

# Часть Ж глава 9

## Карбюраторы Solex Z10 28/34

### Содержание

Принципы работы .....	1	Регулировки .....	4
Идентификация .....	2	Проверка компонентов .....	5
Общее обслуживание .....	3	Поиск неисправностей .....	6

### Спецификации

	Renault		Renault		Renault	
Производитель	51.7(B/C40G)		9&11 1.7(L42N, B/C37N)		9 & 11 1.7 (L42N, B/C37N)	
Модель	1987 ... 1990		1986 ... 1989		1986 ... 1989	
Год выпуска	F2NH740		F2NE708		F2NE708	
Код двигателя	1721/4		1721/4		1721/4	
Объем двигателя/кол-во цилиндров	80		80		80	
Температура масла (°C)	28/34 Z10		28/34 Z1 01 3535		28/34 Z10	
Идентификационный номер (Solex)	932		920		943	
Идентификационный номер (модель)	800 ± 50		700 ± 50		800 ± 50	
Холостые обороты	1.5 ± 0.5		1.5 ± 0.5		1.5 ± 0.5	
Уровень СО (% vol.)	1	2	1	2	1	2
Номер камеры	20	27	20	27	20	27
Диаметр камеры (K)	46	50	47		46	50
Жиклер холостого хода (g)	97.5	145	102	145	97.5	145
Главный топливный жиклер (Gg)	200	190	210	190	200	190
Главный воздушный жиклер (a)	40	35	40	35	40	35
Распылитель ускорительного насоса (i)	-	-	0'30'	-	0'30'	-
Исходное положение дроссельной засл.	33.5		33.5		33.5	
Уровень в поплавковой камере (мм)	1.8		1.8		1.8	
Игольчатый клапан (P) (мм)	0.95		1.00		1.00	
Пусковой зазор дроссельной заслонки	24'30'		25'30'		25'30'	
Пусковое положение	2.2		-		2.2	
Приоткрытие воздушной заслонки	2.0		1.3		1.3	
Вентиляционный клапан (мм)	Renault		Renault		Volvo	
Производитель	21 & Savanna 1.7		21 & Savanna 1.7 (B/L/K481)		3401. 7 & Catalyst	
Модель	1986 ... 1988		1986 ... 1992		1986 ... 1991	
Год выпуска	F2NC710		F2NB712		B172K	
Код двигателя	1721/4		1721/4		1721/4	
Объем двигателя/кол-во цилиндров	80		80		(прогрето)	
Температура масла (°C)	28/34 Z1 01 3748		28/34 Z1 01 3767		28/34 CISAC Z10 13346/	
Идентификационный номер (Solex)	889		970		13463	
Идентификационный номер (модель)	700 ± 50		700 ± 25		857/894	
Холостые обороты	1.5 ± 0.5		1.0 ± 0.5		650 ± 25	
Уровень СО (% vol.)	1	2	1	2	1	2
Номер камеры	20	27	20	26	20	26
Диаметр камеры (K)	45	50	47	45	40	40
Жиклер холостого хода (g)	100	145	97.5	122.5	95	120
Главный топливный жиклер (Gg)	210	190	200	145	185	145
Главный воздушный жиклер (a)	40	35	40	35	-	46
Распылитель ускорительного насоса (i)	-	0'30'	-	-	-	0'30'
Исходное положение дроссельной засл.	-		-		-	
Положение холостого хода	33 ± 0.5		33 ± 0.5		8'30'	-
Уровень в поплавковой камере (мм)	1.8		1.8		33.8	
Игольчатый клапан (мм) (P)	1.0 ± 0.1		0.95		1.8	
Пусковой зазор дроссельной заслонки	25'30'		24'30'		-	
Пусковое положение	2.2 ± 0.1		-		26' ± 30'	
Приоткрытие воздушной заслонки	2.0 ± 1.0		1.3		3.5	
Вентиляционный клапан (мм)					3.0	

Производитель	Volvo		Volvo	
Модель	440, 460 1.7		440, 460 1.7 Catalyст	
Год выпуска	1989 ... 1990		1989 ... 1991	
Код двигателя	B18KP111		B18KPD111	
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1721/4		1721/4	
Температура масла (°C)	80		80	
Идентификационный номер (Solex)	28/34 CISACZ10 13459/13746		28/34 CISACZ1 01 4003	
Идентификационный номер (модель)	900		900	
Холостые обороты	825 ± 75		825 ± 75	
Уровень СО (% vol.)	1.75 ± 0.75		1.75 ± 0.75	
Номер камеры	1	2	1	2
Диаметр камеры (К)	20	27	20	27
Жиклер холостого хода (g)	46	50	46	50
Главный топливный жиклер (Gg)	100	140 ± 2.5	100	140 ± 2.5
Главный воздушный жиклер (a)	175 ± 5	155 ± 5	175 ± 5	155 ± 5
Эмульсионная трубка (a)	Z	EZ	Z	EZ
Распылитель ускорительного насоса (i)	35	35	35	35
Исходное положение дроссельной засл.	0°30'		0°30'	
Пусковое положение	-		26° ± 30'	
Уровень в поплавковой камере (мм)	33.8		33.8	
Игольчатый клапан (мм) (P)	1.8		1.8	
Клапан вентиляции (мм)	4.0		4.0	

## 1 Принципы работы

### Введение

1 Следующее техническое описание карбюраторов серии Solex Z10 является дополнением к более детальному описанию принципов работы карбюратора, приведенному в части "А".

2 Иногда карбюратор Z10 имеет название CISAC.

### Конструкция

3 Карбюратор Z10 - двухкамерный, вертикального потока с последовательным открытием дроссельных заслонок, вторичная заслонка открывается в зависимости от разрежения в задрессельном пространстве (рис. 1.3). Камеры согласованы так, что дроссельная заслонка вторичной камеры не откроется до тех пор, пока дроссельная заслонка первичной камеры не откроется на две трети. Управление пусковым устройством - ручное.

4 Оси дроссельных заслонок сделаны из стали. Заслонки, все жиклеры и эмульсионные трубки изготовлены из бронзы. Внутренние топливные и воздушные каналы высверлены; где необходимо, заткнуты свинцовыми пробками.

