

Часть 3 глава 5

Карбюраторы Weber DFT 32

Содержание

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

Спецификации

	Ford		Ford		Ford	
Производитель	Fiesta 1300		Fiesta XR2		Fiesta XR2	
Модель	1978 ... 1982		1981 ... 1983		1983 ... 1986	
Год выпуска	J3E (OHV)		L3E (OHV)		LUB (CVH)	
Код двигателя	1298/4		1598/4		1597/4	
Объем двигателя/кол-во цилиндров	80		80		80	
Температура масла (°C)	Механическая		Механическая		Механическая	
КПП	781F9510AB		V821F9510AA		81SF9510AB	
Идентификационный номер (Ford)	32 DFT		32/34 DFT 6		32/34 DFT 4B	
Идентификационн. номер (Weber/Solex)	775 ± 25		800 ± 25		800 ± 25	
Холостые обороты	2800 ± 100		2700 ± 100		2700 ± 100	
Пусковые обороты	1.5 ± 0.25		1.5 ± 0.25		1.25 ± 0.25	
Уровень СО (% vol.)	Вентилятор включен		-		-	
Особые условия	1		1		1	
Номер камеры	2		2		2	
Диаметр камеры	22		24		24	
Жиклер холостого хода	50		50		50	
Главный топливный жиклер	107		115		115	
Главный воздушный жиклер	105		120		125	
Эмульсионная трубка	230		160		160	
Распылитель ускорительного насоса	F22		F30		F30	
Уровень в поплавковой камере (мм)	40		-		-	
Ход поплавка (мм)	36 ± 0.3		36 ± 0.3		35 ± 0.5	
Игольчатый клапан (мм)	8 ± 0.25		8 ± 0.25		8 ± 0.25	
Зазор дроссельной заслонки (мм)	1.5		-		1.75	
Пусковой зазор дроссельн. засл. (мм)	0.5 ... 0.55		-		-	
Фазируем. пускового устройства (мм)	5.5 ± 0.5		6.0 ± 0.5		5.5 ± 0.3	
Метка корпуса биметал. пружины	2.5 ± 0.5		2.0 ± 0.5		2.0 ± 0.5	
	2.0 mm lean		on index		on index	

Производитель	Ford	
Модель	Escort XR3	
Год выпуска	1980 ... 1982	
Код двигателя	LUA (CVH)	
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1597/4	
Температура масла (°C)	80	
КПП	Механическая	
Идентификационный номер (Ford)	81SF9510AA/AB	
Идентификационн. номер (Weber/Solex)	32/34 DFT 4/4B	
Холостые обороты	800 ± 50	
Пусковые обороты	2700 ± 100	
Уровень СО (% vol.)	1.5 ± 0.5	
Особые условия	Вентилятор включен	
Номер камеры	1	
Диаметр камеры	2	
Жиклер холостого хода	24	
Главный топливный жиклер	50	
Главный воздушный жиклер	60	
Эмульсионная трубка	115	
Распылитель ускорительного насоса	120	
Уровень в поплавковой камере (мм)	160	
Ход поплавка (мм)	F30	
Игольчатый клапан (мм)	F30	
Пусковой зазор дроссельной засл. (мм)	50	
Фазируем. пускового устройства (мм)	36 ± 0.3	
Метка корпуса биметал. пружины	8 ± 0.25	
	1.75	
	6.0 ± 0.5	
	2.0 ± 0.5	
	2.0 mm	

