

Bild 1. Bränslesystem.
T.o.m. chassi nr 5300.

- | | |
|------------|--------------|
| 1. Tank | 4. Pump |
| 2. Ledning | 5. Förgasare |
| 3. Filter | |

Fig. 1. Fuel system in A-model.
(Serial No:s to 5300).

- | | |
|----------------|----------------|
| 1. Tank | 4. Pump |
| 2. Fuel pipe | 5. Carburetter |
| 3. Fuel filter | |

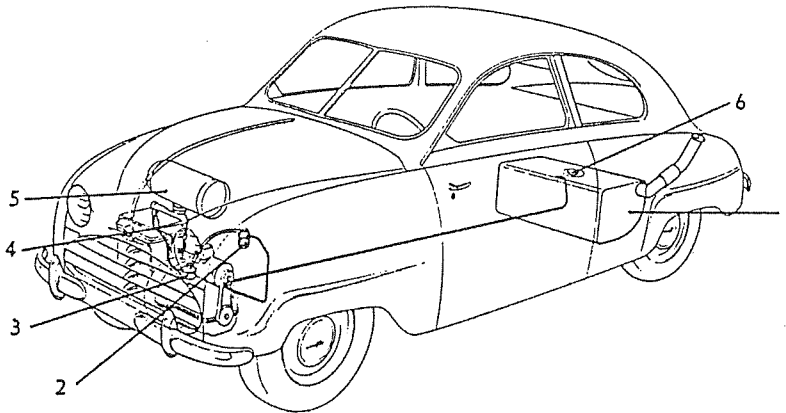


Bild 2. Bränslesystem.
Chassi nr 5301 t.o.m. 12000.

- | | |
|-----------|----------------------------|
| 1. Tank | 4. Förgasare |
| 2. Filter | 5. Luftfilter |
| 3. Pump | 6. Bränslemätar-
givare |

Fig. 2. Fuel system in B-model.
(Serial No:s 5301—12000).

- | | |
|----------------|----------------------------|
| 1. Tank | 4. Carburetter |
| 2. Fuel filter | 5. Air filter |
| 3. Pump | 6. Fuel gauge
tank unit |

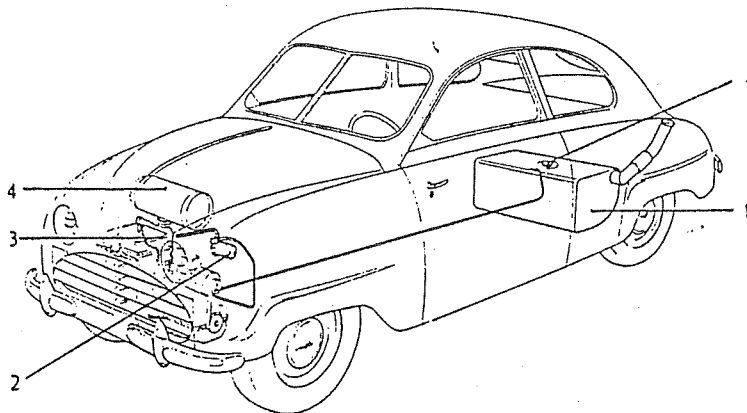


Bild 3. Bränslesystem.
Fr.o.m. chassi nr 12001.

- | | |
|-------------------|----------------------------|
| 1. Tank | 4. Luftfilter |
| 2. Pump m. filter | 5. Bränslemätar-
givare |
| 3. Förgasare | |

Fig. 3. Fuel system in B-model.
(Serial No:s from 12001).

- | | |
|----------------------|----------------------------|
| 1. Tank | 4. Air filter |
| 2. Pump incl. filter | 5. Fuel gauge
tank unit |
| 3. Carburetter | |

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sida
1. Beskrivning	1
1.1. Bränsletank	1
1.1.1. Bränsletanksplacering Saab 92 A (chassi nr 1—5300)	3
1.1.2. Bränsletanksplacering Saab 92 B (fr.o.m. chassi nr 5301)	3
1.2. Bränsleledning	3
1.2.1. Installation bränsleledning Saab 92 A (chassi nr 1—5300)	3
1.2.2. Installation bränsleledning Saab 92 B (chassi nr 5301—12000)	3
1.2.3. Installation bränsleledning Saab 92 B (fr.o.m. chassi nr 12001)	3
1.3. Bränslefilter	4
1.4. Bränslepump	4
1.4.1. Isolering bränslepump Saab 92 A (chassi nr 1—5300)	5
1.4.2. Membran och isolering bränslepump Saab 92 B (chassi nr 5301—12000) ..	5
1.5. Förgasare	5
2. Tekniska uppgifter	7
2.1. Förgasare 32 AIC (chassi nr 1—8000) ..	7
2.2. Förgasare 32 BI (fr.o.m. chassi nr 8001)	7
3. Arbeten i vagn	8
3.1. Rengöring av förgasare	8
3.2. Rengöring av bränslefilter	9
3.3. Rengöring av bränslepump	9
3.3.1. Rengöring av mek. bränslepump (chassi nr 1—12000)	9
3.3.2. Rengöring av elektr. bränslepump (fr.o.m. chassi nr 12001)	11
3.4. Rengöring av ledning och tank	11
3.5. Kontroll eller justering av förgasare ...	12

1. BESKRIVNING

Saab-bilens bränslesystem består av: tank, ledning, filter, pump (elektrisk bränslepump med inbyggt filter fr.o.m. chassi nr 12001) och förgasare. Systemets byggnad framgår av bild 1, 2 o. 3.

1.1. Bränsletank

Tanken rymmer 35 l. Den är tillverkad av blypläterad stålplåt och är försedd med 2 skvalpskott. Tankens sugrör är infäst i en platta, fastlödd i tanken. Rörets längd är så avpassat, att smärre föroreningar i bränslet stannar kvar på tankens botten. I tanken finnes en flottör, som tjänstgör som givare för el-bränslemätare. Den elektriska armaturen är fastskruvad i tankens övre del.

