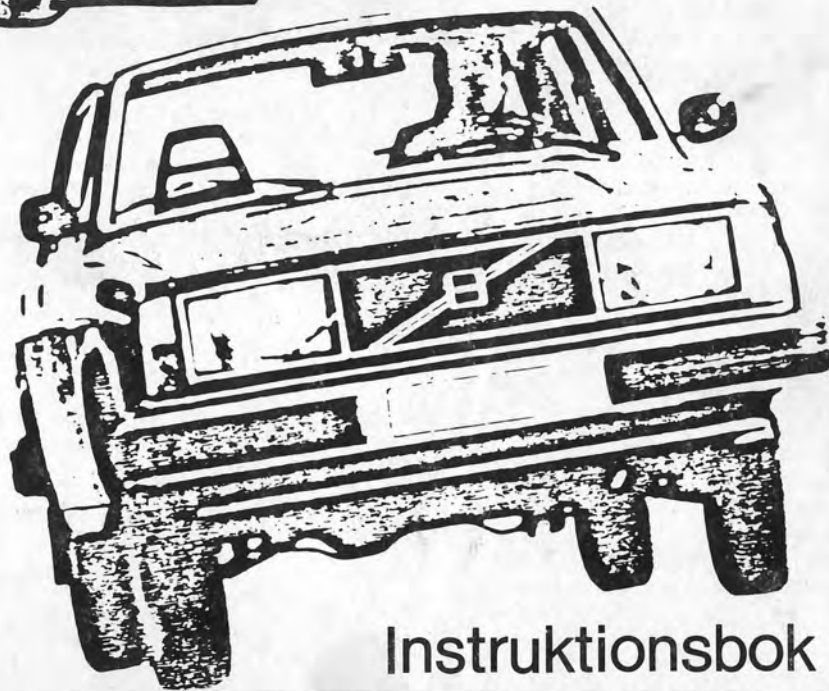


VOLVO

R
SPORT

TURBO by VOLVO R SPORT



Utgåva **2**

Instruktionsbok

FELSÖKNING

SYMPTOM	FEL	ÅTGÄRD
1. Svårstartad, varm motor	Bränsleångor i insugningsröret	Ge full gas, ingen choke, och kör startmotorn tills motorn tändes (3—5 sek). Varmstartegenskaperna kan förbättras genom att montera isolerfläns 1317315 mellan förgasare och insugningsrör. Längre pinnskruvar, 953047, måste också monteras.
2. Förgasaren flödar Bränsle kan rinna ner och samlas i luftinloppslådan.	Defekt flottörventil	Töm luftinloppslådan från bränsle före startförsök. Ta loss och rengör/byt flottör. Kontrollera flottörnivån.
3. Bränslebrist eller motorn dör under laddning men går för övrigt.	Läckande tryckkompenseringsslang mellan luftinloppslåda och bränslepump. Smuts etc i bränsleledningarna.	Byt/drag åt slang Kontrollera bränslesystemet från tanken och framåt.
4. Motorn går, men drar inte	Motorn får inte luft.	Kontrollera på vagnar med runda luftfilter att luftfiltrets termostat pekar mot luftfiltret. (I motsatt fall stänger den lufttillförseln).
5a. Motorn misständer eller går ojämnt under lätt belastning/lätt acceleration.	Felaktig olja i förgasaren Mager bränsleblandning Nedsmutsade tändstift Otäta/brända ventiler	Töm och fyll med motorolja (EJ ATF-olja). Öka tomgångs CO-värde. Byt tändstift. På bilar som huvudsakligen körs i stadstrafik monteras mjukare stift W6DC (273596). Ta kompressionsprov och reparera efter behov.
5b. Motorn misständer eller går ojämnt under hård acceleration.	Tändstiften kan ha satts igen efter en tids lättare körning.	Accelerera långsamt till full belastning och bränn stiften rena. I annat fall byts tändstiften.

