

Карбюраторы

AUDI



Модели с 1970 по 1992 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Сокращения, используемые в руководстве.....	3
Введение	4
Основные ремонтные процедуры	4
Ограничения выброса выхлопных газов в тесте MoT	5
AUDI 80/100 1,6/1,8 1979-86.....	7
AUDI 80/100 1,6 (63 кВт) 1975-79	12
AUDI 80 1,6/1,9 Coupe 1,9 100/Avant 1,6/2,2 1979-83.....	17
AUDI 80/Quattro/100 1,6/1,8 1986-92	22
AUDI 80/80 Coupe/80 Quattro/100/100 Quattro 1,3/1,6/1,8 1981-92.....	26
AUDI 80/Coupe/100 1,6/1,8 + Kat 1983-89	30
AUDI 80 1,4/1,8 1987-92.....	35
AUDI 100 1,9 1982-84.....	41
AUDI 100/Avant 2,0 1976-78.....	45
AUDI 100/Avant 5S 2,2 1978-79	50
Вакуумные соединения.....	55
Электросхемы	60
Технические данные (ключ)	64
Технические данные.....	65

Сокращения, используемые в руководстве

EGR	Система рециркуляции отработавших газов	MT	Механическая трансмиссия
EU	Европа	AC	Кондиционер
HC	Высокое давление	K	Keihin
LC	Низкое давление	P	Pierburg
AT	Автоматическая трансмиссия	W	Weber
		Z	Zenith

ОСНОВНЫЕ РЕМОНТНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

Пломбировка

В начале каждого раздела "Регулировки, карбюратор установлен на двигателе" описаны типы установленных пломб, если они применяются, а также способы их снятия и замены. Обычно регулировочные винты либо утоплены в корпусе, при этом защитную пломбу можно извлечь при помощи рычага, либо выступают из корпуса, при этом пластмассовый защитный колпачок можно сломать. В обоих случаях защитные пломбы должны быть заменены новыми.

Регулировка холостого хода

Раздел "Регулировка холостого хода" каждой главы разделен на три подраздела, озаглавленных "Частота вращения холостого хода и концентрация СО", "Начальная установка параметров холостого хода" и "Повышенная частота вращения холостого хода".

Для того чтобы концентрация выхлопных газов не выходила за допустимые пределы и характеристики двигателя были нормальными перед началом выполнения регулировки частоты вращения холостого хода и концентрации СО необходимо выполнить подготовительные работы, описанные в разделе "Подготовка". Регулировку можно производить только после выполнения следующих условий:

- * Двигатель должен быть запущен (регулировки выполненные при выключенном двигателе могут быстро измениться).

- * Зазоры в приводе клапанов правильно установлены.

- * Угол опережения зажигания правильно установлен для используемой марки бензина.

- * Установлены свечи требуемого типа и правильно отрегулирован искровой промежуток.

- * Провода, разъемы высокого напряжения, крышка и бегунок пригодны к эксплуатации.

- * Рычажный механизм(ы) правильно отрегулирован и смазан.

- * Воздушный фильтр установлен вместе с очищающим элементом (на определенных моделях требуется снять воздушный фильтр, что подробно описано в соответствующем разделе).

- * Система впуска не имеет утечек (вакуумные шланги, вентиляционные шланги и т.д.)

- * Система выпуска пригодна к эксплуатации и не имеет утечек.

- * Воздушная заслонка полностью открыта.

- * Двигатель прогрет до нормальной рабочей температуры. Двигатель должен быть запущен и работать на повышенной частоте вращения холостого хода до тех пор, пока не откроется термостат или двигатель не прогреется до определенной температуры. Не прогревайте двигатель на частоте вращения холостого хода, т.к. можно получить неправильное значение концентрации СО.

- * Все электроагрегаты должны быть выключены, однако на определенных моделях должен быть включен вентилятор охлаждения и/или головные фары. Более подробно см. в соответствующем разделе.

- * Контрольное оборудование, такое как тахометр и измеритель концентрации СО, должно быть подсоединено в соответствии с инструкцией изготовителя.

Начальная установка параметров холостого хода

В нормальных условиях начальная установка параметров холостого хода необходима только в том случае, если после регулировки холостого хода и концентрации не удалось добиться удовлетворительных значений или, если произошло случайное нарушение начальной установки дроссельной заслонки.

Другие регулировки

Процедуры проверок и регулировок повышенной частоты вращения холостого хода, автоматической воздушной заслонки, зазора воздушной заслонки и т.д. описаны в тексте под соответствующими заголовками.

