

Servicehandboek

Reparatie
en onderhoud

Groep 2 (24)

Brandstofsysteem,
inspuitmotoren

B 21 E

VOLVO

Inhoud

Specificaties	2
Speciaalgereedschap	4
Storingsschema en mogelijke defecten	5
De motor start niet (zie voor de overige symptomen bladz. 5)	7

Service en Tune-up CI-systeem	Groep	Bladz.
Vorbereidingen voor de tune-up	A	10
Ontsteking en compressie	B	11
Koude-startventiel	C	11
Luchtmeter	D	12
Systeemdruk	E	14
Injectoren en benzineregelaar	F	18
Ontstekingsafstelling, stationair toerental en CO		
Thermotijdschakelaar	G	23
	H	26

Controles en afstellingen		
Cilinderbalans	I (punt 1)	27
Kleppen stellen	I (punt 2-14)	27
Systeemdrukregelaar	I (punt 15-16)	30
Injector	I (punt 17-21)	31

Vernieuwen		
Benzinefilter, luchtfilter	J (punt 1-2)	32
Benzinepomp/terugslagklep	J (punt 3-4)	33
Injector	J (punt 5)	34

Revisie van de luchtmeter	K	34
---------------------------------	---	----

Elektrisch schema	
Bouwjaar 1975	40
Bouwjaar 1976	42

Platen

- A. CI-systeem
- B. Luchtmeter, Benzinepomp met montage-onderdelen
- C. Inlaatspruitstuk met smoorklep etc.

Voorwoord

Het boek is opgebouwd uit 11 groepen (A-K). De groepen A tot H zijn zo samengesteld, dat zij een complete service en tune-up van het CI-systeem vormen. De groepen I-K bevatten controles, vernieuwingen, afstellingen en revisies, die niet worden beschreven onder A-H (service en tune-up van CI-systeem). Onder de werkzaamheden, die vallen onder de groepen A-H, wordt naar de groepen I-K verwezen.

Het boek kan worden gebruikt aan de hand van de drie volgende hoofdpunten. Welk punt men kiest hangt af van de kennis, die men heeft van het CI-systeem, de ervaring met de werkzaamheden aan het CI-systeem, storingen etc.

1. Als men weet, welke maatregelen genomen moeten worden of als men een duidelijk gedefinieerde opdracht krijgt, bijv. het afstellen van de systeemdruk:

Voer naar behoefte één of enkele van de handelingen uit als aparte werkzaamheden, zie inhoud.

2. Als men weet wat er aan de hand is en dit kan men dikwijls te weten komen van de klant of men kan er achter komen met een proefrit:

Kijk dan op bladz. 5 onder "Storingsschema en mogelijke defecten". Ga zo nodig verder overeenkomstig de aanwijzingen onder de resp. denkbare storingen.

3. Als er geen uitgesproken storingen zijn:

Voer dan de complete service en tune-up uit (groep A-H).

Monteer bij het aansluiten van de benzineleidingen altijd nieuwe koperen ringen.

Specificaties

Benzinepomp

Type	Elektrische rotorpomp
Capaciteit bij 500 kPa (5 kg/cm ²) en 12 V	100 l/u (ca 0,8 1/30 sec)
Stroomverbruik	Max. 8,5 A

Benzinefilter

Type	Papier filter met nylon net
Vervangingstermijn	40.000 km

Luchtfilter

Type	Vervangbaar, papieren filterelement
Vervangingstermijn	40.000 km

Extra luchtregelaar

Geheel open bij	-30°C
Geheel gesloten bij	+70°C
(De extra luchtregelaar wordt elektrisch bediend en moet geheel gesloten zijn na 5 min. draaien bij een omgevingstemperatuur van +20°C.)	

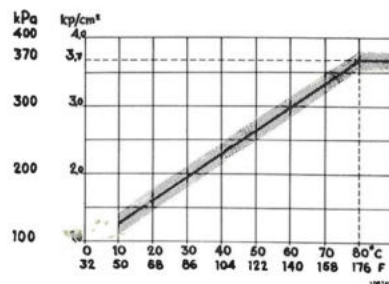
Injectoren

Openingsdruk	260-360 kPa (2,6-3,6 kg/cm ²)
Geen lekkage mag voorkomen onder een druk van	240 kPa (2,4 kg/cm ²)

Overige drukken

Systeemdruk	450-530 kPa (4,5-5,3 kg/cm ²)
Afsluitdruk	min. 170 kPa (1,7 kg/cm ²)
Dempdruk, warme motor	350-390 kPa (3,5-3,9 kg/cm ²)

Dempdruk, koude motor (zie diagram)



Stationair toerental

Stationair toerental	15 r/s (900 omw/min)
----------------------------	----------------------

CO-waarde

Afstelwaarde	2,0%
Controlewaarde	1,0-4,0%

Motoren, die buiten deze controlewaarden liggen moeten worden afgesteld op de voorgeschreven afstelwaarde.

Motoren, die binnen de controlewaarden liggen, hoeven niet te worden afgesteld.

Aanhaalmoment

	Nm	Kgm
Thermische tijdschakelaar	25±5	2,5±0,5
Terugslagklep, brandstofpomp	18±2	1,8±0,2
Borgmoer, smookklepafstelbout	1,7±0,3	0,17±0,03
Borgmoer, gaspedaalstang	3±1	0,3±0,1

Brandstofleidingen:

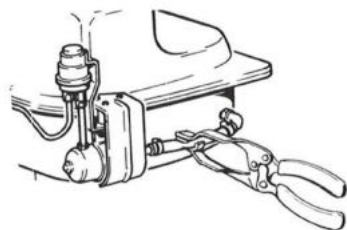
Aansluitingen M 8	10,5±2,5	1±0,25
M 10	16,5±2,5	1,65±0,25
M 12	22,5±2,5	2,25±0,25

Bevestigingsbouten:

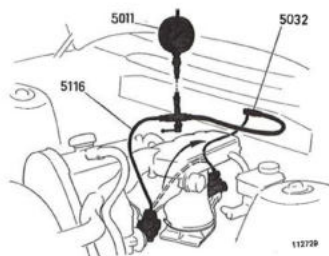
Luchtmeter	6,25±1,25	0,6±0,1
Klepdeksel	12,5±2,5	1,25±0,25
Extra luchtregelaar	6,25±1,25	0,6±0,1
Dempdrukregelaar	6,25±1,25	0,6±0,1

Speciaalgereedschap

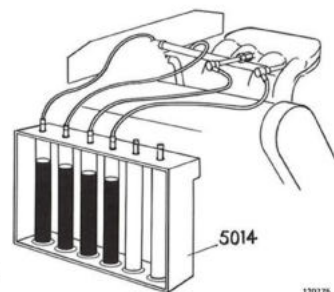
999	Beschrijving - gebruik
2901	Tang: brandstofleiding
5011	Manometer: drukproeven
5014	Meetglas: controle injectoren
5015	Imbussleutel: afstelling CO
5032	Nippel: wordt gebruikt samen met 5011
5116	Slang: wordt gebruikt samen met 5011



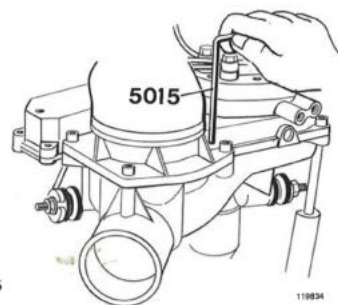
2901



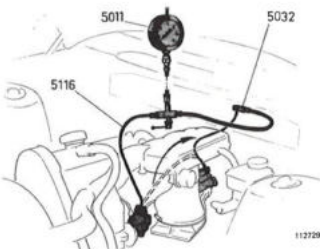
5011



5014



5015



5032, 5116

Symptomen, die op een defect duiden en mogelijke oorzaken

Dikwijls is de informatie in de kolom "mogelijke oorzaken" voldoende om het defect te kunnen lokaliseren en te verhelpen. Als er nog meer informatie nodig is vindt U die informatie in de groep, die verwijst naar de groep in de rechter kolom.

Startmoeilijkheden, koude motor

Mogelijke oorzaak	Groep	Bladz.
Accu ontladen (vervangen of opladen)		
Benzinepomp, stroomvoorziening (zie bladz. 40 resp. 42, el.schema)		40 42
Inlaatsysteem zuigt valse lucht	A	10
Verdelerkap Bougiekabels Rotor Bougies	B	11
Koude-start injector lekt Koude-start injector gaat niet open	C	11
Luchtmeter, stuwschijf klemt	D	12
Systeemdruk te laag Dempdruk, koud, te laag Extra luchtregelaar gaat niet open	E	14
Benzineleidingen (filter) verstopt Benzinepomp slechte capaciteit	F	18
CO-instelling	G	23
Thermische tijdschakelaar	H	26

Startmoeilijkheden, warme motor

Mogelijke oorzaak	Groep	Bladz.
Benzinepomp, stroomvoorziening (zie bladz. 40 resp. 42, el.schema)		40 42
Inlaatsysteem zuigt valse lucht	A	10
Bougies	B	11
Koude-start injector lekt	C	11
Luchtmeter, stuwschijf klemt	D	12
Systeemdruk te laag Dempdruk Restdruk te laag Benzinesysteem, uitwendige lekkage inwendige lekkage	E	14
Benzineregelaar, inwendige lekkage Injectoren beschadigd (lekkage)	F	18
CO-instelling	G	23
Thermische tijdschakelaar	H	26

Motor loopt onregelmatig

Mogelijke oorzaak	Groep	Bladz.
Inlaatsysteem zuigt valse lucht	A	10
Bougiekabels Compressie Bougies	B	11
Koude-start injector lekt	C	11
Luchtmeter klemt	D	12
Dempdruk	E	14
Injectoren (lekkage of verstopt) Benzineregelaar verstopt	F	18
Smoorklep of smoorklepmecha- nisme verkeerd afgesteld CO-instelling Smoorklep los	G	23
Klepspeling	I	27

Lage topsnelheid, motor trekt niet

Mogelijke oorzaak	Groep	Bladz.
Inlaatsysteem zuigt valse lucht Luchtfilter verstopt	A	10
Verdelerkap Bougiekabels Compressie Bougies	B	11
Koude-start injector lekt	C	11
Luchtmeter klemt	D	12
Dempdruk verkeerd afgesteld	E	14
Brandstofleidingen (filter) ver- stopt Benzinepomp slechte capaciteit Injectoren verstopt Benzineregelaar verstopt	F	18
Smoorklep of smoorklepmecha- nisme verkeerd afgesteld Ontstekingsstijp CO-instelling	G	23

Motor slaat af

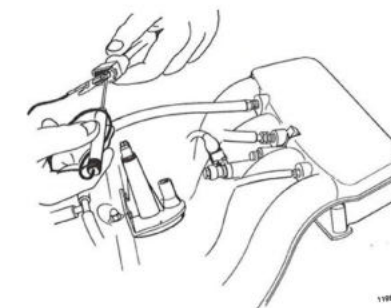
Mogelijke oorzaak	Groep	Bladz.
Benzinepomp, stroomvoorzorging (zie bladz. 40 resp. 42 el.schema)		40 42
Inlaatsysteem zuigt valse lucht	A	10
Verdelerkap Bougiekabels	B	11
Luchtmeter, klemt	D	12
Brandstofleidingen (filter) ver- stopt Benzinepomp, slechte capaciteit	F	18
CO-instelling	G	23

Hoog brandstofverbruik

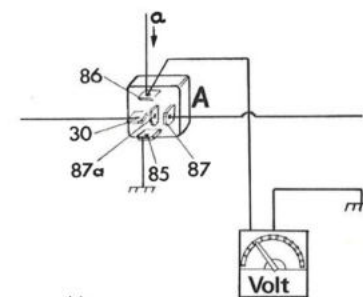
Mogelijke oorzaak	Groep	Bladz.
Compressie Bougies	B	11
Koude-start injector lekt	C	11
Dempdruk, warm, te laag	E	14
Ontstekingsafstelling CO-instelling	G	23
Klepspeling	I	27

De motor slaat niet aan

- Controleer de bougies.
Vonken de bougies?
- Controleer of het inlaatsysteem geen valse lucht aanzuigt.
Lekkage in de aansluitingen mag niet voorkomen.
- Controleer de aansluiting van de luchtmeter.
Begint de benzinepomp te werken?
a. Ja = ga verder met punt 12.
b. Nee = ga verder met punt 5.
- Controleer de aansluiting van de luchtmeter.
Begint de benzinepomp te werken?
a. Ja = ga verder met punt 12.
b. Nee = ga verder met punt 5.
- Controleer de aansluiting van de luchtmeter.
Begint de benzinepomp te werken?
a. Ja = ga verder met punt 12.
b. Nee = ga verder met punt 5.
- Controleer de aansluiting van de luchtmeter.
Begint de benzinepomp te werken?
a. Ja = ga verder met punt 12.
b. Nee = ga verder met punt 5.
- Controleer de aansluiting van de luchtmeter.
Begint de benzinepomp te werken?
a. Ja = ga verder met punt 12.
b. Nee = ga verder met punt 5.
- Controleer de aansluiting van de luchtmeter.
Begint de benzinepomp te werken?
a. Ja = ga verder met punt 12.
b. Nee = ga verder met punt 5.



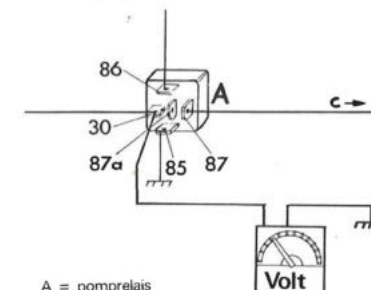
- Is er spanning bij de aansluiting van het benzinepomprelais 86?