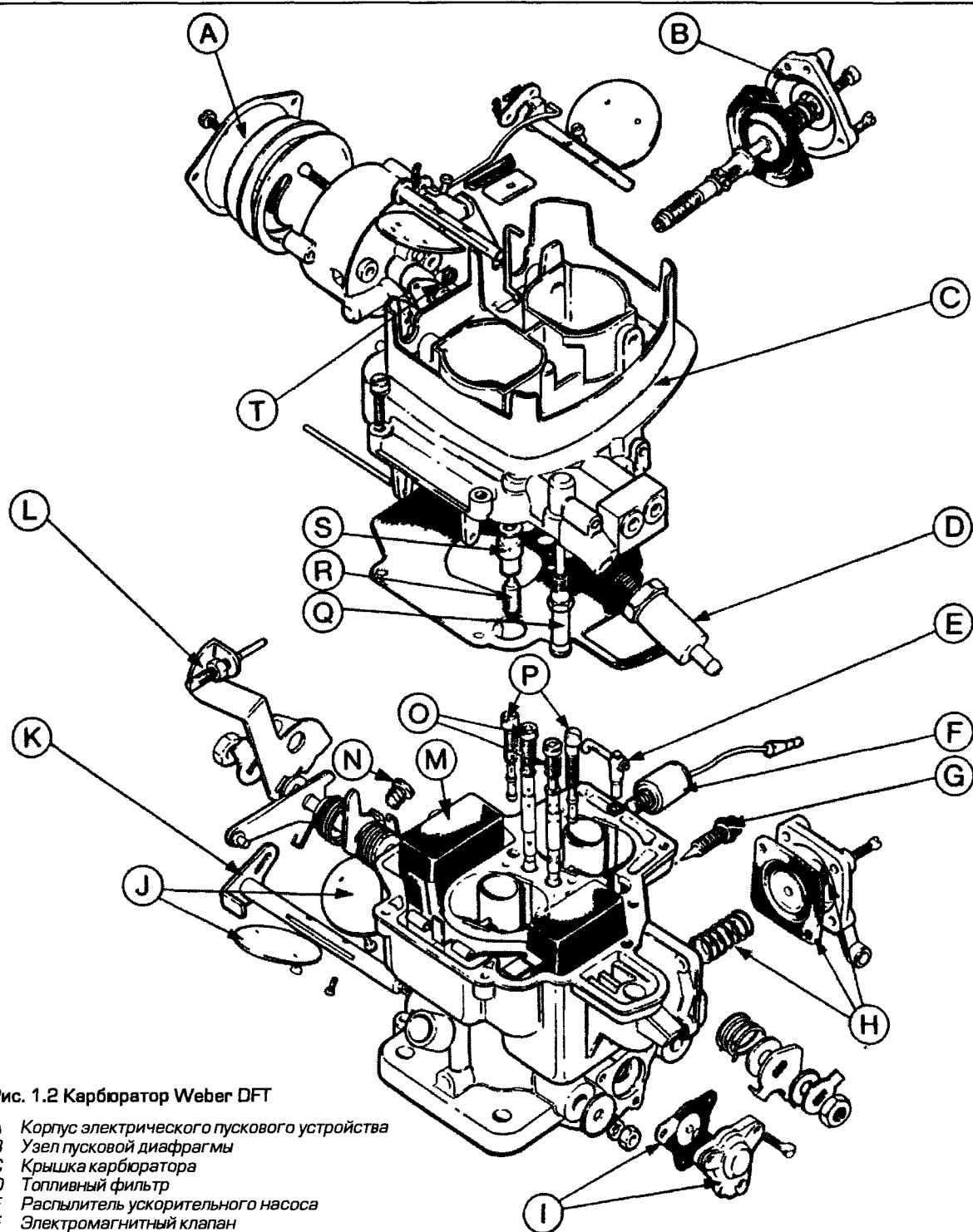


Рис. 1.2 Карбюратор Weber DFT

- A Корпус электрического пускового устройства
- B Узел пусковой диафрагмы
- C Крышка карбюратора
- D Топливный фильтр
- E Распылитель ускорительного насоса
- F Электромагнитный клапан
- G Винт "качества"
- H Ускорительный насос
- I Диафрагменный узел эконостата (клапан эконостата)
- J Дроссельные заслонки
- K Ось дроссельной заслонки вторичной камеры
- L Регулировочный винт пусковых оборотов
- M Поплавок
- N Винт "оборотов" холостого хода
- O Комбинированная эмульсионная трубка, воздушный и главный топливный жиклеры

- P Жиклеры холостого хода
- Q Штуцер возврата топлива
- R Игольчатый клапан
- S Седло игольчатого клапана
- T Уплотнительное колечко

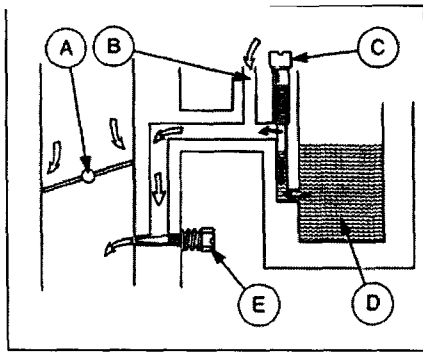


Рис 1.4 Система холостого хода

- | | |
|------------------------|-------------------------|
| А Дроссельная заслонка | С Жиклер холостого хода |
| В Воздушный канал | Д Поплавковая камера |
| | Е Винт "качества" |

1 Принципы работы

Введение

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

Конструкция

2 Карбюратор DFT-двухкамерный, вертикального потока с последовательным открытием дроссельных заслонок. Дроссельная заслонка вторичной камеры получает возможность открываться только после того, как дроссельная заслонка первичной камеры откроется на две трети. Управление пусковым устройством – полуавтоматическое, положение воздушных заслонок определяется биметаллической пружиной с электроподогревом. Воздушные заслонки воздействуют на обе камеры. Оси заслонок сделаны из стали. Дроссельные заслонки, все жиклеры и эмульсионные трубки изготовлены из бронзы. Воздушные заслонки изготовлены из стали и вращаются в тефлоновых втулках. Распылитель ускорительного насоса отлит под давлением. Внутренние топливные и воздушные каналы высверлены; где необходимо, заткнуты свинцовыми пробками. В системе холостого хода установлен электромагнитный запорный клапан.

Поплавковая камера

3 Топливо поступает в карбюратор через сетчатый фильтр. Уровень топлива в поплавковой камере регулируется иглообразным клапаном и узлом бронзового поплавка. В иглу клапана встроен антивибрационный шарик. Для предотвращения зависания иглы в седле клапана при падении уровня топлива в поплавковой камере игла соединена с поплавком проволоочной или пластиковой скобой (рис. 1.3). Вентиляция поплавковой камеры происходит во впускную горловину. Для охлаждения топлива в поплавковой камере предусмотрена калиброванная система возврата топлива в бак.

