

Часть Ж глава 6

Карбюратор Solex 32 и 35 SEIA

Содержание

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

Спецификации

Производитель Модель	Renault 18 1.4 (R1 340/1 350)	Renault Fuego 1.4(R1360)	Renault Trafic P1000/ P1200 rwd	Renault Trafic P1000/ P1200 rwd
Год выпуска	1978 ... 1984	1980 ... 1984	1981 ... 1986	1981 ... 1986
Код двигателя	847A720	847A720	841J705	841J705
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1397/4	1397/4	1647/4	1647/4
Температура масла (°C)	80	80	80	80
Идентификационный номер (Solex)	32SEIA13126	32 SEIA 131 26	35 SEIA	35 SEIA
Идентификационный номер (модель)	795	795	738	822
Холостые обороты	775 ± 25	775 ± 25	750 ± 25	750 ± 25
Уровень СО (% vol.)	2.25 ± 0.25	2.5 ± 0.5	2.5 ± 0.5	2.5 ± 0.5
Диаметр камеры (K)	24	24	26	26
Жиклер холостого хода (g)	45	45	45	45
Главный топливный жиклер (Gg)	127.5	127.5	135	130
Главный воздушный жиклер(a)	160	160	205	205
Эмульсионная трубка (s)	X1	X1	NU	NU
Распылитель ускорительного насоса (i)	35	35	40	40
Уровень в поплавковой камере (мм)	11.7	11.7	11.7±1	11.7
Игольчатый клапан (P) (мм)	1.5	1.5	1.7	1.7
Положение холостого хода	9°15'	9°15'	9°15'	9°15'
Пусковой зазор дроссельн. заслонки (мм)	0.8	0.8	0.85	0.9
Положение пусковых оборотов	21°	21°	-	-
Приоткрытие воздушной заслонки (мм)	-	-	4.5	-
Вентиляционный клапан (мм)	3.5 ± 0.5	3.5 ± 0.5	3.5 ± 0.5	3.5 ± 0.5
Производитель Модель	Renault Trafic P1400 rwd	Renault TraficPU00rwd	Renault Trafic P1400 rwd	Renault Trafic P1400 rwd
Год выпуска	1984 ... 1985	1984 ... 1985	1984 ... 1985	1986 ... 1989
Код двигателя	829E720	829E720	829E720	J5R726
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1995/4	1995/4	1995/4	1995/4
Температура масла (°C)	80	80	80	80
Идентификационный номер (Solex)	35 SEIA	35 SEIA	35 SEIA 131 87	35 SEIA
Идентификационный номер (модель)	778	780	811	780
Холостые обороты	800 ± 25	700 ± 50	800 ± 25	700 ± 50
Уровень СО (% vol.)	2.5 ± 0.5	2.5 ± 0.5	2.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5
Диаметр камеры (K)	27	27	27	27
Жиклер холостого хода (g)	48	48	48	48
Главный топливный жиклер (Gg)	135	135	135	135
Главный воздушный жиклер(a)	155	155	155	155
Эмульсионная трубка (s)	-	X14	-	X14
Распылитель ускорительного насоса (i)	45	45	45	45
Уровень в поплавковой камере (мм)	11.7 ± 1	11.7	11.7	11.7
Игольчатый клапан (P) (мм)	1.7	1.7	1.7	1.7
Положение холостого хода	9°45'	-	-	-
Пусковой зазор дроссельн. заслонки (мм)	1.00	1.20	1.10	1.20
Приоткрытие воздушной заслонки (мм)	3.5	4.0	-	4
Вентиляционный клапан (мм)	3.5 ± 0.5	3.5 ± 0.5	3.5 ± 0.5	3.5 ± 0.5

