

Servicehandboek

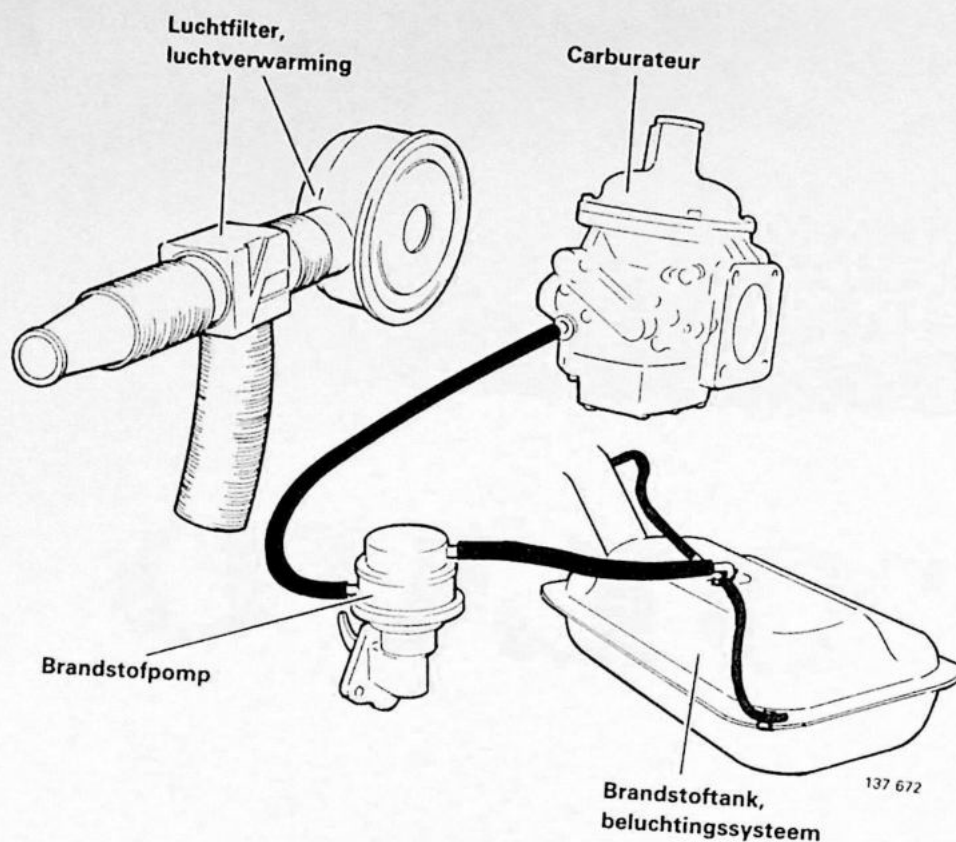
Reparatie en onderhoud

Hoofdgroep 2 (23)

Brandstofsysteem,
carbureurmotoren

240, 260
1975—1984

VOLVO



In dit Servicehandboek wordt het brandstofsysteem van de volgende carburateurmotoren behandeld:

Motoruitvoering	Modeljaar	Carburateur
B 17 A	1979–1984	Solex (Zenith) 175 CD
B 19 A	1977–1984	Solex (Zenith) 175 CD
B 19 K	1984	Solex-Cisac
B 20 A	1975–1976	Solex (Zenith) 175 CD of SU-HIF6
B 21 A	1975–1984	Solex (Zenith) 175 CD of SU-HIF6* of Pierburg (DVG) 175 CDUS**
B 23 A	1981–1984	Pierburg (DVG) 175 CDUS
B 27 A	1976–1979	SU-HIF6
B 28 A	1980–1982	SU-HIF6

Opmerkingen:

* is in 1982 voor Canada vervallen; in 1981 voor de overige landen.

** is in 1978 voor het Verenigd Koninkrijk ingevoerd. Later ook voor andere landen.

Volvo-auto's worden verkocht in uitvoeringen die aan de verschillende landen zijn aangepast. Deze aanpassing bestaat o.a. op wettelijke voorschriften, belastinggrenzen en wensen van het betreffende land.

Daarom kunnen in dit Servicehandboek afbeeldingen en tekst voorkomen die niet gelden voor auto's in uw land.

Bestelnummer: TP 11744/2

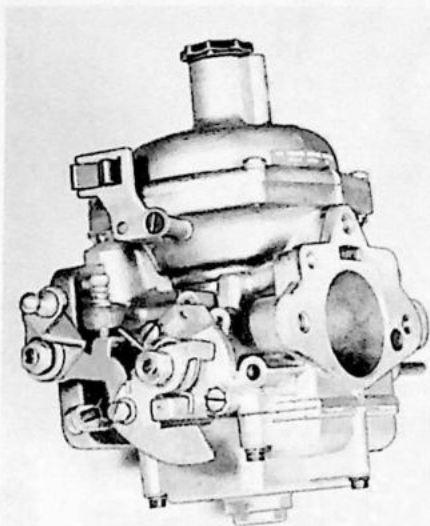
Vervangt de vorige uitgave: TP 11889 (Canada)
TP 11744/1 (Overige)

Wijzigingsrechten voorbehouden.

Inhoud

	Handeling	Pagina
Verschillende carburateurmerken		2
Specificaties		3
Speciaal gereedschap		10
Belangrijk		11
Algemene instructies (voor carburateur afstellen)		12
Lokaliseren van storingen		
SU-HIF6	A 1	14
Solex (Zenith) 175 CD	A 2	15
Pierburg (DVG) 175 CDUS	A 3	16
Solex-Cisac	A 4	17
Algemeen gedeelte	A 5-20	18
Carburateur SU-HIF6		
Afbeeldingen, componenten		23
Afstellen	B 1-15	24
Basisstand gasklep afstellen, B 27/28 A 1977-1982	B 16-20	28
B 21 A 1978-1982	B 21-26	29
Verwijderen/aanbrengen	B 27-29	30
Reviseren	B 30-61	32
Carburateur Solex (Zenith) 175 CD		
Afbeeldingen, componenten		40
Afstellen	C 1-29	41
Basisstand gasklep afstellen, 1978-1984	C 30-35	49
Verwijderen/aanbrengen	C 36-37	50
Reviseren	C 38-69	51
Carburateur Pierburg (DVG) 175 CDUS		
Afbeeldingen, componenten		60
Afstellen	D 1-15	61
Basisstand gasklep afstellen	D 16-21	65
Verwijderen/aanbrengen	D 22-23	66
Reviseren	D 24-43	67
Carburateur Solex-Cisac		
Afbeeldingen, componenten		73
Afstellen	E 1-10	74
Magneetklep tegen nadieselen	E 11-12	76
Thermistor	E 13-14	77
Verwijderen/aanbrengen	E 15	78
Reviseren	E 16-17	78
Diversen		
Magneetklep tegen nadieselen (A-motoren)	F 1-7	80
Voorverwarmingsflens B 27/28 A	G 1-3	82
Toevoertrechter SU-carburateur B 21 A 1979-1980	H 1-2	83
Isoleerflens B 17-21 A 1979-1980	J 1-6	84
Warm-startinjector B 17-23 A 1980-1984, B 19 K 1984	K 1-20	86
Luchtfilter, luchtvoorverwarming	L 1-11	93
Brandstofleidingen, nippel vervangen	M 1	98
Brandstofpomp	N 1-3	99
Tankvlotterelement, filter vervangen	O 1	100
Brandstoftank, 1975-1978	P 1-20	101
1978-1984	P 21-22	107
Beluchtingssysteem	Q 1-6	108

Verschillende carburateurmerken

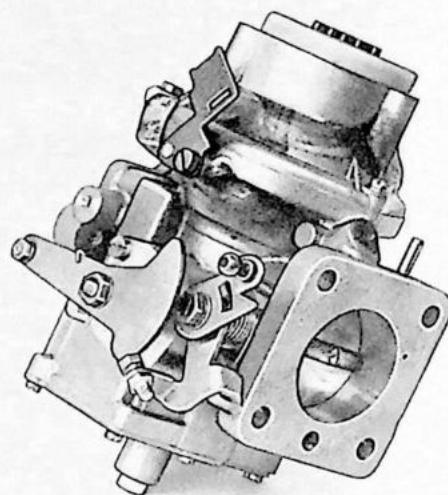


119 942

Solex 175 CD

Afgebeeld is de carburateur in de uitvoering voor de B 20 A. In 1983 kwam er verandering in de eigendomsrechten en veranderde de carburateur van naam: Solex werd Zenith. In het Servicehandboek wordt de oude naam tussen haakjes aangegeven: Solex (Zenith) 175 CD.

De carburateur is ook wel Stromberg-carburateur genoemd.

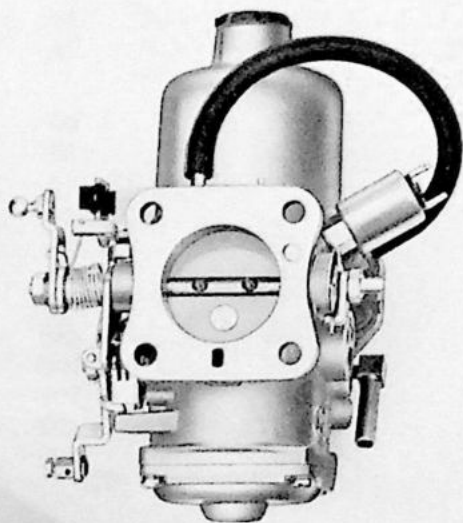


123 201

Pierburg 175 CDUS

Afgebeeld is de carburateur in de uitvoering voor de B 21 A 1978.

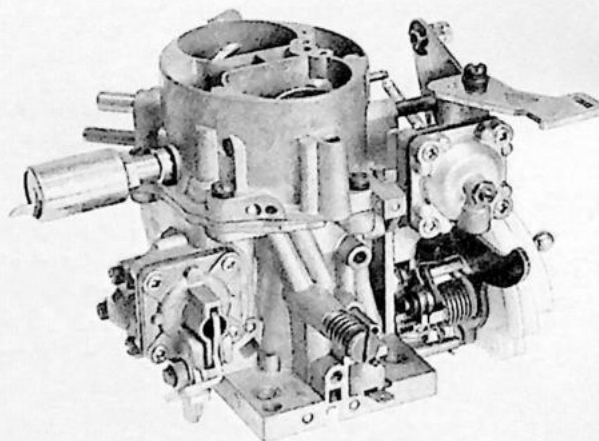
In verband met een jubileum in de loop van 1983 veranderde de carburateur van naam: DVG werd Pierburg. In het Servicehandboek wordt de oude naam tussen haakjes vermeld: Pierburg (DVG) 175 CDUS.



117 028

SU-HIF6

Afgebeeld is de carburateur in de uitvoering voor de B 27 A 1976.



137 673

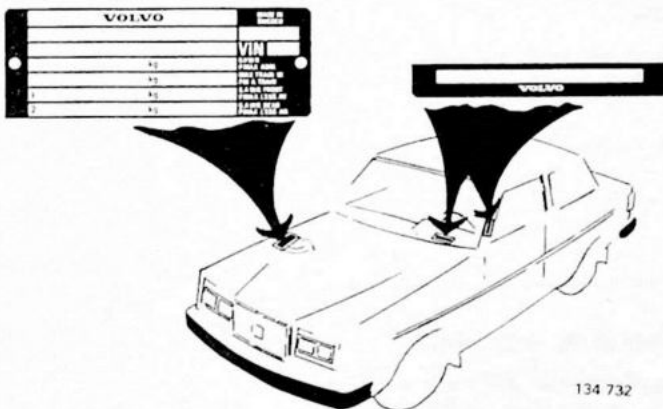
Solex-Cisac

Afgebeeld is de carburateur in de uitvoering voor de B 19 K 1984.

Specificaties

PLAATJES EN STICKERS

Alleen degene die bij werkzaamheden aan het brandstofsysteem van belang kunnen zijn, worden behandeld.



134 732

Produktplaatje

Dit zit op het rechter binnenscherm.

Het bevat o.a. het identificatienummer (de type-aanduiding).

N.B! Er zijn voor de verschillende modeljaren verschillende uitvoeringen. Afgebeeld is de uitvoering voor 1981.

Identificatieplaatje

Dit komt alleen bij auto's voor USA en Canada voor. Vanaf buiten de auto leesbaar.

—1979: op de linker voorruitstijl

1980—: op de bovenkant van het dashboard.

USA/Canada

—1980: **VC 244 45 L 1 000000**

1981—: **YV1 AX 45 4X B 1 000000**

Overige landen

—1980: **245 45 L 1 000000**

1981—: **YV1 244 46 1 B 1 000000**

↑
Motortype

↑
Modeljaar-
aanduiding

↑
Chassis-
nummer
134 733

Betekenis van het identificatienummer (de type-aanduiding)

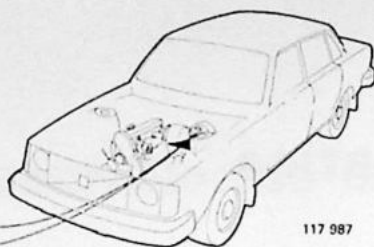
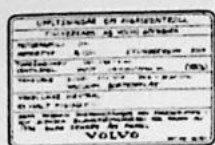
N.B! Het nummer is voor verschillende modeljaren en landen op verschillende manieren samengesteld. De afgebeelde nummers zijn alleen maar voorbeelden.

Motortype

11 = B 17 A
(B 20A 1975–1976)
21 = B 19 A
23 = B 19 K
41 = B 21 A
61 = B 27 A
62 = B 28 A
81 = B 23 A

Modeljaaraanduiding

B = 1975
E = 1976
H = 1977
L = 1978
M = 1979
A = 1980
B = 1981
C = 1982
D = 1983
E = 1984



117 987

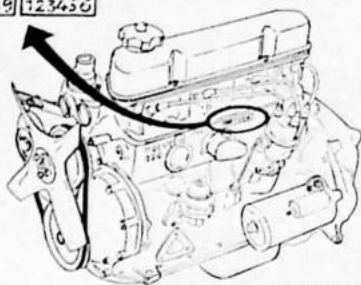
Sticker met emissie-eisen

Deze komt alleen voor bij auto's voor Zweden, Zwitserland (1983-), Australië, USA en Canada.

Deze is op het linker binnenscherm aangebracht.

Vermeldt o.a. het stationaire toerental, de klepspeling, het ontstekingstijdstip en het CO-gehalte.

789 123456



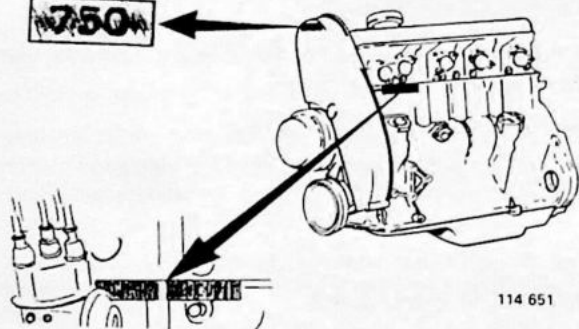
129 830

Motor, fabricage- en onderdeelnummer

B 20

Deze zijn aan de linker kant van het motorblok achter de olie-afscheider ingeslagen.

750

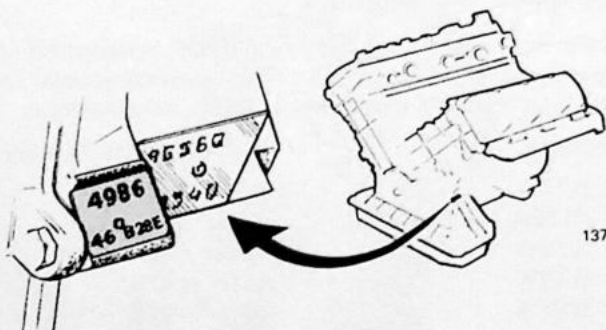


114 651

B 17-B 19-B 21-B 23

Deze zijn aan de linker kant van het motorblok achter de stroomverdeler ingeslagen.

Met ingang van 1977: op het distributiedeksel zit een sticker met de laatste drie cijfers van het onderdeelnummer.



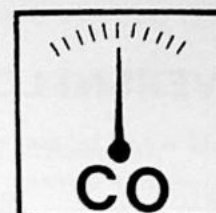
137 675

B 27-B 28

Deze zitten op een plaat vóór het oliefilter

CO-GEHALTE, STATIONAIR TOERENTAL

- Het CO-gehalte moet bij een stationair lopende, warme motor gecontroleerd/afgesteld worden.
- CO-gehalte **buiten** de controlewaarden = het moet op de voorgeschreven afstelwaarde afgesteld worden.
- CO-gehalte **binnen** de controlewaarden = het hoeft niet afgesteld te worden, mits de motor bevredigend loopt
- Bij auto's met automatische versnellingsbak moet de keuzehendel in de stand P staan, als het CO-gehalte en het stationaire toerental gecontroleerd/afgesteld worden.
- Denk erom, dat een eventuele luchtpomp en een eventueel Pulsair-systeem losgekoppeld (de slang afgeplugd) moeten zijn, als het CO-gehalte gecontroleerd/afgesteld wordt.



135 528

Motor-uitvoering	Modeljaar	Land	CO-gehalte, % Afstelwaarde (controlewaarde)	Stationair- toerental r/s (omw/min)
B 17 A	1979–1984		2,0 (1,5–3,0)	15,0 (900)
B 19 A	1977 1978 1979–1984	Italië Overige landen	3,0 (2,0–4,0) 2,5 (2,0–3,5) 2,0 (1,5–3,0) 2,0 (1,5–3,0)	14,2 (850) 15,0 (900) 15,0 (900) 15,0 (900)
B 19 K	1984		1,5 (1,0–2,5)	15,0 (900)
B 20 A	1975 1976		2,5 (1,5–4,0) 1,5 (0,5–4,0)	11,7 (700) 11,7 (700)
B 21 A	1975–1977 1978 1979–1980 1981 1982–1983 1984	Zweden* Australië, Canada Overige landen Australië, Canada Overige landen Canada Overige landen Canada Overige landen Canada Nordic, Zwitserland, Australië Overige landen	2,5 (1,5–4,0) 2,0 (1,5–3,0) 4,5 (3,5–5,5) 2,5 (2,0–3,5) 3,5 (2,5–4,0) 2,0 (1,5–3,0) 3,5 (2,5–4,0) 2,0 (1,5–3,0) 3,0 (2,5–4,0) 2,0 (1,5–3,0) 3,0 (2,5–4,0) 2,0 (1,5–3,0) 1,5 (1,0–2,5)	14,2 (850) 15,0 (900) 15,0 (900) 15,0 (900) 15,0 (900) 15,0 (900) 15,0 (900) 15,0 (900) 15,0 (900) 15,0 (900) 15,0 (900) 15,0 (900) 15,0 (900)
B 23 A	1981–1984		2,0 (1,5–3,0)	15,0 (900)
B 27 A	1976 1977 1978–1979		2,5 (1,5–4,0) 2,5 (1,5–4,0) 2,5 (2,0–3,5)	14,2 (850) 15,0 (900) 15,0 (900)
B 28 A	1980–1982		2,5 (2,0–3,5)	15,0 (900)

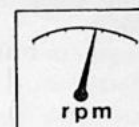
Opmerking:

- * 2650 auto's met handgeschakelde versnellingsbak zijn gebouwd met motoruitvoering 498528. De overige auto's met handgeschakelde versnellingsbak hebben motoruitvoering 498550. Voor de motoruitvoering 498528 gelden dezelfde waarden als voor het modeljaar 1977.

VERSNELD STATIONAIR TOERENTAL

Dit wordt bij een warme motor afgesteld.

B 20	18,3–25,0 r/s (1100–1500 omw/min)
B 17 A–B 19 A–B 21 A–B 23 A	20,8–22,5 r/s (1250–1350 omw/min)
B 27 A 1976–1977	20,0–26,7 r/s (1200–1600 omw/min)
1978–1979	23,3–26,7 r/s (1400–1600 omw/min)
B 28 A	20,8–22,5 r/s (1250–1350 omw/min)
B 19 K, afstand tussen nokkenschijf en afstelschroef stationair toerental met ingedrukte choke	1,9 mm



137 676

MAGNEETKLEP

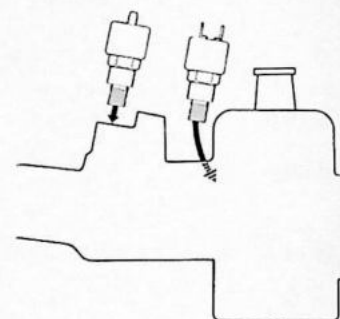
Motor- uitvoering	Magneetklep	
	Volvo O/N	Merktken
B 20 A	460282-7	2,2
B 17–23 A	1975–1976 1219792-7 ¹⁾	3,2
	1977 1266026-2	3,2
	1978–1984 1266004-9	2) ²⁾
B 19 K	1984 1270010-0	2) ²⁾
B 27–28	1976 1219792-7 ¹⁾	3,2
	1977–1982 1266004-9	2) ²⁾

Opmerkingen:

¹⁾ Als service-onderdeel vervangen door Volvo O/N 1266026-2

²⁾ Klep met één aansluitpen.

B 17–23 A 1978–1984 1975–1977
B 27/28 A 1977–1982 1976

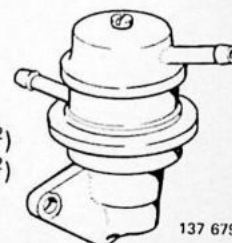


137 678

BRANDSTOFPOMP

Brandstofdruk, op gelijke hoogte met de pomp opgemeten:

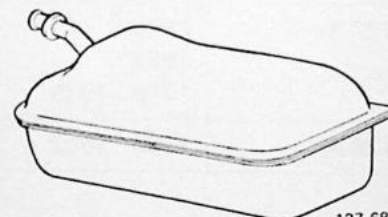
B 17–23 bij 16,6 r/s (1000 omw/min)	15–27 kPa (0,15–0,27 kg/cm ²)
B 27–28 bij 50 r/s (3000 omw/min)	15–27 kPa (0,15–0,27 kg/cm ²)



137 679

BRANDSTOFTANK

Inhoud, totaal	60 liter
expansievolume	5 liter
Reserve (rood gebied op de brandstofmeter)	circa 8 liter



137 680

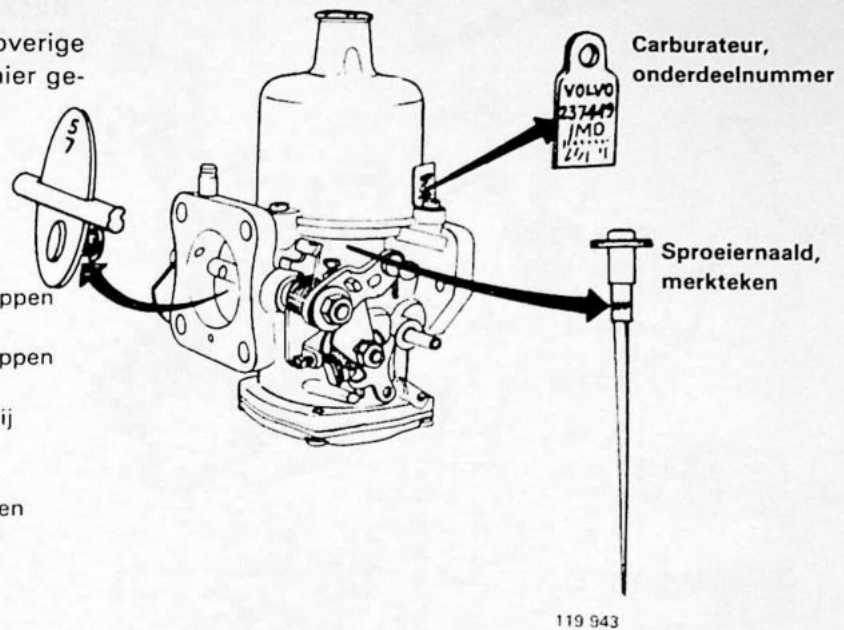
CARBURATEUR

Merktekens op carburateur, sproeiernaald en gasklep

Afgebeeld is de SU-HIF6 carburateur, maar de overige carburateurtypes zijn op overeenkomstige manier gemerkt.

Gasklep, merkteken
(Geldt alleen voor SU-carburateurs en gaskleppen met overstroomklep.)
Denk eraan, dat gaskleppen met overstroomklep

- alleen voorkomen bij bepaalde modellen
- in verschillende uitvoeringen voorkomen



119 943

Carburateur Solex (Zenith) 175 CD

Sproeiernaald, aanduiding

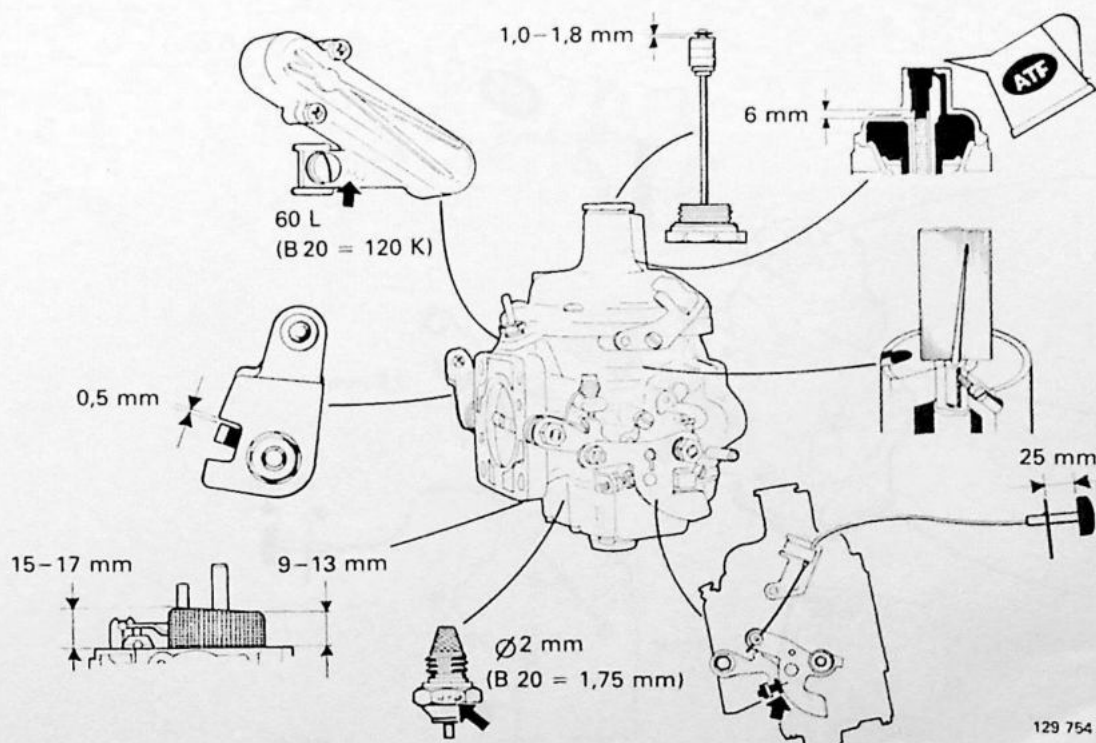
B 17/19 A	1977–1980	B1EE
	1981–1984	B1FE
B 20 A	1975–1976	B1CC

B 21 A	1975	B1ED ¹⁾
	1976–1980	B1EE
	1981–1984	
	Zweden, Australië, Canada	B1FD
	Overige landen ²⁾	B1EE

Opmerkingen:

¹⁾ Oude uitvoering = B2BB

²⁾ Zwitserland 1983–1984 = B1FD

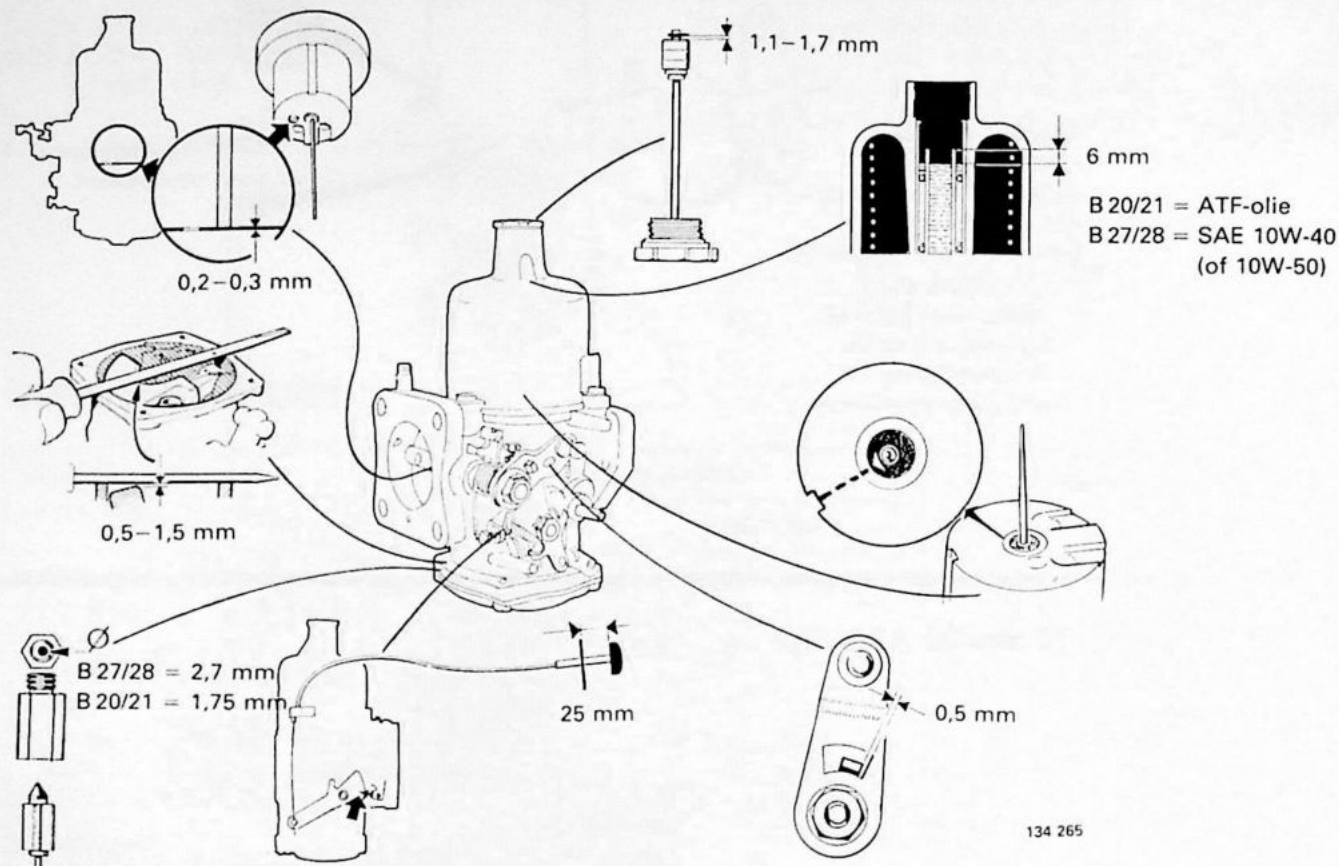


129 754

Carburateur SU-HIF6

Sproeiernaald, aanduiding

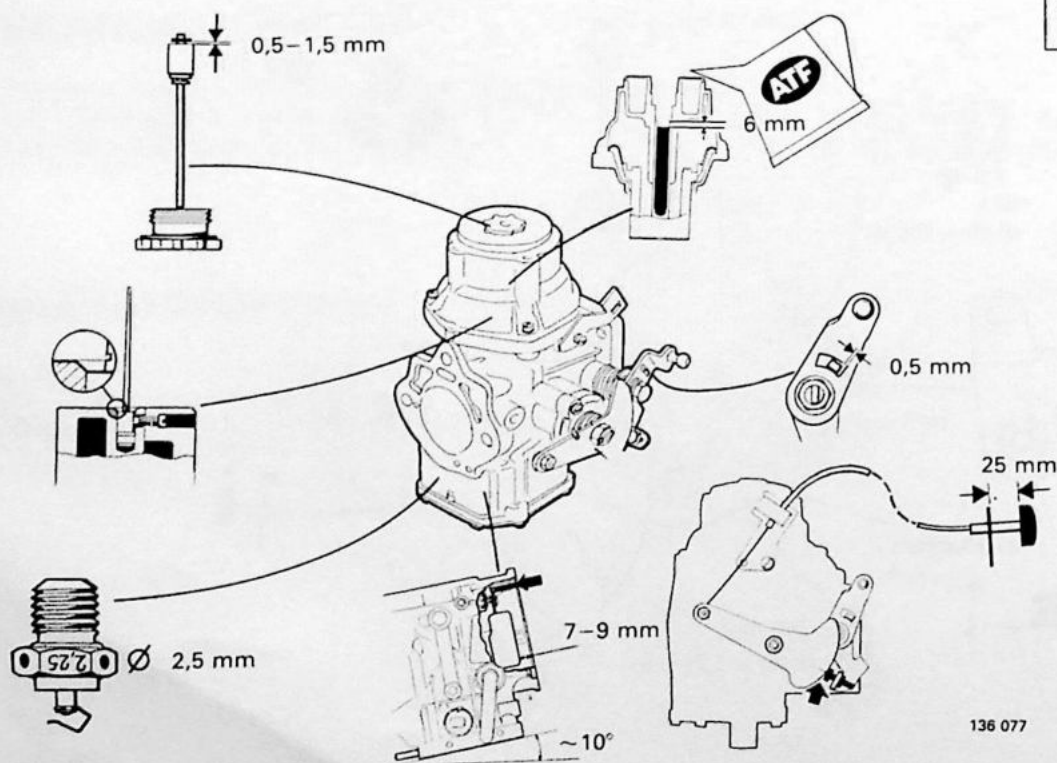
B 20 A 1976 Zweden	BDG
Overige landen	BCJ
B 21 A	BDJ
B 27/28 A	BDK



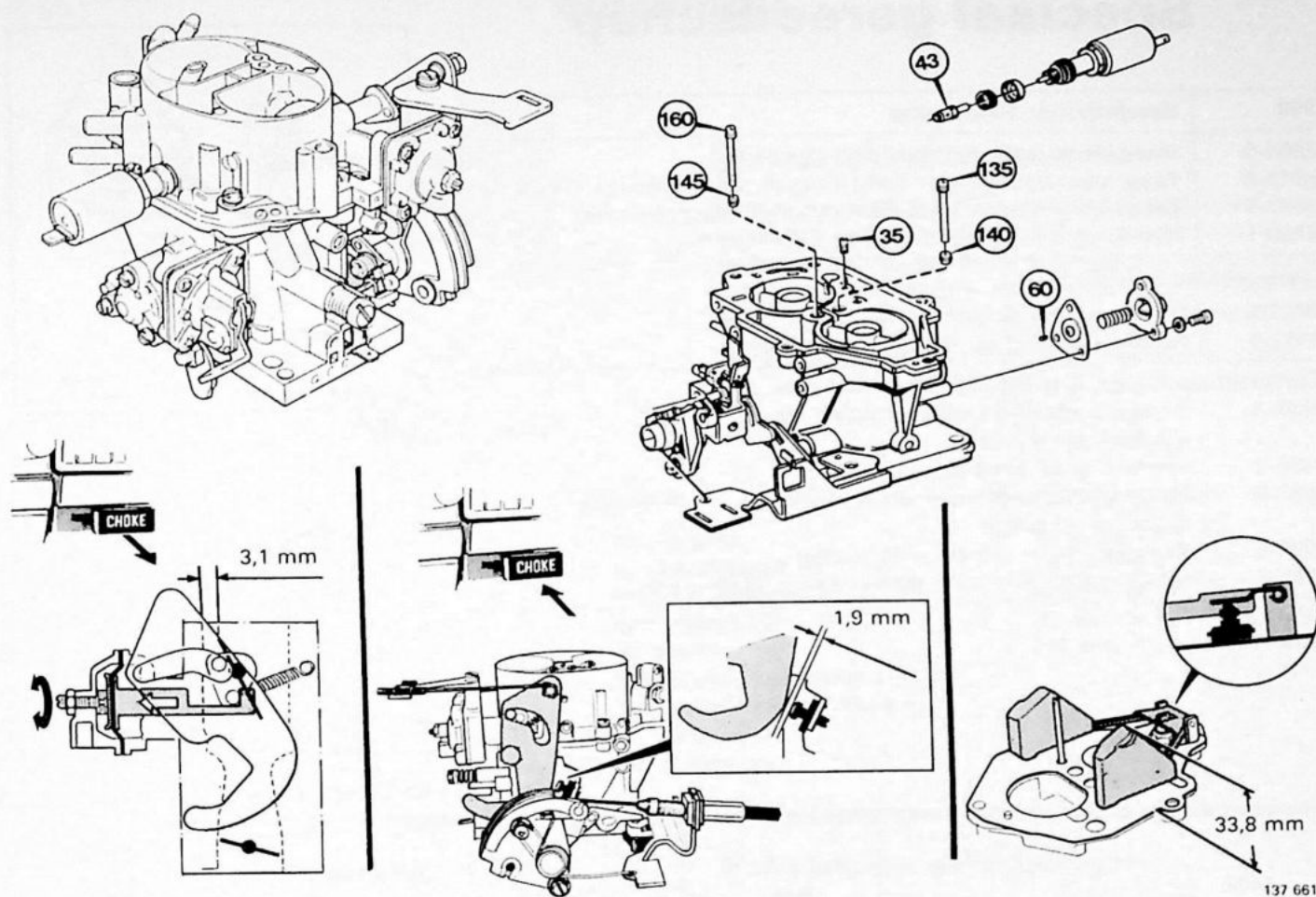
Carburateur Pierburg (DVG) 175 CDUS

Sproeiernaald, aanduiding

B 21 A = PN
B 23 A = DC



Carburateur Solex-Cisac



Afstelling vacuümdoes

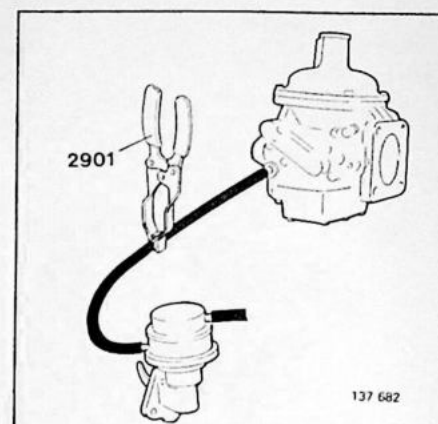
- Choke geheel uitgetrokken
- Drukstang van de vacuümdoes geheel recht naar binnen gedrukt
- Zie ook pagina 75, E5

Afstelling versneld stationair toerental

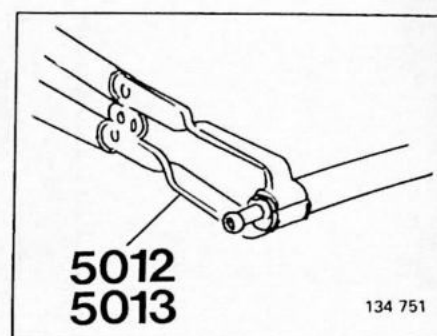
- Choke geheel ingedrukt

Speciaal gereedschap

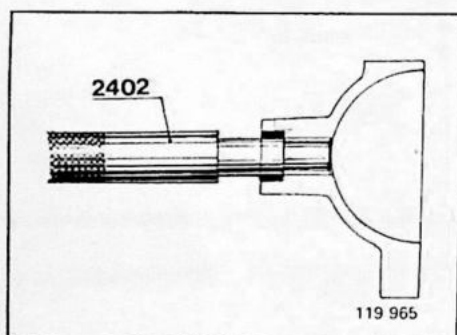
999	Beschrijving—toepassing
2901-0	Slangklem: voor dichtknijpen slangen
5012-3	Tang: voor aanbrengen slangnippels, slangdiameter 5 en 8 mm
5013-1	Tang: voor aanbrengen slangnippels, slangdiameter 10 mm
5230-1	Manometer: voor opmeten brandstofdruk
Carburateur SU-HIF6	
2402-9	Stempel: voor lagerbussen smoorklepas
2881-4	Ruimer: voor lagerbussen smoorklepas
Carburateur Solex (Zenith) 175 CD	
2895-4	Persgereedschap: voor afstellen en aanbrengen sproeier
2896-2	Kaliber: voor afstellen sproeier
2897-0	Persgereedschap: voor afstellen en uitpersen sproeier
2962-0	Stempel: voor uitpersen sproeier
5159-2	Sleutel: voor afstellen sproeinnaald 1978–1984



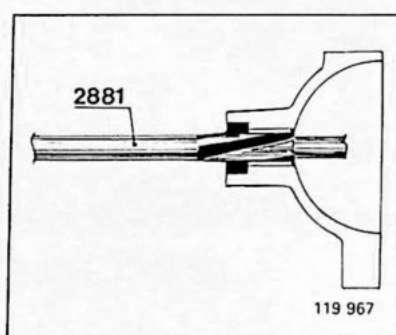
2901



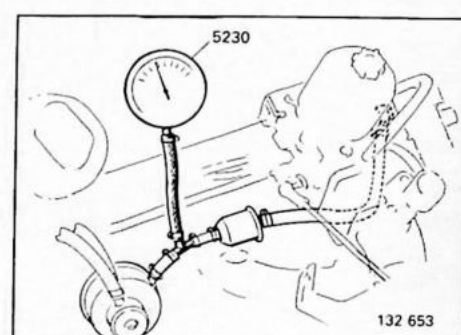
5012, 5013



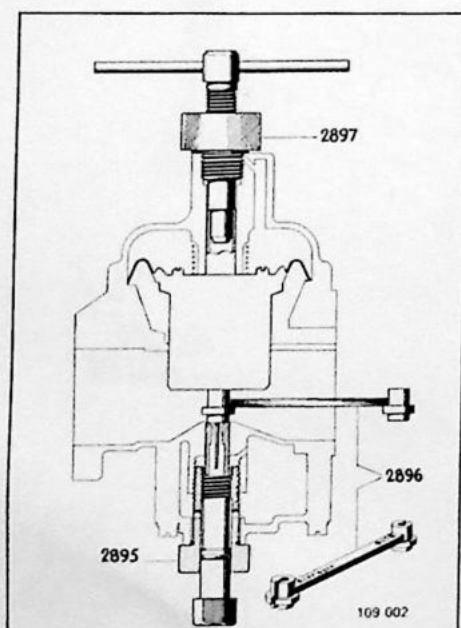
2402



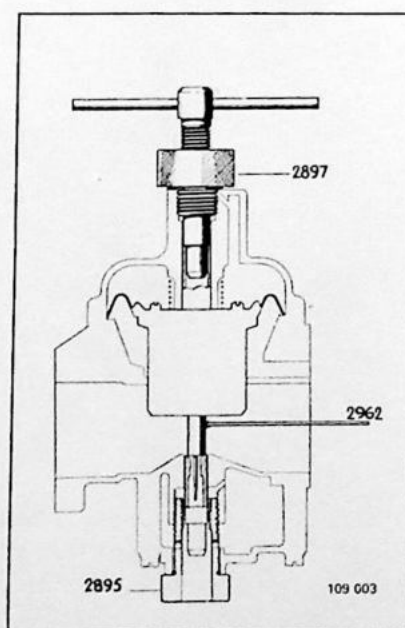
2881



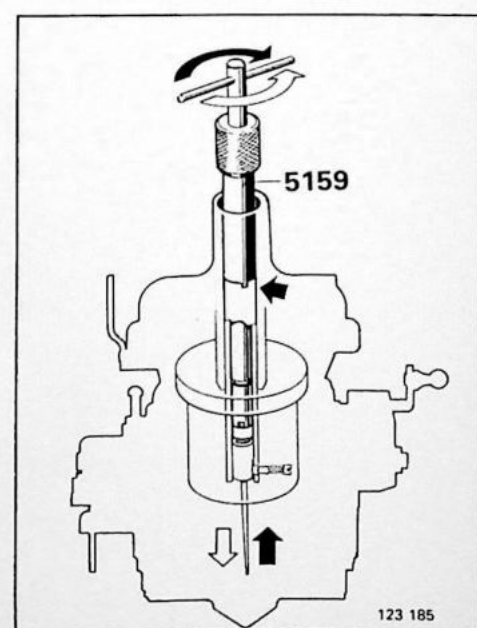
5230



2895, 2896, 2897

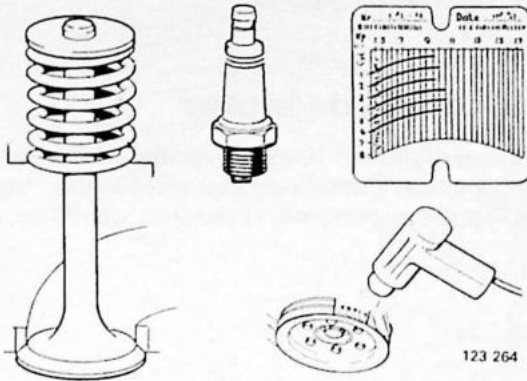


2962



5159

Belangrijk



Alvorens iets te doen

Voordat men iets aan het brandstofsysteem gaat doen, moet men geconstateerd hebben, dat de motor geen mechanische of elektrische gebreken heeft. Verder moet men erop letten, dat brandstof van "bekende" kwaliteit en het juiste octaangetal gebruikt wordt.

Het volgende moet gecontroleerd en, indien nodig, in orde gemaakt worden:

Mechanisch

- de compressie
- de klepopening
- de vacuümslangen met hun aansluitingen
- de gasklepbediening en eventuele kick-downkabel
- het luchtfilter
- het inlaatspruitstuk, op luchtlekkage
- het uitlaatsysteem op lekkage

elektrisch

- de bougies
- de bobinekabel en de bougiekabels
- de verdeelkap
- de bobine
- het ontstekingsstijdstip, incl. ontstekingsverstelling
- de elektrische aansluitingen

Zuivering uitlaatgassen

- de carterventilatie
- de recirculatie van uitlaatgassen (EGR)
- de luchtpomp/het Pulsair-systeem
- het beluchtingsysteem

Reinheid bij het werken

Neem bij werkzaamheden aan het brandstofsysteem de grootste reinheid in acht.

Reinig de brandstofaansluitingen nauwkeurig alvorens deze los te nemen.

Pakkingen, afdichtingen

Gebruik, als een aansluiting losgenomen geweest is, altijd nieuwe pakkingen/afdichtingen.

WAARSCHUWING

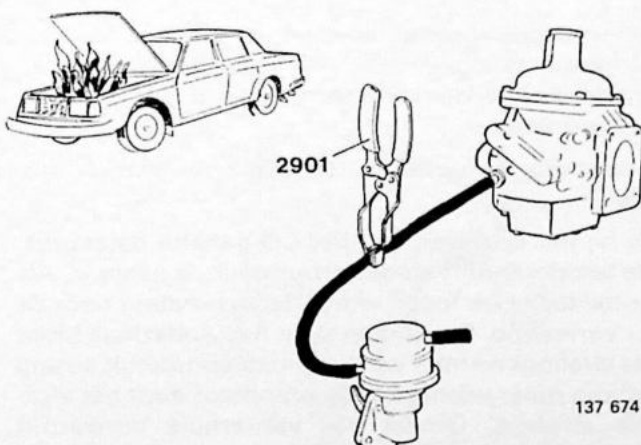
Brandgevaar, gevaar voor de gezondheid

Bij werkzaamheden aan de carburateur stroomt vaak benzine over de motor. Als de motor nog warm is, betekent dit kans op ontbranding en ook een gevaar voor de gezondheid, omdat benzine benzeen en lood bevat.

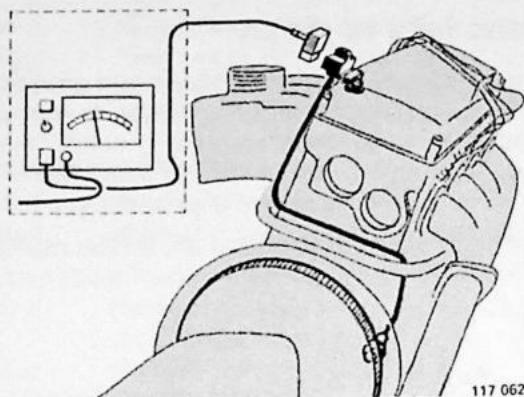
Deze risico's worden vermeden door de benzinetoevoer af te sluiten en de in de carburateur aanwezige benzine te verbruiken. Gebruik slangklep 2901.

Bij controlemetingen is deze maatregel zeer effectief gebleken.

Gebruik als reinigings- of oplosmiddel **geen** motorbenzine die lood of benzeen bevat.

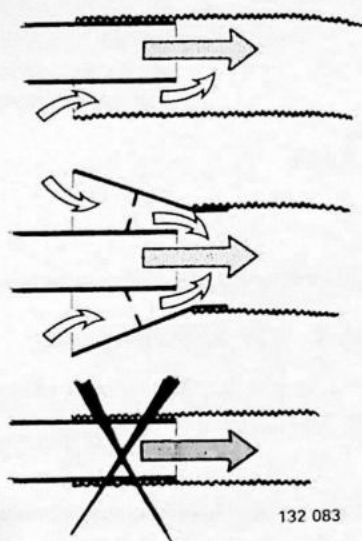


Algemene instructies voor het afstellen van een carburateur



Toestand van de motor

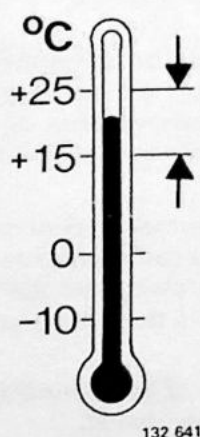
Voor het verkrijgen van juiste waarden is het belangrijk, dat de motor overigens goed afgesteld is (b.v. het ontstekingsstijdstip, de carterventilatie, het luchtfilter, enz.).



Uitlaatgassen afzuigen. CO-meter aansluiten

Gebruik voor uitlaatgassen een slang met een open aansluiting. Als de uitlaatgassen te sterk afgezogen worden, bestaat er kans op foutieve meetresultaten.

De sonde van de CO-meter moet circa 480 mm in de uitlaatpijp gestoken worden. Als de sonde niet ver genoeg ingestoken wordt, bestaat er kans, dat de uitlaatgassen met frisse lucht verdund worden en foutieve meetresultaten verkregen worden.



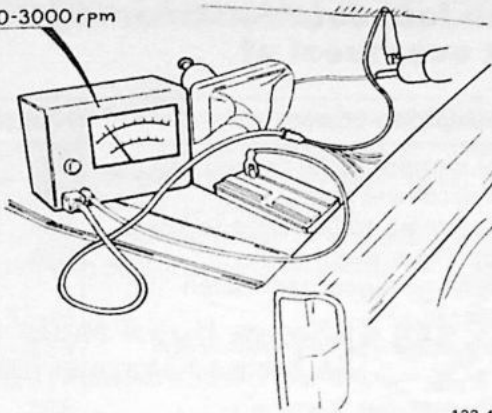
Temperatuur

Het controleren/afstellen van het CO-gehalte moet bij kamertemperatuur (+15 tot +25°C) en **binnen 8 minuten**, nadat de koelvloeistofthermostaat opengegaan is, uitgevoerd worden.

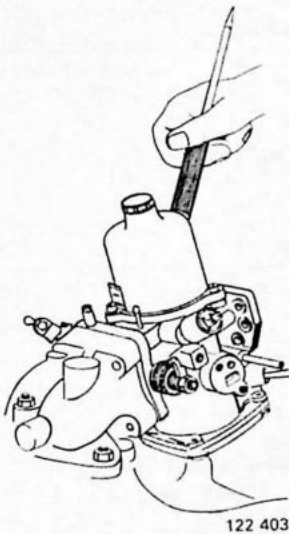
Laat de motor bij circa 25 r/s (1500 omw/min) warmdraaien.

Het is bij het opmeten van het CO-gehalte belangrijk, dat de temperatuur van de carburateur de juiste is. Als de motor stationair loopt, wordt de carburateur door de motor verwarmd. Bovendien staat het vlotterhuis bloot aan de stralingswarmte van het uitlaatspruitstuk, terwijl gelijktijdig maar weinig koude brandstof door het vlotterhuis stroomt. Omdat het vlotterhuis verwarmd wordt, wordt ook de brandstof in het vlotterhuis verwarmd en daalt de viscositeit van de brandstof. Als gevolg van de viscositeitsverandering stroomt meer brandstof door de sproeier en neemt het CO-gehalte in de uitlaatgassen toe.

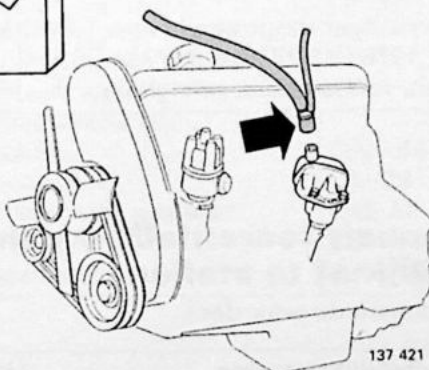
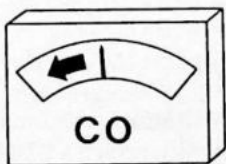
2500-3000 rpm



122 402



122 403



137 421

N.B! Til bij de B 27/28 A in plaats daarvan de olievuldop op.

Men kan controleren, of de temperatuur niet te hoog geworden is door met de hand op het vlotterhuis te voelen. Het vlotterhuis moet "koud aanvoelen", d.w.z. in het algemeen de kamertemperatuur niet overschrijden.

Om er zeker van te zijn, dat het opgemeten CO-gehalte juist is, moet het opmeten dus binnen 8 minuten ten opzichte van het opengaan van de koelvloeistofthermostaat uitgevoerd worden.

Als het afstellen niet binnen 8 minuten uitgevoerd kan worden, wordt de motor en dus ook de carburateur te warm. Laat in dat geval de motor met versneld stationair toerental, 41-50 r/s (2500-3000 omw/min), gedurende circa 1 minuut lopen. Dan kan de koelvloeistof door de radiator circuleren en de motor afkoelen, terwijl tegelijkertijd het vlotterhuis afgekoeld wordt, omdat er koude brandstof doorstroomt. (Als men aan de motortemperatuur twijfelt, moet men telkens vóór het aflezen het toerental van de motor als hierboven beschreven verhogen.)

Telkens vóór het aflezen

- Verhoog het toerental eventjes tot circa 25 r/s (1500 omw/min), zodat koude brandstof in de carburateur komt.
- Tik voorzichtig op de vacuümkamer, zodat de vacuümplunjer zeker in de goede stand gaat staan.
- Neem de tijdfactor, 8 minuten, in acht.

Bij te hoog CO-gehalte

Als met de auto veel in stadsverkeer gereden wordt (vaak starten, stationair lopen) kan de motorolie wat met brandstof verdund worden. Daarom kunnen de carterdampen het CO-gehalte beïnvloeden en een foutief afstellen veroorzaken.

- Controleer het CO-gehalte met losgekoppelde carterventilatie.
- Normaal daalt het CO-gehalte iets, als de carterventilatie losgekoppeld wordt.
- Als het CO-gehalte sterk daalt, wijst dit erop, dat de motorolie met brandstof verdund is. De motorolie moet dan vervast worden.

A. Lokaliseren van storingen bij de carburateur

A1

- In onderstaande instructies voor het lokaliseren van storingen wordt ervan uitgegaan, dat de motor geen mechanische of elektrische gebreken heeft (zie het algemene gedeelte op pagina 18).
- Reviseer de carburateur als bij het lokaliseren van storingen een defect gevonden wordt; zie pagina 32.

Motor slaat koud moeilijk aan en/of slaat bij warmdraaien af

Waarschijnlijke storing	Handeling
Te dikke dempingsolie	B4
Foutief afgesteld versneld stationair toerental	B3, 11
Spleetopening zuiger-brug te klein	B58
Vacuümzuiger loopt aant	B55
Brandstof/lucht-lekkage bij koud-startinrichting	B44-45
B 27/28 A: voorverwarmingsflens	G1-3

Motor loopt stationair onregelmatig; slaat eventueel af

Waarschijnlijke storing	Handeling
Niveau dempingsolie te laag	B4
Dempingsolie te dun	B4
Spleetopening zuiger-brug te klein	B58
Vacuümzuiger loopt aan	B55
Magneetklep tegen nadieselen gaat niet open	F1-7
Vlotterhuisventilatie geblokkeerd	B33
B 21 A 1979-: warm-startinjector defect	K1-5
Smookklepas heeft speling	B34
Brandstof/lucht-lekkage bij koud-startinrichting	B44-45
CO-gehalte foutief	B1-15
Sproeiernaald/sproeier gesleten	B47, B56
Vlotterniveau foutief	B48-51
Gasklep, basisafstelling	B16-26

Motor slaat warm moeilijk aan

Waarschijnlijke storing	Handeling
Vacuümzuiger loopt aan	B55
Vlotterhuisventilatie geblokkeerd	B33
B 21 A 1979-1980: isoleerflens	J1-4
B 21 A 1979-: warm-startinjector	K1-5

Storingen bij accelereren

Waarschijnlijke storing	Handeling
Niveau dempingsolie te laag	B4
Dempingsolie te dun	B4
Axiale speling bij dempingszuiger te groot	B54
Vacuümzuiger loopt aan	B55
Vlotterniveau te laag	B48-51

Overmatig brandstofverbruik

Waarschijnlijke storing	Handeling
Te dikke dempingsolie	B4
Ontluchtingsgat in dempingszuiger verstopt	B54
Koud-startinrichting foutief afgesteld	B3, B11
Vlotterhuisventilatie geblokkeerd	B33
B 21 A 1979-: warm-startinjector, slangen	K1-5
B 27/28 A: verarmingssysteem	B46
Vacuümzuiger loopt aan	B55
Sproeiernaald, foutieve basisafstelling	B57
Sproeiernaald/sproeier gesleten	B47, 56
Vlotterniveau te hoog	B48-51
B 21 A 1979-: venturi	H1-2

Motor dieselt na

Waarschijnlijke storing	Handeling
Stationair toerental te hoog	B10
Magneetklep tegen nadieselen werkt niet	F1-7
Vacuümzuiger loopt aan	B55
B 21 A 1978-, B 27/28 A 1977-: gasklep, foutieve basisafstelling	B16-26

Motor trekt slecht; vermogen/topsnelheid laag

Waarschijnlijke storing	Handeling
Gasklep gaat niet geheel open	B42
Gasklepbediening foutief afgesteld	B13-15
Vacuümzuiger loopt aan/heeft speling	B55
Vlotterniveau te hoog	B48-51

Stationair toerental/CO-gehalte moeilijk af te stellen

(geen constante waarden)

Waarschijnlijke storing	Handeling
Vacuümzuiger loopt aan/heeft speling	B55
Brandstof/lucht-lekkage bij koud-startinrichting	B44-45
Sproeiernaald/sproeier gesleten	B47, 56

A. Lokaliseren van storingen bij de carburateur Solex (Zenith) 175 CD

A2

- In onderstaande instructies voor het lokaliseren van storingen wordt ervan uitgegaan, dat de motor geen mechanische of elektrische gebreken heeft (zie het algemene gedeelte op pagina 18).
- Reviseer de carburateur, als bij het lokaliseren van storingen een defect gevonden wordt; zie pagina 51.