SYMPTOM	FEL	ÅTGÄRD
8. Läckande avgaser	Läckande avgassystem Skarv mellan avlastningsventil och avgasrör otät. Skarv mellan avlastningsventil och turbinhus otät. Skarv mellan turbinhus och grenrör otät. Skarv mellan grenrör och motor otät.	Drag åt och byt erforderliga detaljer. Använd endast original-turbo-avgassystem. Kontrollera att muttrarna är dragna. Byt låsmuttrar (948645) om låskraften minskat. Kontrollera att muttrarna är dragna med rätt moment 25—27 Nm (18—20 ft lb). Om läckaget består måste turbinhus och avlastningsventil tas isär och ytorna planas. Sätt ihop och drag med moment enl ovan. Ta bort grenrör och turbinhus och plana ytorna. Sätt ihop med ny packning och dra enl. punkt 47 i monteringsanvisningen. Byt packning vid behov. Kontrollera muttrarnas åtdragningsmoment — 27 Nm (20 ft lb). Vid ev pinnskruvsbrott skall endast pinnskruv 953046 monteras. Motorer f o m 1979: Om pinnskruven åter går av kan en grenrörsförstärkning, 8360062, monteras mellan undersidan av grenröret och motorblocket — rund värta vid sidan av oljefiltret. På vissa motorer måste hålet borrar och gängas till Ø 8 mm. (Tidigare motorer har inte denna värta).
9. Högt knackljud i motor Om motorn knackar högt under full belastning SKALL GASEN SLÄPPAS OMEDELBART för att undvika motorhaveri.	Vakuumslang från förgasare till tändfördelare defekt. Felaktigt bränsle För stor förtändning Felaktiga eller skadade tändstift För högt laddningstryck	Byt och klamma ändarna ordentligt. Töm tanken och fyll med 97 oktan. Justera Montera tändstift enl. rekommendation Kontrollera och justera.

SYMPTOM	FEL	ÅTGÄRD
10. Vattenläckage från motorer med 2 cylinderlocks- packningar (dvs B21A med stan- dardkompression 9,3:1 eller B23A Overseas med kompression 9,0:1).	Cylinderhuvudet ej efterdraget efter 500—1000 km. Felaktig tätningsring monterad mellan vattenpump och cylinderhuvud.	Montera nya cylindlockspackningar och drag enl punkt 34 i monteringsanvisningen. Kör 500—1000 km och efterdrag cylindlocket enl punkt 104 i monteringsanvisningen. Montera korrekt tätningsring, 1276668-9. Ringen och spåren i vattenpumpen måste bestrykas med Dinitrol eller motsvarande rostskyddsmaterial fö- re montering. I annat fall återkommer läckaget.
11. Instrumentet hänger sig/fungerar ej	Tryckslangen blockerad eller defekt.	Tidiga instrument har ett inbyggt metallfilter. Detta kan sättas igen av bränsle från insugnings- röret. Ett hål, Ø 2,3 mm, kan försiktigt borras ge- nom filtret. Om instrumentet fortfarande inte fun- gerar, eller saknar filter, bytes instrumentet. På tidiga satser anslöts slangen till instrumentet i bakkanten av insugningsröret. På nyare satser ansluts slangen ovanpå insugningsröret. Äldre satser kan konverteras med hjälp av nippel 1276164 som monteras ovanpå insugningsröret. Hålet i bakkanten pluggas med plugg 952075.
12. Oväsen/skrammel från instru- mentet Kontrollera först att instrumentet sitter fast eller att skramlet inte orsakas av andra detaljer.	Tryckvågor från turbon.	Om ljudet orsakas av tryckvågor från turbon monteras nippel 1276164 ovanpå insugningsrö- ret. Denna nippel har hål Ø 1 mm för att minska tryckvariationerna. Detta gäller endast tidiga sat- ser tillverkade före maj/juni 1982. Senare satser (8360100 LHD och 8360200 RHD) har redan denna nippel. Vagnar med A/C måste använda nippel 1276445, Ø 2,3 mm.

Denna instruktionsbok behandlar de saker som är väsentliga att känna till med hänsyn till att bilen försetts med turbo.
Beträffande skötsel och handhavande av Er bil i övrigt, hänvisar vi till bilens ordinarie instruktionsbok.

Observera att bilar med B19AT/B21AT/B23AT motor måste köras på bensin med ett oktantal av minst 97 (rot).

INSTRUMENT

Laddningstryckmätare

Laddningstryckmätarens skala är uppdelad i tre fält. Med visaren i **det svarta fältet** arbetar motorn som sugmotor. Detta fält är ett ekonomiområde. Med visaren i **det gula fältet** är turbon inkopplad. Om visaren kommer in i **det röda fältet** är övertrycket i insugningsröret för högt. Kör bilen försiktigt till verkstad för kontroll.



Varningslampa

Som en ytterligare säkerhet är laddningstryckmätaren kopplad till bilens kontrollampa för parkeringsbroms "PARKING BRAKE". Skulle övertrycket i insugningsröret bli för högt lyser kontrollampen.

