

Servicehandbok

Reparation och underhåll

23 FRU

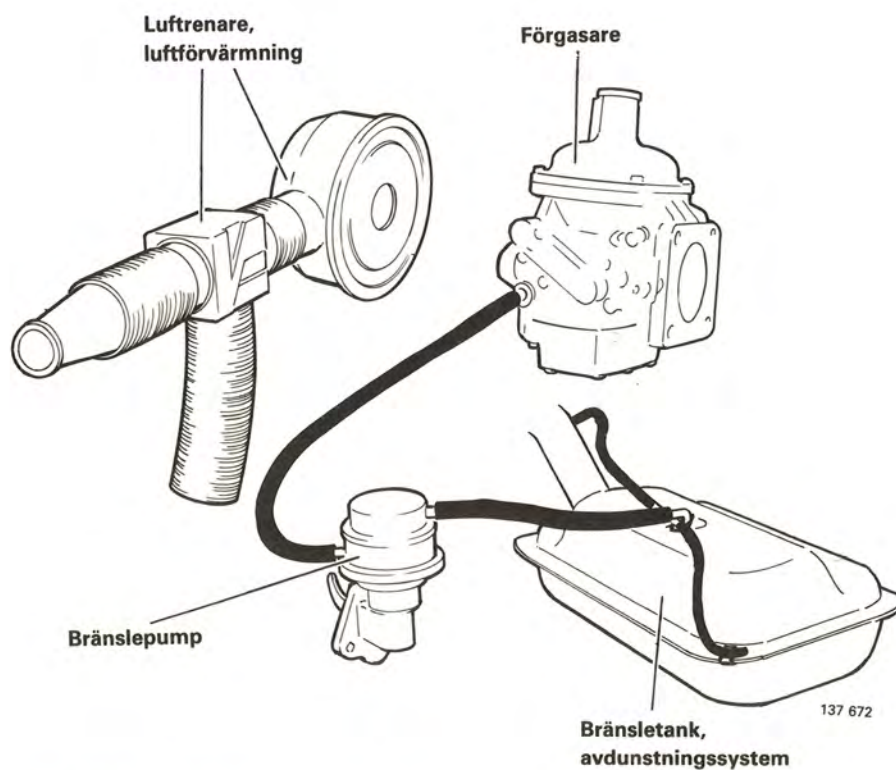
Avd 2 (23)

Bränslesystem,
förgasarmotorer

240, 260

1975–1984

VOLVO



I denna bok behandlas bränslesystemet för följande förgasarmotorer:

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

Anmärkningar:

* utgick 1982 för Canada, 1981 för övriga marknader

** införd 1978 för United Kingdom. Senare även på andra marknader

Volvo säljs i utföranden anpassade för olika marknader. Denna anpassning beror bl.a. på lagkrav, skattegränser och marknadsönskemål.

I denna bok kan Du därför finna bilder och text som inte gäller bilar som finns i Ditt land.

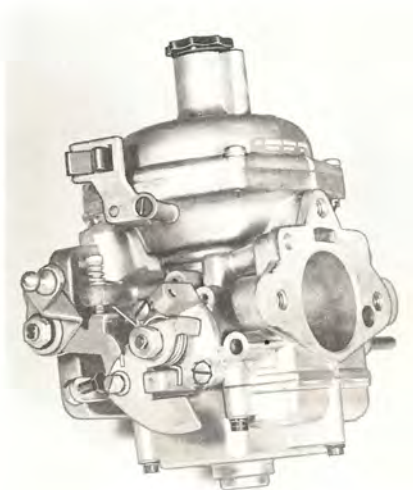
Beställningsnummer: TP 11739/2
Ersätter tidigare bok: TP 11889 (Canada)
TP 11739/1 (Övriga)

Rätt till ändringar förbehålles

Innehåll

	Arbetsmoment	Sida
Olika fabrikat av förgasare		2
Specifikationer		3
Specialverktyg		10
Viktigt		11
Allmänna anvisningar (för inställning av förgasare) ..		12
Felsökning		
SU-HIF6	A 1	14
Solex (Zenith) 175 CD	A 2	15
Pierburg (DVG) 175 CDUS	A 3	16
Solex-Cisac	A 4	17
Allmän del	A 5–20	18
Förgasare SU-HIF6		
Bilder, komponenter		23
Inställning	B 1–15	24
Grundinställning gasspjäll, B 27/28 A 1977–1982	B 16–20	28
B 21 A 1978–1982	B 21–26	29
Borttagning/ditsättning	B 27–29	30
Renovering	B 30–61	32
Förgasare Solex (Zenith) 175 CD		
Bilder, komponenter		40
Inställning	C 1–29	41
Grundinställning gasspjäll 1978–1984	C 30–35	49
Borttagning/ditsättning	C 36–37	50
Renovering	C 38–69	51
Förgasare Pierburg (DVG) 175 CDUS		
Bilder, komponenter		60
Inställning	D 1–15	61
Grundinställning av gasspjäll	D 16–21	65
Borttagning/ditsättning	D 22–23	66
Renovering	D 24–43	67
Förgasare Solex-Cisac		
Bilder, komponenter		73
Inställning	E 1–10	74
Magnetventil mot eftergång	E 11–12	76
Termistor	E 13–14	77
Borttagning/ditsättning	E 15	78
Renovering	E 16–17	78
Övrigt		
Magnetventil mot eftergång (A-motorer)	F 1–7	80
Fövärmningsfläns B 27/28 A	G 1–3	82
Inloppstratt SU-förgasare B 21 A 1979–1980	H 1–2	83
Isolerfläns B 17–21 A 1979–1980	J 1–6	84
Varmstartventil B 17–23 A 1980–1984, B 19 K 1984	K 1–20	86
Luftrenare, luftförvärmning	L 1–11	93
Bränsleledningar, byte nippel	M 1	98
Bränslepump	N 1–3	99
Tankarmatur, byte filter	O 1	100
Bränsletank, 1975–1978	P 1–20	101
1978–1984	P 21–22	107
Avdunstningssystem	Q 1–6	108

Olika fabrikat av förgasare



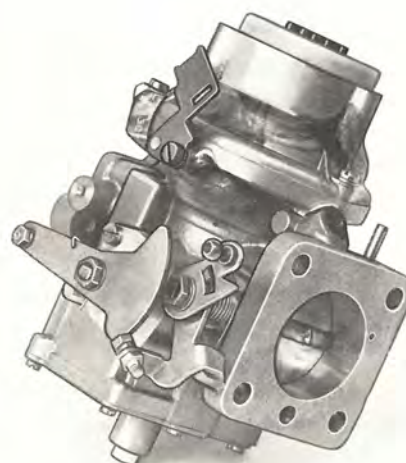
119 942

Solex 175 CD

Bilden visar förgasaren i utförande för B 20 A

Under 1983 så ändrades ägarförhållandena och förgasaren bytte då namn från Zenith till Solex. I boken anges det gamla namnet inom parentes: Solex (Zenith) 175 CD.

Förgasaren har ibland även kallats Stromberg-förgasare.

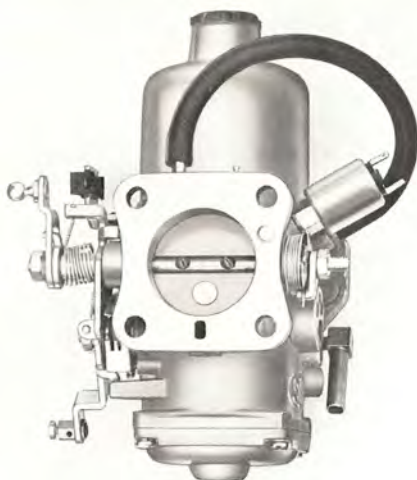


123 201

Pierburg 175 CDUS

Bilden visar förgasaren i utförande för B 21 A 1978.

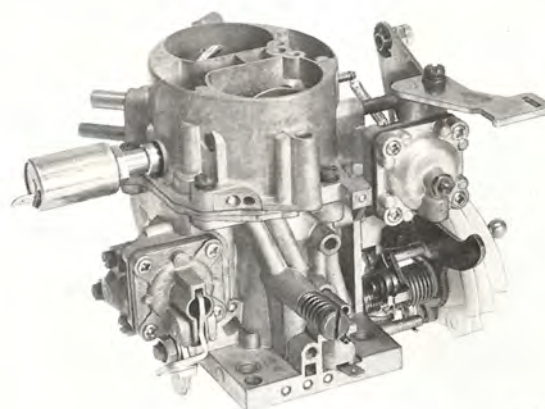
I samband med ett jubileum under 1983 så bytte förgasaren namn från DVG till Pierburg. I boken anges det gamla namnet inom parentes: Pierburg (DVG) 175 CDUS.



117 028

SU-HIF6

Bilden visar förgasaren i utförande för B 27 A 1976



137 673

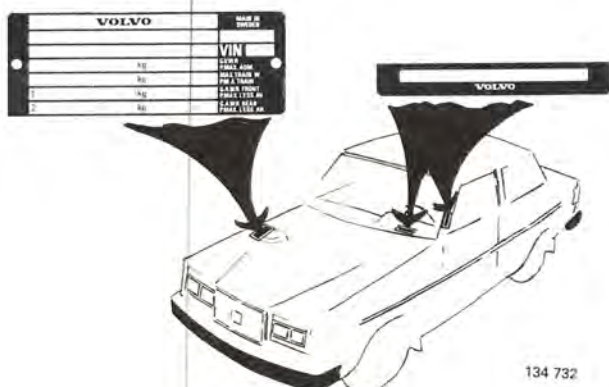
Solex-Cisac

Bilden visar förgasaren i utförande för B 19 K 1984

Specifikationer

SKYLTAR OCH DEKALER

Endast de som kan vara av betydelse vid arbeten på bränslesystemet är medtagna.



Produktplåt

På höger innerskärm.

Upptar bland annat identifieringsnummer (typbeteckning).

Obs! Olika utförande för olika årsmodeller. Bilden visar utförandet för 1981.

Identifieringsplåt (typbeteckning)

Finns endast på bilar för USA och Canada. Läsbar från bilens utsida.

—1979: på vänster vindrutestolpe

1980—: på instrumentbrädans ovansida.

USA/Canada

—1980: **VC 244 45 L 1 000000**

1981—: **YV1 AX 45 4X B 1 000000**

Övriga

—1980: **245 45 L 1 000000**

1981—: **YV1 244 46 1 B 1 000000**

↑
Motortyp

↑
Årsmodell-
beteckning

↑
Chassi-
nummer
134 733

Identifieringsnumrets (typbeteckningens) innebörd

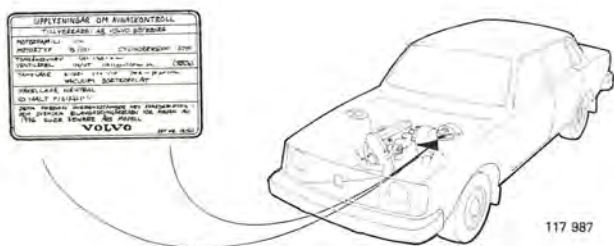
Obs! Olika uppbyggnad av numret på olika årsmodeller och marknader. De visade numren är bara exempel.

Motortyp

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

Årsmodellbeteckning

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



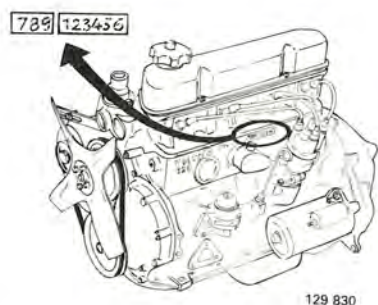
Avgasdekal

Finns endast på bilar för Sverige, Schweiz (1983–), Australien, USA och Canada.

Placerad på vänster innerskärm.

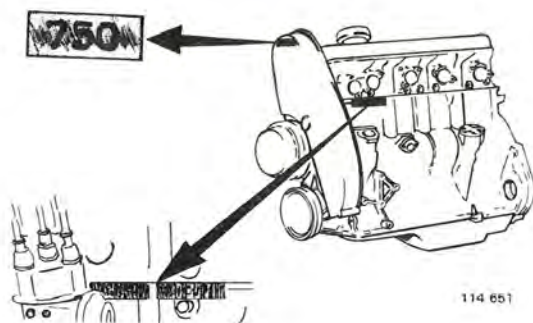
Anger bland annat tomgångsvarvtal, ventilspegl, tändläge och CO-halt.

Motorns tillverknings- och detaljnummer



B 20

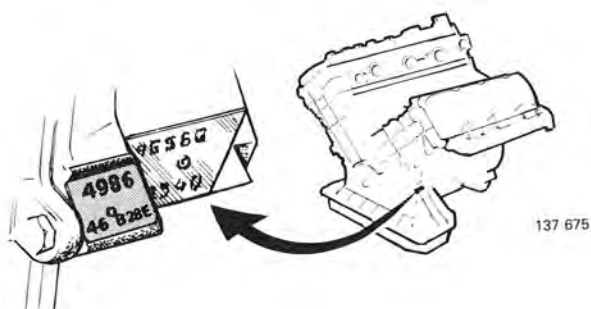
Instansat i cylinderblockets vänstra sida, bakom oljefällan.



B 17–B 19–B 21–B 23

Instansat i cylinderblockets vänstra sida, bakom tändfördelaren.

Från och med 1977: på transmissionskåpan finns en dekal med de tre sista siffrorna i detaljnumret.



B 27–B 28

På plåt framför oljerensaren.

CO-HALT TOMGÅNGSVARVTAL

- CO-halten ska kontrolleras/justeras vid tomgång varm motor
- CO-halt **utom** kontrollvärdet = justera till föreskrivet inställningsvärde
- CO-halt **inom** kontrollvärdet = behöver inte justeras, detta förutsatt att motorn arbetar tillfredsställande
- På bilar med automatväxellåda ska växelspaken stå i P-läge vid kontroll/justering av CO-halt och tomgångsvarvtal
- Observera att eventuell luftpump och Pulsair-system ska vara bortkopplat (slangen pluggad) vid kontroll/justering av CO-halten



135 528

Motor-utförande	Årsmodell	Marknad	CO-halt % Inställningsvärde (kontrollvärde)	Tomgångsvarvtal r/s (r/min)
B 17 A	1979–1984		2,0 (1,5–3,0)	15,0 (900)
B 19 A	1977 1978 1979–1984	Italien Övriga	3,0 (2,0–4,0) 2,5 (2,0–3,5) 2,0 (1,5–3,0) 2,0 (1,5–3,0)	14,2 (850) 15,0 (900) 15,0 (900) 15,0 (900)
B 19 K	1984		1,5 (1,0–2,5)	15,0 (900)
B 20 A	1975 1976		2,5 (1,5–4,0) 1,5 (0,5–4,0)	11,7 (700) 11,7 (700)
B 21 A	1975–1977 1978 1979–1980 1981 1982–1983 1984	Sverige* Australien, Canada Övriga Australien, Canada Övriga Canada Övriga Canada Övriga Canada Norden + Schweiz + Australien Övriga	2,5 (1,5–4,0) 2,0 (1,5–3,0) 4,5 (3,5–5,5) 2,5 (2,0–3,5) 3,5 (2,5–4,0) 2,0 (1,5–3,0) 3,5 (2,5–4,0) 2,0 (1,5–3,0) 3,0 (2,5–4,0) 2,0 (1,5–3,0) 3,0 (2,5–4,0) 2,0 (1,5–3,0) 1,5 (1,0–2,5)	14,2 (850) 15,0 (900) 15,0 (900) 15,0 (900) 15,0 (900) 15,0 (900) 15,0 (900) 15,0 (900) 15,0 (900) 15,0 (900) 15,0 (900) 15,0 (900) 15,0 (900)
B 23 A	1981–1984		2,0 (1,5–3,0)	15,0 (900)
B 27 A	1976 1977 1978–1979		2,5 (1,5–4,0) 2,5 (1,5–4,0) 2,5 (2,0–3,5)	14,2 (850) 15,0 (900) 15,0 (900)
B 28 A	1980–1982		2,5 (2,0–3,5)	15,0 (900)

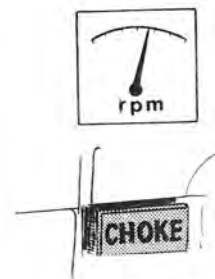
Anmärkning:

* 2650 st bilar med manuell växellåda har byggts med motorutf 498528. Övriga bilar med manuell växellåda har motorutf 498550. För motorutf 498528 gäller samma värden som för 1977 års modell.

SNABBTOMGÅNG

Ställs in vid varm motor

B 20	18,3–25,0 r/s (1100–1500 r/min)
B 17 A–B 19 A–B 21 A–B 23 A	20,8–22,5 r/s (1250–1350 r/min)
B 27 A 1976–1977	20,0–26,7 r/s (1200–1600 r/min)
1978–1979	23,3–26,7 r/s (1400–1600 r/min)
B 28 A	20,8–22,5 r/s (1250–1350 r/min)
B 19 K, mått mellan kamskiva och snabbtomgångs- skruv med intryckt choke	1,9 mm

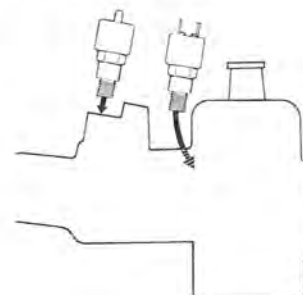


137 676

MAGNETVENTIL

Motor- utförande	Magnetventil	
	Detaljnummer	Märkning
B 20 A	460282-7	2,2
B 17–23 A 1975–1976	1219792-7 ¹⁾	3,2
	1266026-2	3,2
	1266004-9	2)
1978–1984	1270010-0	2)
B 19 K 1984	1219792-7 ¹⁾	3,2
B 27–28 1976	1266004-9	2)

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



137 678

Anmärkningar:

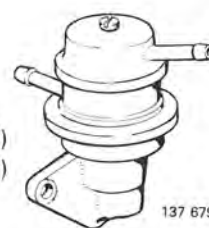
¹⁾ Ersatt som reservdel av 1266026-2

²⁾ Ventil med **ett** anslutningsstift

BRÄNSLEPUMP

Bränsletryck mätt i samma höjd som pumpen:

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



137 679

BRÄNSLETANK

Volym, totalt	60 liter
expansionsvolym	5 liter
Reserv (röda fältet på bränslemätaren)	ca 8 liter

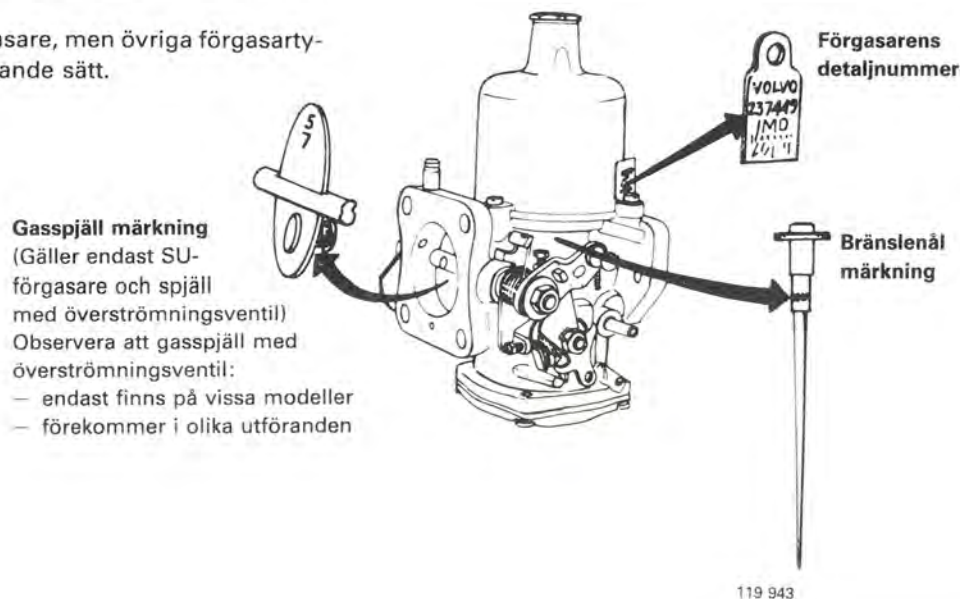


137 680

FÖRGASARE

Märkning av förgasare, bränslenål och gasspjäll

Bilden visar SU-HIF6 förgasare, men övriga förgasartyper är märkta på motsvarande sätt.



Förgasare Solex (Zenith) 175 CD

Bränslenål, beteckning

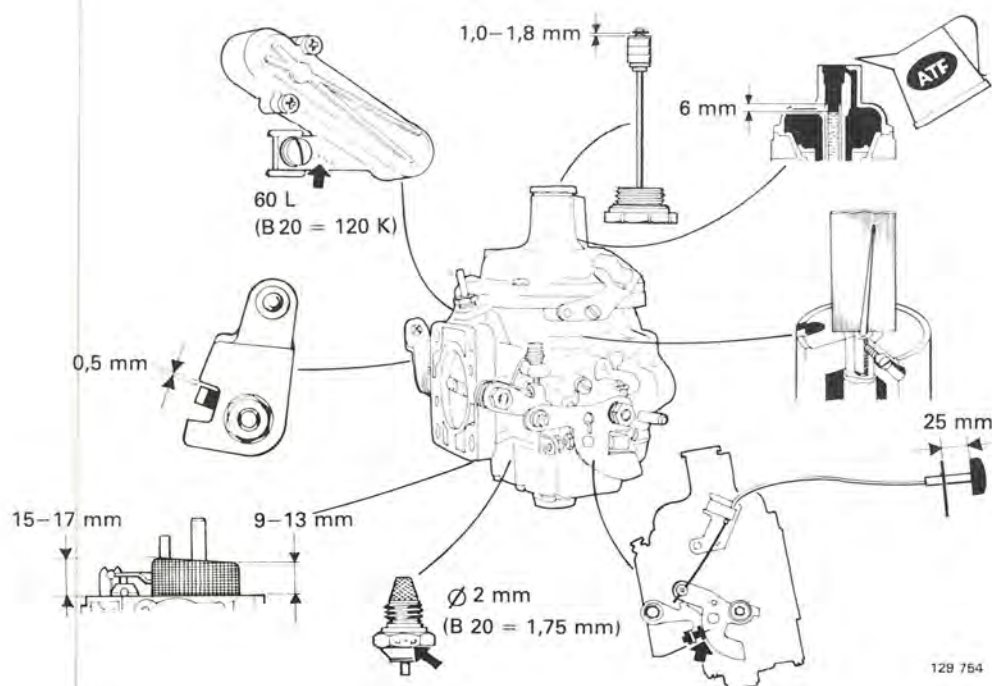
B 17/19 A	1977–1980	B1EE
	1981–1984	B1FE
B 20 A	1975–1976	B1CC

B 21 A	1975	B1ED ¹⁾
	1976–1980	B1EE
	1981–1984	
	Sverige, Australien, Canada	B1FD
	Övriga ²⁾	B1EE

Anmärkningar:

¹⁾ Tidigt utförande = B2BB

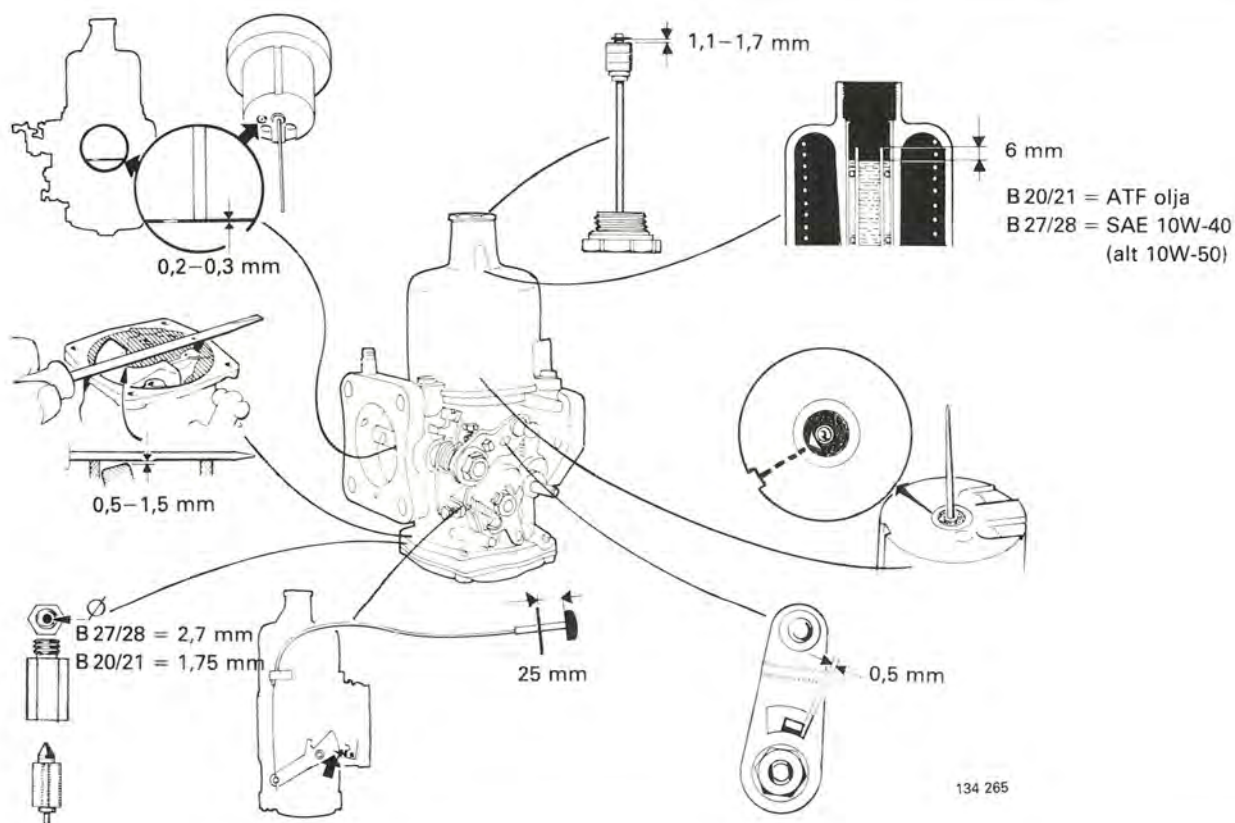
²⁾ Schweiz 1983–1984 = B1FD



Förgasare SU-HIF6

Bränslenål, beteckning

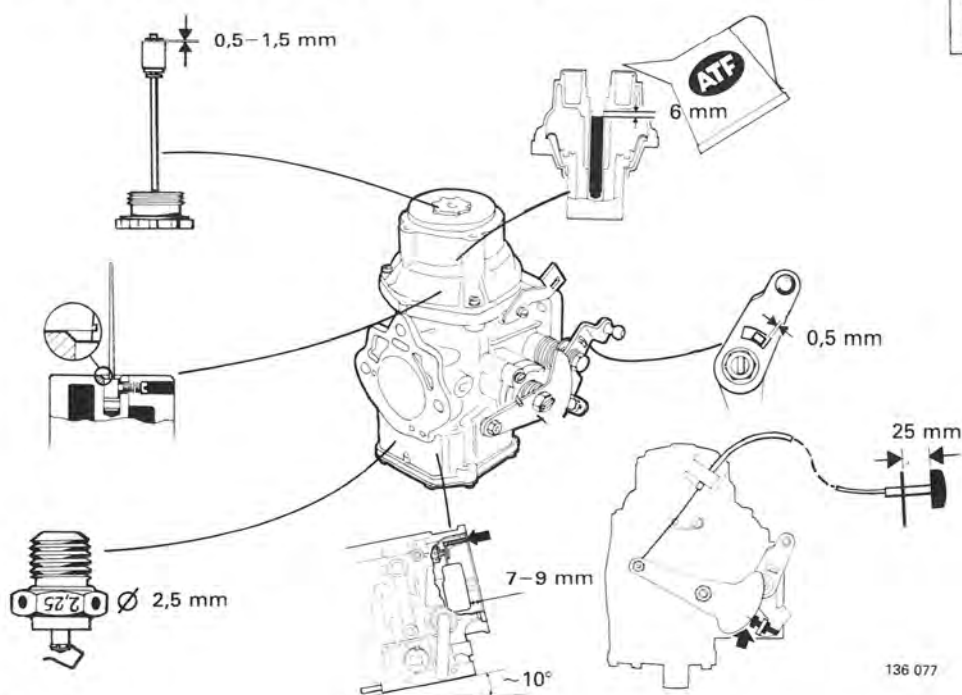
B 20 A 1976 Sverige	BDG
Övriga	BCJ
B 21 A	BDJ
B 27/28 A	BDK



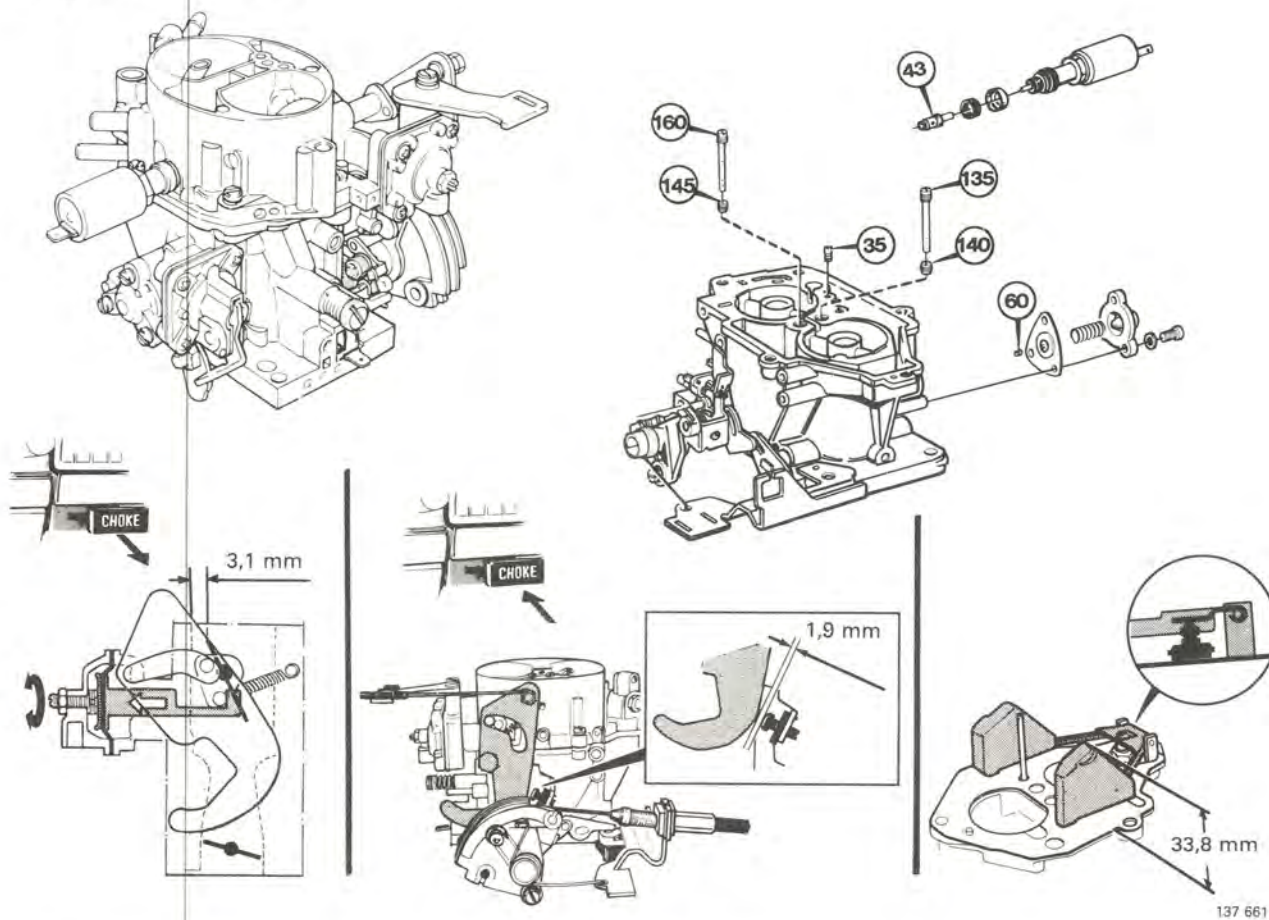
Förgasare Pierburg (DVG) 175 CDUS

Bränslenål, beteckning

B 21 A = PN
B 23 A = DC



Förgasare Solex-Cisac



Inställning vakuumdosa

- Choke helt utdragen
- Vakuumdosas tryckstång tryckt rakt inåt till bottenläge
- Se även sidan 75, E5

Inställning snabbtomgång

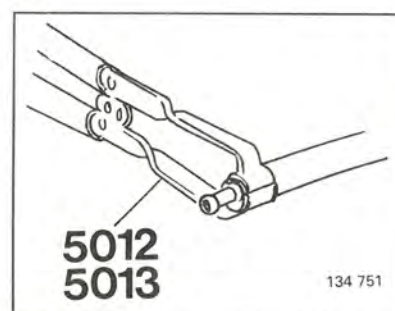
- Choke helt intryckt

Specialverktyg

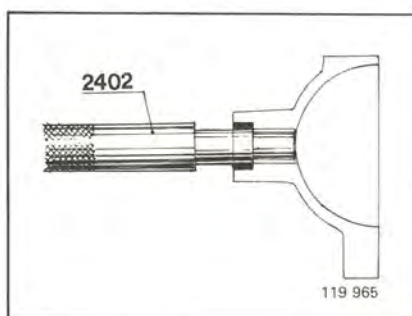
999	Beskrivning—användning
2901-0	Tång: blockering av slangar
5012-3	Tång: ditsättning slangnipplar, slangdiameter 5 och 8 mm
5013-1	Tång: ditsättning slangnipplar, slangdiameter 10 mm
5230-1	Manometer: mätning bränsletryck
Förgasare SU-HIF6	
2402-9	Dorn: bussning spjällaxel
2881-4	Brotsch: bussning spjällaxel
Förgasare Solex (Zenith) 175 CD	
2895-4	Pressverktyg: inställning och ditsättning bränslemunstycke
2896-2	Tolk: inställning bränslemunstycke
2897-0	Pressverktyg: inställning och urpressning av bränslemunstycke
2962-0	Dorn: urpressning av bränslemunstycke
5159-2	Nyckel: inställning bränslenål 1978–1984



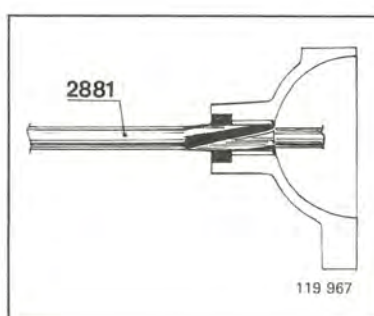
2901



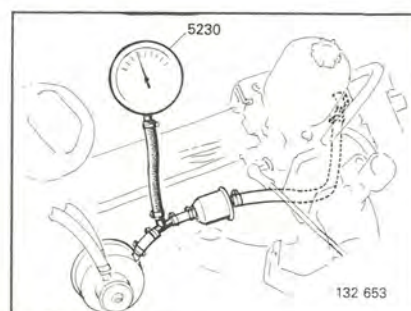
5012, 5013



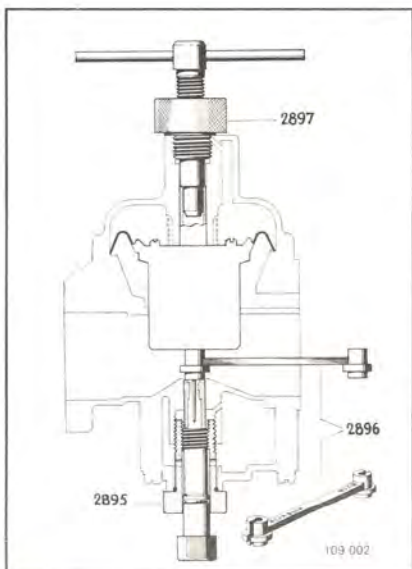
2402



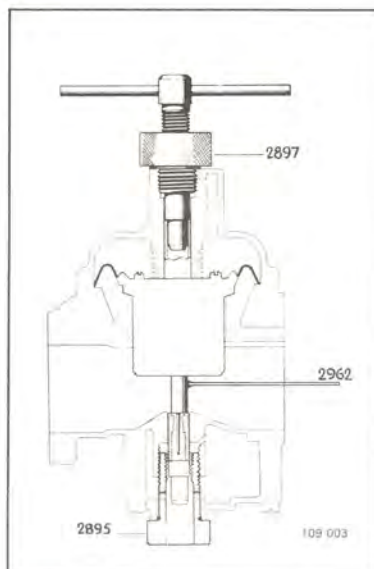
2881



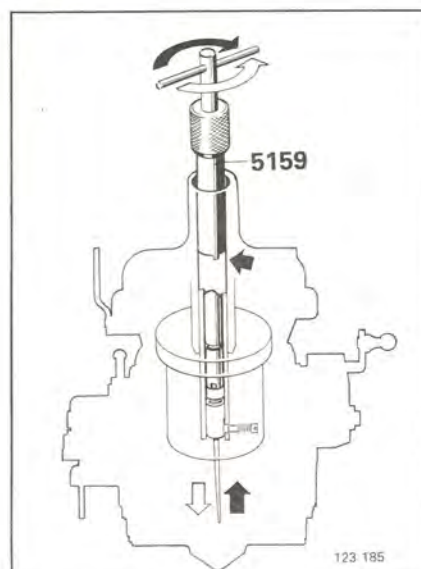
5230



2895, 2896, 2897

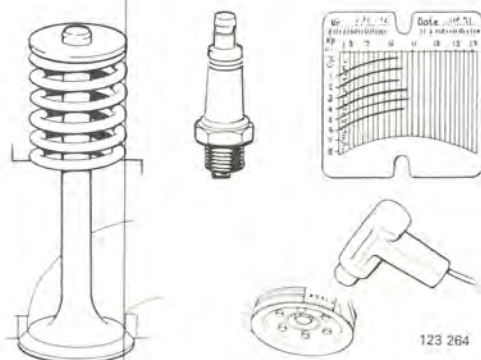


2962



5159

Viktigt



Innan ingrepp

Innan ingrepp görs i bränslesystemet bör man ha konstaterat att motorn inte är behäftad med några mekaniska eller elektriska fel. Dessutom bör man se till att bränsle med "känd" kvalitet och rätt oktantal används.

Följande bör kontrolleras och åtgärdas efter behov:

Mekaniskt

- kompression
- ventilspeglar
- vakuumslangar och anslutningar
- gasreglage och ev kickdown vajer
- luftrenare
- inloppsrör, luftläckage
- avgassystem, läckage

Elektriskt

- tändstift
- tändkablar
- fördelarlock
- tändspole
- tändinställning, inkl tändförställning
- elanslutningar

Avgasrening

- vevhusventilation
- avgasåterledning (EGR)
- luftpump/Pulsair-system
- avdunstningssystem

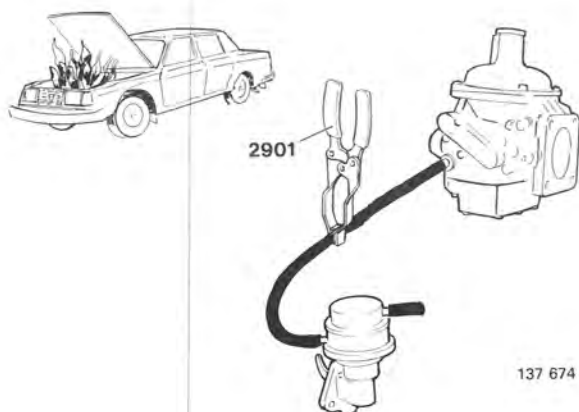
Renlighet

Var noggrann med renligheten vid arbeten på bränslesystemet.

Rengör bränsleanslutningarna noga innan de lossas.

Packningar, tätningar

Använd alltid nya packningar/tätningar när någon anslutning lossas.



VARNING

Brandfara, hälsorisk

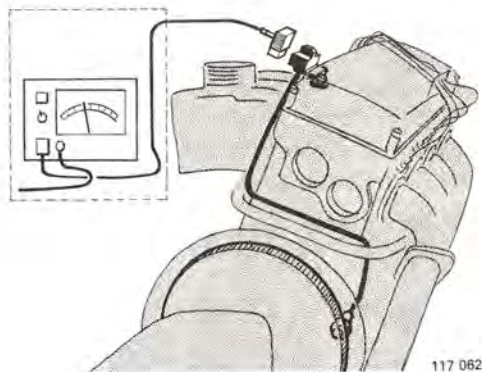
I samband med förgasrararbeten rinner ofta bensen ut över motorn. Om motorn är varmkörd innebär detta risk för antändning samt hälsorisk på grund av hög halt av bensen och bly.

Riskerna undanröjs genom att strypa bensintillförseln och köra slut på den bensen som finns i förgasaren. Använd tång **2901**.

Denna åtgärd har vid kontrollmätning visat sig ha mycket god effekt.

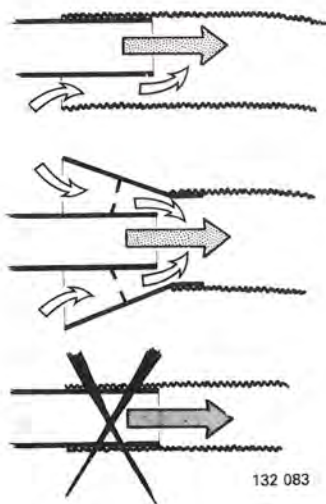
Använd **inte** motorbensen som innehåller bly eller bensen som rengörings- eller lösningsmedel.

Allmänna anvisningar för inställning av förgasare



Motorns kondition

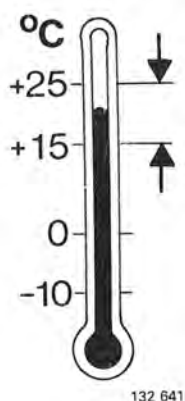
För att rättvisande värden ska erhållas är det viktigt att motorn i övrigt är rätt inställd (t.ex. tändinställning, vevhusventilation, luftrenare etc).



Avgasutsug. Anslutning av CO-mätare

Använd avgasslang med öppen anslutning. Ett för kraftigt avgasutsug medför risk för felaktigt mätresultat.

CO-mätarens sond ska stickas in ca 480 mm i avgasröret. Om sonden sticks in för kort finns risk att avgaserna späds ut med friskluft och felaktigt mätresultat erhålles.

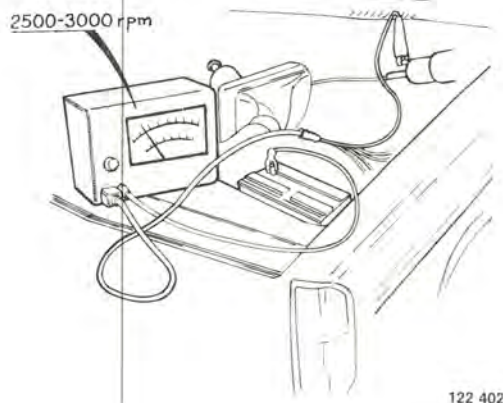


Temperatur

Kontroll/justering av CO-halten ska göras vid rumstemperatur (+15–25°C) och **inom 8 minuter** efter kylvätsketermostaten öppnat.

Varmkör vid ca 25 r/s (1500 r/min).

Vid CO-mätning är det viktigt att förgasarens temperatur är den rätta. Då motorn går på tomgång värms förgasaren upp av motorn. Dessutom utsätts flottörhuset för strålningsvärme från avgasröret samtidigt som genomströmningen av kallt bränsle genom flottörhuset är liten. I och med att flottörhuset värms upp, värms även bränslet i flottörhuset upp och bränslets viskositet minskar. På grund av viskositetsförändringen ökar bränslegenomströmningen genom bränslemunstycket och CO-halten i avgaserna ökar.



122 402



122 403



137 421

Obs! På B 27/28 A lyft upp oljepåfyllningslocket istället

Man kan kontrollera att temperaturen inte blivit för hög genom att känna med handen på flottörhuset. Flottörhuset ska "kännas kallt" det vill säga i stort sett inte överstiga rumstemperaturen.

För att vara säker på att den uppmätta CO-halten är korrekt måste alltså mätningen utföras inom 8 minuter från det kylvätsketermostaten öppnat.

Om inställningen inte hinner ske inom 8 minuter blir motorn och därmed förgasaren för varm. Kör i så fall motorn med förhöjt varvtal, 41–50 r/s (2500–3000 r/min), i cirka 1 minut. Detta medför att kylvätskan hinner cirkulera genom kylaren och kyla ner motorn samtidigt som genomströmningen av kallt bränsle kyler ner flottörhuset. (Om man är osäker på motorns temperatur bör man före varje avläsning varva upp motorn enligt ovanstående.)

Före varje avläsning

- Öka varvtalet en kort stund till ca 25 r/s (1500 r/min) så att kallt bränsle kommer in i förgasaren.
- Knacka lätt på vakuumbakslaget så att vakuumbakslaget säkert ställer sig i rätt läge.
- Observera tidsfaktorn, 8 minuter.

Vid hög CO-halt

Om bilen körs mycket i stadstrafik (starter, tomgång) kan det bli en viss bränsleutspädning av motoroljan. Vevhusgaserna kan därigenom påverka CO-halten och medföra felaktig inställning.

- Kontrollera CO-halten med bortkopplad vevhusventilation.
- Normalt sjunker CO-halten något när vevhusventilationen kopplas bort.
- Om CO-halten sjunker mycket tyder det på att motoroljan är utspädd med bränsle. Motoroljan bör då bytas.

A. Felsökning av förgasare SU-HIF6

A1

- I felsökningsanvisningarna nedan förutsätts att motorn inte är behäftad med några mekaniska eller elektriska fel (se allmän del sidan 18).
- Renovera förgasaren om inget fel upptäcks vid felsökningen, se sidan 32.

Svårstartad kall och/eller Motorstopp under varmkörning

Troliga fel	Arbetsmoment
För tjock dämpolja	B4
Snabbtomgång feljusterad	B3, 11
Spaltöppning kolv-brygga för liten	B58
Vakuumpolven kärvar	B55
Bränsle/luft-läckage vid kallstartanordning	B44–45
B 27/28 A: förvärmningsfläns	G1–3

Svårstartad varm

Troliga fel	Arbetsmoment
Vakuumpolven kärvar	B55
Flottörhusventilation blockerad	B33
B 21 A 1979–1980: isolerfläns	J1–4
B 21 A 1979–: varmstartventil	K1–5

Hög bränsleförbrukning

Troliga fel	Arbetsmoment
För tjock dämpolja	B4
Urluftningshål i dämpkolv igensatt	B54
Kallstartanordning feljusterad	B3, 11
Flottörhusventilation blockerad	B33
B 21 A 1979–: varmstartventil, slangar	K1–5
B 27/28 A: utmagringssystem	B46
Vakuumpolven kärvar	B55
Bränslenål fel grundinställning	B57
Bränslenål/munstycke slitet	B47, 56
Flottörnivå för hög	B48–51
B 21 A 1979–: inloppsträtt	H1–2

Svag motor, låg effekt/toppfart

Troliga fel	Arbetsmoment
Gasspjället öppnar inte helt	B42
Gasreglage feljusterat	B13–15
Vakuumpolven kärvar/glappar	B55
Flottörnivå för låg	B48–51

Ojämn tomgång, ev motorstopp

Troliga fel	Arbetsmoment
För låg dämpoljenivå	B4
För tunn dämpolja	B4
Spaltöppning kolv-brygga för liten	B58
Vakuumpolven kärvar	B55
Magnetventil mot eftergång öppnar inte	F1–7
Flottörhusventilation blockerad	B33
B 21 A 1979–: varmstartventil fel	K1–5
Spjällaxel glapp	B34
Bränsle/luft-läckage vid kallstartanordning	B44–45
CO-halt fel	B1–15
Bränslenål/munstycke slitet	B47, 56
Flottörnivå fel	B48–51
Gasspjäll grundinställning	B16–26

Störningar vid acceleration

Troliga fel	Arbetsmoment
För låg dämpoljenivå	B4
För tunn dämpolja	B4
För stort axialspele på dämpkolen	B54
Vakuumpolven kärvar	B55
Flottörnivå för låg	B48–51

Eftergång

Troliga fel	Arbetsmoment
Tomgångsvarvtal för högt	B10
Magnetventil mot eftergång ur funktion	F1–7
Vakuumpolven kärvar	B55
B 21 A 1978–, B 27/28 A 1977–: gasspjäll fel grundinställning	B16–26

Svårt att ställa in tomgång/CO-halt

(värdena varierar)

Troliga fel	Arbetsmoment
Vakuumpolven kärvar/glappar	B55
Bränsle/luft-läckage vid kallstartanordning	B44–45
Bränslenål/munstycke slitet	B47, 56

A. Felsökning av förgasare Solex (Zenith) 175 CD

A2

- I felsökningsanvisningarna nedan förutsätts att motorn inte är behäftad med några mekaniska eller elektriska fel (se allmän del sidan 18).
- Renovera förgasaren om inget fel upptäcks vid felsökningen, se sidan 51.

