

Часть 3 глава 16

Карбюратор Weber 32 и 35 IBSH

Содержание

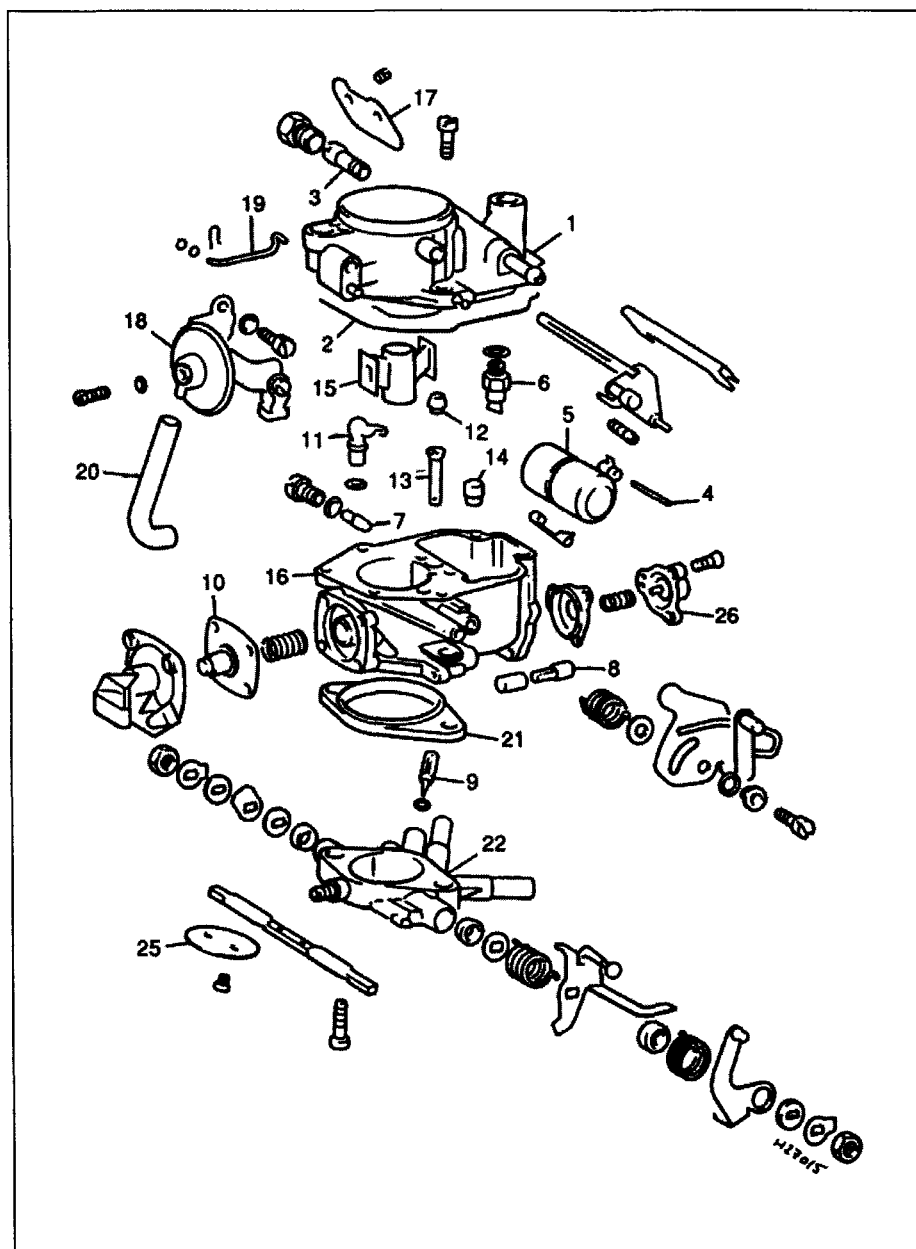
Принципы работы	1	Регулировки	4
Идентификация	2	Поиск неисправностей	5
Общее обслуживание	3		

