

Часть Ж глава 3

Карбюратор Solex 32 DIS

Содержание

Принципы работы	1	Регулировки	4
Идентификация	2	Поиск неисправностей	5
Общее обслуживание	3		

Спецификации

Производитель	Renault	Renault	Renault	Renault
Модель	5 (845 cc, R1221)	5 GT Turbo (C405)	5 GT Turbo (C405)	11 Turbo (C375)
Год выпуска	1982 ... 1984	1986 ... 1987	1987 ... 1992	1985 ... 1986
Код двигателя	800C710	C1JG782	C1JG788	C1JL760
Объем двигателя/кол-во цилиндров	845/4	1397/4	1397/4	1397/4
Температура масла (°C)	80	80	80	80
Идентификационный номер (Solex)	32DIS13141	32 DIS 13326	32 DIS 13574	32 DIS 13398
Идентификационный номер (модель)	798	854	931	804
Холостые обороты	650 ± 25	650 ± 50	700 ± 50	650 ± 50
Уровень CO (% vol.)	1.5 ± 0.5	1.25 ± 0.25	1.5 ± 0.5	1.0 ± 0.5
Диаметр камеры (K)	23	25	25	25
Жиклер холостого хода (g)	38	45	45	44
Главный топливный жиклер (Gg)	110	120	120	117.5
Главный воздушный жиклер (a)	180	125	125	125
Распылитель ускорительного насоса (i)	40	40	40	40
Уровень в поплавковой камере (мм)	36.5 ± 1	-	-	-
Голубчатый клапан (P) (мм)	1.5	1.7	1.7	1.7
Пусковой зазор дроссельной заслонки	0.7	-	-	0.75
Пусковой угол	19°10'	20°	-	20°
Открытие воздушной заслонки мм)	-	-	-	6.4

Производитель	Renault	Renault	Renault	Renault
Модель	9 & 11 Turbo (L425/C375)	18 Turbo (R1 345)	18 Turbo (R1 345)	Fuego Turbo (R1365)
Год выпуска	1986 ... 1989	1980 ... 1983	1983 ... 1985	1983 ... 1986
Код двигателя	C1JB770	807A727	807A727 or A5LB717	A5LD750
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1397/4	1565/4	1565/4	1565/4
Температура масла (°C)	80	80	80	80
Идентификационный номер (Solex)	32 DIS 13502	32 DIS 12982	32 DIS 13083	32 DIS 131 82
Идентификационный номер (модель)	912	752	788	805
Холостые обороты	650 ± 50	650 ± 50	650 ± 50	650 ± 25
Уровень CO (% vol.)	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5
Диаметр камеры (K)	25	24	24	24
Жиклер холостого хода (g)	45	41	41	41
Главный топливный жиклер (Gg)	120	112	110	110
Главный воздушный жиклер (a)	120	135	135	135
Распылитель ускорительного насоса (i)	40	50	50	50
Голубчатый клапан (P) (мм)	1.7	1.7	1.7	1.7
Пусковой зазор дроссельной засл. (мм)	0.75	0.75	0.75	0.8
Начальный пусковой зазор	-	12°30'	12°30'	-
Открытие воздушной заслонки	6.4	5.5	5.5	5.5

