

MOTOREINSTELLUNGEN

VORBEREITUNG DER MOTOREINSTELLUNGEN

1. Den Motor auf normale Betriebstemperatur bringen.
2. Alle elektrischen Verbraucher abschalten.
3. Einen Drehzahlmesser anschließen.

EINSTELLUNG DER LEERLAUFDREHZAHL

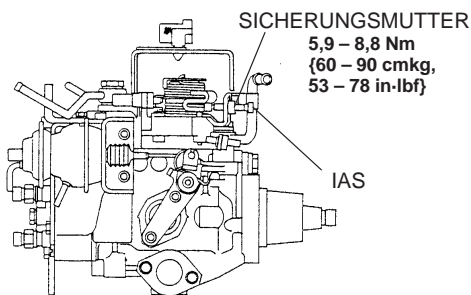
WL

1. Die Schritte unter "VORBEREITUNG DER MOTOREINSTELLUNGEN" ausführen.
2. Sicherstellen, daß die Leerlaufdrehzahl im Sollbereich liegt.

Sollwert

700 – 740 (720 ± 20) min⁻¹

3. Andernfalls die Leerlaufdrehzahl durch Drehen der Leerlaufdrehzahl-Einstellschraube (IAS) einstellen.



4. Nach Einstellung der Leerlaufdrehzahl die Sicherungsmutter sicher festziehen.

WL Turbo

1. Die Schritte unter "VORBEREITUNG DER MOTOREINSTELLUNGEN" ausführen.
2. Sicherstellen, daß die Leerlaufdrehzahl im Sollbereich liegt.

Sollwert

General Specifications (LHD)

: 760 – 800 (780 ± 20) min⁻¹

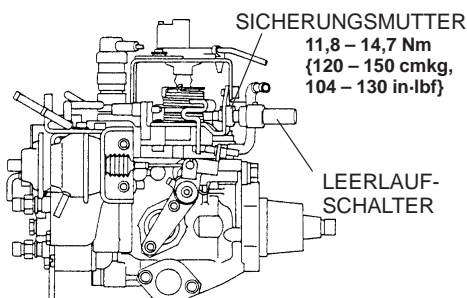
Europa und Großbritannien

: 700 – 740 (720 ± 20) min⁻¹

Achtung

- Durch Drehen des Leerlaufschalters (nur Europa und Großbritannien) bei nicht gelöstem Steckverbinder kann der Kabelbaum unterbrochen werden. Daher unbedingt den Steckverbinder abziehen, wenn der Leerlaufschalter um mehr als eine Drehung gedreht wird.

3. Entspricht die Einstellung nicht der Vorgabe, die Leerlaufschalter-Sicherungsmutter losdrehen und die Leerlaufdrehzahl durch Drehen des Leerlaufschalters einstellen.

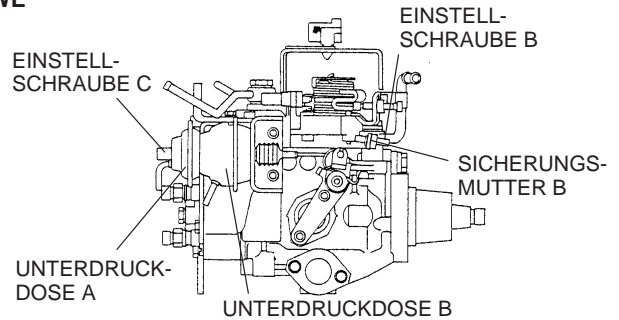


4. Nach Einstellung der Leerlaufdrehzahl die Sicherungsmutter sicher festziehen.

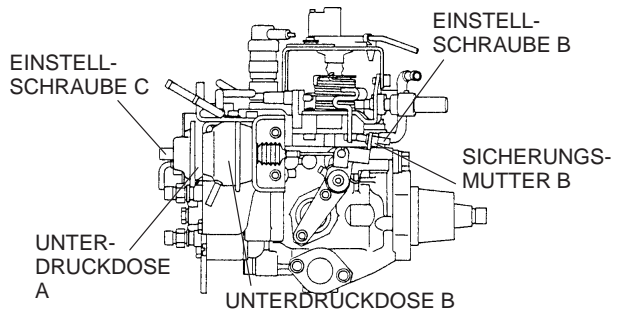
EINSTELLUNG DER LEERLAUFDREHZAHL

1. Die Schritte unter "VORBEREITUNG DER MOTOREINSTELLUNGEN" ausführen.
2. In Neutralschaltstellung alle elektrischen Verbraucher ausschalten.
3. Einen Unterdruck von mindestens –53,3 kPa {–400 mmHg, –15,8 inHg} in Unterdruckdose B erzeugen, und die Schnelleerlaufdrehzahl messen.

