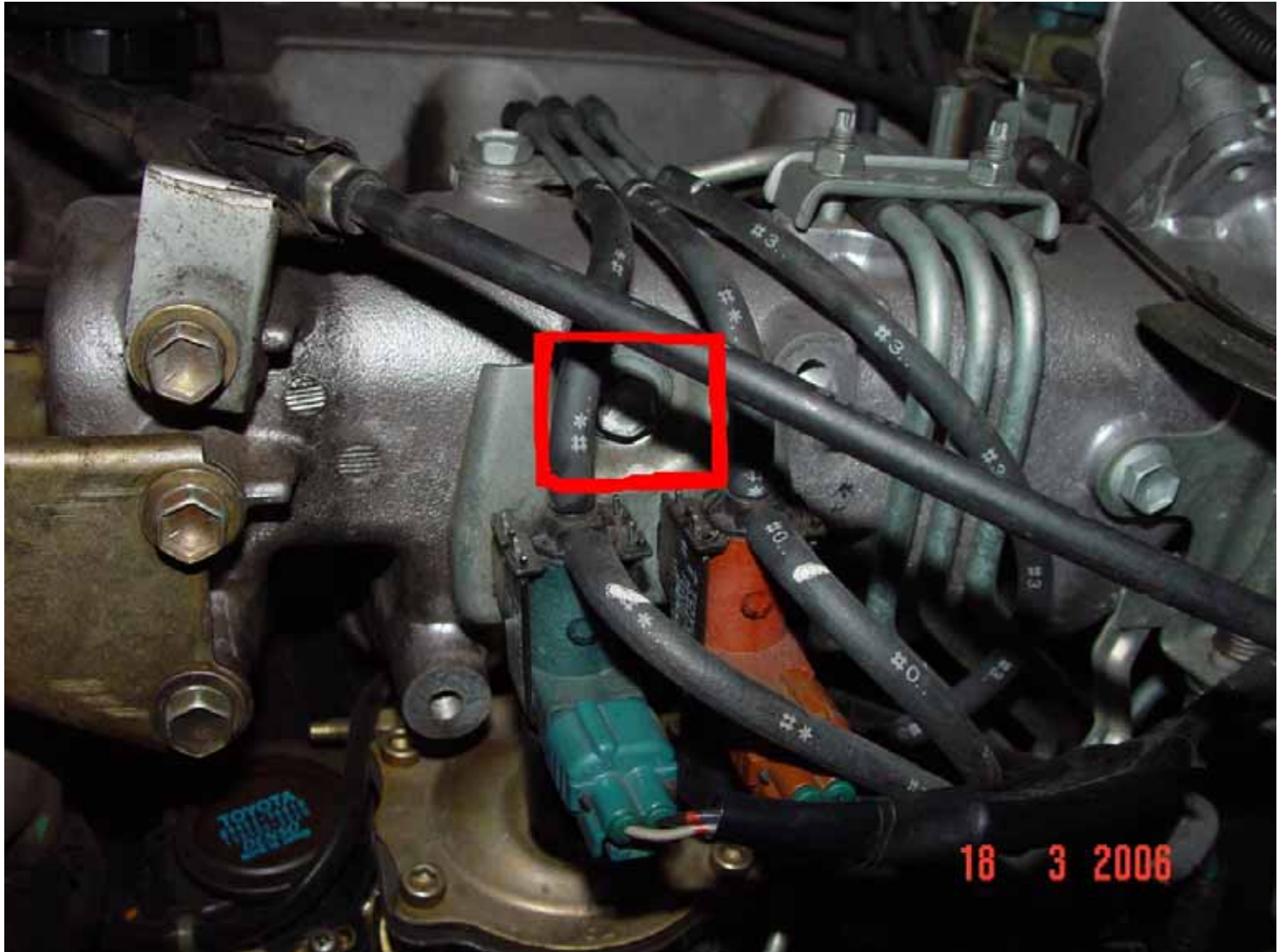


AJUSTE DE BOMBA HDJ 80 24V

De todos es sabido que el 24V, hasta las 1800 ó 2000 r.p.m, se mueve con falta de potencia. Estos tres ajustes harán que esto deje de ser un inconveniente en este gran coche.