Спецификации

Производитель	Citroen	Citroen	Peugeot
Модель	AX10	VisaGT	2051.0
Год выпуска	1987 ... 1991	1983 ... 1986	1988 ... 1991
Код двигателя	C1A (TU9)	150B(XY8)	TU9A(C1A)(33kW)
Объем двигателя/кол-во цилиндров	954/4	1360/4	954/4
Температура масла (°C)	90	80	80
Идентификационный номер	32 IBSH 16/100 и 35 IBSH 21/1 00A1	35 IBSH 20/1 00A1	32 IBSH 16
Холостые обороты	750 ± 50	975 ± 25 (с '83 : 875 ± 25)	700 ± 50
Уровень СО (% vol.)	0.8 to 1.2	2.0 ± 0.5	0.8 to 1.5
Диаметр камеры	25	26	25
Жиклер холостого хода	42	47	42
Главный топливный жиклер	132	130	132
Главный воздушный жиклер	150	170	150
Эмульсионная трубка	F108	F104	F108
Распылитель ускорительного насоса	40	45	40
Уровень в поплавковой камере (мм)	8 ± 0.25	9 ± 0.25	8 ± 0.25
Игольчатый клапан (мм)	1.50	1.50	1.50
Пусковой зазор дроссельной заслонки (мм)	0.8 ± 0.05	0.35 ± 0.05	0.8 ± 0.05
Приоткрытие воздушной заслонки (мм)	4.5 ± 0.5	3.5 ± 0.25	4.5 ± 0.5
Производитель	Peugeot	Peugeot	Peugeot
Модель	205 GT/XS/XT/Lacoste	309 1.1	309 1.3
Год выпуска	1983 ... 1987	1986 ... 1989	1986 ... 1991
Код двигателя	XY8(150B)	E1 (1E1A)(40kW)	G1 (1G1A)(47kW)
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1360/4	1118/4	1294/4
Температура масла (°C)	80	80	80
Идентификационный номер	35 IBSH 20/1 00A1 и 35 IBSH 21/1 00A1	32 IBSH 13/1 00	32 IBSH 14/100
Холостые обороты	875 ± 25	900 ± 50	650 ± 50
Пусковые обороты	1400*100	-	-
Уровень СО (% vol.)	2.0 ± 0.5	1.5 ± 0.5	1.5 ± 0.5
Диаметр камеры	26	25	25
Жиклер холостого хода	47	46	45
Главный топливный жиклер	130	130	142
Главный воздушный жиклер	170	160	170
Эмульсионная трубка	F104	F102	F102
Распылитель ускорительного насоса	45	45	45
Уровень в поплавковой камере	9 ± 0.25	7 ± 0.25	7 ± 0.25
Игольчатый клапан (мм)	1.50	1.50	1.50
Пусковой зазор дроссельной заслонки (мм)	0.35 ± 0.05	0.65 ± 0.05	0.7 ± 0.05
Приоткрытие воздушной заслонки (мм)	3.5 ± 0.25	4.0 ± 0.25	4.25 ± 0.25

3 16•2 Карбюратор Weber 32 и 35 IBSH

Производитель	Talbot	Talbot/Chrysler	Talbot
Модель	Dodge Simca 1100 Van	Horizon 1.1	Samba 1.4
Год выпуска	1978 ... 1984	1978 ... 1986	1983 ... 1986
Код двигателя	3E1	2E1	5K3 (XY8)
Объем двигателя/кол-во цилиндров	1118/4	1118/4	1360/4
Температура масла (°C)	80	80	90
Идентификационный номер	32IBSH6/100	32IBSH2/100	35IBSH20/100A1 и 35IBSH21/100A1
Холостые обороты	850 ± 50	850 ± 50	950 ± 50
Уровень СО (% vol.)	1.0 to 1.6	2.0	2.0 ± 0.5
Диаметр камеры	25	26	26
Жиклер холостого хода	42	40	47
Главный топливный жиклер	122	140	130
Главный воздушный жиклер	170	180	170
Эмульсионная трубка	F56	F56	F104
Распылитель ускорительного насоса	45	45	45
Уровень в поплавковой камере (мм)	6 ± 0.25	6	9 ± 0.25
Игольчатый клапан (мм)	1.50	1.50	1.50
Пусковой зазор дроссельной заслонки	1.05 ± 0.05	1.05 ± 0.05	0.35 ± 0.05
Приоткрытие воздушной заслонки (мм)	5.25 ± 0.25	5.5	3.5 ± 0.25



