

Часть 3 глава 20

Карбюратор Weber 32 TL

Содержание

Принципы работы	1	Регулировки	4
Идентификация	2	Проверка компонентов	5
Общее обслуживание	3	Поиск неисправностей	6

Спецификации

Производитель	Opel	Opel	Vauxhall	Vauxhall/Opel
Модель	Corsea 1.2	Kadett 1.2	Nova 1.0	Nova/Corsea 1.0
Год выпуска	1987 ... 1991	1983 ... 1984	1983 ... 1987	1988 ... 1991
Код двигателя	E12N	12S	10SOHV(33kW)	10SOHV(33kW,15/O4)
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1196/4	1196/4	993/4	993/4
Температура масла (°C)	80	80	80	80
Идентификационный номер	32 TL	32 TL 4/250	32 TL/250 ... /253	32 TL 3/250
Холостые обороты	925 ± 25	925 ± 25	925 ± 25	925 ± 25
Пусковые обороты	3800 ± 200	-	3800 ± 200	3800 ± 200
Уровень СО (% vol.)	1.25 ± 0.25	2 ± 0.5	1.25 ± 0.25	1.25 ± 0.25
Диаметр камеры	25	25	25	25
Жиклер холостого хода	50	50	47	50
Главный топливный жиклер	112	112	117	112
Главный воздушный жиклер	75	75	75	75
Эмульсионная трубка	F96	F96	F96	F96
Распылитель ускорительного насоса	35	35	45	35
Уровень в поплавковой камере (мм)	27.25 ± 0.25	27.25 ± 0.25	27.25 ± 0.25	27.25 ± 0.25
Игольчатый клапан (мм)	1.50	1.50	1.75	1.50
Пусковой зазор дроссельной заслонки	0.7 ± 0.05	0.7 ± 0.05	0.65 ± 0.05	0.65 ± 0.05
Приоткрытие воздушной заслонки (мм)	4.3 ± 0.25	4.3 ± 0.25	4.5 ± 0.25	4.3 ± 0.25
Производитель	Vauxhall	Vauxhall	Vauxhall	
Модель	Nova 1.2	Nova 1.2	Astra 1.2	
Год выпуска	1985 ... 1987	1987 ... 1991	1984 ... 1991	
Код двигателя	12NC(33kW)	E12GV(33kW)	12SCOHV(40kW)	
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1196/4	1196/4	1196/4	
Температура масла (°C)	80	80	80	
Идентификационный номер	32 TL 2/250 или 251 , 32 TL 5/250	32 TL	32 TL 2/250 или 251 , 32 TL 5/250	
Холостые обороты	925 ± 25	925 ± 25	925 ± 25	
Пусковые обороты	3800 ± 200	3800 ± 200	3800 ± 200	
Уровень СО (% vol.)	1.25 ± 0.25	0.75 ± 0.25	1.25 ± 0.25	
Диаметр камеры	25	23	25	
Жиклер холостого хода	50	50	50	
Главный топливный жиклер	112	102	112	
Главный воздушный жиклер	75	100	75	
Эмульсионная трубка	F96	F96	F96	
Распылитель ускорительного насоса	45	35	45	
Уровень в поплавковой камере (мм)	27.25 ± 0.25	27.25 ± 0.25	27.25 ± 0.25	
Игольчатый клапан (мм)	1.50	1.75	1.50	
Пусковой зазор дроссельной заслонки	0.7 ± 0.05	0.8 ± 0.05	0.7 ± 0.05	
Приоткрытие воздушной заслонки (мм)	4.55 ± 0.25	4.5 ± 0.25	4.5 ± 0.25	

1 Принципы работы

Введение

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

Конструкция

2 Карбюратор вертикального потока, однокамерный, с ручным управлением пусковым устройством и эконоостатом (рис. 1.2). Ось дроссельной заслонки сделана из стали. Заслонки, все жиклеры и эмульсионные трубки изготовлены из бронзы. Распылитель ускорительного насоса отлит под давлением. Внутренние топливные и воздушные каналы просверлены, где необходимо, заткнуты свинцовыми пробками.

