



FÖRGASARE

ZENITH - STROMBERG

175 CD - 2 SE



kommentar till bildserie



AB VOLVO · GÖTEBORG

**Kommentarer till bildserie
Förgasare Zenith - Stromberg**

AB VOLVO Göteborg

Så här bör du använda detta paket

Detta utbildningspaket från Volvo Service behandlar förgasare Zenith-Stromberg, och består av 2 delar, vardera innehållande en diasats och en ljudkassett.

Del 1 beskriver förgasarens funktion och del 2 omfattar reparationsanvisningar och principen för inställning av förgasarna.

Se till att lämpligt antal förgasare och skruvmejslar fördelas på eleverna. (Helst bör dessa ha var sin).

Kör igenom del 1 helt.

Låt sedan eleverna titta på förgasarens detaljer. Diskutera funktion o.d. Visa hur kallstarten påverkar spjället. Ta isär förgasaren efter behov. Vid problem går Du tillbaka till aktuell bild och motsvarande text i detta häfte.

Kör sedan igenom bilderna ytterligare en gång. Stanna och förklara vid oklarhet.

Ta sedan isär förgasaren helt.

Kör så igenom del 2. Stanna bandspelaren på lämpliga ställen och kontrollera den detalj det gäller.

Exempelvis efter bild 32. Ta loss bränslenålen och kontrollera den och dess märkning.

Efter bild 34. Kontrollera flottöرنivån.

Efter bild 40. Titta på membran och dess klackar. Titta på kallstarten och dess placering.

Efter bild 44. Lägg märke till snabbtomgångsskruv och tomgångsskruv, spel vid hävarm samt volymskruv på förgasarens motsatta sida.

Demonstrera sedan aktuella specialverktyg. Sätt ihop förgasaren.

Gå igenom injusteringsförfarande i vagn med hjälp av förmodellen aktuell verkstadshandbok och verkstadsmeddelande.

Förgasare Zenith - Stromberg del I

Bild 1.

Volvo presenterar här förgasare Zenith-Stromberg 175 CD - 2 SE. 175 betyder att insugningskanalen har en diameter av 1,75". CD betyder "constant depression", alltså konstant undertryck. 2:an är beteckningen på utförandet och SE betyder specialemlulsion. I del 1 som följer här får Du lära Dig hur förgasaren är konstruerad och hur den fungerar. I del 2 får Du veta en hel del om reparation och inställning.



Bild 2.



Bild 3.

När var Du hos tandläkaren sist? Kanske minns Du att Du vid borrarning fick en salivsug i munnen. Vet Du hur en sån fungerar? Principen får Du se på nästa bild.



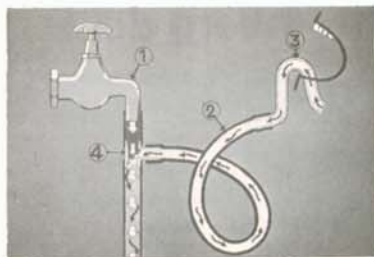


Bild 4.
Till vattenkranen (1) är en slang (2) ansluten. I ändan på slangen finns det munstycke (3) som Du hade i munnen. Vad hände när man släppte på vatten i kranen. Inte fick Du munnen full av vatten. Nej, Du blev torr i munnen i stället. Hur kan det vara? Jo, på grund av en strömlinjeformad strypning (4) just där sugslangen (2) mynnar i vattenledningen får vattenströmmen här rätt stor hastighet och ett kraftigt undertryck eller sug bildas i slangen. Detta fenomen kallas venturiverkan eller ejektorverkan. Saliv suges nu ut genom munstycke och slang och blandar sig med vatten som strömmar ut genom kranen.



Bild 5.
Detta fenomen d.v.s. venturiverkan utnyttjar man i en förgasare. Insnagningsluften tas in genom en kanal i förgasaren. Spjället (1) bestämmer luftmängden per tidsenhet. I insnagningskanalen mynnar ett munstycke (2). Detta har förbindelse med en bränslebehållare. En förträngning eller strypning i kanalen just vid munstycket höjer lufthastigheten vid denna punkt. Genom venturiverkan suger luftströmmen bränsle ur munstycket på samma sätt som saliv-sugen suger saliv.