щими заголовками. В нормальных условиях эти регулировки не требуются и производятся только при возникновении специфических проблем. Необходимо выполнить все условия, описанные в разделе подготовка, а также некоторые специальные условия, описанные в начале соответствующего раздела, если это необходимо.

Примечания: Под этим заголовком описаны моменты, требующие особого внимания, или операции, к которым нужно обратиться.

Спецификации и Технические данные
Если возможно в начале соответствующего раздела приводится спецификация частоты вращения холостого хода и концентрации СО. Полная спецификация для каждого автомобиля и карбюратора приведена в разделе "Технические данные", каждая модель имеет свою колонку данных и спецификаций. Данные о регулировке зазоров в приводе клапанов, угла опережения зажигания и т.д. могут быть взяты из Руководства по техническим данным автомобиля.

Вакуумные соединения

Эти диаграммы показывают соединение вакуумных шлангов между карбюратором, воздушным фильтром, распределителем и другими компонентами.

Электросхемы

Для карбюраторов с электроуправлением включен специальный раздел, содержащий указания по использованию электросхем, расшифровку символов и обозначений, а также список кодов компонентов и их описание. На схемах символически показан каждый компонент и используется простой адресный код, определяющий компонент, к которому присоединен каждый провод.

ОГРАНИЧЕНИЯ ВЫБРОСА ВЫХЛОПНЫХ ГАЗОВ ТЕСТЕ MoT

* Автомобили после 1 августа 1983 года
4,5 % СО, СН 1200 ч/млн.

* Автомобили после 1 августа 1975 года
6,0 % СО, СН 1200 ч/млн.

* Более старые автомобили должны быть визуально проверены на наличие избыточного дыма.

* Некоторые автомобили, даже будучи новыми, не могут соответствовать ограничениям СН в тесте MoT. Если автомобиль отвечает требованиям по концентрации СО на частоте вращения холостого хода, а при проверке концентрации СН нельзя добиться соответствия, можно проверять концентрацию СН при повышенных оборотах двигателя до 2000 об/мин. Если величина СН соответствует 1200 ч/млн или ниже, то можно считать, что автомобиль отвечает как требованиям по концентрации СО, так и требованиям по концентрации СН.

* Во всех случаях проверку концентрации СО необходимо производить при нормальной (низкой) частоте вращения холостого хода.

* Повышение частоты вращения холостого хода следует производить при помощи педали управления дроссельной заслонкой, а не при помощи механизмов воздушной заслонки или холодного пуска.

* Автомобили с роторными двигателями Ванкеля должны быть отнесены к зарегистрированным до 1 августа 1975 года и визуально проверены на избыток выхлопного дыма.

Выброс выхлопных газов и регулировка двигателя

При проверке ограничения выброса выхлопных газов, как составной части контроля MoT для автомобилей с бензиновыми двигателями в классах IV и VII, проверяется верхний предел.

Владельцы автомобилей должны при любой возможности стремиться к тому, чтобы выброс выхлопных газов их автомобилей был отрегулирован в соответствии со спецификацией изготовителя. Во многих случаях ограничения изготовителя намного ниже ограничений, установленных для контроля MoT.

Концентрация СО.

Концентрация СО (окиси углерода) в выхлопном газе является показателем качества смеси топливной системы. Ниже приведен список возможных причин, приводящих к выходу показаний за допустимые пределы, указанные изготовителем.

Низкая концентрация CO:

Неправильная регулировка качества смеси (слишком бедная).
Утечки в системе впуска.
Низкое положение поплавка.
Пропуск зажигания в отдельном цилиндре.
Засорение жиклеров.
Дроссельная заслонка неправильно отрегулирована.

Высокая концентрация CO:

Неправильная регулировка качества смеси (слишком богатая).
Засорен воздушный фильтр.
Перелив топлива в карбюраторе.
Заведение воздушной заслонки.
Чрезмерный износ карбюратора.
Чрезмерный износ двигателя (отсоедините шланг системы вентиляции картера, чтобы убедиться в отсутствии прорыва газов).

Концентрация углеводородов (CH):

Концентрация CH измеряется в частях на миллион (ч/млн). Показания CH для различных двигателей различные и зависят от регулировки двигателя и механических условий.

Типичные показания для правильно отрегулированного двигателя в соответствующих условиях

Карбюраторный двигатель - меньше 300 ч/млн.

Двигатель с катализатором - меньше 50 ч/млн.

Концентрация CO₂:

Концентрация CO₂ (диоксида углерода) определяет коэффициент полезного действия двигателя. Максимальная концентрация CO₂ достигается при соотношении воздух: топливо - 14:1.

Типичные показания для правильно отрегулированного двигателя:

Максимум CO ₂	16%.
Минимум CO ₂	10%.

