

# Часть Д глава 1

## Карбюратор Ford Motorcraft 1V

### Содержание

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

### Спецификации

Модель	Fiesta 950 LC	Fiesta 950 LC	Fiesta 950 HC	Fiesta 950 HC
Год выпуска	1978 ... 1983	1978 ... 1983	1978 ... 1983	1978 ... 1983
Код двигателя	TKA (OHV)	TKA (OHV)	TLA (OHV)	TLA (OHV)
Объем двигателя (см³)/к-во цилиндров	957/4	957/4	957/4	957/4
Температура масла (°C)	80	80	80	80
КПП	Механическая	Механическая	Механическая	Механическая
Идентификационный номер (Ford)	77BF9510KBA/KGA	79BF9510KFA	77BF9510KAA/KHA	79BF9510KFA
Холостые обороты (мин⁻¹)	800 ± 50	800 ± 50	800 ± 50	800 ± 50
Пусковые обороты (мин⁻¹)	1400 ± 100	1400 ± 100	1400 ± 100	1400 ± 100
Содержание CO (% vol.)	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5
Диаметр камер	23	23	23	23
Главный топливный жиклер	112	115	110	115
Ход ускорительного насоса (мм)	2.0 ± 0.13	2.0 ± 0.13	2.0 ± 0.13	2.0 ± 0.13
Уровень в поплавковой камере	29 ± 0.75	29 ± 0.75	29 ± 0.75	29 ± 0.75
Пусковой зазор воздушной заслонки	3.5 ± 0.25	3.5 ± 0.25	3.5 ± 0.25	3.5 ± 0.25
Модель	Fiesta 950	Fiesta 11 00	Transit 1.6	Transit 2.0
Год выпуска	1983 ... 1986	1978 ... 1983	1978 to 1983	1978 to 1983
Код двигателя	1KB (OHV)	GLA (OHV)	LAT	NAT
Объем двигателя (см³)/к-во цилиндров	957/4	1117/4	1593/4	1993/4
Температура масла (°C)	80	80	80	80
КПП	Механическая	Механическая	Механическая	Механическая
Идентификационный номер (Ford)	84BF9510KHA	77BF9510KEA/KJA	78HF9510KEA	78HF9510KFA
Холостые обороты (мин⁻¹)	800 ± 50	800 ± 50	800 ± 25	800 ± 25
Пусковые обороты (мин⁻¹)	1400 ± 100	1500 ± 100	2000 ± 100	1000
Уровень CO (% vol.)	1.25 ± 0.5	1.25 ± 0.5	1.0 ± 0.2	1.0 ± 0.2
Диаметр камер	23	24	27	27
Главный топливный жиклер	107	122	137	135
Ход ускорительного насоса (мм)	2.0 ± 0.13	2.0 ± 0.13	2.8 ± 0.13	2.8 ± 0.13
Уровень в поплавковой камере (мм)	29 ± 0.75	31 ± 0.75	29 ± 0.75	29 ± 0.75
Пусковой зазор воздушной заслонки	3.5 ± 0.25	3.0 ± 0.25	3.0 ± 0.25	4.5 ± 0.25
Метка биметаллической пружины	-	-	В индексе	-
Модель	Transit 2.0	Transit 2.0	Transit 2.0	
Год выпуска	1978 to 1983	1978 ... 1983	1978 ... 1983	
Код двигателя	NAT	NAT	NAV	
Объем двигателя (см³)/к-во цилиндров	1993/4	1993/4	1993/4	
Температура масла (°C)	80	80	80	
КПП	Механическая	Механическая	Автоматическая	
Идентификационный номер (Ford)	78HF9510KGA	78HF9510KJA	78HF9510KHA	
Холостые обороты (мин⁻¹)	800 ± 25	800 ± 25	800 ± 25	
Пусковые обороты (мин⁻¹)	2000 ± 100	1000	2000 ± 100	
Уровень CO (% vol.)	1.0 ± 0.2	1.0 ± 0.2	1.0 ± 0.2	
Диаметр камер	27	27	27	
Главный топливный жиклер	135	115	127	
Ход ускорительного насоса (мм)	2.8 ± 0.13	2.0 ± 0.13	2.8 ± 0.13	
Уровень в поплавковой камере (мм)	29 ± 0.75	29 ± 0.75	29 ± 0.75	
Пусковой зазор воздушной заслонки	3.8	3.0 ± 0.25	3.8 ± 0.25	
Зазор "от пересоса"	5.3	-	5.3 ± 0.50	
Метка биметаллической пружины	В индексе	В индексе	В индексе	

## 1 Принципы работы

### Введение

1 Следующее техническое описание карбюратора Ford Motorcraft 1V должно рассматриваться в сочетании с основными принципами работы карбюратора, описанными в части А.

2 Этот прибор – однокамерный карбюратор падающего потока (рис. 1.2). Управление воздушной заслонкой – ручное или полуавтоматическое. Все калиброванные

жиклеры кроме главного жиклера запрессованы в корпус карбюратора и замене не подлежат.