Svårstartad kall och/eller Motorstopp under varmkörning

Troliga fel	Arbetsmoment
För tjock dämpolja	C4
Snabbtomgång feljusterad	C3, 23
Temperaturkompensator felaktig	C65–67
Bränsle/luft-läckage vid kallstartanordning	C62–64

Svårstartad varm

Troliga fel	Arbetsmoment
Temperaturkompensator felaktig	C65–67
Flottörhusventilation blockerad	–
1979–1980: isolerfläns	J1–4
1979–: varmstartventil	K1–5

Ojämn tomgång, ev motorstopp

Troliga fel	Arbetsmoment
För låg dämpoljenivå	C4
För tunn dämpolja	C4
Temperaturkompensator felaktig	C65–67
Magnetventil mot eftergång öppnar inte	F2–7
Flottörhusventilation blockerad	–
1979–: varmstartventil fel	K1–5
Spjällaxel glapp	C41
Bränsle/luft-läckage vid kallstartanordning	C62–64
CO-halt fel	C1–29
Bränslenål/munstycke slitet	C46, 50–51
Flottörnivå fel	C57–60
Gasspjäll grundinställning	C30–35

Hög dämpoljeförbrukning 1978–

Troliga fel	Arbetsmoment
Läckage vid O-ring på bränslenåls justerskruv	C51–55

Störningar vid acceleration

Troliga fel	Arbetsmoment
För låg dämpoljenivå	C4
För tunn dämpolja	C4
För stort axialspele på dämpkolven	C68
Flottörnivå för låg	C57–60

Svag motor, låg effekt/toppfart

Troliga fel	Arbetsmoment
Gasreglage feljusterat	C27–29
Membran på vakuumkolv sönder	C49
Flottörnivå för låg	C57–60

Hög bränsleförbrukning

Troliga fel	Arbetsmoment
För tjock dämpolja	C4
Kallstartanordning feljusterad	C3, 23
Flottörhusventilation blockerad	–
1979–: varmstartventil, slangar	K1–5
Membran på vakuumkolv sönder	C49
–1977: bränslenål fel grundinställning	C50
1978–: bränslemunstycke fel grundinställning	C46
Bränslenål/munstycke slitet	C46, 50–51
Flottörnivå för hög	C57–60

Eftergång

Troliga fel	Arbetsmoment
Tomgångsvarvtal för högt	C22
Magnetventil mot eftergång ur funktion	F2–7
Gasspjäll fel grundinställning	C30–35

Svårt att ställa in tomgång/CO-halt

(värdena varierar)

Troliga fel	Arbetsmoment
Bränsle/luft-läckage vid kallstartanordning	C62–64
Bränslenål/munstycke slitet	C46, 50–51

A. Felsökning av förgasare Pierburg (DVG) 175 CDUS

A3

- I felsökningsanvisningarna nedan förutsätts att motorn inte är behäftad med några mekaniska eller elektriska fel (se allmän del sidan 18).
- Renovera förgasaren om inget fel upptäcks vid felsökningen, se sidan 67.

Svårstartad kall och/eller Motorstopp under varmkörning

Troliga fel	Arbetsmoment
För tjock dämpolja Snabbtomgång feljusterad Bränsle/luft-läckage vid kallstartanordning eller vakuumventil	D4 D3, 11 D39–40

Svårstartad varm

Troliga fel	Arbetsmoment
Flottörhusventilation blockerad 1979–1980: isolerfläns 1979–: varmstartventil	– J1–4 K1–5

Ojämn tomgång, ev motorstopp

Troliga fel	Arbetsmoment
För låg dämpoljenivå För tunn dämpolja Magnetventil mot eftergång öppnar inte Flottörhusventilation blockerad 1979–: varmstartventil fel Spjällaxel glapp Bränsle/luft-läckage vid kallstartanordning eller vakuumventil CO-halt fel Bränslenål/munstycke slitet Flottörnivå fel Gasspjäll grundinställning	D4 D4 F2–7 – K1–5 D27 D39–40 D1–15 D33, 37 D30–32 D16–21

Störningar vid acceleration

Troliga fel	Arbetsmoment
För låg dämpoljenivå För tunn dämpolja För stort axialspel på dämpkolven Flottörnivå för låg	D4 D4 D41 D30–32

Svag motor, låg effekt/toppfart

Troliga fel	Arbetsmoment
Gasreglage feljusterat Membran på vakuumkolv sönder Flottörnivå för låg	D13–15 D36 D30–32

Hög bränsleförbrukning

Troliga fel	Arbetsmoment
För tjock dämpolja Kallstartanordning feljusterad Flottörhusventilation blockerad 1979–: varmstartventil, slangar Membran på vakuumkolv sönder Bränslenål fel grundinställning Bränslenål/munstycke slitet Flottörnivå för hög	D4 D3, 11 – K1–5 D36 D37 D33, 37 D30–32

Eftergång

Troliga fel	Arbetsmoment
Tomgångsvarvtal för högt Magnetventil mot eftergång ur funktion Gasspjäll fel grundinställning	D10 F2–7 D16–21

Svårt att ställa in tomgång/CO-halt
(värdena varierar)

Troliga fel	Arbetsmoment
Bränsle/luft-läckage vid kallstartanordning eller vakuumventil Bränslenål/munstycke slitet	D39–40 D33, 37

A. Felsökning av förgasare Solex-Cisac

A4

- I felsökningsanvisningarna nedan förutsätts att motorn inte är behäftad med några mekaniska eller elektriska fel (se allmän del sidan 18).
- Renovera förgasaren om inget fel upptäcks vid felsökningen, se sidan 78.

Svårstartad kall och/eller Motorstopp under varmkörning

Troliga fel	Arbetsmoment
Kallstartreglage feljusterat Luftläckage vid vakuumdosa för chokespjäll Termistor felaktig	E4–7 E17 E13–14

Svårstartad varm

Troliga fel	Arbetsmoment
Kallstartreglage feljusterat Varmstartventil/slangar fel	E4–7 K1–5

Ojämn tomgång, ev motorstopp

Troliga fel	Arbetsmoment
Magnetventil ur funktion Flottörhusventilation blockerad Luftläckage vid anordning för dellastuppfetning CO-halt fel Flottörnivå fel Iggsatta munstycken	E11–12 – E17 E1–10 E16 E17

Störningar vid acceleration

Troliga fel	Arbetsmoment
Accelerationspump/munstycken För låg flottörnivå	E17 E16

Svag motor, låg effekt/toppfart

Troliga fel	Arbetsmoment
Spjället för steg 2 öppnar inte Gasvajer feljusterad Iggsatt bränslefilter vid förgasarens inlopp eller filtret på bränsleledningen Iggsatta huvudmunstycken Felaktiga munstycksstorlekar Flottörnivå för låg	E2, 4 E3 E17 E17 E17 E16

Hög bränsleförbrukning

Troliga fel	Arbetsmoment
Kallstartreglage feljusterat Varmstartventil/slangar fel Anordning för dellastuppfetning, luftläckage eller har hängt upp sig Felaktiga munstycksstorlekar Flottörnivå för hög	E4–7 K1–5 E17 E17 E16

Eftergång

Troliga fel	Arbetsmoment
Tomgångsvarvtal för högt Magnetventil mot eftergång ur funktion	E9 E11–12

Svårt att ställa in tomgång/CO-halt

(värdena varierar)

Troliga fel	Arbetsmoment
Luftläckage vid anordning för dellastuppfetning Iggsatta munstycken	E17 E17

A. Felsökning allmän del

Arbetsmoment A 5-20

Det är inte säkert att det som upplevs som ett förgasarfel beror på att förgasaren är felaktig. I många fall kan det vara något helt annat som är fel. Vid problem att hitta felet bör därför nedanstående kontrolleras och åtgärdas.

A5

Bränslekvalitet

Se till att bränsle med "känd" kvalitet och rätt oktantal används.

A6

Bränsleledningar

Kontrollera att samtliga bränsleledningar är hela, inte klämda eller läcker.

Kontrollera att urluftningen för bränsletanken inte är blockerad.

B27/28 A: Kontrollera att returledningen från bränslepumpen är öppen.

A7

Samtliga vakuumslangar

Kontrollera att de är rätt anslutna, hela och inte klämda.

Australien, Canada: Kontrollera att dräneringen från kolfiltret (kanistern) inte är blockerad.

A8

Luftrenare

Kontrollera att insatsen inte är smutsig eller igensatt.

Smutsig/igensatt insats kan medföra:

- hög bränsleförbrukning
- svag motor

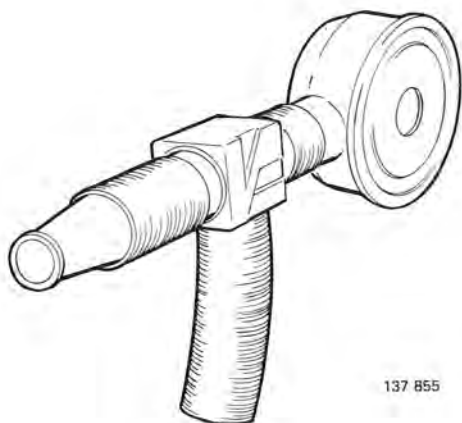
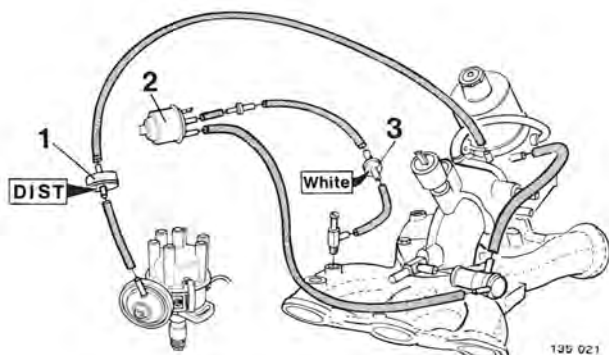
A9

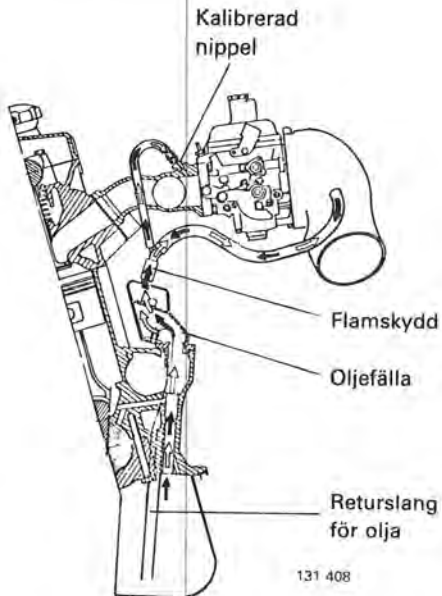
Luftförvärmning

Kontrollera spjällhusets öppnings- och stängningstemperatur, se L4-L8-L11.

Fel på spjällhuset kan medföra:

- ojämn gång efter kallstart, ev motorstopp
- dålig körbarhet, speciellt vid låga yttertemperaturer
- svag motor





131 408

Vevhusventilation

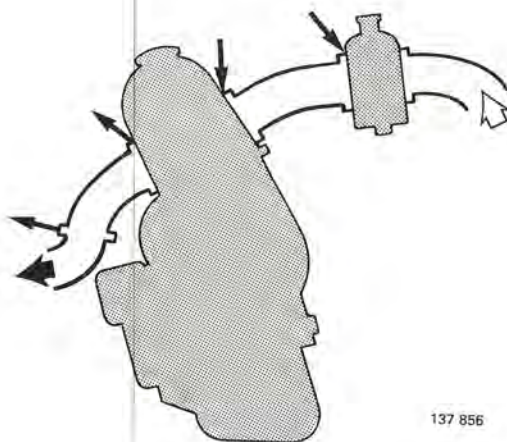
Kontrollera att:

- slangarna är hela, anslutna och inte blockerade
- den kalibrerade nippeln inte är igensatt
- flamskyddet inte är igensatt

Ett igensatt flamskydd kan medföra att motorn knackar.

VIKTIGT Gaserna från vevhusventilationen påverkar CO-halten, se sidan 13.

Bilden visar vevhusventilationen på en 4-cyl 1981–1984.



137 856

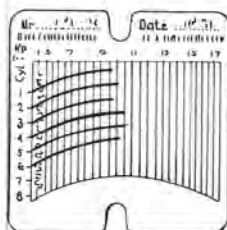
Inlopps- och avgassystem

Kontrollera beträffande läckage.

Läckage på inloppssystemet kan medföra:

- svårstartad motor
- ojämn gång
- svag motor

Läckage på avgassystemet kan medföra felaktigt CO-värde på mätaren.



Kompression

Låg kompression kan medföra:

- svårstartad motor, speciellt kall
- svag motor

Ojämn kompression kan medföra ojämn gång.

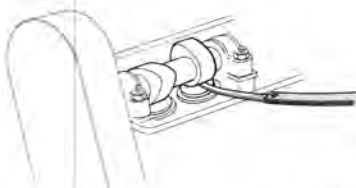
Ventilspe

För litet ventilspe kan medföra:

- svårstartad motor (speciellt varm)
- dålig tomgång

För stort ventilspe kan medföra:

- högt tomgångsvarvtal. (Vid stort spe blir undertrycket i inloppsröret stort. Detta kan medföra att eventuell överströmningsventil i gasspjället inte stänger = högt tomgångsvarvtal.)



137 857

A14

Tändstift, tändkablar, fördelarlock och tändspole

Kontrollera beträffande slitage, sprickor, oxid och smuts.

Fel på någon av dessa komponenter kan medföra ett antal symptom, t ex:

- svårstartad motor
- ojämn gång
- motorn knackar
- svag motor
- hög bränsleförbrukning
- högt tomgångsvarvtal (överströmningsventilen i gasspjället stänger inte, jämför E13)

A15

Kamvinkel, tändinställning, centrifugal- och vakuumreglering

Fel på något av detta kan medföra ett antal symptom, t ex:

- svårstartad motor
- ojämn gång
- motorn knackar
- svag motor
- hög bränsleförbrukning

A16

Spjällhus för värmekammare B 27/28 A

Kontrollera att spjället inte kärvar samt spjällets läge vid olika temperaturer och motorvarvtal.

Spjället ska öppna endast vid varm motor med varvtal över tomgång. Hur mycket spjället öppnar beror på effektuttaget.

Fel på spjällhuset kan medföra:

- ojämn gång vid varmkörning, ev motorstopp
- dålig körbarhet vid låga yttertemperaturer

A17

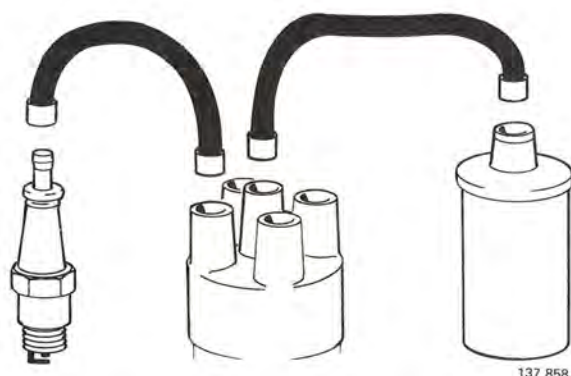
Avgasåterledning (EGR)

Kontrollera att vakuumentilen inte kärvar samt att den öppnar endast på delgas vid varm motor (kylvätsketemperatur över +70°C).

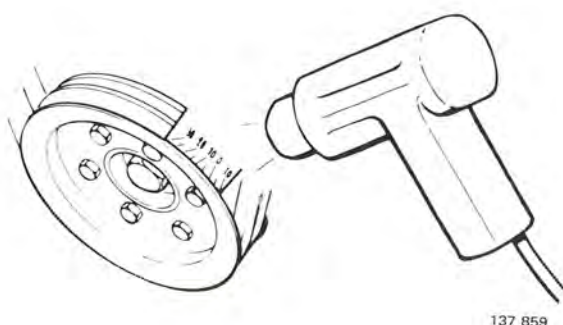
Att ventilen öppnar/stänger kontrolleras genom att iaktta länkstängens rörelse i ventilen.

Obs! Ibland kan det vara svårt att avgöra om vakuumentilen stänger helt. Enda möjligheten att kontrollera detta är att ta bort röret mellan ventilen – inloppsroret och känna efter om ventilen läcker.

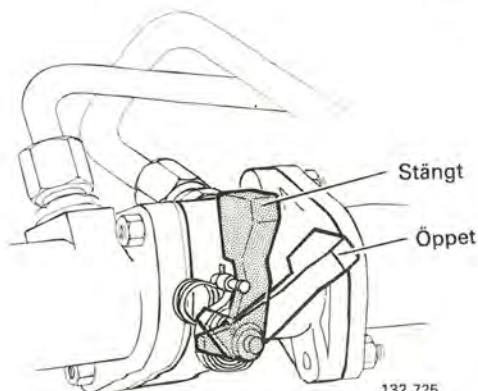
En öppen ventil vid tomgång medför ojämn tomgång, ev motorstopp.



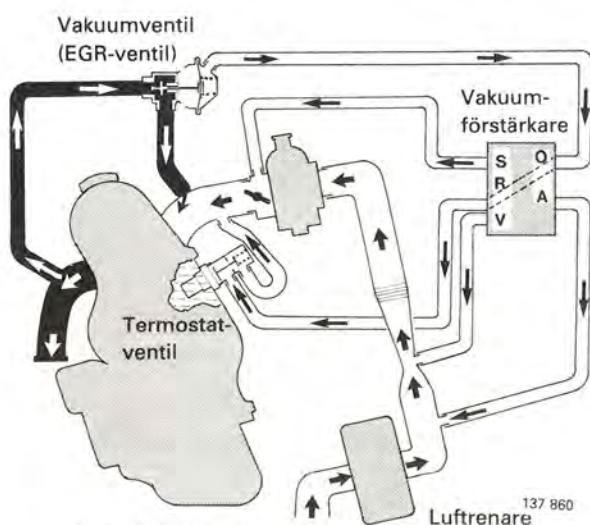
137 858



137 859

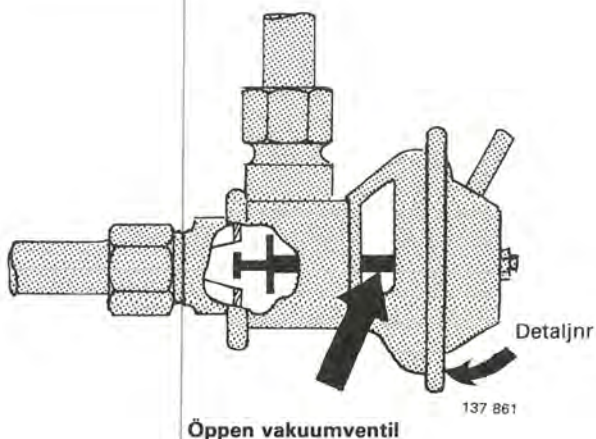


132 725



Principbild av ett steglöst system

137 860



Öppen vakuumventil

VIKTIGT

Vakuumventilerna finns i olika utförande (olika öppningstryck, flödesmängd).

Se till att rätt ventil används på resp motorutförande.

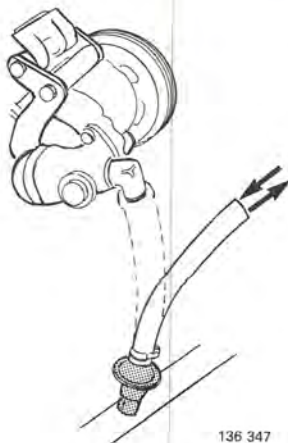
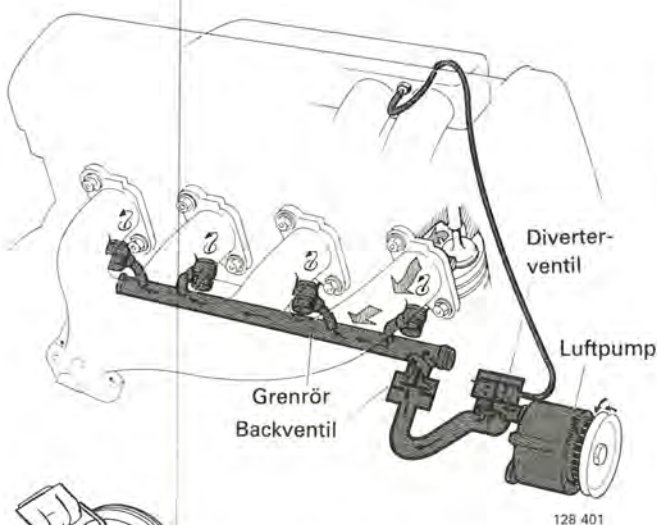
Ventilerna är märkta med detaljnumret.

A18

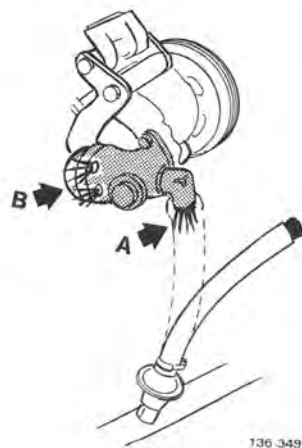
Luftpump

Finns endast på en del tidiga bilar för Australien och Canada.

Fel i systemet kan medföra "baktändning", avgaspuffar vid motorbromsning och växling.



136 347



136 349

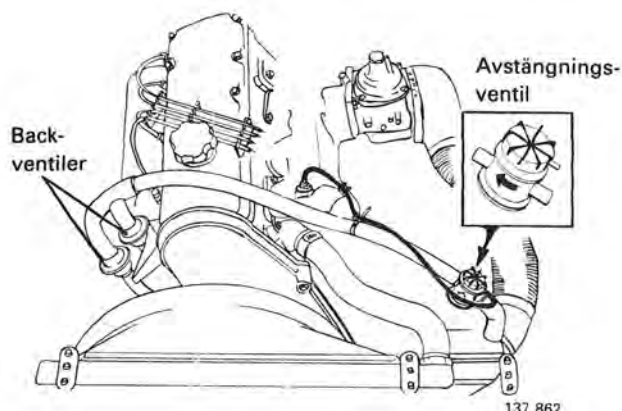
Kontrollera backventilen genom att blåsa/suga i slangen.

Kontrollera diverterventilens funktion.

- Plugga slangen vid diverterventilen.
- Låt motorn gå på tomgång. Luft ska nu blåsa ut vid diverterventilens utlopp A.
- Öka varvtalet till ca 50 r/s (3500 r/min) och släpp sedan snabbt gasreglaget. Luftströmmen vid utloppet A ska upphöra några sekunder. Istället ska luft blåsa ut genom hålen B i sidan på ventilen.

VIKTIGT

- Vid kontroll/justering av CO-halt ska slangen vid diverterventilen vara bortkopplad och pluggad.
- När systemet kopplas in ska CO-halten minska.



Avstängningsventil finns inte på tidigt byggda bilar med Pulsair-system. Vid behov kan ventilen sättas dit i efter-hand.

VIKTIGT

- Vid kontroll/justering av CO-halt ska Pulsair-systemet vara bortkopplat och pluggat.
- När systemet kopplas in ska CO-halten minska.
- Vid byte av luftrenarlock måste hålet i slanganslutning-en borras upp, se arbetsmoment L7 sidan 95.

Pulsair-system

- Kontrollera backventilernas funktion. Känn med han-den över backventilerna med motorn igång. Det ska kännas att luft sugas in genom ventilerna och att inga avgaser tränger ut.

Fel på backventilerna kan medföra baktändning, av-gaser går ut i luftrenaren.

- Kontrollera att avstängningsventilen är öppen vid tomgång.

Känn med handen alternativt ta bort/anslut slangen till luftrenaren. När slangen ansluts ska CO-halten minska.

Om ventilen inte öppnar vid tomgång kan det bero på:

- felaktig ventil
- stort undertryck i inloppsröret (kan orsakas av för stort ventilspele eller för tidig tändning)

- Kontrollera att avstängningsventilen stänger vid mo-torbromsning.

Känn med handen vid ventilen.

Om ventilen inte stänger kan det medföra avgaspuf-far vid motorbromsning och vid växling.

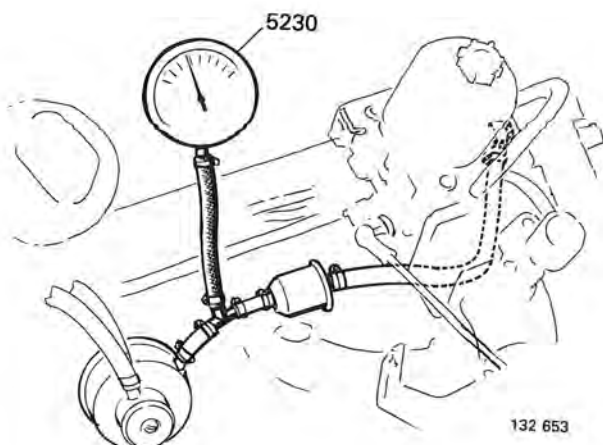
Bränslepump

Kontrollera pumpen beträffande läckage och tryck, se arbetsmoment N1 sidan 99.

För lågt tryck/kapacitet kan medföra:

- ojämn gång
- svag motor

Observera att låg kapacitet kan bero på igensatt filter i pumpen eller i bränsletanken.

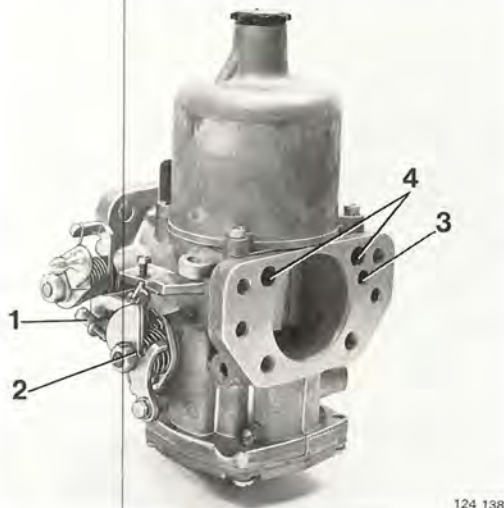


B. Förgasare SU-HIF6

Bilderna visar en förgasare för B 20 A.

På förgasare för B 21 A samt B 27/28 A är gasreglaget placerat på motsatt sida mot vad som visas på bilderna.

På förgasare för B 27/28 A tillkommer ett system för dellastutmagring.



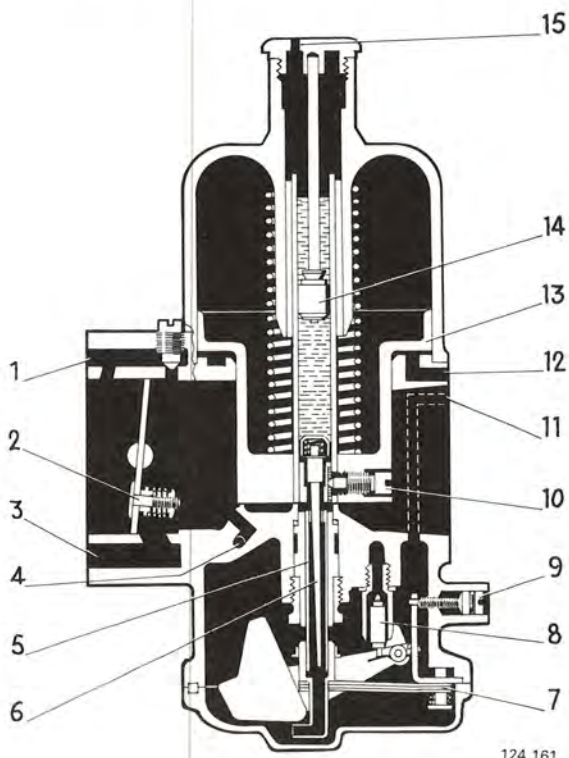
124 138

- 1 Snabbtomgångsskruv
- 2 Kallstartanordning
- 3 Kanal för flottörhusventilation
- 4 Kanaler till utrymmet under vakuumkolv



124 140

- 5 Uttag för magnetventil
- 6 Justerskruv CO-halt
- 7 Tomgångskanal B 21 A 1978–, B 27/28 A 1977–



124 161

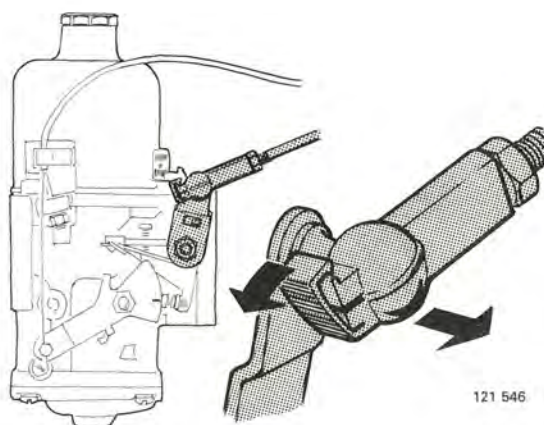
- 1 Kanal för magnetventil
- 2 Överströmningsventil (vissa varianter)
- 3 Tomgångskanal B 21 A 1978–, B 27/28 A 1977–
- 4 Kanal från kallstartanordning
- 5 Bränslemunstycke
- 6 Bränslenål
- 7 Bimetallfjäder
- 8 Nålventil
- 9 Justerskruv CO-halt
- 10 Fästskruv för bränslenål
- 11 Kanal för flottörhusventilation
- 12 Kanal till utrymmet under vakuumkolv
- 13 Vakuumkolv
- 14 Dämpkolv
- 15 Kanal för urluftning av dämpanordning

B. Inställning av förgasare

Arbetsmoment B 1–15

Bilderna visar en B 27/28 A förgasare, men de gäller även för B 20 A och B 21 A eftersom endast detaljer skiljer förgasarna åt.

Se även allmänna anvisningar på sidan 12.



B1

Ta bort länkstången från förgasaren

Vik ut låsfliken på kulsålen och bänd bort länkstången.

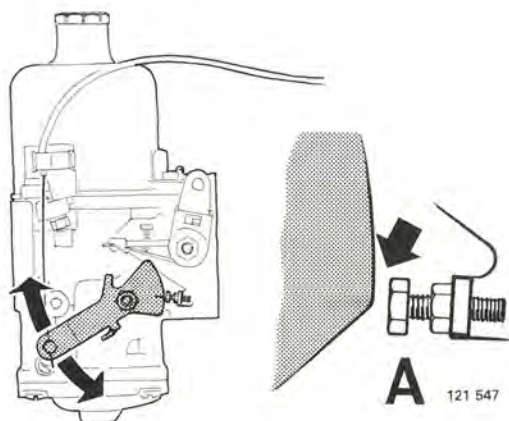
B2

Kontrollera spjället och spjällaxeln

Spjället och axeln ska gå lätt och får inte hänga sig.

Vid glapp i axeln ska förgasaren renoveras.

Obs! På B 27 A öppnar spjället endast 85–87°. Avvikelsen från horisontalplanet (3–5°) är liten men fullt märkbar.



B3

Kontrollera kallstartreglaget

Kontrollera att reglaget gör fullt utslag då choken dras ut.

Skjut in choken. Kontrollera att hävarmen är i nedre stoppläge och att snabbtomgångsskruven A inte ligger an mot hävarmen. Justera vid behov.

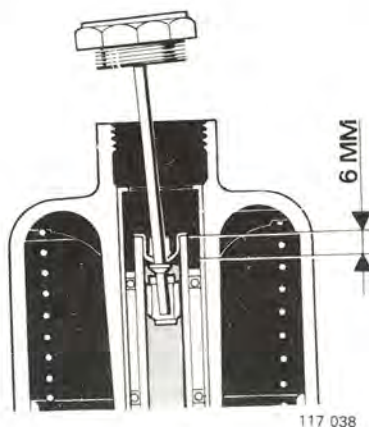
B4

Kontrollera oljenivån i dämpcylindern

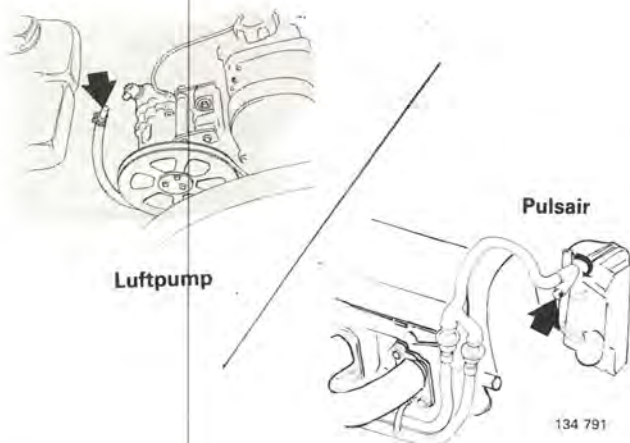
Fyll vid behov på olja.

B 20/21 A	ATF-olja
B 27/28 A	motorolja SAE 10W–40
	(alt SAE 10W–50)

Obs! B 21 A Canada och B 27/28 A har en skvalpbricka i dämpcylindern. Brickan tas bort med en spetstång.



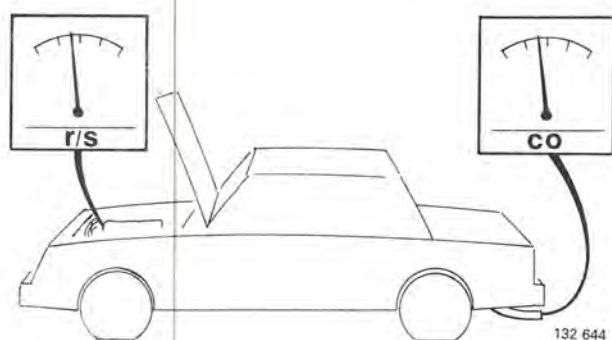
B5

**Koppla bort eventuell luftpump/Pulsair**

Annars erhålls felaktiga mätvärden.

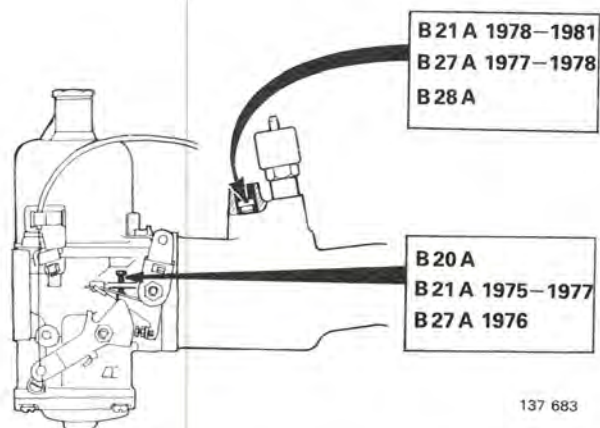
Koppla bort slangen. Plugga slangen eller blockera den med tång **2901**.

B6

**Anslut varvräknare och CO-mätare
Varmkör motorn**

Varmkör vid 25 r/s (1 500 r/min) tills termostaten öppnar. Känn på kylaren vid övre kylarslangen, då denna börjar bli varm har termostaten öppnat.

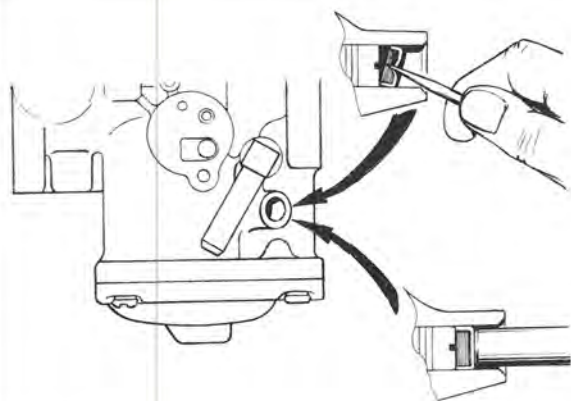
B7

**Förinställ tomgångsvarvtalet**

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

Obs! B 21 A 1978–, B 27 A 1977–, B 28 A.

Om varvtalet inte går att ställa in med mängdreglerskruven måste gasspjället grundinställas, se sidan 28 resp 29.

**Plombering av justerskruv CO (lagkrav)
EG-länder + Schweiz 1977–1984**

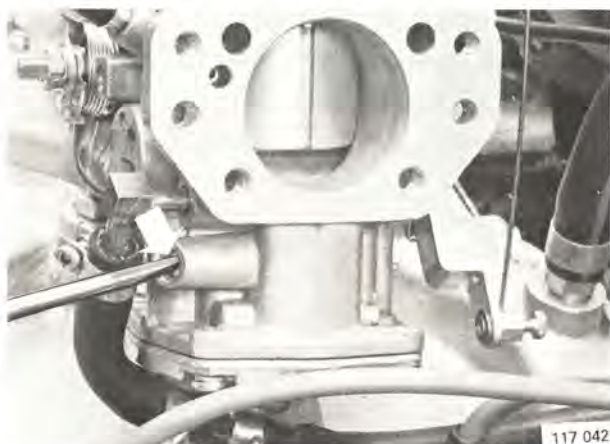
Hålet för justerskruven är pluggat med en aluminium-plugg.

Stick hål i pluggen med tex en syl och bänd ut pluggen.

Sätt dit en ny plugg efter justering. Knacka in pluggen med en dorn.

Inställning förgasare

B8

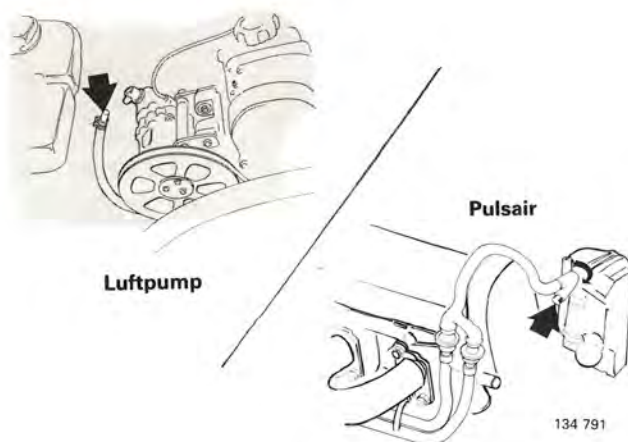


Kontrollera/justera CO-halten

Obs! Före varje avläsning av CO-mätaren, öka varvtalet till 25 r/s (1 500 r/min) så att kallt bränsle kommer in i förgasaren. Sänk åter till tomgång. Knacka lätt på vakuumpkammaren (med t ex skaftet på en skruvmejsel), för att vakuumpkollven ska ställa sig i rätt läge.

- **Medurs** vridning (inåt) **ökar** CO-halten
- **Moturs** vridning (utåt) **minskar** CO-halten

CO-halt %	Kontrollvärde	Inställningsvärde
B 20 A 1975	1,5–4,0	2,5
1976	0,5–4,0	1,5
B 21 A 1975–1977	1,5–4,0	2,5
1978 Sverige	1,5–3,0	2,0
Australien, Canada	3,5–5,5	4,5
Övriga	2,0–3,5	2,5
1979–1980 Australien, Canada	2,5–4,0	3,5
Övriga	1,5–3,0	2,0
1981 Canada	2,5–4,0	3,5



B9

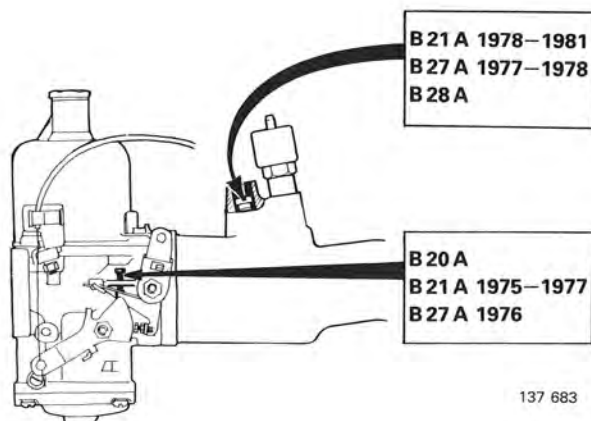
Anslut slang till luftpump/Pulsair

När slangens ansluts ska CO-halten sjunka, visar att systemet fungerar.

VIKTIGT

Någon efterjustering av CO-halten med inkopplad luftpump/Pulsair får **absolut inte ske**.

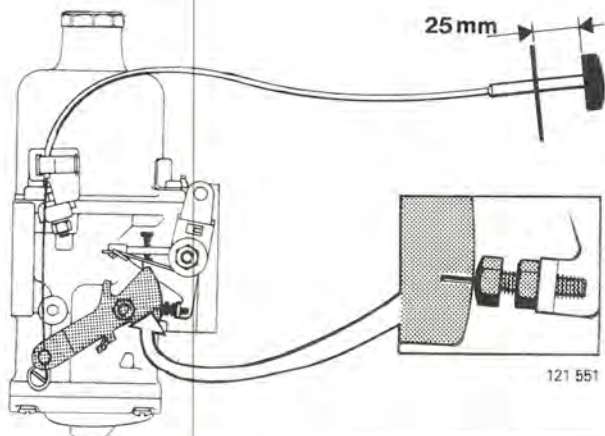
B10



Kontrollera/justera tomgångsvarvtalet

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

B11

**Justera snabbtomgången**

Dra ut choken (ca 25 mm) så att strecket på kallstartreglagets hävarm ligger mitt för snabbtomgångsskruven.

Justera varvtalet med snabbtomgångsskruven:

B 20 A 18,3–25,0 r/s (1100–1500 r/min)

B 21 A 20,8–22,5 r/s (1250–1350 r/min)

B 27 A 1976–1977 ... 20,0–26,7 r/s (1200–1600 r/min)

1978–1979 ... 23,3–26,7 r/s (1400–1600 r/min)

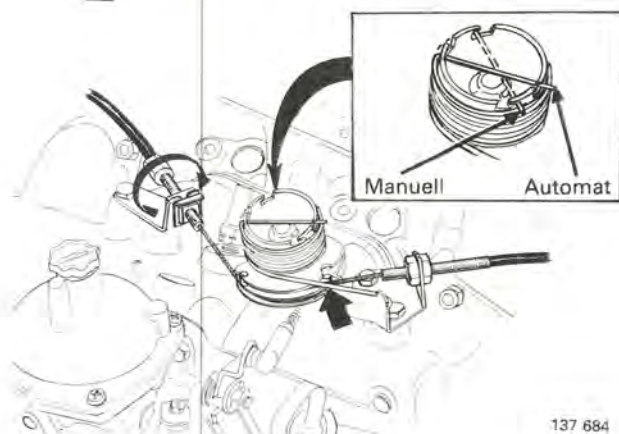
B 28 A 20,8–22,5 r/s (1250–1350 r/min)

Skjut in choken.

B12

Stäng av motorn. Ta bort mätinstrumenten

B13

**Justera gasvajern**

Reglagerullen ska gå mot stopp vid retur. Vajern ska vara spänd.

Vid fullgas ska reglagerullen gå mot fullgasstoppet.

På B 21 A kan fjädern i reglagerullen ha olika lägen, ett för manuell växellåda resp ett för automatväxellåda.

B14

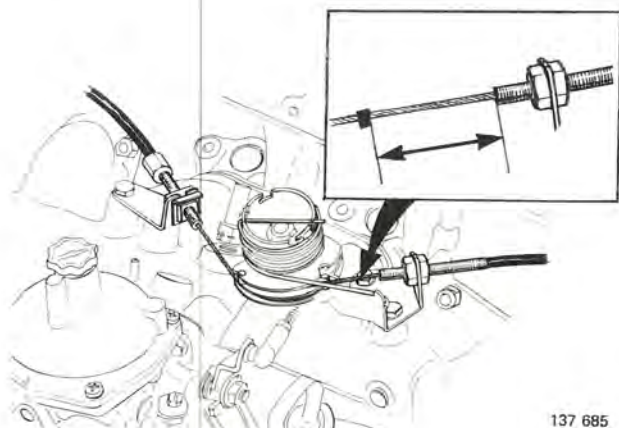
Justera trottelvajern (automatlåda)

Trampa gaspedalen i botten. **Obs!** Manövrera inte reglaget för hand, inställningen kan då bli felaktig.

Vid fullgas ska avståndet från vajerhöljet till clipset vara för:

BW 35 43–47 mm

BW/AW 55 50,4–52,6 mm

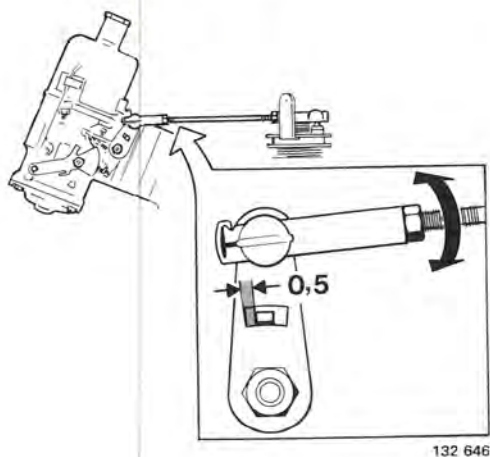


B15

Sätt dit och justera länkstången

Tryck fast länkstången och vik in låsfliken.

Justera länkstången så att ett spel på 0,5 mm finns mellan hävarmen och spjällaxelns medbringare.



Grundinställning gasspjäll B 27 A 1977–1979, B 28 A

Arbetsmoment B 16–20



137 686

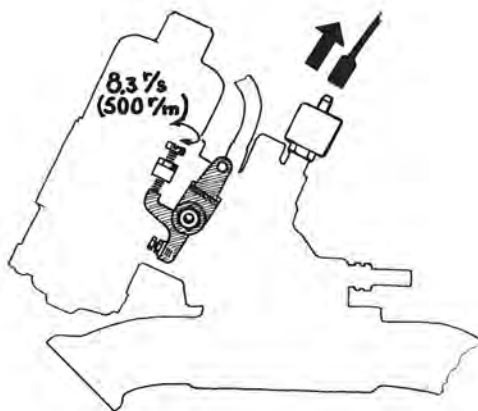
Ställ in tändningen
Varmkör motorn

B16

Kontrollera/justera CO-halten

B17

Om CO-halten inte går att ställa in till rätt värde måste inställningen av gasspjället och CO-halten upprepas tills samtliga värden blir rätt.



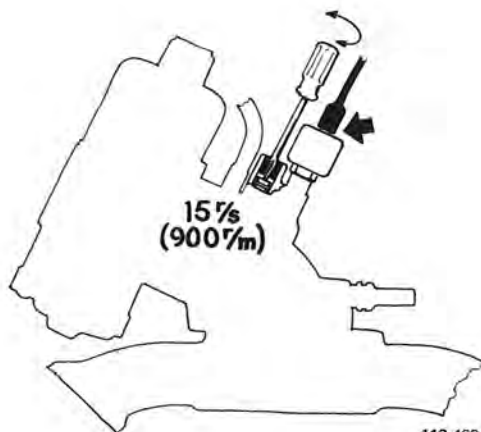
Grundinställ gasspjället

B18

Ta bort elledningen från magnetventilen.

Justera spjälläget med justerskruven så att ett varvtal på 8,3 r/s (500 r/min) erhålls.

Lås skruven med låsmuttern.



113 463

Justera tomgångsvarvtalet

B19

Anslut elledningen till magnetventilen.

Stäng av och starta motorn igen (detta är nödvändigt för att magnetventilen ska öppna).

Justera varvtalet med tomgångsskruven till 15,0 r/s (900 r/min).

Ställ in förgasaren

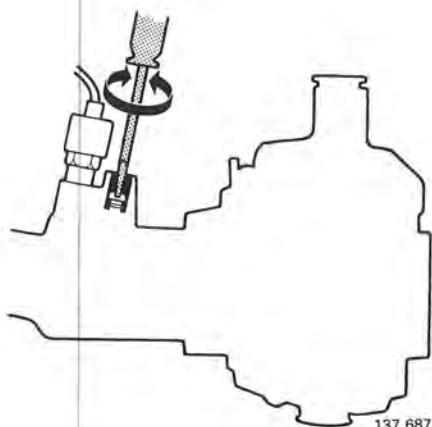
B20

Se sidan 24.

Grundinställning av gasspjäll B 21 A 1978–1981

Arbetsmoment B 21–26

- Denna metod bör endast användas vid klagomål på eftergång eller om det inte är möjligt att ställa in tomgångsvarvtal/CO-halt till rätt värde på normalt sätt.
- Grundinställning av gasspjäll på lös förgasare, se sidan 35 (B 43).



B21
Ställ in tändningen
Varmkör motorn

B22

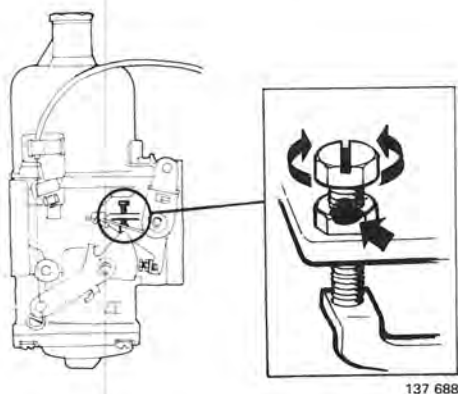
Kontrollera/justera CO-halten

Om CO-halten inte går att ställa in till rätt värde måste inställningen av gasspjället och CO-halten upprepas tills samtliga värden blir rätt.

B23

Grundinställ tomgångsskruven

Skruva ut tomgångsskruven 4 varv från bottenläget.



B24

Grundinställ gasspjället

Justera spjälläget med justerskruven så att ett varvtal på 18,3–20,0 r/s (1100–1200 r/min) erhålls.

Plombera skruven med färg.

B25

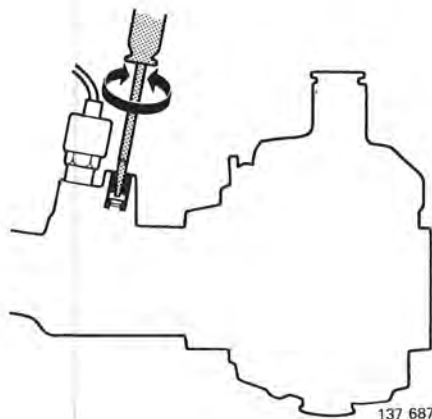
Justera tomgångsvarvtalet

Justera med tomgångsskruven till 15,0 r/s (900 r/min).

