

Часть Ж глава 2

Карбюратор Solex 32 и 35 BISA

Содержание

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

Спецификации

Производитель Модель	Citroen VisaGT	Peugeot 2051.4GT.XS, XT, Lacoste	Peugeot 3091.1	Peugeot 3091.3
Год выпуска	1983 ... 1986	1983 ... 1987	1986 ... 1989	1986 ... 1991
Код двигателя	150B(XY8)	150B(XY8)	E1 (1E1A)(40kW)	G1 (1G1A)(47kW)
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1360/4	1360/4	1118/4	1294/4
Температура масла (°C)	80	80	80	80
Идентификационный номер (Solex)	35BISA813291 & 13290	35 EISA 8 13291 & 13290	32 BISA 9 13405	32 BISA 9 13396
Идентификационный номер (модели)	346 (control) & 347	346 (control) & 347	393	392
Холостые обороты	875 ± 25	875 ± 25	900 ± 50	650 ± 50
Уровень СО (% vol.)	2.0 ± 0.5	2.0 ± 0.5	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5
Диаметр камеры (K)	28	28	25	26
Жиклер холостого хода (g)	47	47	48	48
Главный топливный жиклер (Gg)	145	145	130	132
Главный воздушный жиклер (a)	175	175	170	165
Эмульсионная трубка (s)	EC	EC	EM	-
Распылитель ускорительного насоса (i)	35	35	40	40
Уровень в поплавковой камере (мм)	38	38	38	38
Игольчатый клапан (P) (мм)	1.2	1.2	1.6	1.6
Базовое положение холостого хода	7°45 (both)	7°45 (both)	-	-
Начальное открытие	0°30 (347)	0°30 (347)	-	-
Пусковой зазор воздушной заслонки (мм)	0.4 (346)	0.4 (346)	-	-
Пусковой угол	-	-	19°40'	20°10'
Начальный пусковой угол	15°30(346)	15°30(346)	-	-
Открытие воздушной засл. (мм)	2.5 ± 0.3 (346)	2.5 ± 0.3 (346)	3.0	3.5 ± 0.5
Производитель	Talbot	Talbot	Talbot	Talbot
Модель	Samba 1.4	Horizon 1.3	Horizon 1.5 Economy	Alpine & Solara 1.3
Год выпуска	1983 ... 1986	1980 ... 1986	1981 ... 1986	1981 ... 1986
Код двигателя	5K3 (XY8)	2G1E	2Y1B	6G1E
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1360/4	1294/4	1442/4	1294/4
Температура масла (°C)	80	80	80	80
Идентификационный номер (Solex)	35BISA813291 & 13290	32 BISA 8	32 BISA 8 13262	32 BISA 7 1281 5
Идентификационный номер (модели)	346 (control) & 347	143	134	117
Пусковые обороты	875 ± 25	850 ± 50	650 ± 50	850 ± 50
Уровень СО (% vol.)	2.0 ± 0.5	2.0	2.0	2.0
Диаметр камеры (K)	28	26	26	27
Жиклер холостого хода (g)	47	45 ± 10	46 ± 3	42
Главный топливный жиклер (Gg)	145	130 ± 5	130 ± 5	130 ± 5
Главный воздушный жиклер (a)	175	185 ± 5	180 ± 10	170
Эмульсионная трубка (s)	EC	EC	EC	EC
Распылитель ускорительного насоса (i)	35	40 ± 5	40	40
Уровень в поплавковой камере (мм)	38	38	38	38
Игольчатый клапан (мм) (P)	1.2	1.5	1.5	1.5
Базовое положение холостого хода	7°45 (both)	-	-	-
Начальное положение холостого хода	0°30 (347)	-	1°	-
Пусковой зазор воздушной заслонки (мм)	0.4 (346)	1.0	-	-
Пусковой угол	-	21°40'	23°45'	-
Начальный пусковой угол	15°30(346)	-	-	13°
Открытие воздушной заслонки	2.5 ± 0.3 (346)	-	-	-

