

# Часть Ж глава 5

## Карбюратор Solex 32, 34 и 35 PBISA

### Содержание

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

### Спецификации

Производитель	Citroen	Citroen	Citroen	Citroen
Модель	AX 10	AX11	AX 14	BX14
Год выпуска	1987 ... 1992	1987 ... 1992	1988 ... 1992	1988 ... 1992
Код двигателя	C1A(TU9)	H1A(TU1)	K1G	K1G(TU3A)
Объем двигателя/кол-во цилиндров	954/4	1124/4	1360/4	1360/4
Температура масла (°C)	90	90	90	90
Идентификационный номер (Solex)	32PBISA1613442	32PBISA16	34PBISA1713643	34PBISA1713643
Идентификационный номер (модель)	412	411	481	481
Холостые обороты	750 ± 50	750 ± 50	750 ± 50	750 ± 50
Уровень СО (% vol.)	0.8 to 1.2	0.8 to 1.2	0.8 to 1.2	0.8 to 1.2
Диаметр камеры (K)	25	25	26	26
Жиклер холостого хода (g)	46 or 47	46	44 ± 2	44 ± 2
Главный топливный жиклер (Gg)	127	127.5	132 ± 5	132 ± 5
Главный воздушный жиклер (a)	155	175	155 ± 10	155 ± 10
Эмульсионная трубка (s)	31	EM	EC	EC
Распылитель ускорительного насоса (i)	40	40	40	40
Уровень в поплавковой камере (мм)	38	38	38	38
Игольчатый клапан (P) (мм)	1.6	1.6	1.6	1.6
Пусковой зазор дроссельной засл. (мм)	0.8	0.5	0.6 ± 0.05	0.6
Пусковой угол	19°40'	-	18°	18°
Приоткрытие воздушной заслонки	2.8	-	-	3.5

Производитель	Citroen	Citroen	Citroen	Citroen
Модель	LNA11E, 11RE	Visa (954 cc)	Visa 11 L, Super E	Visa 11 L, Super E
Год выпуска	1982 ... 1986	1985 ... 1987	1981 ... 1983	1981 ... 1983
Код двигателя	XW7 (1095F)	108C(XV8)	109/5E/5F(XW7)	109/5E/5F(XW7)
Объем двигателя/к-во цилиндров	1124/4	954/4	1124/4	1124/4
Температура масла (°C)	80	80	80	80
КПП	-	-	Механическая	Автоматическая
Идентификационный номер (Solex)	32PBISA1213168	32PBISA1213378	32PBISA1213168	32PBISA1213168
Идентификационный номер (модель)	CIT 341	370	CIT 341	CIT 341
Холостые обороты	725 ± 25	725 ± 25	750 ± 50	700 ± 50
Уровень СО (% vol.)	0.8 ... 1.2	0.8 ... 1.2	1.5 ± 0.5	0.8 ... 1.0
Диаметр камеры (K)	24	25	24	24
Жиклер холостого хода (g)	44	46	44	44
Главный топливный жиклер (Gg)	120	122	120	120
Главный воздушный жиклер (a)	170	155	170	170
Распылитель ускорительного насоса (i)	35	35	35	35
Уровень в поплавковой камере (мм)	38	38	38	38
Игольчатый клапан (P) (мм)	1.6	1.6	1.6	1.6
Пусковой зазор дросс. засл. (мм)	0.75	0.8	0.75	0.75
Пусковой угол	21°	-	-	-
Начальный пусковой угол	14°05'	-	14°05'	14°05'