Ж6•2 Карбюратор Solex 32 и 35 SEIA

Производитель Модель	Renault Trafic P1400 rwd	Renault Trafic P1400 rwd	Renault Trafic T1000/ T1200 fwd	Renault Trafic T1000/ T1200fwd
Год выпуска	1986 ... 1989	1989 ... 1992	1981 ... 1986	1981 ... 1986
Код двигателя	J5R726	J5RA726 or C726	A1MP707	A1MQ708
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1995/4	1995/4	1647/4	1647/4
Температура масла (°C)	80	80	80	80
КПП	-	-	Механическая	Автоматическая
Идентификационный номер (Solex)	35 SEIA	35 SEIA	35 SEIA 13202	35 SEIA
Идентификационный номер (модель)	888/91 1	888/91 1	808	813
Холостые обороты	800 ± 50	800 ± 50	750 ± 25	650 ± 25
Уровень СО (% vol.)	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5	2.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5
Диаметр камеры (К)	26	26	26	26
Жиклер холостого хода (g)	45	45	45	44
Главный топливный жиклер (Gg)	135	135	130	130
Главный воздушный жиклер(в)	135	135	205	205
Эмульсионная трубка (с)	-	X14	NU	NU
Распылитель ускорительного насоса (i)	45	45	40	40
Уровень в поплавковой камере (мм)	11.7	11.7 ± 1	11.7	11.7
Игольчатый клапан (P) (мм)	1.7	1.7	1.7	1.7
Положение холостого хода	-	9°15'	9°15'	-
Пусковой зазор дроссельн. заслонки (мм)	1.15	1.15	0.8	0.95
Положение пусковых оборотов	-	22°40'	20°15'	-
Приоткрытие воздушной заслонки (мм)	4.7	4.7	5.0	-
Вентиляционный клапан (мм)	3.4 ± 0.5	3.4	3.5 ± 0.5	3.5 ± 0.5
Производитель Модель	Renault Trafic T1000fwd	Renault Trafic T11 00 fwd	Renault Trafic T1300	Renault Trafic T1300
Год выпуска	1986 ... 1989	1989 ... 1992	1986 ... 1989	1986 ... 1989
Код двигателя	FIN720	FIN720	J5R716	J5R716
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1721/4	1721/4	1995/4	1995/4
Температура масла (°C)	80	80	80	80
Идентификационный номер (Solex)	35 SEIA	35 SEIA	35 SEIA	35 SEIA
Идентификационный номер (модель)	870	978	888	911
Холостые обороты	700 ± 25	700 ± 25	800 ± 50	800 ± 50
Уровень СО (% vol.)	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5
Диаметр камеры (К)	26	26	26	26
Жиклер холостого хода (g)	45	45	45	45
Главный топливный жиклер (Gg)	127.5	127.5	135	135
Главный воздушный жиклер(в)	160	145	135	135
Эмульсионная трубка (с)	-	-	-	X14
Распылитель ускорительного насоса (i)	40	40	45	45
Уровень в поплавковой камере (мм)	11.7	11.7	11.7	11.7
Игольчатый клапан (P) (мм)	1.7	1.7	1.7	1.7
Пусковой зазор дроссельной заслонки	0.9	0.9	1.15	1.15
Приоткрытие воздушной заслонки (мм)	4.0	4.0	4.7	4.7
Вентиляционный клапан (мм)	3.4	3.4	3.4	3.4
Производитель Модель	Renault Trafic T1400	Renault Master P35 rwd	Renault Master P35 rwd	Renault Master P35 rwd
Год выпуска	1989 ... 1992	1981 ... 1985	1986 ... 1989	1986 ... 1989
Код двигателя	J5RA716	829A730	J5R728	J5R728
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1995/4	1995/4	1995/4	1995/4
Температура масла (°C)	80	80	80	80
Идентификационный номер (Solex)	35 SEIA	35 SEIA 131 36	35 SEIA	35 SEIA
Идентификационный номер (модель)	888/91 1	712	824	901
Холостые обороты	800 ± 50	800 ± 25	800 ± 25	800 ± 50
Уровень СО (% vol.)	1.5 ± 0.5	2.0 ± 1.0	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5
Диаметр камеры (К)	26	26	26	26
Жиклер холостого хода (g)	45	44	40	45
Главный топливный жиклер (Gg)	135	132.5	130 или 132.5	135
Главный воздушный жиклер(в)	-	140	140	135
Эмульсионная трубка (с)	-	X15	X15	-
Распылитель ускорительного насоса (i)	45	45	45	45
Уровень в поплавковой камере (мм)	11.7	11.7 ± 1	11.7	11.7
Игольчатый клапан (P) (мм)	1.7	1.7	1.7	1.7
Исходное положение дросс. заслонки	-	9°15'	-	-
Пусковой зазор дросс. заслонки (мм)	1.15	1.10	1.25	1.15
Пусковой угол дросс. засл.	-	22°40'	-	-
Приоткрытие воздушной заслонки (мм)	4.7	-	4.5	4.7
Вентиляционный клапан (мм)	3.4	3.5 ± 0.5	3.5 ± 0.5	3.4

