

Часть 3 глава 14

Карбюраторы Weber DRTC 32/34 и 34

Содержание

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

Спецификации

Производитель	Citroen		Citroen		Citroen	
Модель	BX16		BX16		BX16	
Год выпуска	1983 ... 1984		1984 ... 1988		1984 ... 1988	
Код двигателя	171B(XU5S)		171C(XU5S)		171C(XU5S)	
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1580/4		1580/4		1580/4	
Температура масла (°C)	80		80		80	
КПП	-		Механическая		Автоматическая	
Идентификационный номер	32/34 DRTC/100A		32/34 DRTC 2/1 00		32/34 DRTC 4/1 00	
Холостые обороты	650 ± 50		650 ± 50		650 ± 50	
Уровень СО (% vol.)	0.8 to 1.5		1.5 ± 0.5		1.5 ± 0.5	
Номер камеры	1	2	1	2	1	2
Диаметр камеры	24	26	24	26	24	26
Жиклер холостого хода	45	70	45	50	45	50
Главный топливный жиклер	107	115	110	112	105	112
Главный воздушный жиклер	160	160	180	160	165	160
Эмульсионная трубка	F27	F27	F27	F27	F27	F27
Распылитель ускорительного насоса	55		50		50	
Уровень в поплавковой камере	6.75 ± 0.25		6.75 ± 0.25		6.75 ± 0.25	
Игольчатый клапан (мм)	1.75		1.75		1.75	
Приоткрытие воздушной заслонки (мм)	4.75		4.5		4.75	
Производитель	Citroen		Citroen		Peugeot	
Модель	BX19		BX19		305 GT	
Год выпуска	1986 ... 1990		1986 ... 1990		1983 ... 1988	
Код двигателя	D2A(159A)		D2A(159A)		XU5S(171C)(66kW)	
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1905/4		1905/4		1580/4	
Температура масла (°C)	80		80		80	
КПП	Механическая		Автоматическая		Механическая	
Идентификационный номер	34DRTC12/100		34 DRTC 14/1 00		32/34 DRTC 4/1 00 or 8/1 00	
Холостые обороты	675 ± 25		675 ± 25		700 ± 50	
Уровень СО (% vol.)	0.8 to 1.5		0.8 to 1.5		1.5 ± 0.5	
Номер камеры	1	2	1	2	1	2
Диаметр камеры	25	27	25	27	24	26
Жиклер холостого хода	52	50	47	50	45	
Главный топливный жиклер	110	125	110	125	105	112
Главный воздушный жиклер	160	150	160	150	165	160
Эмульсионная трубка	F45	F27	F45	F27	F27	F27
Распылитель ускорительного насоса	50		50		50	
Уровень в поплавковой камере	7 ± 0.25		7 ± 0.25		6.75 ± 0.25	
Игольчатый клапан (мм)	1.75		1.75		1.75	
Приоткрытие воздушной заслонки (мм)	4.5		4.5		4.5	

3 14•2 Карбюраторы Weber DRTC 32/34 и 34

Производитель	Peugeot
Модель	305 GT Automatic
Год выпуска	1983 to 1988
Код двигателя	XU5S(171C)(66kW)
Объем двиг./кол-во цилиндров	1580/4
Температура масла (°C)	80
КПП	AT
Идентификационный номер	32/34 DRTC 4/1 00 or 8/1 00
Холостые обороты	850 ± 50
Уровень СО (% vol.)	1.5 ± 0.5
Номер камеры	1 2
Диаметр камеры	24 26
Жиклер холостого хода	45
Главный топливный жиклер	105 112
Главный воздушный жиклер	165 160
Эмульсионная трубка	F27 F27
Распылитель ускорительного насоса	50
Уровень в поплавковой камере	6.75 ± 0.25
Игольчатый клапан (мм)	1.75
Приоткрытие возд. заслонки	4.5