## Ж5•2 Карбюратор Solex 32, 34 и 35 PBISA

Производитель	Citroen	Citroen	Citroen	Citroen
Модель	Visa 11E, 11RE & Convertible	Visa Super X	Visa 14 TRS	C15E 1360 Super Var
Год выпуска	1983 ... 1987	1981 ... 1982	1984 ... 1986	1986 ... 1988
Код двигателя	109/5F(XW7)	129/5(XZ5X)	150D(XY7)	150D(XY7)
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1124/4	1219/4	1360/4	1360/4
Температура масла (°C)	80	80	80	80
Идентификационный код (Solex)	32PBISA1213377	32 PBISA11 13052	34PBISA12 13589	32PBISA1213589
Идентификационный код (модель)	341	240	350	350
Холостые обороты	700 ± 50	925 ± 25	725 ± 25	725 ± 25
Уровень СО (% vol.)	0.8 ... 1.2	1.5 ± 0.5	2.0 ± 0.5	0.8 to 1.2
Диаметр камеры (K)	24	25	26	26
Жиклер холостого хода (g)	44	42	45	45
Главный топливный жиклер (Gg)	120	127.5	130	130 ± 5
Главный воздушный жиклер (a)	170	160	160	160
Эмульсионная трубка (s)	-	-	EC	EC
Распылитель ускорительного насоса (i)	35	40	40	40
Уровень в поплавковой камере (мм)	38	38	38	38
Игольчатый клапан (P) (мм)	1.6	1.5	1.6	1.6
Пусковой зазор дроссельной заслонки	0.75	0.90	0.75	0.75
Пусковой угол	14°05'	-	20°40'	20°40'
Приоткрытие воздушной заслонки (мм)	-	-	3.5	-
Производитель	Citroen	Citroen	Citroen	Citroen
Модель	C15E 1360 Super Van	C25E 1.8	C25E 1800	C25E 2.0
Год выпуска	1988 ... 1992	1987 ... 1988	1989 ... 1991	1987 ... 1992
Код двигателя	K1G	XM7T(169)	170C (XN1TA)	XN1T(170B)
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1360/4	1796/4	1971/4	1971/4
Температура масла (°C)	90	90	90	90
Идентификационный код (Solex)	34PBISA1713643	34PBISA1613434	34PBISA16	34PBISA1613434
Идентификационный код (модель)	481	A315	425	A315
Холостые обороты	750 ± 50	800 ± 50	825 ± 25	825 ± 25
Уровень СО (% vol.)	0.8 ... 1.2	1.5 ± 0.5	1.5 ± 1.0	1.5 ± 1.0
Диаметр камеры (K)	26	25	25	25
Жиклер холостого хода (g)	44 ± 2	44 или 46	45	44 или 46
Главный топливный жиклер (Gg)	132 ± 5	130	127.5	130
Главный воздушный жиклер (a)	155 ± 10	160 или 170	155	160 или 170
Эмульсионная трубка (s)	EC	01	-	01
Распылитель ускорительного насоса (i)	40	50	50	50
Уровень в поплавковой камере (мм)	38	38	38	38
Игольчатый клапан (P) (мм)	1.6	1.6	1.6	1.6
Начальный пусковой угол	-	9°	9°	9°
Пусковой зазор дроссельной засл. (мм)	0.6	0.90	-	0.90
Пусковой угол	18°	21°45'	20°	21°45'
Приоткрытие воздушной заслонки	3.5	-	-	-
Производитель	Fiat	Fiat	Fiat	Fiat
Модель	Ducato 1.8	Ducato 2.0	Ducato 2.0	Ducato 2.0 Maxi
Год выпуска	1982 ... 1988	1982 ... 1986	1986 ... 1992	1986 ... 1992
Код двигателя	XM7T(169B)OHV	XN1T(170B)OHV	XN1T(170B)OHV	XN1TA(170C)OHV
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1796/4	1971/4	1971/4	1971/4
Температура масла (°C)	90	90	90	90
Идентификационный код (Solex)	34PBISA1613434	34PBISA1613434	34PBISA1613434	34PBISA16
Идентификационный код (модель)	PEUA315	PEUA315	PEUA315	PSA 425
Холостые обороты	850 ± 50	900	825 ± 25	925 ± 25
Уровень СО (% vol.)	3.0 max	3.0 max	1.5 ± 0.5	1.75 ± 0.25
Диаметр камеры (K)	25	25	25	25
Жиклер холостого хода (g)	44 или 46	44 или 46	44 или 46	45
Главный топливный жиклер (Gg)	130	130 ± 5	130 ± 5	127.5
Главный воздушный жиклер (a)	160 или 170	160 или 170	160 или 170	155
Эмульсионная трубка (s)	01	01	01	-
Распылитель ускорительного насоса (i)	50	50	50	50
Уровень в поплавковой камере (мм)	38	38	38	38
Игольчатый клапан (P) (мм)	1.6	1.6	1.6	1.6
Начальный пусковой угол	9°	9°	9°	9°
Пусковой зазор дроссельной засл. (мм)	0.90	0.90	0.90	-
Пусковой угол	21°45'	21°45'	21°45'	20°

# Карбюратор Solex 32, 34 и 35 PBISA Ж5•3

Производитель	Peugeot	Peugeot	Peugeot	Peugeot
Модель	104 (954 cc)	104(1124cc)	104 (1219 cc)	2051.0
Год выпуска	1979 ... 1983	1982 ... 1983	1979 ... 1983	1983 ... 1988
Код двигателя	XV5(108)	XW7(109F)	XZ5(129)	XV8(108C)(31kW)
Объем двигателя/кол-во цилиндров	954/4	1124/4	1219/4	954/4
Температура масла (°C)	80	80	80	80
Идентификационный код (Solex)	32 PBISA 1 1	32 PBISA 16	32 PBISA 11 13011	32 PBISA 12 13378
Идентификационный код (модель)	A205	341 (TAL144)	A279	370
Холостые обороты	925 ± 25	725 ± 25	925 ± 25	650 ± 50
Уровень СО (% vol.)	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5	0.8 ... 1.5
Диаметр камеры (К)	24	24	25	25
Жиклер холостого хода (g)	39	44	43	46
Главный топливный жиклер (Gg)	122.5 ± 2.5	125 ± 5	130 ± 2.5	122.5 ± 5
Главный воздушный жиклер (a)	185	170	160	155
Распылитель ускорительного насоса (i)	40	35	40	35
Уровень в поплавковой камере (мм)	38	38	38	38
Игольчатый клапан (P) (мм)	1.5	1.6	1.5	1.6
Базовый пусковой угол	-	-	8°30'	-
Пусковой звзор дросс. засл. (мм)	-	-	-	0.8
Пусковой угол	19°	-	19°	21°
Начальный пусковой угол	-	14°05'	-	-
Производитель	Peugeot	Peugeot	Peugeot	Peugeot
Модель	205 1.0	2051.1 & Van	2051.1 & Van	2051.4 GR
Год выпуска	1988 ... 1992	1983 ... 1988	1988 ... 1992	1983 ... 1987
Код двигателя	TU9A(C1A)(31kW)	XW7(109F)(36kW)	TU1 (H1A)(40kW)	XY7(150D)
Объем двигателя/кол-во цилиндров	954/4	1124/4	1124/4	1360/4
Температура масла (°C)	80	80	80	80
Идентификационный код (Solex)	32 PBISA 16	32 PBISA 12	32 PBISA 16	34 PBISA 12 13376
Идентификационный код (модель)	412	1443	4411	144
Холостые обороты	700 ± 50	650 ± 50	850 ± 50	650 ± 50
Пусковые обороты	-	-	-	1400 ± 100
Уровень СО (% vol.)	0.8 to 1.5	0.8 to 1.5	1.75 ± 0.25	1.5 ± 0.5
Диаметр камеры (К)	25	25	25	25
Жиклер холостого хода (g)	47 ± 4	42 ± 5	44	42
Главный топливный жиклер (Gg)	127.5 ± 2.5	125 ± 5	127.5	130 ± 5
Главный воздушный жиклер (a)	155 ± 10	175 ± 20	175	175
Эмульсионная трубка (s)	EC	EC	-	EC
Распылитель ускорительного насоса (i)	40 ± 10	40 ± 5	40	35
Уровень в поплавковой камере (мм)	38	38	38	38
Игольчатый клапан (P) (мм)	1.6	1.6	1.6	1.6
Пусковой угол	-	19°	-	20°40'
Триоткрытие воздушной заслонки (мм)	-	2.8	-	3.5
Производитель	Peugeot	Peugeot	Peugeot	Peugeot
Модель	2051.4XR.GR, CJ	305 & Van	305 GL	305 & Van
Год выпуска	1988 ... 1992	1978 ... 1983	1983 ... 1986	1978 ... 1980
Код двигателя	TU3A(K1G)(51kW)	XL5(118)	XL5(118)(47kW)	XR5(142)(53kW)
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1360/4	1290/4	1290/4	1472/4
Температура масла (°C)	80	90	90	90
Идентификационный код (Solex)	34 PBISA 17	34 PBISA 14 13193	34 PBISA 14 13309	35 PBISA 9 12839
Идентификационный код (модель)	481	354	254	202
Холостые обороты	800 ± 50	900	900 ± 50	900
Уровень СО (% vol.)	0.8 to 1.5	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5
Диаметр камеры (К)	26	26	26	30
Жиклер холостого хода (g)	44 ± 2	43	43	45
Главный топливный жиклер (Gg)	132	132.5 ± 2.5	132.5 ± 0.5	155 ± 5
Главный воздушный жиклер (a)	155	160	160	160
Распылитель ускорительного насоса	40	40	40	40
Уровень в поплавковой камере (мм)	38	38	38	38
Игольчатый клапан (P) (мм)	1.6	1.5	1.5	1.5
Начальный угол холостых оборотов	-	0°50'	0°50'	0°30'
Пусковой угол	18°	-	-	-
Начальный пусковой угол	-	12°30'	12°30'	12°