TABLE OF CONTENTS

	Page
1. Description	1
1.1. Fuel tank	1
1.1.1. Location of tank in A-model	3
1.1.2. Location of tank in B-model	3
1.2. Fuel pipe	3
1.2.1. Fuel pipe installation, A-model	3
1.2.2. Fuel pipe installation, B-model	3
1.2.3. Fuel pipe installation, B-model -55 ...	3
1.3. Fuel filter	4
1.4. Fuel pump	4
1.4.1. Insulation, fuel pump, A-model	5
1.4.2. Insulation, fuel pump, B-model	5
1.5. Carburetter	5
2. Technical data	7
2.1. Carburetter in cars with serial No:s 1—8000 32 AIC	7
2.2. Carburetter in cars with serial No:s 8001— 32 BI	7
3. Adjustments and repairs	8
3.1. Cleaning of carburetter	8
3.2. Cleaning of fuel filter	9
3.3. Cleaning of fuel pumps	9
3.3.1. Cleaning of mechanical fuel pump ...	9
3.3.2. Cleaning and adjustment of electrical fuel pump	11
3.4. Cleaning of fuel pipe and tank	11
3.5. Checking and adjusting the carburetter	12
Saab 92 1950—52 A-model serial No:s 1—5300	
Saab 92 1953—54 B-model serial No:s 5301—12000	
Saab 92 1955 B-model serial No:s 12001—	

1. DESCRIPTION

The fuel system of Saab 92 comprises the following components: tank, pipe, filter, pump (cars with serial No:s from 12001 are equipped with S.U. electrical fuel pump with built-in fuel filter) and carburetter. The lay-out is shown on figs. 1, 2 and 3.

1.1. Fuel tank

The tank capacity is 35 litres (9.25 U.S. Gall.). It is made of lead-plated steel sheet and is provided with two baffles.

The suction pipe is secured to a plate soldered to the tank. The length of the pipe has been determined to ensure that impurities in the fuel will remain at the bottom of the tank.

1.1.1. Bränsletanksplacering Saab 92 A (chassi nr 1 t.o.m. 5300)

Bränsletanken är som framgår av bild 1 placerad baktill i vagnen över reservhjulstrymmet bakom den bakre väggen i bagagerummet. Tanken fasthålls med 2 spännband och är åtkomlig, sedan bagagerumsväggen tagits bort.

1.1.2. Bränsletanksplacering Saab 92 B (fr.o.m. chassi nr 5301)

Bränsletanken är, som framgår av bild 2, placerad baktill i vagnen under bagagerummets främre del. Tanken fasthålls med 2 spännband och är lätt åtkomlig, om främre bagagerumsgolvet avlägsnas.

1.2. Bränsleledning

Bränsleledningen är utförd av förkopprat stålrör, s.k. bundy-rör.

1.2.1 Installation bränsleledning Saab 92 A (chassi nr 1 t.o.m. 5300)

Bränsleledningen är med en förskruvning ansluten till sugröret, som är placerat på tankens övre del. Ledningen är sedan dragen över vänsterbakre hjulhus genom bakre snedvägg ned till golv. I vecket mellan bakre snedvägg och golv är en förskruvning placerad och från denna löper ledningen i golvets mitre sicka genom torpedväggen och upp på främre sidan av kylarens hylla, där den med en vinkelförskruvning är ansluten till bränslefiltret.

1.2.2. Installation bränsleledning Saab 92 B (chassi nr 5301 t.o.m. 12000)

Bränsleledningen är med en förskruvning ansluten till sugröret, som är placerat på tankens baksida. Ledningen, som saknar skarv, är sedan dragen under tanken i en av golvsickorna samt genom torpedväggen upp på främre sidan av kylarens hylla, där den med en rak förskruvning är ansluten till bränslefiltret.

1.2.3. Installation bränsleledning Saab 92 B (fr.o.m. chassi nr 12001)

Bränsleledningen är här anordnad i överensstämmelse med vad som beskrivits i punkt 1.2.2. ovan med undantag av att separat filter saknas, varför ledningen anslutes direkt till den elektriska bränslepumpen.

The tank contains a float, serving as a transmitter for the electrical fuel gauge. The electric unit is screwed to the top of the tank.

1.1.1. Location of tank in the A-model

As shown in fig. 1 the tank is located in the rear part of the body above the spare wheel compartment and behind the luggage compartment wall. It is secured by two straps and accessible after removal of the luggage compartment wall.

1.1.2. Location of tank in the B-model

As shown in fig. 2 the tank is located in the rear part of the car below the front part of the luggage compartment flooring. It is suspended by straps and made accessible by removing the front flooring of the luggage compartment.

1.2. Fuel pipe

The fuel pipe consists of copper-plated steel pipe, so-called Bundy pipe.

1.2.1. Fuel pipe installation, in the A-model

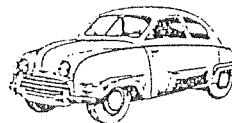
The fuel pipe is connected by a pipe joint to the suction pipe through the top of the tank. It then passes above the left rear wheel housing through the rear oblique wall and down to the floor. At the fold between this wall and the floor a joint is fitted and from here the pipe follows the centre recess in the floor to the cowl and through this up to the front of the radiator shelf, where it is connected to the fuel filter by an elbow fitting.

1.2.2. Fuel pipe installation, in the B-model

The fuel pipe is connected by a pipe joint to the suction pipe through the rear wall of the tank. The pipe runs without joints underneath the tank along one of the recesses in the floor and through the cowl up to the front of the radiator shelf, where it is connected to the fuel filter by a straight fitting.

1.2.3. Fuel pipe installation in the B-model -55

The fuel pipe installation is the same as described in 1.2.2. above with the exception that the separate fuel filter is lacking. Therefore the pipe is connected directly to the electrical fuel pump with built-in fuel filter.



1.3. Bränslefilter

Filtret, av fabrikat Carter, består av överdel, slamsamlarglas, sil, bygel och packning. Se bild 4.

Genom filtrets intag strömmar bränslet ned i slamsamlarglas och passerar sedan silen och fortsätter ut genom en kanal i bränslefilterets överdel.

Bränslefilteret är genom en slang anslutet till bränslepumpen.

Vagnar fr.o.m. chassi nr 12001, vilka äro utrustade med elektrisk bränslepump, sakna separat filter. Detta förekommer i stället inbyggt i pumpen. (Se kap. 12. ELSYSTEM och INSTRUMENT).

1.3. Fuel filter

The filter, which is of Carter make, consists of top, sludge collector bowl, gauze, bow and gasket. See fig. 4.

The fuel flows through the inlet down into the sludge bowl and then through the gauze and out through a channel in the top.

A hose connects the filter to the fuel pump.

Cars with serial No:s from 12001 are equipped with electrical fuel pump and lack separate fuel filter. Instead the pump is provided with a built-in fuel filter. (See chapter 12 ELECTRICAL SYSTEM and INSTRUMENTS).

