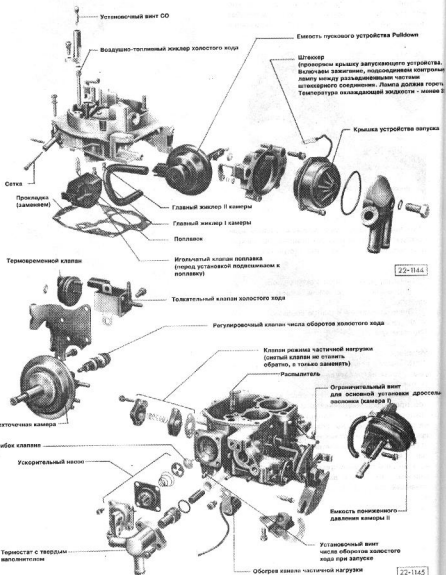
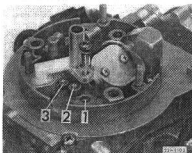


Все сочленения карбюратора смазываем молибденовой смазкой. При повреждении заменяем кольца круглого сечения



РАСПОЛОЖЕНИЕ ЖИКЛЕРОВ В КАРБЮРАТОРЕ 2Е2

Жиклеры, расположенные сверху верхней части

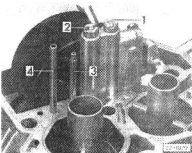


1 - воздушно-топливный жиклер холостого хода
(под отверстием для установочного винта СО)

2 - воздушный жиклер* главной дозирующей
системы первичной камеры с
эмульсионной трубкой (смена не предусмотрена)

3 - воздушный жиклер главной дозирующей
системы вторичной камеры с эмульсионной трубкой
(смена не предусмотрена)

Жиклеры, расположенные снизу верхней части
карбюратора



1 - главный жиклер первичной камеры

2 - главный жиклер вторичной камеры

3 - всасывающая трубка экономайзера

4 - всасывающая трубка перехода вторичной

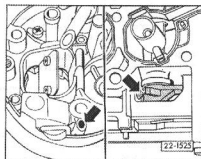
камеры

Устанавливаем экономайзер



* Поток топлива должен впрыскиваться в
направлении выемки (стрелка)

Упор воздушной заслонки



Внимание: карбюратор мотора 1,6 л на 53 кВт (72
л.с.) с применением катализатора снабжен
ограничительным винтом, который служит для упора
воздушной заслонки.

Винт устанавливается на фирме и его ни в коем
случае нельзя удалять или изменять его положение.
Благодаря регулируемому упору, воздушная
заслонка при прогревом моторе не во всех случаях
становится перпендикулярно.

СНИМАЕМ И УСТАНОВЛИВАЕМ КАРБЮРАТОР

Снятие

- * Снимаем массу с аккумулятора.
- * Снимаем воздушный фильтр, см. стр.75.
- * Снимаем привод карбюратора, см. стр.46.
- * Маркируем электрические провода с помощью прозрачной ленты и снимаем их.
- * Отвинчиваем шестигранный болт крышки автоматики запуска.
- * Обозначаем бензиновые шланги на карбюраторе и снимаем их.
- * Вывинчиваем 3 винта в центре карбюратора.
- * Снимаем карбюратор, затыкаем впускную трубу.

Установка

- * Помещаем карбюратор на промежуточный фланец и привинчиваем.
- * Соответственно маркировке подключаем электрические провода.
- * Надеваем бензиновые шланги и страхуем их хомутами.
- * Надеваем шланги пониженного давления.
- * Присоединяем массу к аккумулятору.
- * Соединяем привод газа.
- * Привинчиваем крышку автоматики запуска.
- * Ставим воздушный фильтр, см.стр.75.
- * Устанавливаем холостой ход.

СНИМАЕМ И УСТАНОВЛИВАЕМ ВЕРХНЮЮ ЧАСТЬ КАРБЮРАТОРА

В том случае, если должна сниматься только верхняя часть карбюратора, работу можно проводить, не снимая карбюратора.

Снятие

- * Снимаем и ставим воздушный фильтр, см.стр.75.
- * Отвинчиваем шестигранный болт крышки автоматики запуска.
- * Снимаем кабель автоматики запуска.
- * Маркируем и снимаем топливные шланги с верхней части карбюратора.
- * Шланг низкого давления устройства Pulldown снимаем с нижней части карбюратора.