3 Карбюратор состоит из трех частей - крышки, главного корпуса и корпуса дроссельных заслонок. Междуглавным корпусом и корпусом дроссельных заслонок установлен теплоизолирующий блок.

Поплавковая камера

4 Топливо поступает в карбюратор через входной сетчатый фильтр. Уровень топлива в поплавковой камере регулируется игольчатым клапаном и узлом бронзового поплавка. В иглу клапана установлен антивибрационный шарик. Поплавковая камера вентилируется во впускную горловину (рис. 1.4).

Холостой ход, малые обороты и переходная система

5 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 за дроссельной заслонкой. Для изменения проходного сечения канала в камеру используется конусный винт качества, чем достигается тонкая регулировка смеси холостого хода. Для обогащения смеси при начальном ускорении предус-

мотрена переходная шель, постепенно перекрываемая дроссельной заслонкой при начальном ускорении (рис. 1.5). Винт качества опломбирован при производстве для исключения некачественного вмешательства.

Автономная система холостого хода

6 Для более тонкой регулировки состава выхлопных газов применяется автономная система холостого хода. Дроссельная заслонка в исходном положении опирается на винт, который опломбирован от постороннего вмешательства. 80% смеси, необходимой для обеспечения работы двигателя на холостом ходу, производит основная система холостого хода. Остальные 20% - автономная система.

7 К системе вторичного холостого хода ведет топливный байпасный канал. По нему топливозадушная эмульсия подается в задрассельное пространство первичной камеры. Количество эмульсии регулируется