## Ж5•4 Карбюратор Solex 32, 34 и 35 PBISA

Производитель	Peugeot	Peugeot	Peugeot	Peugeot
Модель	305 & Van	305 & Van	305 & Van	3091.1
Год выпуска	1980 ... 1983	1983 ... 1988	1983 ... 1987	1989 ... 1992
Код двигателя	XR5 (142) (53kW)	XR5 (142) (53kW)	XR5A (142C)	TU1 (H1A) (40kW)
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1472/4	1472/4	1472/4	1124/4
Температура масла (°C)	90	90	90	80
Идентификационный код (Solex)	35PBISA1413008	34PBISA16	34PBISA1613292	32PBISA161
Идентификационный код (модель)	A283	320	320	4111
Холостые обороты	900	700 ± 50	700	850 ± 50
Уровень СО (% vol.)	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5
Диаметр камеры (К)	30	27	27	25
Жиклер холостого хода (g)	45	43	43	46
Главный топливный жиклер (Gg)	150 ± 2.5	132 ± 5	132 ± 5	127.5
Главный воздушный жиклер (a)	160	150	150	175
Эмульсионная трубка	-	-	-	EM
Распылитель ускорительного насоса (i)	40	40	40	40
Уровень в поплавковой камере (мм)	38	38	38	38
Игольчатый клапан (P) (мм)	1.5	1.5	1.5	1.6
Начальный угол дроссельной заслонки	0°30'	-	-	-
Угол холостого хода	-	9°30'	9°30'	-
Начальный пусковой угол	12°	-	-	-
Пусковой угол	-	20°20'	20°20'	-
Пусковой зазор дросс. заслонки (мм)	-	-	-	0.5
Приоткрытие возд. заслонки (мм)	-	-	-	2.8
Производитель	Peugeot	Peugeot	Renault	Talbot
Модель	309 1.4	405 1.4	14 1218 (R1210)	Samba (954 cc)
Год выпуска	1989 ... 1992	1988 ... 1992	1977 ... 1982	1983 ... 1986
Код двигателя	TU3A(K1G)(51kW)	TU3A(K1G)(51kW)	129C710	XV8
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1360/4	1360/4	1218/4	954/4
Температура масла (°C)	80	80	80	90
Идентификационный код (Solex)	34PBISA17	34PBISA17	32PBISA11 12817	32PBISA11
Идентификационный код (модель)	481	481	714	A205
Холостые обороты	750 ± 50	750 ± 50	800 ± 25	900 ± 50
Уровень СО (% vol.)	0.8 to 1.5	0.8 to 1.5	2.25 ± 0.25	1.5 ± 0.5
Диаметр камеры (К)	26	26	25	24
Жиклер холостого хода (g)	44 ± 2	44 ± 2	43	40 ± 5
Главный топливный жиклер (Gg)	132 ± 5	132 ± 5	127.5	122.5 ± 2.5
Главный воздушный жиклер (a)	155 ± 10	155 ± 10	170	185 ± 10
Эмульсионная трубка	EC	EC	9	-
Распылитель ускорительного насоса (i)	40	40	40	40 ± 5
Уровень в поплавковой камере (мм)	38	38	38	20 ± 2
Игольчатый клапан (P) (мм)	1.6	1.6	1.5	1.5
Положение холостого хода	-	-	8°20'	-
Пусковой зазор дроссельн. заслонки (мм)	0.6 (мм)	0.6 (мм)	19°50'	20°40'
Пусковой зазор возд. заслонки	-	-	-	1.0
Приоткрытие воздушной заслонки (мм)	3.5	3.5	-	-
Производитель	Talbot	Talbot	Talbot	Talbot
Модель	Samba (11 24 cc)	Express 1.8	Express, Sportsman 1.8	Express, Sportsman 13
Год выпуска	1982 ... 1986	1982 ... 1985	1985 ... 1991	1985 ... 1991
Код двигателя	5A1 (XW7)	XM7T(169)	XM7T(169B)(49kW)	XN1T(170B)(58kW)
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1124/4	1796/4	1796/4	1971/4
Температура масла (°C)	90	90	80	90
Идентификационный код (Solex)	32PBISA13137	34PBISA1613434	34PBISA1613434	34PBISA1613434
Идентификационный код (модель)	144	A315	A315	PEUA315
Холостые обороты	700 ± 50	825 ± 25	825 ± 25	825 ± 25
Уровень СО (% vol.)	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5
Диаметр камеры (К)	25	25	25	25
Жиклер холостого хода (g)	42 ± 5	46	46	44 или 46
Главный топливный жиклер (Gg)	125 ± 5	130	130 ± 5	130 ± 5
Главный воздушный жиклер (a)	180 ± 15	170	170	160 или 170
Распылитель ускорительного насоса (i)	35 ± 5	50	50	50
Уровень в поплавковой камере (мм)	20 ± 2	38	38	38
Игольчатый клапан (P) (мм)	1.6	1.6	1.6	1.6
Положение холостого хода	-	9°	9°	9°
Пусковой зазор возд. заслонки (мм)	1.0	0.90	0.90	0.90
Пусковое положение	-	21°45'	21°45'	21°45'