Внимание: шланг низкого давления не снимаем с камеры Pulldown.

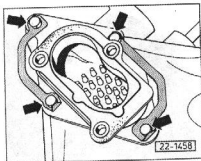
- * Вывинчиваем 4 винта из верхней части карбюратора и 3 сквозных винта, снимаем верхнюю часть.

Установка

- * Ставим новую прокладку на нижнюю часть карбюратора.
- * Ставим верхнюю часть карбюратора и укрепляем семью винтами.
- * Надеваем кабель автоматики запуска.
- * Соответственно маркировке надеваем топливные шланги.
- * Надеваем шланг пониженного давления камеры Pulldown.

* Привинчиваем крышку автоматики запуска, не забываем резиновое кольцо.

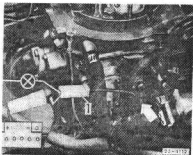
* Ставим воздушный фильтр, см.стр.75.



Внимание: с 12.1984г. винты крепления для резинового фланца (стрелки) страхуются специальными жестяными прокладками. Если был снят резиновый фланец, то винты следует затягивать с усилием 13Нм и отогнуть край страховочной прокладки, как показано на рис. Страховочной прокладкой также оснащались и автомобили более раннего выпуска.

ПРОВЕРЯЕМ ПОДОГРЕВ ВЫХОДНОГО РАЗДЕЛИТЕЛЬНОГО КАНАЛА (канала частичной нагрузки)

* Проверяем контакт массы обогревательного элемента. Контактная поверхность нагревательного элемента должна плотно прилегать к карбюратору. В случае необходимости очищаем поверхность.



* Вынимаем штеккер -1- из разъема.

* Подключаем проверочную лампу к разъему -1- и к плюсу аккумулятора.

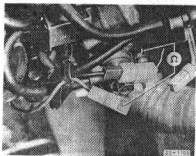
* Если контрольная лампа горит, нагревательный элемент в порядке.

* Если контрольная лампа не горит, то неисправен нагревательный элемент и его следует заменить.

* Проверяем посадку разъема на проводе, при этом обращаем внимание на то, чтобы провод не был протерт о металлические части.

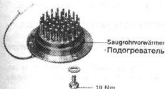
* Напряжение аккумулятора при проверке должно быть как минимум 11,5В.

* Мотор для проверки должен быть холодным.



* Подключаем омметр между проводом подогревателя и массой, и измеряем электрическое сопротивление. Заданное значение составляет 0,25 - 0,5 Ом.

ПРОВЕРЯЕМ ПОДОГРЕВ ВСАСЫВАЮЩЕГО ТРУБОПРОВОДА



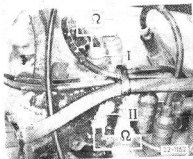
Для улучшения эксплуатационных характеристик во время фазы прогрева во впускной трубопровод смонтирован электрический подогреватель. Он нагревается за секунды и отдает свое тепло воздушно-топливной смеси.

* Проверяем изоляцию токопровода (красный) на образование трещин и возможное повреждение ребром впускной трубы.

* Проверяем защитный кембрик на правильность посадки.

* Если токопровод поврежден, заменяем подогреватель.

ПРОВЕРЯЕМ ТЕРМОВЫКЛЮЧАТЕЛЬ ДЛЯ ПОДОГРЕВАТЕЛЯ ВПУСКНОГО ТРУБА ПРОВОДА



* Снимаем термовыключатель - I -

* Проверяем сопротивление выключателя на его контактах (прозрачная линза). Затем помещаем выключатель в сосуд с водой, нагреваем его и повторяем измерения.

1 - при температуре ниже 55 °C выключатель замкнут (его сопротивление равно 0)

2 - при температуре выше 65 °C выключатель разомкнут (его сопротивление равно бесконечности).

АВТОМАТИКА ЗАПУСКА

Автоматика запуска подогревается электрически и с помощью разогретой охлаждающей жидкости мотора. Электрический подогрев действует только при малых температурах охлаждающей жидкости и отключается, когда температура достигает 35 °C. Основная установка должна измениться только в том случае, если это настоятельно необходимо.