START OCH KÖRNING

Start — kall motor

1. Dra åt parkeringsbromsen (handbromsen).
2. Växelspaken i neutralläge.
3. Trampa ned kopplingspedalen.
4. **Temperatur under +10°C:** Dra ut choken helt, rör inte gaspedalen.
Temperatur över +10°C: Dra ut choken till 3/4, rör inte gaspedalen.
5. Vrid tändningsnyckeln till startläget. Om motorn tändes men inte går, tryck långsamt ned gaspedalen i botten och håll den nedtryckt tills motorn går igång. Släpp nyckeln då motorn startat.
6. För in choken tills bästa tomgång erhålls. Skjut in choken mer och mer efterhand som motorn blir varmare. Då motorn är genomvarm skall choken vara helt inskjuten.

OBS! Rusa inte upp motorn i höga varv genast efter en kallstart!



Start — varm motor

1. Dra åt parkeringsbromsen (handbromsen).
2. Växelspaken i neutralläge.
3. Trampa ned kopplingspedalen.
4. Trampa ned gaspedalen till hälften.
5. Vrid tändningsnyckeln till startläget. Vid hög temperatur kan bränsleångor finnas i insugningsröret, vilket gör att motorn inte startar genast. Tryck i så fall gaspedalen i botten och håll den där tills motorn går igång. Släpp nyckeln då motorn startat.

VARNING

Speciellt viktigt för bilar med turbomotor:

Rusa inte upp motorn i höga varv genast efter start. Vid kallstart är oljan trögflytande och når inte alla smörjställen direkt.

Före stopp: Låt **alltid** motorn gå ned på **tomgång** innan avstängning. Efter hård körning ska motorn gå på tomgång ett par minuter före stopp. Om turbon är uppe i varv och motorn stängs av direkt finns stor risk för värmeskador eller skärning på grund av utebliven smörjning.

SKÖTSEL

Positiv vevhusventilation

Motorn är försedd med sk positiv vevhusventilation som har till uppgift att förhindra att motorns vevhusgaser släpps ut i fria luften. I stället sugas de via insugningsröret ner i cylindrarna och deltar i förbränningen.

Motorolja

B19A/B21A/B23A-motorer försedda med turbosats behöver tätare intervaller mellan byte av motorolja och oljefilter. Förutom byte vid ordinarie servicetillfällen skall byte ske mitt emellan dessa, dvs vid 5.000 eller 7.500 km (beroende på vilka serviceintervaller som gäller för bilen).

Motorolja av samma kvalitet som för standardmotorn skall användas.
Volym med filter: 3,85 liter.

Observera de tätare olje- och oljefilterbytesintervallerna enligt ovan.

Förgasare

Oljan i dämpcylindern skall nå upp till cirka 6 mm från centrumspindelns kant.

Oljekvalitet; Motorolja enl. rekommendation för motorn.

Oljevolym: 4,5 cm³

Kontrollera nivån: Varje 1.000 km

Observera att motorolja skall användas till förgasaren.

HJUL OCH DÄCK

På grund av de ökade fartresurserna (> 180 km/h) rekommenderas däck av HR-specifikation.

TÄNDSTIFT

I turbosatsen ingår tändstift typ W5DC. Vid körning huvudsakligen i stadstrafik rekommenderas byte till Bosch W6DC (Volvo detaljnr 273596 eller motsvarande).

Observera att tändstift måste bytas vid 7500 — (max) 10.000 km (beroende på bilens ordinarie serviceintervaller).

SPECIFIKATIONER

Motor

4-cylindrig vätskekyld bensinmotor. Cylinderblocket är tillverkat av specialgjutjärn. Cylinderloppen är borrarade direkt i blocket. Cylinderlocket av lättmetall har separata in- och utloppskanaler. Enkel överliggande kam-axel. Smörjningen ombesörjs av en kugg-hjulspump, som drivs från vevaxeln. Oljerenaren är av fullflödestyp. Bränslesystem med förgasare och tryckkompenserad pump. Kylsystemet är slutet övertryckssystem.