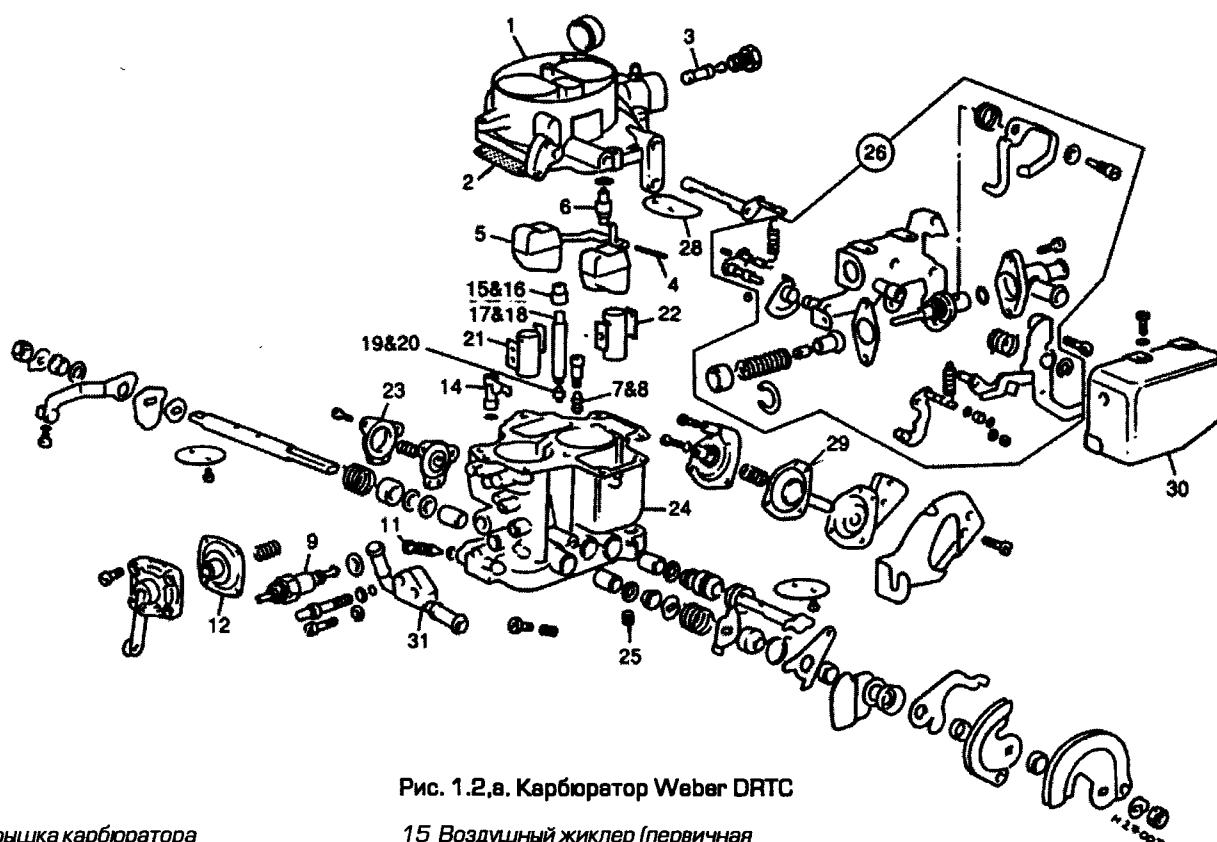


Рис. 1.2,в. Карбюратор Weber DRTC

- | | | |
|--|--|---|
| 1 Крышка карбюратора | 15 Воздушный жиклер (первичная камера) | 23 Диафрагма клапана эконостата |
| 2 Прокладка крышки карбюратора | 16 Воздушный жиклер (вторичная камера) | 24 Главный корпус |
| 3 Входной сетчатый фильтр | 17 Эмульсионная трубка (первичная камера) | 25 Упорный винт дроссельной заслонки вторичной камеры |
| 4 Ось поплавка | 18 Эмульсионная трубка (вторичная камера) | 26 Корпус пускового устройства |
| 5 Поплавок | 19 Главный топливный жиклер (первичная камера) | 28 Воздушная заслонка |
| 6 Игольчатый клапан | 20 Главный топливный жиклер (вторичная камера) | 29 Диафрагма привода пускового устройства |
| 7 Жиклер холостого хода первичной камеры | 21 Малый диффузор (первичная камера) | 30 Тяга пускового устройства |
| 8 Жиклер холостого хода вторичной камеры | 22 Малый диффузор (вторичная камера) | 31 Фланец подогрева |
| 10 Винт "оборотов" | | |
| 11 Винт "качества" | | |
| 12 Диафрагма ускорительного насоса | | |
| 14 Распылитель ускорительного насоса | | |