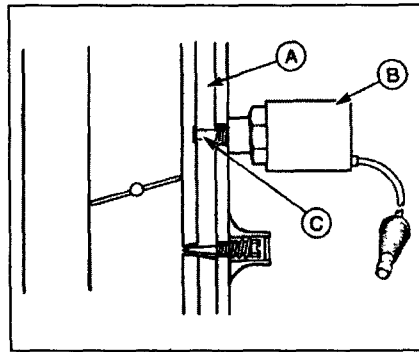


Рис. 1.6 Электромагнитный клапан

- | |
|-----------------------------------|
| А Канал холостого хода |
| В Электромагнитный клапан |
| С Плунжер клапана блокирует канал |

Холостой ход, малые обороты и переходная система

4 Топливо из топливного колодца главной дозирующей системы через калиброванный жиклер холостого хода поступает в канал холостого хода, где смешивается с небольшим количеством воздуха, поступающим через калиброванный воздушный канал. Полученная смесь выходит из главного отверстия холостого хода под первичной дроссельной заслонкой. Для изменения проходного сечения канала в камеру используется конусный винт качества, чем достигается тонкая регулировка смеси холостого хода (рис. 1.4). Для обогащения смеси на переходном режиме при начальном открытии дроссельной заслонки предусмотрены переходные отверстия.

5 Холостые обороты регулируются упорным винтом. Регулировочный винт "качества" при изготовлении карбюратора пломбируется для исключения некачественного вмешательства.

Электромагнитный запорный клапан

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

Ускорительный насос

7 Ускорительный насос – диафрагменного типа, с приводом от кулачка, связанного с приводом управления дроссельной заслонкой первичной камеры. Выходной шариковый клапан встроен в распылитель насоса. Входной клапан установлен во входном канале насоса из поплавковой камеры. Лишнее топливо возвращается в поплавковую камеру по дополнительному каналу.

Главная дозирующая система

8 Количество топлива, выбрасываемого в воздушный поток, определяется

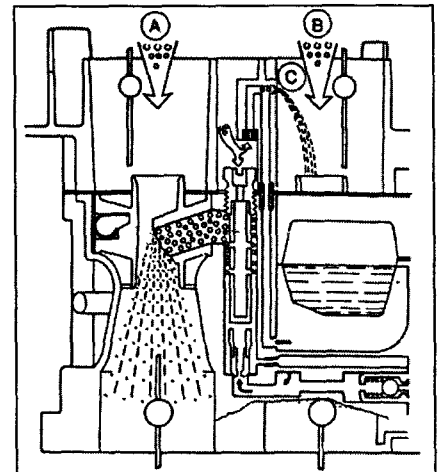


Рис. 1.8 Главная дозирующая система и система обогащения режимов полных нагрузок

- | |
|--------------------------------------|
| А Первичный воздушный поток |
| В Вторичный воздушный поток |
| С Обогащение режимов полных нагрузок |

главным дозирующим топливным жиклером. Топливо проходит через него в вертикальный топливный колодец, погруженный в поплавковую камеру. В колодец вставлена эмульсионная трубка. Топливо смешивается с воздухом, поступающим через главный воздушный жиклер и боковые воздушные отверстия трубки. Полученная смесь распыляется через главный распылитель малого диффузора, вставленного в главный диффузор (рис. 1.8).

Система экономотатирования (обогащение смеси на режимах средних нагрузок)

9 Топливо из поплавковой камеры по топливному каналу поступает в обогатительную камеру. В крышку обогатительной камеры, за диафрагму из задрессельного пространства ведет воздушный канал. На холостом ходу, при малых открытиях дрос-

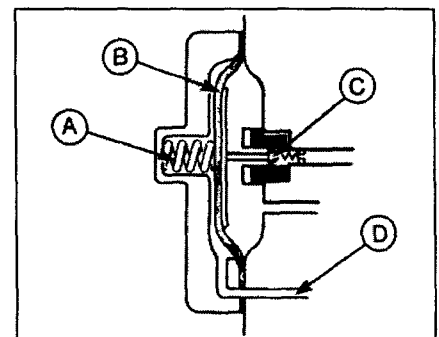


Рис. 1.9 Клапан экономотата при небольших открытиях дросселя

- | |
|---|
| А Возвратная пружина (сжата) |
| В Диафрагма (оттянута) |
| С Клапан (закрыт) |
| Д Высокое разрежение впускного коллектора |

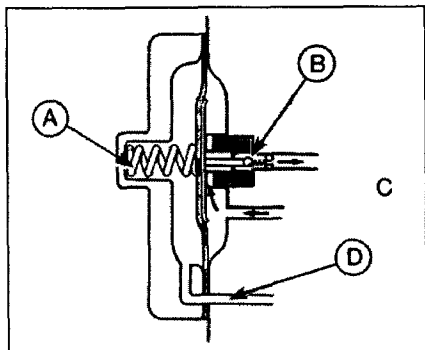


Рис. 1.10 Клапан эконожата при полностью открытом дросселе

- A Возвратная пружина (растянута)
B Клапан (открыт)
C Топливный поток
D Низкое разрежение впускного коллектора

селя разрежение во впускном коллекторе оттягивает диафрагму, преодолевая сопротивление пружины. Шток диафрагмы вытягивается из выходного бронзового клапана и подпружиненный шарик упирается в седло, закрывая выходной топливный канал (рис. 1.9).