Typbeteckning

Kylfläkt, typ

Effekt, DIN

Vridmoment, DIN

Laddningstryck¹⁾

Cylinderantal

Cylinderdiameter

Slaglängd

Slagvolym

Kompressionsförhållande

Ventilsystem

Ventilspel

varm motor, inlopp, utlopp

vid justering

vid kontroll

B19AT (ej Sverige)

Fast

Slirfläkt

99 kW vid 92 r/s
(135 hk vid 5500 r/m)

100 kW vid 92 r/s
(136 hk vid 5500 r/m)

202 Nm vid 67 r/s
(20,6 kpm vid 4000 r/m)

203 Nm vid 67 r/s
(20,7 kpm vid 4000 r/m)

50±2 kPa

4

88,9 mm

80 mm

1,99 liter

8,5:1

Toppventiler

0,40—0,45 mm

0,35—0,50 mm

B21AT

Fast

Slirfläkt

103 kW vid 92 r/s
(140 hk vid 5500 r/m)

105 kW vid 92 r/s
(143 hk vid 5500 r/m)

216 Nm vid 58 r/s
(22,0 kpm vid 3500 r/m)

218 Nm vid 58 r/s
(22,2 kpm vid 3500 r/m)

50±2 kPa

4

92 mm

80 mm

2,13 liter

8,5:1²⁾, alt. 8,4:1²⁾

Toppventiler

0,40—0,45 mm

0,35—0,50 mm

B23AT (Overseas)

Slirfläkt

105 kW vid 83 r/s
(143 hk vid 5000 r/m)

231 Nm vid 50 r/s
(23,5 kpm vid 3000 r/m)

50±2 kPa

4

96 mm

80 mm

2,32 liter

8,1:1¹⁾

Toppventiler

0,40—0,45 mm

0,35—0,50 mm

¹⁾ Uppmätt i luftboxen framför förgasaren vid 3000—3500 r/m fullast. (Kör mot bromsen på 3:e eller 4:e växeln.

²⁾ Kompression 8,5:1. Standard för Overseas, Norge, Europa t.o.m. 1978, för Sverige t.o.m. 1980

Kompression 8,4:1. Erhålls med standardkompression 9,3:1 **plus** 2 st topplockspackningar.

³⁾ Kompression 8,1:1. Erhålls med standardkompression 9,0:1 **plus** 2 st topplockspackningar.

KYLSYSTEM

Typ	slutet övertryck
Termostat, börjar öppna vid	92°C
Termostat, fullt öppen vid	102°C
Fläktremmar, 2 st	HC-38-925
Volym, inkl värmesystem	9,5 liter

BRÄNSLESYSTEM

Förgasare	Zenith 175 CDSE
Bensin, oktantal min	97 (ROT) ¹⁾
Tomgångsvarvtal	900 ± 50 r/m ²⁾
CO-värde vid tomgång (varm motor)	2,0% + 1,0% - 0,5%

¹⁾ För vissa marknader som har något lägre oktantal, eller variationer i bränslekvalitet, måste tändinställningen sänkas för att undvika knackning (3°—7° sänkning rekommenderas)

²⁾ **Årsmodell 1975—1977:** Tomgången justeras med skruven på förgasaren.

Årsmodell 1978— : Tomgången justeras med skruven i insugningsröret bakom förgasaren. Rör **ej** skruven på förgasaren.

TÄNDSYSTEM

Tändföljd	1—3—4—2
Tändinställning (bortkopplad vacuumregulator)	10° f.ö.d vid 12—13 r/s ¹⁾ (700—800 r/m)
Tändstift	Volvo det. nr. 273591-8 (Bosch W5DC el. motsvarande)
Tändstift, alternativ för stadskörning	Volvo det. nr. 273596-6 (Bosch W6DC el. motsvarande)
elektroavstånd	0,7—0,8 mm
åtdragningsmoment	20—30 Nm (2—3 kpm)
Fördelare, rotationsriktning	Medurs
kontaktgap	0,4—0,5 mm

Funktion, justering och felsökning

Denna beskrivning avser de för turbosatsen specifika detaljerna. Se i övrigt bilens ordinarie handbok och servicelitteratur.

TURBOAGGREGAT

Funktion

Turbokompressorn består i princip av ett turbinhjul och ett kompressorhjul som är fast förbundna med varandra via en axel. Avgaserna från motorn driver turbinhjulet och därmed även kompressorhjulet. När motorns varvtal ökas så ökar mängden och hastigheten på avgaserna. Turbin- och kompressorhjulets hastighet ökar då och en större mängd luft pumpas in i motorn, vilket gör att motorn kan utveckla större effekt och bättre vridmoment. Turbin-, kompressorhjulet och axeln roterar med mycket hög hastighet (upp till 100.000 r/m).

Ett dämpat visslande ljud från turbon är helt normalt. Max. laddningstryck styrs av en inbyggd avlastningsventil som styrs av en tryckdosa.