СНЯТИЕ

- * Снимаем провод массы с аккумулятора.
 - * Отключаем электрический провод автоматики запуска.
 - * Отвинчиваем болт в центре крышки.
 - * Вынимаем три винта на установочном кольце.
- Снимаем крышку.

Установка

* Обновляем прокладку. При установке следим за тем, чтобы нагревательные спирали попали в соответствующие приемники.

* Ставим крышку автоматики запуска, не забывая про прокладку. Завинчиваем 3 винта. Метки на крышке автоматики запуска и на корпусе карбюратора должны совпадать. Затягиваем крепление крышки автоматики запуска.

* Надеваем провод автоматики запуска. Привинчиваем крышку с новой прокладкой, подключаем массу к аккумулятору.

* В том случае, если автоматика запуска отключается слишком рано, (мотор останавливается во время фазы прогрева) крышка запуска может быть повернута примерно на 5 мм (между маркировкой на корпусе карбюратора и маркировкой крышки).

* Снимаем воздушный фильтр, отвинчиваем винты на крышке, поворачиваем крышку автоматики запуска. Если заслонка автоматики запуска должна быть закрыта более продолжительное время, то поворачиваем крышку так, чтобы она двигалась в направлении заворачивания (максимально 5 мм от метки на корпусе карбюратора).

* Закрепляем крышку автоматики запуска.

* Окончательно провернем автоматику запуска. Заслонка должна быть открыта после фазы прогрева (стоять перпендикулярно).

* Если автоматика запуска должна отключаться раньше, крышка поворачивается в противоположную сторону (максимально на 5 мм).

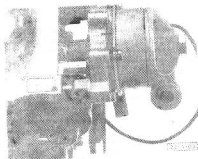
ПРОВЕРЯЕМ АВТОМАТИКУ ЗАПУСКА

* Снимаем воздушный фильтр с карбюратора, см. стр. 75.

* Однократно продолжительно нажимаем на газ. Воздушная заслонка (верхняя заслонка карбюратора) должна быть закрыта.

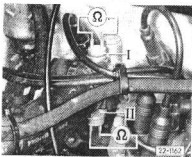
* Включаем зажигание, запускаем мотор.

* В зависимости от наружной температуры, примерно через 5 мин. должна открыться воздушная заслонка. В противном случае исследуем биметаллическую пружину на излом или проверим токоподвод к автоматике запуска или термовыключатель.



* Маркировка на крышке автоматики запуска и на верхней части карбюратора должна совпадать.

ПРОВЕРЯЕМ ТЕРМОВКЛЮЧАТЕЛЬ ДЛЯ АВТОМАТИКИ ЗАПУСКА



* Снимаем термовключатель -II-.

* Проверяем с помощью омметра включатель (красная изоляция) сопротивление выключателя. Потом помещаем его в сосуд с водой, подогреваем и повторяем проверку.

Заданные значения:

1 - выключатель замкнут при температуре 33 С и менее (сопротивление равно 0)

2 - выключатель разомкнут при температуре примерно 42 С и более (сопротивление равно бесконечности).

ПРОВЕРЯЕМ/ УСТАНОВЛИВАЕМ ОБОРОТЫ ХОЛОСТОГО ХОДА И СОДЕРЖАНИЕ СО

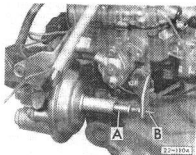
* Прогреваем мотор. Температура масла должна быть не менее 60 С.

* Отключаем электропотребители (радио, фары и т.д.).

* Воздушная заслонка (верхняя заслонка карбюратора) должна быть полностью открыта, воздушный фильтр можно оставить.

* Снимаем шланг вентиляции картера с крышки головки цилиндров и затыкаем его.

* Если имеется кондиционер, выключаем его..



* Шток мембраны -А- должен находиться в положении установки холостого хода (см.ниже "Проверяем трехточечную камеру"), а установочный винт -В-должен касаться штока диафрагмы, иначе мотор будет прогреваться дольше, чем нужно. В необходимом случае проверяем трехточечную камеру и число оборотов холостого хода запуска.

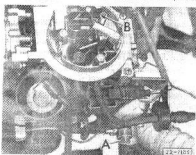
* Подключаем тахометр и измерительный прибор СО согласно инструкций их эксплуатации.

Внимание: измерительные приборы подключаем только при выключенном зажигании.

Установка

* Снимаем крышку воздушного фильтра.