Motor slaat koud moeilijk aan en/of slaat bij warmdraaien af

Waarschijnlijke storing	Handeling
Te dikke dempingsolie	C4
Versneld stationair toerental foutief afgesteld	C3, 23
Temperatuurcompensator defect	C65-67
Brandstof/lucht-lekkage bij koud-startinrichting	C62-64

Motor slaat warm moeilijk aan

Waarschijnlijke storing	Handeling
Temperatuurcompensator defect	C65-67
Vlotterhuisventilatie geblokkeerd	-
1979-1980: isoleerflens	J1-4
1979-: warm-startinjector	K1-5

Motor loopt stationair onregelmatig; slaat eventueel af

Waarschijnlijke storing	Handeling
Niveau dempingsolie te laag	C4
Dempingsolie te dun	C4
Temperatuurcompensator defect	C65-67
Magneetklep tegen nadieselen gaat niet open	F2-7
Vlotterhuisventilatie geblokkeerd	-
1979-: warm-startinjector defect	K1-5
Smookklep heeft speling	C41
Brandstof/lucht-lekkage bij koud-startinrichting	C62-64
CO-gehalte foutief	C1-29
Sproeiernaald/sproeier gesleten	C46, 50-51
Vlotterniveau foutief	C57-60
Gasklep, basisafstelling	C30-35

Hoog dempingsolieverbruik 1978-

Waarschijnlijke storing	Handeling
Lekkage bij O-ring van de afstelschroef sproeiernaald	C51-55

Storingen bij accelereren

Waarschijnlijke storing	Handeling
Niveau dempingsolie te laag	C4
Dempingsolie te dun	C4
Axiale speling bij dempingszuiger te groot	C68
Vlotterniveau te laag	C57-60

Motor trekt slecht; vermogen/topsnelheid laag

Waarschijnlijke storing	Handeling
Gasklepbediening foutief afgesteld	C27-29
Membraan van vacuümzuiger kapot	C49
Vlotterniveau te laag	C57-60

Overmatig brandstofverbruik

Waarschijnlijke storing	Handeling
Dempingsolie te dik	C4
Koud-startinrichting foutief afgesteld	C3, 23
Vlotterhuisventilatie geblokkeerd	-
1979-: warm-startinjector, slangen	K1-5
Membraan van vacuümzuiger kapot	C49
- 1977: sproeiernaald, foutieve basisafstelling	C50
1978-: sproeier, foutieve basisafstelling	C46
Sproeiernaald/sproeier gesleten	C46, 50-51
Vlotterniveau te hoog	C57-60

Motor dieselt na

Waarschijnlijke storing	Handeling
Stationair toerental te hoog	C22
Magneetklep tegen nadieselen werkt niet	F2-7
Gasklep, foutieve basisafstelling	C30-35

Stationair toerental/CO-gehalte moeilijk af te stellen

(geen constante waarden)

Waarschijnlijke storing	Handeling
Brandstof/lucht-lekkage bij koud-startinrichting	C62-64
Sproeiernaald/sproeier gesleten	C46, 50-51

A. Lokaliseren van storingen bij de carburateur Pierburg (DVG) 175 CDUS

A3

- In onderstaande instructies voor het lokaliseren van storingen wordt ervan uitgegaan, dat de motor geen mechanische of elektrische gebreken heeft (zie het algemeen gedeelte op pagina 18).
- Reviseer de carburateur, als bij het lokaliseren van storingen een defect gevonden wordt; zie pagina 67.

Motor slaat koud moeilijk aan en/of slaat bij warmdraaien af

Waarschijnlijke storing	Handeling
Dempingsolie te dik	D4
Stationair toerental foutief afgesteld	D3, 11
Brandstof/lucht-lekkage bij koud-startinrichting of vacuümklep	D39-40

Motor slaat warm moeilijk aan

Waarschijnlijke storing	Handeling
Vlotterhuisventilatie geblokkeerd	—
1979-1980: isoleerflens	J1-4
1979-: warm-startinjector	K1-5

Motor loopt stationair onregelmatig; slaat eventueel af

Waarschijnlijke storing	Handeling
Niveau dempingsolie te laag	D4
Dempingsolie te dun	D4
Magneetklep tegen nadieselen gaat niet open	F2-7
Vlotterhuisventilatie geblokkeerd	—
1979-: warm-startinjector defect	K1-5
Smoorklepas heeft speling	D27
Brandstof/lucht-lekkage bij koud-startinrichting of vacuümklep	D39-40
CO-gehalte foutief	D1-15
Sproeiernaald/sproeier gesleten	D33, 37
Vlotterniveau foutief	D30-32
Gasklep, basisafstelling	D16-21

Storingen bij accelereren

Waarschijnlijke storing	Handeling
Niveau dempingsolie te laag	D4
Dempingsolie te dun	D4
Axiale speling bij dempingszuiger te groot	D41
Vlotterniveau te laag	D30-32

Motor trekt slecht; vermogen/topsnelheid laag

Waarschijnlijke storing	Handeling
Gasklepbediening foutief afgesteld	D13-15
Membraan van vacuümzuiger kapot	D36
Vlotterniveau te laag	D30-32

Overmatig brandstofverbruik

Waarschijnlijke storing	Handeling
Dempingsolie te dik	D4
Koud-startinrichting foutief afgesteld	D3, 11
Vlotter/huisventilatie geblokkeerd	—
1979-: warm-startinjector, slangen	K1-5
Membraan van vacuümzuiger kapot	D36
Sproeiernaald, foutieve basisafstelling	D37
Sproeiernaald/sproeier gesleten	D33, D37
Vlotterniveau te hoog	D30-32

Motor dieselt na

Waarschijnlijke storing	Handeling
Stationair toerental te hoog	D10
Magneetklep tegen nadieselen werkt niet	F2-7
Gasklep, foutieve basisafstelling	D16-21

Stationair toerental/CO-gehalte moeilijk af te stellen

(geen constante waarden)

Waarschijnlijke storing	Handeling
Brandstof/lucht-lekkage bij koud-startinrichting of vacuümklep	D39-40
Sproeiernaald/sproeier gesleten	D33, D37

A. Lokaliseren van storingen bij de carburateur Solex-Cisac

A4

- In onderstaande instructies voor het lokaliseren van storingen wordt ervan uitgegaan, dat de motor geen mechanische of elektrische gebreken heeft (zie het algemene gedeelte op pagina 18).
- Reviseer de carburateur, als bij het lokaliseren van storingen een defect gevonden wordt; zie pagina 78.

Motor slaat koud moeilijk aan en/of slaat bij warmdraaien af

Waarschijnlijke storing	Handeling
Koud-startinrichting foutief afgesteld	E4-7
Luchtlekkage bij vacuümdoos voor chokeklep	E17
Thermistor defect	E13-14

Motor slaat warm moeilijk aan

Waarschijnlijke storing	Handeling
Koud-startinrichting foutief afgesteld	E4-7
Warm-startinjector/slangen defect	K1-5

Motor loopt stationair onregelmatig; slaat eventueel af

Waarschijnlijke storing	Handeling
Magneetklep werkt niet	E11-12
Vlotterhuisventilatie geblokkeerd	-
Luchtlekkage bij inrichting voor deellastverrijking	E17
CO-gehalte foutief	E1-10
Vlotterniveau foutief	E16
Sproeiers verstopt	E17

Storingen bij accelereren

Waarschijnlijke storing	Handeling
Acceleratiepomp/sproeiers	E17
Vlotterniveau te laag	E16

Motor trekt slecht; vermogen/topsnelheid laag

Waarschijnlijke storing	Handeling
Klep voor fase 2 gaat niet open	E2, E4
Gasbedieningskabel foutief afgesteld	E3
Brandstoffilter bij ingang carburateur of het filter in de brandstofleiding verstopt	E17
Hoofdsproeiers verstopt	E17
Sproeiers, foutieve grootte	E17
Vlotterniveau te laag	E16

Overmatig brandstofverbruik

Waarschijnlijke storing	Handeling
Koud-startinrichting foutief afgesteld	E4-7
Warm-startinjector/slangen defect	K1-5
Inrichting voor deellastverrijking: luchtlekkage of blijft hangen	E17
Sproeiers, foutieve grootte	E17
Vlotterniveau te hoog	E16

Motor dieselt na

Waarschijnlijke storing	Handeling
Stationair toerental te hoog	E9
Magneetklep tegen nadieselen werkt niet	E11-12

Stationair toerental/CO-gehalte moeilijk af te stellen

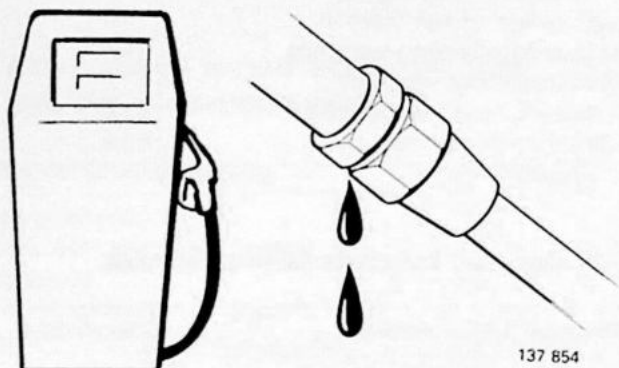
(geen constante waarden)

Waarschijnlijke storing	Handeling
Luchtlekkage bij inrichting voor deellastverrijking	E17
Sproeiers verstopt	E17

A. Lokaliseren van storingen, algemeen gedeelte

Handelingen A 5-20

Het is niet zeker dat iets dat als een storing in de carburateur ervaren wordt, komt omdat de carburateur defect is.
Het kan in veel gevallen iets anders zijn dat defect is.
Als het moeilijk is om de storing te vinden, moet daarom het onderstaande gecontroleerd en/of in orde gemaakt worden.



Brandstofkwaliteit

Let erop, dat brandstof van "bekende" kwaliteit en met het juiste octaangetal gebruikt wordt.

A5

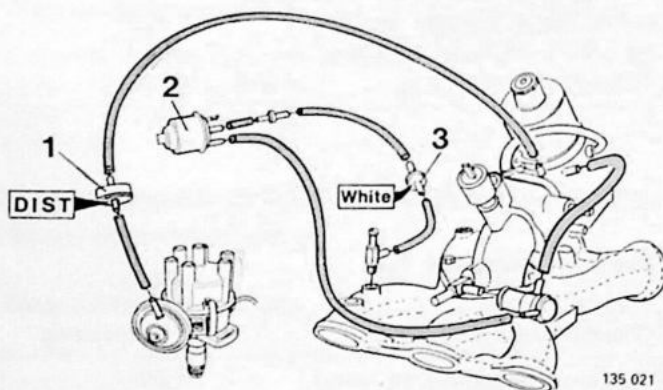
Brandstofleidingen

Controleer, of alle brandstofleidingen heel, niet ingeklemd zijn en niet lekken.

A6

Controleer, of de beluchting van de brandstoftank niet geblokkeerd is.

B 27/28 A: Controleer, of de retourleiding van de brandstofpomp open is.



A7

Alle vacuümslangen

Controleer, of deze goed aangesloten, heel en niet ingeklemd zijn.

Australië, Canada: Controleer, of de afvoer van het koelfilter (de bus) niet geblokkeerd is.

A8

Luchtfilter

Controleer, of het filterelement niet vuil of verstopt is.

Een vuil/verstopt filterelement kan de oorzaak zijn van:

- een hoog brandstofverbruik
- een slecht trekkende motor.

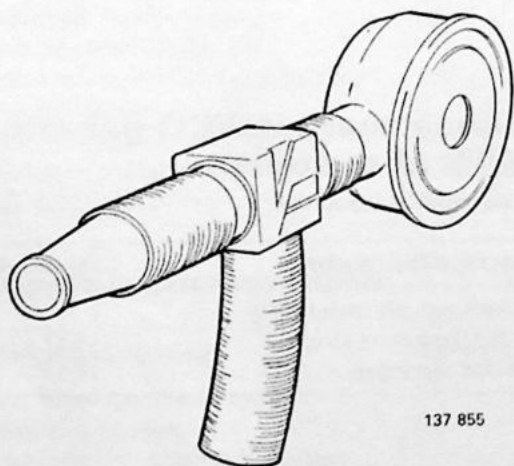
A9

Luchtvoorverwarming

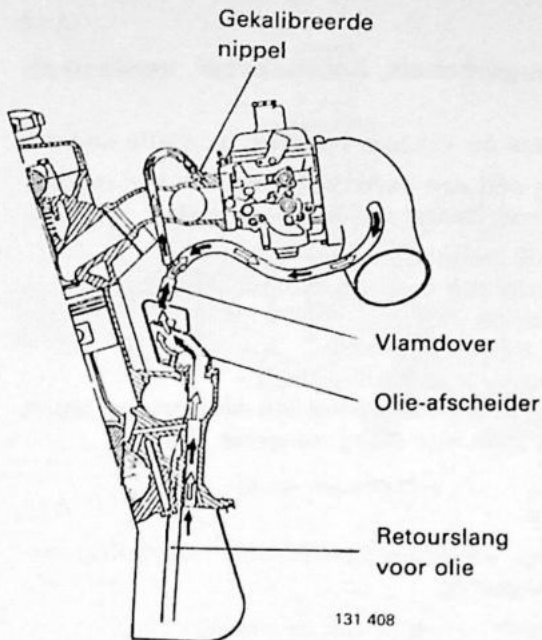
Controleer de temperatuur, waarbij het smooklephuis open- en dichtgaat; zie handelingen L4-L8-L11.

Een defect in het smooklephuis kan de oorzaak zijn van:

- een onregelmatig lopende motor na koud starten; eventueel afslaan van de motor
- een slecht rijgedrag, speciaal bij lage buitentemperaturen
- een slecht trekkende motor.



A10

**Carterventilatie**

Controleer, of:

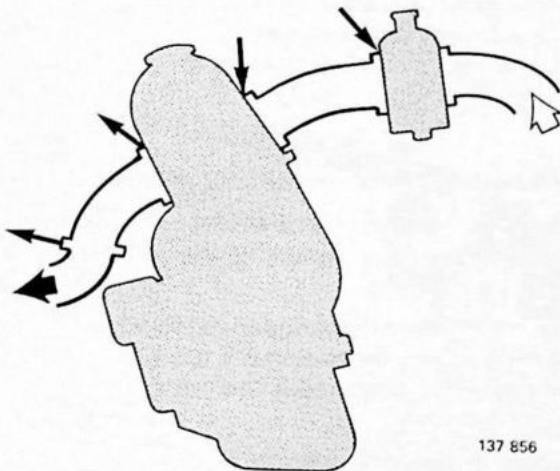
- de slangen heel, goed aangesloten en niet geblokkeerd zijn
- de gekalibreerde nippel niet verstopt is
- de vlamdover niet verstopt is.

Een verstopte vlamdover kan de oorzaak zijn, dat de motor pingelt.

BELANGRIJK! De dampen van de carterventilatie beïnvloeden het CO-gehalte; zie pagina 13.

Afgebeeld is de carterventilatie bij een 4-cilindermotor 1981–1984.

A11

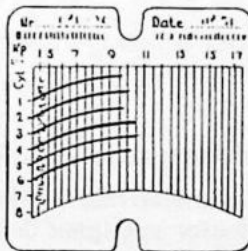
**Inlaat- en uitlaatsysteem**

Controleer deze op lekkage.

Lekkage bij het inlaatsysteem kan de oorzaak zijn van:

- een moeilijk startende motor
- een onregelmatig lopende motor
- een slecht trekkende motor.

A12

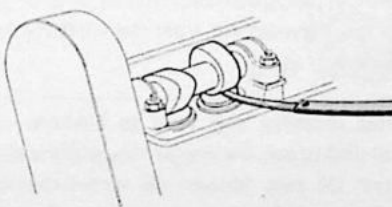
**Compressie**

Lage compressie kan de oorzaak zijn van:

- een moeilijk startende motor, met name koud
- een slecht trekkende motor.

Ongelijkmatige, compressie kan onregelmatig lopen veroorzaken.

A13

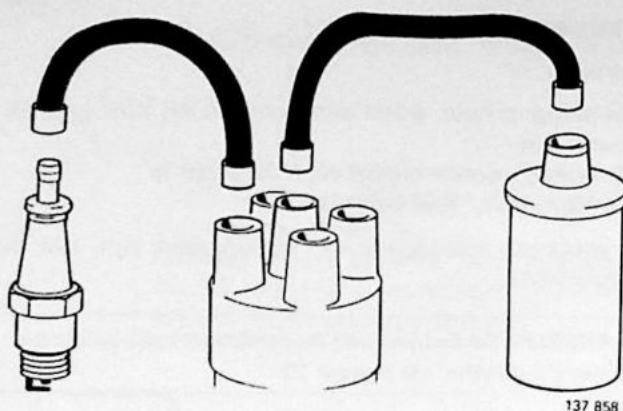
**Klebspeling**

Te weinig klebspeling kan de oorzaak zijn van:

- een moeilijk startende motor (speciaal warm)
- een stationair slecht lopende motor.

Te veel klebspeling kan de oorzaak zijn van:

- een te hoog stationair toerental. (Bij te veel speling wordt de onderdruk in het inlaatspruitstuk hoog. Dit kan de oorzaak zijn, dat een eventuele overstroomklep in de gasklep niet dichtgaat = hoog stationair toerental.)

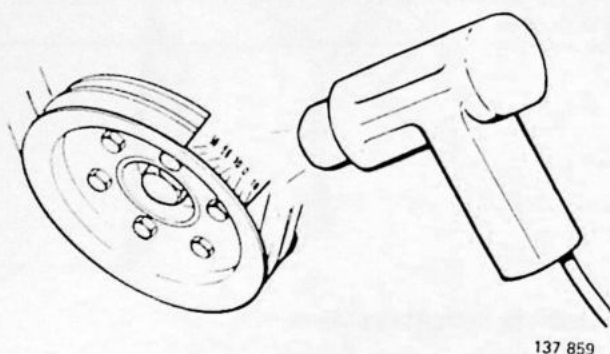


A14 Bougies, bougiekabels, bobinekabel, verdeelkap en bobine

Controleer deze op slijtage, barstjes, oxydatie en vuil.

Een defect bij een van deze componenten kan de oorzaak zijn van een aantal symptomen, zoals;

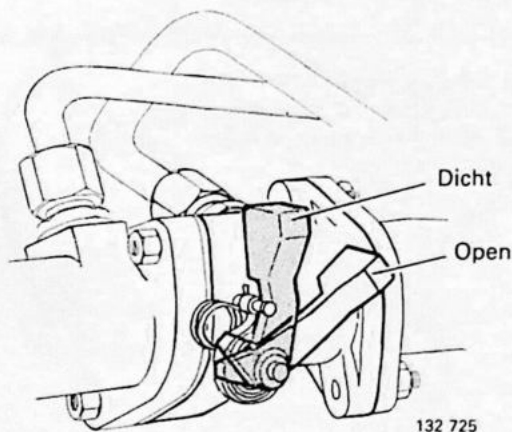
- een moeilijk startende motor
- een onregelmatig lopende motor
- een pingelende motor
- een slecht trekkende motor
- een overmatig brandstofverbruik
- een hoog stationair toerental (de overstroomklep in de gasklep gaat niet dicht; vergelijk E13).



A15 Contacthoek, ontstekingstijdstip, centrifugaal- en vacuümregeling

Een defect in een van deze kan de oorzaak zijn van een aantal symptomen, zoals:

- een moeilijk startende motor
- een onregelmatig lopende motor
- een pingelende motor
- een slecht trekkende motor
- een overmatig brandstofverbruik.



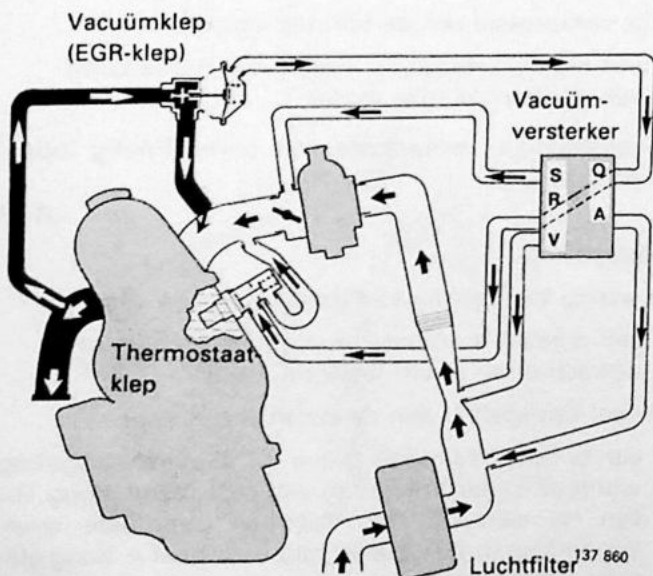
A16 Smoorklephuis voor verhittingskamer B 27/28 A

Controleer, of de klep niet aanloopt en controleer de stand van de klep bij verschillende temperaturen en motortoerentallen.

De klep moet alleen opengaan bij warme motor en toerentallen boven het stationaire toerental. Hoe ver de klep opengaat, is afhankelijk van het opgenomen vermogen.

Een defect in het smoorklephuis kan de oorzaak zijn van:

- onregelmatig lopen bij warmdraaien; eventueel afslaan motor
- een slecht rijgedrag bij lage buitentemperaturen.



Principe-afbeelding van een traploos systeem

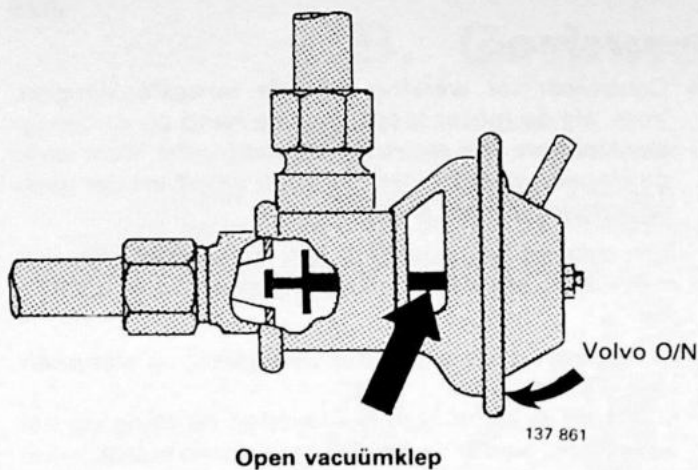
A17 Recirculatie van uitlaatgassen (EGR)

Controleer, of de vacuümklep niet aanloopt en alleen bij deelgas en warme motor opengaat (koelvloeistoftemperatuur boven +70°C.)

Of de vacuümklep opengaat/dichtgaat wordt gecontroleerd door naar de beweging van de verbindingstang in de klep te kijken.

N.B! Soms is het moeilijk om vast te stellen, of de vacuümklep geheel dichtgaat. De enige mogelijkheid om dit te controleren is om de pijp tussen de vacuümklep en het inlaatspruitstuk te verwijderen en te voelen, of de klep lekt.

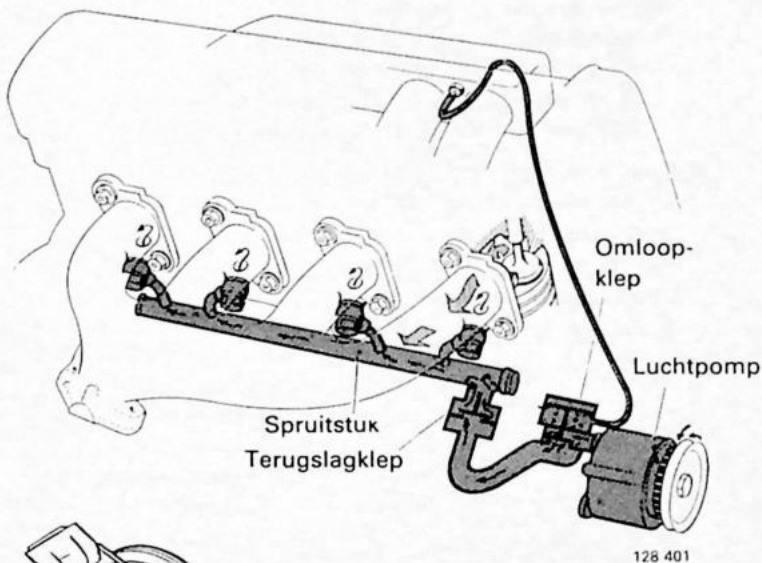
Een open vacuümklep bij stationair lopen is de oorzaak van onregelmatig stationair lopen en een eventueel afslaan van de motor.

**BELANGRIJK**

De vacuümkleppen bestaan in verschillende uitvoeringen (verschillende openingsdrukken, doorstroomhoeveelheden).

Let erop, dat de juiste vacuümklep bij de betreffende motoruitvoering gebruikt wordt.

De vacuümkleppen zijn met het onderdeelnummer gemerkt.

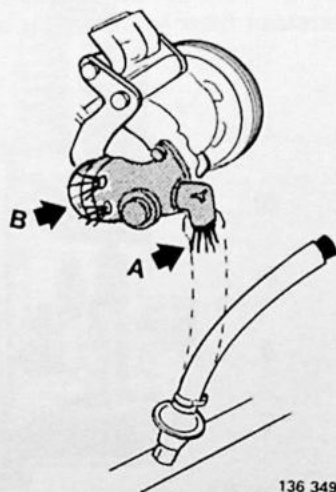
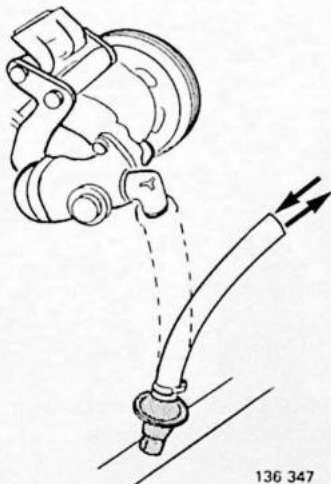


A18

Luchtpomp

Deze komt alleen voor bij enkele eerder gebouwde auto's voor Australië en Canada.

Een defect in het systeem kan de oorzaak van "overslaan", uitlaatknallen bij afremmen op de motor en bij schakelen zijn.



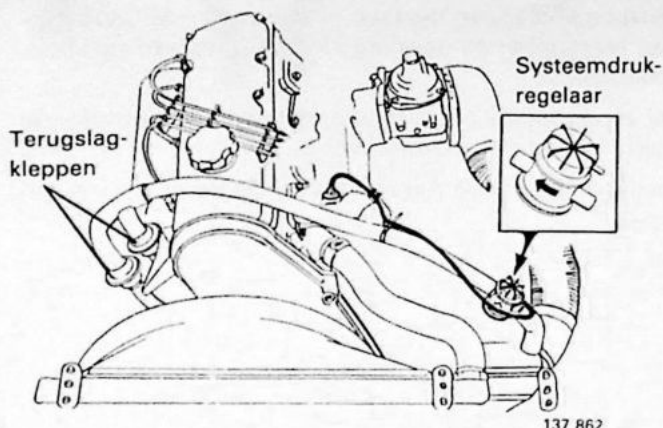
Controleer de terugslagklep door in de slang te blazen/ aan de slang te zuigen.

Controleer de werking van de omloopklep.

- Plug de slang bij de omloopklep af.
- Laat de motor stationair lopen. Bij de uitgang A van de omloopklep moet nu lucht naar buiten geblazen worden.
- Verhoog het toerental tot circa 50 r/s (3000 omw/min) en laat daarna de gasklepbediening snel los. De luchtstroming bij de uitgang A moet een paar seconden ophouden. In plaats daarvan moet lucht uit de gaten B in de zijkant van de klep naar buiten geblazen worden.

BELANGRIJK!

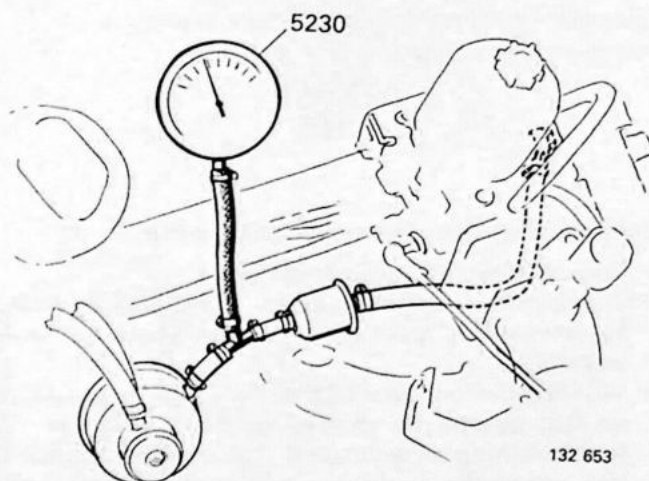
- Bij het controleren/afstellen van het CO-gehalte moet de slang bij de omloopklep losgekoppeld en afgeplugd zijn.
- Als het systeem ingeschakeld wordt, moet het CO-gehalte dalen.



De systeemdrukregelaar komt niet voor bij eerder gebouwde auto's met het Pulsair-systeem. Indien nodig, kan de regelaar naderhand aangebracht worden.

BELANGRIJK!

- Bij het controleren/afstellen van het CO-gehalte moet het Pulsair-systeem losgekoppeld en afgeplugd zijn.
- Als het systeem ingeschakeld wordt, moet het CO-gehalte dalen.
- Bij vervanging van het luchtfilterdeksel moet het gat in de slangaansluiting groter geboord worden; zie handeling L7 op pagina 95.



Pulsair-systeem

- Controleer de werking van de terugslagkleppen. Voel, als de motor loopt, met de hand op de terugslagkleppen. Het moet voelbaar zijn, dat lucht door de kleppen naar binnen gezogen wordt en dat geen uitlaatgassen naar buiten komen.

Een defecte terugslagklep kan de oorzaak zijn van overslaan; uitlaatgassen verdwijnen in het luchtfilter.

- Controleer, of de systeemdrukregelaar bij stationair lopen open is. Voel met de hand of verwijder/sluit de slang op het luchtfilter aan. Als de slang aangesloten wordt, moet het CO-gehalte dalen.

Als de regelaar bij stationair lopen niet opengaat, kan dit komen door:

- een defecte terugslagklep
- een grote onderdruk in het inlaatspruitstuk (kan door een te grote klepspeling of een te vroege ontsteking veroorzaakt worden).

- Controleer, of de systeemdrukregelaar bij afremmen op de motor dichtgaat.

Voel met de hand op de regelaar.

Als de regelaar niet dichtgaat, kan dit bij afremmen op de motor en bij schakelen uitlaatknallen veroorzaken.

Brandstofpomp

Controleer de pomp op lekkage en druk; zie handeling N1 op pagina 99.

Een te lage druk/capaciteit kan de oorzaak zijn van:

- een onregelmatig lopende motor
- een slecht trekkende motor.

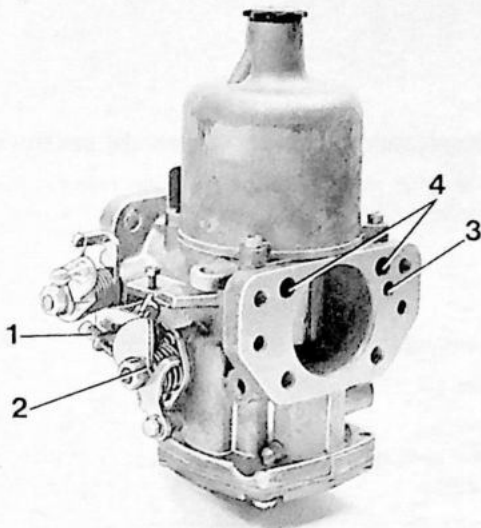
Dank eraan, dat een lage capaciteit kan komen door een verstopt filter in de pomp of in de brandstoftank.

B. Carburateur SU-HIF6

De afbeeldingen tonen een carburateur voor de B 20 A.

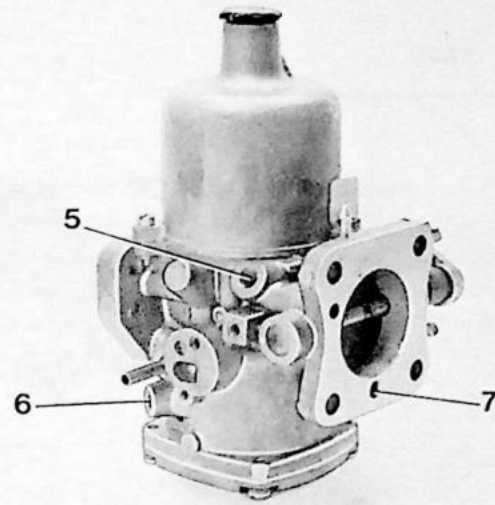
Bij de carburateur voor de B 21 A en de B 27/28 A is de gasklepbediening aan de tegenoverliggende kant van die van de afbeeldingen aangebracht.

Bij carburateurs voor de B 27/28 A komt er nog een systeem voor deellastverarming bij.



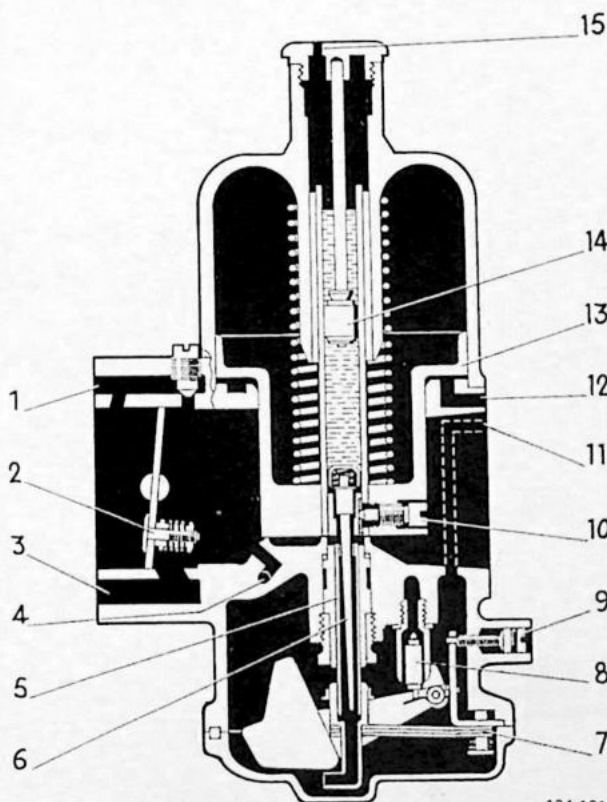
124 138

- 1 Afstelschroef versneld stationair toerental
- 2 Koud-startinrichting
- 3 Kanaal voor vlotterhuisventilatie
- 4 Kanalen naar de ruimte onder de vacuümzuiger



124 140

- 5 Aansluiting voor magneetklep
- 6 Afstelschroef CO-gehalte
- 7 Stationair kanaal B 21 A 1978-, B 27/28 A 1977-



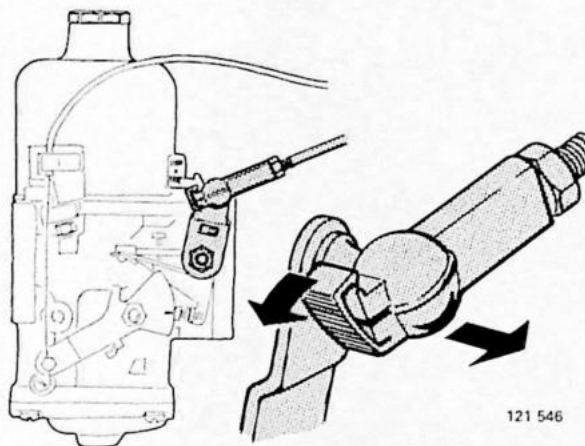
124 161

- 1 Kanaal voor magneetklep
- 2 Overstroomklep (bepaalde varianten)
- 3 Stationair kanaal B 21 A 1978-, B 27/28 A 1977-
- 4 Kanaal van koud-startinrichting
- 5 Sproeier
- 6 Sproeiernaald
- 7 Bimetalen veer
- 8 Vlotternaald
- 9 Afstelschroef CO-gehalte
- 10 Bevestigingsschroef voor sproeiernaald
- 11 Kanaal voor vlotterhuisventilatie
- 12 Kanaal naar de ruimte onder de vacuümzuiger
- 13 Vacuümzuiger
- 14 Dempingszuiger
- 15 Kanaal voor ontluchting dempingsinrichting

B. Carburateur afstellen

Handelingen B1–15

De afbeeldingen tonen een B 27/28 A carburateur, maar zij gelden ook voor de B 20 A en de B 21 A, omdat de carburateurs alleen maar in detail verschillen.
Zie ook de algemene instructies op pagina 12.



B1

Verbindingsstang losnemen van de carburateur

Buig de borglip van de kogelhouder naar buiten en wring de verbindingsstang los.

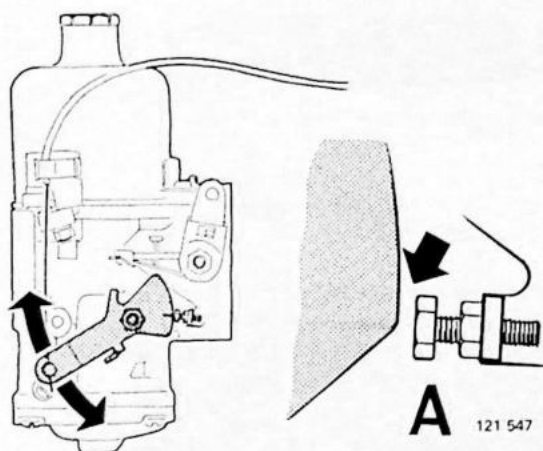
B2

Gasklep en smoorklepas controleren

De klep en de as moeten licht lopen en niet ergens vastzitten.

In geval van speling bij de as moet de carburateur gereviseerd worden.

N.B! Bij de B 27 A gaat de klep niet meer dan 85–87° open. De afwijking ten opzichte van het horizontale vlak is klein (3–5°), maar wel duidelijk merkbaar.



B3

Koud-startbediening controleren

Controleer, of de bediening geheel uitslaat, als de choke uitgetrokken wordt.

Druk de choke in. Controleer, of de hefboom onderin stuit en of de stelschroef A voor versneld stationair toerental niet tegen de hefboom ligt. Stel, indien nodig, af.

A

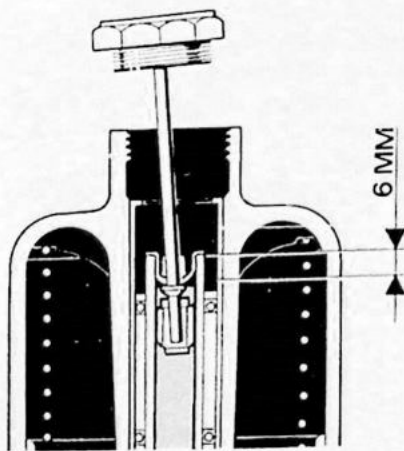
B4

Oliepeil in dempingscilinder controleren

Vul, indien nodig, met olie bij.

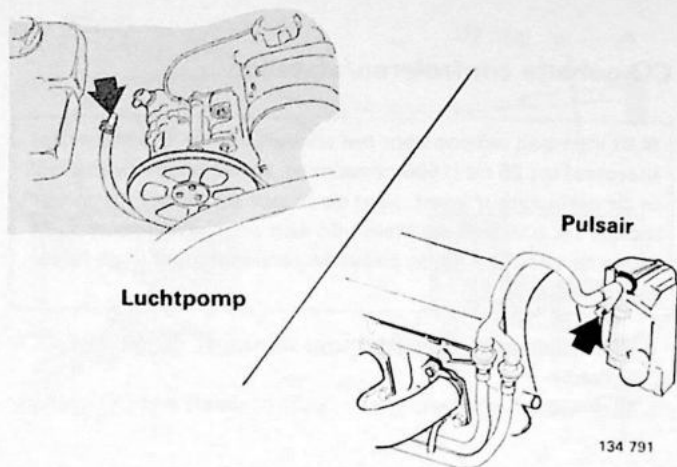
B 20/21 A ATF-olie
B 27/28 A motorolie SAE 10W–40
(of SAE 10W–50)

N.B! De B 21 A voor Canada en de B 27/28 A hebben een keerschot in de dempingscilinder. Dit schot wordt met een spitse tang verwijderd.



117 038

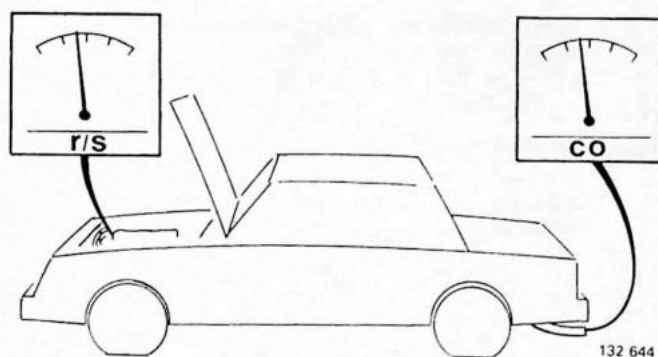
B5

**Eventuele luchtpomp/Pulsair loskoppelen**

Als dit niet gebeurt, worden foutieve meetwaarden verkregen.

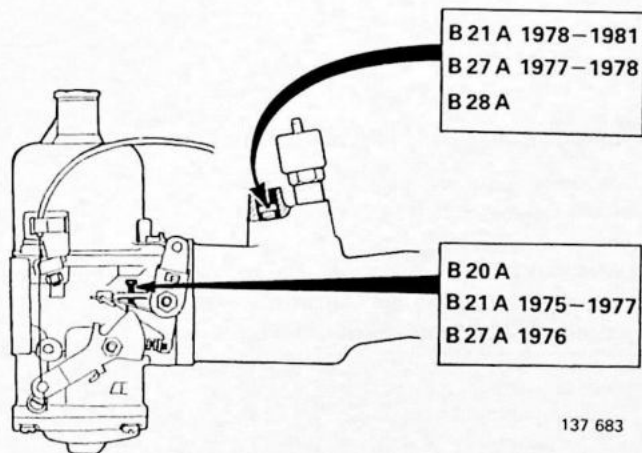
Maak de slang los. Plug de slang af of blokkeer deze met slangklem 2901.

B6

**Toerenteller en CO-meter aansluiten
Motor laten warmdraaien**

Laat de motor bij 25 r/s (1500 omw/min) warmdraaien, totdat de thermostaat opengaat. Voel bij de bovenste radiatorslang aan de radiator; als deze warm begint te worden, is de thermostaat opengegaan.

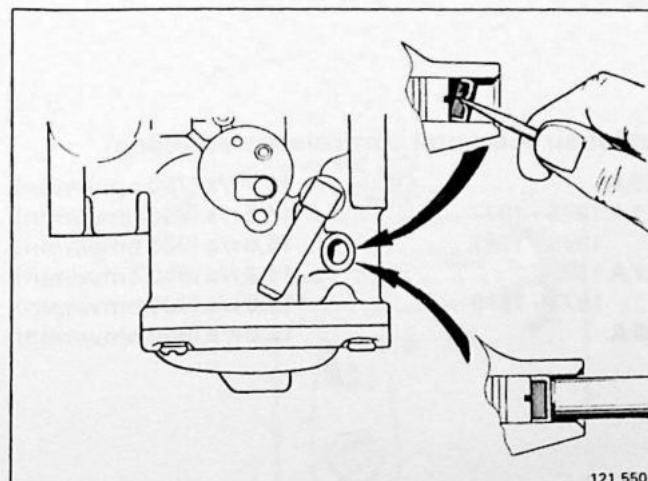
B7

**Stationair toerental voorlopig afstellen**

B 20 A	11,7 r/s (700 omw/min)
B 21 A 1975-1977	14,2 r/s (850 omw/min)
1978-1981	15,0 r/s (900 omw/min)
B 27 A 1976	14,2 r/s (850 omw/min)
1977-1979	15,0 r/s (900 omw/min)
B 28 A	15,0 r/s (900 omw/min)

N.B! B 21 A 1978-, B 27 A 1977-, B 28 A.

Als het stationaire toerental niet met de regelschroef afgesteld kan worden, moet de basisstand van de gasklep afgesteld worden; zie pagina 28 en 29.

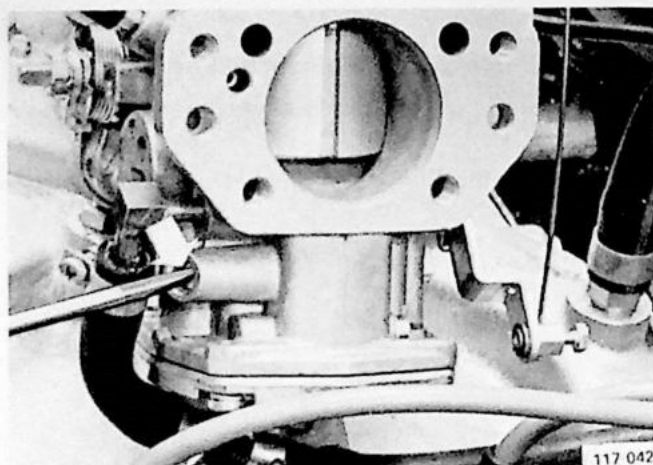
**Afstelschroef CO-gehalte verzegelen (wettelijk voorschrift) EG-landen en Zwitserland 1977-1984**

Het gat voor de afstelschroef is met een aluminium plug dichtgemaakt.

Maak b.v. met een priem een gat in de plug en wring de plug uit.

Breng na het afstellen een nieuwe plug aan. Tik de plug met een stempel naar binnen.

Carburateur afstellen



CO-gehalte controleren/afstellen

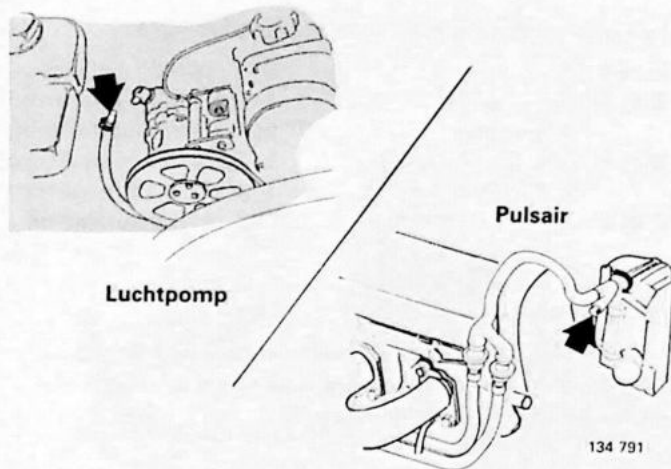
B8

N.B! Verhoog telkens vóór het aflezen van de CO-meter het toerental tot 25 r/s (1500 omw/min), zodat koude brandstof in de carburateur komt. Laat de motor dan weer stationair lopen. Tik b.v. met de steel van een schroevendraaier licht tegen de vacuümkamer, zodat de vacuümzuiger in de juiste stand komt.

- Bij **rechtsom draaien** (naar binnen) **stijgt** het CO-gehalte
- Bij **linksom draaien** (naar buiten) **daalt** het CO-gehalte.

CO-gehalte, %

	Controlewaarde	Afstelwaarde
B 20 A 1975	1,5–4,0	2,5
1976	0,5–4,0	1,5
B 21 A 1975–1977	1,5–4,0	2,5
1978 Zweden	1,5–3,0	2,0
Australië, Canada	3,5–5,5	4,5
Overige landen	2,0–3,5	2,5
1979–1980 Australië, Canada	2,5–4,0	3,5
Overige landen	1,5–3,0	2,0
1981 Canada	2,5–4,0	3,5



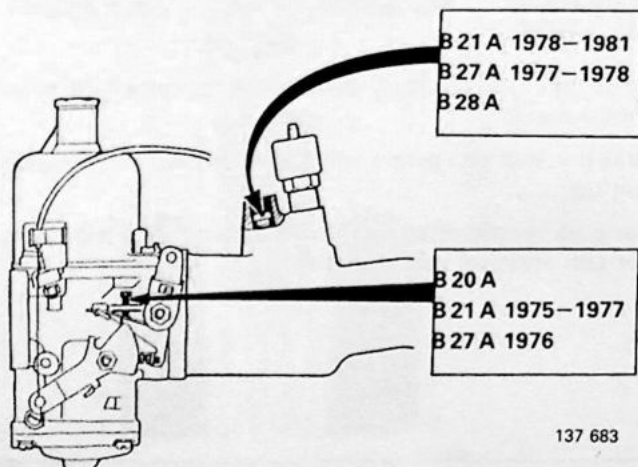
B9

Slang op luchtpomp/Pulsair aansluiten

Als de slang aangesloten wordt, moet het CO-gehalte dalen als bewijs dat het systeem werkt.

BELANGRIJK!

Nogmaals afstellen van het CO-gehalte met ingeschakelde luchtpomp/Pulsair mag **absoluut niet** gebeuren.

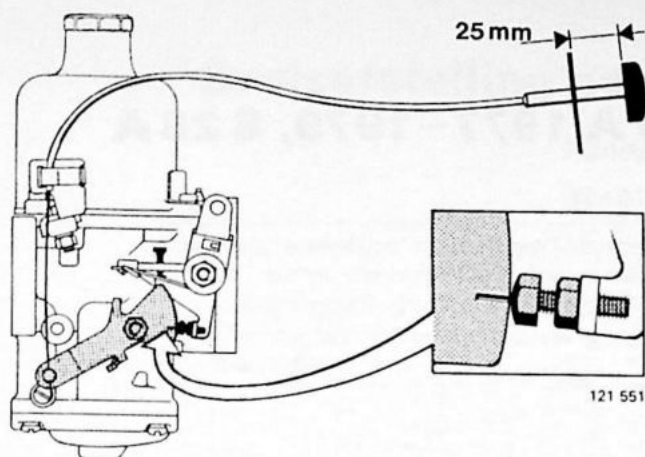


B10

Stationair toerental controleren/afstellen

B 20 A	11,7 r/s (700 omw/min)
B 21 A 1975–1977	14,2 r/s (850 omw/min)
1978–1981	15,0 r/s (900 omw/min)
B 27 A 1976	14,2 r/s (850 omw/min)
1977–1979	15,0 r/s (900 omw/min)
B 28 A	15,0 r/s (900 omw/min)

B11

**Versneld stationair toerental afstellen**

Trek de choke uit (circa 25 mm), zodat het streepje op de hefboom van de koud-startbediening recht vóór de afstelschroef voor versneld stationair toerental ligt.

Stel het toerental af met de afstelschroef voor versneld stationair toerental:

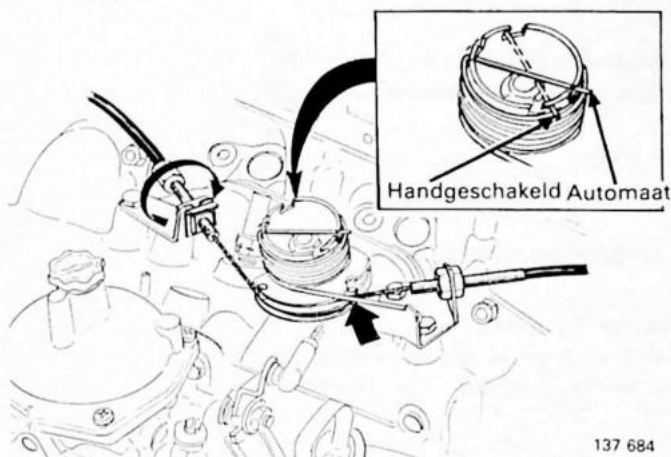
B 20 A	18,3–25,0 r/s (1100–1500 omw/min)
B 21 A	20,8–22,5 r/s (1250–1350 omw/min)
B 27 A 1976–1977	20,0–26,7 r/s (1200–1600 omw/min)
1978–1979	23,3–26,7 r/s (1400–1600 omw/min)
B 28 A	20,8–22,5 r/s (1250–1350 omw/min)

Druk de choke in.

B12

Motor afzetten. Meetinstrumenten verwijderen

B13

**Gaskabel afstellen**

De afstelschijf moet bij het teruggaan tegen de aanslag komen. De kabel moet strak staan.

Bij volgas moet de afstelschijf de aanslag voor volgas raken.

Bij de B 21 A kan de veer in de afstelschijf twee verschillende standen hebben: een voor de handgeschakelde versnellingsbak en een voor de automatische versnellingsbak.

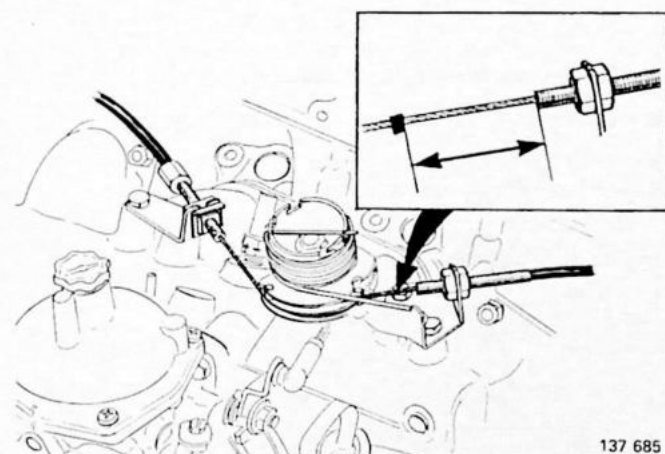
B14

Kick-downkabel afstellen (automatische versnellingsbak)

Trap het gaspedaal helemaal in. **N.B!** Raak de handgasbediening niet aan: de afstelling kan dan foutief worden.

Bij volgas moet de afstand van de buitenkabel tot de clips zijn:

BW 35	43–47 mm
BW/AW 55	50,4–52,6 mm

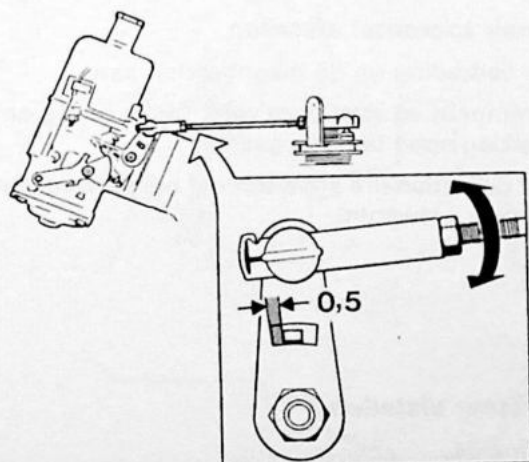


B15

Verbindingsstang aanbrengen en afstellen

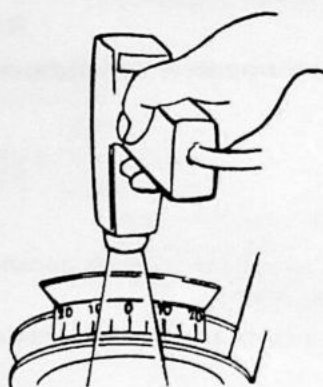
Druk de verbindingsstang vast en buig de borglip om.

Stel de verbindingsstang zo af, dat de speling tussen de hefboom en de meenemer van de smoorklepaas 0,5 mm is.



Basisafstelling gasklep B 27 A 1977–1979, B 28 A

Handelingen B 16–20



137 686

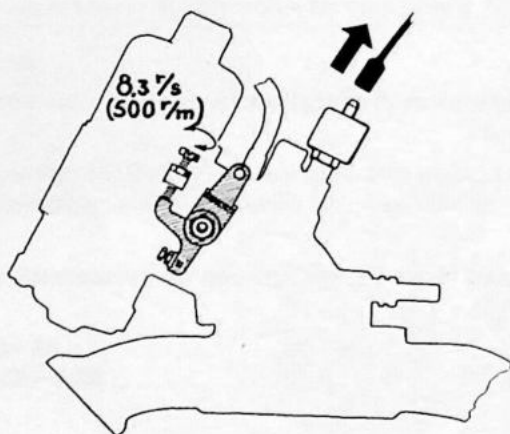
Ontsteking afstellen
Motor laten warmdraaien

B16

CO-gehalte controleren/afstellen

B17

Als het CO-gehalte niet op de juiste waarde afgesteld kan worden, moet het afstellen van de gasklep en het CO-gehalte herhaald worden, totdat alle waarden de juiste zijn.



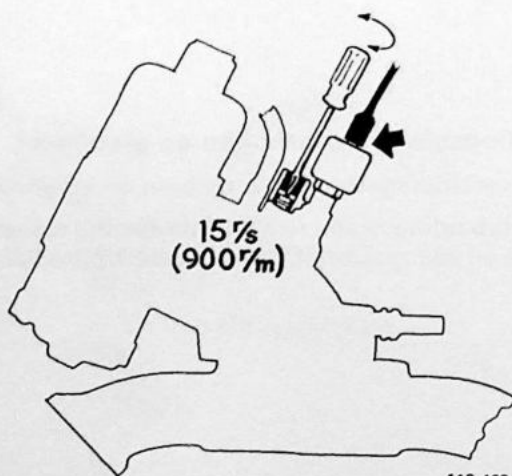
Gasklep in de basisstand afstellen

B18

Verwijder de bedrading van de magneetklep.

Stel met de afstelschroef de stand van de gasklep zo af, dat een toerental van **8,3 r/s (500 omw/min)** bereikt wordt.

Borg de schroef met de borgmoer.



113 463

Stationair toerental afstellen

B19

Sluit de bedrading op de magneetklep aan.

Zet de motor af en start deze weer (dit is nodig om de magneetklep open te doen gaan).

Stel met de stationaire afstelschroef het toerental af op **15,0 r/s (900 omw/min)**.

Carburateur afstellen

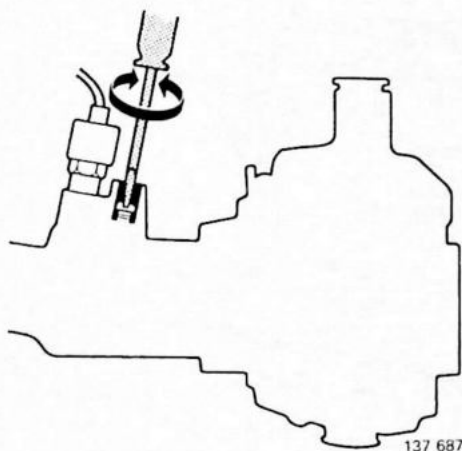
B20

Zie pagina 24.

Basisafstelling gasklep B 21 A 1978–1981

Handelingen B 21–26

- Deze werkwijze moet alleen toegepast worden, als er klachten over nadieselen zijn of als het versnelde stationaire toerental/CO-gehalte niet op de gewone manier op de juiste waarde afgesteld kunnen worden.
- Zie voor de basisafstelling van de gasklep bij een losse carburateur pagina 35 (handeling B43).