Концентрация O₂:

Количество O₂ (кислорода) в выхлопных газах может быть использовано для проверки качества смеси на автомобилях, оборудованных катализатором, когда концентрация CO и CH очень низкая. Для моделей без катализатора показания могут быть использованы для диагно-

стики отказов.

Типичные показания для правильно отрегулированного двигателя

O₂ меньше 1,5%.

Высокий уровень указывает на:

Наличие утечек в системе выпуска

Слишком бедную смесь.

Пропуск зажигания.

Неправильный угол опережения зажигания или фазы газораспределения.

Выполнение регулировок частоты вращения холостого хода и концентрации CO

Подготовка.

Перед выполнением регулировок топливной системы всегда будьте уверены в том, что двигатель, воздушный фильтр и система зажигания находятся в хорошем состоянии.

Перед началом выполнения регулировок всегда будьте уверены в правильном выполнении всех подготовительных работ для данной модели.

Перед проверкой частоты вращения холостого хода и концентрации CO прогрейте двигатель до нормальной рабочей температуры.

Перед проверкой концентрации CO и частоты вращения холостого хода всегда повышайте частоту вращения двигателя на несколько секунд, а затем позвольте стабилизироваться частоте вращения.

Выполняйте регулировки последовательно и перед выполнением следующей регулировки убедитесь в наличии эффекта от предыдущей.

Модели с электронным блоком управления частотой вращения холостого хода и качества смеси:

Необходимо обратить внимание на то, что модели, оборудованные ЭБУ частотой вращения холостого хода и качеством смеси требуют наличия специального оборудования для выполнения регулировок. На некоторых моделях вообще невозможно производить какие-либо регулировки. Все модели с катализатором требуют выполнения специальных процедур при проведении проверок и регулировок. Эти модели отличаются меткой Cat, приписанной к названию модели.

Модель	80 C/CL/GL	80 S/LS/GLS
Годы выпуска	1981-83	1979-81
Двигатель	1,6/55 кВт	1,6/55 кВт
Номер/код двигателя	WP/WV	YN
Тип трансмиссии	MT/AT	MT/AT
Дата установки карбюратора	10.81-7.83	9.79-4.80
Тип карбюратора	1B3	1B3-36
Идентификационный номер	049 129 017M/N	049 129 016A/B

Модель	Coupe 1,8 GL	100 CC
Годы выпуска	1981-82	1982-86
Двигатель	1,8/55 кВт	1,8/55 кВт
Номер/код двигателя	DD	DR
Тип трансмиссии	MT/AT	MT
Дата установки карбюратора	10.81-8.82	10.82-86
Тип карбюратора	1B3	1B3
Идентификационный номер	026 129 015B/C	026 129 015B/C

РЕГУЛИРОВКА, карбюратор установлен на двигателе

1. ПЛОМБИРОВКА

На большинстве регулировочных винтов карбюратора для предотвращения случайного сбоя регулировки установлены предохранительные пломбы. При необходимости регулировки этих винтов нужно удалить пломбы с помощью пинцета или отвертки. После выполнения регулировки необходимо сразу же установить новую пломбу.

2. РЕГУЛИРОВКА ЧАСТОТЫ ВРАЩЕНИЯ ХОЛОСТОГО ХОДА

2.1 Подготовка

- * Все прочие параметры двигателя (зазоры в приводе клапанов, система зажигания) должны быть правильно отрегулированы. См. "Введение".
- * Система впуска не должна иметь утечек.
- * Двигатель должен быть прогрет до нормальной рабочей температуры (температура масла минимум 60°C).
- * Воздушный фильтр установлен.
- * Шланг системы вентиляции картера отсоединен со стороны головки блока цилиндров и заглушен.
- * Воздушные заслонки полностью открыты.

* Все электроагрегаты выключены. (Во время проверки электрический вентилятор охлаждения не должен работать).

* При открытой воздушной заслонке регулировочный винт (А, Рис. 1) не должен находиться на кулачке повышенной частоты вращения холостого хода.

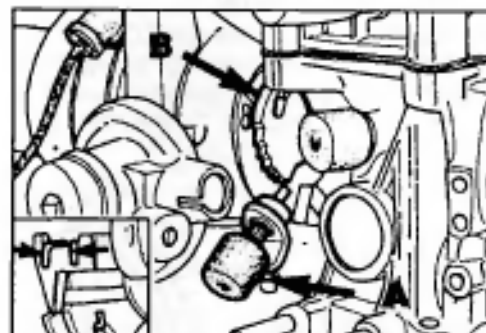


Рис. 1 Регулировочный винт повышенной частоты холостого хода (А)

Контрольное оборудование (тахометр и анализатор выхлопных газов) должно быть подключено согласно инструкциям изготовителей.