* Запускаем мотор, измеряем число оборотов холостого хода и содержание СО, при необходимости - устанавливаем. Заданные значения см.на стр. 5. Внимание: если содержание СО отклоняется от заданного значения на 1-2%, то снимаем установочный винт СО с патрубка. Отверстие патрубка продуваем сжатым воздухом, а конец установочного винта чистим чистой тряпкой.



* Снимаем страховочную крышку -В- с установочного винта СО.

* Периодически вращаем установочный винт СО -В- и регулировочный клапан -А-, пока не будет достигнуто заданное значение.

Внимание: во время установочных работ электровентилятор радиатора не должен работать.

* Закрываем установочный винт -В- новой страховочной крышкой.

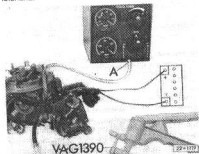
* Ставим крышку воздушного фильтра.

Внимание: после установки СО шланг для проветривания картера надевается на прежнее место. Если при этом повышается содержание СО, причина этого заключается не в неправильной установке, а в обогащении из картера вследствие разбавления масла при преобладании поездов на короткие расстояния. При более затяжных поездках на большие расстояния уменьшается содержание топлива в масле и снова нормализуется содержание СО. Кратковременное это можно добиться очень быстрой ездой в течение примерно 30 мин., или так или иначе предельно возможной сменой масла.

ПРОВЕРЯЕМ КЛАПАН ПРИНУДИТЕЛЬНОГО ХОЛОСТОГО ХОДА

Клапан принудительного холостого хода через трехточечную камеру управляет на холостом ходу и в режиме наката дроссельной заслонкой. Проверку можно производить, не снимая карбюратора. Для нее используется разрежающий насос и измерительный прибор пониженного давления.

- * Снимаем воздушный фильтр, см. стр. 75.
- * Снимаем шланги пониженного давления от клапана.

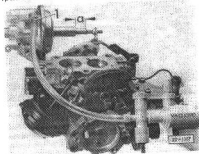


- * Подключаем разрежающий насос к среднему патрубку.
 - * Подключаем измерительный прибор пониженного давления к боковому патрубку клапана, включаем прибор.
 - * Добиваемся пониженного давления с помощью насоса. Измерительный прибор, однако, не должен показывать этого.
 - * Подключаем электрические контакты клапана двумя вспомогательными проводами к плюсу и минусу аккумулятора. При этом необходимо соблюдать полярность, указанную на корпусе разъемов. Одновременно постоянно поддерживаем пониженное давление разрежающего насоса.
- Внимание:** клапан может повредиться и разрушиться, если неправильно подключить его контакты.
- * После подключения к батарее клапан должен открыться, при этом одновременно регистрирующий прибор начинает показывать пониженное давление и реагирует на каждое качание насоса (показания колеблются в такт качаниям). Если этого не происходит, заменяем клапан.
 - * Надеваем шланги пониженного давления, ставим воздушный фильтр.

ПРОВЕРЯЕМ ТРЕХТОЧЕЧНУЮ КАМЕРУ

Трехточечная камера определяет положение дроссельной заслонки для холодного запуска холостого хода и режима движения накатом. Проверку можно проводить, не снимая карбюратора. Кроме того, необходим разрежающий насос.

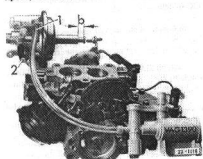
- * Снимаем все шланги пониженного давления с трехточечной камеры.



- * Подключаем разрежающий насос к патрубку -1- трехточечной камеры. Проверим точку холостого хода.

Добиваемся с помощью разрежающего насоса пониженного давления. Шток мембраны должен быть выдвинут до точки пониженного давления -а-, равной примерно 15 мм.

Проверяем точку отключения в режиме наката

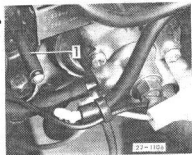


- * Закрываем патрубок -2- трехточечной камеры.
- * Пониженное давление получаем с помощью разрежающего насоса. Шток мембраны должен выдвигаться до точки отключения наката -b-, равный примерно 10 мм, который должен сократиться как минимум примерно 1 мм. В ином случае мембрана, соответственно, трехточечная камера, являются негерметичными.

