

PRODUKT	HOOFDGROEP	GROEP
P	2	23
BETR.		NO.
Brandstofverbruik opmeten		17
240/260		DATUM Nov 1988

Service Bulletin

Pagina 1 van 7

Vernietig Service Bulletin Hoofdgroep 2, groep 23, nr 17 van Mei 1983.
Het bulletin is aangevuld.

XX

Brandstofverbruik opmeten 240/260

Om verbruikswaarden te verkrijgen die met het opgegeven brandstofverbruik vergelijkbaar zijn, moet alleen worden opgemeten als met constante snelheid wordt gereden. De zo verkregen waarde kan worden vergeleken met het verbruik, dat bij rijden op doorgaande wegen wordt opgegeven. Het is niet aan te raden om metingen te doen met variabele snelheid en belasting, omdat dergelijke waarden niet met het opgegeven verbruik in stadsverkeer vergelijkbaar zijn, aangezien de invloed van de verschillende factoren moeilijk te beoordelen is.

Zie voor het beoordelen van het brandstofverbruik ook Servicehandboek Hoofdgroep 1(16) Zuinigheidsafstelling (Binder 240).

N.B! Overtuig u ervan, dat de klant werkelijk inziet hoeveel het brandstofverbruik bij dalende buitentemperatuur toeneemt.

N.B!

Dit diagram en deze cijfers betreffende het brandstofverbruik komen uit de folder van Konsumentverket "Brandstofverbruik Personenauto's". De cijfers hebben ten doel om in het algemeen op het verband tussen brandstofverbruik en buitentemperatuur te wijzen.

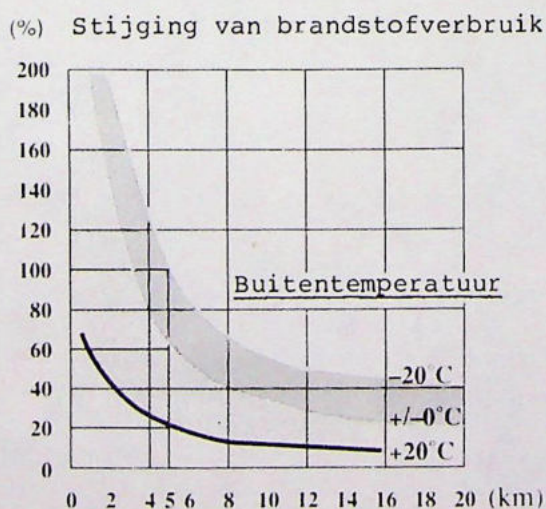
Zo moet u het diagram lezen:

Als uw geheel warmgedraaide auto 1,0 liter/
10 km verbruikt, is het eigenlijke verbruik
5 km na koud starten:

1,20 liter/10 km (stijging 20%) bij +20 °C
buitentemperatuur

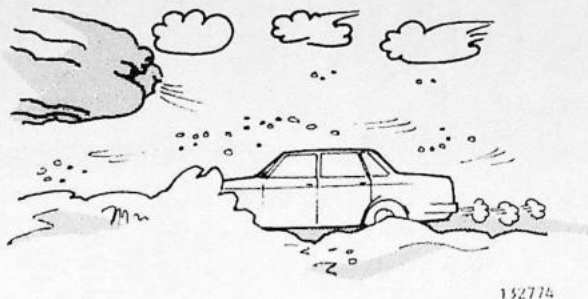
1,60 liter/10 km (stijging 60%) bij $\pm 0^\circ\text{C}$
buitentemperatuur

2,0 liter/10 km (stijging 100%) bij -20 °C
buitentemperatuur.



147 124

Voorwaarden voor het opmeten van het brandstofverbruik



Omstandigheden buiten

Om vergelijkbare en betrouwbare waarden te verkrijgen moet het brandstofverbruik niet worden opgemeten bij bepaalde omstandigheden buiten, zoals b.v.:

- hoge windsnelheid (boven 7-8 m/s)
- nat wegdek
- temperatuur onder -0 of boven +25 °C.

Controle voor het opmeten van het brandstofverbruik

Als niet met de auto in de bestaande toestand moet worden gereden, moet het onderstaande worden gecontroleerd/uitgevoerd:

Motor controleren/afstellen

- het ontstekingstijdstip
- het CO-gehalte
- het luchtfilter (bij sterke vervuiling vervangen)
- de bandenspanning.

(De auto moet intensiever worden gecontroleerd bij verkrijging van een meetresultaat dat sterk van het opgegeven verbruik afwijkt).