1 Принципы работы

Введение

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

Конструкция

2 Карбюратор DRTC - двухкамерный, вертикального потока с последовательным открытием дроссельных заслонок (рис. 1.2, а, б). Благодаря устройству привода дроссельная заслонка вторичной камеры получает возможность открыться только после того, как дроссельная заслонка первичной камеры откроется на две трети. Пусковое устройство - автоматическое, с приводом от термокапсуля, подогреваемого от системы охлаждения. Оси дроссельных заслонок и воздушная заслонка сделаны из стали. Дроссельные заслонки, все жиклеры и эмульсионные трубки изготовлены из бронзы. Распылитель ускорительного насоса отлит под давлением. Внутренние топливные и воздушные каналы высверлены; где необходимо, заткнуты свинцовыми пробками. К основанию карбюратора болтом привернут фланец обогрева, получающий тепло от системы охлаждения двигателя. Назначение фланца - улучшить распыление топливозвоздушной смеси.

Поплавковая камера

3 Топливо поступает в карбюратор через сетчатый фильтр. Уровень топлива в поплавковой камере регулируется игольчатым клапаном и узлом бронзового поплавка. В иглу клапана встроены антивибрационный шарик. Для предотвращения зависания иглы в седле клапана при падении уровня топлива в поплавковой камере игла соединена с поплавком проволоочной или пластиковой скобой.

4 В поплавковой камере применена система вентиляции камеры во впускную горловину. Для охлаждения топлива в поплавковой камере применена калиброванная система возврата топлива в бак.

Холостой ход, малые обороты и переходная система

5 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. Для обогащения смеси на

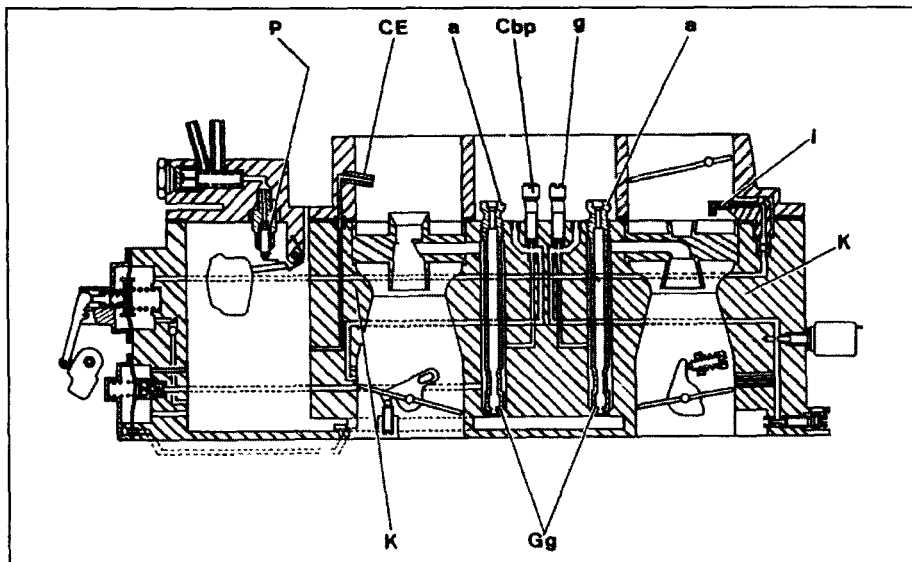


Рис. 1.2, б Внутренние топливные и воздушные каналы

a Воздушный жиклер
Cbp Жиклер холостого хода
вторичной камеры
CE Распылитель "полных нагрузок"

g Жиклер холостого хода (первичная камера)
Gg Главный жиклер
i Распылитель ускорительного насоса
K Дроссель
P Игольчатый клапан

переходном режиме при начальном открытии дроссельной заслонки предусмотрены переходные отверстия.

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

Электромагнитный клапан

7 Для предотвращения капильного воспламенения после выключения зажигания предусмотрен 12-вольтный электромагнитный клапан системы холостого хода.