2.2 Частота вращения холостого хода и концентрация СО

Спецификация: см. "Технические данные".

а) Проверьте частоту вращения холостого хода.

Дайте двигателю поработать примерно полминуты на повышенной частоте вращения холостого хода. Переведите двигатель на нормальный холостой ход и проверьте частоту вращения.

б) Если частота вращения холостого хода выходит за допустимые пределы, удалите защитную пломбу и отрегулируйте ее винтом регулировки холостого хода (А, Рис. 2).

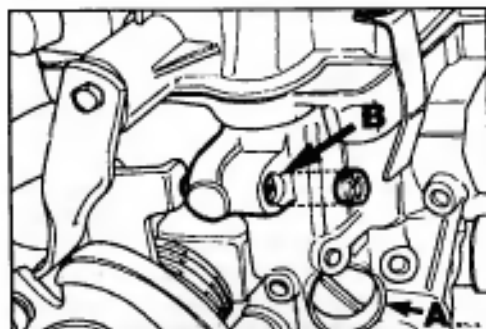


Рис. 2 Винт регулировки холостого хода (А)

в) Проверьте концентрацию СО.

д) Если концентрация СО выходит за допустимые пределы, удалите защитную пломбу и произведите регулировку винтом качества смеси (А, Рис. 3).

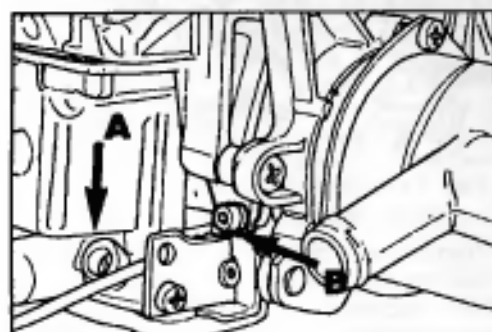


Рис. 3 Винт качества смеси (А)

е) Установите новые защитные пломбы на регулировочные винты.

ж) Подсоедините шланг системы вентиляции картера.

Примечание: Если после указанной регулировки не удалось добиться необходимых параметров холостого хода, необходимо отрегулировать начальное положение дроссельной заслонки, как описано ниже.

2.3 Установка начального положения дроссельной заслонки

Положение стопорного винта дроссельной заслонки устанавливается на заводе и не должно изменяться при нормальных условиях эксплуатации. Установку положения стопорного винта следует производить только при случайном нарушении заводской регулировки следующим образом:

а) Отсоедините от карбюратора вакуумный шланг и подключите в разрыв вакуумный манометр (вакуумметр).

б) Удалите со стопорного винта защитный колпачок (В, Рис. 2).

в) Запустите двигатель, установите режим холостого хода.

г) Переместите дроссельную заслонку так, чтобы кулачок (В) повышенной частоты вращения холостого хода не касался регулировочного винта (А) (Рис. 1).

д) Вращайте стопорный винт (В, Рис. 2) пока вакуумный манометр не будет показывать дальнейшего увеличения разрежения.

е) Выворачивайте стопорный винт пока разрежение не упадет до наименьшего значения, от этого положения выверните винт еще на 1/4 оборота.

ж) Установите на стопорный винт новый защитный колпачок.

з) Проверьте частоту вращения холостого хода и концентрацию СО.

Примечание: Для более точной регулировки необходим специальный инструмент для измерения положения дроссельной заслонки.

* Для выполнения этой регулировки карбюратор необходимо снять с двигателя.

Спецификация: "Х" 0.3 ± 0.03 мм.

а) Поверните кулачок повышенной частоты вращения холостого хода (В, Рис. 1) так, чтобы регулировочный винт (А) не касался кулачка.

б) Выверните стопорный винт дроссельной заслонки так, чтобы дроссельная заслонка полностью закрылась (В, Рис. 2).
 в) Переверните карбюратор и установите на фланец дроссельной заслонки переходник, чтобы центральный выступ индикатора вошел в камеру дроссельной заслонки.

г) Установите на переходник индикатор и сбросьте его на ноль.

д) Поворачивайте стопорный винт дроссельной заслонки до получения необходимого показания (Х, Рис. 7).

2.4 Повышенная частота вращения холостого хода

Спецификация: см. "Технические данные".

а) Снимите воздушный фильтр.

б) Поверните кулачок повышенной частоты вращения холостого хода (В) так, чтобы регулировочный винт (А) находился на вершине кулачка (Рис. 1).

в) Включите двигатель, не прикасаясь к педали акселератора.

г) Проверьте значение повышенной частоты холостого хода.

