

# Часть Ж глава 10

## Карбюраторы Solex Z11 34/34

### Содержание

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

### Спецификации

Производитель	Volvo		Volvo	Volvo
Модель	3602.0		240 2.3	240 2.3
Год выпуска	1985 ... 1989		1987 ... 1990	1987 ... 1990
Код двигателя	B200K		B230K	B230K
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1990/4		2316/4	2316/4
Температура масла (°C)	(прогрето)		(прогрето)	(прогрето)
КПП	-		Механическая	Автоматическая
Идентификационный номер (Solex)	34/34 CISACZ11 13401		-	-
Идентификационный номер (модель)	1378207		-	-
Холостые обороты	900 ± 50		900	900
Уровень СО (% vol.)	1.5(+1 -0.5)		1.75 ± 0.75	1.0 ± 0.5
Номер камеры	1	2	1	2
Диаметр камеры (К)	15	27	-	-
Жиклер холостого хода (g)	41	60	46	46
Главный топливный жиклер (Gg)	120	115	125	125
Главный воздушный жиклер (a)	145	130	160	160
Эмульсионная трубка (s)	ZN		ZC	-
Распылитель ускорительного насоса (i)	60		-	-
Уровень в поплавковой камере (мм)	33.8		33 ± 1	33 ± 1
Игольчатый клапан (P) (мм)	2.1		-	-
Пусковой зазор (мм)	2.7		2.5	1.5
Приоткрытие пусковой заслонки (мм)	2.7		2.7	2.7
Вентиляционный клапан (мм)	0.5		0.5	0.5
Производитель	Volvo		Volvo	Volvo
Модель	240 2.3 Catalyst		240 2.3 Catalyst	7402.0
Год выпуска	1989 ... 1990		1989 ... 1990	1987 ... 1988
Код двигателя	B230K		B230K	B200K
Объем двигателя/кол-во цилиндров	2316/4		2316/4	1986/4
Температура масла (°C)	(прогрето)		(прогрето)	(прогрето)
КПП	Механическая		Автоматическая	-
Идентификационный номер (Solex)	-		133320	-
Идентификационный номер (модель)	-		1326406	-
Холостые обороты	800		900	900
Уровень СО (% vol.)	1.0 ± 0.5		1.0 ± 0.5	1.75 ± 0.75
Номер камеры	1	2	1	2
Главный топливный жиклер (Gg)	125	142	125	120
Распылитель ускорительного насоса (a)	160	130	160	145
Уровень в поплавковой камере	33 ± 1		33 ± 1	33 ± 1
Жиклер холостого хода (g)	46		46	41
Пусковой зазор дроссельной засл.	2.5		1.5	1.0
Приоткрытие воздушной заслонки (мм)	2.7		2.7	2.7
Вентиляционный клапан (мм)	0.5		0.5	0.5