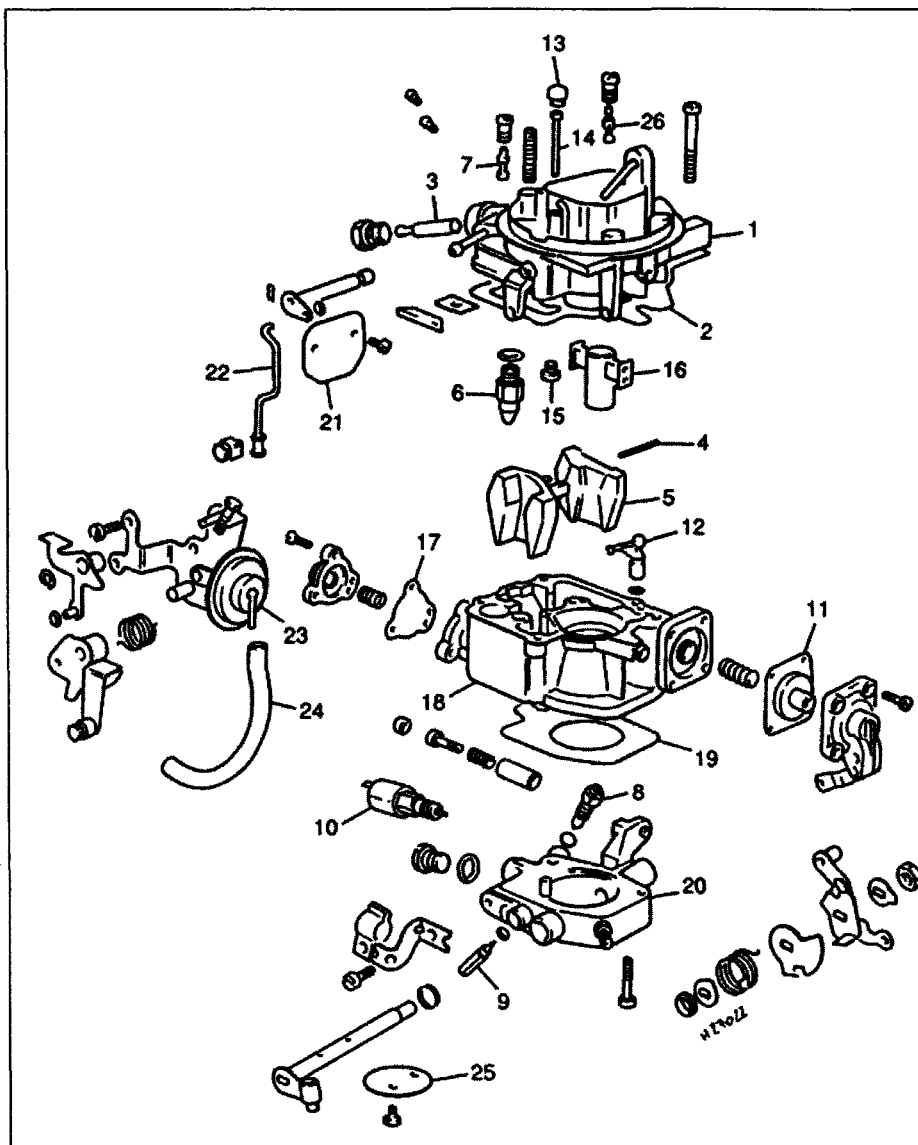


Рис. 1.2 Карбюратор Weber TL

- 1 Крышка карбюратора
- 2 Прокладка крышки карбюратора
- 3 Входной сетчатый фильтр
- 4 Ось поплавка
- 5 Поплавок
- 6 Игольчатый клапан
- 7 Жиклер холостого хода
- 8 Винт "оборотов"
- 9 Винт "качества"
- 10 Электромагнитный клапан холостого хода (если предусмотрен)
- 11 Диафрагма ускорительного насоса
- 12 Распылитель ускорительного насоса
- 13 Воздушный жиклер
- 14 Эмульсионная трубка
- 15 Главный топливный жиклер
- 16 Малый диффузор
- 17 Диафрагма эконоостата
- 18 Главный корпус
- 19 Термоизолирующий блок
- 20 Корпус дроссельной заслонки
- 21 Воздушная заслонка
- 22 Тяга привода пускового устройства
- 23 Диафрагма
- 24 Вакуумный шланг
- 25 Дроссельная заслонка
- 26 Жиклер дополнительного топлива

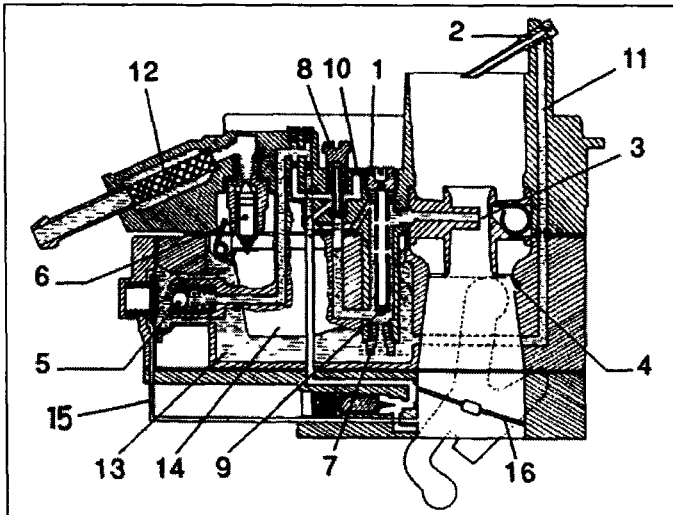


Рис. 1.4 Поплавковая камера, главная дозирующая система и система обогащения "полных нагрузок"

- | | |
|---------------------------------|--------------------------------------|
| 1 Воздушный жиклер | 10 Воздушный калиброванный канал |
| 2 Распылитель "полных нагрузок" | 11 Топливный канал "полных нагрузок" |
| 3 Главный распылитель | 12 Топливный фильтр |
| 4 Малый диффузор | 13 Поплавковая камера |
| 5 Шариковый клапан эконостата | 14 Поплавок |
| 6 Игольчатый клапан | 15 Вакуумный канал |
| 7 Главный жиклер | 16 Дроссельная заслонка |
| 8 Жиклер холостого хода | |
| 9 Эмульсионная трубка | |

конусным винтом, регулирующим обороты холостого хода.

Электромагнитный клапан (двигатели E12GV)

8 Для исключения калильного воспламенения после выключения зажигания применен 12-вольтный электромагнитный клапан холостого хода.