Производитель	Talbot	Talbot
Модель	Express 2.0	Express, Triaxle 2.0
Год выпуска	1982 ... 1985	1985 ... 1992
Код двигателя	XN1T(170A)	XN1TA(170C)(72kW)
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1971/4	1971/4
Температура масла (°C)	90	90
Идентификационный код (Solex)	34PBISA1613434	34PBISA16
Идентификационный код (модель)	PEUA315	PEUA425
Холостые обороты	825 ± 25	925 ± 25
Уровень СО (% vol.)	1.5 ± 0.5	1.75 ± 0.25
Диаметр камеры (К)	25	25
Жиклер холостого хода (g)	44 или 46	45
Главный топливный жиклер (Gg)	130 ± 5	127.5
Главный воздушный жиклер (a)	160 or 170	155
Распылитель ускорительного насоса (i)	50	50
Уровень в поплавковой камере (мм)	38	38
Игольчатый клапан (P) (мм)	1.6	1.6
Положение холостого хода	9°	9°
Пусковой зазор возд. заслонки (мм)	0.90	-
Пусковое положение	21°45'	20°

## 1 Принципы работы

### Введение

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

### Конструкция

2 Карбюратор вертикального потока, однокамерный, с ручным управлением пусковым 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, в).

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 эластом пластикового поплавка. В иглу клапана установлен антивибрационный шарик. Поплавковая камера вентилируется во впускную горловину.

### Холостой ход, малые обороты и переходная система

6 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.

7 Для обогащения смеси при начальном ускорении предусмотрена переходная эмульсионная щель, постепенно открывающаяся с открытием дроссельной заслонки. 8 Холостые обороты регулируются конусным винтом "воздуха". Винт качества опломбирован при производстве, для исключения неквалифицированного вмешательства.

### Автономная система холостого хода (АСХХ) (некоторые модификации)

9 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.

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

### 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.

### Главная дозирующая система

12 Топливо поступает через главный топливный жиклер в основание малого диффузора, где установлена эмульсионная трубка с воздушным жиклером. Топливо смешивается с воздухом, поступающим через главный воздушный жиклер и боковые воздушные отверстия трубки. Полученная смесь распыляется в основном воздушном потоке. Этому способствуют четыре отверстия расположенные через 90° в верхней части малого диффузора.