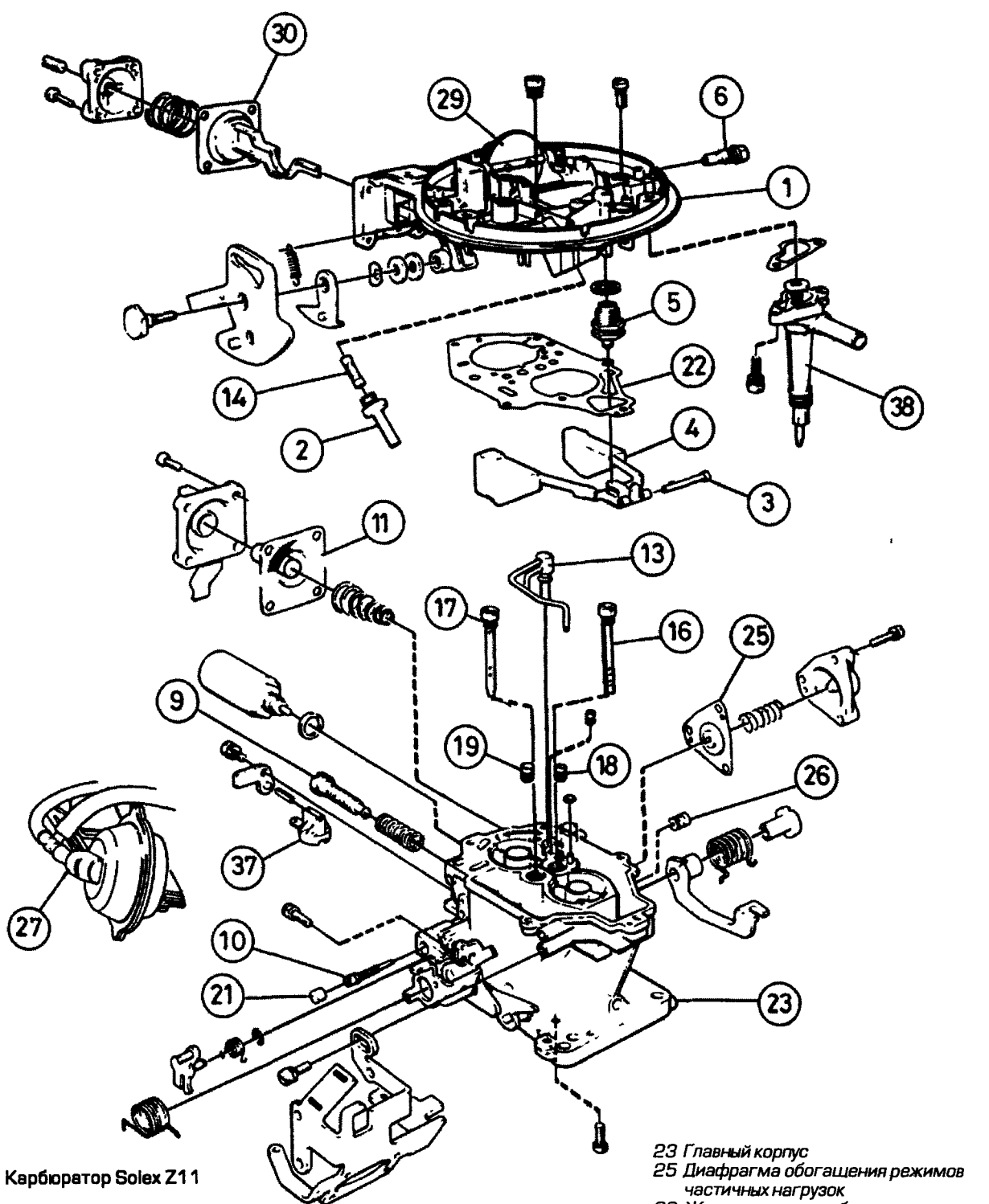


Рис. 1.3 Карбюратор Solex Z11

- 1 Крышка
- 2 Входной фильтр
- 3 Ось поплавка
- 4 Поплавок
- 5 Игольчатый клапан
- 6 Жиклер холостого хода – первичная камера
- 9 Винт "оборотов" автономной системы холостого хода
- 10 Винт "качества" смеси холостого хода
- 11 Диафрагма ускорительного насоса
- 13 Распылитель ускорительного насоса

- 14 Топливный фильтр
- 16 Эмульсионная трубка с воздушным жиклером – первичная камера
- 17 Эмульсионная трубка с воздушным жиклером – вторичная камера
- 18 Главный топливный жиклер – первичная камера
- 19 Главный топливный жиклер – вторичная камера
- 21 Пломба
- 22 Прокладка крышки карбюратора

- 23 Главный корпус
- 25 Диафрагма обогащения режимов частичных нагрузок
- 26 Жиклер системы обогащения частичных нагрузок
- 27 Диафрагма управления дроссельной заслонкой вторичной камеры (если установлена)
- 29 Воздушная заслонка
- 30 Диафрагменный привод пускового устройства
- 37 Подогреватель корпуса дроссельных заслонок от системы охлаждения
- 38 Вентиляционный клапан поплавковой камеры

## 1 Принципы работы

### Введение

1 Следующее техническое описание карбюраторов серии Solex Z11 является дополнением к более детальному описанию принципов работы карбюратора, приведенному в части "А". Иногда карбюратор Z11 имеет название CISAC.

### Конструкция

2 Карбюратор Z11 - двухкамерный, вертикального потока с последовательным открытием дроссельных заслонок, дроссельная заслонка вторичной камеры открывается в зависимости от разрежения в задрроссельном пространстве (поздние версии) или имеет механический привод (ранние версии) (рис. 1.2). Управление пусковым устройством - ручное, воздушная заслонка воздействует на первичную камеру.

3 Оси дроссельных заслонок сделаны из стали. Заслонки, все жиклеры и эмульсионные трубки изготовлены из бронзы. Внутренние топливные и воздушные каналы высверлены; где необходимо, заткнуты свинцовыми пробками.

4 Карбюраторы в основании имеют элек-

троподогреватель, который получает питание при включенном зажигании. Термозлемент подогревателя использует принцип положительного температурного коэффициента - его сопротивление с прогревом растет.

### Поплавковая камера

5 Топливо поступает в карбюратор через сетчатый фильтр, расположенный во входном штуцере. Уровень топлива в поплаковой камере регулируется игольчатым клапаном и узлом пластикового поплавка.

6 Поплавковая камера вентилируется двумя способами. На неработающем двигателе и холостых оборотах камера вентилируется в атмосферу. При оборотах двигателя выше холостых, рычаг, связанный с дроссельной заслонкой, закрывает вентиляцию в атмосферу и вентиляция производится во впускную горловину.

7 Для охлаждения топлива в поплаковой камере некоторые версии карбюратора имеют калиброванную систему возврата топлива в бак.

### Холостой ход, малые обороты и переходная система

8 Топливо из топливного колодца главной

дозировочной 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. 1.8).