A = pomprelais
a = van hoofdrelais,
aansluiting 30

- Ja = ga verder met punt 9.
- Nee = ga verder met punt 8.

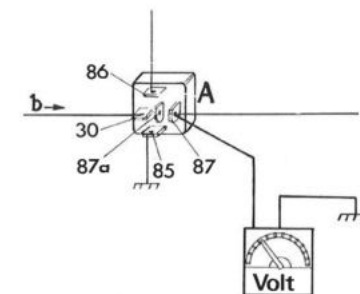
- Is er spanning bij aansluiting 87A van het hoofdrelais?
a. Ja = hoofdrelais defect. Vervang het relais.
b. Nee = leidingen defect (1976- controleer ook zekering nr 5).
- Is er spanning bij de aansluiting 30/51 van het benzinepomprelais?



A = pomprelais
b = van zekering nr 7
c = naar benzinepomp

- Ja = ga verder met punt 10.
- Nee = el.leiding van nr 7 is defect

- Is er spanning bij de aansluiting 87 van het pomprelais?



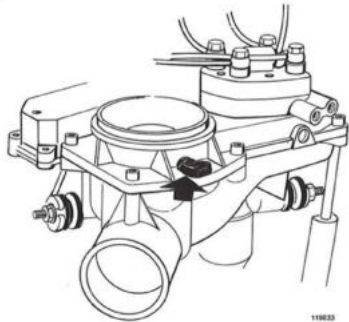
A = pomprelais
b = van zekering nr 7
c = naar benzinepomp

- Ja = de elektrische leiding van pomprelais naar benzinepomp defect.
- Nee = ga verder met punt 11.

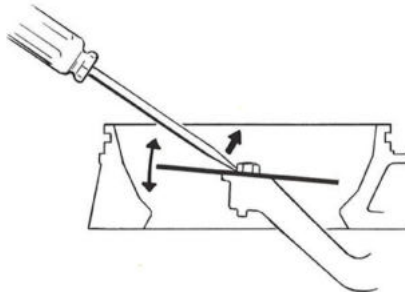
- Massa-aansluiting pomprelais. Hebt U spanning bij aansluiting 87?
a. Ja = massaleiding van relais defect.
b. Nee = pomprelais defect, vernieuw relais.

Controle van de schakelaar bij de luchtmeter

12. Sluit de el.leiding aan op de luchtmeter.



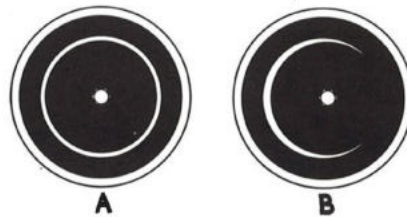
13. Licht de stuwschijf op. "Zingen" de injectoren als de stuwschijf wordt opgelicht?



- a. Ja = ga verder met punt 14.
b. Nee = begint de benzinepomp te draaien als de stuwschijf wordt opgelicht?
1. Ja = controleer de druk, zie bladz. 14.
2. Nee = kortsluiting bij de elektrische schakelaar in de luchtmeter.

Controle van de stuwschijf van de luchtmeter

14. Is de stuwschijf goed gecentreerd en werkt hij zonder haperen?
Zonodig afstellen.

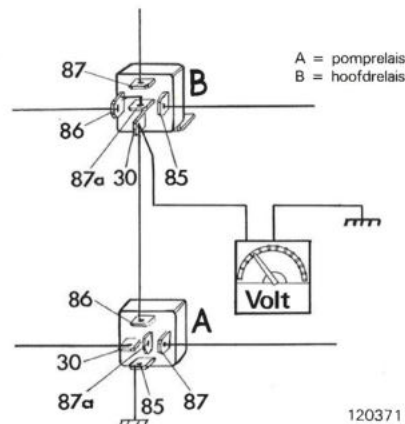


A = goed

B = niet goed

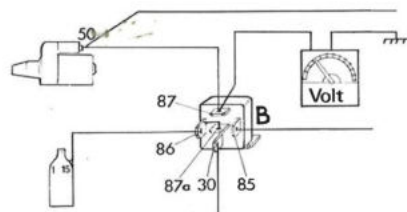
Controle van het hoofdreleis

15. Is er spanning bij de aansluiting 30/51, van het hoofdreleis als de startmotor in werking is?



- a. Ja = ga verder met punt 17.
b. Nee = ga verder met punt 16.

16. Is er spanning bij de aansluiting 87 van het hoofdreleis als de startmotor draait?



B = hoofdreleis

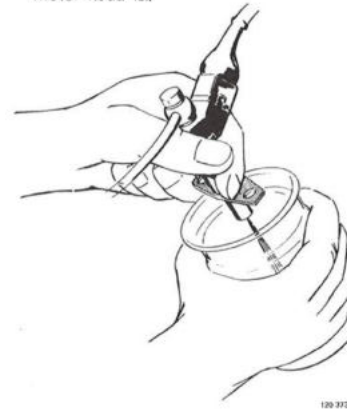
- a. Ja = hoofdreleis defect, vervang relais
b. Nee = elektrische leiding van startmotor naar aansluiting 87 op hoofdreleis niet in orde.

Controle van koude-start injector

17. Maak de koude-start injector los van het inlaatspruitstuk.

18. Is de motor warm?
a. Ja = ga verder met punt 21.
b. Nee = ga verder met punt 19.

19. (Koude motor) Injecteert de koude-start injector als de startmotor draait?
(De koude-start injector moet injecteren als de motor koud is.)



- a. Ja = mogelijke oorzaak dat motor niet aanslaat: dempdruk niet goed, extraluchtregelaar defect, systeem lekt.
b. Nee = ga verder met punt 20.

20. Is er spanning op de koude-start injector als de startmotor draait?



- a. Ja = defecte koude-start injector, vervang injector.
b. Nee = defecte thermo-tijdschakelaar of bedrading defect.

21. (Warme motor.) Injecteert de koude-start injector als de startmotor draait?
(De koude-start injector moet niet injecteren als de motor warm is.)



- a. Ja = ga verder met punt 22.
b. Nee = mogelijke oorzaak, dat de motor niet start: de injectoren lekken, de restdruk is te hoog, de systeemdruk is niet goed, het systeem lekt, het CO-gehalte verkeerd afgesteld.

22. Maak de el.aansluiting van de koude-start injector los. Injecteert de koude-start injector nu als de startmotor draait?

- a. Ja = defecte koude-start injector, vernieuw injector.
b. Nee = defecte thermo-tijdschakelaar, vervang thermo-tijdschakelaar.

Service en tune-up van CI-systeem

De volgende 8 groepen van A tot H zijn zo samengesteld, dat ze een complete service en tune-up vormen van het CI-systeem (zie ook voorwoord).

A. Voorbereidingen voor de tune-up

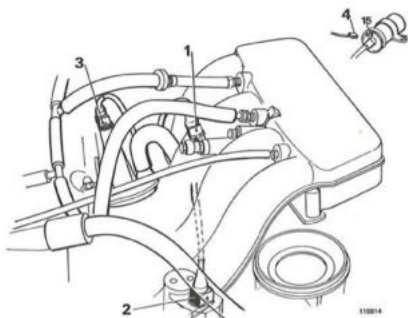
De motor moet bij het begin van de tune-up koud zijn.

1. Verwijder de el.aansluitingen van:

- (1) koude start injector
- (2) dempdrukregelaar
- (3) hulpluchtregelaar

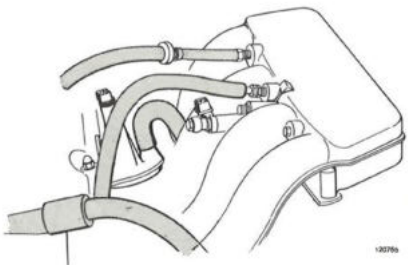
Deze componenten moeten worden uitgeschakeld, anders worden ze tijdens de compressietest warm en bij het opmeten worden dan verkeerde meetwaarden verkregen.

- (4) Maak de elektrische leiding los van aansluiting 15 van de bobine (veiligheidsmaatregel).



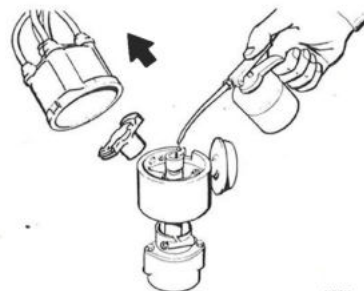
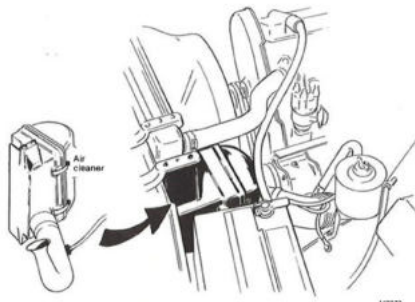
2. Controleer of het inlaatsysteem geen valse lucht zuigt

Controleer alle slangaansluitingen.

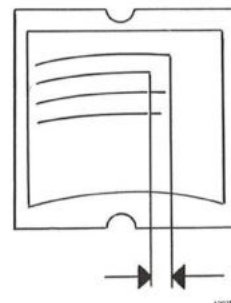


3. Demonteer het luchtfilter

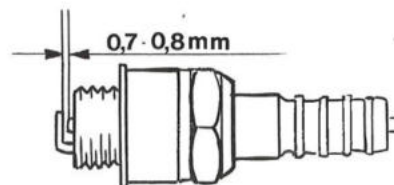
Controleer het filterelement, zonodig vernieuwen.



110 969



120 157



120 758

B. Ontstekingssysteem en compressie

1. Controleer en smeer de verdeler

Verwijder verdelerkap en rotor.
Smeer het smeervitje in de verdeleras zuinig (1-2 druppels dunne olie).
Controleer de verdelerkap en de rotor op scheurtjes en beschadigingen.
Controleer de bougiekabels.
Vernieuw beschadigde onderdelen.

2. Voer de compressietest uit

Verwijder de bougies.
Sluit een startschakelaar aan.
Controleer of de compressie nagenoeg gelijk is.

3. Controleer de bougies. Monteer de bougies, de rotor en de verdelerkap

Reinig de bougies en stel de elektrodenafstand goed af.

Vervang de bougies zonodig.
Monteer de bougies en draai ze met een momentsleutel aan. Aanhaalkoppel 35 ± 5 Nm ($3,5 \pm 0,5$ kgm).
Monteer rotor en verdelerkap.

C. Koude-start injector

1. Controleer of de koude-start injector niet lekt.

Verwijder de koude-start injector van het inlaatspruitstuk (imbussleutel 5 mm).

Monteer de massakabel en de ene bevestigingsbout weer (anders kan de benzinepomp niet werken).
Sluit de elektrische leiding aan op de koude-start injector.

Schakel het contact in.
Verwijder de el.leiding van de luchtmeter, zodat de benzinepomp begint te draaien.

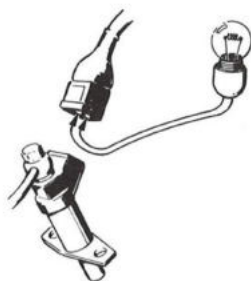
Controleer of de koude-start injector niet meer dan hoogstens 1 druppel per minuut lekt. Bij grotere lekkage moet de injector worden vernieuwd.
Sluit de el.leiding aan op de luchtmeter.



120 319



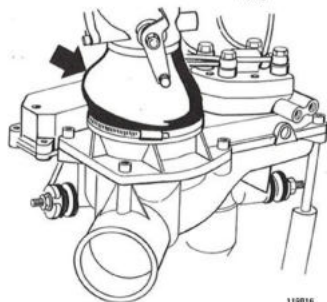
106 513



120 314



120 319



110816

2. Controleer de werking van de koude-start injector

Houd de koude-start injector boven een potje. Draai de motor met de startmotor en controleer of de injector werkt. Bij -20°C moet de injector 7,5 sec. lang injecteren. Het injecteren neemt geleidelijk af naar gelang de temperatuur stijgt. Bij temperaturen boven $+35^{\circ}\text{C}$ houdt hij op met injecteren.

Bij warme motor:

Sluit de koude-start injector direct aan op de accu en controleer de werking. N.B! De max. inschakeltijd is 2 sec.

3. Als de koude-start injector niet werkt

Controleer of er spanningsverschil is tussen de beide stiftten van de steker van de koude-start injector als de startmotor draait.

Als er spanningsverschil is vernieuw dan de injector. Als er geen spanningsverschil is controleer dan de elektrische bedrading en de thermotijdschakelaar, groep H, bladz. 26.

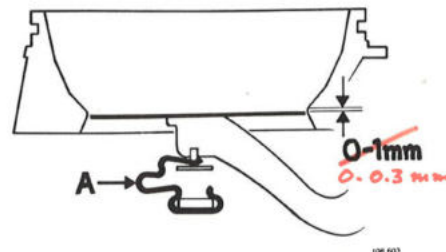
Om te controleren of de koude-start injector niet injecteert bij warme motor zie "Thermotijdschakelaar" bladz. 26.