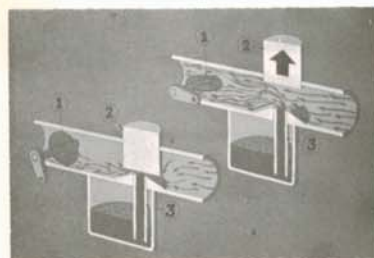


Bild 6.
Strombergförgasaren arbetar enligt principen – Konstant strömningshastighet ger konstant undertryck och konstant venturiverkan vid ett enda munstycke (3). För att åstadkomma detta under alla driftförhållanden gör vi genomströmningsarean för insnagningsluften variabel genom en rörlig strypning t.ex. i form av en kolv (2) i förgasarhalsen. Ett i det närmaste stängt gasspjäll (1) som vänstra bilden, ger nu liten luftmängd vilket betyder liten genomströmningsarean för luften. Öppet gasspjäll som på högra bilden, ger en stor luftmängd och stor genomströmningsarean. D.v.s. kolven (2) är förd uppåt.

Bild 7.
Olika belastning på motorn fordrar olika mängd bränsle-luftblandning. För att åstadkomma mot belastningen svarande bränslemängd gör vi effektiva arean för munstycket (3) variabel, genom att i munstycket placera en konisk nål (4) som vi fäster i den rörliga kolven (2). Stängt spjäll (1) som vänstra bilden ger liten genomströmningsarean för både bränsle och luft. Öppet spjäll, högra bilden, ger större luftmängd och samtidigt även större bränslemängd.

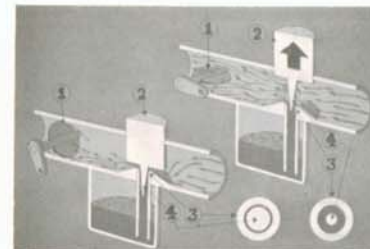


Bild 8.
Här är den rörliga kolven (1) försedd med ett membran (2) som avgränsar vacuumkammaren (3) ovanför kolven. Genom kanalen (6) står vacuumkammaren i förbindelse med insnagningskanalen. När motorn går uppstår p.g.a. venturiverkan undertryck som här är gulmålat i vacuumkammaren. Undertrycket varierar med motorns belastning. Utrymmet under membranet står genom kanalen (4) i förbindelse med atmosfärstryck. P.g.a. tryckskillnad mellan över- och undersida av kolv-membran kommer kolven tillsammans med bränslenålen (5) att lyftas, allt efter undertryckets storlek. Härigenom fås en automatisk reglering av mängden bränsle-luftblandning i förhållande till motorns belastning. Detta innebär att förgasaren behöver ett enda munstycke för alla körförhållanden för motorn.

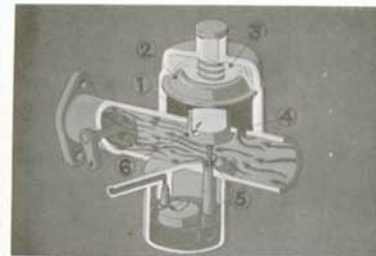
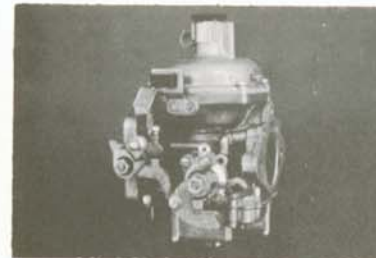


Bild 9.
Så här ser en förgasare av typ Zenith-Stromberg 175 CD - 2 SE ut. Vi skall nu här gå igenom förgasarens olika system samt de detaljer som är speciella för just denna förgasartyp.



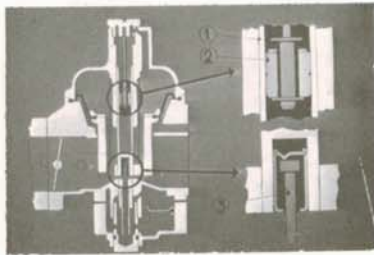


Bild 10.

Här ser Du en Zenith-Stromberg förgasare i genomskärning. Säkert känner Du igen en del av de detaljer vi har talat om. Vacuumkolven är som Du ser försedd med en centrumsjindel (1). I denna har man placerat en dämpkolv (2) som löper i olja. Denna åstadkommer en viss fördröjning av vacuumkolvens rörelse uppåt vid snabb öppning av gasspjället.

Härigenom erhålls ett bränsletillskott vid acceleration och således behöver vi ingen extra accelerationspump.

En annan finess här är att bränslenålen (3) är fjädrande upphängd i vacuumkolven. Härigenom erhåller man noggrann kalibrering av munstycksarean och bättre centrering av nålen. I nedre delen av förgasaren är flottörsystemet inrymt.

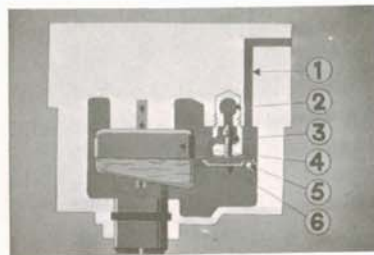


Bild 11.