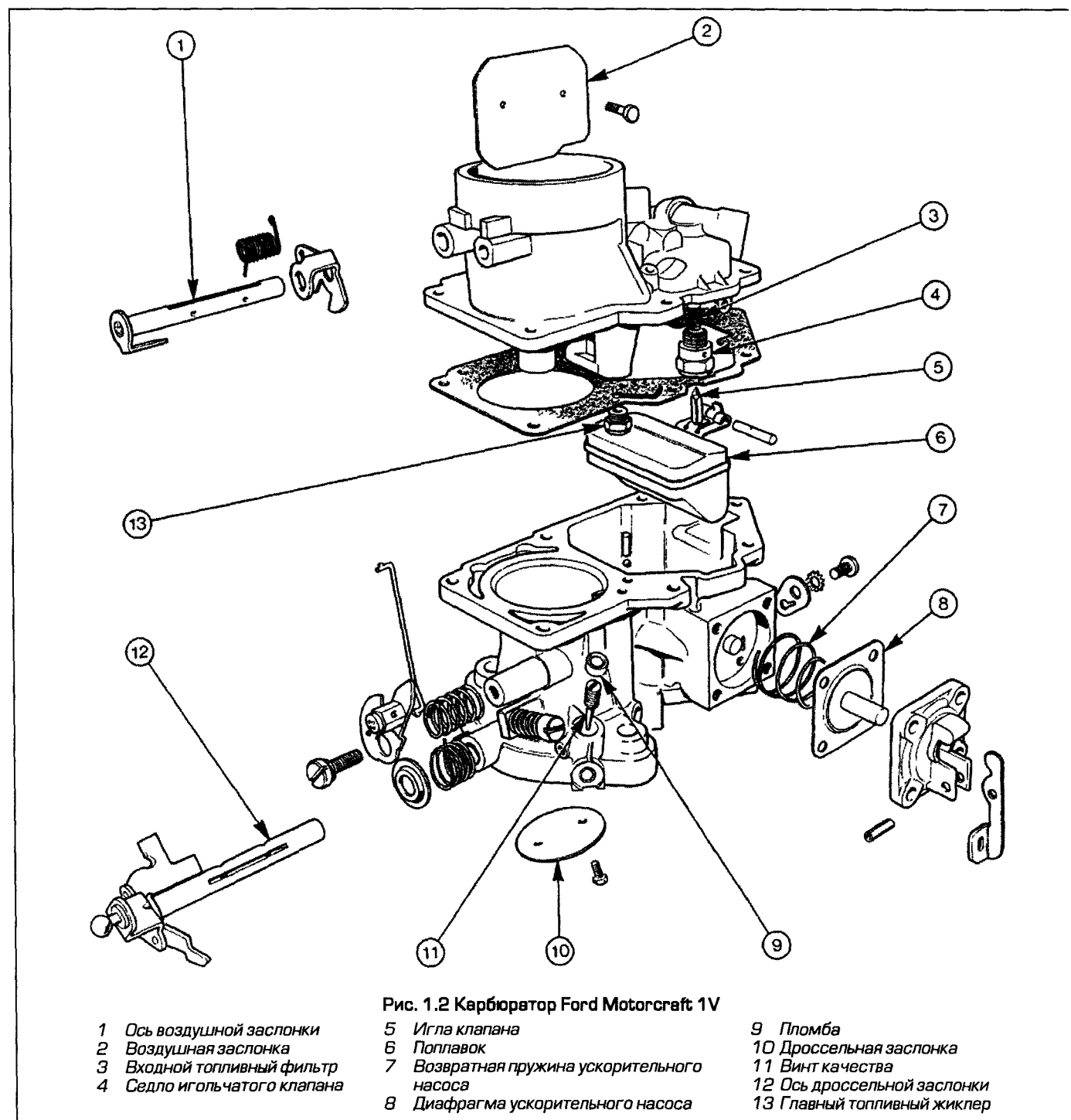
### Топливный контур

3 Топливо поступает в карбюратор через встроенный сетчатый фильтр. Уровень топлива в поплавковой камере контролируется игольчатым клапаном и бронзовым поплавком. В иглу клапана встроен антивибрационный шарик. Поплавковая камера вентилируется в атмосферу.

### Автономная система холостого хода (АСХХ)

4 АСХХ аналогична системе, применяемой в карбюраторе Ford VV, где поток воздуха движется со звуковой скоростью (рис. 1.4).

5 Воздух в АСХХ поступает по сверлению из главного диффузора. Основная часть воздуха, необходимая для создания холостого хода, подается в автономный канал холостого хода. Остальная часть воздуха проходит через дроссельную заслонку



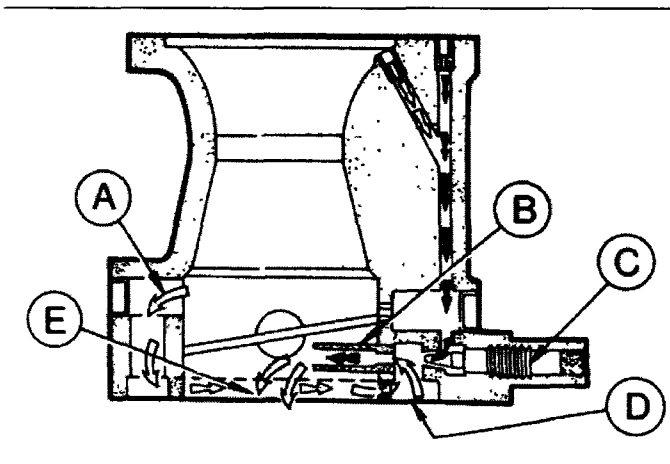


Рис. 1.4 Автономная система холостого хода

- |                         |   |
|-------------------------|---|
| А Поступление воздуха   | D Смесительная камера                   |
| В Распылительная трубка | E Воздушная струя со звуковой скоростью |
| С Винт качества смеси   |   |

открытую для обеспечения холостого хода двигателя.

Топливо забирается из верхней части главного топливного колодца, проходит через калиброванную втулку холостого хода и смешивается с воздухом, поступающим через калиброванную воздушную втулку. Эта топливовоздушная смесь движется вниз по каналу в камеру смеси холостого хода, где она дополнительно смешивается с воздухом, поступающим через автономный канал холостого хода. Полученная смесь подается в двигатель через трубку-распылитель, регулируемую винтом качества смеси.

Высокий перепад давления, создаваемый потоком воздуха у трубки, создает очень высокую (звуковую) скорость воздушного потока. Ударные волны используются для распыления топливовоздушной смеси, которая поступает в двигатель через дроссельную заслонку. Результатом является стабильная смесь на холостых оборотах и соответствующий малотоксичный выхлоп. Для обогащения топлива подается по двум зерлениям, открывающимся с открытием дроссельной заслонки при нажатии на педаль акселератора.

Холостые обороты регулируются винтом количества (упор заслонки) и качества (конусный винт). Винт качества пломбируется при производстве для исключения неквалифицированного вмешательства.

### Электромагнитный клапан холостого хода

Некоторые модификации оборудованы электромагнитным клапаном холостого хода, устанавливаемым для предотвращения калильного воспламенения после выключения зажигания. Для перекрытия топливного канала холостого хода при выключенном зажигании использован семи-вольтовый электромагнитный клапан (рис. 1.9).