ЖЗ•2 Карбюратор Solex 32 DIS

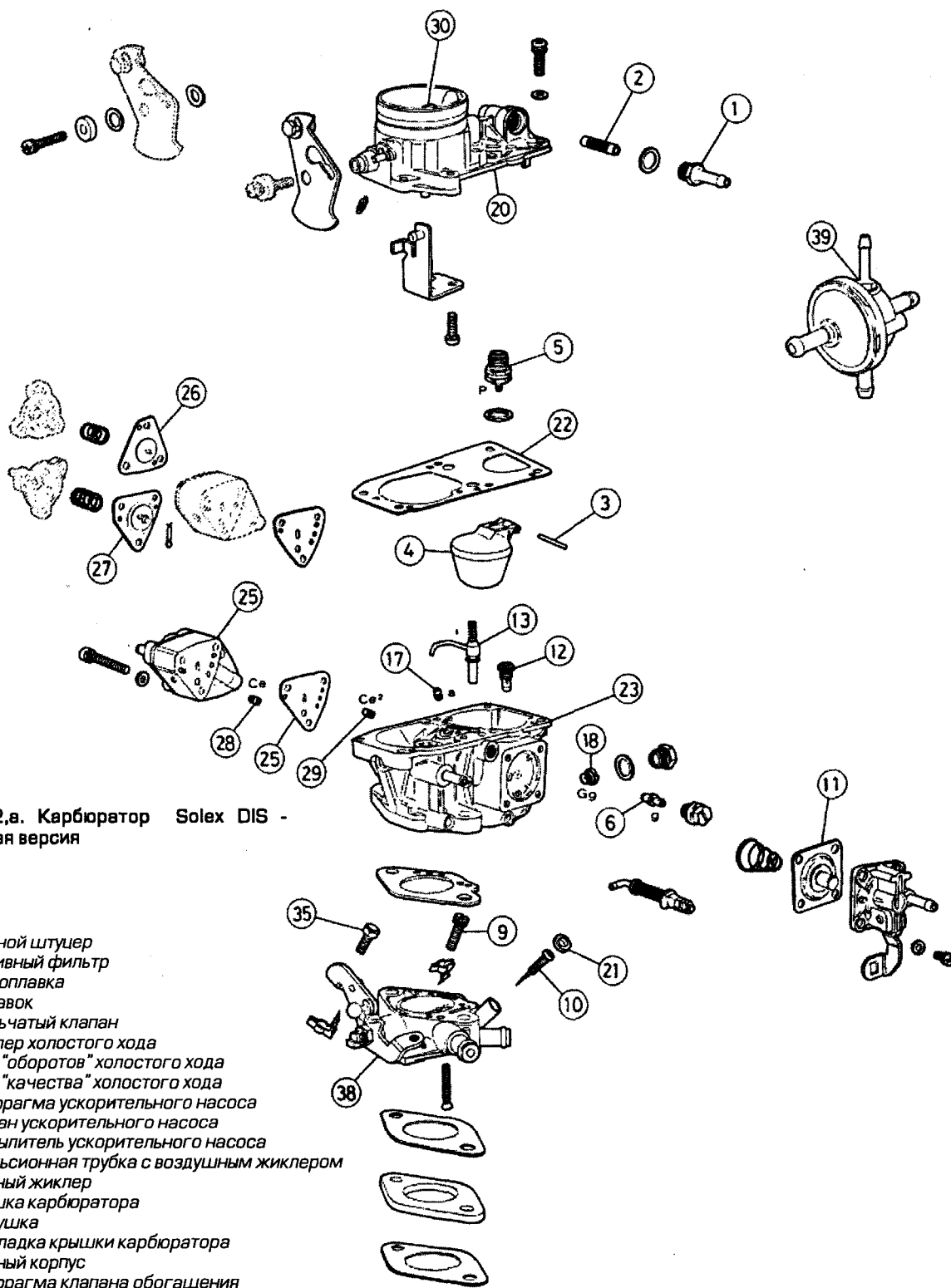


Рис. 1.2,в. Карбюратор Solex DIS -
наддувная версия

- 1 Входной штуцер
- 2 Топливный фильтр
- 3 Ось поплавка
- 4 Поплавок
- 5 Игольчатый клапан
- 6 Жиклер холостого хода
- 9 Винт "оборотов" холостого хода
- 10 Винт "качества" холостого хода
- 11 Диафрагма ускорительного насоса
- 12 Клапан ускорительного насоса
- 13 Распылитель ускорительного насоса
- 17 Эмульсионная трубка с воздушным жиклером
- 18 Главный жиклер
- 20 Крышка карбюратора
- 21 Заглушка
- 22 Прокладка крышки карбюратора
- 23 Главный корпус
- 25 Диафрагма клапана обогащения
- 26 Диафрагма клапана обогащения
- 27 Диафрагма клапана обогащения
- 28 Обогащающий жиклер
- 29 Обогащающий жиклер
- 30 Воздушная заслонка
- 35 Винт регулировки пусковых оборотов
- 38 Корпус дроссельной заслонки

1 Принципы работы

Введение

1 Настоящее техническое описание карбюратора 32 DIS Solex дополняет описание, содержащееся в части А.

Конструкция

2 Карбюратор вертикального потока, однокамерный, с ручным управлением топливным устройством (рис. 1.2,а.). Главные компоненты корпуса отлиты из легкого сплава в целях облегчения конструкции. Оси дроссельных заслонок сделаны из стали. Заслонки, все жиклеры и эмульсионные трубки изготовлены из бронзы. Внутренние топливные и воздушные каналы просверлены, где необходимо, заткнуты свинцовыми пробками (рис. 1.2,б).

3 Карбюратор состоит из трех основных частей: крышки, главного корпуса и корпуса дроссельных заслонок. Между главным

корпусом и корпусом дроссельных заслонок установлен изолирующий блок для предотвращения перегрева главного корпуса.

4 Для предотвращения обмерзания карбюратора в корпусе дроссельных заслонок установлен подогревательный блок с подогревом от системы охлаждения двигателя. Назначения подогревателя – улучшить распыление смеси и предотвратить обмерзание карбюратора.

Применение карбюратора в двигателях с турбонаддувом

5 Часто этот карбюратор устанавливают на двигателях с турбонаддувом. Турбонаддув увеличивает давление воздуха на входе в карбюратор. Чтобы соответствовать повышенным требованиям, предъявляемым к турбированным двигателям, уплотнения карбюратора должны быть усилены. Для этого использованы следующие средства:

а) Крышка карбюратора изготовлена из магния.

б) Прокладка крышки карбюратора изготовлена из армированной резины (0,6 мм толщиной).

в) Подшипники оси дроссельной заслонки имеют уплотнения (манжеты).

г) Жиклер холостого хода имеет пробку с уплотнением.

д) Диафрагмы ускорительного насоса и клапана экономотата усилены.

е) Площадь стыковочных поверхностей крышки и главного корпуса увеличена по сравнению с обычным карбюратором DIS.

Поплавковая камера

6 Топливо поступает в карбюратор через входной сетчатый фильтр. Уровень топлива в поплавковой камере регулируется игольчатым подпружиненным клапаном и узлом пластикового поплавка. В иглу клапана установлен антивибрационный шарик. Поплавковая камера вентилируется впускную горловину.