B26

Ställ in förgasaren

Se sidan 24.



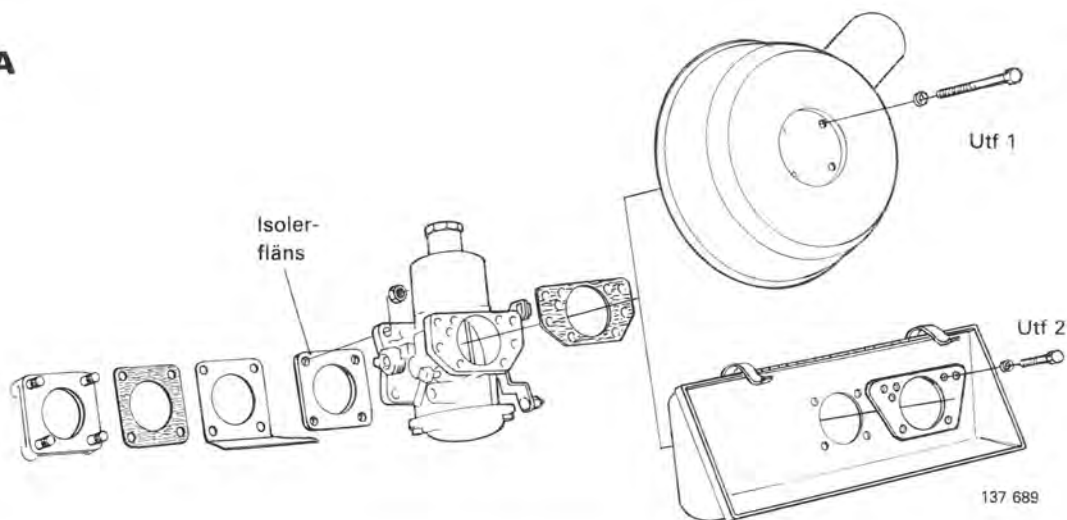
Förgasare, borttagning/ditsättning

Arbetsmoment B 27–29

- Täck över hålet i inloppsröret efter borttagning av förgasaren.
 - Använd nya packningar vid ditsättning.
 - Ställ in förgasaren efter ditsättning, se sidan 24.
- På B 27 A 1977–1979 samt B 28 A ska gasspjällets grundinställning kontrolleras efter ditsättning, se sidan 28.

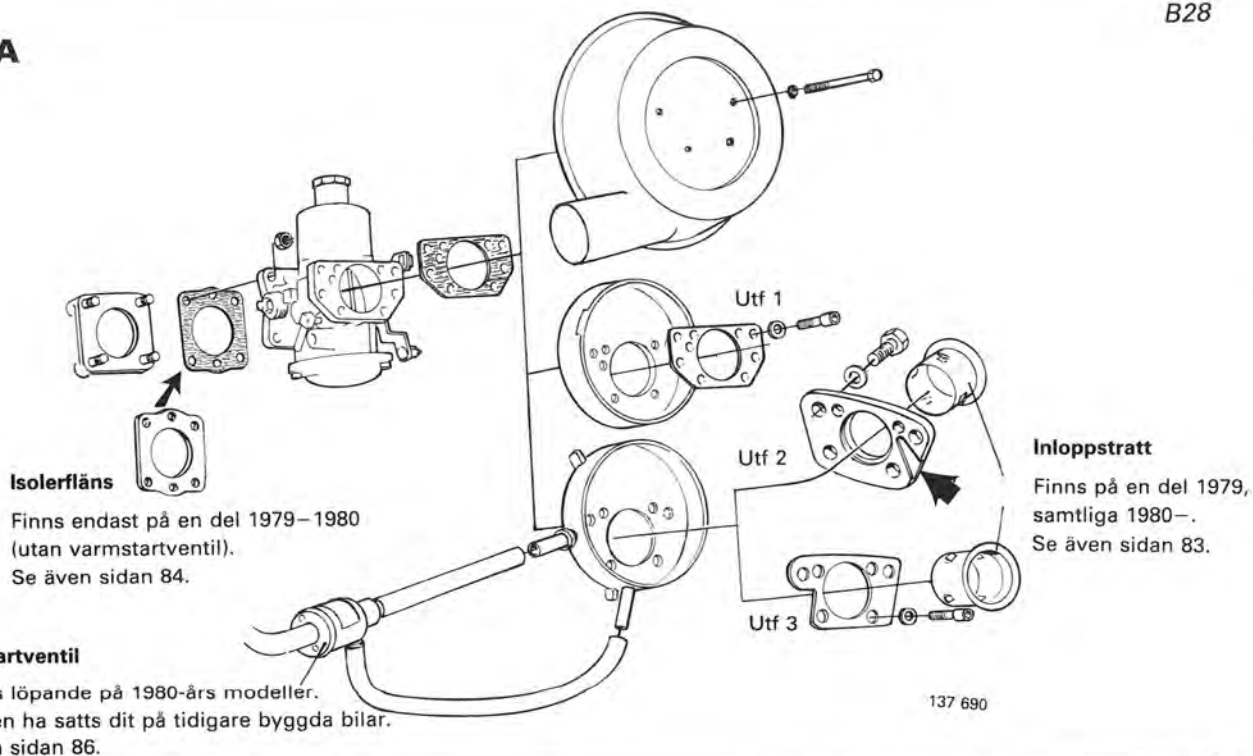
B27

B 20 A



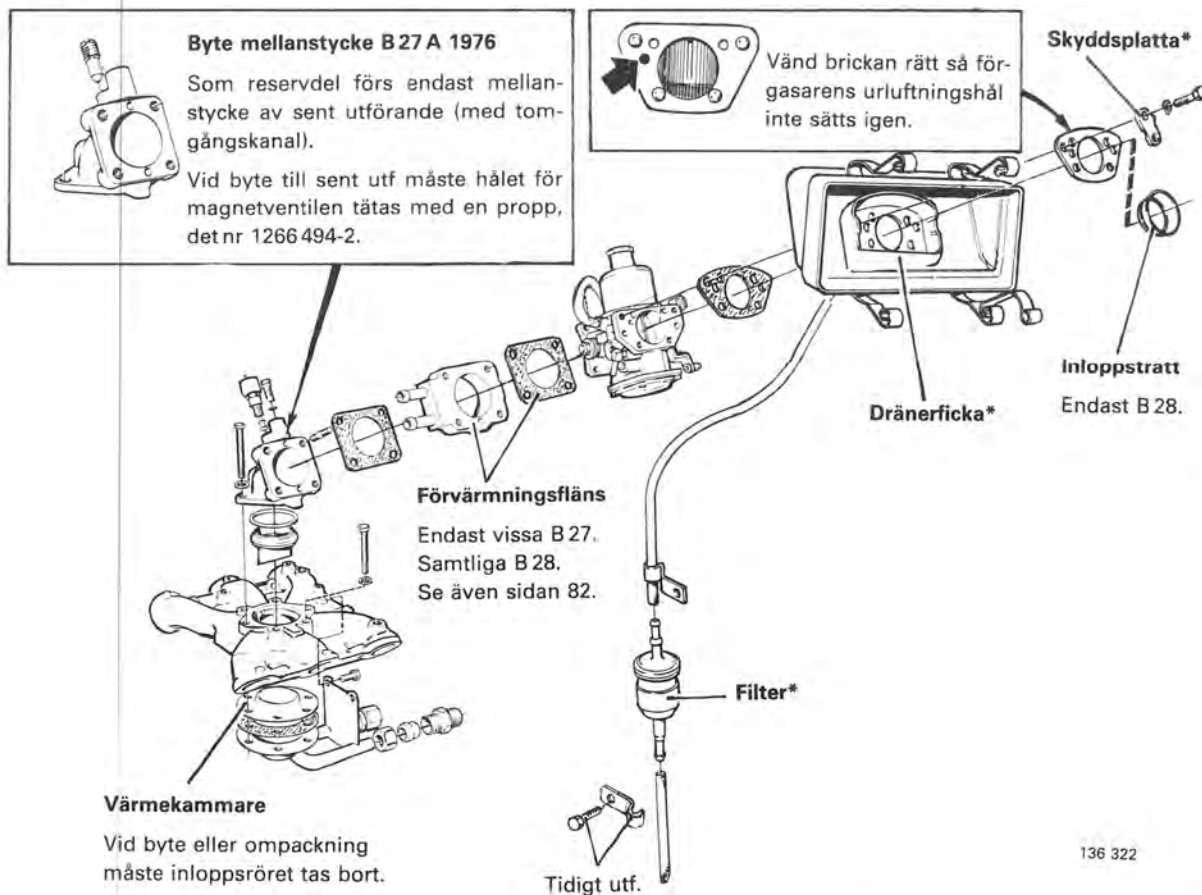
B28

B 21 A



B 27/28 A

B29



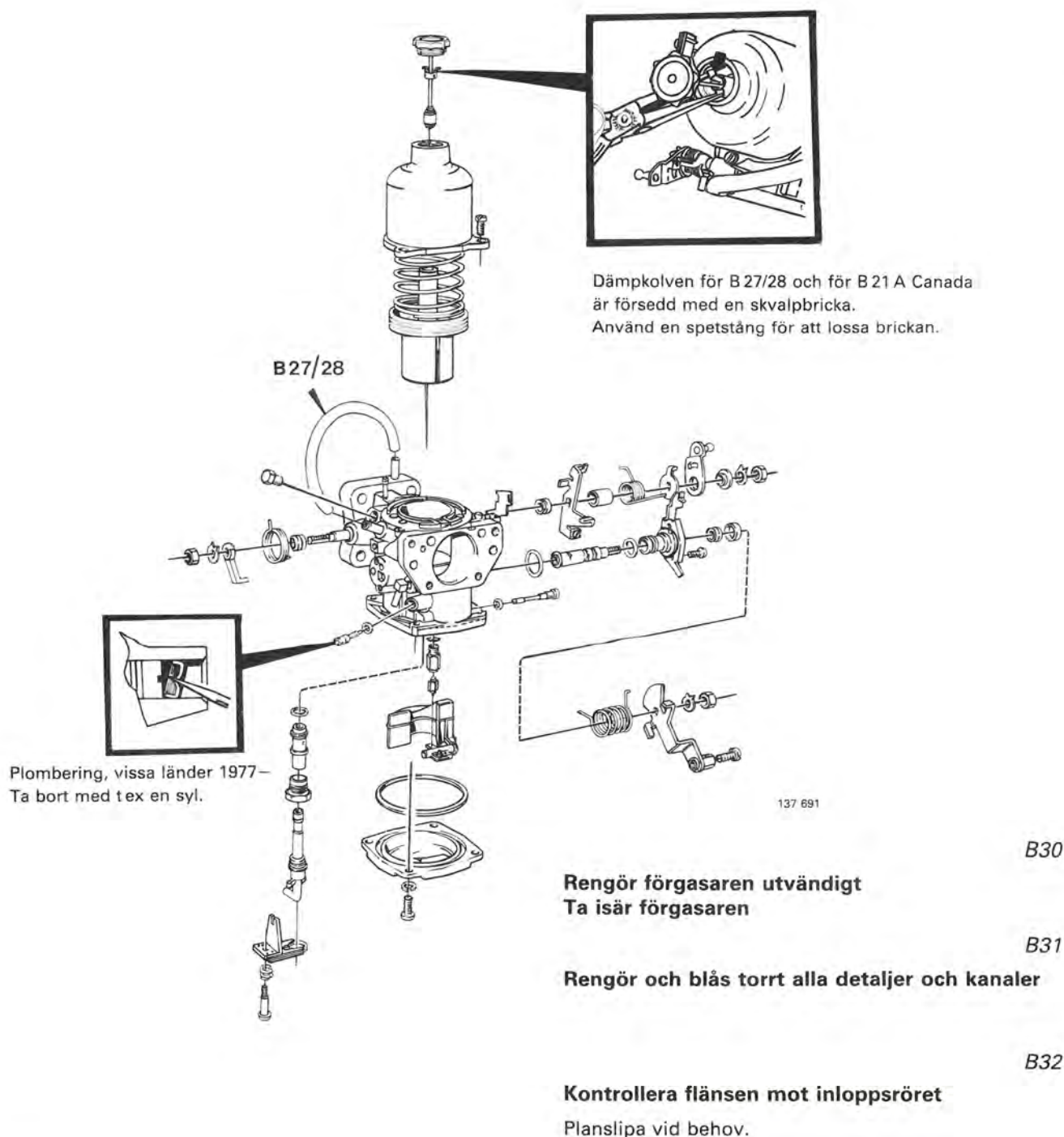
*Högerstyrda samtliga. Vänsterstyrda endast sent utf.

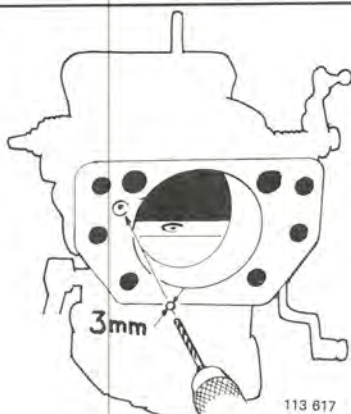
Förgasare, renovering

Arbetsmoment B 30–61

Specialverktyg: 2402, 2881

Använd nya packningar och tätningar vid hopsättning.





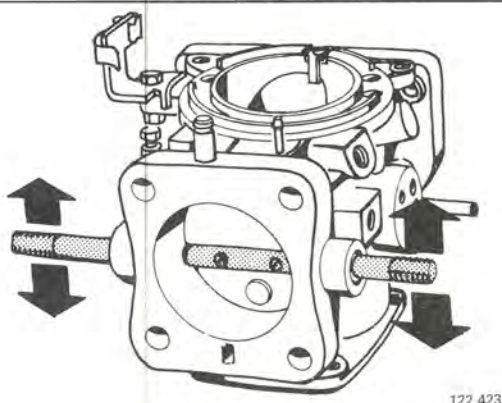
B 27 A 1976–1977

B33

Kontrollera hålet för flottörhusventilationen

Om hålet är mindre än **3,0 mm** ska det borrar upp till 3,0 mm.

Åtgärdat i produktionen från januari 1977.

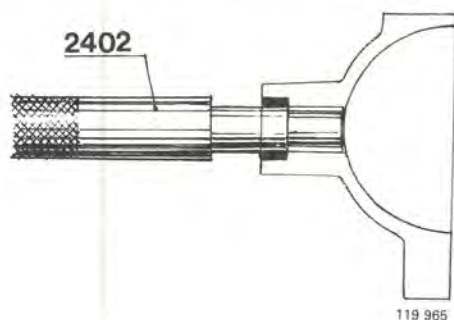
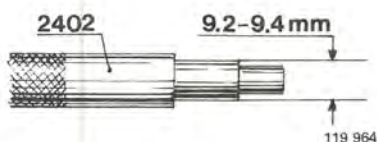


B34

Kontrollera spjäll och spjällaxel

Kontrollera beträffande glapp och kärvning. Vid glapp ska axel och bussningar bytas.

Kontrollera även eventuell överströmningsventil i spjället (ventilen finns endast på vissa varianter).

**Byte spjällaxel och bussningar**

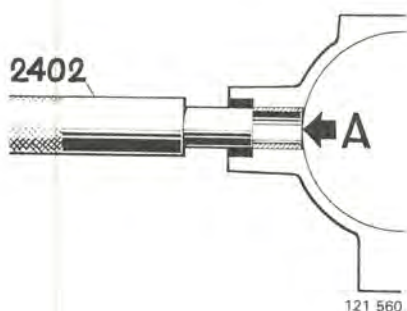
Arbetsmoment B 35–39

B35

**Ta bort spjäll och spjällaxel
Slå ut spjällaxelns bussningar**

Använd dorn 2402.

VIKTIGT! Kontrollera dornens största diameter. Vid behov putsa av ca 0,1 mm så att diametern blir 9,2–9,4 mm. Vid större diameter kan dornen fastna i bussningens lagerläge.

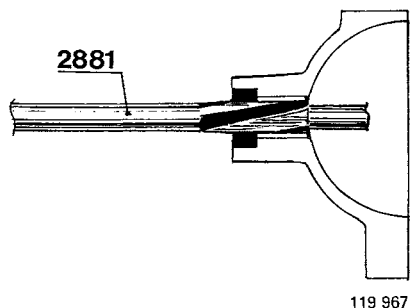


B36

Slå i nya bussningar

Använd dorn 2402.

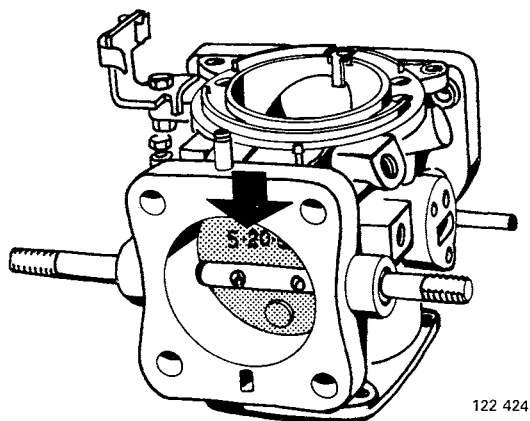
Slå i bussningarna så långt att de kommer i kant med huset. Detta är viktigt eftersom det annars kan bli mycket svårt att ställa in förgasaren korrekt.



B37

Kontrollera att den nya spjällaxeln inte kärvar

Vid behov putsa bussningarna med brotsch 2881.

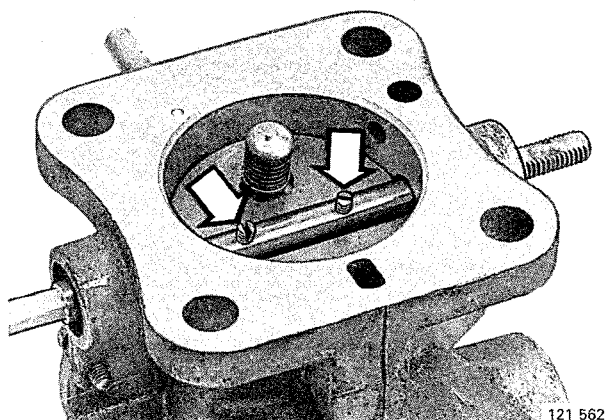


B38

Sätt dit spjäll och spjällaxel

Sätt dit spjällaxeln.

Sätt dit spjället, vänd spjället med märkningen uppåt och mot flänsen för inloppsröret.

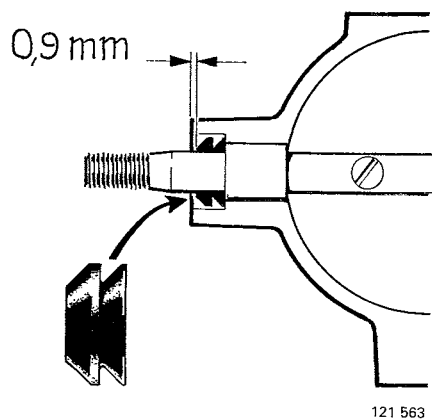
Obs! Dra inte åt spjällskruvarna. Spjället ska först centreras.

B39

Centrera spjället och dra åt fästskruvarna

Spräck upp skruvarna efter åtdragningen.

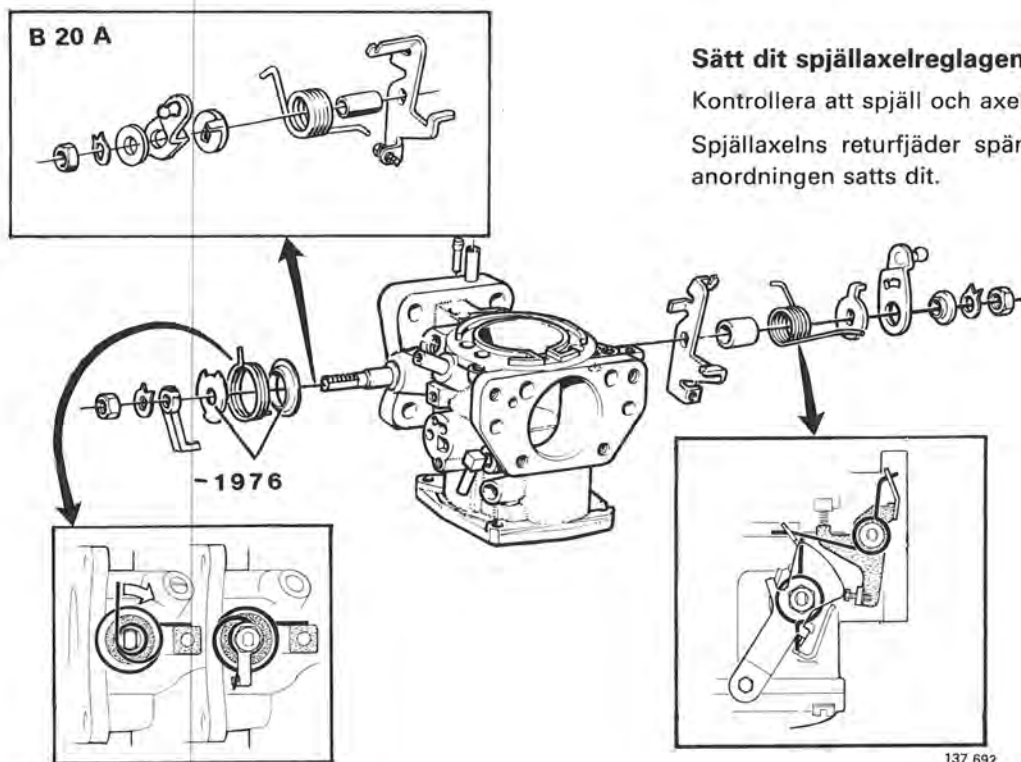
Kontrollera att spjäll och axel inte kärvar.



B40

Sätt dit nya spjällaxeltätningar

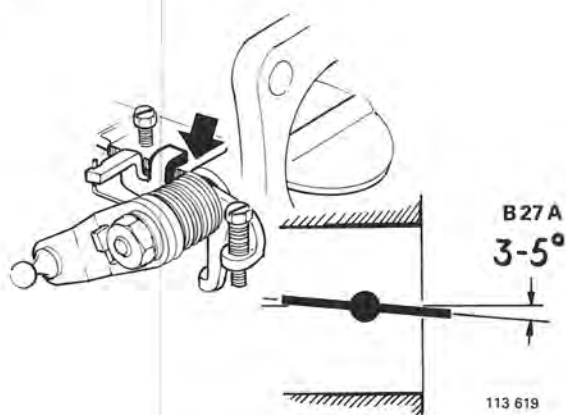
B41

**Sätt dit spjällaxelreglagen**

Kontrollera att spjäll och axel inte kärvar.

Spjällaxelns returfjäder spänns senare när kallstartanordningen satts dit.

137 692



B42

Kontrollera gasspjällets öppningsvinkel

På B 20 A, B 21 A och B 28 A ska öppningsvinkeln vara 90°.

På B 27 A ska öppningsvinkeln vara 85–87°. Avvikelsen från horisontalplanet (3–5°) är liten men fullt märkbar.

Justera vinkeln genom att bocka anslaget på spjällets hävarm.

113 619

B43

B21 A 1978–1981

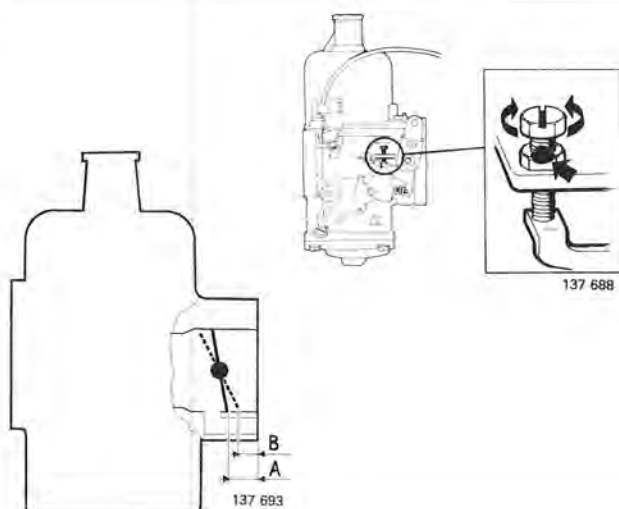
Grundinställ gasspjället

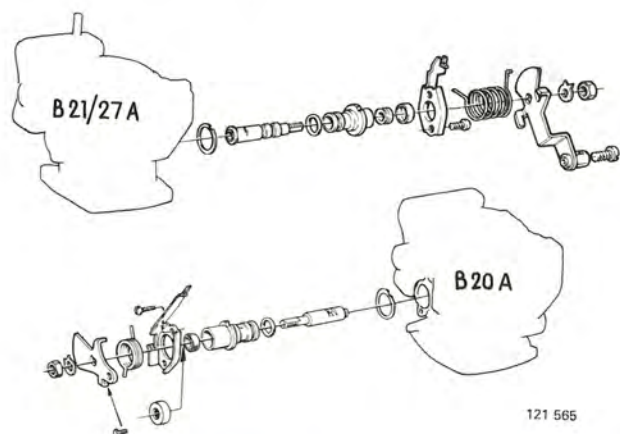
Skruva ut justerskruven så att spjället stängs helt.

Mät spjällets avstånd (A) till flänsen.

Skruva in justerskruven så att spjället öppnar 0,7–0,9 mm.

Plombera skruven med färg.

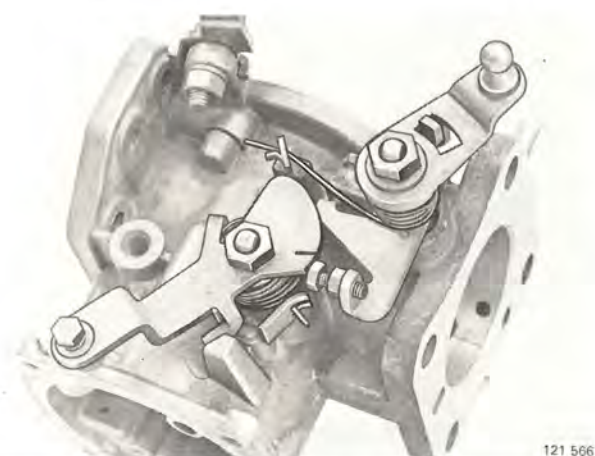




B44

Kontrollera kallstartanordningen

Kontrollera beträffande repor och slitage.



B45

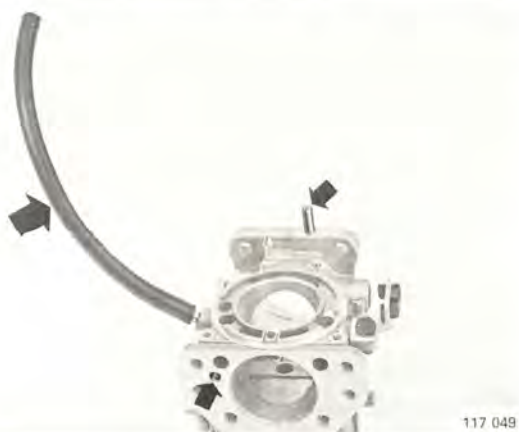
Sätt dit kallstartanordningen

Anolja o-ringens före ditsättningen. Annars kan ringen skadas med bränsleläckage som följd.

Vänd uttaget i packningen och i huset uppåt.

Spänn upp retur fjädern för gasspjället.

Kontrollera att kallstartanordningen inte kärvar.

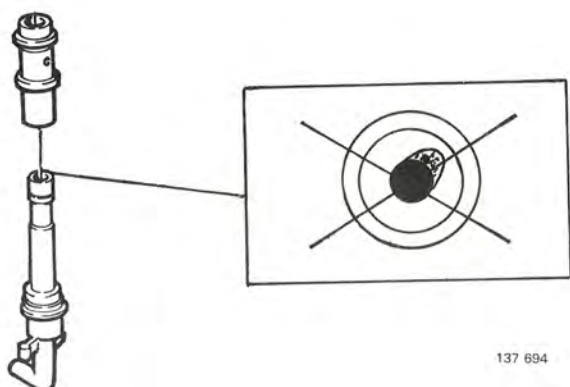


B 27/28 A

B46

Kontrollera utmagringssystemet

Kontrollera att slangen är hel och att kanalerna är öppna.

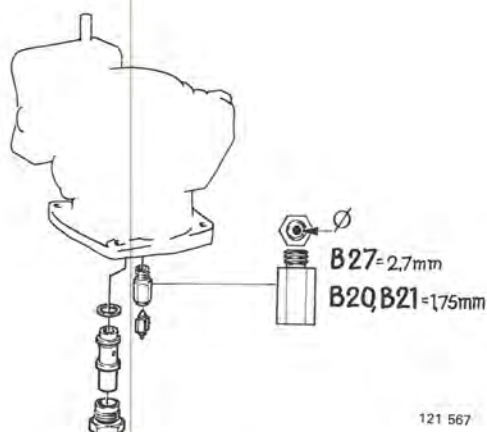


B47

Kontrollera bränslemunstycket och munstyckshylsan

Kontrollera att munstycket inte kärvar eller glappar i hylsan.

Hålet i munstycket ska vara runt och centrerat.



B48

Kontrollera nålventilen

Kontrollera att ventilen tätar.

B49

Sätt dit:

- nålventilen
- munstyckshylsan med packning och låsmutter. Hylsans långa distans ska vara vänd mot låsmuttern

B50

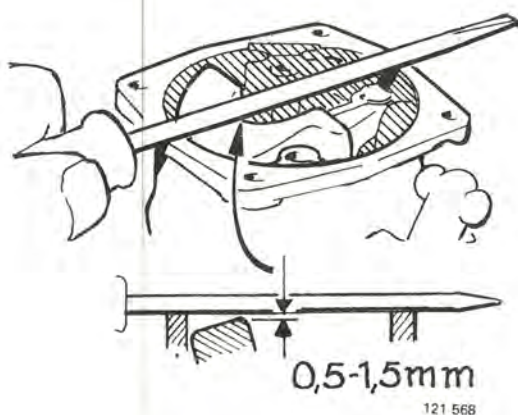
Kontrollera och sätt dit flottören med axel

Kontrollera att flottören är tät och inte läcker. Eventuellt kan den provas i en skål med vatten, inga luftbubblor får synas.

B51

Kontrollera/justera flottörnivån

Nivån ska ligga **0,5–1,5 mm** under flottörhusets fläns. Justera vid behov genom att böja plättungen på flottören.



B52

Sätt dit:

- munstyckets justerskruv
- munstycket med bimetallfjäder. Se till att spåret i hävarmen träs över tappen på justerskraven
- fästskruven med fjäder
- flottörhuslocket med packning. Sätt dit locket med den invändiga ansatsen vid nålventilen

B53

Grundinställ bränslemunstycket

Skriva ut justerskraven så att munstyckets övre kant kommer i jämnhöjd med bryggan.

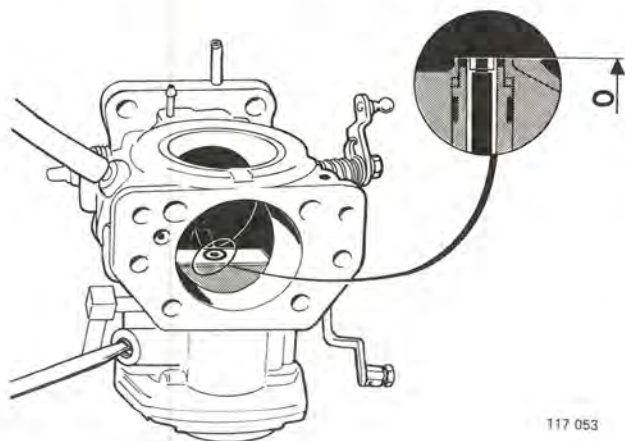
Skriva därefter in skruven för:

B20 A	2 ¼ varv
B21 A Canada + Australien	3 varv
Övriga	2 ¼ varv
B27 A	3 varv
B28 A	2 ¼ varv

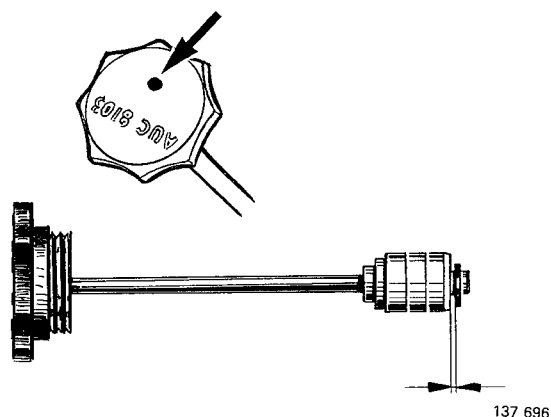
Obs! Ovanstående mått gäller vid en temperatur av +20°C.

Högre temperatur = minska ½ varv.

Lägre temperatur = öka ½ varv.



B54

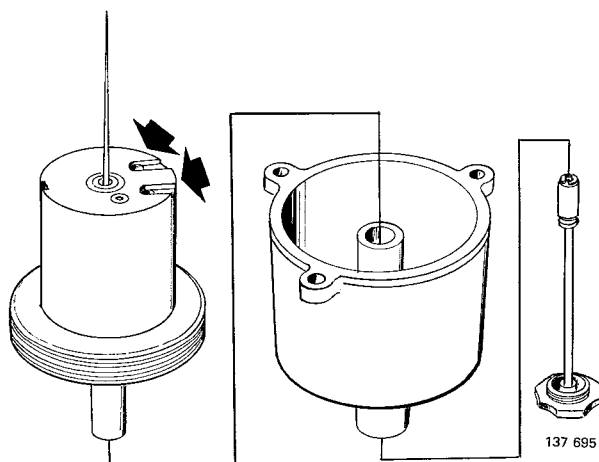
**Kontrollera dämpkolven**

Kontrollera:

- beträffande skador och slitage
- axialspelet. Spelet ska vara **1,1–1,7 mm**
- att urluftningshålet i locket är öppet. Rengör vid behov

Byt dämpkolven komplett vid något fel.

B55

**Kontrollera vakuumkolvens passning**

Proppa igen lufthålen i kolven med tex små korkar.

Sätt i kolven med bränslenål i vakuumkammaren. Sätt dit dämpkolven. Kontrollera att urluftningshålet i dämpkolvens lock är öppet.

Obs! Inte dämpolja eller retur fjäder.

Från läget på bilden ska kolven sjunka till botten på:

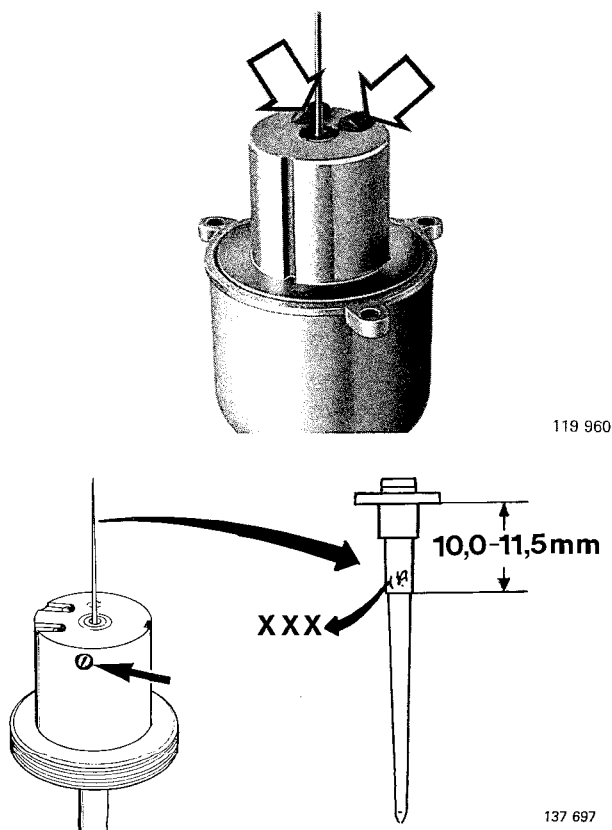
B 27/28 A och **B 21 A** Canada (= kullagrad kolv) **3–5 sek**
 övriga **5–7 sek**

Kolven sjunker för snabbt (sliten): byt både kolv och vakuumkammare. De är noggrant hoppassade vid produktion och ska bytas samtidigt.

Kolven sjunker för långsamt: kontrollera, vid behov rengör. Smärre ojämnheter kan putsas bort med fin smärgelduk.

VIKTIGT! Kolven/kammaren får absolut inte skavas eller filas.

B56

**Kontrollera bränslenålen**

Lossa låsskraven och ta ut nålen med hållare ur vakuumkolven.

Kontrollera nålen beträffande:

- skador och slitage
- kragens läge

Byt nål vid fel.

Nålbeteckningen är instansad i nålen.

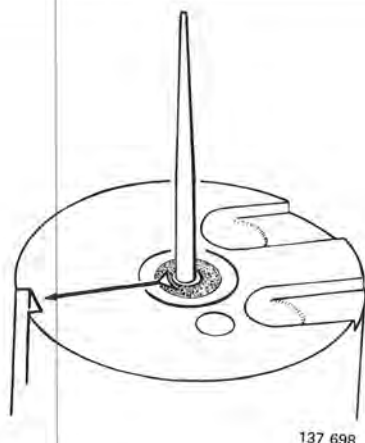
B 20 A 1976 Sverige	BDG
Övriga	BCJ
B 21 A	BDJ
B 27 /28 A	BDK

B57

Sätt dit nål med hållare

Pilen på hållaren ska peka mot spåret i kolven.

Hållaren ska ligga i plan med kolven.



137 698

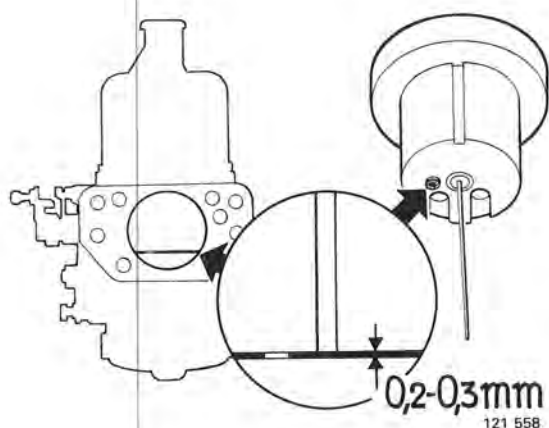
B58

Kontrollera spaltöppningen, kolv-brygga

Med korrekt plaststopp ska spaltöppningen vara 0,2–0,3 mm.

Justera spaltöppningen genom att lägga dit/ta bort papper under plaststoppet.

Dra ut plaststoppet med en skruv och knacka i den med en hammare.



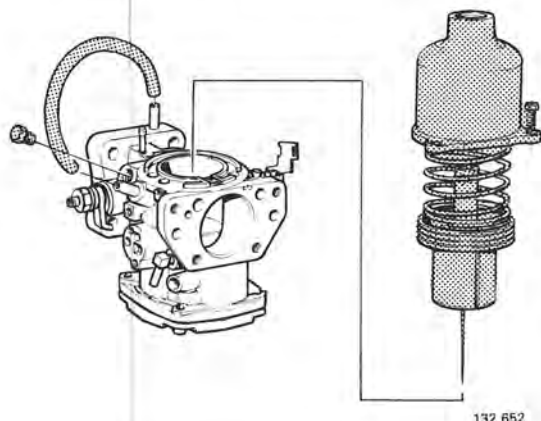
121 558

B59

Sätt dit:

- vakuumkolven
- returfjädern
- vakuumkammaren
- pluggen (eventuell magnetventil)
- slangen (B 27/28)

Kontrollera att vakuumkolven går lätt och inte kärvar.



132 652

B60

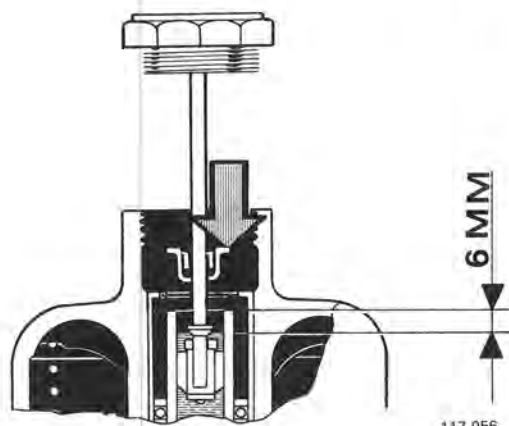
Fyll på dämpolja

B 20, B 21 ATF-olja
 B 27/28 Motorolja SAE 10W–40
 (alt 10W–50)

B61

Sätt dit dämpkolven

B 27/28 och B 21 A Canada: tryck fast skvalpplåten.

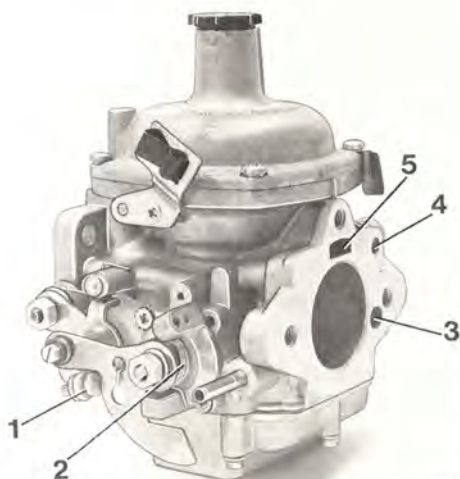


117 056

Ditsättning förgasare	 sida 30
Inställning förgasare	 sida 24

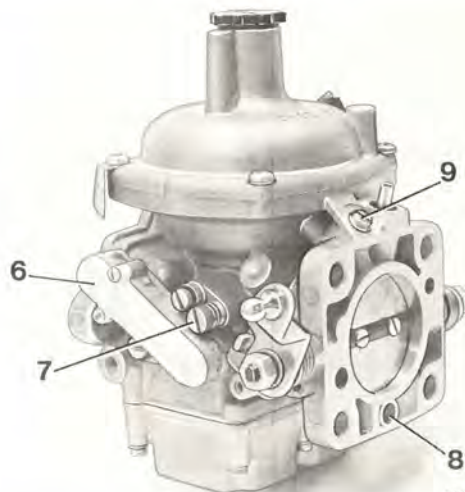
C. Förgasare Solex (Zenith) 175 CD

Bilderna visar en förgasare för B 17–21 A. På förgasare för B 20 A är gasreglaget placerat på motsatt sida mot vad som visas på bilderna.



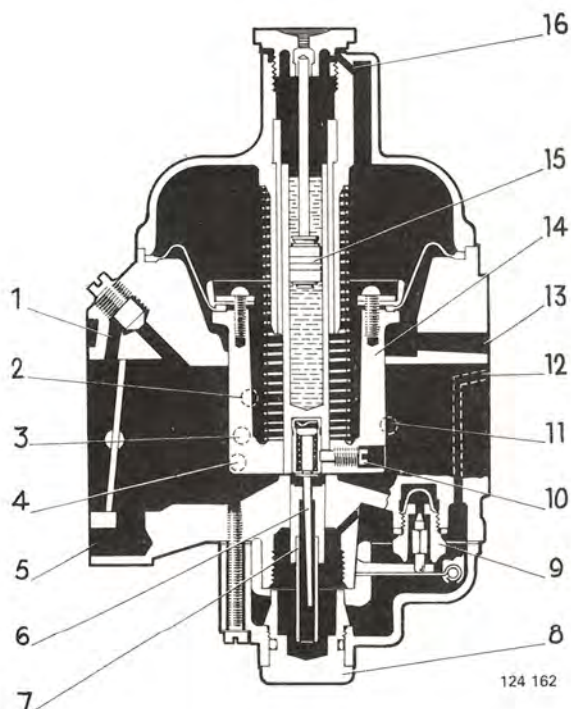
124 134

- 1 Snabbtomgångsskruv
- 2 Kallstartanordning
På 1980–1984 tillkommer en vakuumventil för kallstartanordningen
- 3 Kanal för luft till temperaturkompensator och volymsskruv
- 4 Kanal för flottörhusventilation
- 5 Kanal till utrymmet under vakuumkolv



124 139

- 6 Temperaturkompensator
- 7 Volymsskruv
- 8 Tomgångskanal 1978–1984
- 9 Uttag för magnetventil (endast tidigt utf)



124 162

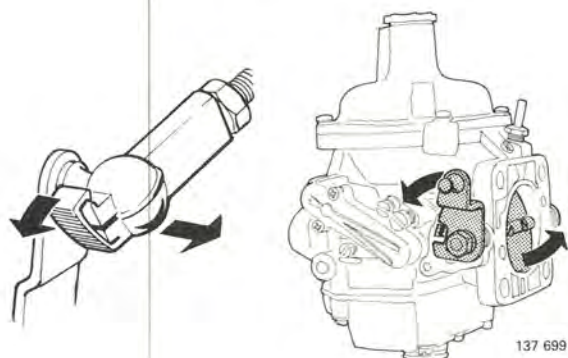
- 1 Kanal för magnetventil (endast tidigt utf)
- 2 Kanal för lufttillskott från volymsskruv
- 3 Kanal för lufttillskott genom temperaturkompensator
- 4 Kanal från kallstartanordning
- 5 Tomgångskanal 1978–1984
- 6 Bränslenål
På 1978–1984 är bränslenålens läge justerbart
- 7 Bränslemunstycke
- 8 Plugg 1975–1977
- 9 Nålventil
- 10 Fästskruv för bränslenål
- 11 Kanal för luft till kallstartanordning
- 12 Kanal för flottörhusventilation
- 13 Kanal till utrymmet under vakuumkolv
- 14 Vakuumkolv
- 15 Dämpkolv
- 16 Kanal för urluftning av dämpanordning

Inställning av förgasare

Arbetsmoment C1–29

Bilderna visar en B 21 A-förgasare, men de gäller även för B 20 A och B 17–19 A eftersom endast detaljer skiljer förgasarna åt.

Se även allmänna anvisningar på sidan 12.



C1

Ta bort länkstången från förgasaren

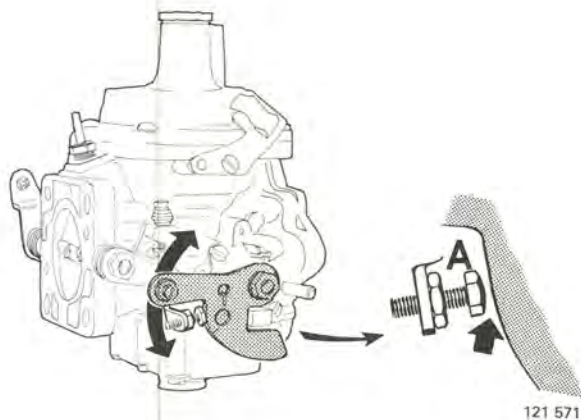
Vik ut låsfliken på kulskålen och bänd bort länkstången.

C2

Kontrollera spjället och spjällaxeln

Spjället och axeln ska gå lätt och får inte hänga sig.

Vid glapp i axeln ska förgasaren renoveras.



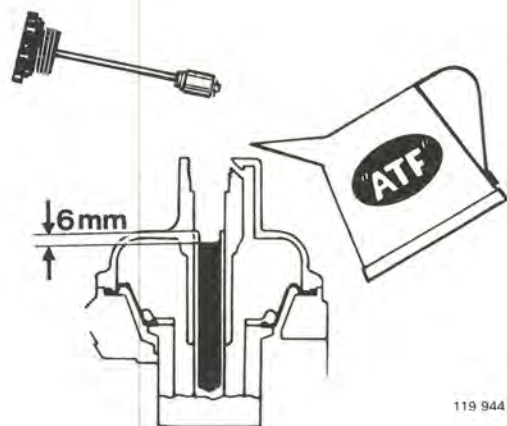
C3

Kontrollera kallstartreglaget

Kontrollera att reglaget gör fullt utslag då choken dras ut.

Skjut in choken. Kontrollera att hävarmen är i nedre stoppläge och att snabbtomgångsskruven A inte ligger an mot hävarmen.

Justera vid behov.

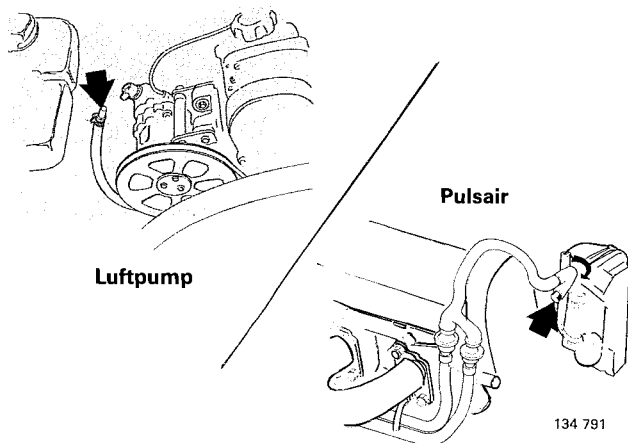


C4

Kontrollera oljenivån i dämpcylindern

Fyll vid behov på olja, ATF-olja.