Bränsle kommer från kanalen (2) förbi flottörventilen (3) inne i flottörhuset. Den dubbla flottören (4) är lagrad på en axel (5) i en hållare. Vid rätt bränslenivå stänger flottörventilen (2) under inverkan av en tunga på flottörarmen (6). Från flottörhuset når bränslet in i munstycket som är pressat fast i förgasarhuset.

Ventilation av flottörhuset sker genom en kanal (1) som är ansluten till luftfiltret.



Bild 12.

Om Du vänder förgasaren upp och ner och skruvar bort locket för flottörhuset på undersidan av förgasaren, kan Du se hur flottören ser ut. Vid pilen ser Du flottörventilen och den plåttunga som påverkar den. Flottörnivån kan justeras genom att plåttungan bockas.

Bild 13.

För att underlätta kallstart är förgasaren försedd med en kallstartanordning som Du ser här. Den hälfförsedda ventilskivan (1) kan vridas genom inverkan av chokereglaget som är fäst vid kamskivan (2). Allt efter läge öppnar eller stänger skivan passagen mellan 2 kanaler och ger vid behov ett bränsletillskott vid kallstart.

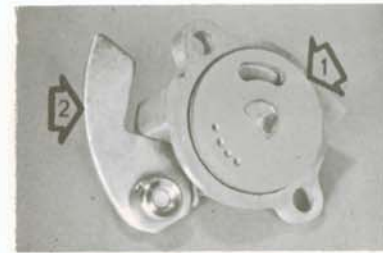


Bild 14.

Här ser Du ett snitt genom kallstartanordningen och dess kanaler. Till vänster visas de olika lägena för ventilskivan (3) i förhållande till kanalerna (1 och 2). Vid "A" är kallstarten urkopplad och vid "B" inkopplad. Ventilskivan (3) trycks mot förgasarhuset och stänger de båda kanalerna (1 och 2) vid läge "A" då den alltså är urkopplad. Vid "B" har chokereglaget dragits ut och bränslet går från kanal (1) genom slitsen i skivan (3) genom en kanal mellan skivorna (3 och 4) genom ett eller fler av hålen i skivan (3) in i kanal 2 och vidare till förgasarens insugningskanal. Genom ytteligare en kanal, som dock inte syns på bilden, kommer en liten luftmängd som blandas med tillskottsbränslet.

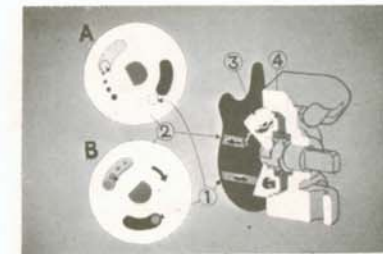
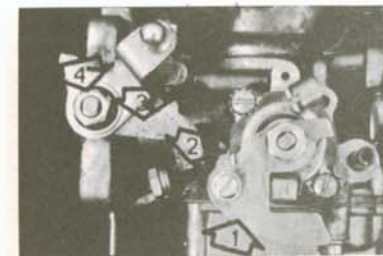


Bild 15.

Kallstartens kamskiva (1) påverkas av chokereglaget. Kammen är så utformad att den till att börja med påverkar snabbtomgångsskruven (2) som via hävarmen (3) vrider spjällaxeln (4) så att spjället öppnas något, strax innan kallstarten träder i funktion. Du kan på så sätt höja tomgångsvarvet för den kalla motorn utan att kallstarten påverkas. Drar Du ut chokereglaget längre, kommer kammen att lyfta snabbtomgångsskruven (2) och därmed öppna spjället alltmer och ge en ökad luftmängd som motsvarar den ökade bränslemängden då fler hål i ventilskivan kopplas in.



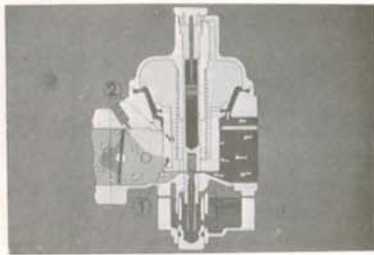


Bild 16.

Här ses de förhållande som råder vid start av kall motor. Luften markeras med blått, bränsle med rött, undertryck med gult. Bränsletillskottet vid kanal (1) kommer från kallstartventilen och vid kanal 2 kommer luft från en temperaturkompensator som vi beskriver senare.

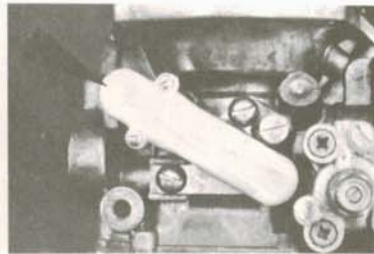


Bild 17.