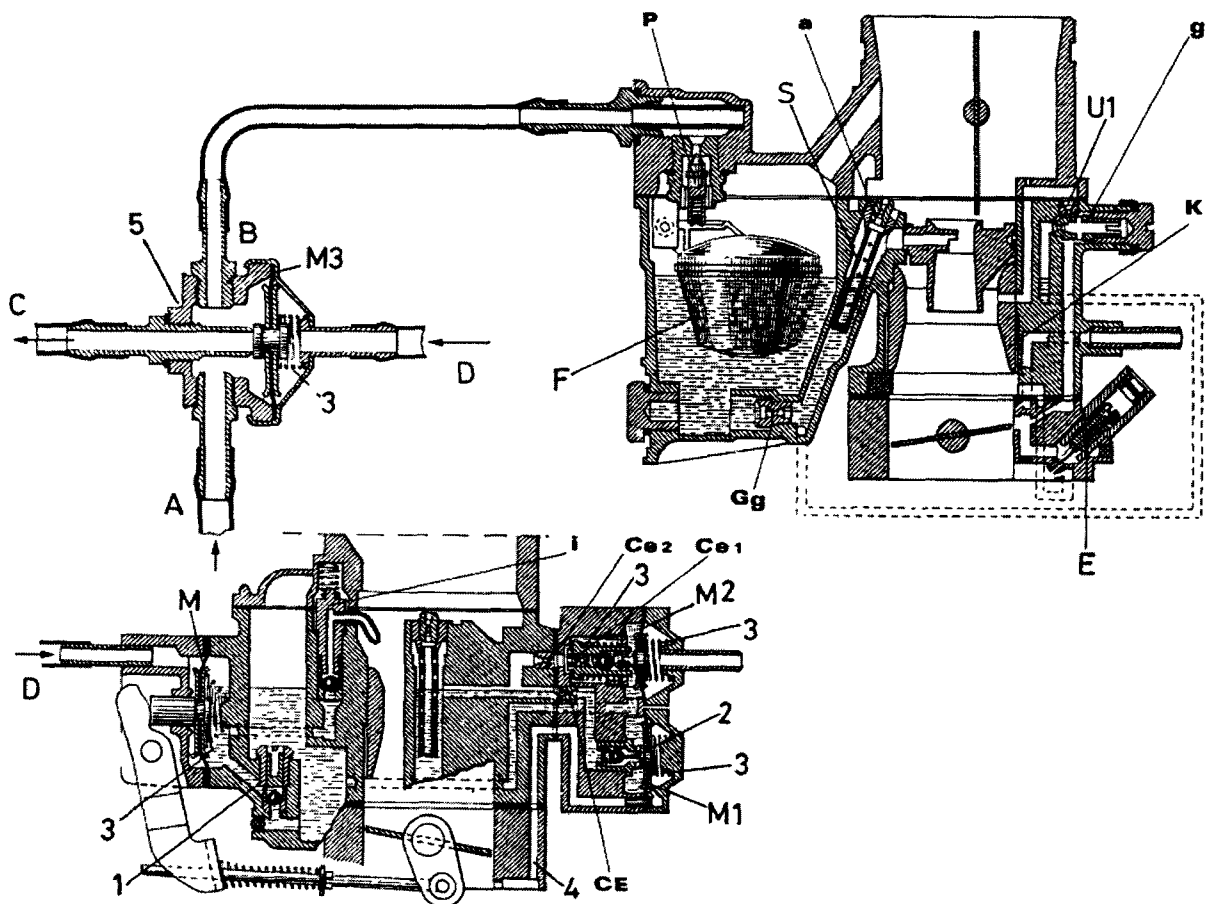


Рис. 1.2,б. Внутренние топливные и воздушные каналы

А Бронзовый входной клапан	В Соединение с карбюратором	Ф Поплавок	М1 Диафрагма обогащения
Б Возврат топлива	С Воздушный жиклер	Gg Главный жиклер	частичных нагрузок
В Клапан обогащения частичных	СЕ Топливный жиклер	g Жиклер холостого хода	нагрузок
В Пружина	Се1 Топливный жиклер	i Распылитель	М2 Диафрагма обогащения
В Вакуумный канал	Се2 Топливный жиклер	ускорительного насоса	"наддува"
В Регулятор давления топлива	D Штуцер подвода давления наддува	К Диффузор	P Игольчатый клапан
В Топливный входной штуцер	E Винт "качества" холостого хода	М Диафрагма	s Эмульсионная трубка
		ускорительного насоса	U1 Воздушный жиклер
			холостого хода

Регулятор давления топлива (версии "турбо")

7 Для создания правильного давления топлива на входе в поплавковую камеру применен электрический бензонасос и регулятор давления. Насос обеспечивает производительность 60 литров в час при давлении в 2,5 бар. В обычных условиях диафрагма регулятора прижата пружиной, возврат топлива, таким образом, эффективно закрыт. Как только давление топлива превысит минимальное значение, диафрагма поднимается и лишнее топливо возвращается в топливный бак. При включении наддува давление воздействует на диафрагму, заставляя ее препятствовать возврату топлива. Теперь требуется большее давление топлива для поднятия диафрагмы и открытия канала для возврата топлива в бак..