Ускорительный насос

8 Ускорительный насос - диафрагменного типа, с приводом от кулачка, связанного с приводом управления дроссельной заслонкой первичной камеры. Выходной шариковый клапан встроены в распылитель насоса. Впрыск топлива производится в первичную камеру. Входной клапан установлен во входном канале насоса из поплавковой камеры. Лишнее топливо возвращается в поплавковую камеру по дополнительному каналу.

Главная дозирующая система

9 Количество топлива, выбрасываемого в воздушный поток, определяется 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 рас-

пыляется через главный распылитель малого диффузора, вставленного в главный диффузор.

Система экономотатирования (обогащение смеси на режимах средних нагрузок) (некоторые версии)

10 Топливо из поплавковой камеры по топливному каналу поступает в обогащающую камеру. В крышку обогащающей камеры, за диафрагму из задрозельного пространства ведет воздушный канал. На холостом ходу, при малых открытиях дросселя разрежение во впускном коллекторе оттягивает диафрагму, преодолевая сопротивление пружины. Шток диафрагмы вытягивается из выходного бронзового клапана, закрывая выходной топливный канал.

11 При ускорении и больших открытиях дросселя разрежение во впускном коллекторе падает. Диафрагма возвращается в исходное положение, клапан открывается. Топливо проходит через клапан и калиброванный жиклер, дополняя уровень топлива в эмульсионном колодце главной дозирующей системы. Уровень топлива растет, смесь обогащается.

Управление дроссельной заслонкой вторичной камеры

12 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.

13 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 топливовоздушная эмульсия. Как только дроссельная заслонка вторичной камеры откроется полностью, действие главной дозирующей системы вторичной камеры будет аналогичным действию первичной.

14 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" вторичной камеры.

Система холодного запуска

15 Система холодного запуска в этом карбюраторе – автоматическая. Для управления разворотом воздушной заслонки первичной камеры применен термокапсоль с подогревом от системы охлаждения двигателя.

16 Как только двигатель пустится, воздушную заслонку необходимо слегка приоткрыть. Это достигается вакуумным приводом пускового устройства с использованием разрежения во впускном коллекторе. Поворотный рычаг, связанный с рычагом диафрагмы, разворачивает воздушную заслонку, приоткрывая ее.

17 Пусковые обороты достигаются если рычаг с регулировочным винтом упирается в капсулю и приводит механизм управления дроссельной заслонкой. При прогреве капсуля рычаг освобождается, пусковые обороты постепенно снижаются до холостых.

2 Идентификация

Идентификационный код Weber выштампован на фланце основания 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 (см. часть Б).

3 Визуально осмотрите карбюратор на предмет обнаружения повреждений.

4 Отсоедините вакуумный шланг пускового устройства, отверните шесть винтов и снимите крышку карбюратора.

5 Стальной линейкой проверьте плоскости стыковочных поверхностей крышки и корпуса.

6 Проверьте отсутствие коррозии и кальциатов в поплавковой камере.

7 Выколтите ось поплавка, снимите поплавок, игольчатый клапан и прокладку крышки карбюратора. Выверните седло клапана.

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 фильтр 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 насоса вставлен в корпус аккуратно снимите его и встряхните отсутствие шума шарика говорит о его заклипании.

16 Снимите жиклеры холостого хода обеих камер, главные жиклеры, воздушные жиклеры и эмульсионные трубки.

17 Каналы из колодцев в поплавковую камеру должны быть чисты.

18 Жиклеры холостого хода вставлены в держатели, их можно снять и промыть или заменить. Аналогично, главные воздушные и топливные жиклеры вставлены в противоположные концы эмульсионных трубок, их тоже можно промыть или заменить. Все это можно сделать, не снимая крышки карбюратора.

19 Запомните расположение жиклеров, чтобы не перепутать их местами при установке. Жиклеры первичной камеры установлены со стороны ускорительного насоса, жиклеры вторичной камеры – со стороны пускового устройства карбюратора.

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. 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.

22 Отверните три винта, сдвиньте шток клапана вентиляции вниз и отсоедините крышку клапана эконостата, пружину и диафрагму (если предусмотрена) корпуса. Хотя возможно снять этот узел таким образом, доступ будет улучшен, если прежде снять рычаг дроссельной заслонки. Диафрагма не должна иметь повреждений. Несъемный бронзовый выходной клапан отлит заодно с корпусом. Подпружиненный шарик клапана должен запирает выходное отверстие. Понажимайте на него часовой отверткой – он должен перемещаться. Канал в топливный колодец должен быть чист.