9 Для обогащения смеси на переходном режиме при начальном открытии дроссельной заслонки предусмотрена переходная шель.

10 Холостые обороты контролируются регулировочным винтом. Винт "качества" при изготовлении карбюратора опробовывается для исключения некачественного вмешательства.

### Электромагнитный запорный клапан (некоторые версии)

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

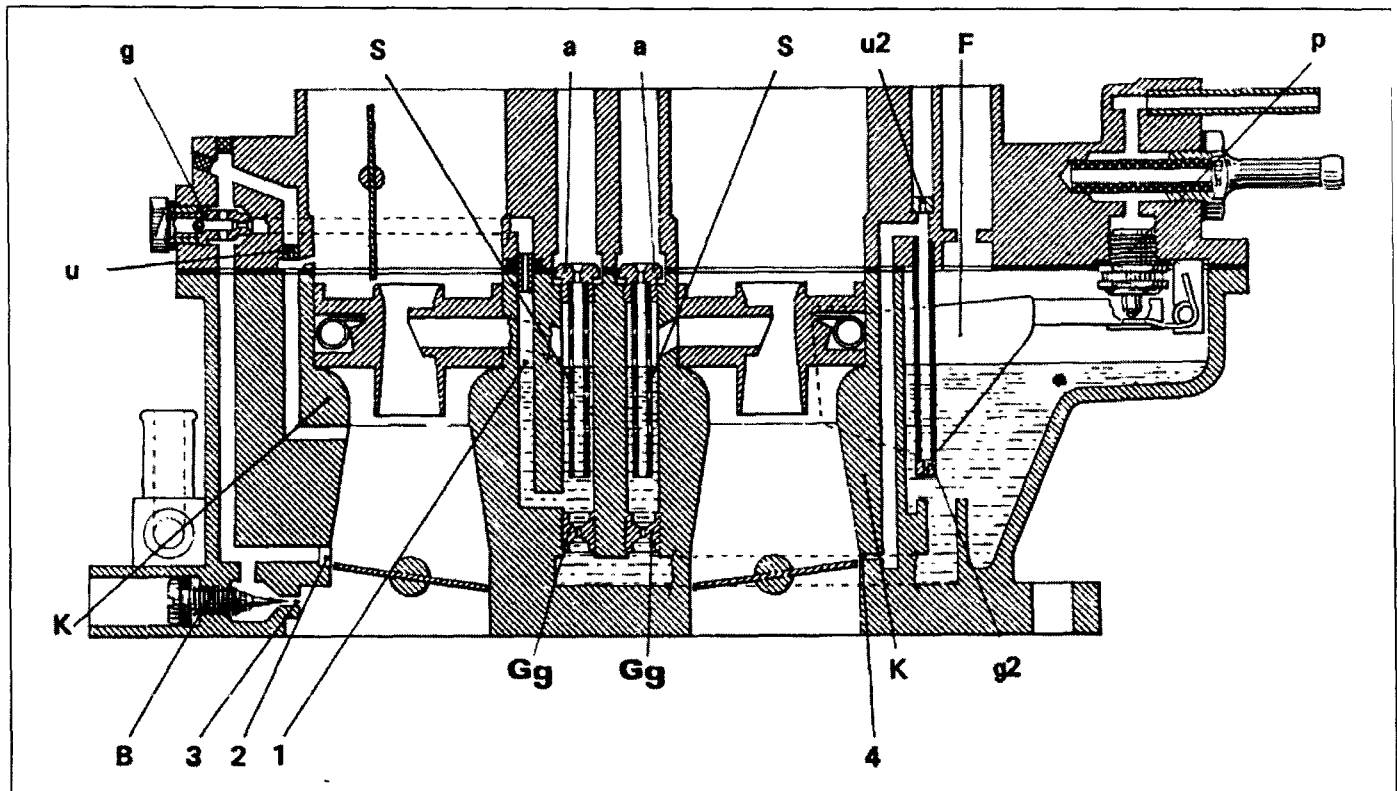


Рис. 1.8 Система холостого хода и главная дозирующая система

- |  |   |   |
|--|---|---|
| 1 Топливный канал холостого хода             | a Воздушный жиклер - первичная и вторичная камеры | g2 Топливный жиклер - переходная система вторичной камеры   |
| 2 Шель переходной системы первичной камеры   | B Винт регулировки качества смеси холостого хода  | Gg Главные топливные жиклеры - первичная и вторичная камеры |
| 3 Отверстие выхода смеси холостого хода      | F Поплавок  | K Первичный и вторичный дроссели                            |
| 4 Шель переходной системы - вторичная камера | g Жиклер холостого хода                           | p Игольчатый клапан   |
|  |   | S Эмульсионная трубка - первичная и вторичная камеры        |
|  |   | u Воздушный жиклер холостого хода                           |
|  |   | u2 Воздушный жиклер переходной системы вторичной камеры     |