1 Принципы работы

Введение

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

Конструкция

2 Карбюратор вертикального потока, однокамерный, с ручным управлением пусковым устройством (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 основных частей - крышки, главного корпуса и корпуса дроссельных заслонок. Между главным

Рис. 1.2 Карбюратор Weber IBSH

- 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 Диафрагма ускорительного насоса
- 11 Распылитель ускорительного насоса
- 12 Воздушный жиклер
- 13 Эмульсионная трубка
- 14 Главный топливный жиклер
- 15 Малый диффузор
- 16 Главный корпус
- 17 Воздушная заслонка
- 18 Диафрагма привода пускового устройства
- 19 Тяга пускового устройства
- 20 Вакуумный шланг
- 21 Изолирующий блок
- 25 Дроссельная заслонка
- 26 Диафрагма экономотата

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 обычно устанавливается 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 игольчатым клапаном и узлом бронзового поплавка. В иглу клапана установлен антивибрационный шарик. Поплавковая камера вентилируется во впускную горловину (рис. 1.6).

Холостой ход, малые обороты и переходная система

7 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 камере используется конусный винт качества, чем достигается тонкая регулировка смеси холостого хода. Для обогащения смеси при начальном ускорении предусмотрены переходные отверстия, постепенно перекрываемые дроссельной заслонкой при начальном ускорении.

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

Ускорительный насос

9 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 установлен в канале из поплавковой камеры. Излишки топлива возвращаются в поплавковую камеру через калиброванную втулку.

Главная дозирующая система

10 Топливо поступает через главный топливный жиклер в основание вертикального колодца, погруженного в топливо поплавковой камеры. В колодце установлена эмуль-

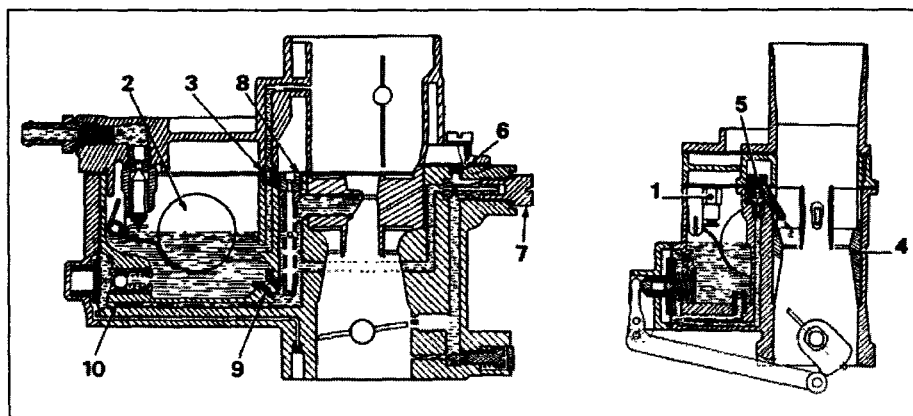


Рис. 1.6 Внутренние топливные и воздушные каналы

- 1 Игольчатый клапан
- 2 Поплавок
- 3 Калиброванная втулка "полных нагрузок"
- 4 Главный диффузор

- 5 Распылитель ускорительного насоса
- 6 Воздушный калиброванный канал
- 7 Жиклер холостого хода
- 8 Воздушный жиклер
- 10 Клапан экономотата

сионная 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

11 Топливо из поплавковой камеры по каналу поступает в обогащающую диафрагменную камеру. Воздух из задрессельного 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 входной топливный канал.

12 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 в главный топливный колодец. Уровень топлива в колодце растет, смесь обогащается.

13 На полных нагрузках требуется еще больше топлива. Скорость воздушного потока создает разрежение, достаточное для подъема топлива из поплавковой камеры в канал. Топливо проходит через калиброванную втулку в верхнюю часть впускной горловины, где смешивается с небольшим количеством воздуха из калиброванного воздушного канала и полученная эмульсия разряжается в воздушном потоке из распылительной трубки "полных нагрузок".

Система холодного запуска

14 Система холодного запуска в этом карбюраторе – с ручным управлением. Руч-

ной привод – трос управления с манеткой на лицевой панели. Если вытянуть трос "подсоса", он через рычаг закрывает воздушную заслонку. 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 Как только двигатель пустится, воздушную заслонку необходимо приоткрыть, чтобы не допустить "пересоса". Этого достигают различными способами.