23 Без крайней на то необходимости не сдвигайте упорный винт дроссельной заслонки вторичной камеры.

24 Ось пусковой заслонки, привод и рычаги должны работать плавно, без заеданий.

25 Отверните три винта и снимите крышку пускового устройства. Отверните два винта, снимите фиксатор и снимите корпус пускового устройства.

26 Отверните три винта и снимите крышку и пружину вакуумного привода пускового устройства. Вытяните шток диафрагмы из пластикового фиксатора (или снимите скобку и шайбу), развернув, снимите диафрагму. Диафрагма не должна иметь повреждений.

Подготовка к сборке

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

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

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

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

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

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

33 При совмещении корпусов и крышек обращайте внимание и на совмещение воздушных и топливных каналов.

Сборка

34 Установите диафрагму привода воздушной заслонки, пружину и крышку, закрепите тремя винтами.

35 Замените вакуумное уплотнительное кольцо, установите корпус пускового устройства на крышку карбюратора. Закрепите тремя винтами и фиксатором.

36 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.

37 Установите диафрагму клапана эконостата (если предусмотрен), пружину и крышку. Установите шток клапана вентиляции. Закрепите тремя винтами.

38 Вставьте воздушные и топливные жиклеры в эмульсионные трубки. Установите трубки на свои места в колодцы (не перепутайте).

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

40 Вставьте распылитель ускорительного насоса в корпус, используя новое уплотнение.

41 Установите пружину, диафрагму и крышку ускорительного насоса, закрепите их четырьмя винтами.

42 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.

43 Промойте или замените топливный фильтр и заверните шестигранную пробку.

44 Установите новую прокладку крышки карбюратора. Замените игольчатый клапан. Седло клапана с новой уплотнительной шайбой заверните в поплавковую камеру. Перенесите со старой иглы на новую иглу пластмассовую или стальную скобку, зацепите ее за поплавок. Установите поплавок и ось. Отрегулируйте уровень топлива в поплавковой камере. Обратитесь к параграфу 4.

45 Установите крышку на карбюратор и заверните два винта ее крепления.

46 Установите электромагнитный клапан с новым уплотнительным кольцом.

47 Проверьте плавность хода воздушных заслонок и привода пускового устройства.

48 Отрегулируйте автоматическое пусковое устройство, как описано в параграфе 4. Установите пластиковую крышку и закрепите тремя винтами.

49 Установите карбюратор на двигатель.

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

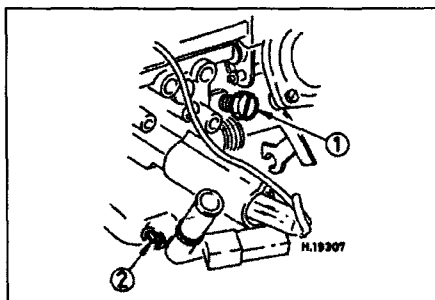


Рис. 4.4 Местоположение винтов регулировки холостого хода

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

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 Снимите корпус воздушного фильтра и отведите его от карбюратора. Шланги не отсоединяйте.

4 Регулировочным винтом установите предписанные холостые обороты (рис. 4.4).

5 Проверьте уровень СО. При необходимости, снимите заглушку и отрегулируйте его винтом "качества". Заворачивание винта снижает уровень и наоборот.

6 Повторяйте действия п.п. 4 и 5 до достижения требуемых результатов.

7 Каждые 30 секунд очищайте впускной коллектор от паров топлива, увеличивая обороты до 3000 мин⁻¹ на 30 секунд.

8 Увеличьте обороты до 2000 мин⁻¹ и запишите значение СО. Среднее значение не должно превышать половины значения при холостых оборотах.

9 Установите новую заглушку на винт "качества".

10 Установите воздушный фильтр и проверьте присоединение всех шлангов.

Уровень топлива в поплавковой камере

11 Поставьте крышку карбюратора вертикально. Игольчатый клапан должен быть закрыт.