Холостой ход, малые обороты и переходная система

8 Топливо забирается из главного дозирующего колодца, проходит в канал холостого хода через калиброванный жиклер холостого хода. Здесь он смешивается с небольшим количеством воздуха, поступающего через калиброванный воздушный жиклер. Полученная смесь выходит из отверстия холостого хода под дроссельной заслонкой. Для изменения проходного сечения канала в камеру используется конусный винт качества, чем достигается тонкая регулировка смеси холостого хода.

9 Для обогащения смеси при начальном ускорении предусмотрена щель, постепенно перекрываемая дроссельной заслонкой при начальном ускорении.

10 Холостые обороты регулируются упорным винтом дроссельной заслонки. Винт качества опломбирован при производстве, для исключения некачественного вмешательства.

Ускорительный насос

11 Ускорительный насос диафрагменного типа, с механическим приводом рычагом, связанным с педалью акселератора. При ускорении топливо прокачивается через шариковый клапан в распылитель насоса, откуда попадает в диффузор. Бронзовый входной клапан, установленный в поплавковой камере, возвращает излишки топлива в поплавковую камеру. в версиях "турбо" наружная сторона диафрагмы соединена трубкой с сигналом давления турбины. Этим достигается равное давление на диафрагму с обеих сторон.

Главная дозирующая система

12 Топливо поступает через главный топливный жиклер в основание топливного колодца, расположенного под углом в 45°. Колодец погружен в топливо в поплавковой камере. В колодце установлена эмульсионная трубка с воздушным жиклером.

Эмульсионная трубка запрессована в колодец вместе с воздушным жиклером и несъемная. Топливо смешивается с воздухом, поступающим через главный воздушный жиклер и боковые воздушные отверстия трубки. Полученная смесь распыляется через малый диффузор.

Обогащение на полных нагрузках (версии без наддува)

13 На полных нагрузках и больших оборотах двигателя высокая скорость воздушного потока создает разрежение, достаточное для высасывания топлива из поплавковой камеры в канал. Топливо в этой ситуации проходит через калиброванную втулку в верхнюю часть впускной горловины. Там оно смешивается с небольшим количеством воздуха, поступающего из воздушного жиклера и полученная эмульсия разряжается в воздушный поток через распылитель полных нагрузок.

Обогащение на режимах частичных нагрузок (экономотатирование) - версии с наддувом

14 Топливо из поплавковой камеры по каналу поступает в обогатительную камеру по топливному каналу. Воздух из задрессельного пространства поступает в крышку камеры. На холостом ходу и при небольших открытиях дроссельной заслонки разреже-

ние во впускном коллекторе оттягивает плунжер, преодолевая сопротивление пружины, закрывая шариковый обогатительный клапан и выходной топливный канал. 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 через клапан, обогатительную камеру по каналу через калиброванную втулку в главный топливный колодец. Уровень топлива в колодце растет, смесь обогащается.

Обогащение при наддуве

15 На обогатительную диафрагму воздействуют два давления – топливное от насоса и воздушное от наддува. Давление наддува меняется в зависимости от нагрузки на двигатель. Меняющееся давление наддува меняет давление топлива на входе в поплавковую камеру.

16 Существуют три разных типа систем обогащения при наддуве:

Двухступенчатое обогащение

17 При низких давлениях наддува (первая ступень) поршень удерживается пружиной. Обогатительная диафрагма слегка приоткрыта давлением топлива и шариковый клапан открывается. Топливо выходит через калиброванные жиклеры "CE1" и "CE2"

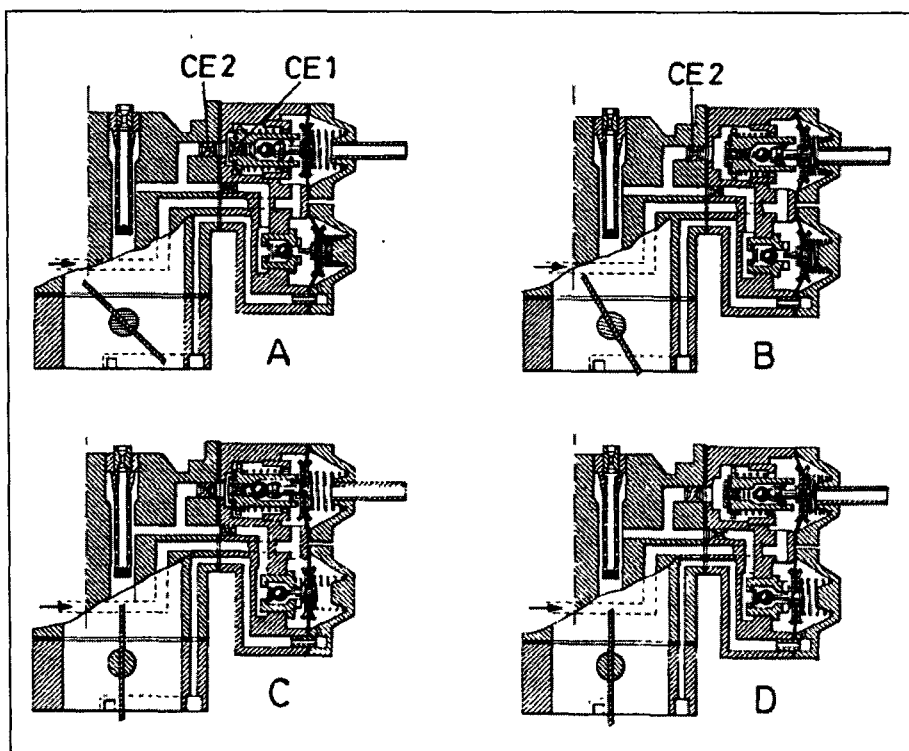


Рис. 1.17 Обогащение режимов турбонаддува

A Первая ступень - Низкое давление наддува
B Вторая ступень - Высокое давление наддува