16 В карбюраторах 35 IBSH разрежение во впускном коллекторе перемещает диафрагму, которая своей тягой приоткрывает воздушную заслонку.

17 В одной версии карбюраторов 32 IBSH применено подобное устройство, в других версиях вместо этого увеличение воздушного потока через впускную горловину приоткрывает воздушную заслонку, преодолевая сопротивление пружины. Для ограничения открытия предусмотрен упор.

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

2 Идентификация

Идентификационный код Вебер выбит сбоку на поплавковой камере.

Если установлен карбюратор 35 IBSH, управляющий карбюратор имеет маркировку 35 IBSH 20/100, управляемый карбюратор – 35 IBSH 21/100.

3 Общее обслуживание

Введение

1 Настоящая часть является продолжением части "Б", которая описывает некоторые

3 16•4 Карбюратор Weber 32 и 35 IBSH

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 (часть "Б").
- 3 Визуально осмотрите карбюратор на предмет обнаружения повреждений.
- 4 Отсоедините привод пускового устройства, выверните пять винтов и снимите крышку карбюратора.
- 5 Проверьте стальной линейкой состояние стыковочных поверхностей.
- 6 Выколите ось поплавка, снимите поплавок, игольчатый клапан и прокладку крышки карбюратора. Снимите седло клапана.
- 7 Убедитесь в свободном перемещении шарика в пятке иглы.
- 8 Убедитесь в отсутствии износа наконечника иглы клапана. Иглы с витоновыми наконечниками более долговечны.
- 9 Поплавок должен быть цел и в нем не должно булькать топливо.
- 10 Изношенную поплавковую ось замените.
- 11 Отверните шестигранную пробку и проверьте состояние топливного фильтра. Промойте его или замените новым.
- 12 Отверните винт "качества", его наконечник не должен быть поврежден или изношен.
- 13 Отверните четыре винта и снимите крышку ускорительного насоса, диафрагму и пружину. Диафрагма не должна иметь повреждений.
- 14 Распылитель ускорительного насоса имеет плотную посадку в корпусе, аккуратно выньте его. Встряхните распылитель. Отсутствие шума шарика говорит о его заклипании.
- 15 Снимите узел жиклера холостого хода из крышки карбюратора. Жиклер вставлен в держатель, его можно снять и промыть или заменить.
- 16 Снимите главный топливный жиклер, воздушный жиклер и эмульсионную трубку. Канал из поплавковой камеры в топливный колодец должен быть чист.
- 17 Сверьте калибровку жиклеров с данными, приведенными в Спецификациях. Возможно, при последнем ремонте специалисты установили неверные жиклеры.
- 18 Снимите, если необходимо, малый диффузор. Для этого производится специальный экстрактор "Weber". Если диффузор болтается, развальцуйте его фланцы, чтобы сидел плотно.
- 19 Выверните три винта и снимите крышку клапана эконостата, 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 топливный колодец.

- 20 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.
- 21 Проверьте состояние оси и привода воздушной заслонки – износа и заеданий быть не должно.
- 22 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.
- 23 Отсоедините шток привода, отверните винты и снимите диафрагменный привод.

Подготовка к сборке

- 24 Промойте и продуйте сжатым воздухом жиклеры, корпус и крышку карбюратора, поплавковую камеру и каналы. Если диафрагмы не сняты, сжатый воздух может их повредить.
 - 25 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 иные детали.
 - 28 Жиклеры устанавливайте на свои места. Не перетяните резьбу при установке. Недовернутый жиклер не даст правильной смеси.
 - 29 Очистите все стыковочные поверхности от старых прокладок и установите новые.
 - 30 При совмещении корпусов и крышек обращайте внимание и на совмещение воздушных и топливных каналов.
- ### Сборка
- 31 Установите диафрагменный узел на крышку карбюратора и закрепите винтами. Присоедините тягу привода.
 - 32 Соберите вместе главный корпус с корпусом дроссельной заслонки и новой прокладкой. Скрепите все двумя винтами.
 - 33 Установите диафрагму клапана эконостата, пружину и крышку и закрепите все тремя винтами.
 - 34 Установите эмульсионную трубку с главными жиклерами на свои места.
 - 35 Установите распылитель ускоритель-

ного насоса, заменив уплотнительное колечко.