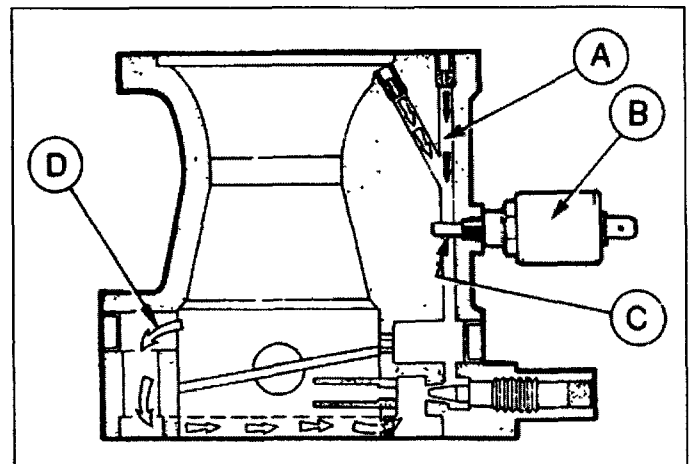


Рис. 1.9 Электромагнитный клапан холостого хода

- |   |
|---|
| А Топливный и воздушный каналы холостого хода         |
| В Электромагнитный запорный клапан                    |
| С Запорный плунжер канала холостого хода              |
| D Забор воздуха для автономной системы холостого хода |

### Ускоряющий насос

10 Ускоряющий насос диафрагменного типа с механическим приводом с помощью тяги, связанной с механизмом управления дроссельной заслонкой. Выходной клапан, вставленный в выходной канал, состоит из шарика и грузика. Насос разряжается через калиброванную распылительную втулку, запрессованную в верхний воздухоприемник.

### Главная дозирующая система

11 Количество топлива, расходуемое главной дозирующей системой, контролируется калиброванным главным топливным жиклером. Топливо поступает через главный топливный жиклер в основание вертикального колодца, который погружен в топливо, находящееся в поплавковой камере. В колодец помещена эмульсионная трубка. Топливо смешивается с воздухом, поступающим из калиброванной втулки через отверстия в эмульсионной трубке. Полученная смесь разряжается в воздушный поток через главный диффузор.

### Обогащение мощностных режимов и эконостатирование

12 Для добавления топлива в главный колодец поршень перекрывает и открывает обогатительный канал. В камеру над поршнем по воздушному каналу поступает разрежение из задрессельного пространства. На холостых оборотах и при небольшом открытии дроссельной заслонки разрежение во впускном коллекторе подтягивает поршень вверх и клапан перекрывает топливный канал. При акселерации, широком открытии дросселя, разрежение во впускном коллекторе падает. Поршень под действием пружины перемещается, открывая клапан и топливный обогатительный канал. Топливо, проходя по каналу, добавляется к количеству топлива, пропускаемому главным топливным жиклером. Уровень топлива в колодце растет, смесь обогащается (рис. 1.12).

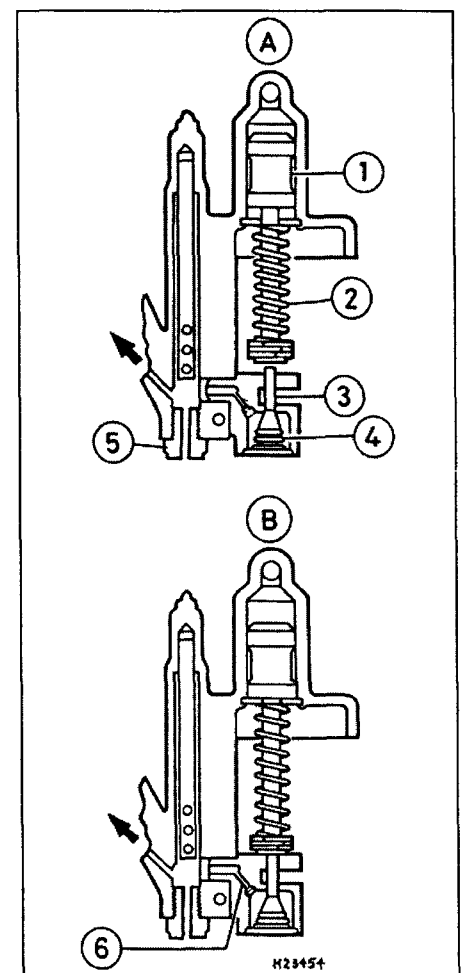


Рис. 1.12 Обогащительный клапан - закрыт (А) и открыт (В)

- |                         |                            |
|-------------------------|----------------------------|
| 1 Поршень               | 4 Маленькая пружинка       |
| 2 Пружина               | 5 Главный топливный жиклер |
| 3 Обогатительный клапан | 6 Обогатительный канал     |

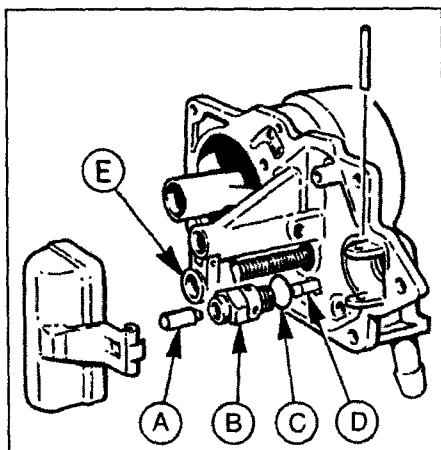


Рис. 3.8 Игольчатый клапан

- A Игла клапана
- B Седло клапана
- C Уплотнительная шайба
- D Входной фильтр
- E Обогащительный клапан

### Система холодного запуска

13 Большинство модификаций данного карбюратора оборудованы ручным управлением воздушной заслонкой с помощью троса. Некоторые модификации оборудованы полуавтоматом "подсоса" с подогревом биметаллической пружины от системы охлаждения.

### Работа полуавтомата "подсоса"

14 На холодном двигателе пружина сжимается и разворачивает воздушную заслонку в закрытое положение. Подогрев биметаллической пружины заставляет ее разжиматься и постепенно разворачивать заслонку в открытое положение. Кулачок, опирающийся на упор дроссельной заслонки, устанавливает воздушную заслонку в положение пусковых оборотов.

15 Система управления заслонками использует вакуумный поршень, связанный рычагами с осью воздушной заслонки. Поршень управляется источником постоянного разрежения из задрессельного пространства. При запуске двигателя поршень

оттягивается вниз с силой, достаточной для небольшого открытия воздушной заслонки. Это предупреждает переобогащение смеси при запуске.

### Работа ручного "подсоса"

16 Ручной "подсос" управляется с помощью приводного троса. При вытягивании центральной жилы троса, зацепленного за рычаг управления воздушной заслонкой, она разворачивается и перекрывает вход воздуха в дроссель. Соединительная тяга приоткрывает дроссельную заслонку на необходимый угол для обеспечения пусковых оборотов. При запуске двигателя разрежение частично приоткрывает воздушную заслонку, преодолевая действие пружины. Упор удерживает ее в необходимом положении. С прогревом двигателя трос необходимо постепенно утапливать до полного открытия воздушной заслонки.

## 2 Идентификация

1 Идентификационный код выштампован на корпусе поплавковой камеры. Код данных производителя выштампован ниже строчкой.