REGULACION CUANDO EL TURBO NO TRABAJA.

Después de quitar las dos (2) electroválvulas con una vaso del 12, (foto 1), que nos impiden el paso al tornillo regulador.



Luego tenemos el tornillo que se encuentra prisionero por una tuerca.

Por lo general lleva una marca de pintura amarilla, sino hacerle una señal.

Soltaremos la tuerca sujetando el tornillo para que no se mueva.

Con el motor caliente y parado, iremos dando vueltas de $\frac{1}{2}$ en sentido horario, hasta que al acelerar a fondo escuchemos un "puff" o veamos salir humo negro de tubo de escape, entonces giraremos en $\frac{1}{2}$ en sentido antihorario y lo daremos por bueno.

BUSCANDO EL PUNTO MÁXIMO DE CAUDAL

Tenemos que llegar a la membrana de goma, quitaremos los cuatro tornillos allen, los dos delanteros se quitan sin más, pero los traseros, tenéis que cortar una llave allen del 5, y cortarla por la parte más corta, sobre la mitad aproximadamente.



Cuando hallamos quitado la tapa, veremos como otra tapa de goma, esa es la membrana, la cual lleva una tuerca, haremos una marca, desde la tuerca hasta el armazón gris donde se atornilla la tapa, para tener una referencia, y moveremos la tuerca en sentido horario.

Inmediatamente notaremos más resistencia, eso se debe a que el final de la membrana que se mete en el interior de la bomba, tiene forma cónica, pero con más superficie por un lado que por otro.

Dicha superficie roza contra un tetón con muelle, y según oprimamos **MENOS** ese tetón, más gasoil pasa, (MIRAR LA FOTO DE LA FORMA DEL VÁSTAGO, EL TETÓN EN PARADO, MARCA EN SU PARTE BAJA, Y CUANDO ACELERAMOS, POR LA DEPRESIÓN, DICHO VÁSTAGO EMPIEZA A BAJAR, HASTA LLEGAR A LA ZONA MÁS ESTRECHA, YO LO HE MOVIDO UNOS 6MM) algo más sólo, pero se nota.

En estas fotos veréis en este orden, la membrana, (esta se encuentra más salida de lo normal porque yo tiré de ella hacia arriba, **COSA QUE NO DEBEÍS DE HACER, SÓLO LA TENEIS QUE GIRAR SIN MIEDO**, no veáis lo que cuesta volver a montarla), el interior del agujero, el final de vástago que rotamos cuando giramos la tuerca de la membrana y fijaos en la marca que le deja el tetón que se encuentra en su alojamiento.

