

Servicehandboek

Constructie
en werking

Hoofdgroep 2(20-22)

Motor B172

340

1985 - 19..

VOLVO

Volvo auto's worden verkocht in uitvoeringen die voor bepaalde landen zijn aangepast. Dit aanpassen berust o.a. op wettelijke voorschriften, belastinggrenzen en wensen van de betreffende afzetmarkt.

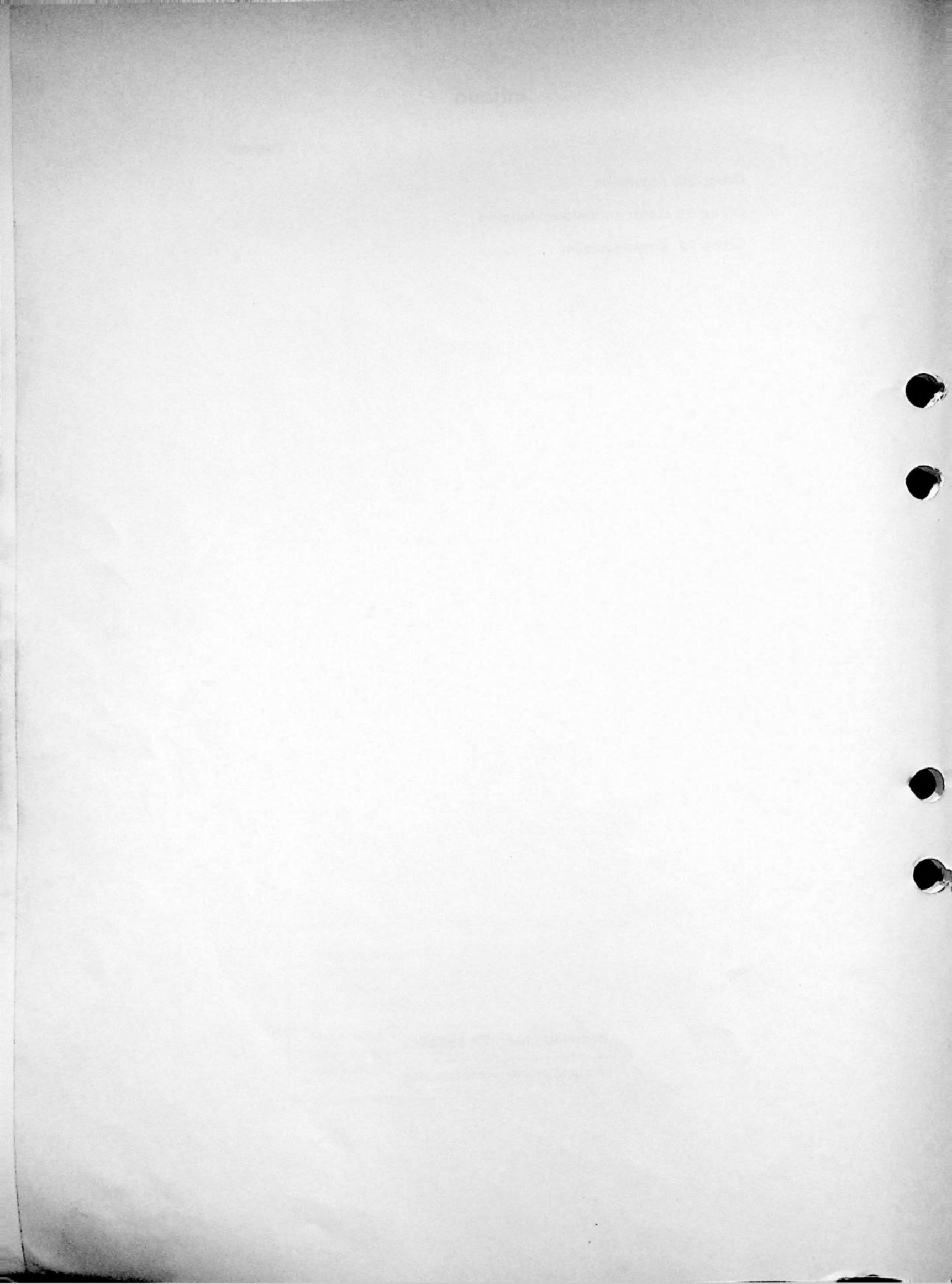
In dit servicehandboek kunnen daarom afbeeldingen en tekst voorkomen die geen betrekking hebben op de volvo-auto's in Uw land.

Inhoud

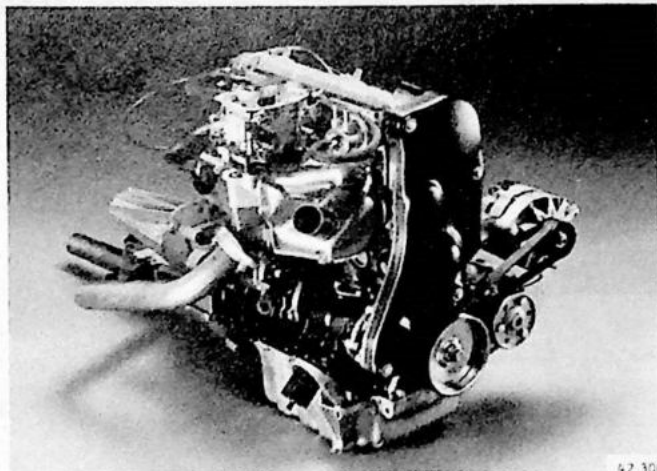
	Pagina
Groep 20: Algemeen	1
Groep 21: Motor en motorophanging	4
Groep 22: Smeersysteem	9

Bestelnummer: TP 35238/1

Wijzigingsrechten voorbehouden



Groep 20 Algemeen



42 300

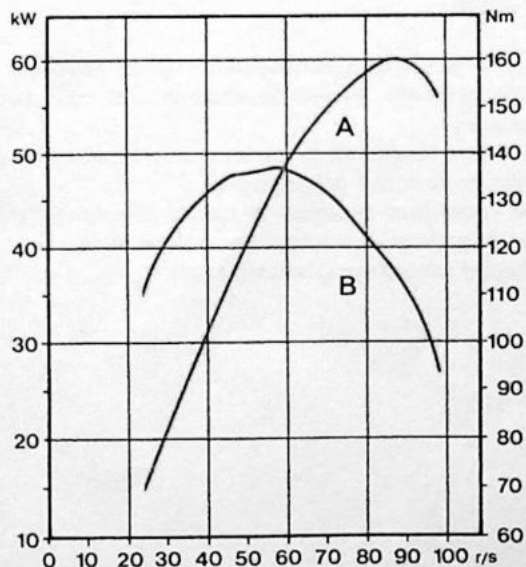
De Volvo B172K is een viercilinder-in-lijn benzinemotor voorzien van een bovenliggende nokkenas. Door toepassing van een speciale gietmethode is het totaalgewicht van de motor relatief gering. De cilinders zijn direkt in het motorblok geboord en kunnen dus niet worden vervangen. De brandstofvoorziening wordt verzorgd door een Solex Cisac carburateur. De ontsteking is volledig elektronisch (zonder de konventionele kontaktpunten).

Algemene specificaties

Type aanduiding		B 172K
Vermogen, ISO	kW bij r/s	60/90
"	pk bij omw/min	81/5400
Max. koppel	Nm bij r/s	133/50
"	kgm bij omw/min	13,5/3300
Aantal cilinders*		4
Cilinderinhoud	liter	1,721
Kompressieverhouding		10 : 1
Ontstekingsvolgorde		1-3-4-2
Boring	mm	81
Slag	mm	83,5
Carburateur	type	Solex Cisac 28-34 Z 10
Ontsteking		Volledig elektronisch

* 1e cilinder aan vliegwielzijde.

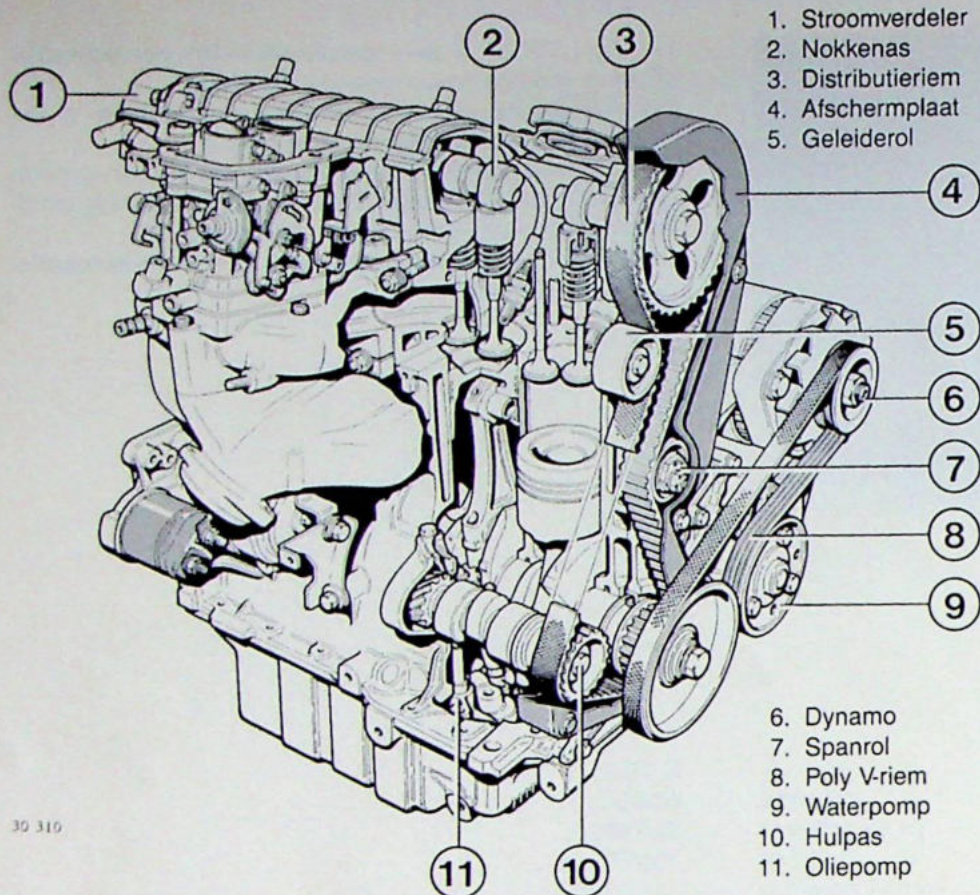
Vermogen-en koppeldiagram



42 261

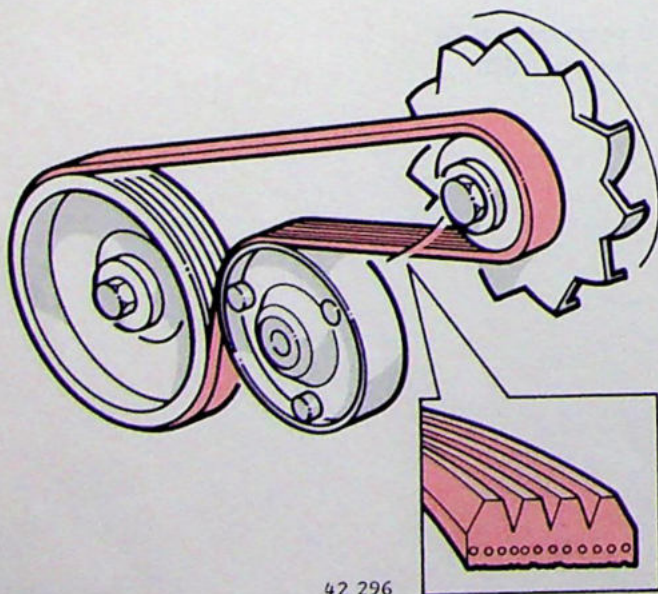
A = vermogen (ISO)
B = koppel (ISO)

Kenmerken van de B 172K:



30 310

- Gietijzeren motorblok; de cilinders zijn rechtstreeks in het blok geboord.
- Lichtmetalen cilinderkop
- Bovenliggende nokkenas
- Oliepomp van het tandwieltype, aangedreven door een hulpas
- Nokkenas en hulpas aangedreven d.m.v. een getande riem
- Waterpomp en dynamo aangedreven d.m.v. een Poly V-riem
- Stroomverdeler, direkt aangedreven door de nokkenas
- Brandstofpomp, direkt aangedreven door de nokkenas
- Verbrandingskamers in de zuigers



42 296

Poly V-riem

Een Poly V-riem is een aandrijfriem met aan de ene zijde een aantal groeven, en aan de andere zijde een speciale gripstructuur.