12 Измерьте расстояние между крышкой (с прокладкой) и верхним краем поплавка (рис. 4.12).

13 Необходимая регулировка производится подгибанием внутреннего язычка (рис. 4.13).

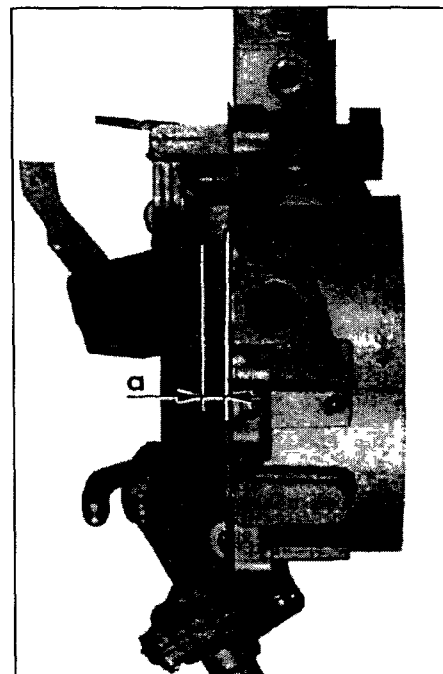


Рис. 4.12 Регулировка поплавка

a Расстояние

14 Высоты вершин поплавков не должны отличаться более чем на 1,0 мм.

15 При необходимости, выровняйте поплавки подгибанием их рычагов.

Регулировки автоматического пускового устройства

Регулировка термостата

16 Дайте температуре термокапсулы стабилизироваться минимум 30 минут.

17 Измерьте расстояние между роликом и кончиком рычага (рис. 4.17). Сравните полученное значение со значениями, приведенными ниже в таблице, учитывая модификацию карбюратора и температуру капсюля.

18 В таблице приведены значения температур с шагом в 5°C. Чтобы вычислить расстояния при промежуточных значениях

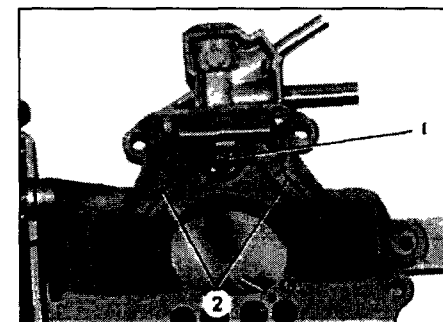


Рис. 4.13 Регулировка уровня

- 1 Внутренний язычок
- 2 Рычаги поплавков

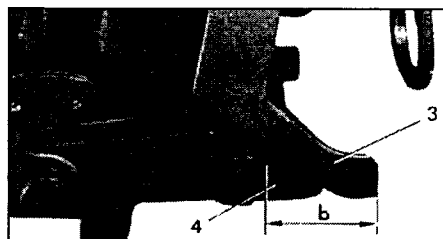


Рис. 4.17 Регулировка термостата

- 3 Рычаг
4 Ролик на конце рычага пусковых оборотов
b Расстояние между роликом и концом рычага

температур (например, 18°C), следуйте приведенному примеру:

15°C + 24.7 мм или 21.5 мм

18°C + (15+3)°C

18°C + 24.7 + 3 X (25.6-24.7) : 5 =

24.7 + 0.54 = 25.24 мм

или 18°C = 21.5 + 3 X (22.7 - 21.5) : 5 +

21.5 + 0.72 = 22.22 мм

19 Необходимая регулировка производится вращением регулировочного винта (рис. 4.19).

Пусковые обороты

20 Для регулировки карбюратора с двигателя нужно снять (см. часть Б).

21 Переверните карбюратор.

22 Хвостовиком сверла измерьте зазор

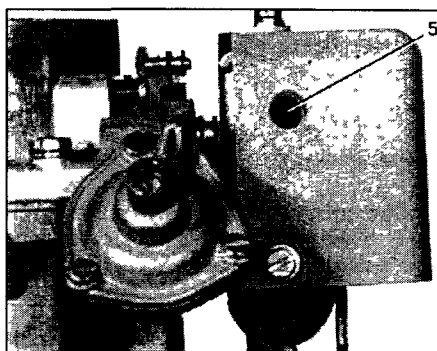


Рис. 4.19 Регулировка термостата

- 5 Регулировочный винт

между кромкой дроссельной заслонки и стенкой камеры (рис. 4.22). Сравните полученный результат с таблицей, приведенной ниже.