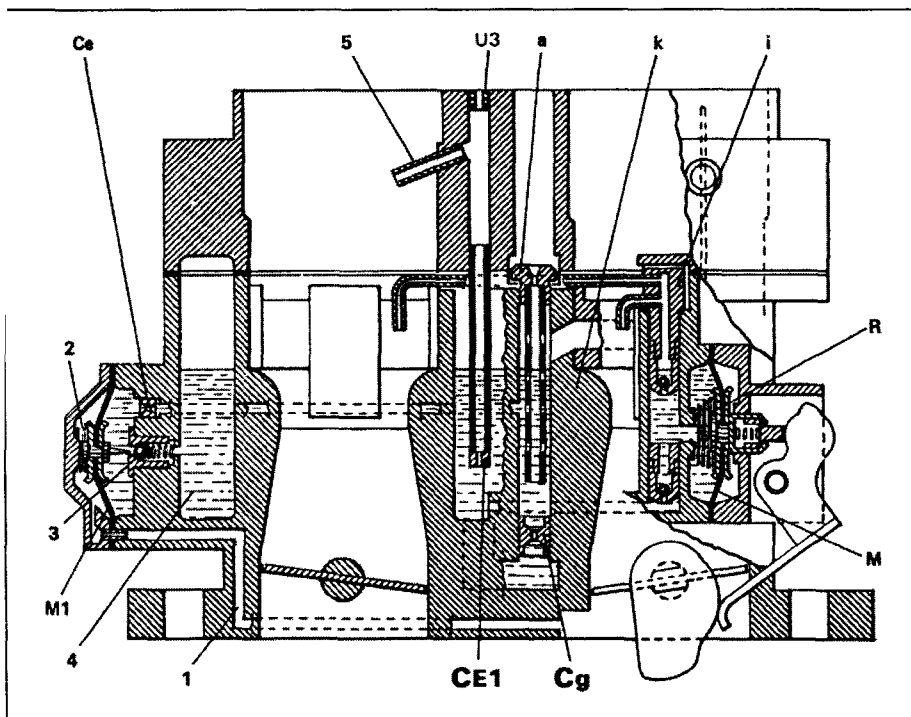


Рис. 1.14 Ускорительный насос и системы обогащения

- |   |   |
|---|---|
| 1 Вакуумный канал   | CE1 Топливный жиклер обогащения полных нагрузок                   |
| 2 Пружина   |   |
| 3 Клапан обогащения на режимах частичных нагрузок             | Cg Главный топливный жиклер – первичная камера                    |
| 4 Поплавковая камера  | i Распылитель ускорительного насоса                               |
| 5 Распылитель обогащения на режимах полных нагрузок           | k первичная камера  |
| a Эмульсионная трубка с воздушным жиклером – первичная камера | M Диафрагма ускорительного насоса                                 |
| Ce Топливный жиклер обогащения режимов частичных нагрузок     | M1 Диафрагма системы обогащения на режимах частичных нагрузок     |
|   | R Пружина   |
|   | U3 Воздушный жиклер системы обогащения на режимах полных нагрузок |

### Автономная система холостого хода (некоторые версии)

12 АСХХ обеспечивает более точную регулировку состава выхлопных газов, нежели обычная. Упор дроссельной заслонки в исходном положении опломбирован. 80% количества смеси, которое требуется для обеспечения холостого хода, обеспечивает основная система холостого хода, остальные 20% – автономная.

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

### Ускорительный насос

14 Ускорительный насос – диафрагменного типа, с приводом от кулачка, связанного с приводом управления дроссельной заслонкой первичной камеры. Выходной шариковый клапан встроен в распылитель насоса, распыляющий топливо в обе камеры. Входной клапан установлен в входном канале насоса из поплавковой камеры. Лишнее топливо возвращается в поплавковую камеру по дополнительному каналу (рис. 1.14).

### Главная дозирующая система

15 Количество топлива, выбрасываемое 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 распыляется через главный распылитель малого диффузора, вставленного в главный диффузор.

### Обогащение на режимах частичных нагрузок (эконостатирование)

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

17 При ускорении и широком открытии дросселя разрежение в коллекторе падает, диафрагма под действием пружины возвращается в исходное положение, клапан открывает топливный канал. Это позволяет топливу выходить по каналу в обогащающую камеру, откуда через калиброванную втулку в главный топливный колодец. Уровень топлива в колодце растет, смесь обогащается.

### Управление дроссельной заслонкой вторичной камеры

#### Механический привод

18 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.

#### Вакуумный привод

19 Разрежение из обеих камер подводится по общему вакуумному каналу и шлангу к диафрагменному приводу, который управляет открытием дроссельной заслонки вторичной камеры.

20 На малых оборотах двигателя при небольших нагрузках и малых скоростях движения воздуха в карбюраторе задействована только первичная камера. По достижении воздушным потоком определенной скорости, разрежение воздействует на диафрагму и вторичная камера открывается. Создаваемое разрежение во вторичной камере усиливает воздействие на диафрагму и дроссельная заслонка вторичной камеры открывается еще больше.