Bränslets viskositet ändras med temperaturen. Vid högre temperatur blir bränslet mer lätt flytande. Detta innebär att man vid varm motor skulle erhålla fetare eller rikare bränsle-luftblandning. För att motverka detta är förgasaren försedd med en temperaturkompensator. Under det ljusa locket vid pilen döljer sig en bimetal fjäder som påverkar en ventil. Hur den arbetar? Ja det ser Du på nästa bild.

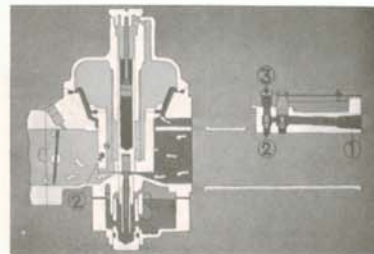


Bild 18.

På högra delen av bilden ser Du ett snitt genom temperaturkompensatorn. Vid kall motor tas en mindre luftmängd in genom kanalen (1) och när in i förgasaren genom kanal (2), där luftmängden regleras med skruven (3).

Bild 19.

Motorn har nu blivit varm och går i tomgång. Vacuumet i vacuumkammaren är lågt och spalten mellan kolv och brygga är smal. Bränslenålens grövre del befinner sig i munstycket och endast den lilla bränslemängd som behövs vid tomgångskörning sugas in i motorn. Temperaturkompensatorns bimetal fjäder (2) har nu bli varm och böjt sig och lyft ventilen (1) från sätet. Motorn får nu luft förutom från kanal (4) även genom kanal (3) vilket kompenserar den ökade bränslemängd, som viskositetsförändringen för bränslet medför.

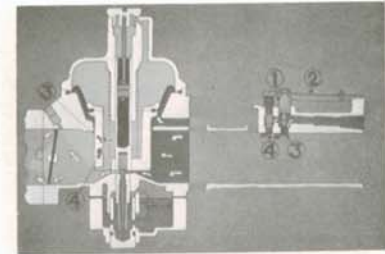


Bild 20.

Här har vi tagit bort locket för temperaturkompensatorn och Du kan se bimetal fjädern. I höra änden av fjädern finner Du ventilen (1) och till vänster vid (2) är en mutter för justering i fjäderspänningen.

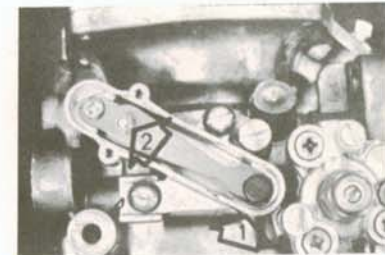
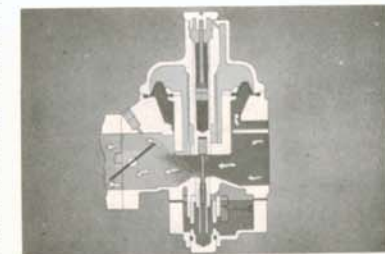


Bild 21.

Vid belastning av motorn d.v.s. då gasspjället öppnas får vi ett ökat vacuum i vacuumkammaren och kolven med bränslenålen lyfts. Mängden bränsle-luftblandning till motorn ökar och den mot belastningen svarande mängden erhålls. Tillfälligt fetare bränsle-luftblandning vid snabb spjällöppning, alltså under acceleration, uppnås med den tidigare nämnda dämpkolven. Vacuumkolvens rörelse uppåt fördröjs genom att dämpkolven trycks mot sitt övre sätet och stryker oljans passage. Härigenom erhålls temperaturärt ett kraftigare vacuum i insugningskanalen med fetare bränsle-luftblandning som följd.



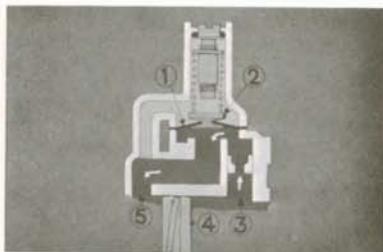


Bild 22.

Under motorbromsning bildas ett kraftigt vacuum i insugningskanalen och särskilt innanför gasspjället. Bränsle-luftblandningen blir då mycket fet och halten skadliga gaser i avgaserna blir stor. Därför har man vid dubbelförgasarrangemang försett den *främre* förgasaren med en överströmningsventil. Man låter vacuumet, som här är gult, påverka ett membran (1) som då lyfter ventilen (2) från sitt säte. Härigenom öppnas en förbindelse från framsidan av gasspjället (4) till dess baksida så att en viss mängd bränsle-luftblandning kan passera genom kanalen (3) till kanalen (5) och vidare in i insugningskanalen och på så sätt erhåller vi renare avgaser.