5 Некоторые версии карбюратора в основном имеют обогревающий фланец, к которому шлангами подведена охлаждающая жидкость системы охлаждения двигателя. Фланец предназначен для улучшения испарения топлива при прогреве двигателя. Корпус дроссельных заслонок некоторых версий также имеет электроподогреватель, который получает питание при включенном зажигании. Термозлемент подогревателя использует принцип положительного температурного коэффициента - с прогревом растает его сопротивление.

### Поплавковая камера

6 Топливо поступает в карбюратор через сетчатый фильтр, расположенный во входном штуцере. Уровень топлива в поплавковой камере регулируется игольчатым клапаном и узлом пластикового поплавка. В иглу клапана встроен подпружиненный антивибрационный шарик. Игла и поплавок связаны пружинной скобкой для предотвращения застревания иглы в седле при падении уровня топлива.

7 Поплавковая камера вентилируется двумя способами. На неработающем двигателе и холостых оборотах камера вентилируется в атмосферу. При оборотах двигателя выше холостых, рычаг, связанный с дроссельной заслонкой, закрывает вентиляцию в атмосферу и вентиляция производится во впускную горловину.

### Холостой ход, малые обороты и переходная система

8 Топливо из топливного колодца главной дозирующей системы через калиброванный жиклер холостого хода поступает в канал холостого хода, где смешивается с небольшим количеством воздуха, поступающим через калиброванный воздушный канал. Полученная смесь выходит из главного отверстия холостого хода под первичной дроссельной заслонкой. Для изменения проходного сечения канала в камеру используется конусный винт качества, чем достигается тонкая регулировка смеси холостого хода.

9 Для обогащения смеси на переходном режиме при начальном открытии дроссельной заслонки предусмотрена переходная шель.

10 Холостые обороты контролируются регулировочным винтом. Винт "качества" при изготовлении карбюратора оплобирован для исключения некачественного вмешательства.

### Электромагнитный запорный клапан (некоторые версии)

11 Для предотвращения калильного воспламенения предусмотрен электромагнитный 12-вольтный клапан, запирающий жиклер холостого хода при выключенном зажигании.

### Ускорительный насос

12 Ускорительный насос - диафрагменного типа, с приводом от кулачка, связанного с приводом управления дроссельной заслонкой первичной камеры. Выходной шариковый клапан встроен в распылитель насоса, распыляющий топливо в первичную или вторичную камеру (или в обе камеры - в зависимости от модификации карбюратора). Входной клапан установлен во входном канале насоса из поплавковой камеры. Лишнее топливо возвращается в поплавковую камеру по дополнительному каналу (рис. 1.12).

### Главная дозирующая система

13 Количество топлива, выбрасываемого в воздушный поток, определяется главным дозирующим топливным жиклером. Топливо проходит через него в вертикальный топливный колодец, погруженный в поплавковую камеру. В колодец вставлена эмульсионная трубка. Топливо смешивается с воздухом, поступающим через главный воздушный жиклер и боковые воздушные отверстия трубки. Полученная смесь распыляется через главный распылитель малого диффузора, вставленного в главный диффузор.

### Обогащение на режимах частичных нагрузок (эконо-статирование)

14 Топливо из поплавковой камеры по каналу через бронзовый впускной клапан поступает в обогащающую камеру. Воздух