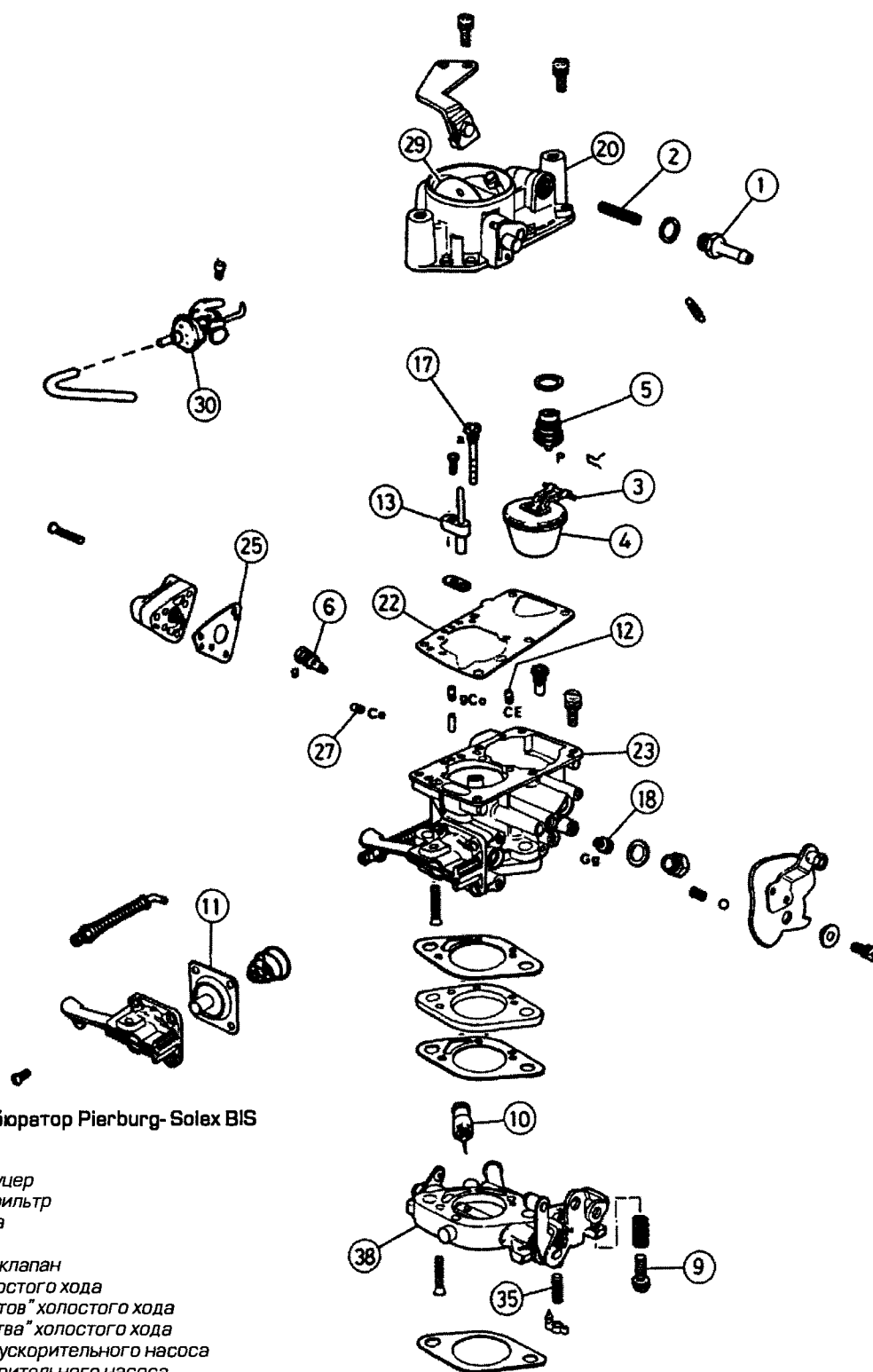


Рис. 1.2,в. Карбюратор Pierburg- Solex BIS

- 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
- 17 Эмульсионная трубка с воздушным жиклером
- 18 Главный жиклер
- 20 Крышка карбюратора
- 22 Прокладка крышки карбюратора
- 23 Главный корпус
- 25 Диафрагма клапана обогащения частичных нагрузок