Inställning förgasare

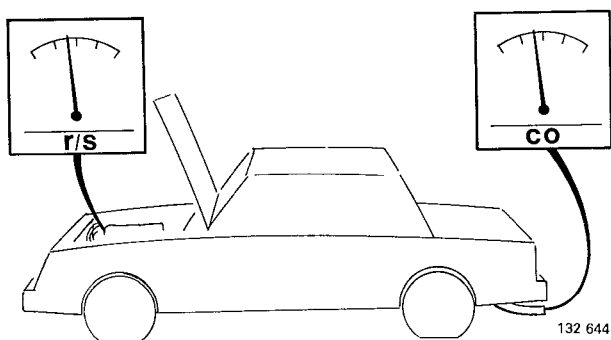


C5

Koppla bort eventuell luftpump/Pulsair

Annars erhålls felaktiga mätvärden.

Koppla bort slangen. Plugga slangen eller blockera den med tång 2901.



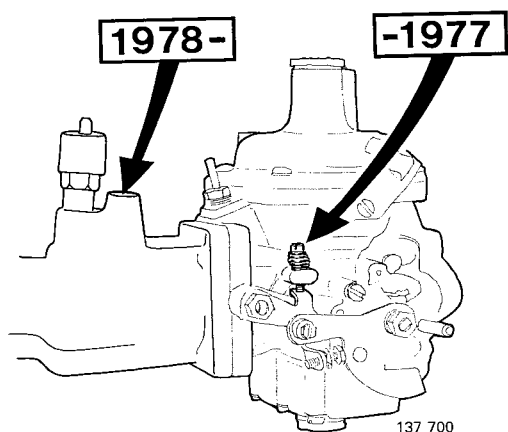
C6

Anslut varvräknare och CO-mätare

C7

Varmkör motorn

Varmkör vid 25 r/s (1500 r/min) tills termostaten öppnar. Känn på kylaren vid övre kylarslangen, då denna börjar bli varm har termostaten öppnat.



C8

Förinställ tomgångsvarvtalet

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

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

Obs! Om varvtalet inte går att ställa in med mängdregler-skraven måste gasspjället grundinställas, se sidan 49.

C9

Kontrollera CO-halten

Obs! Före varje avläsning av CO-mätaren, öka varvtalet till 25 r/s (1500 r/m) så att kallt bränsle kommer in i förgasaren. Sänk åter till tomgång. Knacka lätt på vakuumkammaren (med tex skafet på en skruvmejsel), för att vakuumkolven ska ställa sig i rätt läge.

CO-halten kan justeras inom små avvikelser med volym-skraven A.

- **Medurs** vridning (inåt) **ökar** CO-halten
- **Moturs** vridning (utåt) **minskar** CO-halten

CO-halt %	Kontrollvärde
B 17 A 1979–1984	1,5–3,0
B 19 A 1977	2,0–4,0
1978 Italien	2,0–3,5
övriga	1,5–3,0
1979–1984	1,5–3,0
B 20 A 1975	1,5–4,0
1976	0,5–4,0
B 21 A 1975–1977	1,5–4,0
1978 Sverige	1,5–3,0
Australien+Canada ..	3,5–5,5
övriga	2,0–3,5
1979–1980 Australien	
+Canada	2,5–4,0
övriga	1,5–3,0
1981–1984 Canada	2,5–4,0
övriga	1,5–3,0

Rätt CO-halt

C21

Fel CO-halt 1975–1977

C10

Fel CO-halt Canada 1982–1984

C16

Fel CO-halt 1978–1984

C19

Justering av CO-halt 1975–1977

Arbetsmoment C 10–15



C10

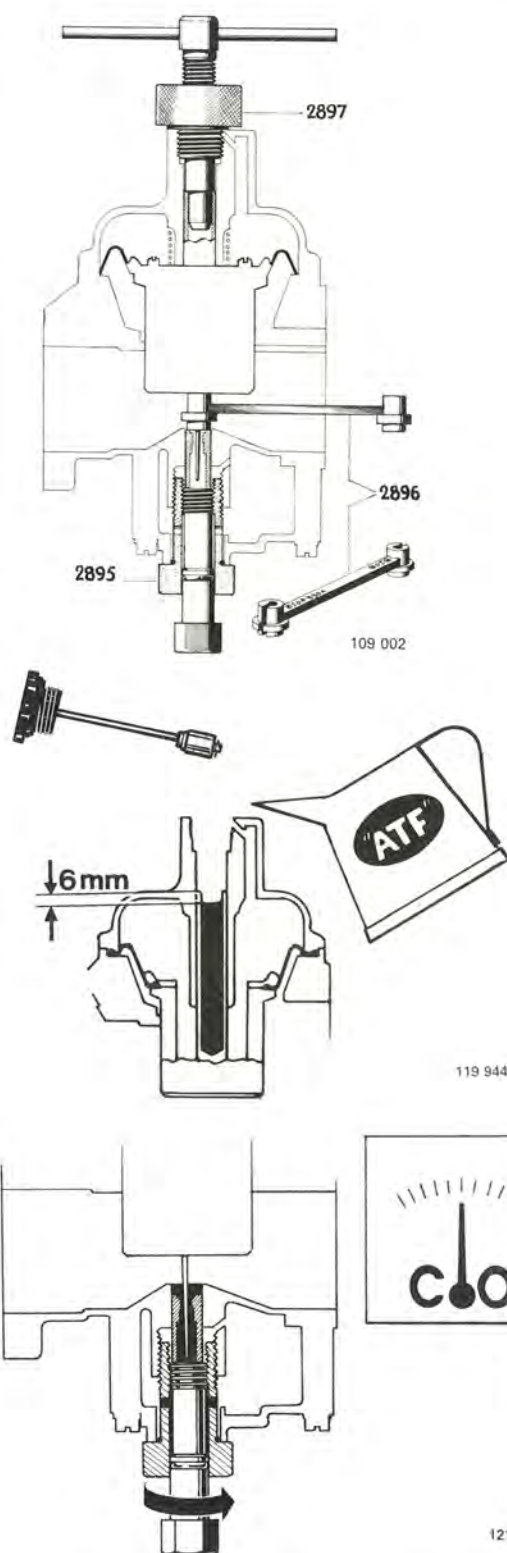
Kör förgasaren tom på bensin Stäng av tändningen

Blockera slangen mellan bränslepumpen och förgasaren. Använd tång 2901.

C11

Skruva in volymskruven till bottenläge Ta bort flottörhuspluggen

Bänd bort pluggen med en skruvmejsel.



C12

Sätt dit pressverktyg 2895

Skruva först ut spindeln (ungefär till gummiringen) på verktyget. Sätt därefter dit verktyget i förgasaren.

C13

Grundinställ bränslemunstycket

Placera distansdorn **2896** mellan vakuumkolven och munstycket. **Obs!** Använd den ände av dornen som är märkt B 20 B för samtliga motorutföranden. Dornens märkning ska vara vänd uppåt.

Kontrollera om spel finns mellan dornens anslag och förgasarhusets brygga. Vid behov pressa upp munstycket med 2895 så att spel erhålls. Skruva därefter ut spindeln på 2895, ungefär till gummiringen.

Ta bort dämpkolven och sätt dit pressverktyg **2897**. Var försiktig så att locket inte skadas.

Pressa ner munstycket, genom att skruva in spindeln på 2897, så att dornens anslag går emot förgasarhusets brygga. Förgasaren är nu inställd att ge för fet bränsle-luftblandning.

Ta bort pressverktyg 2897 och dorn 2896.

C14

**Kontrollera/fyll på oljan i dämpcylindern
Sätt dit dämpkolven**

Använd ATF-olja.

C15

Justera CO-halten

Obs! Före varje avläsning av CO-mätaren, öka varvtalet till 25 r/s (1500 r/m) så att kallt bränsle kommer in i förgasaren. Sänk åter till tomgång. Knacka lätt på vakuumkammaren (med tex skaffet på en skruvmejsel), för att vakuumkolven ska ställa sig i rätt läge.

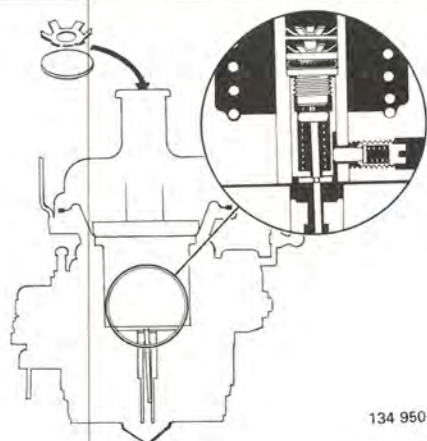
Starta motorn.

Pressa upp bränslemunstycket med **2895** tills rätt CO-halt erhålls. Skruva ut 2895 ca 1/4 varv efter varje justering. Annars kan 2895 påverka munstyckets läge och CO-halten.

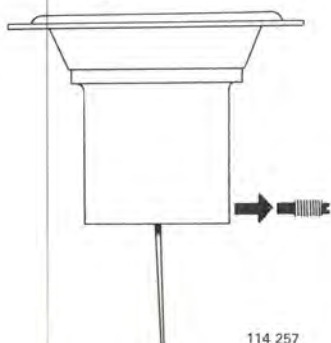
CO-halt %	Inställningsvärde
B 19 A 1977	3,0
B 20 A 1975	2,5
1976	1,5
B 21 A 1975–1977	2,5

Fortsätt med

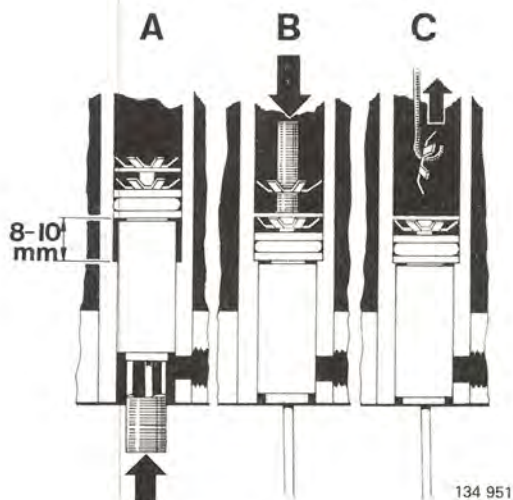
C21



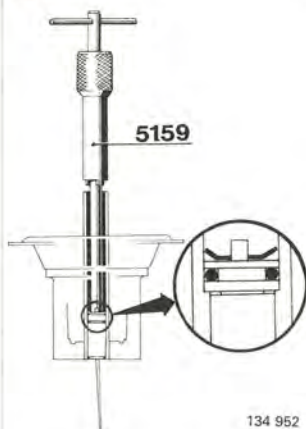
134 950



114 257



134 951



134 952

B 21 A Canada 1982–1984 Borttagning av plombering

Arbetsmoment C 16–18

På grund av lagkrav är justerskruven plomberad med en planbricka och en låsbricka.

C16

Ta bort:

- vakuumkolven ur förgasaren
- styrskruven för bränslenålen

C17

Ta bort plomberingen

Tryck upp bränslenålen och justerskruven 8–10 mm. Använd tex ett rör (ytterdiameter = max 7 mm, innerdiameter = min 3 mm, längd = ca 100 mm).

Tryck tillbaka justerskruven till bottenläge, låsbrickan ska stanna kvar i övre läget. Använd dorn, diameter max 3 mm.

Vänd låsbrickan på kant och dra upp den med tex en böjd ståltråd.

Skaka ut planbrickan.

Tryck ner den undre låsbrickan. Använd verktyg 5159.

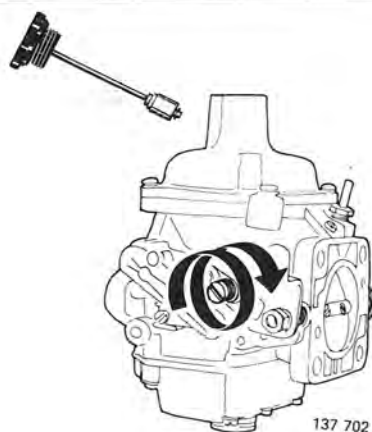
C18

Sätt dit:

- styrskruven för bränslenålen
- vakuumkolven i förgasaren

Fortsätt med

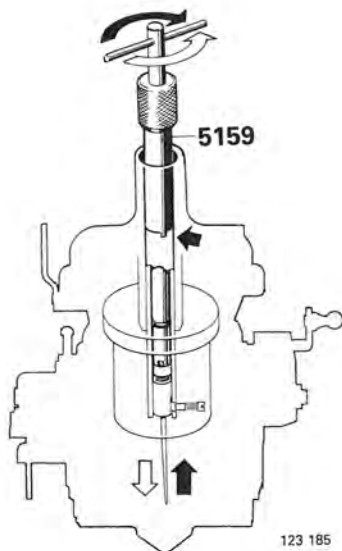
C19

**Justering av CO-halt 1978–1984**

Arbetsmoment C 19–20

C19

Skruva in volymskruven till bottenläge
Ta bort dämpkolven



C20

Justera CO-halten (bränslenålens läge)

Använd verktyg **5159**. Se till att klackarna på verktyget griper in i urtagen i vakuumkolvens spindel. Annars kan membranet i förgasaren skadas vid justeringen.

- **Medurs** vridning **ökar** CO-halten
- **Moturs** vridning **minskar** CO-halten

Obs! Justerområdet för skruven är ca **4 varv**. Om det inte räcker för att få rätt CO-halt ska bränslemunstycket grundinställas, se nedan.

Före varje avläsning av CO-halten:

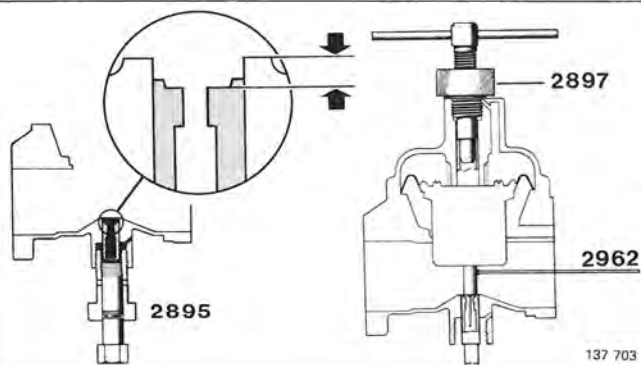
- fyll på dämpolja
- sätt dit dämpkolven
- varva upp motorn till ca 50 r/s (3000 r/min)

Fortsätt med

C21

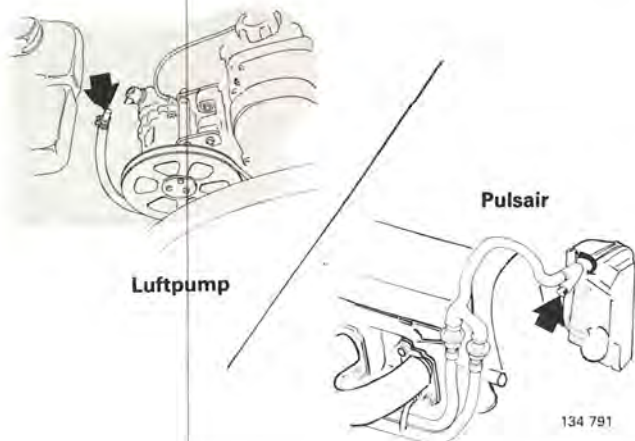
CO-halt %	Inställningsvärde
B21 A 1978 Sverige	2,0
övriga	2,5
1979–1984 ej Canada	2,0
1981 Canada	3,5
1982–1984 Canada	3,0

CO-halt %	Inställningsvärde
B17 A 1979–1984	2,0
B19 A 1978 Italien	2,5
övriga	2,0
1979–1984	2,0

**Grundinställning av bränslemunstycke**

- Bränslemunstycket ska ligga under förgasarhusets brygga
 - **2,5 mm** för 1978–1979
 - **3,0 mm** för 1980–1984
- Munstycket pressas uppåt med verktyg **2895** (flottörhus borttaget).
- Munstycket pressas nedåt med verktyg **2897** och dorn **2962**. Var försiktig så att locket inte skadas.

C21

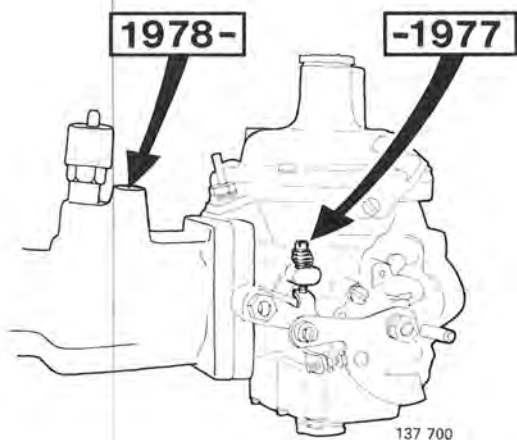
**Anslut slang till luftpump/Pulsair**

När slangen ansluts ska CO-halten sjunka, visar att systemet fungerar.

VIKTIGT

Någon efterjustering av CO-halten med inkopplad luftpump/Pulsair får **absolut inte ske**.

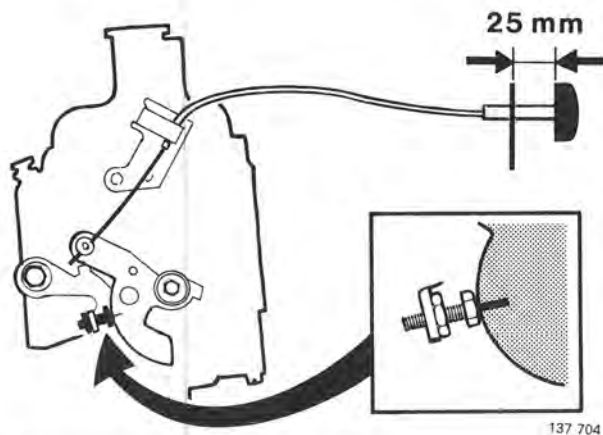
C22

**Kontrollera/justera tomgångsvarvtalet**

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

Obs! B 21 A 1982-1984 Norden, Australien, Canada samt Schweiz 1983-1984 med kylanläggning (AC).
Efterjustera tomgångsvarvtalet till **15,0 r/s** (900 r/min) med **inkopplad kylanläggning (AC)**.

C23

**Justera snabbtomgången**

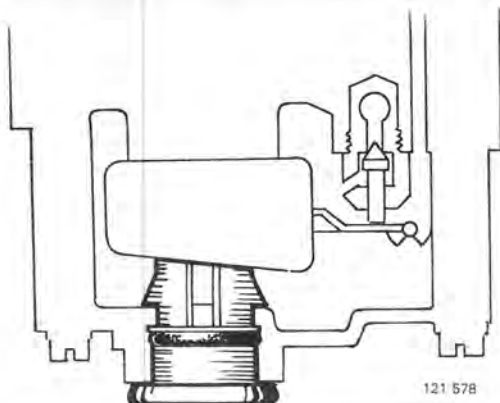
Dra ut choken (ca 25 mm) så att strecket på kallstartreglats hävarm ligger mitt för snabbtomgångsskruven.

Justera varvtalet med snabbtomgångsskruven:

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

Skjut in choken.

C24

Stäng av motorn**Ta bort mätinstrumenten**

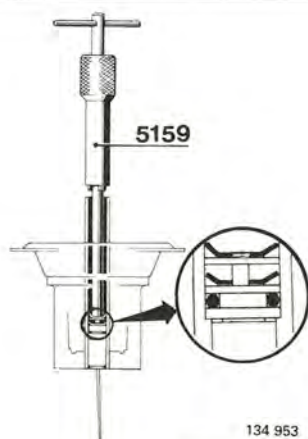
1975-1977

C25

Ta bort pressverktyg 2895**Sätt dit NY flottörhusplugg**

Kör först förgasaren tom på bensin, se C10 sidan 43.

Ny flottörhusplugg måste användas. Detta för att vara säker på att pluggen sitter kvar och tätar.



134 953

B 21 A 1982–1984 Canada

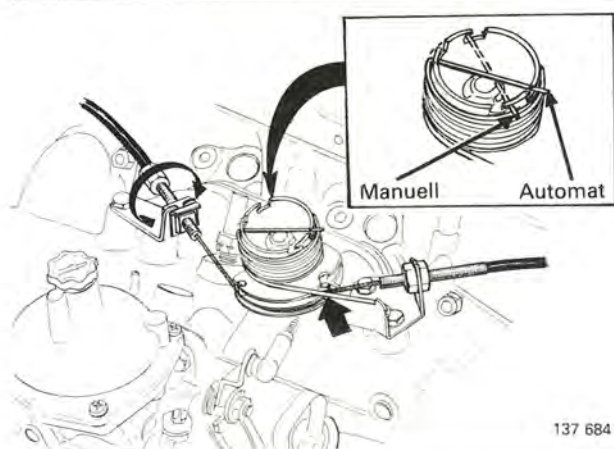
C26

Plombera justerskruven (lagkrav)

Töm vakuumbolven på olja. Antingen genom att suga upp oljan med tex papper eller genom att ta bort vakuumbolven och hälla ut oljan.

Sätt dit **ny** planbricka och **ny** låsbricka. Använd verktyg **5159**.

Fyll på dämpolja (ATF-olja). Sätt dit dämpbolven.



137 684

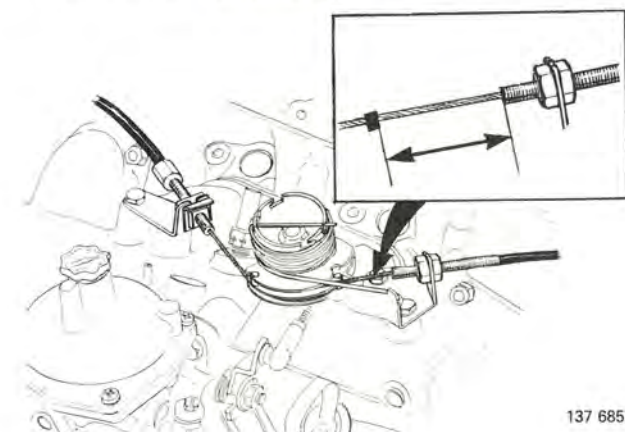
C27

Justera gasvajern

Reglagerullen ska gå mot stopp vid retur. Vajern ska vara spänd.

Vid fullgas ska reglagerullen gå mot fullgasstoppet.

På B 17–19–21 A kan fjädern i reglagerullen ha olika lägen, ett för manuell växellåda resp ett för automatväxellåda.



137 685

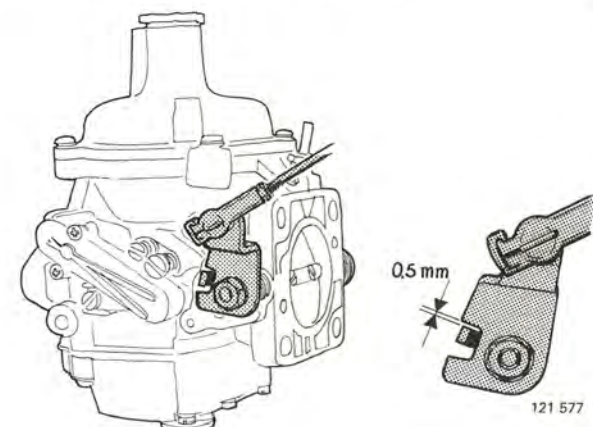
C28

Justera trottelvajer (automatlåda)

Trampa gaspedalen i botten. **Obs!** Manövrera inte reglaget för hand, inställningen kan då bli felaktig.

Vid fullgas ska avståndet från vajerhöljet till clipset vara för:

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



121 577

C29

Sätt dit och justera länkstången

Tryck fast länkstången och vik in låsfliken.

Justera länkstången så att ett spel på **0,5 mm** finns mellan hävarmen och spjällaxelns medbringare.

Grundinställning av gasspjäll 1978–1984

Arbetsmoment C 30–35

- Denna metod bör endast användas vid klagomål på eftergång eller om det inte är möjligt att ställa in tomgångsvarvtal/CO-halt till rätt värde på normalt sätt.
- Grundinställning av gasspjäll på lös förgasare, se sidan 53 (C45).

C30

Ställ in tändningen Varmkör motorn

C31

Kontrollera/justera CO-halten

Om CO-halten inte går att ställa in till rätt värde måste inställningen av gasspjället och CO-halten upprepas tills samtliga värden blir rätt.

C32

Grundinställ tomgångsskruven

Skruva ut tomgångsskruven 4 varv från bottenläget.

C33

Grundinställ gasspjället

Böj klacken på spjällhävarmen så att ett varvtal på 18,3–20,0 r/s (1100–1200 r/min) erhålls.

C34

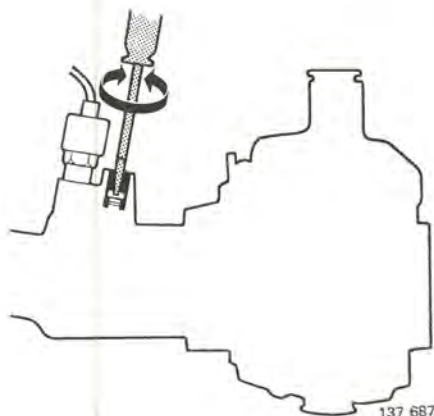
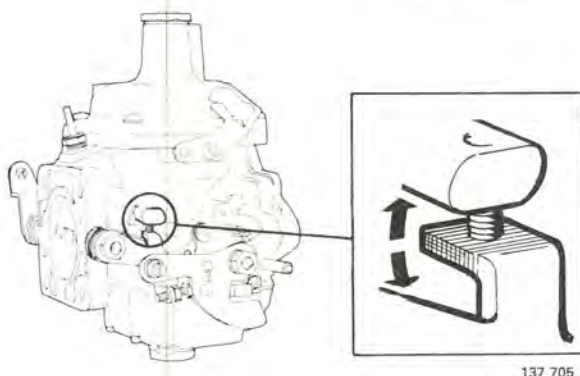
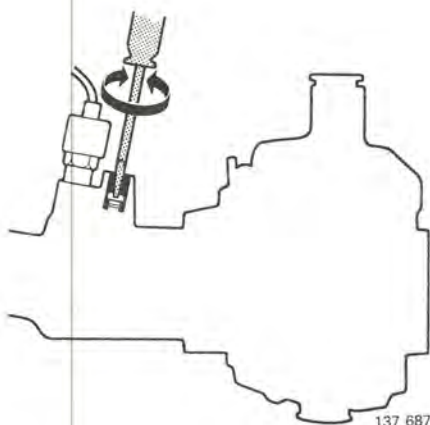
Justera tomgångsvarvtalet

Justera med tomgångsskruven till 15,0 r/s (900 r/min).

C35

Ställ in förgasaren

Se sida 41.



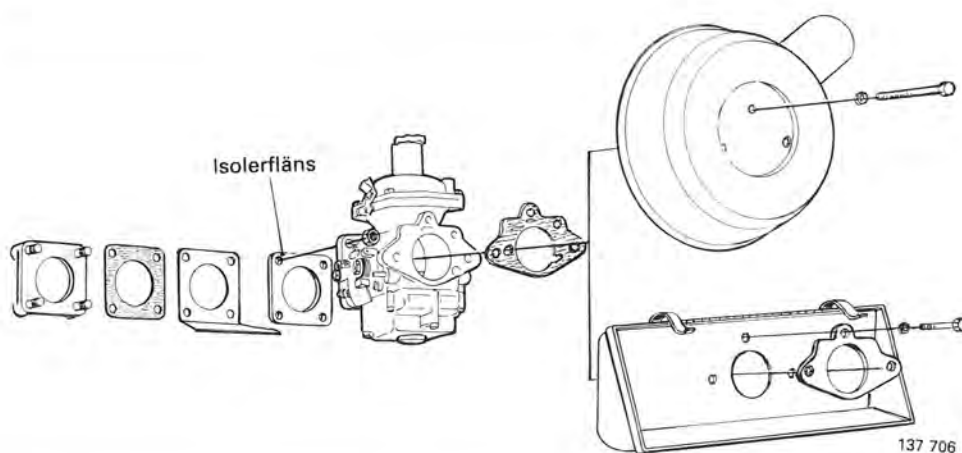
Förgasare, borttagning/ditsättning

Arbetsmoment C 36–37

- Täck över hålet i inloppsröret efter borttagning av förgasare
- Använd nya packningar vid ditsättning
- Ställ in förgasaren efter ditsättning, se sidan 41.

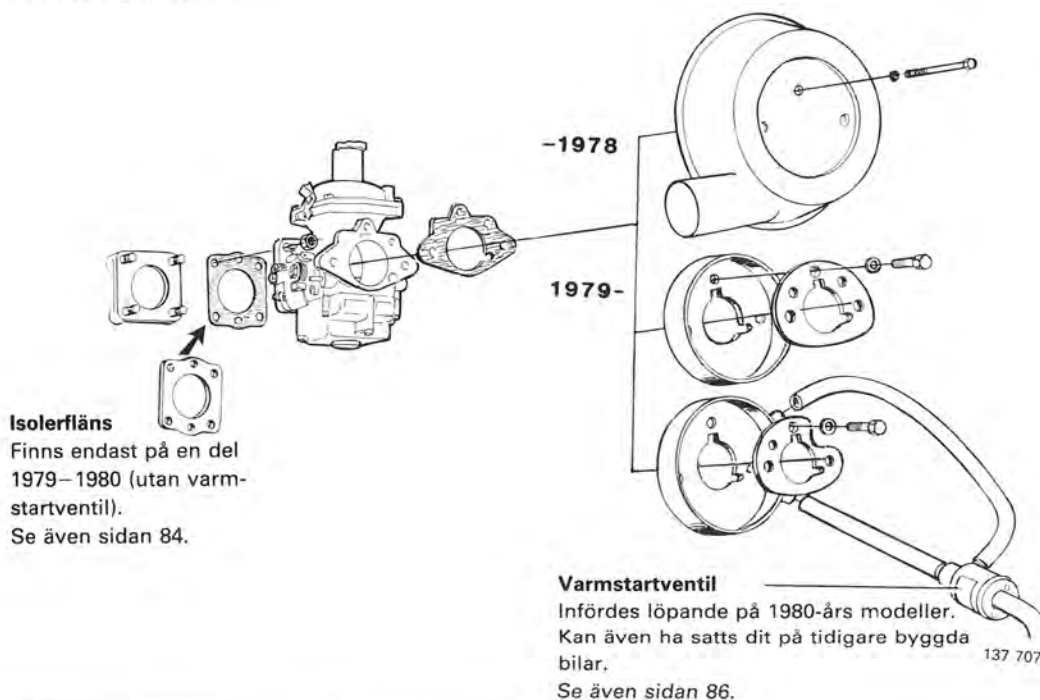
B 20 A

C36



B 17–19–21 A

C37



Förgasare, renovering

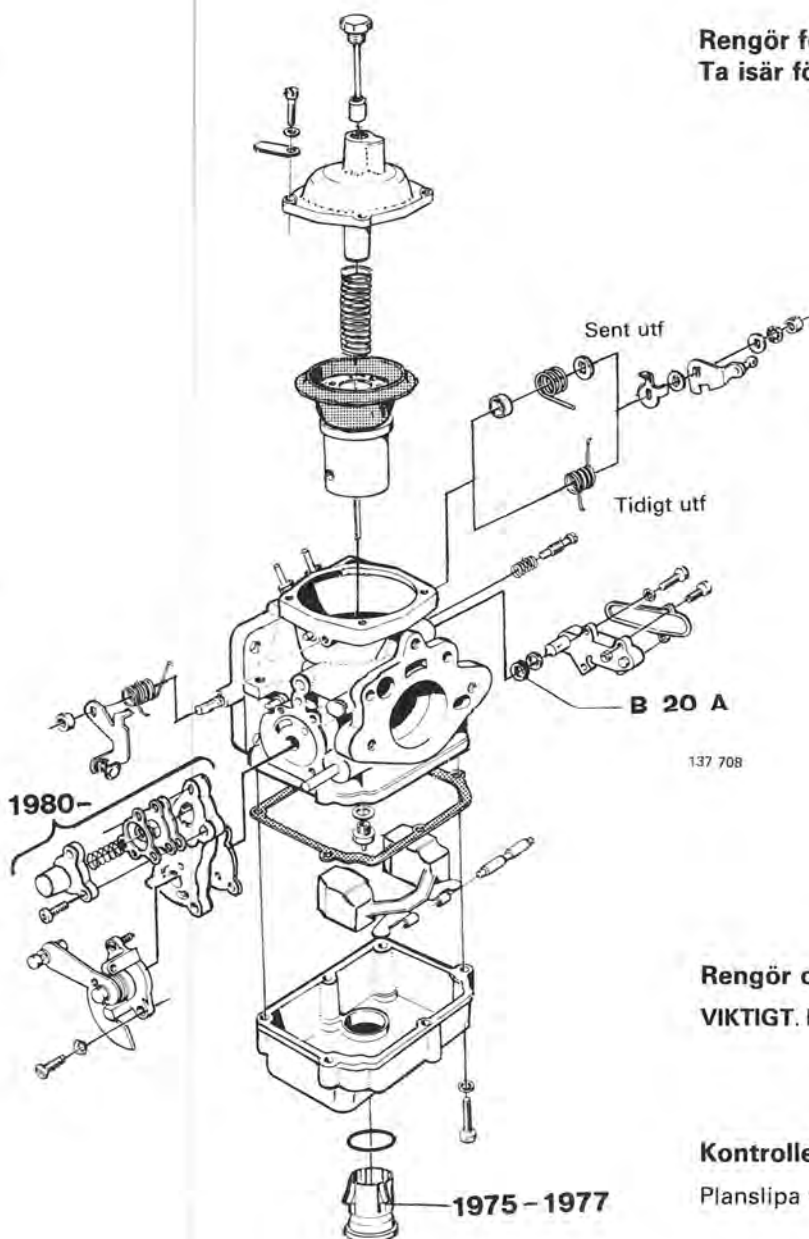
Arbetsmoment C 38–69

Specialverktyg: 2895, 2897, 2962, 5159 (1978–)

Använd nya packningar och tätningar vid hopsättningen.

C38

Rengör förgasaren utvändigt
Ta isär förgasaren



C39

Rengör och blås torrt alla detaljer och kanaler
VIKTIGT. Membranet får endast rengöras med fotogen.

C40

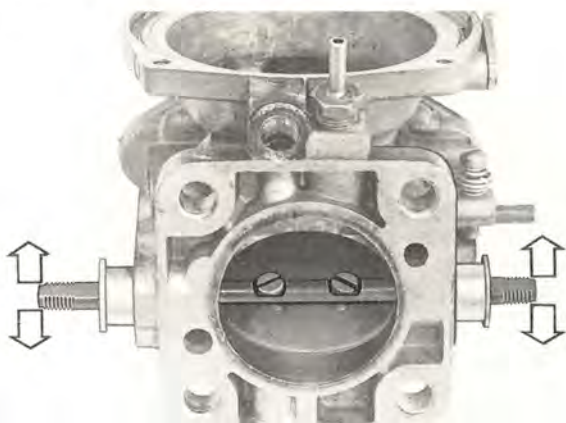
Kontrollera flänsen mot inloppsröret
Planslipa vid behov.

C41

Kontrollera spjäll och spjällaxel

Kontrollera beträffande glapp och kärvning.

Kontrollera även eventuell överströmningsventil i spjället (ventilen finns endast på vissa varianter).



121 589

Byte spjällaxel

Spjällaxelns bussningar är inte utbytbara. Men eftersom bussningarna är av stål är slitaget på dessa minimalt. Det räcker att byta axel, spjäll och tätningar.

C42

Byt ut axel, spjäll och tätningar

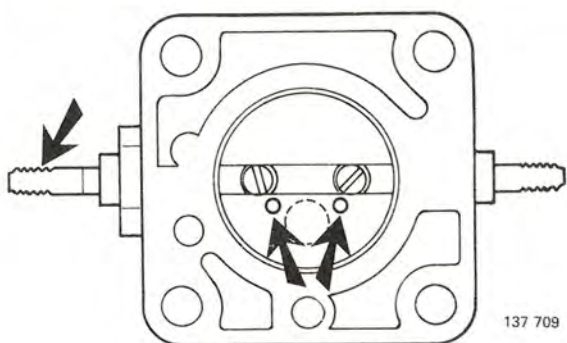
På B 17–21 A ska spjällaxelns längsta planade yta vändas åt vänster.

Vänd spjället med de små metallnabbarna nedåt och mot inloppsrörets fläns.

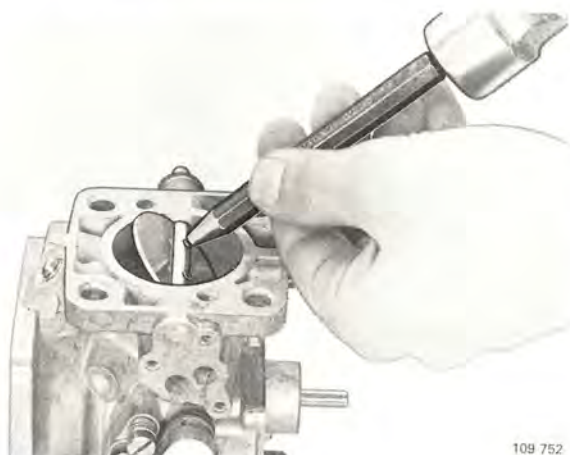
Använd nya skruvar för spjället.

Centrera spjället och dra åt fästskruvarna. Kontrollera att spjället går lätt och inte kärvar.

Nita den gängade änden av fästskruvarna. Använd en körnare.

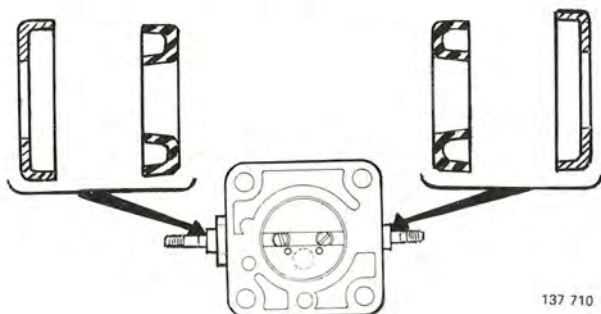


137 709

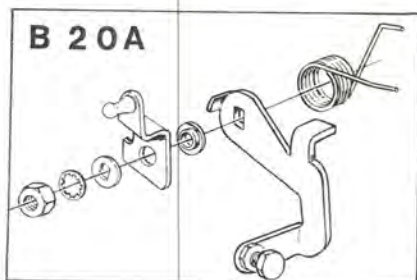


109 752

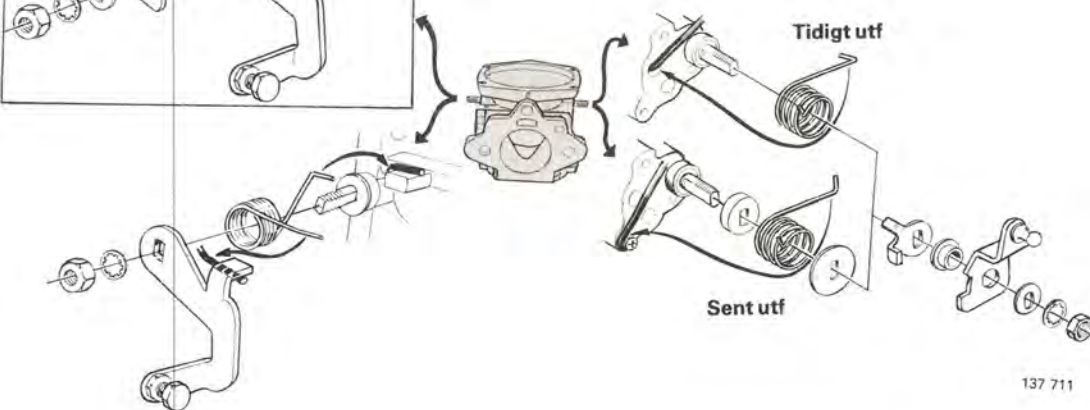
C43

Sätt dit nya spjällaxeltätningar

137 710

**Sätt dit spjällaxelreglagen**

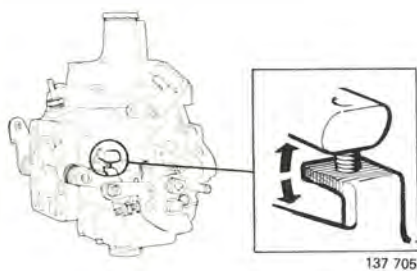
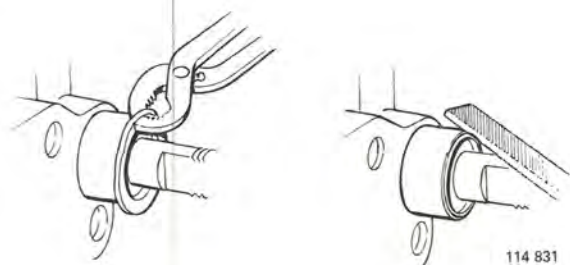
Kontrollera att spjäll och axel inte kärvar.



Obs! Som reservdel förs endast retur fjäder av sent utf.

Vid byte från tidigt till sent utf:

- bryt av kragen på fjäderstyrningen
- fasa kanten



1978–1984

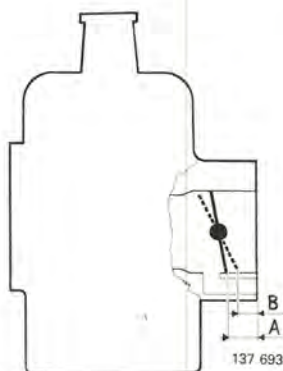
C45

Grundinställ spjälläget

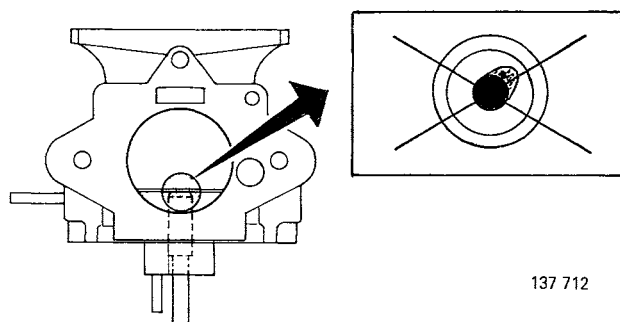
Bocka hävarmen så att spjället stängs helt.

Mät spjällets avstånd (A) till flänsen.

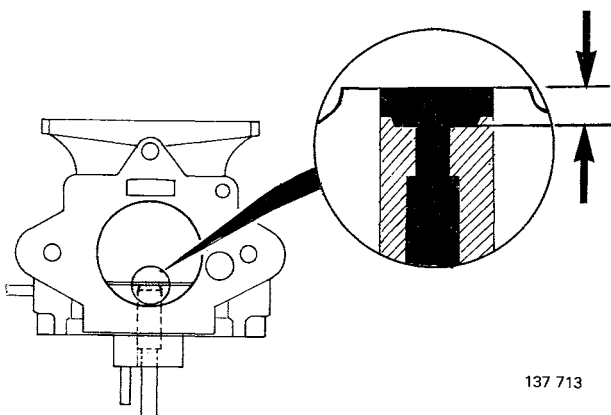
Bocka hävarmen så att spjället öppnar **0,7–0,9 mm**.



C46

**Kontrollera bränslemunstycket**

Kontrollera beträffande skador och slitage. Hålet i munstycket ska vara runt och centrerat.



Kontrollera/justera bränslemunstyckets höjdläge.

För justering av höjdläge, se arbetsmoment C47–48.

Höjdläge:

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

* Mått för grundinställning av munstycket. Förgasaren blir inställd att ge för fet bränsle-luftblandning. Höjdläget finjusteras sedan vid inställning av CO-halt.

Byte bränslemunstycke

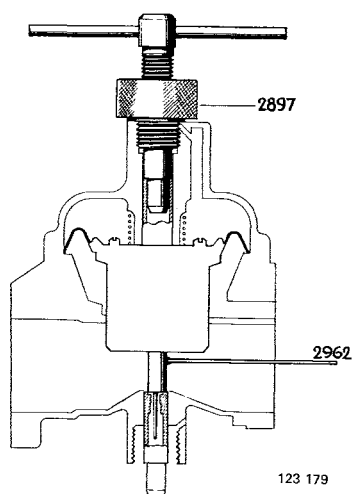
C47

Pressa ut munstycket

Sätt dit vakuumkolven och locket.

Pressa ut munstycket. Använd dorn **2962** och pressverktyg **2897**. Var försiktig så att locket inte skadas.

Ta bort vakuumkolven och locket.



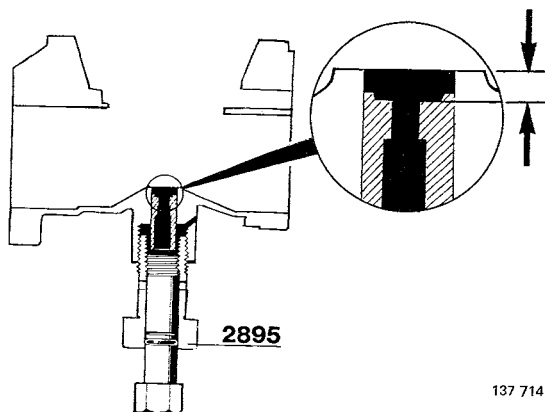
C48

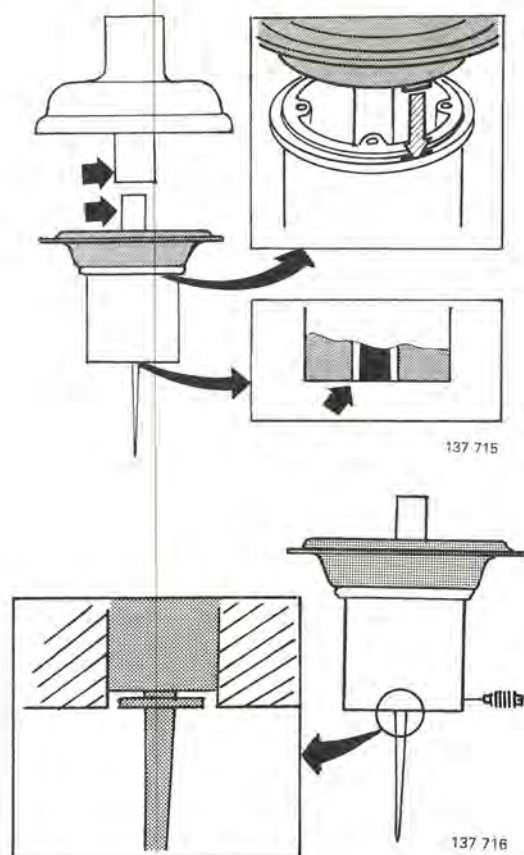
Pressa dit det nya munstycket

Använd pressverktyg **2895**.

Observera höjdläget:

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





Kontrollera locket och vakuumpolven med membran

Kontrollera

- att locket inte är sprucket (locket kan spricka om pressverktyg 2897 används ovarsamt)
- dämpcylinderns passning i locket
- att dämpcylinderns nedre kant är i plan med vakuumpolvens underkant. Justera genom att knacka på dämpcylindern
- membranet. Byt membran om det är slitet, skadat eller uppsvällt

1975–1977

C50

Kontrollera bränslenålen

Kontrollera beträffande skador, slitage och nålens höjdläge.

Brickan på nålen ska ligga i plan med vakuumpolvens undersida.

Justera höjdläget/byt nål genom att lossa låsskruven.

Upphängningens planade del ska vara vänd mot låsskruven.

1978–1984

C51

Kontrollera justerskruven och bränslenålen

Kontrollera justerskruvens funktion. Använd verktyg 5159.

Obs! På förgasare för Canada 1982– måste plomberingen tas bort, se sida 45 (C17).

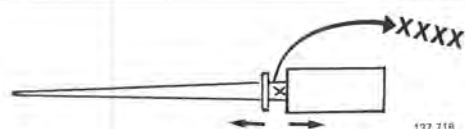
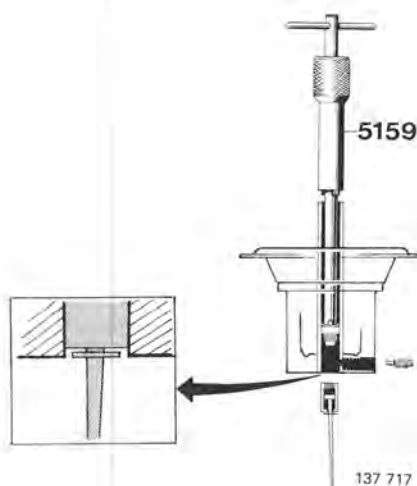
Kontrollera bränslenålen beträffande skador, slitage och höjdläge.

Brickan på nålen ska ligga i plan med vakuumpolvens undersida.

Använd verktyg 5159 för justering av höjdläge och byte av nål.

Vid byte måste även styrskruven tas bort. Spåret i upphängningen ska vändas mot styrskruven.

Vid hög dämpoljeförbrukning bör O-ringen på nålens justerskrub bytas, se C52–55.