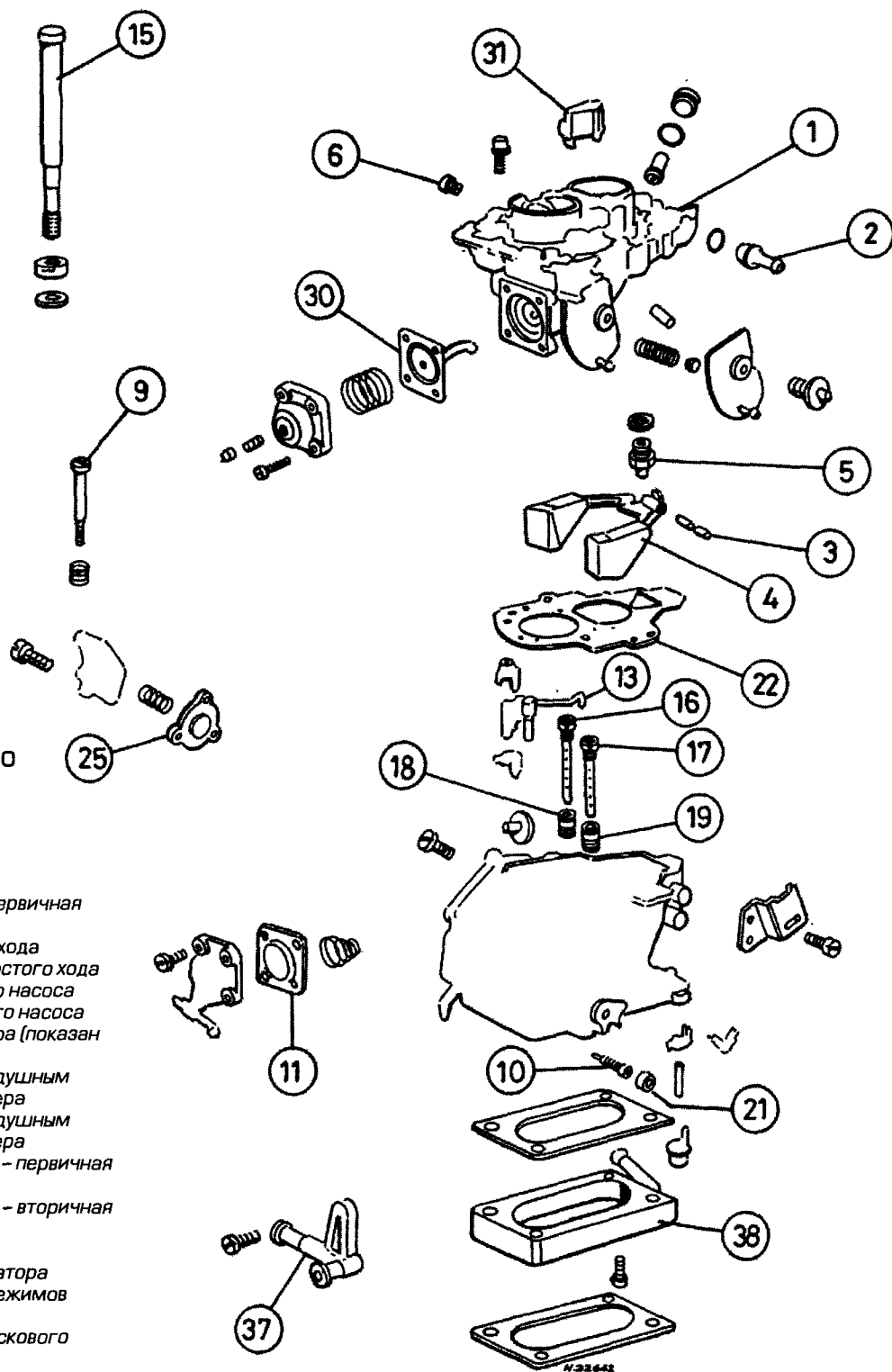


Рис. 1.3 Карбюратор Solex Z10

- 1 Крышка
- 2 Входной фильтр
- 3 Ось поплавка
- 4 Поплавок
- 5 Игольчатый клапан
- 6 Жиклер холостого хода – первичная камера
- 9 Винт "оборотов" холостого хода
- 10 Винт "качества" смеси холостого хода
- 11 Диафрагма ускорительного насоса
- 13 Распылитель ускорительного насоса
- 15 Болт крепления карбюратора (показан один)
- 16 Эмульсионная трубка с воздушным жиклером – первичная камера
- 17 Эмульсионная трубка с воздушным жиклером – вторичная камера
- 18 Главный топливный жиклер – первичная камера
- 19 Главный топливный жиклер – вторичная камера
- 21 Пломба
- 22 Прокладка крышки карбюратора
- 25 Диафрагма обогащения режимов частичных нагрузок
- 30 Диафрагменный привод пускового устройства
- 31 Крышка привода пускового устройства
- 37 Подогреватель корпуса дроссельных заслонок от системы охлаждения
- 38 Фланец подогрева

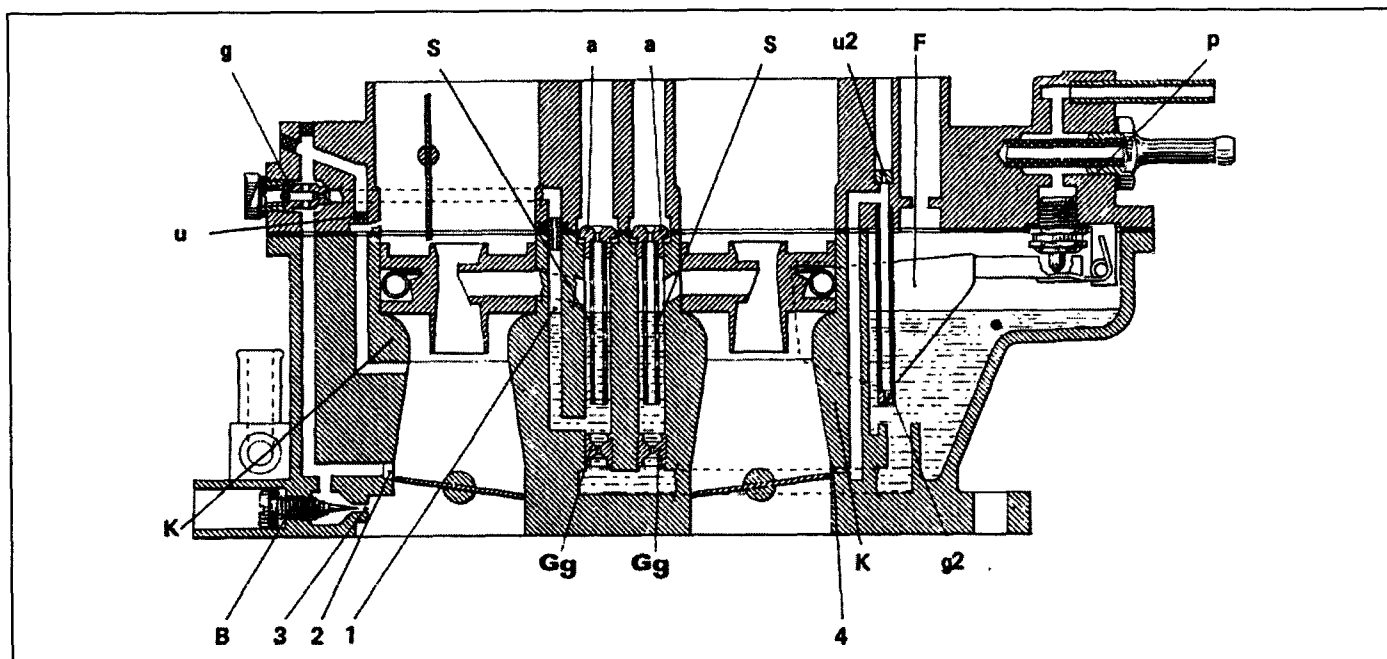


Рис. 1.8 Система холостого хода и главная дозирующая система

- |  |   |   |
|--|---|---|
| 1 Топливный канал холостого хода             | a Воздушный жиклер – первичная и вторичная камеры         | Gg Главные топливные жиклеры – первичная и вторичная камеры |
| 2 Щель переходной системы первичной камеры   | B Винт регулировки качества смеси холостого хода          | K Первичный и вторичный дроссели                            |
| 3 Отверстие выхода смеси холостого хода      | F Поплавок  | P Игольчатый клапан   |
| 4 Щель переходной системы – вторичная камера | g Жиклер холостого хода                                   | S Эмульсионная трубка – первичная и вторичная камеры        |
|  | g2 Топливный жиклер – переходная система вторичной камеры | u Воздушный жиклер холостого хода                           |
|  |   | u2 Воздушный жиклер переходной системы вторичной камеры     |