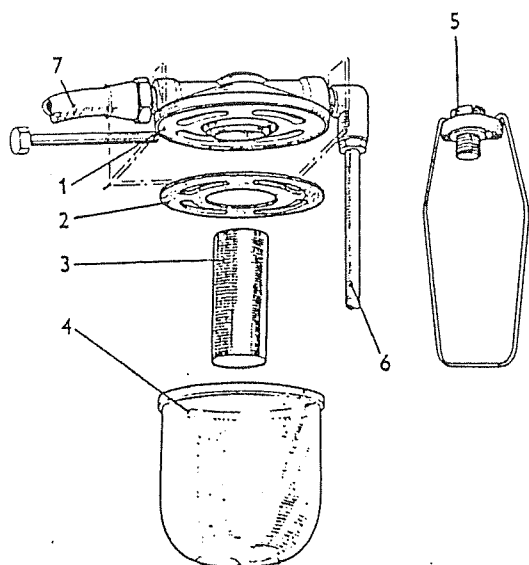


Bild 4. Bränslefilter.

Fig. 4. Fuel filter.

- | | |
|------------------------|----------------------------|
| 1. Överdel | 1. Filter top |
| 2. Packning | 2. Gasket |
| 3. Sil | 3. Gauze |
| 4. Slamsamlarglas | 4. Sludge bowl |
| 5. Bygel med spänskruv | 5. Bow with clamping screw |
| 6. Ledning från tank | 6. Fuel pipe (from tank) |
| 7. Slang till pump | 7. Fuel hose (to pump) |

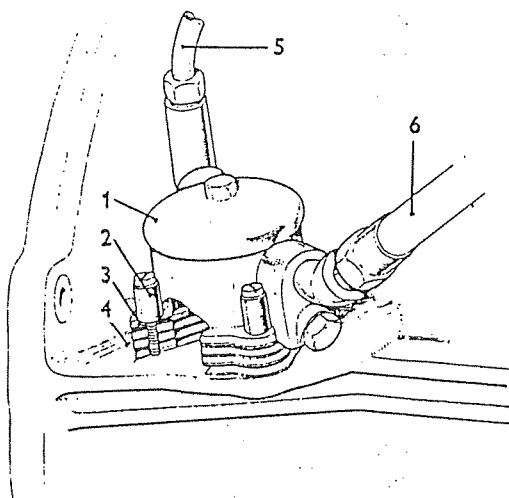


Bild 5. Bränslepump.

Fig. 5. Fuel pump.

- | | |
|----------------------------------|---|
| 1. Lock | 1. Pump cover |
| 2. Fästskruv med isoleringshylsa | 2. Retaining screw with insulating sleeve |
| 3. Membran | 3. Diaphragm |
| 4. Isoleringsplattor och membran | 4. Insulating plates and diaphragms |
| 5. Ledning till förgasare | 5. Fuel pipe (to carburetter) |
| 6. Slang från filter | 6. Fuel hose (from filter) |

1.4. Bränslepump

Bränslepumpen är för vagnar mellan chassi nr 1 och 12000 en mekanisk AC-membranpump direkt påverkad av variationerna i vevhstrycket.

Bränslet kommer in i bränslepumpens övre kammare och passerar där den silduk, som är placerad omedelbart under locket. Härifrån passerar bränslet genom sugventilen till pumpens

1.4. Fuel pump

The fuel pump is, in cars with serial No:s to 12000, a mechanical AC diaphragm pump operated by the pressure variations in the crankcase.

The fuel enters the upper chamber of the pump and passes through a gauze placed below the top cover. Then the fuel passes the suction valve to the lower chamber and when the diaphragm

nedre kammare. Vid membranets uppåtgående rörelse tryckes bränslet genom pumpens tryckventil ut i ledningen till förgasaren.

Ventilerna äro av bakelit och belastade med svaga spiralfjädrar samt tätar mot säten av mäsing. Båda ventilerna hållas fast med en hållare, som är fäst i pumphuset med tre skruvar. Bränslepumpens lock tätar mot en korkpackning fäst vid pumphuset med en skruv i lockets mitt.

För att förhindra överledning av värme från vevhuset till bränslepumpen är en särskild isolering införd mellan pump och vevhus. Fr.o.m. chassi nr 12001 ha vagnarna utrustats med en SU elektrisk bränslepump. Beskrivning över denna återfinnes i kapitel 12, moment 1.5.

1.4.1. Isolering bränslepump Saab 92 A (chassi nr 1 t.o.m. 5300)

Isoleringen mellan vevhus och pump består av 3 fiberplattor och 3 "verksamma" membran. Pumpens fästskruvar äro dessutom isolerade med hylsor av bakelit. Se bild 5.

De arbetande membranerna äro sammanfogade med en nit.

1.4.2. Membran och isolering bränslepump Saab 92 B (chassi nr 5301 t.o.m. 12000)

Isoleringen mellan vevhus och pump består av ett tjockt bakelitmellanlägg samt packning mellan detta och vevhuset.

Membranet består av 3 membranskivor, av vilka de båda yttre äro försedda med hål och tjänstgöra som stödmembran.

Alla i detta utförande ingående detaljer kunna i sin helhet inmonteras på vagnar av äldre modell, se bild 10.

1.5. Förgasare

Förgasaren är en Solex fallförgasare. För vagnar mellan chassi nr 1 t.o.m. 8000 av typ 32 AIC samt fr.o.m. chassi nr 8001 av typ BI. Båda dessa förgasare äro försedda med en speciell startanordning, s.k. bistarter.

Bistartern användes för start av kall motor och ger då en fetare bränsleblandning än huvudförgasaren.

Bistarterns blandningsförhållande regleras genom luftmunstycket 9, bild 6 och bränslemunstycket 8. Den kopplas in genom en slidanordning, som helt öppen ger rätt blandning. När bistartern är i funktion skall trotteln vara helt

moves upward, fuel is forced through the pressure valve into the pipe leading to the carburetter.

The valves, which are loaded by weak coil springs, are made of bakelite and seal against brass seats. Both valves are fitted in a retainer, secured to the pump casing by three screws. The top cover tightens against a cork gasket and is secured to the pump casing by a central screw.

To prevent heat conduction from the crankcase to the pump a special insulation has been fitted between pump and crankcase.

Cars with serial No:s from 12001 are equipped with S.U. electrical fuel pump, the description of which is found in chapter 12, ELECTRICAL SYSTEM and INSTRUMENTS, paragraph 1.5.