- 27 Топливный жиклер – обогащение частичных нагрузок
- 29 Воздушная заслонка
- 30 Диафрагма привода пускового устройства (если установлена)
- 35 Винт регулировки пусковых оборотов
- 38 Корпус дроссельной заслонки

1 Принципы работы

Введение

1 Настоящее техническое описание карбюратора 32 BIS 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. Ось дроссельной заслонки сделана из стали. Заслонки, все жиклеры и эмульсионные трубки изготовлены из бронзы. Внутренние топливные и воздушные каналы просверлены, где необходимо, заткнуты свинцовыми пробками (рис. 1.2,б).

3 Карбюратор состоит из трех основных частей - крышки, главного корпуса и корпуса дроссельных заслонок. Между главным корпусом и корпусом дроссельных заслонок установлен изолирующий блок для предотвращения перегрева главного корпуса.

4 Для предотвращения обмерзания карбюратора в корпусе дроссельных заслонок установлен подогревательный блок с подогревом от системы охлаждения двигателя. Назначения подогревателя - улучшить распыление смеси и предотвратить обмерзание карбюратора.

5 Карбюратор 35 BISA обычно устанавливается с двойным на двухкарбюраторные модели двигателей. Один карбюратор в этом случае - управляющий, другой - управляемый. Оба карбюратора соединены регулируемым приводом.

Поплавковая камера

6 Топливо поступает в карбюратор через входной сетчатый фильтр. Уровень топлива в поплавковой камере регулируется игло-чатым подпружиненным клапаном и узлом пластикового поплавка. В иглу клапана установлен антивибрационный шарик. Поплавковая камера вентилируется во впускную горловину.

Холостой ход, малые обороты и переходная система

7 Хотя в ранних моделях применялась АСХХ, в настоящем руководстве рассмотрен карбюратор без этой системы.

8 Топливо забирается из главного топливного 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 регу-

лировка смеси холостого хода. Для обогащения смеси при начальном ускорении предусмотрена щель, постепенно перекрываемая дроссельной заслонкой при начальном ускорении.

9 Холостые обороты регулируются упорным винтом дроссельной заслонки. Винт качества опломбирован при производстве, для исключения некачественного вмешательства.

Ускорительный насос

10 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

11 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.