2 Эмиссионные карбюраторы Ford с автономной системой холостого хода имеют семь винтов крепления крышки (верхнего корпуса). Крышки карбюраторов выпуска до мая 1976 года крепились шестью винтами.

## 3 Общее обслуживание

### Введение

1 Прочтите эту главу в дополнение к части Б, которая описывает многие функции более детально. Особенно, если карбюратор снят для ремонта. Однако, многие работы могут быть выполнены, не снимая карбюратор с двигателя. Если карбюратор с двигателя не снимается, снимите его верхний корпус (крышку) и откачайте топливо из поплавковой камеры спринцовкой или чистой салфеткой.

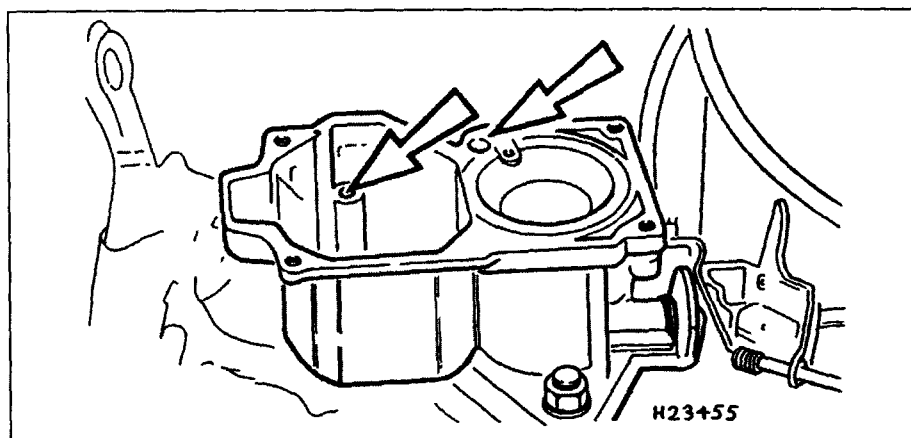


Рис. 3.15 Место установки шарика и грузика выходного клапана ускорительного насоса

### Разборка и проверка

- 2 Снимите карбюратор с двигателя.
- 3 Осмотрите карбюратор, нет ли деформаций и износа. В дополнение осмотрите состояние выходного отверстия смеси под дроссельной заслонкой. Если отверстие растрескалось, вероятнее всего винт регулировки качества смеси был когда-то завернут с силой, достаточной для лучшего применения. В этом случае настоятельно рекомендуем заменить карбюратор.
- 5 Выверните семь винтов и снимите верхний корпус карбюратора. Обратите внимание, что на моделях с ручным "подсосом" хомут крепления наружной оболочки троса должен сниматься с одним из этих винтов. Разверните узел управления пусковыми оборотами вниз так, чтобы тягу управления "подсосом" можно было отсоединить от кулачка пусковых оборотов. Отсоедините и снимите тягу управления воздушной заслонкой от оси заслонки. Замените тягу, если ее фиксирующие выступы износились (что часто случается).
- 6 Проверьте стыковочные плоскости стальной линейкой на деформацию.
- 7 Проверьте отсутствие коррозии в поплавковой камере.
- 8 Снимите прокладку крышки карбюратора и игольчатый клапан (рис. 2.8). Снятие седла игольчатого клапана требует трубчатого ключа или обточенной головки.
- 9 Антивибрационный шарик в торце иглы должен быть подвижен.
- 10 Проверьте конус иглы на износ. Бронзовые иглы по возможности заменяйте витоновыми.
- 11 Поплавок не должен иметь вмятин и в нем не должно плескаться топливо.
- 12 Если изношена ось поплавка, замените и ее.
- 13 Топливный фильтр, вставленный под седлом клапана часто забивается всяким мусором и является причиной падения мощности.
- 14 Отверните винт качества и проверьте отсутствие повреждений конусного наконечника.
- 15 Переверните корпус карбюратора, подхватив выпадающий при этом шарик и грузик клапана ускорительного насоса (рис. 3.15).
- 16 Отверните четыре винта и снимите крышку ускорительного насоса, диафрагму и пружину. Проверьте целостность диафрагмы. Если бензин сочился из-под крышки, диафрагму замените.
- 17 Отверните главный топливный жиклер и проверьте чистоту топливного колодца. Проверьте все уплотнения и каналы на отсутствие овальности, износа и засорения.
- 18 Проверьте работу механизма обогащения клапана и плотную посадку пробки в основании клапана. Пробка может выпасть и будет кататься по поплавковой камере.
- 19 Канал из обогащительного клапана в главный колодец имеет бронзовую калиброванную втулку, которая часто выпадает и

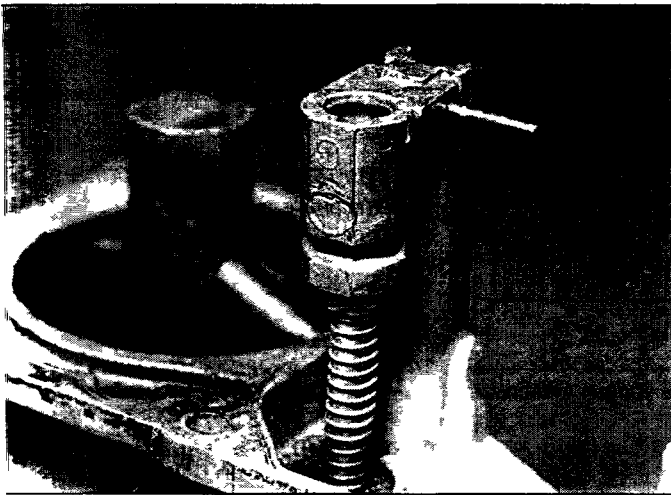


Рис. 3.19,а. Установка фиксирующего штифта

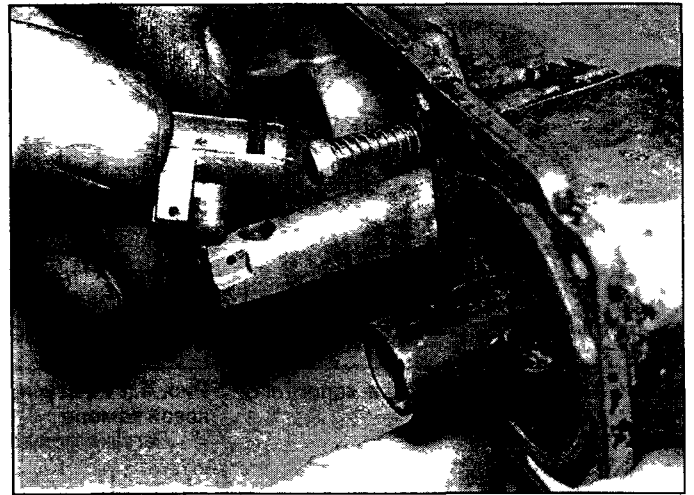


Рис. 3.19,б. Установка обогатительного клапана

Блокирует колодец. Смесь при этом обедняется так, что двигатель еле тянет. После снятия главного жиклера втулку можно иногда увидеть лежащей на дне колодца. Придется снять отливку корпуса обогатительного клапана из корпуса колодца, чтобы установить втулку на место. Возможно, придется для этого снять и небольшой закрепляющий штифт (рис. 3.19,а, б). После разборки канал открывается и втулку можно установить на место.