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

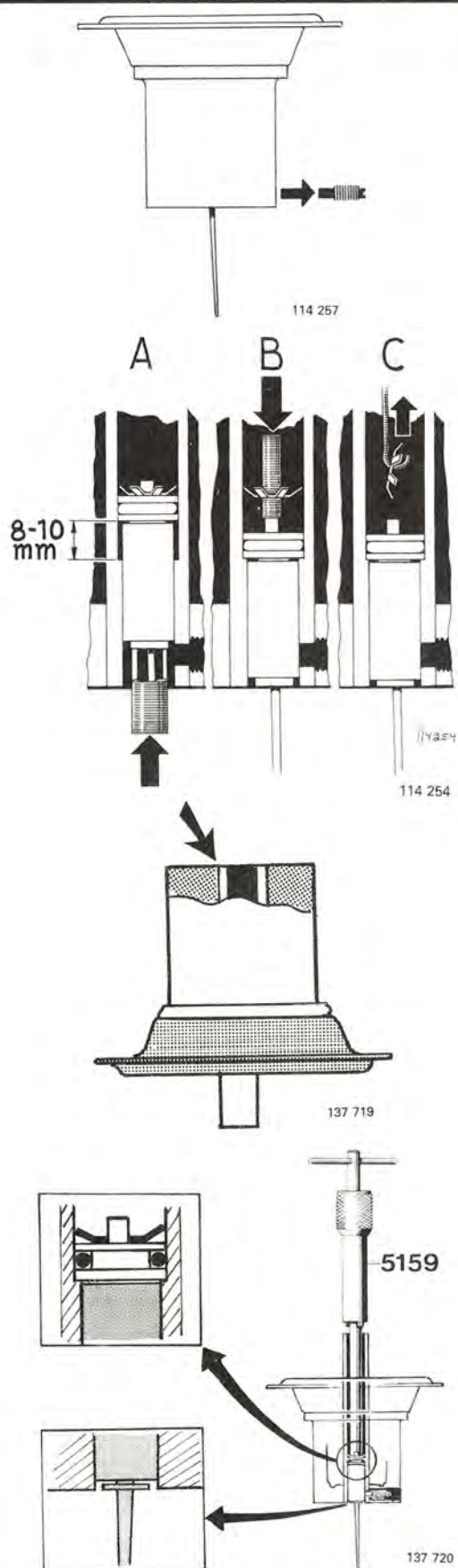
Bränslenål, beteckning

Beteckningen är instansad i nålen och syns om man drar ut nålen ur upphängningen.

B 21 A	1981–1984	Sverige, Australien, Canada	B1FD
		Övriga ²⁾	B1EE

¹⁾ tidigt utförande = B2BB

²⁾ Schweiz 1983–1984 = B1FD



1978–1984 Byte justerskruv för bränslenål

C52

Ta bort styrskraven för bränslenålen

C53

Ta bort justerskraven

Tryck upp justerskraven och bränslenålen 8–10 mm i dämpcylindern. Använd tex ett rör med ytterdiameter max 7 mm, innerdiameter min 3 mm och längd ca 100 mm.

Tryck sedan ner justerskraven i bottenläge igen så att låsbrickan stannar kvar i övre läget. Använd en dorn med ytterdiameter max 3 mm.

Vänd låsbrickan på kant och dra upp den med tex en böjd ståltråd.

Tryck upp justerskraven och bränslenålen ur dämpcylindern. Använd samma rör som tidigare.

C54

Kontrollera vakuumkolven och dämpcylindern

Rengör kolv och cylinder.

Kontrollera att dämpcylinderns nedre kant är i plan med vakuumkolvens underkant. Justera genom att knacka på dämpcylindern.

C55

Sätt dit justerskraven och bränslenålen

Kontrollera att bränslenålen är oskadad.

Sätt dit ny O-ring på justerskraven. Olja in O-ringen.

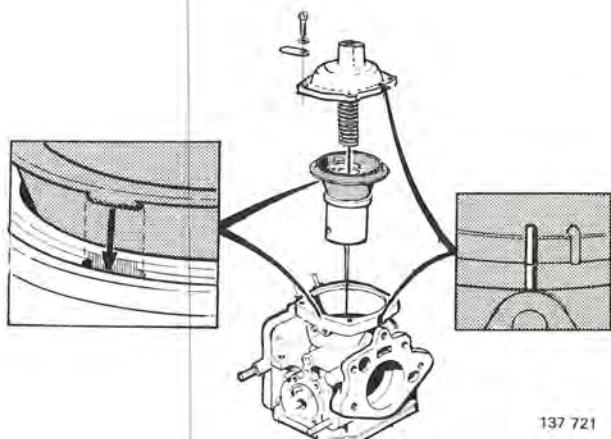
Tryck ner skruven till stopp i dämpcylindern. Använd verktyg 5159.

Sätt dit ny låsbricka. Använd verktyg 5159. Observera låsbrickans läge.

Sätt dit bränslenålen och justerskraven.

Justera nålens höjdläge. Använd verktyg 5159.

C56



137 721

Sätt dit:

- vakuumkolven. Passa in gummiklacken på membranet i uttaget i förgasarhuset
- returfjäders
- locket. Observera märkningen (gjutklackar) på locket och på förgasarhuset

Kontrollera att vakuumkolven går lätt och inte kärvar.

C57

Kontrollera nålventilen och flottören

Kontrollera att nålventilen tätar och silen på ventilen.

Kontrollera att flottören är tät och inte läcker. Eventuellt kan den provas i en skål med vatten, inga luftbubblor får synas.



Ø B 20 = 1,75 mm
Övriga = 2,0 mm



137 722

C58

Sätt dit:

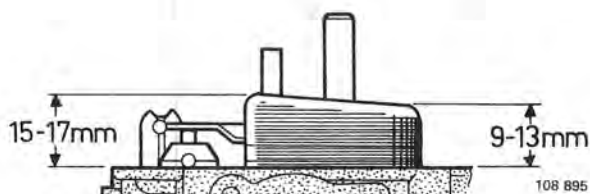
- nålventilen med packning
- flottören med axel

C59

Kontrollera/justera flottörnivån

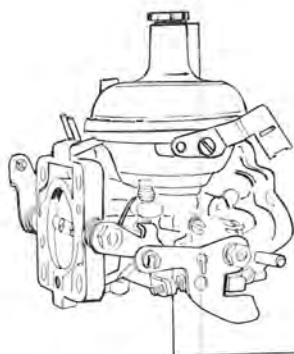
Vänd förgasaren upp och ned.

Justera nivån genom att böja tungan vid nålventilen.



108 895

C60

Sätt dit flottörhuslocket med packning

1975-1977

2895

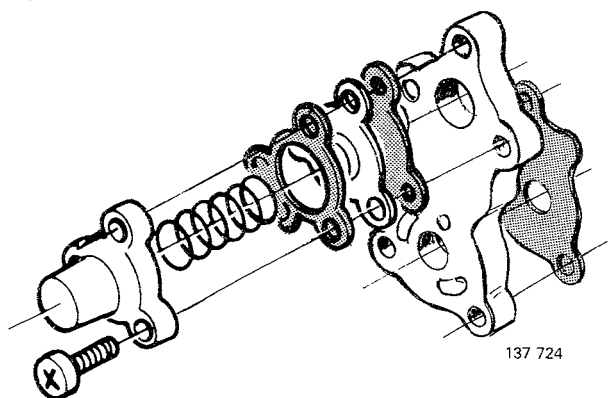
134 723

1975-1977

C61

Sätt dit verktyg 2895 i förgasaren

2895 behövs senare vid inställningen av förgasaren.



1980–1984

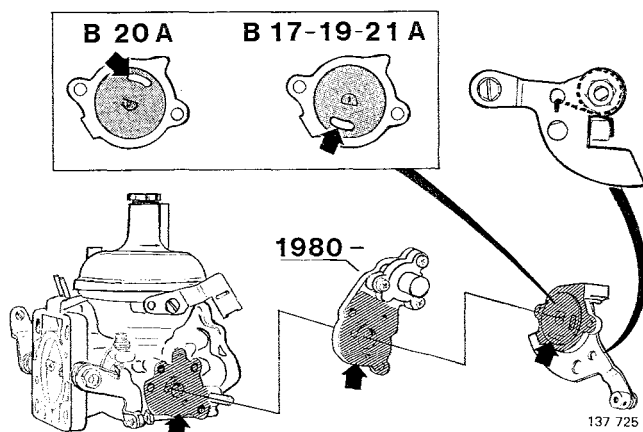
C62

Kontrollera vakuumventilen

Kontrollera beträffande skador och slitage. Kontrollera även mellanflänsen.

Sätt ihop ventilen.

Obs! På membran av sent utförande är den inre packningen limmad på membranet.



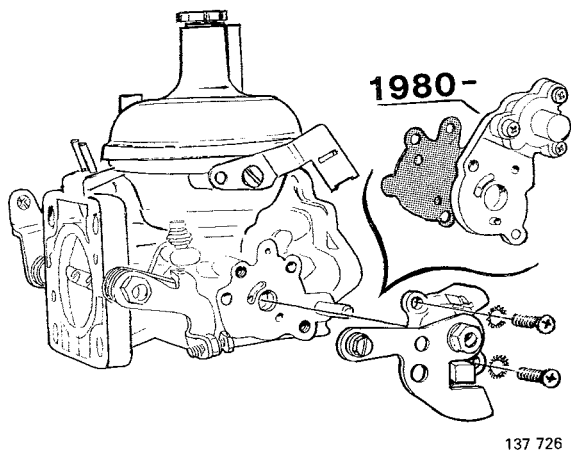
C63

Kontrollera kallstartanordningen

Kontrollera att kallstartanordningen inte kärvar.

Kontrollera ventilskivan och motsvarande tätningsyta på förgasarhuset resp på mellanflänsen (1980–1984).

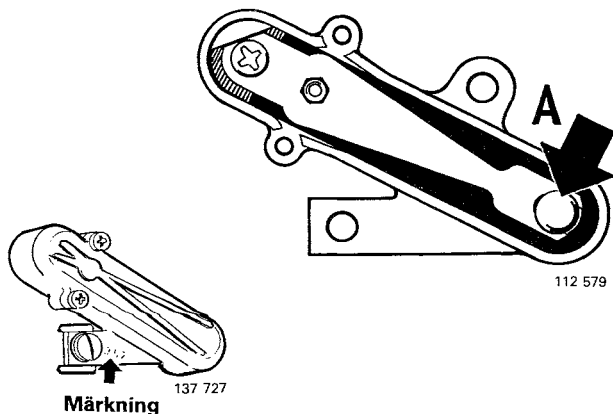
Mindre repor kan slipas bort med fin smärgelduk och slippasta.



C64

Sätt dit:

- vakuumventilen med fläns och packning (1980–1984)
- kallstartanordningen



C65

Kontrollera temperaturkompensatorn

Tryck in ventilen A.

Ventilen ska röra sig för ett mycket lätt tryck och återgå utan kärvning (detta gäller vid temperaturer över +26°C).

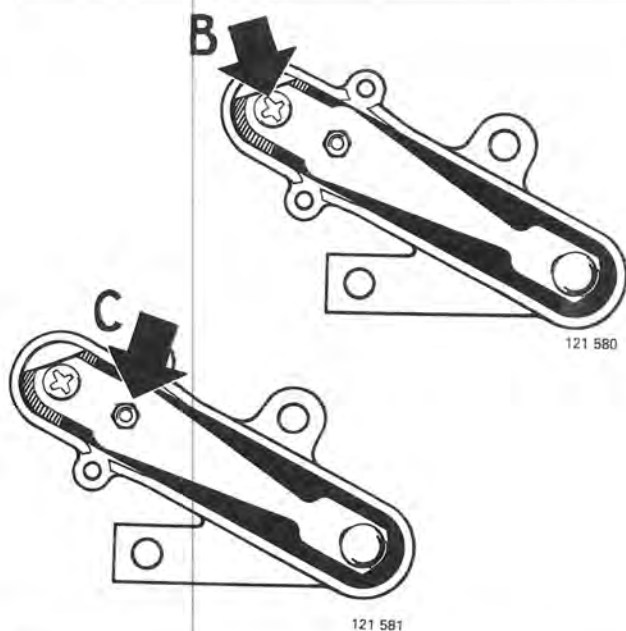
Justera ventilen om den går trögt eller kärvar.

Byt temperaturkompensator komplett om ventilen är repad eller försedd med beläggningar.

Temperaturkompensator märkning:

B 20 A 120K
Övriga 60L

C66

**Justering av temperaturkompensator****Centrering:**

Lossa skruven B något och centrera ventilen.

Dra åt skruven.

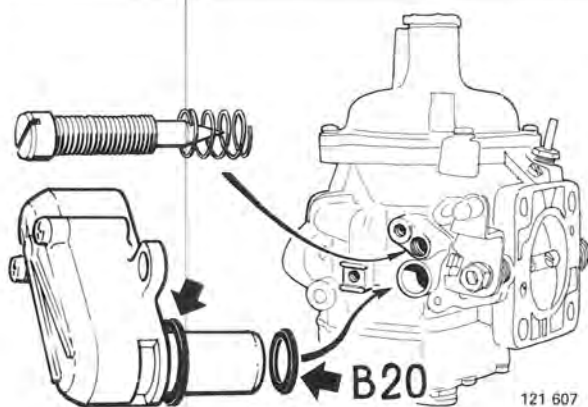
Ventilen ska röra sig vid ett mycket lätt tryck och återgå utan kärvning.

Öppningstemperatur:

Vid +20°C ska ventilen just ha börjat öppna, dvs ventilen ska precis ha lyft från sätet.

Justera med skruven/muttern C.

C67

**Sätt dit:**

– temperaturkompensatorn

Obs! 2 packningar på B 20

– volymskruven. Skruva in skruven till **bottenläge**

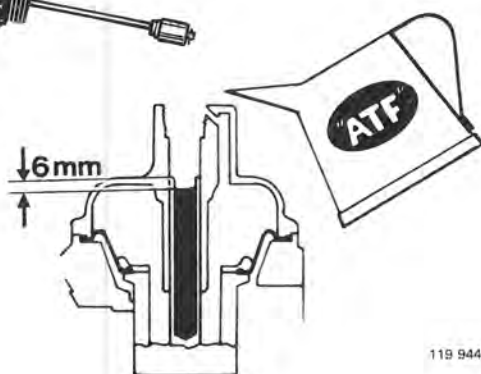
C68

**Kontrollera dämpkolven**

Kontrollera beträffande skador och slitage. Kontrollera dämpkolvens axialspelet. Spelet ska vara **1,0–1,8 mm**.

Byt dämpkolv komplett vid något fel.

C69

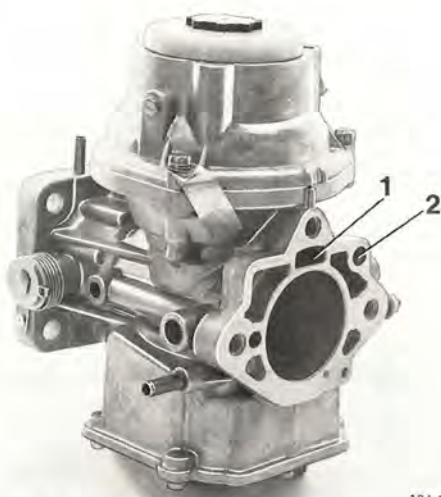
**Fyll på dämpolja****Sätt dit dämpkolven**

Använd ATF-olja.

Ditsättning förgasare	sida 50
Inställning förgasare	sida 41

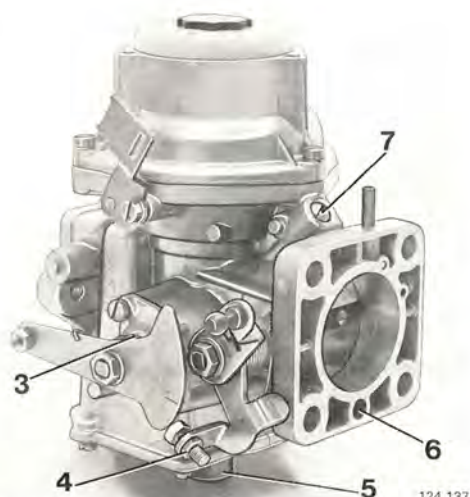
D. Förgasare Pierburg (DVG) 175 CDUS

Bilderna visar en förgasare för B 21 A
Förgasare för B 23 A har en inbyggd dämpoljebehållare.



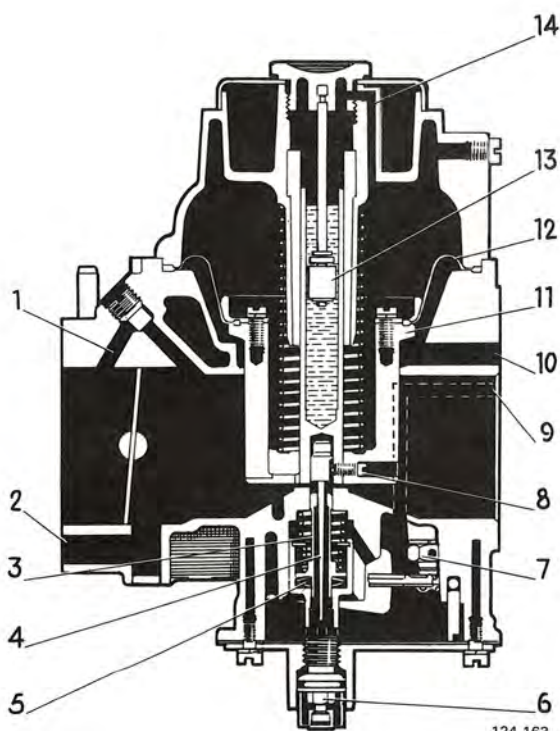
124 136

- 1 Kanal till utrymme under vakuumkolv
- 2 Kanal för flottörhusventilation



124 137

- 3 Kallstartanordning
På 1980–1984 finns även en vakuumventil för kallstartanordningen
- 4 Snabbtomgångsskruv
- 5 Justerskruv CO-halt
- 6 Tomgångskanal
- 7 Uttag för magnetventil



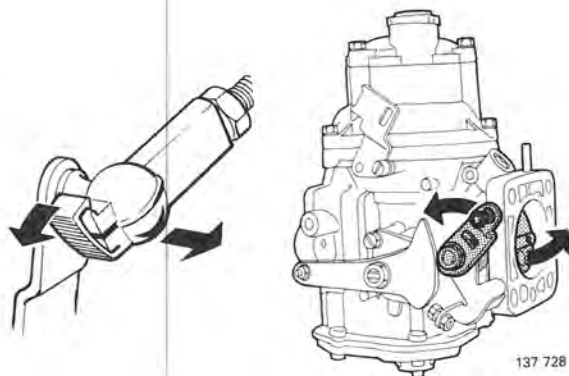
124 163

- 1 Kanal för magnetventil
- 2 Tomgångskanal
- 3 Bränslemunstycke
- 4 Bränslenål
- 5 Bimetallbrickor (temperaturkompensering)
- 6 Justerskruv CO-halt
- 7 Nålventil
- 8 Fästske för bränslenål
- 9 Kanal för flottörhusventilation
- 10 Kanal till utrymmet under vakuumkolv
- 11 Vakuumkolv
- 12 Membran
- 13 Dämpkolv
- 14 Kanal för urluftning av dämpanordning

Inställning av förgasare

Arbetsmoment D1–15

Se även allmänna anvisningar på sidan 12.



D1

Ta bort länkstången från förgasaren

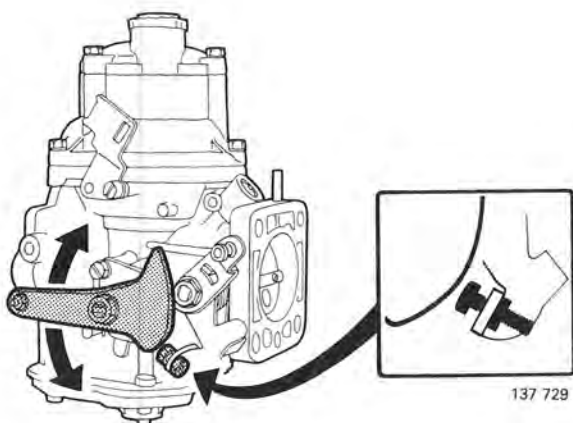
Vik ut låsfliken på kulskålen och bänd bort länkstången.

D2

Kontrollera spjället och spjällaxeln

Spjället och axeln ska gå lätt och får inte hänga sig.

Vid glapp i axeln ska förgasaren renoveras.



D3

Kontrollera kallstartreglaget

Kontrollera att reglaget gör fullt utslag då choken dras ut.

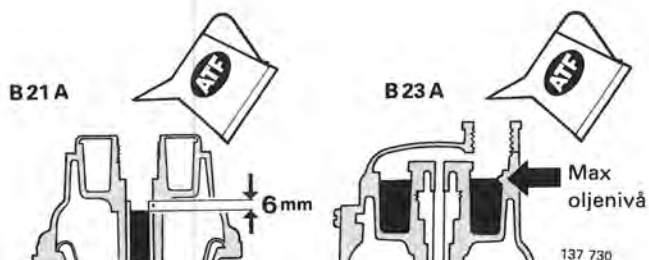
Skjut in choken. Kontrollera att hävarmen är i nedre stoppläge och att snabbtomgångsskruven inte ligger an mot hävarmen.

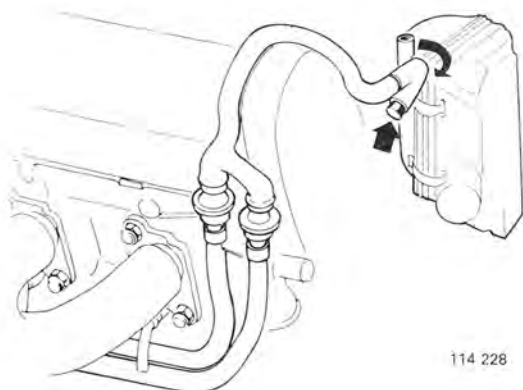
Justera vid behov.

D4

Kontrollera oljenivån i dämpcylindern

Fyll vid behov på olja, ATF-olja.





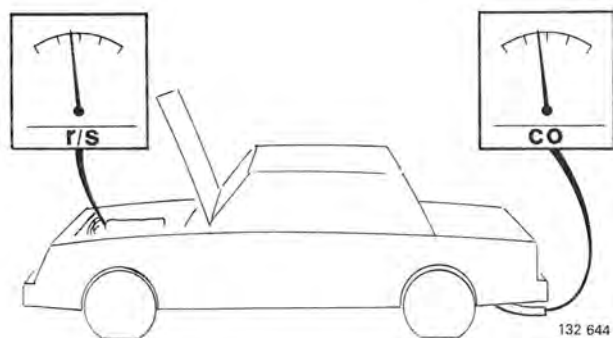
114 228

D5

Koppla bort eventuellt Pulsair-system

Annars erhålls felaktiga mätvärden.

Koppla bort och plugga slangen. Eller blockera slangen med tång 2901.

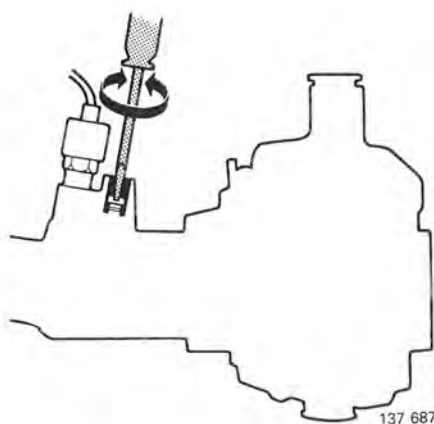


132 644

D6

**Anslut varvräknare och CO-mätare
Varmkör motorn**

Varmkör vid 25 r/s (1500 r/min) tills termostaten öppnar. Känn på kylaren vid övre kylarslangen, då denna börjar bli varm har termostaten öppnat.



137 687

D7

Förinställ tomgångsvarvtalet

Justera med mängdreglerskruven till **15,0 r/s** (900 r/min).

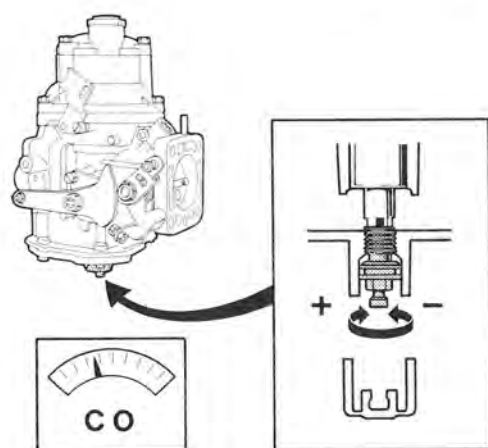
Obs! Om varvtalet inte går att ställa in med mängdreglerskruven måste gasspjället grundinställas, se sidan 65.

D8

Kontrollera/justera CO-halten

CO-halt %	Kontrollvärde	Inställningsvärde
B 21 A 1978	2,0–3,5	2,5
1979–1983	1,5–3,0	2,0
1984	1,0–2,5	1,5
B 23 A	1,5–3,0	2,0

Obs! Före varje avläsning av CO-mätaren, öka varvtalet till 25 r/s (1500 r/m) så att kallt bränsle kommer in i förgasaren. Sänk åter till tomgång. Knacka lätt på vakuumkammaren (med tex skftet på en skruvmejsel), för att vakuumkolven ska ställa sig i rätt läge.



137 731

Justera CO-halten med justerskruven i flottörhuslocket.

Skruren är plomberad med en plastplugg. Bänd bort pluggen med en skruvmejsel. Sätt tillbaka pluggen efter justering.

- **Medurs** vridning (inåt) **minskar** CO-halten
- **Moturs** vridning (utåt) **ökar** CO-halten

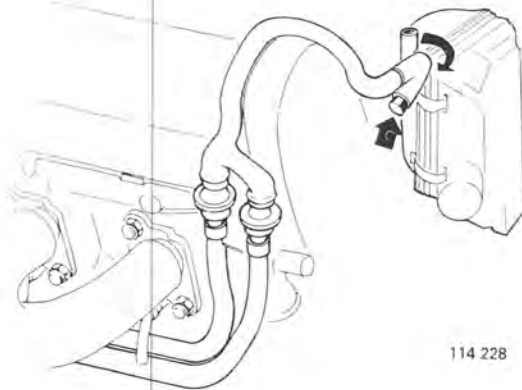
D9

Anslut slangen för Pulsair-system

När slangen ansluts ska CO-halten sjunka, visar att systemet fungerar.

VIKTIGT

Någon efterjustering av CO-halten med inkopplad Pulsair får **absolut inte** ske.



114 228

D10

Kontrollera/justera tomgångsvarvtalet

Justera med mängdreglerskruven till **15,0 r/s** (900 r/min).



137 687

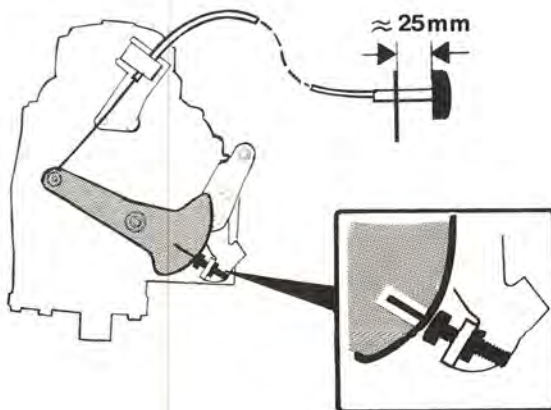
D11

Justera snabbtomgången

Dra ut choken (ca 25 mm) så att strecket på kallstartreglagers hävarm ligger mitt för snabbtomgångsskruven.

Justera varvtalet med snabbtomgångsskruven till **20,8–22,5 r/s** (1250–1350 r/min).

Skjut in choken.



123 170

D12

Stäng av motorn

Ta bort mätinstrumenten

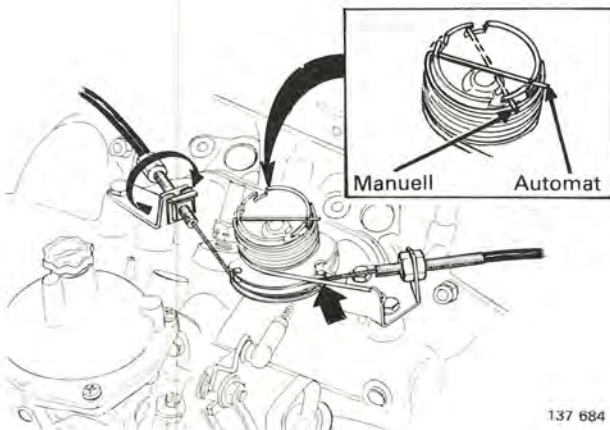
D13

Justera gasvajern

Reglagerullen ska gå mot stopp vid retur. Vajern ska vara spänd.

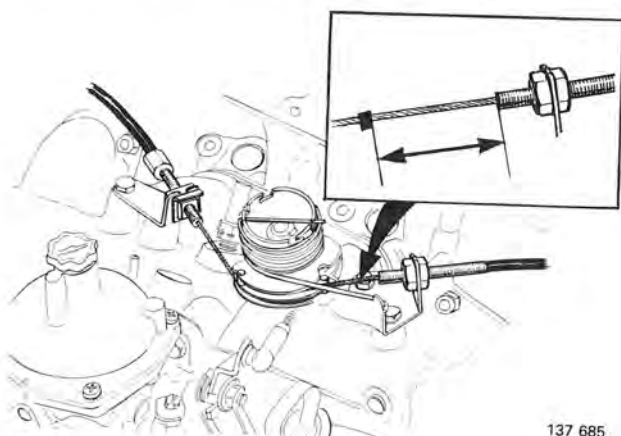
Vid fullgas ska reglagerullen gå mot fullgasstoppet.

Fjäders i reglagerullen har olika lägen, ett för manuell växellåda resp ett för automatväxellåda.



137 684

D14



137 685

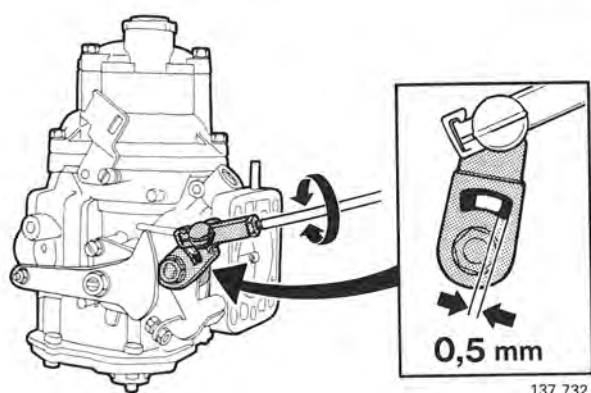
Justera trottelvajern (automatlåda)

Trampa gaspedalen i botten. **Obs!** Manövrera inte reglaget för hand, inställningen kan då bli felaktig.

Vid fullgas ska avståndet från vajerhöljet till clipset vara för:

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

D15



137 732

Sätt dit och justera länkstången

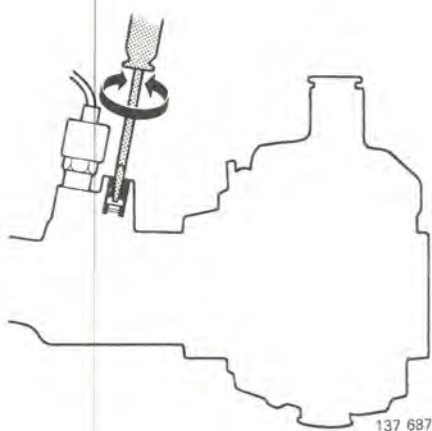
Tryck fast länkstången och vik in låsfliken.

Justera länkstången så att ett spel på **0,5 mm** finns mellan hävarmen och spjällaxelns medbringare.

Grundinställning av gasspjäll

Arbetsmoment D 16–21

- Denna metod bör endast användas vid klagomål på eftergång eller om det inte är möjligt att ställa in tomgångsvarvtal/CO-halt till rätt värde på normalt sätt.
- Grundinställning av gasspjäll på lös förgasare, se sidan 69 (D29).



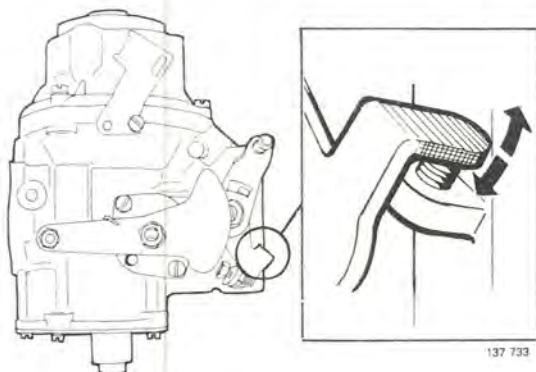
Ställ in tändningen
Varmkör motorn

D16

Kontrollera/justera CO-halten

D17

Om CO-halten inte går att ställa in till rätt värde måste inställningen av gasspjället och CO-halten upprepas tills samtliga värden blir rätt.



Grundinställ tomgångsskruven

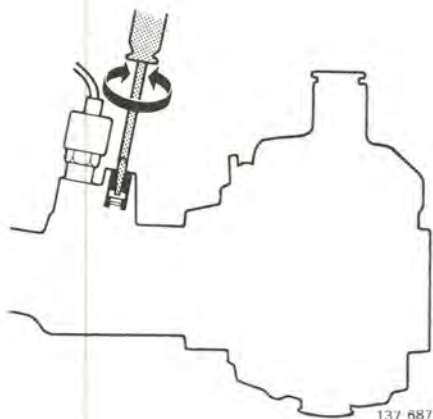
D18

Skruva ut tomgångsskruven **4 varv från bottenläget**.

Grundinställ gasspjället

D19

Böj klacken på spjällhävarmen så att ett varvtal på **18,3–20,0 r/s** (1100–1200 r/min) erhålls.



Justera tomgångsvarvtalet

D20

Justera med tomgångsskruven till **15,0 r/s** (900 r/min).

Ställ in förgasaren

D21

Se sida 61.

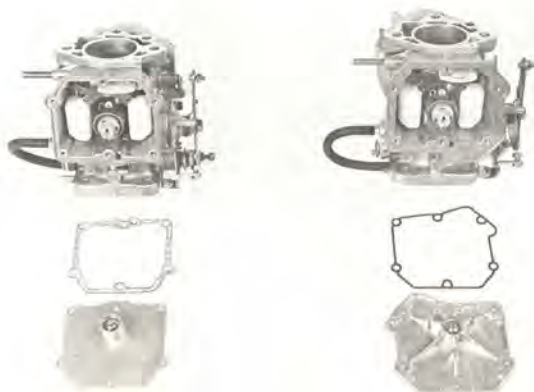
Förgasare, borttagning/ditsättning

Arbetsmoment D 22–23

- Täck över hålet i inloppsröret efter borttagning av förgasare.
- Använd nya packningar vid ditsättning.
- Ställ in förgasaren efter ditsättning, se sida 61.

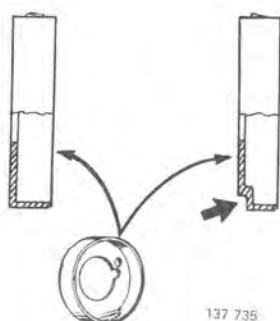
Isolerfläns

Finns endast på en del 1979–1980
(utan varmstartventil).
Se även sidan 84.

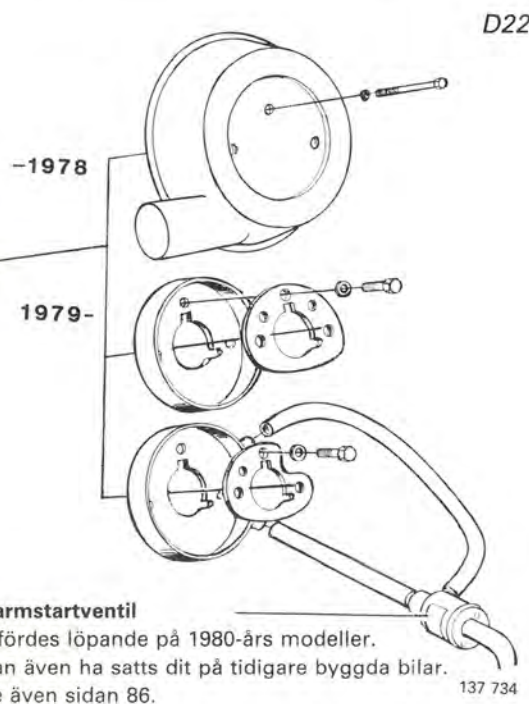


Tidigt utf

Sent utf



137 735



Varmstartventil

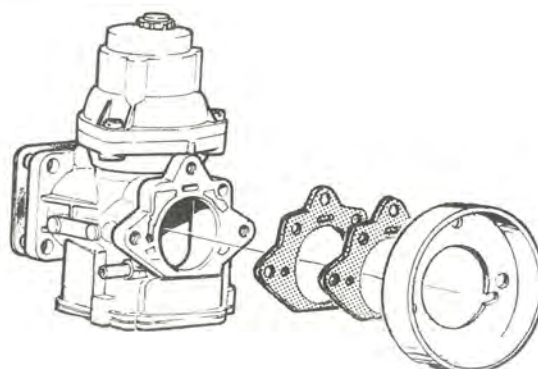
Infördes löpande på 1980-års modeller.
Kan även ha satts dit på tidigare byggda bilar.
Se även sidan 86.

137 734

D23

Olika utföranden av flottörhus och anslutningsplatta

Om tidigt utförande av anslutningsplatta används ihop med sent utförande av flottörhus ska dubbla packningar användas.

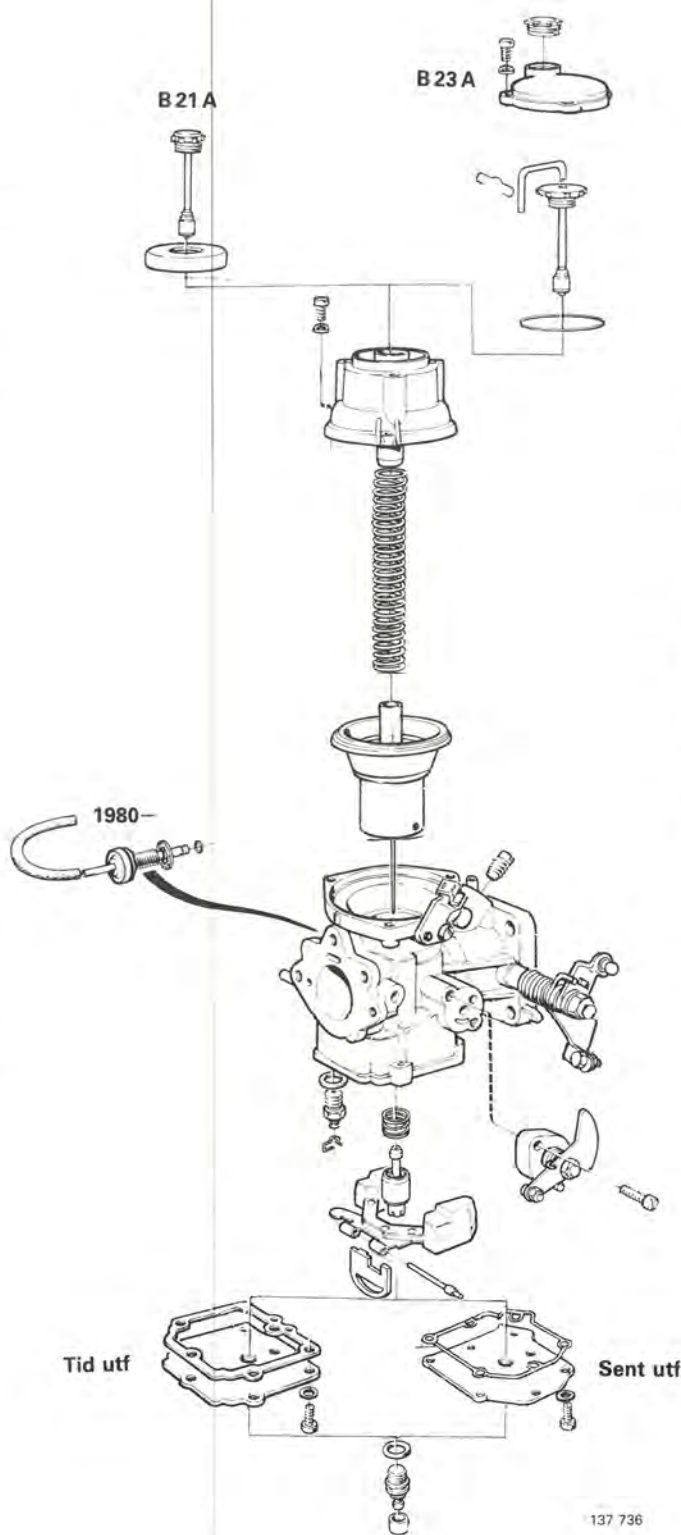


134 255

Förgasare, renovering

Arbetsmoment D 24–43

Använd nya packningar och tätningar vid hopsättningen.



D24

Rengör förgasaren utvändigt
Ta isär förgasaren

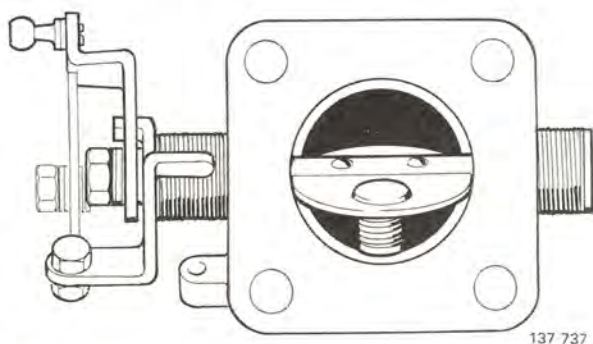
D25

Rengör och blås torrt alla detaljer och kanaler
VIKTIGT Membranet får endast rengöras med fotogen.

D26

Kontrollera flänsen mot inloppsroret
Planslipa vid behov.

D27



137 737

Kontrollera spjäll och spjällaxel

Kontrollera beträffande glapp och kärvning.

Kontrollera även eventuell överströmningsventil i spjället (ventilen finns endast på vissa varianter).

Byte spjällaxel

D28

Spjällaxelns bussningar är av stål och slitaget på dessa är minimalt. Det räcker att byta axel, spjäll samt eventuella tätningar.

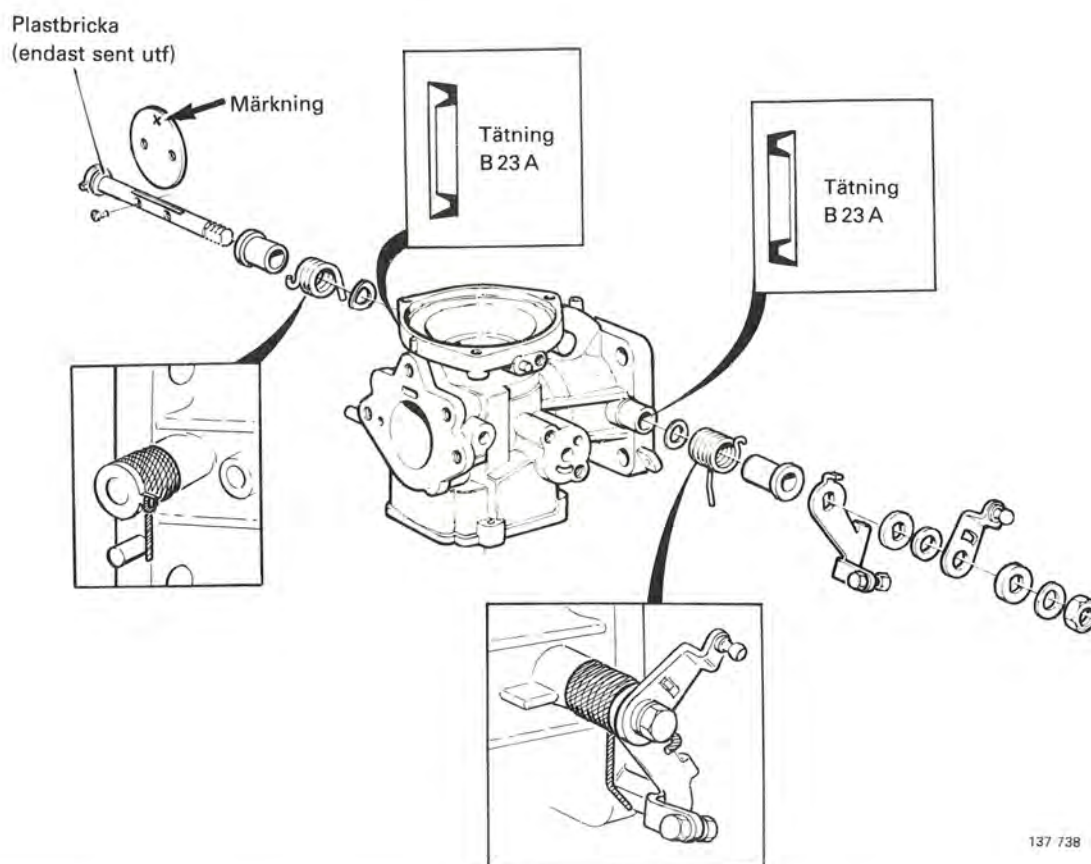
Byt ut axel och spjäll (tätningar)

Obs! Vänd spjället rätt, se märkningen på spjället.

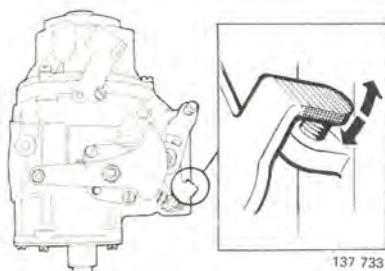
Dra inte åt spjällets fästskruvar innan samtliga hävarmar och returfjädrar satts dit.

Kontrollera att spjället går lätt och inte kärvar.

Nita den gängade änden av fästskruvarna.



137 738



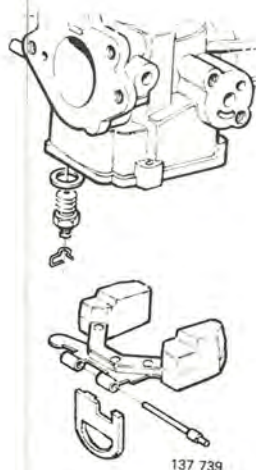
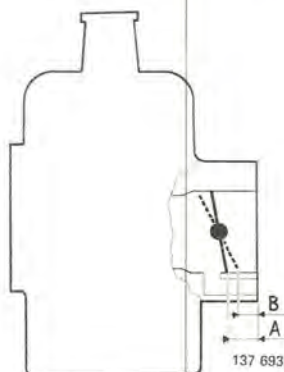
D29

Grundinställ spjälläget

Bocka hävarmen så att spjället stängs helt.

Mät spjällets avstånd A till flänsen.

Bocka hävarmen så att spjället öppnar **0,7–0,9 mm**.



D30

Kontrollera nålventilen och flottören

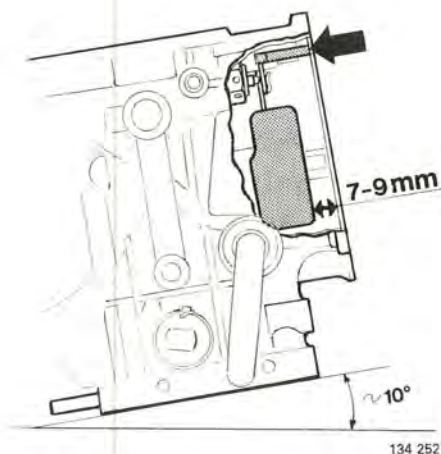
Kontrollera att nålventilen tätar.

Kontrollera att flottören är tät och inte läcker. Eventuellt kan den provas i en skål med vatten, inga luftbubblor får synas.

D31

Sätt dit:

- nålventilen med packning
- flottören med axel samt plastbygel. Se till att flottören hakar fast i fjädern på nålventilen



D32

Kontrollera/justera flottörnivån

Placera förgasaren så den vilar på grenrörsflänsen.

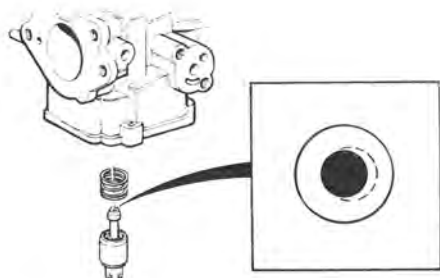
Tryck ner plastbygeln så flottören kommer i rätt läge.

Luta förgasaren (ca 10°) tills flottörmarmen precis vidrör kulan på nålventilen. **Obs!** Kulan får inte vara intryckt.

Mät flottörhöjden, mät till packningsplanet.

Justera höjden genom att böja tungan vid nålventilen.

D33

**Kontrollera bränslemunstycket**

Kontrollera beträffande skador och slitage. Hålet i munstycket ska vara runt och centrerat.

Kontrollera även munstyckets passning i förgasarhuset.

D34

Sätt dit:

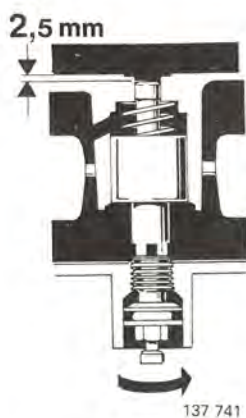
- returfjädern
- bränslemunstycket
- flottörhuslocket med packning
- justerskruven med o-ring

D35

Grundinställ bränslemunstycket

Justera höjdläget med justerskruven i flottörhuslocket.

Munstycket ska ligga **2,5 mm** under förgasarhusets brygga.



137 741

D36

Kontrollera vakuumkolven med membran

Kontrollera:

- dämpcylinders passning i locket
- att dämpcylinders nedre kant är i plan med vakuumkolvens underkant. Justera genom att knacka på dämpcylindern
- membranet. Byt membran om det är slitet, skadat eller uppsvällt

D37

Kontrollera bränslenålen

Kontrollera beträffande skador, slitage och nålens höjdläge.

Spåret i nålen ska ligga enligt bild.