д) Если частота вращения находится за пределами допуска, снимите предохранительный колпачок с винта (А, Рис. 1) и произведите регулировку.

е) Установите предохранительный колпачок на регулировочный винт.

3. АВТОМАТИЧЕСКАЯ ВОЗДУШНАЯ ЗАСЛОНКА

* Установочная метка на крышке должна совпадать с меткой на корпусе воздушной заслонки.

* Нижний срез трубки обогащения топливной смеси должен находиться на одном уровне с верхней кромкой отверстия, выполненного в воздушной заслонке (Рис. 4).

4. ВОЗДУШНАЯ ЗАСЛОНКА

* Производите регулировку зазора воздушной заслонки винтом (В, Рис. 3) только в случае нарушения контрящего лакокрасочного покрытия.

* Мембранный механизм пускового устройства должен быть герметичным.

4.1 Пусковое устройство (Рис. 5)

а) Заглушите шланг пробкой со стороны замедляющего клапана (В).

б) Подключите вакуумный насос (А).

в) Создайте насосом разрежение (примерно 35-40 качков).

г) Разрежение не должно падать в течение 10 минут, иначе проверьте пусковое устройство и вакуумную камеру. При необходимости замените.

4.2 Зазор воздушной заслонки

Спецификация: см. "Технические данные".

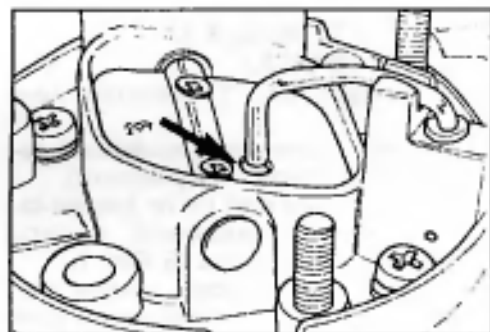


Рис. 4 Установка трубки обогащения топливной смеси

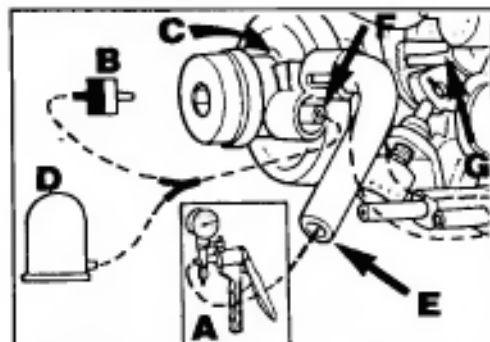


Рис. 5 Зазор воздушной заслонки - проверка

а) Закройте воздушную заслонку и поверните кулачок (В) повышенной частоты вращения холостого хода так, чтобы регулировочный винт (А) находился на вершине кулачка (Рис. 1).

б) Отсоедините шланги (Е и F) и заглушите шланг F пробкой (Рис. 5).

в) Подключите вакуумный насос (А) и создайте разрежение.

г) Нажмите на рычаг (G, Рис. 5) и проверьте зазор воздушной заслонки с помощью сверла (Рис. 6). Если размер зазора лежит за пределами допуска, отрегулируйте его регулировочным винтом (В, Рис. 3).

д) Подсоедините вакуумные шланги (Рис. 5).

РЕГУЛИРОВКИ, карбюратор СНЯТ

5. УСКОРИТЕЛЬНЫЙ НАСОС - ОБЪЕМ ВПРЫСКА

Спецификация: см. "Технические данные".

* Начальное положение дроссельной заслонки должно быть отрегулировано.

* Регулировочный винт (А) не должен касаться кулачка повышенной частоты вращения холостого хода (В, Рис. 1).

а) Заполните поплавковую камеру карбюратора топливом. На протяжении всей проверки необходимо поддерживать нормальный уровень топлива. Открывайте и закрывайте дроссельную заслонку, начиная с положения холостого хода, пока топливо не начнет впрыскиваться из трубки насоса.

б) Установите мерный сосуд и воронку под дроссельной камерой для сбора топлива.

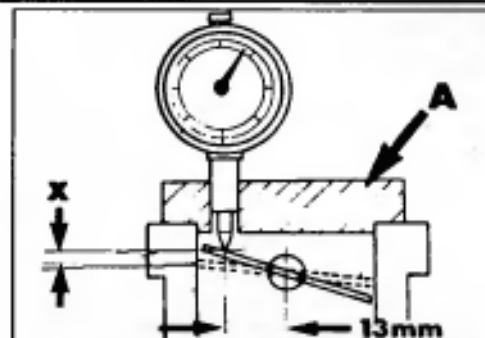


Рис. 7 Дроссельная заслонка - специальный инструмент

в) Откройте и закройте дроссельную заслонку полностью и равномерно 10 раз, начиная с положения холостого хода (по крайней мере 3 сек. на цикл).