1.4.1. Insulation, fuel pump, A-model

The insulation between crankcase and pump consists of three fibre plates and three diaphragms (non-operating). In addition, the three retaining screws for the pump are insulated by bakelite sleeves. See fig. 5.

The operating diaphragms are held together by a rivet.

1.4.2. Insulation, fuel pump, B-model

The insulation between crankcase and pump consists of a thick bakelite disc and a gasket between the disc and the crankcase.

The diaphragm consists of three discs of which the two outer ones are provided with holes and serve as support diaphragms.

All components of this design may be installed in cars of A-model. See fig. 10.

1.5. Carburetter

The carburetter is a Solex down-draught carburetter. In cars with serial No:s to 8000 it is of the type 32 AIC and in later cars 32 BI. Both types are equipped with a special cold-starting device, also called the bistarter.

The bistarter is engaged when starting a cold engine in order to supply a richer mixture than that received through the ordinary carburetter.

The mixture ratio of the bistarter is controlled by the air jet 9 (fig. 6) and the fuel jet 8. A slide valve operated by the driver affects the cold-starter, supplying the correct mixture when it is fully open. When the bistarter is operated the

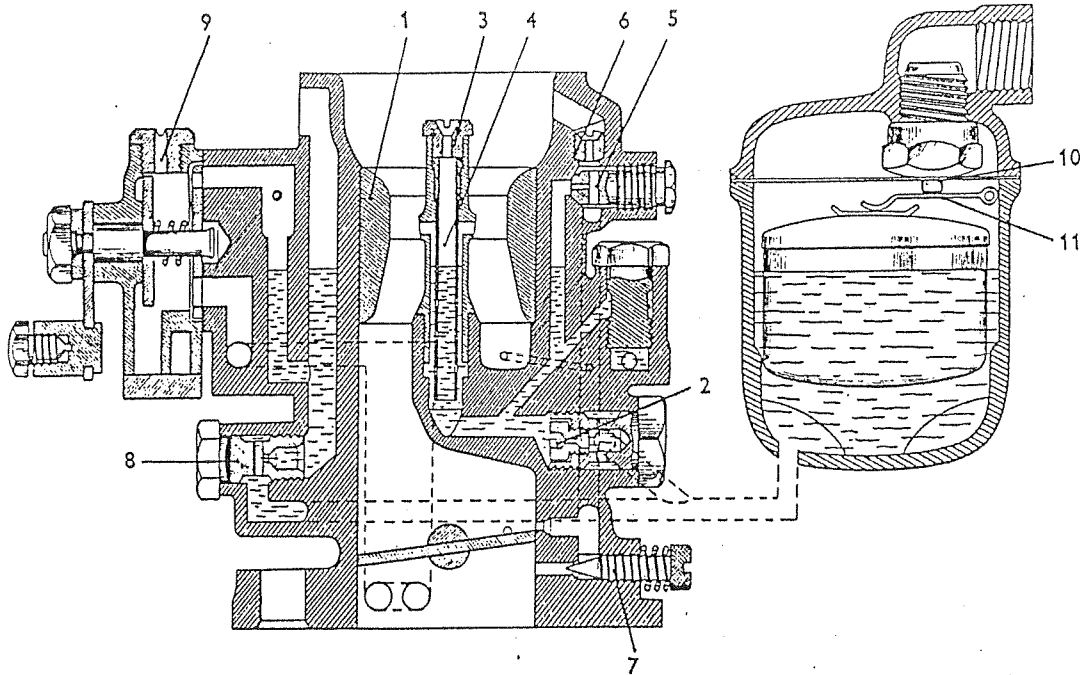
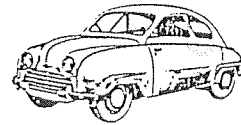


Bild 6. Förgasare.

Fig. 6. Carburetter (32 AIC).

- | | | | |
|--------------------------|--|-----------------------|-----------------------------------|
| 1. Halsring | 7. Justerskruv, tomgångs-
blandning | 1. Air throat | 7. Idling air adjustment
screw |
| 2. Huvudmunstycke | 8. Startmunstycke | 2. Main jet | 8. Starting jet |
| 3. Emulsionsmunstycke | 9. Startluftmunstycke | 3. Main discharge jet | 9. Starting air jet |
| 4. Emulsionsrör | 10. Flottörventil | 4. Emulsion pipe | 10. Needle valve |
| 5. Tomgångsmunstycke | 11. Flottörhävarm | 5. Idling jet | 11. Float lever |
| 6. Tomgångsluftmunstycke | | 6. Idling air jet | |

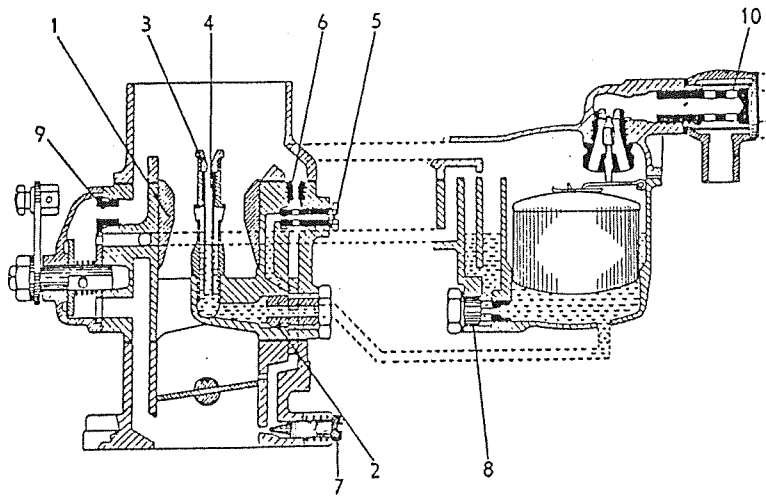


Bild 7. Förgasare.

Fig. 7. Carburetter (32 BI).

- | | | | |
|--------------------------|--|-----------------------|-----------------------------------|
| 1. Halsring | 7. Justerskruv, tomgångs-
blandning | 1. Air throat | 7. Idling air adjustment
screw |
| 2. Huvudmunstycke | 8. Startmunstycke | 2. Main jet | 8. Starting jet |
| 3. Emulsionsmunstycke | 9. Startluftmunstycke | 3. Main discharge jet | 9. Starting air jet |
| 4. Emulsionrör | 10. Bränslefilter | 4. Emulsion pipe | 10. Fuel filter |
| 5. Tomgångsmunstycke | | 5. Idling jet | |
| 6. Tomgångsluftmunstycke | | 6. Idling air jet | |

stängd, annars sätts bistartern helt eller delvis ur funktion.