Производитель	Renault	Renault	Renault	Renault
Модель	Master P35 rwd	Master P35 rwd	Master P35 rwd	Master T35 fwd
Год выпуска	1989 ... 1991	1989 ... 1991	1989 ... 1991	1981 ... 1985
Код двигателя	J5R718 или 728	J5R718 или 728	J5R718 или 728	829731
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1995/4	1995/4	1995/4	1995/4
Температура масла (°C)	80	80	80	80
Идентификационный номер (Solex)	35SEIA13136	35 SEIA	35 SEIA	35 SEIA 12962
Идентификационный номер (модель)	712	824	901	711
Холостые обороты	800 ± 25	800 ± 25	800 ± 50	800 ± 25
Уровень СО (% vol.)	2.0 ± 1.0	2.0 ± 1.0	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5
Диаметр камеры (K)	26	26	26	26
Жиклер холостого хода (g)	44	40	45	44
Главный топливный жиклер (Gg)	135	130	135	135
Главный воздушный жиклер(в)	140	140	135	140
Эмульсионная трубка (с)	-	X15	-	-
Распылитель ускорительного насоса (i)	45	45	45	45
Уровень в поплавковой камере (мм)	11.7 ± 1	11.7	1.7	11.7 ± 1
Игольчатый клапан (P) (мм)	1.7	1.7	1.7	1.7
Пусковой взор дроссельной заслонки	0.85	1.25	1.15	1.1
Приоткрытие воздушной заслонки (мм)	-	4.5	4.7	-
Вентиляционный клапан (мм)	3.5 ± 0.5	3.5 ± 0.5	3.4	-
Производитель	Renault	Renault	Renault	Renault
Модель	Master T35 fwd	Master T35 fwd	Master T35 fwd	Master T35 fwd
Год выпуска	1981 ... 1985	1986 ... 1989	1986 ... 1989	1986 ... 1989
Код двигателя	829731	J5R718	J5R718	J5R718
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1995/4	1995/4	1995/4	1995/4
Температура масла (°C)	80	80	80	80
Идентификационный номер (Solex)	35 SEIA	35 SEIA 12962	35 SEIA	35 SEIA
Идентификационный номер (модель)	823	711	823	901A
Холостые обороты	800 ± 25	800 ± 25	800 ± 25	800 ± 25
Уровень СО (% vol.)	1.5 ± 0.5	2.0 ± 1.0	2.0 ± 1.0	1.5 ± 0.5
Диаметр камеры (K)	26	26	26	26
Жиклер холостого хода (g)	40	44	40	45
Главный топливный жиклер (Gg)	132.5	135	132.5	135
Главный воздушный жиклер(в)	140	140	140	135
Эмульсионная трубка (с)	X14	X14	X14	-
Распылитель ускорительного насоса (i)	45	45	45	45
Уровень в поплавковой камере (мм)	11.7	11.7 ± 1	11.7	11.7
Игольчатый клапан (P) (мм)	1.7	1.7	1.7	1.7
Исходное положение дросс. заслонки	-	9°15'	-	-
Пусковой взор дросс. заслонки (мм)	1.25	1.10	1.25	1.15
Пусковой угол дросс. засл.	22°40'	-	-	-
Приоткрытие воздушной заслонки (мм)	4.5	-	4.5	4.7
Вентиляционный клапан (мм)	3.5 ± 0.5	-	3.5 ± 0.5	3.4
Производитель	Renault	Renault	Renault	
Модель	Master T35 fwd	Master T35 fwd	Master T35 fwd	
Год выпуска	1989 ... 1992	1989 ... 1992	1989 ... 1992	
Код двигателя	J5R718 или 728	J5R718 или 728	J5R718 или 728	
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1995/4	1995/4	1995/4	
Температура масла (°C)	80	80	80	
Идентификационный номер (Solex)	35 SEIA 12962	35 SEIA	35 SEIA	
Идентификационный номер (модель)	711	823	901A	
Холостые обороты	800 ± 25	800 ± 25	800 ± 25	
Уровень СО (% vol.)	2.0 ± 1.0	2.0 ± 1.0	1.5 ± 0.5	
Диаметр камеры (K)	26	26	26	
Жиклер холостого хода (g)	44	40	45	
Главный топливный жиклер (Gg)	135	132.5	135	
Главный воздушный жиклер(в)	140	140	135	
Эмульсионная трубка (с)	X14	X14	X15	
Распылитель ускорительного насоса (i)	45	45	45	
Уровень в поплавковой камере (мм)	11.7 ± 1	11.7	11.7 ± 1	
Игольчатый клапан (P) (мм)	1.7	1.7	1.7	
Исходное положение дросс. заслонки	9°15'	-	-	
Пусковой взор дросс. заслонки (мм)	1.1	1.25	1.15	
Пусковой угол дросс. засл.	22°40'	-	22°40'	
Приоткрытие воздушной заслонки (мм)	-	4.5	4.7	
Вентиляционный клапан (мм)	-	3.5 ± 0.5	3.4	

Ж6•4 Карбюратор Solex 32 и 35 SEIA

Производитель	Volvo	Volvo
Модель	340, 343 & 345 1.4	340, 343 & 345 1.4
Год выпуска	1982 ... 1983	1983 ... 1987
Код двигателя	B14 3E	B14 3E
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1397/4	1397/4
Температура масла (°C)	80	80
Идентификационный номер (Solex)	32SEIA13132	32 SEIA 13201/1 3256
Идентификационный номер (модель)	796	814/828
Холостые обороты	900 ± 50 МКПП	900 ± 50 МКПП
Уровень СО (% vol.)	800 ± 50 АКПП	800 ± 50 АКПП
Диаметр камеры (К)	2.0+10.5	2.5 ± 0.5
Жиклер холостого хода (g)	24	24
Главный топливный жиклер (Gg)	45 ± 3	43 ± 3
Главный воздушный жиклер (a)	128 ± 2.5	122.5 ± 2.5
Эмульсионная трубка (s)	155 ± 5	165 ± 5
Распылитель ускорительного насоса (i)	X16	X17
Уровень в поплавковой камере (мм)	35	35
Игольчатый клапан (P) (мм)	22.7	22.7
Исходное положение дросс. заслонки	1.5	1.5
Пусковой зазор дросс. заслонки (мм)	0.8	0.8
Пусковой угол дросс. засл.	-	-
Приоткрытие воздушной заслонки (мм)	4.5 ± 0.5	4.5 ± 0.5
Вентиляционный клапан (мм)	3.5 ± 0.5	3.5 ± 0.5

1 Принципы работы

Введение

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

Конструкция

2 Карбюратор вертикального потока, однокамерный, с ручным управлением пусковым устройством (рис. 1.2, а.). 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.