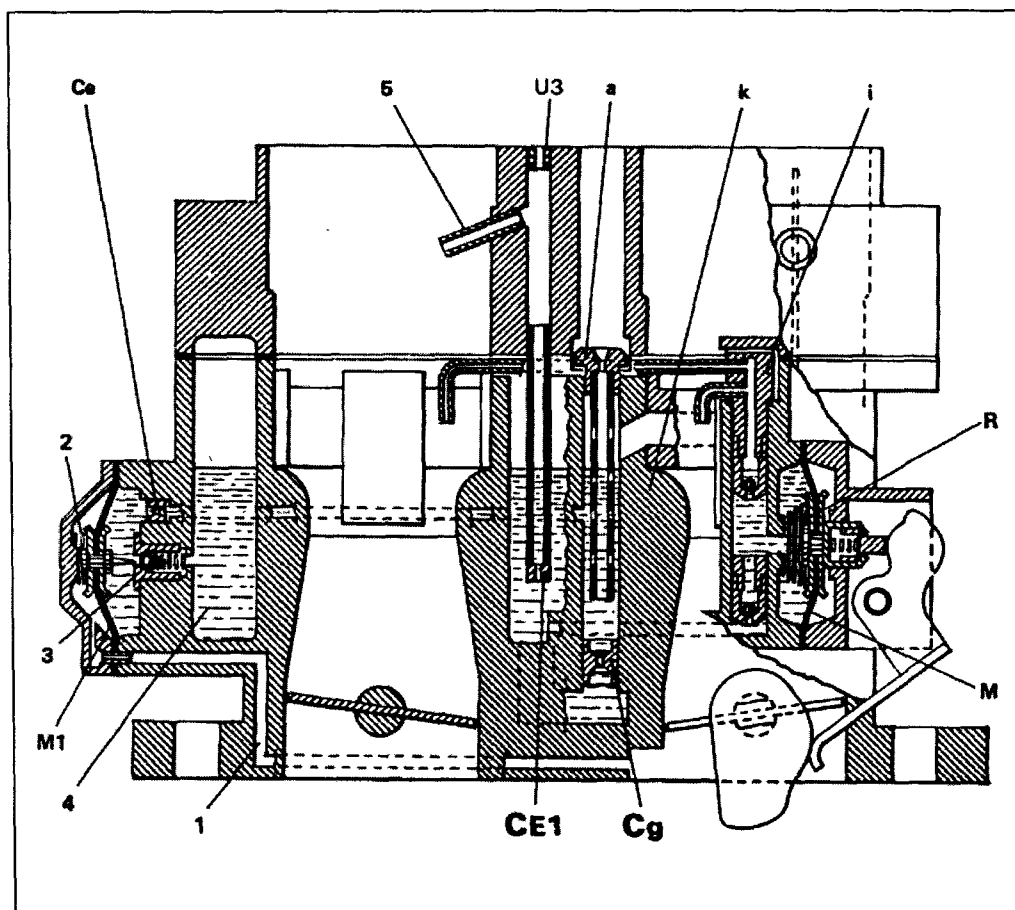


Рис. 1.12 Ускорительный насос и системы обогащения

- |   |
|---|
| 1 Вакуумный канал   |
| 2 Пружина   |
| 3 Клапан обогащения на режимах частичных нагрузок                 |
| 4 Поплавковая камера  |
| 5 Распылитель обогащения на режимах полных нагрузок               |
| a Эмульсионная трубка с воздушным жиклером – первичная камера     |
| Ce Топливный жиклер обогащения режимов частичных нагрузок         |
| CE1 Топливный жиклер обогащения полных нагрузок                   |
| Cg Главный топливный жиклер – первичная камера                    |
| i Распылитель ускорительного насоса                               |
| k первичная камера  |
| M Диафрагма ускорительного насоса                                 |
| M1 Диафрагма системы обогащения на режимах частичных нагрузок     |
| R Пружина   |
| U3 Воздушный жиклер системы обогащения на режимах полных нагрузок |

из дроссельного пространства поступает в крышку камеры. На холостом ходу и при небольших открытиях дроссельной заслонки разрежение во впускном коллекторе оттягивает диафрагму, преодолевая сопротивление пружины, закрывая обогатительный клапан эконостата и входной топливный канал.

15 При ускорении и широком открытии дросселя разрежение в коллекторе падает, диафрагма под действием пружины возвращается в исходное положение, клапан открывает топливный канал. Это позволяет топливу выходить по каналу обогатительной камеры, оттуда через калиброванную втулку в главный топливный колодец. Уровень топлива в колодце растет, смесь обогащается.

### Управление дроссельной заслонкой вторичной камеры

16 С открытием дроссельной заслонки первичной камеры на две трети хода дроссельная заслонка вторичной камеры получает возможность открываться. В режиме "полный дроссель" привод заслонок открывает обе заслонки.

17 Для предотвращения провала на переходном режиме предусмотрена переходная система. В начальные моменты открытия дроссельной заслонки вторичной камеры топливная эмульсия выходит по эмульсионному каналу во вторичную камеру.

18 Как только дроссельная заслонка вторичной камеры откроется, главная дозирующая система вторичной камеры действует аналогично системе первичной камеры.

19 Если воздушная заслонка закрыта как минимум наполовину, язычок на рычаге запирает привод дроссельной заслонки вторичной камеры. При этом открытие вторичной камеры невозможно.

### Обогащение на режимах полных нагрузок

20 На режимах полных нагрузок и при высоких оборотах двигателя скорость движения воздушного потока в дросселе создает разрежение, достаточное для вытягивания топлива из поплавковой камеры в канал. Топливо через калиброванную втулку поступает в верхнюю часть впускной горловины. Там оно смешивается с небольшим количеством воздуха из калиброванного воздушного канала, полученная эмульсия разряжается в воздушном потоке через распылитель "полных нагрузок".

### Система холодного запуска

21 Пусковая система - с ручным тросовым приводом. Если вытянуть манетку "подсоса" на лицевой панели, трос за рычаг закроет воздушную заслонку в первичной камере. Пусковые обороты обеспечиваются кулачком, связанным с рычагом пускового устройства. Для регулировки пусковых оборотов

предусмотрен винт, упирающийся в кулачок. 22 С прогревом двигателя манетку "подсоса" необходимо постепенно утапливать до полного открытия воздушной заслонки.