Högfartssystemet består av huvudmunstycket 2 och emulsionsmunstycket 3 samt emulsionsröret 4 vilka genom lämplig kombination ger för-gasaren rätt kompensering.

Tomgången regleras med luftmunstycket 6 och bränslemunstycket 5 samt tomgångsskraven 7. Tomgångsskraven skruvas ut för fetare tomgångsblandning.

Förgasaren är så konstruerad, att alla munstycken utom tomgångsluftmunstycket äro åtkomliga utan att förgasaren skruvas isär.

main throttle must be closed, otherwise the function of the bistarter is partly or completely neutralized.

The high-speed system consists of the main jet 2, the main discharge jet 3 and the emulsion pipe 4 which, when properly adjusted, will give the carburetter correct compensation at full throttle.

The idling mixture is adjusted by the idling air jet 6, the idling jet 5 and the idling air adjustment screw 7. To obtain a richer mixture the adjustment screw is turned anti-clockwise.

The carburetter is designed to make all jets except the idling air jet accessible without dismantling.

2. TEKNISKA UPPGIFTER

2.1. Förgasare Solex 32 AIC (t.o.m. chassi nr 8000)

Standardinställning, bensin:

Halsring.....	mm	24
Huvudmunstycke		115
Emulsionsmunstycke.....		240
Tomgångsmunstycke		45
Tomgångsluftmunstycke.....		120
Startmunstycke		125
Startluftmunstycke		2,5
Flottörventil.....		1,5
Flottörvikt	gr	11
Flottörnivå	mm	17±1

2.2. Förgasare 32 BI (fr.o.m. chassi nr 8001)

Standardinställning, bensin:

Halsring.....	mm	25
Huvudmunstycke		115—120
Emulsionsrör		19
Emulsionsmunstycke.....		200
Tomgångsmunstycke		45
Tomgångsluftmunstycke.....		120
Startmunstycke		145
Startluftmunstycke		5,5
Flottörventil.....		1,5
Flottörvikt	gr	11
Flottörnivå	mm	17±1

Om motorn är svårstartad när den är varm kan nivån sänkas till 18—19 mm (se bild 14). Placera en fiberbricka under nålventilen.

2. TECHNICAL DATA

2.1. Carburetter in cars with serial no:s to 8000

Standard setting, petrol. Solex 32 AIC:

Air throat.....	mm.	24
Main jet.....		115
Main discharge jet.....		240
Idling jet.....		45
Idling air jet.....		120
Starting jet.....		125
Starting air jet.....		2.5
Needle valve.....		1.5
Weight of float.....	gr.	11
Float level.....	mm.	17±1

2.2. Carburetter in cars with serial no:s from 8001

Standard setting, petrol. Solex 32 BI:

Air throat.....	mm.	25
Main jet.....		115—120
Emulsion pipe.....		19
Main discharge jet.....		200
Idling jet.....		45
Idling air jet.....		120
Starting jet.....		145
Starting air jet.....		5.5
Needle valve.....		1.5
Weight of float.....	gr.	11
Float level.....	mm.	17±1

If it proves difficult to start the engine when warm, the float level can be lowered to 18—19 mm. (see fig. 14) by placing a fibre washer below the needle valve.

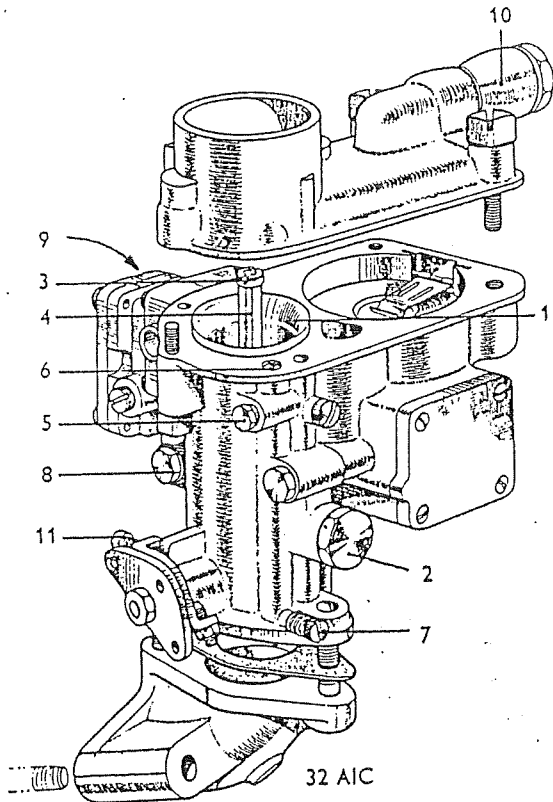
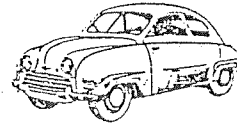


Bild 8. Förgasare t.o.m. 8000.

Fig. 8. Carburetter, to 8000.

1. Halsring
2. Huvudmunstycke
3. Emulsionsmunstycke
4. Emulsionsrör
5. Tomgångsmunstycke
6. Tomgångsluftmunstycke
7. Justerskruv, tomgångsblandning
8. Startmunstycke
9. Startluftmunstycke
10. Bränslefilter
11. Justerskruv, tomgångsgas

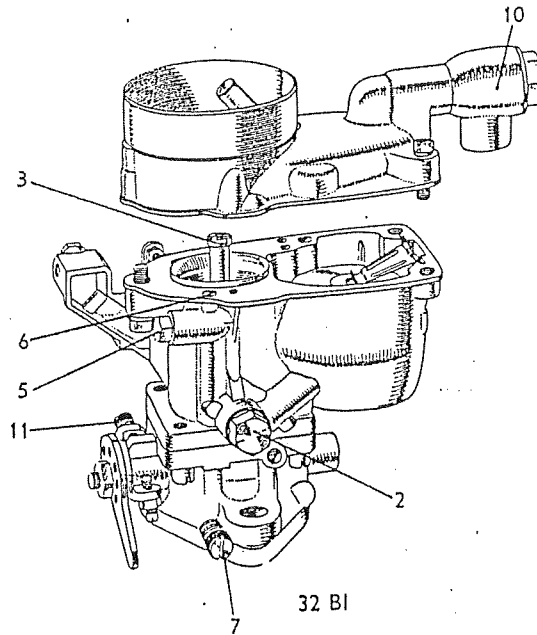


Bild 9. Förgasare fr.o.m. 8001.