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

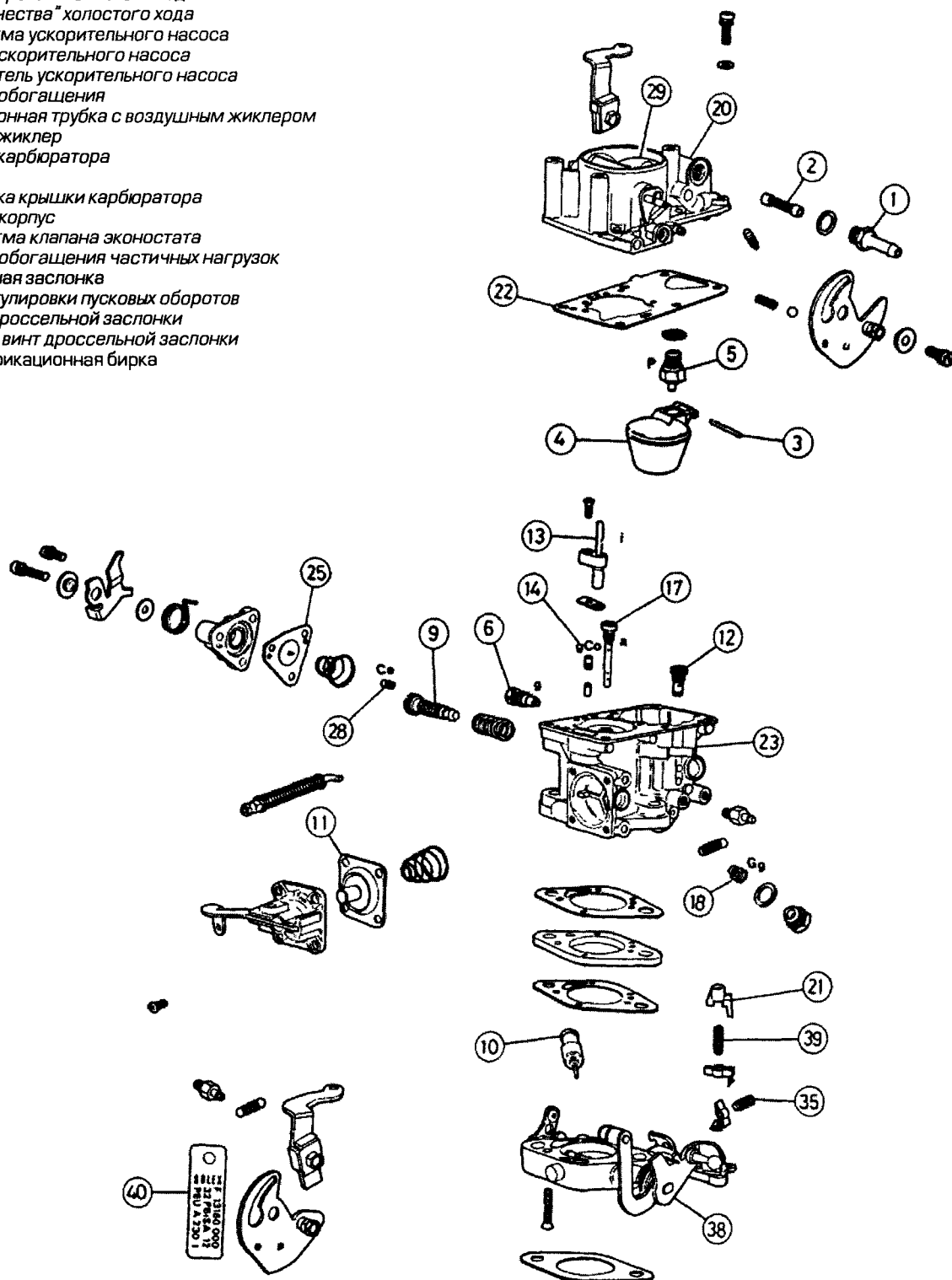
13 Топливо из поплавковой камеры по каналу поступает в обогащающую камеру через бронзовый входной клапан. Воздух из задрессельного пространства поступает в крышку камеры. На холостом ходу и при небольших открытиях дроссельной заслонки разрежение во впускном коллекторе оттягивает плунжер, преодолевая сопротивление пружины, закрывая обогащающий клапан и входной топливный канал.

14 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 растёт, смесь обогащается.

## Ж5•6 Карбюратор Solex 32, 34 и 35 PBISA

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
- 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
- 25 Диафрагма клапана эконостата
- 28 Жиклер обогащения частичных нагрузок
- 29 Воздушная заслонка
- 35 Винт регулировки пусковых оборотов
- 38 Корпус дроссельной заслонки
- 39 Упорный винт дроссельной заслонки
- 40 Идентификационная бирка