20 Если установлен автоматический "подсос", отверните два винта крепления корпуса "автомата", проверьте отсутствие заедания и износа.

21 Если установлен ручной "подсос", проверьте ось, и рычажный привод на отсутствие износа и повреждений.

### Подготовка к сборке

22 Очистите корпус карбюратора, все внутренние каналы и протрите поплавковую камеру. При полной разборке карбюратора можно прочистить все каналы сжатым воздухом. Для очистки каналов, дросселя, жиклеров и калиброванных втулок можно впрыснуть состав для очистки карбюратора.

Этот карбюратор весьма склонен к засорению воздушных каналов (рис. 3.22).

23 Обратите внимание на то, что если диафрагмы с карбюратора не сняты, при продувке сжатым воздухом их можно повредить. Будьте осторожны, не потеряйте шарик и грузик при продувке корпуса карбюратора, если снята крышка.

24 При сборке используйте набор новых прокладок. Замените игольчатый клапан, ось поплавка и диафрагму ускорительного насоса. Винт качества и главный жиклер не требуют замены, если они не повреждены явно. Замените поврежденные тяги и пружины.

25 Протрите стыковочные поверхности и фланцы, удалите остатки старых прокладок. устанавливайте новые прокладки. При установке крышек корпусов диафрагм следите за совмещением воздушных и топливных каналов.

### Сборка

26 Установите главный топливный жиклер, надежно завернув его.

27 Установите пружину насоса, диафрагму и крышку, закрепив четырьмя винтами.

28 Очистите или замените маленький топливный фильтр под седлом игольчатого клапана.

29 Замените игольчатый клапан. Заворачивая в корпус седло клапана используйте новую уплотнительную шайбу. Установите иглу в седло шариком наружу, установите поплавок и ось.

30 Отрегулируйте уровень топлива (положение поплавка).

31 Опустите в выходной канал ускорительного насоса шарик и следом за ним грузик.

32 Заверните винт регулировки качества смеси аккуратно до упора, затем отверните на три полных оборота, выставив тем самым предварительный уровень качества смеси, чтобы двигатель смог завестись.

33 Замените прокладку поплавковой камеры (крышки карбюратора) и установите крышку на главный корпус.

34 Вставьте верхнюю часть тяги управления воздушной заслонкой (прямая секция) в рычаг оси воздушной заслонки (верх). Поверните механизм вниз, чтобы можно было соединить тягу с кулачком пусковых оборотов при установке верхнего корпуса (крышки) карбюратора. Разверните управление пусковыми оборотами вверх и заверните винты крепления крышки карбюратора. Если установлен ручной "подсос", приверните хомут крепления оболочки троса одним из этих винтов.

35 Заверните электромагнитный клапан (если установлен).

36 Если установлен автоматический подсос, установите корпус "автомата" на корпус карбюратора, проложив новую прокладку и закрепите двумя винтами крепления.

37 На карбюраторах с ручным подсосом проверьте плавность и правильность действия привода заслонки.

38 Установите карбюратор на двигатель.

39 Установите вентиляционную трубку поплавковой камеры.

40 Выставляйте холостые обороты и уровень СО в выхлопе после всех работ и

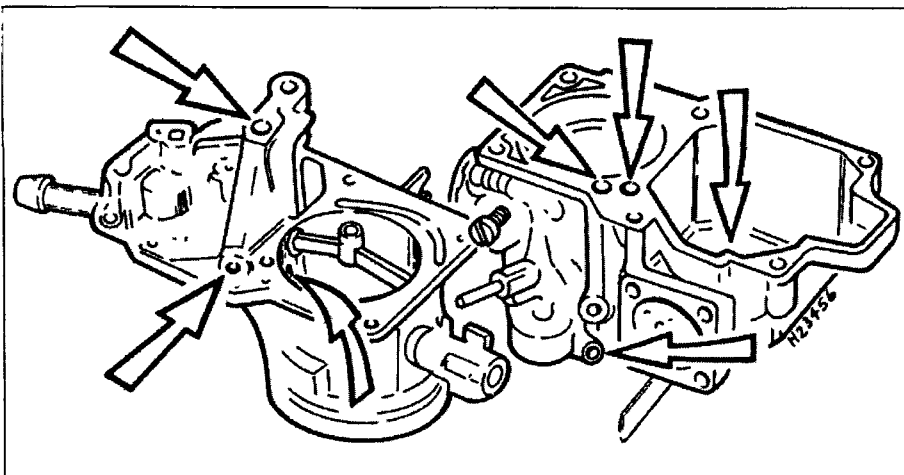


Рис. 3.22 Местонахождение топливных и воздушных каналов

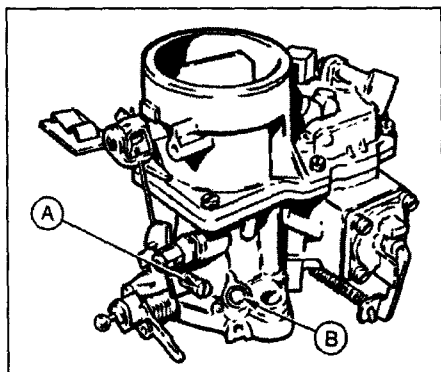


Рис. 4.3 Виты регулировки холостого хода

А Винт количества  
В Винт качества

регулировок, предпочтительно с использованием газоанализатора.

41 Отрегулируйте трос подсоса.

## 4 Регулировки

### Предварительные условия

1 Обратитесь за дополнительной информацией к части Б.

### Холостые обороты и состав смеси (СО)

2 Погоняйте двигатель секунд 30 на оборотах 3000 мин<sup>-1</sup>, чтобы освободить впускной коллектор от паров топлива, затем оставьте его работать на холостых оборотах.

3 Установите холостые обороты винтом регулировки количества (рис. 4.3).