23 В таблице приведены значения температур с шагом в 5°C. Чтобы вычислить промежуточные значения, обратитесь к п. 18, подставив значения размера "с".

24 Проведите необходимую регулировку вращением винта пусковых оборотов (рис. 4.24).

Открытие термостата

25 Снимите два фиксатора и отсоедините пружину управления пусковым устройством (рис. 4.25,а). Измерьте расстояние "а" (рис. 4.25,б), которое должно быть равным 40.5 ± 0.2 мм. Если это не так, замените пружину.

26 Установите пружину и закрепите двумя фиксаторами.

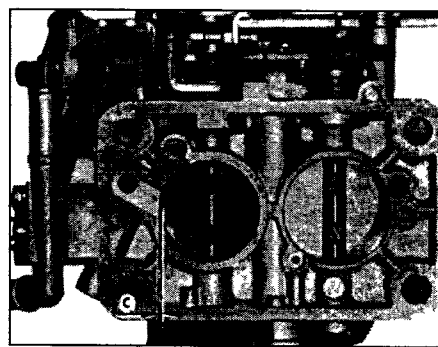


Рис. 4.22. Регулировка пусковых оборотов

- с Зазор

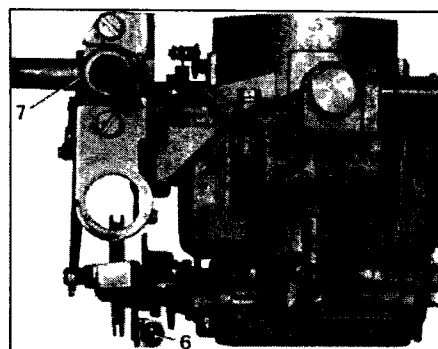


Рис. 4.24 Регулировка пусковых оборотов

- 6 Регулировочный винт
7 Термостат

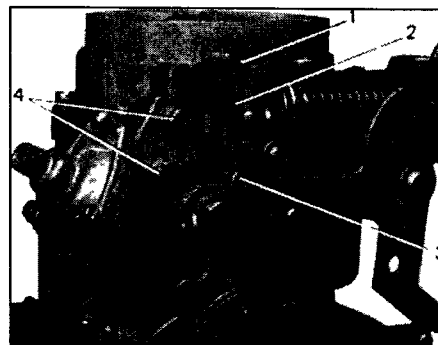


Рис. 4.25,а. Открытие термостата

- 1 Фиксатор
2 Пружина
3 Фиксатор
4 Винты крепления корпуса вакуумного привода

Температура (°C)	Расстояние b (мм) 32/34 DRTC 100	Расстояние b (мм) все другие модели	Расстояние c (мм) все другие модели
5	22.7	19.0	0.60
10	23.7	20.1	0.55
15	24.7	21.5	0.50
20	25.6	22.7	0.45
25	26.4	24.3	0.40
30	27.2	25.7	0.37
35	28.0	27.5	0.30
40	29.1	28.9	0.25
45	30.2	30.1	0.20

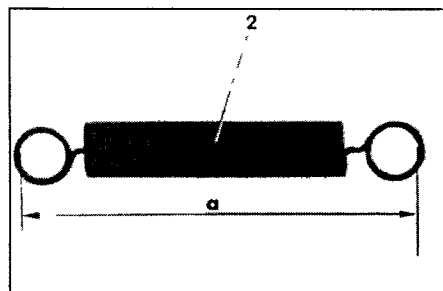


Рис. 4.25,б. Проверка управляющей пружины (2)

- a Размер = 40.5 ± 0.2 мм

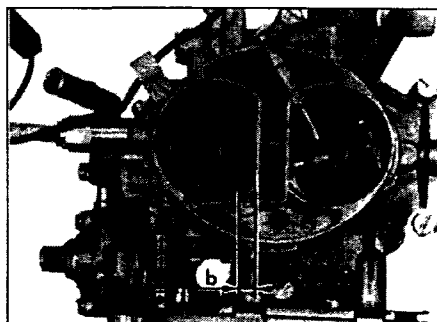


Рис. 4.27 Проверка открытия воздушной заслонки (b)