4. Schakel het contact uit

5. Monteer de koude-start injector

D. Luchtmeter

1. Verwijder de rubber balg met klemmen



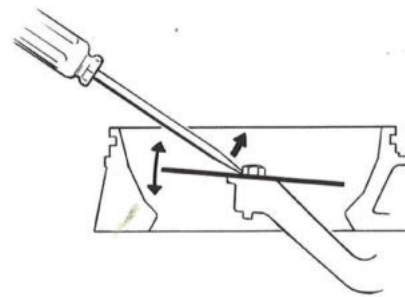
106 503



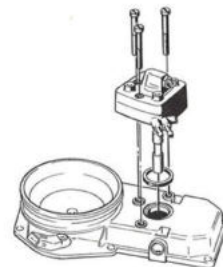
A

B

100 504



110 517



100570

2. Controleer de ruststand van de stuwschijf

De bovenzijde van de stuwschijf moet op gelijke hoogte liggen met of hoogstens 1 mm onder het smalste gedeelte van de venturie.

Zonodig:

Afstellen door de draad A onder de stuwschijf te verbuigen.

ZIE S.B. P. 2.23.30 DEC 79

3. Controleer of de stuwschijf goed gecentreerd is in de venturie

De stuwschijf mag absoluut nergens de venturie raken. Controleer ook of de stuwschijf geen zijdelingse speling heeft.

Zonodig:

Draai de centrale bout los en centreer de schijf. Draai de bout vast.

4. Controleer of de stuwschijf niet klemt en niet gehinderd wordt in zijn bewegingen van de bovenste naar de onderste stand en omgekeerd, door de stuwschijf op te lichten.

Licht de stuwschijf op en laat hem dan weer los. De stuwschijf moet onmiddellijk zijn oorspronkelijke stand weer innemen.

N.B! De dempdruk veroorzaakt weerstand als de stuwschijf wordt opgelicht. Deze weerstand mag niet als klemmen worden uitgelegd.

Mogelijke oorzaken van klemmen:

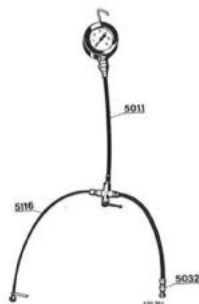
- a) de hefarm klemt in het huis
- b) de plunjer klemt in de benzineregelaar
- c) de hefarmas klemt in het huis

Te nemen maatregelen bij defecten:

Verwijder de benzineregelaar van de luchtmeter. Controleer de O-ring.

Verwijder de regelplunjer en maak hem schoon. Controleer of hij niet vuil is en geen schaafplekken vertoont.

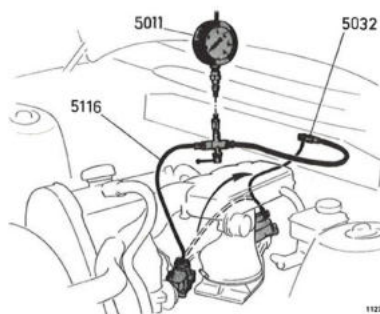
Aanslag mag met de vingernagels worden verwijderd. N.B! Gereedschap mag niet worden gebruikt. Als de plunjer beschadigd is moet de benzineregelaar in zijn geheel worden vervangen.



E. Druk

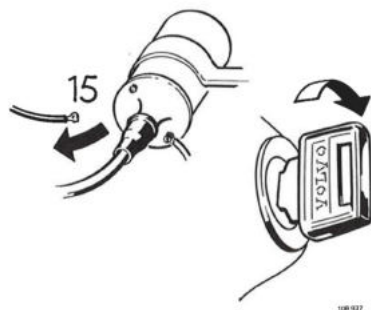
1. Voorbereidingen voor het opmeten van de druk

Sluit meter 5011, slang 5116 en nippel 5032 aan elkaar aan.

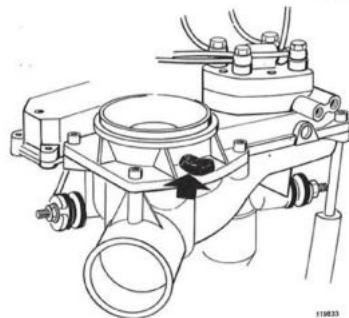


2. Sluit de meter aan

Neem de slang "benzineregelaar-dempdrukregelaar" van de dempdrukregelaar los. Sluit de slang aan op nippel 5032 en slang 5116 op de dempdrukregelaar. Draai het kraantje in stand 1 in de richting van de benzineregelaar.



3. Maak de elektrische leiding los van aansluiting 15 op de bobine (veiligheidsmaatregel) Schakel het contact in (Als dit nog niet gebeurd is).



4. Stel de benzinepomp in werking

Laat de benzinepomp draaien door de steker van de luchtmeter los te trekken. Als de benzinepomp niet begint te werken: zie onder "De motor slaat niet aan", bladz. 7.



5. Lees de systeemdruk af op de drukmeter

De hefarm van het kraantje moet in stand 1 staan (in de richting van de benzineregelaar). De juiste systeemdruk, 450-530 kPa (4,5-5,3 kg/cm²).

Te lage systeemdruk kan worden veroorzaakt door:

- Lekkage in de benzineleidingen.
Controleren en zonodig verhelpen.
- Onvoldoende pompcapaciteit.
Maak de retourleiding los (bij de aansluiting). Laat de benzinepomp 30 sec. draaien en verzamel de benzine in een meetglas. De benzinehoeveelheid moet minstens 0,8 liter zijn bij een systeemdruk van 500 kPa (5 kg/cm²).
- De systeemdrukregelaar is verkeerd afgesteld.
N.B! Als er geen systeemdruk is, terwijl de benzinepomp toch werkt kan dit komen, doordat de benzineleidingen, het benzinefilter of de benzine-regelaar verstopt zijn.

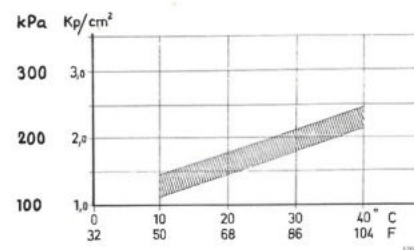
Te hoge systeemdruk kan worden veroorzaakt door:

- Een verstopte retourleiding.
- Een verkeerde afstelling van de systeemdrukregelaar, zie "Afstellen van de systeemdruk", bladz. 30.
N.B! Controleer eerst de restdruk, punt 12.



6. Controleer de dempdruk

Draai het hefboompje van het kraantje in stand 2 (looptrecht op de slangen). De dempdrukregelaar moet de omgevingstemperatuur hebben aangenomen.



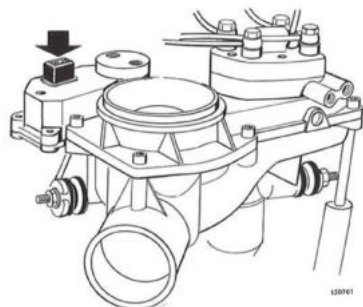
7. Lees de dempdruk af

De correcte dempdruk bij verschillende omgevingstemperaturen kunt U uit het diagram aflezen.

Als er iets verkeerd is:

Als de dempdruk te laag is probeer dan een nieuwe dempdrukregelaar.

Als de dempdruk te hoog is controleer dan of de retourleiding niet verstopt is. Als dit niet het geval is vervang dan de dempdrukregelaar.



8. Sluit de steker aan op de dempdrukregelaar

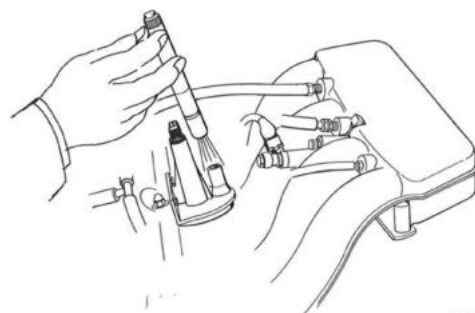
Na ongeveer 4-5 minuten moet de dempdruk opgelopen zijn tot 350-390 kPa (3,5-3,9 kg/cm²).

Als er iets verkeerd is:

Maak de steker los van de dempdrukregelaar en controleer met een testlamp of er spanning is.

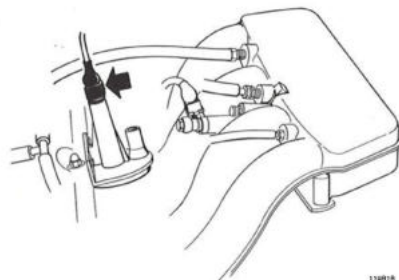
N.B! Controleer tussen de beide stiften van de steker.

- A. Er is geen spanning: duidt op een defect in de bedrading.
- B. Er is spanning: kan een aanwijzing zijn, dat de dempdrukregelaar defect is. Om dit te controleren moet een ohmmeter worden aangesloten tussen de beide contactstiften van de dempdrukregelaar.
 - a. Als het goed is moet de ohmmeter 20-30Ω aangeven, wat betekent dat de dempdrukregelaar in orde is. Het defect wordt waarschijnlijk veroorzaakt door een slecht contact tussen de regelaar en de steker.
 - b. Geen of een verkeerde uitslag op de ohmmeter: Vernieuw de dempdrukregelaar.



9. Controleer of de schuif van de extraluchtregelaar open is

De schuif moet bij kamertemperatuur half open staan. Gebruik een lamp voor de controle. Vervang een defecte extraluchtregelaar.

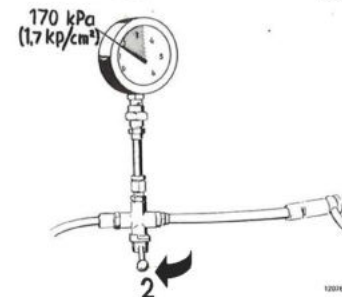
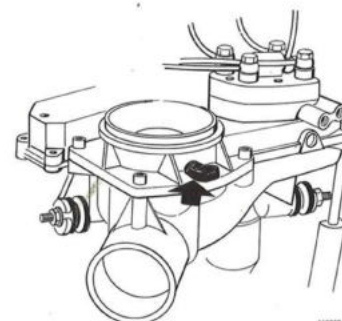
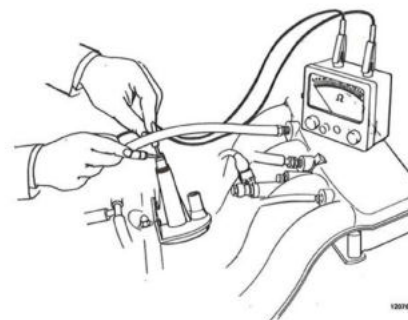
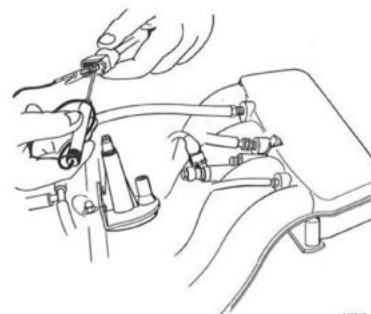


10. Sluit de steker weer aan op de extraluchtregelaar

Na ca 5 minuten moet de schuif helemaal gesloten zijn. Sluit de slangen aan op de extraluchtregelaar.

Als de schuif niet sluit doe dan het volgende:

- A. Tik er zachtjes op. Als de schuif dicht gaat is er niets aan de hand. (Motortrillingen werken normaal mee aan het dichtgaan van de schuif.)
- B. Controleer of er spanning is, zie onder 1 volgende bladzijde.



1. Maak de steker los van de extraluchtregelaar. Controleer met een controlelampje of er spanning is aan de steker. Als er geen spanning is, is de steker of de elektrische leiding defect. Als er wel spanning is ga dan verder met punt 2.

2. Meet met een ohmmeter de weerstand tussen de contactpennen van de steker van de extraluchtregelaar. De ohmmeter moet 40-60Ω aangeven en dat betekent, dat de extraluchtregelaar in orde is. Het defect wordt waarschijnlijk veroorzaakt door een slecht contact tussen de extraluchtregelaar en de steker. Als er helemaal geen uitslag of een verkeerde is, dan betekent dit, dat de hulpluchtregelaar defect is en dan moet hij worden vervangen.

11. Sluit de steker aan op de luchtmeter

De benzinepomp moet nu ophouden te werken.

Als er iets verkeerd is:

Als de benzinepomp niet ophoudt controleer dan of hij wel ophoudt te werken als de elektrische schakelaar wordt geaard.

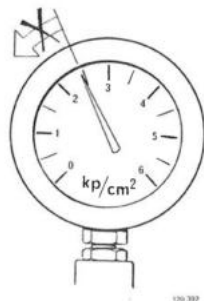
- A. Als de pomp ophoudt, zodra hij geaard wordt, betekent dit dat de schakelaar van de luchtmeter defect is en gerepareerd moet worden.
- B. De pomp houdt niet op als hij wordt geaard. Dit betekent, dat het hoofdrelais defect is en moet worden vervangen.

12. Controleer de restdruk

Zet het hendeltje van het kraantje in stand 2 (loodrecht op de slangen). Lees de restdruk af. De druk moet min. 170 kPa (1,7 kg/cm²) zijn.

Als de druk wel constant is, maar niet goed zie dan "Afstellen van de systemen restdruk", bladz. 30.

Als de druk geleidelijk aan terugloopt zie dan onder punt 13.



126 397

13. Controleer de dichtheid van het systeem.

De restdruk mag binnen 1 minuut niet merkbaar teruglopen. Als de druk te snel terugloopt kan dit komen door:

- Een defecte dempdrukregelaar.
Zet het kraantje in de stand 3 (in de richting van de dempdrukregelaar). Blijft de druk steeds teruglopen dan lekt of de regelaar of de leiding en deze moeten dan worden vervangen.
- Systeemdrukregelaar defect.
Zet het hendeltje in stand 2 (loodrecht op de slangen).
Blokkeer de retourleiding. Als de druk nu niet meer terugloopt dan is de systeemdrukregelaar of de O-ring niet dicht, zie "Controle van de systeem-drukregelaar", bladz. 30.
- Terugslagklep benzinepomp lekt.
Zet het hendeltje van de kraan in stand 2 (loodrecht op de slangen).
Verwijder de elektrische aansluitingen van de luchtmeter een paar seconden, zodat de druk op kan lopen. Sluit de steker weer aan. Knijp de slang tussen tank en pomp dicht. Als de druk nu niet verder terugloopt lekt de terugslagklep en dan moet hij worden vernieuwd, zie bladz. 33.
- De benzineleidingen lekken of lekkage bij de benzine-regelaar.