Uitwendige uitrusting

Uitrusting die niet standaard is en het brandstofverbruik kan beïnvloeden, moet worden verwijderd, als men waarden wil verkrijgen die met het opgegeven verbruik vergelijkbaar zijn. Voorbeelden hiervan zijn: imperiaal, borden, e.d.

Lading

De lading mag behalve de bestuurder niet meer zijn dan 1 passagier en 50 kg.

UITVOERING VAN DE PROEF

Warmdraaien

Alvorens te meten moeten de motor en de transmissie worden warmgedraaid door tenminste 20 km bij 70-90 km/uur te rijden.

Snelheidsmeter/kilometerteller controleren

Het is doelmatig om tijdens het warmdraaien de aanwijzing van de snelheidsmeter/kilometerteller met een stopwatch te controleren.

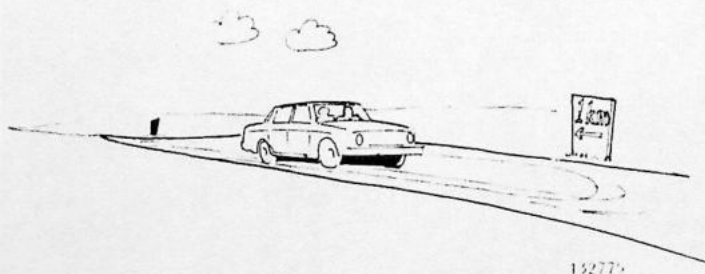
Proefrittraject

Altijd moet hetzelfde traject worden gebruikt. Geschikt is een goede weg met niet al te veel verkeer.

De weg moet parkeerstroken hebben, omdat het opmeten ten dele gebeurt bij veel lagere snelheid dan die van het overige verkeer.

Het traject moet tenminste 1 km zijn en zonder bochten en hellingen. Het traject moet nauwkeurig opgemeten en aangegeven zijn.

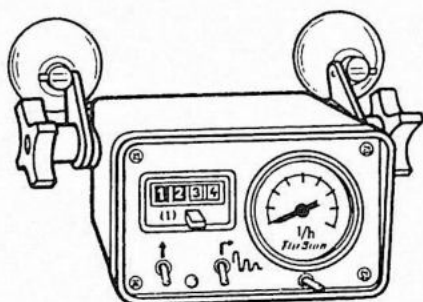
Ter compensatie van windsnelheden en hoogteverschillen moet het traject in beide richtingen afgelegd worden waarna het gemiddelde verbruik wordt berekend.



Opmeten

- wordt het beste bij 90 km/uur en waar mogelijk bij 110 km/uur gedaan
- alle ramen moeten dicht zijn
- de airconditioning moet uitgezet zijn
- alvorens op het proefrittraject op te meten moeten de snelheid en het gasgeven constant geworden zijn
- tijdens het opmeten moeten de snelheid en het gasgeven constant zijn
- als er tijdens het opmeten storingen zijn waardoor de snelheid en het gasgeven veranderen, moet het opmeten worden gestaakt en herhaald.

Denk erom, dat het opmeten het brandstofverbruik moet weergeven bij ongehinderd rijden op een vlakke weg.



136/029

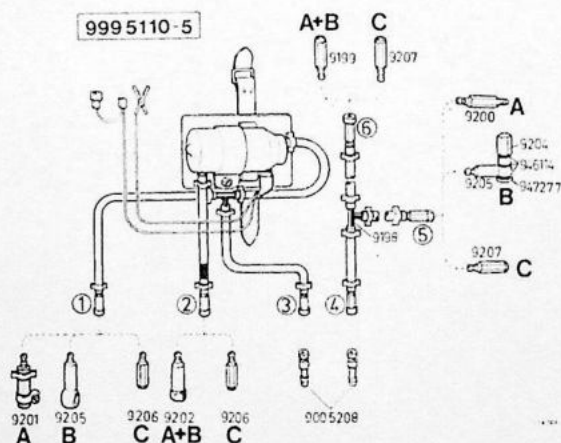
Meetapparatuur

Stroommeter:

999 9944-3 in liters geijkt
of
999 9948-4, in US Gallon geijkt.

Voor motoren met het CI-systeem is ook adapter 999 5110-5 nodig.

N.B! Adapter 5110 is bedoeld om bij korte proeven te worden gebruikt. Als deze bij langdurige proeven wordt gebruikt, kunnen warm-startproblemen ontstaan als gevolg van hoge brandstoftemperatuur (met name bij de B28).