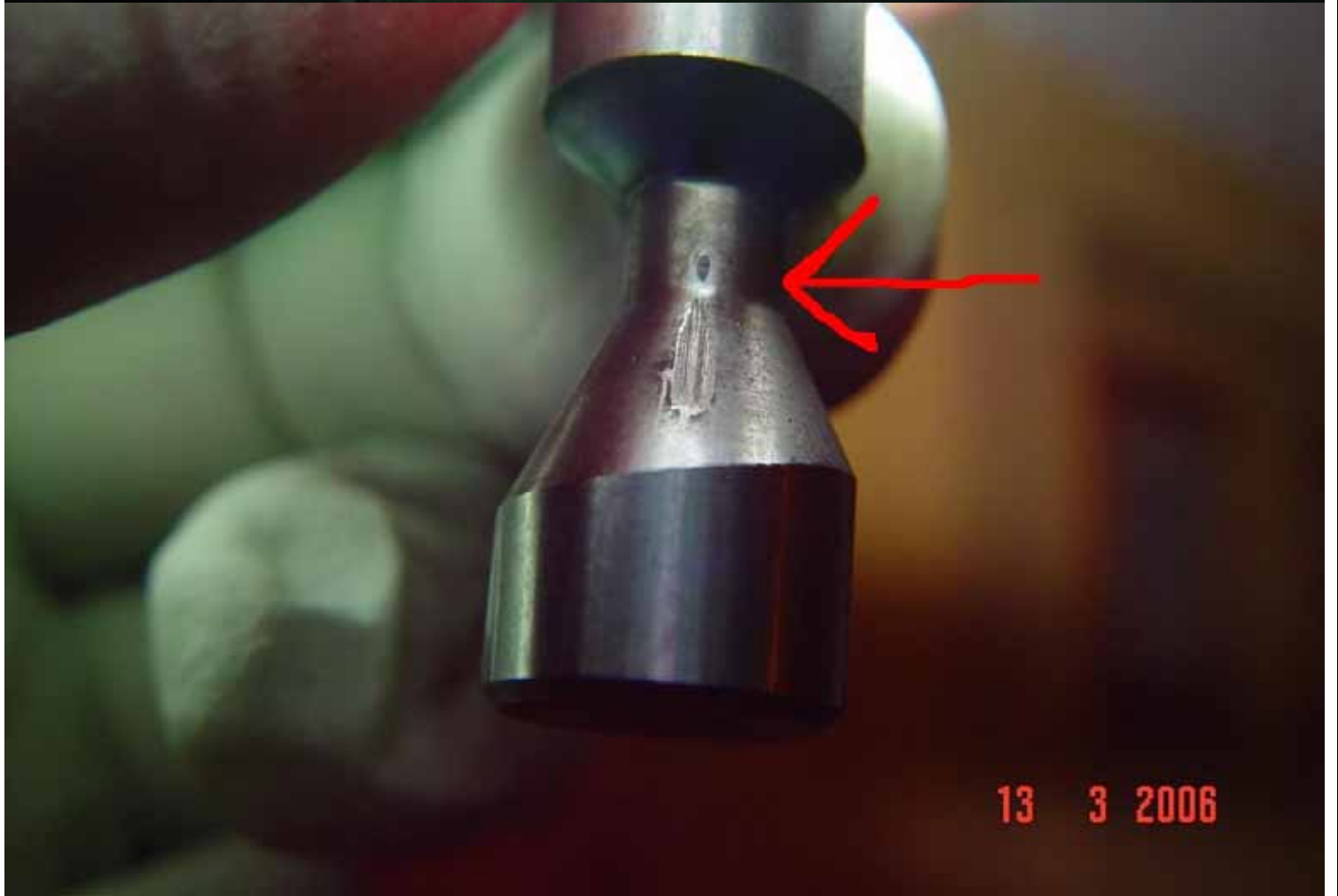


Nº 7 . Vista superior de la ruleta e interior.

Este tetón impide volver a meter la pieza en su sitio.
Supongo que metiendo a A LA VEZ una chapa fina y el cilindro, conseguiremos un efecto como cuando utilizamos un calzador de zapatos.