C Полные нагрузки - без наддува
D Полные нагрузки - с наддувом
Маленькие стрелки указывают направление движения топлива

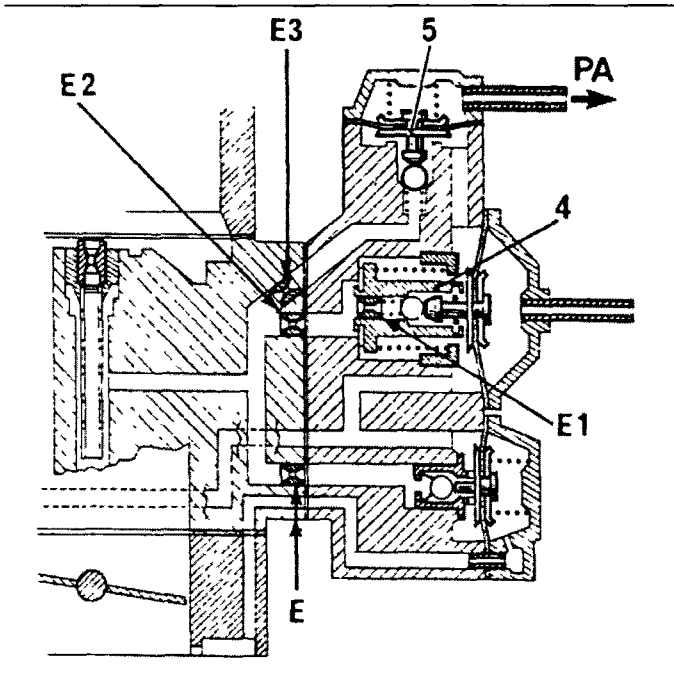


Рис. 1.19 Турбонаддув - трехступенчатая система

- 5 Шариковый клапан
E...E3 Топливные жиклеры
E Обогащательная диафрагма PA Атмосферное давление

полная уровень топлива в главном колодце "А" (рис. 1.17). Уровень топлива растет - смесь обогащается. Поскольку жиклер "CE1" меньшей производительности, он обуславливает поток топлива.

3 При высоких давлениях наддува (вторая ступень), диафрагма полностью открыта давлением топлива. С другой стороны, поршень выталкивается в открытое состояние, преодолевая сопротивление пружины. Топливо протекает через поршень и жиклер "CE2", пополняя уровень топлива в главном колодце ("В" на рис. 1.17). Поскольку топливо теперь проходит только через большее отверстие жиклера "CE2", большее количество топлива попадает в колодец. Уровень топлива растет еще больше - еще больше обогащается смесь.

Трехступенчатое обогащение

3 При низких давлениях наддува (первая ступень) поршень удерживается пружиной в закрытом положении. Обогащательная диафрагма приоткрыта давлением топлива шариковый клапан открывается. Топливо проходит через калиброванный жиклер "E1" "E2", пополняя уровень топлива в главном колодце (рис. 1.19). Уровень топлива растет - смесь обогащается. Поскольку жиклер "E1" меньшего диаметра, он и определяет количество топлива для обогащения смеси.

20 При средних давлениях наддува (вторая ступень) диафрагма полностью открывается возросшим давлением топлива. С другой

стороны, поршень открывается, преодолевая сопротивление пружины. Топливо проходит через поршень и калиброванный жиклер "E2", увеличивая уровень топлива в главном колодце. Поскольку топливо только теперь проходит через большее отверстие жиклера "E2", в колодец поступает больше топлива. Уровень топлива растет - смесь обогащается.

21 При высоких давлениях наддува обогащательная диафрагма "5" открывается давлением топлива и открывает шариковый клапан. Топливо проходит через жиклер "E3", увеличивая уровень топлива в главном колодце. Уровень топлива растет - смесь обогащается все больше.

Система обогащения с игольчатым клапаном

22 При средних значениях давления наддува обогащательная диафрагма "А" открыта давлением топлива и шариковый клапан открывается (рис. 1.22). Топливо проходит через жиклер "E1", увеличивая уровень в главном колодце. Уровень топлива растет - смесь обогащается.