Bij warme startmoeilijkheden (punt 14)

14. Controleer het teruglopen van de druk over een langere tijdperiode

Schakel het contact in (om de dempdrukregelaar te verwarmen).

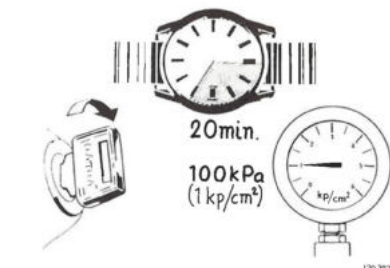
Na 20 minuten moet er nog een druk heersen van 100 kPa (1 kg/cm²).

Als er iets verkeerd is:

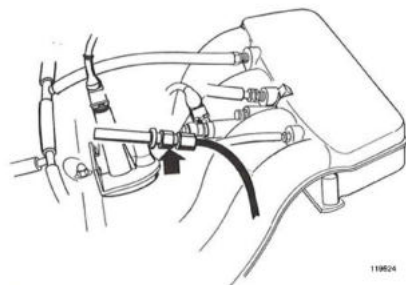
Zie mogelijke oorzaken, punt 13.

F. Injectoren en benzineregelaar

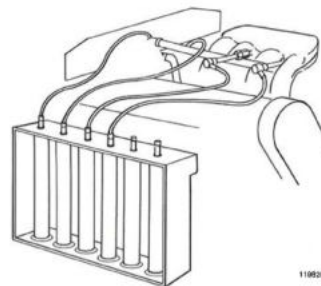
1. Maak de injectoren los van de cilinderkop



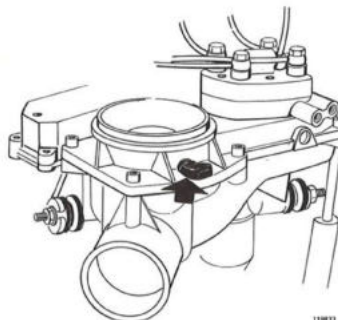
126 392



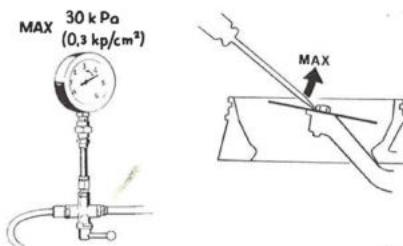
119824



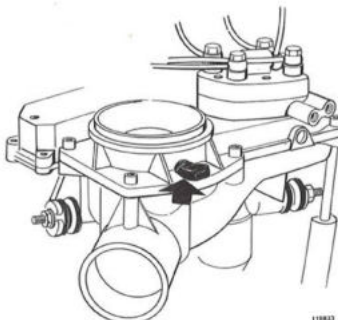
119820



119837



119 821



119833

2. Sluit de meetapparatuur 5014 aan (met aparte meetglazen)

De slangen van de meetapparatuur moeten worden verlengd.

Zet het kraantje op de manometer in stand 1 (in de richting van de luchtmeter).

3. Schakel het contact in

4. Maak de steker los van de luchtmeter, zodat de benzinepomp begint te draaien

5. Controleer de benzinetoevoer

Zet de kraan in stand 1 (in de richting van de luchtmeter).

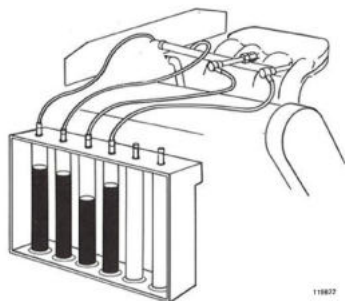
Licht de stuwschijf op tot de max. stand en houd hem 4 seconden in deze stand.

De dempdruk mag hoogstens 30 kPa (0,3 kg/cm²) teruglopen.

Loopt de druk meer dan 30 kPa (0,3 kg/cm²) terug dan kan dit worden veroorzaakt door:

- Te weinig benzine in de tank.
 - Verstopte brandstofleidingen en/of filter.
 - Lekkage in de benzineleiding.
 - Slechte pompcapaciteit.
- Maak de retourleiding los (bij de aansluiting). Laat de benzinepomp 30 sec. draaien en vang de benzine op in een meetglas. Het minimum moet zijn 0,8 liter bij een systeemdruk van 500 kPa (5 kg/cm²). Als de hoeveelheid te gering is moet de pomp worden vernieuwd.

6. Sluit de steker weer aan op de luchtmeter, zodat de benzinepomp stopt



119827

7. Controleer de opbrengst van de injectoren

(Moet alleen worden uitgevoerd als er een motorstoring is geconstateerd.) Licht de stuwschijf tot op de helft omhoog. Houd hem in deze stand tot in een van de meetglazen een hoeveelheid benzine is verkregen van 100cm³. Laat daarna de stuwschijf weer los. Het verschil tussen de meeste en minste benzineopbrengst mag niet meer zijn dan 20%. **N.B!** Bij het begin van de proef moeten, om de juiste waarden te verkrijgen, alle slangen hetzij vol danwel leeg zijn.

Als er iets verkeerd is:

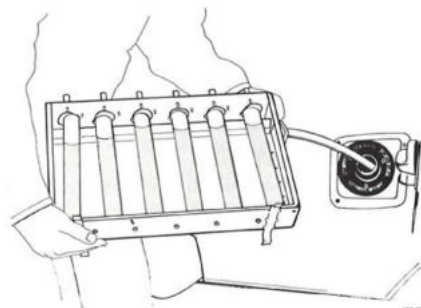
Als de onderlinge afwijking meer is dan 20% moet de test worden herhaald om zekerheid te krijgen.

Als de meetwaarden bij de tweede proef hetzelfde zijn:

Verwissel de leidingen van twee injectoren bij de benzineregelaar (één met de juiste waarde en één met een verkeerde waarde) en herhaal de proef.

Als dezelfde injector nog te weinig opbrengst geeft is de injector of de leiding niet in orde. Zie "Injector, testen en reinigen", bladz. 31.

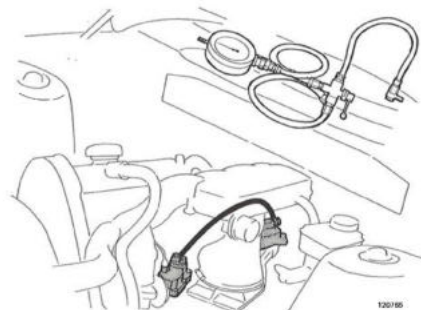
Als de injector, die eerst de goede opbrengst gaf nu een te geringe opbrengst geeft dan is de benzineregelaar defect.



120/280

8. Verwijder de meetapparatuur

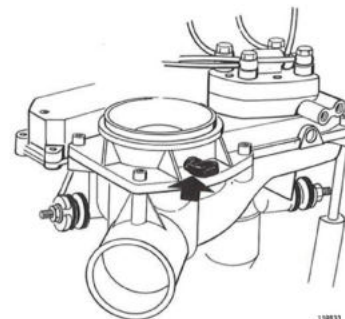
Giet de benzine terug in de tank.



120/165

9. Verwijder de drukmeter en de slangen. Sluit de slang aan op de dempdrukregelaar

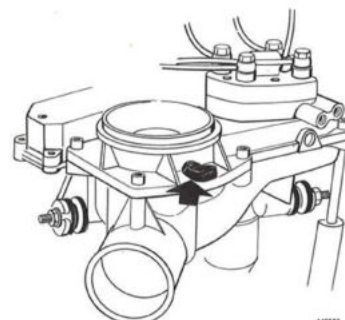
De drukmeter moet worden verwijderd voor de injectoren op lekkage worden gecontroleerd. Anders wordt de restdruk beïnvloed door de drukmeter.



119833



120/165



119833

10. Verwijder de steker van de luchtmeter, zodat de benzinepomp begint te draaien

11. Controleer de benzine-luchtregelaar op inwendige lekkage.

De controle wordt uitgevoerd door de injectoren goed te bekijken. Ze mogen nat worden, maar niet druppelen.

Als er druppels worden gevormd kan dit worden veroorzaakt door:

A. Een verkeerd afgestelde stuwschijf van de luchtmeter (hoogte)

Te nemen maatregel:

- controleer of de stand van de stuwschijf niet wordt beïnvloed door de afstelbout voor de afstelling van de CO-waarde
- controleer of de luchtmeter niet beschadigd is

B. De plunjer in de benzineregelaar klem

Te nemen maatregel:

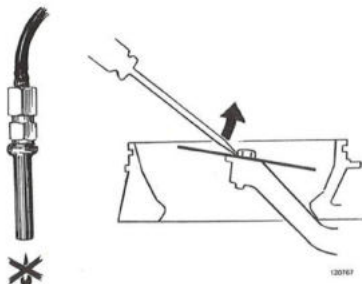
- demonteer de benzineregelaar. Controleer de O-ring.
- haal de regelplunjer uit de benzineregelaar. Controleer of de plunjer niet vuil of beschadigd is. Het vuil mag er met de vingernagels worden afgehaald, gereedschap mag men hiervoor niet gebruiken.
- monteer de plunjer in de benzineregelaar. Controleer of hij niet haakt door hem te draaien en hem tegelijkertijd in en uit te schuiven. Als hij klemt vervang dan de benzineregelaar in zijn geheel.
- breng de O-ring op zijn plaats aan en monteer de benzineregelaar. **N.B!** Draai de bevestigingsbouten niet te vast aan.

C. Inwendige lekkage in de benzineregelaar (keerringen)

De benzineregelaar kan niet uit elkaar worden gehaald. Vervang hem in zijn geheel.

12. Sluit de steker aan op de luchtmeter, zodat de benzinepomp stopt

13. Schakel het contact uit



14. Controleer of de injectoren niet lekken bij rest-druk

Licht de stuwschijf zover op, dat de regelsleuven in de regelplunjer worden geopend. De injectoren mogen binnen 15 seconden vochtig worden, maar niet gaan druppelen.

Als er een injector lekt zie dan "Injector, testen en reinigen", bladz. 31.

Als alle injectoren lekken kan dit worden veroorzaakt door een te hoge restdruk.

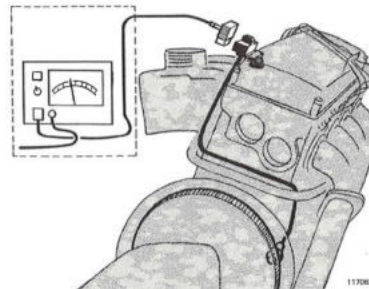
Controleer of de systeemdruk binnen de juiste waarden ligt. Deze moeten zijn 450-530 kPa (4,5-5,3 kg/cm²), zie bladz. 30 voor afstellen.

15. Monteer de injectoren

16. Sluit de bougiekabels aan

17. Monteer de rubberbalg met de slangklemmen

18. Sluit de elektrische leiding aan op aansluiting 15 van de bobine.



G. Ontstekingsafstelling, stationair toerental en CO-waarde

1. Tref voorbereidingen voor het afstellen van het stationaire toerental en de CO-waarde

Sluit een "Mono-tester" (9921) aan. Betreft 1976 modellen. Bij de 1975-modellen moet een toerenteller en een neonlamp, "Stroboscoop", worden aangesloten.

2. Sluit de CO-meter en de afzuigslang aan

De sonde van de CO-meter moet minstens 48 cm in de uitlaatpijp worden gestoken.

3. Verwijder

- het gaspedaalasje van de hefarm.
- de gaskabel van de rol.

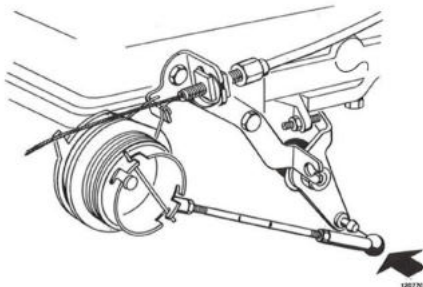
4. Basisinstelling smoorklep

Draai de borgmoer los en draai de afstelbout uit tot de smoorklep geheel gesloten is.

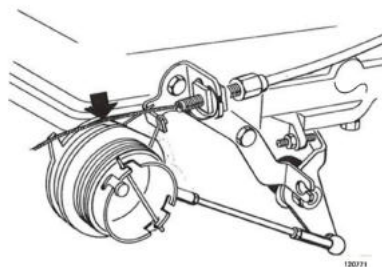
Draai de afstelbout in tot hij net de hefarm beroert en daarna nog eens één slag.

Draai de borgmoer vast.

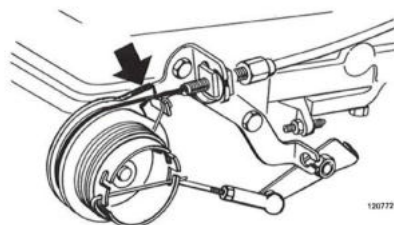
Controleer of de smoorklep niet zwaar gaat of klemt.