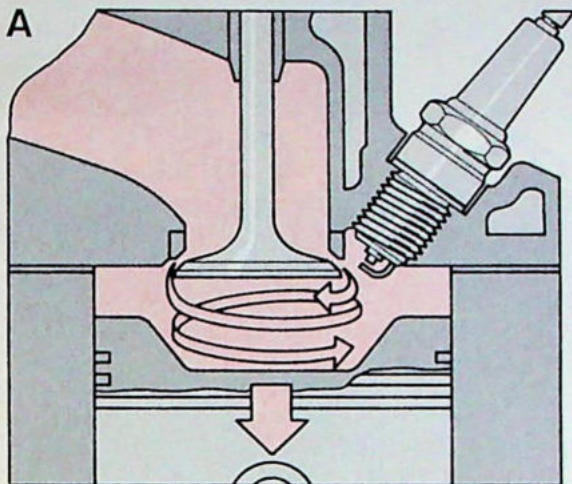
De Poly V-riem heeft weinig rek en is zeer flexibel, hetgeen een lange levensduur garandeert.

Door de meerdere groeven is het aanligvlak bijzonder groot, en door de gripstructuur kan ook de achterzijde worden gebruikt (aandrijving waterpomp).

"Heron" verbrandingskamers

Deze speciale verbrandingskamers bevinden zich in de zuigerbodems. De inhoud van de verschillende verbrandingskamers is meer gelijk dan bij de in een cilinderkop ingegoten kamers. De kompressieverhouding kan hierdoor worden verhoogd, met als resultaat een hoger rendement.

Door de vorm van de verbrandingskamers ontstaan, tijdens de inlaatslag, wervelingen, waardoor een relatief arm brandstofmengsel toch kan worden verbrand. Het brandstofverbruik wordt hierdoor gunstig beïnvloed.

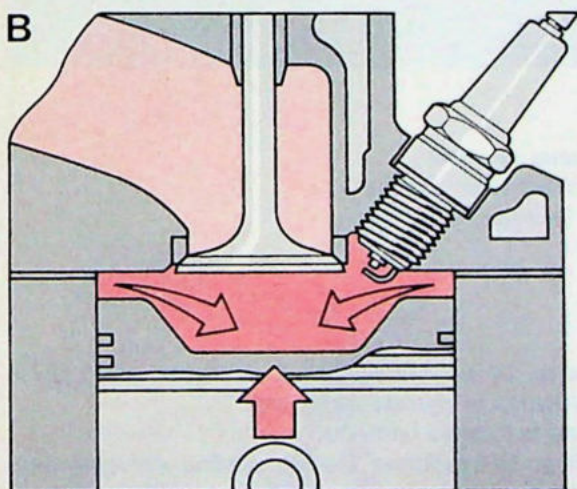


42 277

Situatie A

Tijdens de inlaatslag worden, als gevolg van de onderdruk, lucht en brandstof aangezogen.

Door de vorm van de verbrandingskamers ontstaan wervelingen waardoor de vullingsraad van de cilinders wordt verhoogd.



42 278

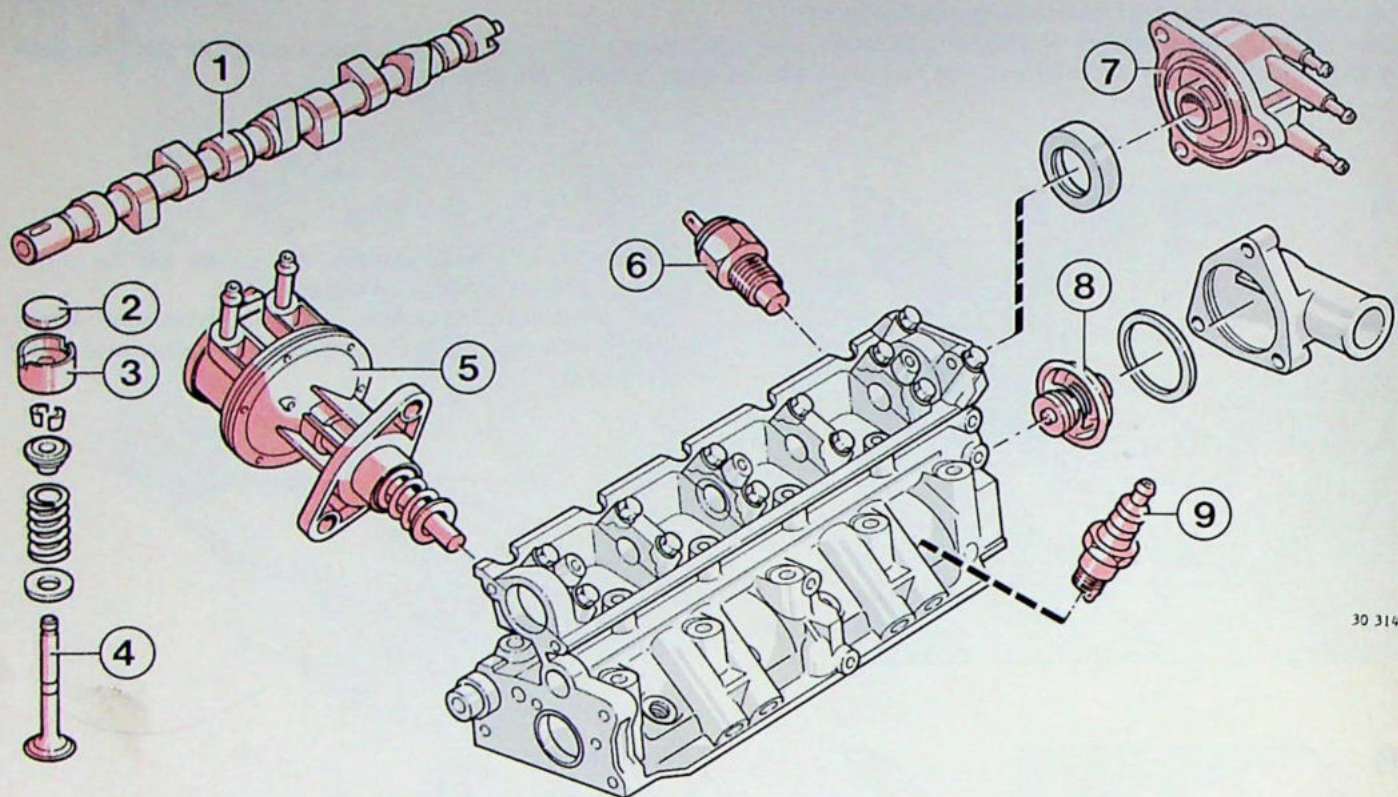
Situatie B

Omdat de cilinderkop vlak is wordt, aan het einde van de kompressieslag, het brandstofmengsel vanuit de buitendiameter van de cilinderboringen plotseling in de verbrandingskamers geperst.

Het resultaat is een zeer snelle verdichting en een optimale verbranding van een homogeen mengsel.

Groep 21 Motor en motorophanging

Cilinderkop



30 314

1. Nokkenas
2. Afstelplaatje
3. Klepstoter
4. Klep
5. Brandstofpomp

6. Temperatuurgever
7. Stroomverdeler
8. Koelvloeistofthermostaat
9. Bougie

De cilinderkop is gemaakt van lichtmetaal waardoor het gewicht minimaal is. De warmteregeling is optimaal, zodat materiaalspanningen door temperatuurverschillen worden voorkomen. De nokkenas is vijfmaal gelagerd.

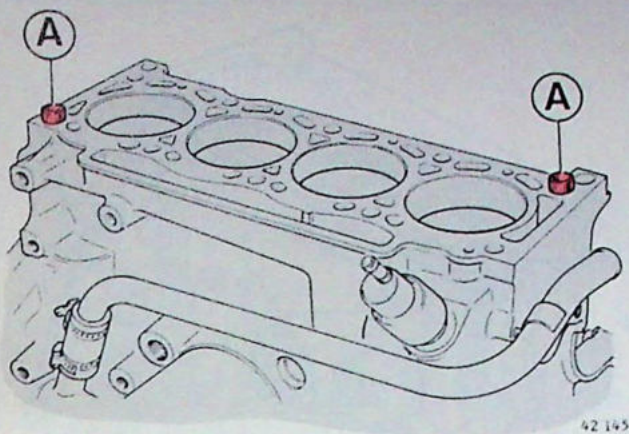
De kleppen staan loodrecht op de zuigers en worden rechtstreeks door de nokkenas bediend.

Het kleppenmechanisme berust op hetzelfde principe als dat van de B200- en D16 motoren. De klepspelings wordt bepaald d.m.v. afstelplaatjes die in de klepstoters worden geplaatst.

De stroomverdeler en de brandstofpomp zijn tegen de cilinderkop aangebracht, en worden rechtstreeks door de nokkenas aangedreven.

De verbrandingskamers zijn in de zuigerbodems aangebracht, waardoor de cilinderkop volledig vlak kon worden uitgevoerd. Het resultaat hiervan is een optimale koeling van de klepzittingen, de bougies e.d. en zodoende een langere levensduur van de betreffende onderdelen.

Vlakken van de cilinderkop is niet toegestaan omdat dan de kleppen te ver zouden uitsteken; De zuigers en de kleppen kunnen hierdoor worden beschadigd. Verder zijn in de cilinderkop ondergebracht: de bougies en de temperatuurgever.

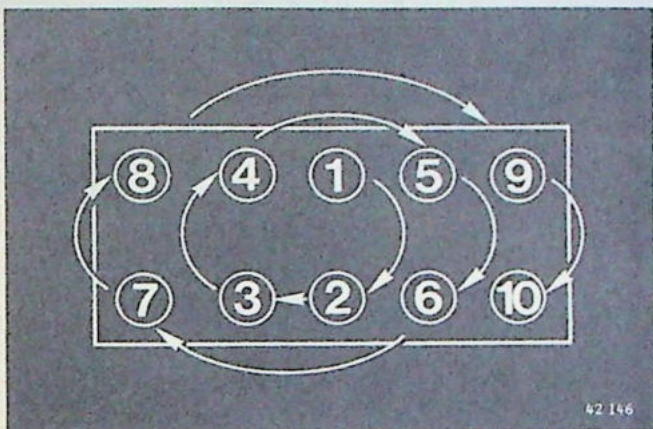


42 145

Positionering van de cilinderkop

Om de juiste positie van de cilinderkop en de koppakking te garanderen, zijn in het motorblok twee centreerbus-sen(A)aangebracht.

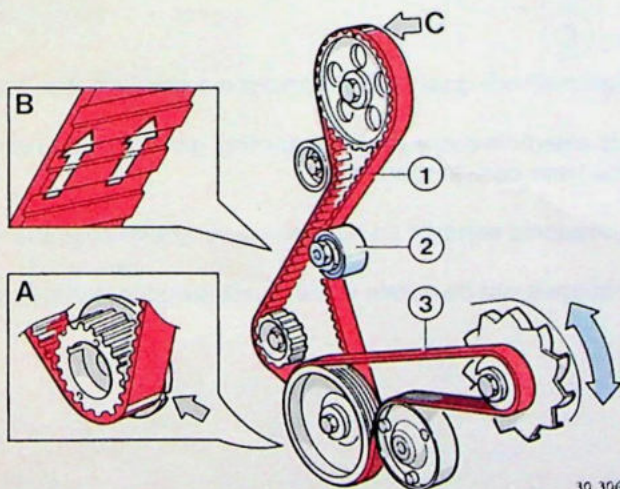
Om, bij het aanbrengen van de cilinderkop, beschadigingen te voorkomen, moet ervoor worden gezorgd dat alle zuigers zich ongeveer op halve hoogte in de cilinders bevinden.