### Привод воздушной заслонки

23 Как только двигатель пустится, воздушная заслонка должна начать приоткрываться для постепенного обеднения смеси, чтобы избежать "пересоса". Для этого используется диафрагменное устройство с приводом от разрежения во впускном коллекторе. Тяга, соединенная с диафрагмой разворачивает заслонку с ростом разрежения во впускном коллекторе.

### Устройство защиты от "перегрузки"

24 Обычно это устройство устанавливается на автомобилях с гидроусилителями рулевого управления. Полная перекачка руля на этих автомобилях создает такую нагрузку на двигатель, что он может заглохнуть.

25 Если установлена система защиты от перегрузки, крутой поворот руля воздействует на гидравлический выключатель. В свою очередь, открывается вакуумный канал, для задействования устройства защиты, которое за рычаг управления открывает дроссельную заслонку, увеличивая холостые обороты. При отпускании рулевого колеса гидравлический выключатель запирает канал, холостые обороты восстанавливаются.

## 2 Идентификация

1 На бирке, привернутой одним из винтов крепления крышки, выштампована надпись "Solex", каталожный номер и номер завода-изготовителя.

2 Поздние версии несут выштампованную надпись на корпусе карбюратора:

<i>F13460</i>	<i>Каталожный номер Solex</i>
<i>REN 883</i>	<i>Код завода-изготовителя</i>
<i>28-34 Z10</i>	<i>Тип карбюратора</i>

3 Если бирка потеряна, в части "Б" описаны иные способы идентификации карбюратора.

## 3 Общее обслуживание

### Введение

1 Настоящая часть является продолжением части "Б", которая описывает некоторые операции более детально. Подразумевается, что карбюратор для обслуживания снят с автомобиля. Однако, многие операции могут быть выполнены и без снятия карбюратора. Если так, прежде снимите крышку карбюратора и откачайте топливо из поплавковой камеры спринцовкой и чистой салфеткой.

### Разборка и проверка

2 Снимите карбюратор с двигателя (см. главу 2).

3 Визуально осмотрите карбюратор на предмет обнаружения повреждений.

4 Если предусмотрен, снимите электромагнитный клапан и прочистите его жидкостью для чистки карбюраторов. Проверьте его работоспособность, присоединив к аккумулятору с помощью отрезка провода, приложив корпус клапана к "массе". Проверьте целостность цепи питания клапана, соединив корпус вывернутого клапана с "массой" и включая-выключая зажигание. Повторите эту операцию несколько раз, убедившись в регулярности срабатывания клапана. Если клапан срабатывает ненадежно и промывкой неисправность не устранить, клапан замените.

5 Выверните пять винтов и снимите крышку карбюратора.

6 Проверьте отсутствие коррозии и кальцинов в поплавковой камере.

7 Выколтите ось поплавка, снимите поплавок, игольчатый клапан и прокладку крышки карбюратора.

8 Убедитесь в свободном перемещении шарика в пятке иглы.

9 Убедитесь в отсутствии износа наконечника иглы клапана.

10 Поплавок должен быть цел и в нем не должно булькать топливо.

11 Изношенную поплавокую ось замените.

12 Стальной линейкой проверьте плоскостность стыковочных поверхностей карбюратора.

13 Отверните шестигранную пробку и проверьте состояние топливного фильтра. Промойте его или замените новым. Отверните входной топливный штуцер и прочистите канал и корпус фильтра.

14 Отверните винт качества. Конусный наконечник винта не должен иметь износа и повреждений.

15 Распылитель ускорительного насоса вставлен в корпус. Аккуратно снимите и встряхните распылитель. Отсутствие шума шарика говорит о его заклинивании.

16 Отверните гайку крепления и снимите рычаг дроссельной заслонки и узел клапана вентиляции. Теперь становятся доступными и винты крышки ускорительного насоса.

17 Выверните четыре винта и снимите крышку ускорительного насоса, диафрагму и пружину. Диафрагма не должна иметь износа и повреждений.

18 Снимите жиклер холостого хода из крышки карбюратора.

19 Отверните и снимите эмульсионные трубки с воздушными жиклерами.

20 Длинной отверткой выверните главные топливные жиклеры. Они установлены в глубине эмульсионных колодцев. Переверните карбюратор и вытряхните жиклеры в предусмотрительно подставленную ладонь. Жиклер первичной камеры находится со стороны клапана эконостата, жиклер вто-

ричной камеры находится со стороны пускового устройства карбюратора.

21 Запомните расположение жиклеров, чтобы не перепутать при сборке.

22 Сверьте калибровку жиклеров с данными, приведенными в Спецификациях. Возможно, при последнем ремонте специалисты установили неверные жиклеры.

23 Каналы из поплавковой камеры в эмульсионные колодцы должны быть чисты.

24 Отверните три винта и снимите крышку клапана эконостата, пружину и диафрагму. Диафрагма не должна быть протерта или порвана.

25 Выверните бронзовый клапан эконостата из корпуса. Шарик в клапане должен запирает канал. Нажимая на шарик часовой отверткой убедитесь в плавности его хода.

26 Отверните винт крепления и снимите терморезистор электрообогрева или фланец подогрева.

27 Отверните винт крепления и снимите нижний фланец карбюратора (если установлен). Он может быть или пластиковым или алюминиевым. Для облегчения сборки запомните его положение. Стальной линейкой проверьте стыковочные поверхности. Осмотрите гибкий фланец, он не должен иметь повреждений и деформаций, фиксирующий выступ должен быть цел, в противном случае фланец подлежит замене. Штуцер вентиляции картера должен быть свободен от отложений и нагара. Не трогайте регулировку упорного винта дроссельной заслонки вторичной камеры без крайней необходимости.

28 Отверните винты и снимите крышку диафрагменного привода пускового устройства, пружину и диафрагму. Для снятия диафрагмы переместите пластиковый рычаг управления вниз, чтобы освободить ее шток. Диафрагма не должна быть протерта или порвана. Снимите пластиковую тягу с механизма пускового устройства.