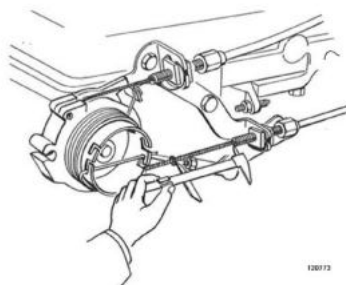
5. Stel het verbindingsstangetje af en monteer het
Het verbindingsstangetje heeft de juiste lengte als het op het kogeltje past zonder de stand van de rol of de hefarm te beïnvloeden.



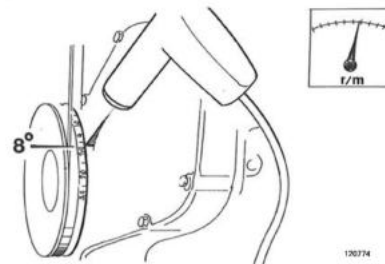
6. Monteer en stel de gaspedaalkabel af
Sluit de kabel aan op de rol. Stel de kabelhuls af. De kabel moet gestrekt zijn, maar mag de stand van de rol niet beïnvloeden.



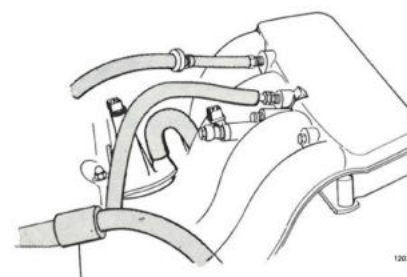
7. Controleer de stand volgas
Druk het gaspedaal tot op de plank in. De rol moet dan tegen de volgas-aanslag komen.



8. Wagens met automatische versnellingsbak, afstellen van de gasklep
Druk het gaspedaal tot op de plank in. De kabel moet zich dan 50,6–51,4 mm verplaatsen tussen de stand voor stationair toerental en die voor volgas. In de stand voor stationair toerental moet de kabel recht zijn. De afstand tussen de clip en bus moet zijn 0,25–1,0 mm.

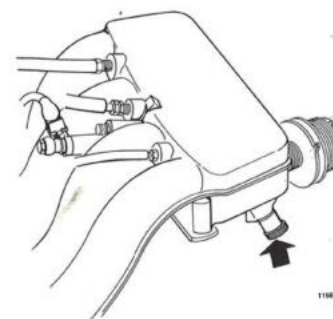


9. Afstellen van het ontstekingsstijdstip
Maak de vacuumslang los bij de stroomverdeler en sluit de slang af. Het ontstekingsstijdstip moet zijn 8° voor b.d.p. bij 11,7–13,3 r/s (700–800 omw/min).
N.B! De 1976-modellen van de 244 en 245 in politieuitvoering moeten worden afgesteld op 5° voor b.d.p. bij 11,7–13,3 r/s (700–800 omw/min). Sluit daarna de vacuumslang weer op de stroomverdeler aan.

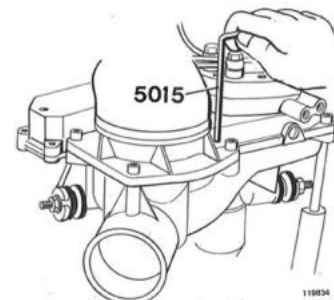


10. Controleer of het inlaatsysteem geen valse lucht aanzuigt
Laat de motor stationair draaien. Controleer alle aansluitingen op lekkage.

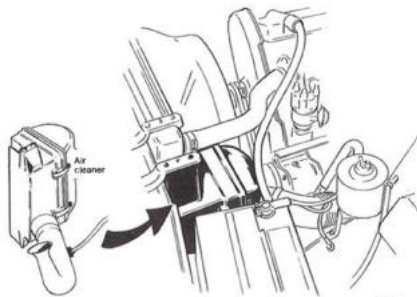
11. Laat de motor warmdraaien



12. Stel het stationaire toerental af
–15 r/s (900 omw/min).



13. Controleer en stel zonodig de CO-waarde af
De controlewaarde 1,0–4,0%. Afstelwaarde 2,0%. Motoren, die buiten deze controlewaarde vallen, moeten op 2,0% worden afgesteld. Motoren, die binnen deze controlewaarde liggen, behoeven niet te worden afgesteld. Vooropgesteld, dat de motor goed draait. Na iedere afstelling moet de motor eventjes met hoog toerental draaien.
N.B! Verwijder afstelgereedschap 5015, voordat de motor met hoog toerental gaat draaien. (De hefarm kan anders worden beschadigd.) Linksom draaien geeft een vermindering van het CO-gehalte en rechtsom draaien geeft een verhoging van het CO-gehalte. Monteer de afsluitplug.

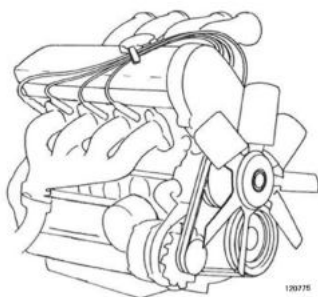


14. Zet de motor af

15. Verwijder de instrumenten

N.B! De startschakelaar moet gemonteerd blijven.

16. Monteer het luchtfilter



17. Nacontrole van de motor

Start de motor.
Controleer op lekkage.
Controleer of de motor rustig en gelijkmatig draait.
Zet de motor af.
Verwijder de CO-meter en de afzuigslang.



H. Thermotijdschakelaar

1. Controleer de thermotijdschakelaar, warme motor

Maak de elektrische leiding van aansluiting 15 van de bobine los (veiligheidsmaatregel).
Schakel het contact in.

Demonteer de koude-start injector van het inlaatspruitstuk. Monteer de massa-aansluiting en de ene bevestigingsbout van de injector weer (anders draait de benzinepomp niet).

Houd de injector boven een potje en laat de startmotor draaien. De koude-start injector mag nu niet injecteren (daar de motor warm is).

Als er iets verkeerd is:

Als de koude-start injector toch injecteert bij warme motor wijst dit op een defecte thermotijdschakelaar en deze moet dus worden vervangen.

Schakel het contact uit.

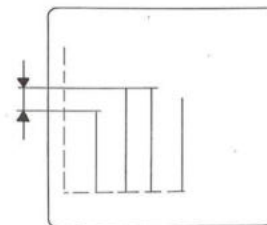
Sluit de elektrische leiding aan op aansluiting 15 van de bobine.

Monteer de koude-start injector.

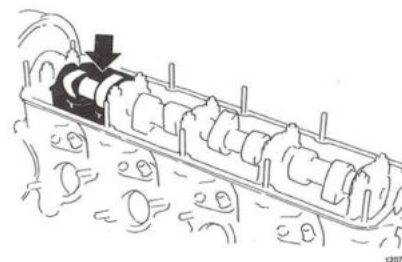
Verwijder de startschakelaar.

Zie voor controle van de thermotijdschakelaar bij koude motor bladz. 11.

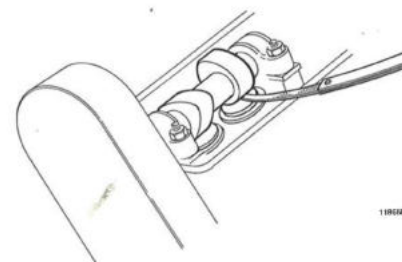
(De beschrijving van deze controles zijn op verschillende plaatsen in het boek beschreven, omdat de ene wordt uitgevoerd bij koude motor en de andere bij warme motor.)



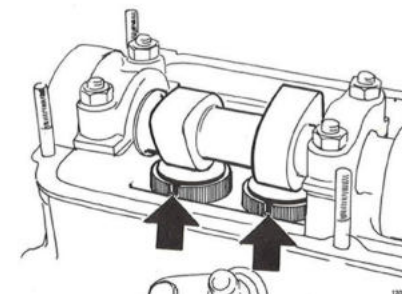
120776



120777



119038



120778

I. Controles en afstellingen

1. Controle van de cilinderbalans

Sluit een toerenteller aan.

Sluit om de beurt een cilinder kort en lees de daling van het toerental af.

Als de cilinderbalans niet goed is controleer dan de bougiekabels en de bougies. Vervang defecte onderdelen.

Verwissel de injectoren zonodig en kijk of de fout blijft bestaan (met de injector meekomt). Vervang zonodig de injector.

Afstellen van de kleppen

2. Verwijder het kleppendecksel

3. Draai de nokkenas in de stand: ontsteking cilinder 1

Draai altijd aan de centrale bout van de krukas. De beide nokken op de nokkenas voor cilinder 1 moeten schuin omhoog wijzen. Het ontstekingsmerkteken op de poelie moet op 0° staan.

4. Meet de klepspeling van de cilinder op met een voelmaatje

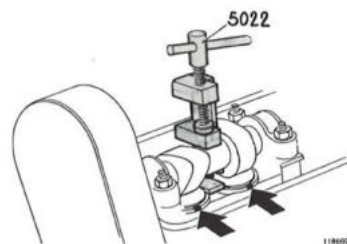
Zelfde speling voor inlaat en uitlaat.

	Speling bij controle	Speling bij afstellen
Koude motor	0,25-0,45 mm	0,35-0,40 mm
Warme motor	0,30-0,50 mm	0,40-0,45 mm

Bij verkeerde speling (punt 5-9)

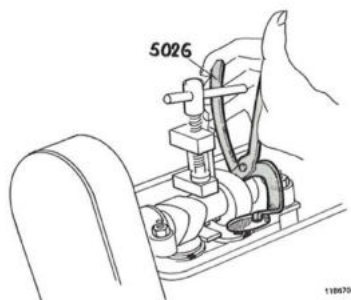
5. Draai de stoter in de goede stand

De groef in de klepstoter moet haaks op de lengterichting van de nokkenas staan.

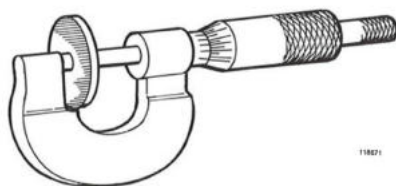


6. Monteer gereedschap 5022 en pers de klepstoter omlaag

Pers de klepstoters zover omlaag, dat de groef van de stoter boven de rand uitsteekt en het plaatje met een tang via de groef bereikbaar is.



7. Neem het plaatje met tang 5026 weg



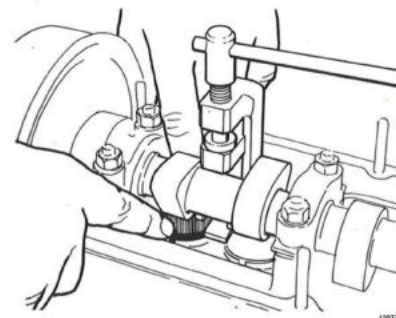
8. Meet de dikte van het plaatje

Reken de dikte uit van het plaatje, dat de juiste speling geeft.

Voorbeeld bij de keuze van plaatje:

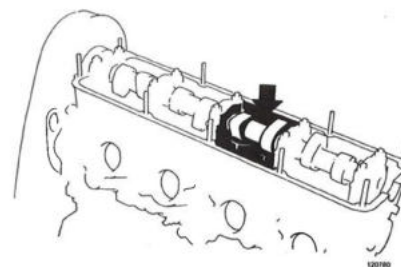
Gemeten klepspeling	0,20	0,50
Gewenste klepspeling	0,35	0,35
	-0,15	+0,15
Dikte oude plaatje	4,00	4,00
Dikte nieuwe plaatje	3,85	4,15

Afstelplaatjes bestaan in verschillende diktes tussen 3,30-4,50 mm, oplopend met 0,05 mm.
N.B! De afstelplaatjes moeten worden gemonteerd met het merkteken naar onderen.



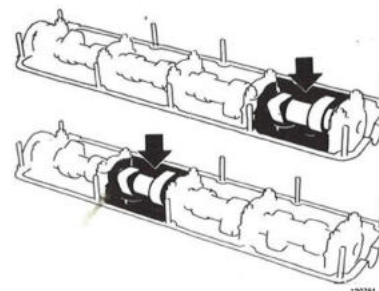
9. Breng het nieuwe plaatje op zijn plaats aan.

Het plaatje moet ingeëlied zijn.
Verwijder gereedschap 5022.



10. Cilinder 3

Draai de nokkenas in de stand, waarop cilinder 3 ontsteekt. Meet de speling. Neem zonodig maatregelen volgens de punten 5-9.

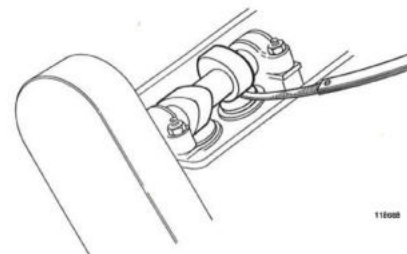


11. Cilinder 4

Controleer en neem de benodigde maatregelen.

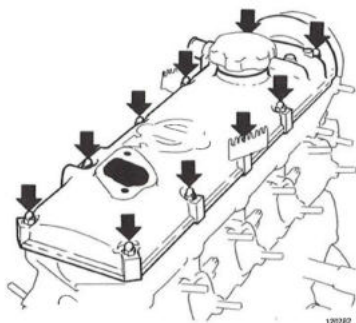
12. Cilinder 2

Controleer en neem de benodigde maatregelen.



13. Controleer de speling van alle kleppen

Draai de krukas een paar slagen rond voor de controle uit te voeren.



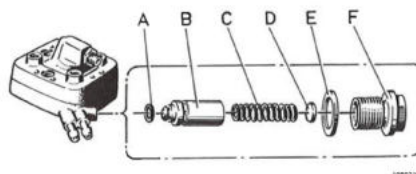
14. Leg de pakking op zijn plaats en monteer het kleppendecksel

Aanhaalmoment: $12,5 \pm 2,5$ Nm ($1,25 \pm 0,25$ kgm).