B21
Ontsteking afstellen
Motor laten warmdraaien

B21

B22
CO-gehalte controleren/afstellen

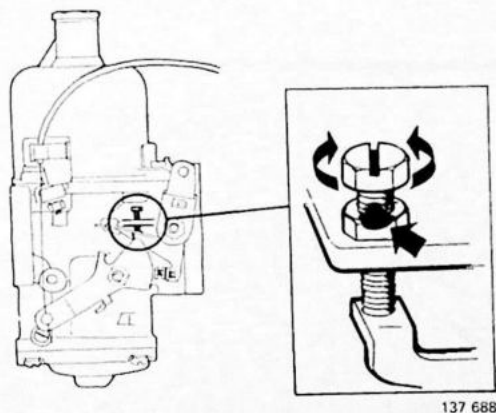
B22

Als het CO-gehalte niet op de juiste waarde afgesteld kan worden, moet het afstellen van de gasklep en het CO-gehalte herhaald worden, totdat alle waarden de juiste zijn.

B23
Stationaire afstelschroef in de basisstand afstellen

B23

Draai de stationaire afstelschroef 4 slagen t.o.v. de onderste stand naar buiten.



B24
Gasklep in de basisstand afstellen

B24

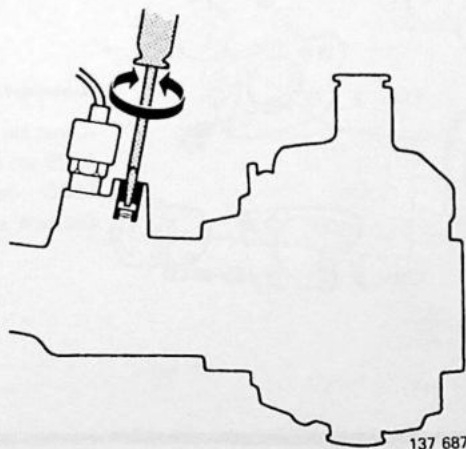
Stel met de afstelschroef de stand van de gasklep zo af, dat een toerental van 18,3–20,0 r/s (1100–1200 omw/min) bereikt wordt.

Verzegel de schroef met verf.

B25
Stationair toerental afstellen

B25

Stel met de afstelschroef het stationaire toerental af op 15,0 r/s (900 omw/min).



B26
Carburateur afstellen

B26

Zie pagina 24.

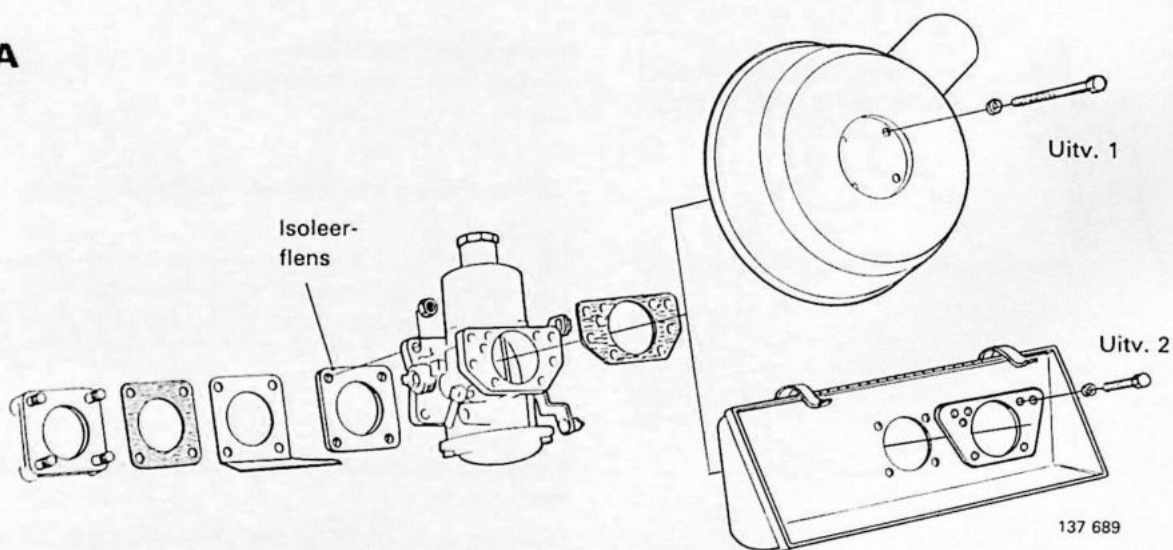
Carburateur verwijderen/aanbrengen

Handelingen B 27-29

- Dek het gat in het inlaatspruitstuk af, als de carburateur verwijderd is.
 - Gebruik bij het aanbrengen nieuwe pakkingen.
 - Stel na het aanbrengen de carburateur af; zie pagina 24..
- Bij de B 27 A 1977-1979 en de B 28 A moet na het aanbrengen de basisstand van de gasklep gecontroleerd worden; zie pagina 28.

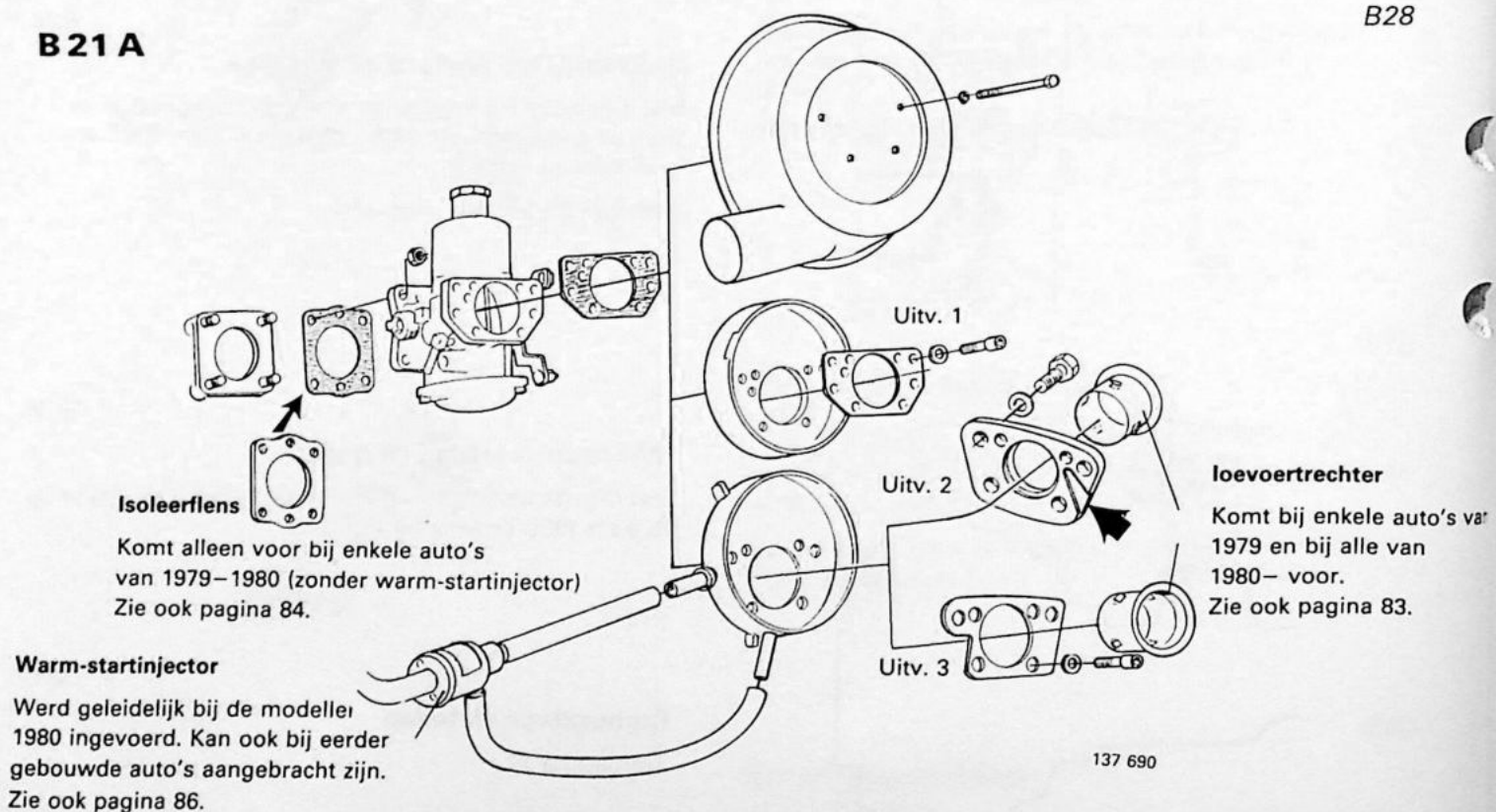
B 20 A

B27



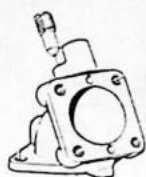
B 21 A

B28



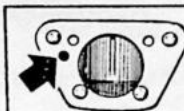
B 27/28 A

B29

**Tussenstuk bij de B 27 A 1976 vervangen**

Als service-onderdeel is alleen de nieuwe uitvoering van het tussenstuk (met stationair kanaal) leverbaar.

Bij vervanging door de nieuwe uitvoering moet het gat voor de magneetklep met een plug dichtgemaakt worden (Volvo O/N 1 266 494-2).



Keer het plaatje goed om, zodat het ontluchtingsgat van de carburateur niet afgedekt raakt.

Beschermplaatje**Toevoertrechter**

Alleen bij de B 28.

Aftapzak***Voorverwarmingsflens**

Alleen bij bepaalde B 27.
Bij alle B 28.
Zie ook pagina 82.

Verwarmingskamer

Bij vervanging of vernieuwing van een pakking moet het inlaatspruitstuk verwijderd worden.

Filter

Oude uitv.

136 322

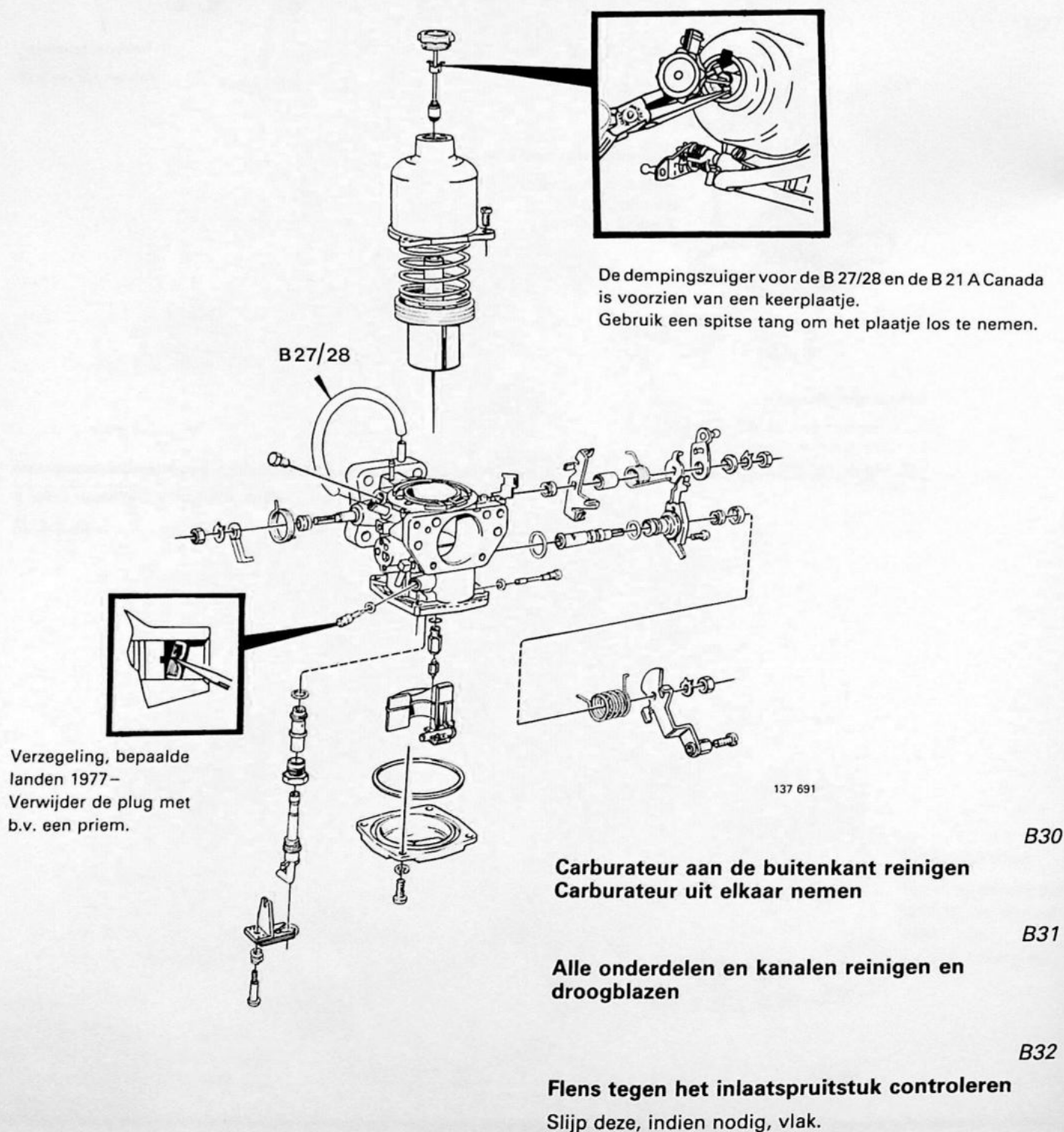
*Bij alle auto's met stuur rechts. Bij auto's met stuur links alleen de nieuwe uitvoering.

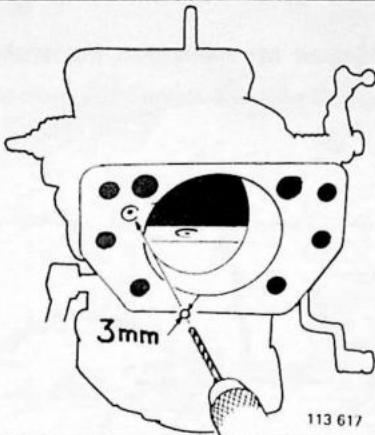
Carburateur reviseren

Handelingen B30-61

Speciaal gereedschap: 2402, 2881

Gebruik bij het samenstellen nieuwe pakkingen en afdichtingen.





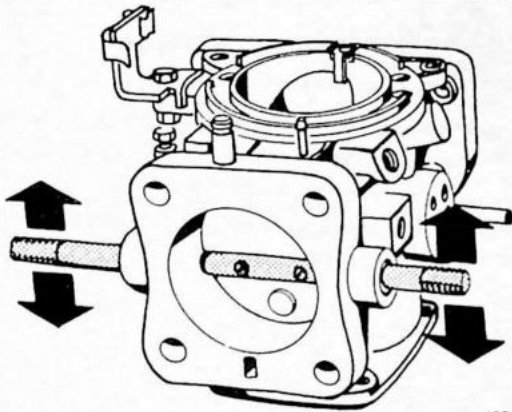
B27 A 1976–1977

B33

Gat voor de vlotterhuisventilatie controleren

Als het gat kleiner dan 3,0 mm is, moet het tot 3,0 mm uitgeboord worden.

Dit is met ingang van Januari 1977 in de productie ingevoerd.

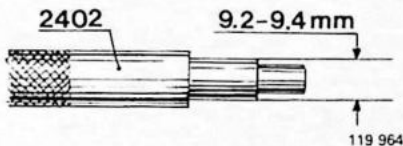


B34

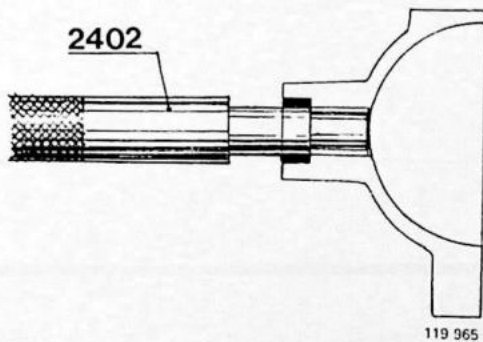
Gasklep en smoorklepas controleren

Controleer op speling en aanlopen. In geval van speling moeten de as en de lagerbussen vervangen worden.

Controleer ook de eventueel in de gasklep aanwezige overstroomklep (deze klep komt slechts bij bepaalde varianten voor).

**Smoorklepas en lagerbussen vervangen**

Handelingen B35–39

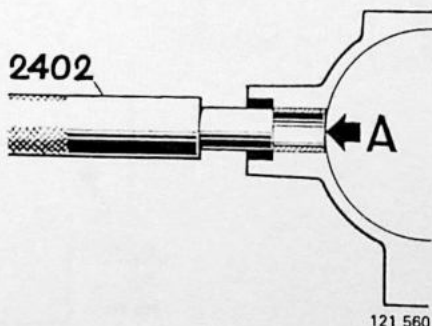


B35

**Gasklep en smoorklepas verwijderen
Lagerbussen van de smoorklepas uittikken**

Gebruik stempel 2402.

BELANGRIJK! Controleer de grootste diameter van het stempel. Polijst, indien nodig, circa 0,1 mm weg, zodat de diameter 9,2–9,4 mm wordt. Als de diameter groter is, kan het stempel in de zitting van de lagerbus blijven vastzitten.

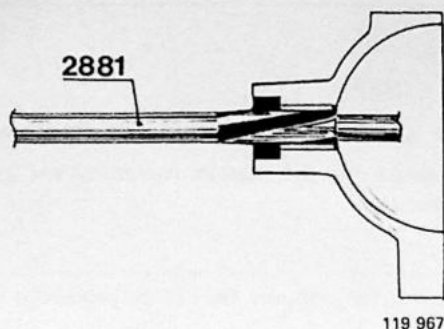


B36

Nieuwe lagerbussen intikken

Gebruik stempel 2402.

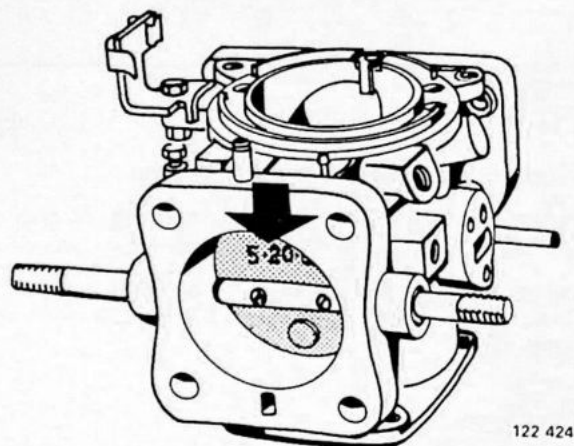
Tik de lagerbussen zo ver naar binnen, dat zij met het huis in één vlak liggen. Dit is belangrijk, omdat het anders uiterst moeilijk kan worden om de carburateur goed af te stellen.



B37

Nieuwe smoorklepas op aanlopen controleren

Polijst, indien nodig, de lagerbussen met ruimer 2881.



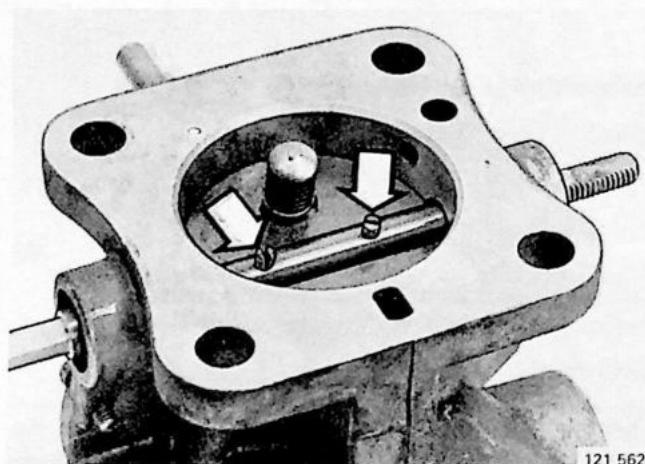
B38

Gasklep en smoorklepas aanbrengen

Breng de smoorklepas aan.

Breng de gasklep zo aan, dat het merkteken op de gasklep naar boven en naar de flens voor het inlaatspruitstuk wijst.

N.B! Haal de gasklepbouten niet aan. De gasklep moet eerst gecentreerd worden.

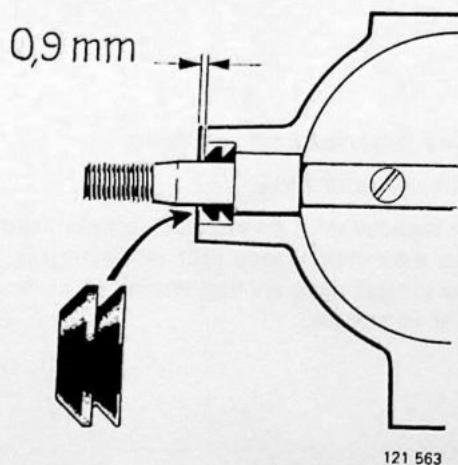


B39

Gasklep centreren en bevestigingsbouten aanhalen

Sla na het aanhalen de bouten stuk.

Controleer, of de gasklep en de smoorklepas niet aanlopen.



B40

Nieuwe smoorklepasafdichtingen aanbrengen

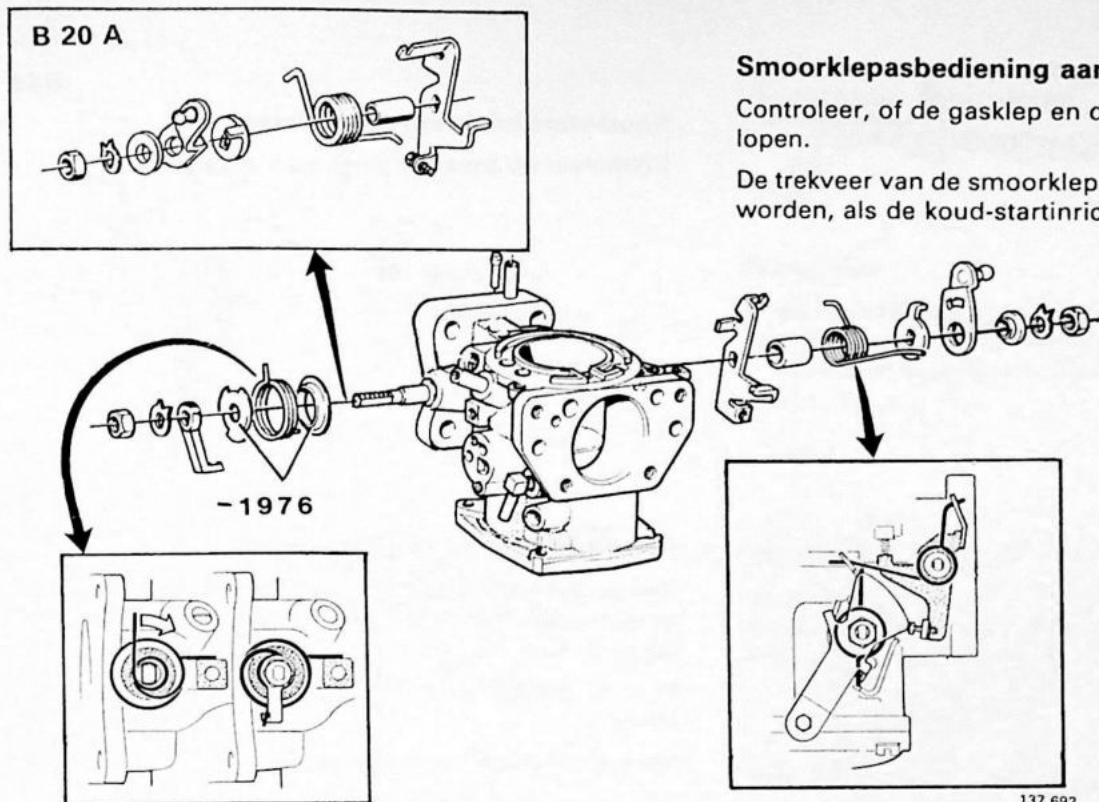
B 20 A

B41

Smoorklepasbediening aanbrengen

Controleer, of de gasklep en de smoorklepas niet aanlopen.

De trekveer van de smoorklepas moet later gespannen worden, als de koud-startinrichting aangebracht is.



137 692

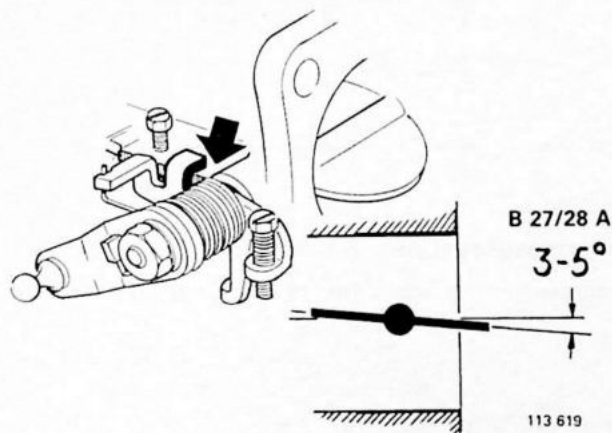
B42

Openingshoek van de gasklep controleren

Bij de B 20 A, B 21 A moet de openingshoek 90° zijn.

Bij de B 27 A moet de openingshoek $85-87^\circ$ zijn. De afwijking t.o.v. het horizontale vlak is klein, maar wel duidelijk merkbaar.

Stel de hoek af door de aanslag op de hefboom van de gasklep te verbuigen.



113 619

B43

B 21 A 1978-1981

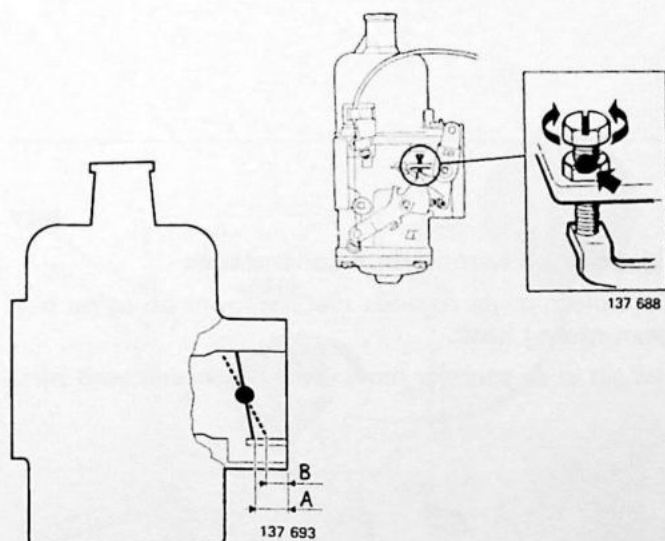
Basisstand van de gasklep afstellen

Draai de afstelschroef uit, zodat de klep helemaal dichtgaat.

Meet de afstand (A) tot de flens op.

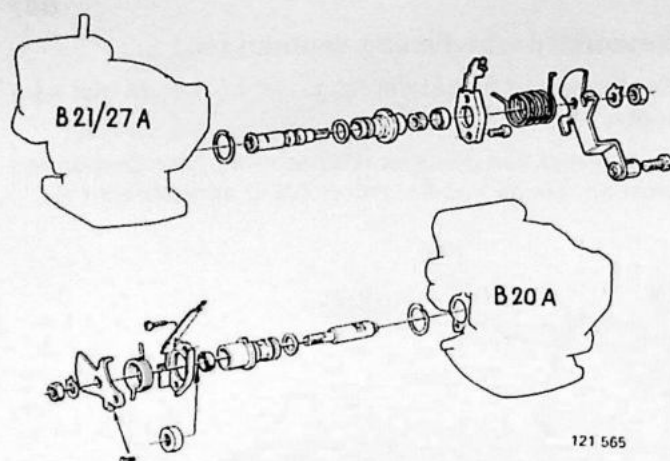
Draai de afstelschroef zo ver in, dat de gasklep $0,7-0,9$ mm opengaat.

Verzegel de schroef met verf.



137 688

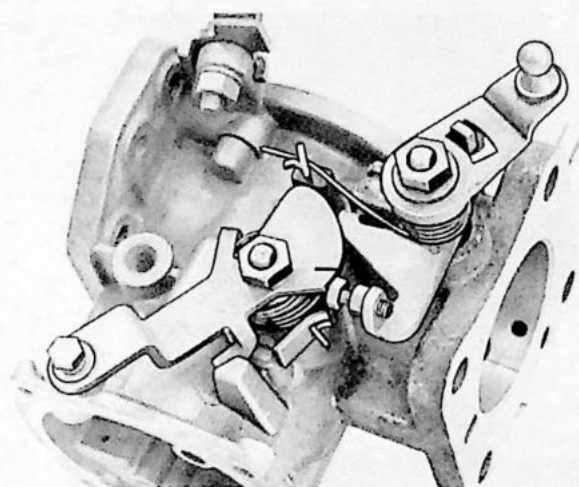
137 693



B44

Koud-startinrichting controleren

Controleer op beschadigingen en slijtage.



B45

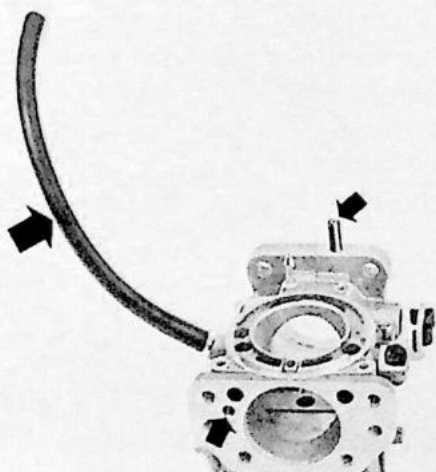
Koud-startinrichting aanbrengen

Breng voor het aanbrengen wat olie op de O-ring aan, omdat anders de ring kan beschadigen en brandstof weglekt.

Keer de uitsparing in de pakking en in het huis naar boven.

Span de trekveer voor de gasklep.

Controleer, of de koud-startinrichting niet aanloopt.

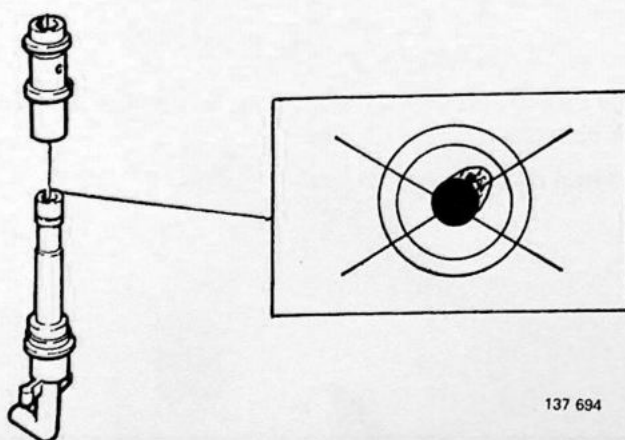


B 27/28 A

B46

Verarmingssysteem controleren

Controleer, of de slang heel is en de kanalen open zijn.



B47

Sproeier en sproeierbus controleren

Controleer, of de sproeier niet aanloopt en in de bus geen speling heeft.

Het gat in de sproeier moet rond en gecentreerd zijn.

B48

Vlotternaald controleren

Controleer, of de vlotternaald goed afdicht.

B49

Breng aan:

- de vlotternaald
- de sproeierbus met pakking en borgmoer. Het lange gedeelte van de bus moet naar de borgmoer gekeerd zijn.

B50

Vlotter met as controleren en aanbrengen

Controleer, of de vlotter goed dicht is en niet lekt. Eventueel kan deze in een bak met water gecontroleerd worden: er mogen geen luchtbelletjes zichtbaar zijn.

B51

Vlotterniveau controleren/afstellen

Het niveau moet 0,5–1,5 mm onder de flens van het vlotterhuis liggen.

Stel, indien nodig, af door de lip op de vlotter te verbuigen.

B52

Breng aan:

- de afstelschroef van de sproeier
- de sproeier met bimetalen veer. Let erop, dat de groef in de hefboom over de tap van de afstelschroef geschoven wordt.
- de bevestigingsbout met veer.
- het vlotterhuisdeksel met pakking. Breng het deksel aan met de binnenrand bij de vlotternaald.

B53

Basisstand van de brandstofsproeier afstellen

Draai de afstelschroef naar buiten, zodat de bovenkant van de sproeier op dezelfde hoogte als de brug komt.

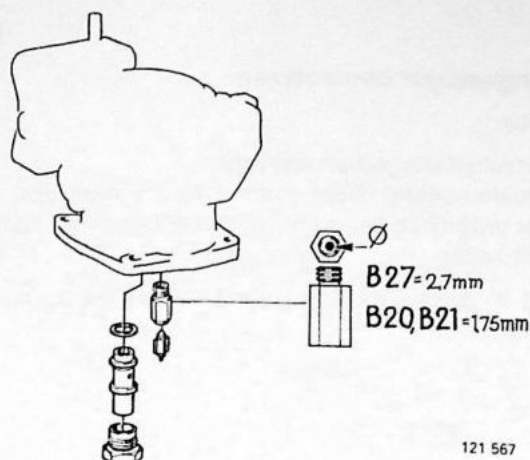
Draai daarna de afstelschroef naar binnen voor:

B20 A	2 ¼ slagen
B21 A Canada + Australië	3 slagen
Overige landen	2 ¼ slagen
B27 A	3 slagen
B28 A	2 ¼ slagen

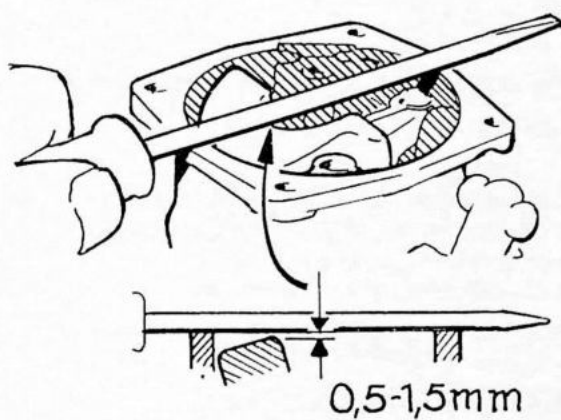
N.B! Bovenstaande gegevens gelden voor een temperatuur van +20°C.

Bij hogere temperatuur = ½ slag minder.

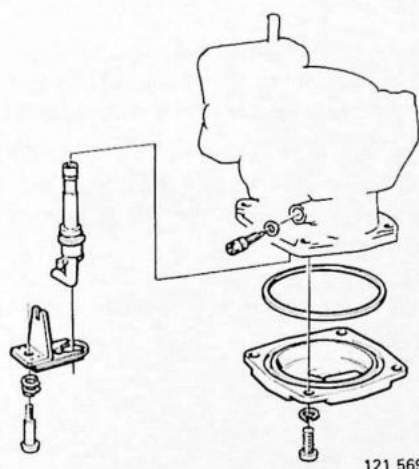
Bij lagere temperatuur = ½ slag meer.



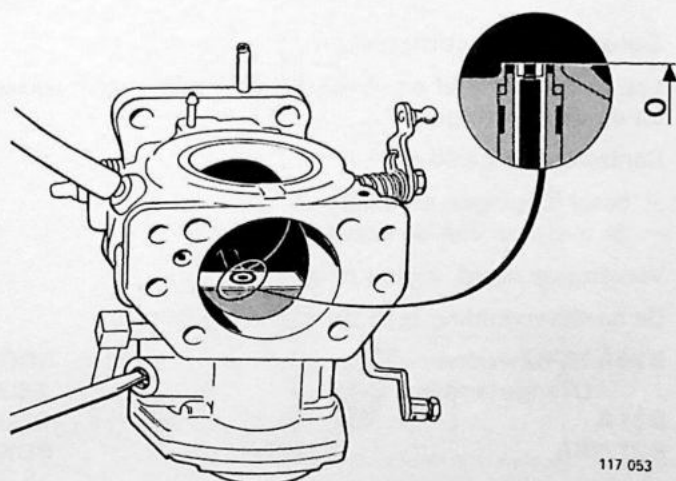
121 567



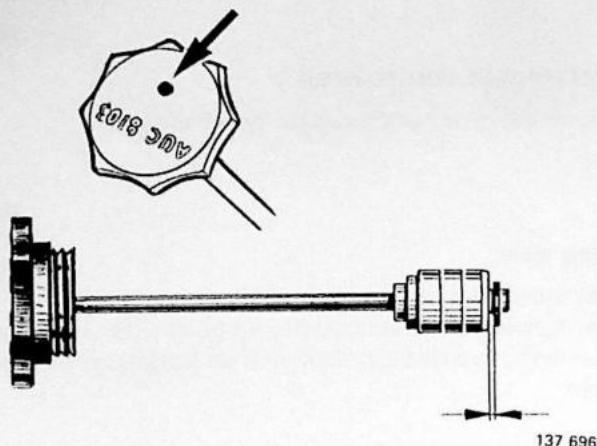
121 568



121 569



117 053



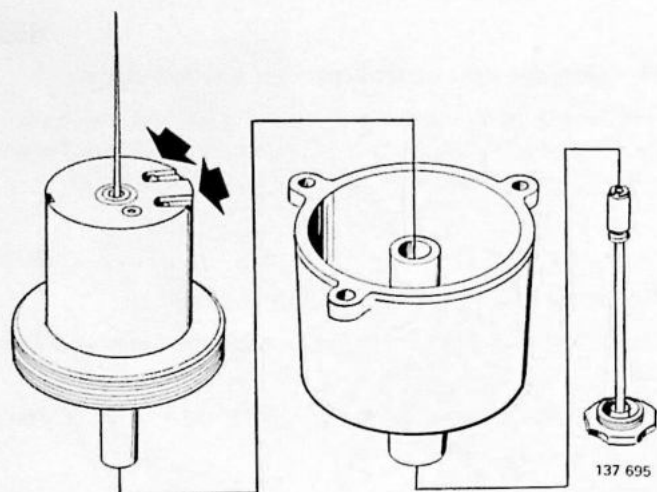
Dempingszuiger controleren

Controleer:

- op beschadigingen en slijtage
- de axiale speling. Deze moet **1,1–1,7 mm** zijn.
- of het ontluichtingsgat in het deksel open is. Reinig, indien nodig.

Vervang in geval van een defect de dempingszuiger compleet.

B54



Passing van de vacuümzuiger controleren

Dicht de luchtgaten in de zuiger af met b.v. kleine kurken.

Breng de zuiger met sproeiernaald in de vacuümkamer aan. Controleer, of het ontluichtingsgat in het deksel van de dempingszuiger open is.

N.B! Geen dempingsolie of trekveer.

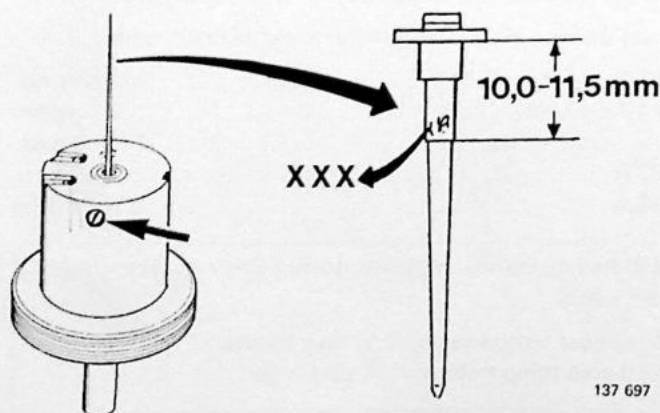
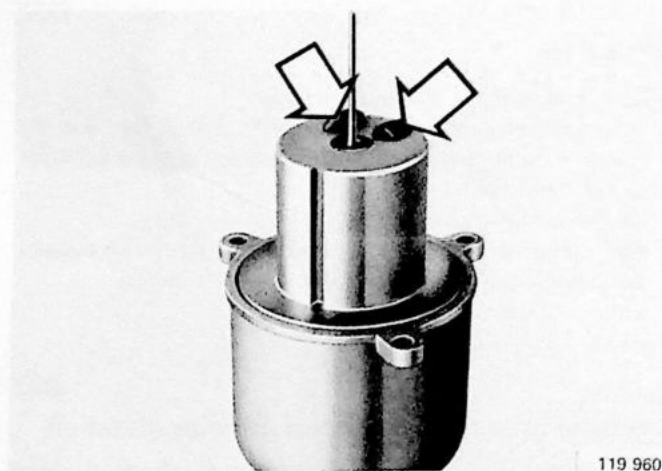
Uit de afgebeelde stand moet de zuiger helemaal naar beneden gaan in:

B 27/28 A en **B 21 A** Canada (= zuiger in kogellager) **3–5 sec.**
Overige motoren **5–7 sec.**

De zuiger zakt te snel (gesleten): vervang zowel de zuiger als de vacuümkamer. Deze zijn bij de productie nauwkeurig op elkaar afgestemd en moeten tegelijk vervangen worden.

De zuiger zakt te langzaam: controleer en reinig, indien nodig. Kleine ongelijkheden kunnen met fijn schuurlinen weggeschuurd worden.

BELANGRIJK! De zuiger/kamer mag absoluut niet afgeschaafd of afgevijld worden.



Sproeiernaald controleren

Los de borgschroef en verwijder de naald met houder uit de vacuümzuiger.

Controleer de naald op:

- beschadigingen en slijtage
- de toestand van de kraag.

Vervang de naald, indien nodig.

De naaldaanduiding is in de naald ingeslagen.

B 20 A 1976 Zweden **BDG**
Overige landen **BCJ**
B 21 A **BDJ**
B 27/28 A **BDK**

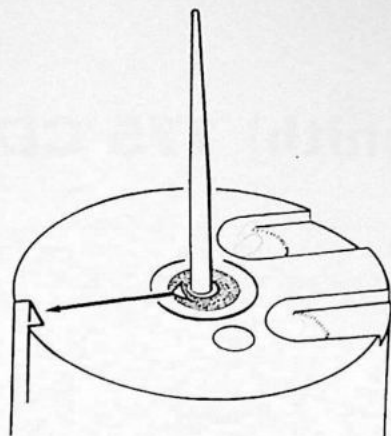
B56

B57

Sproeiernaald met houder aanbrengen

De pijl op de houder moet naar de groef in de zuiger wijzen.

De houder moet in een vlak met de zuiger liggen.



137 698

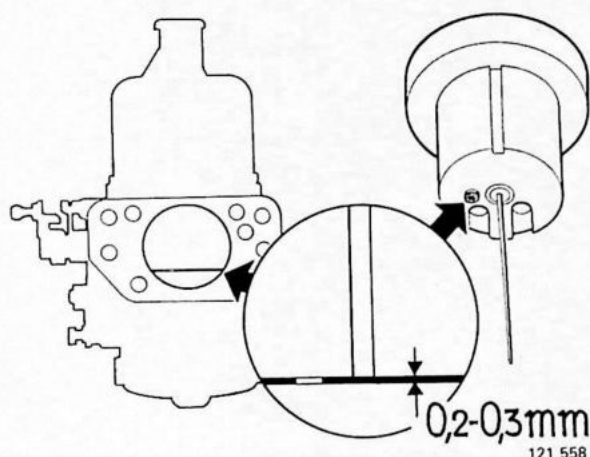
B58

Spleetopening zuiger-brug controleren

Met de juiste plastic plug moet de spleetopening 0,2–0,3 mm zijn.

Stel de spleetopening af door onder de plastic plug papier aan te brengen/te verwijderen.

Trek de plastic plug met een schroef uit en tik de plug met een hamer in.



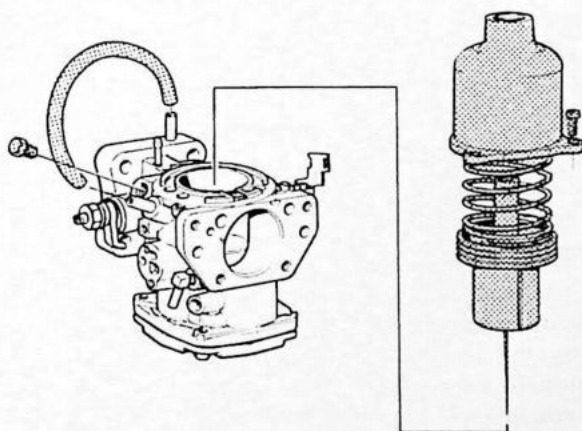
121 558

B59

Breng aan:

- de vacuümzuiger
- de trekveer
- de vacuümkamer
- de plug (eventuele magneetklep)
- de slang (B 27/28).

Controleer, of de vacuümzuiger licht loopt en niet aanloopt.



132 652

B60

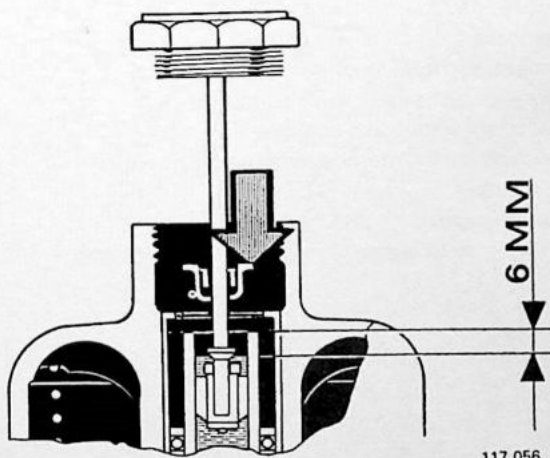
Met dempingsolie vullen

B 20, B 21 ATF-olie
B 27/28 motorolie SAE 10W–40
(of SAE 10W–50)

B61

Dempingszuiger aanbrengen

B 27/28 en B 21 A Canada: druk de keerplaat vast.

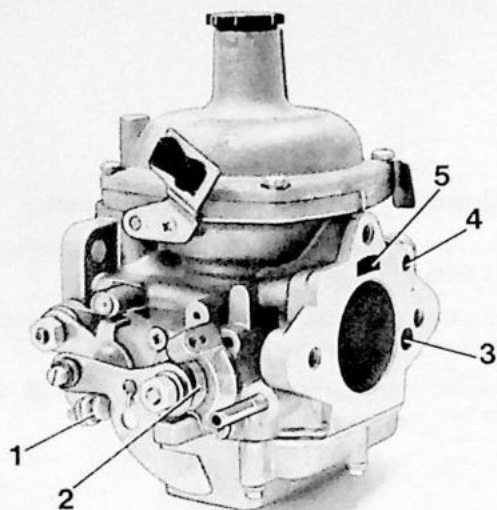


117 056

Carburateur aanbrengen	pagina 30
Carburateur afstellen	pagina 24

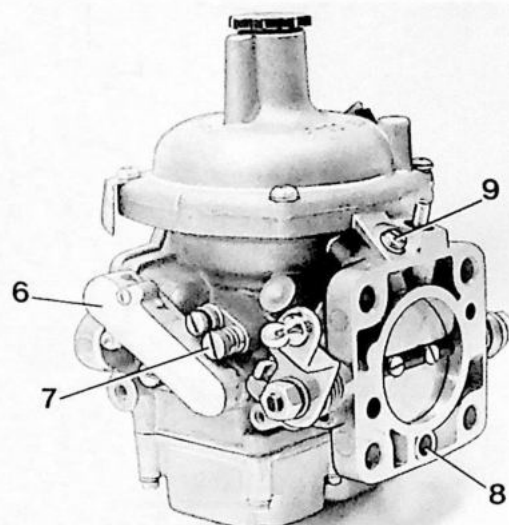
C. Carburateur Solex (Zenith) 175 CD

De afbeeldingen tonen een carburateur voor de B 17-21 A. Bij de carburateur voor de B 20 A is de gasklepbediening aan de tegengestelde kant van de afgebeelde aangebracht.



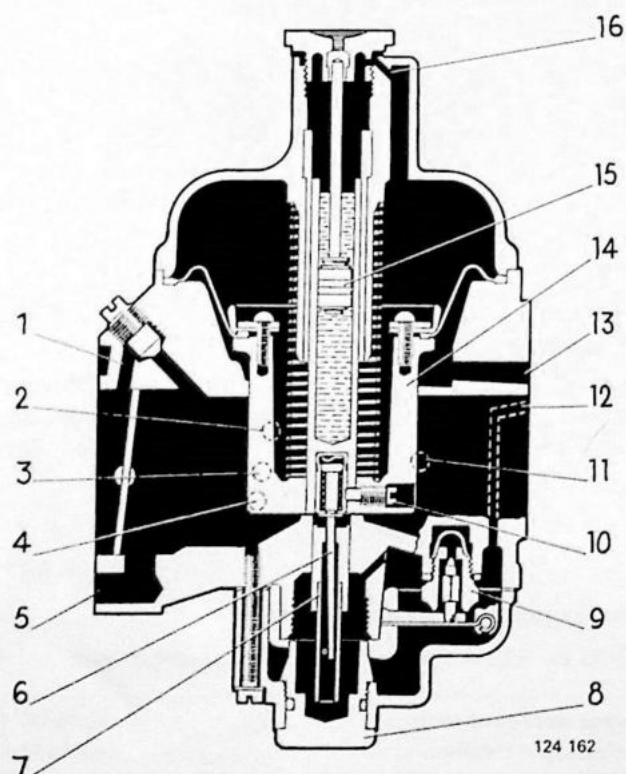
124 134

- 1 Afstelschroef versneld stationair toerental
- 2 Koud-startinrichting
Voor 1980-1984 komt hier nog een vacuümklep voor de koud-startinrichting bij
- 3 Kanaal voor lucht naar temperatuurcompensator en volume-afstelschroef
- 4 Kanaal voor vlotterhuisventilatie



124 139

- 5 Kanaal naar de ruimte onder de vacuümzuiger
- 6 Temperatuurcompensator
- 7 Volume-afstelschroef
- 8 Stationair kanaal 1978-1984
- 9 Uitsparing voor magneetklep (alleen oude uitv.)



124 162

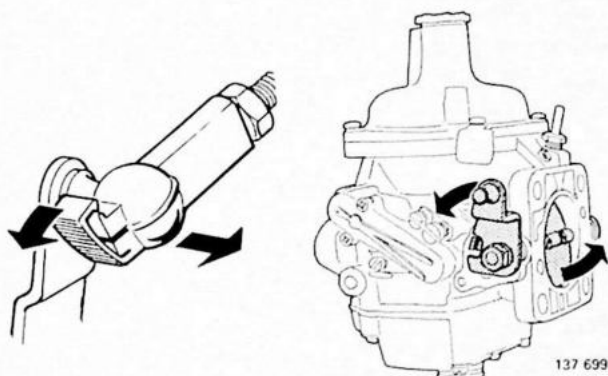
- 1 Kanaal voor magneetklep (alleen oude uitv.)
- 2 Kanaal voor extra lucht van volume-afstelschroef
- 3 Kanaal voor extra lucht via temperatuurcompensator
- 4 Kanaal van koud-startinrichting
- 5 Stationair kanaal 1978-1984
- 6 Sproeiernaald
Bij 1978-1984 is de stand van de sproeiernaald afstelbaar
- 7 Sproeier
- 8 Plug 1975-1977
- 9 Vlotternaald
- 10 Bevestigingsschroef voor sproeiernaald
- 11 Kanaal voor lucht naar koud-startinrichting
- 12 Kanaal voor vlotterhuisventilatie
- 13 Kanaal naar de ruimte onder de vacuümzuiger
- 14 Vacuümzuiger
- 15 Dempingszuiger
- 16 Kanaal voor ontluuchting van dempingsinrichting

Carburateur afstellen

Handelingen C1–29

De afbeeldingen tonen een B21A carburateur, maar zij gelden ook voor de B20A en B17–19A, omdat de carburateurs onderling slechts in details verschillen.

Zie ook de algemene instructies op pagina 12.



137 699

C1

Verbindingsstang losnemen van de carburateur

Buig de borglip op de kogelhouder uit en wring de verbindingsstang los.

C2

Gasklep en smoorklepas controleren

De gasklep en de klepas moeten licht lopen en niet blijven vastzitten.

In geval van speling in de klepas moet de carburateur gereviseerd worden.

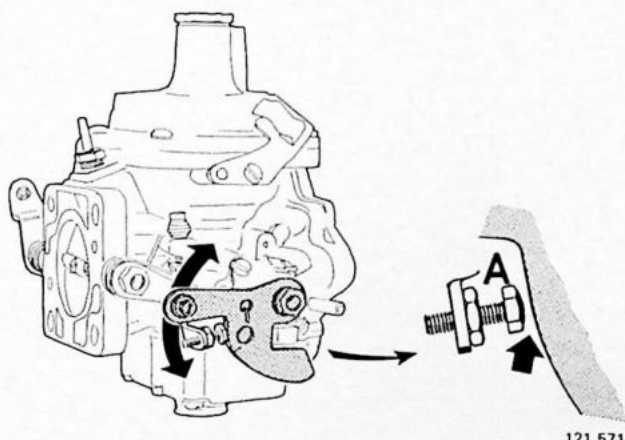
C3

Koud-startbediening controleren

Controleer, of de bediening geheel uitslaat, als de choke uitgetrokken wordt.

Druk de choke in. Controleer, of de hefboom helemaal onderin stuit en of de afstelschroef A voor het versnelde stationaire toerental niet tegen de hefboom ligt.

Stel, indien nodig, af.

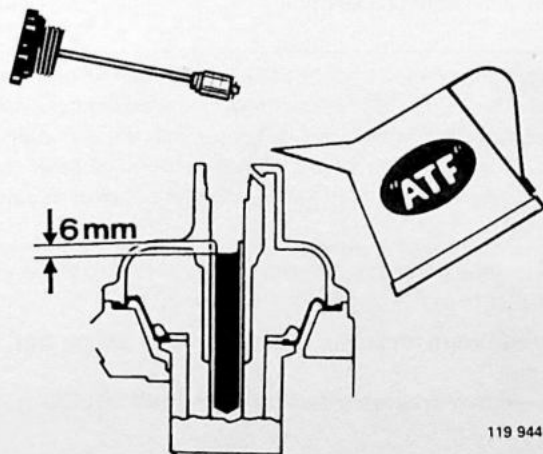


121 571

C4

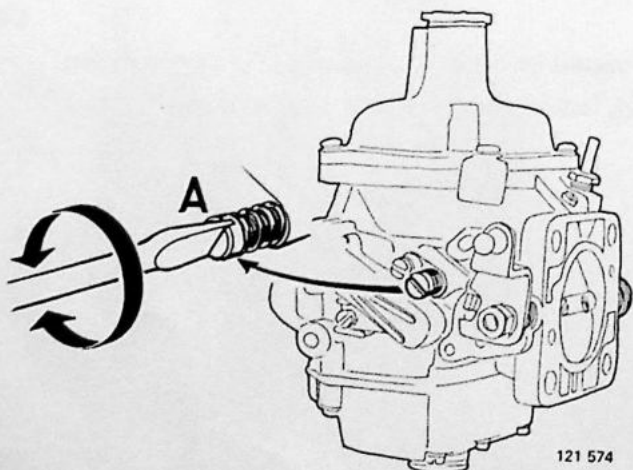
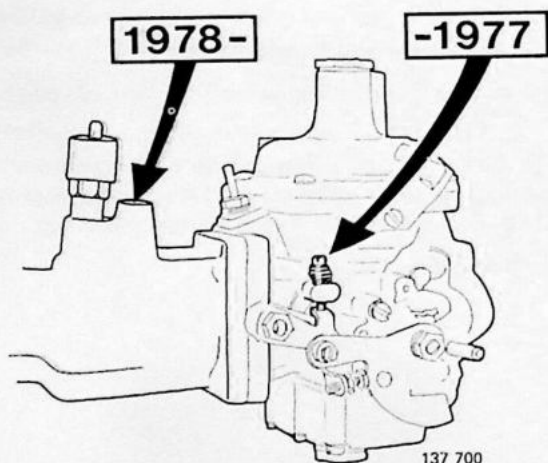
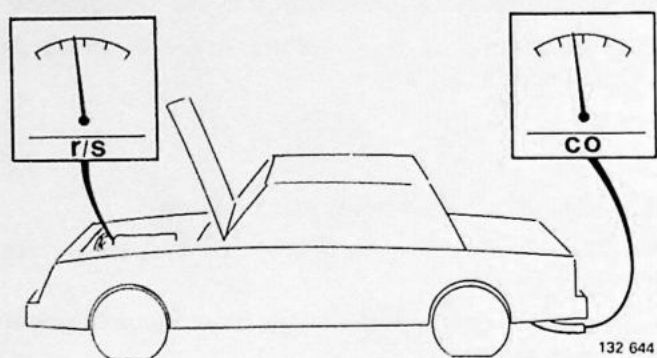
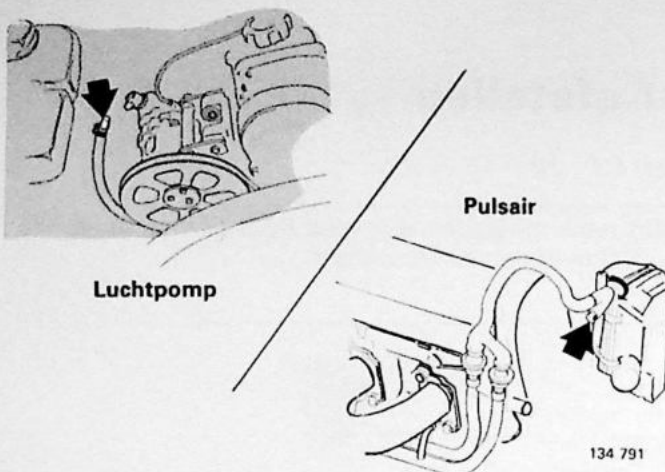
Oliepeil in de dempingscilinder controleren

Vul, indien nodig, bij met olie: ATF-olie.



119 944

Carburateur afstellen



C5

Eventuele luchtpomp/Pulsair loskoppelen

Anders worden foutieve meetwaarden verkregen.

Maak de slang los. Plug de slang af of blokkeer deze met slangklem 2901.

C6

Toerenteller en CO-meter aansluiten

C7

Motor laten warmdraaien

Laat de motor bij 25 r/s (1500 omw/min) warmdraaien totdat de thermostaat opengaat. Voel bij de bovenste radiatorslang aan de radiator; als deze warm begint te worden, is de thermostaat opengegaan.

C8

Stationair toerental voorlopig afstellen

B 20 A	11,7 r/s (700 omw/min)
B 17-19 A-21 A 1975-1977	14,2 r/s (850 omw/min)

B 17-19-21 A 1978-1984 15,0 r/s (900 omw/min)

N.B! Als het toerental niet met de regelschroef afgesteld kan worden, moet de basisstand van de gasklep afgesteld worden; zie pagina 49.

C9

CO-gehalte controleren

N.B! Verhoog telkens vóór het aflezen van de CO-meter het toerental tot 25 r/s (1500 omw/min), zodat koude brandstof in de carburateur komt. Laat de motor dan weer stationair lopen. Tik b.v. met de steel van een schroevendraaier licht tegen de vacuümkamer, zodat de vacuümzuiger in de juiste stand komt.

Het CO-gehalte kan binnen nauwe grenzen met de volume-afstelschroef A afgesteld worden.

- Bij rechtsom draaien (naar binnen) stijgt het CO-gehalte
- Bij linksom draaien (naar buiten) daalt het CO-gehalte.