42 146

Aanhaalvolgorde cilinderkopbouten

De cilinderkopbouten moeten in twee fasen worden aan-gehaald in de hiernaast afgebeelde volgorde. Later natrekken van de bouten is hierdoor overbodig.



30 306

Distributie- en aandrijfriem

De distributieriem is voorzien van witte merktekens, die overeenkomen met de referentietekens A en C op respek-tievelijk krukas-en nokkenastandwiel.

De toepassing van deze controletekens maakt het moge-lijk om snel en korrekt een distributieriem te vernieuwen. Als de controletekens op hun juiste plaats zijn aange-bracht, moeten de richtingpijlen(B) zich aan de rechterzij-de, tussen hulpastandwiel en nokkenastandwiel bevinden.

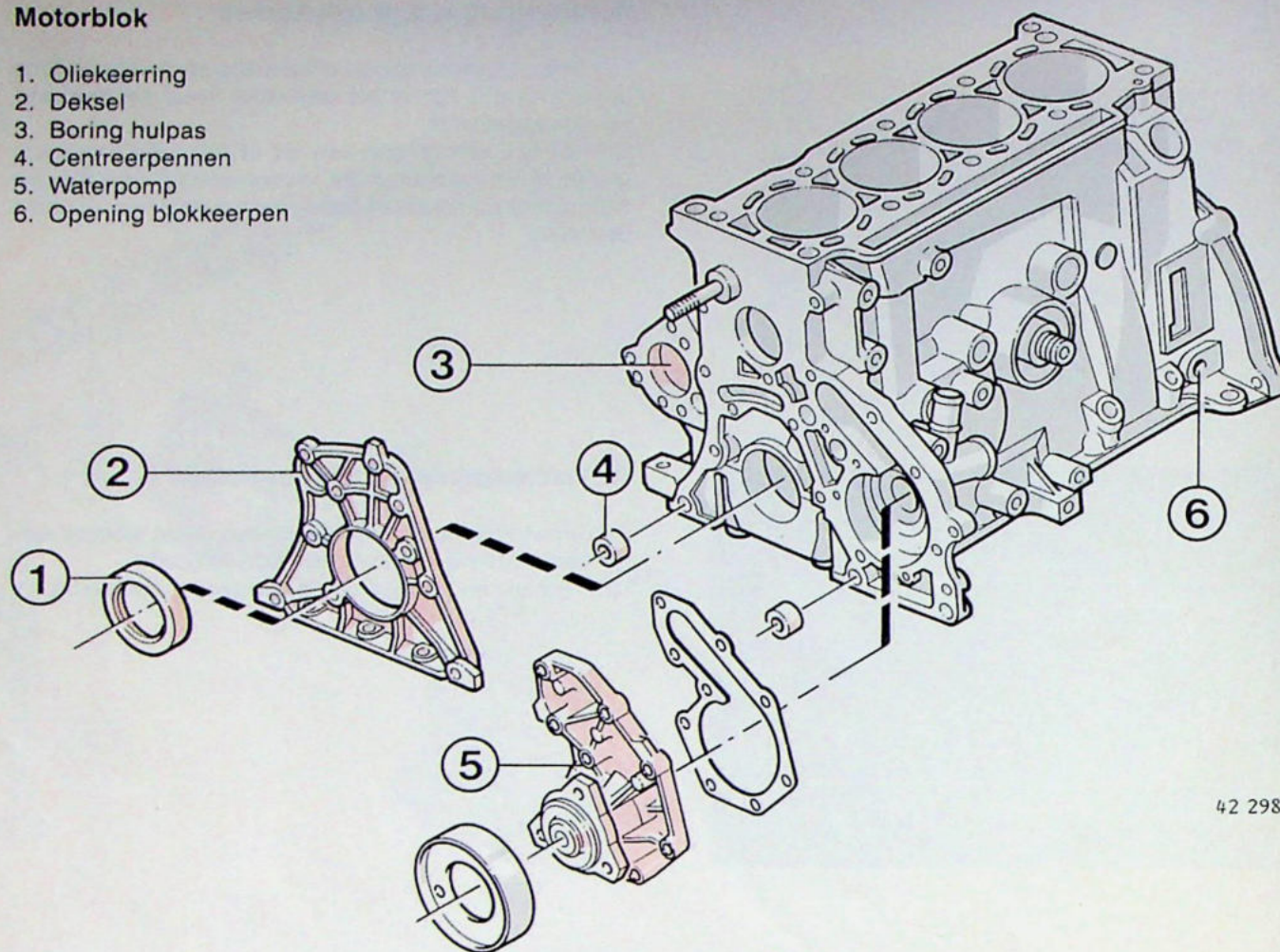
De distributieriem wordt op spanning gehouden d.m.v. de spanrol.

De Poly V-riem, welke de waterpomp en de dynamo aan-drijft, wordt op spanning gehouden d.m.v. een stelriechting op de dynamo.

1. Distributieriem
2. Spanrol
3. Poly V-riem

Motorblok

1. Oliekeerring
2. Deksel
3. Boring hulpas
4. Centreerpennen
5. Waterpomp
6. Opening blokkeerpen



42 298

Het motorblok is gegoten volgens het "disamatic" proces. Door deze methode gaat de dunwandigheid gepaard met een grote sterkte.

De krukas is vijfmaal in het blok gelagerd en wordt aan distributiezijde afgedicht d.m.v. een oliekeerring, gemonteerd in een demontabel lichtmetalen deksel. Dit deksel wordt gecentreerd d.m.v. twee centreerpennen.

De waterpomp is gedeeltelijk in het motorblok geïntegreerd.

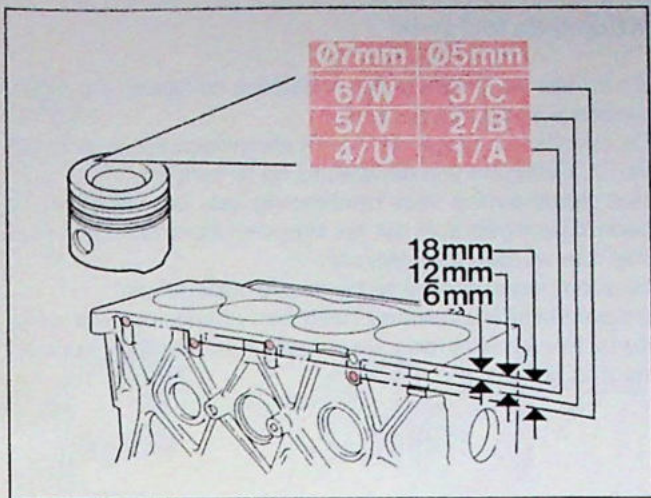
In het motorblok zijn boringen aangebracht voor de hulpas welke de oliepomp aandrijft en ook een opening voor het inbrengen van een blokkeerpen.

D.m.v. deze blokkeerpen kan de krukas worden gefixeerd, terwijl de zuigers van de eerste en de vierde cilinder zich in hun bovenste dode punt (B.D.P.) bevinden (zie ook pagina 8 "krukas".)

Cilinder/zuigerkombinaties

De cilinders zijn rechtstreeks in het motorblok geboord en kunnen in twee standaard diameters voorkomen, te weten: 81 mm en 81,25 mm; De zuigerdiameters zijn hierop aangepast.

De cilinderdiameter is herkenbaar aan geboorde blinde gaten aan de zijkant van het motorblok en de zuigerdiameter aan een cijfer of letter op de zuigerbodem.

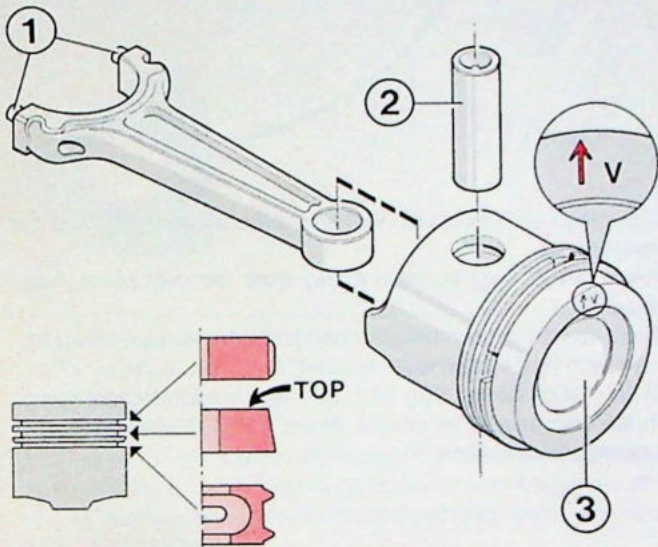


42 276

Relatie tussen merktekens op zuigers en motorblok

De zuigers zijn gemerkt met "1,2 of 3" resp. "A,B of C" voor boring Ø 81mm, en met "4,5 of 6" resp. "U,V of W" voor boring Ø 81,25mm.

Het motorblok is gemerkt d.m.v. blinde gaten van Ø 5mm of Ø 7mm, op 6,12 of 18mm afstand vanaf het pakkingvlak.



42 299

Zuigers

De zuigerbodems zijn voorzien van speciaal gevormde "Heron" verbrandingskamers (zie ook pag 3)

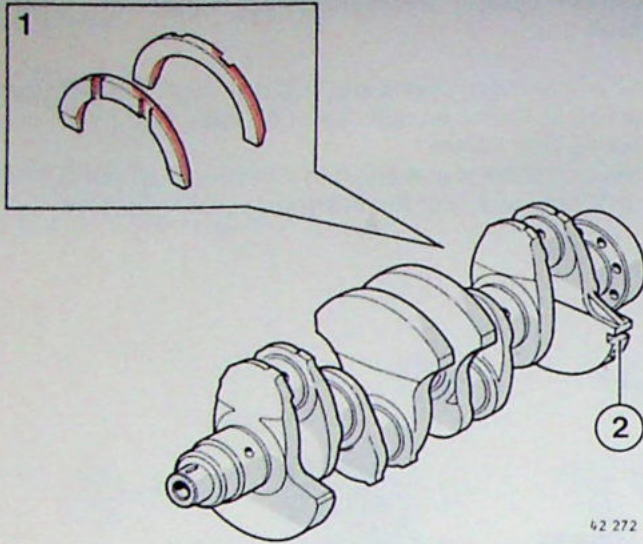
De zuigerveren zijn van het konventionele type. De sloten moeten 120°ten opzichte van elkaar worden aangebracht. De zuigerpen heeft een perspassing in de drijfstang en is gelagerd in de zuiger.

Om een optimale krachtverdeling te verkrijgen, is de zuigerpen assymetrisch in de zuiger geplaatst.

Een pijl in de zuigerbodem geeft aan welke kant van de zuiger richting vliegwiel moet wijzen. De paspennen in de drijfstang moeten aan dezelfde zijde zitten

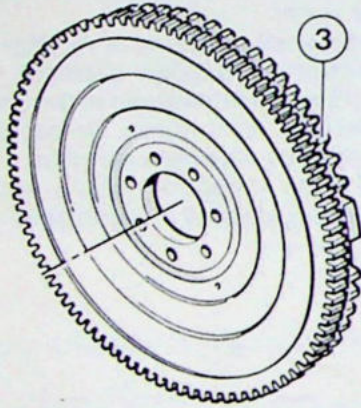
Naast de pijl is de klasse-aanduiding van de zuiger-cilinderkombinatie aangebracht, in dit geval de "V".