Tryckdosan känner av laddningstrycket och släpper vid behov en del av avgaserna förbi turbinen.

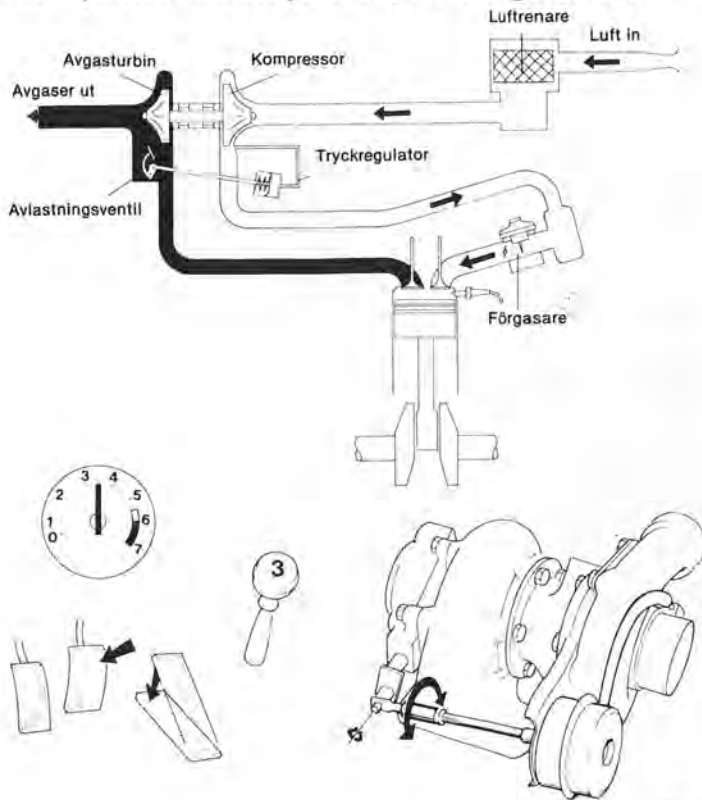
Justering

Laddningstrycket är inställt på 50 ± 2 kPa (7,25 psi, 5 bar) från fabrik och behöver normalt inte justeras. Laddtrycket mäts i luftinloppslådan före förgasaren. (EJ i insugningsröret)

Montera en T-nippel i slangen mellan luftinloppslådan och bränslepump och anslut till en kalibrerad manometer som placeras inne i kupén.

Kör på 3:e eller 4:e växeln och ge full gas. Vid 3000—3500 r/m bromsas bilen samtidigt som gaspedalen hålls nedtryckt och laddningstrycket avläses.

Justera genom att lossa och vrida avlastningsventilens länkstång. Ett helt varv inåt höjer laddningstrycket med ca 2 kPa.



Observera att avgassystemet är speciellt framtaget för turbosatsen. Endast original reservdelar får användas för att inte turbofunktionen skall äventyras.

FÖRGASARE

Funktionen är densamma som normalt, men vissa skruvar har tätats för att förhindra läckage under tryck. En större flottörnål, 2,5 mm, ger dock större bränsleflöde och ett speciellt munstycke, kombinerat med en utvändigt ventilerad dämpare, ger rätt bränsleblandning. Fyll dämparen med samma olja som rekommenderas för motorn.

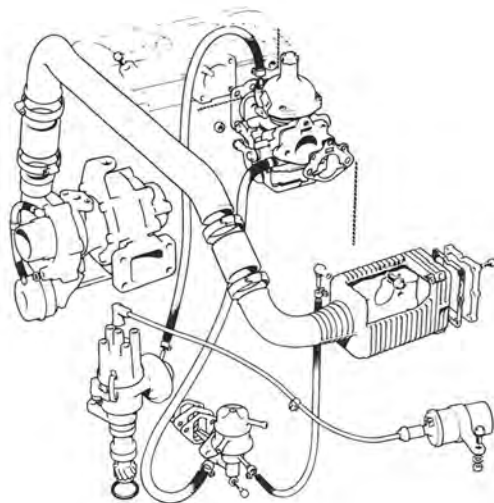
OBS! ANVÄND EJ ATF-OLJA!

BRÄNSLEPUMP

Mekanisk membranpump anpassad till högre tryck och större flöde. För att få pumpen att trycka fram bränsle till den tryckbelastade förgasaren får pumpen, strax under membranet, kompenseringsstryck, via en slang från luftinloppslådan.