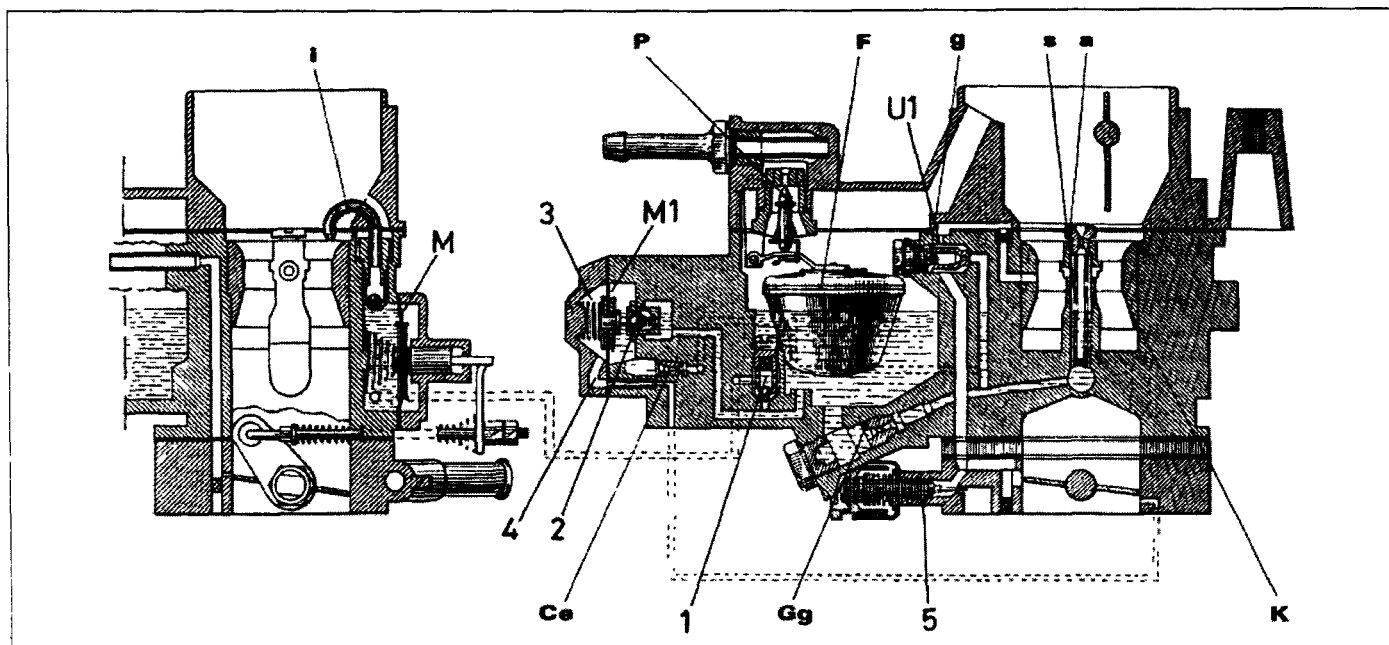


Рис. 1.2.б. Внутренние топливные и воздушные каналы – без АСХХ

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

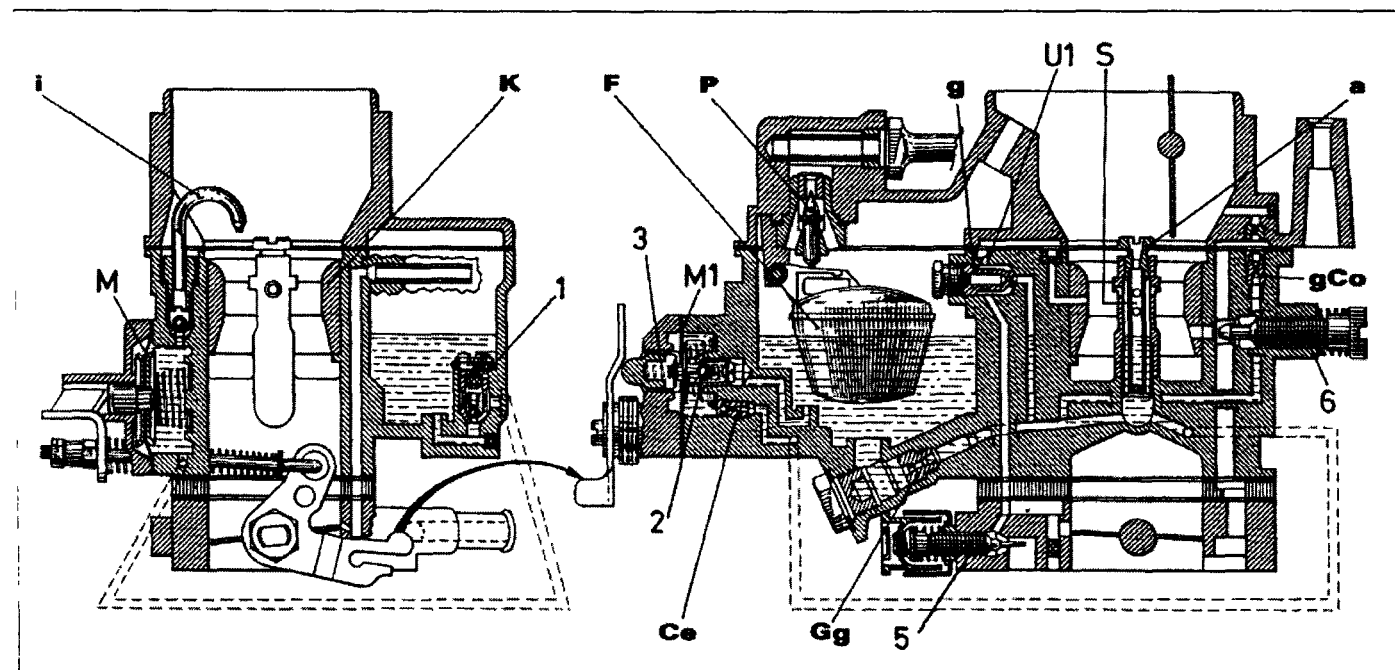


Рис. 1.2. в. Внутренние топливные и воздушные каналы – с АСХХ

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

### Обогащение на полных нагрузках (некоторые модификации)

15 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.

### Система холодного запуска

16 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.

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

### Диафрагменное управление пусковым устройством

18 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. Первый источник разрежения – в основании карбюратора, второй – из области над дроссельной заслонкой. Оба источника передают сигнал разрежения по общему каналу к вакуумной диафрагме. Как только двигатель заведется, вакуумный сигнал из первого источника посредством диафрагменного привода слегка приоткроет воздушную заслонку, открытие которой ограничивает упор. Если дроссельную заслонку открыть на угол, превышающий 25°, воздушная заслонка с упора соскользнет, увеличившееся разрежение (за счет добавления второго источника) преодолеет сопротивление диафрагменной пружины и воздушная заслонка откроется еще больше.

## 2 Идентификация

1 Ранние версии карбюратора несут на бирке, привернутой одним из винтов крепления крышки выштампованную надпись "Solex", каталожный номер и номер завода-изготовителя.

2 Поздние версии несут выштампованную надпись на крышке карбюратора:

13168 Каталогный номер Solex  
Cit 341 Код завода-изготовителя  
32 PBISA 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. 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 вакуумный шланг от диафрагмы управления пусковым устройством (если предусмотрено).

5 Отсоедините пружину пускового устройства (некоторые версии), затем выверните шесть винтов и снимите крышку карбюратора.

6 Проверьте отсутствие коррозии и калцинов в поплавковой камере.

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

8 Убедитесь в свободном перемещении шарика в пятке иглы.

9 Убедитесь в отсутствии износа накопника иглы клапана.