21 Привод дроссельной заслонки первичной камеры рассчитан так, чтобы препятствовать открытию дроссельной заслонки вторичной камеры на малых открытиях дросселя, хотя при этом обороты двигателя могут быть высокими. Вторичная камера получает возможность вступать в работу только при открытии дроссельной заслонки первичной камеры не менее, чем на две трети.

### Оба типа приводов

22 Как только дроссельная заслонка вторичной камеры откроется, главная дозирующая система вторичной камеры действует аналогично системе первичной камеры.

23 Если воздушная заслонка закрыта как минимум наполовину, язычок на рычаге запирает привод дроссельной заслонки вторичной камеры. При этом открытие вторичной камеры невозможно.

### Обогащение на режимах полных нагрузок

24 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. Там оно смешивается с небольшим количеством воздуха из калиброванного воздушного канала, полученная эмульсия разряжается в воздушном потоке через распылитель "полных нагрузок".

### Система холодного запуска

25 Пусковая система - с механическим ручным тросовым приводом. Если вытянуть манетку "подсоса" на лицевой панели, трос за рычаг закрывает воздушную заслонку в первичной камере. Пусковые обороты обеспечиваются кулачком, связанным с рычагом пускового устройства. Для регулировки пусковых оборотов предусмотрен винт, упирающийся в кулачок.

26 С прогревом двигателя манетку "подсоса" необходимо постепенно утапливать до полного открытия воздушной заслонки.

### Привод воздушной заслонки

27 Как только двигатель пустится, воздушная заслонка должна начать приоткрываться для постепенного обеднения смеси, чтобы избежать "пересоса". Для этого используется диафрагменное устройство с приводом от разрежения во впускном коллекторе. Тяга, соединенная с диафрагмой, разворачивает заслонку с ростом разрежения во впускном коллекторе.

## 2 Идентификация

1 На бирке, привернутой одним из винтов крепления крышки, выштампована надпись "Solex", каталожный номер и номер завода-изготовителя.

2 Поздние версии несут выштампованную надпись на корпусе карбюратора:

133320 Каталогный номер Solex  
1326408 Код завода-изготовителя  
34-34 Z11 Тип карбюратора

3 Если бирка потеряна, в части "Б" описаны иные способы идентификации карбюратора.

## 3 Общее обслуживание

### Введение

1 Настоящая часть является продолжением части "Б", которая описывает некоторые операции более детально. Подразумевается, что карбюратор для обслуживания снят с автомобиля. Однако, многие операции могут быть выполнены и без снятия карбюратора. Если так, прежде снимите крышку карбюратора и откачайте топливо из поплавковой камеры спринцовкой и чистой салфеткой.

### Разборка и проверка

2 Снимите карбюратор с двигателя (см. главу 2).

3 Визуально осмотрите карбюратор на предмет обнаружения повреждений.

4 Если предусмотрен, снимите электромагнитный клапан и прочистите его жидкостью для чистки карбюраторов. Проверьте его работоспособность, присоединяя к аккумулятору с помощью отрезка провода, приложив корпус клапана к "массе". Проверьте целостность цепи питания клапана, соединив корпус вывернутого клапана с "массой" и включая-выключая зажигание. Повторите эту операцию несколько раз, убедившись в регулярности срабатывания клапана. Если клапан срабатывает ненадежно и промывкой неисправность не устранить, клапан замените.

5 Выверните пять винтов и снимите крышку карбюратора.

6 Проверьте отсутствие коррозии и кальцинов в поплавковой камере.

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

8 Стальной линейкой проверьте плоскостность стыковочных поверхностей карбюратора.

9 Убедитесь в свободном перемещении шарика в пятке иглы.

10 Убедитесь в отсутствии износа наконечника иглы клапана.

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

12 Изношенную поплавокую ось замените.

13 Отверните входной топливный штуцер и проверьте состояние топливного фильтра. Промойте его или замените новым. Прочистите канал и корпус фильтра.

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

15 Распылитель ускорительного насоса вставлен в корпус. Аккуратно снимите и встряхните распылитель. 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 крышки карбюратора.

18 Отверните и снимите эмульсионные трубки с воздушными жиклерами.

19 Длинной отверткой выверните главные топливные жиклеры. Они установлены в глубине эмульсионных колодцев. Переверните карбюратор и встряхните жиклеры в предусмотрительно подставленную ладонь. Жиклер первичной камеры находится со стороны клапана экономотата, жиклер вторичной камеры находится со стороны пускового устройства карбюратора.

20 Запомните расположение жиклеров, чтобы не перепутать при сборке.

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

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

23 Отверните три винта и снимите крышку клапана экономотата, пружину и диафрагму. Диафрагма не должна быть протерта или порвана.