TÄNDFÖRDELARE

Fördelaren är anpassad till turbosatsen och ger inte full förtändning förrän vid 5000 r/m. Vakuumdosan är speciell och ger upp till 8° fördröjning under laddning för att förhindra knockning.



Funktion, justering och felsökning

Denna beskrivning avser de för turbosatsen specifika detaljerna. Se i övrigt bilens ordinarie handbok och servicelitteratur.

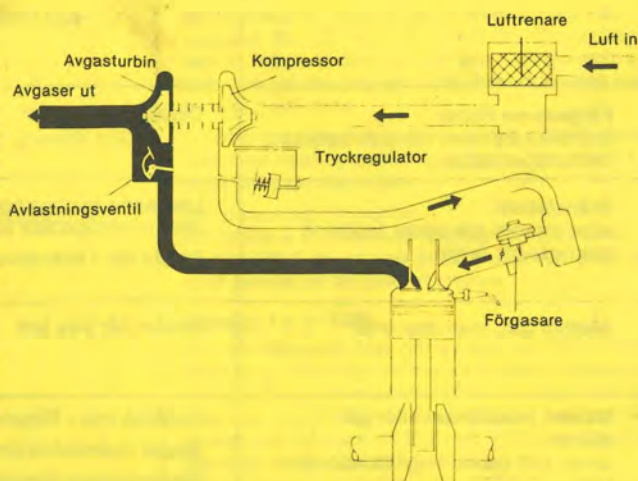
TURBOAGGREGAT

Funktion

Turbokompressorn består i princip av ett turbinhjul och ett kompressorhjul som är fast förbundna med varandra via en axel. Avgaserna från motorn driver turbinhjulet och därmed även kompressorhjulet. När motorns varvtal ökas så ökar mängden och hastigheten på avgaserna. Turbin- och kompressorhjulets hastighet ökar då och en större mängd luft pumpas in i motorn, vilket gör att motorn kan utveckla större effekt och bättre vridmoment. Turbin-, kompressorhjulet och axeln roterar med mycket hög hastighet (upp till 100.000 r/m).

Ett dämpat visslande ljud från turbon är helt normalt. Max. laddningstryck styrs av en inbyggd avlastningsventil som styrs av en tryckdosa.

Tryckdosan känner av laddningstrycket och släpper vid behov en del av avgaserna förbi turbinen.



Justering

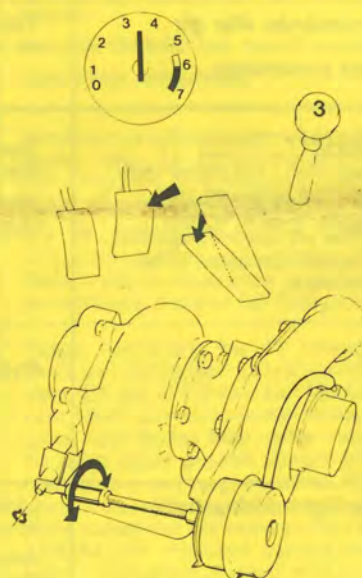
Laddningstrycket är inställt på 50 ± 2 kPa (7,25 psi, 5 bar) från fabrik och behöver normalt inte justeras. Laddtrycket mäts i luftinloppslådan före förgasaren. (EJ i insugningsröret)

Montera en T-nippel i slangen mellan luftinloppslåda och bränslepump och anslut till en kalibrerad manometer som placeras inne i kupén.

Kör på 3:e eller 4:e växeln och ge full gas. Vid 3000–3500 r/m bromsas bilen samtidigt som gaspedalen hålls nedtryckt och laddningstrycket avläses.

Justera genom att lossa och vrida avlastningsventilens länkstång. Ett helt varv inåt höjer laddningstrycket med ca 2 kPa.

Observera att avgassystemet är speciellt framtaget för turbosatsen. Endast original reservdelar får användas för att inte turbofunktionen skall äventyras.



FÖRGASARE

Funktionen är densamma som normalt, men vissa skruvar har tätats för att förhindra läckage under tryck. En större flottörnål, 2,5 mm, ger dock större bränsleflöde och ett speciellt munstycke, kombinerat med en utvändigt ventilerad dämpare, ger rätt bränsleblandning. Fyll dämparen med samma olja som rekommenderas för motorn.