10 При ускорении и больших открытиях дросселя разрежение во впускном коллекторе падает. Диафрагма возвращается в исходное положение, шариковый клапан открывается. Топливо проходит через клапан и калиброванный жиклер, дополняя уровень топлива в эмульсионном колоде главной дозирующей системы. Уровень топлива растёт, смесь обогащается (рис. 1.10).

Управление дроссельной заслонкой вторичной камеры

11 Если дроссельную заслонку первичной камеры открыть на две трети, начнет открываться дроссельная заслонка вторичной камеры. В режиме "полный дроссель" благодаря устройству привода обе заслонки откроются полностью. Как только дроссельная заслонка вторичной камеры откроется,

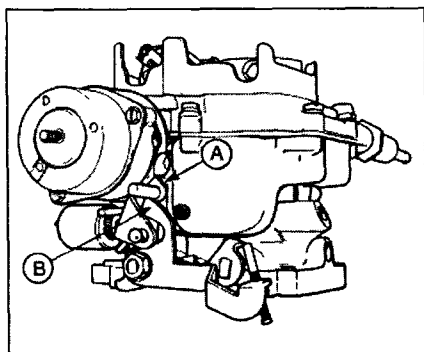


Рис. 1.17 Система защиты от "пересоса"

- A Рычаг воздушных заслонок повернут против часовой стрелки и заслонка приоткрыта
B Кулачок на рычаге дроссельной заслонки

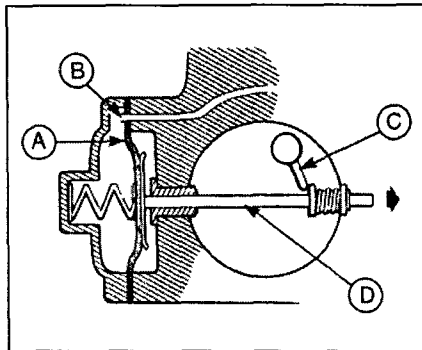


Рис. 1.15,а. Вакуумный привод пускового устройства при запуске или ускорении

- A Диафрагма
B Подвод разрежения (низкое)
C Привод пускового устройства
D Шток

главная дозирующая система вторичной камеры действует аналогично системе первичной камеры.

12 Для предотвращения провалов в работе двигателя при открытии вторичной камеры предусмотрен переходной жиклер. Этот жиклер по конструкции аналогичен жиклеру холостого хода первичной камеры и часто его называют жиклером вторичного холостого хода. На самом деле это жиклер переходной системы. При начальном открытии дроссельной заслонки вторичной камеры предусмотрены переходные отверстия, через которые постепенно разряжается топливоздушная эмульсия.

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

Система холодного запуска

14 Система холодного запуска - с полуавтоматическим приводом воздушных заслонок, посаженных на общей оси. Для управления разворотом воздушных заслонок служит биметаллическая пружина с электроподогревом, получающим питание от генератора. Благодаря такой системе питания воздушная заслонка будет постепенно открываться только при работающем двигателе. Система приводится в действие нажатием на педаль акселератора один-два раза.

15 Как только двигатель пустится, воздушные заслонки должны приоткрыться для обеднения смеси во избежание "пересоса" на холостых оборотах и при малых открытиях

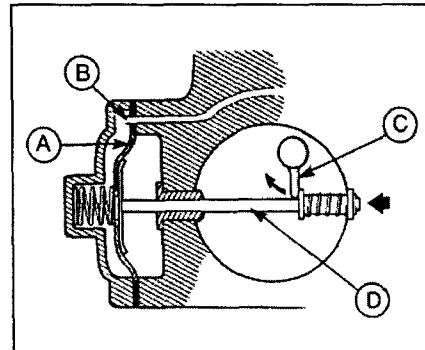


Рис. 1.15,б. Вакуумный привод пускового устройства при небольшом открытии дросселя

- A Диафрагма
B Подвод разрежения (высокое)
C Привод пускового устройства
D Шток

дросселя. Для этого служит вакуумный диафрагменный привод, использующий разрежение во впускном коллекторе. С диафрагмой связана тяга, разворачивающая воздушные заслонки (рис. 1.15,а, б). 16 Пусковые обороты достигаются посредством ступенчатого кулачка, укрепленного на оси воздушных заслонок. Количество пусковых оборотов можно регулировать посредством упорного винта, соединенного с механизмом привода дроссельной заслонки и упирающегося в кулачок. Этот винт снабжен заглушкой от неквалифицированного вмешательства. При прогреве биметаллической пружины винт постепенно перескакивает на меньшую ступень кулачка. В этом случае пусковые обороты постепенно снижаются до холостых.