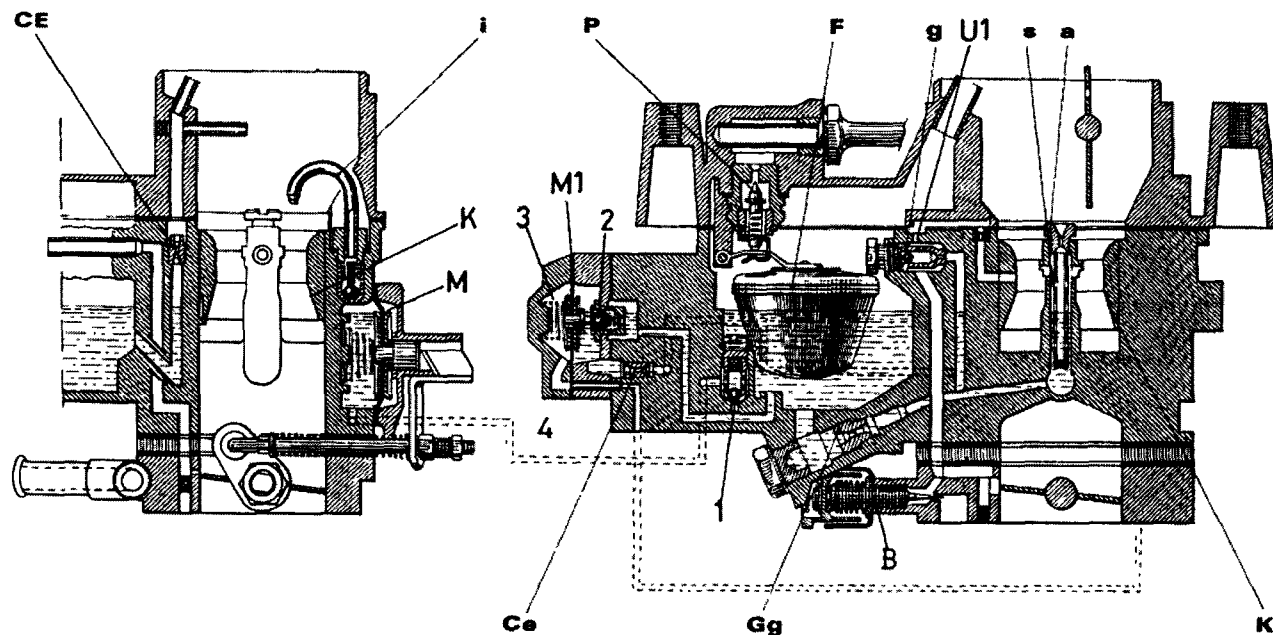


Рис. 1.2,б. Внутренние топливные и воздушные каналы

Бронзовый входной клапан ускорительного насоса	CE Топливный жиклер - обогащение частичных нагрузок	i Распылитель ускорительного насоса
Клапан обогащения частичных нагрузок	CE Топливный жиклер - распылитель полных нагрузок	K Диффузор
Пружина	F Поплавок	M Диафрагма ускорительного насоса
Вакуумный канал	Gg Главный жиклер	M1 Диафрагма обогащения частичных нагрузок
Воздушный жиклер	g Жиклер холостого хода	P Игольчатый клапан
		s Эмульсионная трубка
		U1 Воздушный жиклер холостого хода

Обогащение на режимах частичных нагрузок (эконоостативирование)

12 Топливо из поплавковой камеры по каналу поступает в обогащающую камеру через бронзовый входной клапан. Воздух из дроссельного пространства поступает в крышку камеры. На холостом ходу и при небольших открытиях дроссельной заслонки разрежение во впускном коллекторе оттягивает плунжер, преодолевая сопротивление пружины, закрывая шариковый обогащающий клапан и входной топливный канал. 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 через клапан, обогащающую камеру по каналу через калиброванную втулку в главный топливный колодец. Уровень топлива в колодце растет, смесь обогащается.

Обогащение на полных нагрузках (некоторые версии)

13 На полных нагрузках и больших оборотах двигателя высокая скорость воздушного потока создает разрежение, достаточное для высасывания топлива из поплавковой камеры в канал. Топливо в этой ситуации проходит через калиброванную втулку в верхнюю часть впускной горловины. Там оно смешивается с небольшим количеством воздуха, поступающего из воздушного жиклера и полученная эмульсия разряжается в воздушный поток через распылитель полных нагрузок.

Система холодного запуска

14 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.

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

Диафрагменное управление пусковым устройством

16 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 сопротив-

ление пружины. Для ограничения открытия заслонки предусмотрен упор. Во втором варианте применено диафрагменное устройство с приводом от разрежения во впускном коллекторе. Тяга, соединенная с диафрагмой, разворачивает заслонку с ростом разрежения во впускном коллекторе.

2 Идентификация

1 Идентификационные данные карбюратора выбиты на бирке, привернутой одним из винтов крепления крышки выштампованную надпись "Solex", каталожный номер и номер завода-изготовителя. Поздние версии несут выштампованную надпись на крышке карбюратора:

13405	Каталожный номер Solex
393	Код завода-изготовителя
32BISA	Тип карбюратора

2 Если используется вдвоенная версия карбюратора 35 BISA, распознать, какой из них управляющий, а какой – управляемый, можно по каталожному номеру Solex:

13291 и/или 346	Управляющий карбюратор
13290 и/или 347	Управляемый карбюратор

3 В любом случае, 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 спринцевкой и чистой салфеткой.