CO-gehalte, %	Controle- waarde
B 17 A 1979–1984	1,5–3,0
B 19 A 1977	2,0–4,0
1978 Italië	2,0–3,5
Overige landen	1,5–3,0
1979–1984	1,5–3,0
B 20 A 1975	1,5–4,0
1976	0,5–4,0
B 21 A 1975–1977	1,5–4,0
1978 Zweden	1,5–3,0
Australië+Canada ...	3,5–5,5
Overige landen	2,0–3,5
1979–1980 Australië	
+Canada	2,5–4,0
Overige landen	1,5–3,0
1981–1984 Canada	2,5–4,0
Overige landen	1,5–3,0

Juist CO-gehalte



Foutief CO-gehalte 1975–1977



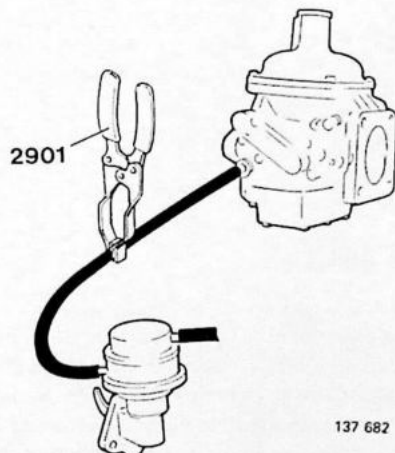
Foutief CO-gehalte Canada 1982–1984



Foutief CO-gehalte 1978–1984

**CO-gehalte 1975–1977 afstellen**

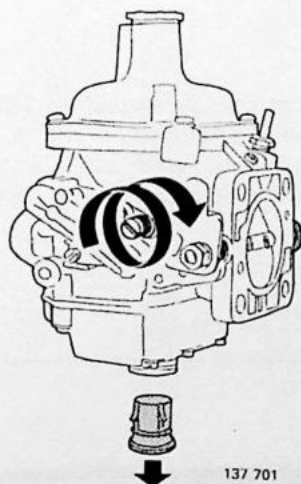
Handelingen C 10–15



C10

Met lopende motor de carburateur leegdraaien
Contact afzetten

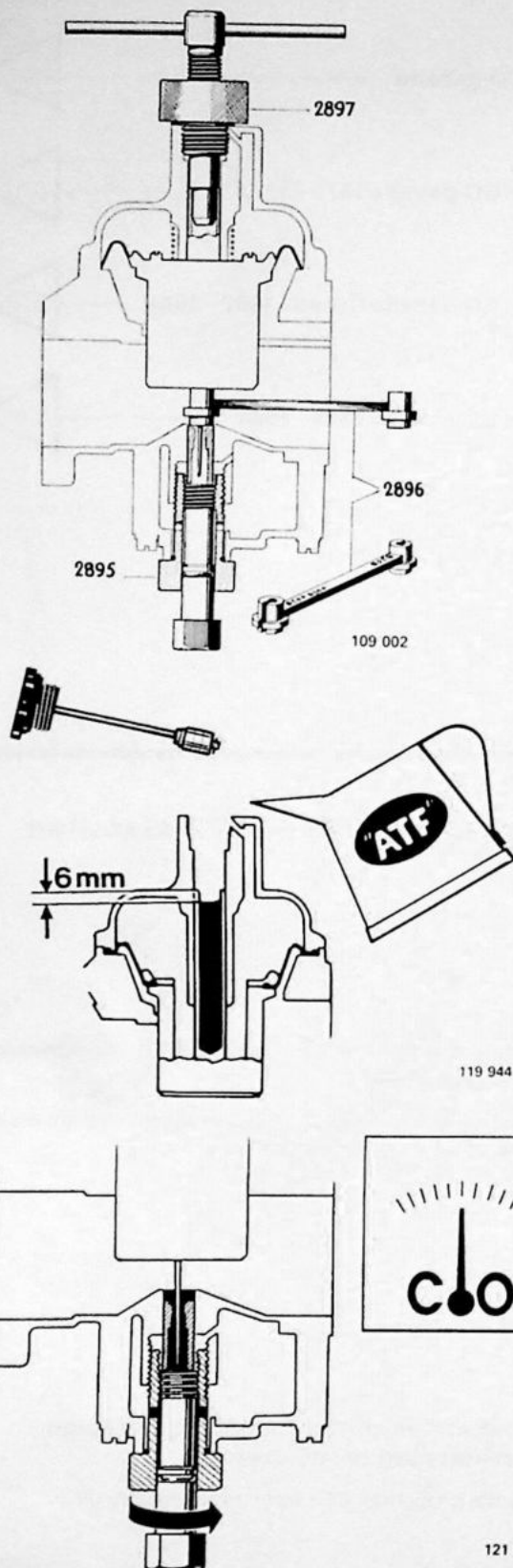
Blokkeer de slang tussen de brandstofpomp en de carburateur. Gebruik slangklem 2901.



C11

Volume-afstelschroef helemaal indraaien
Vlotterhuisplug verwijderen

Wring de plug met een schroevendraaier uit.



CO-gehalte, %	Afstel-waarde
B 19 A 1977	3,0
B 20 A 1975	2,5
1976	1,5
B 21 A 1975-1977	2,5

C12

Persgereedschap 2895 aanbrengen

Draai eerst de spindel uit het gereedschap (ongeveer tot de rubber ring). Breng daarna het gereedschap in de carburateur aan.

C13

Basisstand van de sproeier afstellen

Breng kaliber **2896** aan tussen de vacuümzuiger en de sproeier. **N.B!** Gebruik het met B 20 B gemerkte uiteinde van het kaliber voor alle motoruitvoeringen. Het merkteken van het kaliber moet naar boven wijzen.

Controleer, of er tussen de aanslag van het kaliber en de brug van het carburateurhuis speling is. Pers, indien nodig, de sproeier met 2895 omhoog, zodat speling verkregen wordt. Draai daarna de spindel van 2895 uit, ongeveer tot de rubber ring.

Verwijder de dempingszuiger en breng persgereedschap **2897** aan. Pas op om het deksel niet te beschadigen.

Pers de sproeier naar beneden door de spindel van 2897 in te draaien, zodat de aanslag van het kaliber de brug van het carburateurhuis raakt. De carburateur is nu zo afgesteld, dat een te rijk mengsel van brandstof en lucht verkregen is.

Verwijder persgereedschap 2897 en kaliber 2896.

C14

Oliepeil in de dempingscilinder controleren en, indien nodig, bijvullen
Dempingszuiger aanbrengen

Gebruik ATF-olie.

C15

CO-gehalte afstellen

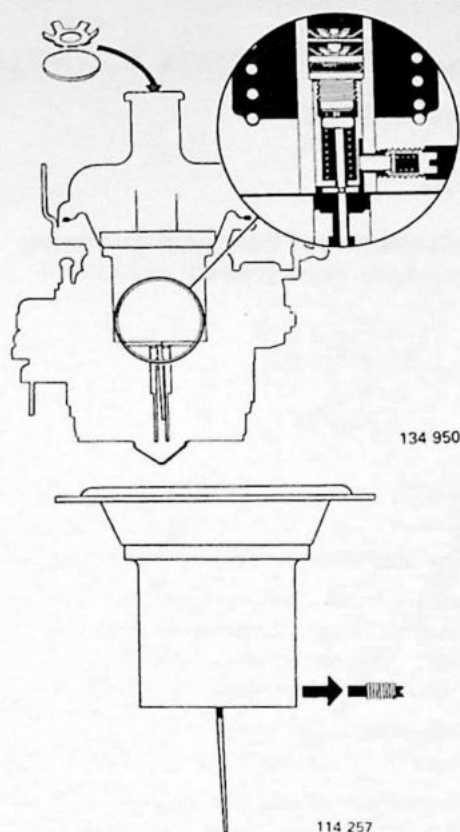
N.B! Verhoog telkens vóór het aflezen van de CO-meter het toerental tot 25 r/s (1500 omw/min), zodat koude brandstof in de carburateur komt. Laat de motor dan weer stationair lopen. Tik b.v. met de steel van een schroevendraaier licht tegen de vacuümkamer, zodat de vacuümzuiger in de juiste stand komt.

Start de motor.

Pers de sproeier met persgereedschap **2895** naar boven, totdat het juiste CO-gehalte bereikt is. Draai 2895 circa een ¼ slag uit telkens na het afstellen. Anders kan 2895 invloed hebben op de stand van de sproeier en het CO-gehalte.

Ga verder met

C21



B 21 A Canada 1982–1984 Verzegeling verwijderen

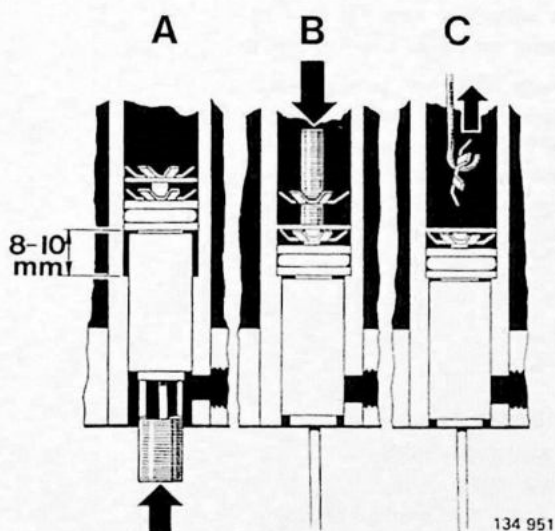
Handelingen C16–18

Op grond van wettelijke voorschriften is de afstelschroef verzegeld met een vlak plaatje en een borgplaatje.

C16

Verwijder:

- de vacuümzuiger uit de carburateur
- de stuurschroef voor de sproeiernaald.



C17

Verzegeling verwijderen

Druk de sproeiernaald en de afstelschroef 8–10 mm omhoog. Gebruik b.v. een buis (buitendiameter = maximaal 7 mm; binnendiameter = minimaal 3 mm; lengte = circa 100 mm).

Druk de afstelschroef weer helemaal naar beneden; het borgplaatje moet in de bovenste stand blijven. Gebruik een stempel met maximumdiameter 3 mm.

Draai het borgplaatje op zijn kant en trek het met b.v. een verbogen staal draad omhoog.

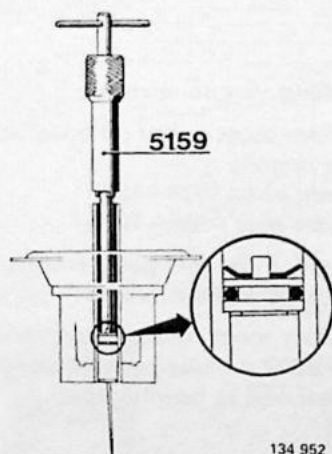
Schud het vlakke plaatje eruit.

Druk het onderste borgplaatje naar beneden. Gebruik sleutel 5159.

C18

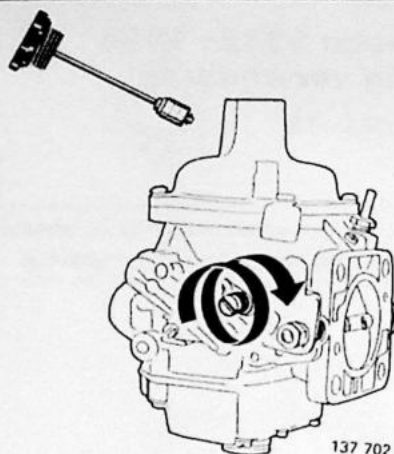
Breng aan:

- de stuurschroef voor de sproeiernaald
- de vacuümzuiger in de carburateur.



Ga verder met

C19



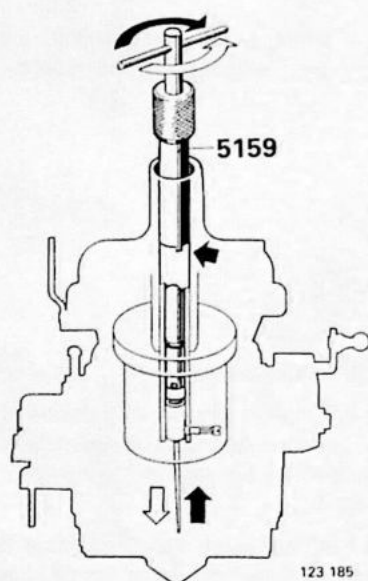
CO-gehalte 1978–1984 afstellen

Handelingen C19–20

C19

Volume-afstelschroef helemaal indraaien
Dempingszuiger verwijderen

C20



CO-gehalte afstellen (stand sproeiernaald)

Gebruik sleutel 5159. Zorg ervoor, dat de nokken van het gereedschap in de uitsparingen in de spindel van de vacuümzuiger grijpen, omdat anders het membraan in de carburateur bij het afstellen beschadigd kan worden.

- Bij **rechtsom** draaien **stijgt** het CO-gehalte
- Bij **linksom** draaien **daalt** het CO-gehalte.

N.B! Het afstelbereik van de afstelschroef is circa **4 slagen**. Als dit niet voldoende is om het juiste CO-gehalte te bereiken, moet de basisstand van de sproeier afgesteld worden; zie hieronder.

Telkens vóór het aflezen van het CO-gehalte moet:

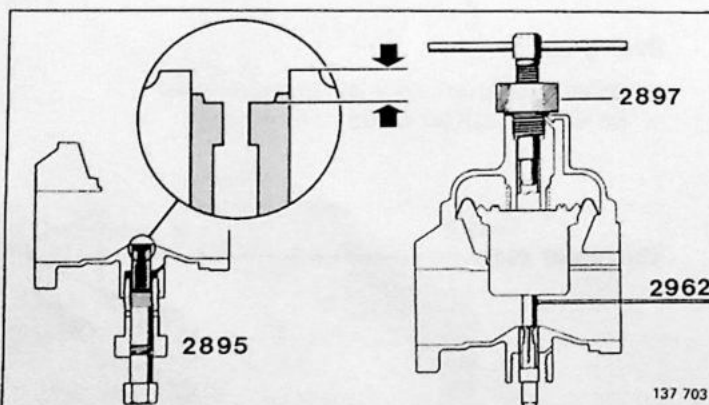
- dempingsolie bijgevoerd worden
- de dempingszuiger aangebracht worden
- het toerental van de motor tot circa 50 r/s (3000 omw/min) verhoogd worden.

Ga verder met

C21

CO-gehalte, %	Afstelwaarde
B 21 A 1978 Zweden	2,0
Overige landen	2,5
1979–1984 Canada niet	2,0
1981 Canada	3,5
1982–1984 Canada	3,0

CO-gehalte, %	Afstelwaarde
B 17 A 1979–1984	2,0
B 19 A 1978 Italië	2,5
Overige landen	2,0
1979–1984	2,0



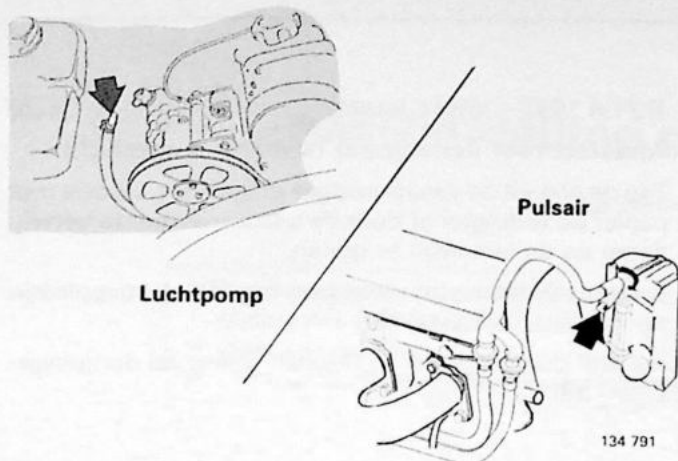
Basisafstelling van de sproeier

- De sproeier moet onder de brug van het carburateurhuis liggen:
 - 2,5 mm voor 1978–1979
 - 3,0 mm voor 1980–1984
- De sproeier moet met persgereedschap 2895 omhooggeperst worden (vlotterhuis verwijderd).
- De sproeier moet met persgereedschap 2897 en stempel 2962 omlaaggeperst worden. Pas op om het deksel niet te beschadigen.

C21

Slang op de luchtpomp/Pulsair aansluiten

Als de slang aangesloten wordt, moet het CO-gehalte dalen, waaruit blijkt dat het systeem werkt.

**BELANGRIJK!**

Het CO-gehalte mag met aangesloten luchtpomp/Pulsair absoluut niet opnieuw afgesteld worden.

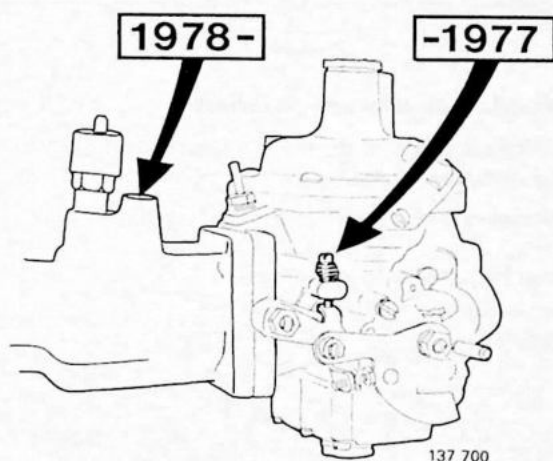
C22

Stationair toerental controleren/afstellen

B 20 A	11,7 r/s (700 omw/min)
B 17-19-21 A 1975-1977 ..	14,2 r/s (800 omw/min)
1978-1984 ..	15,0 r/s (900 omw/min)

N.B! B 21 A 1982-1984 Nordic, Australië, Canada en Zwitserland 1983-1984 met airconditioning (AC).

Stel het stationaire toerental opnieuw af bij 15,0 r/s (900 omw/min) met ingeschakelde airconditioning (AC).



C23

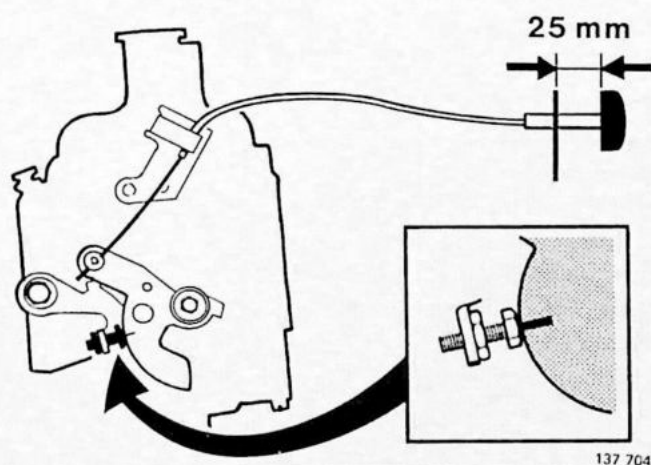
Versneld stationair toerental afstellen

Trek de choke (circa 25 mm) uit, zodat het streepje op de hefboom van de koud-startbediening recht vóór de afstelschroef voor het versnelde stationaire toerental ligt.

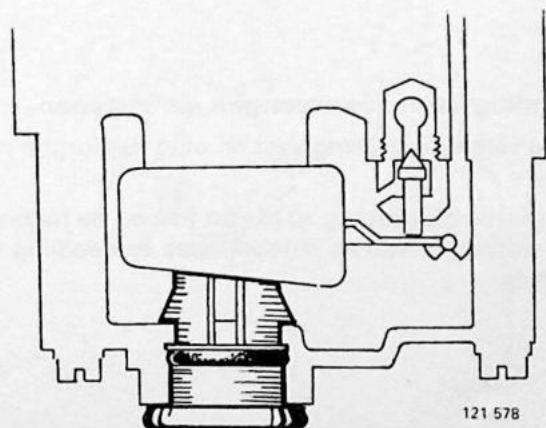
Stel het toerental af met de afstelschroef voor het versnelde stationaire toerental:

B 20 A	18,3-25,0 r/s (1100-1500 omw/min)
B 17-19-21 A	20,8-22,5 r/s (1250-1350 omw/min)

Druk de choke in.



C24

**Motor afzetten
Meetinstrumenten verwijderen**

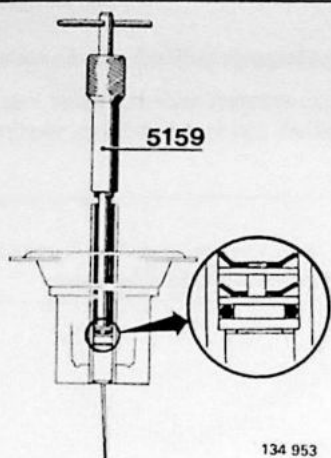
1975-1977

C25

**Persgereedschap 2895 verwijderen
NIEUWE vlotterhuisplug aanbrengen**

Laat eerst met lopende motor de carburateur leegdraaien; zie C10 op pagina 43.

Een **nieuwe** vlotterhuisplug moet gebruikt worden om er zeker van te zijn, dat de plug blijft zitten en goed afdicht.



134 953

B 21 A 1982–1984 Canada

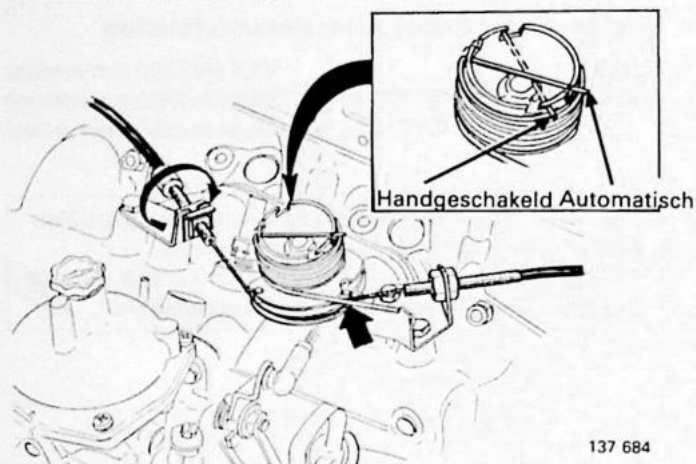
C26

Afstelschroef verzegelen (wettelijk voorschrift)

Tap de olie uit de vacuümzuiger af door b.v. de olie met papier op te zuigen of door de vacuümzuiger te verwijderen en de olie eruit te gieten.

Breng een **nieuw** vlak plaatje en een **nieuw** borgplaatje aan. Gebruik sleutel **5159**.

Vul met dempingsolie (ATF-olie). Breng de dempingszuiger aan.



137 684

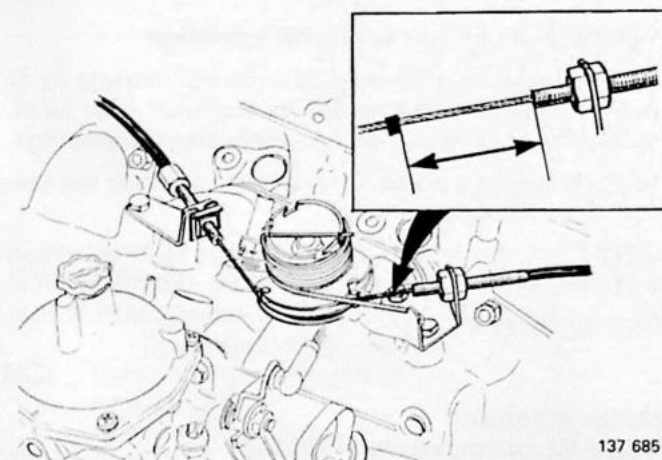
C27

Gasbedieningskabel afstellen

De afstelschijf moet bij teruggaan de aanslag raken. De kabel moet strak staan.

Bij volgas moet de afstelschijf de volgas-aanslag raken.

Bij de B 17–19–21 A kan de veer in de afstelschijf verschillende standen hebben: een voor een handgeschakelde versnellingsbak en een voor een automatische versnellingsbak.



137 685

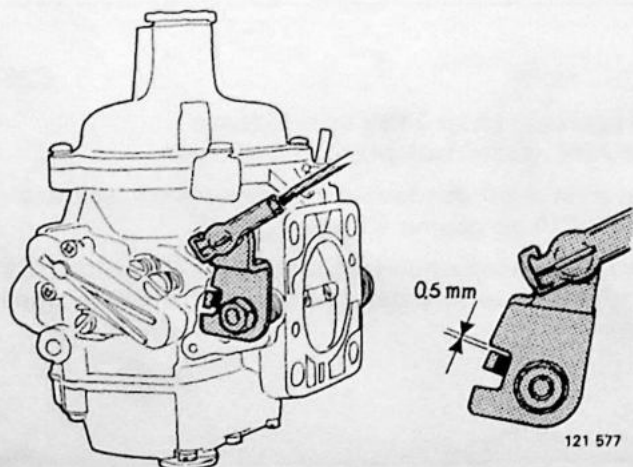
C28

Kick-downkabel afstellen (automatische versnellingsbak)

Trap het gaspedaal helemaal in. **N.B!** Raak de handgasbediening niet aan, omdat dan de afstelling foutief kan worden.

Bij volgas moet de afstand van de buitenkabel tot de clips zijn voor de:

BW 35	43–47 mm
BW/AW 55, AW 71	50,4–52,6 mm



121 577

C29

Verbindingsstang aanbrengen en afstellen

Druk de verbindingsstang vast en buig de borglip naar binnen.

Stel de verbindingsstang zo af, dat tussen de hefboom en de meenemer van de smoorklepas een speling van **0,5 mm** is.

Basisafstelling gasklep 1978–1984

Handelingen C 30–35

- Deze werkwijze moet alleen gebruikt worden bij klachten over nadieselen of als het stationaire toerental/CO-gehalte niet op de gewone manier op de juiste waarde afgesteld kan worden.
- Zie voor de basisafstelling van de gasklep bij een losse carburateur pagina 53 (C45).

C30

Contact aanzetten
Motor laten warmdraaien

C31

CO-gehalte controleren/afstellen

Als het CO-gehalte niet op de juiste waarde afgesteld kan worden, moeten de gasklep en het CO-gehalte opnieuw afgesteld worden tot de juiste waarden verkregen zijn.

C32

Basisstand van de stationaire afstelschroef afstellen

Draai de stationaire afstelschroef **4 slagen t.o.v. de onderste stand uit**.

C33

Basisstand van de gasklep afstellen

Buig de nok op de gasklephefboom zo, dat een toerental van **18,3–20,0 r/s** (1100–1200 omw/min) bereikt wordt.

C34

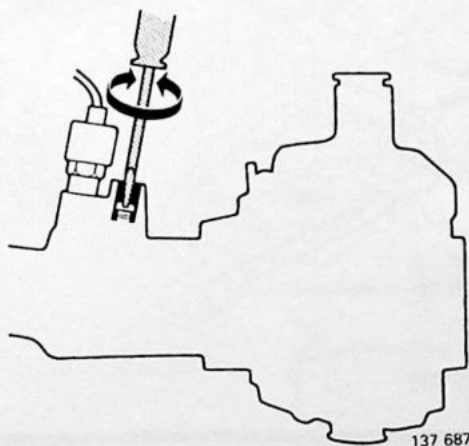
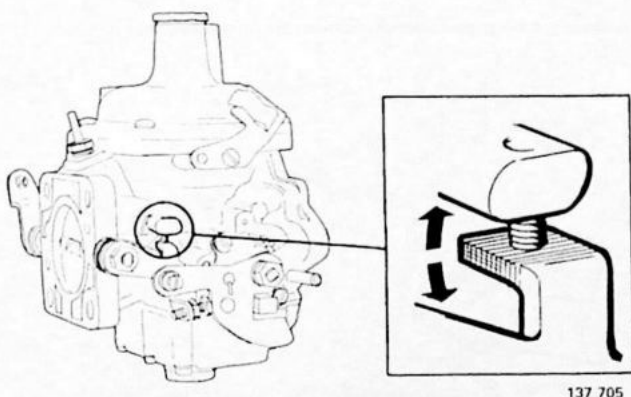
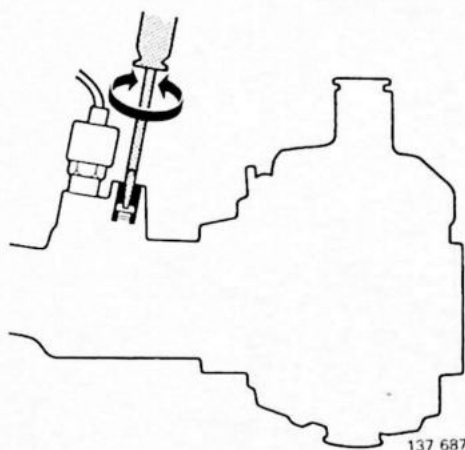
Stationair toerental afstellen

Stel dit met de stationaire afstelschroef af op **15,0 r/s** (900 omw/min).

C35

Carburateur afstellen

Zie pagina 41.



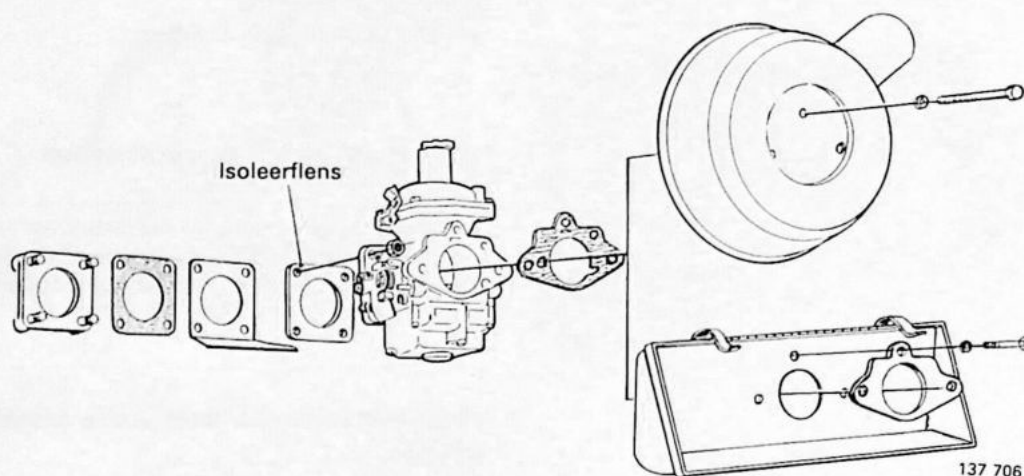
Carburateur, verwijderen/aanbrengen

Handelingen C 36-37

- Dek na het verwijderen van de carburateur het gat in het inlaatspruitstuk af.
- Gebruik bij het aanbrengen nieuwe pakkingen.
- Stel na het aanbrengen de carburateur af; zie pagina 41.

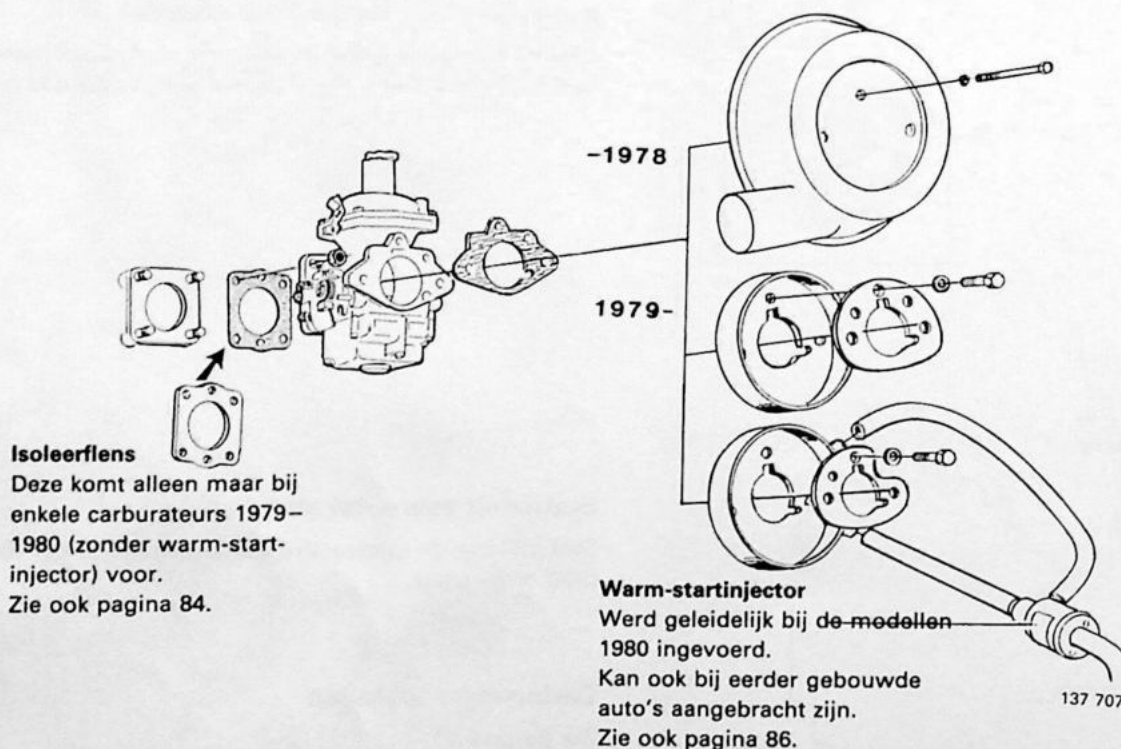
B 20 A

C36



B 17-19-21 A

C37



Carburateur, reviseren

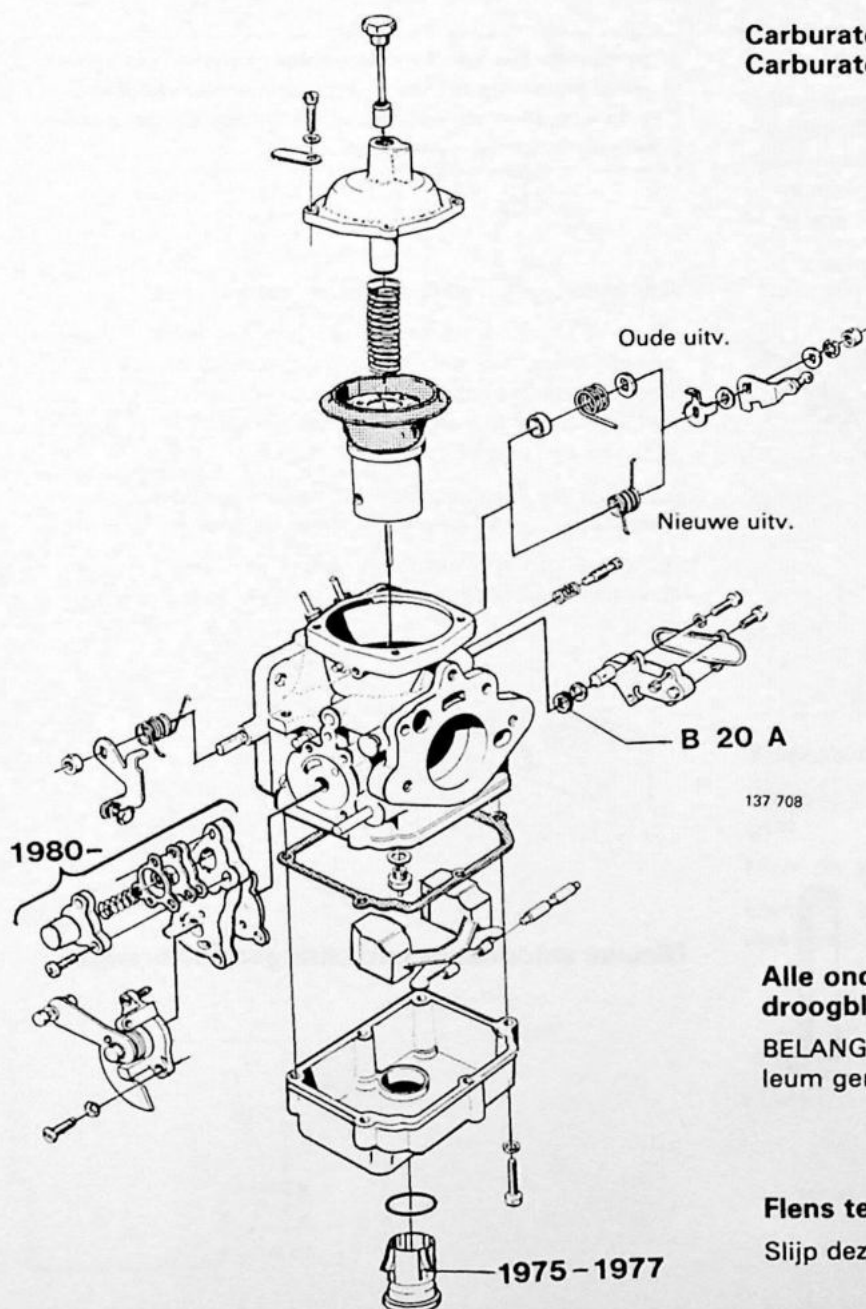
Handelingen C 38-69

Speciaal gereedschap: 2895, 2897, 2962, 5159 (1978-)

Gebruik bij het samenstellen nieuwe pakkingen en afdichtingen.

C38

Carburateur aan de buitenkant reinigen
Carburateur uit elkaar nemen



C39

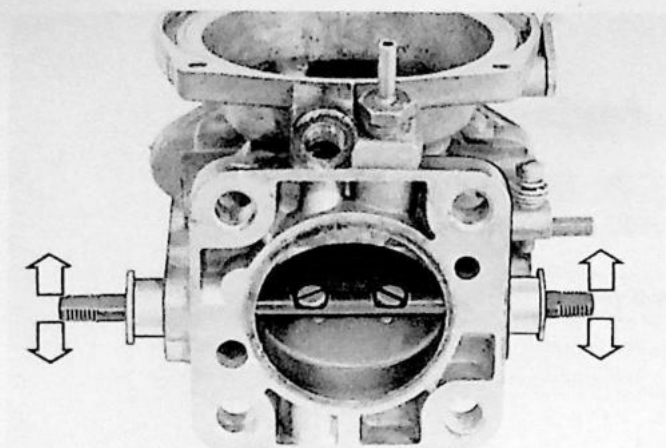
Alle onderdelen en kanalen reinigen en
droogblazen

BELANGRIJK! Het membraan mag alleen met petro-
leum gereinigd worden.

C40

Flens tegen het inlaatspruitstuk controleren

Slijp deze, indien nodig, vlak.



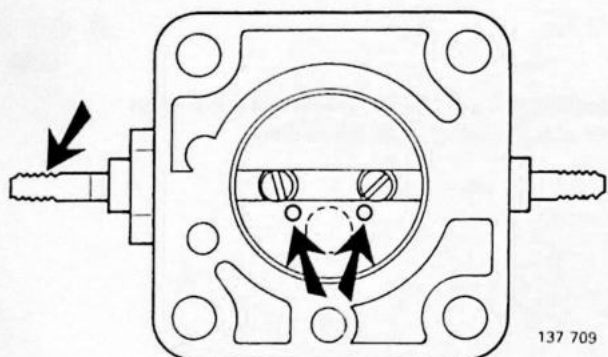
121 583

C41

Gasklep en smoorklepas controleren

Controleer deze op speling en aanlopen.

Controleer ook een eventuele overstroomklep in de gasklep (deze klep komt alleen bij bepaalde varianten voor).



137 709

Smoorklepas vervangen

De lagerbussen van de smoorklepas kunnen niet vervangen worden. Omdat deze lagerbussen echter van staal zijn, is de slijtage minimaal. Het is voldoende om as, gasklep en afdichtingen te vervangen.

C42

As, gasklep en afdichtingen vervangen

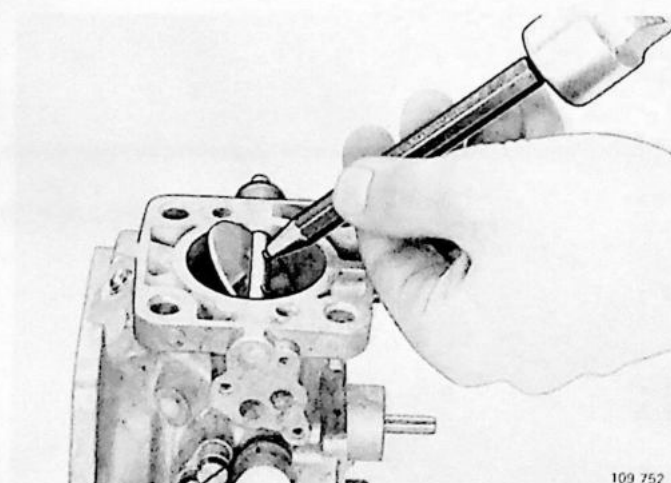
Bij de B 17-21 A moet het langste gevlakte oppervlak van de smoorklepas naar links gekeerd worden.

Keer de klep met de kleine metalen lippen naar beneden en naar de flens van het inlaatspruitstuk.

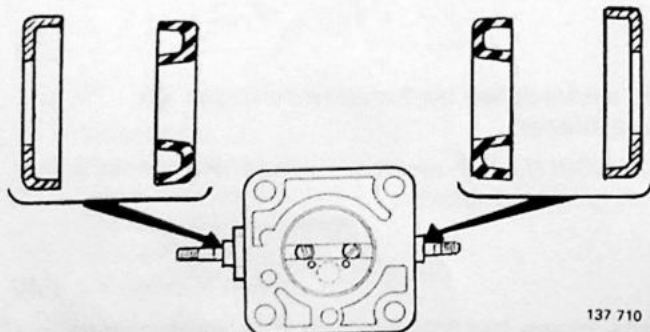
Gebruik nieuwe bouten voor de klep.

Centreer de klep en haal de bevestigingsbouten aan. Controleer, of de klep licht loopt en niet aanloopt.

Borg het van schroefdraad voorziene uiteinde van de bevestigingsbouten. Gebruik een centerpunt.



109 752

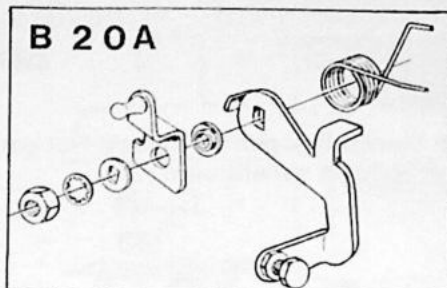


137 710

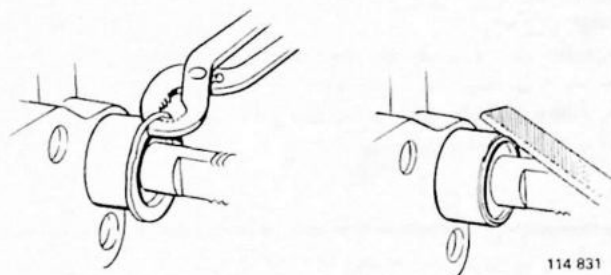
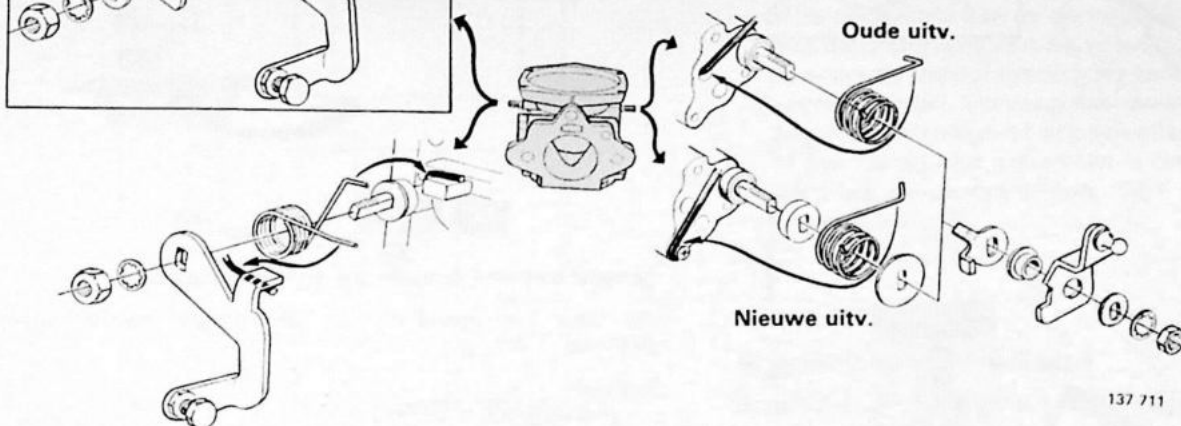
C43

Nieuwe smoorklepasafdichtingen aanbrengen

C44

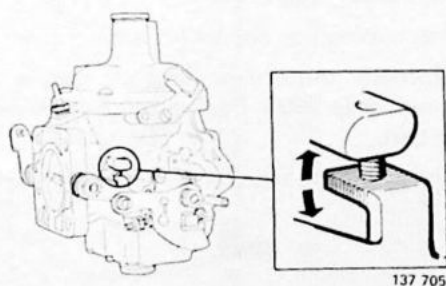
**Smoorklepasbediening aanbrengen**

Controleer, of de klep en as niet aanlopen.



N.B! Als service-onderdeel is alleen de trekveer in de nieuwe uitvoering leverbaar. Doe bij vervanging van de oude door de nieuwe uitvoering het volgende:

- breek de kraag van de veergeleiding af
- schuin de rand af.



1978-1984

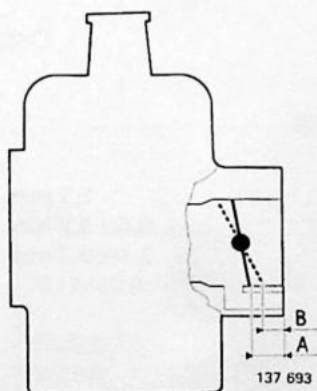
C45

Basisstand gasklep afstellen

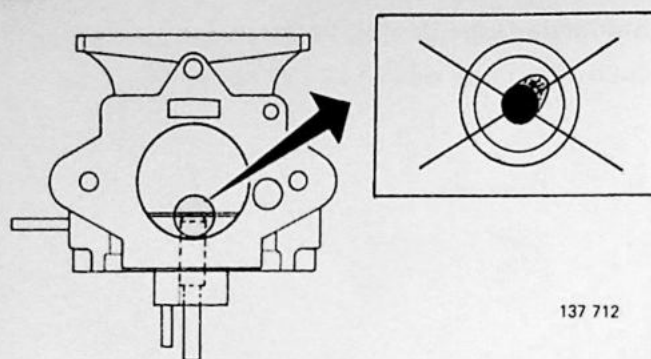
Verbuig de hefboom zo, dat de gasklep geheel dichtgaat.

Meet de afstand (A) van de gasklep tot de flens op.

Verbuig de hefboom zo, dat de klep 0,7-0,9 mm opengaat.



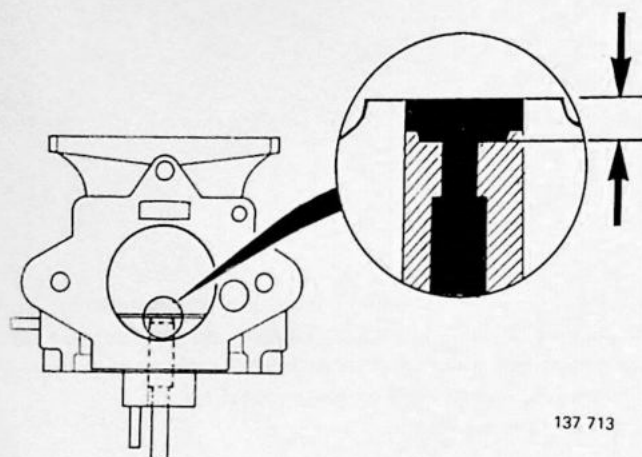
C46



137 712

Sproeier controleren

Controleer deze op beschadigingen en slijtage. Het gat in de sproeier moet rond en gecentreerd zijn.



137 713

Hoogte van de sproeier controleren/afstellen.

Zie voor het afstellen van de hoogte handelingen C47-48.

Hoogte:

1975-1977	2,7 mm*
1978-1979	2,5±0,2 mm
1980-1984	3,0±0,2 mm

* Waarde van de basisafstelling van de sproeier. De carburateur wordt zo afgesteld, dat een rijk mengsel van brandstof-lucht bereikt wordt. Daarna wordt de hoogte bij het afstellen van het CO-gehalte fijnafgesteld.

Sproeier vervangen

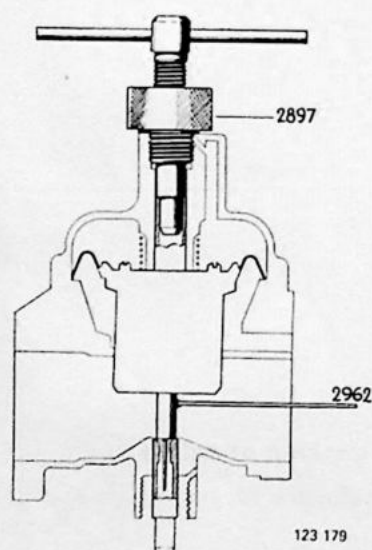
C47

Sproeier uitpersen

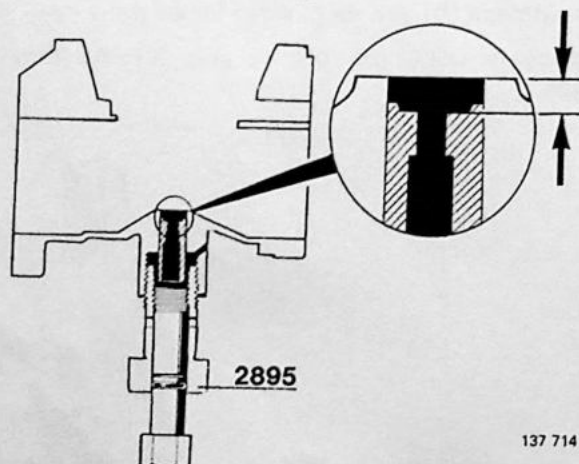
Vacuümzuiger en deksel aanbrengen.

Sproeier uitpersen. Gebruik kaliber 2962 en persgereedschap 2897. Pas op om het deksel niet te beschadigen.

Verwijder de vacuümzuiger en het deksel.



123 179



137 714

C48

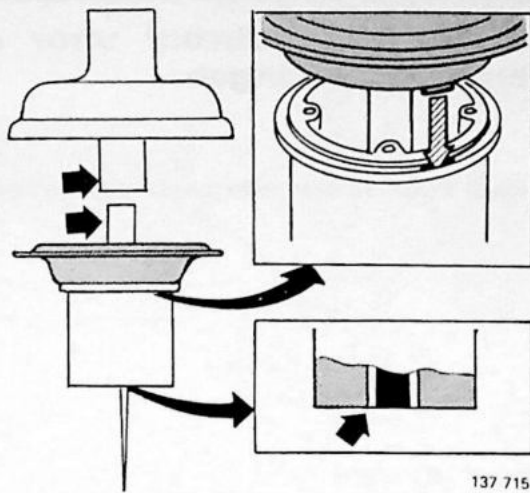
Nieuwe sproeier inpersen

Gebruik persgereedschap 2895.

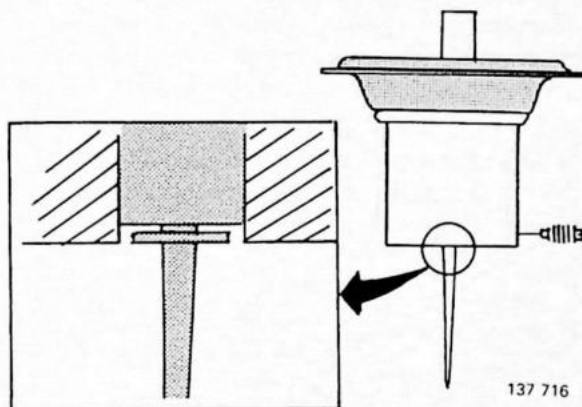
Denk aan de hoogte:

1975-1977	2,7 mm
1978-1979	2,5±0,2 mm
1980-1984	3,0±0,2 mm

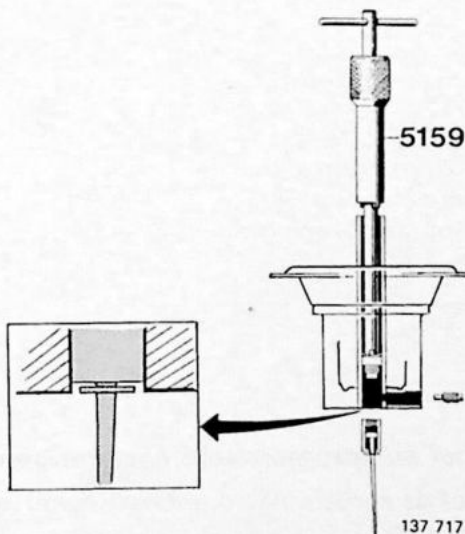
C49



137 715



137 716



137 717

Deksel en vacuümzuiger met membraan controleren

Controleer

- de passing van de dempingscilinder in het deksel.
- of de onderkant van de dempingscilinder in één vlak met de onderkant van de vacuümzuiger ligt. Stel af door op de dempingscilinder te tikken.
- het membraan. Vervang het membraan, als het gesleten, beschadigd of opgezwollen is
- of het deksel niet gebarsten is (het deksel kan barsten, als persgereedschap 2897 onvoorzichtig gebruikt wordt).

1975–1977

C50

Sproeiernaald controleren

Controleer deze op beschadigingen, slijtage en de hoogte van de naald.

Het plaatje op de naald moet met de onderkant van de vacuümzuiger in één vlak liggen.

Hoogte afstellen/naald vervangen door de borgbout te lossen.

Het gevlake deel van de ophanging moet naar de borgbout gekeerd zijn.

1978–1984

C51

Afstelschroef en sproeiernaald controleren

Controleer de werking van de afstelschroef. Gebruik sleutel **5159**.

N.B! Bij carburateurs voor Canada 1982– moet de verzegeling verwijderd worden; zie pagina 45 (C17).

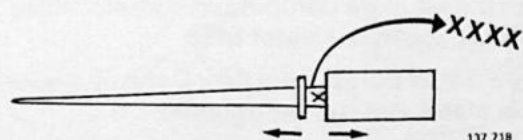
Controleer de sproeiernaald op beschadigingen, slijtage en hoogte.

Het plaatje op de naald moet met de onderkant van de vacuümzuiger in één vlak liggen.

Gebruik sleutel **5159** voor het afstellen van de hoogte en voor het vervangen van de naald.

Bij vervanging moet ook de stuurschroef verwijderd worden. De groef in de ophanging moet naar de stuurschroef gekeerd worden.

Bij een overmatig verbruik van dempingsolie moet de O-ring op de afstelschroef van de naald vervangen worden; zie handelingen C52–55.



137 718

B 17/19 A	1977–1980	B1EE
	1981–1984	B1FE
B 20 A		B1CC
B 21 A	1975	B1ED ¹⁾
	1976–1980	B1EE

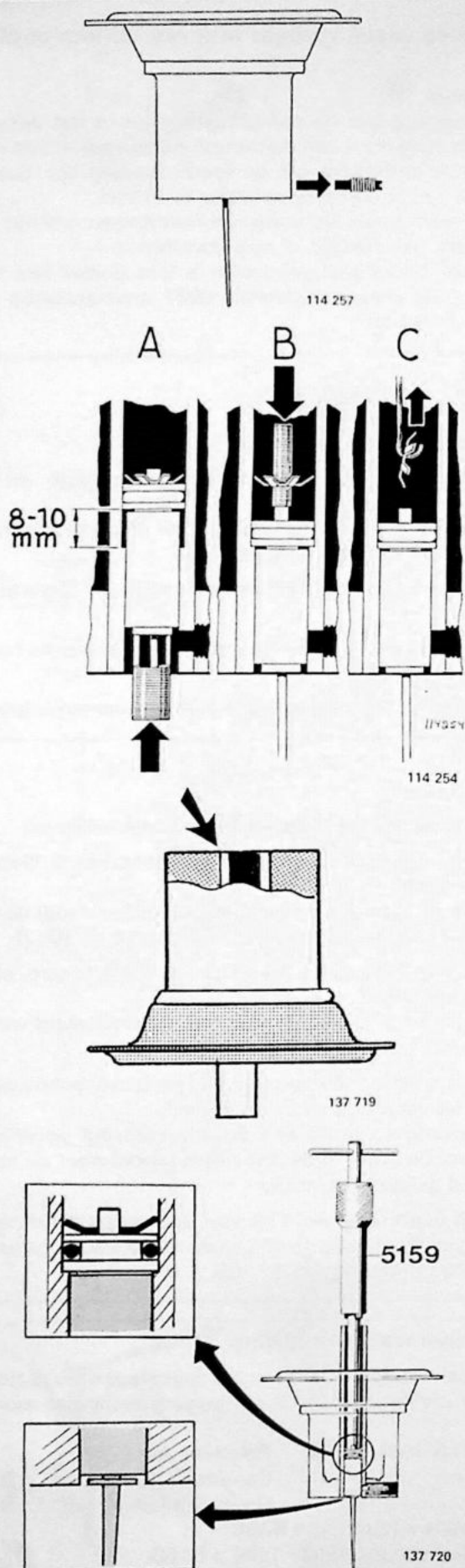
Sproeiernaald, aanduiding

De aanduiding is in de naald ingeslagen en is zichtbaar, als de naald uit de ophanging getrokken wordt.

B 21 A	1981–1984	Zweden, Australië	
		Canada	B1FD
		Overige landen ²⁾	B1EE

¹⁾ oude uitvoering = B2BB

²⁾ Zwitserland 1983–1984 = B1FD



1978-1984 Afstelschroef voor de sproeiernaald vervangen

C52

Stuurschroef voor de sproeiernaald verwijderen

C53

Afstelschroef verwijderen

Druk de afstelschroef en de sproeiernaald 8-10 mm in de dempingscilinder omhoog. Gebruik b.v. een pijp met een buitendiameter van maximaal 7 mm, een binnendiameter van minimaal 3 mm en een lengte van circa 100 mm.

Druk daarna de afstelschroef weer helemaal naar beneden, zodat het borgplaatje in de bovenste stand blijft. Gebruik een stempel met een buitendiameter van maximaal 3 mm.

Draai het borgplaatje op zijn kant en trek het met b.v. een gebogen staaldraad omhoog.

Druk de afstelschroef en de sproeiernaald uit de dempingscilinder omhoog. Gebruik dezelfde pijp als daarvoor.

C54

Vacuümzuiger en dempingscilinder controleren

Reinig de zuiger en de cilinder.

Controleer, of de onderkant van de dempingscilinder in een vlak met de onderkant van de vacuümzuiger ligt. Stel af door op de dempingscilinder te tikken.

C55

Afstelschroef en sproeiernaald aanbrengen

Controleer, of de sproeiernaald onbeschadigd is.

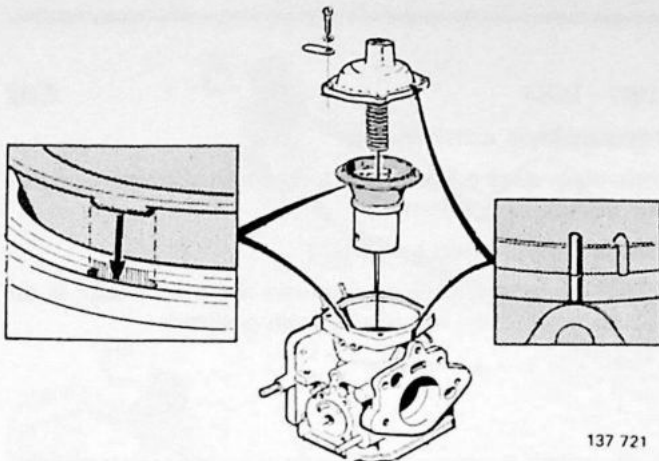
Breng op de afstelschroef een **nieuwe** O-ring aan. Olie de O-ring.