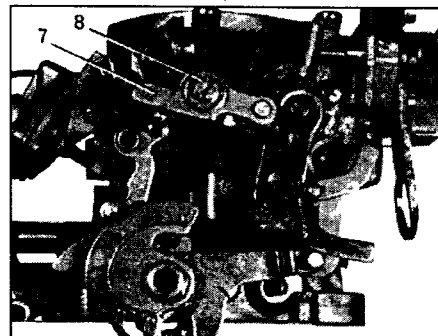


Рис. 4.28 Регулировка термостата

- 7 Рычаг
8 Винт

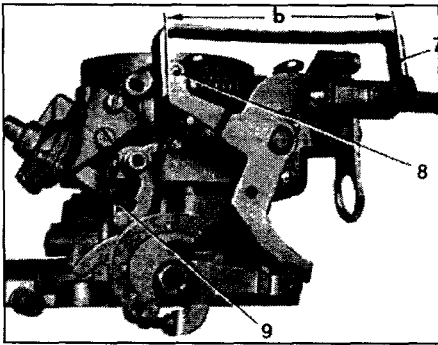


Рис. 4.30 Регулировка вакуумного привода пускового устройства

b Размер = 103 мм (приблизительно)
 7 Трубочина
 8 Рычаг
 9 Винт

27 Проверьте соответствие открытия воздушной заслонки (*b*) (рис. 4.27) температуре термокапсюля:

Температура (°C)	Расстояние "b" (мм)
ниже 20	0
25	0 (момент открытия)
30	1.50
35	5.00
40	7.25
45	10.00

28 Необходимую регулировку проведите перемещением рычага, предварительно ослабив винт (8) (рис. 4.28).

29 Проверьте открытие еще при двух значениях температур. Если даже после регулировки измерения дают неверный результат, термокапсюль подлежит замене.

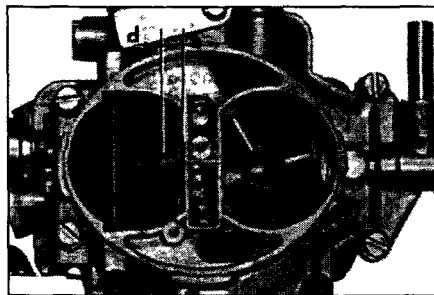


Рис. 4.31 Зазор в приводе (d)

Регулировка вакуумного привода пускового устройства

40 Возьмите трубочину с открытием зева 103 мм. Установите его над штуцером подогревателя и рычагом пускового устройства (рис. 4.30). Термостат теперь установлен в положение холодного запуска.

31 Отведите рычаг управления пусковой диафрагмой до упора. В тот же момент хвостовиком сверла измерьте зазор между нижней кромкой воздушной заслонки и впускной горловиной. Размер сверла записан в Спецификациях (рис. 4.31).

32 Снимите заглушку и проведите необходимую регулировку вращением винта. Завершив регулировку, установите новую заглушку (рис. 4.32).

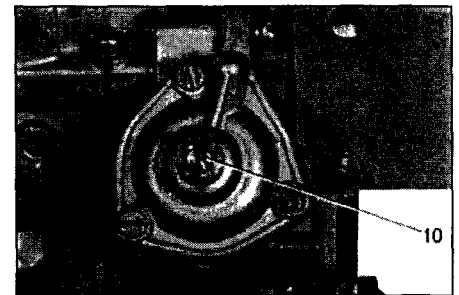


Рис. 4.32 Регулировка вакуумного привода

10 Регулировочный винт

5 Поиск неисправностей

Общие неисправности карбюраторов описаны в части "Г". Ниже приведены неисправности, характерные для карбюратора DRTC.

Провалы и валый разгон

- Искривление привалочной поверхности карбюратора из-за перетяжки болтов крепления. Искривление может быть на любой из стыковочных поверхностей крышки, главного корпуса и фланца обогрева. Это вызывает подсос воздуха и общую вялую работу карбюратора. Снимите прокладку и совместите две части вместе. Искривление теперь видно невооруженным глазом. Хотя с помощью прокладки влияние незначительного искривления можно исключить, значительное искривление требует замены карбюратора.