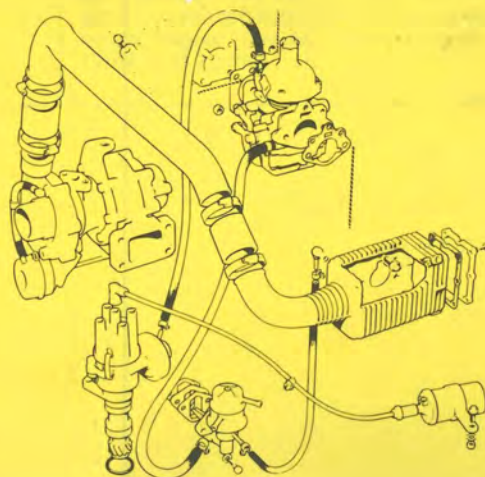
OBS! ANVÄND EJ ATF-OLJA!

BRÄNSLEPUMP

Mekanisk membranpump anpassad till högre tryck och större flöde. För att få pumpen att trycka fram bränsle till den tryckbelastade förgasaren får pumpen, strax under membranet, kompenseringstryck, via en slang från luftinloppslådan.

TÄNDFÖRDELARE

Fördelaren är anpassad till turbosatsen och ger inte full förtändning förrän vid 5000 r/m. Vakuumdosa är speciell och ger upp till 8° fördröjning under laddning för att förhindra knockning.



FELSÖKNING

SYMPTOM	FEL	ÅTGÄRD
1. Svårstartad, varm motor	Bränsleångor i insugningsröret	Ge full gas, ingen choke, och kör startmotorn tills motorn tändes (3—5 sek). Varmstartegenskaperna kan förbättras genom att montera isolerfläns 1317315 mellan förgasare och insugningsrör. Längre pinnskrivar, 953047, måste också monteras.
2. Förgasaren flödar Bränsle kan rinna ner och samlas i luftinloppslådan.	Defekt flottörventil	Töm luftinloppslådan från bränsle före startförsök. Ta loss och rengör/byt flottör. Kontrollera flottörnivån.
3. Bränslebrist eller motorn dör under laddning men går för övrigt.	Läckande tryckkompenserings slang mellan luftinloppslåda och bränslepump. Smuts etc i bränsleledningarna.	Byt/drag åt slang Kontrollera bränslesystemet från tanken och framåt.
4. Motorn går, men drar inte	Motorn får inte luft.	Kontrollera på vagnar med runda luftfilter att luftfiltrets termostat pekar mot luftfiltret. (I motsatt fall stänger den lufttillförseln).
5a. Motorn misständer eller går ojämnt under lätt belastning/lätt acceleration.	Felaktig olja i förgasaren Mager bränsleblandning Nedsmutsade tändstift Otäta/brända ventiler	Töm och fyll med motorolja (EJ ATF-olja). Öka tomgångs CO-värde. Byt tändstift. På bilar som huvudsakligen körs i stadstrafik monteras mjukare stift W6DC (273596). Ta kompressionsprov och reparera efter behov.
5b. Motorn misständer eller går ojämnt under hård acceleration.	Tändstiften kan ha satts igen efter en tids lättare körning.	Accelerera långsamt till full belastning och bränn stiften rena. I annat fall byts tändstiften.
6. Överladdning Instrumentnålen i röd sektor och parkeringsbromsens varningslampa tänds. SLÄPP GASEN GENAST för att förhindra motorhaveri. Vagnen kan köras försiktigt till verkstad.	Tryckslang från kompressor till tryckdosa defekt. Avlastningsventilen har fastnat i stängt läge. Tryckdosa defekt/läcker.	Byt slang. Ta bort reglagestången och kontrollera. Håvvarmen skall kunna röra sig i en 30° bäge. Byt avlastningsventilhuset vid behov. OBS! Använd endast pinnskriv 1306910 för förbandet mellan avgasrör och avlastningsventil. Andra pinnskrivar kan orsaka driftstörningar och blockerad avlastningsventil. Ta loss och prova. När ett tryck på 46—53 kPa (6,7 till 7,7 psi) ansluts till inloppet skall reglagestången börja röra sig utåt. Ökas trycket något skall stången gå ända ut. Byt tryckdosa vid behov.
7. Inget eller lågt laddningstryck	Läckage på röret mellan kompressor och luftinloppslåda. Lös luftinloppslåda. Avlastningsventilen har fastnat i öppet läge. Tryckdosa defekt Skurna eller slitna turbin/kompressorlager	Undersök och åtgärda. Se punkt 6. Byt tryckdosa. Ta bort luftslangen och anslutningsröret. Kontrollera radialspelet. Ett spel på upp till 0,5 mm är normalt men om kompressorn eller turbinhjulen går mot huset är lagren slitna. Byt aggregat komplett eller det mittre huset med axel och hjul. (Se även Volvo Service information avseende E-turbo). OBS! Hård körning direkt efter start kan orsaka att turbinen skär pga oljebrist. För snabb avstängning av motorn efter hård körning kan ge upphov till oljeavsättning vilket kan leda till att aggregatet skär. Låt alltid motorn gå på tomgång ett par minuter efter hård körning för att den skall kunna svalna.