## Подготовка к сборке

29 Промойте и продуйте сжатым воздухом жиклеры, корпус и крышку карбюратора, поплавковую камеру и каналы. Если диафрагмы не сняты, сжатый воздух может их повредить. Для чистки карбюратора часто полезен моющий состав в аэрозольной упаковке.

30 При сборке устанавливайте все новые прокладки из ремкомплекта. Также обновите игольчатый клапан, ось поплавка и все диафрагмы.

31 Проверьте и, при необходимости, замените винт качества, главный жиклер, жиклеры холостого хода, распылитель ускорительного насоса. Замените поврежденные тяги, пружины, вакуумные шланги и иные детали.

32 Жиклеры устанавливайте на свои места. Не перетяните резьбу при установке. Не довернутый жиклер не даст правильной смеси.

33 Очистите все стыковочные поверхности от старых прокладок и установите новые.

34 При совмещении корпусов и крышек обращайтесь внимание и на совмещение воздушных и топливных каналов.

## Сборка

35 Установите диафрагму привода воздушной заслонки (если имеется) на корпус пускового устройства. Закрепите конец штока диафрагмы в пластиковом рычаге управления. Установите пружину и крышку, закрепите четырьмя винтами.

36 Полностью закройте дроссельную заслонку вторичной камеры. В обычных условиях регулировка начального положения заслонки не предусмотрена. Однако, если необходимо, регулировку можно произвести, чтобы заслонка закрыта была полностью, но не застревала в стенках дросселя. Если измеритель угла начального положения дроссельной заслонки имеется, используйте его. Правильный угол = 0°30'.

37 Установите нижний фланец карбюратора и гибкий фланец, закрепите все винтом крепления.

38 Если предусмотрен, установите фланец обогрева от системы охлаждения, закрепите винтом крепления.

39 Если предусмотрен, установите терморезистор электрообогрева. Будьте внимательны: если применен обогреватель указанного типа (рис. 3.39), его компоненты должны быть установлены в указанном порядке. Неправильная сборка приведет к короткому замыканию. Поздние версии карбюратора оборудованы неразборным обогревателем.

40 Установите диафрагму клапана эконостата, пружину и крышку и закрепите все тремя винтами. Толкатель и пружина холостого хода должны быть собраны правильно и перемещаться без заеданий в крышке корпуса.

41 Заверните главные топливные жиклеры и эмульсионные трубки с воздушными жиклерами на свои места (не перепутайте).

42 Установите жиклер холостого хода вместе с новым уплотнением в крышку карбюратора, надежно его заверните.

43 Установите пружину, диафрагму и крышку ускорительного насоса, закрепите все четырьмя винтами.

44 Наденьте воротничок, пружинку и узел клапана вентиляции на ось дроссельной заслонки первичной камеры. Установите рычаг дроссельной заслонки и закрепите шестигранной гайкой.

45 Установите распылитель ускорительного насоса, заменив уплотнительное кольцо.

46 Установите винт "качества" и аккуратно заверните его до упора. Из этого положения выверните его на два полных оборота. Это обеспечит его предварительную установку и даст возможность запустить двигатель.

47 Очистите или замените топливный фильтр и установите впускной штуцер.

48 Уложите новую прокладку крышки карбюратора на крышку.

49 Заверните игольчатый клапан в крышку карбюратора, установите новую шайбу. Туго заверните, но не сорвите резьбу. Установите поплавков и ось.

50 Отрегулируйте уровень топлива в поплавковой камере. Обратитесь к параграфу 4.

51 Установите крышку на карбюратор и заверните пять винтов ее крепления.

52 Если предусмотрен, установите электромагнитный клапан.

53 Убедитесь в плавности хода воздушной заслонки и ее привода.

54 Установите заслонку механизма пускового устройства.

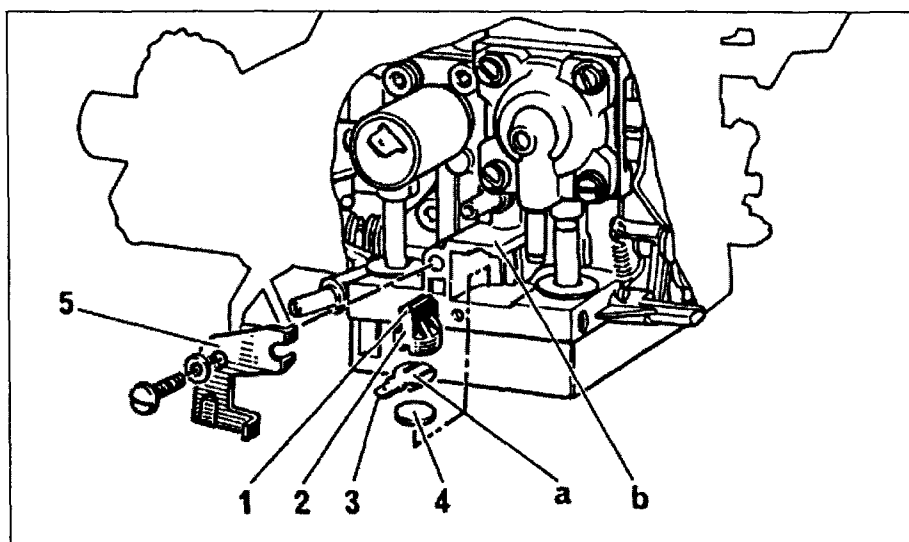


Рис. 3.39 Установка подогревателей корпуса дроссельных заслонок

- 1 Установочный выступ
- 2 Дистанционная прокладка
- 3 Электрический разъем

- 4 Резистор
- 5 Прижимная планка
- a Язычок (a) должен быть со стороны резистора (4)
- b Карбюратор

55 Отрегулируйте "подсос", как описано в параграфе 4.

56 Установите карбюратор на двигатель.

57 Всегда регулируйте холостые обороты и уровень СО в выхлопных газах, если провели какие-либо работы с карбюратором. Использование газоанализатора приветствуется.

## 4 Регулировки

### Предварительные условия

1 Общие рекомендации описаны в части "Б".

### Регулировка холостого хода и состава смеси

2 Дайте двигателю поработать на оборотах 3000 мин<sup>-1</sup> секунд 30, чтобы очистить впускной коллектор от паров топлива, затем оставьте двигатель работать на холостых оборотах.