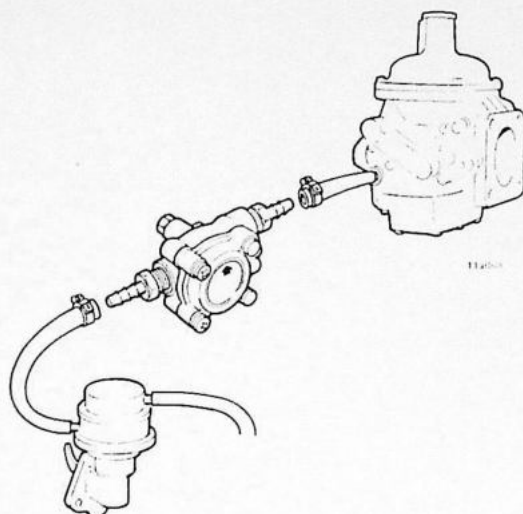
Opmeten bij dieselmotoren

Bij dieselmotoren is het aansluiten van de meetapparatuur erg ingewikkeld. O.a. moet de retourbrandstof worden gekoeld, voordat deze weer naar de inspuitspomp gaat. Dit moet ter vermindering van dampbellen die de pomp kunnen beïnvloeden en een foutief meetresultaat geven.

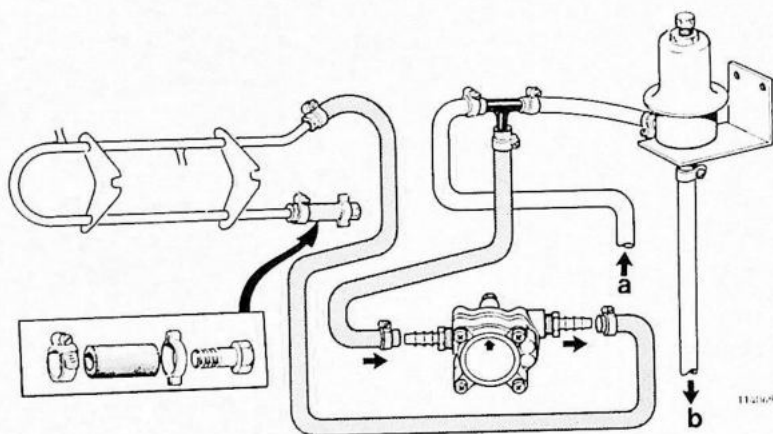
Daarom wordt geadviseerd om in plaats van het opmeten van het brandstofverbruik een rookgasproef te doen.

Stroommeter en adapter 5110 aansluiten

Let erop, dat de slangen vrijliggen, niet ingeklemd (geknikt) zijn of tegen warme onderdelen liggen.