4 Проверьте соответствие уровня СО указанному в Спецификациях. Если соответствия нет, снимите заглушку и отрегулируйте уровень винтом регулировки качества смеси. Поворот винта по часовой

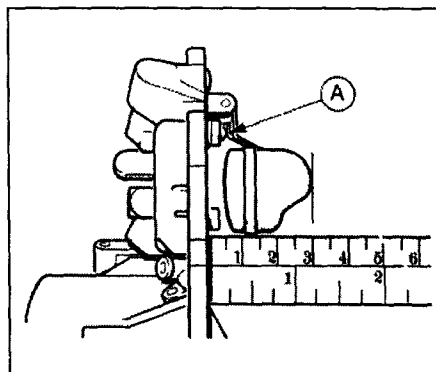


Рис. 4.11 Регулировка уровня в поплавковой камере

А Регулировочный язычок

стрелке снижает уровень СО, поворот винта против часовой стрелки — увеличивает уровень СО.

5 Повторяйте процедуры п.3 и п.4 до установки верных значений холостых оборотов и СО. Каждые 30 секунд очищайте впускной коллектор от паров топлива, увеличивая обороты до 3000 мин<sup>-1</sup> на 30 секунд.

6 Увеличьте обороты до 2000 мин<sup>-1</sup> и запишите значение СО. Среднее значение должно быть меньше, чем 50% от уровня СО на холостых оборотах.

7 Установите новую заглушку на винт регулировки качества смеси.

8 Производители допускают несоответствие СО в пределах 0.5% и холостых оборотов в пределах 40 мин<sup>-1</sup>.

### Уровень топлива в поплавковой камере

Поставьте крышку с поплавком вертикально, чтобы язычок поплавка едва касался антивибрационного шарика полностью закрытого игельчатого клапана.

10 Измерьте расстояние между плоскостью крышки (прокладка снята) и нижней частью поплавка.

11 Регулируйте уровень, подгибая язычок (рис. 4.11).

### Ход ускорительного насоса

12 Отверните винт количества холостых оборотов до полного закрытия дроссельной заслонки.

13 Втолкните диафрагму до упора и промерьте зазор между рычагом и диафрагмой с помощью сверла.

14 При необходимости, отрегулируйте зазор, подгибая крючок тяги (рис. 4.14).

### Автоматический подсос

#### Пусковые обороты

15 Прогрейте двигатель до рабочей температуры.

16 Откройте дроссельную заслонку и установите упор дроссельной заслонки на кулачок пусковых оборотов. Отметка V на кулачке должна совместиться с верхней частью рычага дроссельной заслонки (рис. 4.16). Отпустите дроссельную заслонку и кулачок должен остаться в этом положении.

17 Заведите двигатель, не трогая дроссельную заслонку. Запишите число холостых оборотов и сравните с предписанными Спецификациями.

18 Отрегулируйте, если необходимо, подгибая язычок на рычаге дроссельной заслонки.

#### Отметка V и защита от "пересоса"

19 Отверните три винта и снимите корпус биметаллической пружины с карбюратора. Снимите прокладку (рис. 4.19).

20 Привяжите рычаг управления воздушной заслонкой резинкой к низу.

21 Откройте дроссельную заслонку, дайте воздушной заслонке полностью закрыться, затем отпустите дроссельную заслонку.

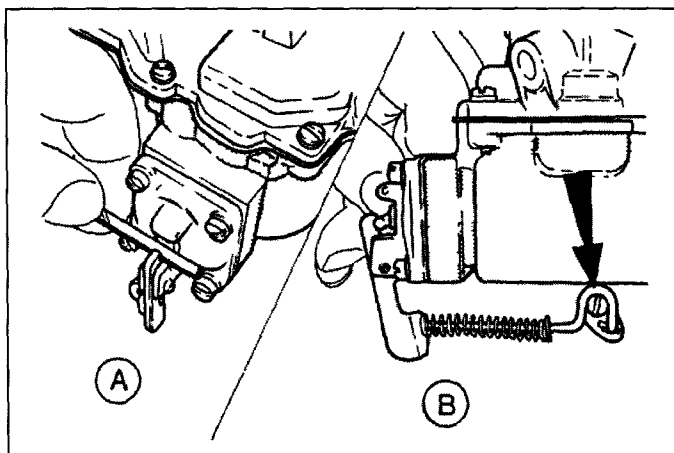


Рис. 4.14 Регулировка ускорительного насоса

А Проверка хода насоса  
В Место регулировки (указано стрелкой)

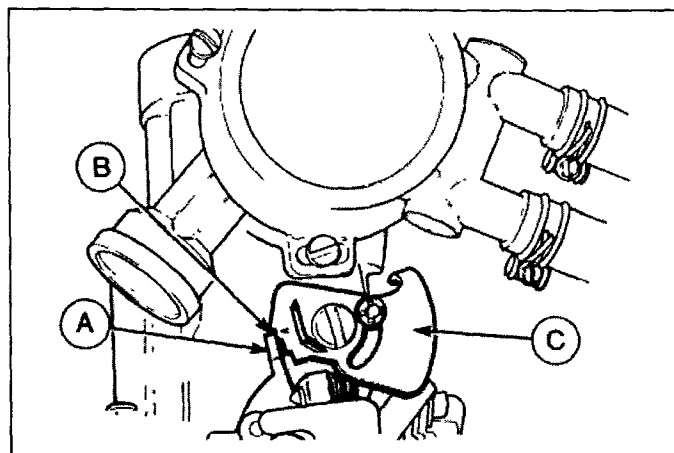
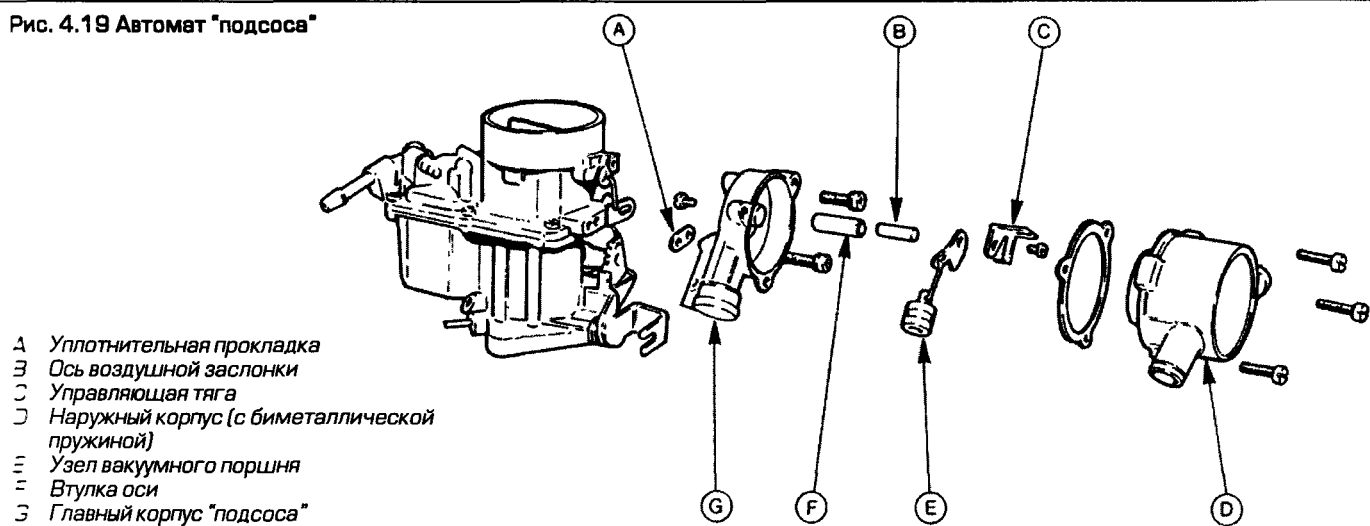