3 Установите необходимые обороты двигателя винтом "оборотов" (рис. 4.3)

4 Проверьте уровень СО. Если уровень неверный, проведите его регулировку винтом "качества" холостого хода. Заворачивание винта (по часовой стрелке) уменьшает уровень СО и наоборот. В главе 2 описан метод регулировки без применения газоанализатора.

5 Повторяйте действия п.п. 3 и 4 до достижения требуемых результатов

6 Каждые 30 секунд очищайте впускной коллектор от паров топлива, увеличивая обороты до 3000 мин<sup>-1</sup> на 30 секунд.

7 Увеличьте обороты до 2000 мин<sup>-1</sup>. Общее значение уровня СО не должно быть более половины от уровня при холостых оборотах.

8 Установите новую заглушку на винт "качества".

### Уровень топлива в поплавковой камере

9 Переверните карбюратор поплавком вверх. Игольчатый клапан должен быть закрыт

10 Измерьте расстояние между крышкой (без прокладки) и верхним краем поплавка. Правильное расстояние записано в Спецификациях (рис. 4.10).

11 Необходимая регулировка производится подгибанием внутреннего язычка или заменой поплавка.

12 Вершины обеих половин поплавков должны быть на одинаковой высоте от среза крышки карбюратора, разница - не более 1 мм. Отрегулируйте, если необходимо, подгибанием рычагов.

### Регулировки пускового устройства

#### Регулировка пусковых оборотов

13 Для регулировки карбюратор с двигателя нужно снять. В главе 2 описан метод регулировки без снятия карбюратора.

14 Переверните карбюратор. Рычагом привода переведите воздушную заслонку в полностью закрытое положение (рис. 4.14). Винт регулировки пусковых оборотов должен упереться в кулачок и принудительно открыть дроссельную заслонку, чтобы получился небольшой зазор.

15 Хвостовиком сверла измерьте зазор между кромкой дроссельной заслонки и стенкой камеры. Размер сверла записан в Спецификациях. Измерение проводите со стороны, противоположной переходным отверстиям.

16 Проведите необходимую регулировку вращением винта пусковых оборотов (48).

17 Существует и способ регулировки пусковых оборотов с применением измерителя положения дроссельной заслонки Pierburg или Solex. Предписанные углы записаны в Спецификациях.

#### Регулировка вакуумного привода пускового устройства

18 За рычаг полностью закройте воздушную заслонку.

19 Измерьте зазор  $x$  между регулировочным винтом и пластиковым рычагом (рис. 4.19).

20 Поворотом регулировочного винта отрегулируйте зазор.

21 Часовой отверткой протолкните шток диафрагмы до упора. Хвостовиком сверла измерьте зазор между нижней кромкой воздушной заслонки и впускной горловиной. Размер сверла записан в Спецификациях

22 Снимите заглушку в крышке диафрагмы и проведите необходимую регулировку поворотом регулировочного винта. Завершив регулировку, установите новую заглушку.

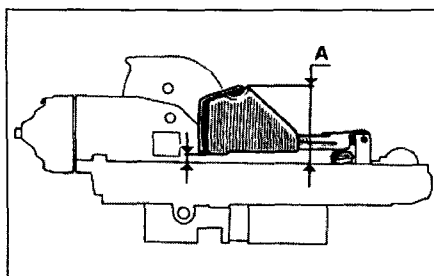


Рис. 4.10 Проверка уровня в поплавковой камере

A Высота поплавка

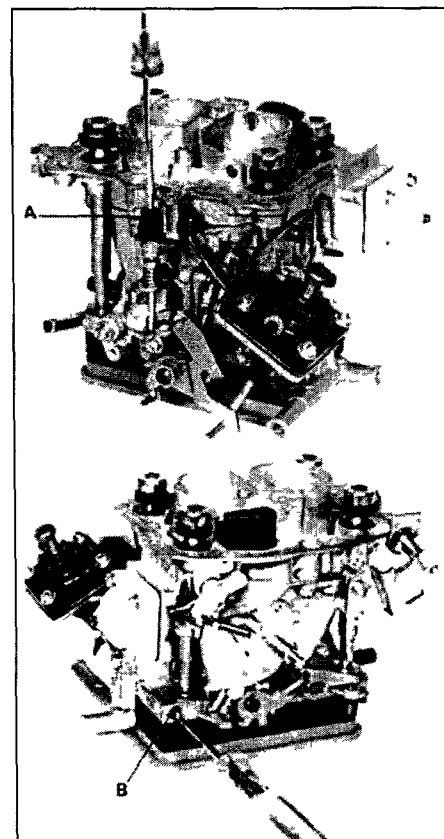


Рис. 4.3 Местоположение винтов регулировки холостого хода

A Винт "количества"

B Винт "качества"

### Клапан вентиляции

23 Измерьте зазор между крышкой карбюратора и клапаном.

24 Регулировка производится подгибанием рычага (рис. 4.24).

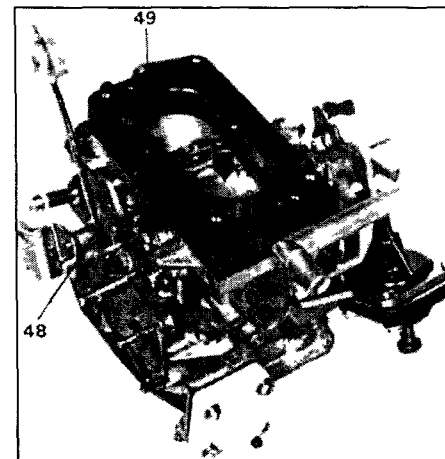


Рис. 4.14 Установка пусковых оборотов

Стрелка указывает на зазор 48 Регулировочный винт 49 Винт крепления основания карбюратора

