

# Einbau EURO2-Kit in Volvo 960 mit B6304-Motor

Die knappe Einbauanleitung ist normalerweise zwar ausreichend, jedoch sind einige Stolpersteine zu umgehen. Daher diese erweiterte Anleitung.

(In "" jeweils der originale Text aus der Einbauanleitung)  
Zeitaufwand unter einer Stunde. (Mit dieser Anleitung) Benötigt wird zusätzlich zu normalem Werkzeug ein Cutter-Messer zum durchtrennen der Schläuche und zwei kleine Schraubzwingen oder ähnliches)

## Auf gehts!!!

*"Luftventil und Steuergerät an geeigneter Stelle in der Nähe des Ansaugrohres mit den beiliegenden Befestigungsteilen anbringen"*

Das Luftventil in den Gummi-Halter einsetzen, so das der Eingangsstutzen zum Kühler zeigt und der Teil des Gummihalters mit dem das Ventil dann an der Karosserie befestigt wird, zeigt zum Kotflügel Fahrerseitig. Am Federbeindom prüfen, ob sich dort ein ungenutzter Metallbügel befindet. Wenn ja, dann den Gummihalter von unten aufschneiden, das hintere Teil etwas flacher schneiden und dann von oben in den Halter stecken. FERTIG



(Wenn kein Bügel vorhanden, dann individuell vorgehen ;-)

Das Steuergerät kann mit einem der beiliegenden Kabelstrips am Kabelbaum befestigt werden, der an der Spritzwand vorbeiläuft. Wichtig ist, dass die Anschlußkabel jeweils zum Temperaturregeber und zum Luftventil verlegbar sind.



*"Temperatursensor in einen der Heizungsschläuche an der Spritzwand einsetzen"*

Dazu den oberen Schlauch etwas vorziehen.



Dann mit Hilfe der beiden Schraubzwingen vorsichtig in entsprechendem Abstand den Schlauch abklemmen. Den Temperatursensor und zwei passende Schellen bereitlegen. Den Schlauch mit dem Cuttermesser durchtrennen. **VORSICHT!** Keine Kabel an- oder abschneiden. Es tritt etwas Kühlflüssigkeit aus. (Minimal) Je rechts und links eine Schelle auf den Schlauch schieben und das T-Stück mit dem Temperatursensor dazwischen stecken. Jetzt ist es schon wieder dicht! Die Zwingen lösen und den Schlauch bis zum Anschlag auf das T-Stück schieben und mit Schellen sichern. Der Stecker vom Sensor zeigt nach oben, bzw. ist leicht nach vorn geneigt. Die Schellen sind so zu befestigen, das sie nicht gegen die Spritzwand klötern. Eventuell etwas verdrehen, bis der Schlauch in seiner normalen Position beim Kontakt mit der Spritzwand kein Klack-Geräusch erzeugen kann.



*"In die Reinluftseite des Luftfiltergehäuses (Deckel) ein Loch von 14,5mm bohren und dort den Luftanschlußstutzen von innen nach außen einsetzen."*

Deckel vom Luftfilterkasten und vom Luftmassenmesser abnehmen. Dazu die Spannverschlüsse lösen. Das Loch links vom Stutzen bohren. Ich habe einen Schälbohrer genommen, hat jedoch nicht ganz gereicht-- Ich hatte dann noch einen kegeligen Fräser, der dann im dritten Versuch den benötigten Durchmesser geschafft hat. Gibt es überhaupt Bohrer mit 14,5mm Durchmesser? Ich denke 15mm tun's auch, eventuell dann etwas mit Silikon einsetzen / abdichten. Das muß nicht dicht sein im Sinne von Falschluft, sondern so passen, das der Stutzen nicht abfällt und hier ungereinigte Luft angesaugt werden kann, die letztlich den Luftmassenmesser verschmutzt und damit zerstört.



*"Den Unterdruckschlauch vom Bremskraftverstärker durchtrennen und das T-Stück einsetzen."*

Dazu den Schlauch am Bremskraft verstärker lösen. Das dicke Unterdruckventil aus dem Verstärker herausziehen. Das zischt dann, da der Unterdruck im Verstärker ausgeglichen wird. Dann kann man besser die Trennstelle bestimmen und das T-Stück einsetzen. Die Schellen nicht vergessen!

*"Den Anschluß am Luftfilter eingangsseitig mit dem Anschluß des Zusatzluftventils und das T-Stück im Schlauch des BKV ausgangsseitig mit dem Anschluß des Zusatzluftventils mit dem mitgelieferten Schlauch verbinden"*

Leichter gesagt als getan. Der mitgelieferte Schlauch ist definitiv vom Innendurchmesser zu klein um ihn auf das Zusatzluftventil aufzuschieben. (Ich habe das Ruopp bereits mitgeteilt--evtl. wird das ja noch geändert.) Bleibt nur einen passenden Schlauch zu besorgen, oder so habe ichs gelöst, die Verdickungen an den Stutzen abfeilen und dann die Stutzen mit Silikonspray einpflegen und VIEL Kraft und feste Fluchen und dann gehts mal gerade so eben :-).



*"Die beiden Kabelstücke an die Zündspule 6 anschließen: Abdeckung für die Zündspulen entfernen. Das grüne an das violette und das schwarze an das grün-rote Kabel der Zündspule mit den mitgelieferten Kabelverbindern anschließen."*

Dazu die Ringösen abkneifen. (unsere Zündspulen sehen ja etwas anders aus als die allgemeinen Zündspulen ;-). Die Kabel durch die Dichtung zur Zündspule 6 führen. (die letzte zur Spritzwand hin) eventuell die Kabelhülle etwas aufschneiden um die Einschneidverbinder montieren zu können. Am besten etwas versetzt.

*"Kabelbaum im Motorraum frei und ohne Scheuerstellen verlegen und anschließen: Die kabel von der Zündspule entsprechend der Farbgebung, blauer Stecker auf das Zusatzluftventil und schwarzer Stecker auf den Temperatursensor, Massekabel (braun) an die Karosserie, der große Kompaktstecker ans Steuergerät."*

VORSICHT: Der Kabelbaum ist Standard, das heißt nicht speziell für unseren Zweck gemacht. Um ihn tatsächlich verlegen zu können, müssen wir die Schutzhülle die das Kabel zur Zündspule und das für das Luftventil umschließt auftrennen, da diese beiden Teile am weitesten von einander entfernt liegen. das Kabel ist aber zusammen gefasst????????? Aber nach Rückfrage bei Ruopp: Tatsächlich stimmt die Anleitung: Der Kabelbaum ist unsinnig konfektioniert!! Das Massekabel habe ich am Halter für den Diagnosestecker angeschraubt. Ich bohre nämlich höchst ungern Löcher ins Auto :-))

Alles Klar! System funktioniert-- Nochmal alles checken, alle schellen angebracht? Etwas Kühlflüssigkeit nachgefüllt? Bestens, dann ab zur Werkstatt, bestätigen lassen und dann zum Straßenverkehrsamt zwecks Umschlüsselung.

---



---

Text und Fotos: Matthias Querüber (Mattes(ät)alter-schwede(punkt)de.)  
PDF: Björn Fraßa (bjoern(ät)volvo760(punkt)de)

[www.volvo760.de](http://www.volvo760.de) – [www.volvo-forum.de](http://www.volvo-forum.de)