SYMPTOM	FEL	ÅTGÄRD
8. Läckande avgaser	Läckande avgassystem Skarv mellan avlastningsventil och avgasrör otät. Skarv mellan avlastningsventil och turbinhus otät. Skarv mellan turbinhus och grenrör otät. Skarv mellan grenrör och motor otät.	Drag åt och byt erforderliga detaljer. Använd endast original-turbo-avgassystem. Kontrollera att muttrarna är dragna. Byt låsmuttrar (948645) om låskraften minskat. Kontrollera att muttrarna är dragna med rätt moment 25—27 Nm (18—20 ft lb). Om läckaget består måste turbinhus och avlastningsventil tas isär och ytorna planas. Sätt ihop och drag med moment enl ovan. Ta bort grenrör och turbinhus och plana ytorna. Sätt ihop med ny packning och dra enl. punkt 47 i monteringsanvisningen. Byt packning vid behov. Kontrollera muttrarnas åtdragningsmoment — 27 Nm (20 ft lb). Vid ev pinnskruvsbrott skall endast pinnskruv 953046 monteras. Motorer f o m 1979: Om pinnskruven åter går av kan en grenrörsförstärkning, 8360062, monteras mellan undersidan av grenröret och motorblocket — rund vårta vid sidan av oljefiltret. På vissa motorer måste hålet borrar och gängas till Ø 8 mm. (Tidigare motorer har inte denna vårta).
9. Högt knackljud i motor Om motorn knackar högt under full belastning SKALL GASEN SLÄPPAS OMEDELBART för att undvika motorhaveri.	Vakuumslang från förgasare till tändfördelare defekt. Felaktigt bränsle För stor förtändning Felaktiga eller skadade tändstift För högt laddningstryck	Byt och klamma ändarna ordentligt. Töm tanken och fyll med 97 oktan. Justera Montera tändstift enl. rekommendation Kontrollera och justera.
10. Vattenläckage från motorer med 2 cylinderlocks-packningar (dvs B21A med standardkompression 9,3:1 eller B23A Overseas med kompression 9,0:1).	Cylinderhuvudet ej efterdraget efter 500—1000 km. Felaktig tätningsring monterad mellan vattenpump och cylinderhuvud.	Montera nya cylinderlockspackningar och drag enl punkt 34 i monteringsanvisningen. Kör 500—1000 km och efterdrag cylinderlocket enl punkt 104 i monteringsanvisningen. Montera korrekt tätningsring, 1276668-9. Ringen och spåren i vattenpumpen måste bestrykas med Dinitrol eller motsvarande rostskyddsmaterial före montering. I annat fall återkommer läckaget.
11. Instrumentet hänger sig/fungerar ej	Tryckslangen blockerad eller defekt.	Tidiga instrument har ett inbyggt metallfilter. Detta kan sättas igen av bränsle från insugningsröret. Ett hål, Ø 2,3 mm, kan försiktigt borrar genom filtret. Om instrumentet fortfarande inte fungerar, eller saknar filter, bytes instrumentet. På tidiga satser anslöts slangen till instrumentet i bakkanten av insugningsröret. På nyare satser ansluts slangen ovanpå insugningsröret. Äldre satser kan konverteras med hjälp av nippel 1276164 som monteras ovanpå insugningsröret. Hålet i bakkaften pluggas med plugg 952075.
12. Oväsen/skrammel från instrumentet Kontrollera först att instrumentet sitter fast eller att skramlet inte orsakas av andra detaljer.	Tryckvågor från turbon.	Om ljudet orsakas av tryckvågor från turbon monteras nippel 1276164 ovanpå insugningsröret. Denna nippel har hål Ø 1 mm för att minska tryckvariationerna. Detta gäller endast tidiga satser tillverkade före maj/juni 1982. Senare satser (8360100 LHD och 8360200 RHD) har redan denna nippel. Vagnar med A/C måste använda nippel 1276445, Ø 2,3 mm.