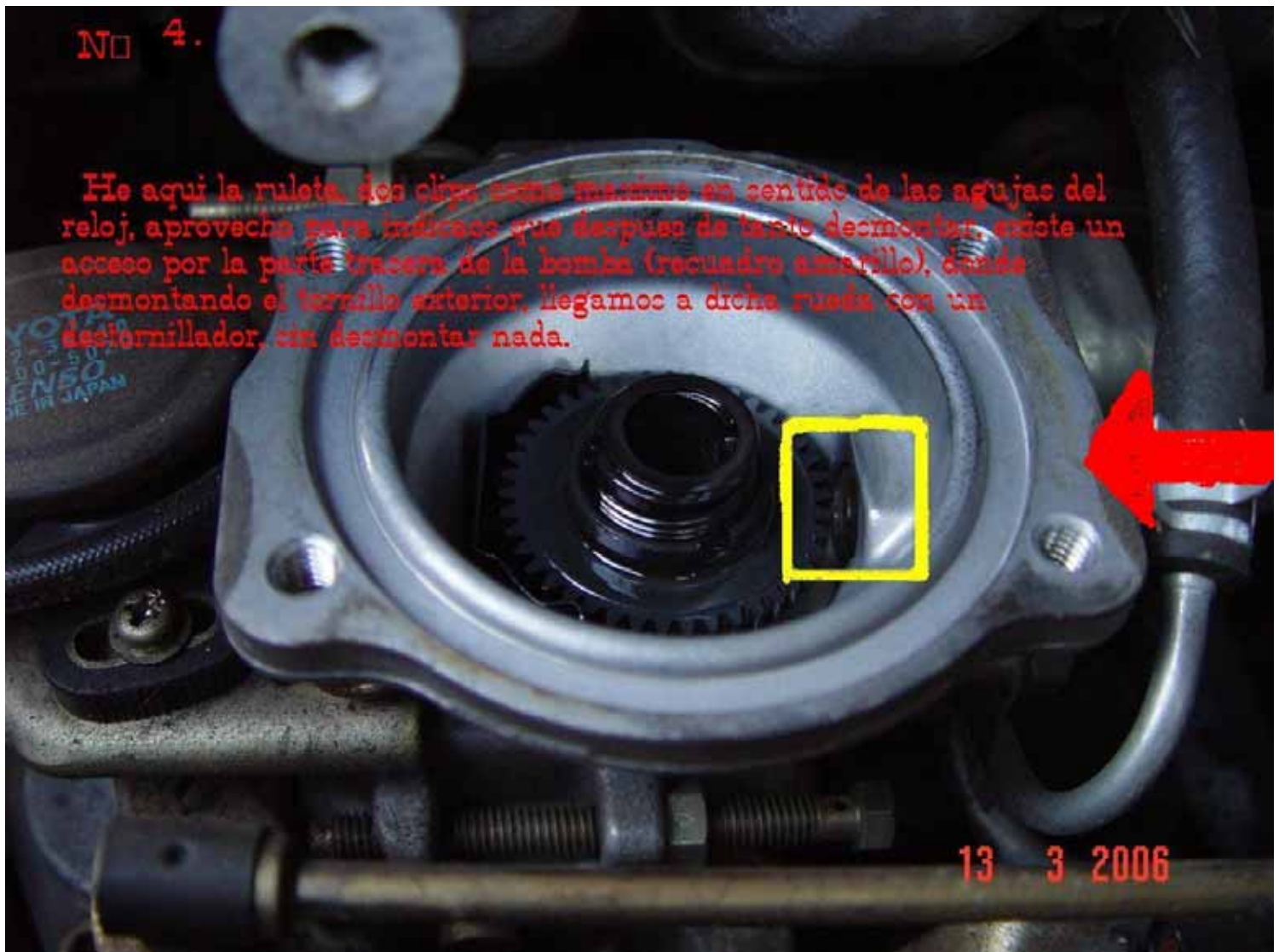
13 3 2006



13 3 2006

Este es el punto de máximo caudal. Sentido del giro con la agujas del reloj, si dividiéramos el agujero de la membrana como un reloj, calcular, la marca que veis que esta entre el 8 y el 9.

Y por último, la famosa ruleta, esta se encuentra en el interior de la cabeza de la bomba. En esta foto vemos la ruleta que regula una mejor funcionamiento con el turbo en bajas y en altas, así mismo se muestra el agujero por donde tenéis que acceder con un destornillador, después de haber quitado el tornillo que protege la entrada a dicha ruleta.



Recordar 2 ó 3 clips como máximo, si os pasáis lo veréis en el humo negro del tubo de escape. Y esto es todo , ya me diréis, ya veis que no es nada difícil.

Un saludo. Miguel Garzón.