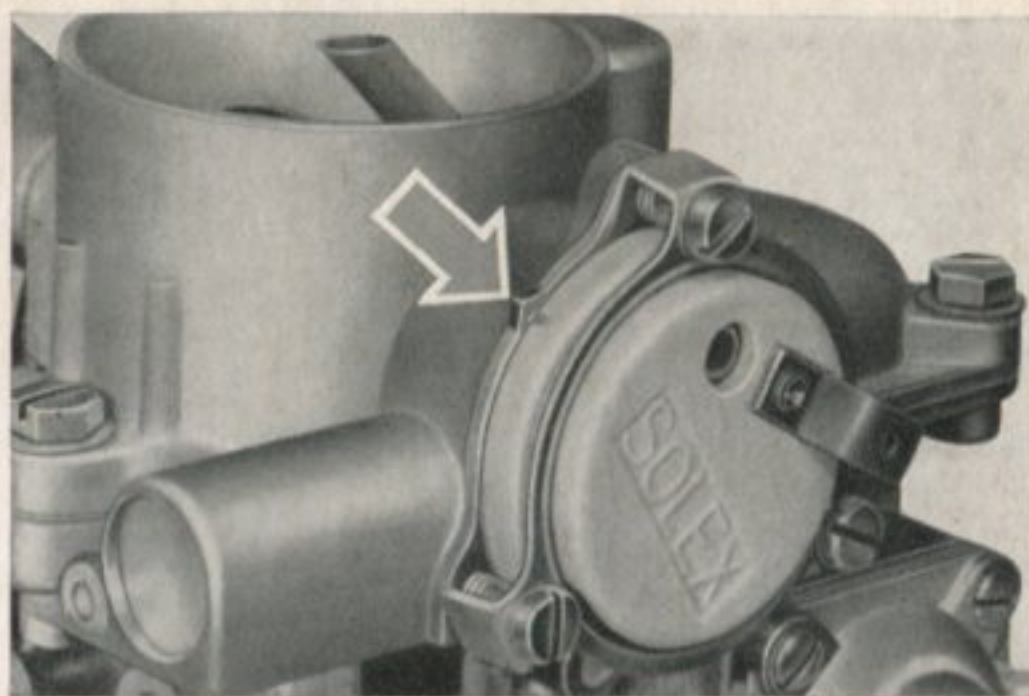


11/38 Vrider man varvtalsskruven inåt som den högra pilen visar ökar varvtalet. Vill man minska det gör man naturligtvis tvärtom. Nu är det dags att ställa in...

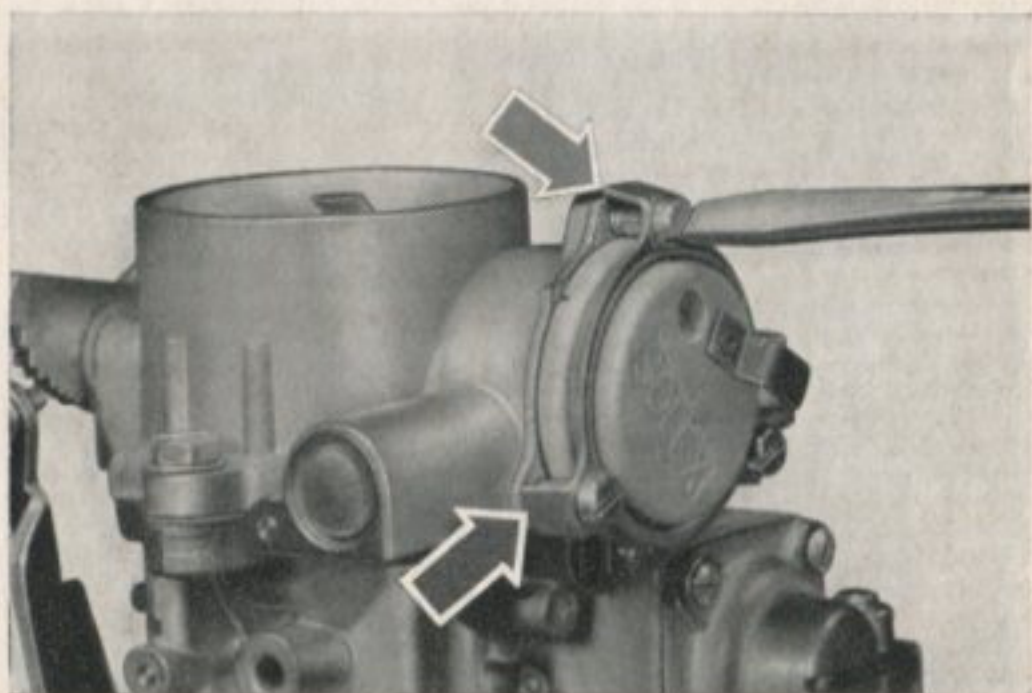


11/39 ... mängdskruven. Ni känner säkert till att den skall skruvas långsamt inåt tills varvtalet börjar sjunka. Då skruvar Ni tillbaka — åt vänster alltså — ett kvarts eller tredjedels varv. Om varvtalet då är för högt justeras det med varvtalsskruven. Ni kan kontrollera att tomgångsinställningen är lagom genom att hastigt öppna och stänga gasspjället med kopplingspedalen nedtrampad. Håller sig motorn igång då är allt som det skall.