г) Измерьте количество топлива в мерном сосуде. Разделите полученное значение на 10, чтобы получить значение объема впрыска топлива за один цикл, и сравните это значение с величиной, указанной в спецификации.

д) Если полученное значение находится за пределами допуска, произведите регулировку, ослабив винт (А) и повернув пластину кулачка (В, Рис. 8).

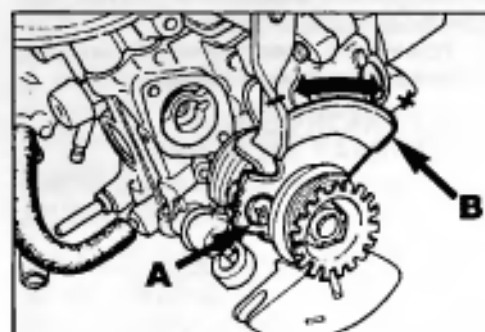


Рис. 8 Регулировка ускорительного насоса

е) Установите карбюратор на место и проверьте частоту вращения холостого хода и концентрацию CO.

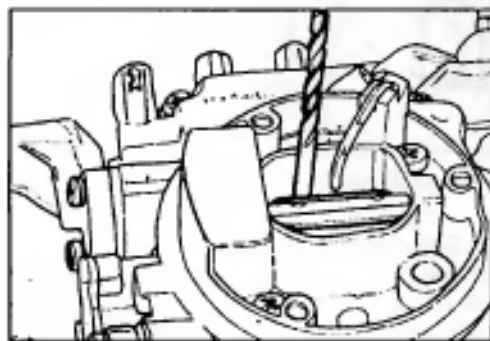


Рис. 6 Зазор воздушной заслонки - регулировка

**6. СМЕЩЕНИЕ ВОЗДУШНОЙ
ЗАСЛОНКИ**

Спецификация: "X" = max 0.5 мм.

а) Выполните операции а)-в), раздел 4.2.

б) Создайте еще большее разрежение.

в) Откройте дроссельную заслонку.

г) Нажмите рычаг (А, Рис. 9) и отпустите дроссельную заслонку. Регулировочный винт (В) должен находиться в положении, показанном на Рис. 9.

д) При необходимости произведите регулировку подгибанием рычага (А).

Примечание: Положение пружины должно соответствовать показанному на вставке на Рис. 1.

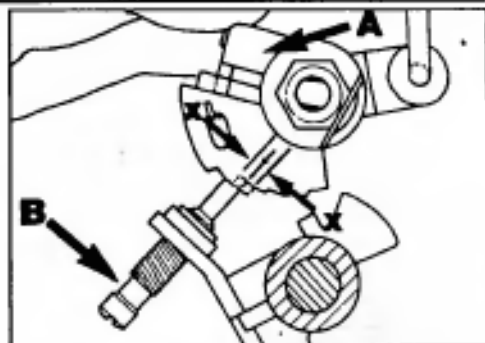


Рис. 9 Смещение воздушной заслонки -
регулировка

Модель	80 GL/LS/GLS	100 L/LS
Годы выпуска	1975-78	1975-76
Двигатель	1,6/63 кВт	1,6/63 кВт
Номер/код двигателя	YP 000 001-	YM
Тип трансмиссии	MT AT	MT
Дата установки карбюратора	9.75-8.79	9.75-8.79 8.75-1.76
Тип карбюратора	2B2-34/34	2B2-34/34 2B2-34/34
Идентификационный номер	049 129 015D/T	049 129 015E/G 049 129 015D

Модель	100/Avant	
Годы выпуска	1976-79	
Двигатель	1,6/63 кВт	
Номер/код двигателя	YV 000 001-	DR
Тип трансмиссии	MT	AT
Дата установки карбюратора	8.76-8.79	8.76-8.79
Тип карбюратора	2B2-34/34	2B2-34/34
Идентификационный номер	049 129 015F/J	049 129 015E

РЕГУЛИРОВКА, карбюратор установлен на двигателе

1. ПЛОМБИРОВКА

На большинстве регулировочных винтов карбюратора для предотвращения случайного сбоя регулировки установлены предохранительные пломбы. При необходимости регулировки этих винтов нужно удалить пломбы с помощью пинцета или отвертки. После выполнения регулировки необходимо сразу же установить новую пломбу.

2. РЕГУЛИРОВКА ЧАСТОТЫ ВРАЩЕНИЯ ХОЛОСТОГО ХОДА

2.1 Подготовка

* Все прочие параметры двигателя (зазоры в приводе клапанов, система зажигания) должны быть правильно отрегулированы. См. "Введение".