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

37 Установите винт "качества", заменив уплотнение и аккуратно заверните его до упора. Из этого положения выверните его на четыре полных оборота. Это обеспечит его предварительную установку и даст возможность запустить двигатель.

38 Очистите или замените топливный фильтр и установите шестигранную пробку.

39 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 поплавок осью.

40 Для регулировки уровня топлива в поплавковой камере обратитесь к параграфу 4.

41 Установите крышку на карбюратор и заверните пять винтов ее крепления. Присоедините (если предусмотрен) шланг вакуумного привода.

42 Вставьте жиклер холостого хода в держатель и установите узел в крышку карбюратора.

43 Убедитесь в плавности хода воздушной заслонки и ее привода.

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".

Регулировка холостого хода и состава смеси – 32 IBSH

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.

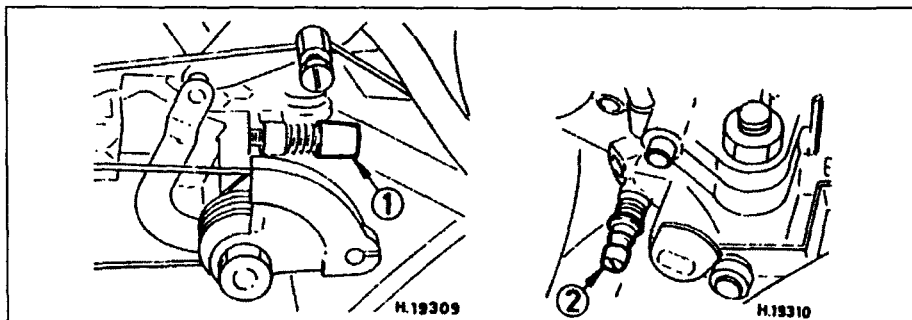


Рис. 4.3 Регулировка холостого хода – 32 IBSH

1 Винт "оборотов" 2 Винт "качества"

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

8 Установите новую заглушку на винт "качества".

Синхронизация сдвоенных карбюраторов – 35 IBSH

9 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.

10 Существует два метода синхронизации сдвоенных карбюраторов. Для первого метода требуется вакуумметр малых разрежений. Второй метод требует применения синхрометра.

11 Если синхрометра нет, а слух есть, можно воспользоваться отрезком трубки, поднося его поочередно к горловинам карбюраторов и сравнивая "звучание". Использование данного метода часто дает весьма приемлемые результаты.

Метод 1

12 Отсоедините две вакуумные трубки (см. рис. 4.30, А и В).

13 Присоедините вакуумметр к штуцеру (А).

14 Отрегулируйте винтом "оборотов" значение разрежения 100 мм рт. ст. (150 мбар).

15 Присоедините вакуумметр к штуцеру (В).

16 Отрегулируйте винтом синхронизации то же значение, что и в п. 14. После окончания регулировки убедитесь в том, что значение разрежения в (А) не изменилось.

17 Не исключено, что повторять действия в п.п. 14...16 придется несколько раз до достижения полной синхронизации. Резко откройте и закройте дроссель, чтобы убедиться в том, что значения разрежения в (А) и (В) не изменились. Если это не так, проверьте состояние механизма привода дроссельных заслонок.

18 Присоедините вакуумные трубки.

19 Винтом "оборотов" отрегулируйте холостые обороты двигателя.

20 Отрегулируйте состав смеси на холостом ходу.

Метод 2

21 Запустите двигатель и оставьте его работать на холостых оборотах.

22 Присоедините синхрометр (балансный измеритель масс воздуха) к управляющему карбюратору и запишите измеренное значение (рис. 4.22).

23 Переставьте синхрометр на управляемый карбюратор и также запишите измеренное значение.

24 Если значения неравны, уравнивайте их, поворачивая регулировочный винт синхронизации.

25 Обратите внимание, что если имеется синхрометр, можно измерять одновременно оба потока.

26 Отрегулируйте холостые обороты.

27 Отрегулируйте состав выхлопных газов.



Рис. 4.22 Установка синхрометра для измерения баланса воздушных потоков

Регулировка холостого хода и состава смеси (сдвоенные карбюраторы)

28 Перед началом регулировки синхронизируйте карбюраторы, как описано выше.