Druk de schroef in de dempingscilinder omlaag tot de schroef stuit. Gebruik sleutel **5159**.

Breng een nieuw borgplaatje aan. Gebruik sleutel **5159**. Let op de stand van het borgplaatje.

Breng de sproeiernaald en de afstelschroef aan. Stel de hoogte van de naald af. Gebruik sleutel **5159**.

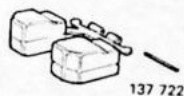
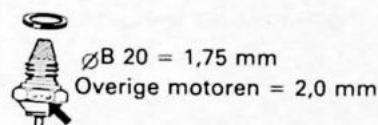
C56

**Breng aan:**

- de vacuümzuiger. Breng de rubber nok op het membraan precies in de uitsparing in het carburateurhuis aan
- de trekveer
- het deksel. Let op de merktekens (gietskakken) op het deksel en op het carburateurhuis.

Controleer, of de vacuümzuiger licht loopt en niet aanloopt.

C57

**Vlotternaald en vlotter controleren**

Controleer, of de vlotternaald afdicht en controleer de zeef op de vlotternaald.

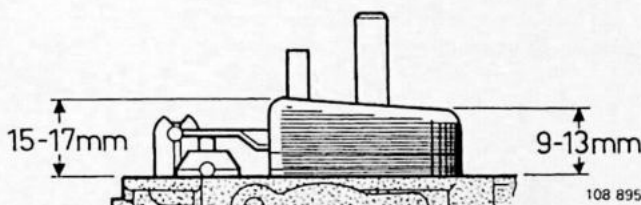
Controleer, of de vlotter afdicht en niet lekt. Deze kan eventueel in een bak met water gecontroleerd worden: er mogen geen luchtbelletjes zichtbaar zijn.

C58

Breng aan:

- de vlotternaald met pakking
- de vlotter met as.

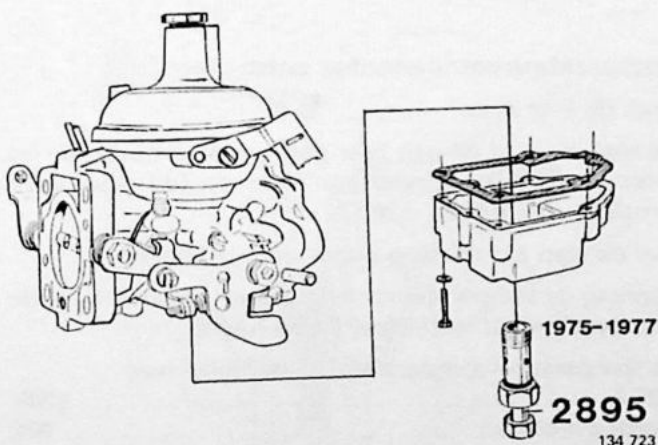
C59

**Vlotterniveau controleren/afstellen**

Keer de carburateur om.

Stel het niveau af door de lip bij de vlotternaald te verbuigen.

C60

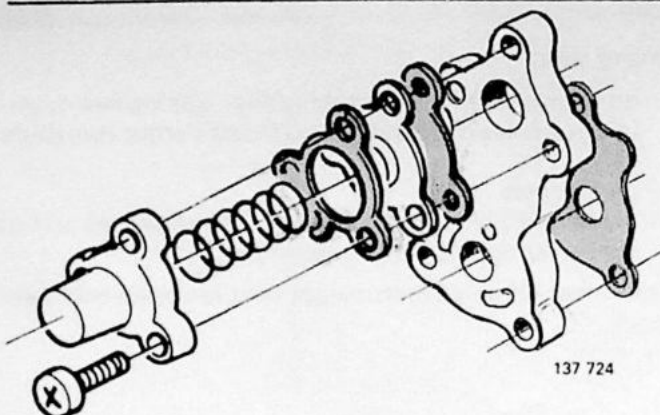
Vlotterhuisdeksel met pakking aanbrengen

1975-1977

C61

Sleutel 2895 in de carburateur aanbrengen

2895 is later nog nodig bij het afstellen van de carburateur.



1980–1984

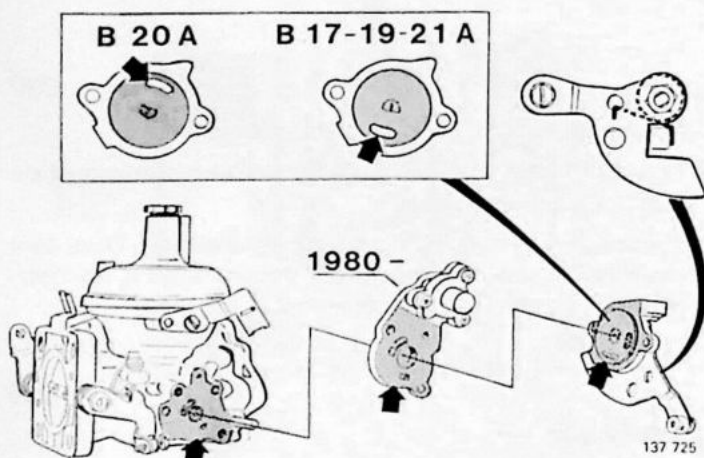
C62

Vacuümklep controleren

Controleer deze op beschadigingen en slijtage. Controleer ook de tussenflens.

Stel de vacuümklep samen.

N.B! Bij de nieuwe uitvoering van het membraan is de binnenpakking op het membraan gelijmd.



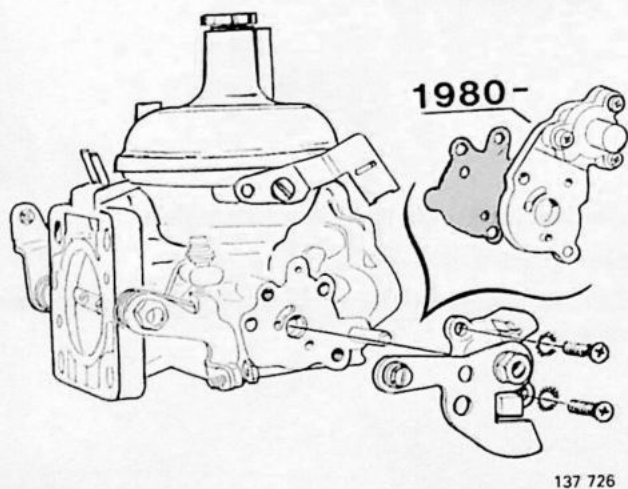
C63

Koud-startinrichting controleren

Controleer, of de koud-startinrichting niet aanloopt.

Controleer de klepplaat en het overeenkomstige afdichtingsvlak van het carburateurhuis of van de tussenflens (1980–1984).

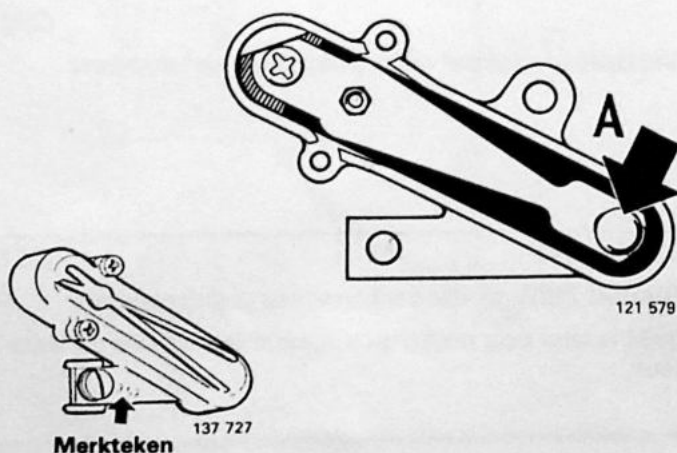
Kleine beschadigingen kunnen met fijn schuurlinnen en schuurpasta weggeschuurd worden.



C64

Breng aan:

- de vacuümklep met flens en pakking (1980–1984)
- de koud-startinrichting.



C65

Temperatuurcompensator controleen

Druk de klep A in.

De klep moet al bij een zeer geringe druk bewegen en weer terugkomen zonder aan te lopen (dit geldt voor temperaturen boven +26°C).

Stel de klep af, als deze zwaar gaat of aanloopt.

Vervang de temperatuurcompensator compleet, als de klep beschadigd is of afzettingen heeft.

De temperatuurcompensator is gemerkt met:

- | | |
|-----------------------|------|
| B 20 A | 120K |
| Overige motoren | 60L |

C66

Temperatuurcompensator afstellen**Centreren:**

Los de bout B iets en centreer de klep.

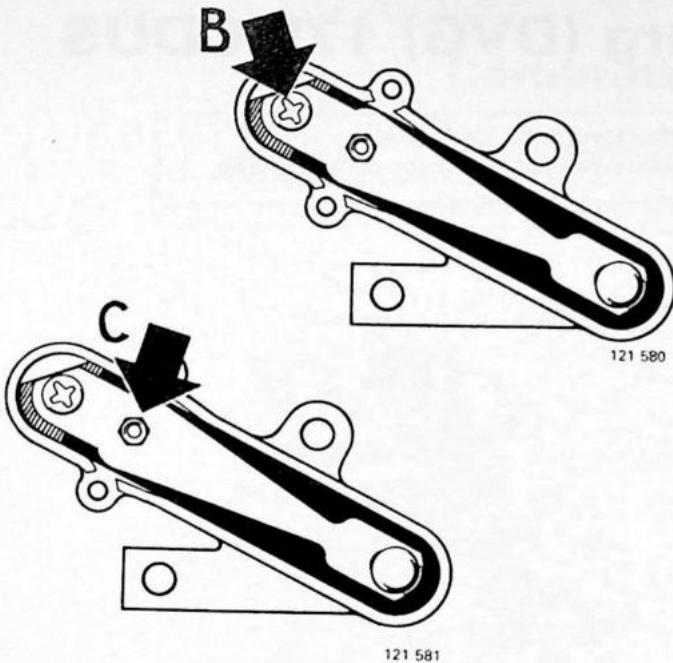
Haal de bout aan.

De klep moet al bij een zeer geringe druk bewegen en weer terugkomen zonder aan te lopen.

Openingstemperatuur:

Bij +20°C moet de klep net zijn begonnen met open te gaan, d.w.z. dat de klep zich net van zijn zitting vrijgemaakt heeft.

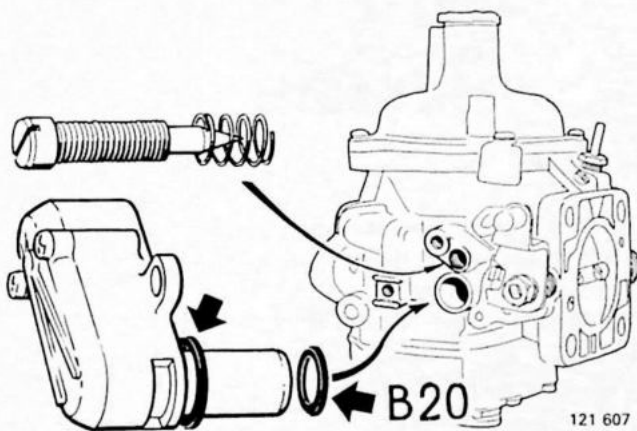
Stel af met de bout/moer C.



C67

Breng aan:

- de temperatuurcompensator
N.B! 2 pakkingen bij de B 20.
- de volume-afstelschroef. Draai de schroef **helemaal in**.

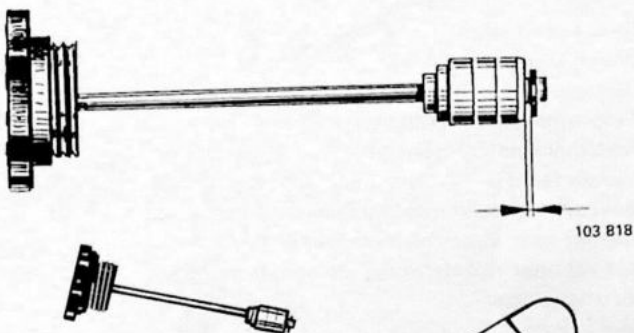


C68

Dempingszuiger controleren

Controleer deze op beschadigingen en slijtage. Controleer de axiale speling van de dempingszuiger. De speling moet 1,0–1,8 mm zijn.

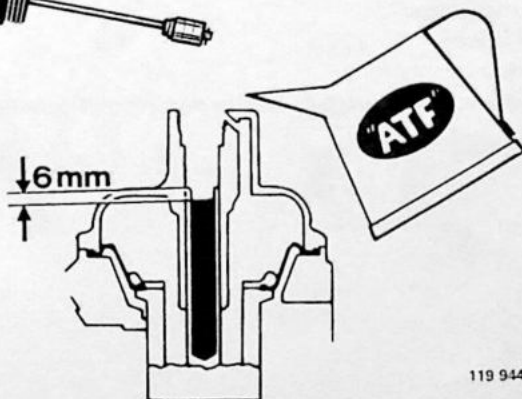
Vervang in geval van een defect de dempingszuiger compleet.



C69

**Met dempingsolie vullen
Dempingszuiger aanbrengen**

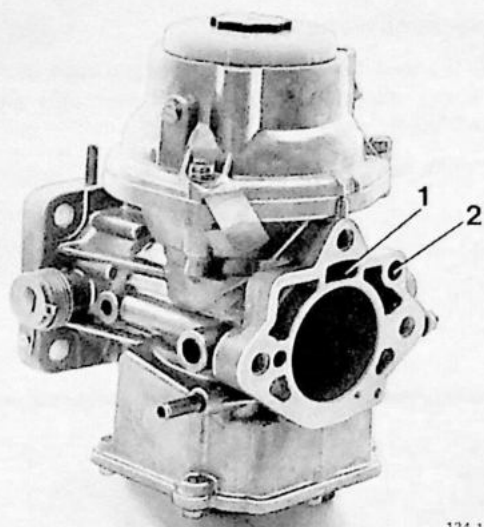
Gebruik ATF-olie.



Carburateur aanbrengen	pag. 50
Carburateur afstellen	pag. 41

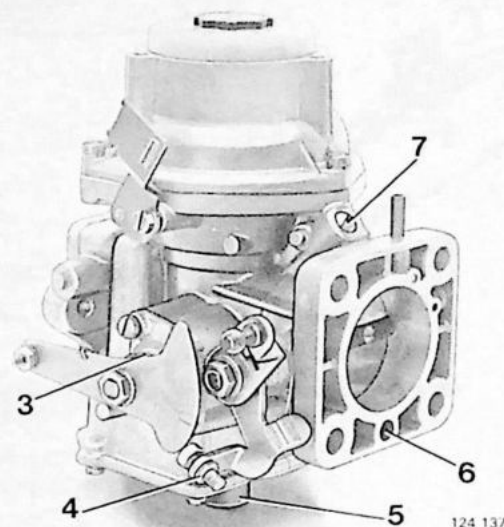
D. Carburateur Pierburg (DVG) 175 CDUS

De afbeeldingen tonen een carburateur voor de B 21 A.
De carburateur voor de B 23 A heeft een ingebouwd reservoir voor dempingsolie.



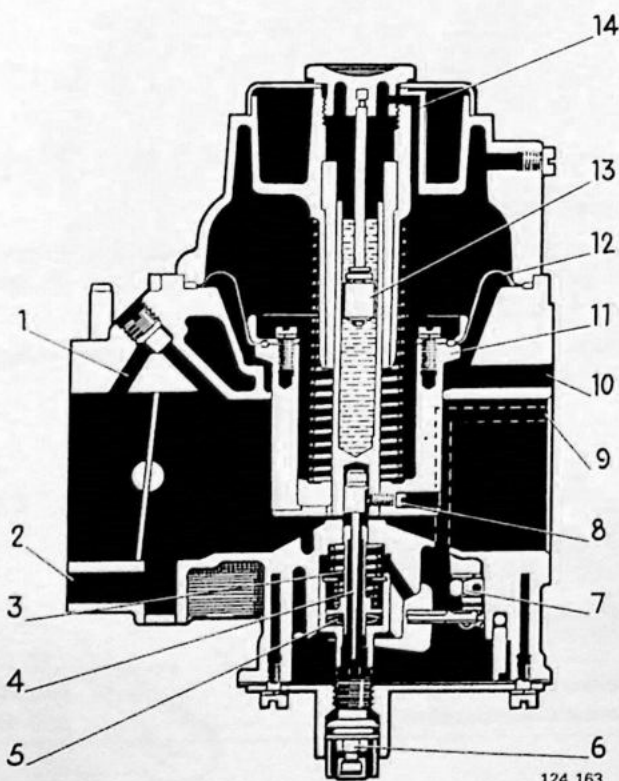
124 136

- 1 Kanaal naar ruimte onder de vacuümzuiger
- 2 Kanaal voor vlotterhuisventilatie



124 137

- 3 Koud-startinrichting
Bij 1980-1984 is er ook een vacuümklep voor de koud-startinrichting
- 4 Afstelschroef versneld stationair toerental
- 5 Afstelschroef CO-gehalte
- 6 Stationair kanaal
- 7 Uitsparing voor magneetklep



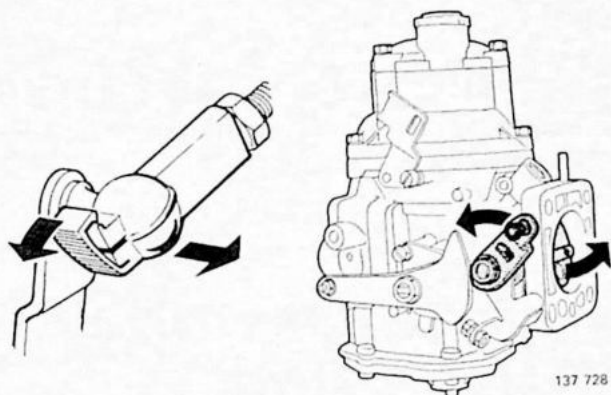
124 163

- 1 Kanaal voor magneetklep
- 2 Stationair kanaal
- 3 Sproeier
- 4 Sproeiernaald
- 5 Bimetalen plaatjes (temperatuurcompensatie)
- 6 Afstelschroef CO-gehalte
- 7 Vlotternaald
- 8 Bevestigingsbout voor sproeiernaald
- 9 Kanaal voor vlotterhuisventilatie
- 10 Kanaal naar ruimte onder de vacuümzuiger
- 11 Vacuümzuiger
- 12 Membraan
- 13 Dempingszuiger
- 14 Kanaal voor ontluchting van de dempingsinrichting

Carburateur afstellen

Handelingen D1–15

Zie ook de algemene instructies op pagina 12.



D1

Verbindingsstang losnemen van de carburateur

Buig de borglip op de kogelhouder uit en wring de verbindingsstang los.

D2

Gasklep en smoorklepas controleren

De gasklep en de smoorklepas moeten licht lopen en niet vastzitten.

In geval van speling in de as moet de carburateur gereviseerd worden.

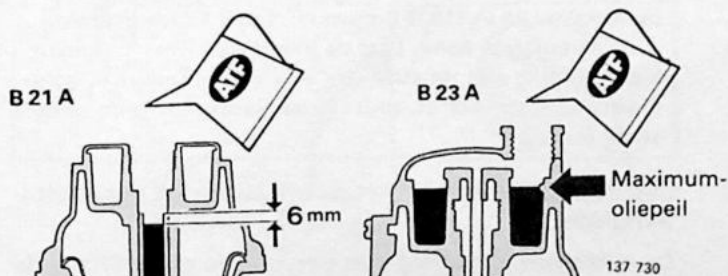
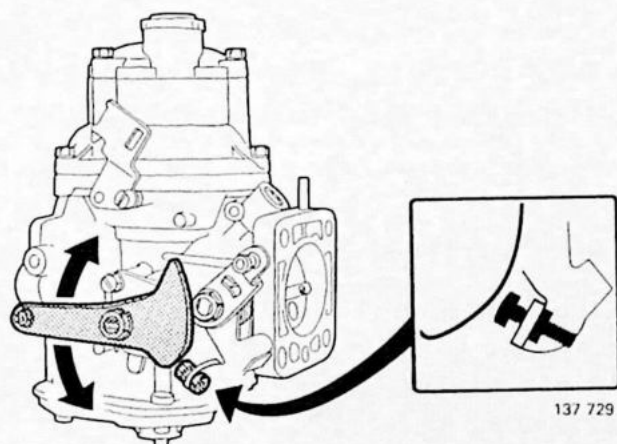
D3

Koud-startbediening controleren

Controleer, of de bediening geheel uitslaat, als de choke uitgetrokken wordt.

Druk de choke in. Controleer, of de hefboom helemaal onderin stuit en of de afstelschroef voor het versnelde stationaire toerental niet tegen de hefboom ligt.

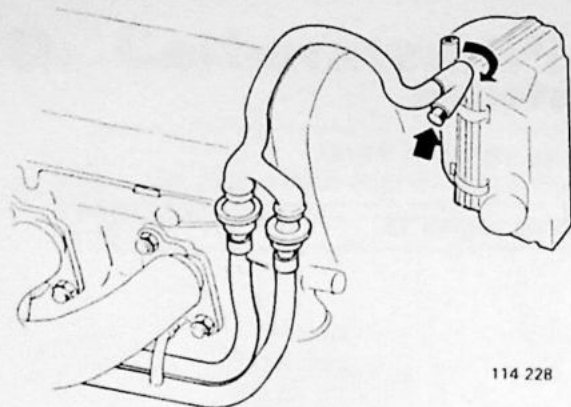
Stel, indien nodig, af.



D4

Oliepeil in de dempingscilinder controleren

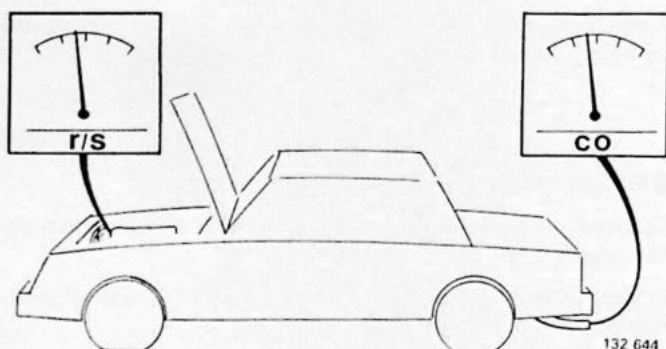
Vul, indien nodig, bij met olie: ATF-olie.



D5 Eventueel aanwezig Pulsair-systeem loskoppelen

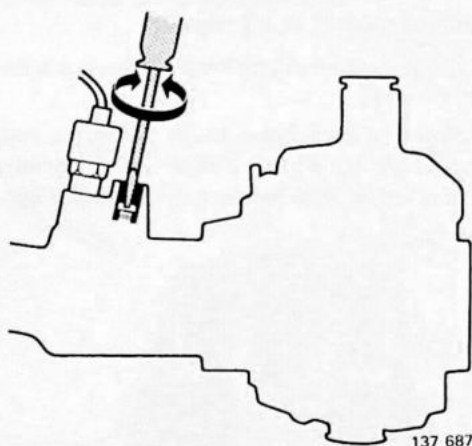
Anders worden foutieve meetwaarden verkregen.

Koppel de slang los en plug deze af. Of blokkeer de slang met slangklep 2901.



D6 Toerenteller en CO-meter aansluiten Motor laten warmdraaien

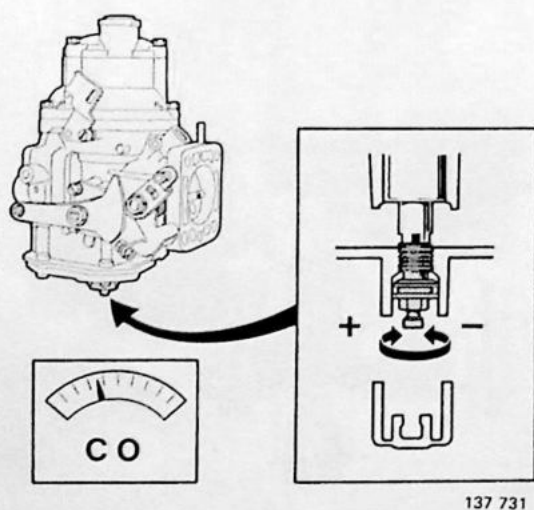
Laat de motor warmdraaien bij 25 r/s (1500 omw/min), totdat de thermostaat opengaat. Voel bij de bovenste radiatorslang aan de radiator; als deze warm begint te worden, is de thermostaat opengegaan.



D7 Stationair toerental voorlopig afstellen

Stel met de regelschroef af op 15,0 r/s (900 omw/min).

N.B! Als het toerental niet met de regelschroef afgesteld kan worden, moet de gasklep in de basisstand afgesteld worden; zie pagina 65.



D8 CO-gehalte controleren/afstellen

CO-gehalte, %	Controle-waarde	Afstel-waarde
B 21 A 1978	2,0–3,5	2,5
1979–1983 ...	1,5–3,0	2,0
1984	1,0–2,5	1,5
B 23 A	1,5–3,0	2,0

N.B! Verhoog telkens vóór het aflezen van de CO-meter het toerental tot 25 r/s (1500 omw/min), zodat koude brandstof in de carburateur komt. Laat de motor dan weer stationair lopen. Tik b.v. met de steel van een schroevendraaier licht tegen de vacuümkamer, zodat de vacuümzuiger in de juiste stand komt.

Stel het CO-gehalte af met de afstelschroef in het vlotterhuisdeksel.

De schroef is verzegeld met een plastic plug. Wring de plug met een schroevendraaier uit. Breng na het afstellen de plug weer aan.

- Bij **rechtsom** draaien (naar binnen) **daalt** het CO-gehalte.
- Bij **linksom** draaien (naar buiten) **stijgt** het CO-gehalte.

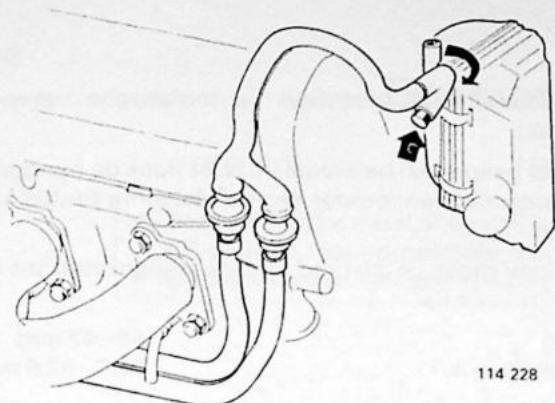
D9

Slang voor het Pulsair-systeem aansluiten

Als de slang aangesloten wordt, moet het CO-gehalte dalen; dit wijst erop, dat het systeem werkt.

BELANGRIJK!

Het CO-gehalte mag bij ingeschakeld Pulsairsysteem **absoluut niet opnieuw afgesteld** worden.

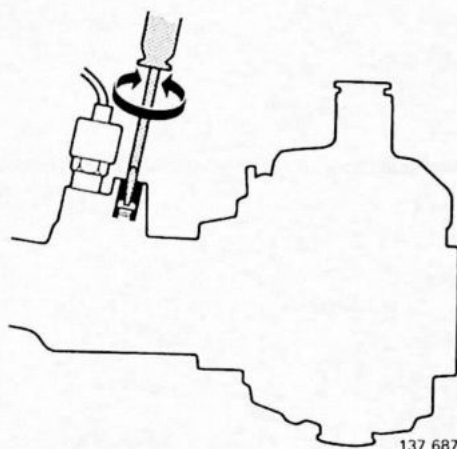


114 228

D10

Stationair toerental controleren/afstellen

Stel dit met de regelschroef af op **15,0 r/s** (900 omw/min).



137 687

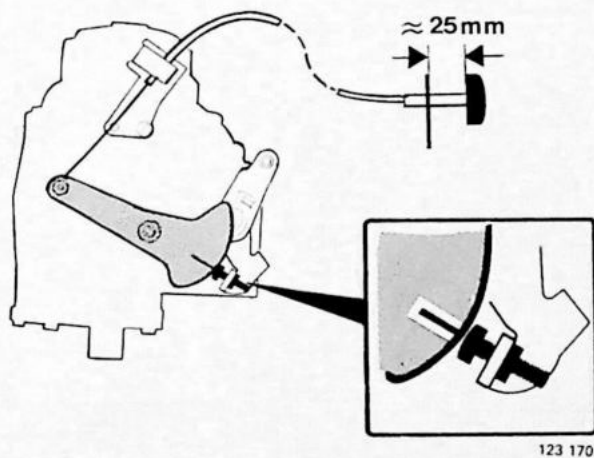
D11

Versneld stationair toerental afstellen

Trek de choke uit (circa 25 mm), zodat het streepje op de hefboom van de koud-startbediening recht vóór de afstelschroef voor het versnelde stationaire toerental ligt.

Stel met de afstelschroef voor het versnelde stationaire toerental het toerental af op **20,8–22,5 r/s** (1250–1350 omw/min).

Druk de choke in.



123 170

D12

Motor afzetten**Meetinstrumenten verwijderen**

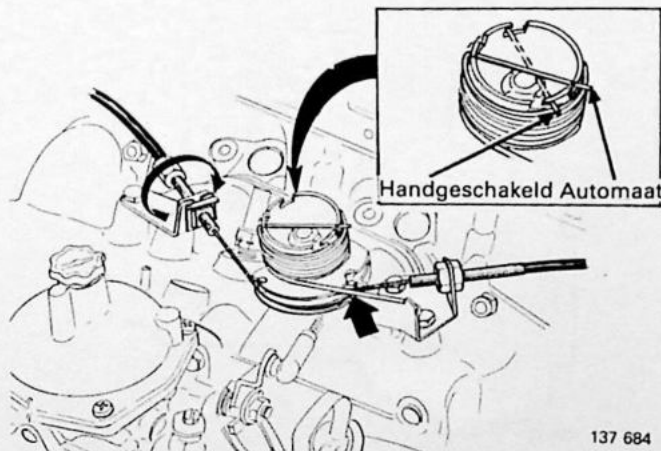
D13

Gasbedieningskabel afstellen

De afstelschijf moet bij het teruggaan tegen de aanslag komen. De kabel moet strak staan.

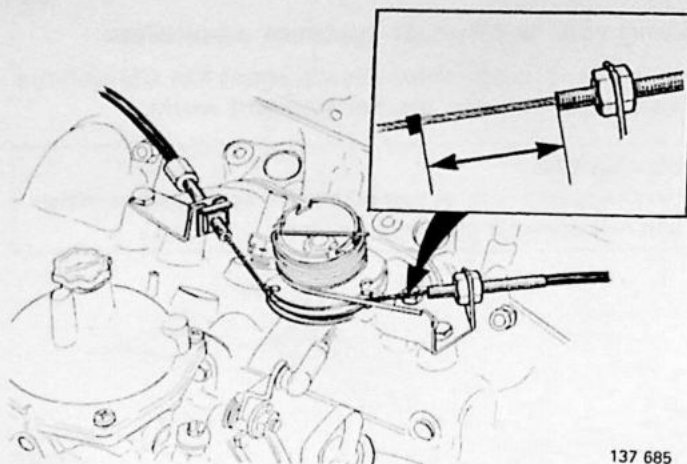
Bij volgas moet de afstelschijf de volgasaanslag raken.

De veer van de afstelschijf heeft verschillende standen: een voor een handgeschakelde versnellingsbak en een voor een automatische versnellingsbak.



137 684

Carburateur afstellen



137 685

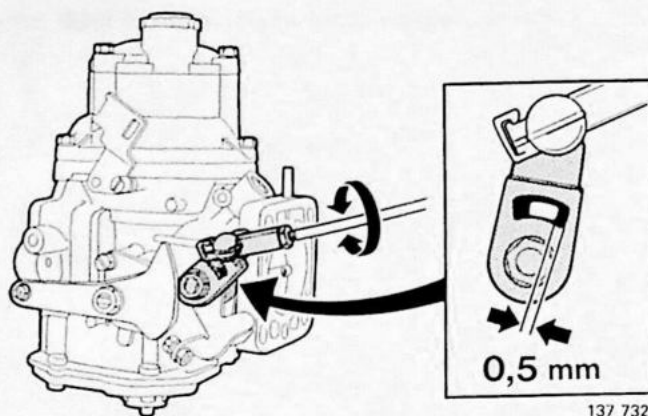
D14

Kick-downkabel afstellen (automatische versnellingsbak)

Trap het gaspedaal helemaal in. **N.B!** Raak de handgasbediening niet aan, omdat dan de afstelling foutief kan worden.

Bij volgas moet de afstand van de buitenkabel tot de clips zijn voor de:

BW35	43–47 mm
BW/AW 55, AW 71	50,4–52,6 mm



137 732

D15

Verbindingsstang aanbrengen en afstellen

Druk de verbindingsstang vast en buig de borglip naar binnen.

Stel de verbindingsstang zo af, dat er tussen de hefboom en de meenemer van de smoorklepas **0,5 mm** speling is.

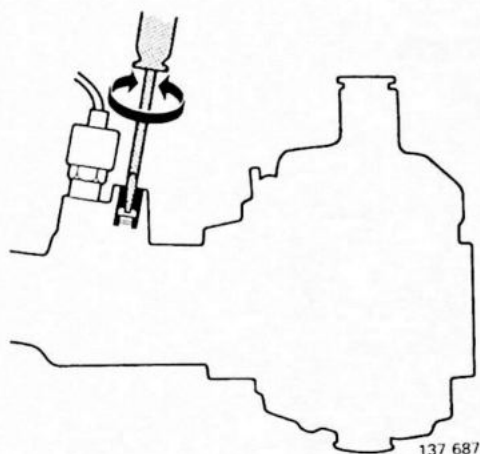
Basisafstelling gasklep

Handelingen D 16–21

- Deze werkwijze moet alleen bij klachten over nadieselen of als het stationaire toerental/CO-gehalte niet op normale manier afgesteld kan worden, toegepast worden.
- Zie voor de basisafstelling van de gasklep bij een losse carburateur pagina 69 (D 29).

D16

Contact aanzetten
Motor laten warmdraaien



137 687

D17

CO-gehalte controleren/afstellen

Als het CO-gehalte niet op de juiste waarde afgesteld kan worden, moeten de gasklep en het CO-gehalte opnieuw afgesteld worden, totdat de juiste waarden verkregen zijn.

D18

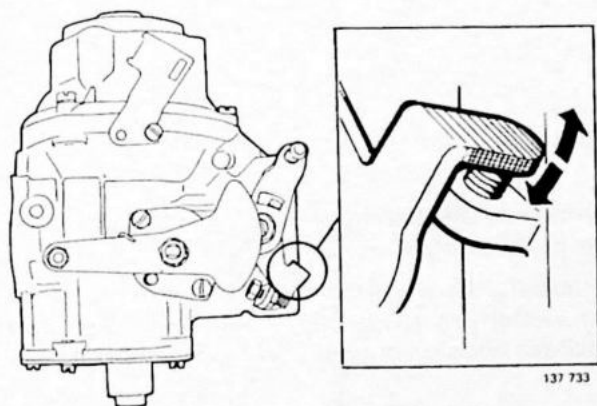
Basisstand van de stationaire afstelschroef afstellen

Draai de stationaire afstelschroef **4 slagen** uit t.o.v. de **onderste stand**.

D19

Basisstand van de gasklep afstellen

Verbuig de nok op de gasklephefboom zo, dat een toerental van **18,3–20,0 r/s** (1100–1200 omw/min) verkregen wordt.



137 733

D20

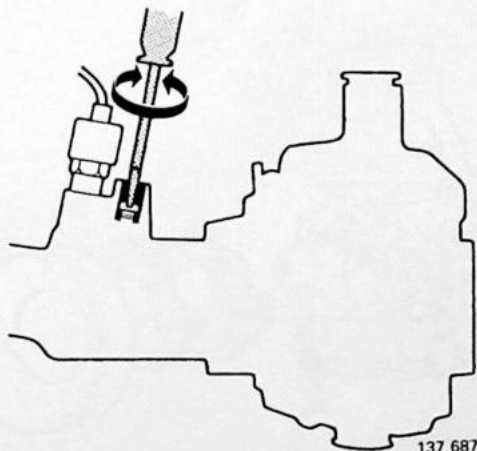
Stationair toerental afstellen

Stel dit met de stationaire afstelschroef af op **15,0 r/s** (900 omw/min).

D21

Carburateur afstellen

Zie pagina 61.



137 687

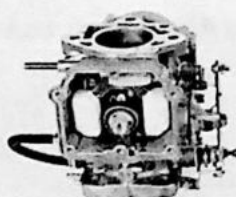
Carburateur, verwijderen/aanbrengen

Handelingen D 22-23

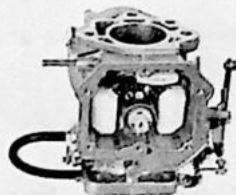
- Dek na het verwijderen van de carburateur het gat in het inlaatspruitstuk af.
- Gebruik bij het aanbrengen nieuwe pakkingen.
- Stel na het aanbrengen de carburateur af; zie pagina 61.

Isoleerflens

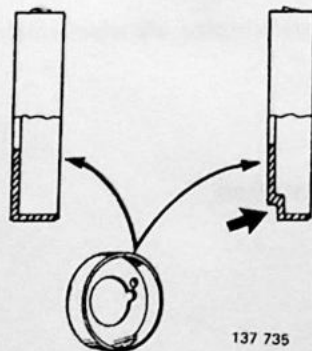
Komt alleen bij enkele 1979-1980
(zonder warm-startinjector) voor.
Zie ook pagina 84



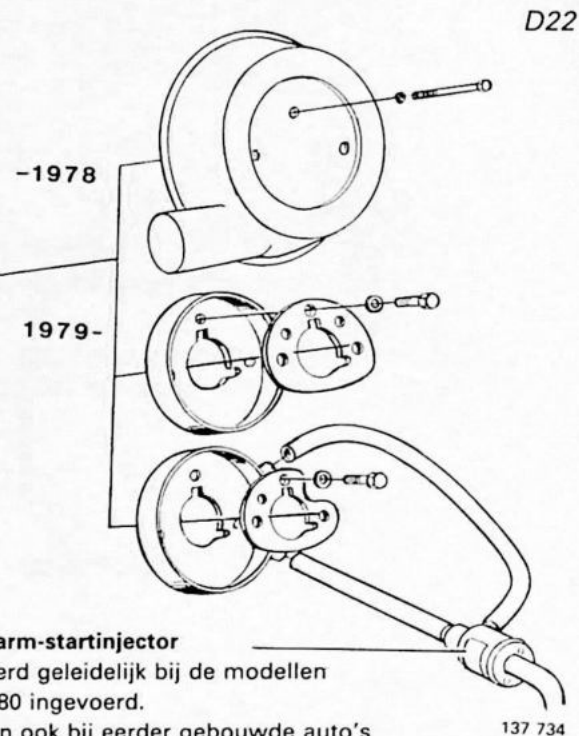
Oude uitv.



Nieuwe uitv.



137 735

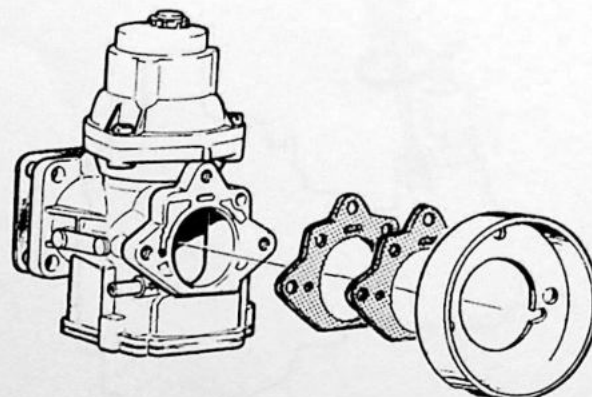


Warm-startinjector

Werd geleidelijk bij de modellen
1980 ingevoerd.
Kan ook bij eerder gebouwde auto's
aangebracht zijn.
Zie ook pagina 86.

Verschillende uitvoeringen van het vlotterhuis en van de aansluitplaat

Als een aansluitplaat van de oude uitvoering te zamen met een vlotterhuis van de nieuwe uitvoering gebruikt moet worden, moeten dubbele pakkingen gebruikt worden.

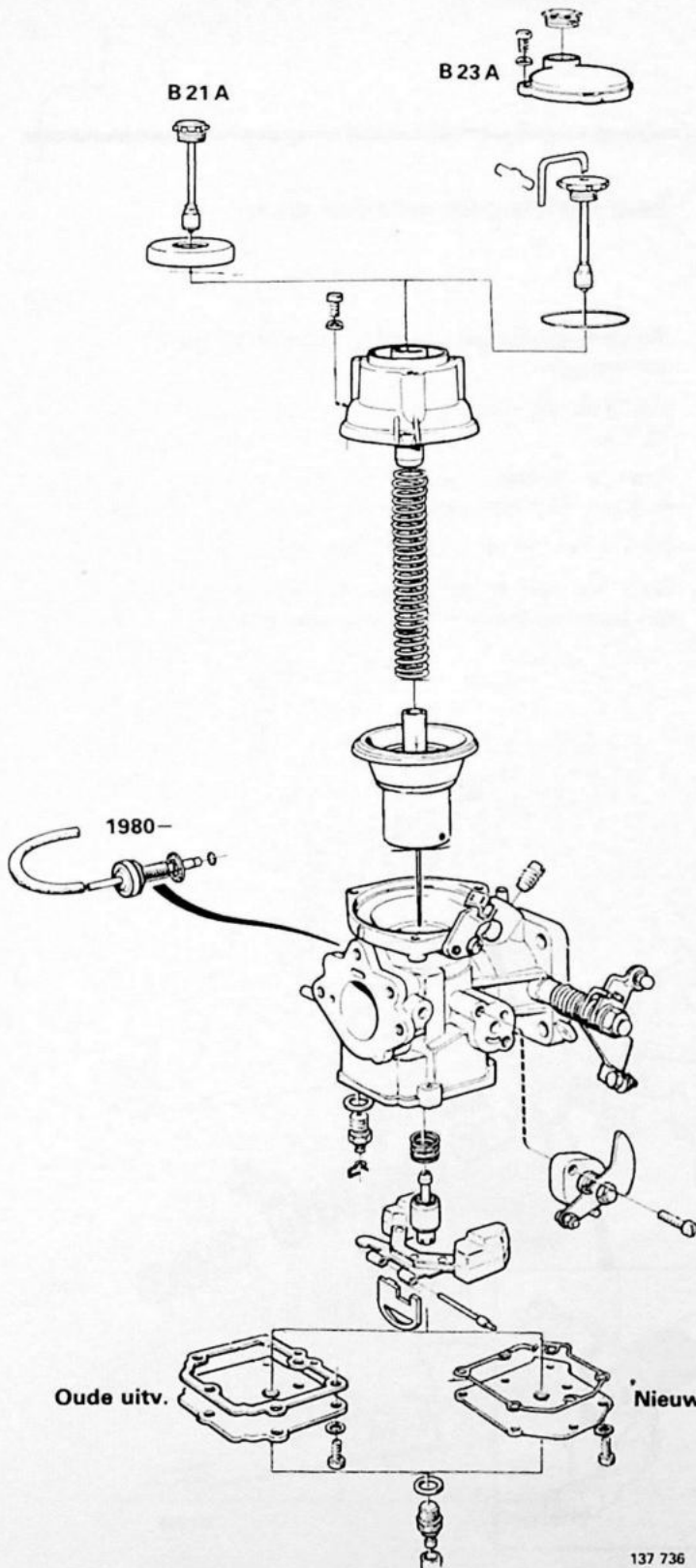


134 255

Carburateur, reviseren

Handelingen D 24-43

Gebruik bij het samenstellen nieuwe pakkingen en afdichtingen.



D24

Carburateur aan de buitenkant reinigen
Carburateur uit elkaar nemen

D25

Alle onderdelen en kanalen reinigen en
droogblazen

BELANGRIJK! Het membraan mag alleen met petro-
leum gereinigd worden.

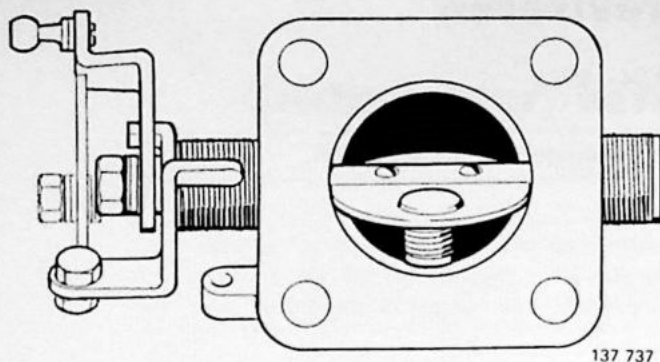
D26

Flens tegen het inlaatspruitstuk controleren

Slijp deze, indien nodig, vlak.

137 736

D27



Gasklep en smoorklepas controlieren

Controleer deze op speling en aanlopen

Controleer ook een eventuele overstroomklep in de gasklep (deze klep komt alleen bij bepaalde varianten voor).

Smoorklepas vervangen

D28

De lagerbussen van de smoorklepas zijn van staal en de slijtage ervan is minimaal. Het is voldoende om as, gasklep en eventuele afdichtingen te vervangen.

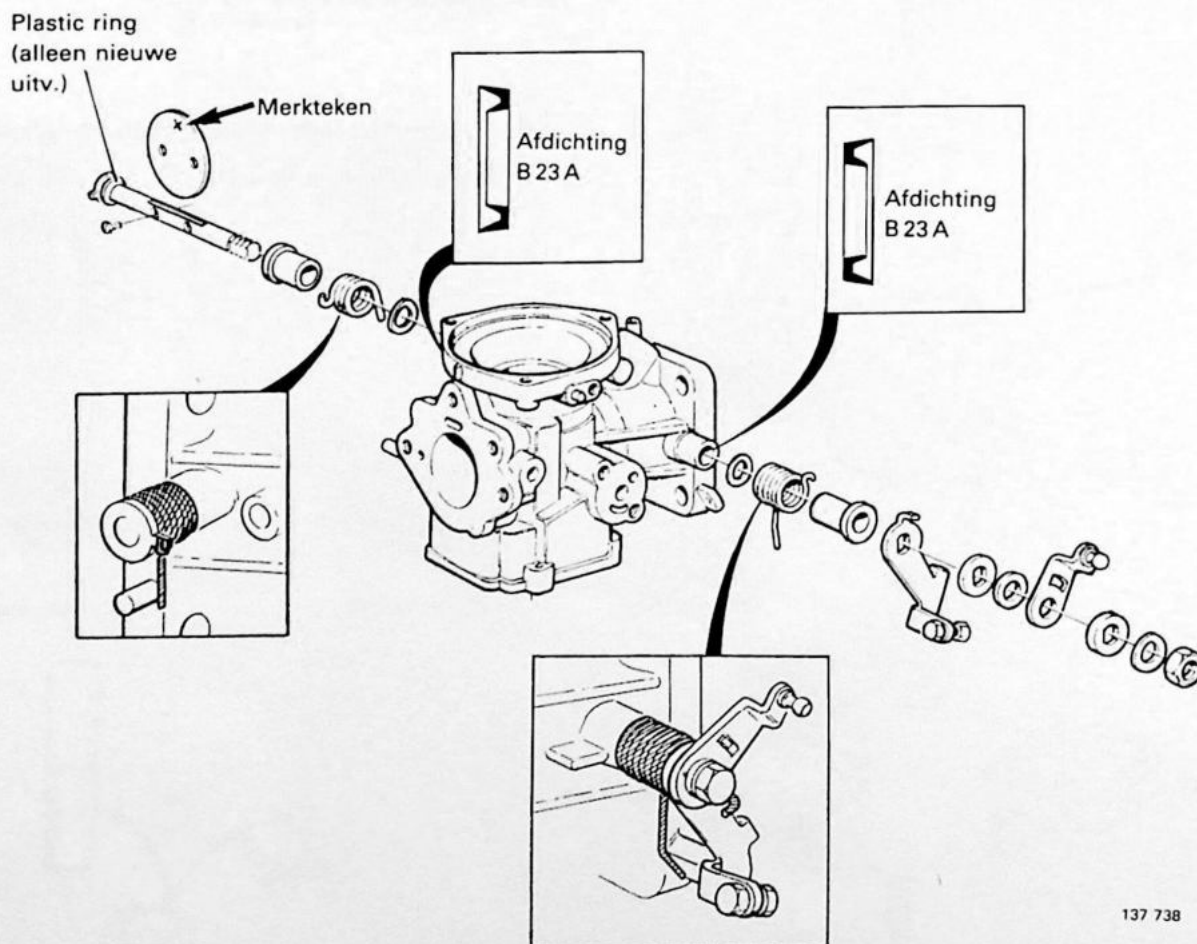
Smoorklepas en gasklep (afdichtingen) vervangen

N.B! Keer de gasklep goed om; let op het merkteken op de klep.

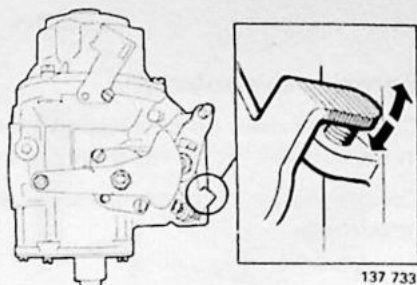
Haal de bevestigingsbouten van de gasklep niet aan, voordat de hefboomen en trekveren aangebracht zijn.

Controleer, of de gasklep licht loopt en niet aanloopt.

Borg het van schroefdraad voorziene uiteinde van de bevestigingsbouten met een centerpunt.



137 738



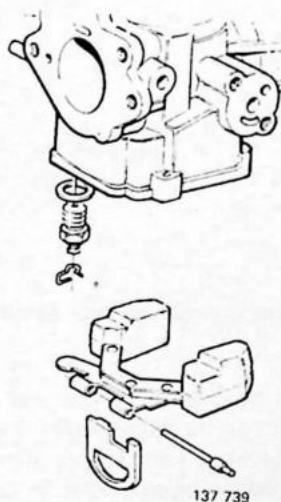
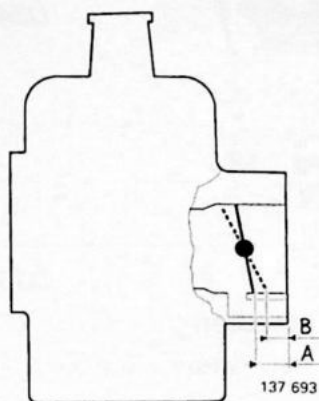
D29

Basisstand van de gasklep afstellen

Verbuig de hefboom zodanig, dat de gasklep geheel dichtgaat.

Meet de afstand A van de gasklep tot de flens op.

Verbuig de hefboom zodanig, dat de gasklep 0,7–0,9 mm opengaat.



D30

Vlotternaald en vlotter controleren

Controleer, of de vlotternaald afdicht.

Controleer, of de vlotter dicht is en niet lekt. Eventueel kan deze gecontroleerd worden in een bak met water; er mogen geen luchtbelletjes zichtbaar zijn.

D31

Breng aan:

- de vlotternaald met pakking
- de vlotter met as en plastic beugel. Let erop, dat de vlotter vasthaakt in de veer van de vlotternaald.

D32

Vlotterniveau controleren/afstellen

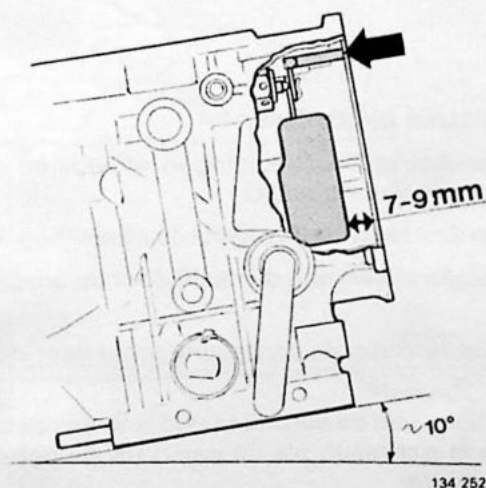
Leg de carburateur zo, dat deze op de flens van het spuitstuk rust.

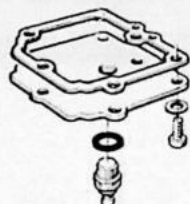
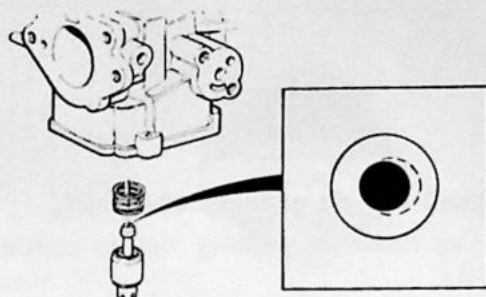
Druk de plastic beugel omlaag, zodat de vlotter in de juiste stand komt.

Laat de carburateur (circa 10°) hellen, totdat de vlotter-arm de kogel van de vlotternaald net raakt. **N.B!** De kogel mag niet ingedrukt zijn.

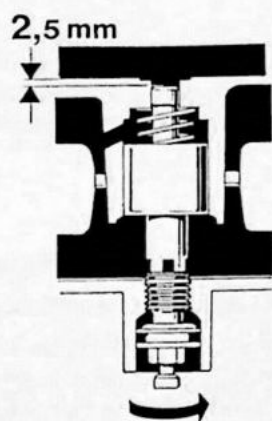
Meet de vlotterhoogte op; meet tot het pakkingvlak op.

Stel de hoogte af door de lip bij de vlotternaald te verbuigen.

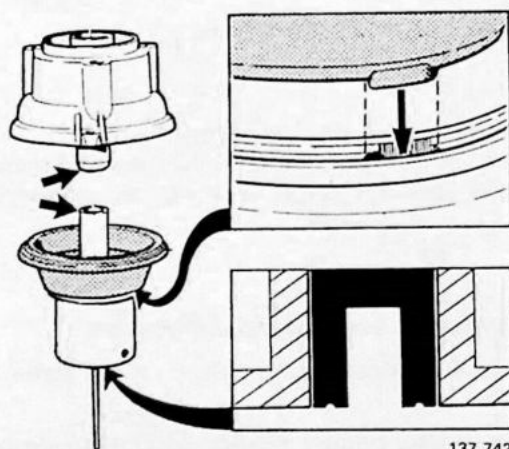




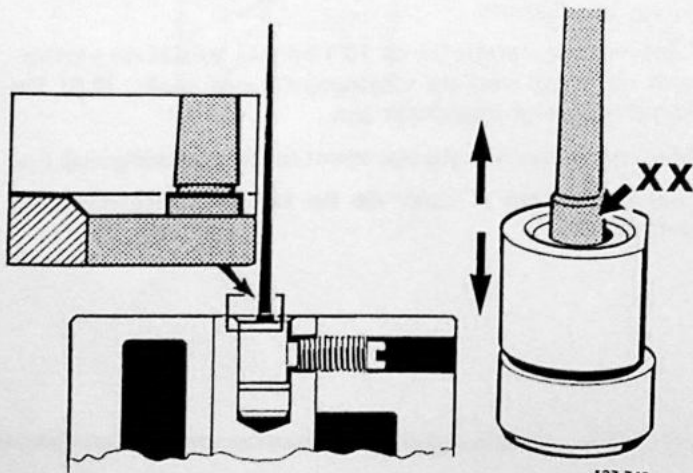
137 740



137 741



137 742



137 743

D33

Sproeier controleren

Controleer deze op beschadigingen en slijtage. Het gat in de sproeier moet rond en gecentreerd zijn.

Controleer ook de passing van de sproeier in het carburateurhuis.

D34

Breng aan:

- de trekveer
- de sproeier
- het vlotterhuis met pakking
- de afstelschroef met O-ring.

D35

Sproeier in de basisstand afstellen

Stel met de afstelschroef in het vlotterhuisdeksel de hoogte af.

De sproeier moet **2,5 mm** onder de brug van het carburateurhuis liggen.

D36

Vacuümzuiger met membraan controleren

Controleer:

- de passing van de dempingscilinder in het deksel
- of de onderkant van de dempingscilinder in één vlak ligt met de onderkant van de vacuümzuiger. Stel af door tegen de dempingscilinder te tikken
- het membraan. Vervang het membraan, als het versleten, beschadigd of opgezwollen is.

D37

Sproeiernaald controleren

Controleer deze op beschadigingen, slijtage en controleer de hoogte van de naald.

De groef in de naald moet volgens de afbeelding liggen.

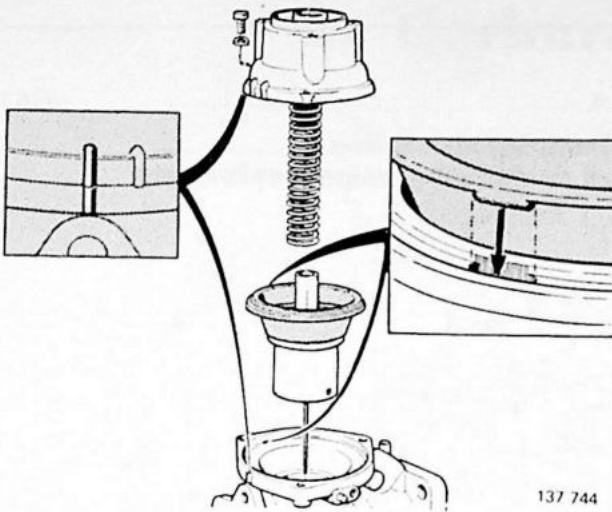
Stel de hoogte af/vervang de naald door de borgbout te lossen.

De gevlokte kant van de ophanging moet naar de borgbout wijzen.

De aanduiding van de sproeiernaald is in de naald ingeslagen en is zichtbaar, als de naald uit de ophanging getrokken wordt.

B21 A PN
B23 A DC

D38

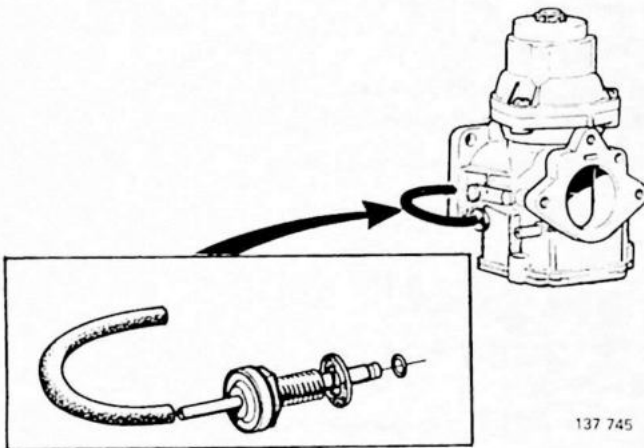


137 744

Breng aan:

- de vacuümzuiger. Breng de rubber nok van het membraan aan in de uitsparing in het carburateurhuis
- de trekveer
- het deksel. Let op het merkteken (gietskroon) op het deksel en op het carburateurhuis.

