

## Anwendung der Zenith – Vergaser 32 und 36 NDIX

Fahrzeug- Hersteller	Fahrzeugtyp	Laufzeit	Motor, Zyl. Hubr.		Vergaser	Varianten	Ausführung / Anmerkungen
			ccm	KW / PS			
Auto-Union	F 91 / 4	1956 - 59	3 / 896	40	32 NDIX	2	AU 5 + AU 1
	AU 1000 Sp.	1958 - 59	3 / 980	55		1	AU 3
	F 91 / 1000 / 4	1959 - Auslauf		44		1	AU 4
	AU 1000 Sp.	1960 - Auslauf		55		2	AU 31 + AU 311
	M-Zivil F91/1000 / 4-G S	01.02.1962 – Ausl.		44		1	AU 6
<b>BMW</b>	<b>502.1</b>	1954 - 59		V8 / 2580	100	32 NDIX	1
	<b>506.1</b>	1955 - 59	V8 / 3168	120	1		BMW 2
	<b>507.1</b>	1956 – Auslauf		150	1		BMW 3
	<b>503.1</b>	1956 – Auslauf		140	1		BMW 4
	<b>502.1</b>	1959 – Auslauf	V8 / 2580	100	1		BMW 11
	<b>506.1</b>	1959 - Auslauf	V8 / 3168	120	1		BMW 21
<b>Borgward</b>	<b>LKW 0,75 t 6 M 2,4 A</b>	1954 - 1961	6 / 2337	82	32 NDIX	1	BO 1 Borgward Kübelwagen
	<b>LKW 0,75 t, 6 M 2,3/IIA</b>	1961 – Auslauf	6 / 2240	82		1	BO 2 Borgward Kübelwagen
<b>Daimler-Benz</b>	<b>Unimog S 404 B</b>	06.1955 – 59 ?	6 / 2195	80	32 NDIX	2	DB 1, DB 2,
	<b>Unimog S</b>	09.1959 -	6 / 2195	85	32 NDIX	2	DB 11, DB 21
		09.1959 -	6 / 2800	110	2 x 32 NDIX	1	DB 38, DB 39
<b>Ford</b>	<b>G 29 T (G389 SAM)</b>	1957 - 61	V8 / 3924	96 / 92	32 NDIX	2	FO 1, FO 2, Nato-3t-Klasse, (Nato Ziege)
<b>Porsche</b>	<b>356, 1,6 Super</b>	1957 - 63	4 / 1600	75	2 x 32 NDIX	je 1	PO 2 L und PO 2 R
	<b>356, 1,6 Normal</b>	1957 - 65		60		je 1	PO 3 L und PO 3 R
	<b>356, 1,6 Super</b>	1963 - 65		75		je 1	PO 19 L + R
	<b>Jagdwagen Typ 597</b>	Ca. 1953 -	4 / 1582	50	32 NDIX	1	Keine Serie, Kübelwagen für BW
<b>Steyr-Daimler- Puch</b>	<b>Haflinger</b>	1959 - Auslauf	2 / 643	22	32 NDIX	1	PU 1
	<b>Pinzgauer</b>	10.1974 - Auslauf	4 / 2500	90	2 x 36 NDIX	je 2	Auch als Tropenausführung
	<b>Pinzgauer Zivil</b>	1976 -				je 1	Europa-Abgas-Ausführung

### Hinweise:

- Diese **Anwendungsliste** wurde auf der Basis von alten **DVG-Einstelltabelle**n und **Anwendungslisten** erstellt. Fehler sind daher nicht auszuschließen.
- Alle Vergaser waren bei der Auslieferung durch ein **Typenschild** (Blechschild) mit eingeschlagener Nummer und einer **Kurz-Nr.**, gekennzeichnet. Bis ca. 1962 war dies meist die Zenith- Nummer der DVG. Mit Einführung der EDV – Systeme, wurden diese Nummern ersetzt. **Komplettgeräte** bekamen eine Nummer die mit „7.“ beginnt.

### Beispiele:

**Der Vergaser 32 NDIX für den Unimog S, ab 1959 hatte die Zenith- Nr. 000.100-48, daraus wurde 7.16932.00.**

**Die DB-Nr. 000 071 53 01 und die Kurz-Nr. DB 11, blieben unverändert**

Ab ca. 1963 bekamen die Typenschilder, die mit einer Deckelschraube befestigt sind, zunehmend nur noch die Teile- Nr. der Fz.-Hersteller.

Anhand dieser Typenschild-Nummern und des Kurz-Nr. ist eine genaue Zuordnung der Vergaser zum Fahrzeug möglich.

Die Kurz- Nr. wie, PO 2 oder DB 11, sind meist an der Stirnseite der Schwimmerkammer eingeschlagen. Diese **Kurz-Nr.** ist unverlierbar und ermöglicht damit, auch ohne Typenschild, eine genaue Zuordnung des Vergasers zum Fahrzeug.

- **Teilmontierte / zusammengebaute Teile** hatten eine **00. - Nummer** und bekamen Nummern die mit „5.“ beginnen.

**2. Beispiel: Das Schwimbernadelventil 00. 6.531-2 bekam die Nr. 5.19329.00**

- **Einzelteile**, bis dahin mit **0. - Nummer** belegt, bekamen eine „3.“ Nummer.

**3. Beispiel: Die Vergaserdeckeldichtung 0.1910098 bekam die Nr. 3.29041.00.**

- **Reparatur- und Dichtungssätze** sind mit „4.“-Nummern belegt.

- Ab 1975 wurden bei der DVG / PIERBURG **Anwendungslisten** erstellt, die jährlich aktualisiert wurden. Diese Listen erlauben eine genaue Zuordnung der Vergaser zum Fahrzeug. Bis zu diesem Zeitpunkt waren die Einstelltabelle