Разборка и проверка

- 2 Снимите карбюратор с двигателя (часть "Б").
- 3 Визуально осмотрите карбюратор на предмет обнаружения повреждений.
- 4 Выверните шесть винтов и снимите крышку карбюратора.
- 5 Проверьте отсутствие коррозии и кальциатов в поплавковой камере.
- 6 Выколотите ось поплавка, снимите поплавок, игольчатый клапан и прокладку крышки карбюратора.
- 7 Убедитесь в свободном перемещении шарика в пятке иглы.
- 8 Убедитесь в отсутствии износа накопника иглы клапана.
- 9 Поплавок должен быть цел и в нем не должно булькать топливо.

10 Стальной линейкой проверьте плоскостность стыковочных поверхностей карбюратора.

11 Изношенную поплавковую ось замените.

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

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

14 Если распылитель ускорительного насоса имеет плотную посадку в корпусе, аккуратно выньте его. В другом варианте установки для снятия отверните фиксирующий винт. Встряхните распылитель. Отсутствие шума шарика говорит о его заклинивании.

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

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

17 Снимите жиклер холостого хода из главного корпуса.

18 Отверните пробку в поплавковой камере. Через полученное отверстие снимите главный топливный жиклер.

19 Снимите эмульсионную трубку с воздушным жиклером из малого диффузора. Канал из поплавковой камеры в топливном колодце должен быть чист.

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

21 Выверните три винта и снимите крышку клапана эконоостата, пружину и диафрагму. Диафрагма не должна иметь повреждений. Выходной бронзовый клапан отлит заодно с корпусом и несъемный. Шарик в выходном клапане должен затыкать отверстие. Он должен перемещаться и возвращаться назад, если на него нажимать маленькой отверткой. Проверьте чистоту топливного канала в топливном колодце.

22 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.

23 Проверьте состояние оси и привода воздушной заслонки – износа и заедания быть не должно.

24 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.

Подготовка к сборке

- 25 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.
- 26 При сборке устанавливайте все новые прокладки из ремкомплекта. Также обновите игольчатый клапан, ось поплавка и все диафрагмы.
- 27 Проверьте и, при необходимости, замените винт качества, главный жиклер, жиклеры холостого хода, распылитель ускорительного насоса. Замените поврежденные тяги, пружины, вакуумные шланги и другие детали.
- 28 Жиклеры устанавливайте на свои места. Не перетяните резьбу при установке. Не довернутый жиклер не даст правильной смеси.
- 29 Очистите все стыковочные поверхности от старых прокладок и установите новые. При размещении корпусов и крышек обращайтесь внимание и на совмещение воздушных и топливных каналов.

Сборка

- 30 Соберите вместе главный корпус с корпусом дроссельной заслонки и новой прокладкой. Скрепите все двумя винтами.
- 31 Установите диафрагму клапана эко-ростата, пружину и крышку и закрепите все тремя винтами.
- 32 Установите эмульсионную трубку с главными жиклерами на свои места.
- 33 Установите жиклер холостого хода в главный корпус.
- 34 Установите пружину, диафрагму и крышку ускорительного насоса, закрепите все четырьмя винтами.
- 35 Установите впускной клапан ускорительного насоса, заменив уплотнительное кольцо.
- 36 Установите распылитель ускорительного насоса, заменив уплотнительное кольцо и прокладку.
- 37 Установите винт "качества" и аккуратно заверните его до упора. Из этого положения заверните его на три полных оборота. Это обеспечит его предварительную установку и даст возможность запустить двигатель.
- 38 Очистите или замените топливный фильтр и установите впускной штуцер.
- 39 Уложите новую прокладку на крышку.
- 40 Заверните новый игольчатый клапан в крышку карбюратора, установите новую шайбу. Туго заверните, но не сорвите резьбу. Установите поплавок, ось и плоскую пружину.
- 41 Для регулировки уровня топлива в поплавковой камере обратитесь к параграфу 4.
- 42 Установите крышку на карбюратор и заверните шесть винтов ее крепления.
- 43 Убедитесь в плавности хода воздушной заслонки и ее привода.