Controleer, of de vacuümzuiger licht loopt en niet aanloopt.



137 745

1980–1984

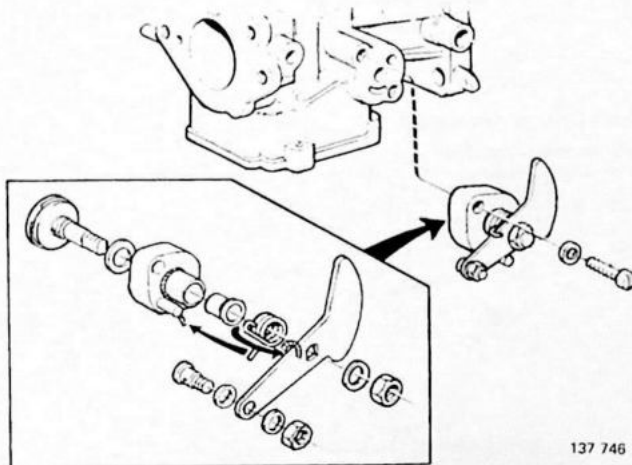
D39

Vacuümklep met slang controleren en aanbrengen

Zuig aan de klep en controleer, of deze open en dicht gaat.

Controleer, of de slang heel en niet hard is.

Breng de klep en de slang aan.



137 746

D40

Koud-startinrichting controleren en aanbrengen

Controleer, of de koud-startinrichting niet aanloopt.

Controleer de injectorplaat en het betreffende afdichtingsvlak van het carburateurhuis.

Kleine beschadigingen kunnen met fijn schuurlinnen en schuurpasta weggeschuurd worden.

D41

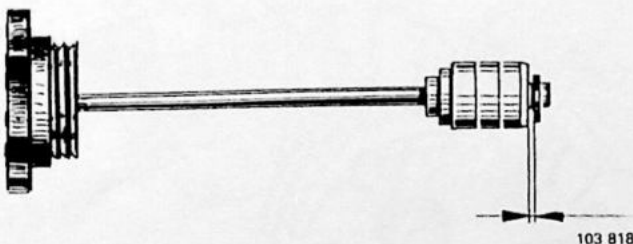
Dempingszuiger controleren

Controleer deze op beschadigingen en slijtage.

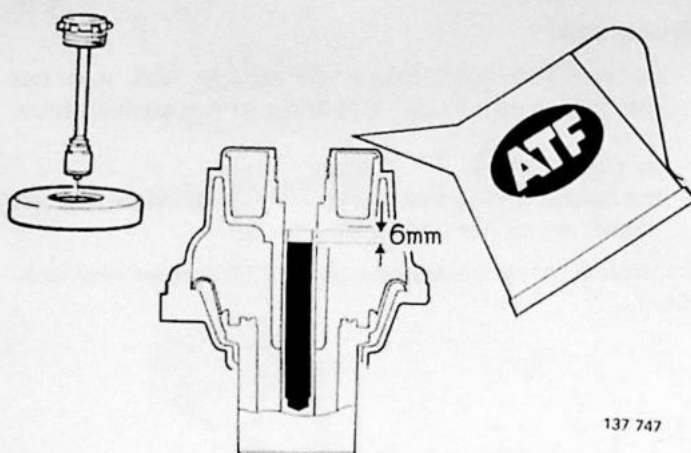
Controleer de axiale speling van de dempingszuiger. De speling moet 0,5–1,5 mm zijn.

Vervang in geval van een defect de dempingszuiger compleet.

N.B! Controleer bij de B 23 A, of het ontluchtingsgat in het deksel van de dempingszuiger open is.



103 818



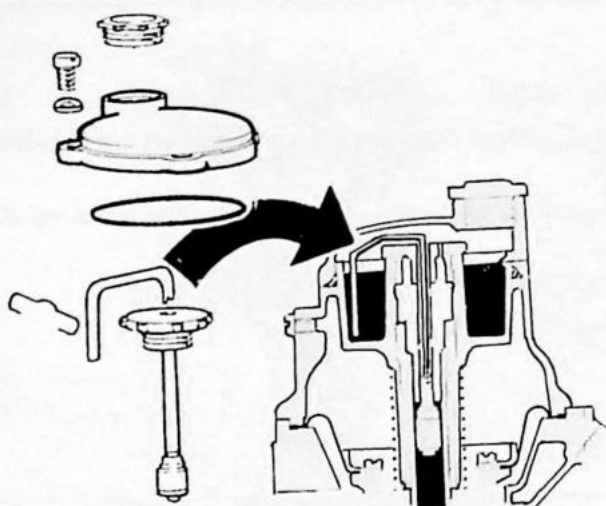
137 747

B 21 A

D42

**Met dempingsolie vullen
Deksel en dempingszuiger aanbrengen**

Gebruik ATF-olie



137 748

B 23 A

D43

**Met dempingsolie vullen
Deksel en dempingszuiger aanbrengen**

Vul de dempingscilinder met dempingsolie (ATF-olie).
Breng de dempingszuiger en de pijp met de borging aan.

N.B! De pijp moet, in de lengterichting van de auto gezien, naar voren wijzen.

Vul het oliereservoir tot het Max-streepje met dempingsolie.

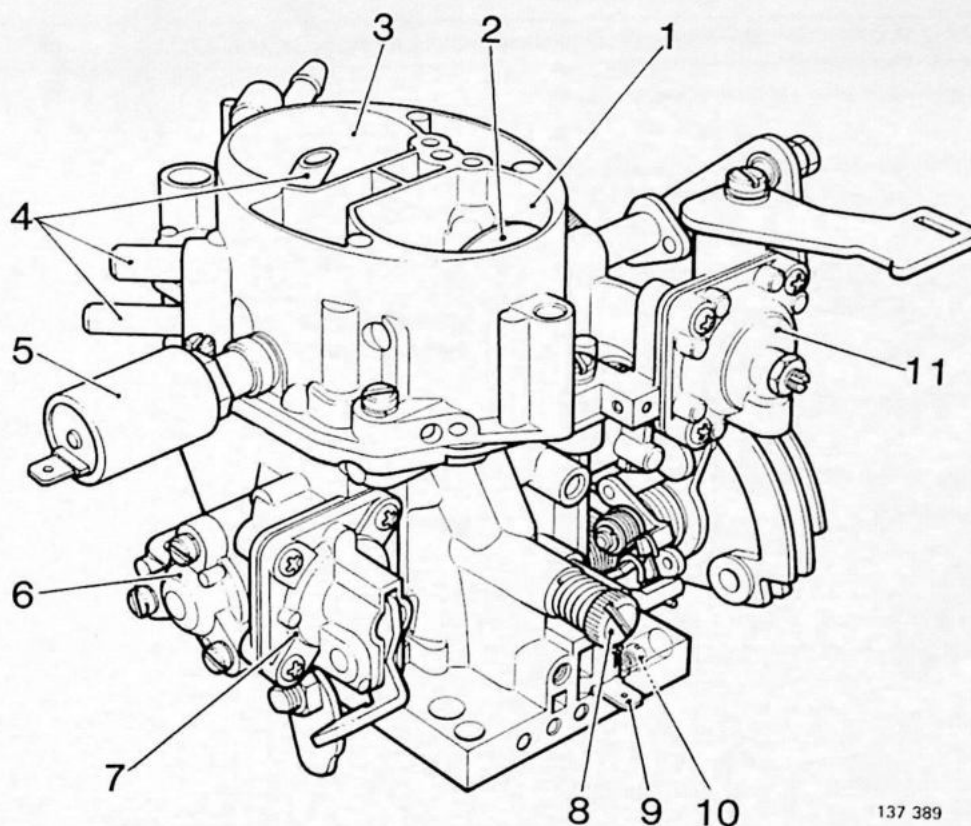
Breng het deksel met pakking de plastic plug aan.

Ontlucht het systeem door de vacuümzuiger een paar maal omhoog te brengen.

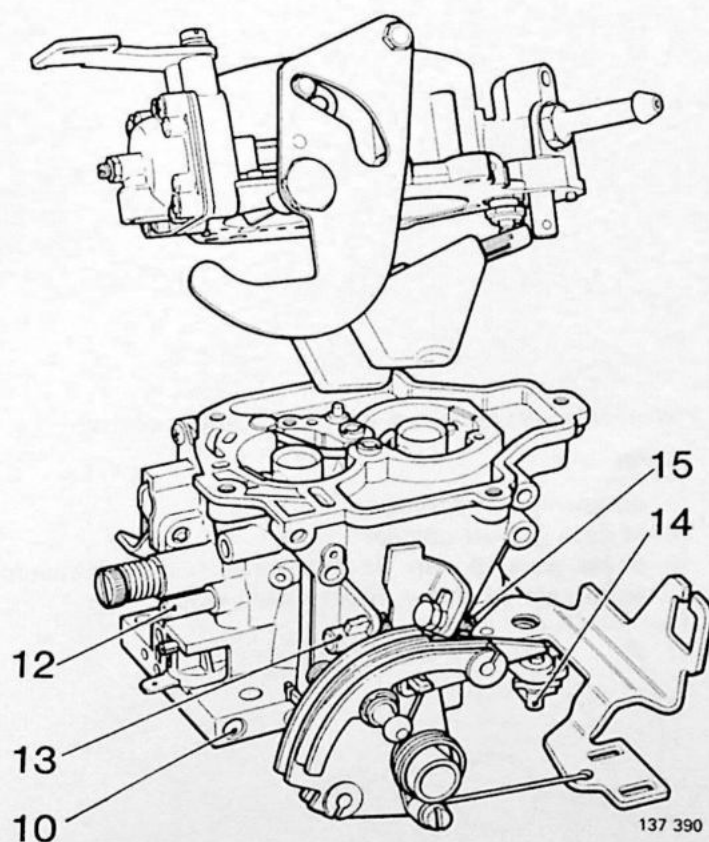
Carburateur aanbrengen	pagina 66
Carburateur afstellen	pagina 61

E. Carburateur Solex-Cisac

De afbeeldingen tonen een carburateur voor de B 19 K 1984.



137 389



137 390

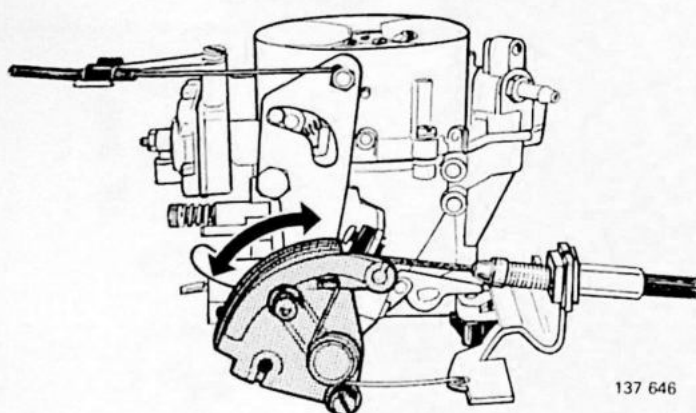
- 1 Eerste trap
- 2 Chokeklep
- 3 Tweede trap
- 4 Aansluitingen van de vlotterhuisventilatie
- 5 Magneetklep met stationaire sproeier
- 6 Verrijkingsinrichting, deellast
- 7 Acceleratiepomp
- 8 Stationaire afstelschroef
- 9 Thermistor (elektrische verwarming van stationaire kanalen)
- 10 Afstelschroef CO-gehalte (verzegeld)
- 11 Vacuümdoos voor chokeklep
- 12 Vacuümaansluiting voor stroomverdelers
- 13 Afstelschroef, basisstand gasklep trap 1
- 14 Afstelschroef, basisstand gasklep trap 2
- 15 Afstelschroef, versneld stationair toerental

BELANGRIJK! Raak de afstelschroeven (13 en 14) voor de gasklep niet aan. De kleppen zijn al in de fabriek in de stromingsbank afgesteld.

Carburateur afstellen

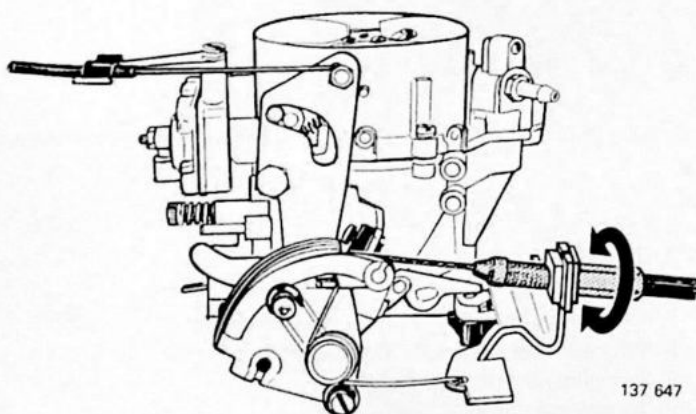
Handelingen E 1 – 10

Zie ook de algemene instructies op pagina 12.



Luchttoevoerslang van de carburateur verwijderen

E1



Gasklep controleren

De gasklep moet licht lopen, niet aanlopen en niet blijven hangen.

De klep van de tweede trap moet opengaan, als de klep van de eerste trap voor circa 70% open is.

N.B! De chokeklepbediening moet geheel ingedrukt zijn om de tweede trap in werking te doen zijn.

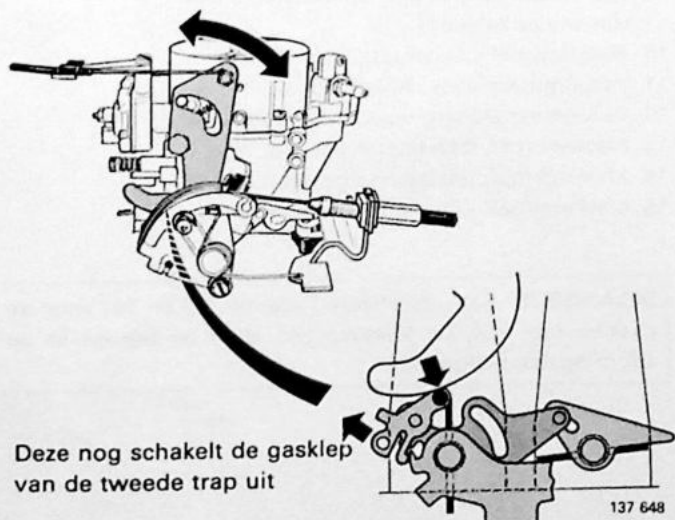
E2

Gaskabel controleren/afstellen

De gaskabel moet strak staan.

Controleer, of de stationaire stand en de volgasstand bereikt worden.

E3



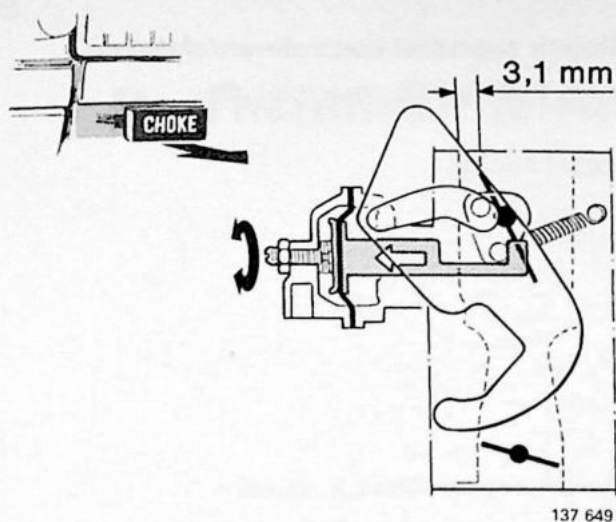
Deze nog schakelt de gasklep van de tweede trap uit

Werking van de koud-startbediening controleren

Controleer:

- op speling en aanlopen
- of deze geheel uitslaat
- of de gasklep van de tweede trap uitgeschakeld wordt, als de choke uitgetrokken wordt.

E4



E5

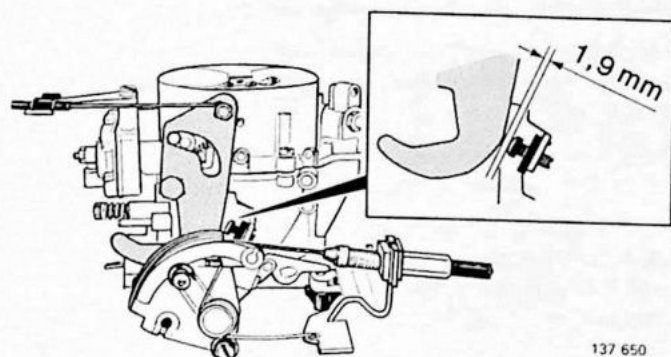
Vacuümdoos voor de chokeklep controleren/afstellen

Chokeklepbediening geheel uittrekken, zodat de chokeklep dichtgaat.

Druk de trekstang van de vacuümdoos recht naar binnen, totdat hij niet verdergaat. Als de stang scheef ingedrukt wordt, wordt een foutieve meetwaarde verkregen.

De spleet tussen de carburateurhals en de klep moet **3,1 mm** zijn. Probeer dit met een boor van 3,0 mm en een van 3,5 mm.

Stel met de schroef op de vacuümdoos af.



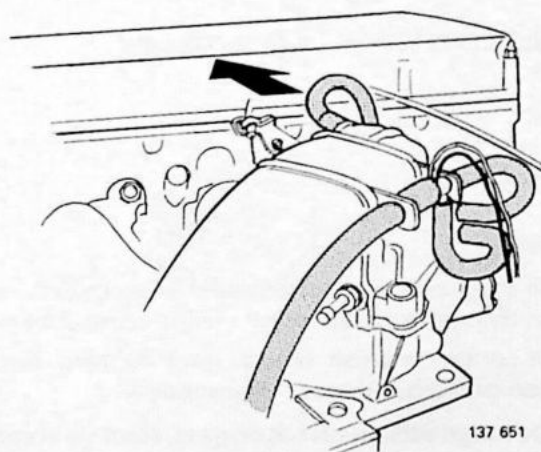
E6

Versneld stationair toerental controleren/afstellen

Druk de chokeklepbediening helemaal in.

De afstand tussen de nokkenschijf en de kop van de afstelschroef voor het versnelde stationaire toerental moet **1,9 mm** zijn.

Meet dit met een voelmaat op. Stel af met de afstelschroef voor het versnelde stationaire toerental.



E7

Luchttoevoerslang op de carburateur aanbrengen

BELANGRIJK!

- De slangaansluiting voor de carterventilatie moet recht naar de motor wijzen, omdat anders het rijgedrag beïnvloed kan worden.
- De luchttoevoerslang en de slangen voor de warm-start-injector moeten bij het controleren/afstellen van het stationaire toerental en het CO-gehalte op hun plaats zitten, omdat anders foutieve meetwaarden verkregen worden.

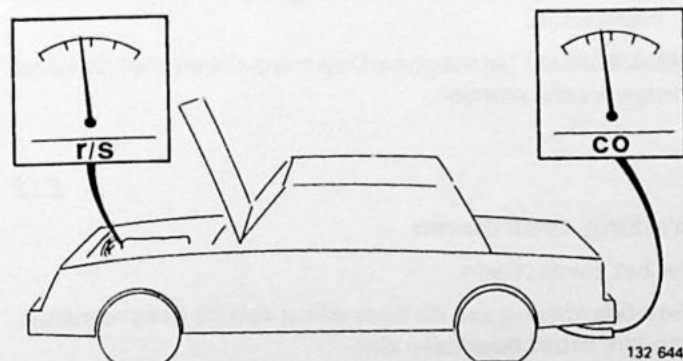
Zie ook handeling K5 op pagina 88.

E8

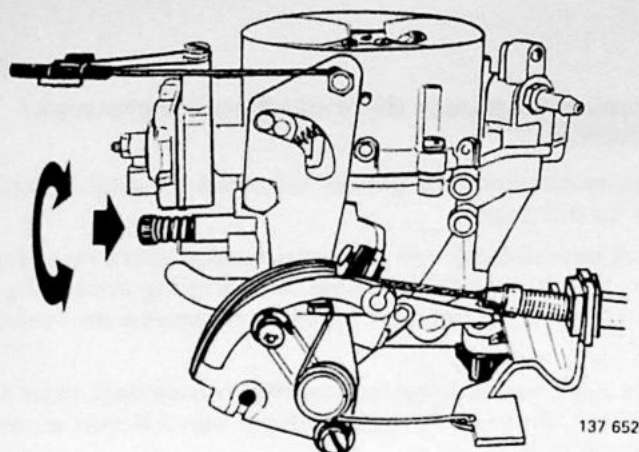
Toerenteller en CO-meter aanbrengen Motor laten warmdraaien

Laat de motor bij 25 r/s (1500 omw/min) warmdraaien, totdat de thermostaat opengaat.

Voel bij de bovenste radiatorslang aan de radiator: als deze warm begint te worden, is de thermostaat opengegaan.



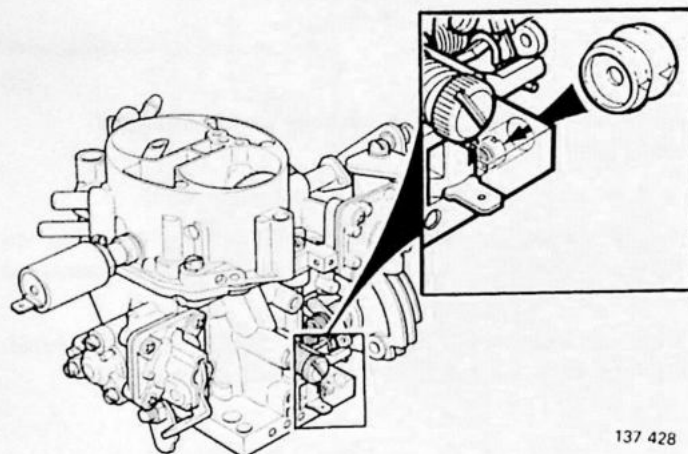
Magneetklep, stationaire sproeier



Stationair toerental controleren/afstellen

Dit moet 15,0 r/s (900 omw/min) zijn.

E9



CO-gehalte controleren/afstellen

De afstelschroef is met een plastic plug verzegeld. Prik met een priem een gat in de plug en wring deze uit. Breng na het afstellen een **nieuwe** plug aan.

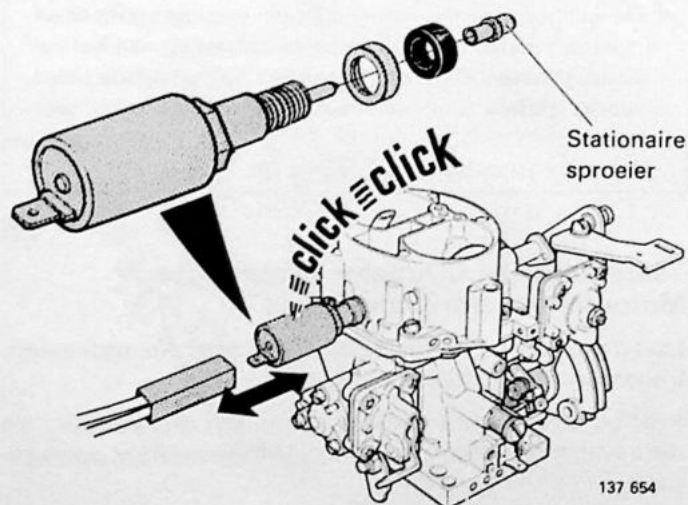
Stel, indien nodig, het stationaire toerental nogmaals af, zodat het toerental bij het controleren van het CO-gehalte juist is.

CO-gehalte, controlewaarde	1,0–2,5%
afstelwaarde	1,5%

- Het CO-gehalte **daalt**, als de afstelschroef naar **bin-nen** gedraaid wordt.
- Het CO-gehalte **stijgt**, als de afstelschroef naar **bui-ten** gedraaid wordt.

Magneetklep voor de stationaire sproeier

Handelingen E 11–12



Algemeen

Door de magneetklep gaat de stationaire sproeier open/dicht en de magneetklep wordt via het contact bediend. Als het contact afgezet wordt, gaat de klep dicht en wordt de brandstoftoevoer afgesneden.

- Als de magneetklep niet opengaat, slaat de stationair lopende motor af.
- Als de magneetklep niet dichtgaat, bestaat er kans op nadieselen.

BELANGRIJK! De magneetklep mag alleen met de hand vastgedraaid worden.

E11

Werking controleren

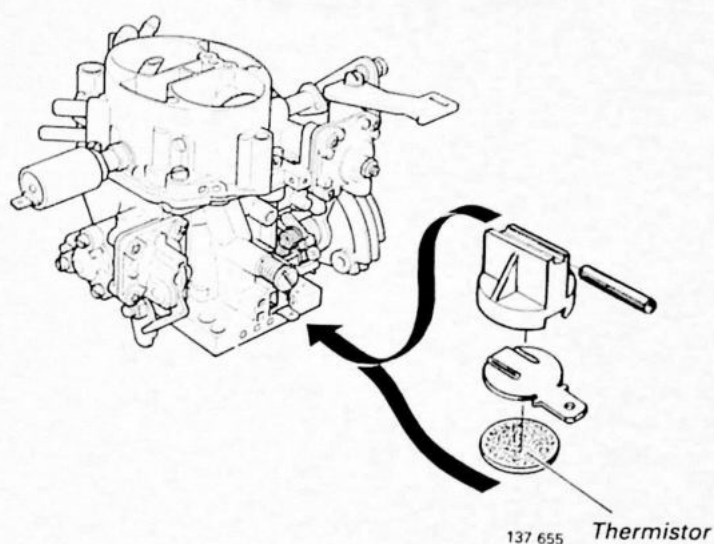
Zet het contact aan.

Verwijder/breng aan de bedrading van de magneetklep. Een klik moet hoorbaar zijn.

E12

D. Thermistor (elektrische verwarming van de stationaire kanalen)

Handelingen E 13–14

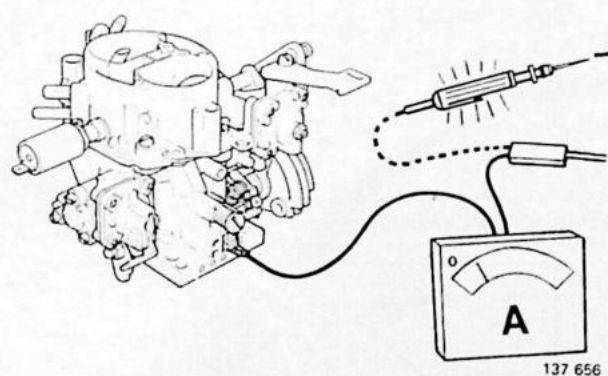


E13

Algemeen

De thermistor verwarmt de stationaire kanalen. Als de thermistor buiten werking is, bestaat er bij lage temperatuur/grote luchtvochtigheid kans op ijsvorming.

De thermistor wordt via het contact bediend en is ingeschakeld, als het contact aanstaat.



E14

Werking controleren

Controleer, of er bij de thermistor spanning is. Sluit tussen de bedrading en de thermistor een ampèremeter aan. Pas er bij het losnemen van de bedrading op, dat niet de gehele verwarmingsinrichting uitgetrokken wordt.

Lees het stroomverbruik af. Het verbruik moet circa 1 A zijn, als de thermistor bij een temperatuur van circa +20°C ingeschakeld wordt. Daarna moet het verbruik dalen, naarmate de thermistor warmer wordt.

Bij een stroomverbruik van 0 A:

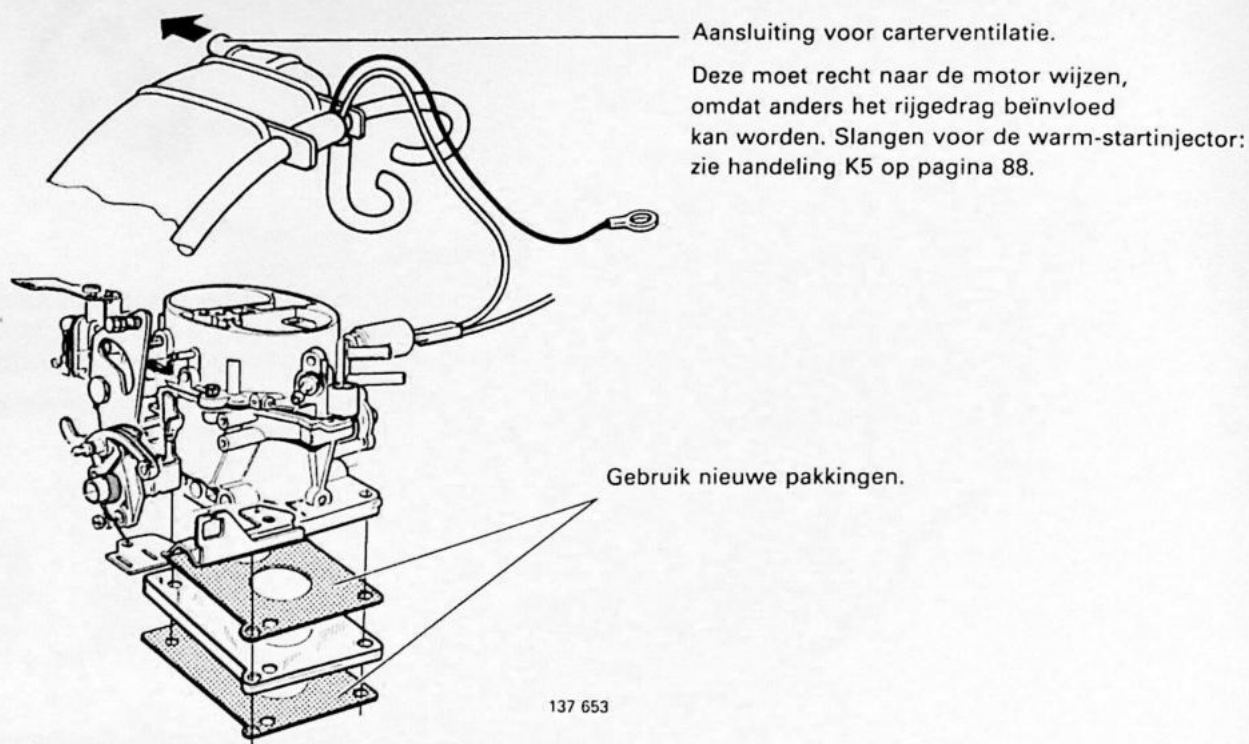
Trek de holle pen uit. Trek de plastic houder uit en houd de hand eronder, zodat de thermistor er niet uitvalt en beschadigd wordt.

Breng de onderdelen aan.

Controleer de werking nogmaals.

Carburateur verwijderen/aanbrengen

E15

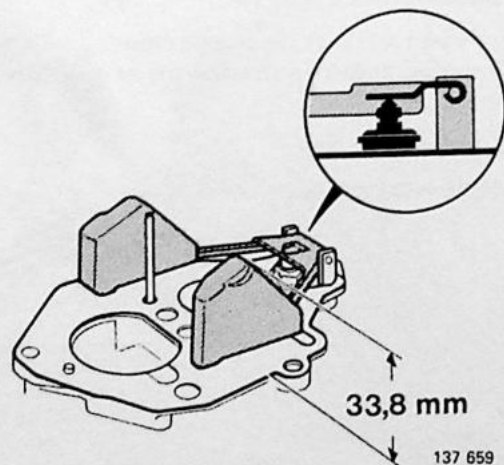


Carburateur reviseren

Handelingen E 16–17

Gebruik bij het samenstellen nieuwe pakkingen en afdichtingen.

E16



Vlotterniveau controleren/afstellen

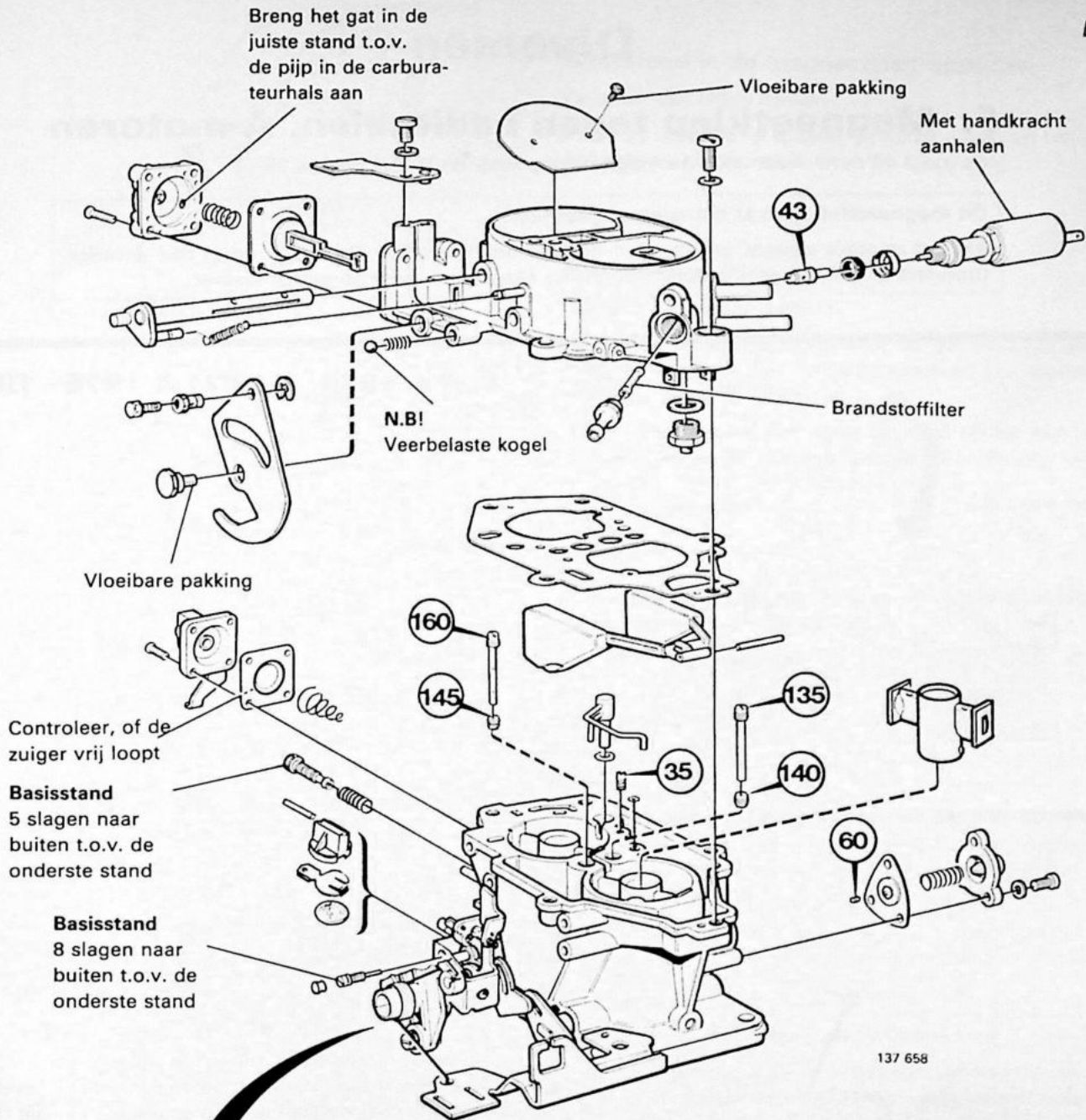
N.B! De pakking moet op zijn plaats liggen.

Controleer, of de beide vlotters even hoog liggen. Stel dit met de vlotterarmen af.

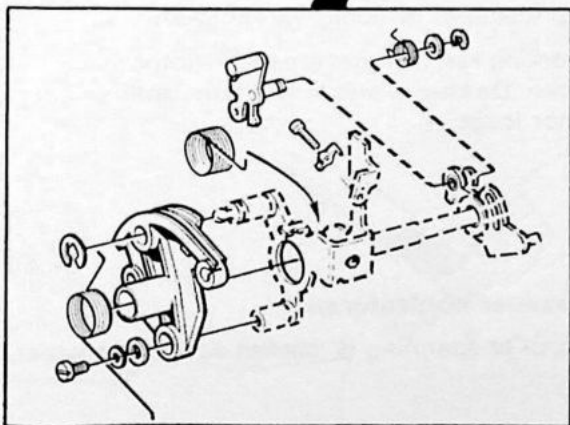
Controleer de vlotterhoogte; let erop, dat de kogel in de vlotternaald ingedrukt is.

De hoogte moet **33,8 mm** zijn. Stel deze af met de lip bij de vlotternaald.

E17



135 sproeiergrootte



E17

BELANGRIJK!

- Raak de afstelschroeven voor de gaskleppen niet aan.
- Verwijder de smoorklepassen of gaskleppen niet.
- De gaskleppen zijn in de fabriek in de doorstromingsbank afgesteld.

Carburateur aanbrengen	pagina 78
Carburateur afstellen	pagina 74

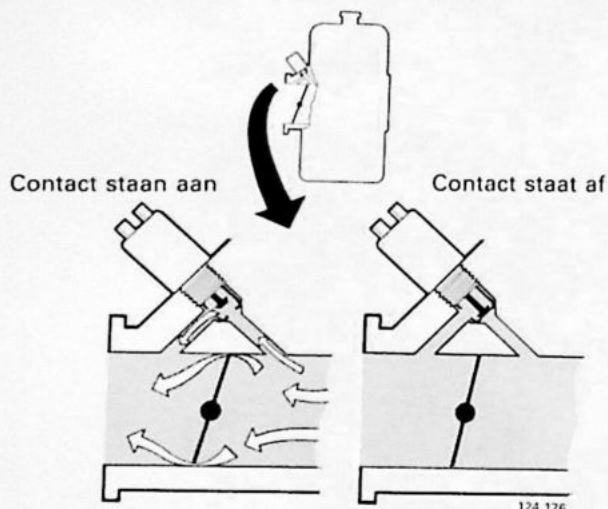
Diversen

F. Magneetklep tegen nadieselen, A-motoren

(zie voor de magneetklep voor de B 19 K pagina 76)

De magneetklep is over het contact geschakeld.

Als het contact afgezet wordt, sluit de klep een kanaal af. De motor krijgt dan minder brandstof/luchtmengsel toegevoerd en de kans op nadieselen wordt kleiner.



B 27 A 1976: B 19/21 A 1975–1977

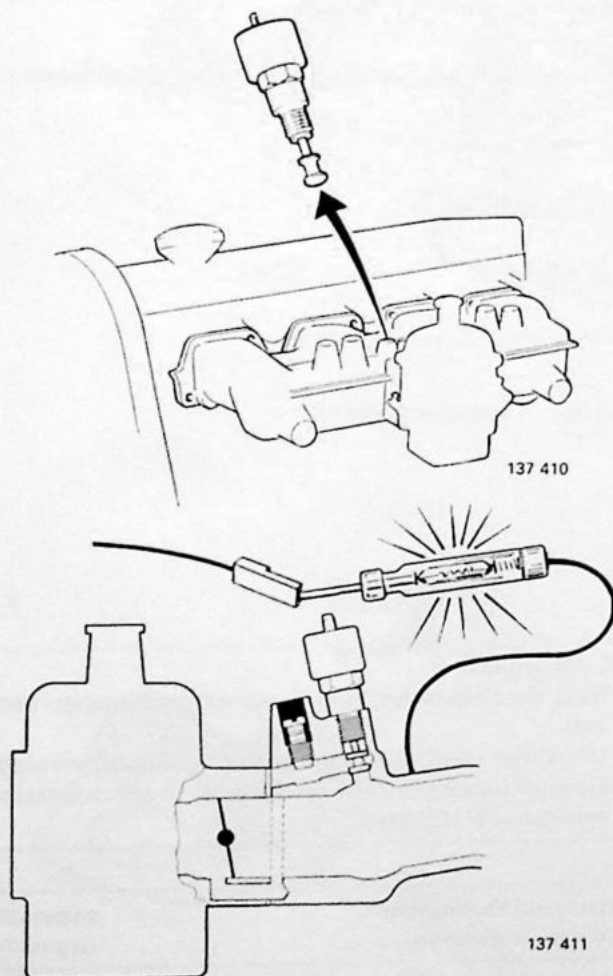
F1

De magneetklep is slechts voor bepaalde landen standaard.

N.B! Bij auto's met een airconditioning (AC) is de magneetklep via de airconditioning geschakeld. De klep opent het kanaal, als de airconditioning ingeschakeld wordt en verhoogt dan het stationaire toerental.

Controleren in geval van storing:

- de massa-aansluiting
- de stroomtoevoer
- of de magneetklep of het kanaal niet geblokkeerd is.



B 27 A 1977–1979, B 28 A B 17-19-21-23 A 1978–1984

F2

In geval van storingen, moet het onderstaande gecontroleerd worden, voordat de magneetklep eventueel vervangen wordt. Dan is men er zeker van, dat de klep defect is en niet iets anders. Het is namelijk gebleken, dat de klep wel eens onnodig vervangen wordt.

N.B! De werking kan niet met lopende motor gecontroleerd worden. De klep is niet in staat om open te gaan, als de motor loopt.

F3

Stroomtoevoer controleren

Controleer, of er spanning is, als het contact aanstaat.

F4

Weerstand in de magneetklep opmeten

Gebruik een Ohm-meter.

Meet de weerstand tussen de aansluitpen en het klep-lichaam op. Deze moet **circa 30 Ohm** zijn.

F5

Massa-aansluiting controleren

Gebruik een Ohm-meter.

Meet de weerstand op tussen de aansluitpen van de magneetklep en het inlaatspruitstuk. De weerstand moet nu **circa 30 Ohm** zijn.

Als de meetwaarde te hoog is, wijst dit op een slecht contact tussen de magneetklep en het inlaatspruitstuk.

F6

Controleren, of er op de klep of in het inlaatspruitstuk sprake van afzetting is

Verwijder de magneetklep.

Reinig de schroefdraad van de magneetklep en in het inlaatspruitstuk.

Controleer en verwijder, indien nodig, afzettingen van de klepkegel en de zitting in het inlaatspruitstuk.

Gebruik bij het reinigen van de klep een staalborstel. Gebruik een cilindrische borstel (Ø 10 mm) of een lapje op een instrumentenschroevendraaier om het gat in het inlaatspruitstuk te reinigen.

N.B! Als er op de klepkegel of de zitting sprake van afzetting is, moet de oorzaak hiervan onderzocht en verholpen worden.

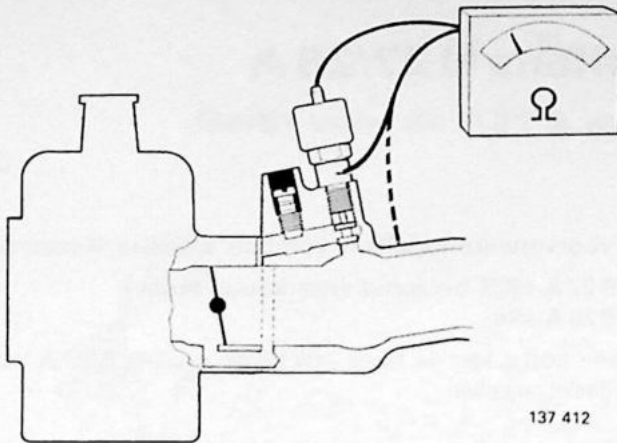
De afzetting kan veroorzaakt worden door:

- een verstopte of slecht werkende carterventilatie
- een verstopt of verkeerd aangebracht luchtfilterelement
- scheurtjes/lekkage bij het luchtfilter of de toevoerslangen (verontreinigde inlaatlucht)
- brandstof van slechte kwaliteit.

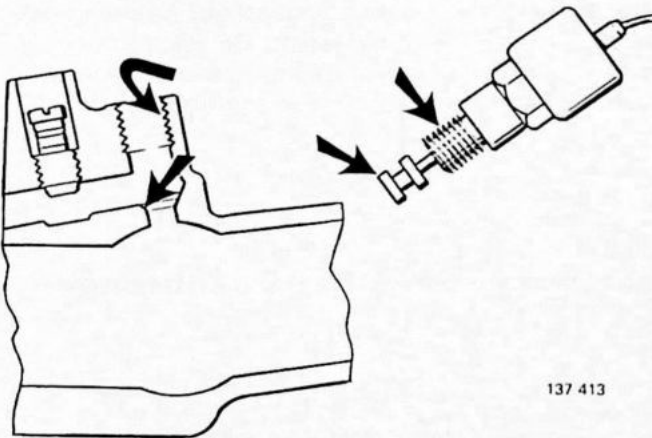
F7

Magneetklep aanbrengen

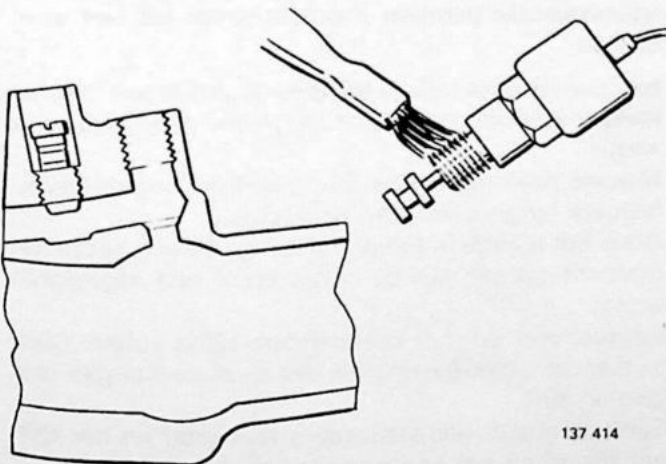
Smeer eerst een dun laagje vet, Volvo O/N 116 1004-5 op de schroefdraad.



137 412

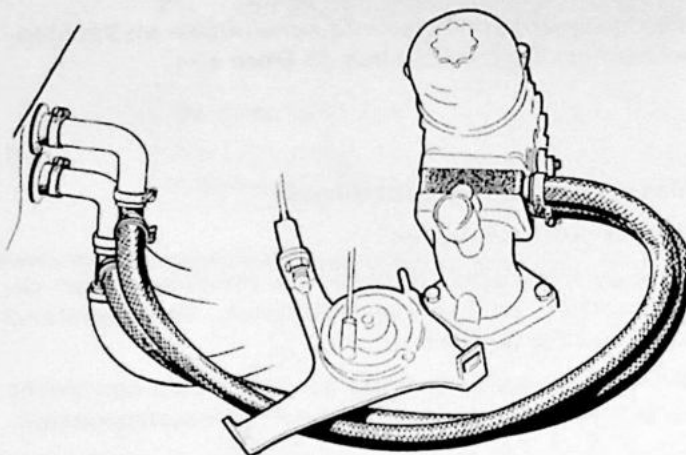


137 413



137 414

G. Voorverwarmingsflens B 27/28 A



127 095

G1

De voorverwarmingsflens komt als standaard voor bij:

- B 27 A 1979 bestemd voor koude landen
- B 28 A alle.

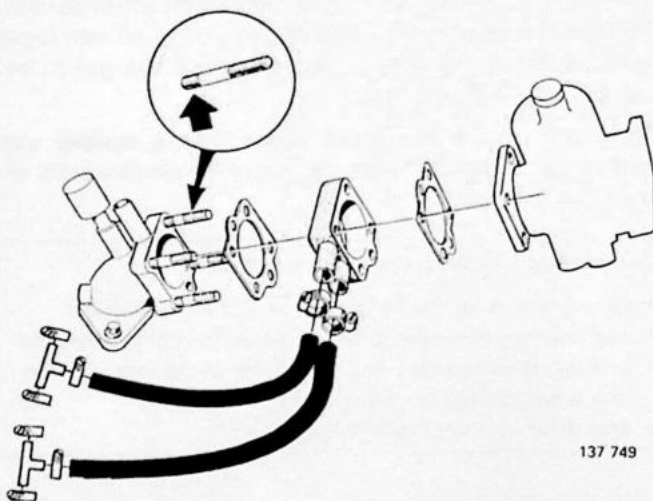
Indien nodig kan de flens ook bij de andere B 27 A aangebracht worden.

De flens wordt door de koelvloeistof verwarmd, waardoor verhinderd wordt, dat de brandstof bij het rijden bij lage buitentemperaturen op de wanden van het inlaatspruitstuk condenseert.

Als de brandstof op de wanden van het inlaatspruitstuk condenseert, betekent dit, dat het mengsel lucht/brandstof te arm wordt en dat de brandstof ook ongelijkmatig over de cilinders verdeeld wordt. De symptomen die dan merkbaar zijn, zijn een dalend stationair toerental en een gering vermogen bij lage toerentallen.

Voorverwarmingsflens aanbrengen

G2



137 749

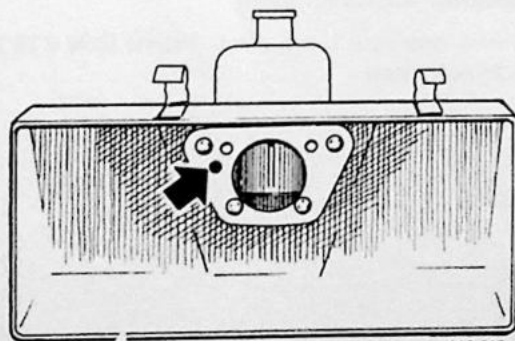
Benodigde materialen

Aanduiding	Volvo O/N	Aantal
Flens	464964-6	1
Tapeind	953051-0	4
Pakking	1269041-8	2
Verbindingsstang	943548-8	1
Slang	943367-3	2 x 650 mm
T-stuk	464959-6	2
Slangklem	943471-3	4
Slangklem	943472-1	4

G3

Onderstaande punten inacht nemen bij het aanbrengen

- Nieuwe langere tapeinden. Breng de bouten met het kortste uiteinde met schroefdraad in het tussenstuk aan.
- Nieuwe pakkingen, een aan elke kant van de flens.
- Nieuwe langere verbindingstang.
- Draai het plaatje in het luchtfilter goed om, zodat het ontluuchtingsgat van de carburateur niet afgesloten wordt.
- Vergeet niet om het koelsysteem bij te vullen. Controleer, of het systeem niet lekt en of de slangen niet geknikt zijn.
- Controleer/stel het stationaire toerental en het CO-gehalte af na het aanbrengen; zie pagina 24.



113 615

H. Toevoertrechter

Geldt voor de B21 A met SU-carburateur 1979–1980

H1

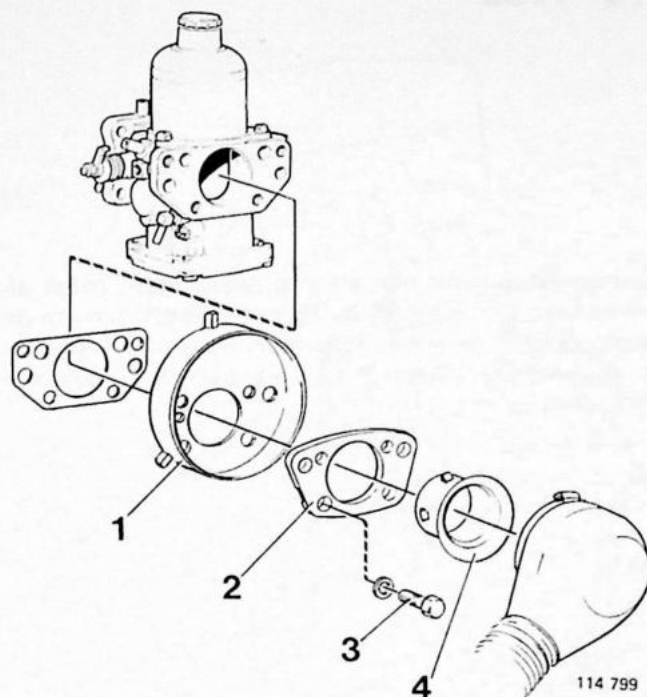
Algemeen

De toevoertrechter werd geleidelijk bij het modeljaar 1980 ingevoerd. Indien nodig, kan de trechter ook bij eerder gebouwde auto's van 1980 en bij het modeljaar 1979 aangebracht worden.

N.B! De trechter is aangebracht bij auto's die met een warm-startinjector uitgerust zijn.

De toevoertrechter vermindert de stromingsweerstand van de lucht en zorgt dus voor een betere aanpassing van het mengsel brandstof/lucht.

Bij enkele rij-omstandigheden brengt de trechter een lager brandstofverbruik mede.



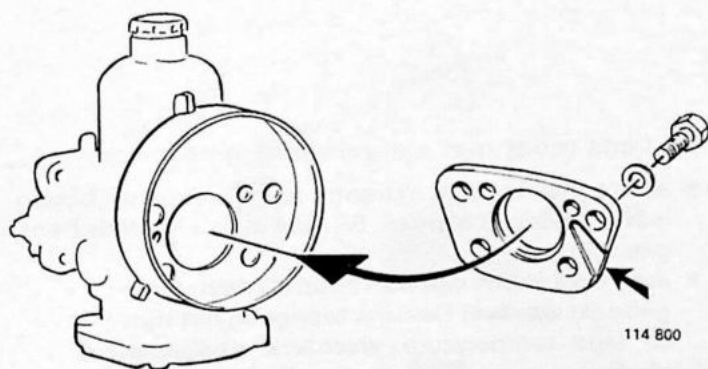
Toevoertrechter aanbrengen

H2

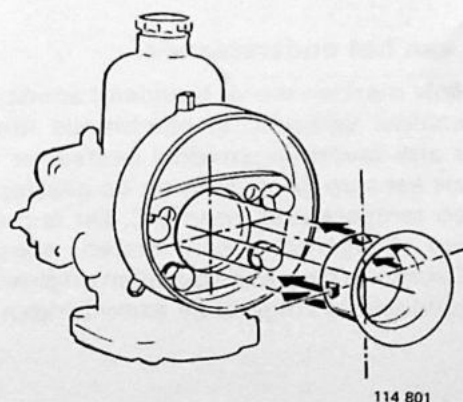
Benodigde materialen:

1 Aansluitplaat	Volvo O/N	1266112-0
2 Plaatje		1274252-4
3 Bout (4 st)		955295-1
4 Toevoertrechter		1274253-2

- Vervang de aanwezige aansluitplaat, het plaatje en de bouten. Draai het plaatje met de uitsparing naar de aansluitplaat.

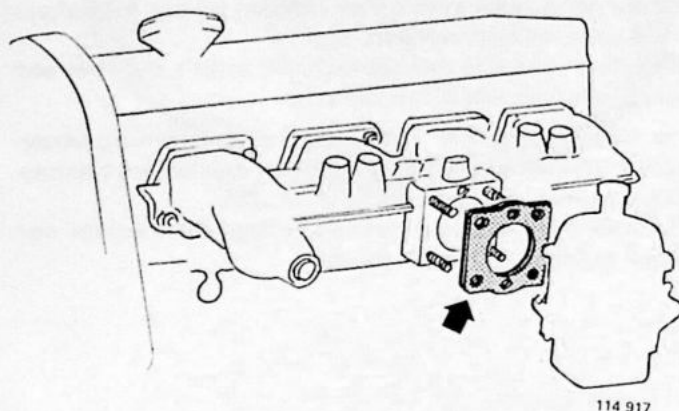


- Druk de toevoertrechter helemaal naar binnen. Let erop, dat de nokken van de trechter tussen de boutkoppen komen.
- Breng de toevoerslang aan.
- Controleer/stel het stationaire toerental en CO-gehalte af; zie pagina 24.



J. Isoleerflens tussen de carburateur en het inlaatspruitstuk

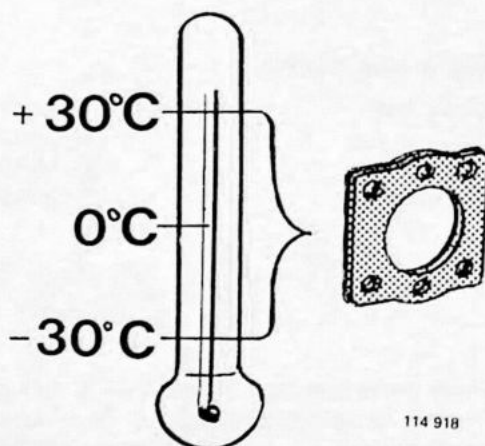
B 17-19-21 A 1979–1980



J1

De isoleerflens komt niet als standaard voor, maar alleen als service-onderdeel. De flens heeft aan beide kanten gelijmde pakkingen. Als service-onderdeel worden de gelijmde pakkingen vervangen door gewone losse pakkingen.

De isoleerflens zorgt voor een kortere warm-starttijd, doordat deze de warmte-overdracht van het inlaatspruitstuk naar de carburateur vermindert.



J2

De flens mag/kan niet aangebracht worden bij:

- auto's met een warm-startinjector; zie pagina 86.
- auto's met stuur links en een 2×8" bekrachtigingscilinder.

De ruimte tussen de bekrachtigingscilinder en de carburateur is te klein.

J3

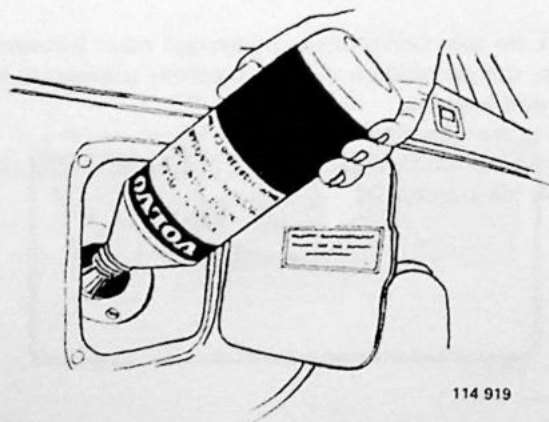
De flens moet niet aangebracht worden bij:

- auto's die in een extreem warm klimaat, boven +30°C, gebruikt worden. Bij deze auto's heeft de flens geen nut.
- auto's die in een extreem koud klimaat, onder -30°C, gebruikt worden. De flens brengt bij het rijden in een zo lage temperatuur slechtere rij-eigenschappen mede.

J4

Denk aan het onderstaande!

Op enkele markten wordt brandstof zonder anti-ijsvormingsmiddel verkocht. In combinatie met brandstof zonder anti-ijsvormingsmiddel bestaat er met de isoleerflens kans op ijsvorming op de gasklep bij vochtig weer en temperaturen rond 0°C. Dit is merkbaar aan slechtere rij-eigenschappen (stoten, startproblemen, enz.). Gebruik in dergelijke gevallen originele Volvo carburateurvloeistof volgens de aanwijzingen op de fles.



114 919

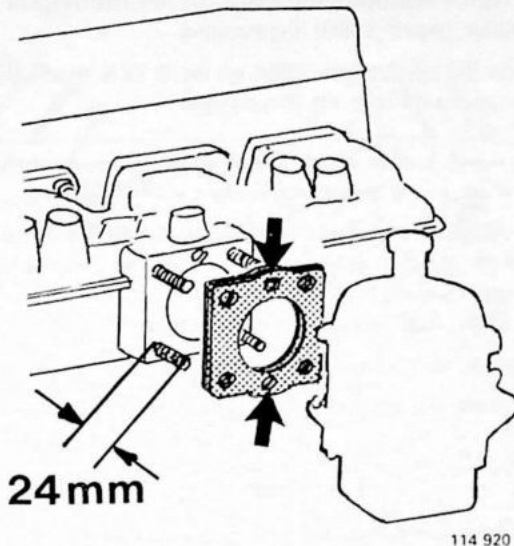
Isoleerflens aanbrengen

J5

Benodigde materialen

Isoleerflens, Volvo O/N 1317315-8.