Systeemdrukregelaar

15. Controle van de systeemdrukregelaar

1. Draai de plug F los. **N.B!** In de plug bevinden zich een aantal shims D, die er gemakkelijk uit kunnen vallen als de plug met de opening omlaag gehouden wordt.
2. Trek de plunjer B met veer C eruit door aan een kant van de veer te drukken en er tegelijkertijd aan te trekken.
3. Verwijder de O-ring A van de plunjer.
4. Vervang defecte onderdelen door nieuwe.
5. Controleer of de plunjer en de O-ring schoon zijn. Monteer de O-ring op de plunjer. Wees voorzichtig, zodat de plunjer en O-ring niet worden beschadigd. Beschadigde onderdelen mogen absoluut niet worden gemonteerd. De plunjer mag niet worden vervangen door een plunjer van een andere benzineregelaar, daar iedere plunjer en benzineregelaar op elkaar zijn afgestemd.
6. Monteer de plunjer, veer, plug met koperen ring E en het aantal shims, dat in de plug lag bij het uit elkaar nemen.



16. Afstellen van de systeem- en restdruk

Verwijder of monteer een afstelplaatje in de systeemdrukregelaar.

De systeemdruk en restdruk worden bij het afstellen evenveel beïnvloed.

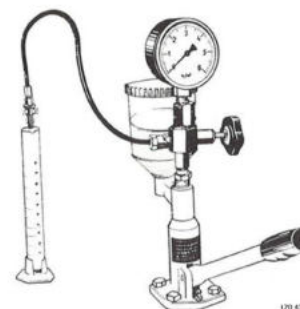
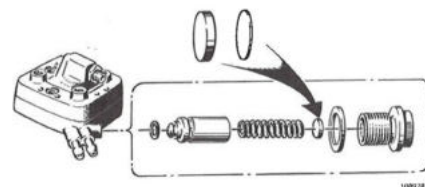
De beide drukken worden verhoogd als er meer afstelplaatjes worden gemonteerd en nemen af als er afstelplaatjes worden verwijderd.

Afstelplaatjes bestaan in twee diktes:

0,1 mm = geeft een wijziging van de druk van 6 kPa ($0,06$ kg/cm²)

0,5 mm = geeft een drukwijziging van 30 kPa ($0,3$ kg/cm²)

Bij het afstellen moet in eerste instantie het dikkere plaatje worden gebruikt. Het dünnere plaatje moet worden gebruikt als de systeemdruk 490 kPa ($4,9$ kg/cm²) is of meer en de restdruk lager is dan 170 kPa ($1,7$ kg/cm²).



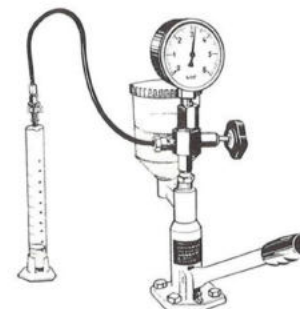
Injector, testen en reinigen

17. Sluit de injector aan op de testapparatuur

Open de injector (handwiel).

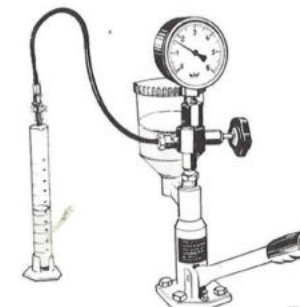
Pomp ongeveer 5 keer.

N.B! De druk mag niet hoger worden dan 600 kPa (6 kg/cm²).



18. Controleer de openingsdruk van de injector

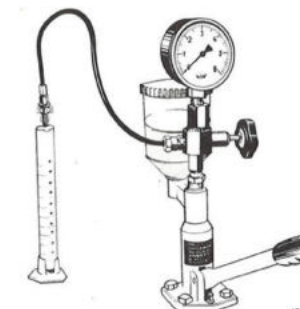
Voer de druk langzaam op tot de injector opengaat. Zorg ervoor, dat de druk nooit boven de 600 kPa (6 kg/cm²) komt. De juiste openingsdruk is 260–360 kPa ($2,6$ – $3,6$ kg/cm²).



19. Controleer of de injector niet lekt

Laat de druk zakken tot 240 kPa ($2,4$ kg/cm²).

Controleer of de injector niet lekt. Binnen 15 seconden mag de injector vochtig worden, maar niet druppelen.



20. Reinig de injector

Sluit de injector (handwiel).

Pomp 15–20 keer stevig.

Let op het speciale geluid van een "gezonde" injector.



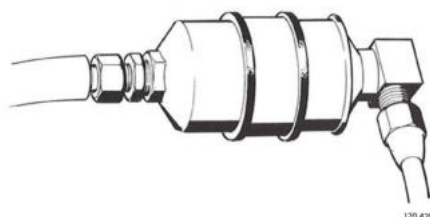
120 426



120 426

21. Controleer de injector nog een keer

Controleer de openingsdruk van de injector, het verstufbeeld en de afsluitdruk.



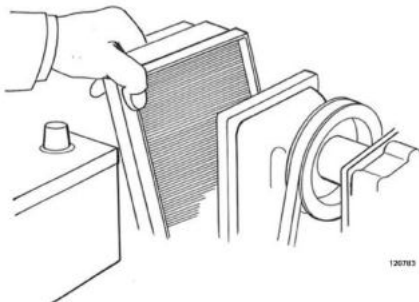
120 429

J. Vervangen

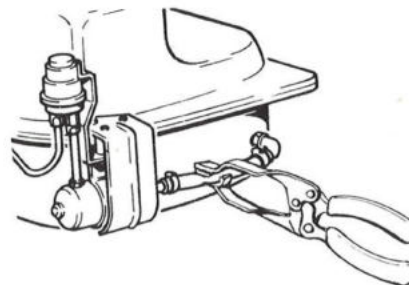
1. Vervangen benzinefilter

Maak de slangaansluitingen schoon.
Maak de benzineleidingen los van het filter.
Verwijder filter en klem.
Zet de nippels, pakkingen en klem over op het nieuwe filter. **N.B!** De richting, waarin de benzine stroomt wordt aangegeven met een pijl op het filter.
Monteer het filter.
Sluit de benzineleiding aan. **N.B!** Eventuele pakkingen.

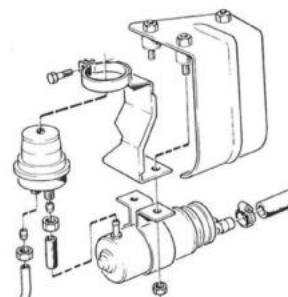
2. Vervangen luchtfilterelement



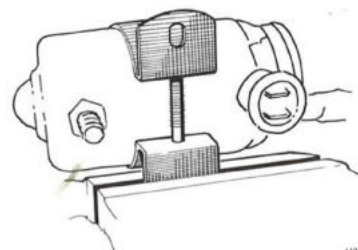
120 763



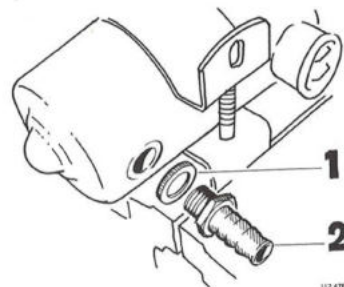
180 985



100 706



112 477



112 478

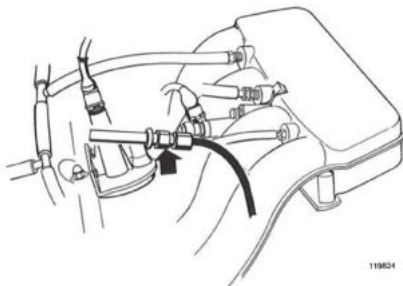
3. Vervangen benzinepomp

Maak de slangaansluitingen schoon.
Blokkeer de aanzuigleiding met tang 2901.
Demonteer de pomp en de drukaccumulator in zijn geheel.
Bij de 1977-modellen kan de pomp apart worden gedemonteerd.
Vervang de pomp.
Monteer de pomp en de drukaccumulator als één geheel.
Verwijder de slangklem.

4. Vervangen terugslagklep van benzinepomp

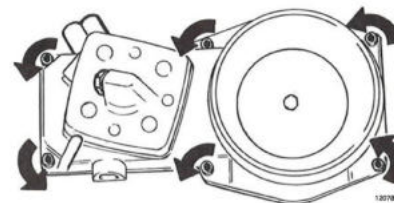
Demonteer de benzinepomp, zie punt 3.
Zet de benzinepomp vast in de bankschroef, alleen de houder mag worden gebruikt om de pomp in de bankschroef vast te zetten.
Draai de terugslagklep los, let erop, dat er geen bramen of vuil in de pomp kunnen komen.

Schroef de nieuwe terugslagklep (2) op de pomp met een nieuwe pakking (1).
Aanhaalmoment: 18 ± 2 Nm ($1,8 \pm 0,2$ kgm).
Monteer een nieuwe slang op de terugslagklep.
Monteer de benzinepomp, zie punt 3.



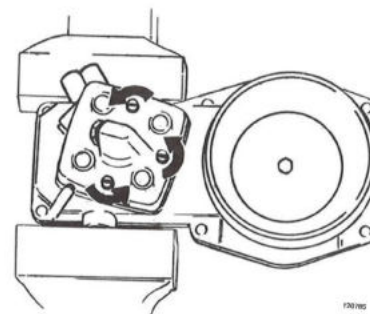
5. Vervangen van injector

Reinig de aansluitingen zorgvuldig.
Vervang de injector.



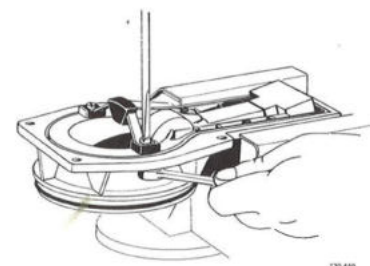
3. Neem de benzine-luchtregeelaar weg

Verwijder de bevestigingsbouten (6 st.) en neem de benzine-luchtregeelaar van zijn plaats.
Verwijder de overige benzineleidingen (voedingsleiding en leiding naar koude-start injector).
Controleer de pakking. Zonodig vervangen.



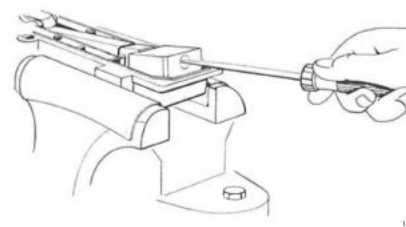
4. Verwijder de benzineregelaar van de luchtregeelaar

Zet de benzine-luchtregeelaar vast in een bankschroef. Draai deze niet te vast aan, daar de benzine-luchtregeelaar gemakkelijk kan worden beschadigd.
Verwijder de drie bevestigingsbouten en licht de benzineregelaar voorzichtig op. **N.B!** Wees hiermee voorzichtig, zodat de regelplunjer niet uit de regelaar valt en wordt beschadigd.
Controleer de O-ring, zonodig vernieuwen.



5. Demonteer het brugstuk van de stuwschijf

Verwijder de bevestigingsboutjes en het brugstuk.



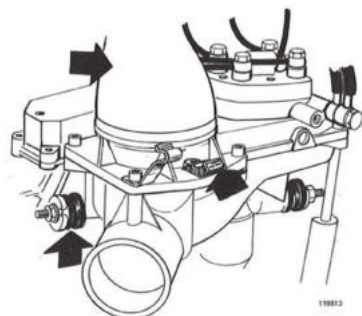
6. Demonteer het contragewicht van de balansarm

Draai de bevestigingsbout los en verwijder het contragewicht.

K. Revisie van de benzine-luchtregeelaar

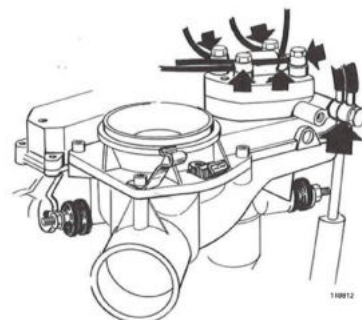
1. Maak de benzine-luchtregeelaar vrij

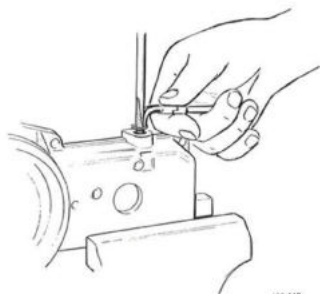
Verwijder de tankdop (zodat de overdruk in het benzinestelsel verdwijnt).
Verwijder de rubberbalg.
Maak de benzine-luchtregeelaar los van de voorste bevestiging en laat hem zakken.
Verwijder de stekker van de benzine-luchtregeelaar.



2. Maak de benzineleidingen los van de benzine-luchtregeelaar

N.B! Voor een benzineleiding los wordt genomen moeten de aansluitingen altijd zorgvuldig worden gereinigd.

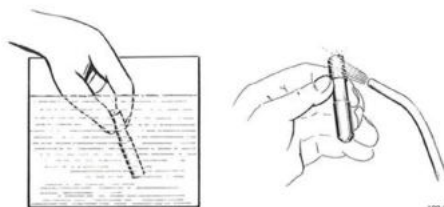




120 442

7. Demonteer de balansarm en de afstelarm

Verwijder borgringen, onderlegging, rubber keerringen, veer en kogels. Druk de as eruit en verwijder de balansarm en de afstelarm. Controleer de onderdelen. Vervang beschadigde of versleten onderdelen.