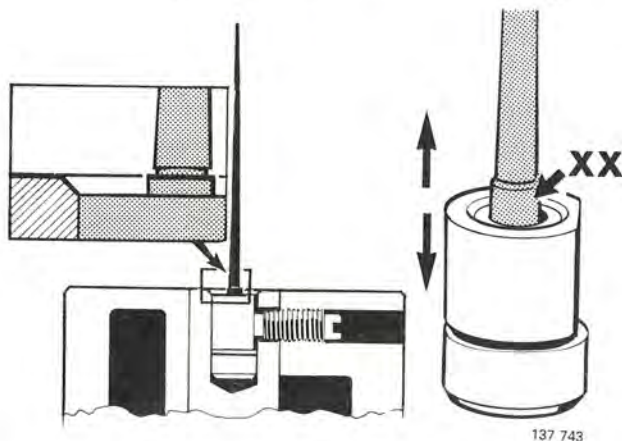
Justera höjdläget/byt nål genom att lossa låsskruven.

Upphängningens planade sida ska vara vänd mot låsskruven.

Bränslenålens beteckning är instansad i nålen och syns om man drar ut nålen ur upphängningen.

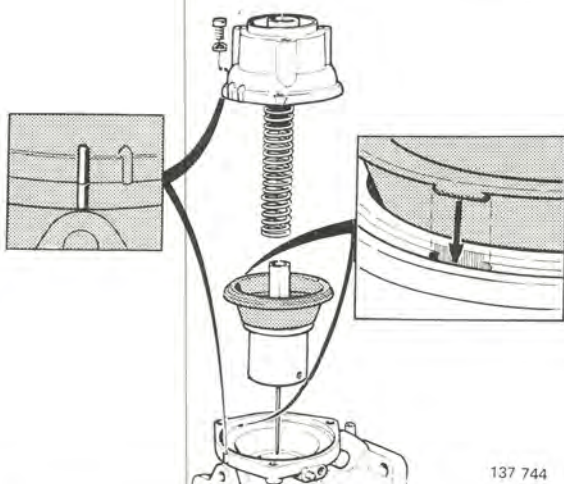
B 21 A 23778 PN

B 23 A DC



137 743

D38

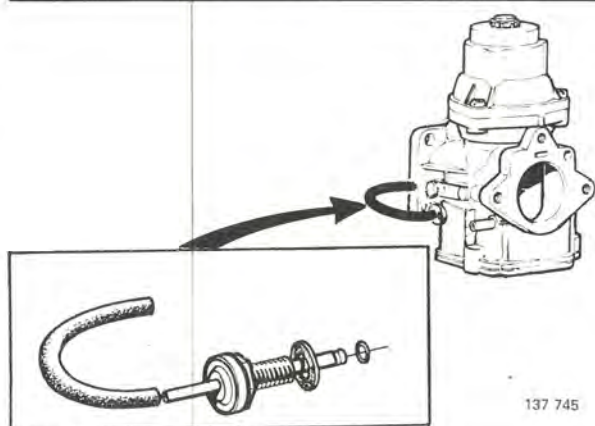


137 744

Sätt dit:

- vakuumkolven. Passa in gummiklacken på membranet i uttaget i förgasarhuset
- returfjädern
- locket. Observera märkningen (gjutklackar) på locket och på förgasarhuset

Kontrollera att vakuumkolven går lätt och inte kärvar.



137 745

1980–1984

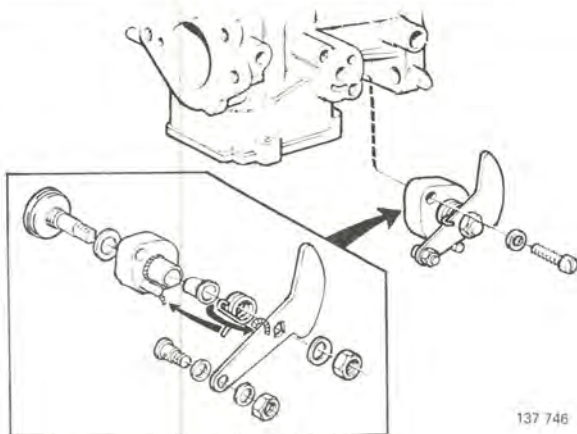
D39

Kontrollera och sätt dit vakuumventilen med slang

Sug i ventilen och kontrollera att den öppnar och stänger.

Kontrollera att slangen är hel och att den inte är hård.

Sätt dit ventilen och slangen.



137 746

D40

Kontrollera och sätt dit kallstartanordningen

Kontrollera att kallstartanordningen inte kärvar.

Kontrollera ventilskivan och motsvarande tätningsyta på förgasarhuset.

Mindre repor kan slipas bort med fin smärgelduk och slippasta.

D41



103 818

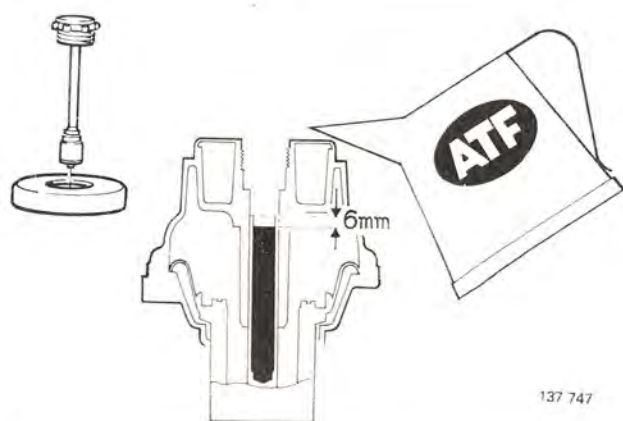
Kontrollera dämpkolven

Kontrollera beträffande skador och slitage.

Kontrollera dämpkolvens axialspele. Spelet ska vara **0,5–1,5 mm**.

Byt dämpkolv komplett vid något fel.

Obs! På B 23 A kontrollera att urluftsningshålet i dämpkolvens lock är öppet.

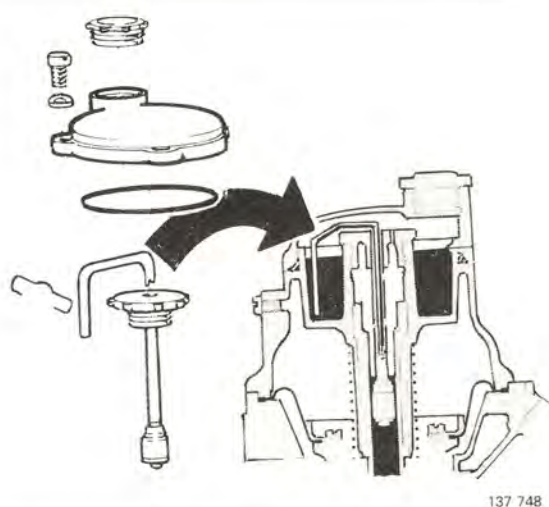


B 21 A

D42

Fyll på dämpolja
Sätt dit locket och dämpkolven

Använd ATF-olja.



B 23 A

D43

Fyll på dämpolja
Sätt dit dämpkolven och locket

Fyll på dämpolja (ATF-olja) i dämpcylindern.

Sätt dit dämpkolven och röret med låsning.

Obs! Röret ska peka framåt sett i bilens längdriktning.

Fyll på dämpolja i oljebhållaren upp till max-märket.

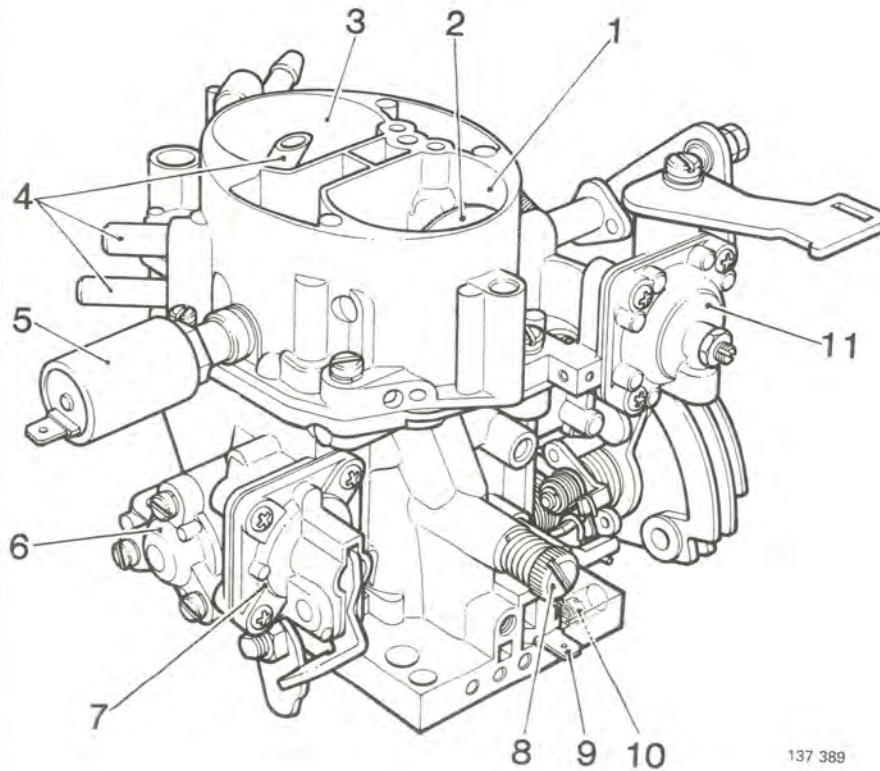
Sätt dit locket med packning och plastplugg.

Lufta systemet genom att lyfta vakuumkolven några gånger.

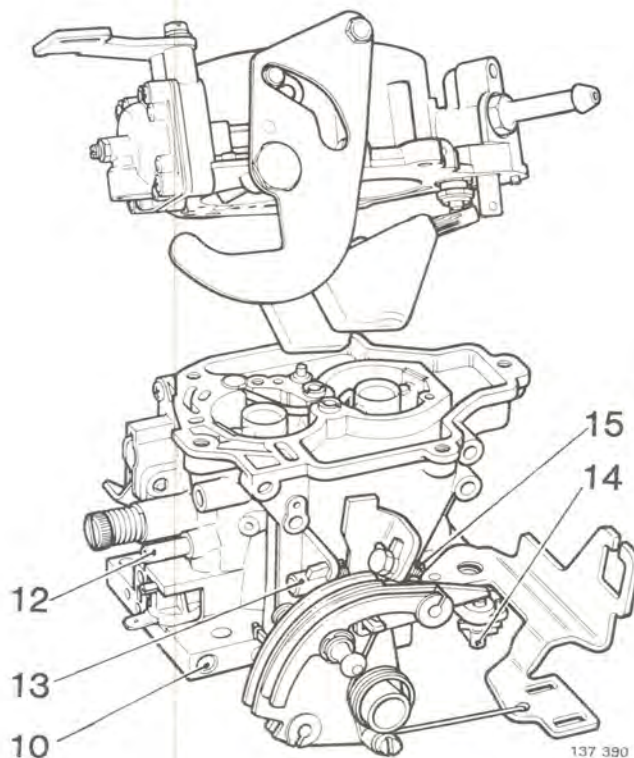
Ditsättning förgasare	sida 66
Inställning förgasare	sida 61

E. Förgasare Solex-Cisac

Bilderna visar en förgasare för B 19 K 1984.



137 389



137 390

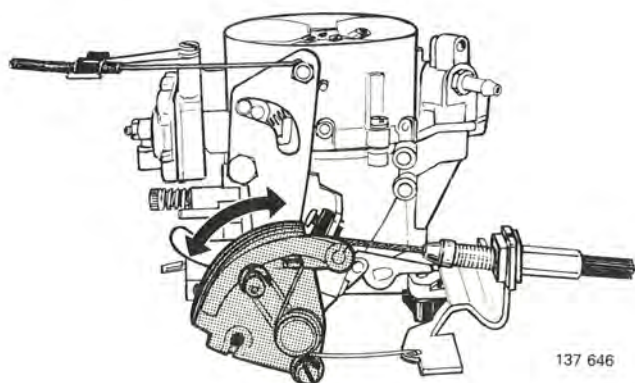
- 1 Första steget
- 2 Chokespjäll
- 3 Andra steget
- 4 Anslutningar för flottörhusventilation
- 5 Magnetventil med tomgångsmunstycke
- 6 Uppföttningsanordning, dellast
- 7 Accelerationspump
- 8 Tomgångsskruv
- 9 Termistor (eluppvärmning av tomgångskanaler)
- 10 Justerskruv CO-halt (plomberad)
- 11 Vakuumdosa för chokespjäll
- 12 Vakuumuttag för tändfördelare
- 13 Justerskruv, grundinställning gasspjäll steg 1
- 14 Justerskruv, grundinställning gasspjäll steg 2
- 15 Justerskruv, snabbtomgång

VIKTIGT Rör inte justerskruvorna (13 och 14) för gasspjällen. Spjällen är fabriksinställda i flödesbänk.

Inställning av förgasare

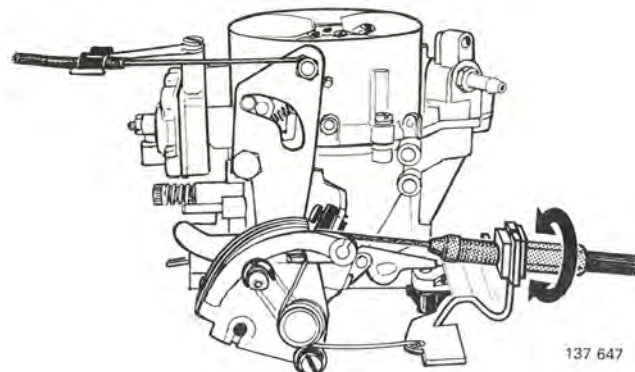
Arbetsmoment E 1–10

Se även allmänna anvisningar på sidan 12.



E1

Ta bort luftinloppsslangen från förgasaren



E2

Kontrollera gasspjällen

Spjällen ska gå lätt och får inte kärva eller hänga sig.

Andra stegets spjäll ska börja öppna när första stegets spjäll har öppnats ca 70%.

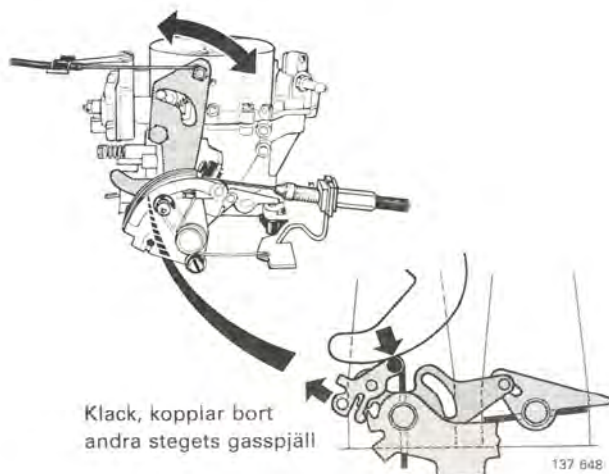
Obs! Chokereglaget måste vara helt intryckt för att andra steget ska vara i funktion.

E3

Kontrollera/justera gasvajern

Gasvajern ska vara spänd.

Kontrollera att både tomgångsläge och fullgasläge erhålls.



Klack, kopplar bort
andra stegets gasspjäll

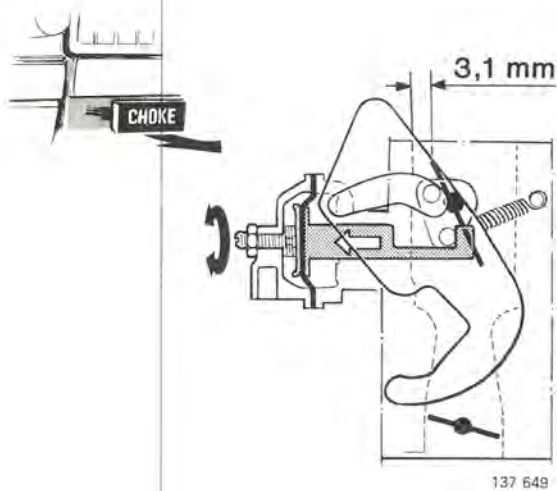
137 648

E4

Kontrollera kallstartreglagets funktion

Kontrollera:

- beträffande glapp och kärvning
- att fullt utslag erhålls
- att andra stegets gasspjäll kopplas bort när choken dras ut



E5

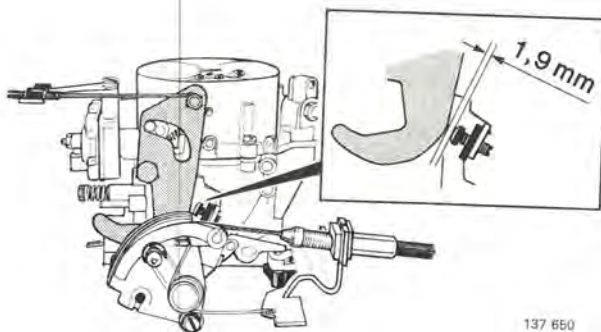
Kontrollera/justera vakuumdosan för choke-spjället

Dra ut chokereglaget helt så chokespjället stängs.

Tryck vakuumdosans dragstång rakt inåt till bottenläge. Om stängen trycks snett erhålls fel mätvärde.

Spalten mellan förgasarhalsen och spjället ska vara **3,1 mm**. Prova med ett borr på 3,0 mm och ett borr på 3,5 mm.

Justera med skruven på vakuumdosan.



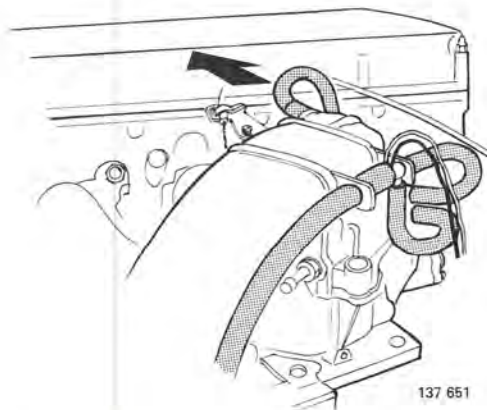
E6

Kontrollera/justera snabbtomgången

Skjut in chokereglaget helt.

Avståndet mellan kamskivan och skallen på snabbtomgångsskruven ska vara **1,9 mm**.

Mät med bladmått. Justera med snabbtomgångsskruven.

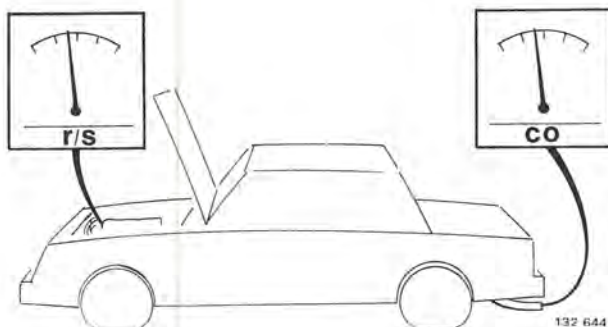


E7

Sätt dit inloppsslangen till förgasaren

VIKTIGT

- Slanganslutningen för vevhusventilationen måste peka rakt in mot motorn, annars kan körbarheten påverkas.
- Inloppsslangen och slangarna för varmstartventilen måste sitta på plats vid kontroll/justering av tomgång och CO, annars erhålls felaktiga mätvärden. Se även K5, sidan 88.



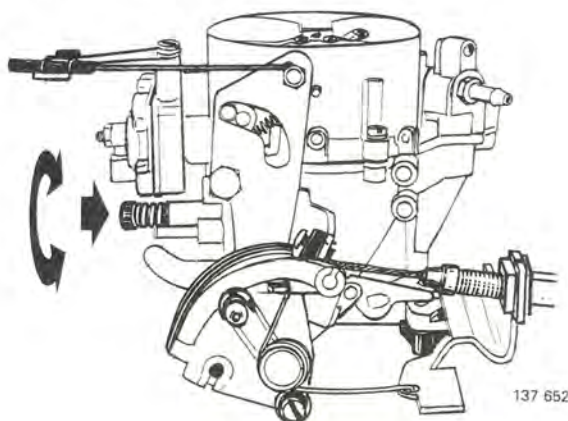
E8

Anslut varvräknare och CO-mätare Varmkör motorn

Varmkör vid 25 r/s (1500 r/min) tills termostaten öppnar.

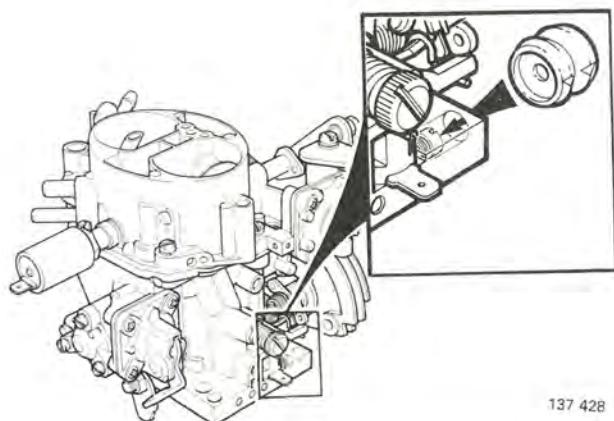
Känn på kylaren vid övre kylarslangen, då denna börjar bli varm har termostaten öppnat.

E9

**Kontrollera/justera tomgångsvarvtalet**

15,0 r/s (900 r/min).

E10

**Kontrollera/justera CO-halten**

Justerskruven är plomberad med en plastplugg. Stick hål i pluggen med en syl och bänd ut den. Sätt dit **ny** plugg efter justering.

Efterjustera vid behov tomgångsvarvtalet så att varvtalet är rätt vid kontroll av CO-halten.

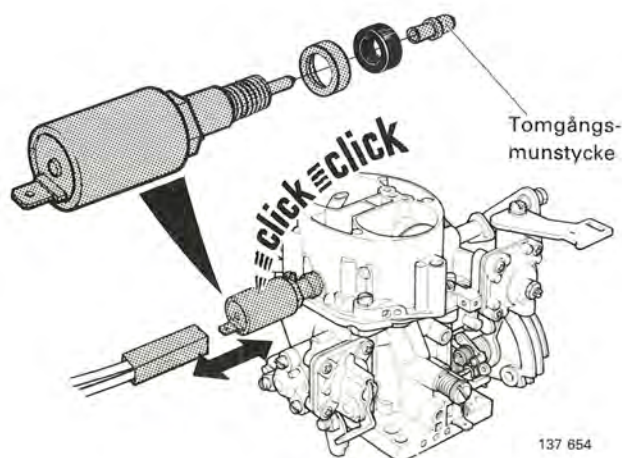
CO-halt, kontrollvärde	1,0–2,5%
inställningsvärde	1,5%

- CO-halten **ökar** om justerskruven skruvas **utåt**.
- CO-halten **minskar** om justerskruven skruvas **inåt**.

Magnetventil för tomgångsmunstycke

Arbetsmoment E11–12

E11

**Allmänt**

Magnetventilen öppnar/stänger tomgångsmunstycket och styrs över tändningen.

När tändningen slås ifrån stänger ventilen och blockerar bränsletillförseln.

- Om ventilen inte öppnar dör motorn på tomgång.
- Om ventilen inte stänger finns risk för eftergång.

VIKTIGT. Ventilen ska endast dras åt för hand.

E12

Funktionskontroll

Sätt på tändningen.

Ta bort – sätt dit elledningen för ventilen. Ett klick ska höras.

D. Termistor (eluppvärmning tomgångskanaler)

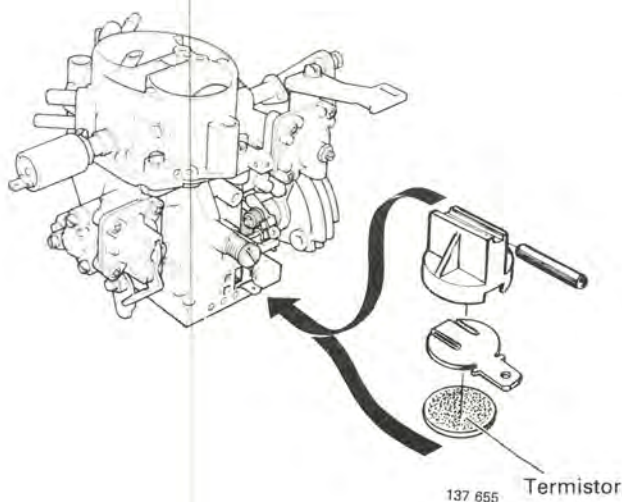
Arbetsmoment E 13–14

E13

Allmänt

Termistorn värmer upp tomgångskanalerna. Om den är ur funktion finns risk för isbildning vid låg temperatur/hög luftfuktighet.

Termistorn styrs över tändningen och är inkopplad när tändningen är tillslagen.



E14

Funktionskontroll

Kontrollera att ström finns fram till termistorn. Anslut en amperemätare mellan elledningen och termistorn. Var försiktig när elledningen dras loss så att inte hela förvärmningsanordningen dras ut.

Avläs strömförbrukningen. Förbrukningen ska vara ca 1A när termistorn kopplas in vid en temperatur på ca +20°C. Förbrukningen ska sedan minska i takt med att termistorn värms upp.

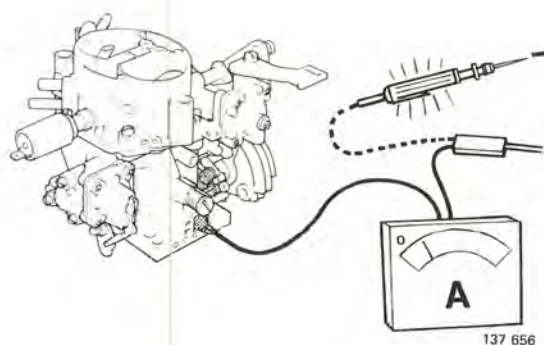
Om förbrukningen är 0A:

Dra ut rörstiftet. Dra ut plasthållaren och håll handen under så att termistorn inte ramlar ut och skadas.

Rengör samtliga anslutningsytor, även de i förgasaren.

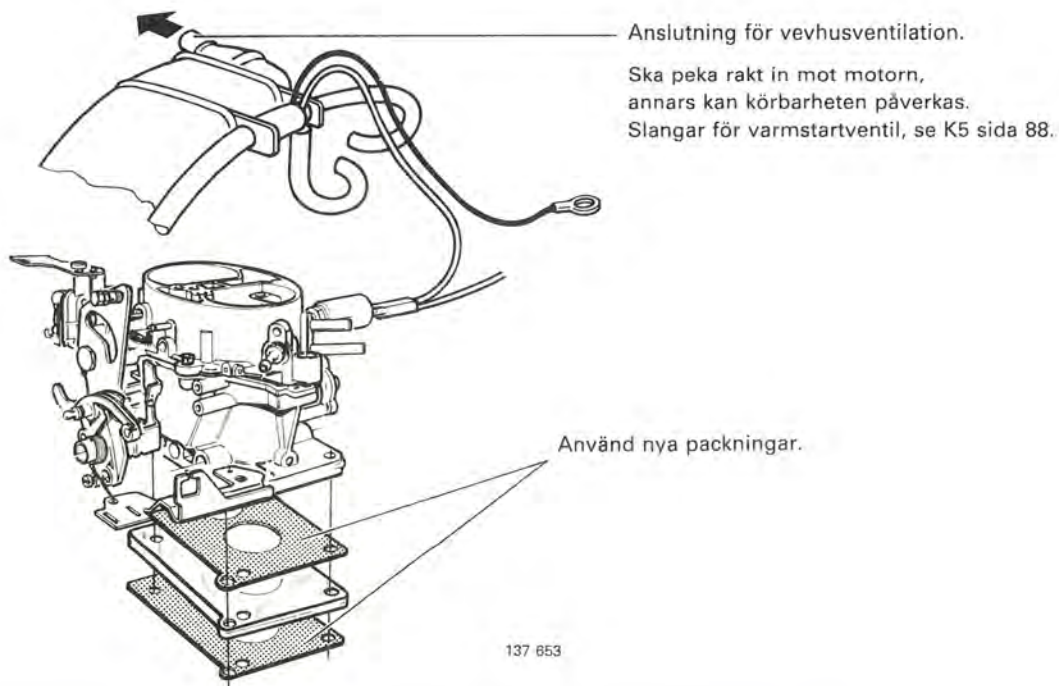
Sätt dit detaljerna.

Upprepa funktionskontrollen.



Borttagning/ditsättning av förgasare

E15

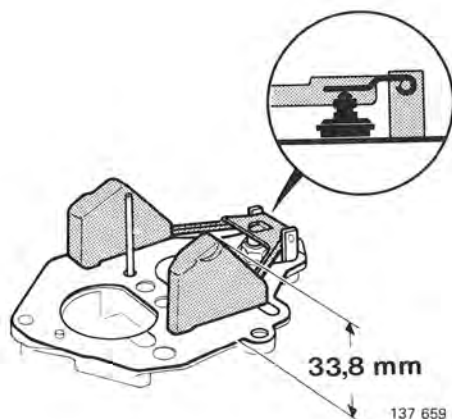


Förgasare, renovering

Arbetsmoment E 16–17

Använd nya packningar och tätningar vid hopsättningen.

E16



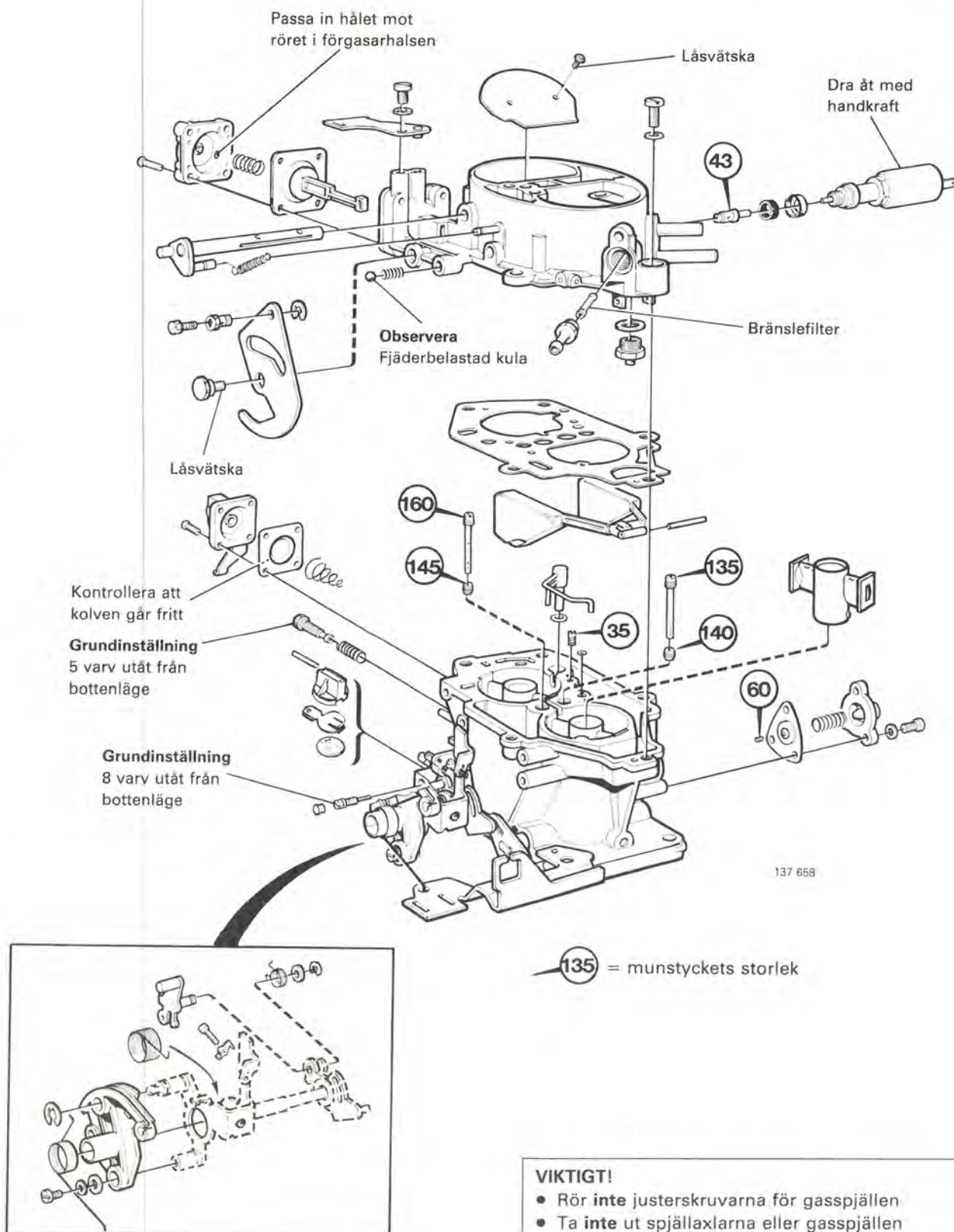
Kontroll/justering av flottörnivå

Obs! Packningen ska vara på plats.

Kontrollera att båda flottörerna ligger lika högt. Justera med flottörarmarna.

Kontrollera flottörhöjden, se till att kulan i nålventilen är intryckt.

Höjden ska vara **33,8 mm**. Justera med plåttungan vid nålventilen.



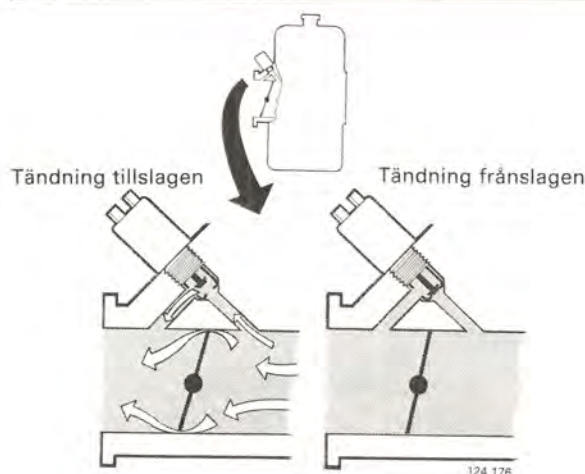
Övrigt

F. Magnetventil mot eftergång, A-motorer

(Magnetventil för B 19 K se sidan 76)

Magnetventilen är inkopplad över tändningen.

När tändningen slås ifrån stänger ventilen till en kanal. Motorn erhåller då en mindre mängd bränsle-luftblandning och risken för eftergång minskar.



B 27 A 1976: B 19/21 A 1975–1977

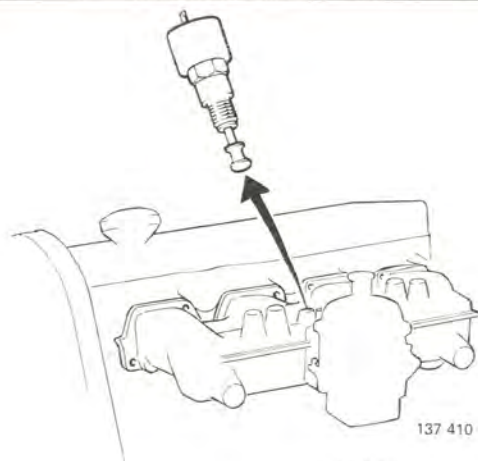
F1

Magnetventilen är standard endast på vissa marknader.

Obs! På bilar med kylanläggning (AC) är ventilen inkopplad över kylanläggningen. Ventilen öppnar kanalen när kylanläggningen kopplas in och höjer då tomgångsvarvtalet.

Vid fel kontrollera:

- stomanslutningen
- strömtillförseln
- att ventilen eller kanalen inte är blockerade

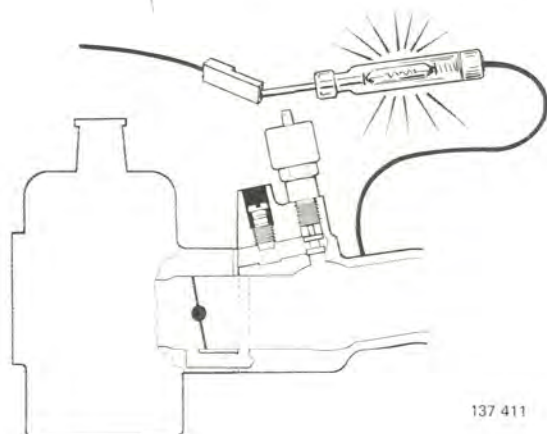


B 27 A 1977–1979, B 28 A B 17-19-21-23 A 1978–1984

F2

Vid funktionsstörningar ska nedanstående kontrolleras innan magnetventilen eventuellt byts. Detta för att vara säker på att det är ventilen som är felaktig och inte något annat. Det har nämligen visat sig att ventilen byts i onödan.

Obs! Det går inte att kontrollera funktionen med motorn igång. Ventilen orkar inte öppna när motorn är igång.

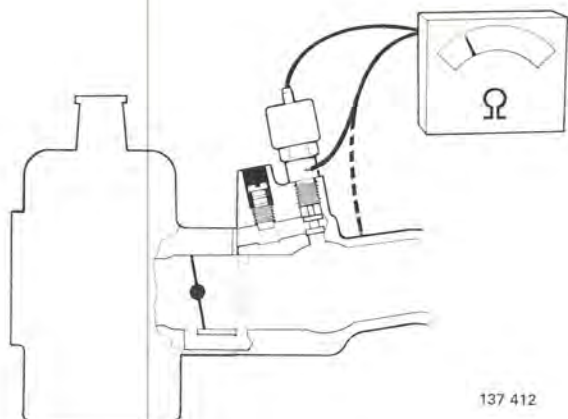


F3

Kontrollera strömtillförseln

Kontrollera att spänning finns när tändningen är tillslagen.

F4



137 412

Mät resistansen i ventilen

Använd en ohmmätare.

Mät mellan anslutningsstiftet och ventilkroppen. Resistansen ska vara **ca 30 ohm**.

F5

Kontrollera stomförbindningen

Använd ohmmätare.

Mät mellan anslutningsstiftet på ventilen och inloppsröret. Resistansen ska även nu vara **ca 30 ohm**.

Vid för stort värde är det dålig kontakt mellan ventilen och inloppsröret.

F6

Kontrollera om beläggning finns på ventilen eller i inloppsröret

Ta bort magnetventilen.

Rengör gängorna på ventilen och i inloppsröret.

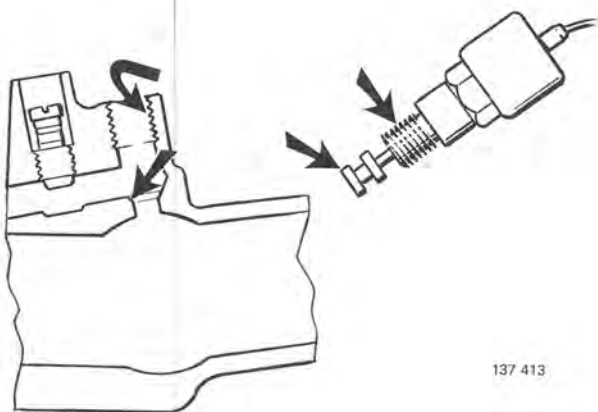
Kontrollera och rengör vid behov ventilkäglan och sätet i inloppsröret från beläggningar.

Använd en stålborste för att rengöra ventilen. Använd en cylinderborste (Ø 10 mm) eller en trasa på en instrumentmejsel för att rengöra hålet i inloppsröret.

Obs! Om det finns beläggning på ventilkäglan eller sätet bör orsaken till detta undersökas och åtgärdas.

Beläggning kan orsakas av:

- igensatt eller dåligt fungerande vevhusventilation
- igensatt eller felaktigt ditsatt luftrenarinsats
- sprickor/läckage vid luftrenaren eller inloppsslangarna (orenad inloppsluft)
- bränsle av låg kvalitet

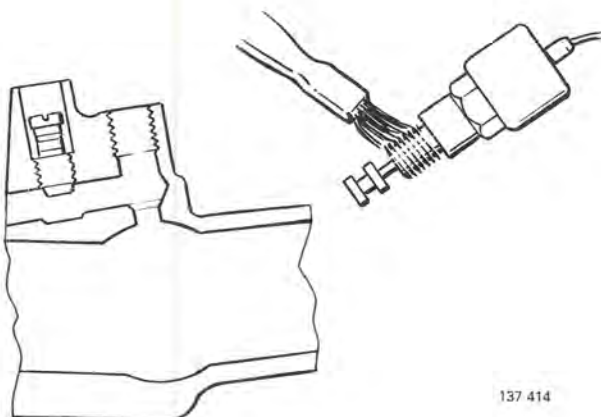


137 413

F7

Sätt dit magnetventilen

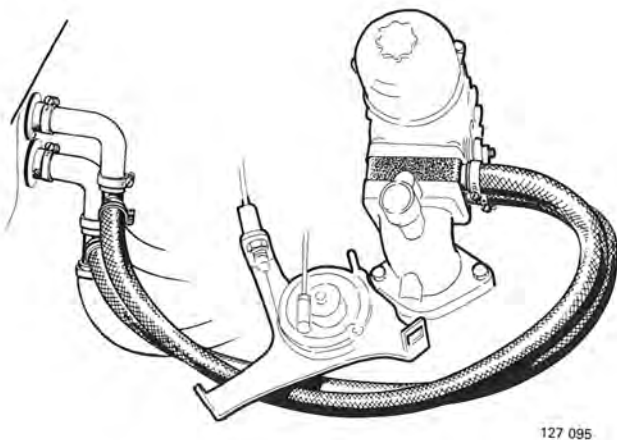
Bestryk först gängorna med ett tunt lager fett, detaljnummer 116 1004-5.



137 414

G. Fövärmningsfläns B 27/28 A

G1



127 095

Fövärmningsflänsen finns som standard på:

- B 27 A 1979 avsedda för kalla marknader
- samtliga B 28 A

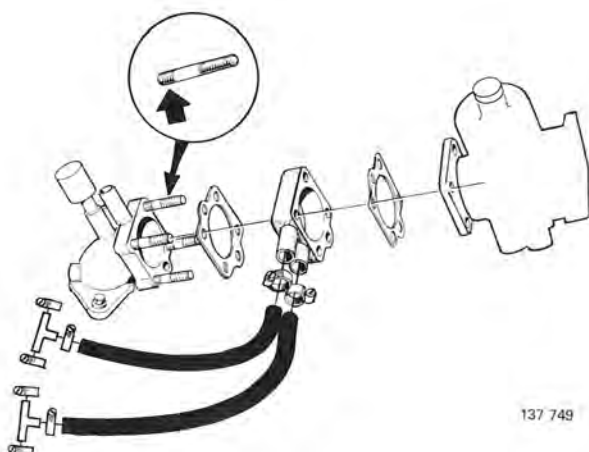
Vid behov kan flänsen sättas dit på övriga B 27 A.

Flänsen värms upp av kylvätskan. Den förhindrar att bränslet kondenseras på inloppsrörets väggar vid körning i låg yttertemperatur.

Om bränslet kondenseras på inloppsrörets väggar innebär det dels att bränsle-luftblandningen blir för mager och dels att bränslet fördelas ojämnt mellan cylindrarna. De symptom som då märks är sjunkande tomgångsvarvtal och låg effekt vid låga varvtal.

Ditsättning av fövärmningsfläns

G2

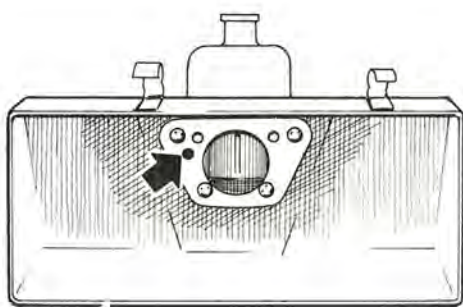


137 749

Erforderligt materiel

Benämning	Detaljnummer	Ant
Fläns	464964-6	1
Pinnskruv	953051-0	4
Packning	1269041-8	2
Länkstång	943548-8	1
Slang	943367-3	2×650 mm
T-stycke	464959-6	2
Slangklamma	943471-3	4
Slangklamma	943472-1	4

G3



113 815

Observera följande punkter vid ditsättningen:

- Nya längre pinnskruvar. Sätt dit skruvarna med den kortaste gängade änden i mellanstycket.
- Nya packningar, en på var sida om flänsen.
- Ny längre länkstång.
- Vänd brickan i luftrenaren rätt så att förgasarens ur-luftningshål inte täpps igen.
- Glöm inte att efterfylla kylsystemet. Kontrollera att systemet är tätt och att inga veck finns på slangarna.
- Kontrollera/justera tomgångsvarvtalet och CO-halten efter ditsättning, se sida 24.

H. Inloppsträtt

Gäller B21 A med SU-förgasare 1979–1980

H1

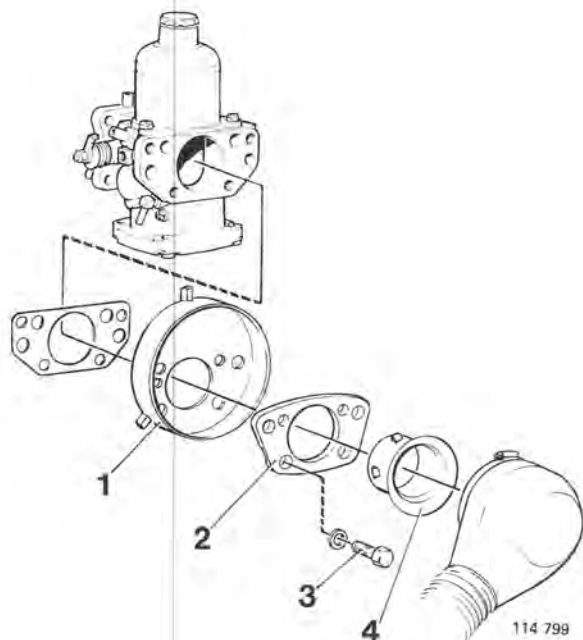
Allmänt

Inloppstratten infördes löpande på 1980-års modell. Vid behov kan tratten sättas dit på tidigare byggda 1980 samt på 1979-års modell.

Obs! Tratten finns ditsatt på de bilar som försetts med varmstartventil.

Inloppstratten minskar luftens strömningsmotstånd och ger därigenom en bättre anpassning av bränsle-luftblandningen.

Vid en del körförhållanden medför tratten en lägre bränsleförbrukning.

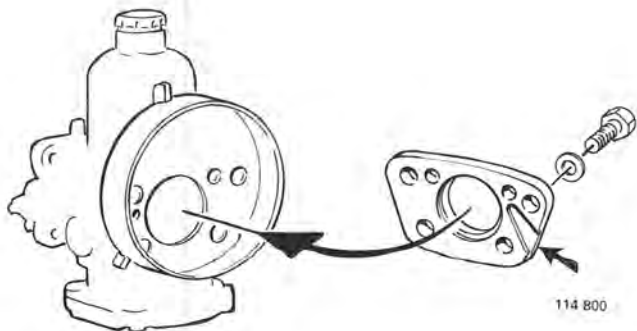


Ditsättning av inloppsträtt

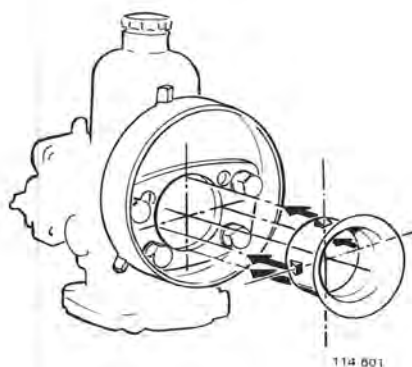
H2

Erforderligt materiel:

1 Anslutningsplatta	1266112-0
2 Bricka	1274252-4
3 Skruv (4 st)	955295-1
4 Inloppsträtt	1274253-2



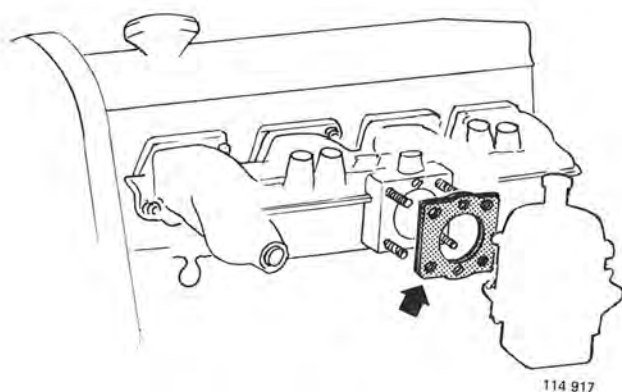
- Byt ut befintlig anslutningsplatta, bricka och skruvar. Vänd brickan med urfräsningen mot anslutningsplattan.



- Tryck dit inloppstratten till botten. Se till att klackarna på tratten hamnar mellan skruvskallarna.
- Sätt dit inloppsslangen.
- Kontrollera/justera tomgångsvarvtalet och CO-halten, se sida 24.

J. Isolerfläns mellan förgasare och inloppsrör

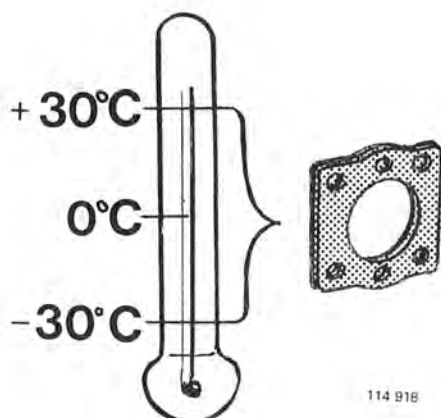
B 17-19-21 A 1979–1980



J1

Isolerflänsen finns inte som standard utan endast som reservdel. Flänsen har limmade packningar på båda sidorna. Som reservdel ersätts de limmade packningarna av vanliga lösa packningar.