Bij auto's met een SU of Pierburg (DVG) carburateur is bovendien een langere verbindingstang, Volvo O/N 943314-5, nodig.

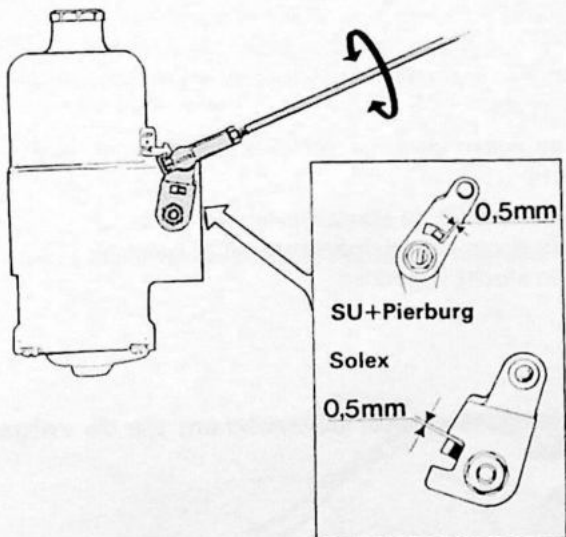


114 920

J6

Onderstaande punten inachtnemen bij het aanbrengen

- verwijder pakkingresten van de carburateur en het inlaatspruitstuk
- draai de tapeinden zo ver uit, dat zij circa 24 mm uitsteken
- draai de flens goed om (de gaten voor het stationaire systeem)



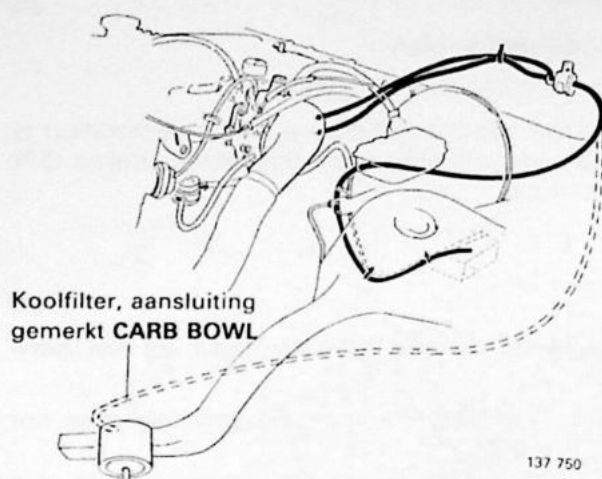
114 921

- vervang bij de SU en Pierburg (DVG) carburateur door een langere verbindingstang
- stel de verbindingstang zo af, dat tussen de hefboom en de meeneemflens van de smoorklepas een speling van 0,5 mm is.

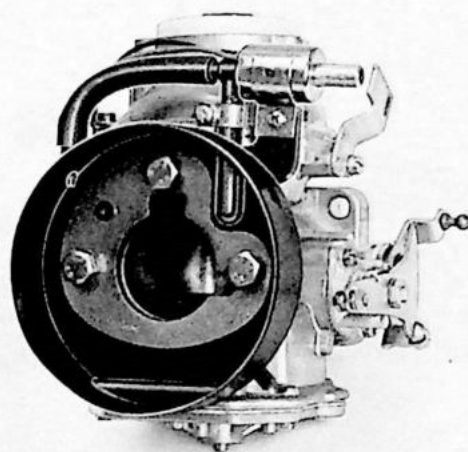
K. Warm-startinjector

B 17-19-21-23 A 1979–1984: B 19 K 1984

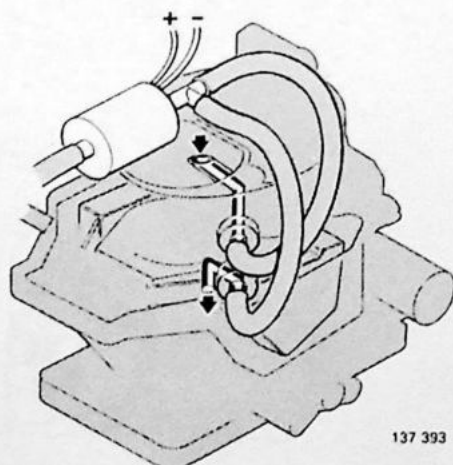
K1



De afbeelding toont de warm-startinjector bij een auto met Solex (Zenith) of Pierburg (DVG) carburateur. Bij auto's met SU-carburateur is de warm-startinjector verder naar beneden aangebracht op het schutbord of de bovenkant veerpoot.



Warm-startinjector bij de B 21 A Europa 1984



Warm-startinjector bij de B 19 K

Algemeen

De warm-startinjector werd bij het modeljaar 1980 geleidelijk (April 1980) ingevoerd.

Bij de B 21 A Europa 1984 en de B 19 K heeft de injector een andere vorm en plaatsing.

Zo nodig kan de warm-startinjector ook aangebracht worden bij eerder gebouwde auto's van het model

- 1980 voor Australië en Canada (Bij 1979 kan de injector niet aangebracht worden, omdat er op het koofilter geen aansluiting zit.
- 1979–1980 voor de overige landen.

Benodigde materialen en instructies voor het aanbrengen:

- Solex (Zenith) en Pierburg (DVG) carburateur: zie pagina 89.
- Solex carburateur: zie pagina 91.

De warm-startinjector brengt een kortere warm-starttijd mede.

De injector wordt via het contact bediend en is via zekering nr 13 aangesloten (dezelfde zekering als voor de magneetklep van het stationaire systeem).

Als het contact niet aanstaat, worden de vlotterhuisdampen via de injector naar buiten in de lucht afgevoerd. Bij modellen voor Australië en Canada worden de vlotterhuisdampen naar het koofilter geleid.

Als het contact aanstaat, worden de vlotterhuisdampen via de warm-startinjector naar de inlaat van de carburateur geleid.

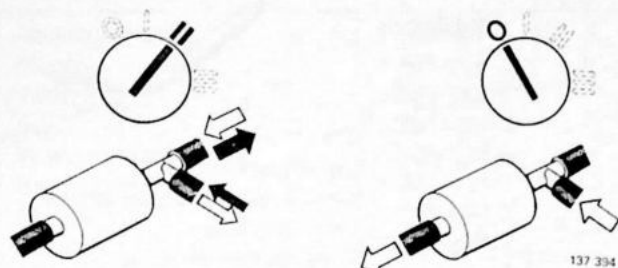
Als de warm-startinjector niet goed werkt, bestaat er kans op:

- een moeilijk te starten warme motor
- een hoog brandstofverbruik/CO-gehalte
- een slecht rijgedrag.

Warm-startinjector controleren; zie de volgende pagina

Warm-startinjector controleren

Handelingen K2-5

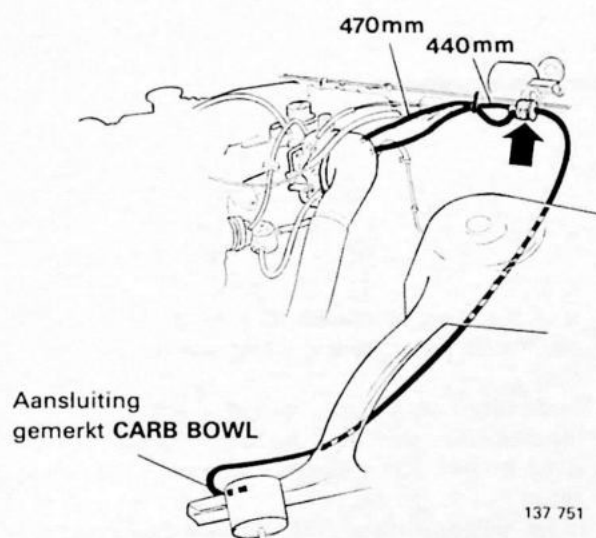


K2

Werking van de warm-startinjector controleren

Blaas de injector door met het contact aan en uit.

Controleer in geval van een storing de massa-aansluiting en de stroomtoevoer.



K3

Controleren, of de slangen:

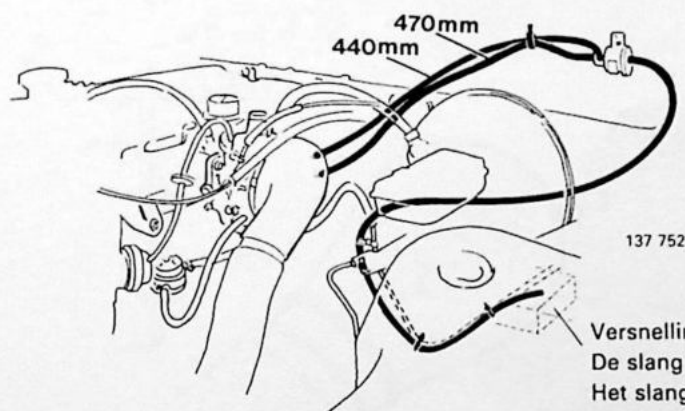
- goed aangesloten, goed aangebracht en heel zijn
- niet ingeklemd, geknikt of op een andere manier geblokkeerd zijn.

N.B! Het is belangrijk, dat de slangen tussen de carburateur en de warm-startinjector van het juiste type zijn en de juiste lengte hebben.

Als dit niet het geval is, worden de luchtstromen bij de inlaat van de carburateur en het motorkoppel nadelig beïnvloed en wordt het rijgedrag slechter.

Zie voor SU en Solex-Cisac carburateurs de afbeeldingen op de volgende bladzijde.

Solex (Zenith) carburateur, Canada en Australië

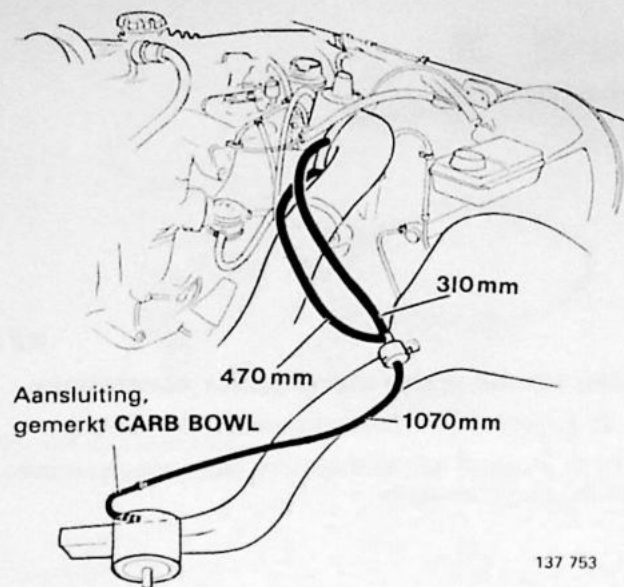


Solex (Zenith) en Pierburg (DVG) carburateur
(niet voor Canada en Australië)

Versnellingsbakbalk
De slang moet midden boven de balk eindigen.
Het slanguiteinde moet naar beneden wijzen.

Warm-startinjector

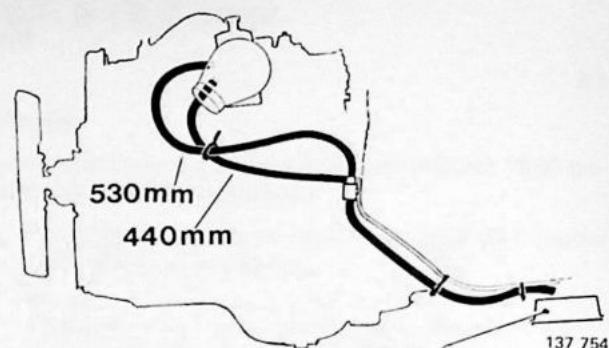
K4



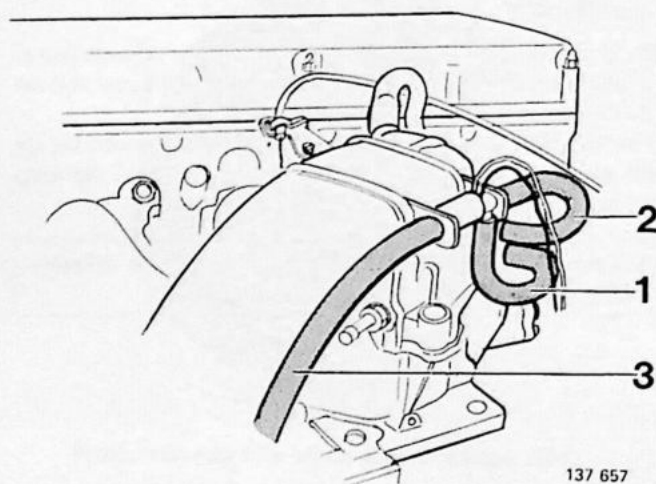
Canada, Australië

Overige landen

SU carburateur



Versnellingsbakbalk
De slang moet midden boven
de balk eindigen.
Het slanguiteinde moet
naar beneden wijzen.



Solex-Cisac Carburateur (B 19 K)

K5

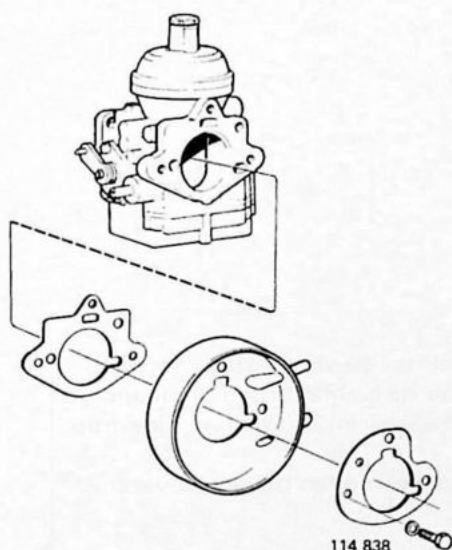
Slang 1 is in zijn vorm gegoten en mag niet door een per meter verkrijgbare slang vervangen worden.

Slang 2 oude uitv.: de slang is in zijn vorm gegoten.
nieuwe uitv.: de slang moet 110 mm lang zijn.
Zorg ervoor, dat er geen knikken in de slang zitten.

Slang 3 moet midden boven de versnellingsbakbalk eindigen.
Het slanguiteinde moet naar beneden wijzen.

Warm-startinjector aanbrengen**Solex (Zenith) en Pierburg (DVG) carburateur 1979–1980***Handelingen K6–11***Benodigde materialen**

Aanduiding	Volvo O/N	Aantal	
		Stuur links	Stuur rechts
Aansluitplaat	1 306 401-9	1	1
Plaatje	1 306 457-1	1	1
Veerring	941 907-8	3	3
Bout	955 294-4	3	3
Warm-startinjector	1 306 378-9	1	1
Bedrading	1 307 487-7	1	1
Steun	1 229 284-3	—	1
Plaatje	955 946-9	1	1
Bout	955 138-3	1	3
Klem	952 629-4	1	1
Klemband	948 211-8	3	3
Slang (per meter)	944 075-1	2200 mm	2200 mm



K6

Toevoerslang van de carburateur verwijderen

K7

Nieuwe onderdelen op de carburateur aanbrengen

Vervang:

- de aansluitplaat
- het plaatje
- de bouten met ringen.

K8

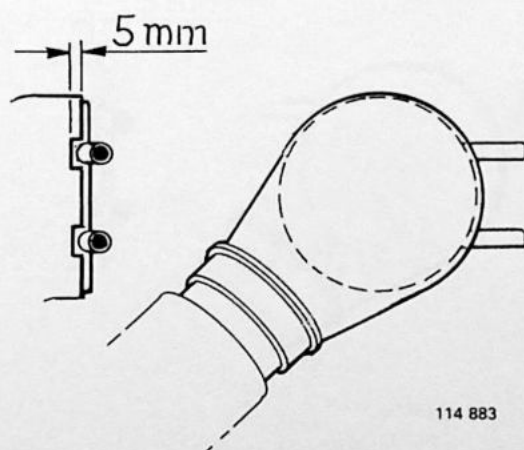
Warm-startinjector aanbrengen**Werking van de warm-startinjector controleren**

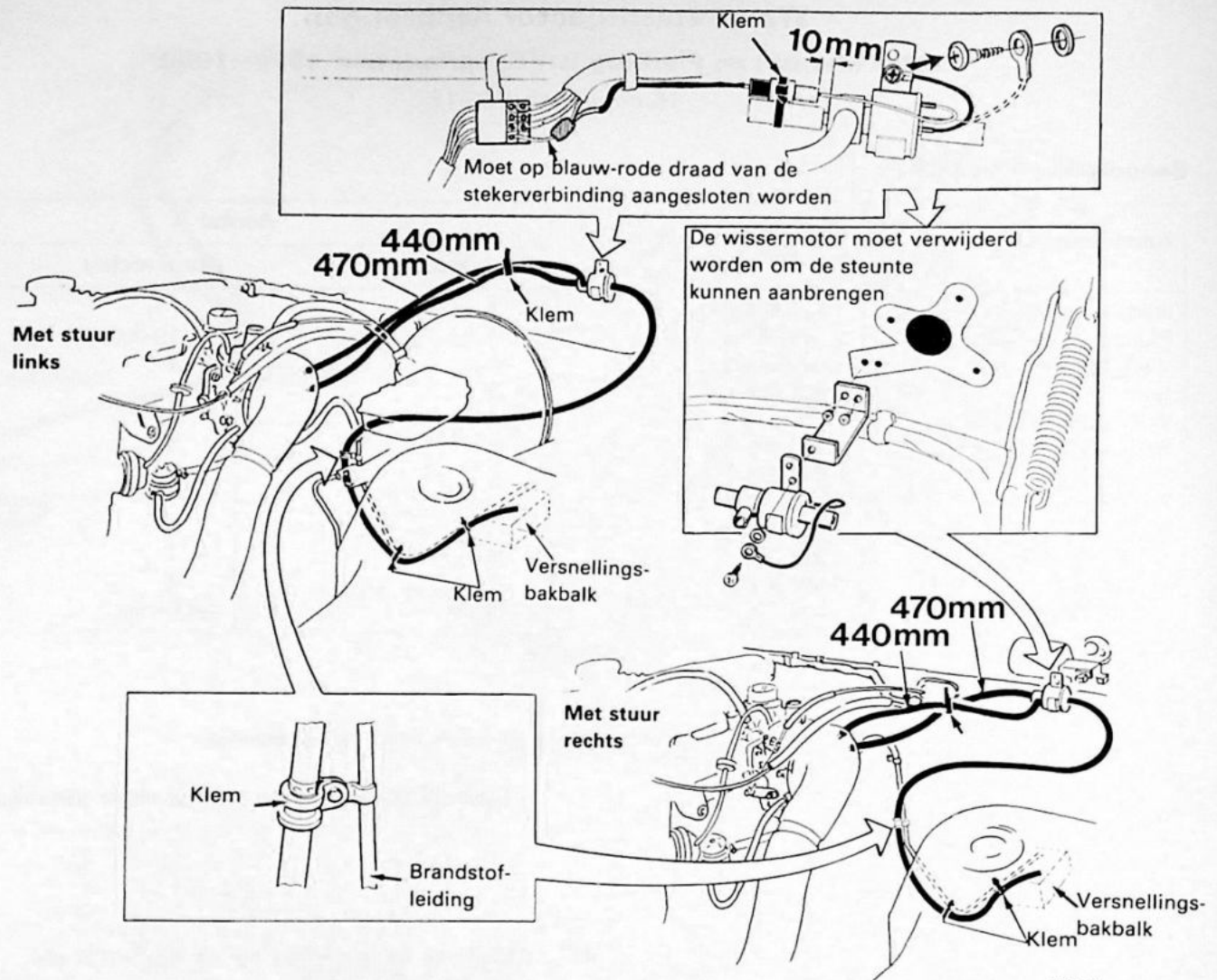
K9

In de toevoerslang voor de slangaansluitingen uitsparingen aanbrengen

Houd de toevoerslang op zijn plaats.
Teken af en snijd de uitsparingen weg.

K10

Toevoerslang aanbrengen**Werking van de warm-startinjector controleren**



137 755

BELANGRIJK!

- Het is belangrijk, dat de slangen tussen de carburateur en de warm-startinjector de juiste lengte hebben. Als de lengte niet goed is, worden de luchtstromen bij de inlaat van de carburateur en het motorkoppel nadelig beïnvloed en wordt het rijgedrag slechter.
- Snijd de slang van de warm-startinjector door, zodat deze midden boven de versnellingsbakbalk eindigt. Het slanguiteinde moet naar beneden wijzen.

Warm-startinjector aanbrengen

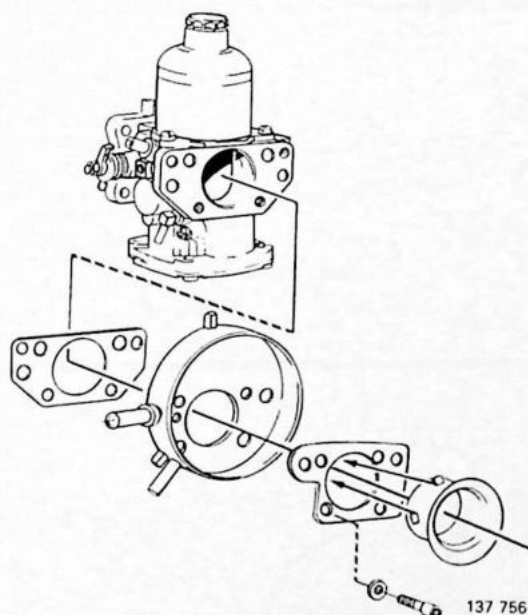
SU carburateur, Canada en Australië 1980,
overige landen 1979–1980

Handelingen K 12–20

Benodigde materialen

Aanduiding	Volvo O/N	Aantal
Aansluitplaat	1 306 400-1	1
Plaatje	1 306 456-3	1
Veerring	941 907-8	4
Bout	959 220-5	4
Toevoertrechter	1 274 253-2	1
Warm-startinjector	1 306 378-9	1

Aanduiding	Volvo O/N	Aantal
Elektr.draad	1 307 487-7	1
Plaatje	955 946-9	1
Bout	955 138-3	1
Klemband	948 211-8	3
Slang (per meter)		
Canada, Australië	944 075-1	1850 mm
Overige landen	944 075-1	1620 mm



K12

Toevoerslang van de carburateur verwijderen

K13

Nieuwe onderdelen op de carburateur aanbrengen

Vervang:

- de aansluitplaat
- het plaatje
- de bouten met ringen.

K14

Toevoertrechter aanbrengen

Druk de trechter helemaal naar binnen. Let erop, dat de nokken op de trechter tussen de boutkoppen komen.

K15

Warm-startinjector aanbrengen
Bedrading en slangen aansluiten

Zie de afbeelding op de volgende pagina.

K16

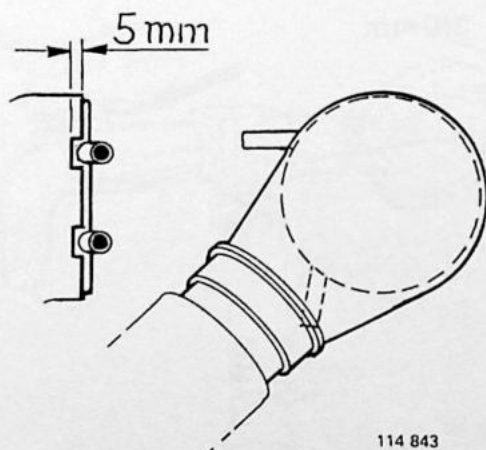
In de toevoerslang voor de slangaansluitingen uitsparingen aanbrengen

Houd de toevoerslang op zijn plaats. Breng merktekens aan en snijd de uitsparingen weg.

K17

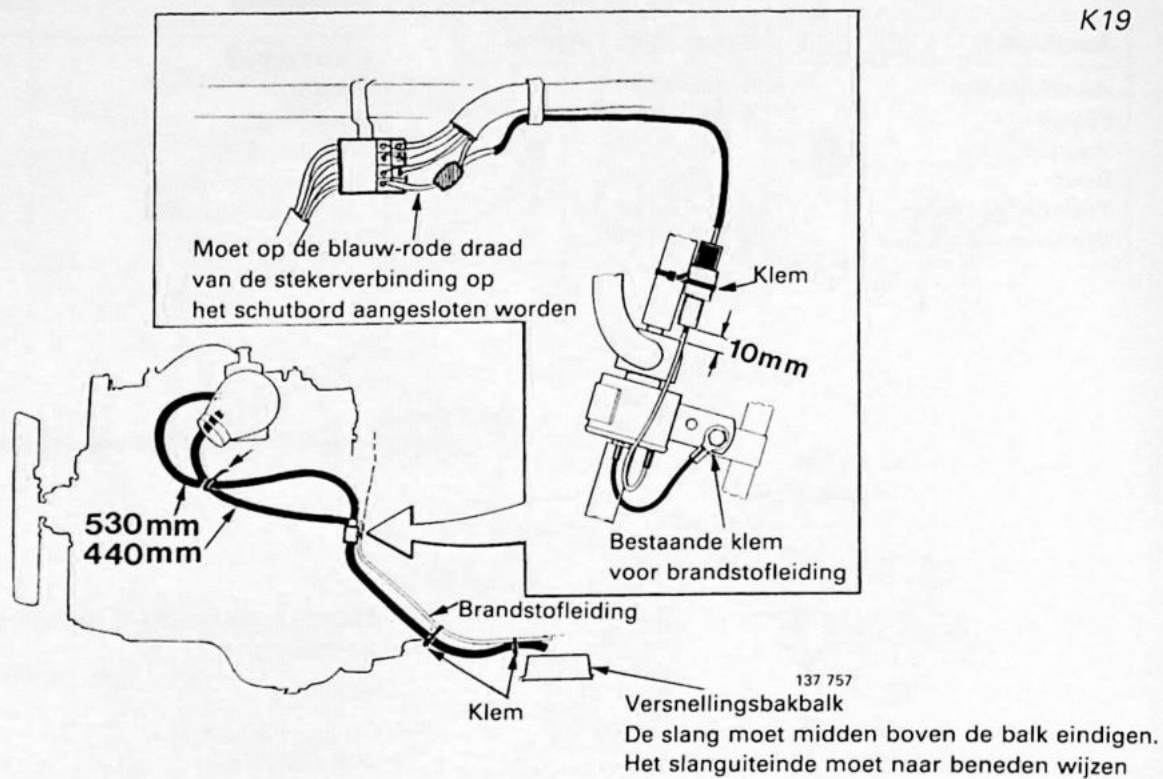
Toevoerslang aanbrengen

Werking van de warm-startinjector controleren

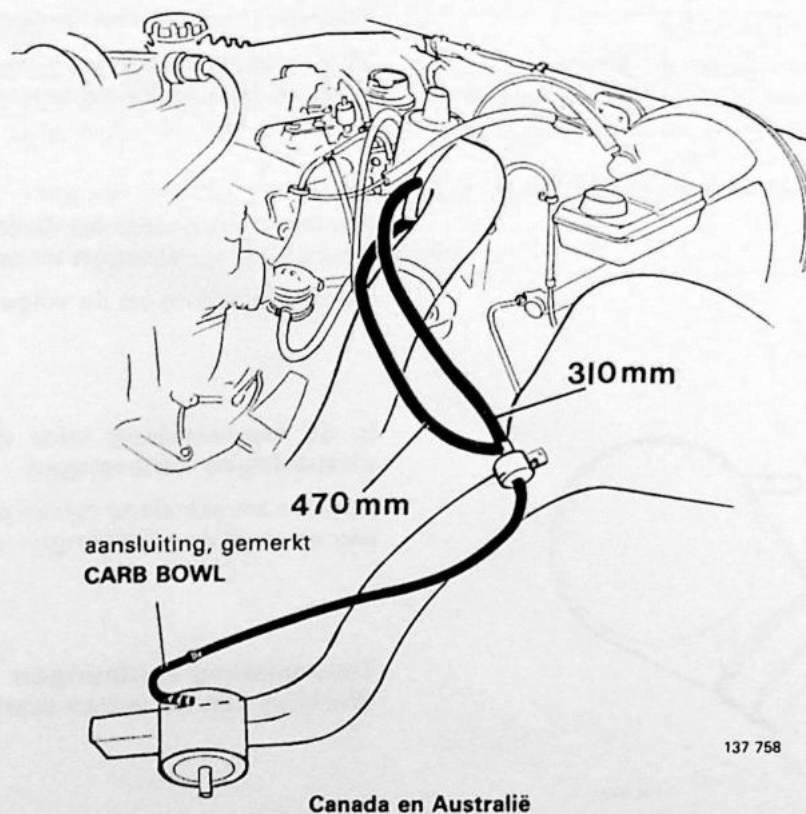


N.B! Het is belangrijk, dat de slangen tussen de carburateur en de warm-startinjector de juiste lengte hebben. Als de lengte niet goed is, worden de luchtstromen bij de inlaat van de carburateur en het motorkoppel nadelig beïnvloed en wordt het rijgedrag slechter.

K18

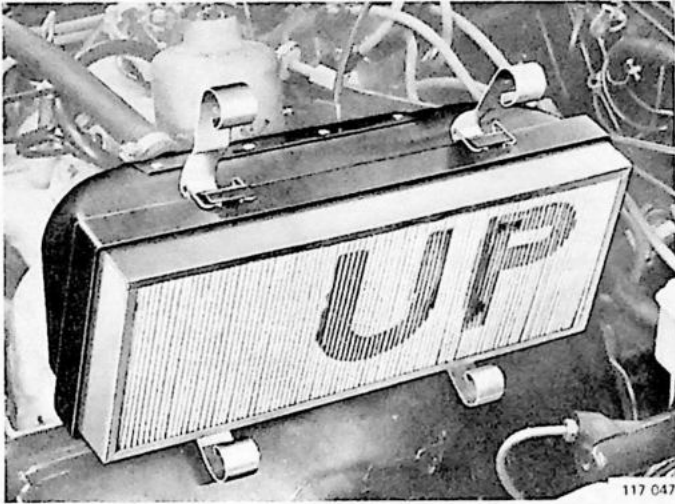


Alle landen behalve Canada en Australië



Canada en Australië

L. Luchtfilter, luchtvoorverwarming



Luchtfilterelement, algemeen

L1

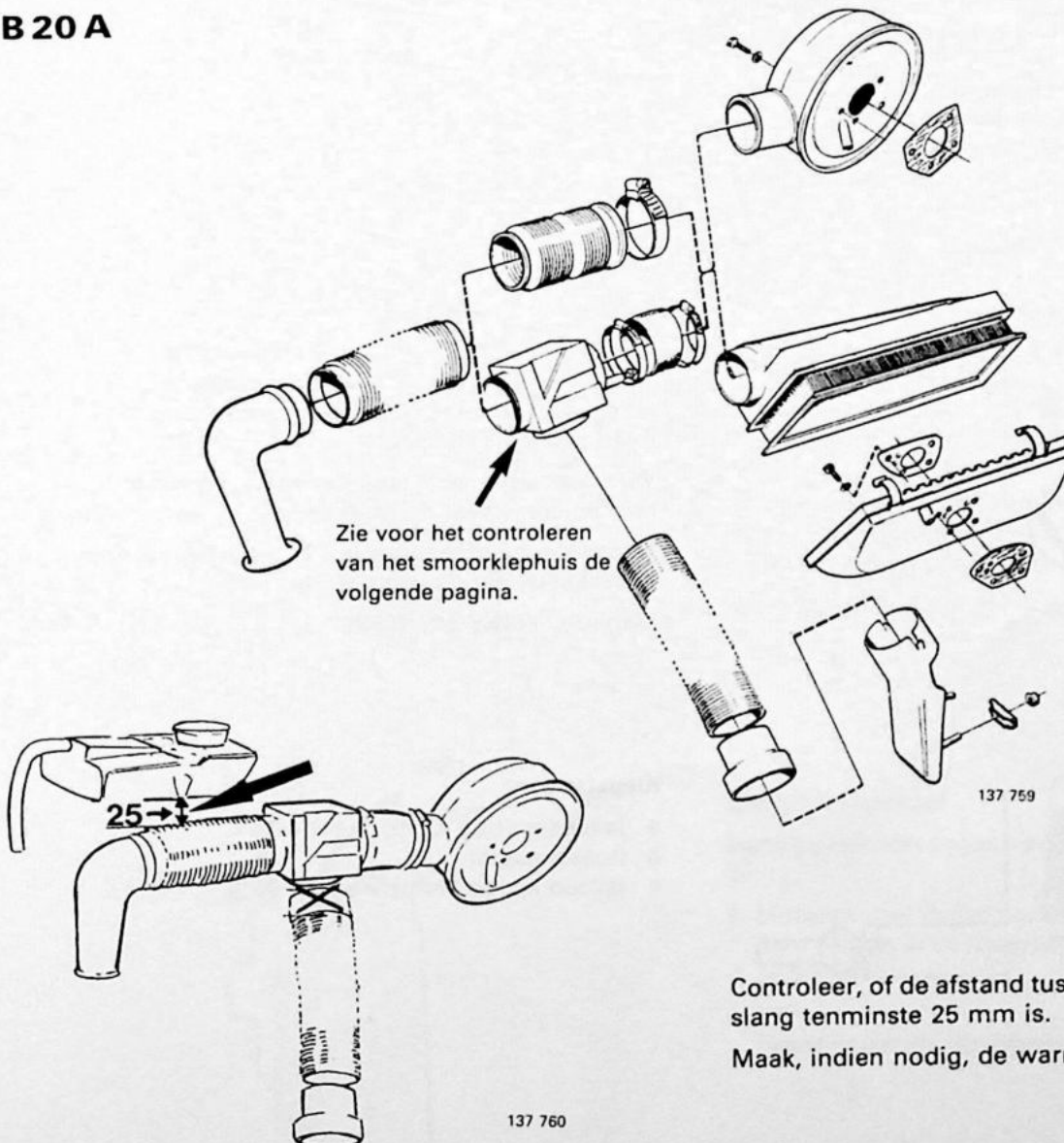
Een symptoom van een verstopt filterelement is een hoger brandstofverbruik.

Het filterelement moet niet gereinigd, maar vervangen worden, als het vuil of verstopt is.

Het filterelement mag absoluut niet vochtig gemaakt of geïlied worden.

B 20 A

L2

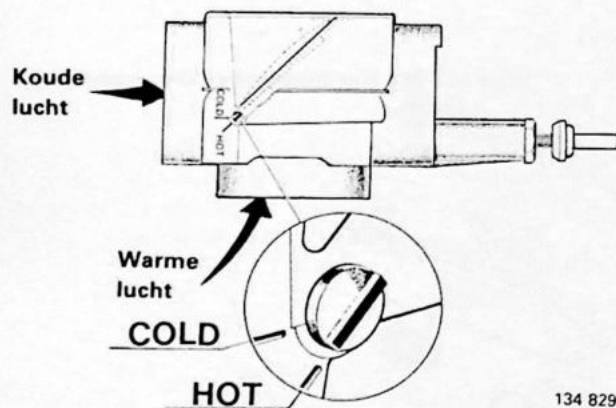
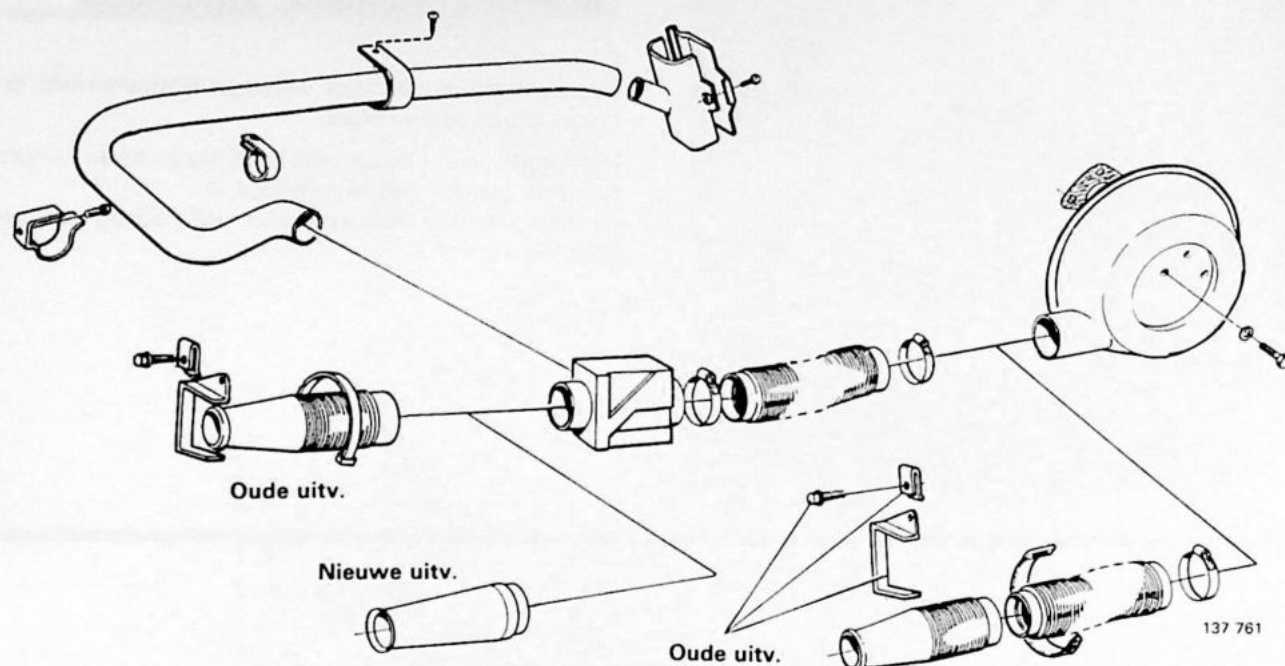


Controleer, of de afstand tussen de expansietank en de slang tenminste 25 mm is.

Maak, indien nodig, de warme-luchtslang korter.

B 17-19-21-23 A 1975-1978

L3



134 829

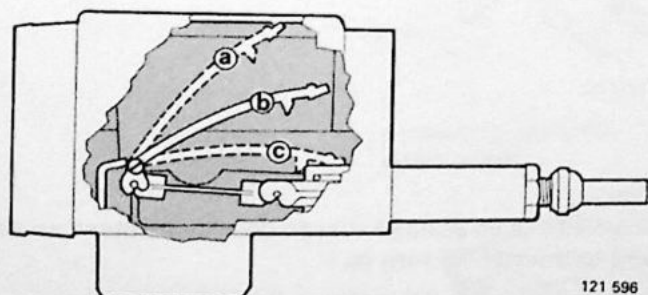
Klephuis voor luchtvoorverwarming

Aan de beide uiteinden van de klepas zit een nokje. Door de hoek van het nokje met de aanslagen op het huis te vergelijken kan men de stand bij verschillende temperaturen grof controleren.

Verwijder voor een nauwkeurigere controle het klephuis en controleer de thermostaat in warm water.

Als het klephuis niet goed werkt, moet het compleet met thermostaat vervangen worden.

Klephuis, Volvo O/N 463287-3.



121 596

Klepstanden:

- a (alleen warme lucht) = tot +25°C
- b (tussenstand)
- c (alleen koude lucht) = van +35°C

B 17-19-21-23 A 1979–1984**B 19 K 1984**

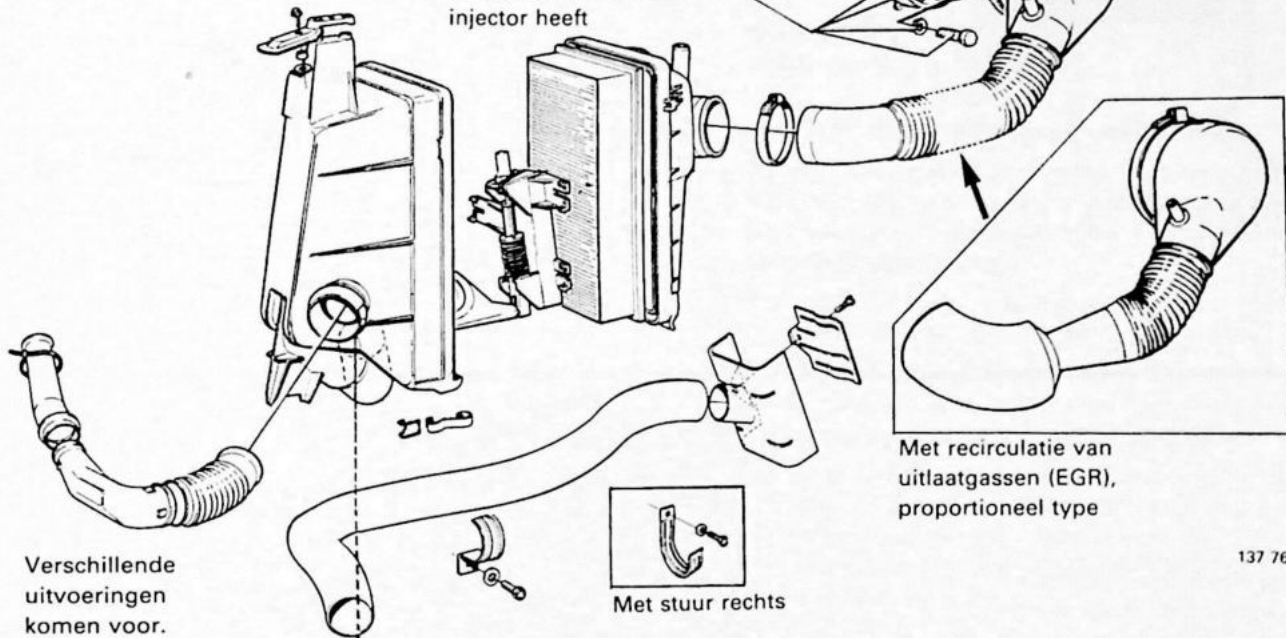
L5

N.B! Bij de B 19 K is de aansluiting op de carburateur anders dan afgebeeld is.

Toevoertrechter SU carburateur

Komt bij enkele auto's van 1979 en alle van 1980–1984 voor. Zie ook pagina 83.

Verschillende uitvoeringen, al naar gelang de auto wel of niet een warm-start-injector heeft

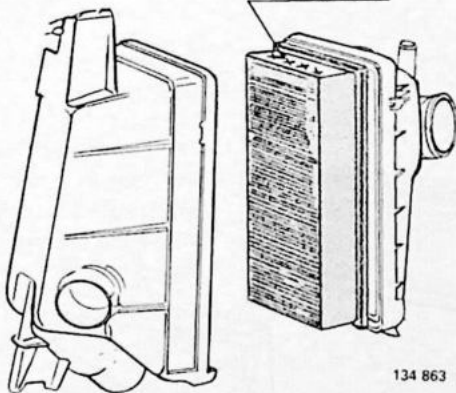


Verschillende uitvoeringen komen voor.

Met stuur rechts

137 762

1326352



134 863

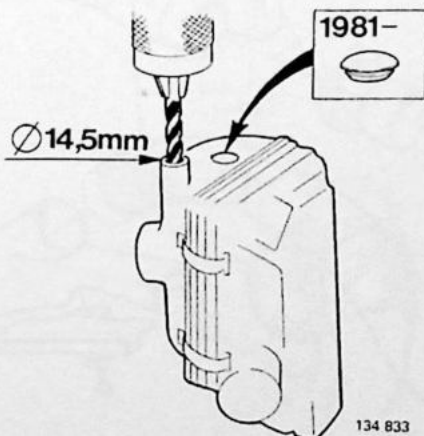
Luchtfilterelement

Voor auto's die in een droog, stoffig milieu met vervuilde lucht gebruikt worden, is er een speciaal filterelement.

Dit element heeft een groter zuiverend vermogen dan de standaarduitvoering. Het moet alleen gebruikt worden, als hieraan speciale behoefte is.

Het Volvo O/N 1326352-0 is op het element gedrukt.

L6



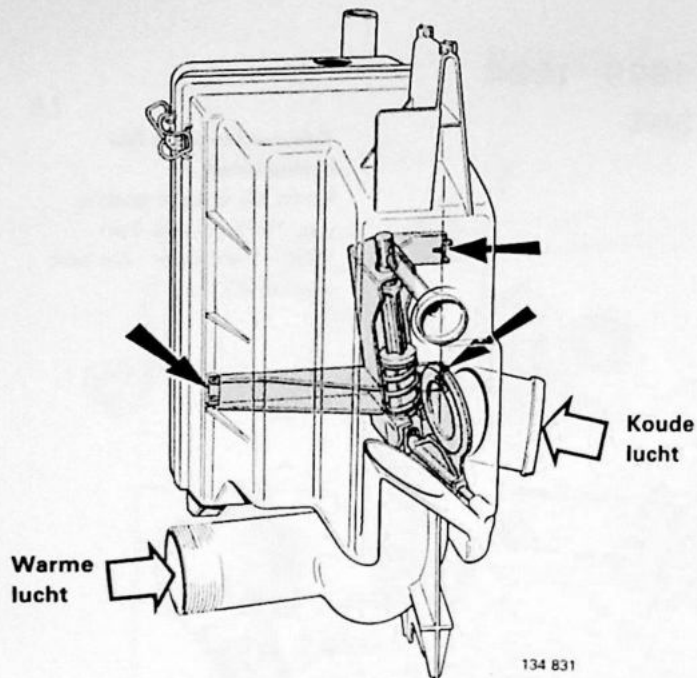
134 833

Luchtfilterdeksel

Denk bij het vervangen van het deksel aan het volgende:

- Motoren met Pulsair-systeem:
Boor het gat in de slangaansluiting uit; boordiameter 14,5 mm
- 1981–
Plug het gat in het deksel af.

L7

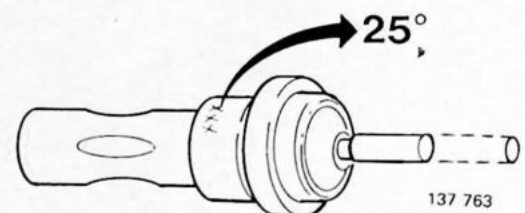


Luchtvoorverwarming

Klepstanden:

- alleen warme lucht = tot $+20^{\circ}\text{C}$
- alleen koude lucht = van $+30^{\circ}\text{C}$

Het mechanisme met de thermostaat wordt door plastic haken in het luchtfilterhuis op zijn plaats gehouden (pijlen in de afbeelding).

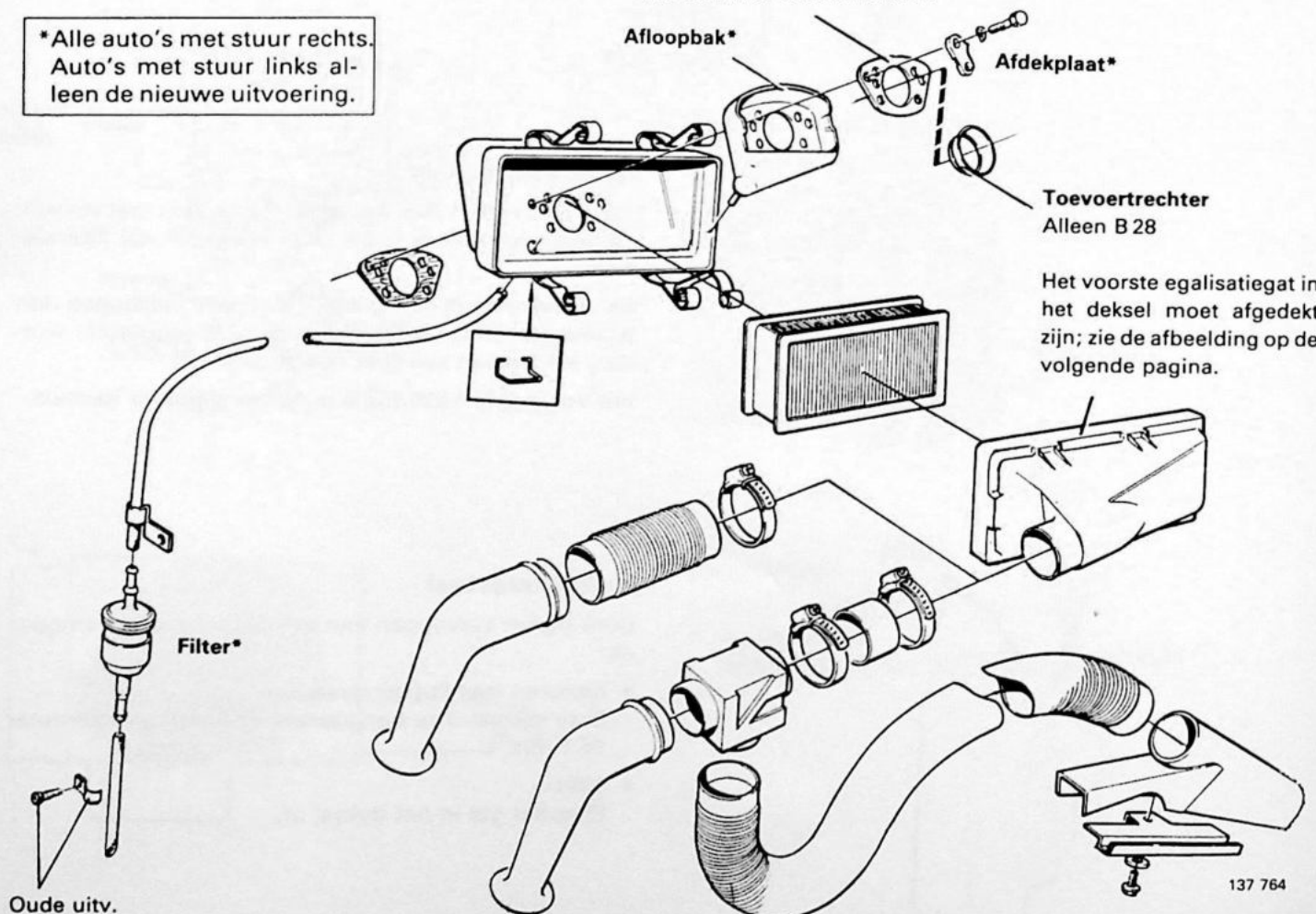


Merkteken op thermostaat

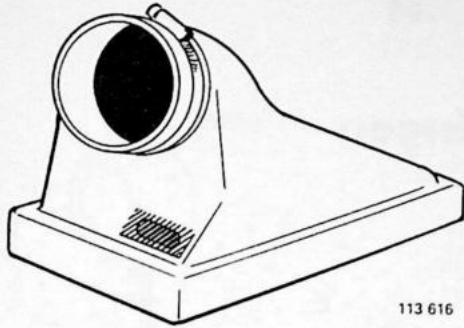
B 27/28 A

*Alle auto's met stuur rechts.
Auto's met stuur links al-
leen de nieuwe uitvoering.

Draai het plaatje goed om, zodat
de ontluuchtingsgaten van de car-
burateur niet bedekt worden.



L10

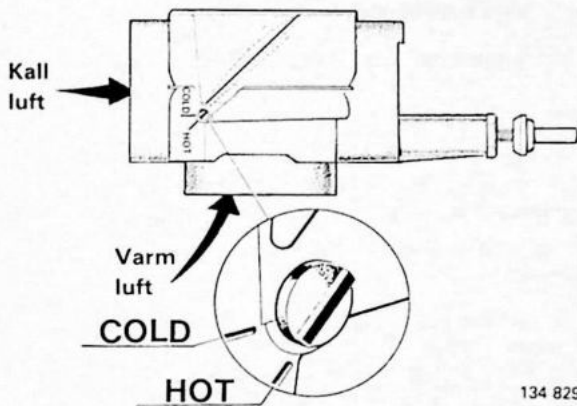


113 616

Luchtfilterdeksel

Het voorste egalisatiegat in het deksel moet afgedekt zijn met tape of dienovereenkomstig.

L11



134 829

Klephuis voor luchtvoorverwarming

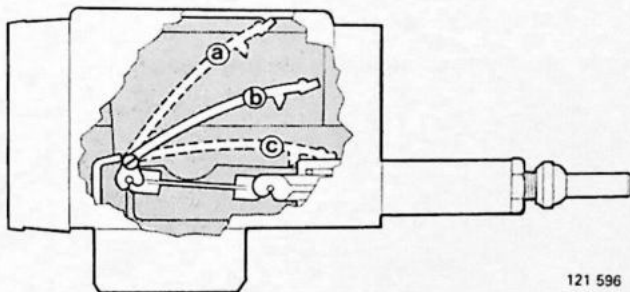
Op beide uiteinden van de klepas zit een nokje. Door de hoek van het nokje met de aanslagen op het huis te vergelijken kan men de stand bij verschillende temperaturen grof controleren.

Voor een nauwkeurigere controle moet het klephuis verwijderd en de thermostaat in warm water gecontroleerd worden.

Als het klephuis niet goed werkt, moet het compleet met thermostaat vervangen worden.

Het klephuis bestaat in twee uitvoeringen:

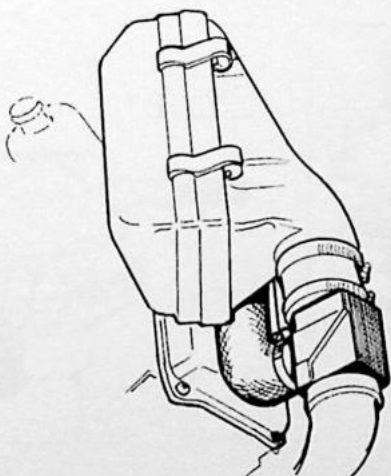
- oude uitv., Volvo O/N 463287-3 (wordt als serviceonderdeel vervangen door Volvo O/N 1274243-3)
- nieuwe uitv., Volvo O/N 464759-0 of Volvo O/N 1274243-3



121 596

Klepstanden:

	Oude uitv.	Nieuwe uitv.
a (alleen warme lucht) tot .	+25°C	+37°C
b (tussenstand)		
c (alleen koude lucht) van .	+35°C	+47°C



113 614

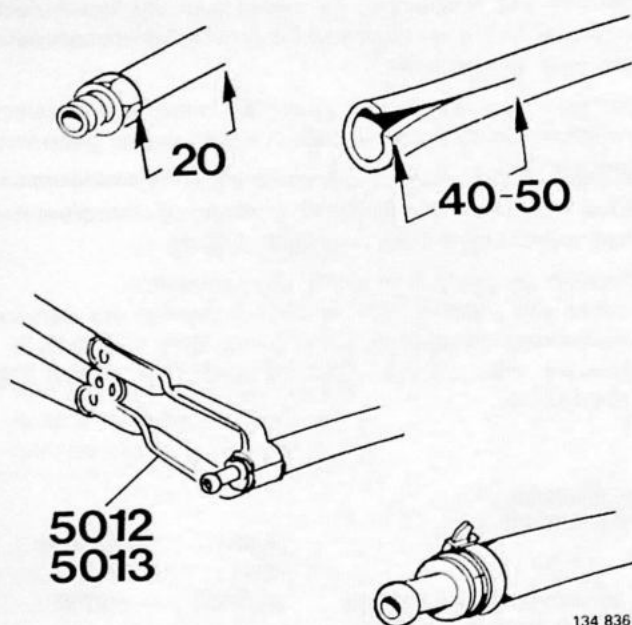
Het klephuis moet zo aangebracht worden, dat de voorverwarmingsslang vlak achter het klephuis een haakse bocht (90°) maakt. Daarna moet de slang langs het klependeksel en het luchtfilter lopen.

M. Brandstofleidingen

Nippel in brandstofleiding (plastic slang) vervangen

Speciaal gereedschap: 5012, 5013

M1



Gebruik alleen nieuwe nippels, omdat de afdichtingsvlakken van de nippel bij het verwijderen gemakkelijk beschadigen.

Snijd de leiding op circa 20 mm van de moer haaks door.

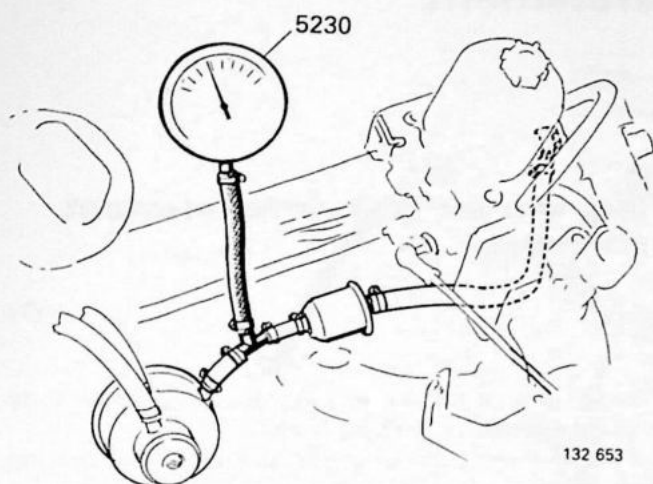
Breng in een eventuele bescherm slang een snee van 40-50 mm aan.

Verwijder eventuele bramen aan de binnenkant van de leiding en blaas de leiding door.

Breng slangklem 5012 (5013 voor dickere leidingen) op de leiding aan. Verwarm de leiding met een föhn en druk de nieuwe nippel in. Indien nodig, kan terpentine als glijmiddel gebruikt worden.

Buig de bescherm slang terug en breng een klemband aan.

N. Brandstofpomp



De afbeelding toont het aansluiten van 5230 bij de B 27/28

Brandstofdruk controleren

Speciaal gereedschap: 5230

N1

Meet de druk op dezelfde hoogte als de pomp op en voor:

- de B 27/28 bij 50 r/s (3000 omw/min)
- de overige motoren bij 16,6 r/s (1000 omw/min).

Sluit meter 5230 aan en laat de motor lopen, totdat de druk niet meer stijgt.

De druk moet 15–27 kPa (0,15–0,27 kg/cm²) zijn.

Brandstofpomp vervangen

N2

Vervang in geval van een defect de pomp compleet; vervang ook de pakking.

Brandstofpomp reinigen

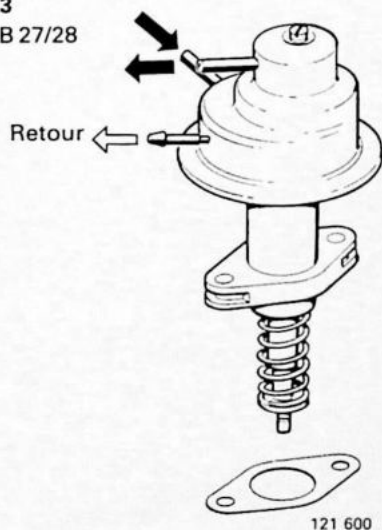
N3

Er zijn brandstofpompen van verschillende merken.