1. Paspennen
2. Zuigerpen
3. Verbrandingskamer



42 272

1. Axiaal-lagers
2. Uitsparing blokkeerpen



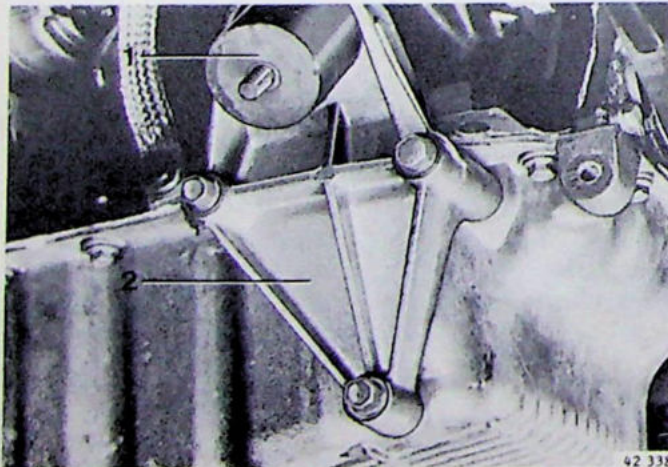
42 263

3. Extra vertanding

Krukas en vliegwiel

De krukas is vijfmaal in het motorblok gelagerd. De lager-tappen zijn inductiegehard.
 De tweede hoofdlagertap (vanaf vliegwielzijde) is voorzien van axiaallagers om de speling op te vangen.
 Het gatenpatroon voor bevestiging van het vliegwiel, is zodanig aangebracht dat het vliegwiel slechts op één manier kan worden gemonteerd.
 Hierdoor wordt onbalans na revisie voorkomen.
 De achterste krukswang heeft een uitsparing waardoor, d.m.v. een blokkeerpen, de zuigers 1 en 4 in BDP kunnen worden gefixeerd.

Het vliegwiel is voorzien van een extra vertanding t.b.v. de ontsteking.
 Deze vertanding is gelijkmatig over de omtrek aangebracht.
 Twee van de tanden hebben een dubbele lengte; ze bevinden zich recht tegenover elkaar (180°).
 D.m.v. deze vertanding kan de elektronische ontsteking, m.b.v. een opneemelement, exact het BDP en het motor-torental vaststellen.



42 338

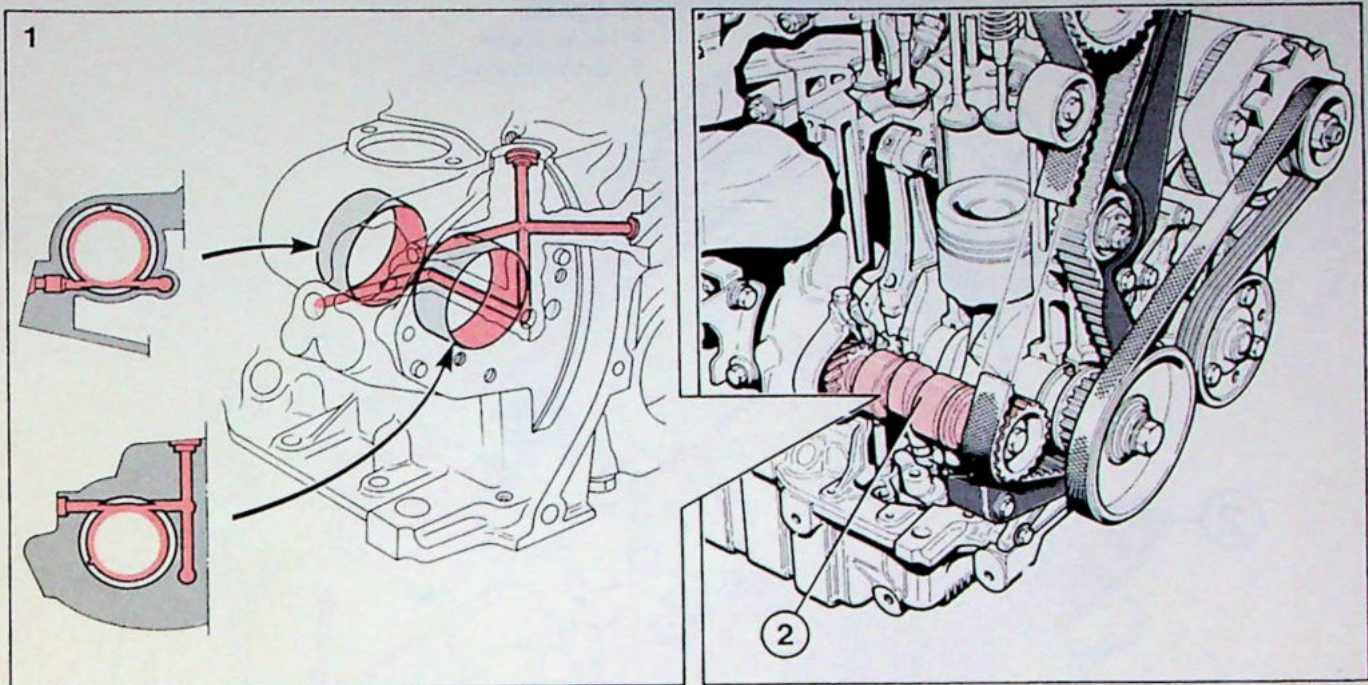
Motorophanging

De motor-ophangrubbers zijn geplaatst onder een hoek van 45° en zijn d.m.v. speciale lichtmetalen steunen aan het motorblok bevestigd.
 Door deze constructie worden motortrillingen ondervangen, en is de overdracht van motorgeluid naar het interieur zeer beperkt.

1. Ophangrubber
2. Motorsteun

Groep 22 Smeersysteem

Hulpas

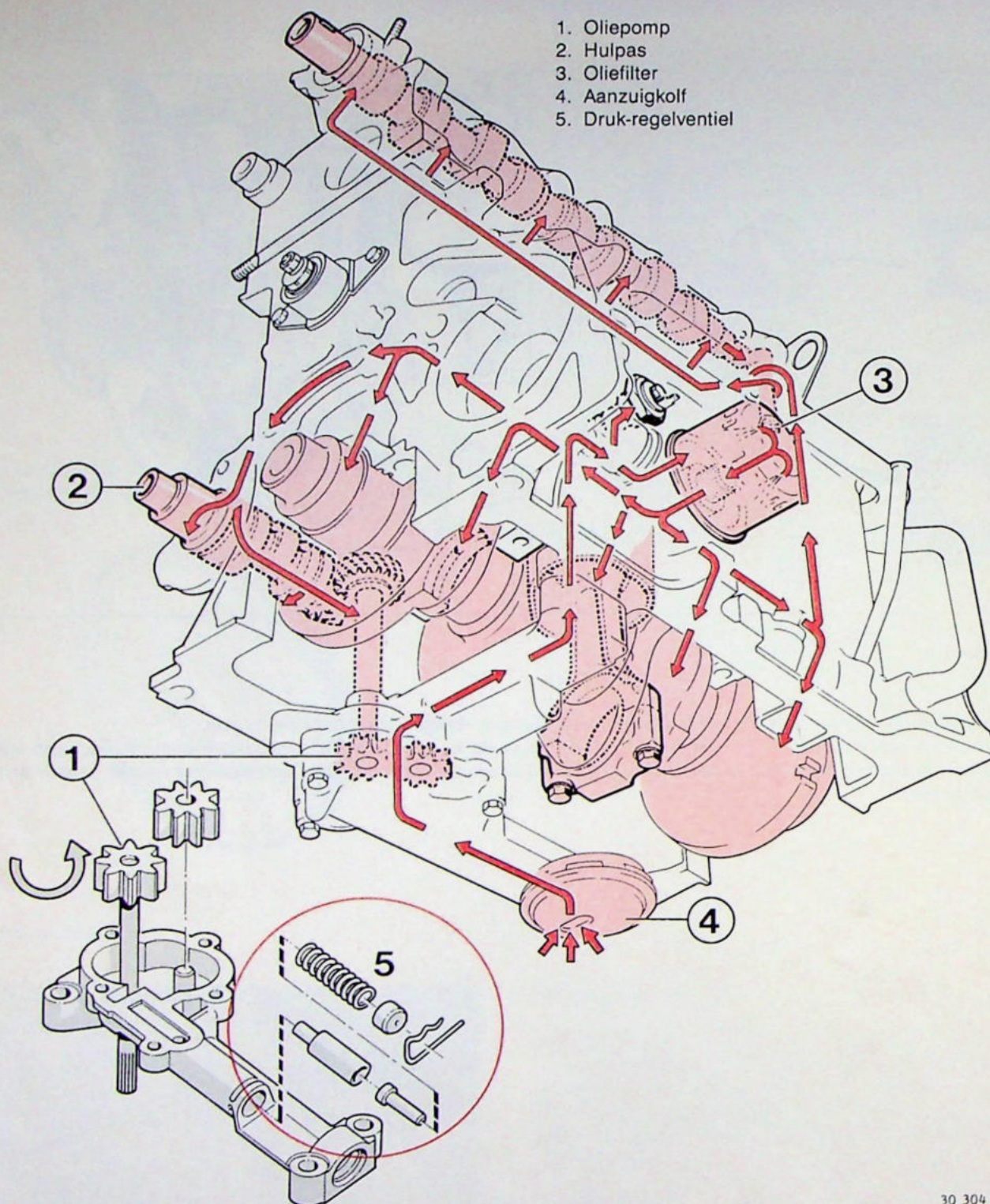


30 309

1. Oliekanalen
2. Hulpas

De oliepomp van het smeersysteem wordt, via de distributieriem, aangedreven door de hulpas.
De lagerbussen van deze hulpas zijn te vervangen en zijn, t.b.v. de smering, voorzien van oliekanalen. Bij het aanbrengen van nieuwe lagerbussen moet erop worden gelet, dat de oliekanalen in het motorblok, korresponderen met de oliekanalen in de lagerbussen.

Smeersysteem



30 304

De oliepompe van het smeersysteem is van het tandwieltype.

De, via een aanzuigkolf, aangezogene olie wordt door de pompe naar het oliefilter gestuurd en daarna verdeeld over krukas, nokkenas en hulpas.

Het verwisselbare oliefilter is een zg. full-flow filter. Het is voorzien van metrische draad.

De oliedruk in het systeem wordt begrensd door een in de pompe geïntegreerde druk-regelventiel.

Terugrapporteringsformulier

Aan

Van

Volvo Car B.V.
Afd. Service
Technische Publicaties en Methoden
P.O. Box 1015
5700 MC Helmond
Nederland

Betreft publikatie:

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.

Volvo auto's worden verkocht in uitvoeringen die voor bepaalde landen zijn aangepast. Dit aanpassen berust o.a. op wettelijke voorschriften, belastinggrenzen en wensen van de betreffende afzetmarkt.