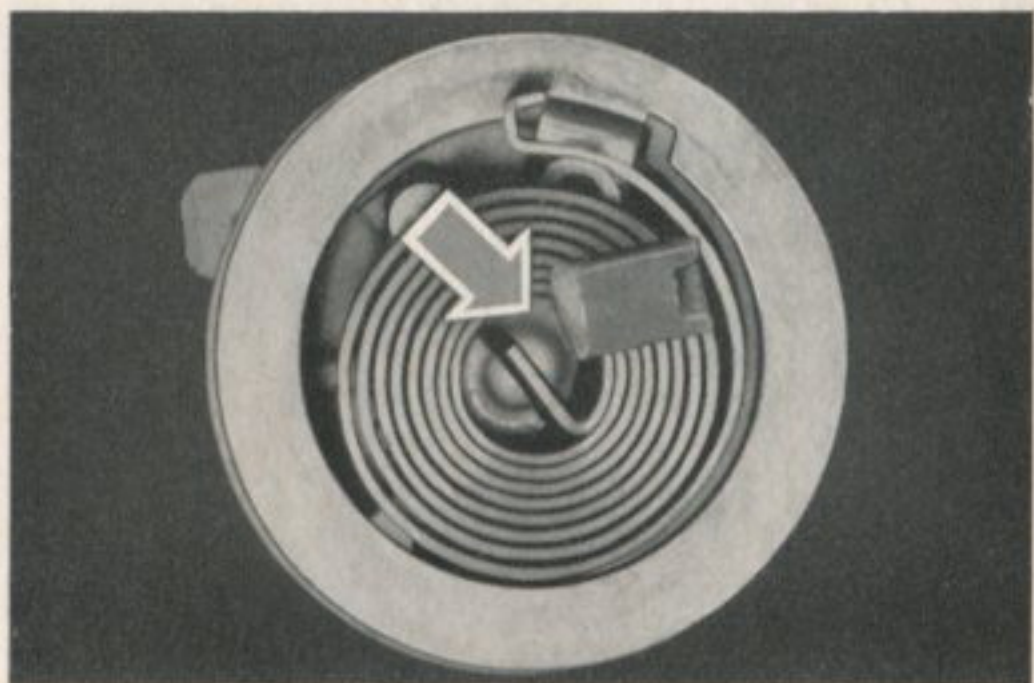
11/40 Även keramiklocket till den automatiska choken måste vara inställt på ett bestämt sätt. Pilen pekar på de markeringar som skall ligga i linje med varandra. Om de inte är inställda riktigt påverkas bimetalldjäderns arbetssätt. Den föreskrivna inställningen får alltså absolut inte ändras.