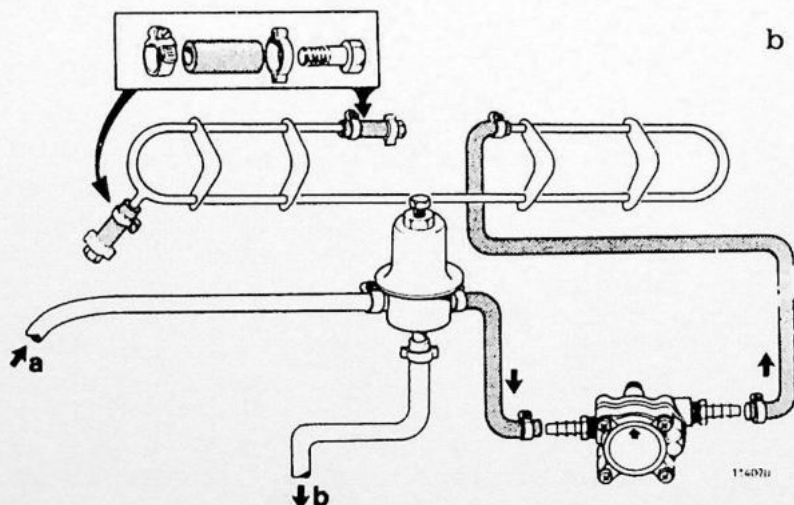
Carburateurmotoren



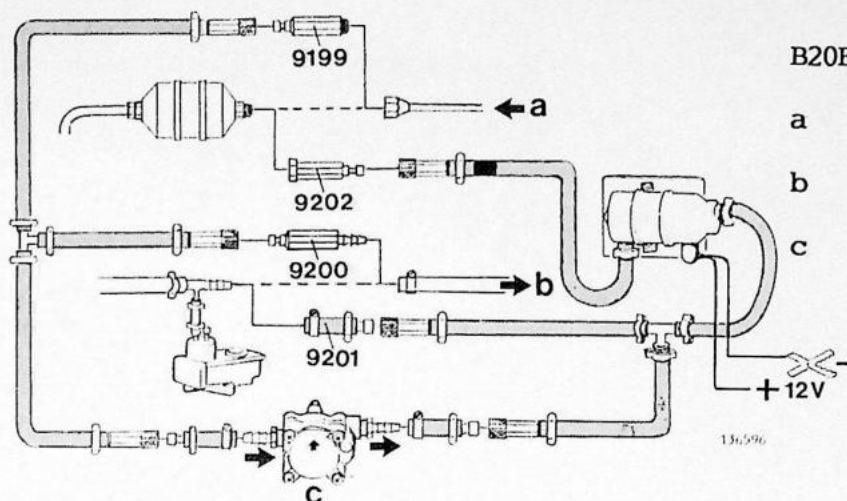
B20E/F -1973
B30E/F

Uitvoering 1

- a van brandstoftank
- b retour van brandstoftank

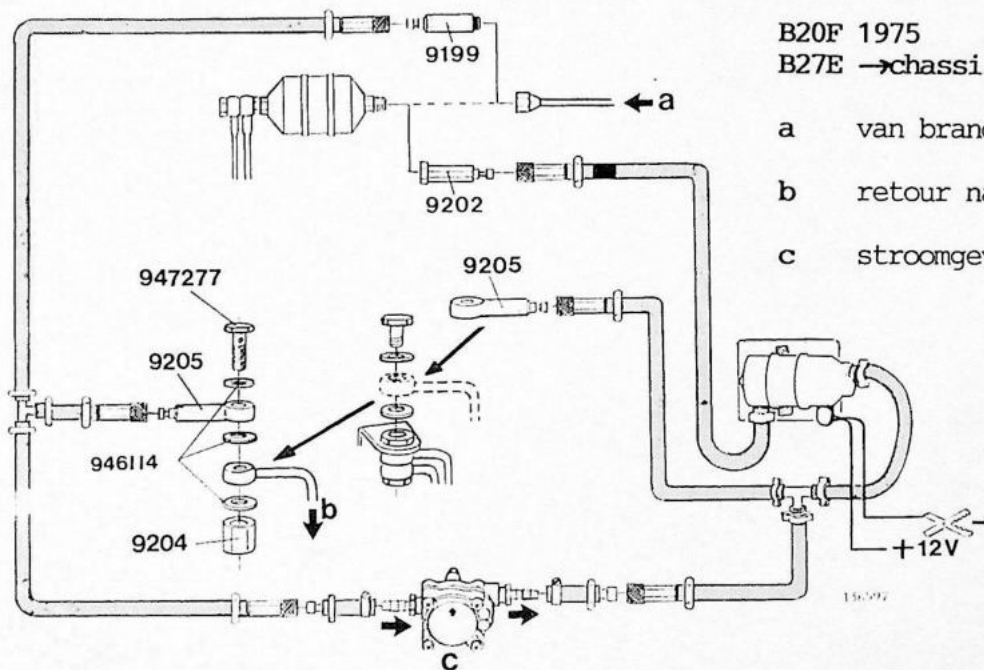


Uitvoering 2



B20E/F 1974

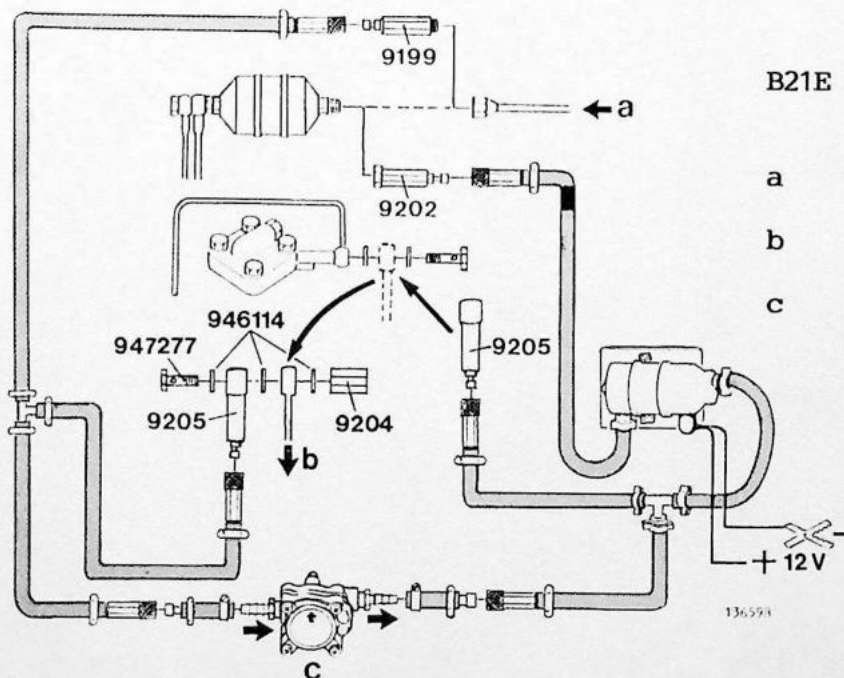
- a van brandstoftank