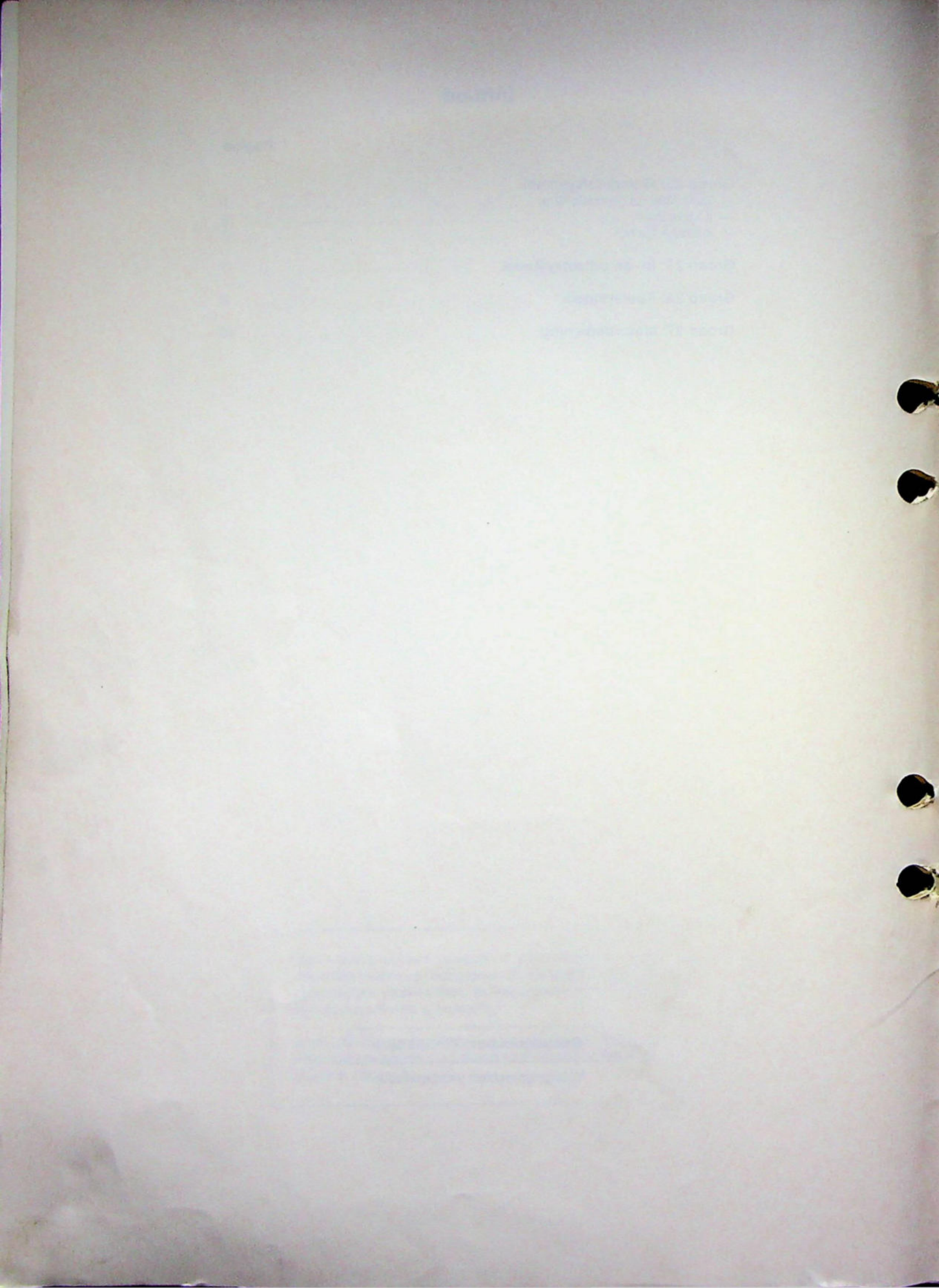
In dit servicehandboek kunnen daarom afbeeldingen en tekst voorkomen die geen betrekking hebben op de volvo-auto's in Uw land.

Inhoud

	Pagina
Groep 23: Brandstofsysteem	
— Luchtfilter en brandstoftank	1
— Carburateur	2
— Brandstofpomp	7
Groep 25: In- en uitlaatsysteem	7
Groep 26: Koelsysteem	9
Groep 27: Motorbediening	10

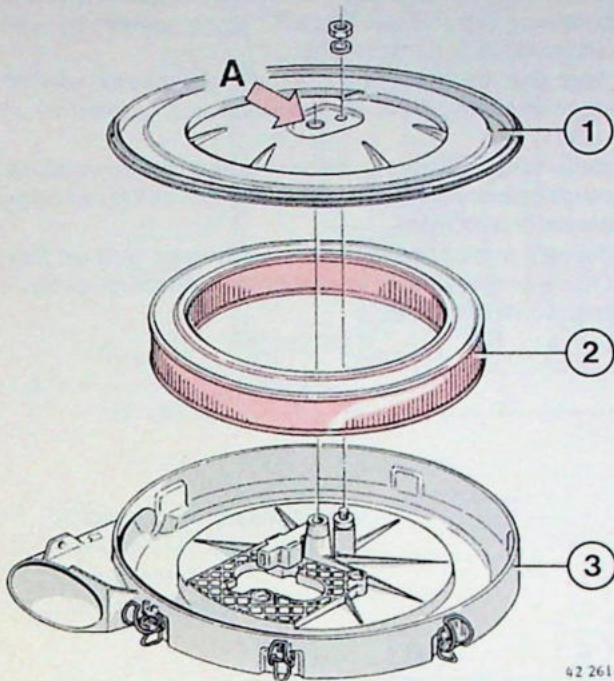
Bestelnummer: TP 35245/1

Wijzigingsrechten voorbehouden



Groep 23 Brandstofsysteem

Luchtfilter en brandstoftank



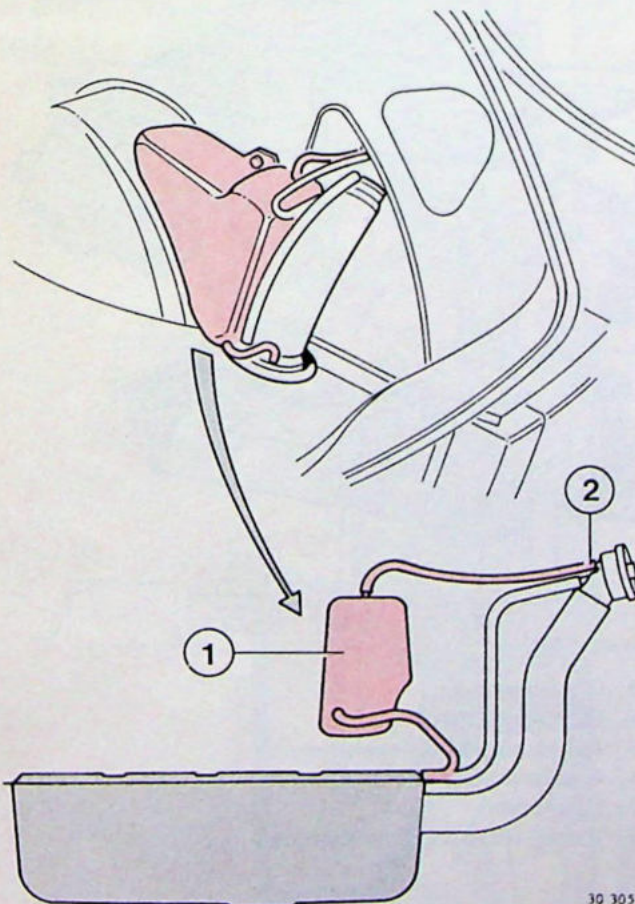
Luchtfilter

Het luchtfilter filtert de door de motor aangezogen lucht, en dempt tevens het aanzuiggeluid. Het filterelement is van papier en vervangbaar; het mag niet worden uitgespoeld of natgemaakt. Een vervuild filterelement blokkeert de luchttoevoer naar de motor, waardoor een te rijk brandstof/luchtmengsel ontstaat.

Symptomen

- Zwarte uitlaatrook
- Te hoog brandstofverbruik
- Verminderde topsnelheid

1. Deksel
 2. Filterelement
 3. Filterhuis
- A. Opening t.b.v. afstellen stationair toerental



1. Expansietank
2. Gecalibreerde doorlaat

Brandstoftank

De plaatsing van de brandstoftank is gelijk aan die van de B14 uitvoeringen, d.w.z. achter de zitting van de achterbank.

Tevens is, om te voorkomen dat t.g.v. uitzetten van de brandstof bij een volle tank, deze uit de vulopening stroomt, een expansietank aangebracht.

De expansietank is geplaatst aan de rechter zijde achter het kofferruimtepaneel.

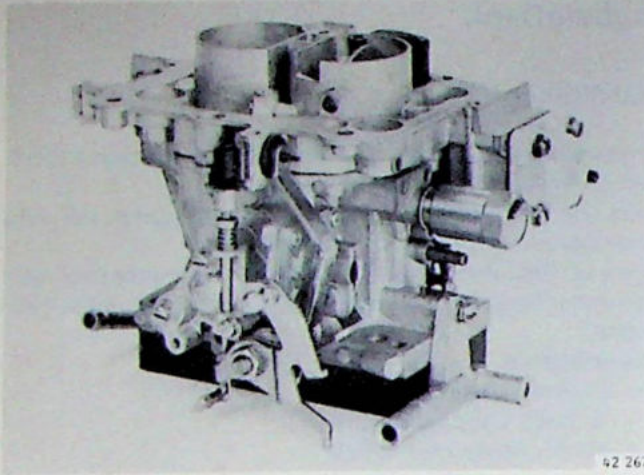
Werking expansietank

De onderzijde van de expansietank is aangesloten aan de bovenzijde van de brandstoftank.

De bovenzijde van de expansietank is, via een gecalibreerde doorlaat, verbonden met de vulhals.

Tijdens het tanken stijgt de brandstof tot aan de verbindingsslang en zal verder **niet snel** in de expansietank stromen vanwege de gecalibreerde doorlaat. Na het aanbrengen van de tankdop kan nu de eventueel uitzettende brandstof langzaam uitwijken naar de expansietank.

Carburateur



Algemeen

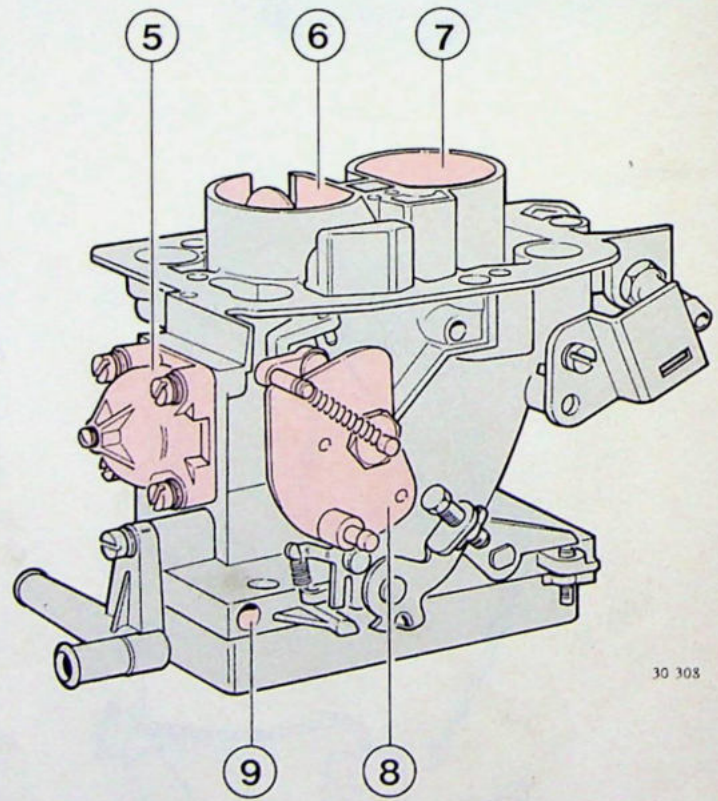
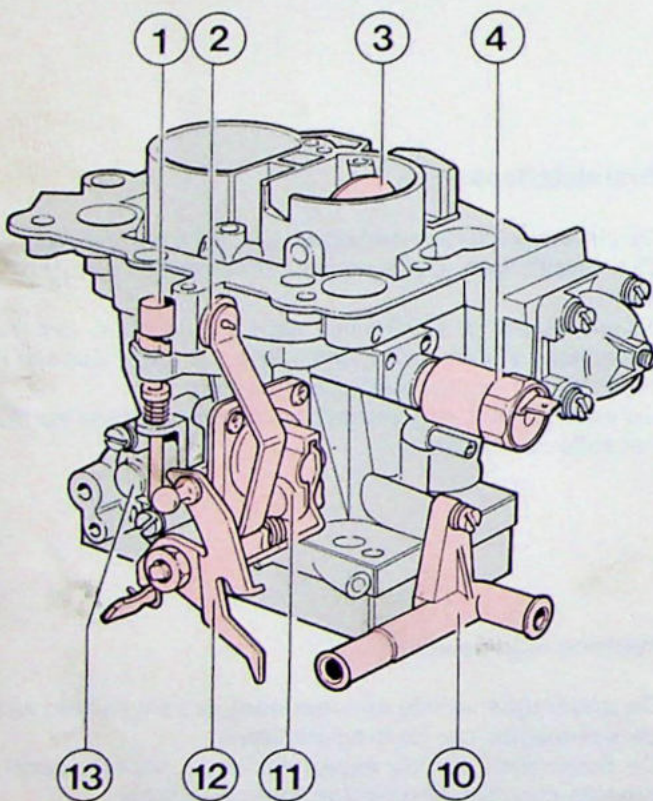
De B172K motor is uitgerust met een tweetraps valstroom-carburateur, type Solex "Cisac", welke direkt op het inlaatspruitstuk is gemonteerd.