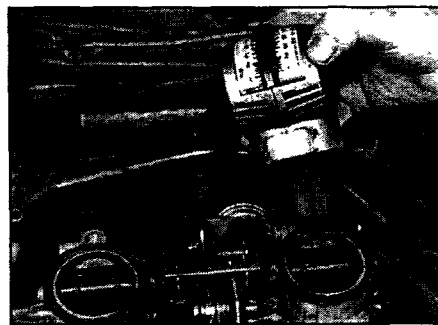


Рис. 4.4 Установка синхрометра для измерения баланса воздушных потоков

- 44 Отрегулируйте пусковые обороты и привод пускового устройства (см. параграф 4).
- 45 Установите карбюратор на двигатель.
- 46 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".

Синхронизация сдвоенных карбюраторов

- 2 Для получения от двигателя максимальной мощности и экономичности необходимо, чтобы через оба карбюратора проходил одинаковый объем воздуха. Это достигается синхронизацией углов открытия

- дроссельных заслонок обоих карбюраторов.
- 3 Прогрейте двигатель до нормальной рабочей температуры и оставьте работать на холостом ходу.
- 4 Присоедините синхрометр (балансный измеритель масс воздуха) к управляющему карбюратору и запишите измеренное значение (рис. 4.4).
- 5 Переставьте синхрометр на управляемый карбюратор и также запишите измеренное значение.
- 6 Если значения неравны, уравнивайте их, поворачивая регулировочный винт "З" (рис. 4.6).
- 7 Обратите внимание на то, что если имеется синхрометр, можно измерять одновременно оба потока. Если синхрометра нет, в слух есть, можно воспользоваться отрезком трубки, поднося его поочередно к горловинам карбюраторов и сравнивая "звучание". Использование данного метода часто дает весьма приемлемые результаты.
- 8 В завершение, отрегулируйте холостые обороты и состав выхлопных газов.

Регулировка холостого хода и состава смеси (сдвоенные карбюраторы)

- 9 Дайте двигателю поработать на оборотах 3000 мин⁻¹ секунд 30, чтобы очистить впускной коллектор от паров топлива, затем оставьте двигатель работать на холостых оборотах.
- 10 Установите необходимые обороты двигателя винтом "4" (см. рис. 4.6).
- 11 Проверьте уровень СО. Если уровень неверный, проведите его регулировку винтом