23 При значениях давления между средним и большим (вторая ступень) обогащательная диафрагма "В" открывается и игольчатый клапан "E2" начинает открываться. Проходящее через него топливо увеличивает уровень в главном колодце, смесь обогащается далее. Поток топлива будет увеличиваться до тех пор, пока диафрагма

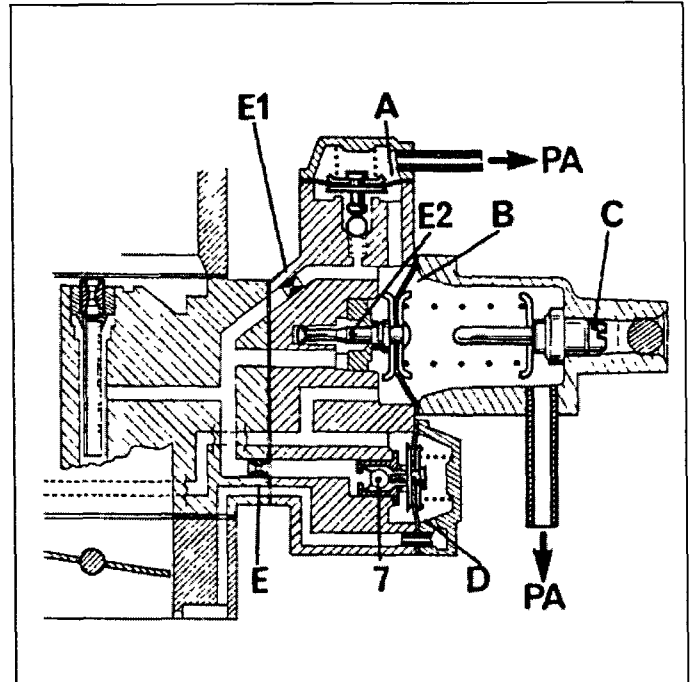


Рис. 1.22 Турбонаддув - система с игольчатым клапаном

- 7 Шариковый клапан
А Обогащательная диафрагма
В Обогащательная диафрагма
С Регулировочный винт (опломбирован)
Е Обогащательная диафрагма
E Топливный жиклер
E1 Топливный жиклер
E2 Обогащательная игла
PA Атмосферное давление

не упрется в регулировочный винт "С". Винт отрегулирован на заводе-изготовителе и в обычных условиях его не тревожат. Доступ к нему прегражден заглушкой.

Система холодного запуска

24 Система холодного запуска в этом карбюраторе - с ручным управлением. Ручной привод - трос управления с манеткой на лицевой панели. Если вытянуть трос "подсоса", он через рычаг закроет механизм "подсоса". Пусковые обороты определяются положением кулачка, совмещенного с рычагом управления пусковым устройством. В кулачок упирается регулировочный винт, ввернутый в рычаг. С помощью этого регулировочного винта устанавливаются пусковые обороты.

25 С прогревом двигателя трос "подсоса" необходимо постепенно утапливать, до полного открытия воздушной заслонки.

Управление пусковым устройством

26 Как только двигатель пустится, воздушная заслонка должна начать приоткрываться для постепенного обеднения смеси, чтобы избежать "пересоса". Для этого используется два метода, в зависимости от модификации карбюратора. В первом варианте увеличение воздушного потока во впускной горловине частично открывает воздушную заслонку, преодолевая сопротивление пружины. Для ограничения открытия за-

слонки предусмотрен упор. Во втором варианте применено диафрагменное устройство с приводом от разрежения во впускном коллекторе. Тяга, соединенная с диафрагмой, разворачивает заслонку с ростом разрежения во впускном коллекторе.

2 Идентификация

1 Идентификационные данные карбюратора выбиты на бирке, привернутой одним из винтов крепления крышки выштампованную надпись "Solex", каталожный номер и номер завода-изготовителя.

2 Поздние версии карбюратора могут нести эту информацию, выштампованную на корпусе карбюратора:

13182 Каталогный номер Solex
805 Код завода-изготовителя
32 DIS Тип карбюратора

3 В любом случае, 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 (часть "Б").

3 Визуально осмотрите карбюратор на предмет обнаружения повреждений.

4 Отсоедините трос управления пусковым устройством, выверните шесть винтов и снимите крышку карбюратора.

5 Проверьте отсутствие коррозии и кальцинов в поплавковой камере.

6 Выколотите ось поплавка, снимите поплавок, игольчатый клапан и прокладку крышки карбюратора.

7 Убедитесь в свободном перемещении шарика в пятке иглы.

8 Убедитесь в отсутствии износа накопчика иглы клапана.

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

10 Стальной линейкой проверьте плоскостность стыковочных поверхностей карбюратора.

11 Изношенную поплавокую ось замените.

12 Отверните впускной штуцер и проверьте состояние топливного фильтра. Промойте его или замените новым.

13 Отверните винт "качества", его нако-

печник не должен быть поврежден или изношен

14 Если распылитель ускорительного насоса имеет плотную посадку в корпусе, аккуратно выньте его. Встряхните распылитель. Отсутствие шума шарика говорит о его заклипании.

15 Отверните бронзовый впускной клапан ускорительного насоса. Встряхните его. Отсутствие шума шарика говорит о его заклипании.

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

17 Снимите жиклер холостого хода из главного корпуса. Жиклер в наддувных карбюраторах запрессован в держатель, его можно выпрессовать для очистки или замены.

18 Отверните пробку в поплавковой камере. Через полученное отверстие снимите главный топливный жиклер. Проверьте чистоту канала из поплавковой камеры в топливный колодец.

Эмульсионная трубка с воздушным жиклером - несъемная.

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

20 На наддувных карбюраторах отверните три винта и снимите клапан экономотата (диафрагменный узел) с корпуса. Если диафрагма повреждена, замените узел целиком.

21 Выверните два винта и отделите главный корпус карбюратора от корпуса дроссельной заслонки. Если ось заслонки или ее гнезда в корпусе изношены, можно заменить корпус заслонки отдельно. Стальной линейкой проверьте состояние стыковочных плоскостей.