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

30 Установите необходимые обороты двигателя винтом "3" (см. рис. 4.30).

31 Проверьте уровень CO. Если уровень неверный, проведите его регулировку винтом "качества" холостого хода каждого карбюратора понемногу, до достижения требуемого результата. Заворачивание винта (по часовой стрелке) уменьшает уровень CO и наоборот. Каждый винт поворачивайте на одинаковый угол.

32 Повторяйте действия п.п. 30 и 31 до достижения требуемых результатов.

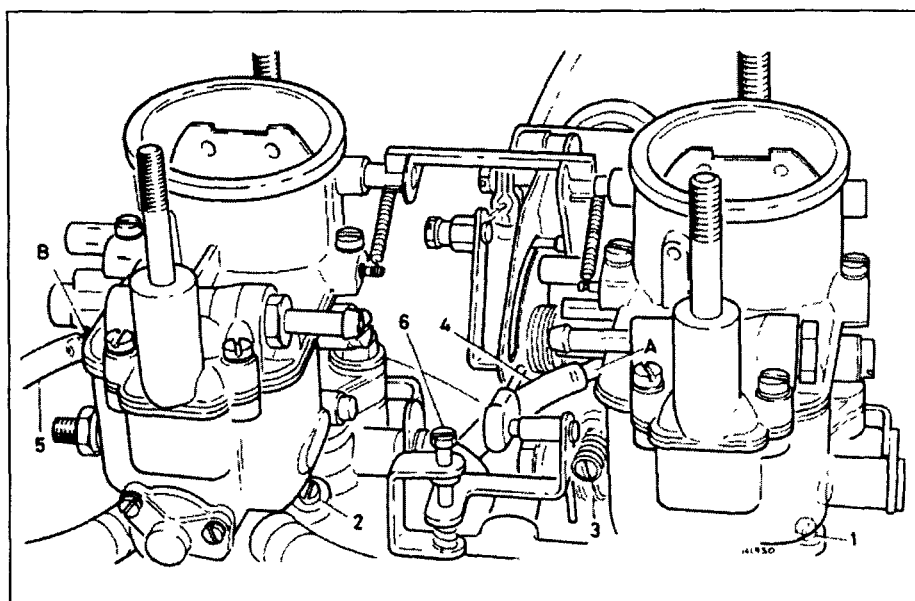


Рис. 4.30 Регулировка холостого хода сдвоенных карбюраторов – 35 IBSH

- 1 Винт "качества" холостого хода (управляющий карбюратор)
- 2 Винт "качества" (управляемый карбюратор)
- 3 Винт "оборотов"
- 4 Вакуумный шланг

- 5 Вакуумный шланг
- 6 Синхронизирующий винт дроссельных заслонок
- А Штуцер
- В Штуцер

3 16•6 Карбюратор Weber 32 и 35 IBSH

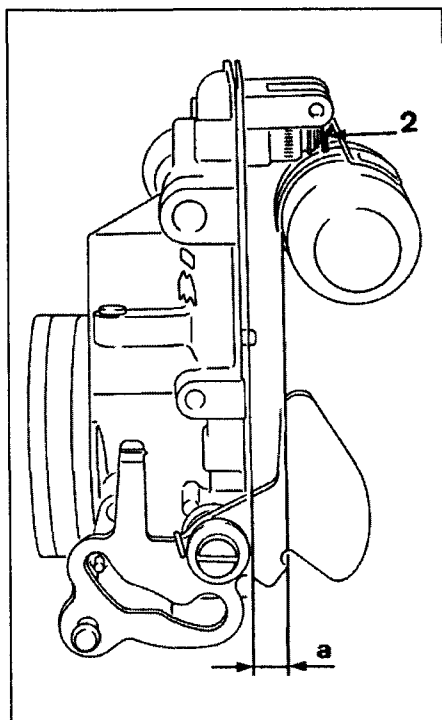


Рис. 4.37 Регулировка уровня в поплавковой камере

2 Высота поплавка
а Внутренний язычок

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

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

35 Установите новые заглушки на винты "качества".

Уровень топлива в поплавковой камере

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

37 Измерьте расстояние между крышкой (с прокладкой) и верхним краем поплавка (рис. 4.37).

38 Необходимая регулировка производится подгибанием внутреннего язычка.