Isolerflänsen ger kortare varmstarttid genom att den minskar värmeåterföringen från inloppsröret till förgasaren.



J2

Flänsen kan/får inte sättas dit på:

- bilar som har varmstartventil, se sidan 86.
- vänsterstyrda bilar med 2×8" servocylindrar. Utrymmet mellan servocylindern och förgasaren är för litet.

J3

Flänsen bör inte sättas dit på:

- bilar som används i extremt varmt klimat, över +30°C. På dessa bilar gör flänsen ingen nytta.
- bilar som används i extremt kallt klimat, under -30°C. Flänsen medför försämrade köregenskaper vid körning i så låg temperatur.

J4

Observera!

På en del marknader marknadsförs bränsle utan anti-is tillsats. Isolerflänsen i kombination med bränsle utan anti-is tillsats medför risk för isbildning på gasspjället vid fuktigt väder och temperaturer runt 0°C. Detta märks på försämrade köregenskaper (ryck, startsvårigheter m.m.). Använd i sådana fall Volvo original förgasarväska enligt instruktionerna på flaskan.



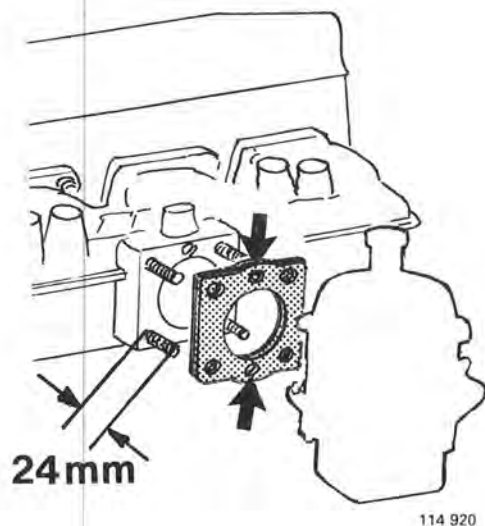
Ditsättning av isolerfläns

J5

Erforderligt materiel

Isolerfläns, detaljnr 1317315-8.

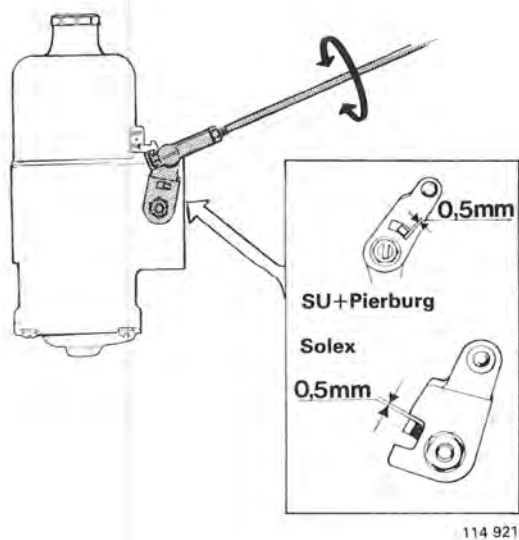
På bilar med SU eller Pierburg (DVG) förgasare krävs dessutom en längre länkstång, detaljnr 943314-5.



J6

Observera följande punkter vid ditsättningen:

- gör rent från packningsrester på förgasare och inloppsrör
- skruva ut pinnskruvarna så att de sticker ut ca 24 mm
- vänd flänsen åt rätt håll (hålen för tomgångssystemet)

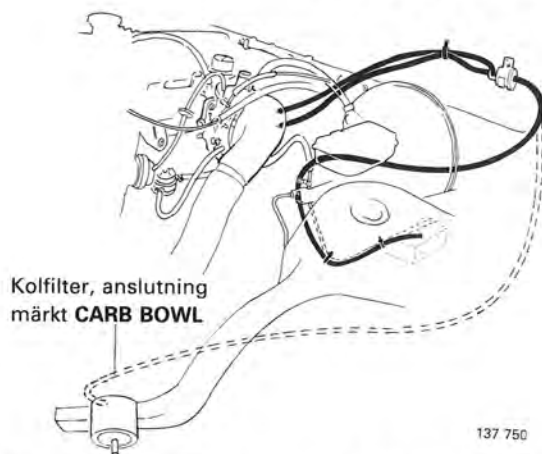


- byt till längre länkstång på SU och Pierburg (DVG) förgasare
- justera länkstången så att ett spel på **0,5 mm** finns mellan hävarmen och spjällaxelns medbringare

K. Varmstartventil

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

K1



Bilden visar varmstartventilen på en bil med Solex (Zenith) eller Pierburg (DVG) förgasare.

På bilar med SU-förgasare är varmstartventilen placerad längre ner på mellanbrädan alt på fjäderbenstornet.

Allmänt

Varmstartventilen infördes löpande på 1980-års modeller (april 1980).

På B 21 A Europa 1984 samt på B 19 K har ventilen annan utformning och annan placering.

Vid behov kan ventilen sättas dit på tidigare byggda bilar av modell:

- 1980 för Australien och Canada (På 1979 kan ventilen inte sättas dit eftersom det inte finns någon anslutning på kolfiltret)
- 1979–1980 för övriga marknader

Erforderligt materiel samt anvisningar för ditsättning:

- Solex (Zenith) och Pierburg (DVG) förgasare se sidan 89.
- SU-förgasare se sidan 91.

Varmstartventilen medför kortare varmstarttid.

Ventilen som styrs över tändningen är inkopplad över säkring nr 13 (samma säkring som magnetventilen för tomgångssystemet).

Vid avstängd tändning leds flottörhusångorna genom ventilen ut i luften. På modeller för Australien och Canada leds flottörhusångorna till kolfiltret.

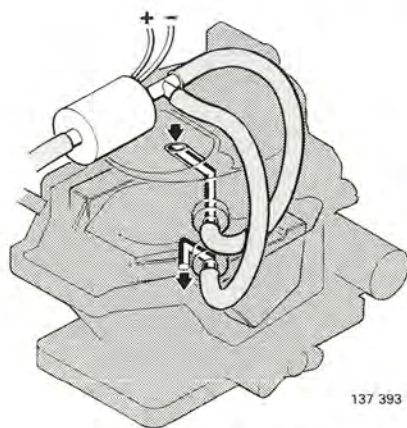
Vid tillslagen tändning leds flottörhusångorna genom varmstartventilen till intaget på förgasaren.

Vid felaktig funktion finns risk för:

- svårstartad varm motor
- hög bränsleförbrukning/CO-halt
- dålig körbarhet



Varmstartventil på B 21 A Europa 1984

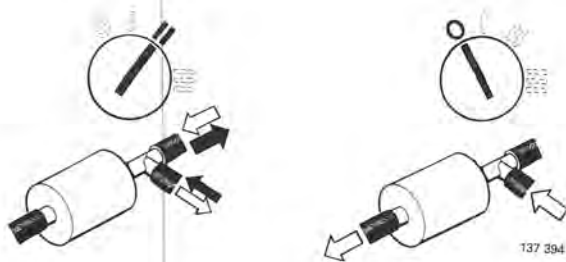


Varmstartventil på B 19 K

Kontroll av varmstartventil, se nästa sida.

Kontroll av varmstartventil

Arbetsmoment K2–5

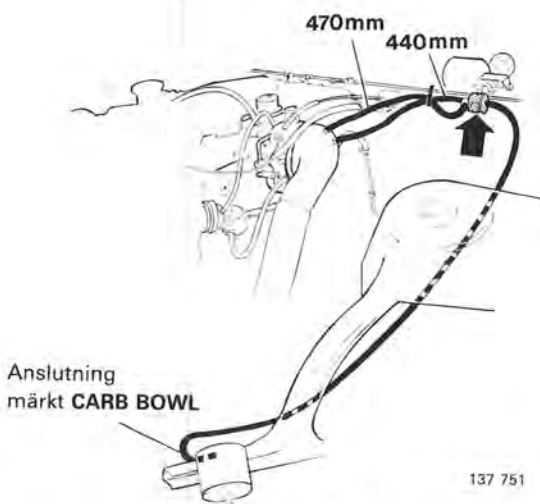


K2

Kontrollera ventilens funktion

Blås genom ventilen med tillslagen och med fränslagen tändning.

Vid fel kontrollera stomanslutningen och strömtillförseln.



K3

Kontrollera att slangarna:

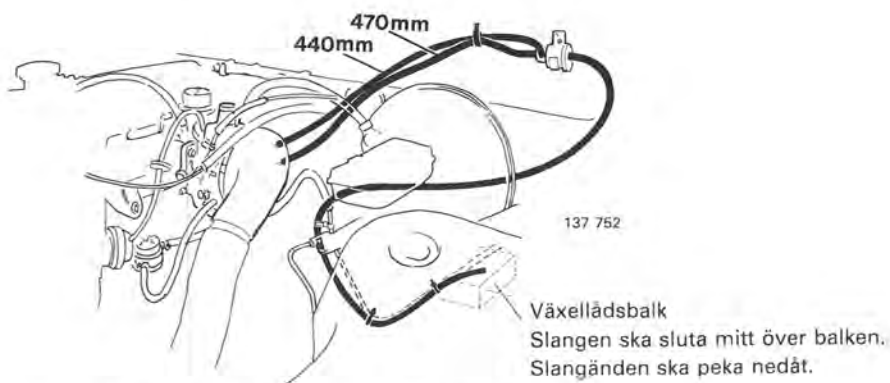
- är rätt anslutna, rätt dragna och hela
- inte är klämda, vikta eller blockerade på annat sätt

Obs! Det är viktigt att slangarna mellan förgasaren och varmstartventilen är av rätt typ och av rätt längd.

Vid fel störs luftströmmarna vid förgasarens inlopp och motorns moment samt körbarhet påverkas.

SU och Solex-Cisac förgasare se bilder nästa sida.

Solex (Zenith) förgasare Canada och Australien

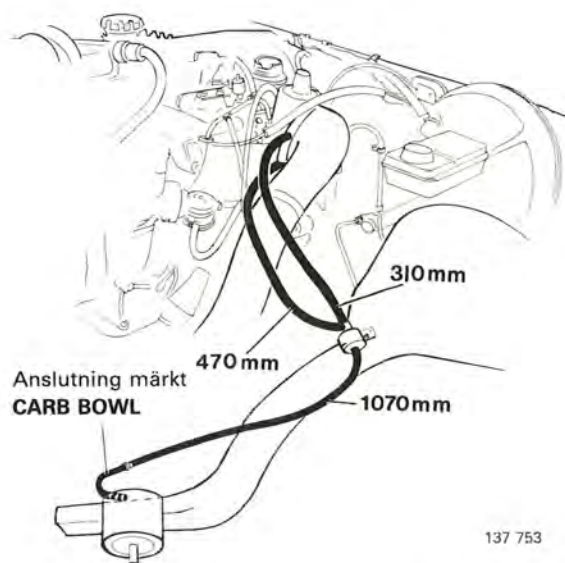


Solex (Zenith) och Pierburg (DVG) förgasare
ej Canada, Australien

Växellädsbalk
Slangen ska sluta mitt över balken.
Slangändan ska peka nedåt.

Varmstartventil

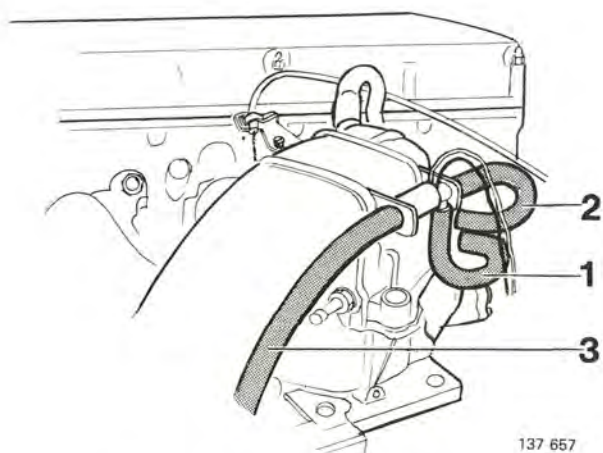
K4



Canada, Australien

Övriga

SU-förgasare



Solex — Cisac förgasare (B 19 K)

K5

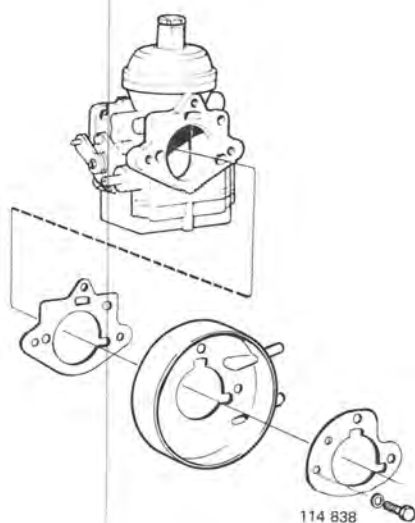
Slang 1 är formgjuten och får inte bytas mot slang av metervara

Slang 2 tidigt utf: slangen ska vara 110 mm lång. Se till att inga veck finns på slangen
sent utf: slangen är formgjuten

Slang 3 ska sluta mitt ovanpå växellådsbalken. Slangänden ska peka nedåt.

Ditsättning av varmstartventil**Solex (Zenith) och Pierburg (DVG) förgasare 1979–1980***Arbetsmoment K6–11***Erforderligt materiel**

Benämning	Detaljnummer	Antal	
		Vänsterstyrd	Högerstyrd
Anslutningsplatta	1 306 401-9	1	1
Bricka	1 306 457-1	1	1
Fjäderbricka	941 907-8	3	3
Skruv	955 294-4	3	3
Varmstartventil	1 306 378-9	1	1
Elledning	1 307 487-7	1	1
Konsol	1 229 284-3	—	1
Bricka	955 946-9	1	1
Skruv	955 138-3	1	3
Klamma	952 629-4	1	1
Buntband	948 211-8	3	3
Slang (metervara)	944 075-1	2200 mm	2200 mm



K6

Ta bort inloppsslangen från förgasaren

K7

Sätt dit nya detaljer på förgasaren

Byt ut:

- anslutningsplattan
- brickan
- skruvarna med brickor

K8

**Sätt dit varmstartventilen
Anslut elledningarna och slangarna**

Färdiga hål finns under isolerpappen på mellanbrädan.

Se bild nästa sida.

K9

**Skär ut uttag i inloppsslangen för
slanganslutningarna**

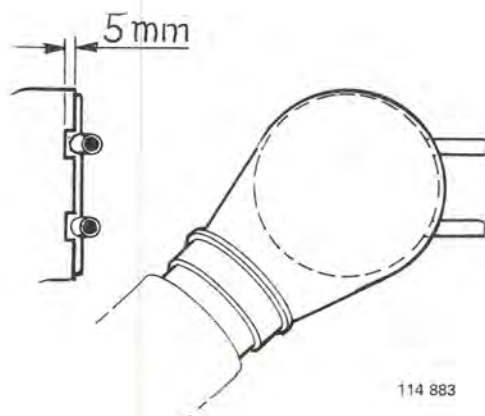
Håll inloppsslangen på plats.

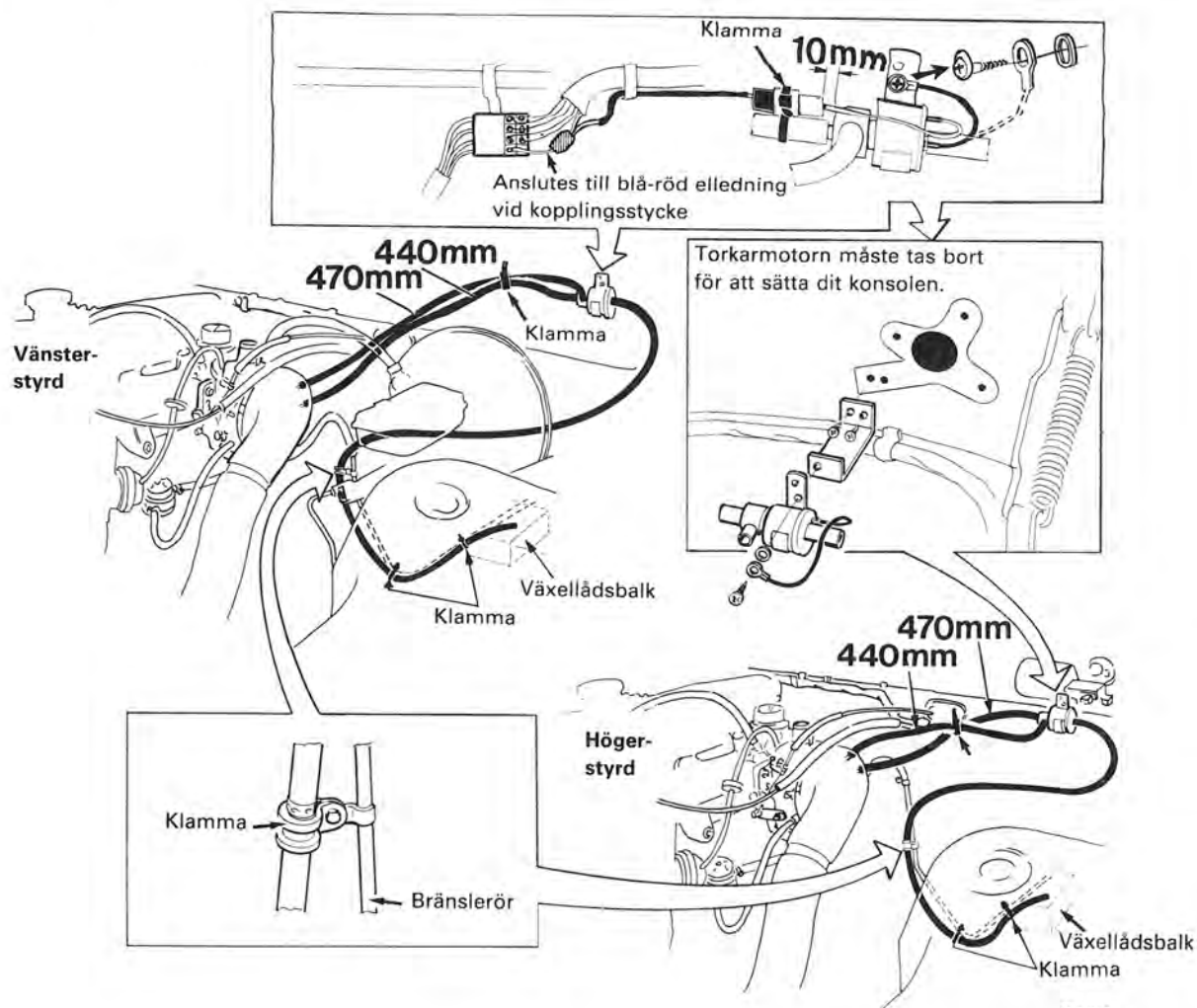
Märk upp och skär ut.

K10

**Sätt dit inloppsslangen
Kontrollera ventilens funktion**

K11



**Observera!**

- Det är viktigt att slangarna mellan förgasaren och varmstartventilen har rätt längd. Vid fel längd störs luftströmmarna vid förgasarens inlopp och motorns moment samt körbarhet påverkas.
- Kapa slangen från ventilen så den slutar mitt över växellådsbalken. Slangändan ska peka nedåt.

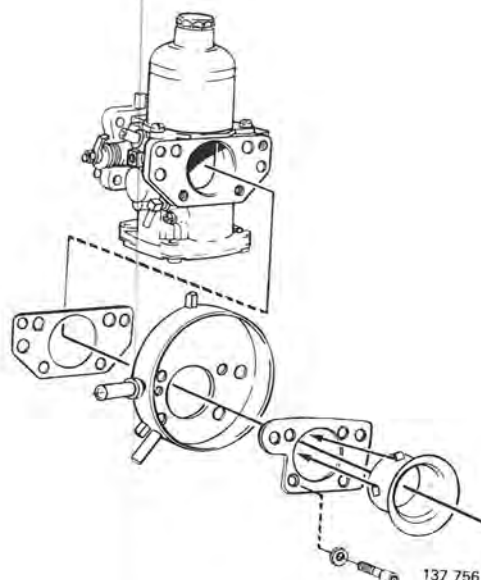
Ditsättning av varmstartventil**SU-förgasare, Canada och Australien 1980, övriga 1979–1980**

Arbetsmoment K 12–20

Erforderligt materiel

Benämning	Detaljnummer	Antal
Anslutningsplatta	1 306 400-1	1
Bricka	1 306 456-3	1
Fjäderbricka	941 907-8	4
Skruv	959 220-5	4
Inloppsträtt	1 274 253-2	1
Varmstartventil	1 306 378-9	1

Benämning	Detaljnummer	Antal
Elledning	1 307 487-7	1
Bricka	955 946-9	1
Skruv	955 138-3	1
Buntband	948 211-8	3
Slang (metervara)		
Canada, Australien	944 075-1	1850 mm
Övriga	944 075-1	1620 mm



K12

Ta bort inloppsslangen från förgasaren

K13

Sätt dit nya detaljer på förgasaren

Byt ut:

- anslutningsplattan
- brickan
- skruvarna med brickor

K14

Sätt dit inloppstratten

Tryck in tratten till bottenläge. Se till att klackarna på tratten hamnar mellan skruvskallarna.

K15

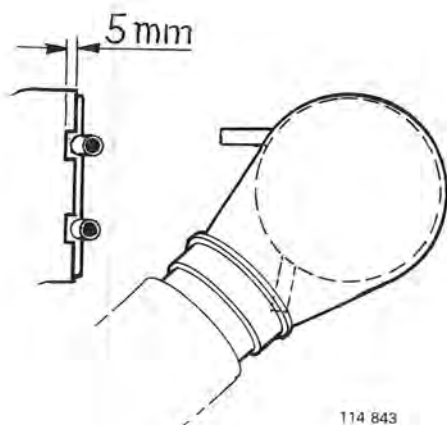
Sätt dit varmstartventilen**Anslut elledningarna och slangarna**

Se bild nästa sida.

K16

Skär ut uttag i inloppsslangen för slanganslutningarnaHåll inloppsslangen på plats.
Märk upp och skär ut.

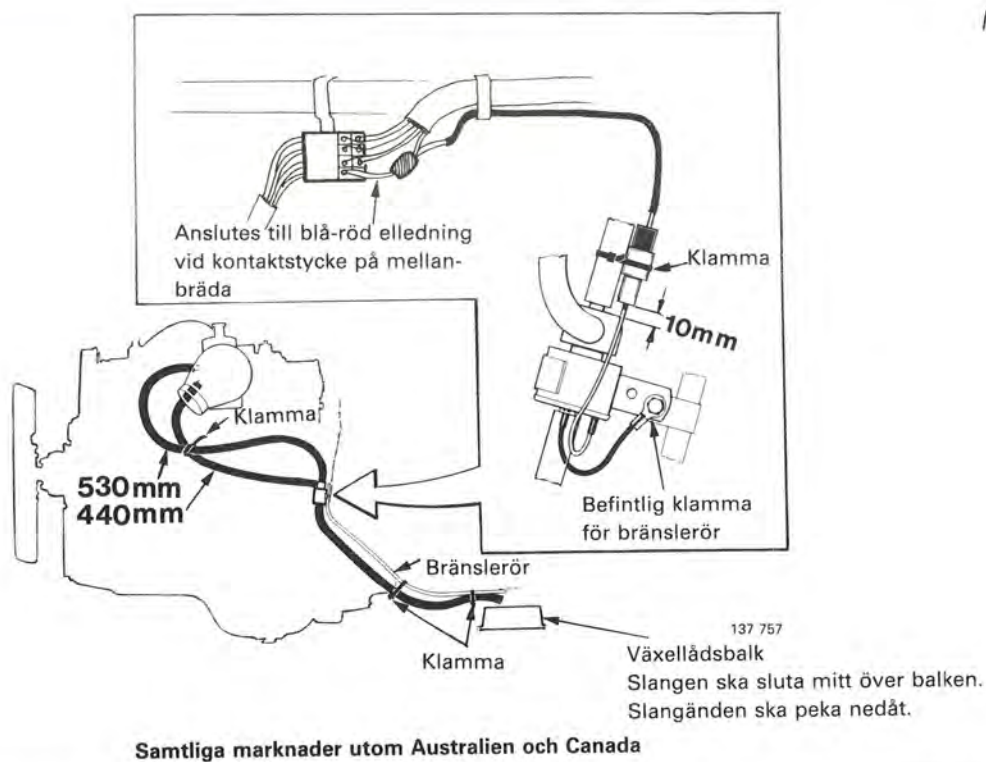
K17

Sätt dit inloppsslangen
Kontrollera ventilens funktion

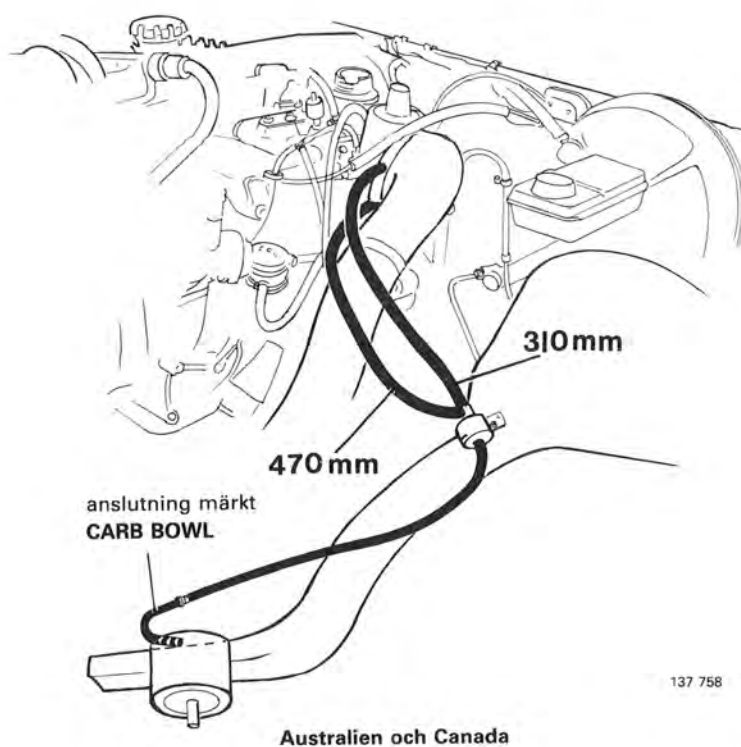
114 843

Obs! Det är viktigt att slangarna mellan förgasaren och varmastartventilen har rätt längd. Vid fel längd störs luftströmmarna vid förgasarens inlopp och motorns moment samt körbarhet påverkas.

K18



Samtliga marknader utom Australien och Canada



Australien och Canada

L. Luftrenare, luftförvärmning



Luftrenarinsats, allmänt

L1

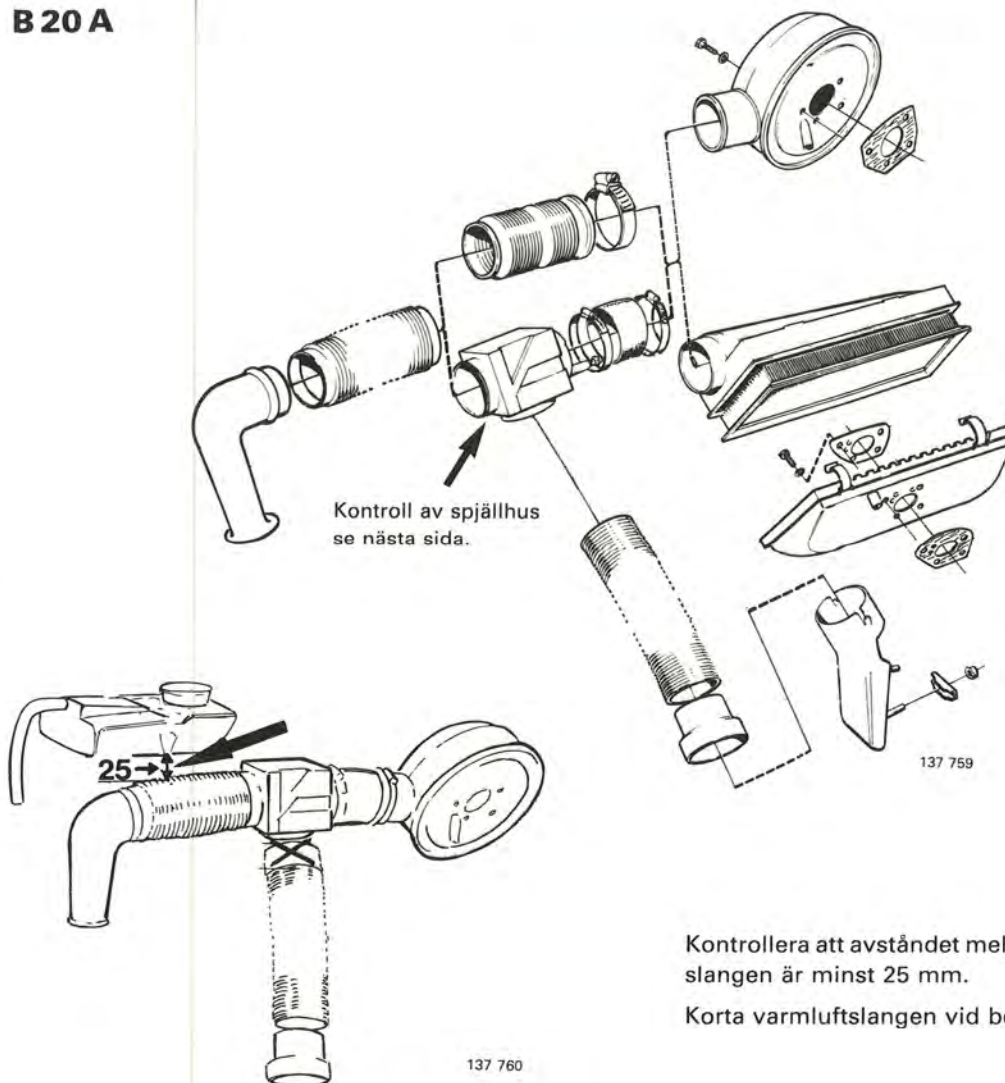
Ett tecken på igensatt renarinsats är ökad bränsleförbrukning.

Renarinsatsen ska inte rengöras utan bytas om den är smutsig eller igensatt.

Insatsen får absolut inte fuktas eller oljas in.

B20 A

L2

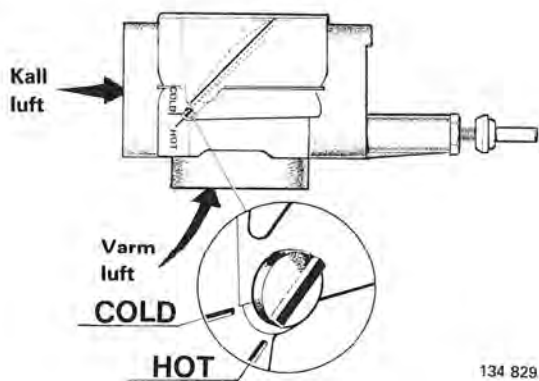
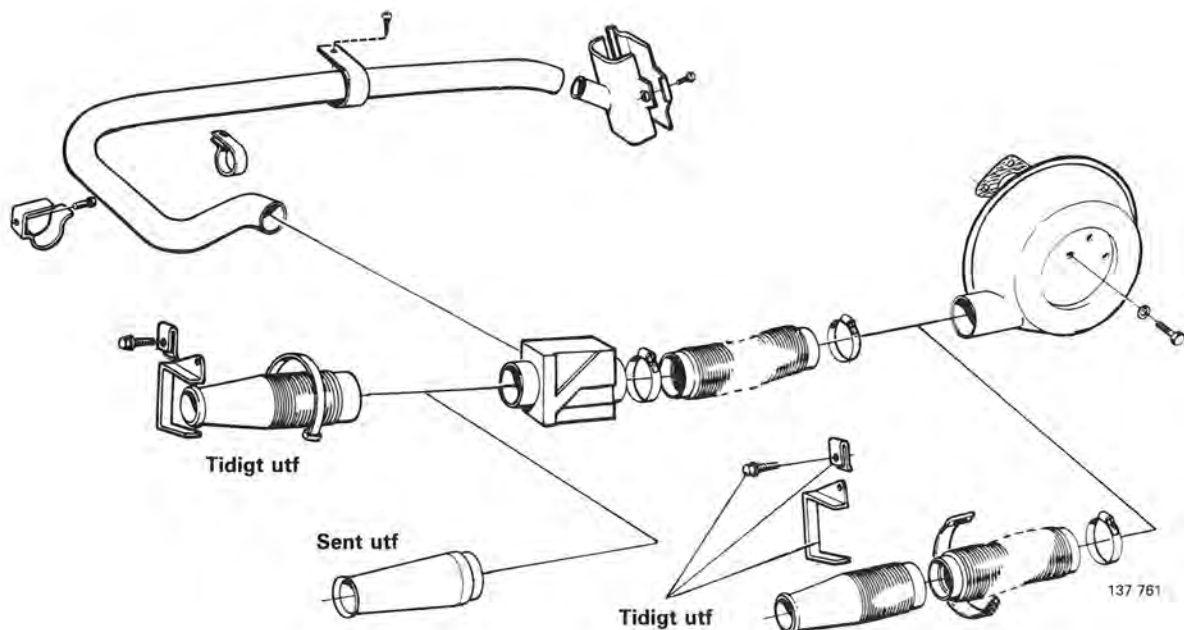


Kontrollera att avståndet mellan expansionstanken och slangen är minst 25 mm.

Korta varmluftslangen vid behov.

B 17-19-21-23 A 1975–1978

L3



L4

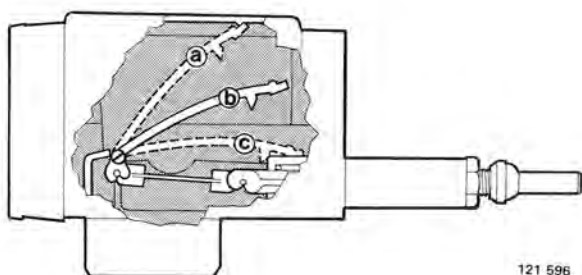
Spjällhus för luftförvärmning

På spjällaxelns båda ändar finns en liten klack. Genom att jämföra klackens vinkel i förhållande till ansatserna på huset kan man göra en grov kontroll av läget vid olika temperaturer.

För noggrannare kontroll ta bort spjällhuset och kontrollera termostaten i tempererat vatten.

Vid fel funktion byt spjällhus komplett med termostat.

Spjällhus, detaljnr 463287-3.



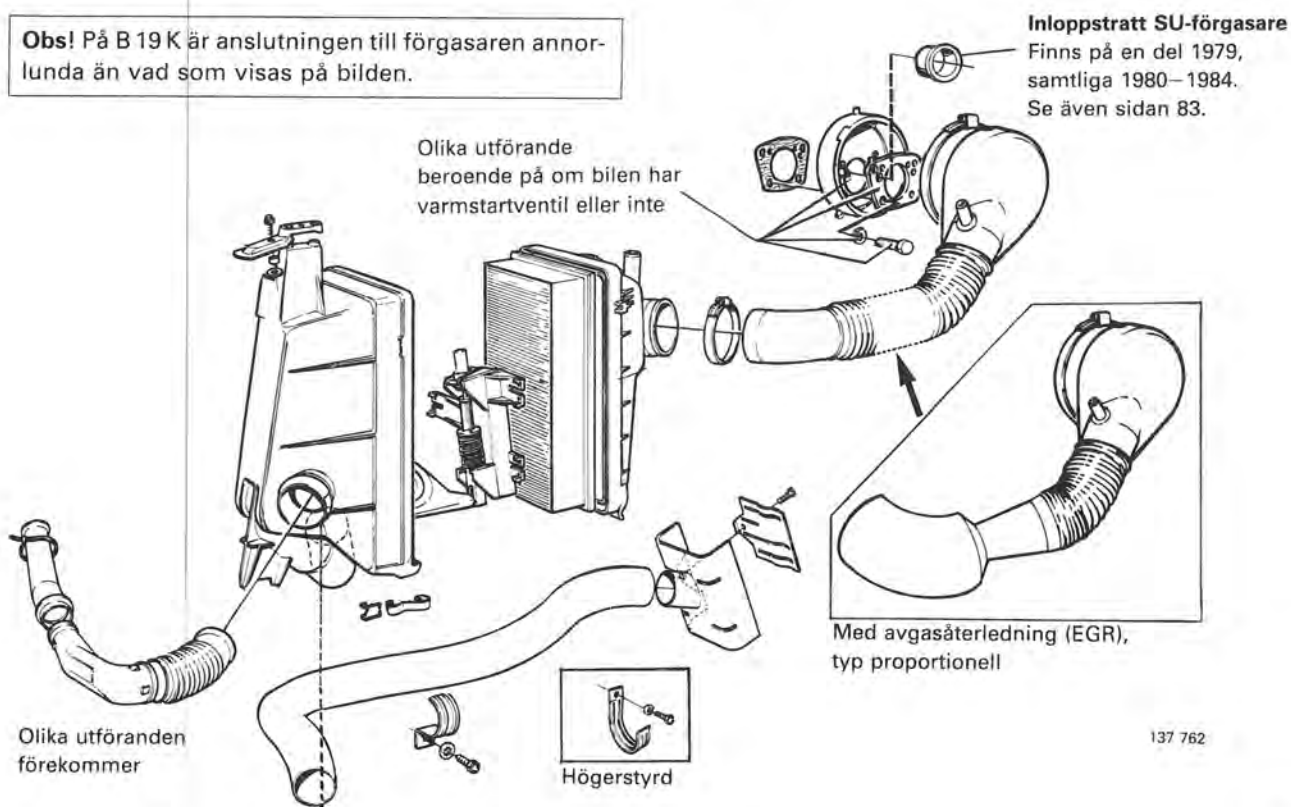
Spjällets lägen:

- a (enbart varmluft) = upp till $+25^{\circ}\text{C}$
- b (mellanläge)
- c (enbart kallluft) = från $+35^{\circ}\text{C}$

B 17-19-21-23 A 1979–1984
B 19 K 1984

L5

Obs! På B 19 K är anslutningen till förgasaren annorlunda än vad som visas på bilden.



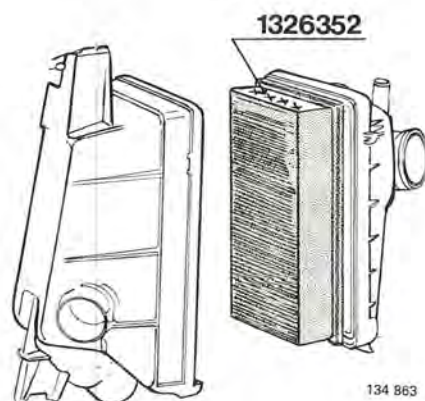
L6

Luftrenarinsats

För bilar som används i torr, dammig luftförorenad miljö finns en speciell renarinsats.

Denna insats har högre reningsgrad än standardutförandet. Den bör endast användas då speciellt behov föreligger.

Detaljnumret (1326352-0) är tryckt på insatsen.



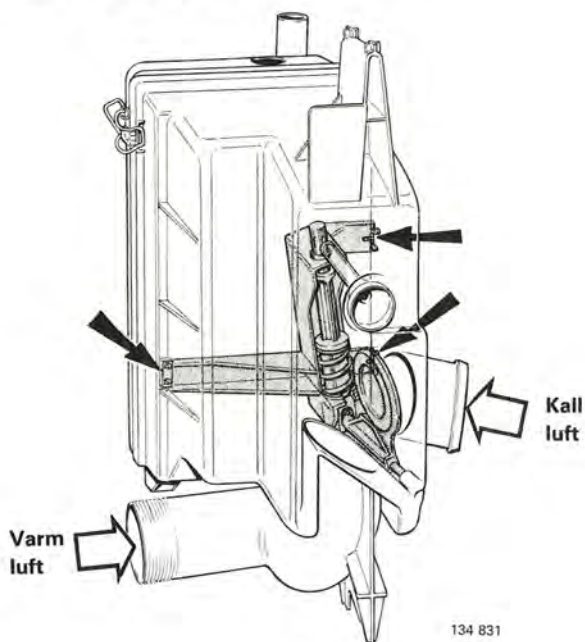
L7

Luftrenarlock

Observera vid byte av lock:

- Motorer med Pulsair-system.
Borra upp hålet i slanganslutningen, borrhålens diameter 14,5 mm.
- 1981–
Plugga hålet i locket



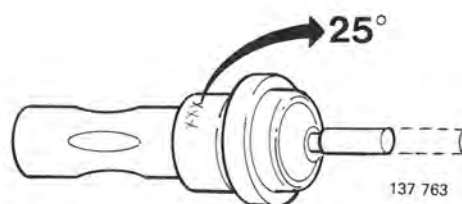


Luftförvärmning

Spjällets lägen:

- enbart varmluft = upp till $+20^{\circ}\text{C}$
- enbart kallluft = från $+30^{\circ}\text{C}$

Mekanismen med termostat hålls på plats i luftrenarhu-
set av plasthakar (pilar på bilden).



Märkning av termostat

B 27/28 A

*Högerstyrda samtliga.
Vänsterstyrda endast
sent utf

Vänd brickan rätt så förgasarens
urluftningshål inte täpps för.

Dräner-
ficka*

Skyddsplatta*

Inloppsträtt
Endast B 28

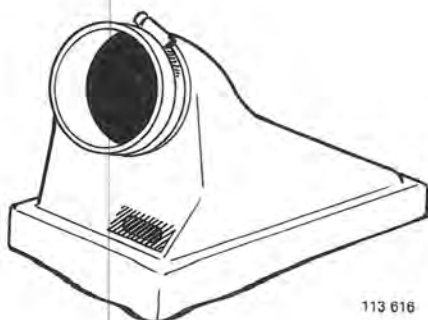
Främre utjämningshålet
i locket ska vara täckt,
se bild nästa sida.

Filter*

Tidigt utf

137 764

L10

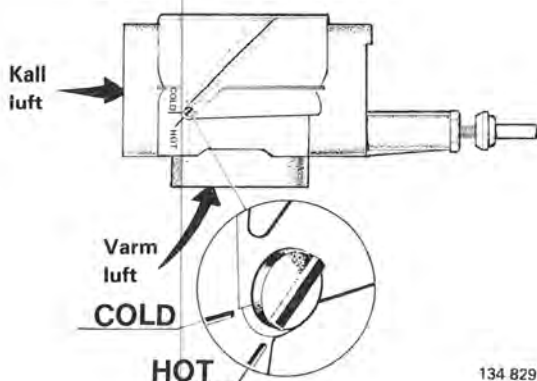


113 616

Luftrenarlock

Främre utjämningshålet i locket ska vara övertäckt, tejp eller dylikt.

L11



134 829

Spjällhus för luftförvärmning

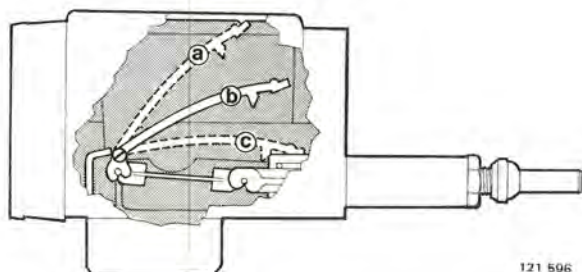
På spjällaxelns båda ändar finns en liten klack. Genom att jämföra klackens vinkel i förhållande till ansatserna på huset kan man göra en grov kontroll av läget vid olika temperaturer.

För noggrannare kontroll ta bort spjällhuset och kontrollera termostaten i tempererat vatten.

Vid fel funktion byt spjällhus komplett med termostat.

Spjällhuset finns i två utföranden:

- tid utf, detaljnummer 463287-3 (ersätts som reservdel av 1274243-3)
- sent utf, detaljnummer 464759-0 alternativt detaljnummer 1274243-3



121 596

Spjällets lägen:

	Tid utf	Sent utf
a (enbart varmluft) upp till	+25°C	+37°C
b (mellanläge)		
c (enbart kallluft) från	+35°C	+47°C



113 614

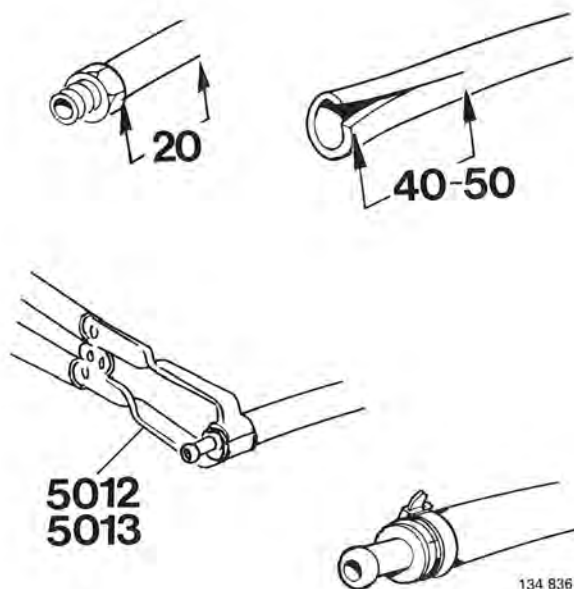
Spjällhuset ska sättas dit så att förvärmningsslangen får en skarp krök (90°) direkt efter spjällhuset. Slangen ska sedan följa utefter ventilkåpan och luftrenaren.

M. Bränsleledningar

Byte nippel i bränsleledning (plastslang)

Specialverktyg: 5012, 5013

M1



Använd endast nya nipplar eftersom nippelns tätnings-
ytor lätt skadas vid borttagning.

Skär av ledningen vinkelrätt ca 20 mm från mutter-
greppet.

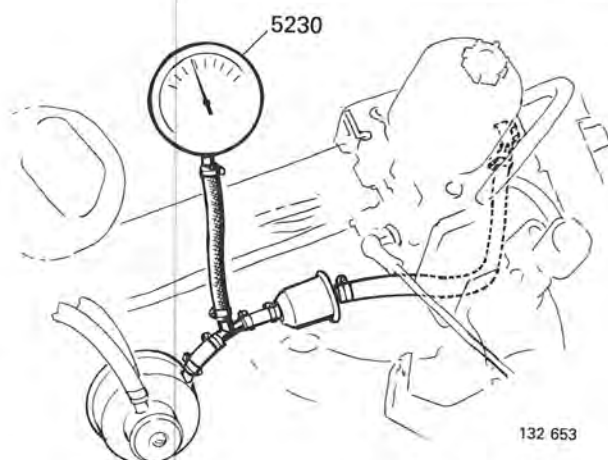
Slitsa upp eventuell skyddslang 40–50 mm.

Ta bort eventuella grader i innerkant ledning och bläs
rent.

Sätt dit tång **5012** (**5013** för grövre ledningar) på led-
ningen. Värm ledningen med varmluftspruta och tryck
in den nya nippeln. Vid behov kan kristallolja användas
som glidmedel.

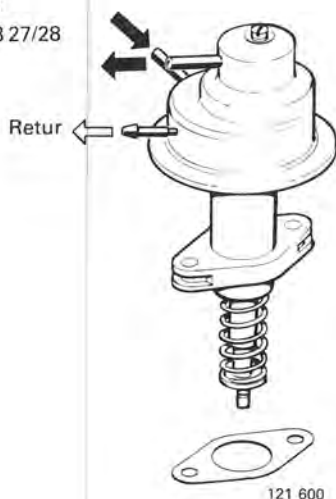
Vik tillbaka skyddsslangen och sätt dit en bandklamma.

N. Bränslepump



Bilden visar inkopplingen av 5230 på B 27/28

AC-PA 3
Endast B 27/28



Kontroll av bränsletryck

Specialverktyg: 5230

N1

Mät trycket i samma höjd som pumpen och för

- B 27/28 vid **50 r/s** (3000 r/min)
- övriga vid **16,6 r/s** (1000 r/min)

Anslut mätare **5230** och kör motorn tills trycket inte längre stiger.

Trycket ska vara **15–27 kPa** (0,15–0,27 kp/cm²).

Byte bränslepump

N2

Byt pumpen komplett vid fel, byt även packningen.

Rengöring bränslepump

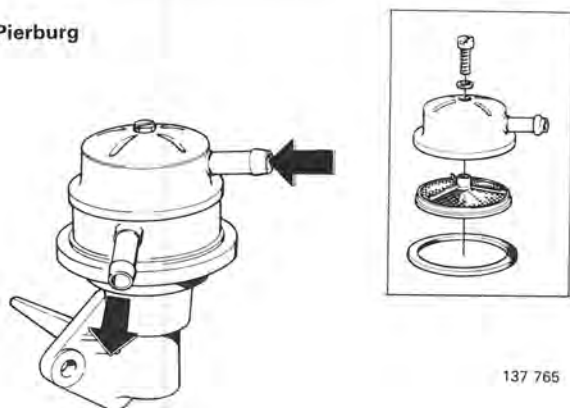
N3

Bränslepumparna finns av olika fabrikat.

Till Pierburg, SEV och Sofabex-pumpar finns filtersatser som reservdel.