24 Выверните бронзовый клапан экономотата из корпуса. Шарик в клапане должен закрывать канал. Нажимая на шарик часовой отверткой убедитесь в плавности его хода.

25 Выверните и снимите маленький жиклер клапана экономотата изнутри корпуса клапана. Канал в топливный колодец должен быть чист.

26 Отсоедините вакуумный шланг от диафрагменного привода вторичной камеры (если предусмотрен). Присоедините вакуумный насос и создайте разрежение 300 мм рт. ст. (400 мбар). Если это не удается, или разрежение не удерживается по меньшей мере 30 секунд, диафрагменный привод замените.

27 Вакуумные шланги не должны иметь повреждений.

28 Не трогайте регулировку упорного винта дроссельной заслонки вторичной камеры без крайней на то необходимости.

29 Отверните четыре винта и снимите крышку диафрагменного привода пускового устройства, пружину и диафрагму. Для снятия диафрагмы переместите пластиковый рычаг управления вниз, чтобы освободить ее шток. Диафрагма не должна быть протерта или порвана. Снимите пластиковую тягу с механизма пускового устройства.

### Подготовка к сборке

30 Промойте и продуйте сжатым воздухом жиклеры, корпус и крышку карбюратора поплавокую камеру и каналы. Если диафрагмы не сняты, сжатый воздух может их повредить. Для чистки карбюратора часто полезен моющий состав в аэрозольной упаковке.

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

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

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

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

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

### Сборка

36 Установите диафрагму привода воздушной заслонки (если имеется) на корпус

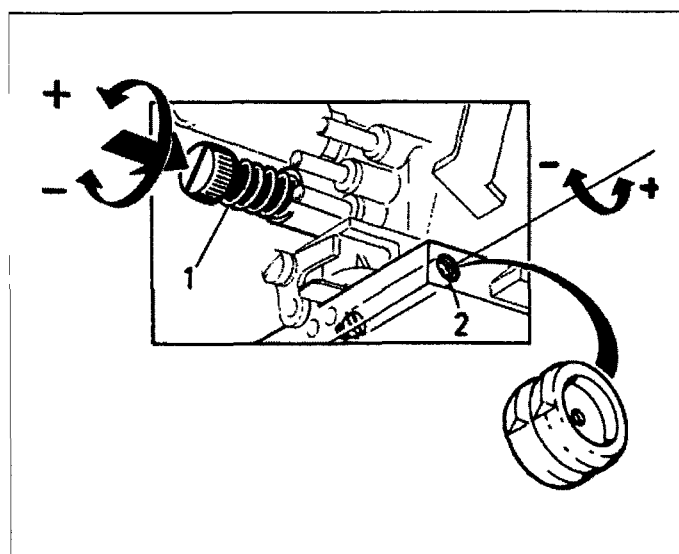


Рис. 4.3 Место положения винтов регулировки холостого хода  
1 Винт "количества" АСХХ 2 Винт "качества"

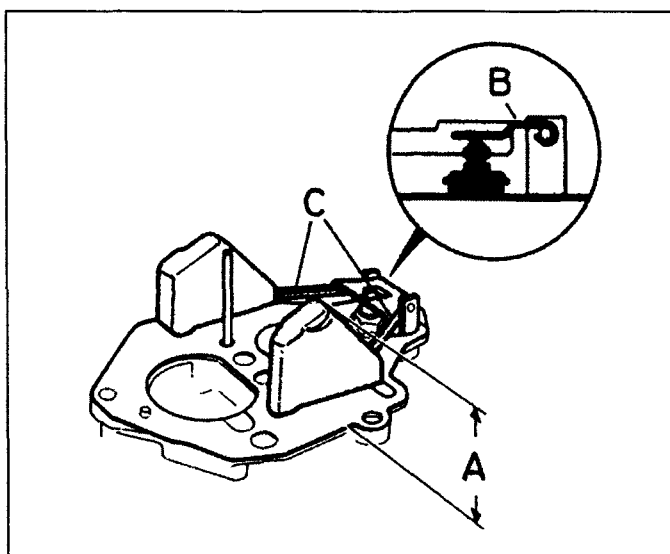


Рис. 4.17 Проверка уровня в поплавковой камере  
А Высота поплавка В Внутренний язычок С Рычаги

пускового устройства. Закрепите конец штока диафрагмы в пластиковом рычаге управления. Установите пружину и крышку, закрепите четырьмя винтами.

37 Полностью закройте дроссельную заслонку вторичной камеры. В обычных условиях регулировка начального положения заслонки не предусмотрена. Однако, если необходимо, регулировку можно произвести, чтобы заслонка закрыта была полностью, но не застревала в стенках дросселя.

38 Метод регулировки исходного положения дроссельной заслонки первичной камеры на работающем двигателе описан в параграфе 4. Данные для регулировки карбюратора с применением измерителя угла открытия дроссельной заслонки первичной камеры отсутствуют.

39 Установите жиклер клапана экономотата на свое место.