Fig. 9. Carburetter, 8001 on.

1. Air throat
2. Main jet
3. Main discharge jet
4. Emulsion pipe
5. Idling jet
6. Idling air jet
7. Idling mixture adjustment screw
8. Starting jet
9. Starting air jet
10. Fuel filter
11. Idling adjustment screw

3. ARBETEN I VAGN

3.1. Rengöring av förgasare

1. Tag bort insugningsljuddämparen.
2. Lossa bensinledningen vid förgasaren.
3. Tag ur och gör rent filtret i förgasarens banjoförskruvning.
4. Tag bort de tre skruvarna i flottörhuslocket och lyft av locket.
5. Lyft ur nålventilens hävarm.
6. Lyft ur flottören.
7. Tag loss huvudmunstycket som är inskruvat i hållaren 2 (bild 8—9). Se även bild 6—7.

3. ADJUSTMENTS AND REPAIRS

3.1. Cleaning of carburetter.

1. Remove the induction silencer.
2. Disconnect the fuel pipe at the carburetter.
3. Remove and clean the filter in the banjo fitting of the carburetter.
4. Remove the three screws from the float chamber cover and remove this.
5. Remove the float lever.
6. Remove the float.
7. Remove the main jet which is screwed into the holder 2, (figs. 8 and 9). See also figs. 6 and 7.

8. Tag loss tomgångsmunstycket 5.
9. Tag bort startmunstycket 8. Samtliga nu uppräknade munstycken äro direkt iskruvade utifrån och lätt åtkomliga.
10. Blås ren flottörkammare, kanaler och munstycken.
11. Sätt ihop förgasaren, vilket lämpligen kan ske i omvänd ordning.

3.2. Rengöring av bränslefilter (chassi 1—12000)

1. Lossa slangledningen vid pumpen och blås ur hela ledningen till tanken för att hindra att bränslet läcker ur när filtret tas isär.
2. Lossa den spärförsedda skruven 5, bild 4 ovan på filtret.
3. Håll fast slamsamlarglasat 4, för spännbygeln åt sidan och tag bort glasat.
4. Tag bort silen 3.
5. Rengör sil och slamsamlare.
6. Kontrollera packningen 2, och byt om så fordras ut den.
7. Sätt ihop filtret och konstatera att inga läckor finnas.

3.3. Rengöring av bränslepump

3.3.1. Rengöring av mekanisk bränslepump

1. Lossa in- och utgående ledningar till pumpen. Bind upp slangen från bränslefiltret på kylaren så att bränsle ej rinner ut.
2. Skruva bort fästskruvarna 7, bild 10 (fem stycken) och tag bort pump och membran.
3. Lossa skruven 1 som håller pumplocket 3.
4. Tag av locket och kontrollera packningen 4.
5. Tag ur silen 5.
6. Lossa de tre skruvar 14, som hålla ventilhållaren 13 i pumphuset. Håll fast ventilhållaren tills samtliga skruvar äro avlägsnade, lyft sedan bort hållaren försiktigt, så att delarna ej flyga bort av fjäderspänningen. Se bild 11.
7. Lyft ur ventildetaljerna 9, 10 och 11, bild 10.
8. Undersök fjädrar och ventiler med avseende på skador och föroreningar.
9. Rengör pumphus, silduk och membran.
10. Montera fjädrar, ventiler och ventilhållare. Se bild 10 och 12.

8. Remove the idling jet 5.
9. Remove the starting jet 8. All jets mentioned are easily accessible from the outside.
10. Clean the float chamber, ducts and jets.
11. Assemble the carburetter in the reversed order.

3.2. Cleaning of fuel filter (serial nos to 12000)

1. Disconnect the fuel hose at the pump and blow the fuel out of the entire pipe so as to prevent fuel from leaking out when dismantling the filter.
2. Remove the screw, 5, on top of the filter, see fig. 4.
3. Supporting the sludge bowl 4, move the bowl aside and remove the bowl.
4. Remove the gauze 3.
5. Clean gauze and bowl.
6. Examine the gasket 2 and renew same if required.
7. Assemble the filter. Make sure that it does not leak.

3.3. Cleaning of fuel pumps

3.3.1. Cleaning of mechanical fuel pump

1. Disconnect the fuel pipe and hose from the pump. The hose from the fuel filter should be tied up to the radiator to prevent fuel leakage.
2. Remove the five retaining screws 7, (fig. 10) and remove pump and diaphragms.
3. Remove the screw 1 securing the cover 3.
4. Remove the cover and examine the gasket 4.
5. Remove the gauze 5.
6. Remove the three screws 14 securing the valve retainer 13 to the pump housing. Press the retainer down until all screws have been removed and then take it out gently preventing the parts from flying off due to the spring pressure (fig. 11).
7. Remove the valve components 9, 10 and 11 (fig. 10).
8. Examine springs and valves for possible damage and check that they are clean.
9. Clean the pump housing, gauze and diaphragms.
10. Replace springs, valves and valve retainer (figs. 10 and 12).