Система защиты от "пересоса"

17 На холодном двигателе при полном открытии дросселя разрежение во впускном коллекторе падает, воздушные заслонки получают тенденцию к закрытию. Это может вызвать "пересос". Для исключения этого эффекта предусмотрена система защиты. Если дроссель открыть полностью, кулачок на рычаге дроссельной заслонки развернет рычаг воздушных заслонок против часовой стрелки, приоткрыв их (рис. 1.17).

2 Идентификация

Идентификационный код Weber выштампован на фланце основания карбюратора.

Идентификационный код Ford выбит на бирке, привернутой к карбюратору одним из винтов крепления крышки.

3 Общее обслуживание

Введение

1 Настоящая часть является продолжением части "Б", которая описывает неко-

торые операции более детально. Подразумевается, что карбюратор для обслуживания снят с автомобиля. Однако, многие операции могут быть выполнены и без снятия карбюратора. Если так, прежде снимите крышку карбюратора и откачайте топливо из поплавковой камеры спринцовкой и чистой салфеткой.

Разборка и проверка

2 Снимите карбюратор с двигателя (см. часть Б).

3 Визуально осмотрите карбюратор на предмет обнаружения повреждений.

4 Выверните шесть винтов, отсоедините рычаг пусковых оборотов от корпуса пускового устройства и снимите крышку карбюратора.

5 Стальной линейкой проверьте плоскости стыковочных поверхностей крышки и корпуса.

6 Проверьте отсутствие коррозии и кальцинов в поплавковой камере.

7 Выколочите ось поплавка, снимите поплавок, иглычатый клапан и прокладку крышки карбюратора. Выверните седло клапана (рис. 3.7).

8 Убедитесь в свободном перемещении шарика в пятке иглы.

9 Убедитесь в отсутствии износа наконечника иглы клапана. Иглы с витоновыми наконечниками более долговечны.

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

11 Изношенную поплавковую ось замените.

12 Отверните шестигранную пробку и проверьте состояние топливного фильтра. Промойте его или замените новым. Прочистите канал и корпус фильтра.

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

14 Отверните четыре винта и снимите крышку ускорительного насоса, диафрагму и пружину. Диафрагма не должна иметь повреждений.

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

16 Снимите два узла жиклеров холостого хода, главные топливные жиклеры, главные воздушные жиклеры и эмульсионные трубки из корпуса карбюратора (рис. 3.16).

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

18 Жиклеры холостого хода вставлены в держатели, их можно снять, очистить или заменить. Аналогично, главные топливные и воздушные жиклеры вставлены в эмульсионные трубки, их тоже можно снять, промыть или заменить. Обратите внимание на то, что жиклеры холостого хода и узлы главных жиклеров можно снять с карбюратора, не снимая его крышки.

19 Запомните расположение жиклеров, чтобы не перепутать при сборке. Главные жик-

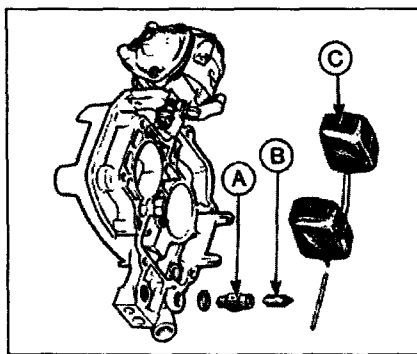


Рис. 3.7 Узел поплавка

A Седло клапана
B Игла клапана
C Поплавок

леры и жиклер холостого хода первичной камеры находятся со стороны ускорительного насоса. Жиклеры вторичной камеры установлены со стороны пускового устройства.

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

21 Если необходимо, можно снять малые диффузоры обеих камер. Для этой цели есть специальный съемник Weber.

22 Проверьте плотность посадки малых диффузоров в главные диффузоры, часто неплотность посадки является причиной неравномерной работы двигателя. Если малые диффузоры болтаются, развальцуйте стыковочные фланцы, чтобы установить диффузоры плотно.

23 Отверните три винта и снимите крышку клапана экономотата, пружину и диафрагму. Диафрагма не должна иметь повреждений.

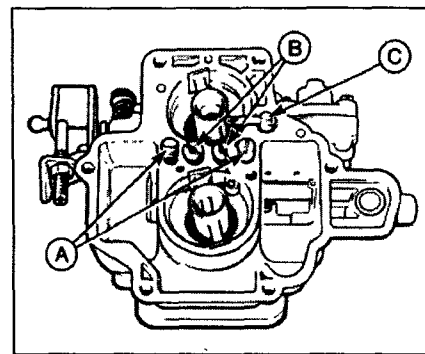


Рис. 3.16 Расположение жиклеров

A Жиклеры холостого хода
B Воздушные и топливные жиклеры главной дозирующей системы
C Распылитель ускорительного насоса

24 Несъемный бронзовый выходной клапан отлит заодно с корпусом. Шарик клапана должен запирать выходное отверстие. Понажимайте на него часовой отверткой – он должен иметь свободу перемещения. Канал в эмульсионную трубку должен быть чист.

25 Ось воздушных заслонок и ее привод должны ходить без заеданий, не иметь износа.

26 Отверните два винта, развернув, отсоедините тягу пускового устройства и снимите его корпус. Механизм привода пускового устройства должен ходить без заеданий, неисправный привод часто является причиной затрудненного запуска.