* Система впуска не должна иметь утечек.

* Двигатель должен быть прогрет до нормальной рабочей температуры (температура масла минимум 60°C).

* Воздушный фильтр установлен.

* Шланг системы вентиляции картера отсоединен со стороны головки блока цилиндров и заглушен.

* Воздушные заслонки полностью открыты.

* Все электроагрегаты выключены. Устройство кондиционирования воздуха также должно быть выключено.

* Контрольное оборудование (тахометр и анализатор выхлопных газов) должно быть подключено согласно инструкциям изготовителей.

2.2 Частота вращения холостого хода и концентрация CO

Спецификация:	950±50 об/мин:
9.75 - 8.78	1.0±0.3 % CO.
8.78 - 8.79	1.5±0.5 % CO.

а) Отсоедините шланг системы вентиляции картера от головки блока цилиндров и заглушите конец шланга.

б) Проверьте частоту вращения холостого хода.

Дайте двигателю поработать примерно полминуты на повышенной частоте вращения холостого хода. Переведите двигатель на нормальный холостой ход и проверьте частоту вращения.

в) Если частота вращения холостого хода выходит за допустимые пределы, удалите защитную пломбу и отрегулируйте ее винтом регулировки холостого хода (Рис. 1).

г) Проверьте концентрацию CO.

д) Если концентрация CO выходит за допустимые пределы, удалите защитную пломбу и произведите регулировку винтом качества смеси (А, Рис. 2).

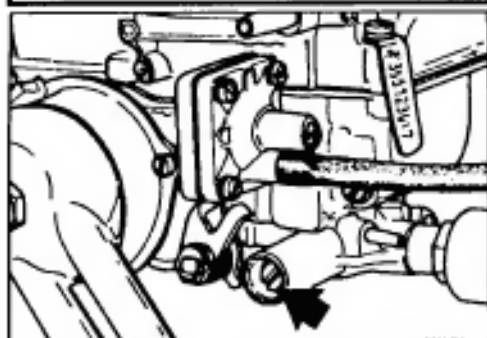


Рис. 1 Регулировочный винт частоты вращения холостого хода

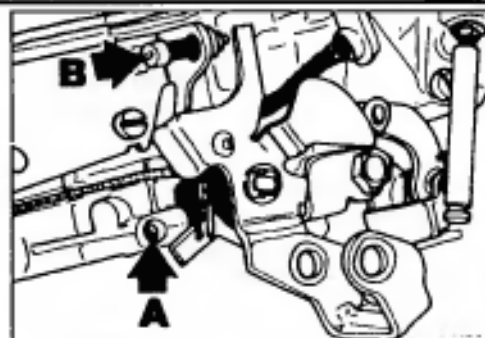


Рис. 2 Винт качества смеси (А)

е) Установите новые защитные пломбы на регулировочные винты.

ж) Подсоедините шланг системы вентиляции картера.

Примечание: Если после указанной регулировки не удалось добиться необходимых параметров холостого хода, необходимо отрегулировать начальное положение дроссельной заслонки первичной камеры, как описано ниже.

2.3 Установка начального положения дроссельной заслонки (первичная камера)

Положение стопорного винта дроссельной заслонки устанавливается на заводе и не должно изменяться при нормальных условиях эксплуатации. Установку положения стопорного винта следует производить только при случайном нарушении заводской регулировки следующим образом:

- Удалите со стопорного винта защитный колпачок (В, Рис. 2).
- Отвинтите стопорный винт так, чтобы между концом винта и упором на рычаге заслонки образовался зазор.
- Завинтите стопорный винт так, чтобы он снова касался упора, а затем еще на 1/4 оборота. В этом положении частота вращения холостого хода должна увеличиться на 100 об/мин.
- Установите на стопорный винт новый защитный колпачок.
- Проверьте частоту вращения холостого хода и концентрацию CO.

2.4 Повышенная частота вращения холостого хода (Двигатели UP с номером 113 694 и двигатели YV)

Спецификация: см. "Технические данные".

- Снимите воздушный фильтр.
- Откройте дроссельную заслонку, закройте воздушную заслонку, затем опустите дроссельную заслонку. Регулировочный винт (Рис. 3) должен теперь находиться на вершине кулачка повышенной частоты вращения холостого хода.