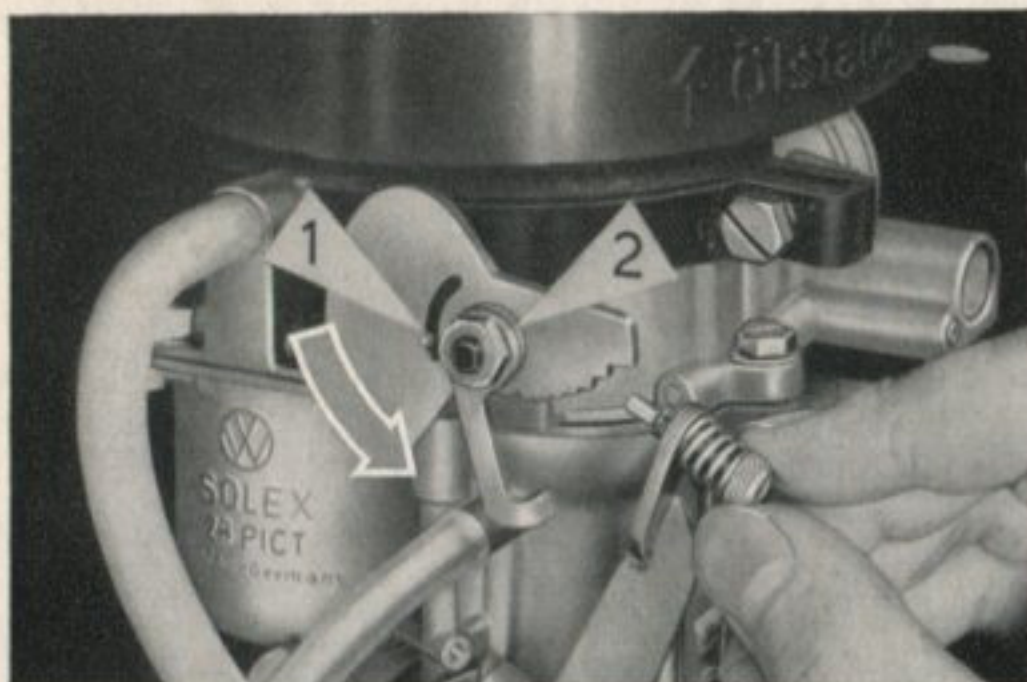


11/41 Det är naturligtvis av största vikt att automatchoken fungerar utan störningar. Både glödspiralen och bimetalldjädern är känsliga detaljer som måste vara exakt riktigt inställda. När man monterar keramiklocket vid fjäderhuset måste man se till att fästingens stödstift inte deformeras då man drar åt skruvarna. Det får alltså inte se ut som den övre pilen visar på den här bilden. Skruvarna kan då lossna och då rubbas keramiklocket lätt och bimetalldjädern får en felaktig inställning. Har fästingen deformationerade stödstift måste den bytas mot en ny med förstärkta stift. I nödfall kan man rikta de böjda stiften så att de står vinkelrätt mot fjäderhuset ungefär som Ni ser vid den nedre pilen.



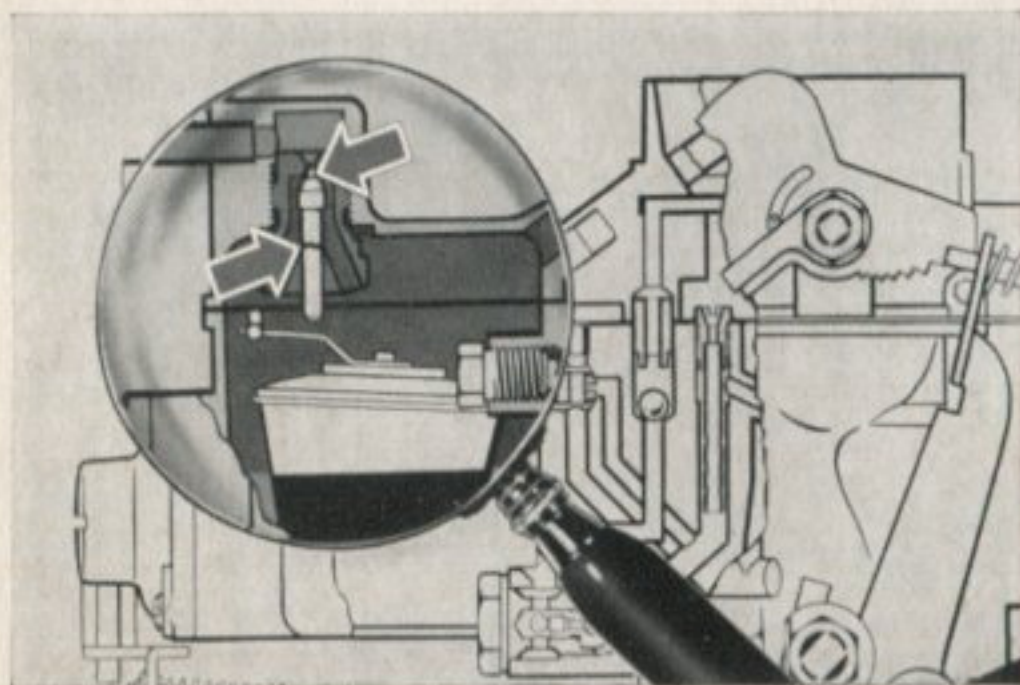
11/42 Det här är ett trasigt keramiklock. Som Ni ser är ena tapphalvan avbruten. På ett sådant lock är med all säkerhet bimetalldjädern förskjuten så att choke-spjället inte öppnas och stängs på rätt sätt. Ett sådant lock måste naturligtvis ovillkorligen bytas. På keramiklockets yttre ringyta finns det en kopparring. Med hjälp av den åstadkommes godsförbindning mellan förgasaren och glödspiralens kontaktklämma. Den ringen måste hållas ren från smuts och fett för att automatchoken skall fungera på rätt sätt.