Bild 23.

Överströmningsventilen är som nämnts placerad på den *främre* av de båda förgasarna. Vid pilen ser Du överströmningsventilens justerskruv.



Bild 24.

Här ser Du *en* förgasare monterad på motorn B 20 A. Du kan se hur gasreglage och chokereglage är anslutna. De tre grova slangarna tillhör vevhusventilationen. Den smalare slangen (1) till vänster i mitten är bränsleledningen och slangen (2) är ansluten till fördelarens vacuumregulator.

Bild 25.

Zenith-Stromberg-förgasarna förekommer även i dubbelmontage. De är då sammankopplade med ett hävarmssystem så att de påverkas samtidigt och lika mycket.

Nu är det lämpligt att Du tar fram en förgasare och tittar på dess olika detaljer. Är Du tveksam om det ena eller andra kan Du ta fram motsvarande bild och sedan även titta efter i kommentarhäftet.

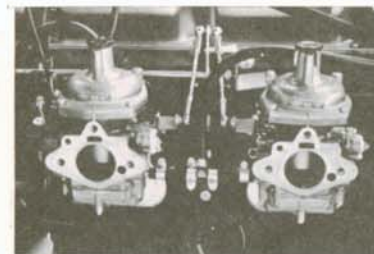


Bild 26.

Så var det dags att beställa tid för nästa behandling. Då gäller det del 2, där vi behandlar reparationsanvisningar och inställningsförfarande.



Förgasare Zenith - Stromberg del II



Bild 27.

Förgasare Zenith-Stromberg del 2.
I denna del av information om förgasare Zenith-Stromberg 175 CD - 2 SE går vi igenom reparationsanvisningar och inställningsförfarande.

Utförlig beskrivning av funktion och konstruktion finner Du i första delen.

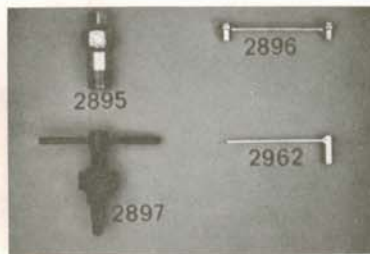


Bild 28.

På grund av skärpta krav på avgasrening har man numera stora fordringar vid tillverkning och inställning av förgasare. Därför bör Du vara mycket noggrann vid arbeten med förgasarna. Men innan Du *skrubar* på förgasaren har Du väl kontrollerat motorns kondition och inställning i övrigt. Är inte *detta* i ordning hjälper det inte hur mycket Du *skrubar* på förgasarna. För byte och inställning av munstycke för Zenith-Stromberg-förgasaren behöver Du dessa specialverktyg. Rätteligen borde det stå tre 9:or framför vardera av numret men för enkelhetens skull använder vi enbart de 4 sista siffrorna. Med 2895 pressar Du i nytt munstycke. 2896 är en dorn för inställning. Du pressar ner och ut munstycket med 2897 och dorn 2962.



Bild 29.

När Du tagit bort vacuumkamarlocket kan Du ta bort den stora balanseringsfjäders, dra ur vacuumkolven för kontroll av dess detaljer. Du tar också lämpligen bort dämpkolven.

Bild 30.

Nu kan Du kontrollera om membranet är sprucket eller på annat sätt skadat. I så fall skall Du givetvis byta det. Du kan också ta bort bränslenålen. Den sitter fast med en skruv i ett hål i kolvens mantelyta.



Bild 31.

Kontrollera även dämpkolven. Dess spel skall ligga mellan 1 och 2 mm.



Bild 32.

Vrid bränslenålen mellan fingrarna och kontrollera dess yta. Om den visar avvikande blanka fläckar som tyder på förslitning skall den bytas till sammans med munstycket. Bränslenålen är fjädrande upphängd och lutar något i förhållande till vacuumkolven. Nålen får rätt lutning om Du vänder den så att den plana ytan på dess cylindriska del kommer mitt för låsskruven. För tidigare modeller saknas denna plana yta och Du bör se i verkstadshandboken åt vilket håll nålen skall luta. Verkstadshandboken anger även vilken märkning nålen skall ha för de olika motorerna. Nålens märkning finner Du om Du drar nålen ut ur hylsan som till höger på bilden. Vid hopsättning skjuter Du in nålen så långt att plastbrickan kommer plant med kolven så som visas till vänster på bilden.





Bild 33.