9 Клапан получает питание через реле (система экономайзера принудительного холостого хода), которое при сбросе газа (режим торможения двигателем и сброс газа после высоких оборотов двигателя) отключает питание клапана. Этим достигается улучшение топливной экономичности и снижение токсичности выхлопа. Как только обороты двигателя падают ниже 1600 мин⁻¹, или открывается дроссельная заслонка, реле вновь подает питание на клапан и подача смеси холостого хода восстанавливается.

Температурный компенсатор

10 Некоторые версии карбюратора оборудованы системой температурной компенсации холостого хода. В этом устройстве применена плоская биметаллическая пружина, открывающая воздушный канал в основании карбюратора. При нормальных рабочих температурах канал закрыт. Как только подкапотная температура вырастает более 49°C, клапан открывается. Дополнительный воздух обедняет смесь. При снижении температуры до нормальной канал закрывается.

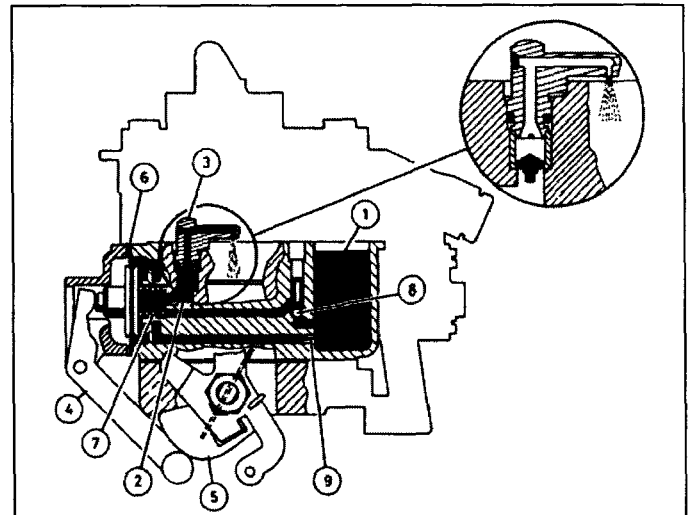


Рис. 1.11 Ускорительный насос

- | | |
|----------------------------|--------------------|
| 1 Поплавковая камера | 5 Кулачок |
| 2 Выходной топливный канал | 6 Диафрагма |
| 3 Распылитель | 7 Пружина |
| 4 Рычаг привода | 8 Входной шарик |
| | 9 Возвратный канал |

Ускорительный насос

11 Ускорительный насос диафрагменного типа, с механическим приводом рычагом и кулачком, связанным с педалью акселератора. При ускорении топливо прокачивается через шариковый клапан в распылитель насоса, откуда попадает в диффузор. Бронзовый входной клапан установлен в канале из поплавковой камеры. Излишки топлива возвращаются в поплавковую камеру через калиброванную втулку (рис. 1.11).

Главная дозирующая система

12 Топливо поступает через главный топливный жиклер в основание вертикального колодца, погруженного в топливо поплавковой камеры. В колодце 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 через распылитель главной дозирующей системы в малом диффузоре.

Обогащение на режимах частичных и полных нагрузок (эконостамирование)

13 Топливо из поплавковой камеры по топливному каналу поступает в обогащающую камеру. В крышку обогащающей камеры, за диафрагму из задрессельного 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 и подпружиненный шарик упирается в седло, закрывая выходной топливный канал (рис. 1.13).

14 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 колодце главной дозирующей системы. Уровень топлива растет, смесь обогащается.

15 При полных нагрузках и больших оборотах двигателя требуется еще больше топлива. Скорость движущегося воздушного потока создает разрежение, достаточное для подъема топлива из поплавковой камеры в канал. Топливо проходит через калиброванную втулку во впускную горловину, там оно смешивается с небольшим количеством воздуха, поступающего через калиброванный воздушный канал и полученная эмульсия разрежается в общем потоке через трубку обогащения "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 воздушную заслонку. Пусковые обороты определяются положением ступенчатого кулачка, связанного с рычагом дроссельной заслонки.

3 20•4 Карбюратор Weber 32 TL

Крычагу дроссельной заслонки прикреплен регулировочный винт, упирающийся в кулачок, с помощью которого пусковые обороты можно регулировать.