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

11 Изношенная поплавок ось подлежит замене.

12 Стальной линейкой проверьте плоскостность стыковочных поверхностей карбюратора.

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

14 Отверните винт "качества", его накопник не должен быть поврежден или изношен.

15 Если распылитель ускорительного насоса вставлен в корпус карбюратора, аккуратно выньте его.

16 Если распылитель ускорительного насоса зафиксирован винтом, отверните винт крепления и снимите распылитель ускорительного насоса. Если распылитель "прикипел", его можно аккуратно выколотице изнутри корпуса насоса.

17 Встряхните распылитель. Отсутствие шума шарика говорит о его заклипании.

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

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

20 Снимите жиклер холостого хода из главного корпуса.

21 Отверните пробку в поплавковой камере. Через полученное отверстие снимите главный топливный жиклер. Канал из поплавковой камеры в главный топливный колодец должен быть чист.

22 Снимите эмульсионную трубку с воздушным жиклером из малого диффузора.

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

24 Выверните три винта и снимите крышку клапана экономотата, пружину и диафрагму (если предусмотрена). Диафрагма не должна иметь повреждений.

25 Отверните выходной бронзовый клапан. Шарик в выходном клапане должен затыкать отверстие. Он должен перемещаться и возвращаться назад, если на него нажимать маленькой отверткой.

26 Отверните маленький жиклер изнутри корпуса клапана экономотата. Канал в топливный колодец должен быть чист.

27 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. Без крайней необходимости не трогайте опломбированный упор начального положения дроссельной заслонки.

28 Проверьте отсутствие износа и заеданий оси воздушной заслонки и ее привода. В некоторых версиях отсоединенный рычаг воздушной заслонки может иметь большой ход. Не потеряйте маленький шариковый подшипник, установленный за рычагом воздушной заслонки.

29 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.



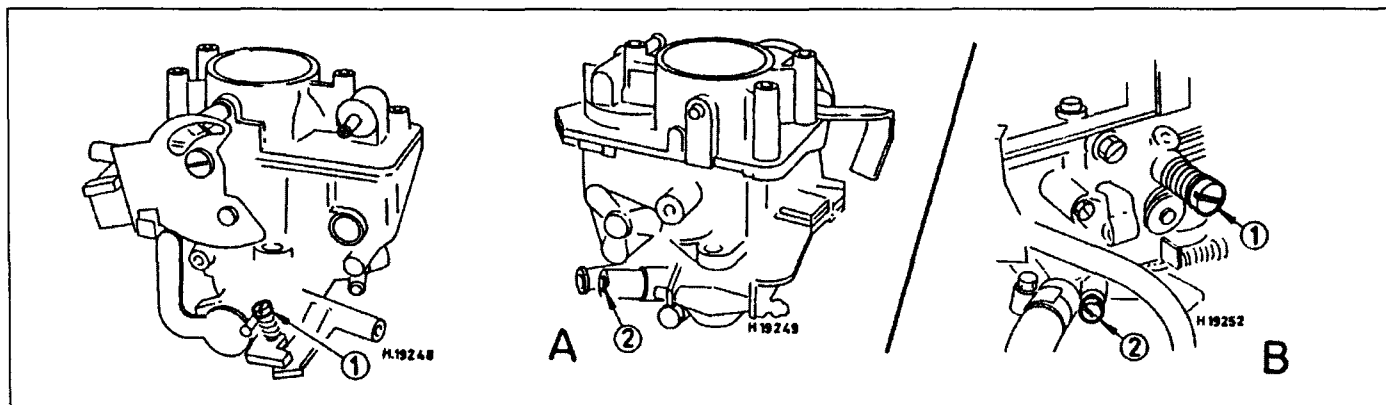


Рис. 4.3 Местоположение регулирующих винтов холостого хода

А Без АСХХ В С АСХХ 1 Винт "оборотов" 2 Винт "качества"

### Подготовка к сборке

30 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.

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

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

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

34 Очистите все стыкочные поверхности от старых прокладок и установите новые. При совмещении корпусов и крышек обращайтесь внимание и на совмещение воздушных и топливных каналов.

### Сборка

35 Установите корпус диафрагменного привода воздушной заслонки (если имеется) на крышку карбюратора.

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

37 Если упорный винт дроссельной заслонки был стронут, и есть измеритель начального угла открытия дроссельной заслонки, отрегулируйте угол. Если измерителя нет, временно отрегулируйте положение заслонки так, чтобы она закрывалась полностью, но не заедала в стенках дросселя. Метод регулировки на работающем двигателе описан в параграфе 4.

38 Установите жиклер и узел клапана экономотата (если предусмотрен).

39 Установите диафрагму, пружину и крышку клапана экономотата и закрепите все тремя винтами.

40 Установите эмульсионную трубку с главными жиклерами на свои места. Установите пробку с новым уплотнением в поплавковую камеру.

41 Установите жиклер холостого хода в главный корпус.

42 Установите впускной клапан ускорительного насоса, заменив уплотнительное кольцо.

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

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

45 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.

46 Установите винт "оборотов" холостого хода (если предусмотрен). Произведите его начальную установку методом, описанным в п. 45.

47 Очистите или замените топливный фильтр и установите впускной штуцер с новой уплотнительной шайбой.

48 Уложите новую прокладку на крышку.

49 Заверните новый игольчатый клапан в крышку карбюратора, установите новую шайбу. Туго заверните, но не сорвите резьбу.

50 Установите поплавок, ось и плоскую пружину.

51 Отрегулируйте уровень в поплавковой камере. Обратитесь к параграфу 4.

