

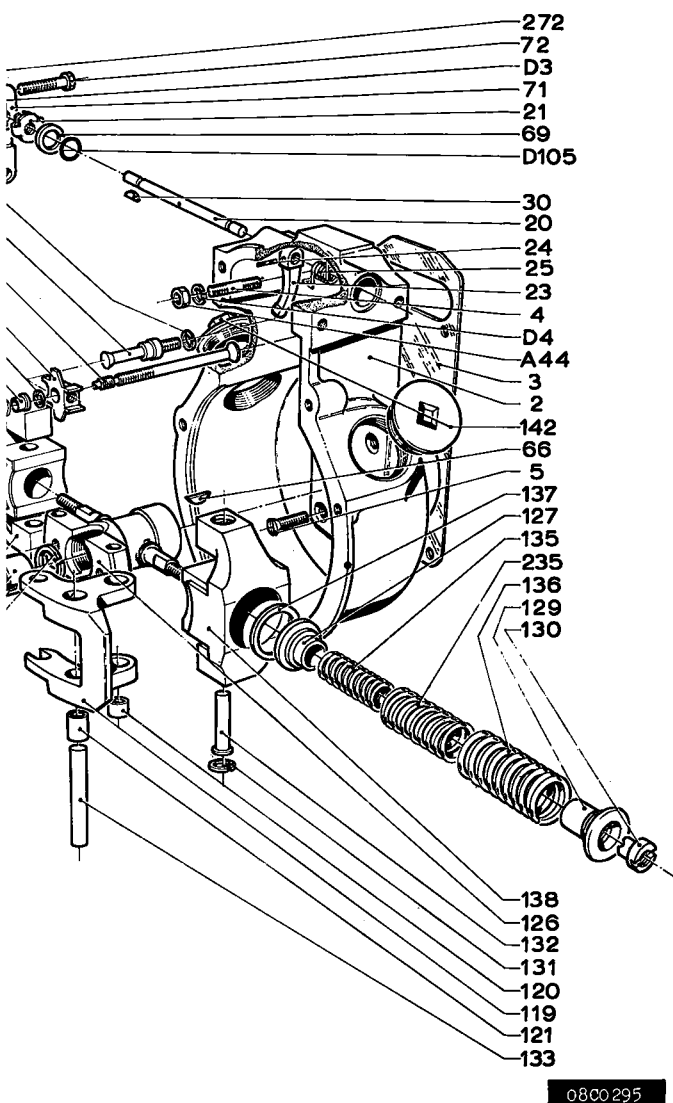
- A44 moer
- D3 veerring
- D4 veerring
- 4-90 verlengstuk (v. regelstang)
- D105 "O"-ring
- 2 reguleurhuis
- 3 pakking
- 4 tapeind
- 5 schroef
- 12 ontluchter
- 17 pakking
- 20 stophefboom-as
- 21 borgring
- 23 stophefboompal
- 24 borgpen
- 25 veer
- 30 spie
- 41 reguleurdeksel

- 42 pakking
- 43 schroef
- 62 plug
- 63 pakkingring
- 66 spie
- 67 veerring
- 68 moer
- 69 tussenlegging
- 71 stophefboom
- 72 klembout
- 73 regelhefboom
- 74 pen
- 75 borgplaat
- 76 afstel-schakelpen
- 77 splitpen
- 78 veer-zitting
- 79 veer
- 86 flens

- 87 paspen
- 88 schroef
- 91 excentriek-as
- 93 "O"-ring
- 94 bedieningshefboom
- 101 borgmoer
- 102 plunjer
- 103 afstelbout
- 104 veer
- 105 borgplaat
- 107 sluitplug
- 108 pen
- 109 geleidingsblok
- 110 sluitring
- 112 splitpen
- 113 kroonmoer
- 114 sluitring
- 115 stelring (shim)

- 116 kruis
- 117 verbi
- 118 gele
- 119 haak
- 120 bus (
- 121 bus (
- 122 draai
- 123 houc
- 124 borg
- 125 schrc
- 126 meer
- 127 onde
- 129 bove
- 130 stelrn
- 131 borg
- 132 draai
- 133 draai
- 135 binni

"TWO SPEED" MECHANISCHE REGULATEUR (voor min. en max. toerental)



116 kruisstuk	136 buitenveer
117 verbindingspen	137 tussenlegring
118 geleidingsbus	138 gewicht
119 haakse hefboom	141 verbindingsstuk
120 bus (kort)	142 inspectieplug
121 bus (lang)	143 pakkingring
122 draaipen	160 aanslagnok
123 houderplaat v. draaipennen	161 klemschroef
124 borgplaat	162 aanslag tapeind
125 schroef	163 moer
126 meenemer	170 beschermkap
127 onderste veerschotel	171 schroef
129 bovenste veerschotel	235 centrale veer
130 stelmoer	272 moer
131 borgring	291 spie
132 draaipen (kort)	293 "O"-ringhouder
133 draaipen (lang)	294 klembout
135 binnenveer	

Controle en afstelling na revisie

Na de revisiewerkzaamheden aan een reguleur dient te worden gecontroleerd, dat alle draaipunten spelingvrij zijn en zich geen zwaar lopende punten in het gehele mechanisme voordoen. Hiertoe moeten de **veren en de veerschotels worden verwijderd**, waarna kan worden gecontroleerd of de gewichten (138), de meenemer (126) en de draaipennen volkomen vrij kunnen bewegen.

De axiale speling van het kruisstuk (116) op de verbindingspen (117) moet tussen 0,02—0,07 mm bedragen en kan zondig worden gecorrigeerd door middel van stelingen (115), welke in verschillende dikten verkrijgbaar zijn.

