

BOSCH TESTWERTE

VDT-T- VOLV 1,4/1 (5.64)

Die Testwerte wurden mit BOSCH-Testgeräten ermittelt und entsprechen dem letzten Stand der uns zugänglichen Unterlagen. Testgeräte mit anderen Meßmethoden können andere Werte ergeben. In Zweifelsfällen sind die Angaben der Hersteller zu beachten.

Firma: Aktiebolaget Volvo, Göteborg, Schweden

Motor: 1,42 Ltr.-4 Zyl.-4 Takt-Otto-44 PS/4000 oder 51/4500 (DIN)

Typ: PV 444 und PV 445

Typ B 4 B

Baujahr: 49-56

Batterie 6 V 84 Ah	Beim Anlassen Anlasser muß gleichmäßig durchdrehen		Spannung (Mindestwert)	4,5 V	
	Anlasser EGD 0,6/6 AR 19	Bei blockiertem Motor Vorsicht! Höchsten Gang einlegen, abbremesen		Spannung (Mindestwert)	3,5 V
		Strom	500 A		
Lichtmaschine LJ/GJM 160/6/1500 R 10 oder 1800 R 10	Regulierspannung		ohne Belastung	6,9-7,6 V	
			mit Belastung	(6,8-7,6) V	
Reglerschalter RS/UA 160/6/30 oder (RS/UA 160/6/16)	Einschaltspannung [V] 6,2-6,8	Rückstrom [A] 4-9	Strom bei Belastung		A
			Stromreglereinsatz kalt		40-44 A
			warm		37-41 A
Zündspule ZS/KZ 1/6	Spannung an Klemme „15“ (Mindestwert 2)		bei ZS-Ruhestrom	5,5 V	
			beim Anlassen	4,5 V	
Zündverteiler VJU 4 BR 9	Unterbrecher Kontaktdruck 400-500 p	Kontaktöffnung	Schließwinkel		
		0,4-0,5 mm	48-55 Grad	53-61 %	
	Zündkondensator Kapazität 0,23-0,32 µF	LMKO 1 Z 25 Z Isolationswiderstand über 200 kΩ	Reihenwiderstand max. bis R _r -Marke		
Zündverstellung	a) Fliehkraftverstellung		b) Unterdruckverstellung		
	Drehzahl [U/min]	Verstellung [Grad KW]	mm Hg	Verstellung [Grad KW]	
	500	0-10		Bereich 12-18	
	800	10-12	80-150		
	2000	23-29	380-450		
3500-4000	35-40		Überprüfung		
Gesamtverstellung:		35-40 Grad KW			
Grundeinstellung	Zündzeitpunkt-Marke befindet sich bewegliche Marke: Schwungrad		Zündzeitpunkt-Einstellung: 4) Grad KW vor/nach OT		
	feste Marke: Zeiger im Schauloch des Kupplungsgehäuses		mm vor/nach OT		
	Zündfolge: 1-3-4-2		Zündkerzen: U 175 T 3 oder U 225 T 3 (W 175 T 3)		
	Zylinder 1: vorn		Elektrodenabstand 0,7-0,8 mm		

1) Werte gelten bei 20° C, sind bei Betriebstemperatur der Spule größer. Sind weitere Fußnoten im Text erwähnt, dann siehe Rückseite.

VergaserZenith 30 VIG
9/c 1412 oder
(9/c 1412 B)

Hauptdüse: 95 o. 102 (100 o. 107)	Schwimmer:	gr
Leerlaufdüse: 50	Schwimmer-Stand:	mm
Lufttrichter: 25	Schwimmer-Ventil:	1,5
Luftkorrekturdüse:	Schwimmer-Ventil-	
Leerlaufdüse: 50	Dichtung:	2 mm
Zusatzdüse 70	Luftdüse:	2,0 (2,8)
Beschleuniger-Pumpe: cm ³ /Hub	Pumpendüse:	50

Unterdruck im Ansaugrohr

mm Hg				
bei U/min				

Kraftstoffpumpe	Förderdruck:	0,14-0,25	atü	1,4-2,5	mWS
------------------------	---------------------	-----------	-----	---------	-----

Fahrzeugdaten

Leerlaufdrehzahl	400-600	U/min	Verdichtung 1: 5)
Ventilspiel: Einlaß	6)	mm	Kompression 5)
warm Auslaß	6)	mm	atü
kalt			
Übersetzung 7)	1,25		
Kurbelwelle/Lichtmaschine 1:	(1,55)		
Kurbelwelle/Anlasser	1:13		

Geschwindigkeiten:	[km/h]	Beschleunigungszeiten:	Kraftstoffverbrauch:
1. Gang			Normverbrauch
2. Gang			Ltr./100 km
3. Gang			nach DIN 70030
4. Gang			Testverbrauch
bei	U/min KW		Ltr./100 km

Bemerkungen

- 2) Zwischen Anschlußklemme "30" am Zündschloß und Masse-Motorblock messen.
- 3) Plus- und Minuskabel von Batterie lösen. Zündung einschalten, danach Widerstand zwischen Batteriekabel Plus und Anschluß "1" an Zündspule messen.
- 4) Motor 44 PS (495301): 5 Grad vor OT mit Stroboskop bei Anlasserdrehzahl.
- 4) Motor 51 PS (495302): 2 Grad vor OT mit Stroboskop bei Anlasserdrehzahl.
- 5) Motor 44 PS: 1:6,5 Kompression warm: 8,1-8,4 atü
Motor 51 PS: 1:7,3 " " : 9,2-9,6 atü
- 6) Motor 44 PS: Einlass: 0,30 mm, Auslass: 0,35 mm
Motor 51 PS: Einlass: 0,40 mm, Auslass: 0,45 mm
- 7) Frühere Ausführung ().