- b retour naar brandstoftank
- c stroomgever.



B20F 1975

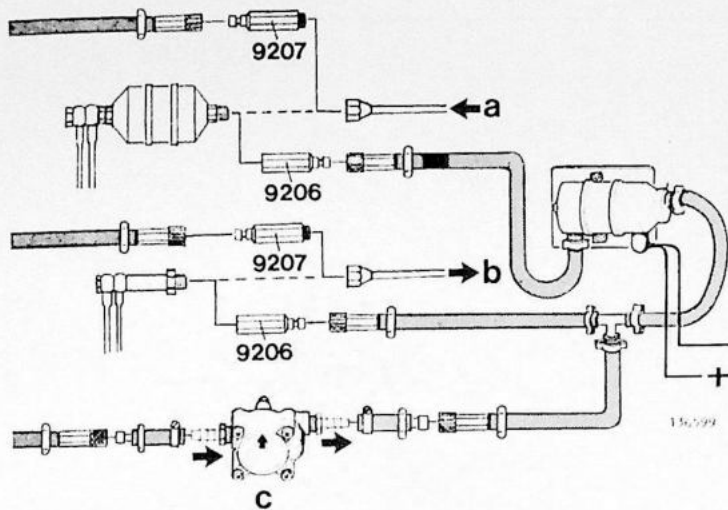
B27E → chassisnummer 110

- a van brandstoftank
- b retour naar brandstoftank
- c stroomgever.



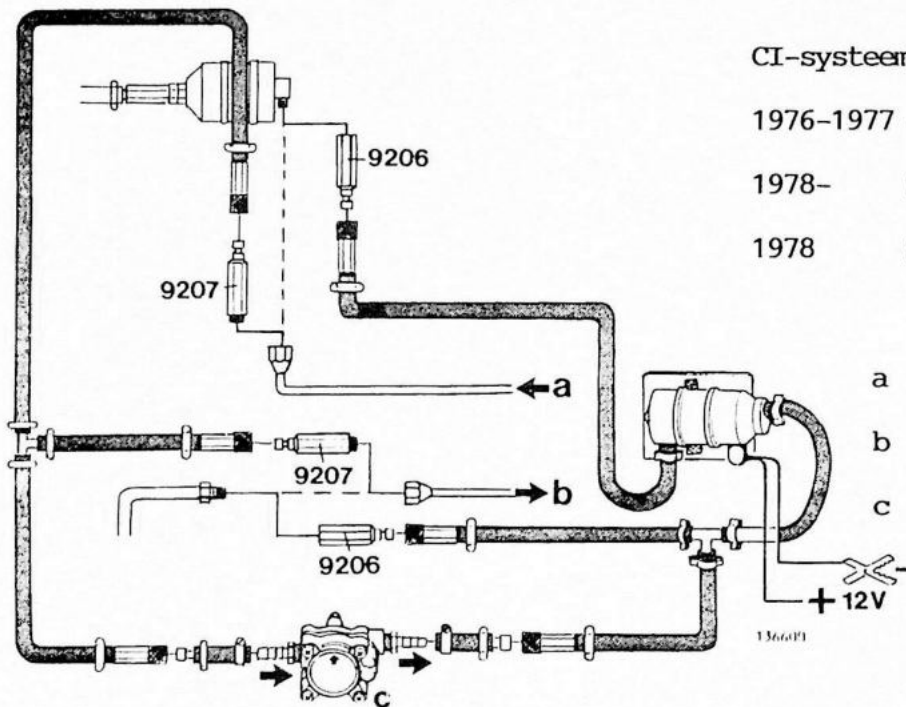
B21E 1975

- a van brandstoftank
- b retour naar brandstoftank
- c stroomgever.