22 Проверьте состояние оси и привода воздушной заслонки - износа и заеданий быть не должно.

23 Проверьте узел вакуумного управления пусковым устройством. Присоедините вакуумный насос к диафрагменному блоку и создайте разрежение 300 мм рт. ст. (400 мбар) до срабатывания привода. Если привод не срабатывает или разрежение не удерживается по меньшей мере 30 секунд, привод замените. Растрескавшийся или пережатый вакуумный шланг замените тоже.

Подготовка к сборке

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

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

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

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

28 Очистите все стыковочные поверхности от старых прокладок и установите новые. При совмещении корпусов и крышек обращайте внимание и на совмещение воздушных и топливных каналов.

29 При сборке частей корпуса воедино проследите за правильным совмещением воздушных и топливных каналов.

Сборка

30 Установите диафрагменный привод (если предусмотрен) на крышку карбюратора.

31 Соберите вместе главный корпус с корпусом дроссельной заслонки и новой прокладкой. Скрепите все двумя винтами.

32 На наддувных версиях карбюратора установите диафрагму (диафрагмы) клапана (-ов) экономотата, пружину и крышку, закрепите все тремя винтами.

33 Установите главный жиклер на свое место. Установите заглушку (пробку) новым уплотнением в поплавковую камеру.

34 Установите жиклер холостого хода в главный корпус.

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

36 Установите впускной клапан ускорительного насоса, заменив уплотнительное кольцо.

37 Установите распылитель ускорительного насоса, заменив уплотнительное кольцо или прокладку.

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

39 Очистите или замените топливный фильтр и установите впускной штуцер.

40 Уложите новую прокладку на крышку.

41 Заверните новый игольчатый клапан в крышку карбюратора, установите новую шайбу. Туго заверните, но не сорвите резьбу. Установите поплавок, ось и плоскую пружину.

42 Для регулировки уровня топлива в поплавковой камере обратитесь к параграфу 4.

43 Установите крышку на карбюратор и заверните шесть винтов ее крепления.

44 Убедитесь в плавности хода воздушной заслонки и ее привода.

45 Отрегулируйте пусковые обороты и привод пускового устройства (см. параграф 4).

46 Установите карбюратор на двигатель.

47 Всегда регулируйте холостые обороты

и уровень СО в выхлопных газах, если провести какие-либо работы с карбюратором. Использование газоанализатора приветствуется.

4 Регулировки

Предварительные условия

Общие рекомендации описаны в части "Б".

Регулировка холостого хода и состава смеси

- 3 Дайте двигателю поработать на оборотах 3000 мин⁻¹ секунд 30, чтобы очистить впускной коллектор от паров топлива, затем оставьте двигатель работать на холостых оборотах.
- 4 Установите необходимые обороты двигателя винтом "оборотов" (рис. 4.3).
- 5 Проверьте уровень СО. Если уровень неверный, проведите его регулировку винтом "качества" холостого хода. Заворачивание винта (по часовой стрелке) уменьшает уровень СО и наоборот. В части "Б" описан метод регулировки без применения газоанализатора.
- 6 Повторяйте действия п.п. 3 и 4 до достижения требуемых результатов.
- 7 Каждые 30 секунд очищайте впускной коллектор от паров топлива, увеличивая обороты до 3000 мин⁻¹ на 30 секунд.
- 8 Увеличьте обороты до 2000 мин⁻¹. Общее значение уровня СО не должно быть более половины от уровня при холостых оборотах.

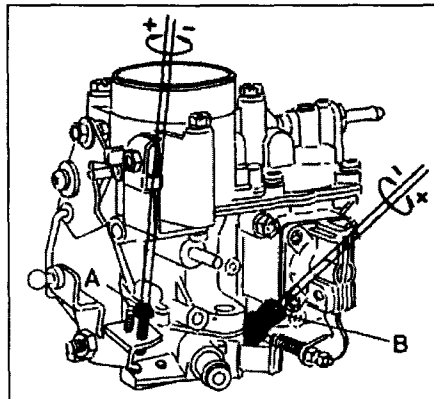


Рис. 4.3 Местоположение регулирующих винтов холостого хода

A Винт "оборотов"
B Винт "качества"

- 8 Установите новую заглушку на винт "качества".

Уровень топлива в поплавковой камере

- 9 Переверните крышку карбюратора поплавком вверх, чтобы игольчатый клапан был нажат.
- 10 Измерьте расстояние между прокладкой карбюратора и вершиной бронзового поплавка (см. Спецификации) - рис. 4.25.
- 11 Необходимая регулировка производится подгибанием рычажка поплавка "1".

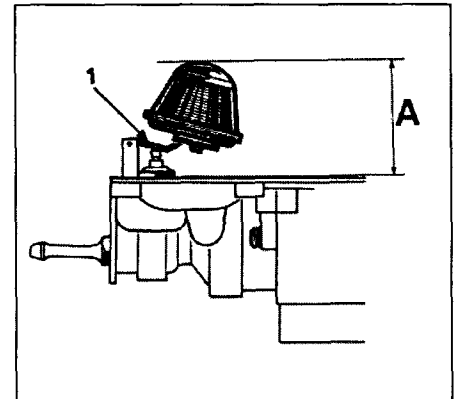


Рис. 4.11 Регулировка уровня в поплавковой камере

A Высота поплавка
1 Рычажок поплавка

Ускорительный насос

- 12 Переверните карбюратор и вставьте хвостовик сверла диаметром 3.0 мм между стенкой дросселя и дроссельной заслонкой. Для карбюраторов кат. № 804 или 912 диаметр сверла 5.0 мм. Для других версий - 7.0 мм.
- 13 Рычаг ускорительного насоса должен быть теперь в конце своего хода, если сверло вставлено.
- 14 Если требуется регулировка производительности, ослабьте стопорную гайку и поверните регулировочную "2" в необходимом направлении (рис. 4.29).
- 15 В завершение, заверните стопорную гайку.