17 Как только двигатель пустится, воздушную заслонку необходимо приоткрыть, чтобы не допустить "пересоса". При малых открытиях дросселя для этого используется разрежение во впускном коллекторе, воздействующее на диафрагменный привод, разворачивающий воздушную заслонку.

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

2 Идентификация

Идентификационный код Weber выбит сбоку на фланце главного корпуса.

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 Отверните два винта крепления карбюратора к двигателю.
- 3 Снимите карбюратор с двигателя (часть "Б").
- 4 Визуально осмотрите карбюратор на предмет обнаружения повреждений.
- 5 Отсоедините вакуумный шланг, отверните три винта и снимите крышку карбюратора.
- 6 Проверьте стальной линейкой состояние стыковочных поверхностей.
- 7 Выколотите ось поплавка, снимите поплавок, игольчатый клапан и прокладку крышки карбюратора. Снимите седло клапана.
- 8 Убедитесь в свободном перемещении шарика в пятке иглы.
- 9 Убедитесь в отсутствии износа концевика иглы клапана. Иглы с витоновыми концевиками более долговечны.
- 10 Поплавок должен быть цел и в нем не должно булькать топливо.
- 11 Изношенную поплавокую ось замените.
- 12 Отверните шестигранную пробку и проверьте состояние топливного фильтра. Промойте его или замените новым.
- 13 Отверните винт "качества", его концевик не должен быть поврежден или изношен.
- 14 Отверните четыре винта и снимите крышку ускорительного насоса, диафрагму

и пружину. Диафрагма не должна иметь повреждений.

15 Распылитель ускорительного насоса имеет плотную посадку в корпусе, аккуратно выньте его. Встряхните распылитель. Отсутствие шума шарика говорит о его заклинивании.

16 Снимите жиклер холостого хода из крышки карбюратора. Жиклер вставлен в держатель, его можно снять, промыть или заменить. Аналогичным образом снимите жиклер дополнительного топлива. Топливный жиклер с держателем и воздушный жиклер можно снять с карбюратора, не снимая крышки.

17 Снимите главный топливный жиклер, воздушный жиклер и эмульсионную трубку. Канал из поплавковой камеры в топливный колодец должен быть чист.

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

19 Снимите, если необходимо, малый диффузор. Для этого производится специальный экстрактор "Weber". Если диффузор болтается, развальцуйте его фланцы, чтобы сидел плотно.

20 Отверните три винта и снимите корпус клапана экономотата, пружину и диафрагму с крышки карбюратора. Диафрагма не должна иметь повреждений. Несъемный бронзовый выходной клапан отлит заодно с корпусом. Шарик клапана должен запирает выходное отверстие. Понажимайте на него часовой отверткой - он должен иметь возможность перемещаться. Эмульсионная трубка в колодце должна быть чиста.

21 Отверните два винта и снимите корпус дроссельной заслонки с главного корпуса. Если гнезда оси дроссельной заслонки разбиты, корпус дроссельной заслонки можно заменить отдельно.

22 Не сбивайте регулировку начального угла открытия дроссельной заслонки без крайней на то необходимости.

23 Проверьте состояние оси и привода воздушной заслонки - износа и заеданий быть не должно.

24 Присоедините к диафрагменному приводу пускового устройства вакуумный насос и создайте разрежение 300 мм рт. ст.. Если привод не срабатывает полностью или не удерживает разрежение по меньшей мере 10 секунд, диафрагменный узел замените.

25 Отверните три винта, отсоедините тягу и снимите диафрагменный привод пускового устройства.

Подготовка к сборке

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

27 Для чистки карбюратора часто полезен мойющий состав в аэрозольной упаковке.

28 При сборке устанавливайте все новые

прокладки из ремкомплекта. Также обновите игольчатый клапан, ось поплавка и все диафрагмы.

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

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

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

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

Сборка

33 Установите диафрагменный привод пускового устройства и закрепите его тремя винтами. Присоедините тягу. Привод и воздушная заслонка должны ходить мягко, без заеданий.