WL



WL, WL Turbo



Sollwert

1200 – 1500 (1350 ± 150) min⁻¹

4. Falls sie nicht im Sollbereich liegt, wie folgt vorgehen;
 - (1) Sicherungsmutter B losdrehen.
 - (2) Die Schnelleerlaufdrehzahl durch Drehen der Einstellschraube B einstellen.
 - (3) Die Sicherungsmutter B festziehen.

Anzugsmoment

5,9 – 8,8 Nm {60 – 90 cmkg, 53 – 78 in-lbf}

5. Unterdruckdose B auf Luftdruck bringen und in Unterdruckdose A einen Unterdruck von mindestens –53,3 kPa {–400 mmHg, –15,8 inHg} erzeugen, und die Schnelleerlaufdrehzahl messen.

Sollwert

WL-Fahrzeug: 805 – 855 (830 ± 25) min⁻¹

WL-Turbo, WL (nur Europa):

825 – 875 (850 ± 25) min⁻¹

6. Entspricht die Einstellung nicht der Vorgabe, die Schnelleerlaufdrehzahl durch Drehen der Einstellschraube C einstellen.

EINSTELLUNG DES EINSPRITZZEITPUNKTS

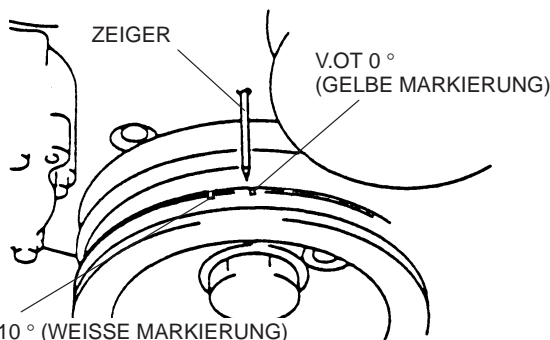
Vorsicht

- **Kraftstoffdämpfe sind gefährlich. Sie können sich sehr leicht entzünden und schwere Verletzungen und Schäden verursachen. Funken und offenes Feuer daher stets fernhalten.**
- **Austretender Kraftstoff und Leckstellen in den Kraftstoffleitungen sind gefährlich. Kraftstoff kann sich entzünden und schwere oder tödliche Verletzungen und Schäden verursachen. Außerdem kann Kraftstoff auch Haut- und Augenreizungen hervorrufen. Um dies zu verhindern, stets die "Vorsichtshinweise für Arbeiten an der Kraftstoffanlage" beachten.**

Achtung

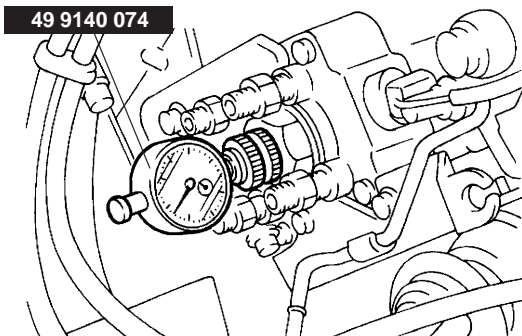
- **Nach Festziehen der losgedrehten Haltemutter und -schraube der Einspritzpumpe unbedingt die Steuerriemenspannung prüfen. Wird die Riemen­spannung nicht geprüft, können Steuerriemen und Nockenwelle beschädigt werden. (Siehe Kapitel B2, STEUERRIEMEN, AUSBAU/EINBAU DES STEUERRIEMENS, Ausbauhinweis für Kurbelwellenriemenscheibe.)**

1. Die Einspritzleitungen ausbauen. (Siehe KRAFTSTOFFANLAGE, AUSBAU/EINBAU DER EINSPRITZPUMPE (FIP).)
2. Den Kühllüfter ausbauen. (Siehe Kapitel E, KÜHLLÜFTER, AUSBAU/EINBAU DES KÜHLLÜFTERS.)
3. Die Kurbelwellenriemenscheibe langsam so drehen, daß die Einbaumarkierung (v.OT 0°: gelbe Markierung) mit dem Zeiger fluchtet.