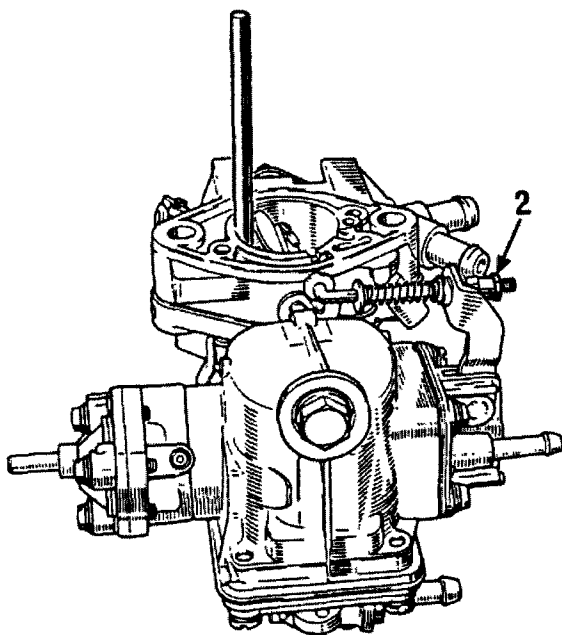


Рис. 4.14 Регулировка ускорительного насоса

Поверните бронзовую гайку для регулировки производительности насоса

карбюраторы

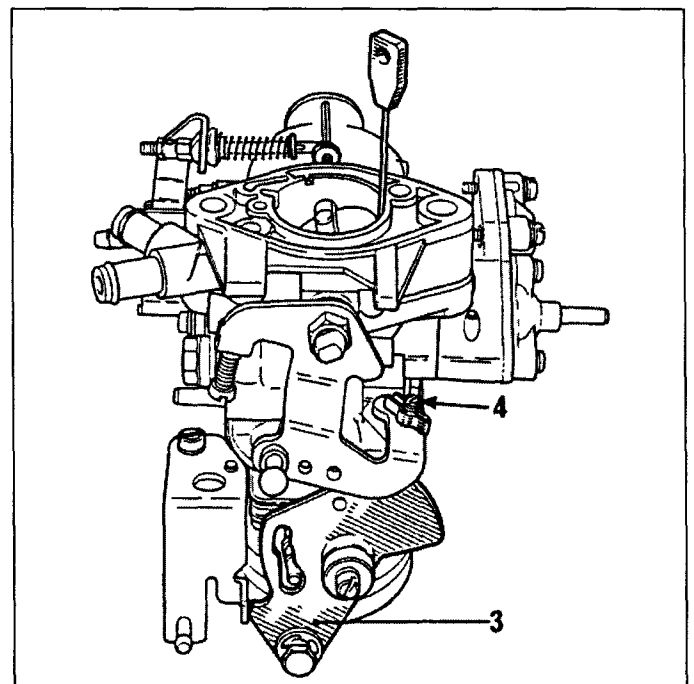


Рис. 4.19 Регулировка пусковых оборотов

3 Рычаг управления "подсосом"
4 Винт регулировки пусковых оборотов

Регулировки пускового устройства

Регулировка пусковых оборотов

16 Для регулировки карбюратор с двигателя нужно снять. В части "Б" описан метод регулировки без снятия карбюратора.

17 Переверните карбюратор. Рычагом привода переведите воздушную заслонку в полностью закрытое положение. Винт регулировки пусковых оборотов должен упираться в кулачок и принудительно открыть дроссельную заслонку, чтобы получился небольшой зазор.

18 Хвостовиком сверла измерьте зазор между кромкой дроссельной заслонки и стенкой камеры. Размер сверла записан в

Спецификациях. Измерение проводите со стороны, противоположной переходным отверстиям.

19 Необходимую регулировку произведите вращением винта пусковых оборотов "4" (рис. 4.19).

20 Обратите внимание, что для регулировки привода пускового устройства существуют угломерные приспособления Pierburg и Solex. Угловые значения приведены в Спецификациях.

Регулировка пусковых оборотов (пусковые устройства с вакуумным приводом)

21 Полностью закройте воздушную заслонку рычагом управления.

22 Создайте разрежение вакуумным насосом, чтобы шток диафрагменного привода вышел до упора (или введите механизм маленькой отверткой). В тот же момент хвостовиком сверла измерьте зазор между нижним краем воздушной заслонки и впускной горловиной. Размер сверла записан в Спецификациях.

23 Снимите пробку в крышке диафрагменного блока и, если необходимо, отрегулируйте его вращением винта. По окончании регулировки замените пробку.

5 Поиск неисправностей

Общие неисправности карбюраторов описаны в части "Г".