Поплавковая камера

5 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.

6 Поплавковая камера - с двойной вентиляцией. При остановленном двигателе и на холостых оборотах камера вентилируется в атмосферу. Если обороты двигателя выше

холостых, рычаг, соединенный с дроссельной заслонкой, закрывает атмосферную вентиляцию. В этом случае камера вентилируется во впускную горловину.

Холостой ход, малые обороты и переходная система

7 Топливо забирается из первичного 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.

8 Для обогащения смеси при начальном ускорении предусмотрена переходная щель.

9 Холостые обороты регулируются конусным винтом "количества". Винт "качества" опломбирован при производстве, для исключения неквалифицированного вмешательства.

Запорный электромагнитный клапан холостого хода (некоторые версии)

10 Для предотвращения калильного воспламенения после выключения зажигания использован электромагнитный 12-вольтный клапан, запирающий жиклер холостого хода.

Автономная система холостого хода (некоторые версии)

11 АСХХ обеспечивает более точную регулировку состава выхлопных газов, нежели обычная. Упор дроссельной заслонки в исходном положении опломбирован. 80% количества смеси, которое требуется для

обеспечения холостого хода, обеспечивает основная система холостого хода, остальные 20% - автономная.

12 Из главного колодца топливо поступает в байпасный канал, где смешивается с воздухом из впускной горловины. Полученная эмульсия подается по эмульсионному каналу в задрозельное пространство. Поступление эмульсии регулируется конусным винтом, который регулирует обороты холостого хода.

Ускорительный насос

13 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.

Главная дозирующая система

14 Топливо поступает через главный топливный жиклер в основание топливного колодца, расположенного под углом 45°. Колодец погружен в топливо в поплавковой камере. В колодец запрессована эмульсионная трубка с главным воздушным жиклером, трубка с жиклером - несъемная. Топливо смешивается с воздухом, поступающим через главный воздушный жиклер и боковые воздушные отверстия трубки. Полученная смесь распыляется в основном воздушном потоке через малый диффузор.

Обогащение на режимах частичных нагрузок (экономотатирование)

15 Топливо из поплавковой камеры по каналу поступает в обогащающую камеру через бронзовый входной клапан. Воздух из задрозельного пространства поступает в

крышку камеры. На холостом ходу и при небольших открытиях дроссельной заслонки разрежение во впускном коллекторе оттягивает плунжер, преодолевая сопротивление пружины, закрывая обогатительный клапан и входной топливный канал.

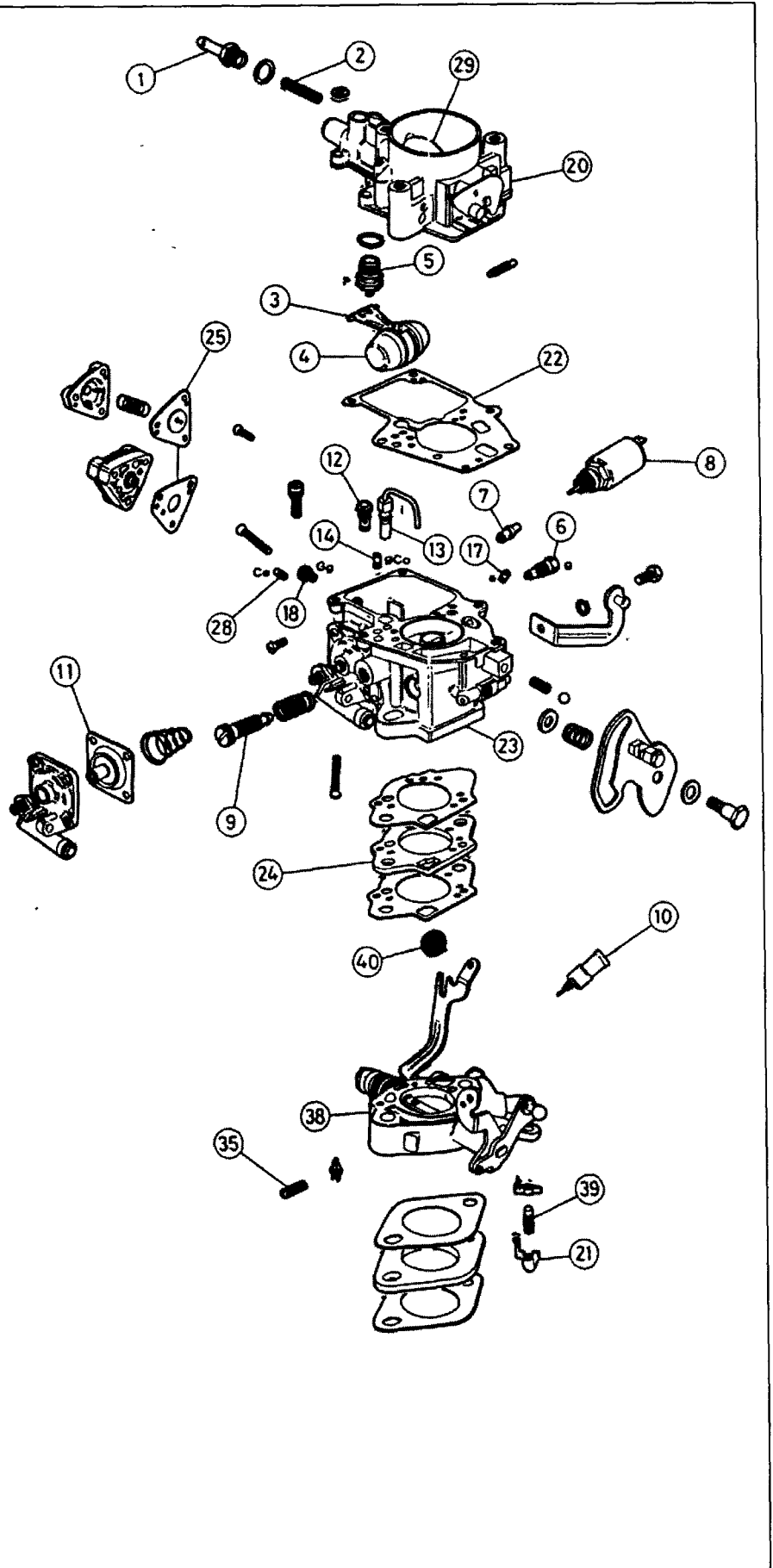
16 При ускорении и широком открытии дросселя разрежение в коллекторе падает, диафрагма под действием пружины возвращается в исходное положение, клапан открывает топливный канал. Это позволяет топливу выходить по каналу через калиброванную втулку в главный топливный колодец. Уровень топлива в колодце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