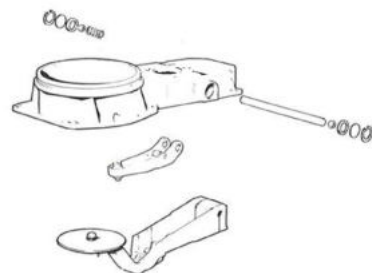
101 987

8. Reinig en controleer de regelplunjer

Maak de regelplunjer schoon en blaas hem schoon met luchtdruk. Reinig ook de sleuven. De grootst mogelijk reinheid moet in acht worden genomen, gebruik schone vloeistof. Controleer de plunjer op beschadigingen en aanslag. Aanslag kan worden verwijderd met de vingernagels, gereedschap mag niet worden gebruikt. Als de plunjer uitgesleten of gegroefd is moet de benzineregelaar in zijn geheel worden vervangen. Breng de plunjer in de benzineregelaar aan. Controleer of hij niet klemt door hem te draaien en tegelijkertijd in en uit te bewegen. Als de plunjer klemt vervang dan de benzineregelaar in zijn geheel.

9. Monteer de balansarm en afstelarm

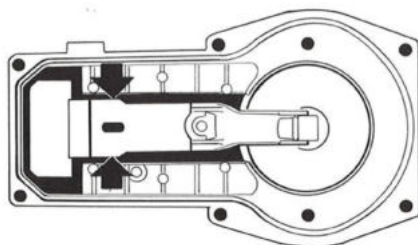
Breng de balansarm en de afstelarm op hun plaatsen aan. De rol voor de regelplunjer in de afstelarm moet gericht zijn naar de benzineregelaar. Monteer de as. Monteer de kogels, veer, rubber keerringen, afsluitringen en borgringen.



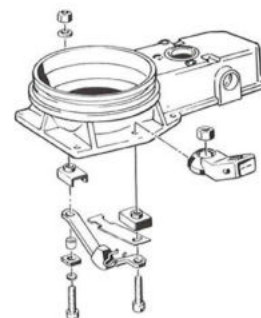
120 443

10. Monteer het contragewicht

Monteer het contragewicht zonder de bevestigingsbout vast te draaien. Centreer de balansarm, draai daarna de bevestigingsbout van het contragewicht vast.



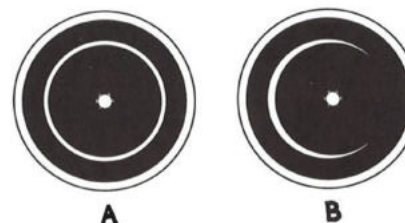
120 444



120 910

11. Monteer de brug van de stuwschijf

Let erop, dat de veer en het contact aan de goede kant zitten (zie afb.).



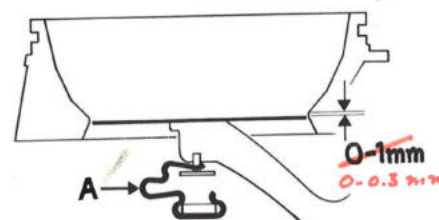
120 604

12. Centreer de stuwschijf

De stuwschijf mag nergens tegen de venturie aanliggen.

Zonodig:

Draai de centrale bout los en zet de stuwschijf in de juiste stand. Draai de centrale bout vast.



120 603

13. Controleer de ruststand van de stuwschijf

De bovenkant van de stuwschijf moet op gelijke hoogte liggen met of hoogstens 1 mm onder het smalste deel van de venturie.

Zonodig:

Afstellen met de draadbeugel A onder de stuwschijf.

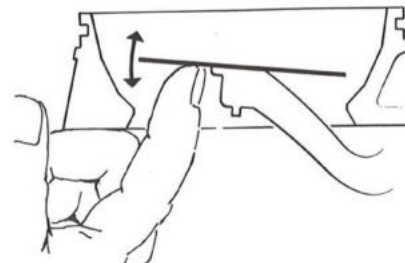
ZIE S.B. P. 2.23.30 DEC 79

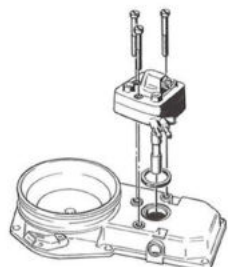
14. Controleer of de hefarm niet klemt

Licht de stuwschijf zover mogelijk op en controleer of hij niet klemt.

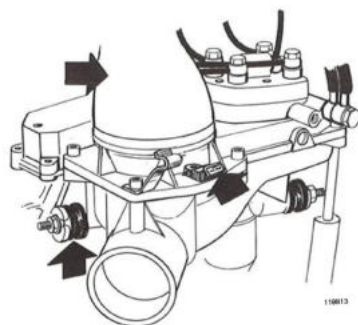
Als er iets verkeerd is:

- A. De hefarm klemt in het huis. Herhaal punt 10.
- B. De as van de hefarm klemt in het huis. Herhaal punt 9.





108670



118613

15. Monteer de benzineregelaar weer op de benzine-luchtregeelaar

Controleer de O-ring, zonodig vernieuwen.
Wees voorzichtig, zo, dat de O-ring en de regelplunjer niet worden beschadigd.
De regelplunjer kan er gemakkelijk uitvallen en beschadigen, als de benzinemeter op zijn plaats wordt aangebracht.
Draai de bevestigingsbouten niet te vast aan.

16. Monteer de benzine-luchtregeelaar

N.B! Gebruik nieuwe koperen ringetjes voor de benzineleidingen.
Sluit de voedingsleiding en de leiding van de koudestart injector aan op de benzineregelaar.
Breng de benzine-luchtregeelaar op zijn plaats aan en monteer de bevestigingsboutjes (6 st.).
Sluit de overige benzineleidingen aan.
Sluit de steker aan.
Schuif de benzine-luchtregeelaar in de voorste bevestiging en draai de moer vast.
Monteer de rubberbalg met klemmen.

Aanhaalmoment:

Bevestigingsboutjes benzine-luchtmeter $6,25 \pm 1,25$ Nm ($0,6 \pm 0,1$ kgm).

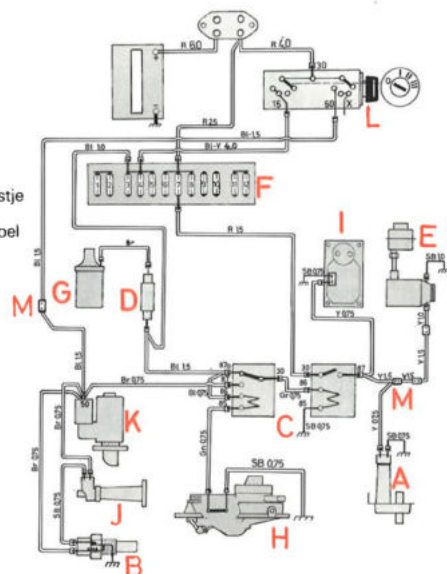
Benzineleidingen:

M8	$10,5 \pm 2,5$ Nm	($1,0 \pm 0,25$ kgm)
M10	$16,5 \pm 2,5$ Nm	($1,65 \pm 0,25$ kgm)
M12	$22,5 \pm 2,5$ Nm	($2,25 \pm 0,25$ kgm)

Elektrisch schema, modeljaar 1975

Zekering nr 4

Verlichting handschoenenkastje
Achteruitrijlichten
El.verwarmede bestuursstoel
Air-conditioning



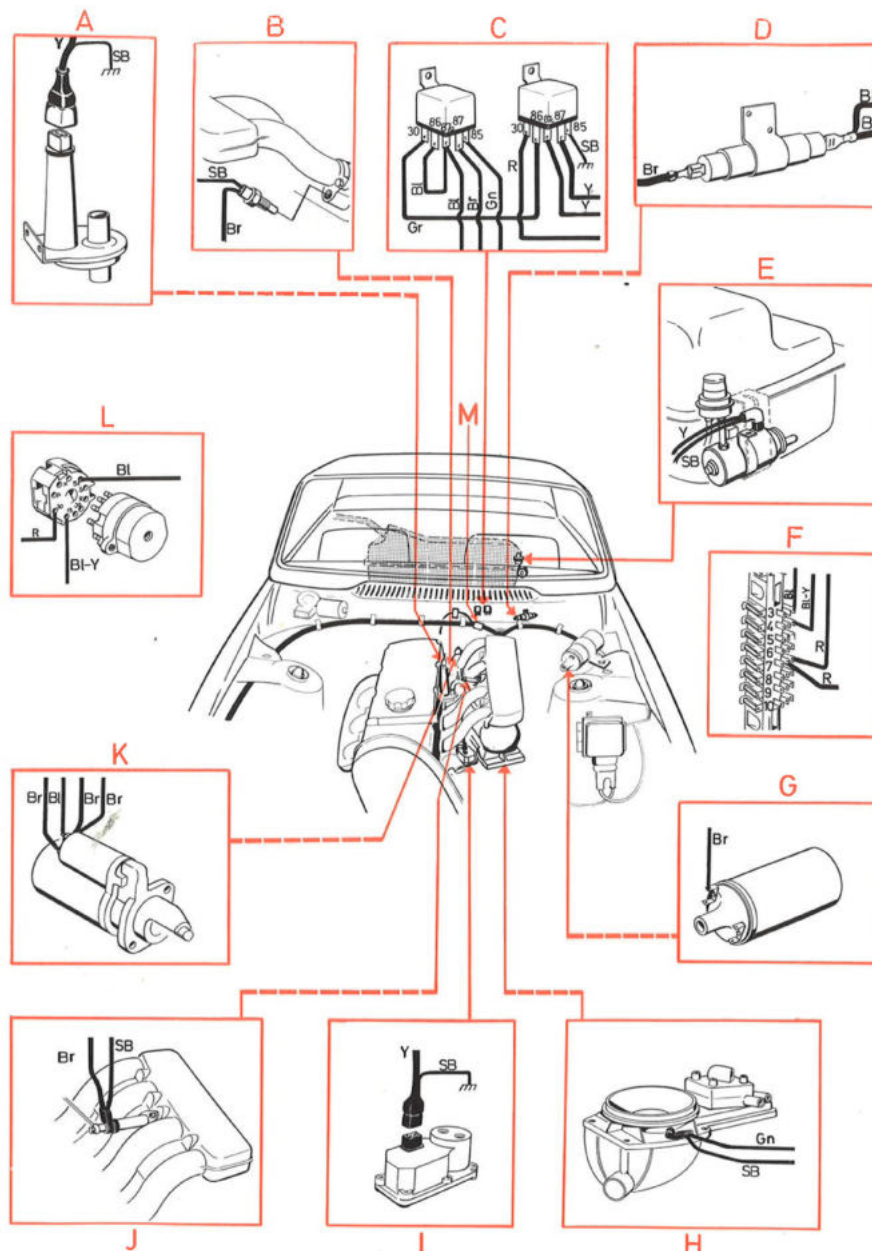
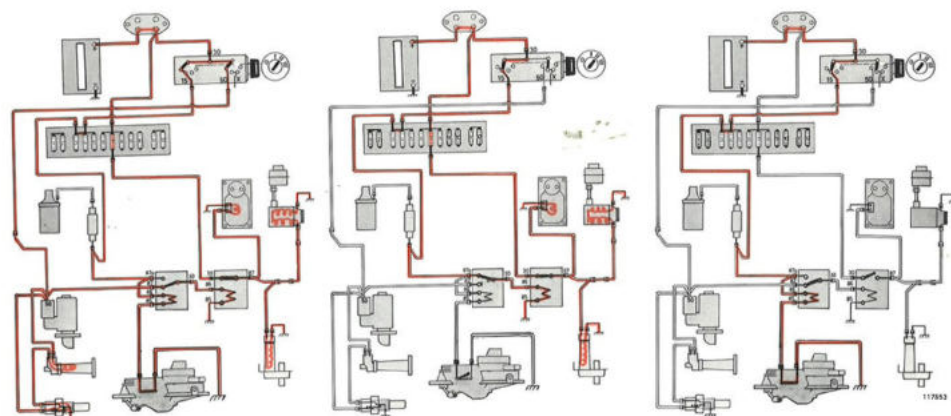
Zekering nr 7

Klokje
Benzinepomp

Starten van de motor

De motor loopt

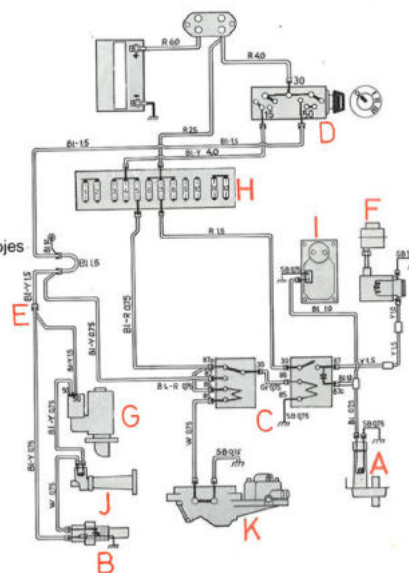
De motor slaat af
(Contact ingeschakeld,
maar motor draait niet)



Elektrisch schema, modeljaar 1976

Zekering nr 5

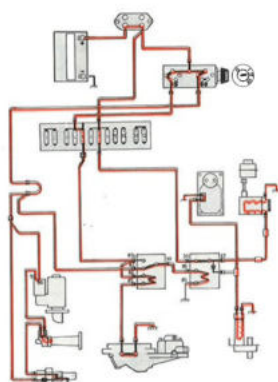
Instrumenten
Richtingaanwijzers
Controle-, waarschuwinglampjes
Relais
Autogordel reminder