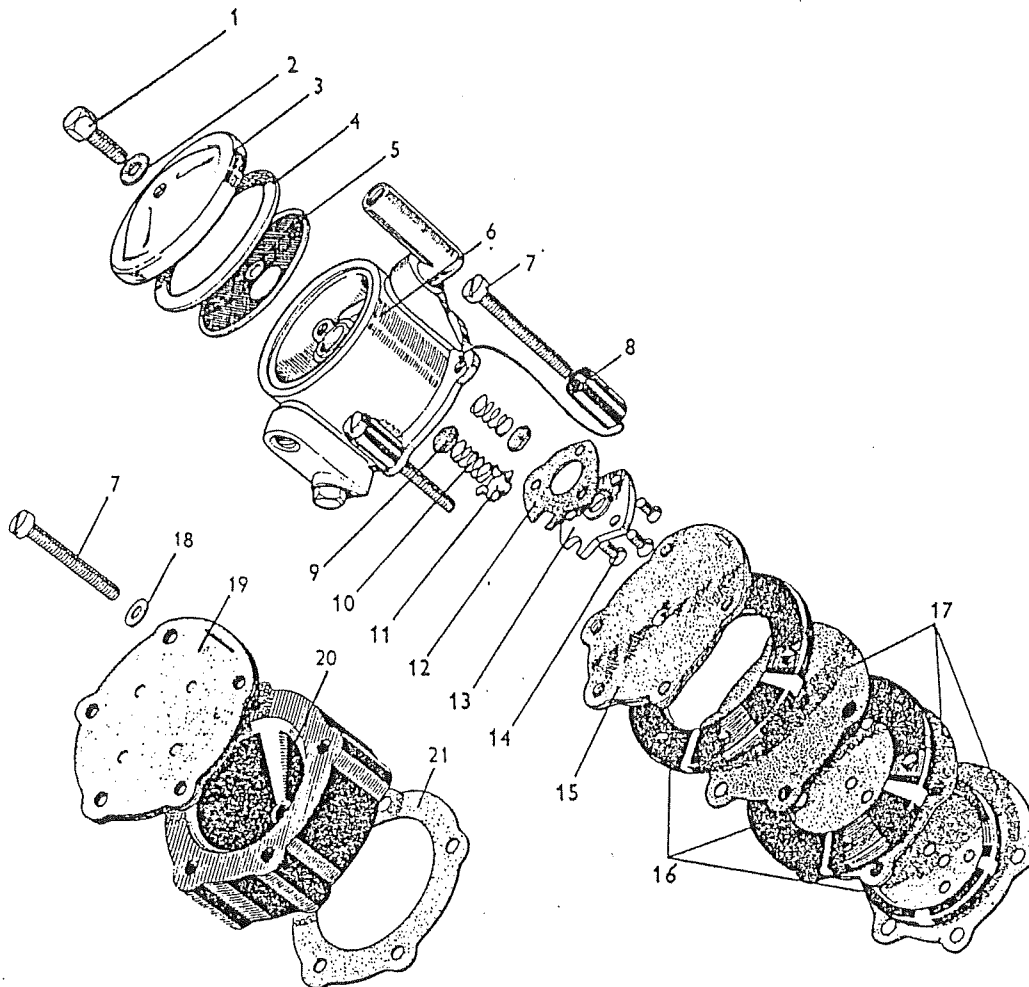
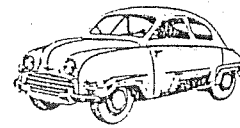


Bild 10. Bränslepump.

Fig. 10. Fuel pump.

- | | | | |
|--------------------|-----------------------|----------------------|---------------------------|
| 1. Fästskruv | 12. Packning | 1. Pump cover screw | 12. Gasket |
| 2. Bricka | 13. Ventilhållare | 2. Washer | 13. Valve retainer |
| 3. Lock | 14. Fästskruv | 3. Pump cover | 14. Retainer screw |
| 4. Packning | 15. Membran | 4. Gasket | 15. Diaphragm |
| 5. Sil | 16. Isoleringsbricka | 5. Gauze | 16. Insulating plates |
| 6. Pumphus | 17. Isoleringsmembran | 6. Pump housing | 17. Insulating diaphragms |
| 7. Fästskruv | 18. Fjäderbricka | 7. Retaining screw | 18. Spring washer |
| 8. Isoleringshylsa | 19. Membran | 8. Insulating sleeve | 19. Diaphragm |
| 9. Ventil | 20. Mellanlägg | 9. Valve | 20. Bakelite spacer |
| 10. Ventiltjäder | 21. Packning | 10. Valve spring | 21. Gasket |
| 11. Fjäderhållare | | 11. Spring seat | |

11. Montera silduk, packning och lock.

12. Montera pumpen på vevhuset. Se till att isoleringsplattor, hylsor och membran komma i rätt ordning. Se bild 10. Drag skruvarna varsamt och successivt så att isoleringshylsorna ej skadas.

11. Replace gauze, gasket and cover.

12. Replace the pump on the crankcase. Make sure that insulating plates, sleeves and diaphragms are correctly positioned (see fig. 10). Tighten the screws carefully and gradually in order not to damage the insulating sleeves.

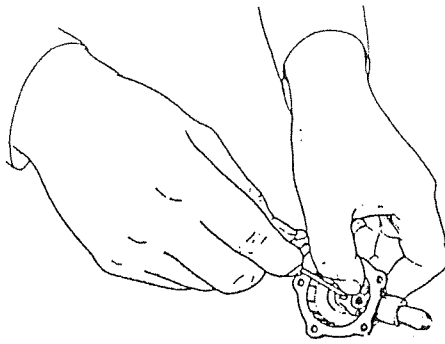


Bild 11. Demontering av ventilhållare.

Fig. 11. Removal of valve retainer.

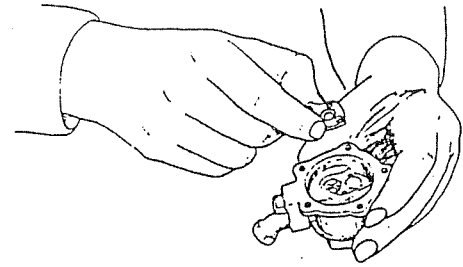


Bild 12. Montering av ventilhållare.

Fig. 12. Replacement of valve retainer.

3.3.2. Rengöring och justering av elektrisk bränslepump

På bränslepumpens undersida finnes en 6-kantig filterplugg. Det är lämpligt att var 10.000:e km eller då föroreningar i bränslet befaras, borttaga pluggen och rengöra filtret. Tillvaratag den ringformiga fiberpackningen, som finnes mellan pluggen och pumphuset samt tillse att den samma kommer på sin plats, då pluggen åter monteras.

Kontaktpetsarna i brytaranordningen på bränslepumpen bör kontrolleras var 10.000:e km. I de fall, då dessa kunna tänkas behöva rengöras, förfäres enligt vad som beskrives i kapitel 12, moment 3.4.

3.4. Rengöring av ledning och tank

1. Töm tanken med hävert.
2. Lossa bränsleledningen (röret vid bränslefiltret).
3. Tag bort bagagerummets bakre vägg (gäller Saab 92 A) eller avlägsna främre bagagerumsgolvet (gäller Saab 92 B)
4. Lossa bränsleröret vid tanken.
5. Lossa elledningen till bränslemätaren.
6. Tag bort reservhjulet.
7. Lossa spännbanden vid de främre infästningarna. Dessa infästningar äro på Saab 92 A åtkomliga genom reservhjulsutrymmet samt på 92 B sedan ryggstödet avlägsnats genom hålen i fjäderschaktet (vingmuttrar).
8. Tag bort tanken.
9. Tag bort bränslemätargivaren för att underlätta rengöring av tanken.

3.3.2. Cleaning and adjustment of electrical fuel pump

It is recommended to remove and clean the filter of the pump every 10.000 km or when suspecting impurities in the fuel. The filter is secured by the hexagon filter plug at the underside of the pump. When removing the filter take care of the fibre packing ring between plug and pump casing and be sure when assembling that it is replaced before tightening the plug.