För att komma åt flottören måste Du ta bort flottörhuslocket. Detta går lättast om Du först skruvar ur den stora flottörhusproppen. Ja det går lite trögt i början p.g.a. en O-ring som utgör tätning mellan propp och flottörhus. Sedan kan Du kontrollera flottör och flottörnivå. Är flottören skadad tar Du bort den genom att försiktigt bryta axeln ur hållaren med en skruvmejsel som på bilden. Skulle hållaren skadas kan Du byta ut den enligt anvisningar i verkstadsmeddelande och verkstads-handbok. Vid ditsättning av flottör skall den vändas som på bilden så att plåtbrickan på plastbryggan mellan de båda flottörerna vänds utåt.

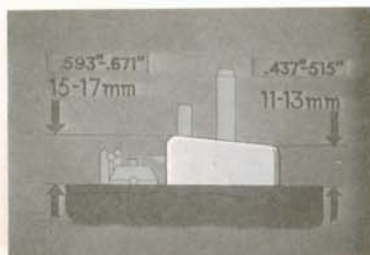


Bild 34.

Vid rätt flottörnivå skall måttet mellan flottörens högsta punkt och anläggningsplanet vara mellan 15–17 mm och motsvarande mått vid den lägsta punkten skall vara 11–13 mm. Vid avvikelser justerar Du till rätt mått genom att böcka plåttungan vid flottörventilen.

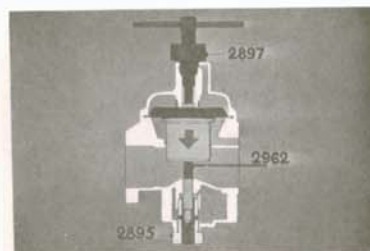


Bild 35.

Bränslemunstycket är som nämnts pressat fast i förgasarhuset. För att byta detta måste Du använda de verktyg vi talade om tidigare. Ta bort flottörhusproppen och sätt istället dit verktyg 2895 sedan Du tagit bort verktygets centrumspindel. Sätt dit vacuumkolv och vacuumkamarlock utan dämpkolv. Så skruvar Du dit verktyg 2897, sätter dornen 2962 mellan kolv och munstycke och pressar ur munstycket med 2897 genom att vrida verktygets skruv.

Bild 36.

Så tar Du bort vacuumkamarlock och kolv. Nu kan Du placera det nya munstycket i centrumhålet på verktyg 2895 och dra dit verktygets centrumskruv. Pressa upp munstycket (1), så långt att det kommer i kontakt med dornen 2896 vid (2). Använd den ände på dornen som är märkt B 20 B för samtliga motorer. Munstycket är i detta läge inställt för fet bränsleluftblandning vilket är rätt utgångsläge för inställning som vi kommer till senare. Om Du skall montera förgasaren på motorn omedelbart, kan Du låta 2895 sitta kvar, då Du behöver detta vid inställning av munstycket.

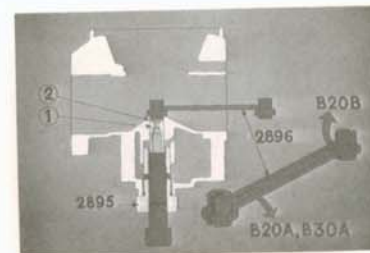


Bild 37.

När Du sätter dit membranet se då till att dess gummiklack kommer i motsvarande spår i kolven. Sedan lägger Du dit styrbrickan och den andra brickan och drar fast skruvarna.



Bild 38.

När Du sedan sätter i kolv och membran i förgasarhuset är det viktigt att klacken i membranets anläggningsplan mot huset kommer i sitt spår. De båda klackarna i membranet bestämmer kolvens läge i huset. Kolven måste nämligen vändas så att vacuumkanalerna vänds inåt. Glöm inte den stora balanseringsfjädern innan Du sätter på locket, som Du vänder så att ventilationskanalen kommer utåt mot insugningsidan.





Bild 39.

När Du arbetar med kallstartanordningen lägger Du kanske märke till att det inte finns någon packning. Genom att de båda skivorna står under fjädertryck erhålls tätning även mot huset. Detta innebär att Du skall kontrollera att skivorna och tätningsplanet i huset är fria från grader och repor. När Du sätter ihop kallstarten måste Du se till att kamskivan (2) vänds rätt i förhållande till den inre hålförsedda skivan (1). Rätt läge ser Du på bilden.

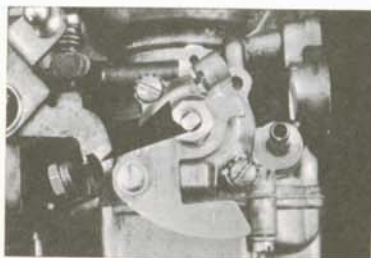


Bild 40.

Kallstartanordningens placering på förgasaren ser Du här. Kammen skall vändas så att den kan påverka snabbtomgångsskruven som Du ser vid pilen.