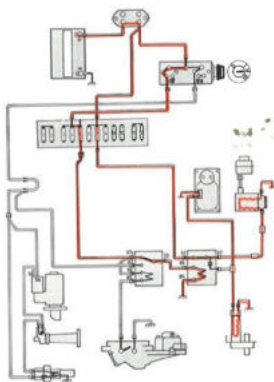
Zekering nr 7

Klokje
Benzinepomp

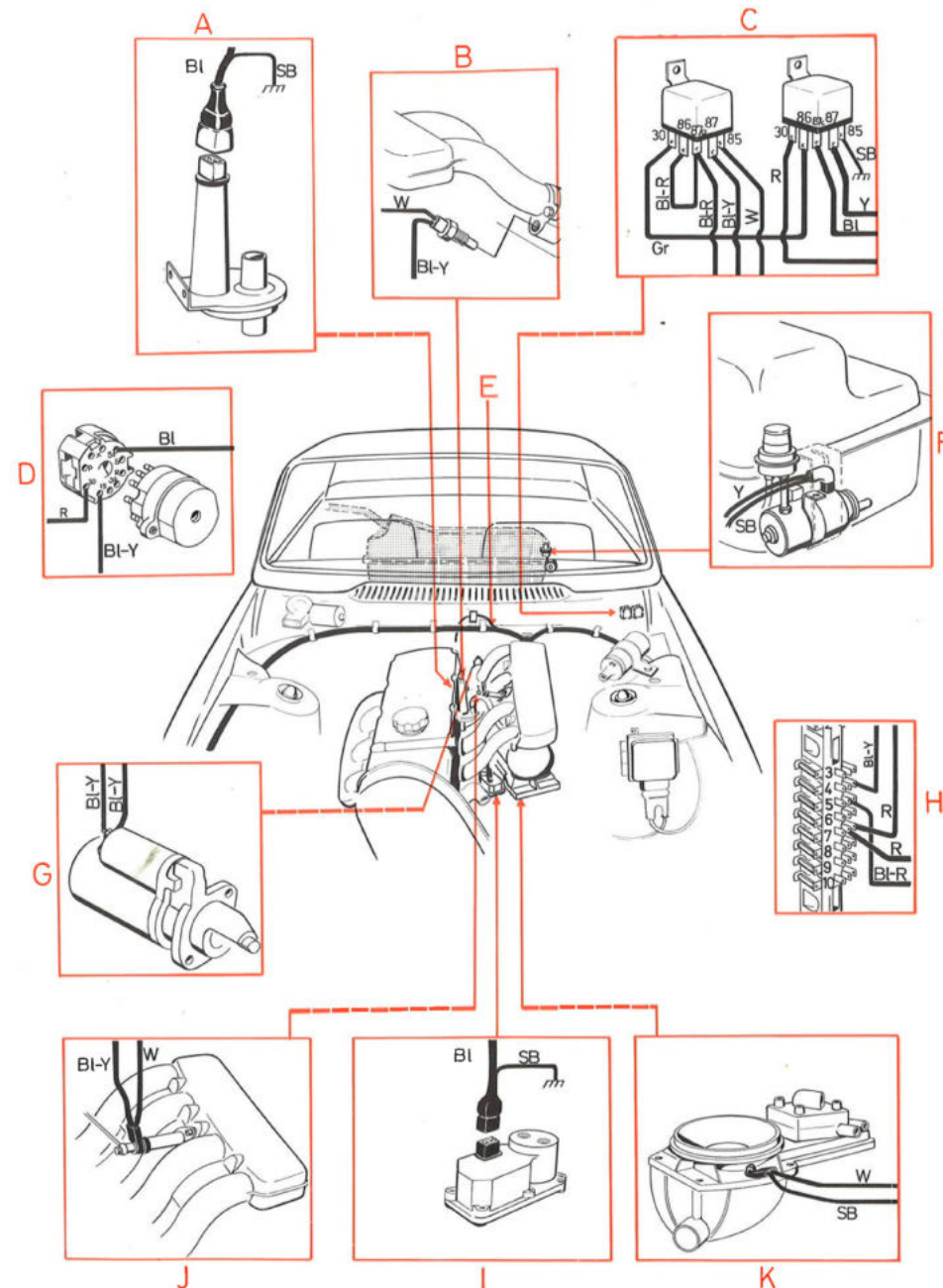
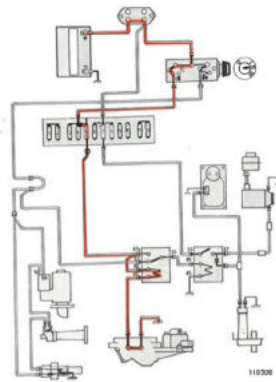
Starten van de motor



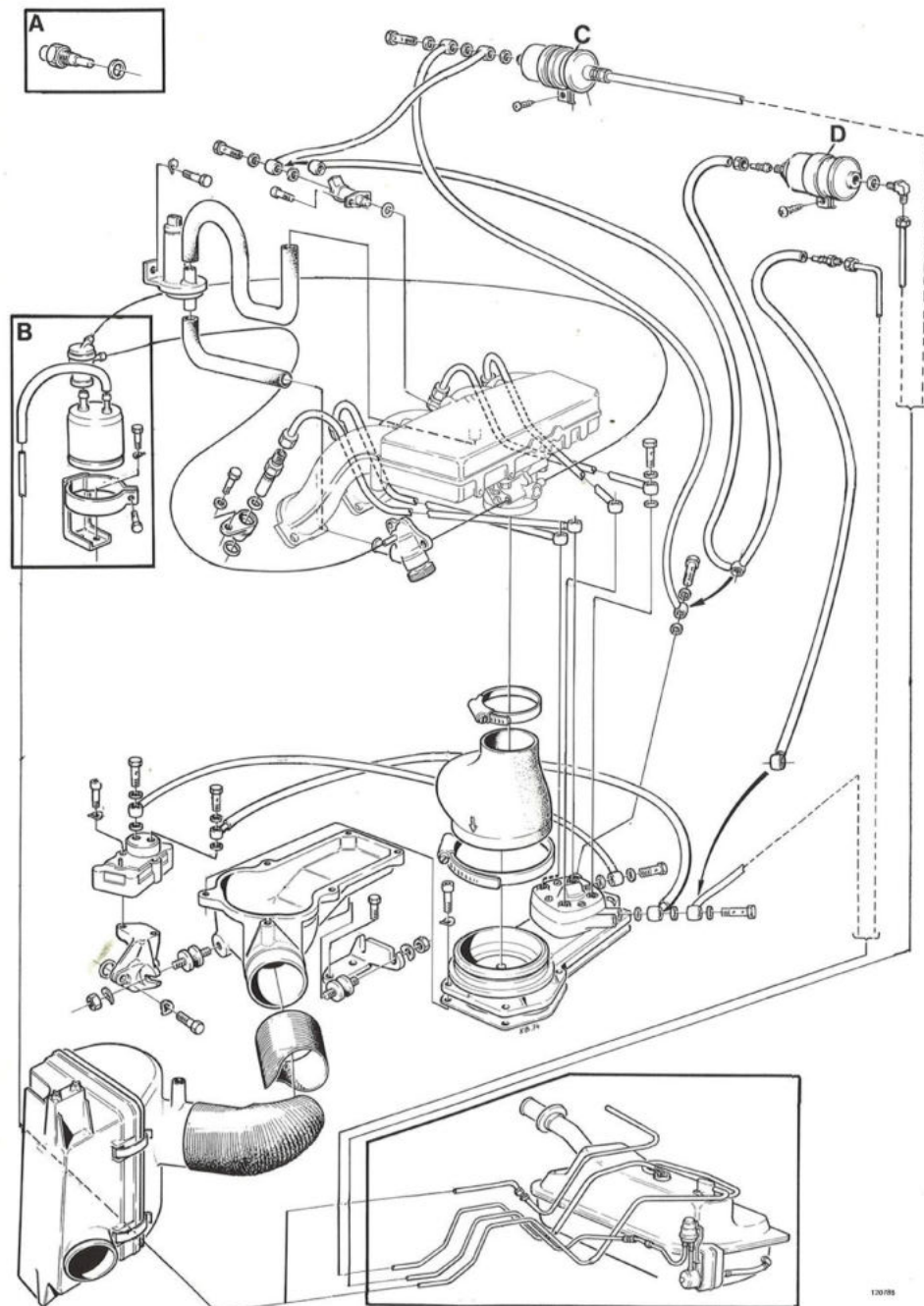
De motor draait



De motor slaat af (contact ingeschakeld, maar motor draait niet)

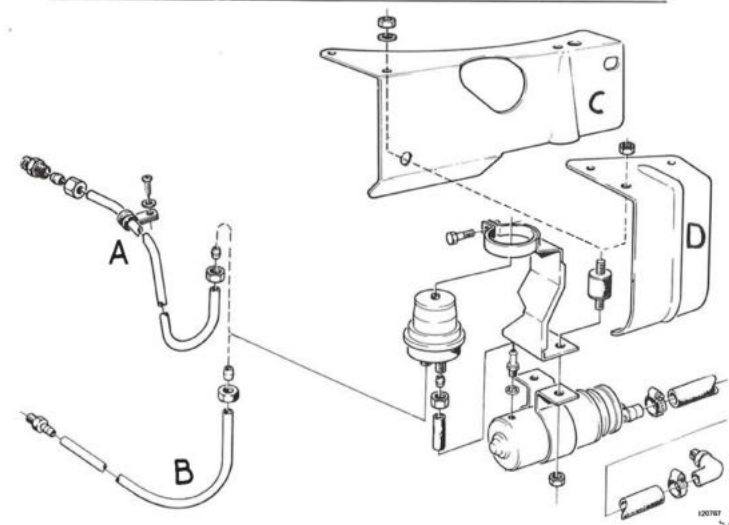
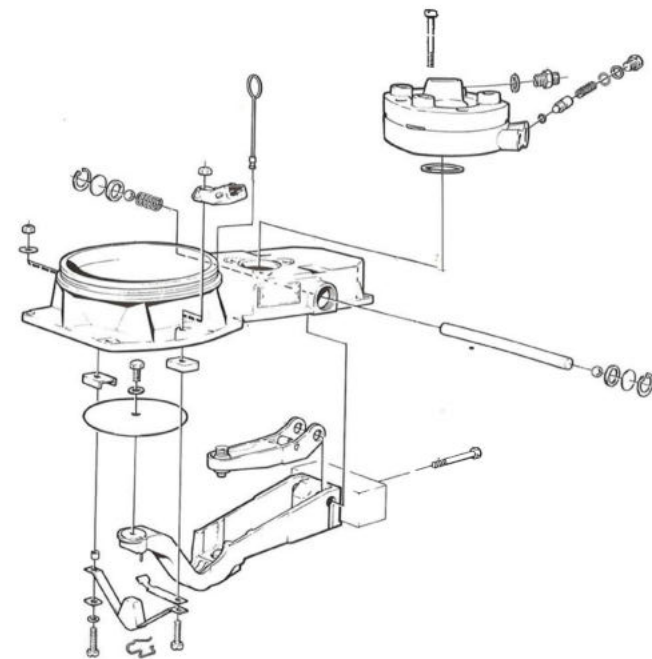




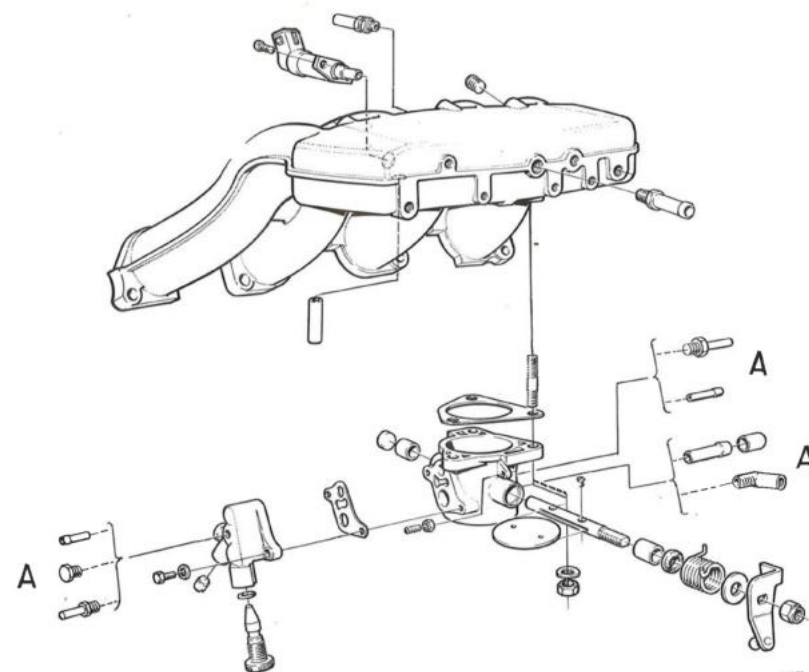


- A. Thermo-tijdschakelaar
 B. Wagens met benzineverdamperregelaar

- A Thermo-tijdschakelaar
 B Wagens met benzineverdamperregeling
 C Oude uitv. Chassisnr 242 0-53864
 244 0-82979
 245 0-54709
 D Nieuwe uitv. Chassisnr 242 53865-
 244 82980-
 245 54710-



- A Chassisnr 242 0-53864
 244 0-82979
 245 0-54709
 B Chassisnr 242 53865-
 244 82979-
 245 54709-
 C Nieuwe uitv.
 D Oude uitv.



A Alternatief, afhankelijk van motoruitvoering