De voet van de carburateur wordt, afhankelijk van de omstandigheden, door de koelvloeistof verwarmd of gekoeld.

De carburateur is zodanig gekonstrueerd, dat een optimale brandstofdorstrooming is gewaarborgd, ook bij extreme temperatuurverschillen.

De gasklep in de tweede venturi opent later dan de gasklep in de eerste venturi waardoor het brandstof verbruik gunstig wordt beïnvloed.

Overzicht van de uiterlijke kenmerken

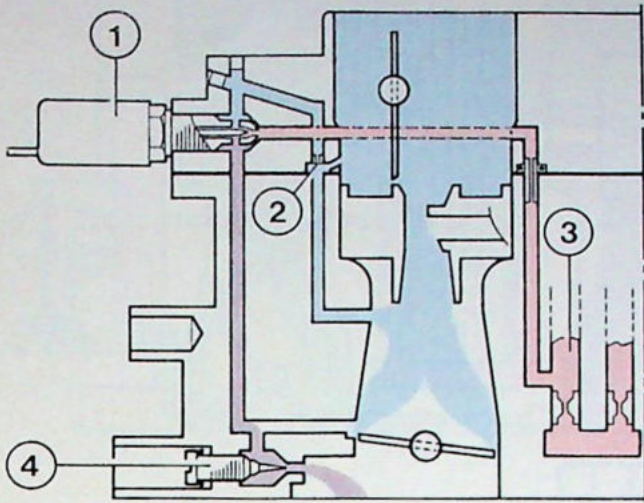


1. Stationair-regelschroef
2. Vlotterkamerbeluchting
3. Choke-klep
4. Elektrische stationairsproeier
5. Pneumatische choke-mechanisme
6. Eerste venturi
7. Tweede venturi

8. Chokehendel
9. CO-regelschroef
10. Aansluitingen voorverwarming
11. Acceleratiepomp
12. Gashendel
13. Vollast-verrijkmingsmechanisme

30 308

Werking van de carburateur



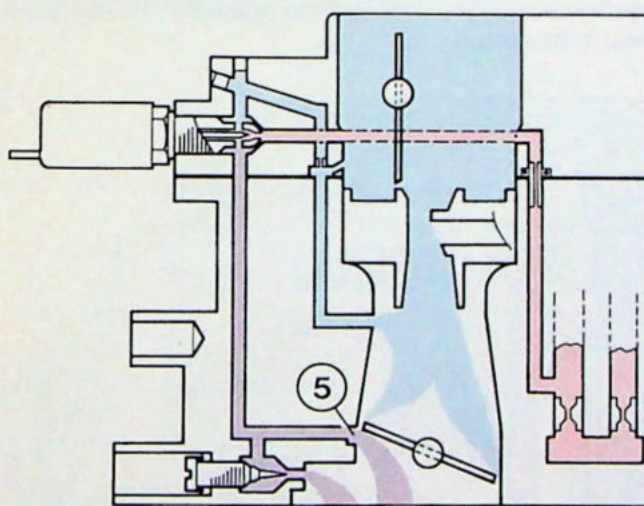
42 284

1. Stationair brandstofsproeier
2. Stationair luchtsproeier
3. Mengkamer
4. CO-regelschroef

Stationair gedeelte

De brandstof stroomt van de mengkamer boven de hoofdsproeier, naar de (elektrische) stationair brandstofsproeier. De brandstof wordt nu vermengd met de lucht komende vanuit de stationair luchtsproeier. Het mengsel stroomt vervolgens via de CO-regelschroef door de uitstroomopening onder de gasklep in het inlaatspruitstuk. Bij het afzetten van het contact sluit de naald in de stationair brandstofsproeier, d.m.v. veerdruk, de brandstofopening af; hierdoor wordt "nadieselen" voorkomen.

Het stationaire toerental wordt ingesteld d.m.v. een stelschroef, welke via een opening in het luchtfilter kan worden bereikt (zie pagina 1).

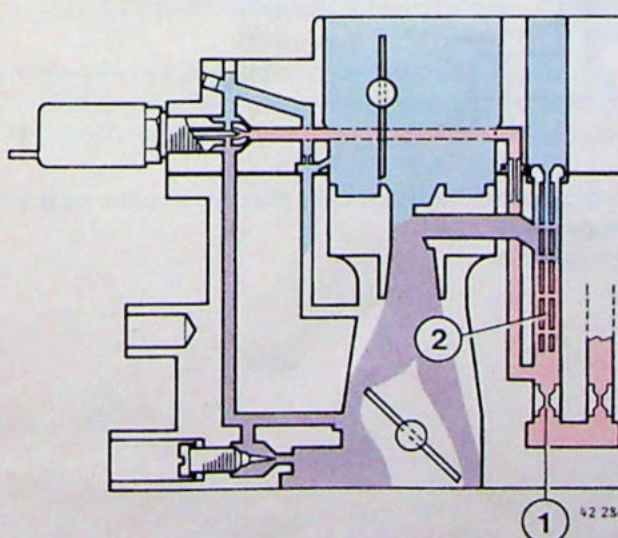


42 285

Overname naar hoofdedeelte

Wanneer de gasklep van de eerste venturi wordt geopend, stroomt er ook mengsel uit de by-pass sleuf. Hierdoor wordt een zeer gelijkmatige overname van stationair gedeelte naar hoofdedeelte gewaarborgd.

5. By-pass sleuf



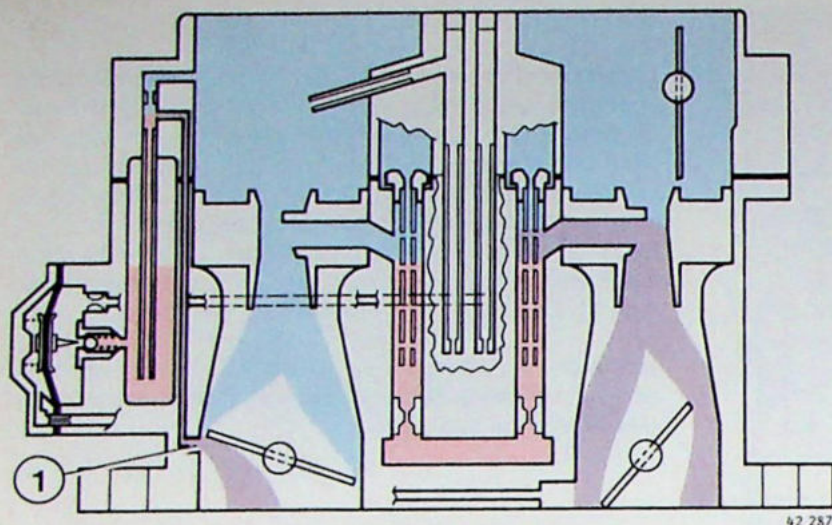
42 286

Deellast

De gasklep van de **eerste venturi** is nu zover geopend, dat het hoofdsysteem van deze venturi in werking treedt. De brandstof wordt via de hoofdsproeier aangezogen en in de mengkamer reeds met een bepaalde hoeveelheid lucht vermengd alvorens in de venturi te stromen. Het resultaat is een uiterst homogeen brandstof-luchtmengsel.

1. Hoofdsproeier
2. Mengkamer

Overname tweede venturi



1. By-pass sleuf

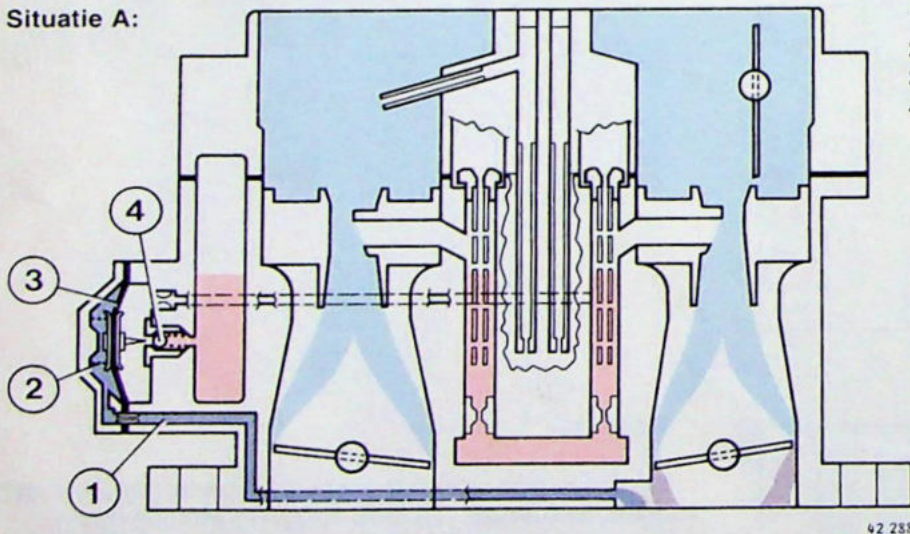
Evenals bij de eerste venturi is ook de tweede venturi voorzien van een by-pass sleuf. Wanneer de gasklep van de tweede venturi wordt geopend, stroomt er brandstofmengsel uit deze by-pass sleuf. Hierdoor is een gelijkmatige overname van eerste naar tweede venturi verzekerd.

Vollastverrijking

De carburateur is voorzien van twee vollast-verrijkingssystemen, respectievelijk gestuurd door de onderdruk in het inlaat-spruitstuk (pneumatische vollastverrijking), en door de luchtsnelheid in de venturi.

1. Pneumatische vollastverrijking

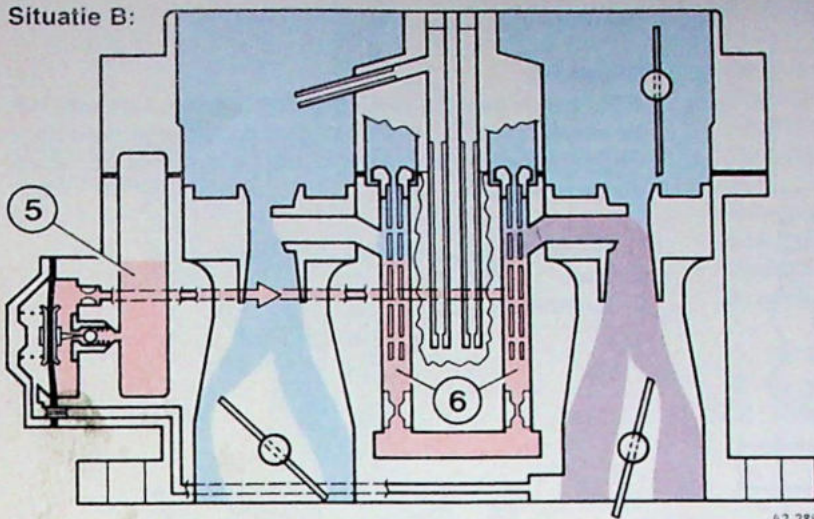
Situatie A:



1. Vacuümkanaal
2. Drukveer
3. Membraan
4. Terugslagklep

Bij een hoog vacuüm (b.v. gesloten gasklep) wordt het membraan, tegen de druk van de veer in, door het vacuüm naar links bewogen. Dit gebeurt via het vacuümkanaal dat uitmond onder de gasklep. De terugslagklep is nu gesloten waardoor geen brandstofstroom mogelijk is.