Eerst nadat is gecontroleerd, dat de regelstang van de brandstofpomp vrij heen en weer kan worden bewogen, mag de verbinding tussen deze stang en de regelhefboom (73) van de reguleur tot stand worden gebracht.

Het is vervolgens van het grootste belang om het vrij en soepel bewegen van het gehele reguleurmechanisme na te gaan in **gemonteerde** toestand. Dit kan uitsluitend geschieden door gebruikmaking van een reguleurdeksel, waarvan het bovenachterstuk is weggezaagd. Dit halve deksel wordt compleet met lagerflenzen en excentriek-as op de reguleur bevestigd.

Door nu de regelhefboom (73) met de hand heen en weer te bewegen, kan het gehele mechanisme worden gecontroleerd op vrije beweging. Blijkt bijvoorbeeld, dat de schakelpen (76) krom is, de gaten in het verbindingsstuk (141) boven in de regelhefboom onzuiver zijn geboord of dat de regelhefboom verkeerd bewerkt of verbogen is, dan heeft dit tot gevolg, dat het gehele hefboomstelsel naar één kant wordt gedrukt. Als gevolg daarvan zal de regelhefboom klemmen op de excentriek-as en tegen de lagerflenzen oplopen.

Instellen verbinding brandstofpompregelstang - reguleur

Monteer de veren en veerschotels, waarbij er vooral op moet worden gelet, dat de buitenveren (136) van gelijke lengte zijn en dat de bovenkant van de afstelmoer (130) gelijk ligt met het einde van de pen van de meenemer (126). Draai vervolgens de moer nog een **hele** slag in.

Monteer de aanslagnok (160) op de excentriek-as (91) en draai de aanslagnok (162) voor stationair toerental geheel uit. Draai nu de excentriek-as totdat de nok tegen de flens (86) stuit. Stel vervolgens de schakelpen (76) tussen de regelhefboom en de brandstofpompregelstang zodanig in, dat de regelstang nog over $4\frac{1}{2}$ — $5\frac{1}{2}$ mm kan bewegen.

Monteer het normale reguleurdeksel (41), doch zonder de demperinrichting (101 t/m 107) en installeer pomp en reguleur op een testbank.

Afstellen stationair toerental

Alvorens de regeling van het stationaire toerental te controleren, moet de brandstofpomp eerst worden afgesteld op een opbrengst van circa 1,5 cc per 100 slagen bij 250 omw/min.

Vervolgens wordt het toerental langzaam opgevoerd vanaf 150 omw/min totdat bij 210 omw/min de brandstofpompregelstang zich net begint te verplaatsen. Bij 540 omw/min moet de regelstang zich over een afstand van 10 mm hebben verplaatst. Indien dit niet het geval is, moet de spanning van de reguleurveren worden veranderd door de stelmoeren (130) een halve slag in of uit te draaien.

Instellen van max. brandstofopbrengst

Nadat de brandstofpomp is gecalibreerd, wordt — terwijl de pomp met 600 omw/min draait — de maximum brandstofopbrengst ingesteld door middel van de aanslag vóór tegen het pomphuis (meestal met „rookstop” aangeduid). Vervolgens wordt de aanslagschroef voor max. brandstofopbrengst op de reguleur zover ingedraaid tot de brandstofpompregelstang zich net in de richting van de nul-opbrengst begint te verplaatsen. Daarna wordt deze aanslagschroef anderhalve slag teruggedraaid en in deze stand geborgd.

Afstellen maximum toerental

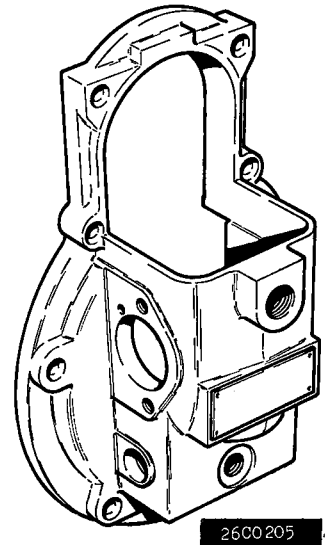
Voer het toerental op en controleer, dat bij 1200 omw/min de regelstang nog op volle opbrengst staat, terwijl bij 1220 omw/min de regelstang zich reeds in de richting van de nul-opbrengst moet hebben verplaatst. Bij 1320 omw/min moet de brandstofopbrengst bijna nihil zijn.

Als de regelstang zich reeds bij een lager toerental dan het beginregeling-toerental begint te verplaatsen, moet dit worden gecorrigeerd door de oorspronkelijke veerschetels (129) te vervangen door veerschetels met een grotere trap. (De standaard veerschetels zijn kenbaar aan een ingeslagen letter "B", terwijl in de schotels met een vergrote trap de letter "A" is ingeslagen.) Ook dan moet de afstelmoer (130) eerst zo ver worden ingedraaid, totdat zijn bovenkant gelijk ligt met het einde van de pen van de meenemer (126), doch daarna moet de moer slechts een halve slag worden ingedraaid.

Afstellen stationair toerental op de motor

Het afstellen van het stationair toerental op de motor moet plaatsvinden bij **warme** motor.

Eerst dient de aanslagbout (162) voor stationair toerental zodanig te worden ingesteld, dat de motor met 500—550 omw/min draait. Daarna wordt de demperschroef (103) net zover ingedraaid, totdat net kan worden waargenomen, dat het toerental stijgt. Vervolgens moet deze schroef $\frac{1}{2}$ — $1\frac{1}{2}$ slag worden teruggedraaid, waarbij dient te worden gecontroleerd, dat bij het loslaten van het acceleratiepedaal de motor stationair draait en het toerental nergens blijft „hangen”.



Ten behoeve van inspectiewerkzaamheden gedeeltelijk opengezaagd reguleurdeksel.