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

53 Присоедините пружину пускового устройства (если оно с механическим приводом)

54 Присоедините шланг пускового устройства (если предусмотрен вакуумный привод).

55 Убедитесь в плавности хода воздушной заслонки и ее привода.

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

57 Установите карбюратор на двигатель.

58 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<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 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<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".

#### Автономная система

9 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.

10 Установите необходимые обороты двигателя винтом "оборотов" АСХХ (см. Спецификации).

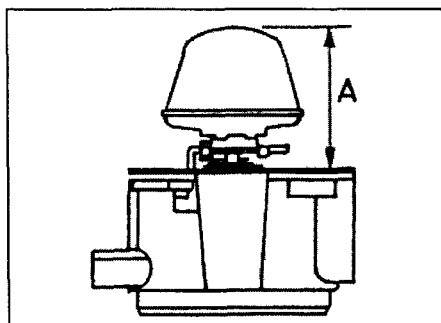


Рис. 4.25 Регулировка уровня в поплавковой камере

А Расстояние "А"

11 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.

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 отрегулирован 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 альтер-

нативный метод регулировки, производители его не рекомендуют, но результаты его применения весьма удовлетворительны.

16 Дайте двигателю поработать на холостом ходу.

17 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.

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

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

20 Отрегулируйте уровень СО в выхлопе.

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

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

23 Установите винт пусковых оборотов так, чтобы он едва касался кулачка при полностью открытой воздушной заслонке.

## Уровень топлива в поплавковой камере

24 Переверните карбюратор поплавком вверх.

25 Измерьте расстояние между крышкой (вместе с прокладкой) и верхним краем поплавка. Правильное расстояние записано в Спецификациях (рис. 4.25).

26 Необходимая регулировка производится подгибанием рычага или заменой поплавка.

## 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. Винт регулировки пусковых оборотов должен упираться 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 со стороны, противоположной переходной щели.

30 Снимите заглушку и проведите необходимую регулировку вращением винта пусковых оборотов (рис. 4.30).

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

### Регулировка пусковых оборотов (пусковые устройства с вакуумным приводом)

32 Полностью закройте воздушную заслонку рычагом управления.

33 Создайте разрежение вакуумным насосом, чтобы шток диафрагменного привода вышел до упора (или взведите механизм маленькой отверткой). В тот же момент хвостовиком сверла измерьте зазор

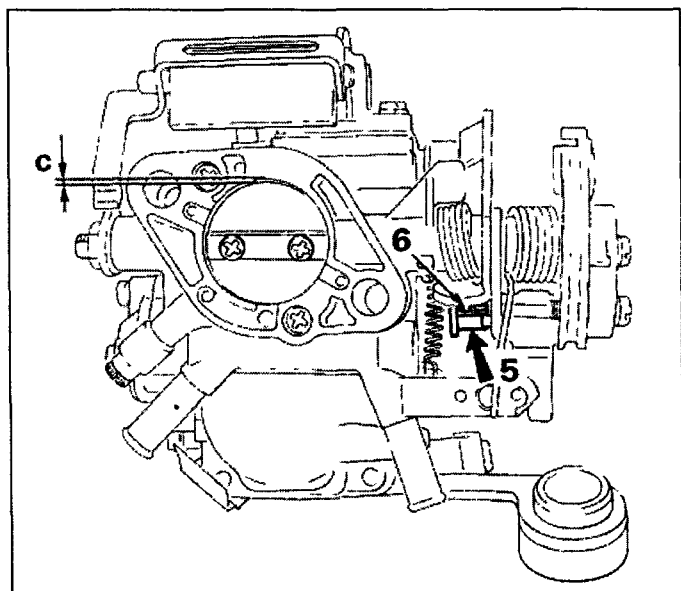


Рис. 4.30 Регулировка пусковых оборотов

5 Рычаг управления пусковой заслонкой  
6 Винт регулировки пусковых оборотов  
c Зазор (см. Спецификации)

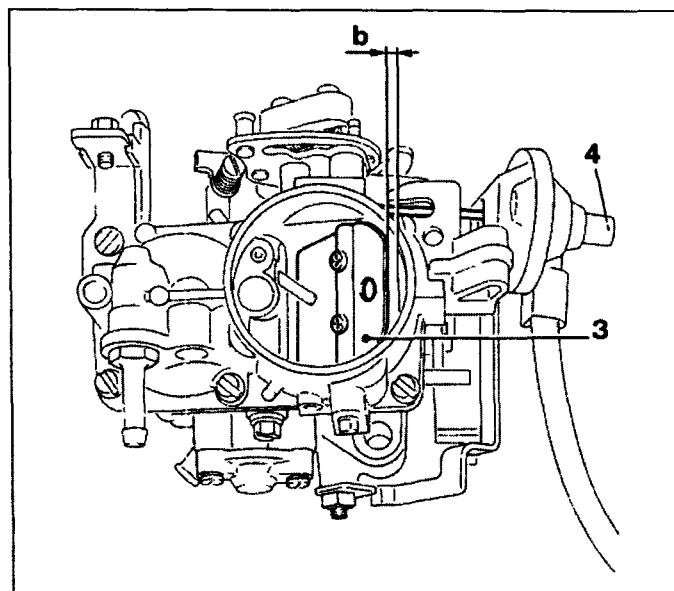


Рис. 4.34 Регулировка привода пускового устройства

3 Воздушная заслонка  
4 Регулировочный винт  
b Зазор (см. Спецификации)

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 регулировку пробку замените.

---

### 5 Поиск неисправностей

---

Общие неисправности карбюраторов описаны в части "Г".