Рис. 4.16 Установка автомата "подсоса" в положение пусковых оборотов

А Регулировочный язычок  
В Положение пусковых оборотов  
С Кулачок пусковых оборотов

Рис. 4.19 Автомат "подсоса"



- A Уплотнительная прокладка
- Б Ось воздушной заслонки
- В Управляющая тяга
- Г Наружный корпус (с биметаллической пружиной)
- Д Узел вакуумного поршня
- Е Втулка оси
- З Главный корпус "подсоса"

22 Основанием сверла диаметром 5,0 мм измерьте зазор между нижней частью воздушной заслонки и входным отверстием.

23 Приоткройте дроссель, кулачок пусковых оборотов должен упасть на место. Отметка V на кулачке теперь должна совместиться с вершиной рычага управления дроссельной заслонкой (рис. 4.23).

24 Регулировка производится подгибанием тяги управления воздушной заслонкой (рис. 4.24).

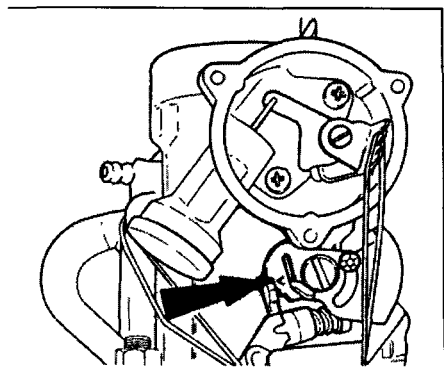


Рис. 4.23 Отметка V на кулачке совмещена с рычагом дроссельной заслонки (указана стрелкой)

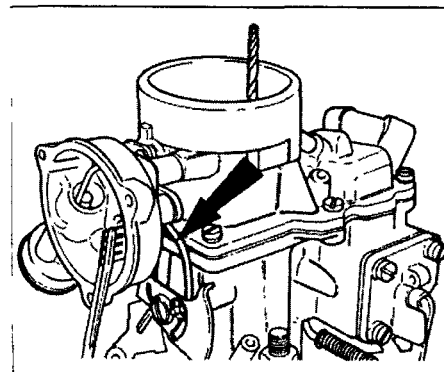


Рис. 4.24 Регулировка совмещения отметки V подгибанием тяги управления (указана стрелкой)

25 Полностью откройте дроссельную заслонку, удерживая воздушную в закрытом положении. Только перед полным открытием дросселя воздушная заслонка должна открыться.

26 Основанием сверла диаметром 5,3 мм измерьте зазор между нижней частью воздушной заслонки и входным отверстием.

27 Регулировка производится подгибанием рычага на кулачке пусковых оборотов (рис. 4.27).

28 Снимите резинку.

### Вакуумное управление "подсосом"

29 Откройте дроссель и установите упор дроссельной заслонки на наивысший сектор кулачка пусковых оборотов. Отметка V на кулачке не будет совмещена с вершиной рычага управления дросселем.

30 Запустите двигатель, не трогая дроссельную заслонку, и установите предварительный натяжитель (специнструмент Ford) на рычаг "подсоса". Преднатяжитель должен "плавать".

31 Основанием сверла измерьте зазор между нижним краем воздушной заслонки и входным отверстием (рис. 4.31). Диаметр сверла – в Спецификациях.

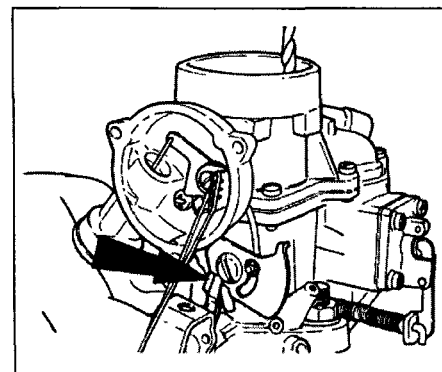


Рис. 4.27 Регулировка положения заслонок после пуска (регулирующий язычок указан стрелкой)

32 Заглушите двигатель и отрегулируйте, подгибая рычаг управления подсосом.

33 Замените прокладку наружного корпуса биметаллической пружиной.

34 Установите корпус биметаллической пружины, зацепив ее конец за рычаг управления воздушной заслонкой (рис. 4.34). Наживите винты крепления. Совместите засечку на крышке с нужной меткой на корпусе пружины и затяните три винта крепления (рис. 4.34, а, б).

### Ручной "подсос"

#### Пусковые обороты

35 Прогрейте двигатель до нормальной рабочей температуры.

36 Удерживая воздушную заслонку в открытом состоянии, вращайте механизм управления в направлении ее закрытия. После примерно трети хода механизм упрется.