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

41 Заверните главные топливные жиклеры и эмульсионные трубки с воздушными жиклерами на свои места (не перепутайте).

42 Установите жиклер холостого хода вместе с новым уплотнением в крышку карбюратора, надежно его заверните.

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

44 Установите распылитель ускорительного насоса, заменив уплотнительное кольцо.

45 Установите винт "качества" и аккуратно заверните его до упора. Из этого положения выверните его на два полных оборота. Это обеспечит его предварительную установку и даст возможность запустить двигатель.

46 Установите винт АСХХ. Проведите его начальную регулировку, как описано в п.45, но отверните его на пять полных оборотов.

47 Очистите или замените топливный фильтр и установите впускной штуцер.

48 Уложите новую прокладку крышки карбюратора на крышку.

49 Заверните игольчатый клапан в крышку карбюратора, установите новую шайбу. Туго заверните, но не сорвите резьбу. Установите поплавков и ось.

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

51 Установите крышку на карбюратор и заверните пять винтов ее крепления. При соедините привод клапана вентиляции

52 Если предусмотрен, установите электромагнитный клапан.

53 Убедитесь в плавности хода воздушной заслонки и ее привода.

54 Установите заслонку механизма пускового устройства.

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

56 Установите карбюратор на двигатель.

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

## 4 Регулировки

### Предварительные условия

1 Общие рекомендации описаны в части "Б".

### Регулировка холостого хода и состава смеси

2 Дайте двигателю поработать на оборотах 3000 мин<sup>-1</sup> секунд 30, чтобы очистить впускной коллектор от паров топлива, затем оставьте двигатель работать на холостых оборотах.

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

4 Проверьте уровень СО. Если уровень неверный, проведите его регулировку винтом "качества" холостого хода. Заворачивание винта (по часовой стрелке) уменьшает уровень СО и наоборот. В части "Б" описан метод регулировки без применения газоанализатора.

5 Повторяйте действия п.п. 3 и 4 до достижения требуемых результатов.

6 Каждые 30 секунд очищайте впускной коллектор от паров топлива, увеличивая обороты до 3000 мин<sup>-1</sup> на 30 секунд.

7 Установите новую заглушку на винт "качества".

### Исходное положение дроссельной заслонки

8 Уровень СО в выхлопе не отрегулировать правильно, если нарушено исходное положение дроссельной заслонки. Производители рекомендуют снять карбюратор и установить исходное положение с помощью измерителя Renault, Solex или Pierburg.

9 Однако, можно использовать альтернативный метод регулировки, производители его не рекомендуют, но результаты его применения весьма удовлетворительны.

10 Дайте двигателю поработать на холостом ходу. Заверните винт оборотов до упора. Холостые обороты должны упасть до значения примерно 2/3 от номинальных. Например, если предписаны 900 об/мин, должно стать 600 об/мин.

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

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

13 Отрегулируйте уровень СО в выхлопе.

14 Если уровень СО не отрегулировать, повторите п.п. 10...13. Установив предпи-

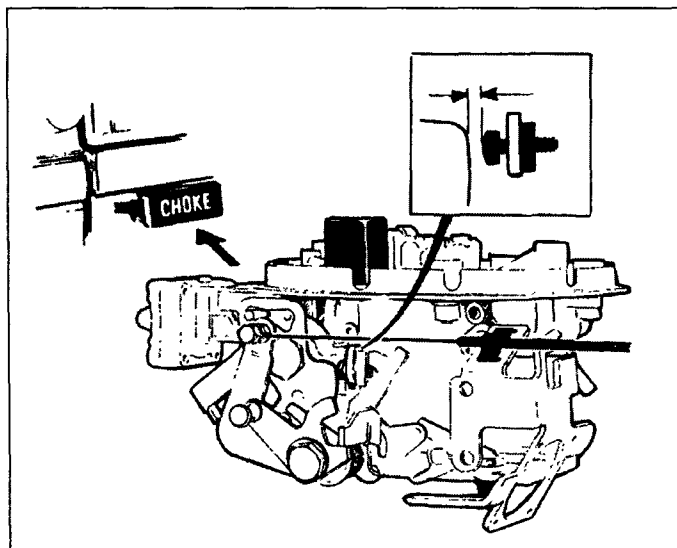


Рис. 4.21 Установка пусковых оборотов

Стрелка указывает на зазор

санный уровень СО регулировку можно считать законченной.  
15 Обратите внимание на то, что количество оборотов, указанных выше, приведено для примера. При использовании данного метода руководствуйтесь Спецификациями.

#### Уровень топлива в поплавковой камере

16 Переверните карбюратор поплавком вверх. Игольчатый клапан должен быть закрыт.

17 Измерьте расстояние между крышкой (без прокладки) и верхним краем поплавка. Правильное расстояние записано в Спецификациях (рис. 4.17).

18 Необходимая регулировка производится подгибанием внутреннего язычка или заменой поплавка.