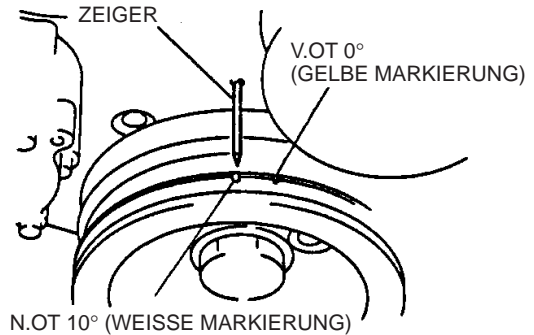
N.OT 10° (WEISSE MARKIERUNG)

4. Den Verteilerkopfstopfen der Einspritzpumpe abschrauben.
5. Das **SST** so an der Stopfenbohrung des Verteilerkopfstopfens montieren, daß der Fühler des **SST** den Verteilerkolben berührt und dabei ca. 2,0 mm {0,079 in} anzeigt.



49 9140 074

6. Die Kurbelwelle entgegen dem Uhrzeigersinn auf ca. 30° v.OT drehen. (Mit einer der **SST** Einbauöffnungen in der Kurbelwellenriemenscheibe fluchten.)
7. Die Kurbelwelle leicht nach rechts und links drehen und sicherstellen, daß sich der Meßuhrzeiger nicht bewegt. Danach den Zeiger auf 0 mm {0 in} stellen.
8. Die Kurbelwelle im Uhrzeigersinn so drehen, daß der Zeiger auf 10° n.OT (weisse Markierung) weist und den Wert am Meßuhrzeiger ablesen.



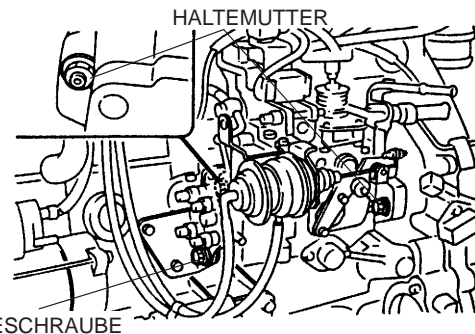
Sollwert

0,95 – 1,05 mm {0,038 – 0,041 in}
(1,0 ± 0,05 mm {0,039 ± 0,019 in})

9. Entspricht die Einstellung nicht der Vorgabe, durch Losdrehen der Haltemutter und -schraube der Einspritzpumpe einstellen und die Einspritzpumpe drehen.
10. Zunächst die Haltemutter der Einspritzpumpe festziehen und danach die Schraube.

Anzugsmoment

19 – 25 Nm {1,9 – 2,6 mkg, 14 – 18 ft-lbf}



HALTESCHRAUBE

11. Das **SST** abziehen.
12. Den Verteilerkopfstopfen mit einer neuen Dichtung versehen und hineindreihen.

Anzugsmoment

14 – 19 Nm {1,4 – 2,0 mkg, 11 – 14 ft-lbf}

13. Die Einspritzleitungen anschließen. (Siehe KRAFTSTOFFANLAGE, AUSBAU/EINBAU DER EINSPRITZDÜSEN.)
14. Den Kraftstoffilter entlüften. (Siehe KRAFTSTOFFANLAGE, ENTLÜFTEN DER KRAFTSTOFFLEITUNGEN.)
15. Auf Kraftstoffleckstellen prüfen.
16. Die Keilriemenspannung prüfen. (Siehe Kapitel B2, STEUERRIEMEN, AUSBAU/EINBAU DES STEUERRIEMENS, Ausbauhinweis für Kurbelwellenriemenscheibe.)