The points of the breaker mechanism should be checked every 10.000 km. If they must be cleaned proceed according to instructions in chapter 12, ELECTRICAL SYSTEM AND INSTRUMENTS, paragraph 3.4.

3.4. Cleaning of fuel pipe and tank

1. Empty the tank by syphoning.
2. Disconnect the fuel pipe at the filter.
3. Remove the rear panel of the luggage compartment (applies to the A-model) or remove the front flooring of the luggage compartment (applies to the B-model).
4. Disconnect the fuel pipe from the tank.
5. Disconnect the electric cable from the fuel gauge tank unit.
6. Lift out the spare wheel.
7. Unfasten the tank suspension straps at their front attachments (wing nuts) which are accessible through the spare wheel compartment (the A-model) or through the holes in the spring well after removal of the rear-back rest (the B-model).
8. Remove the tank.
9. To facilitate cleaning of the tank, remove the fuel gauge tank unit.

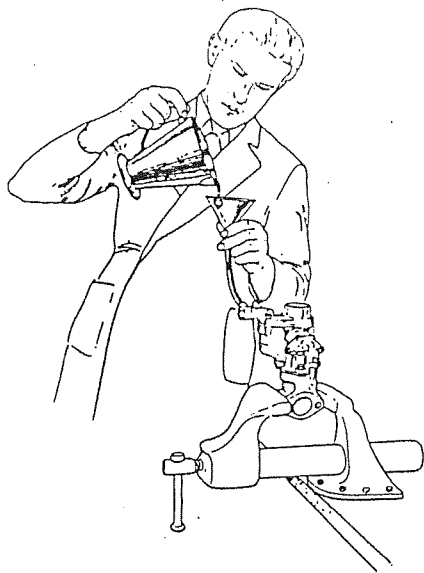
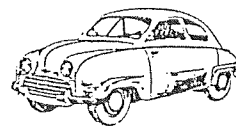


Bild 13. Fyllning av flottörhus.

Fig. 13. Filling the float chamber.

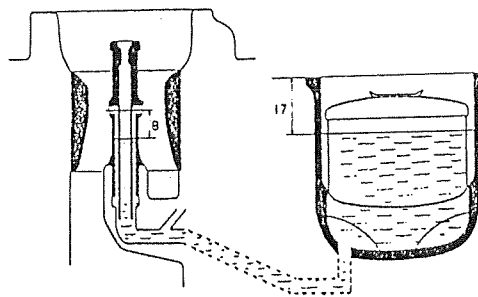


Bild 14. Bränslenivå.

Fig. 14. Fuel level.

10. Blås ren ledningen och gör tanken ren.
11. Kontrollera packningen för bränslem.-giva-
ren. Packning och fästskruvar bestrykas med
tätningsmedel vid montering.
12. Montera ledning och tank och kontrollera att
inga läckor uppstått.

3.5. Kontroll och justering av förgasare

1. Tag bort insugningsljuddämparen.
2. Lossa bränsleledningen.
3. Lossa kallstartsreglaget.
4. Lossa muttern på förgasarens spjällaxel och
tag bort spjällarmen.
5. Lossa muttrarna som hålla förgasarhalsen vid
vevhuset och lyft bort förgasaren med halsen.
6. Fyll flottörhuset tills nålventilen stänger. Se
bild 13.
7. Tag bort flottörhuslocket.
8. Kontrollera förgasarens bränslenivå. Se bild
14. Avståndet mellan flottörhusplan och bränsle-
nivå skall vara 17 ± 1 mm.
9. Kontrollera nålventilen och dess packning.
10. Kontrollera flottörhävvarmen och dess axel
med avseende på krökning, slitage och kärvning.
11. Kontrollera flottören (ev. läckage). Dess vikt
skall vara 11 gr.
12. Kontrollera huvudmunstycke, tomgångsmun-
stycke och emulsionsmunstycke.

10. Clean the fuel pipe and the tank.
11. Examine the gasket of the fuel gauge tank
unit. Gasket and screws should be coated with
sealing compound when assembling.
12. Replace tank and pipe, and check that there
are no leaks.

3.5. Checking and adjusting the carburetter

1. Remove the induction silencer.
2. Disconnect the fuel pipe.
3. Disconnect the wire of the cold start control.
4. Unscrew the nut on the throttle axle and re-
move the throttle arm.
5. Remove the screws securing the carburetter
neck to the crankcase and lift off carburetter,
including neck.
6. Fill the float chamber until the needle valve
closes. See fig. 13.
7. Remove the cover from the float chamber.
8. Check the fuel level in the carburetter. See
fig. 14. The level should be 17 ± 1 mm. below the
upper rim of the float chamber.
9. Examine the needle valve, including gasket.
10. Check the float lever and its pivot regarding
straightness, wear and binding.
11. Check the float (ev. leaks). Its weight should
be 11 grammes.

13. Kontrollera bistartens starterslid (slitage i planet). Kontrollera dess kulsärr, startmunstycke och startluftmunstycke. Kontrollera hävarmens läge (återgång).
14. Kontrollera spjällaxeln med avseende på slitage.
15. Sedan kontroll- och justeringsarbetena utförts, hopmonteras förgasaren.
16. Starta motorn, varmkör den till driftstemperatur varefter tomgångsjustering kan göras.
17. Se till att reglerskruven för tomgång på spjällarmen är inskruvad så att motorn går i forcerad tomgång.
18. Skruva in mängdskruven tills den bottenar, skruva sedan ur den tills bästa tomgång erhålles (ca $2-2\frac{1}{2}$ varv).
19. Skruva ut skruven på spjällarmen tills lämpligt tomgångsvarv erhålles, 800 r/m.
12. Check main jet, idling jet and main discharge jet.
13. Check the slide of the bistarter regarding wear. Inspect its ball catch, starting jet and starting air jet. Check the lever for full return motion.
14. Check the throttle axle regarding wear.
15. After all required inspections and adjustments, assemble and mount the carburetter.
16. Start the engine and run it to normal working temperature after which the idling speed can be adjusted.
17. Check that the idling adjusting screw on the throttle arm is firmly tightened, so that the engine has a high idling speed.
18. Screw home the idling mixture adjustment screw and then unscrew (about $2-2\frac{1}{2}$ turns) until it results in normal idling speed of the engine.
19. Turn the screw on the throttle arm until suitable idling speed is obtained, i. e. 800 R.P.M.