27 Отверните три винта и снимите крышку диафрагмы пускового устройства, пружину и диафрагму (рис. 3.27). Диафрагма не должна иметь повреждений.

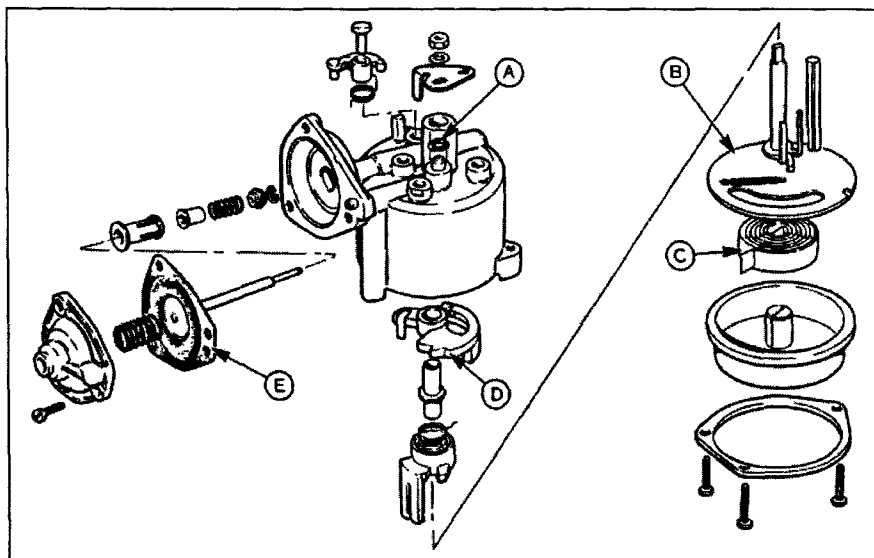


Рис. 3.27 Пусковое устройство

A Уплотнительное кольцо
B Пластиковый теплозащитный экран
C Биметаллическая пружина
D Кулачок пусковых оборотов
E Диафрагма привода

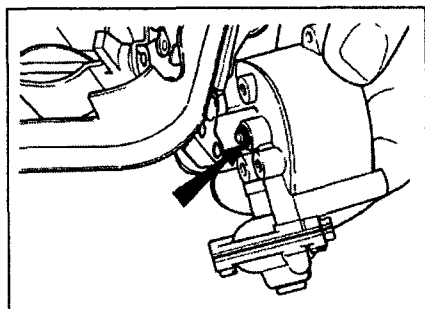


Рис. 3.36 Установка корпуса пускового устройства

Стрелкой указано уплотнительное кольцо

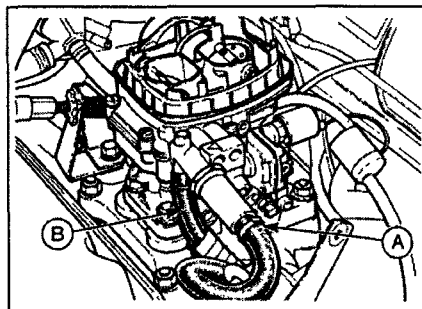


Рис. 3.44 Шланговые соединения

A Вход топлива
B Выход топлива

Подготовка к сборке

28 Промойте и продуйте сжатым воздухом жиклеры, корпус и крышку карбюратора, поплавковую камеру и каналы. Если диафрагмы не сняты, сжатый воздух может их повредить.

29 Для чистки карбюратора часто полезен моющий состав в аэрозольной упаковке.

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

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

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

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

34 При совмещении корпусов и крышек

обращайте внимание и на совмещение воздушных и топливных каналов.

Сборка

35 Установите диафрагму привода воздушной заслонки (если имеется) на корпус пускового устройства. Закрепите конец штока диафрагмы в пластиковом рычаге

управления. Установите пружину и крышку, закрепите тремя винтами.

36 Замените вакуумное уплотнительное кольцо. Соедините верхний конец тяги управления пусковым устройством через крышку карбюратора к концу рычага управления пусковым устройством. Установите крепление и установите корпус пускового устройства на крышку карбюратора. Закрепите двумя винтами (рис. 3.36).

37 Полностью закройте дроссельную заслонку вторичной камеры. В обычных условиях упорный винт дроссельной заслонки не сдвигают. Однако, если необходимо, регулировку можно произвести, чтобы заслонка закрыта была полностью, но не застревала в стенках дросселя.

38 Установите диафрагму клапана экономиста, пружину и крышку, закрепите все тремя винтами.

39 Вставьте до упора топливные и воздушные жиклеры в эмульсионные трубки. Установите трубки на свои места (не перепутайте).

40 Вставьте жиклеры холостого хода до упора в держатели. Установите их на свои места в корпус карбюратора (не перепутайте).

41 Установите распылитель ускорительного насоса, заменив уплотнительное кольцо.

42 Установите пружину, диафрагму и

крышку ускорительного насоса, закрепите их четырьмя винтами.

43 Установите винт "качества" с новым уплотнительным колечком 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 Промойте или замените топливный фильтр и заверните шестигранную пробку.