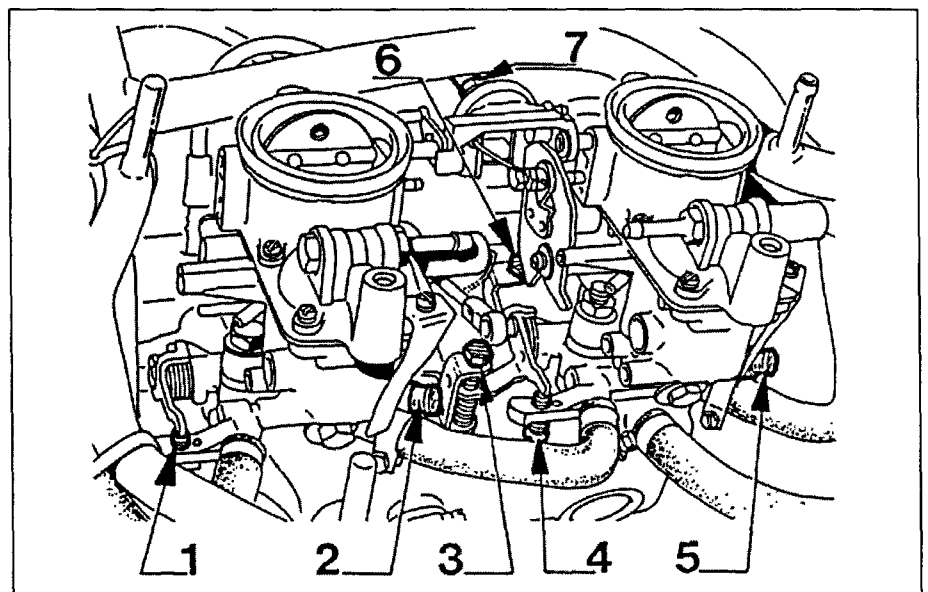


Рис. 4.6 Регулировка холостого хода сдвоенного карбюратора – 35 BISA

- | | |
|--|---|
| 1 Упорный винт дроссельной заслонки (управляемый карбюратор) | 4 Винт "оборотов" холостого хода |
| 2 Винт "качества" холостого хода (управляемый карбюратор) | 5 Винт "качества" холостого хода (управляющий карбюратор) |
| 3 Синхронизирующий винт дроссельных заслонок | 6 Винт регулировки пусковых оборотов |
| | 7 Винт регулировки привода пускового устройства |

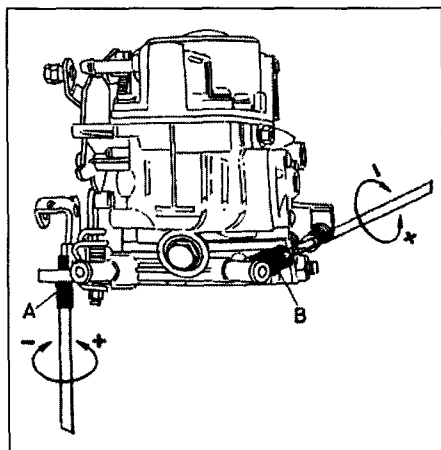


Рис. 4.18 Местоположение регулирующих винтов холостого хода – 32 BISA

А Винт "оборотов"
В Винт "качества"

"качества" холостого хода каждого карбюратора понемногу, до достижения требуемого результата. Заворачивание винта (по часовой стрелке) уменьшает уровень СО и наоборот. В части "Б" описан метод регулировки без применения газоанализатора. Каждый винт поворачивайте на одинаковый угол.

12 Если удовлетворительный уровень СО никак не установить, придется начать с начальной установки винтов. Заглушите двигатель и выверните оба винта "качества". Убедитесь в их одинаковой чистоте. Аккуратно заверните их до упора. Из этого положения выверните их на три полных оборота каждый. Этим достигается начальная регулировка. Теперь одинаковыми вращениями обоих винтов добейтесь требуемого уровня СО в выхлопе.

13 Повторяйте действия п.п. 10 и 11 до достижения требуемых результатов.

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

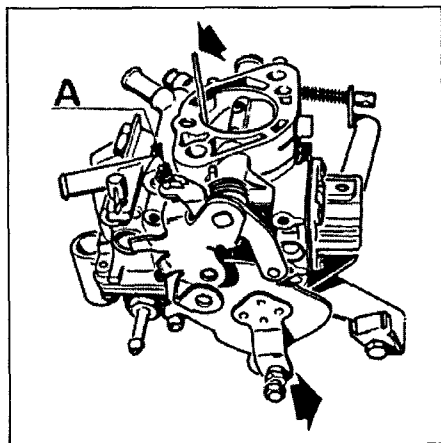


Рис. 4.34 Регулировка пусковых оборотов

А Винт регулировки

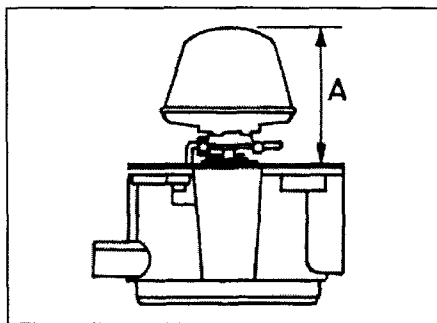


Рис. 4.25 Регулировка уровня в поплавковой камере

А Высота поплавка

15 Увеличьте обороты до 2000 мин⁻¹. Общее значение уровня СО не должно быть более половины от уровня при холостых оборотах.

16 Установите новые заглушки на винты "качества".

Регулировка холостого хода и состава смеси (одиночный карбюратор)

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

18 Установите необходимые обороты двигателя винтом "оборотов" (рис. 4.3).

19 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.

20 Повторяйте действия п.п. 18 и 19 до достижения требуемых результатов.