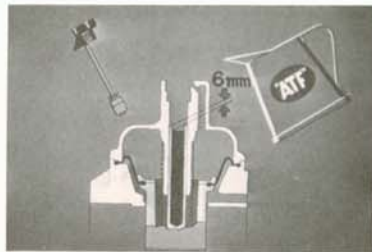


Bild 41.

Innan Du startar motorn skall Du fylla på olja för dämpkolven. Du skall använda olja för automatisk transmission och fylla på till en nivå ungefär 6 mm under centrumsindelns övre kant. Oljenivån bör sedan kontrolleras var 10 000 km.

Bild 42.

Eftersom förgasare av olika årsmodeller inte ser riktigt likadana ut varierar inställningsförfarandet något, bl.a. är 1969- och 1970-års modeller försedda med dubbla spjäll för avgasrening av tidigare utförande. Vi går därför här enbart igenom principen för inställning. Exakta metoder finns beskrivna i Volvos verkstadshandböcker och verkstadsmeddelande där även aktuella måttangivelser finns. Titta alltid efter i verkstadshandbok när det gäller måttuppgifter eftersom dessa kan variera från år till år. Följande beskrivning gäller dubbelförgasararrangemang.



Bild 43.

Innan Du synkroniserar förgasarna bör Du alltid göra en grundinställning. Munstycket skall vara inställt såsom tidigare nämnts för fet blandning. Tomgångsvarvskruvarna (3) skruvar Du ner till anslaget och sedan ytterligare tre varv nedåt så att spjället öppnas. Kontrollera att gasreglaget har spel vid hävarmarna (2) och se till att snabbtomgångsskruven (1) går fri från kammen.

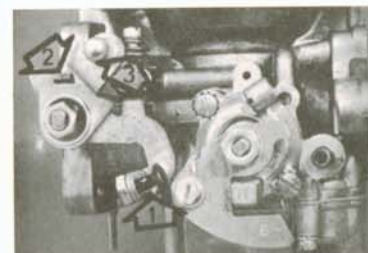


Bild 44.

Skruva även in volymskruven helt. Den sitter intill temperaturkompensatorn vid pilen. För att erhålla rätta värden måste inställning göras vid en viss temperatur. Kör därför motorn varm vid ungefär 1500 varv/min. Sedan kylvätsketermostaten öppnar har Du ungefär 8 minuter på Dig att göra inställningen färdig.



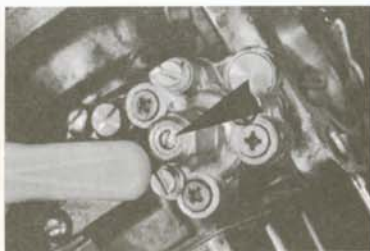


Bild 45.

Under varmkörning kan Du passa på och kontrollera överströmningsventilen. Varva upp motorn något och släpp sedan gasen. Om motorn inte vill gå ner i varv till tomgångsvarv kan orsaken vara felaktig eller feljusterad överströmningsventil. Denna kan justeras. Om Du vrider justerskruven åt vänster d.v.s. moturs skall motorn gå ner till tomgångsvarv.

Normalt skall främre förgasarens vacuumkolv vid varvtalsminskning sänka sig senare än den bakre. Är så inte fallet är detta ett tecken på att överströmningsventilen inte öppnar. I så fall vrider Du justerskruven åt höger eller medurs tills främre vacuumkolven har eftersläpning vid varvtalssänkning.

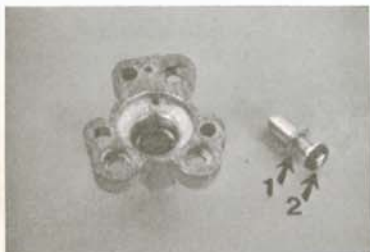


Bild 46.

Vid justering av överströmningsventilen får Du *inte* trycka skruven inåt. Då lyfter den 6-kantiga låsningen (1), ur sitt säte och kan sedan vridas så att den inte återtar sin plats. Vidare kan gummitätningen (2) hamna mellan skruv och hus. Om detta händer kommer ventilen att förstöras.

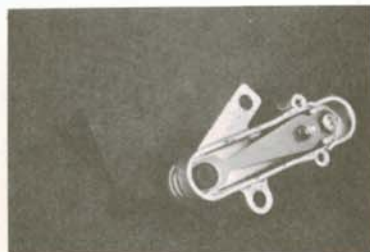


Bild 47.

Om tomgångsvarvet sjunker markant efter en stunds varmkörning bör Du kontrollera temperaturkompensatorn. Kontrollera först om den över huvud taget fungerar. Vid temperaturer över +25°C skall den för ett mycket lätt tryck röra sig inåt och sedan återgå utan kärning. Felaktig temperaturkompensator skall bytas. Om Du byter den, glöm då inte att byta gummitätningen som Du ser vid pilen men som normalt blir kvar inne i hålet i förgasaren.