Situatie B:

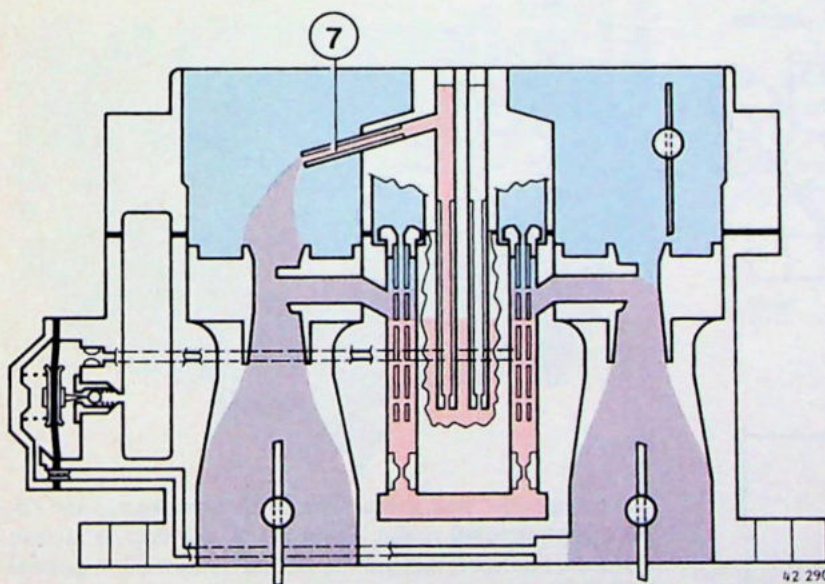


- 5. Vlotterkamer
- 6. Mengkamers

42 289

Wanneer het vacuüm beneden een bepaalde waarde daalt (openen van de gasklep), zal de veerdruk het membraan naar rechts bewegen, waardoor de terugslagklep wordt geopend. Er is nu een extra aanvoer van brandstof vanuit de vlotterkamer naar de beide mengkamers.

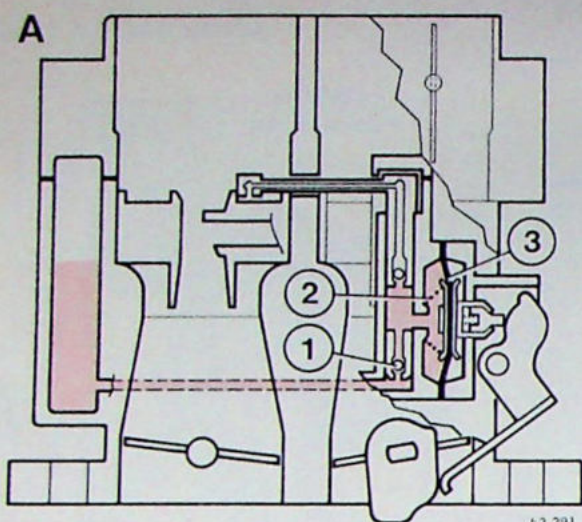
Vollastverrijking door luchtstroming



- 7. Uitstroomopening

42 290

Wanneer de luchtsnelheid in de venturi hoog is (geheel geopende gaskleppen, dus hoog motortoerental), zal de onderdruk bij de uitstroomopening zo groot worden, dat ook van hieruit brandstof wordt aangezogen vanuit de vlotterkamer waardoor het mengsel, parallel aan het pneumatische systeem, nog extra wordt verrijkt.

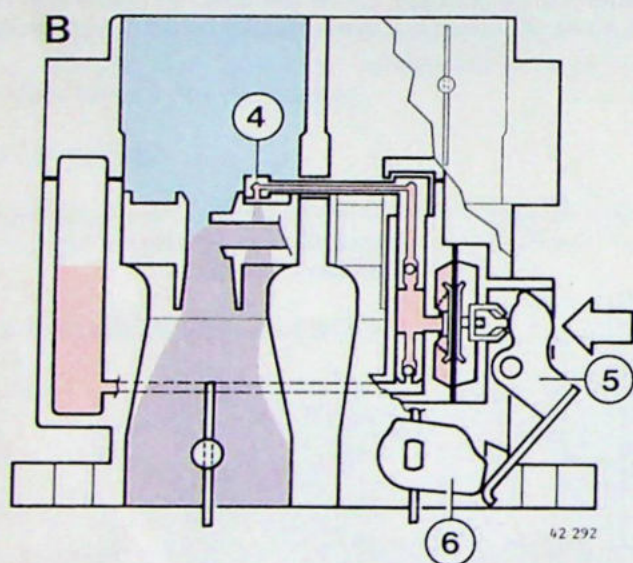


Acceleratie

Situatie A:

Wanneer de gasklep wordt gesloten, beweegt de veer van de acceleratiepomp het membraan naar rechts waardoor, via het kogelklepje, brandstof uit de vlotterkamer wordt aangezogen.

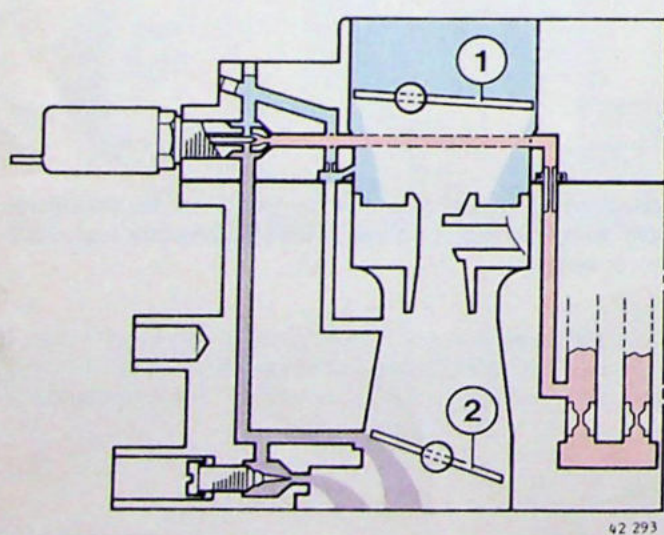
1. Kogelklep
2. Veer
3. Membraan



Situatie B:

Wanneer de gasklep plotseling wordt geopend, drukt de nok, via de hefboom, het membraan in waardoor extra brandstof door de injecteur wordt ingespoten, juist boven de hulpventuri; hierdoor is een snelle en gelijkmatige acceleratie verzekerd.

4. Injekteur
5. Hefboom
6. Nok



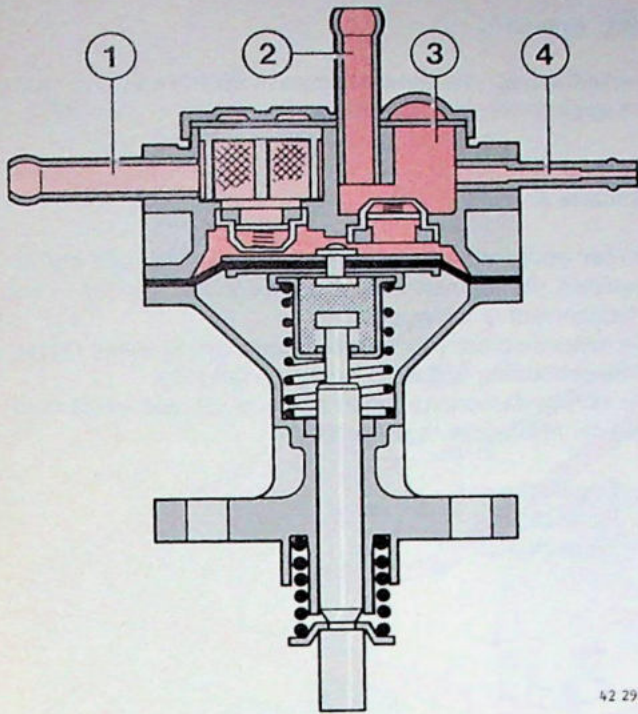
Choke

Om een goede "koude start" mogelijk te maken is een rijk brandstofmengsel nodig. Door de choke-klep te sluiten wordt de luchtdoorlaat van de eerste venturi bijna geheel afgedicht.

Tevens wordt de gasklep gedeeltelijk geopend. Er wordt nu een rijk brandstofmengsel aangezogen waardoor de motor gemakkelijk aanslaat.

Het bedienen van de choke-klep gebeurt d.m.v. een Bowdenkabel.

1. Choke-klep
2. Gasklep



42 294

Brandstofpomp

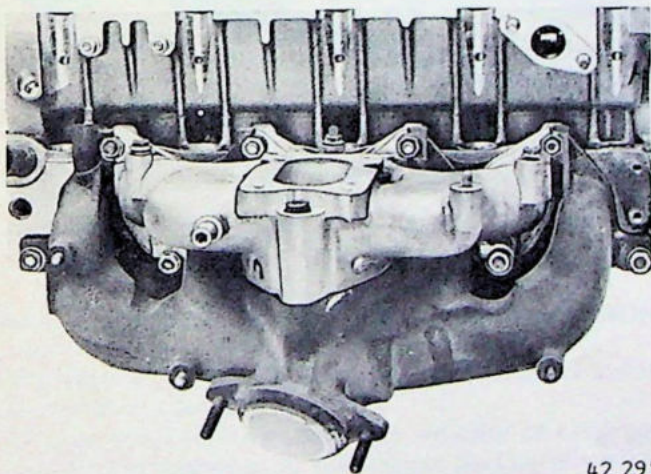
De brandstofpomp is van het membraantype en wordt direkt door de nokkenas aangedreven.

Als het membraan zich omlaag beweegt, wordt er, via de aanzuigleiding, brandstof in de brandstofkamer aangezogen.

Beweegt het membraan zich omhoog, dan wordt de brandstof via de persleiding naar de carburateur geperst. Overtollige brandstof wordt via de retourleiding naar de brandstoftank teruggevoerd.

1. Aanzuigleiding
2. Persleiding
3. Brandstofkamer
4. Retourleiding

Groep 25 Inlaat- en uitlaatsysteem



42 295

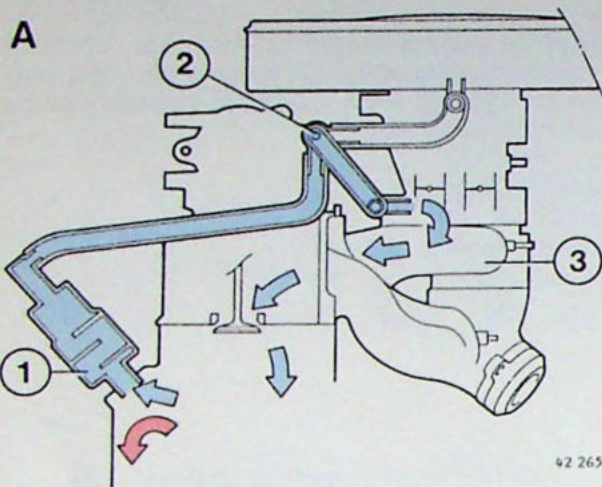
Inlaat- en uitlaatspruitstuk

Beide spruitstukken bevinden zich aan de rechterzijde van de motor. Het inlaatspruitstuk is gegoten van lichtmetaal en is zodanig gevormd dat een optimale vulling van de cilinders wordt verkregen.

Het uitlaatspruitstuk is van gietijzer en bestaat uit één stuk.

Carterventilatie

De B172 motor heeft een positieve carterventilatie, d.w.z. dat de carterdampen niet terechtkomen in de buitenlucht, maar worden teruggevoerd naar het inlaatspruitstuk om weer te worden opgenomen in het verbrandingsproces.