B27E
chassisnummer 111-9674 (=t.e.m. 1975)

- a van brandstoftank
- b retour naar brandstoftank
- c stroomgever.



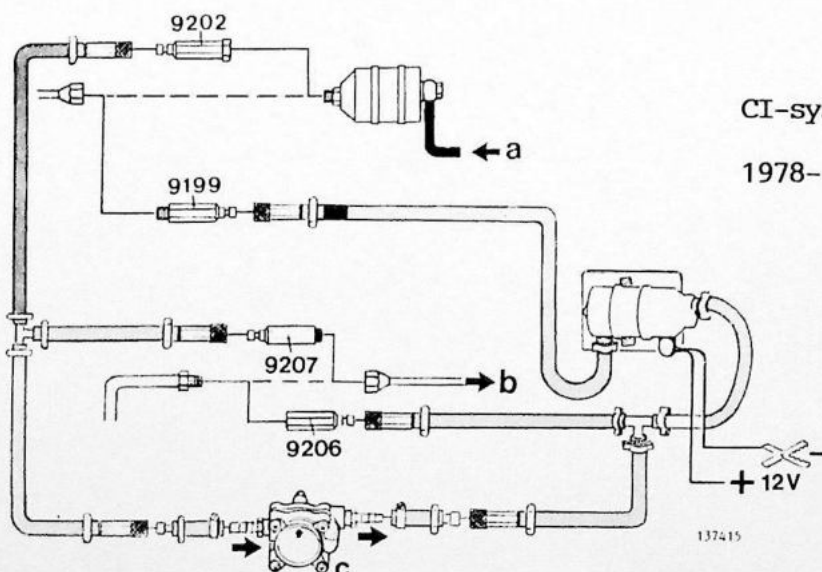
CI-systeem

1976-1977 alle

1978- met stuur rechts

1978 met stuur rechts en
stalen hogedrukleiding

- a van brandstoftank
- b retour naar brandstoftank
- c stroomgever.

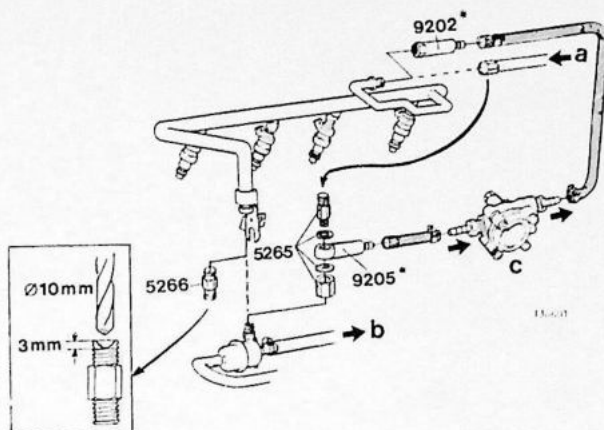


CI-systeem

1978- met stuur links en
polyamide hogedrukleiding

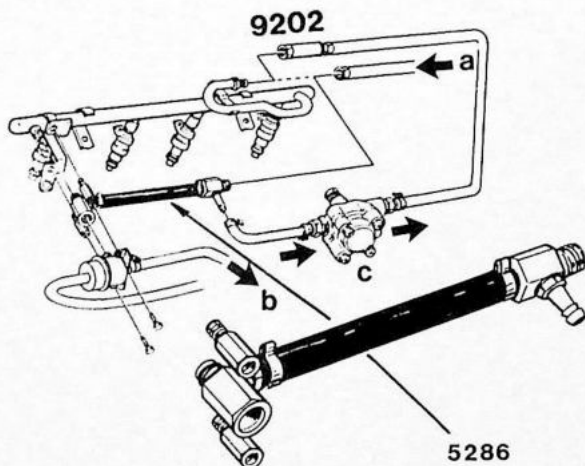
- a van brandstoftank
- b retour naar brandstoftank
- c stroomgever.

B21F LH-jetronic 1
B23F LH-jetronic 2.0
B19E LE-jetronic



- a van brandstoftank
- b retour van brandstoftank
- c stroomgever

* behoort bij Volvo O/N
999 5110-5.



B230F LH-jetronic 2.2 en 2.4

- a van brandstoftank
- b retour naar brandstoftank
- c stroomgever.