34 Соберите вместе главный корпус и корпус дроссельной заслонки, используя новый теплоизолирующий блок. Скрепите все двумя винтами.

35 Если сбита регулировка, временно отрегулируйте начальный угол открытия дроссельной заслонки так, чтобы она закрывалась полностью, но не заедала в стенках дросселя. Метод регулировки на работающем двигателе описан в параграфе 4.

36 Установите диафрагму, пружину и крышку экономотата (если предусмотрен) и закрепите тремя винтами.

37 Установите эмульсионную трубку с главными жиклерами на свои места.

38 Установите входной клапан ускорительного насоса в поплавокую камеру. Установите распылитель, заменив уплотнительное колечко.

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

40 Вставьте жиклер холостого хода в держатель и установите узел в крышку карбюратора, установите жиклер дополнительного топлива.

41 Заверните электромагнитный клапан (если предусмотрен) в корпус дроссельной заслонки.

42 Установите винт "качества", заменив уплотнение 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 Установите винт регулировки АСХХ, отрегулируйте его методом, описанным в п. 42.

44 Очистите или замените топливный фильтр и установите шестигранную пробку.

45 Уложите новую прокладку на крышку. Заверните новый игольчатый клапан в крышку карбюратора, установите новую

шайбу. Туго заверните, но не сорвите резьбу. Перенесите скобку со старой иглы на новую, зацепите ее за внутренний язычок поплавка. Опустите иглу в седло и закрепите поплавковую ось.

46 Для регулировки уровня топлива в поплавковой камере обратитесь к параграфу 4. 47 Установите крышку на карбюратор и заверните два винта ее крепления. Присоедините шланг вакуумного привода пускового устройства.

48 Установите карбюратор на двигатель. 49 Всегда регулируйте холостые обороты и уровень СО в выхлопных газах, если провели какие-либо работы с карбюратором. Использование газоанализатора приветствуется. 50 Отрегулируйте пусковые обороты и вакуумный привод пускового устройства, 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 Регулировочным винтом отрегулируйте холостые обороты (рис. 4.3).

4 Проверьте уровень СО. При необходимости, снимите заглушку и отрегулируйте его винтом "качества". Заворачивание винта снижает уровень 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 Увеличьте обороты до 2000 мин^{-1} и запишите значение СО. Среднее значение не должно превышать половины значения при холостых оборотах.

8 Установите новую заглушку на винт "качества".

Установка начального положения дроссельной заслонки

9 Если холостые обороты и состав выхлопных газов не поддаются регулировке, возможно, сбито начальное положение дроссельной заслонки. Производители рекомендуют снять карбюратор и установить исходное положение с помощью измерителя Renault, Solex или Pierburg. Однако, можно использовать альтернативный метод регулировки, производители его не рекомендуют, но результаты его применения весьма удовлетворительны.

10 Дайте двигателю поработать на холостом ходу.

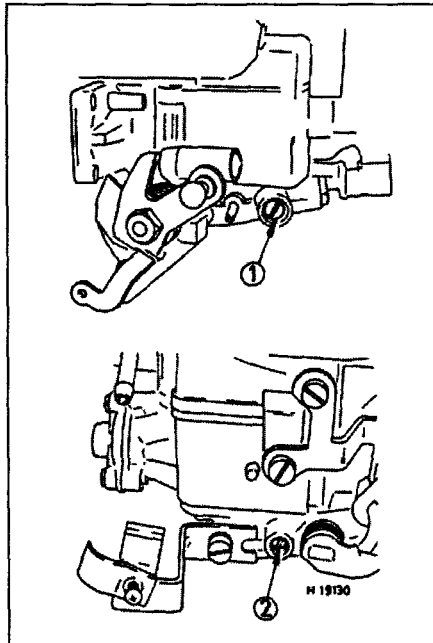


Рис. 4.3 Регулировка холостого хода

- 1 Винт "оборотов"
2 Винт "качества"

11 Заверните винт "оборотов" до упора. Холостые обороты должны упасть до значения $600 \pm 50 \text{ об/мин}$. Если имеется вакуумметр, присоедините его к штуцеру на карбюраторе. Значение разрежения должно быть равным $1...20 \text{ мбар}$.