Обогащение на режимах полных нагрузок (некоторые версии)

17 При больших нагрузках и высоких оборотах двигателя скорость воздуха в диффузоре создает разрежение, достаточное для подъема топлива из поплавковой камеры в канал. Топливо проходит через калиброванную втулку в верхнюю часть впускной горловины. Там оно смешивается с небольшим количеством воздуха, поступающего по калиброванному воздушному каналу и полученная эмульсия разряжается в общем воздушном потоке через распылитель полных нагрузок.

Рис. 1.2,а. Карбюратор Solex PBISA с системой АСХХ

- 1 Входной штуцер
- 2 Топливный фильтр
- 3 Ось поплавка
- 4 Поплавок
- 5 Игольчатый клапан
- 6 Жиклер холостого хода
- 7 Жиклер холостого хода (если используется электромагнитный клапан)
- 8 Электромагнитный клапан
- 9 Винт "оборотов" холостого хода
- 10 Винт "качества" холостого хода
- 11 Диафрагма ускорительного насоса
- 12 Клапан ускорительного насоса
- 13 Распылитель ускорительного насоса
- 14 Жиклер обогащения
- 17 Эмульсионная трубка с воздушным жиклером
- 18 Главный жиклер
- 20 Крышка карбюратора
- 21 Пломба
- 22 Прокладка крышки карбюратора
- 23 Главный корпус
- 24 Теплоизолирующий "бутерброд"
- 25 Диафрагма клапана обогащения режима частичных нагрузок
- 28 Жиклер обогащения частичных нагрузок
- 29 Воздушная заслонка
- 35 Винт регулировки пусковых оборотов
- 38 Корпус дроссельной заслонки
- 39 Упорный винт дроссельной заслонки
- 40 Клапан вентиляции поплавковой камеры