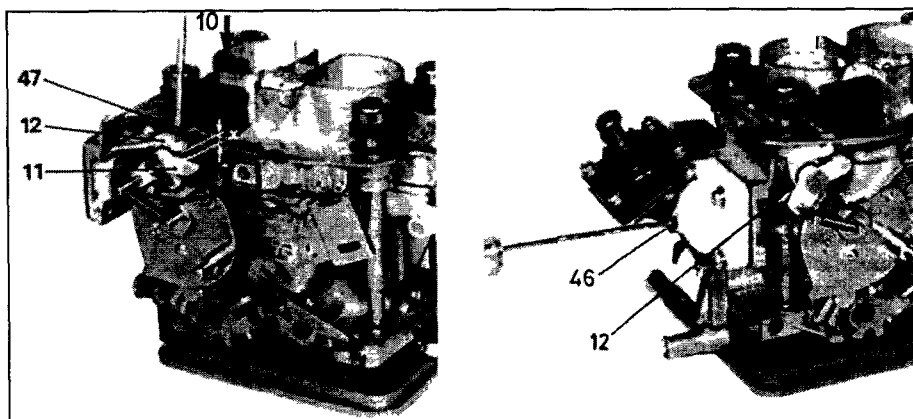


Рис. 4.19 Регулировка привода пускового устройства

10 Зазор 12 Шток диафрагмы 47 Винт регулировки зазора  
11 Рычаг 46 Винт регулировки привода х Зазор =  $0.95 \pm 0.05$  мм

## 5 Проверка компонентов

### Устройство защиты от перегрузки (автомобили с усилителями рулевого управления)

1 Прогрейте двигатель до рабочей температуры, отрегулируйте состав смеси и

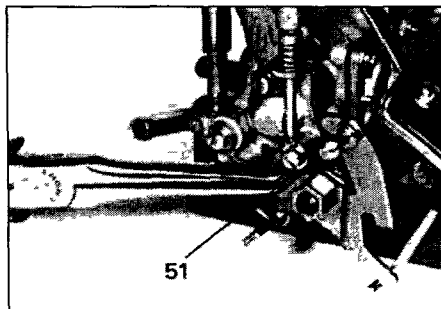


Рис. 4.24 Регулировка клапана вентиляции

51 Рычаг подгибается длинногубцами

обороты на холостом ходу. Установите передние колеса в положение прямолинейного движения. Не вращайте рулевое колесо в течение проверки.

2 Снимите корпус воздушного фильтра и отведите его в сторону. Шланги от корпуса не отсоединяйте.

3 Отсоедините вакуумную трубку от устройства. Штуцер помечен синим цветом (рис. 5.3).

4 Присоедините вакуумный насос к устройству и оставьте двигатель работать на холостых оборотах. Создайте насосом разрежение 600 мм рт. ст. (800 мбар). Холостые обороты должны увеличиться до  $1050 \pm 50$  мин<sup>-1</sup>.

5 Снимите пробку (если установлена) в крышке диафрагмы и проведите необходимую регулировку вращением регулировочного винта (рис. 5.5). Завершив регулировку, установите новую пробку.

6 Отсоедините вакуумный насос и присоедините вакуумный шланг к устройству.

### Альтернативный метод

7 Отсоедините вакуумную трубку от устройства. Штуцер помечен синим цветом.

8 Отсоедините трубку от штуцера на карбюраторе. Соедините трубкой штуцер на карбюраторе с штуцером на устройстве и оставьте двигатель работать на холостых оборотах. Холостые обороты должны увеличиться до  $1050 \pm 50$  мин<sup>-1</sup>.

9 Снимите пробку (если установлена) с крышки диафрагмы и проведите регулировку поворотом регулировочного винта. Закончив регулировку, установите новую пробку.

10 Присоедините вакуумные шланги к устройству и карбюратору

11 Обратите внимание на то, что устройство можно "заставить" сработать, отсоединив проводку от вакуумного переключающего клапана и перемкнув разъемы между собой.

### Подогрев корпуса дроссельных заслонок

12 Метод проверки описано в главе 4.

## 6 Поиск неисправностей

Общие неисправности карбюраторов описаны в главе 4.

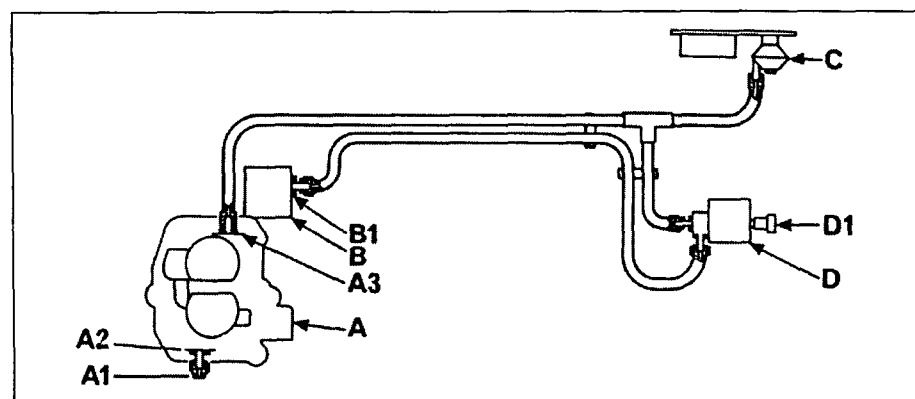


Рис. 5.3 Устройство защиты от перегрузок – вакуумные соединения

A Карбюратор  
A1 Пробка на штуцере – черный цвет  
A2 Кольцо на карбюраторе – красный цвет  
A3 Кольцо на карбюраторе – черный цвет  
B Устройство  
B1 Кольцо на устройстве – темно-синий цвет  
C Блок управления зажиганием  
D Вакуумный переключающий клапан  
D1 Фильтр

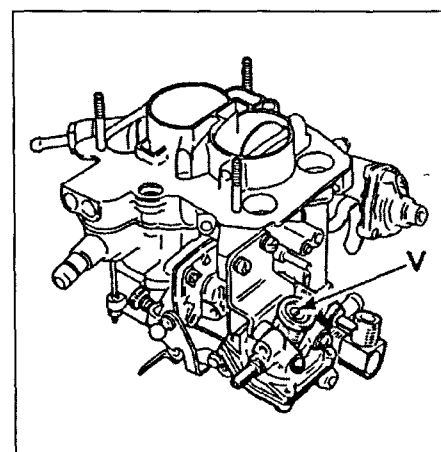


Рис. 5.5 Устройство защиты от перегрузок

V Регулировочный винт