12 Отрегулируйте уровень СО в выхлопе = $1...2\%$.

13 Отрегулируйте упорным винтом дроссельной заслонки 600 мин^{-1} ($1...2 \text{ мбар}$).

14 Отверните винт АСХХ до получения правильных оборотов холостого хода $925 \pm 25 \text{ мин}^{-1}$.

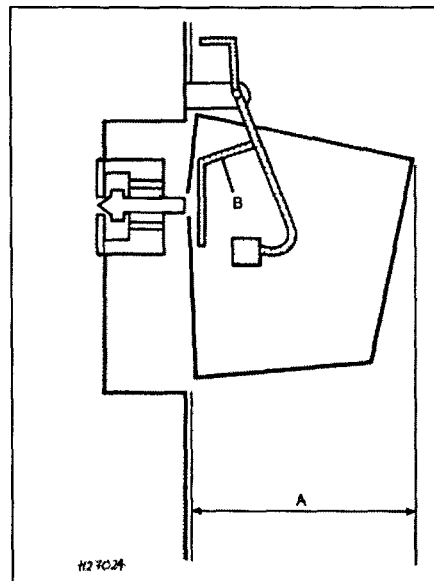


Рис. 4.17 Регулировка уровня в поплавковой камере

- А Измерение уровня
В Внутренний язычок поплавка

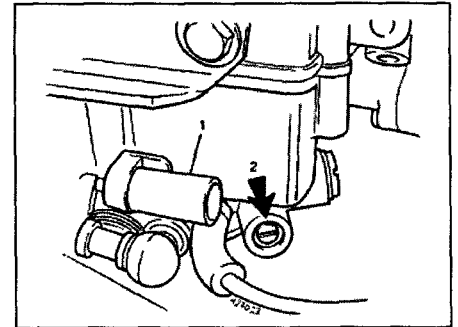


Рис. 4.11 Регулировка начального положения дроссельной заслонки

- 1 Упорный винт
2 Винт регулировки АСХХ

15 Снова отрегулируйте уровень СО. Установив предписанный уровень СО и холостые обороты, регулировку можно считать законченной.

Уровень топлива в поплавковой камере

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

17 Измерьте расстояние между крышкой (с прокладкой) и верхним краем поплавка (рис. 4.17).

18 Необходимая регулировка производится подгибанием внутреннего язычка.

Регулировки пускового устройства

Регулировка пусковых оборотов (карбюратор снят с двигателя)

19 Переверните карбюратор.

20 Приоткройте дроссельную заслонку и переведите воздушную заслонку полностью в закрытое положение. Винт регулировки пусковых оборотов должен упереться в кулачок и принудительно открыть дроссельную заслонку, чтобы получился небольшой зазор.

21 Хвостовиком сверла измерьте зазор между кромкой дроссельной заслонки и стенкой камеры у переходных отверстий. Размер сверла записан в Спецификациях (рис. 4.21).

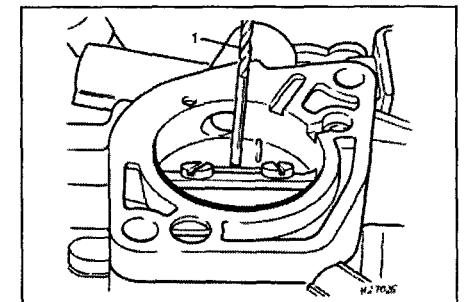


Рис. 4.21 Регулировка пусковых оборотов - карбюратор снят

- 1 Сверло

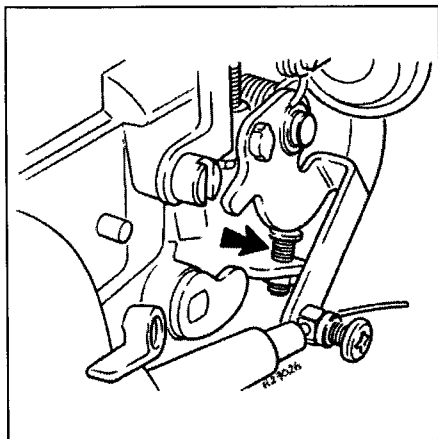


Рис. 4.22 Регулировочный винт пусковых оборотов (указан стрелкой)

22 Проведите необходимую регулировку вращением винта пусковых оборотов (рис. 4.22).