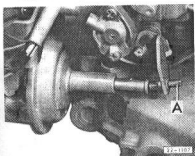
ПРОВЕРЯЕМ И УСТАНОВЛИВАЕМ ЧИСЛО ОБОРОТОВ ПРИ ЗАПУСКЕ ДВИГАТЕЛЯ

Число оборотов холостого хода при запуске двигателя следует проверять и, в случае необходимости, регулировать всегда в том случае, когда карбюратор был полностью демонтирован, или мотор во время фазы прогрева имеет плохой переход.

- * Разогреваем мотор. Температура масла должна составлять как минимум 60 °C.
- * Подключаем тахометр (зачищение выключено).
- * Проверяем установку холостого хода.
- * Проверяем момент зажигания, см.стр.221.
- * Снимаем воздушный фильтр и затыкаем шланг пониженного давления регулятора температуры.



- * Снимаем тройник со шланга пониженного давления «1» и шланг «1» затыкаем пробкой.
- * Запускаем мотор.



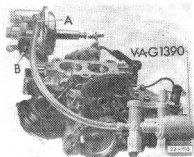
- * Проверяем число оборотов холостого хода и в необходимом случае регулируем с помощью установочного винта -А-. Заданное значение см.на стр.74.

- * Стравливаем винт после установки с помощью лака.
- * Ставим воздушный фильтр.
- * Надеваем тройник на шланг пониженного давления.

ПРОВЕРЯЕМ/УСТАНОВЛИВАЕМ КОЛИЧЕСТВО ВПРЫСКА УСКОРИТЕЛЬНОГО НАСОСА

Количество впрыска ускорительного насоса следует всегда проверять в том случае, когда велико потребление бензина, плохой переход при подаче газа, мотор плохо принимает газ или ускоритель замедленно. Для проверки необходим разрежающий насос.

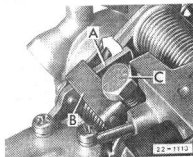
- * В течение короткого времени прогреваем мотор для того, чтобы заполнилась поплавковая камера.
- * Снимаем воздушный фильтр, см.стр.75.
- * Снимаем карбюратор, см.стр.80.
- * Снимаем шланги пониженного давления с трехточечной камеры.



- * Подключаем разрежающий насос к патрубку -А- трехточечной камеры.

- * Патрубок -В- трехточечной камеры закрываем.

- * С помощью разрежающего насоса откачиваем давление до тех пор, пока шток мембраны не зафиксируется в положении езды накатом (см. выше "Проверяем трехточечную камеру") и между установочным винтом числа оборотов запуска и штоком мембраны не образуется зазора.

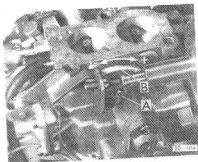


* Рычаг прогрета -А- поворачиваем настолько, чтобы шток привода дроссельной заслонки не касался его и фиксируем рычаг прогрета в этом положении; для этого зажимаем болт -С- (например, М8х20) между рычагом и корпусом карбюратора.

* Держим воронку и измерительную емкость под карбюратором.

* Рычаг дроссельной заслонки медленно приводим в действие, делая каждое качание не менее, чем за три секунды.

* Полученное значение впрыснутого топлива делим на 10 и сравниваем с заданным значением (смотри ниже "данные карбюратора").



* Количество впрыска устанавливаем путем отвинчивания фиксирующего винта -А- и поворота эксцентрика -В-. "+" соответствует увеличению количества впрыска, "-" - уменьшению количества впрыска.

* Фиксирующий винт после регулировки покрывается фиксирующим лаком.

Внимание: если после регулировки не достигается требуемое количество впрыска, то проверяем поршень насоса и его манжету. Проверяем также проходимость распылителя.

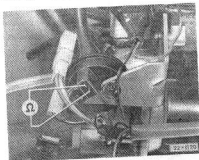
* Ставим карбюратор, см.стр.80.

* Ставим воздушный фильтр, см.стр.75.

* Устанавливаем число оборотов холостого хода/ проверяем содержание CO.

ПРОВЕРЯЕМ ТЕМПЕРАТУРНЫЙ ВРЕМЕННОЙ КЛАПАН

* Температура этого клапана должна во время проверки составлять 20-30 °C, в ином случае его необходимо снять и подогреть.



* Подключаем омметр и измеряем сопротивление. Заданное значение составляет $6 \pm 1,5$ Ом.