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

22 Увеличьте обороты до 2000 мин⁻¹. Общее значение уровня СО не должно быть более половины от уровня при холостых оборотах.

23 Установите новую заглушку на винт "качества".

Уровень топлива в поплавковой камере

24 Переверните крышку карбюратора поплавком вверх, чтобы игольчатый клапан был нажат.

25 Измерьте расстояние между прокладкой карбюратора и вершиной бронзового поплавка (см. Спецификации) - рис. 4.25.

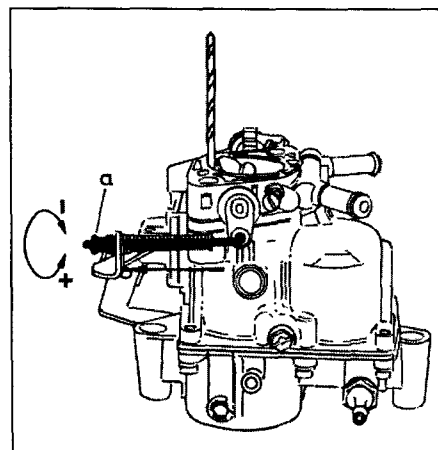


Рис. 4.29 Регулировка ускорительного насоса

а Поверните бронзовую гайку для регулировки производительности насоса

26 Необходимая регулировка производится подгибанием рычажка поплавка

Ускорительный насос

27 Переверните карбюратор и вставьте хвостовик сверла диаметром 3.0 мм между стенкой дросселя и дроссельной заслонкой.

28 Рычаг ускорительного насоса должен быть теперь в конце своего хода.

29 Если требуется регулировка производительности, ослабьте стопорную гайку и поверните регулировочную в необходимом направлении (рис. 4.29).

30 В завершение, заверните стопорную гайку.

Регулировки пускового устройства

Регулировка пусковых оборотов

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

32 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.

33 Хвостовиком сверла измерьте зазор между кромкой дроссельной заслонки и стенкой камеры. Размер сверла записан в Спецификациях. Измерение проводите со стороны, противоположной переходным отверстиям (рис. 4.16).

34 Необходимую регулировку вращением винта пусковых оборотов (рис. 4.34).

35 Обратите внимание на то, что для регулировки привода пускового устройства существуют угломерные приспособления Pierburg и Solex. Угловые значения приведены в Спецификациях.

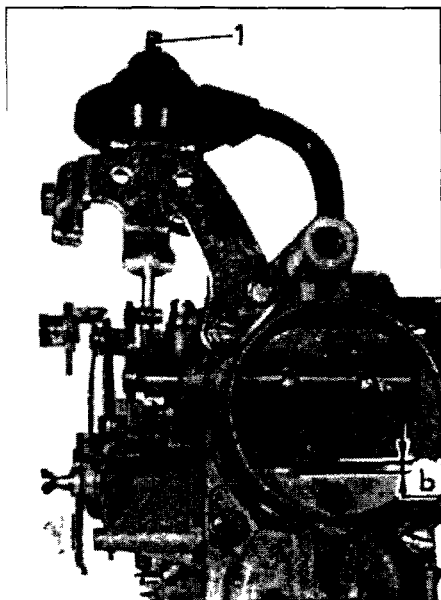


Рис. 4.37 Регулировка привода пускового устройства

- * Регулировочный винт
- = Зазор в приводе

Регулировка пусковых оборотов (пусковые устройства с вакуумным приводом)

36 Полностью закройте воздушную заслонку рычагом управления.

37 Создайте разрежение вакуумным насосом, чтобы шток диафрагменного привода вышел до упора (или взведите механизм маленькой отверткой). В тот же момент хвостовиком сверла измерьте зазор "b" (рис. 4.37) между нижним краем воздушной заслонки и впускной горловиной. Размер сверла записан в Спецификациях.

38 Снимите пробку в крышке диафрагменного блока и, если необходимо, отрегулируйте его вращением винта. По окончании регулировки замените пробку.

5 Поиск неисправностей

Общие неисправности карбюраторов описаны в части "Г".