45 Замените игольчатый клапан. Седло клапана с новой уплотнительной шайбой заверните в поплавковую камеру.

46 Уложите новую прокладку крышки карбюратора на крышку. Перенесите со старой иглы на новую иглу пластмассовую или стальную скобку, зацепите ее за поплавок. Установите поплавок и ось.

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

48 Оттяните рычаг пусковых оборотов, установите крышку на карбюратор и заверните шесть винтов ее крепления.

49 Установите электромагнитный клапан.

50 Воздушные заслонки и привод должны не иметь заеданий.

51 Установите карбюратор на двигатель.

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

53 Отрегулируйте пусковое устройство, как описано в параграфе 4.

4 Регулировки

Предварительные условия

1 Общие рекомендации описаны в части "Б".

Регулировка холостого хода и состава смеси

2 Дайте двигателю поработать на оборотах 3000 мин⁻¹ 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.

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 Установите новую заглушку на винт "качества".

8 Производители утверждают, что изменение уровня СО на холостом ходу на $\pm 0.25\%$ и холостых оборотов в пределах ± 25 мин⁻¹ – обычное дело.

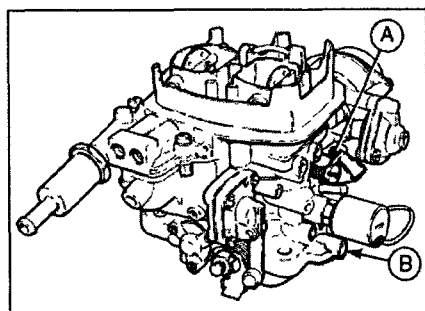


Рис. 4.3 Местоположение винтов регулировки холостого хода

1 Винт "количества" холостых оборотов
2 Винт "качества"

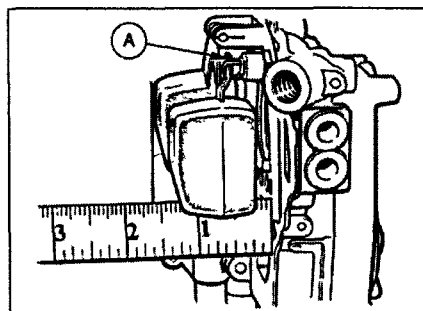


Рис. 4.10 Регулировка уровня в поплавковой камере

A Регулировочный язычок

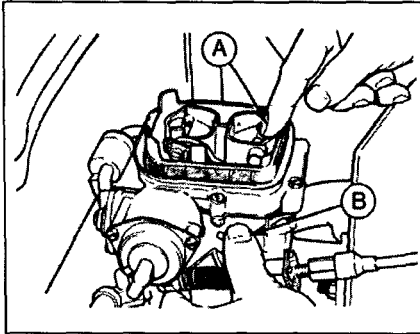


Рис. 4.18 Установка пусковых оборотов

A Воздушная заслонка закрыта
B Дроссельная заслонка приоткрыта

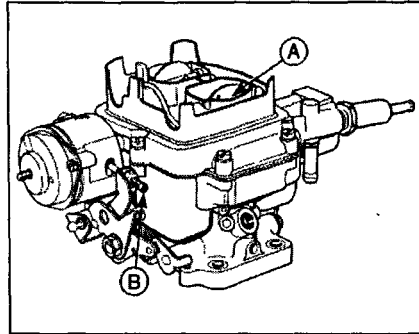


Рис. 4.20 Регулировка привода пускового устройства

A Воздушные заслонки открыты
B Винт регулировки пусковых оборотов

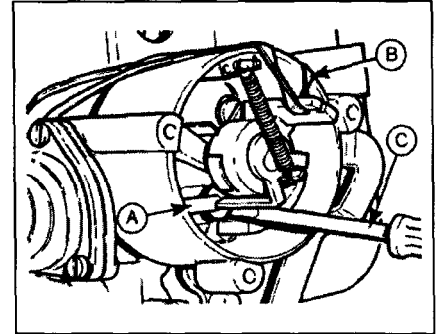


Рис. 4.25 Проверка вакуумного привода пускового устройства

A Шток управления B Аптекарская резинка
C Отвертка

Уровень топлива в поплавковой камере

9 Установите крышку карбюратора вертикально, чтобы язычок поплавка едва касался шарика иглы. Игольчатый клапан должен быть закрыт.

10 Измерьте расстояние между крышкой (с прокладкой) и верхним краем поплавка. Правильное расстояние между крышкой (рис. 4.10).

11 Необходимая регулировка производится подгибанием внутреннего язычка.

12 Установите крышку карбюратора горизонтально, дайте поплавку повиснуть. Измерьте расстояние между крышкой (с прокладкой) и основанием поплавка.

14 Вычитите значение измерения, полученного в п. 10 из значения, полученного в п. 13. Получите ход поплавка.

15 Необходимая корректировка производится подгибанием наружного язычка поплавка.

Регулировки пускового устройства

Регулировка пусковых оборотов

16 Прогрейте двигатель до рабочей температуры, отрегулируйте уровень СО и холостые обороты.

17 Снимите корпус воздушного фильтра, отведите его в сторону, не снимая вакуумных трубок.