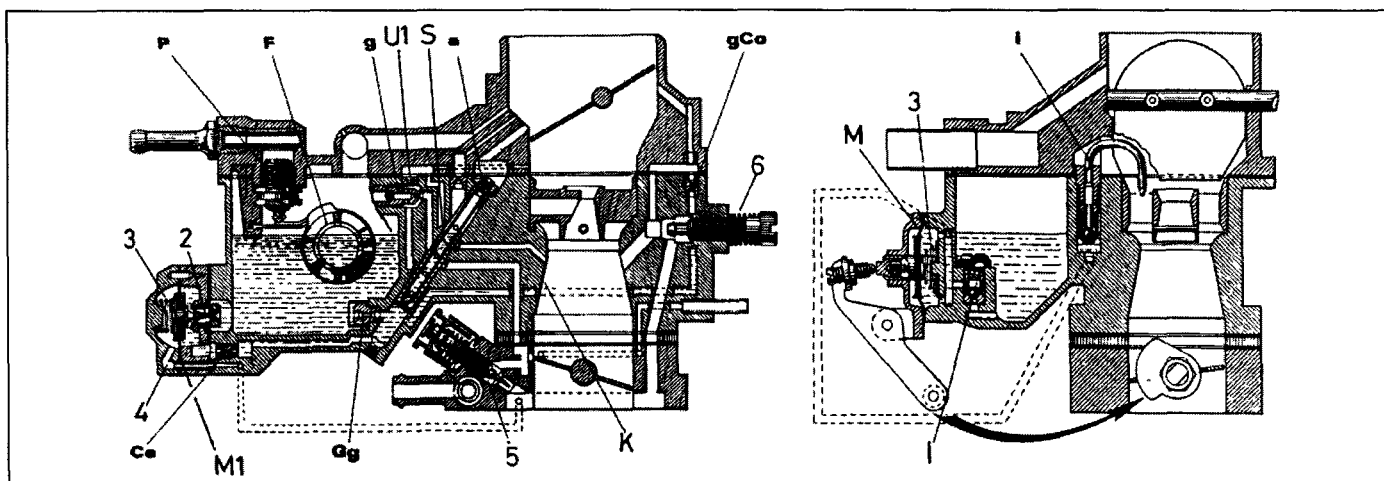


Рис. 1.2.6. Внутренние топливные и воздушные каналы – без АСХХ

- | | | |
|--|---|--|
| 1 Бронзовый входной клапан ускорительного насоса | a Воздушный жиклер | i Распылитель ускорительного насоса |
| 2 Клапан обогащения частичных нагрузок | ce Топливный жиклер – система обогащения частичных нагрузок | K Малый диффузор |
| 3 Пружина | F Поплавок | M Диафрагма ускорительного насоса |
| 4 Вакуумный канал | Gg Главный жиклер | M1 Диафрагма обогащения частичных нагрузок |
| 5 Винт “качества” холостого хода | g Жиклер холостого хода | P Игольчатый клапан |
| 6 Винт “оборотов” АСХХ | gCO Жиклер АСХХ | S Эмульсионная трубка |
| | | U1 Воздушный жиклер холостого хода |

Система холодного запуска

18 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.

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

Диафрагменное управление пусковым устройством

20 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 заслонки 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 Ранние версии карбюратора несут на бирке, повернутой одним из винтов креп-

ления крышки выштампованную надпись "Solex", каталожный номер и номер завода-изготовителя.

2 Поздние версии несут выштампованную надпись на крышке карбюратора:

13126	Каталожный номер Solex
795	Код завода-изготовителя
32 SEIA	Тип карбюратора

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. Предполагается, 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 Выверните пять винтов и снимите крышку карбюратора.

5 Проверьте отсутствие коррозии и кальцинатов 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 нако-
нечника иглы клапана.

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

10 Изношенную поплавковую ось замените.

11 Стальной линейкой проверьте плоскостность стыковочных поверхностей карбюратора.

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

13 Отверните винт “качества” и винт АСХХ (если предусмотрен), его наконечник не должен быть поврежден или изношен.

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

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

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.

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

19 Выверните бронзовый клапан эконо-
стата из корпуса. Шарик в клапане должен
запирать канал. Нажимая на шарик часовой
отверткой убедитесь в плавности его хода.

20 Отверните и снимите маленький жиклер клапана эконостата изнутри корпуса клапана. Канал из клапана в топливный колодец должен быть чист.

- 21 Снимите главный топливный жиклер через отверстие для клапана экономотата.
- 22 Главный топливный канал из поплавковой камеры в топливный колодец должен быть чист.
- 23 Сверьте калибровку жиклеров с данными, приведенными в Спецификациях. Возможно, при последнем ремонте специалисты установили неверные жиклеры. Эмульсионная трубка с воздушным жиклером – несъемные.
- 24 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.
- 25 Проверьте узел вакуумного управления пусковым устройством. Механизм привода должен двигаться плавно, без заеданий.
- 26 Отверните винты и снимите крышку диафрагменного привода пускового устройства, пружину и диафрагму. Диафрагма не должна быть протерта или порвана.

Подготовка к сборке

- 27 Промойте и продуйте сжатым воздухом жиклеры, корпус и крышку карбюратора, топливную камеру и каналы. Если диафрагмы не сняты, сжатый воздух может их повредить. Для чистки карбюратора часто полезен моющий состав в аэрозольной упаковке.
- 28 При сборке устанавливайте все новые прокладки из ремкомплекта. Также обновите игольчатый клапан, ось поплавка и все диафрагмы.
- 29 Проверьте и, при необходимости, замените винт качества, главный жиклер, жиклеры холостого хода, распылитель ускорительного насоса. Замените поврежденные тяги, пружины, вакуумные шланги и иные детали.
- 30 Жиклеры устанавливайте на свои места. Не перетяните резьбу при установке. Недоввернутый жиклер не даст правильной смеси.
- 31 Очистите все стыковочные поверхности от старых прокладок и установите новые.
- 32 При совмещении корпусов и крышек обращайте внимание и на совмещение воздушных и топливных каналов.