Регулировка пусковых оборотов (карбюратор установлен на двигатель)

23 Прогрейте двигатель до нормальной рабочей температуры, отрегулируйте холостой ход и содержание CO в выхлопе.

24 Вытянув трос, полностью закройте воздушную заслонку насколько возможно.

25 Заведите двигатель и запишите значение пусковых оборотов.

26 Заглушите двигатель и проведите необходимую регулировку поворотом регулировочного винта.

Регулировка вакуумного привода пускового устройства

27 Полностью закройте воздушную заслонку.

28 Вакуумным насосом создайте разрежение, чтобы шток диафрагменного привода втянулся до упора (или протолкните его часовой отверткой). В то же время хвостовиком сверла измерьте зазор между ниж-

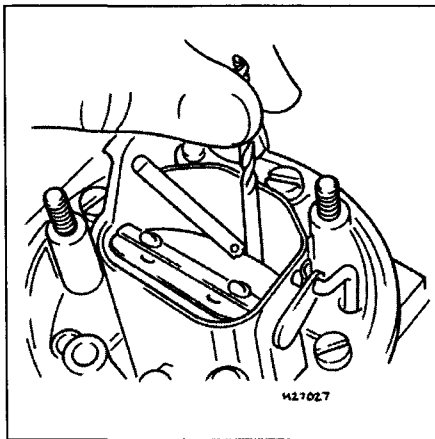


Рис. 4.28 Измерение сверлом пускового зазора

ней кромкой воздушной заслонки и впускной горловиной. Размер сверла записан в Спецификациях (рис. 4.28).

20 Необходимая регулировка производится вращением регулировочного винта (рис. 4.29).

5 Проверка компонентов

Система экономайзера принудительного холостого хода

1 Присоедините контрольную лампочку между выводом электромагнитного клапана и "массой".

2 Включите зажигание - лампочка должна гореть ярко, не мигая.

3 Заведите двигатель и поднимите его обороты до 2500 мин⁻¹. Лампа должна гореть, не мигая.

4 Отсоедините провод от контактной группы дроссельной заслонки и замкните его на "массу". Лампа должна погаснуть.

5 Медленно сбросьте обороты двигателя. Лампа должна оставаться потухшей и обороты двигателя падать. Как только обороты достигнут 1600 мин⁻¹, лампа должна загореться и двигатель должен заработать, как обычно.

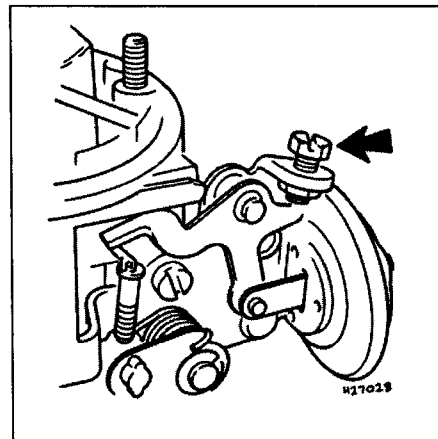


Рис. 4.29 Регулировочный винт привода пускового устройства

6 Восстановите соединение провода с контактной группой.

Поиск неисправностей в системе ЭПХ

7 Если лампа мигает или горит вполнакала, проверьте контактную группу.

8 Если лампа не загорается, проверьте проводку между реле, контактной группой и клапаном. Проверьте поступление питания на реле.

9 Если все соединения в порядке, но система не работает, как ей положено, подозрение падает на реле.

Температурный компенсатор

10 Температурный компенсатор должен оставаться закрытым до достижения температуры под капотом +49°C.

11 Выше этой температуры, компенсатор должен открыть воздушный канал.

12 Если компенсатор не срабатывает, как ему положено, его заменяют.

6 Поиск неисправностей

Общие неисправности карбюраторов описаны в части "Г".