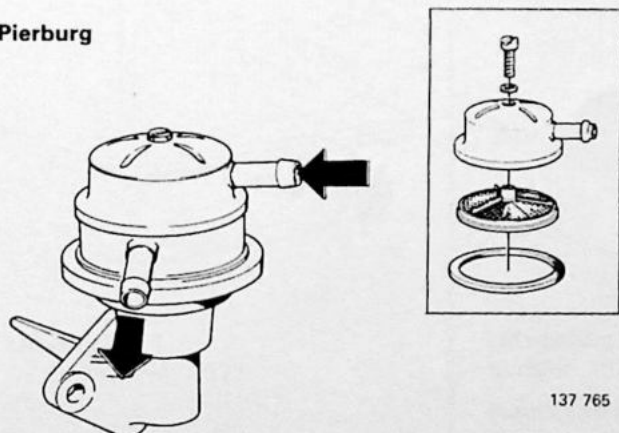
Voor de Pierburg, SEV en Sofabex pompen zijn er filterelementen als service-onderdeel.

N.B! De B 21 A Canada (alle) en Australië (nieuwe uitvoering) hebben een pomp van het merk Pierburg met ingebouwde kantelklep (wettelijk voorgeschreven). De klep blokkeert de pomp en verhindert brandstoflekkage, als de auto b.v. bij een botsing omkantelt.

AC-PA 3
Alleen B 27/28

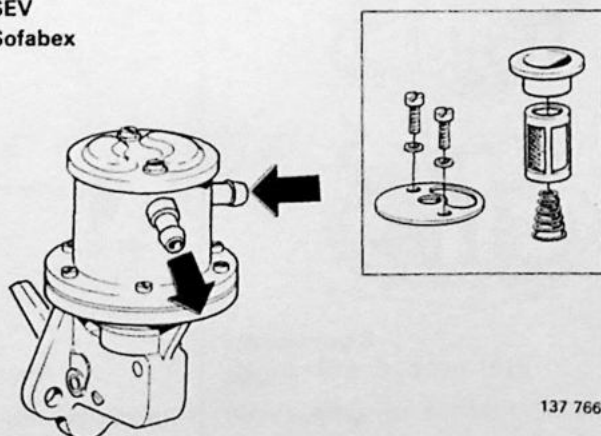


Pierburg



137 765

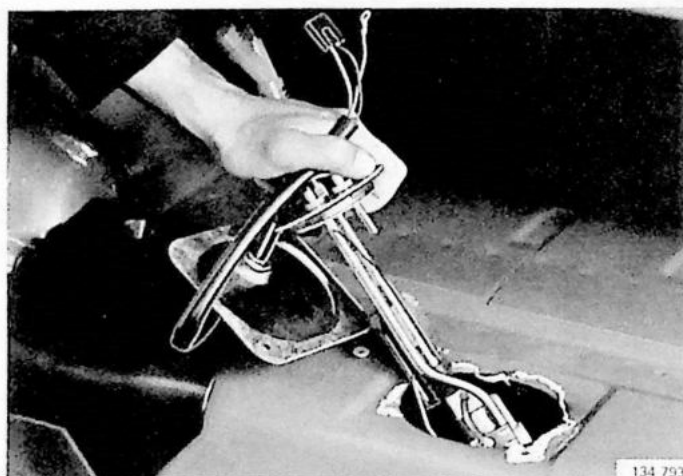
SEV
Sofabex



137 766

De tap in het pompdeksel moet in de veer passen.

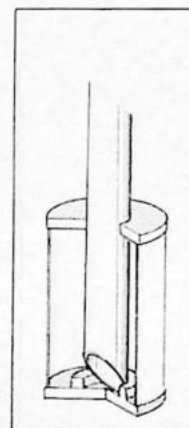
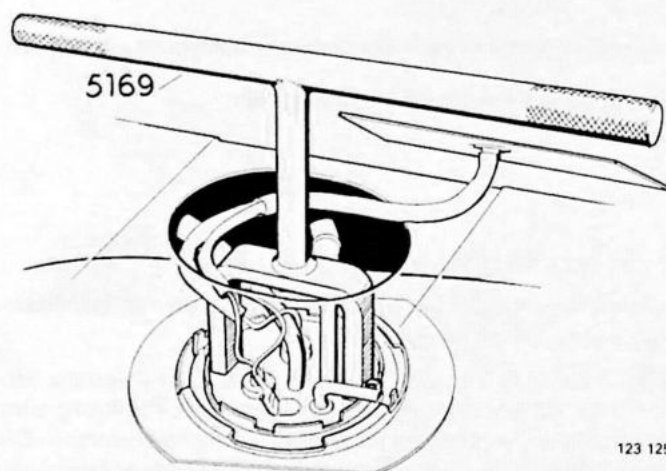
O. Tankvlotterelement



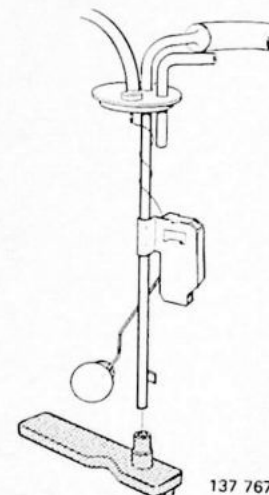
Filter van het tankvlotterelement vervangen

O1

- Los de tankdop, zodat een eventuele overdruk in de brandstoftank kan ontsnappen.
- Verwijder het tankvlotterelement via de uitsparing achter in de vloer. Gebruik sleutel 5169.
- Vervang het filter. Let erop, dat het filter helemaal naar beneden gedrukt wordt.
- Breng het tankvlotterelement aan. Gebruik een **nieuwe** O-ring; smeer de ring in met glycerine of dienovereenkomstig.



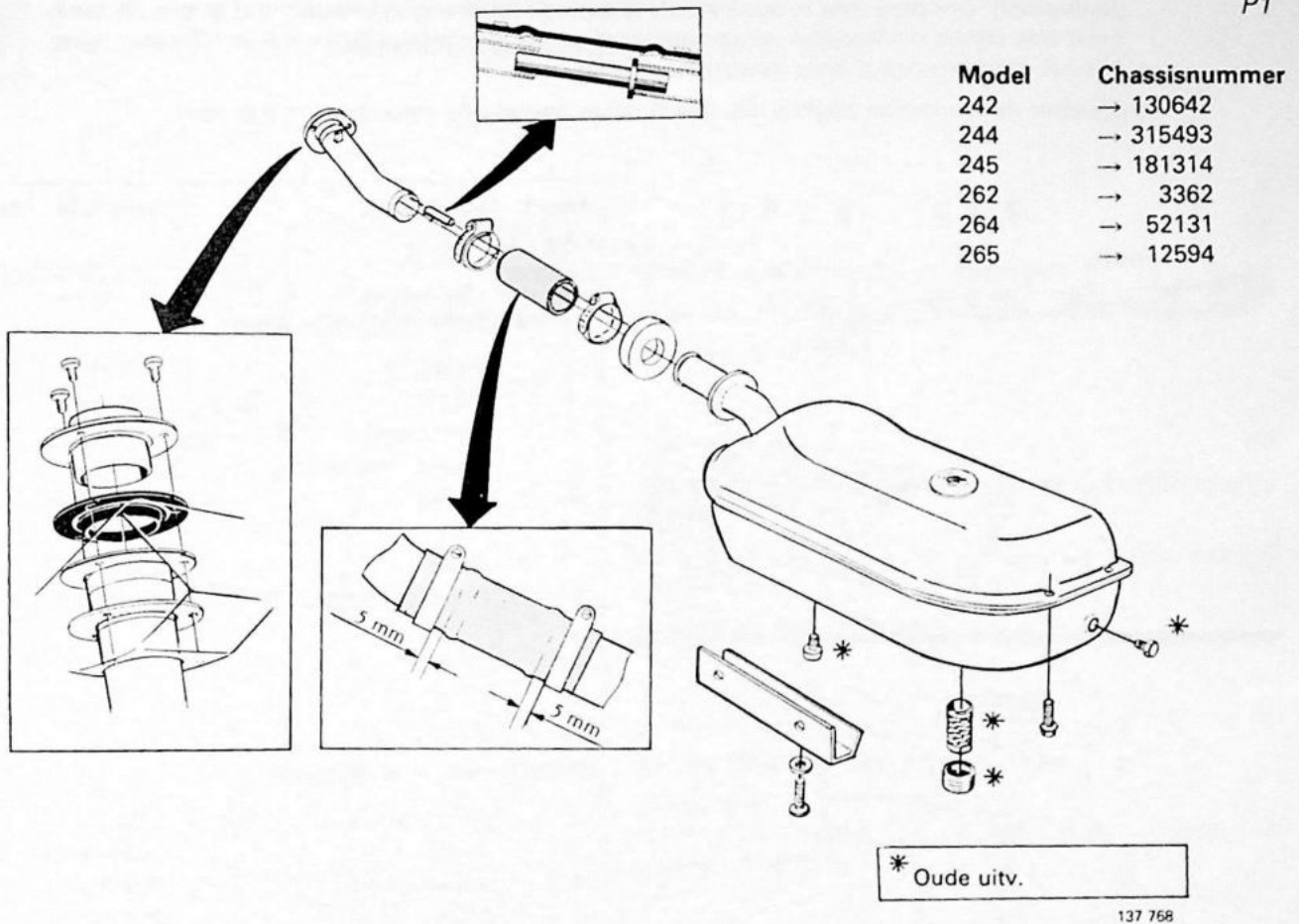
Oude uitvoering



Nieuwe uitvoering

P. Brandstoftank 1975 – midden 1978

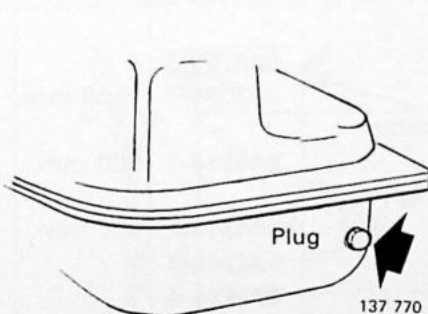
P1



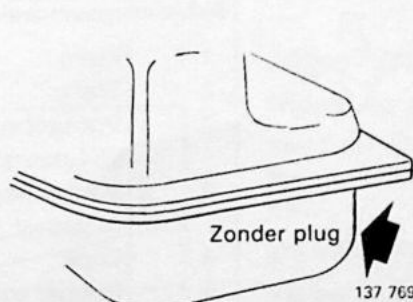
Verschillende uitvoeringen van de brandstoftank

P2

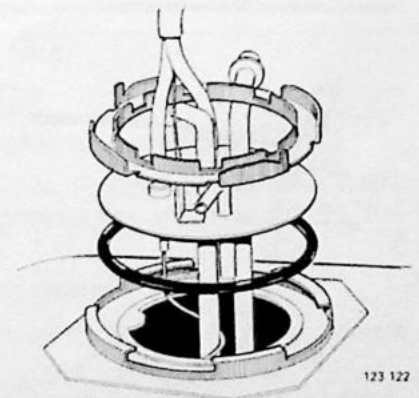
Tussen 1975 en het midden van 1978 waren er drie verschillende uitvoeringen van de brandstoftank. Het verschil was de plaats van het tankvlotterelement en het aanzuigfilter in de tank en de bevestiging van het tankvlotterelement.



Uitvoering 1
1975- midden 1977



Uitvoering 2
Midden 1977- einde 1977
Plaats van het tankvlotterelement en het aanzuigfilter gewijzigd



Uitvoering 3
Begin 1978- midden 1978
Bevestiging van het tankvlotterelement gewijzigd

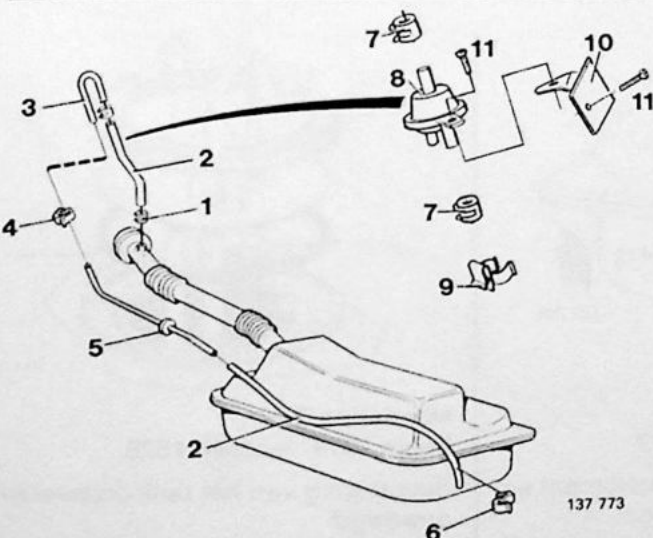
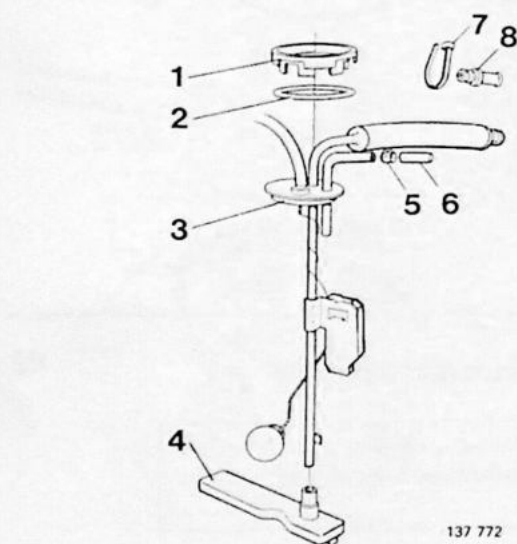
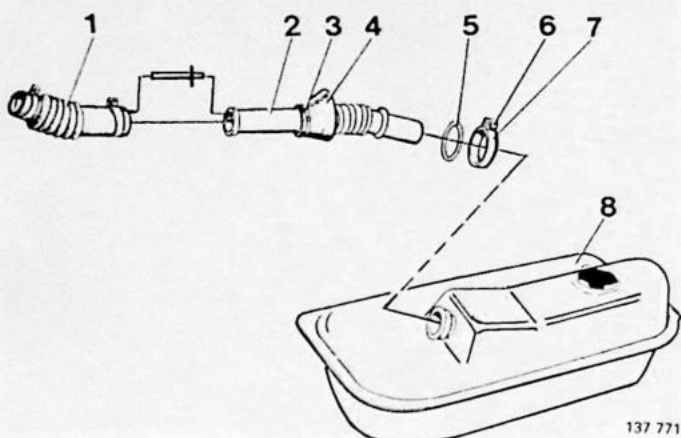
Brandstoftank vervangen

Handelingen P3-18

P3

Als service-onderdeel is alleen de brandstoftank in de nieuwe uitvoering leverbaar (vergelijk pagina 107). Om deze tank in oude auto's te kunnen aanbrengen moeten niet alleen de tank, maar ook enkele onderdelen vervangen worden. Bij auto's voor Australië en Canada moet ook het beluchtingssysteem gewijzigd worden.

Zie voor de werkwijze pagina 103. Zie voor de benodigde materialen hieronder.

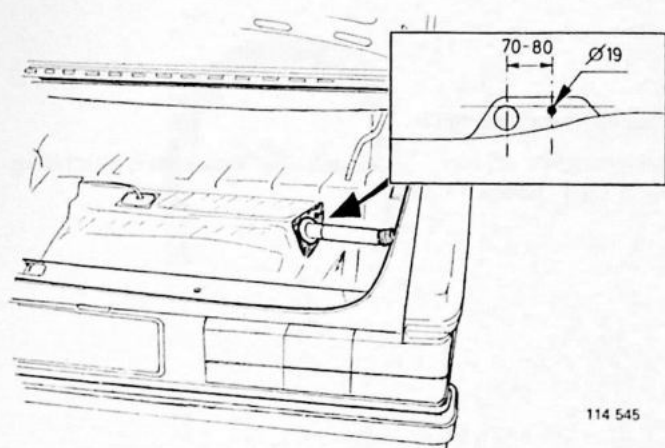


Afbeeldings-nummer	Aanduiding	Volvo O/N	Aantal
Brandstoftank met vulorganen			
1	Vulslang	1304240-3	1
2	Vulpijp	1255189-1	1
3	Klemband	948211-8	2
4	Rubber afdichting	1254461-1	1
5	O-ring	949282-8	1
6	Bout	955274-6	1
7	Klem	1254606-5	1
8	Brandstoftank	1255754-2	1
Niveaugever en tankpomp			
1	Borgring	1235324-9	1
2	O-ring	949276-0	1
3	Niveaugever	1258752-3	1
4	Filter	1258751-5	1
5	Klem (B 27 niet)	647709-5	1
6	Afdichtingsmof (B 27 niet)	687245-1	1
7	Klemband (1975)	948210-0	1
8	Nippel (1975)	947411-2	1
Beluchtingssysteem			
1	Klem	946709-3	2
2	Slang	192034-7	1150 mm
3	Voorgebogen pijpje (2/4-deurs)	944314-1	800 mm
3	Voorgebogen pijpje (5-deurs)	944314-1	900 mm
4	Clips	192248-3	1
5	Rubber tule	941264-4	1
6	Clips	1254513-3	1
Aanvulling voor Australië en Canada			
7	Klem	946709-3	4
8	Beluchtingsklep	1255999-1	1
9	Clips	1247493-8	1
10	Steun (5-deurs)	1246409-5	1
11	Bout (5-deurs)	955138-3	2

Werkwijze bij het vervangen door een brandstoftank in de nieuwe uitvoering

Handelingen P4-20

Speciaal gereedschap: 5012 (1975), 5169



P4

Oude brandstoftank verwijderen

Maak eerst de massa-aansluiting van de accu los.
Tap de brandstof af.

P5

Gat voor het doorvoeren van de beluchtingspijp boren

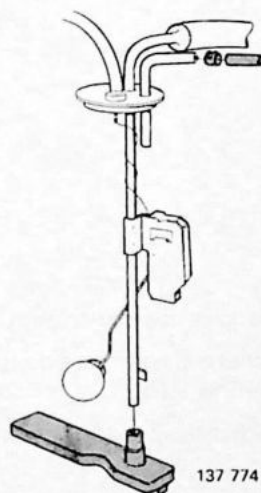
Boor in de vloer naast het gat voor de vulpijp een gat van 19 mm.

Breng de rubber tule aan.

P6

Tankvlotterelement aanbrengen

- het filter
- de afdichtingsmof en de klem. **N.B!** Dit geldt niet voor de B 27 A.



P7

Alleen 1975

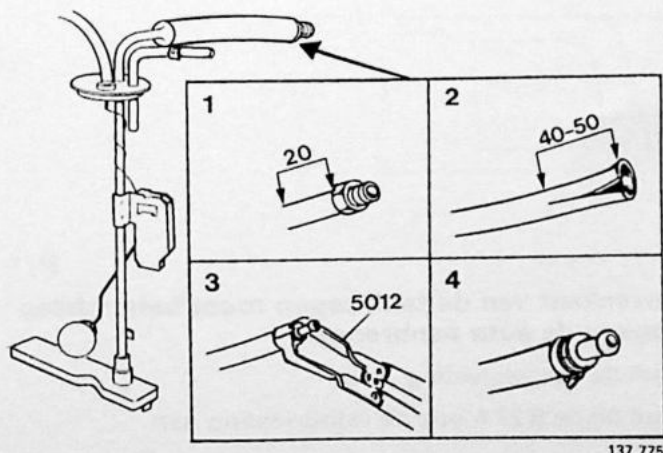
Nippel op aanzuigleiding vervangen

Snijd de leiding op circa 20 mm van de moer door. Breng in de bescherm slang een snee van 40-50 mm aan.

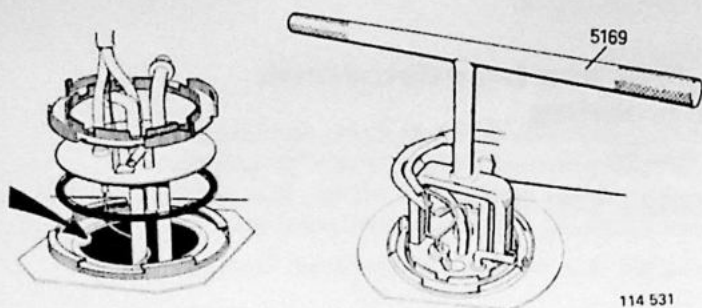
Zet slangklem 5012 op de harde plastic slang.

Verwarm de slang met een föhn en druk de nieuwe nippel in.

Buig de bescherm slang terug en zet deze met een klem-band vast.



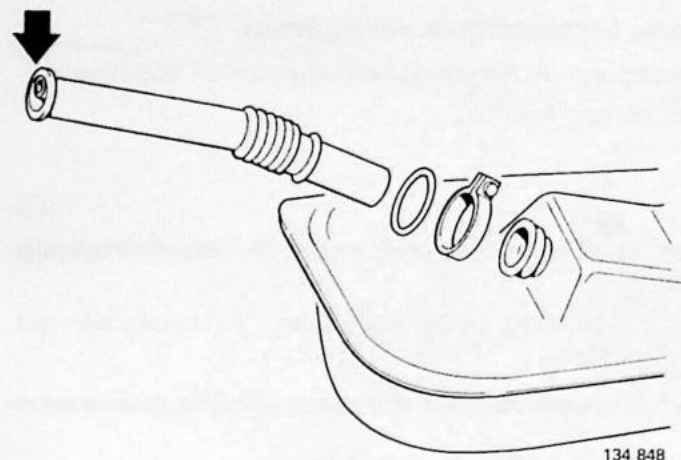
Brandstoftank

**Tankvlotterelement in de nieuwe brandstoftank aanbrengen**

Gebruik een nieuwe O-ring. Smeer deze in met glycerine of dienovereenkomstig.

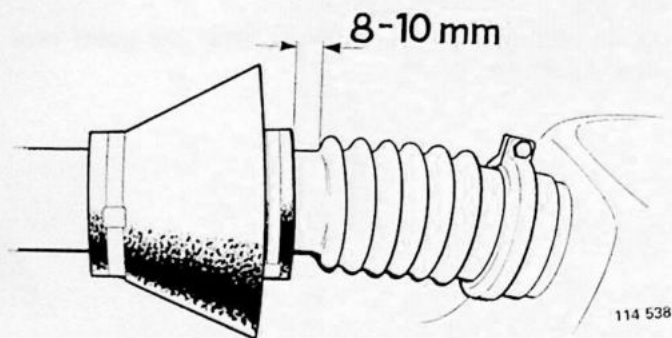
Breng de borgring aan. Gebruik gereedschap 5169.

P8

**Vulpijp aanbrengen**

Draai de pijp zo, dat de binnenpijp voor de beluchting recht naar boven wijst.

P9

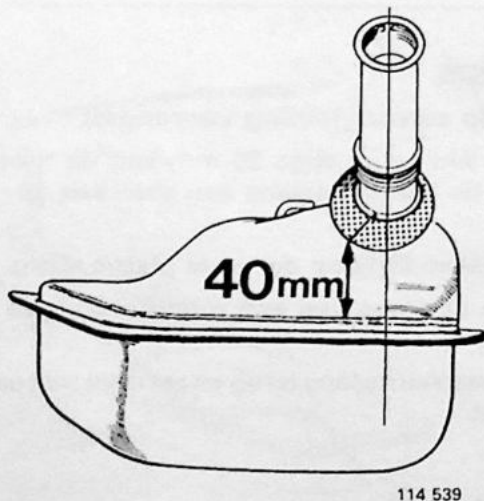
**Afdichting op de pijp aanbrengen**

Verwijder het bescherm papier van de lijmoppervlakken en breng de afdichting aan.

De naad van de afdichting moet scheef naar beneden/achteren wijzen.

Breng twee klembanden aan. Knip het teveel aan band af.

P10

**Bovenkant van de tank tegen roest behandelen
Tank in de auto aanbrengen**

Sluit de aanzuigleiding aan.

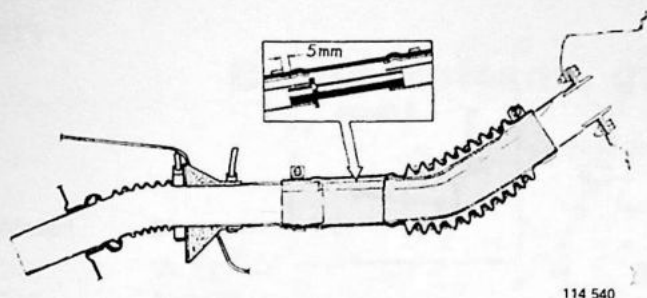
Sluit bij de B 27 A ook de retourleiding aan.

P11

P12

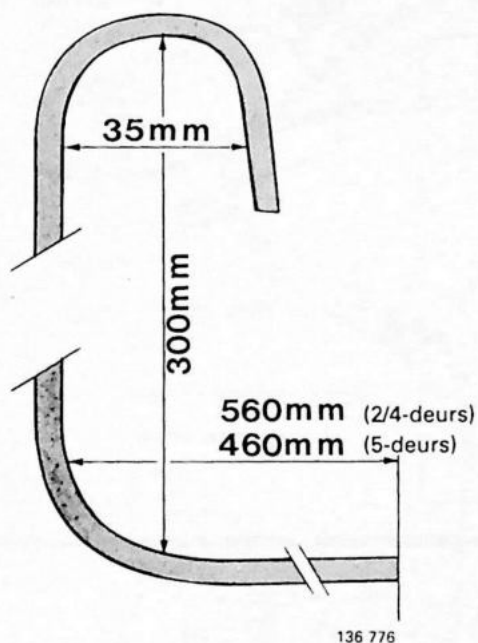
Vulslang aanbrengen

N.B! Denk aan de plaats van de inwendige beluchtingslang.



114 540

P13

Nieuwe beluchtingspijp buigen

136 776

P14

Beluchtingssysteem aanbrengen

Zie de afbeeldingen op de volgende pagina

P15

Deksel boven het tankvlotterelement aanbrengen. Bedrading aansluiten

Vergeet de rubber tule in het deksel niet.

P16

**Brandstoftank vullen; tankdop aanbrengen
Accukabel aansluiten en motor starten**

P17

Controleren, of:

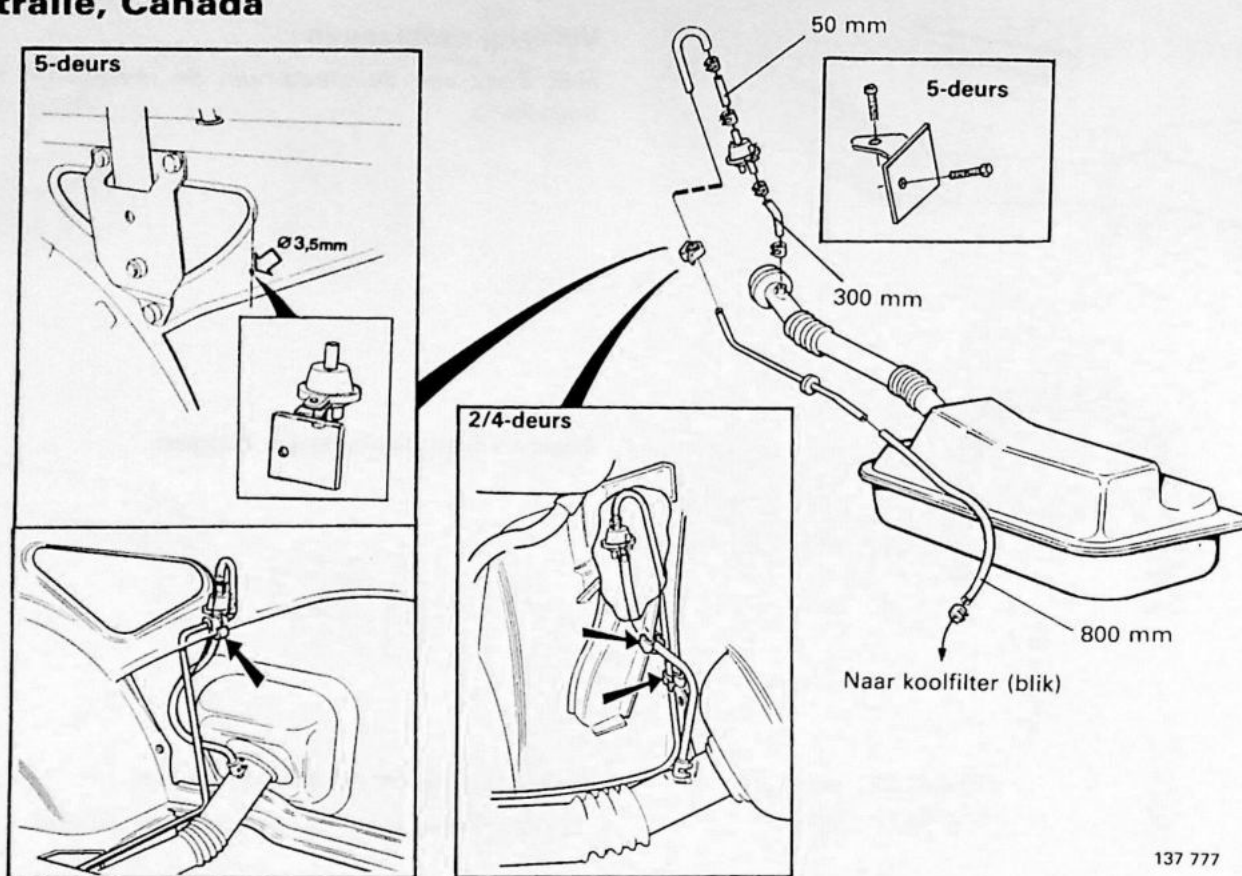
- het systeem niet lekt
- de brandstofmeter werkt.

P18

**Panelen en mat in de bagageruimte aanbrengen
Onderkant van de tank tegen roest behandelen**

Australië, Canada

P19

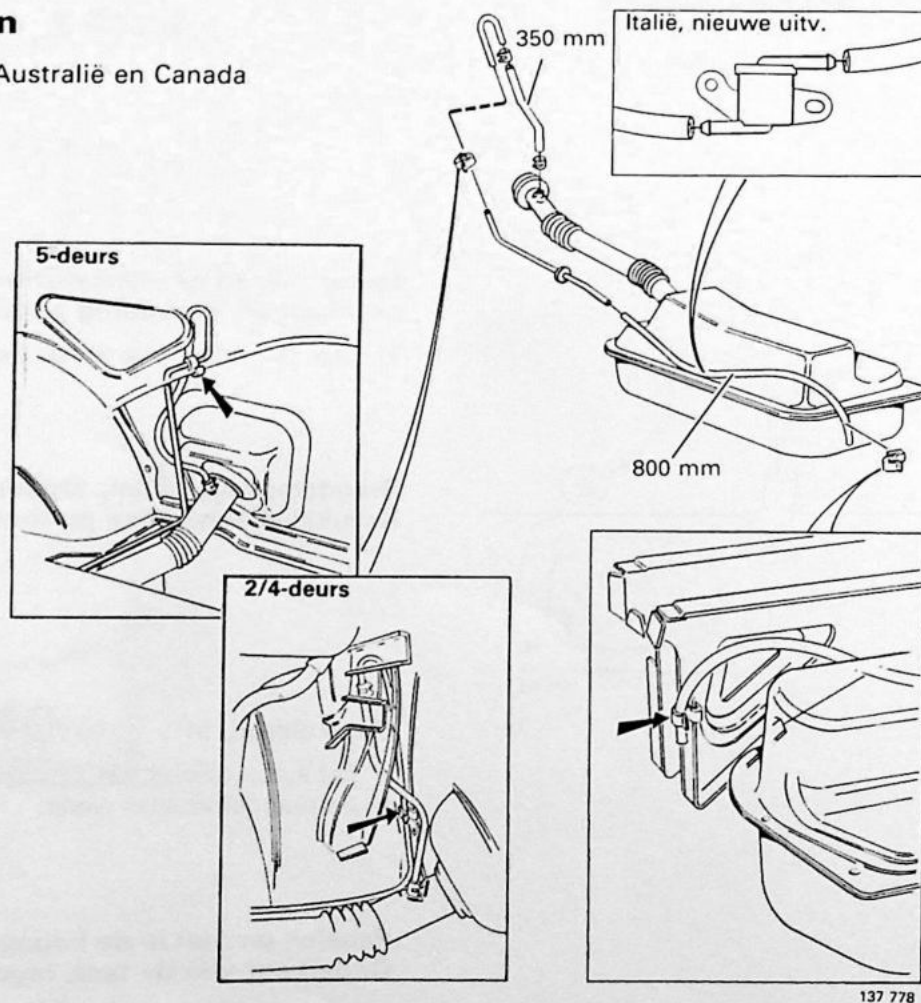


137 777

Overige landen

Alle landen behalve Australië en Canada

P20



137 778

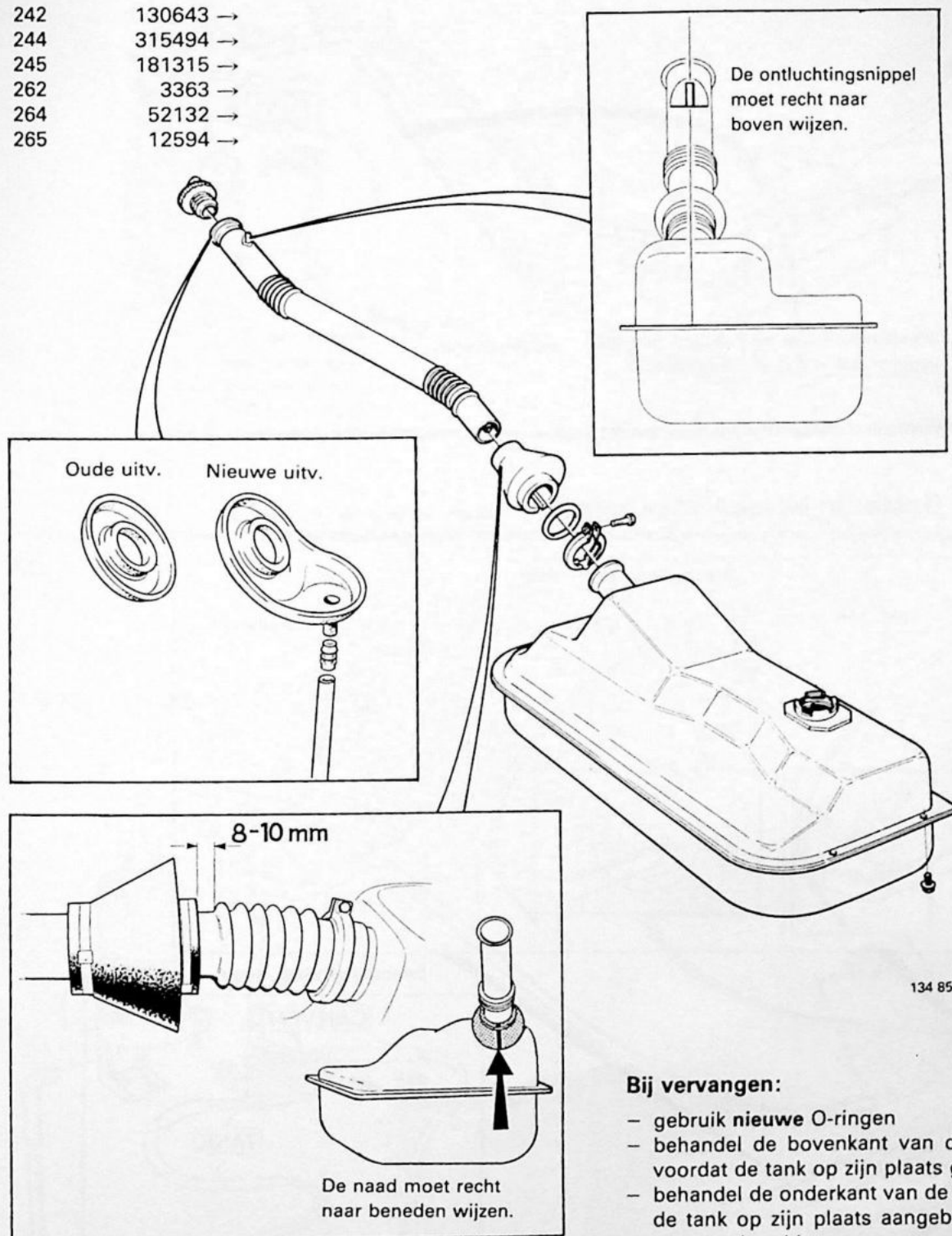
Brandstoftank, midden van 1978–1984

Handelingen P 21–22

Model Chassisnummer

242	130643 →
244	315494 →
245	181315 →
262	3363 →
264	52132 →
265	12594 →

P21



P22

Bij vervangen:

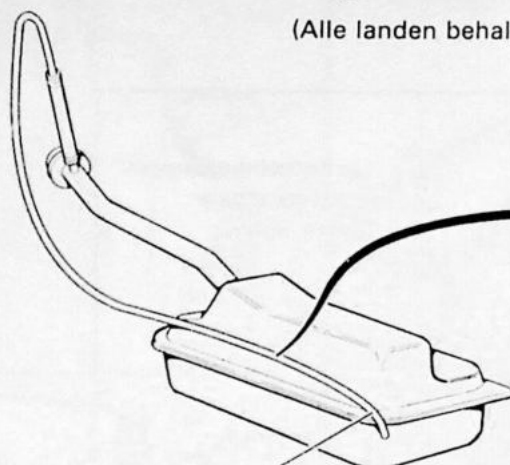
- gebruik **nieuwe** O-ringen
- behandel de bovenkant van de tank tegen roest, voordat de tank op zijn plaats gebracht wordt
- behandel de onderkant van de tank tegen roest, als de tank op zijn plaats is aangebracht en op lekkage gecontroleerd is.

Q. Beluchtingssysteem

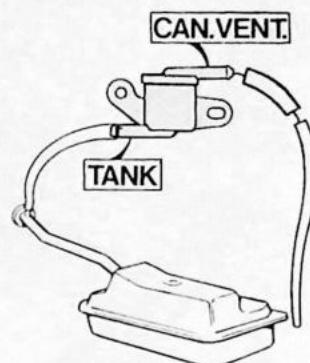
Open beluchtingssysteem

(Alle landen behalve Australië en Canada)

Q1



Afhankelijk van het modeljaar is de slang verschillend vastgezet (vastgeklemd).



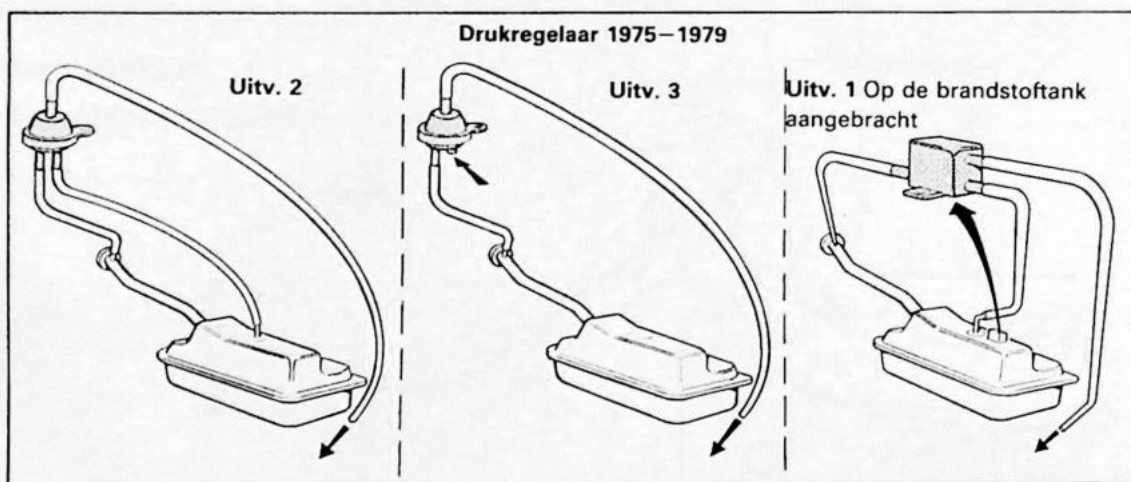
Kantelklep

137 780

Deze klep komt alleen bij bepaalde modeljaren en landen voor.

Gesloten beluchtingssysteem (alleen Canada en Australië)

Q2

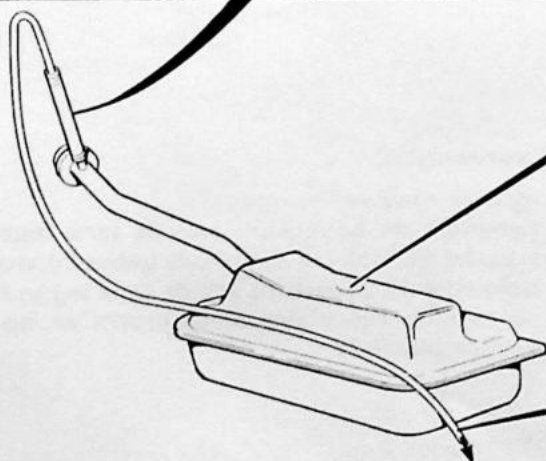


Drukregelaar 1975-1979

Uitv. 2

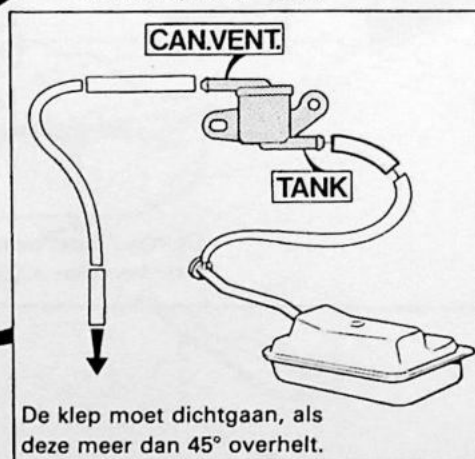
Uitv. 3

Uitv. 1 Op de brandstoftank aangebracht



Naar koolfilter;
zie de volgende pagina

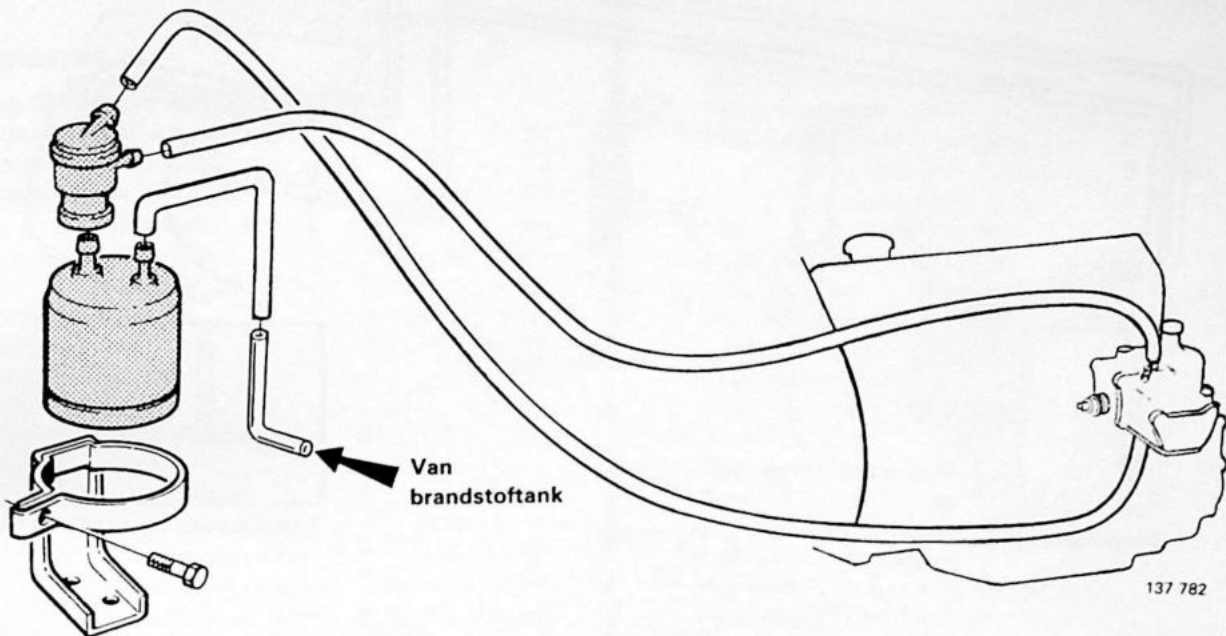
Kantelklep 1980-1984



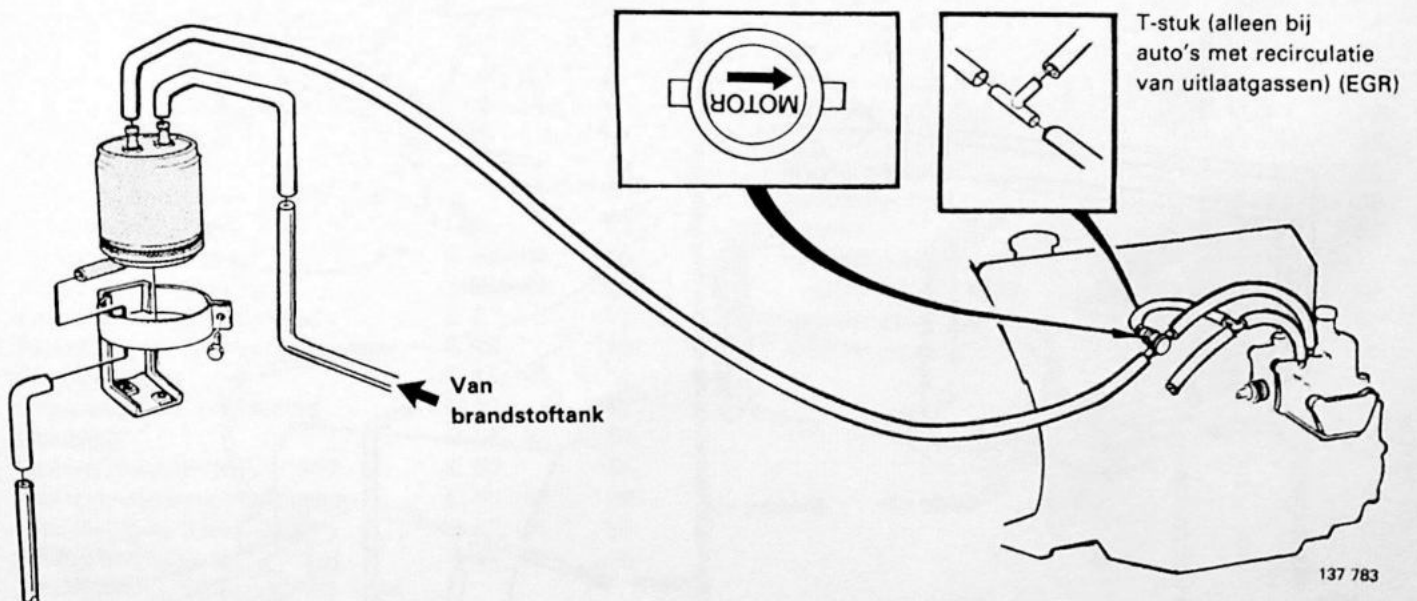
De klep moet dichtgaan, als deze meer dan 45° overhelt.

137 781

1975–1977

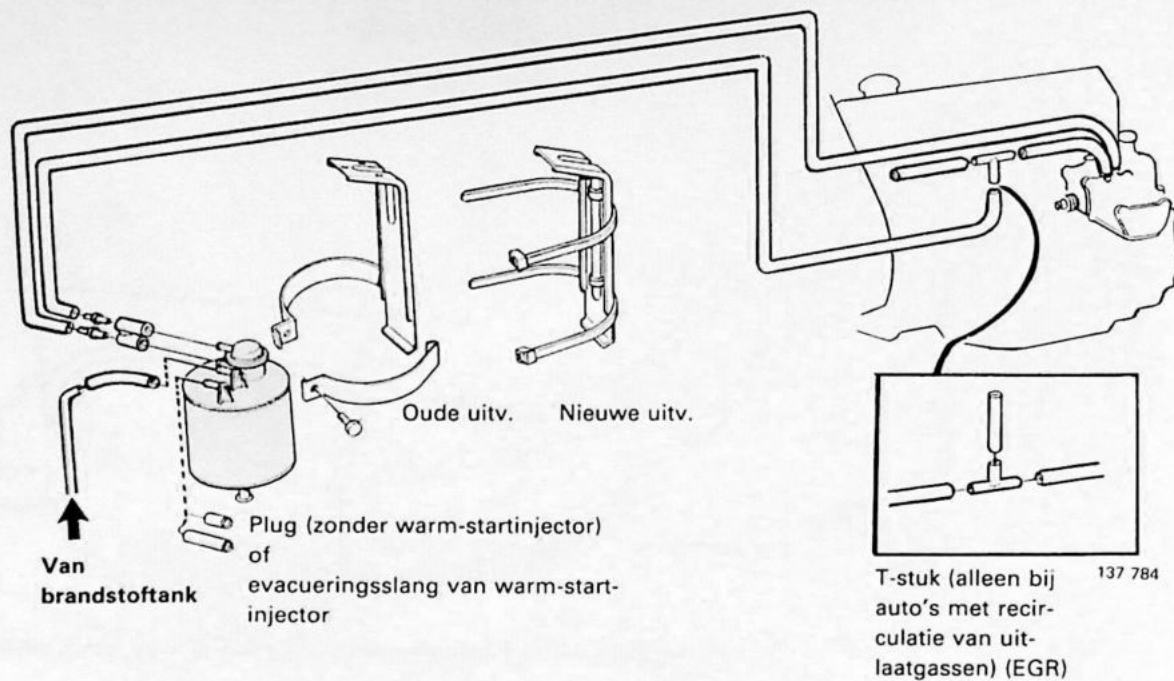


1978–1979



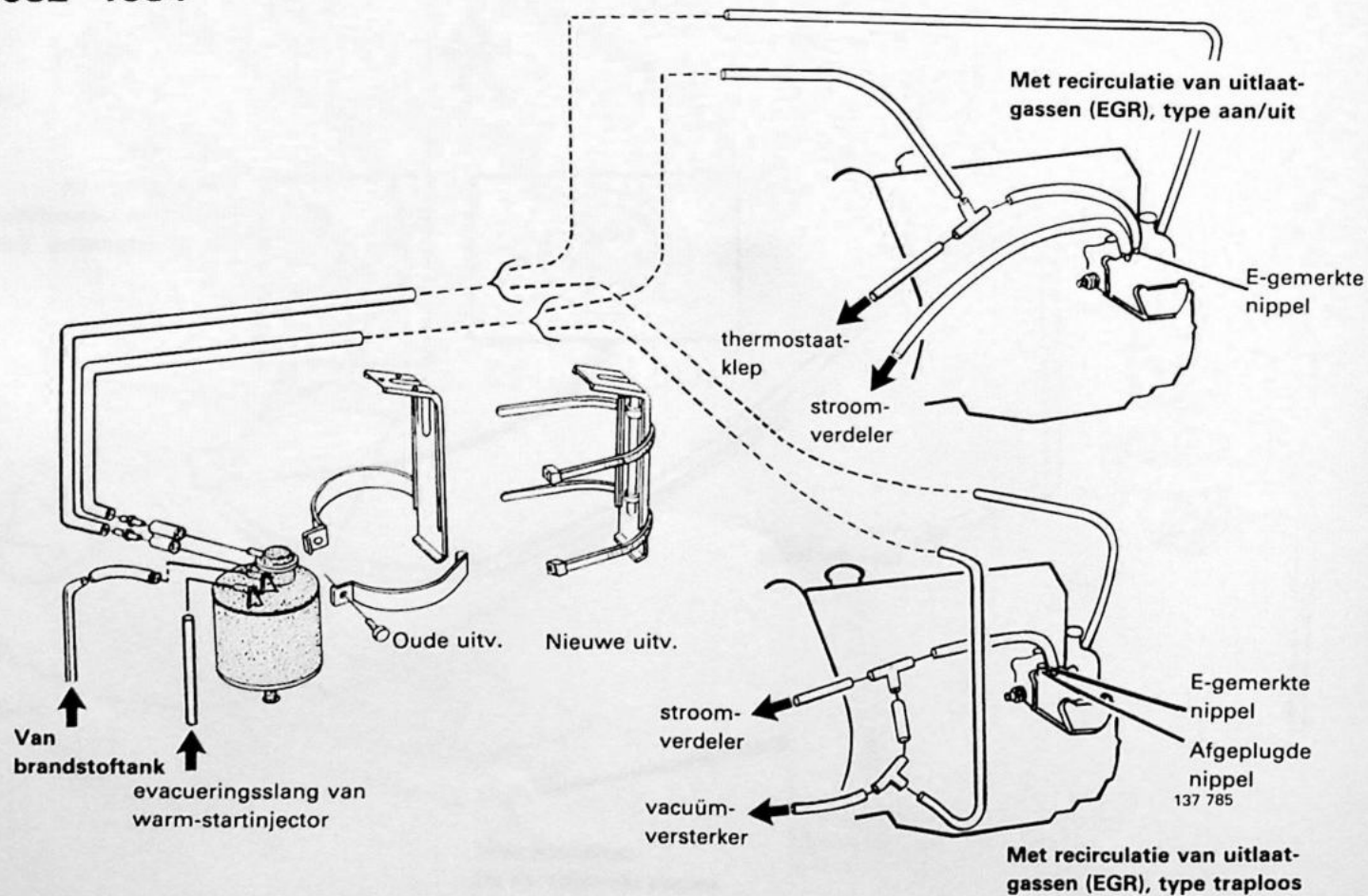
Q5

1980-1981



1982-1984

Q6



Alfabetische inhoudsopgave

Zie voor werkzaamheden aan de verschillende carburateurs onder de betreffende carburateurnaam.

	Handeling	Pagina		Handeling	Pagina
CARBURATEURS			Solex-Cisac		
Pierburg (DVG) 175 CDUS			Afbeeldingen, componenten ..		73
Afbeeldingen, componenten ..		60	Algemeen over afstellen		12
Algemeen over afstellen		12	Carburateur, aanbrengen	E 15	78
Carburateur, aanbrengen	D 22-23	66	afstellen	E 1-10	74
afstellen	D 1-15	61	reviseren	E 16-17	78
reviseren	D 24-43	67	verwijderen	E 15	78
verwijderen	D 22-23	66	Lokaliseren van storingen	A 4	17
Dempingsolie	D 42-43	72	Magneetklep	E 11-12	76
Dempingszuiger	D 41	71	Opengewerkte afbeelding	E 17	79
Gasklep, basisstand			Sproeier	E 17	79
carburateur los	D 29	69	Stationaire en CO-		
carburateur op motor	D 16-21	65	afstelschroef basisstand		
Koud-startinrichting	D 40	71	afstellen	E 17	79
Lokaliseren van storingen	A 3	16	Thermistor	E 13-14	77
Membraan voor vacuümzuiger	D 36	70	Vlotterniveau	E 16	78
Smookklepas	D 27-28	68			
Smookklepas, bediening	D 28	68	SU-HIF 6		
Sproeier	D 33-35	70	Afbeeldingen, componenten ..		23
Sproeiernaald	D 37	70	Algemeen over afstellen		12
Vacuümklep 1980-1984	D 39	71	Carburateur, aanbrengen	B 27-29	30
Vacuümzuiger	D 36, 38	70	afstellen	B 1-15	24
Vlotter	D 30-31	69	reviseren	B 30-61	32
Vlotternaald	D 30-31	69	verwijderen	B 27-29	30
Vlotterniveau	D 32	69	Dempingsolie	B 60	39
			Dempingszuiger	B 54, 61	38
Solex (Zenith) 175 CD			Gasklep, basisstand		
Afbeeldingen, componenten ..		40	B 27 A 1977-1979, B 28 A	B 16-20	28
Afstelschroef voor			B 21 A 1979-1981		
sproeiernaald 1978-1984	C 52-55	56	carburateur los	B 43	35
Algemeen over afstellen		12	carburateur op motor	B 21-26	29
Carburateur, aanbrengen	C 36-37	50	Koud-startinrichting	B 44-45	36
afstellen	C 1-29	41	Lokaliseren van storingen	A 1	14
reviseren	C 38-69	51	Smookklepas	B 34-43	33
verwijderen	C 36-37	50	Smookklepas, bediening	B 41	35
Dempingsolie	C 69	59	Sproeier	B 47, 49	36
Dempingszuiger	C 68-69	59		B 52-53	36
Gasklep, basisstand 1978-1984			Sproeiernaald	B 56-57	38
carburateur los	C 45	53	Vacuümzuiger	B 55, 58-59	38
carburateur op motor	C 30-35	49	Vlotter	B 50	37
Koud-startinrichting	C 63-64	58	Vlotterhuisventilatie		
Lokaliseren van storingen	A 2	15	B 27 A 1976-1977	B 33	33
Membraan voor vacuümzuiger	C 49	55	Vlotternaald	B 48-49	37
Smookklepas	C 41-43	52	Vlotterniveau	B 51	37
Smookklepas, bediening	C 44	53			
Sproeier	C 46-48	54			
Sproeiernaald 1975-1977	C 50	55			
Temperatuurcompensator	C 65-67	58			
Vacuümklep 1980-1984	C 62, 64	58			
Vacuümzuiger	C 49, 56	55			
Verzegeling, Canada 1982-1984					
aanbrengen	C 26	48			
verwijderen	C 16-18	45			
Vlotter	C 57-58	57			
Vlotternaald	C 57-58	57			
Vlotterniveau	C 59	57			

	Handeling	Pagina
DIVERSEN		
Algemeen over afstellen		12
Belangrijk		11
Beluchtingssysteem		
open systeem	Q 1	108
gesloten systeem	Q 2-6	108
Brandstofleidingen	M 1	98
Brandstofpomp	N 1-3	99
Branstoftank		
1975-1978 vervangen	P 3-20	107
verschillende		
uitvoeringen	P 1-2	101
1978-1984	P 21-22	107
Isoleerflens		
B 17-19-21 A 1979-1980	J 1-6	84
Lokaliseren van storingen		
Algemeen gedeelte	A 5-20	18
Pierburg (DVG) 175 CDUS	A 3	16
Solex (Zenith) 175 CD	A2	15
Solex-Cisac	A 4	17
SU-HIF6	A 1	14

	Handeling	Pagina
Luchtfilter, luchtvoorverwarming		
Algemeen	L 1	93
B 20 A	L 2	93
B 17-19-21-23 A 1975-1978	L 3-4	94
1979-1984	L 5-8	95
B 19 K	L 5-8	95
B 27/28 A	L 9-11	96
Magneetklep tegen nadieselen		
A-motoren	F 1-7	80
B 19 K	E 11-12	76
Speciaal gereedschap		10
Specificaties		3
Tankvlotterelement	O 1	100
Toevoertrechter		
B 21 A SU 1979-1980	H 1-2	83
Voorverwarmingsflens		
B 27/28 A	G 1-3	82
Warm-startinjector		
aanbrengen Pierburg+Solex ..	K 6-11	89
algemeen	K 1	86
controleren	K 2-5	87

Terugrapporteringsformulier

Aan
VOLVO CAR CORPORATION
Service
Technical Publications
S-405 08 GOTHENBURG
Zweden

Van

.....
.....
.....

Betreft publicatie:

.....

Hoofdgroep: Pagina TP-nr.

Voorstel/Motivering:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Datum

.....

Heeft u opmerkingen of andere ideeën over dit boek? Maak dan van deze pagina een copie, schrijf uw ideeën op en stuur deze naar ons.