Сборка

- 33 Установите диафрагму привода воздушной заслонки (если имеется) на корпус пускового устройства. Установите пружину и крышку, закрепите винтами.
- 34 Соберите вместе главный корпус с корпусом дроссельной заслонки и новой прокладкой. Скрепите все двумя винтами.
- 35 Если страгивали упорный винт дроссельной заслонки, для регулировки начального угла открытия заслонки используйте, если имеется, измеритель ее положения. Если измерителя нет, отрегулируйте начальный угол заслонки так, чтобы она была

- полностью закрыта, но не заедала в стенках дросселя. Метод регулировки на работающем двигателе приведен в параграфе 4.
- 36 Заверните главный топливный жиклер.
- 37 Установите жиклер холостого хода в главный корпус.
- 38 Установите жиклер клапана экономотата и клапан на свои места.
- 39 Установите диафрагму клапана экономотата, пружину и крышку и закрепите все тремя винтами.
- 40 Установите пружину, диафрагму и крышку ускорительного насоса, закрепите все четырьмя винтами.
- 41 Установите впускной клапан ускорительного насоса, заменив уплотнительное кольцо.
- 42 Установите распылитель ускорительного насоса, заменив уплотнительное кольцо или прокладку.
- 43 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.
- 44 Установите винт АСХХ (если предусмотрен). Проведите его начальную регулировку, как описано в п. 43.
- 45 Очистите или замените топливный фильтр и установите впускной штуцер.
- 46 Заверните игольчатый клапан в крышку карбюратора, установите новую шайбу. Туго заверните, но не сорвите резьбу. Установите поплавок и ось.
- 47 Отрегулируйте уровень топлива в поплавковой камере. Обратитесь к параграфу 4.
- 48 Уложите новую прокладку на крышку.
- 49 Установите крышку на карбюратор и заверните пять винтов ее крепления.
- 50 Ось и привод воздушной заслонки не должны иметь износа и повреждений.
- 51 Убедитесь в плавности хода воздушной заслонки и ее привода.
- 52 Отрегулируйте "подсос", как описано в параграфе 4.
- 53 Установите карбюратор на двигатель.
- 54 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

Обычная система

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

- 3 Установите необходимые обороты двигателя винтом "оборотов".
- 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 части "Б" 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⁻¹ на 30 секунд.
- 7 Увеличьте обороты до 2000 мин⁻¹. Общее значение уровня СО не должно быть более половины от уровня при холостых оборотах.
- 8 Установите новую заглушку на винт "качества".

Автономная система

- 9 Дайте двигателю поработать на оборотах 3000 мин⁻¹ секунд 30, чтобы очистить впускной коллектор от паров топлива, затем оставьте двигатель работать на холостых оборотах.
- 10 Установите необходимые обороты двигателя винтом "оборотов" АСХХ (см. Спецификации) (рис. 4.10).
- 11 Проверьте уровень СО. Если уровень неверный, проведите его регулировку винтом "качества" холостого хода. Заворачивание винта (по часовой стрелке) уменьшает уровень СО и наоборот.
- 12 Повторяйте действия п.п. 10 и 11 до достижения требуемых результатов.
- 13 Установите новую заглушку на винт "качества".

Исходное положение дроссельной заслонки

- 14 Уровень СО в выхлопе не отрегулировать правильно, если нарушено исходное положение дроссельной заслонки. Производители рекомендуют снять карбюратор и установить исходное положение с помощью измерителя Renault, Solex или Pierburg.
- 15 Однако, можно использовать альтернативный метод регулировки, производители

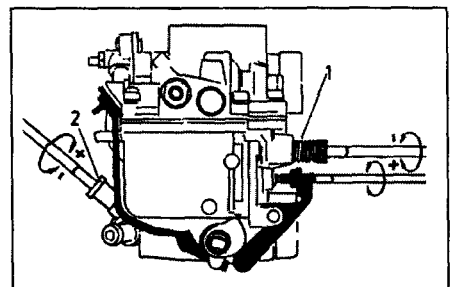


Рис. 4.10 Местоположение регулирующих винтов холостого хода

- 1 Винт "оборотов"
- 2 Винт "качества"

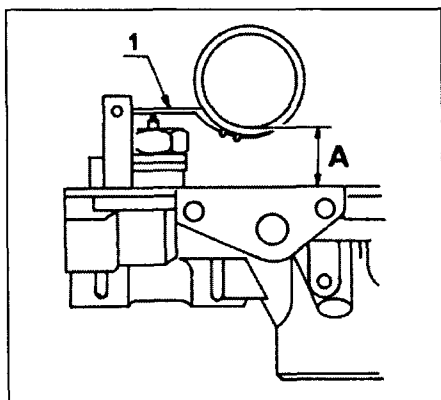


Рис. 4.23 Регулировка уровня в поплавковой камере

A Расстояние "А"
1 Рычаг поплавка

его не рекомендуют, но результаты его применения весьма удовлетворительны.

16 Дайте двигателю поработать на холостом ходу. Заверните винт оборотов до упора. Холостые обороты должны упасть до значения примерно 2/3 от номинальных. Например, если предписаны 900 об/мин, должно стать 600 об/мин.

17 Отрегулируйте стопорным винтом положение дроссельной заслонки так, чтобы получить 600 об/мин.

18 Отверните винт оборотов, чтобы получить примерно 900 об/мин.

19 Отрегулируйте уровень СО в выхлопе.

20 Если уровень СО не отрегулировать, повторите п.п. 16...19. Установив предписанный уровень СО регулировку можно считать законченной.

21 Обратите внимание на то, что количество оборотов, указанных выше, приведено для примера. При использовании данного метода руководствуйтесь Спецификациями.