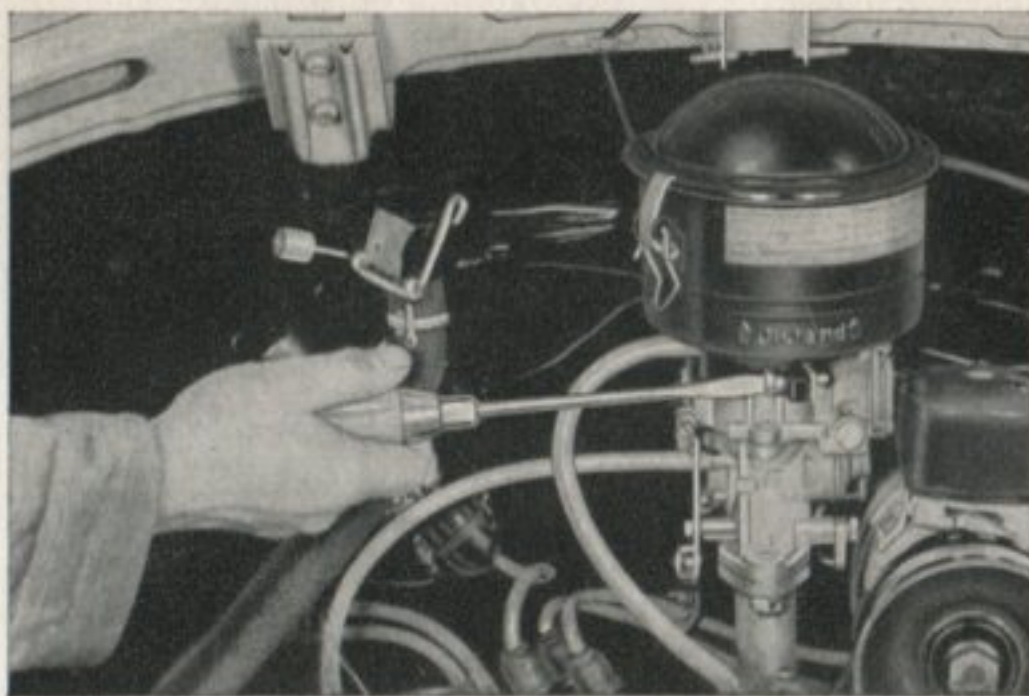


11/43 Det kan hända att stegskivan hänger upp sig och alltså inte följer med medbringarmen trots att gasspjällarmen har avlägsnats. Det hjälper alltså inte att ta bort foten från gaspedalen, motorn går ändå med högt varvtal. Det för naturligtvis med sig ökad bränsleförbrukning. Det här felet kan bero på följande: stiftet 1 kärvar i stegskivans ringformiga urtag eller stegskivan 2 löper trögt på chokespjällaxeln på grund av smuts, korrosion eller dålig smörjning. Det här felet avhjälpas man oftast genom att bara smörja lagerställena med några droppar korrosionsskyddsolja och samtidigt vrida stegskivan fram och tillbaka några gånger.

11/44 Om flottörventilen inte arbetar riktigt kan det ställa till med en hel del trassel. Det behövs bara att det fastnar någon liten dammpartikel på de platser som pilarna pekar på så kan flottörventilen kärva. På den här bilden har ventilen inte öppnat som Ni ser och då kommer det naturligtvis inte heller fram något bränsle. Det kan också hända att flottörnålen fastnar i sitt nedre läge så att det strömmar in alldeles för mycket bränsle. Detta leder till högre bränsleförbrukning men också till att smörjoljan utspäds kraftigt och det kan som Ni vet få rätt allvarliga konsekvenser. De här felen klarar Ni lättast av genom att ta ut flottörventilen och blåsa den ren med tryckluft. Är ventilen allt för illa åtgången måste den naturligtvis bytas mot en ny.



11/45 När man monterar oljebadsluftfiltret på förgasaren får man akta sig så att man inte drar åt klammerskruven för hårt. Gör man det kan nämligen förgasarlans skadas och det för ofta med sig att chokespjället kärvar i sina lager. Det monterade luftfiltret får inte heller sitta så att det kommer i beröring med flätkåpan. Vid monteringen vrider man luftfiltret så att klammeröppningen sitter ungefär 15 grader åt höger om förgasarlans centrumlinje.



11/46 Man kan säkert klara de vanligaste reparationerna på förgasaren utan att känna till alla de olika delarna som ingår och hur de fungerar. Men som alltid går arbetet lättare om man åtminstone i stora drag känner till konstruktionen. Man kan snabbare och säkrare lokalisera och avhjälpa eventuella fel. Vi hoppas att Ni med hjälp av den här bildserien fått en uppfattning om hur 28 PICT-förgasaren arbetar så att Ni inte känner Er främmande för den nästa gång det kommer in en kund med förgasarlans störningar på sin bil.