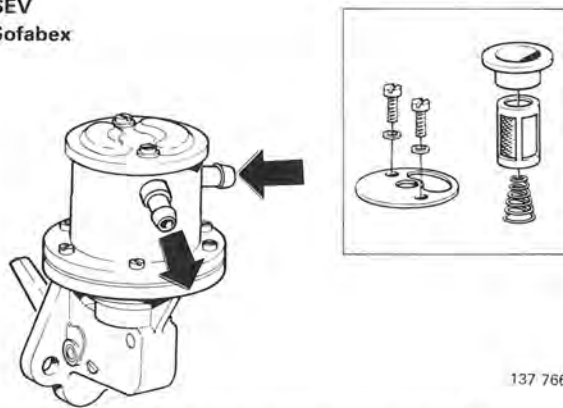
Obs! B 21 A Canada (samtlige) och Australien (sent utf) har en pump av fabrikat Pierburg med inbyggd roll-over ventil (lagkrav). Ventilen blockerar pumpen och förhindrar bränsleläckage om bilen välter vid t ex en krock.

Pierburg



137 765

SEV
Sofabex



137 766

Tappen i pumplocket ska passas in i fjädern.

O. Tankarmatur

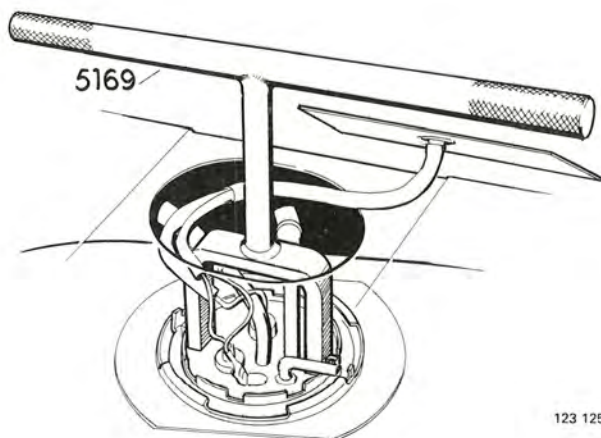


134 793

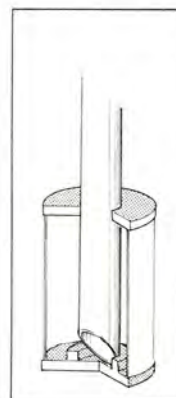
Byte av filter på armatur

01

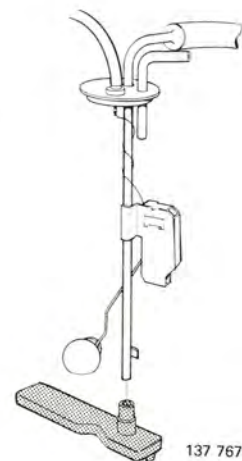
- Lossa tanklocket så eventuellt övertryck i bränsletanken släpps ut.
- Ta bort tankarmaturen genom uttaget i bakre golvet. Använd nyckel **5169**.
- Byt ut filtret. Se till att filtret trycks på till bottenläget.
- Sätt dit tankarmaturen. Använd **ny** O-ring, smörj in ringen med glycerin eller liknande.



123 125



Tidigt utförande

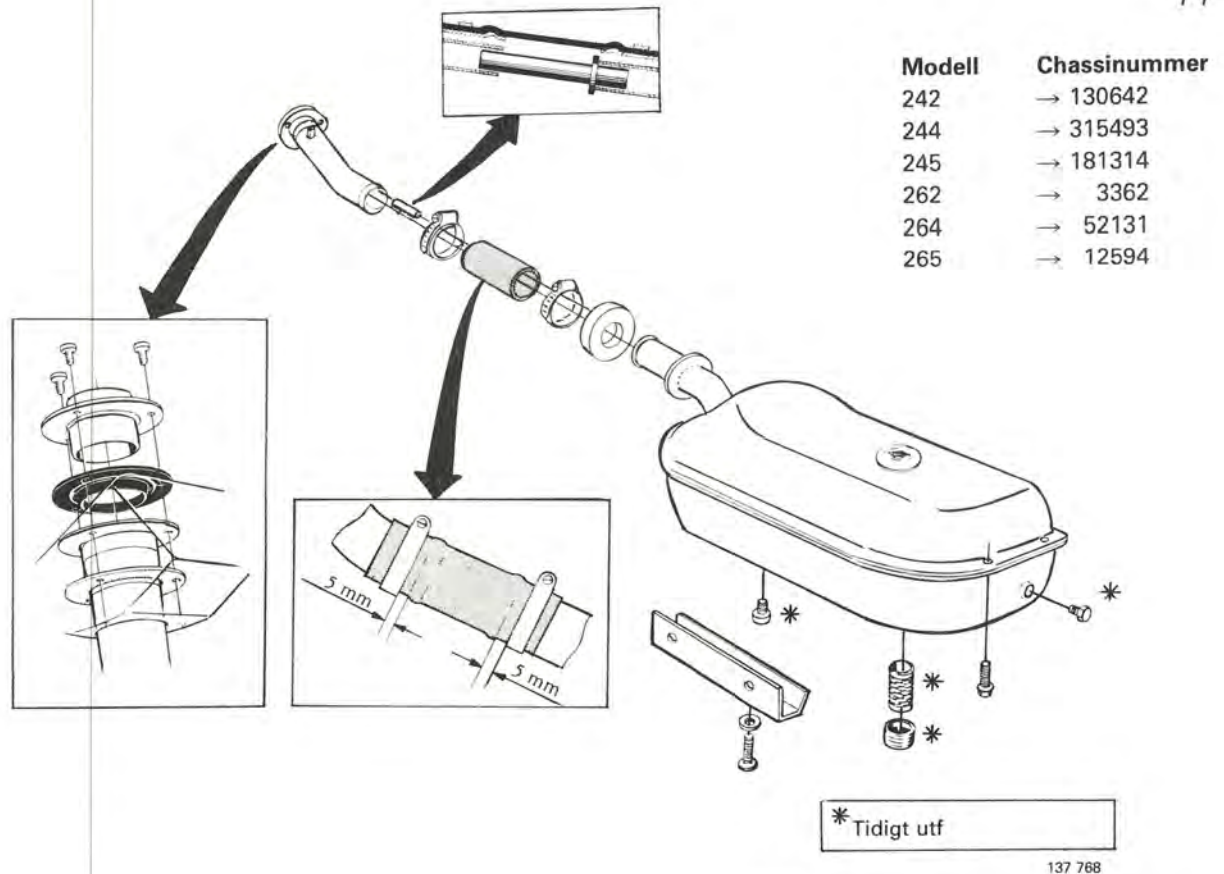


137 767

Sent utförande

P. Bränsletank 1975– mitten av 1978

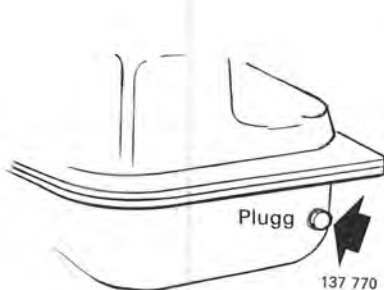
P1



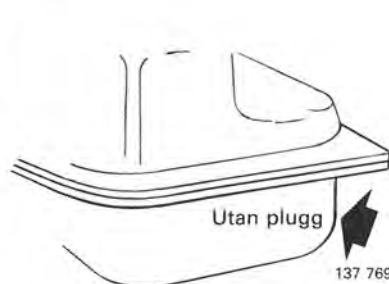
Olika utföranden av bränsletank

P2

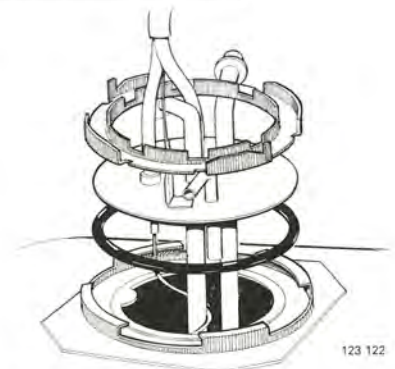
Mellan 1975 och mitten av 1978 förekom tre olika utföranden av bränsletank. Det som skiljer är placeringen av tankarmatur och skvalpburk i tanken samt tankarmaturens infästning.



Utförande 1
1975- mitten av 1977



Utförande 2
Mitten av 1977 till slut 1977
Tankarmaturens och skvalpburkens
läge ändrat



Utförande 3
Början av 1978 till mitten av 1978
Tankarmaturens infästning ändrad

Byte av bränsletank

Arbetsmoment P3–18

P3

Som reservdel förs endast bränsletank av sent utförande (jämför sid 107). För att denna tank ska passa i äldre bilar måste förutom tanken ett antal detaljer bytas. På bilar för Australien och Canada måste avdunstningssystemet modifieras.

Erforderligt materiel se nedan. Arbetsgång se sidan 103.

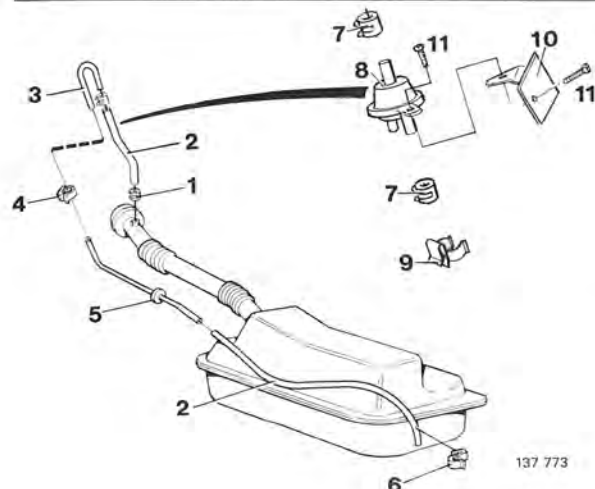
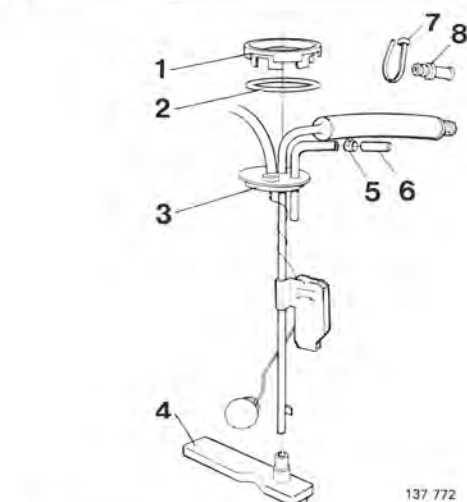
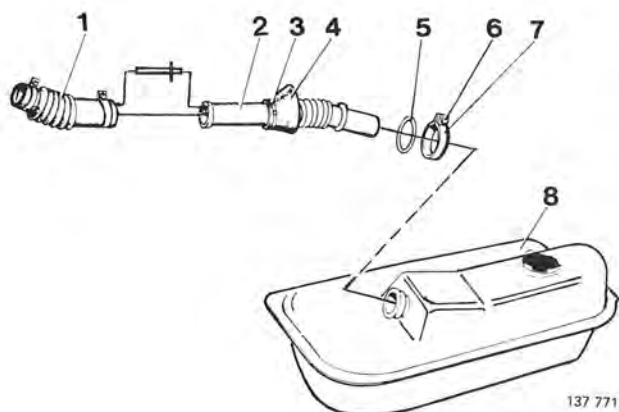
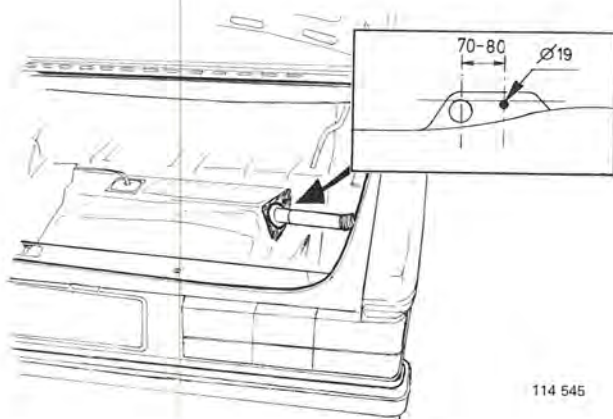


Bild-pos	Benämning	Detaljnr	Antal
Bränsletank med påfyllning			
1	Påfyllningsslang	1304240-3	1
2	Påfyllningsrör	1255189-1	1
3	Bandklamma	948211-8	2
4	Gummitätning	1254461-1	1
5	O-ring	949282-8	1
6	Skruv	955274-6	1
7	Klamma	1254606-5	1
8	Bränsletank	1255754-2	1
Nivågivare och förpump			
1	Låsring	1235324-9	1
2	O-ring	949276-0	1
3	Nivågivare	1258752-3	1
4	Filter	1258751-5	1
5	Klamma (ej B 27)	647709-5	1
6	Tätningshylsa (ej B 27)	687245-1	1
7	Bandklamma (1975)	948210-0	1
8	Nippel (1975)	947411-2	1
Avdunstningssystem			
1	Klamma	946709-3	2
2	Slang	192034-7	1150 mm
3	Bundyrör (2/4-dörrars)	944314-1	800 mm
3	Bundyrör (5-dörrars)	944314-1	900 mm
4	Clips	192248-3	1
5	Gummigenomföring	941264-4	1
6	Clips	1254513-3	1
Tillägg för Australien och Canada:			
7	Klamma	946709-3	4
8	Avdunstningsventil	1255999-1	1
9	Clips	1247493-8	1
10	Konsol (5-dörrars)	1246409-5	1
11	Skruv (5-dörrars)	955138-3	2

Arbetsgång vid byte till sent utförande av bränsletank

Arbetsmoment P4–20

Specialverktyg: 5012 (1975), 5169



P4

Ta ner den gamla bränsletanken

Ta först bort stomledningen från batteriet.

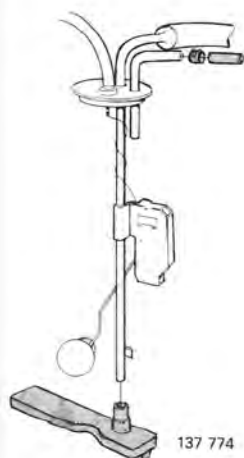
Tappa ur bränslet.

P5

Borra hål för genomföring av avdunstningsrör

Borra ett **19 mm** hål i golvet bredvid hålet för påfyllningsröret.

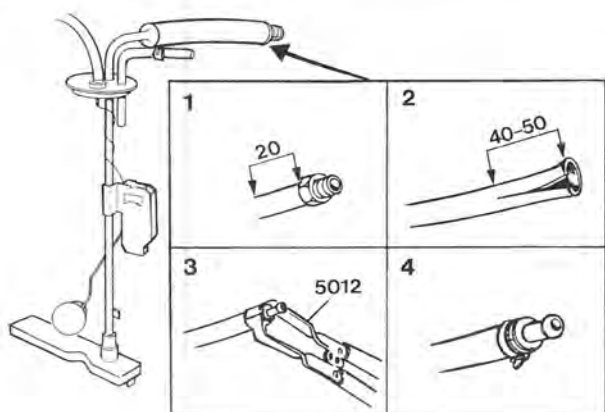
Sätt dit gummigenomföringen.



P6

Sätt dit på bränslenivågivaren:

- filtret
- tätningshylsan och klamman. **Obs!** Gäller inte för B 27 A



Endast 1975

P7

Byt nippel på sugledningen

Skär av ledningen ca 20 mm från muttergreppet. Slitsa upp skyddsslangen 40–50 mm.

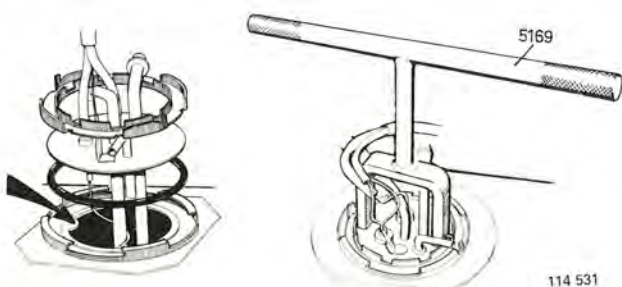
Sätt dit tång **5012** på den hårda plastslangen.

Värm slangen med varmluftspruta (tex hårtork) och tryck in den nya nippeln.

Vik tillbaka skyddsslangen och fäst den med en bandklamma.

Bränsletank

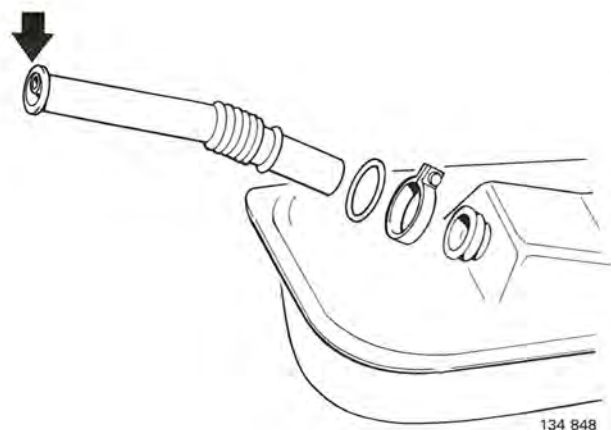
P8

**Sätt i tankarmaturen i den nya bränsletanken**

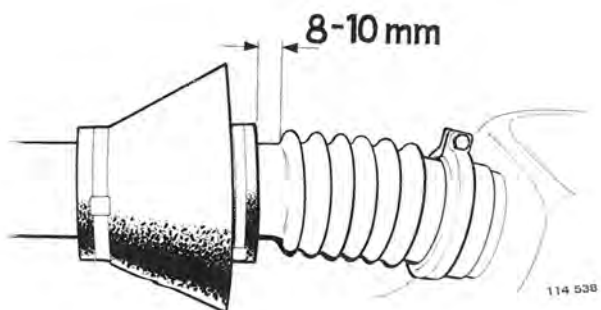
Använd ny O-ring. Smörj in den med glycerin eller liknande.

Sätt dit låsringen. Använd verktyg 5169.

P9

**Sätt dit påfyllningsröret**

Vrid röret så att det invändiga röret för avdunstning pekar rakt uppåt.



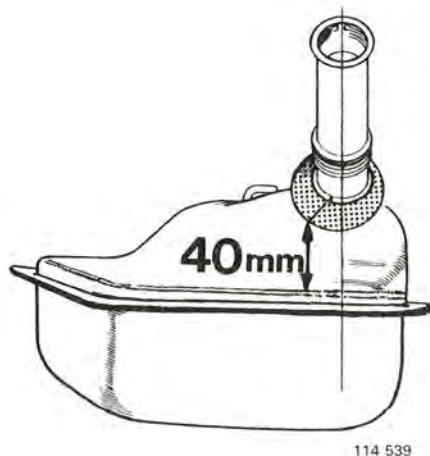
P10

Sätt dit tätningen på röret

Ta bort skyddspapperet på limytorna och sätt dit tätningen.

Skarven på tätningen ska peka snett nedåt-bakåt.

Sätt dit två bandklammor. Klipp av överflödigt band.



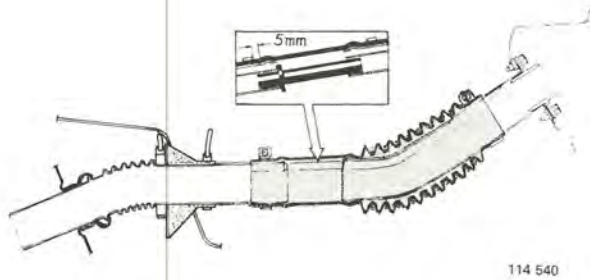
P11

**Rostskyddsbehandla tankens ovansida
Sätt dit tanken i bilen**

Anslut sugledningen.

På B 27 A anslut även returledningen.

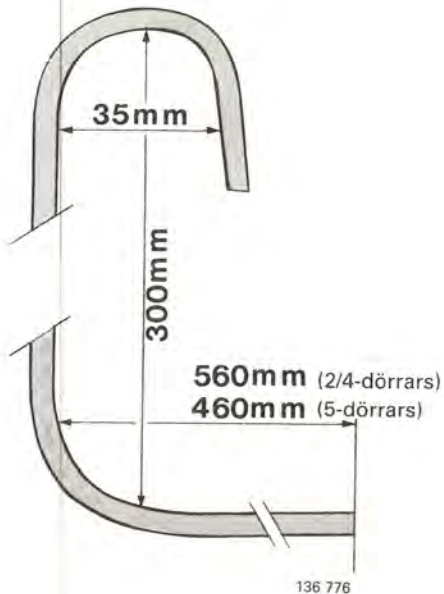
P12



114 540

Sätt dit påfyllningsslangen**Obs!** Den invändiga avdunstningsslangens placering

P13

Bocka till ett nytt avdunstningsrör

136 776

P14

Sätt dit avdunstningssystemet

Se bilder nästa sida.

P15

**Sätt dit locket över tankarmaturen
Anslut elledningarna**

Glöm inte gummigenomföringen i locket.

P16

**Fyll bränsletanken, sätt dit tanklocket
Anslut batterikabeln och starta motorn**

P17

Kontrollera att:

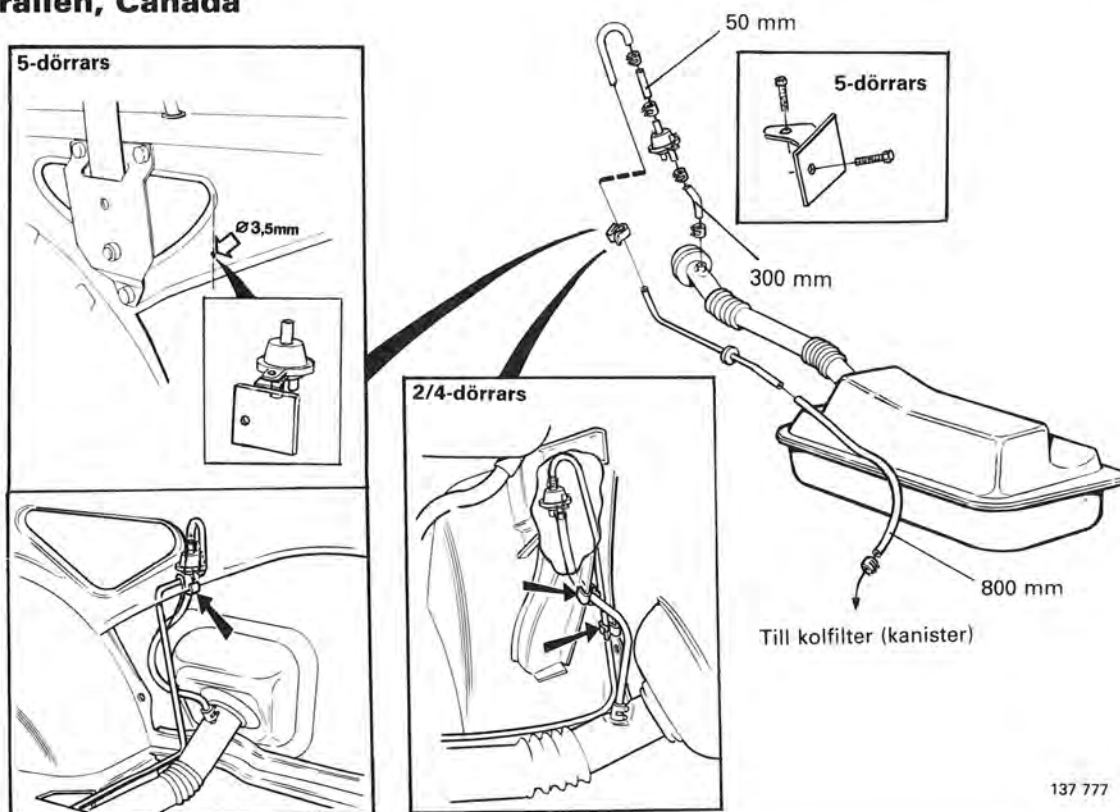
- systemet är tätt
- bränslemätaren fungerar

P18

**Sätt dit paneler och matta i bagagerummet
Rostskyddsbehandla tankens undersida**

Australien, Canada

P19

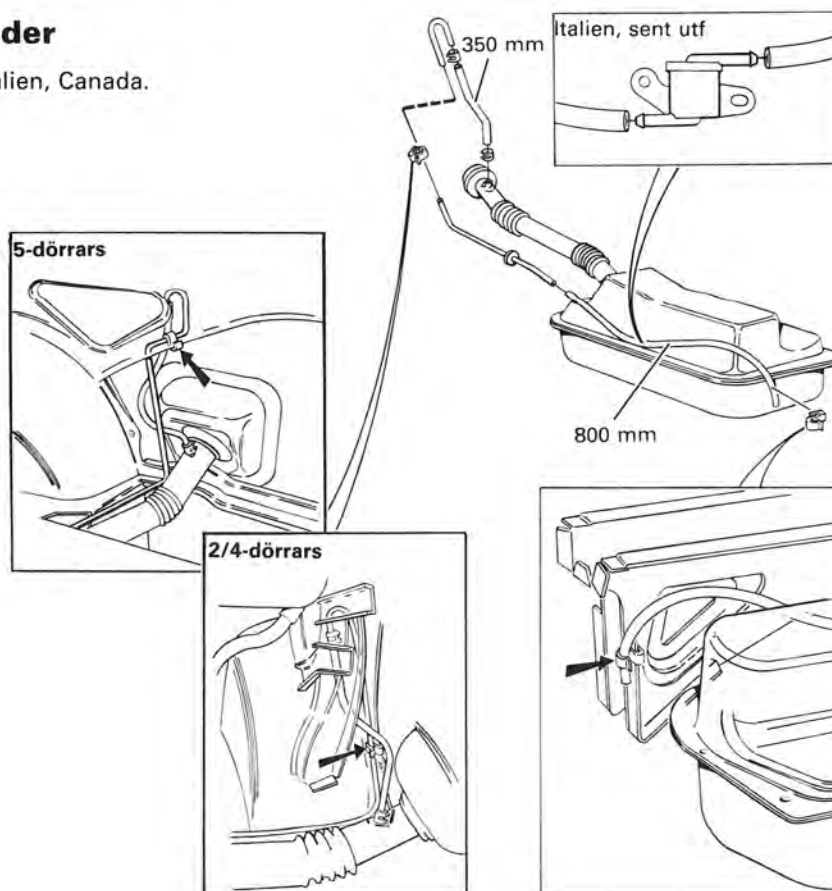


137 777

Övriga marknader

Samtliga utom Australien, Canada.

P20



137 778

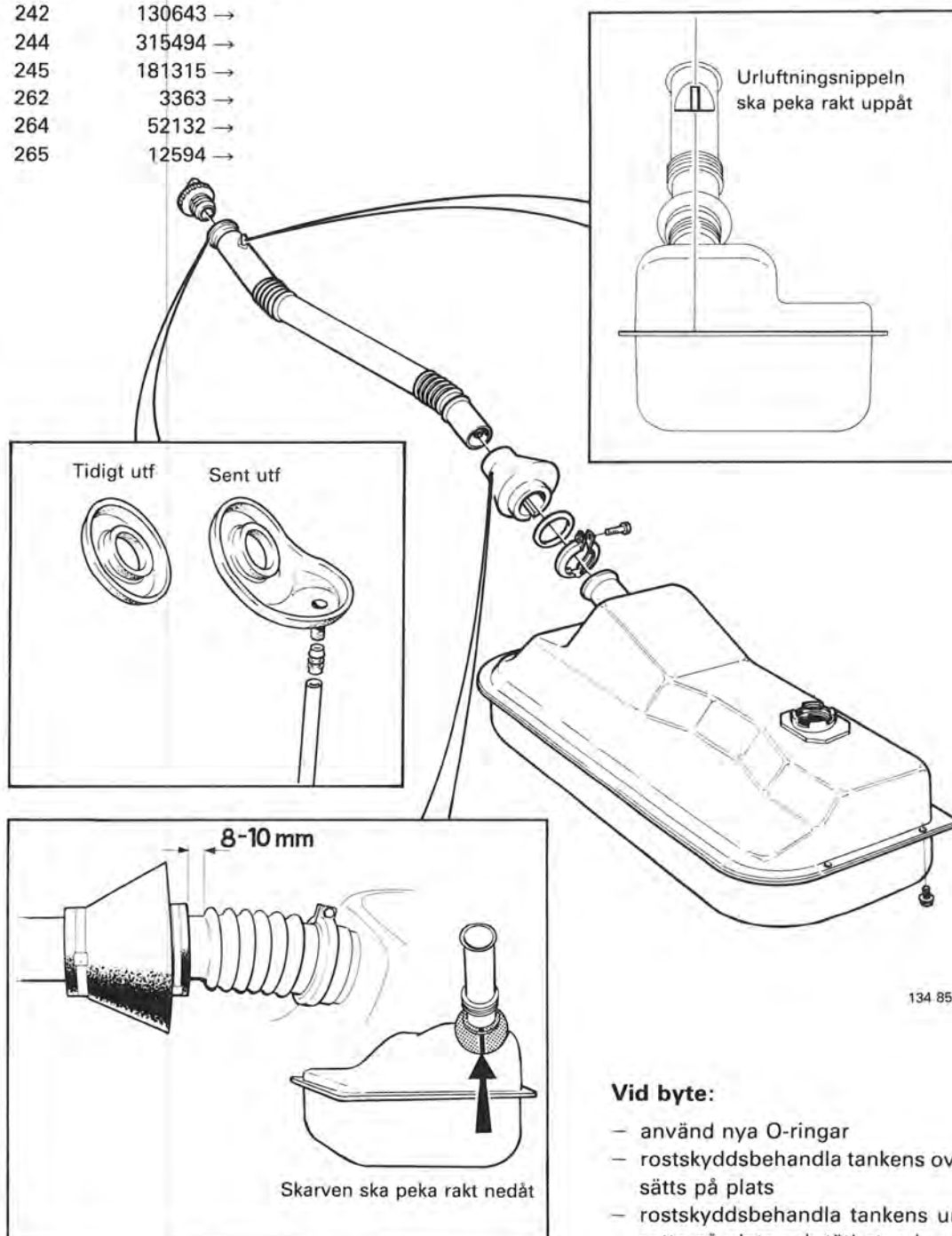
Bränsletank, mitten av 1978–1984

Arbetsmoment P21–22

Modell Chassinummer

P21

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



P22

Vid byte:

- använd nya O-ringar
- rostskyddsbehandla tankens ovansida innan tanken sätts på plats
- rostskyddsbehandla tankens undersida när tanken satts på plats och tätheten kontrollerats

Q. Avdunstningssystem

Öppet avdunstningssystem

Q1

Samtliga marknader utom Canada och Australien



Slangens fastsättning (klamning)
är olika beroende på årsmodell



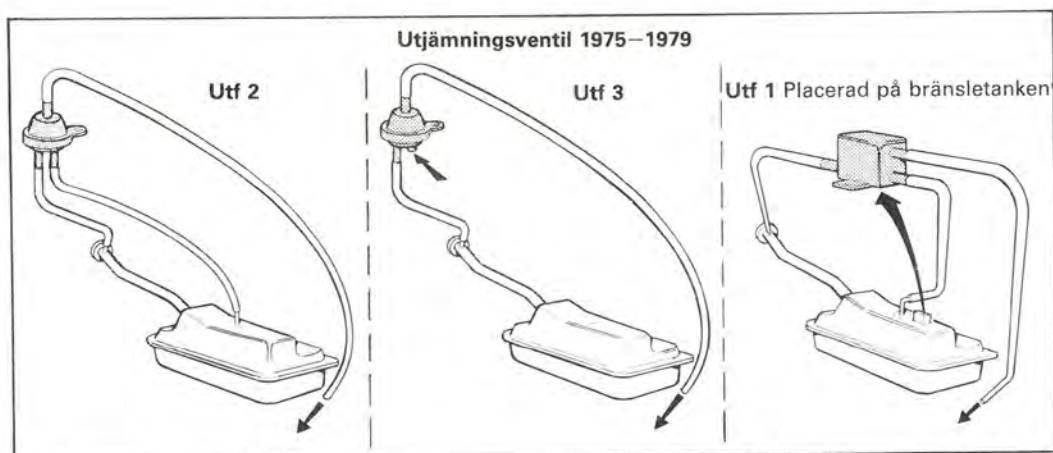
Roll-over ventil

137 780

Ventilen finns endast på vissa
årsmodeller och marknader

Slutet avdunstningssystem endast Canada och Australien

Q2

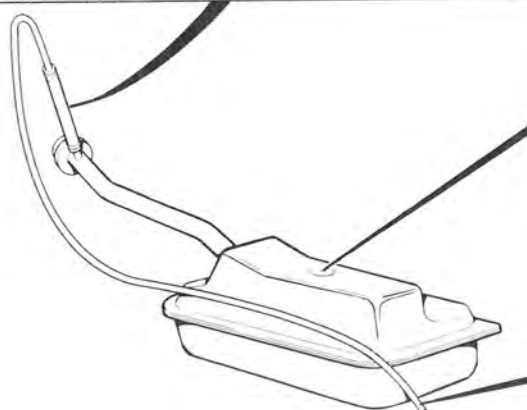


Utjämningsventil 1975–1979

Utf 2

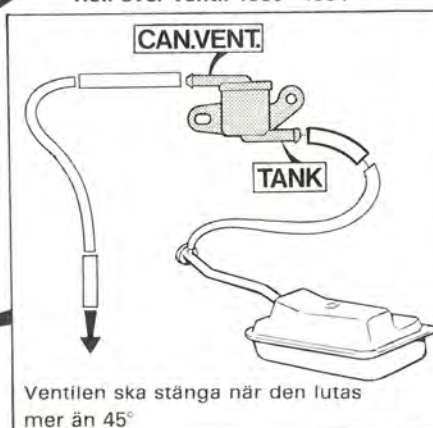
Utf 3

Utf 1 Placerad på bränsletanken



Till kolfilter
se nästa sida

Roll-over ventil 1980–1984

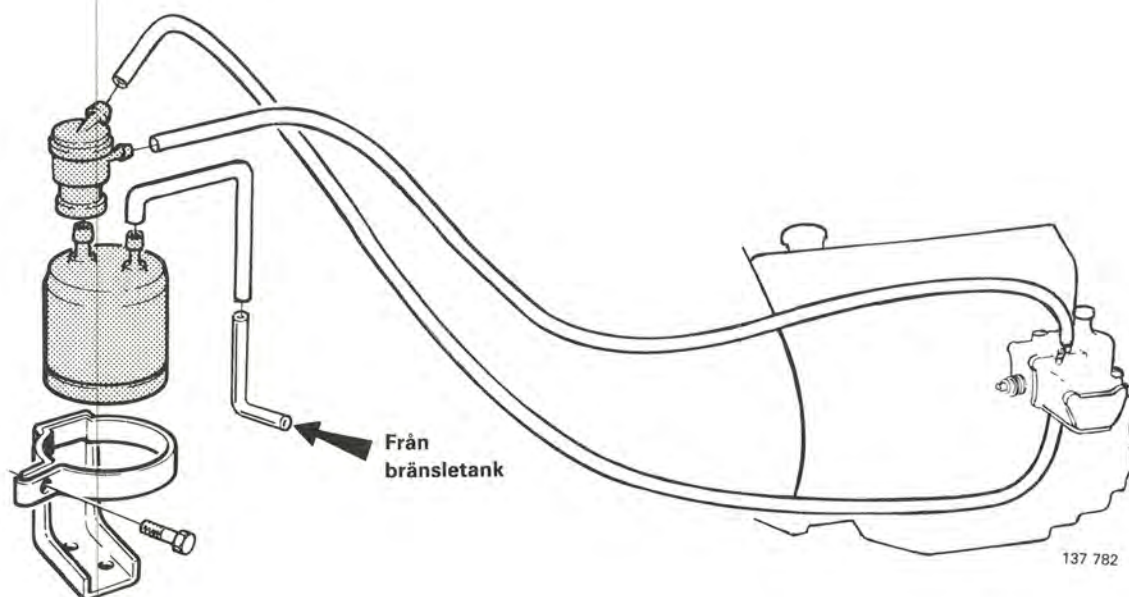


Ventilen ska stänga när den lutar
mer än 45°

137 781

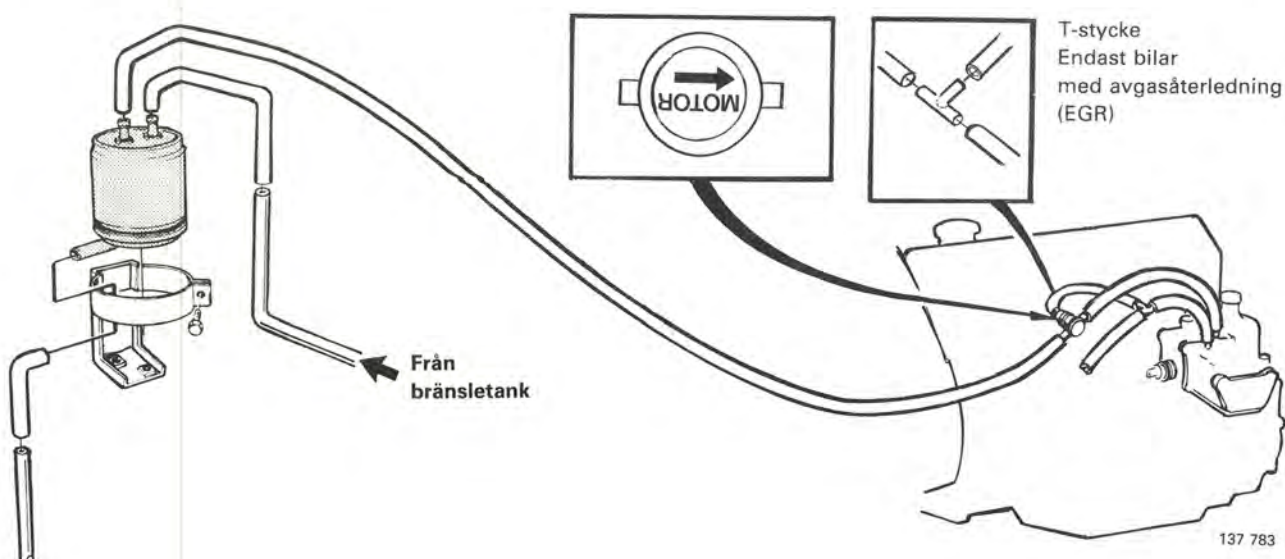
Q3

1975–1977

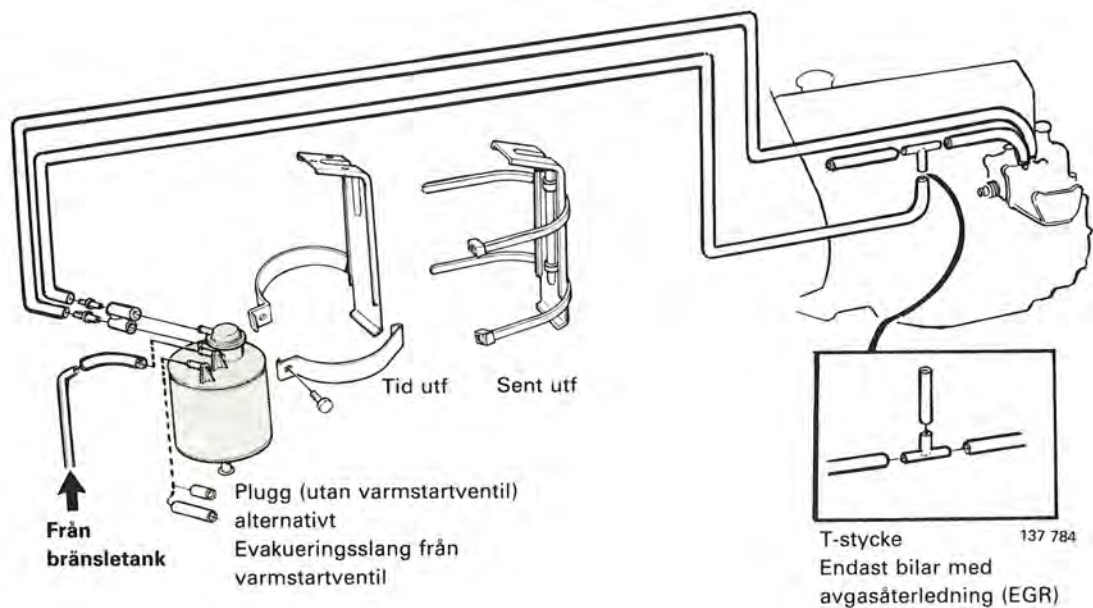


1978–1979

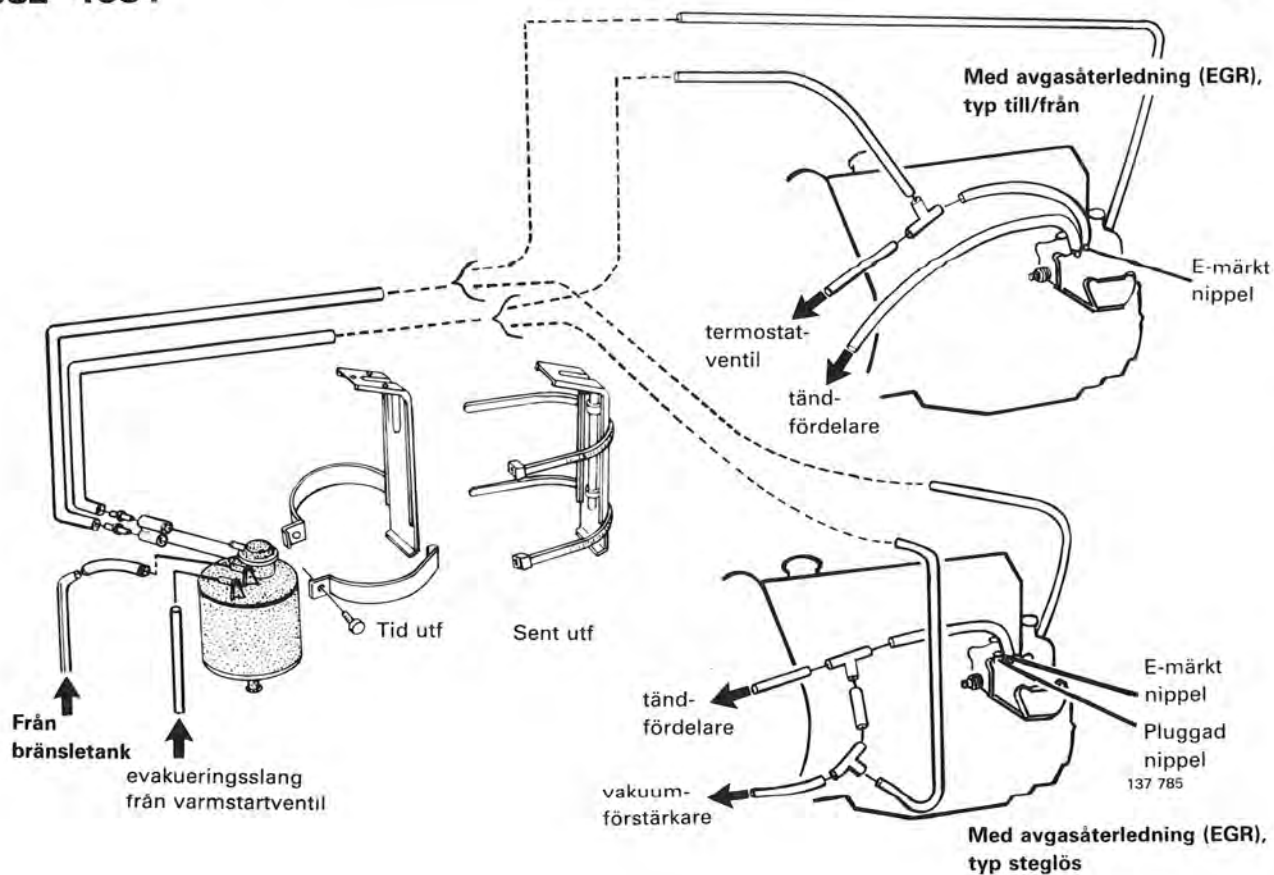
Q4



1980–1981



1982–1984



Alfabetiskt register

För arbeten på de olika förgasarna se under respektive förgasarnamn.

FÖRGASARE	Arbets- moment	Sida		Arbets- moment	Sida
Pierburg (DVG) 175 CDUS					
allmänt om inställning		12	renovering förgasare	C 38–69	51
bilder, komponenter		60	spjällaxel	C 41–43	52
borttagning förgasare	D 22–23	66	spjällaxelreglage	C 44	53
bränslemunstycke	D 33–35	70	temperaturkompensator	C 65–67	58
bränslenål	D 37	70	vakuumkolv	C 49, 56	55
ditsättning förgasare	D22–23	66	vakuumventil 1980–1984	C 62, 64	58
dämpkolv	D 41	71	Solex-Cisac		
dämpolja	D 42–43	72	allmänt om inställning		12
felsökning	A 3	16	bilder, komponenter		73
flottör	D 30–31	69	borttagning av förgasare	E 15	78
flottörnivå	D 32	69	ditsättning av förgasare	E 15	78
gasspjäll grundinställning			felsökning	A 4	17
förgasare på motor	D 16–21	65	flottörnivå	E 16	78
lös förgasare	D 29	69	grundinställning av		
inställning förgasare	D 1–15	61	tomgångs- och CO-skruv	E 17	79
kallstartanordning	D 40	71	inställning av förgasare	E 1–10	74
membran för vakuumkolv	D 36	70	magnetventil	E 11–12	76
nålventil	D 30–31	69	munstycken	E 17	79
renovering förgasare	D 24–43	67	renovering av förgasare	E 16–17	78
spjällaxel	D 27–28	68	sprängbild	E 17	79
spjällaxelreglage	D 28	68	termistor	E 13–14	77
vakuumkolv	D 36, 38	70	SU-HIF 6		
vakuumventil 1980–1984	D 39	71	allmänt om inställning		12
Solex (Zenith) 175 CD			bilder, komponenter		23
allmänt om inställning		12	borttagning, förgasare	B 27–29	30
bilder, komponenter		40	bränslemunstycke	B 47, 49	36
borttagning förgasare	C 36–37	50		B 52–53	36
bränslemunstycke	C 46–48	54	bränslenål	B 56–57	38
bränslenål, 1975–1977	C 50	55	ditsättning förgasare	B 27–29	30
1978–1984	C 51	55	dämpkolv	B 54, 61	38
ditsättning förgasare	C 36–37	50	dämpolja	B 60	39
dämpkolv	C 68–69	59	felsökning	A 1	14
dämpolja	C 69	59	flottör	B 50	37
felsökning	A 2	15	flottörhusventilation B 27 A		
flottör	C 57–58	57	1976–1977	B 33	33
flottörnivå	C 59	57	flottörnivå	B 51	37
gasspjäll grundinställning			gasspjäll grundinställning		
1978–1984			B 27 A 1977–1979, B 28 A	B 16–20	28
förgasare på motor	C 30–35	49	B 21 A 1978–1981		
lös förgasare	C 45	53	förgasare på motor	B 21–26	29
inställning förgasare	C 1–29	41	lös förgasare	B 43	35
justerskruv för bränslenål			gasspjäll öppningsvinkel	B 42	35
1978–1984	C 52–55	56	inställning av förgasare	B 1–15	24
kallstartanordning	C 63–64	58	kallstartanordning	B 44–45	36
membran för vakuumkolv	C 49	55	mellanstycke B 27 A 1976	B 29	31
nålventil	C 57–58	57	nålventil	B 48–49	37
plombering Canada 1982–1984			renovering förgasare	B 30–61	32
borttagning	C 16–18	45	spaltöppning	B 58	39
ditsättning	C 26	48	spjällaxel	B 34–43	33
			spjällaxelreglage	B 41	35
			vakuumkolv	B 55, 58–59	38

ÖVRIGT

	Arbets- moment	Sida
Allmänt om inställning		12
Avdunstningssystem		
öppet system	Q 1	108
slutet system	Q 2-6	108
Bränsleledningar	M 1	98
Bränslepump	N 1-3	99
Bränsletank		
1975-1978 olika utföranden ...	P 1-2	101
byte	P 3-20	102
1978-1984	P 21-22	107
Felsökning		
allmän del	A 5-20	18
Pierburg (DVG) 175 CDUS	A 3	16
Solex (Zenith) 175 CD	A 2	15
Solex-Cisac	A 4	17
SU-HIF 6	A 1	14
Förvärmningsfläns		
B 27/28 A	G 1-3	82
Inloppsträtt		
B 21 A SU 1979-1980	H 1-2	83

	Arbets- moment	Sida
Isolerfläns		
B 17-19-21 A 1979-1980	J 1-6	84
Luftrenare, luftförvärmning		
allmänt	L 1	93
B 20 A	L 2	93
B 17-19-21-23 A 1975-1978	L 3-4	94
1979-1984	L 5-8	95
B 19 K	L 5-8	95
B 27/28 A	L 9-11	96
Magnetventil mot eftergång		
A-motorer	F 1-7	80
B 19 K	E 11-12	76
Specialverktyg		10
Specifikationer		3
Tankarmatur	O 1	100
Varmstartventil		
allmänt	K 1	86
kontroll	K 2-5	87
ditsättning Solex+Pierburg ...	K 6-11	89
SU	K 12-20	91
Viktigt		11

Återrapportering

Till
VOLVO PERSONVAGNAR AB
Tekniska Publikationer
405 08 GÖTEBORG

Från

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

Berör publikation:
.....

Avd.: Sid. TP-nr.

Förslag/Motivering:

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

Datum
.....

Har Du anmärkningar eller andra synpunkter på denna bok? Ta då en kopia av denna sida, skriv ner synpunkterna och sänd in till oss.

VOLVO

TP 11739/2
5000 11.83
Swedish
Printed in Sweden