Bild 48.

Kontrollera motorns temperatur. När Du känner att övre kylarslangen blir varm har termostaten öppnat. Nu har Du alltså 8 minuter på Dig att ställa in förgasarna. Nu börjar Du med att ställa in tomgångsvarvskruvarna så att båda förgasarna får samma genomströmning och rätt tomgångsvarvtal enligt specifikationer. Till detta använder Du lämpligen en synkrotest. Efter varje justering av skruvarna varvar Du upp lite grand så att vacuumkolvarna intar rätt läge.

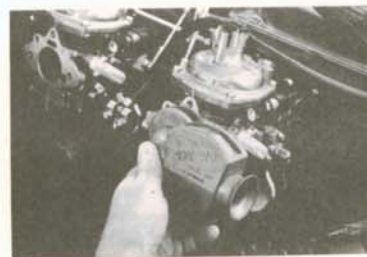


Bild 49.

Blandningsförhållandet bränsle-luft och därmed koloxidhalten eller CO-halten i avgaserna bör ställas in med en s.k. CO-mätare. Härvid bör Du använda en avgassug, som på bilden och inte en avgasslang direkt på avgasröret, eftersom detta negativt påverkar inställningen.

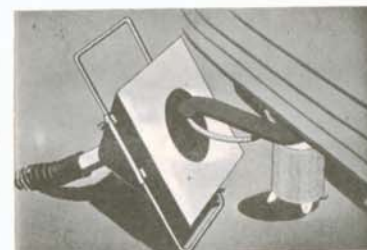
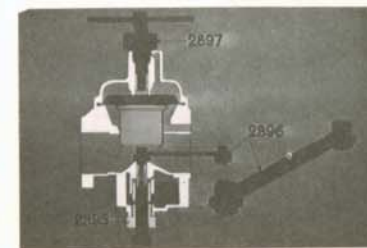


Bild 50.

Bränsle-luftblandningen justerar Du genom att Du ändrar munstyckets läge i förgasaren. Du behöver då använda verktyg 2895 som Du monterat i stället för flottörhusproppen. Dämpkollen byter Du ut mot 2897 och så behöver Du dorn 2896 för att bestämma munstyckets grundläge, eller för att justera munstycket nedåt. Är CO-halten för hög skjuter Du munstycket uppåt med 2895, är halten däremot för låg driver Du munstycket nedåt med 2897 och dornen 2896. Använd dornens ände som är märkt B 20 B för samtliga motorer och justera så till rätt CO-värde enligt föreskrift. Observera! Efter varje justering måste Du ta bort 2896 och 2897 innan Du avläser CO-halten.



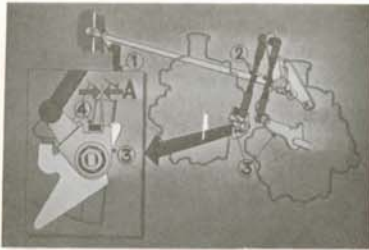


Bild 51.

Nu gör Du en fininställning av gasreglaget. Mellan hävarmen (3) och stoppklacken (4) skall finnas ett spel A på ungefär 0,1 mm. Detta ställer Du in genom att justera längden på länkstängerna (2). Länkstången (1) skall justeras så att gasreglagets ändläge vid fullgas begränsas av att gaspedalen går i botten och inte av hävarmarna mot stoppet på förgasaren.



Bild 52.

Nu är det tid göra en efterkontroll med synkrotesten. Skall Du justera in en motor med en enda förgasare går Du tillväga på motsvarande sätt med undantag av att synkronisering av gas-spjäll och kontroll av överströmningsventil bortfaller.

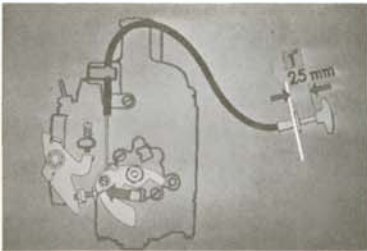


Bild 53.

Så återstår bara att ställa in kallstart och snabbtomgång. Dra ut kallstartreglaget eller chokereglaget c:a 25 mm och kontrollera att strecket på kammen kommer mitt för snabbtomgångsskruvens centrumlinje. Justera med denna snabbtomgångsvarvtalet enligt förskrift.

Vi hoppas att vi nu gett Dig en viss uppfattning om hur förgasare Zenith-Stromberg är konstruerad, hur den fungerar och gett Dig lite tips för arbete med förgasaren.

Lycka till!