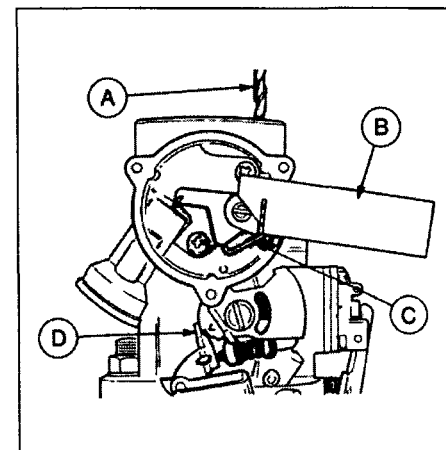


Рис. 4.31 Регулировка вакуумного привода управления воздушной заслонкой

- A Сверло
- Б Преднатяжитель (инструмент Ford)
- В Язычок для регулировки
- Д Установка дроссельной заслонки на наивысший кулачок

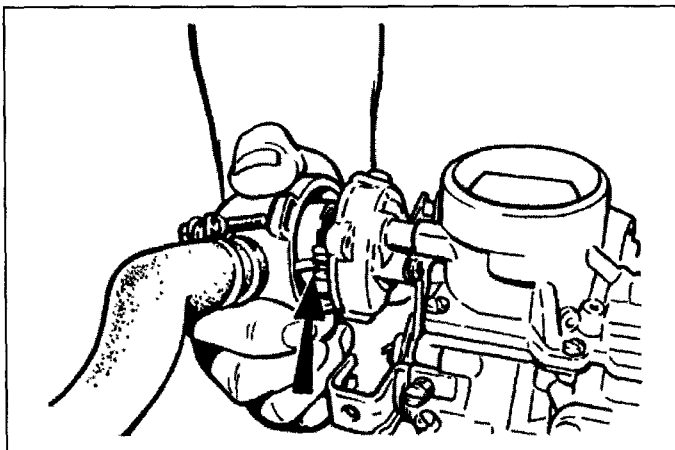


Рис. 4.34,а. Зацепление пружины за среднюю щель рычага управления воздушной заслонкой

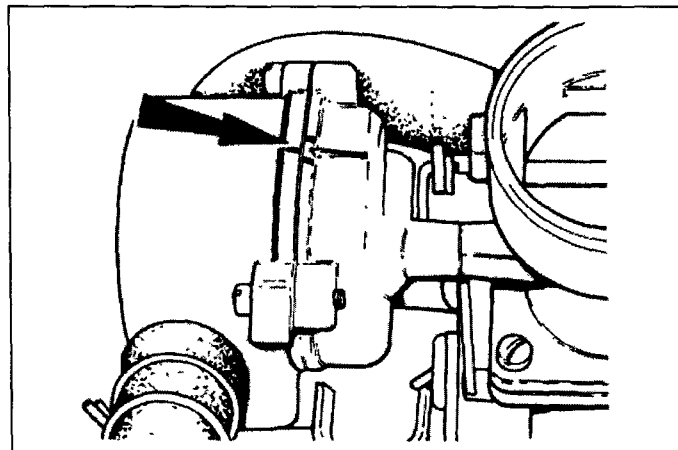


Рис. 4.34,б. Метки совмещения автомата "подсоса"

37 Запустите двигатель, запишите число пусковых оборотов и сравните с требованиями Спецификаций.

38 Отрегулируйте обороты, подгибая язычок (рис. 4.38).

#### Вакуумное управление "подсосом"

39 Полностью закройте воздушную заслонку, повернув кулачок пусковых оборотов до упора.

40 Откройте воздушную заслонку, преодолевая натяжение пружины до упора.

41 Измерьте сверлом зазор между нижним краем заслонки и входным отверстием (рис. 4.41). Диаметр сверла – в Спецификациях.

42 Отрегулируйте зазор, подгибая язычок.

## 5 Поиск неисправностей

Обратитесь за детальной информацией к описанию части "Г". Ниже перечислены неисправности, свойственные карбюраторам Ford Motorcraft 1V:

### Двигатель плохо работает на холостом ходу или глохнет

- ☐ Загрязнение топливных каналов или калиброванной втулки холостого хода

### Переобогащение смеси

- ☐ Повреждена прокладка поплавковой камеры, пропускающая лишний воздух в обоганительный клапан. Клапан поэтому не работает

- ☐ Закисание поршня обоганительного клапана
- ☐ Ослабла или выпала заглушка обоганительного клапана
- ☐ Засорены воздушные калиброванные втулки

### Двигатель не развивает мощности

- ☐ Загрязнен топливный фильтр под седлом игольчатого клапана
- ☐ Блокада топлива, вызванная смещением калиброванной втулки обоганительного клапана

### Затруднен запуск

- ☐ Топливо вытекает из поплавковой камеры через прохудившуюся диафрагму ускорительного насоса

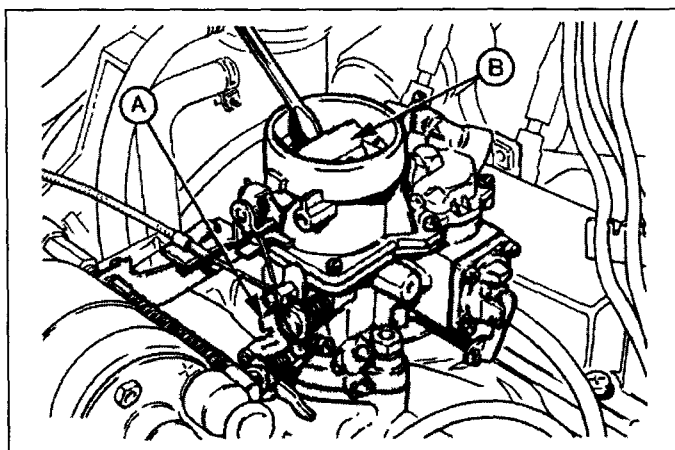


Рис. 4.38 Установка пусковых оборотов карбюратора

А Регулировочный язычок

В Удержание воздушной заслонки открытой

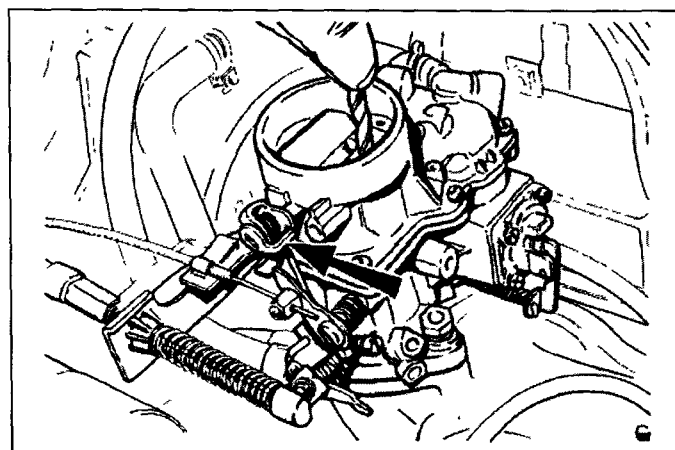


Рис. 4.41 Удержание механизма управления воздушной заслонкой в закрытом положении, чтобы проверить вакуумное открытие воздушной заслонки

Регулировочный язычок указан стрелкой