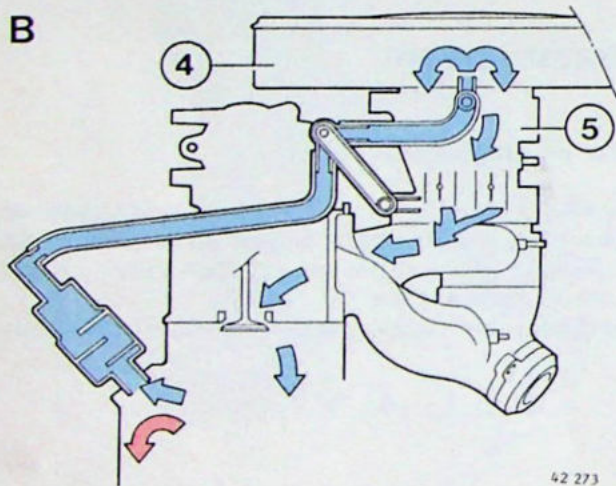
Situatie A:

Bij een hoog vacuüm (gesloten gasklep) worden de carterdampen, via een restrictie, direct onder de gasklep in het inlaatspruitstuk teruggeleid.

De restrictie dient voor het verkrijgen van de juiste onderdrukverhouding onder en boven de gasklep.

De zich in de carterdampen bevindende olie wordt door een olieafscheider tegengehouden.

1. Olieafscheider
2. Restrictie
3. Inlaatspruitstuk

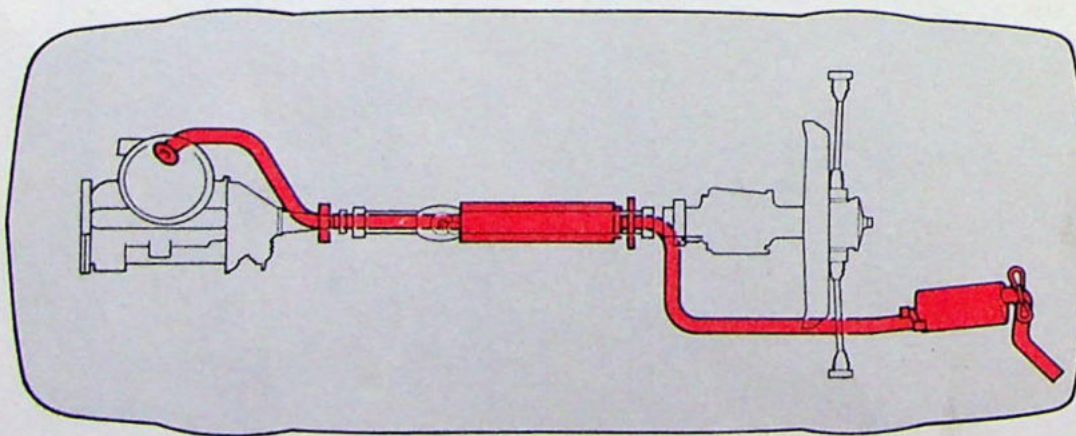


Situatie B:

Bij een laag vacuüm (geopende gasklep) vindt de terugvoer van de carterdampen naar het inlaatspruitstuk plaats via het luchtfilter en de carburateur.

4. Luchtfilter
5. Carburateur

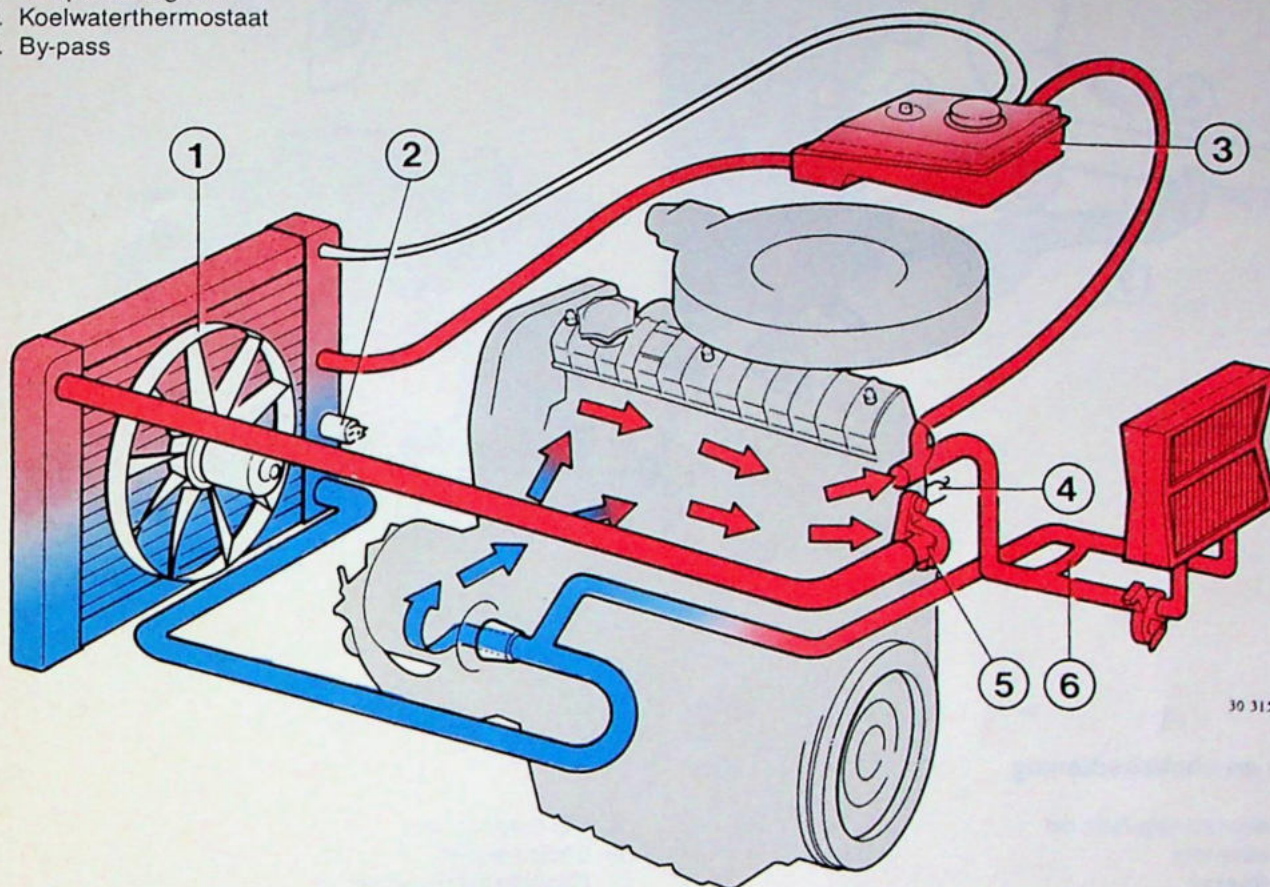
Uitlaatsysteem



Het uitlaatsysteem komt overeen met dat van de B200-en D16 motoren.

Groep 26 Koelsysteem

1. Elektrische ventilator
2. Thermokontakt
3. Ontluchtingstank
4. Temperatuurgever
5. Koelwaterthermostaat
6. By-pass



30 315

De waterpomp van het koelsysteem is gedeeltelijk in het motorblok geïntegreerd en wordt aangedreven door middel van een Poly V-riem.

In de cilinderkop, aan vliegwielzijde, is de koelwaterthermostaat aangebracht en tevens bevindt zich hier de geveer voor de koelwater-temperatuurmeter.

De elektrische ventilator achter de radiator en wordt gestuurd door een, in de radiator aangebracht thermokontakt.

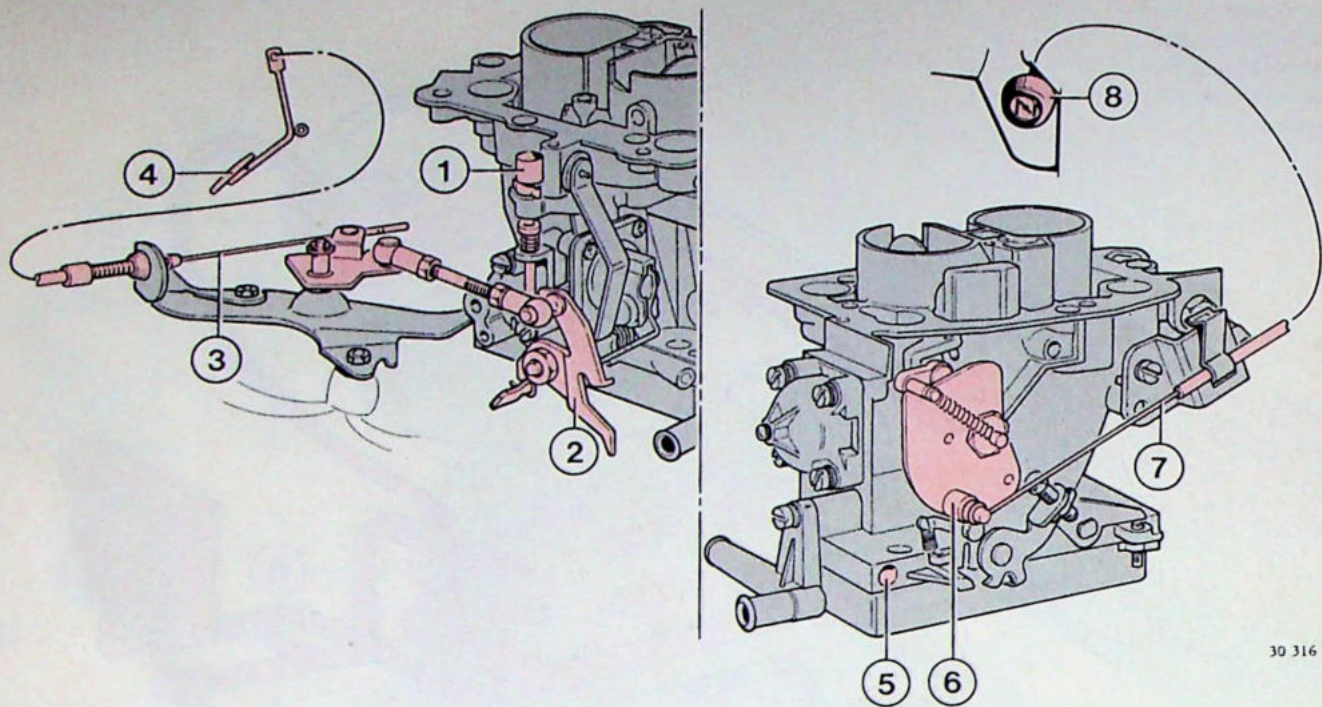
De ontluchtingstank is op het hoogste punt in het koelcircuit aangebracht en opgenomen in de koelvloeistofcirculatie.

Voordelen hiervan zijn:

- De eventueel, in het systeem, aanwezige lucht zal snel verdwijnen.
- De, in de ontluchtingstank, aanwezige lucht wordt snel verwarmd waardoor de druk in het koelsysteem stijgt. Vorming van luchtbellens in cilinderkop en waterpomp wordt hierdoor voorkomen.
- De koelvloeistof in het systeem wordt gelijkmatig verwarmd.

De kachel is voorzien van een by-pass om de circulatie op gang te houden als, zowel de kachelkraan als de koelvloeistof-thermostaat gesloten zijn.

Groep 27 Motorbediening



30 316

Gas- en chokebediening

1. Stationair-regelschroef
2. Gashendel
3. Gaskabel
4. Gaspedaal

5. CO-regelschroef
6. Chokehendel
7. Chokekabel (Bowden)
8. Choke-bedieningsknop

Terugrapporteringsformulier

Aan

Van

Volvo Car B.V.
Afd. Service
Technische Publicaties en Methoden
P.O. Box 1015
5700 MC Helmond
Nederland

Betreft publikatie:

.....

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.