18 Приоткройте дроссель и закройте воздушные заслонки (рис. 4.18). Отпустите все заслонки. Винт регулировки пусковых оборотов должен установиться на наивысшей ступени кулачка пускового устройства.

19 Заведите двигатель, не трогая дросселя и запишите значение пусковых оборотов.

20 Необходимая регулировка производится вращением регулировочного винта (рис. 4.20).

21 Установите корпус воздушного фильтра, все шланги должны быть присоединены.

Регулировка вакуумного привода пускового устройства

22 Отверните три винта и снимите корпус биметаллической пружины с карбюратора.

23 Снимите внутренний пластиковый теплозащитный экран.

24 Приоткройте дроссельную заслонку и полностью закройте воздушную заслонку.

25 Отпустите дроссельную заслонку и закрепите скотчем (аптекарской резинкой) рычаг воздушной заслонки, чтобы та оставалась закрытой.

26 Часовой отверткой протолкните шток диафрагмы до упора (рис. 4.21). В то же

время хвостовиком сверла измерьте зазор между нижней кромкой воздушной заслонки и впускной горловиной. Размер сверла записан в Спецификации.

27 Снимите заглушку в крышке диафрагмы и проведите необходимую регулировку поворотом регулировочного винта. Завершив регулировку, установите новую заглушку. Снимите скотч-ленту (аптекарскую резинку).

28 Отфазируйте пусковое устройство, как описано ниже.

Синфазирование пускового устройства

29 Приоткройте дроссель и установите винт регулировки пусковых оборотов плотно на вторую наивысшую ступень кулачка (рис. 4.29).

30 Хвостовиком сверла измерьте зазор между нижним краем воздушной заслонки и впускной горловиной. Размер сверла записан в Спецификации.

31 Необходимая регулировка производится подгибанием регулировочного язычка (рис. 4.31).

32 Установите внутренний теплозащитный экран, совместив выступ на экране с отверстием в корпусе.

33 Установите корпус биметаллической

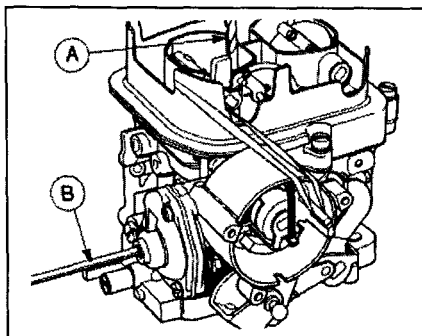


Рис. 4.27 Регулировка пускового устройства

A Сверло
B Отвертка

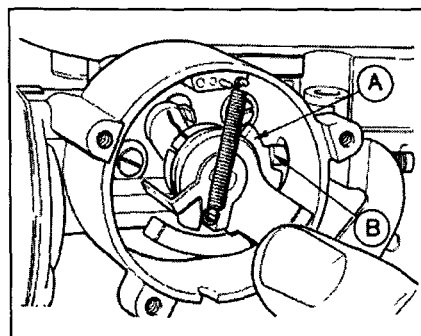


Рис. 4.29 Синфазирование пускового устройства

A Кулачок пусковых оборотов
B Регулировочный винт

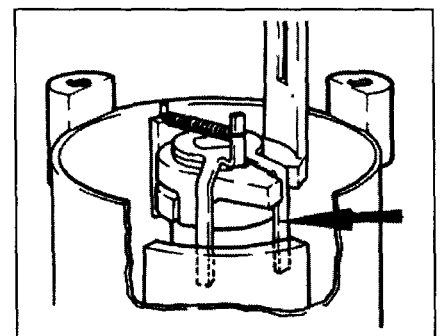


Рис. 4.31 Регулировочный язычок фазировки (указан стрелкой)

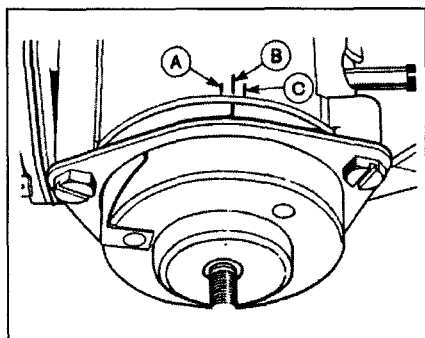


Рис. 4.34 Метки совмещения корпуса пускового устройства

А Положение "богатая смесь" В Среднее положение
С Обедненная смесь

пружины, зацепив пружину за прорезь на рычаге воздушных заслонок, заверните три винта (не затягивайте пока).

34 Совместите метки на крышке и корпусе биметаллической пружины (рис. 4.34) и затяните винты.

5 Поиск неисправностей

Общие неисправности карбюраторов описаны в части "Г". Ниже перечислены неисправности, характерные для карбюратора Weber DATR.

Затруднен запуск

- ☐ Нет или низко напряжение питания от генератора на подогреватель пружины.
- ☐ На работающем двигателе вольтметр должен показывать 6...8 В.
- ☐ Сломан хрупкий пластиковый механизм привода пускового устройства.

Велики холостые обороты

- ☐ Сломан привод пускового устройства – зажат кулачок привода.