Уровень топлива в поплавковой камере

22 Переверните карбюратор поплавком вверх. Игольчатый клапан должен быть закрыт.

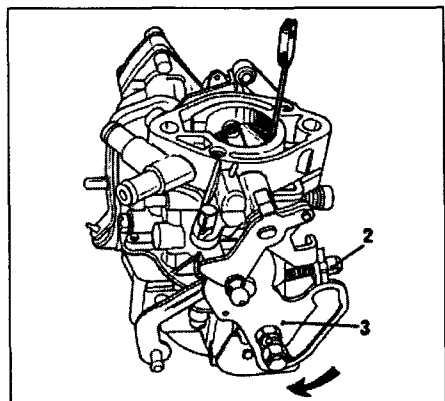


Рис. 4.28 Регулировка пусковых оборотов

2 Винт регулировки пусковых оборотов
3 Рычаг управления пусковой заслонкой

23 Измерьте расстояние между крышкой (без прокладки) и верхним краем поплавка. Правильное расстояние записано в Спецификациях (рис. 4.23).

26 Необходимая регулировка производится подгибанием рычага или заменой поплавка.

Производительность ускорительного насоса

25 Переверните карбюратор и приведите ролик на рычаге привода ускорительного насоса в контакт с кулачком насоса (рис. 4.25).

26 В этом положении поверните винт регулировки до контакта с плунжером насоса и доверните его еще на пол-оборота.

Регулировки пускового устройства

Регулировка пусковых оборотов

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

28 Переверните карбюратор. Рычагом привода переведите воздушную заслонку в полностью закрытое положение (рис. 4.28). Винт регулировки пусковых оборотов должен упереться в кулачок и принудительно открыть дроссельную заслонку, чтобы получился небольшой зазор.

29 Хвостовиком сверла измерьте зазор между кромкой дроссельной заслонки и стенкой камеры. Размер сверла записан в Спецификациях. Измерение проводите с любой стороны заслонки, они должны быть одинаковыми. Если это не так, ослабьте винты крепления заслонки к оси и отцентрируйте ее положение. В завершение, надежно заверните винты.

30 Проведите необходимую регулировку вращением винта пусковых оборотов.

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

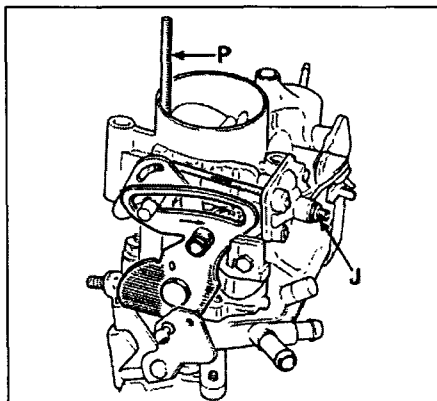


Рис. 4.33 Регулировка привода пускового устройства

J Винт регулировки P Сверло

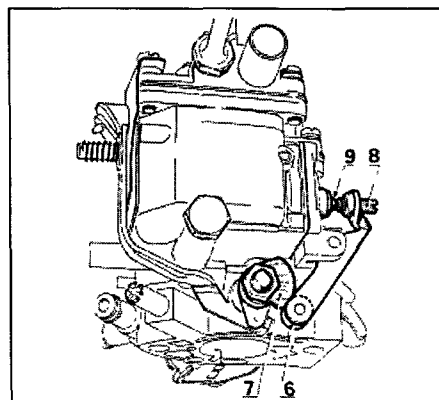


Рис. 4.25 Регулировка производительности ускорительного насоса

6 Ролик 8 Регулировочный винт
7 Кулачок 9 Плунжер насоса

Регулировка пусковых оборотов (пусковые устройства с вакуумным приводом)

32 Полностью закройте воздушную заслонку рычагом управления.

33 Введите механизм маленькой отверткой, вытянув шток диафрагмы до упора. В тот же момент хвостовиком сверла измерьте зазор между верхним краем воздушной заслонки и впускной горловиной. Размер сверла записан в Спецификациях.

34 Снимите пробку в крышке диафрагменного блока и, если необходимо, отрегулируйте его вращением винта (4) (рис. 4.34). По окончании регулировки пробку замените.

Вентиляционный клапан

35 Измерьте зазор "X" между крышкой карбюратора и клапаном (рис. 4.35).

36 Необходимая регулировка производится подгибанием рычага.

5 Поиск неисправностей

Общие неисправности карбюраторов описаны в части "Г".

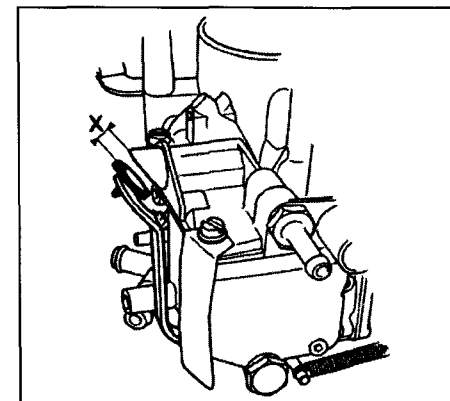


Рис. 4.35 Регулировка клапана вентиляции

X Зазор