Регулировки пускового устройства

Регулировка пусковых оборотов

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

40 Переверните карбюратор.

41 Рычагом привода переведите воздушную заслонку в полностью закрытое положение. Винт регулировки пусковых оборотов должен упереться в кулачок и принудительно открыть дроссельную за-

слонку, чтобы получился небольшой зазор (рис. 4.41).

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

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

Регулировка пусковых оборотов (пусковые устройства с вакуумным приводом)

44 Полностью закройте воздушную заслонку рычагом управления (рис. 4.44).

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

46 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".

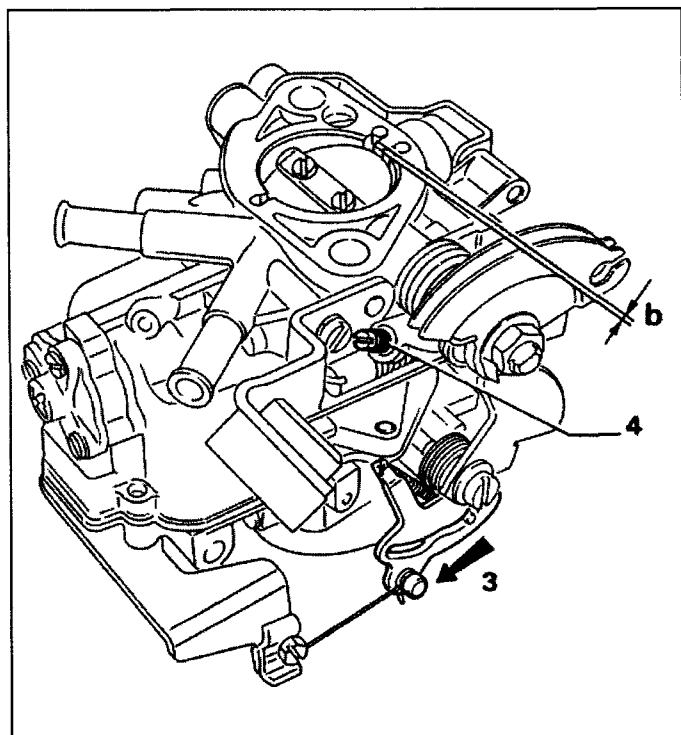


Рис. 4.41 Регулировка пусковых оборотов

4 Винт регулировки
3 Полностью закрытая воздушная заслонка
б Зазор

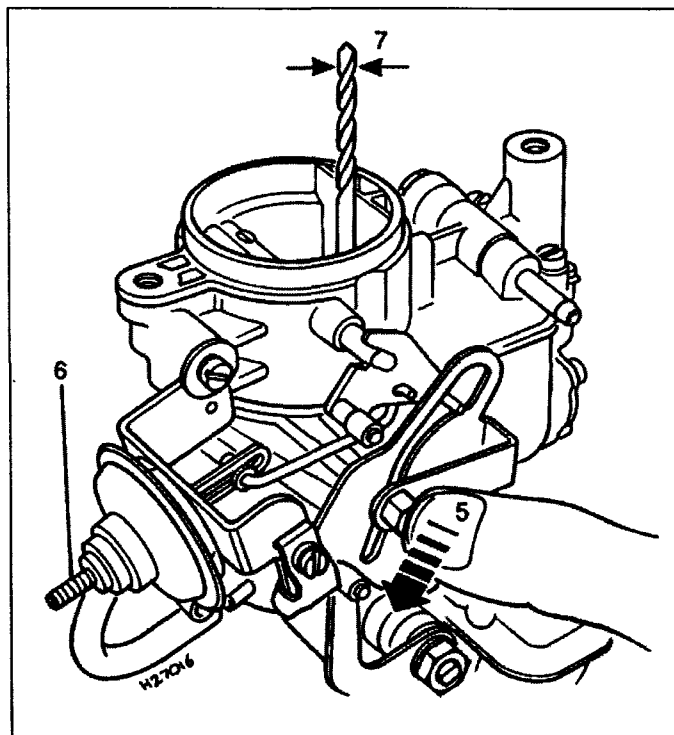


Рис. 4.44 Регулировка привода пускового устройства

5 Полностью закрытая воздушная заслонка
6 Регулировочный винт
7 Сверло