19 Вершины обеих половин поплавков должны быть на одинаковой высоте от среза крышки карбюратора, разница - не более 1 мм. Отрегулируйте, если необходимо, подгибанием рычагов (С).

#### Регулировки пускового устройства

##### Регулировка пусковых оборотов

20 Во все время операции держите воздушную заслонку полностью открытой.

21 Хвостовиком сверла измерьте зазор между кулачком пусковых оборотов и регулировочным винтом (рис. 4.21). Размер сверла записан в Спецификациях.

22 Проведите необходимую регулировку вращением винта пусковых оборотов.

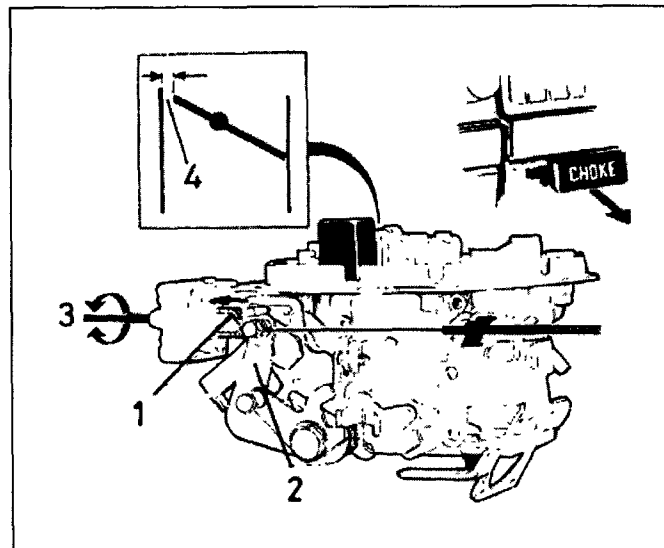


Рис. 4.24 Регулировка привода пускового устройства

- |                  |                     |
|------------------|---------------------|
| 1 Шток диафрагмы | 3 Точка регулировки |
| 2 Рычаг привода  | 4 Зазор в приводе   |

#### Регулировка вакуумного привода пускового устройства

23 За рычаг полностью закройте воздушную заслонку.

24 Часовой отверткой протолкните шток диафрагмы до упора. В то же время хвостовиком сверла измерьте зазор между нижней кромкой воздушной заслонки впускной горловиной (рис. 4.24). Размер сверла записан в Спецификациях.

25 Снимите заглушку с крышке диафрагм и проведите необходимую регулировку поворотом регулировочного винта. Завершив регулировку, установите новую заглушку.

#### Клапан вентиляции

26 Полностью закройте дроссель

27 Измерьте зазор между крышкой карбюратора и клапаном. Регулировка зазора (0.5 мм) производится подгибанием рычаг (рис. 4.27).

28 Теперь клапан можно продуть, однако если дроссельную заслонку едва открыт сделать это уже невозможно.

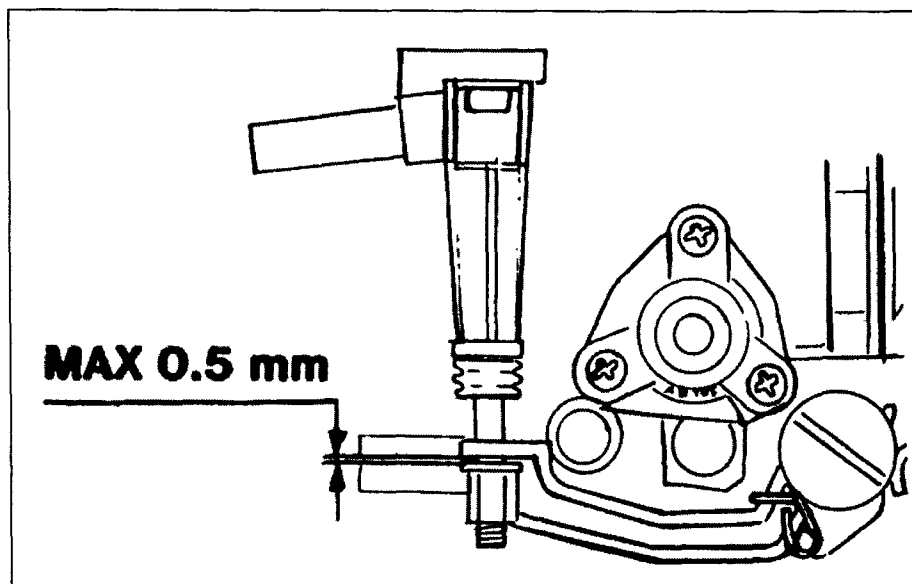


Рис. 4.27 Регулировка клапана вентиляции

Карбюраторы

## 5 Проверка компонентов

### Подогрев корпуса дроссельных заслонок

1 Метод проверки описано в главе 4.

## 6 Поиск неисправностей

Общие неисправности карбюратора описаны в главе 4.