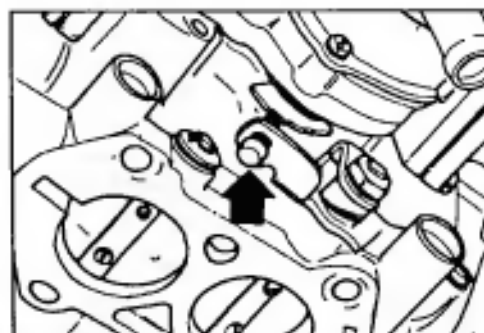


Рис. 3 Регулировочный винт повышенной частоты вращения холостого хода

- Включите двигатель, не прикасаясь к педали акселератора.
- Проверьте значение повышенной частоты холостого хода.
- При необходимости снимите предохранительный колпачок с регулировочного винта (Рис. 3) и произведите регулировку.

Примечание: Когда кулачок повышенной частоты вращения холостого хода находится в наивысшем положении регулировочный винт недоступен. Поэтому, быстро откройте дроссельную заслонку и поверните регулировочный винт "на ощупь".

е) Снова проверьте частоту вращения холостого хода.

ж) Установите новый защитный колпачок на регулировочный винт.

з) Установите на место воздушный фильтр.

3. ЗАЗОР ВОЗДУШНОЙ ЗАСЛОНКИ

Спецификация: см. "Технические данные".

а) Снимите крышку автоматической воздушной заслонки.

б) Закройте воздушную заслонку.

в) Нажмите на рабочую тягу воздушной заслонки в направлении, показанном стрелкой (А) - Рис. 4.

г) Зафиксируйте рычаг управления на упоре резиновой лентой.

д) Слегка нажмите на пластину воздушной заслонки в направлении, указанном стрелкой "С", для того, чтобы выбрать зазор в рычажном механизме.

е) Измерьте зазор между наружным ребром воздушной заслонки и стенкой воздухозаборника при помощи сверла (D) подходящего диаметра.

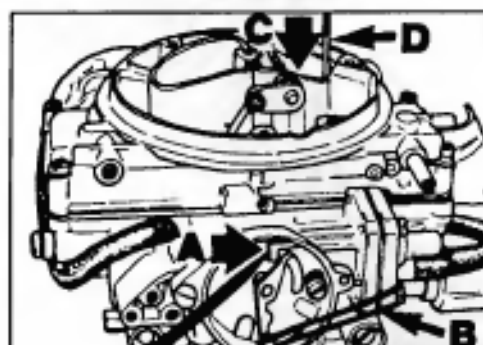


Рис. 4 Зазор воздушной заслонки - проверка

е) При необходимости отрегулируйте зазор при помощи регулировочного винта

(Рис. 5).

ж) Установите на место крышку воздушной заслонки, установочная метка на крышке должна совпасть с меткой на корпусе воздушной заслонки.

4. ПРИВОД ВТОРИЧНОЙ КАМЕРЫ

Спецификация: "X" = 1 - 2 мм.

а) Отсоедините толкатель вакуумного устройства от рычага дроссельной заслонки.

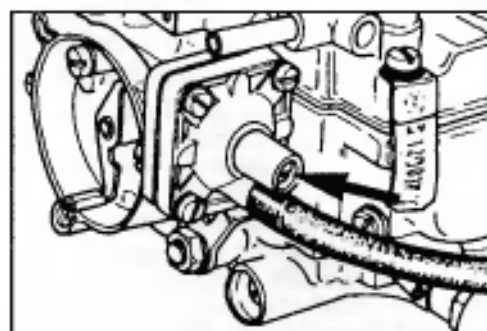


Рис. 5 Зазор воздушной заслонки - регулировка

б) Измерьте размер "X" между нижним концом прорези в толкателе и центром шариковой головки на рычаге дроссельной заслонки (Рис. 6).

в) При необходимости ослабьте контргайку (B) на вакуумном устройстве и закрутите толкатель вверх или вниз до получения правильной установки.

г) Затяните контргайку и присоедините толкатель к шариковой головке.

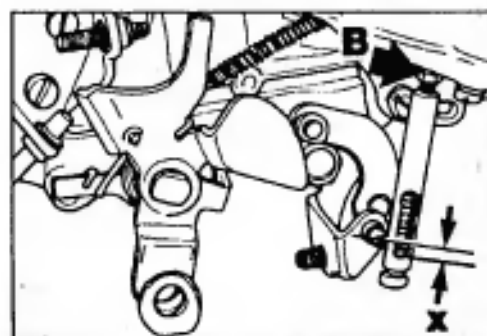


Рис. 6 Установка толкателя

РЕГУЛИРОВКИ, карбюратор СНЯТ

5. ПОЛОЖЕНИЕ ПОПЛАВКА

Спецификация: см. "Технические данные".

а) Снимите верхнюю часть корпуса карбюратора.

б) Переверните верхнюю часть корпуса карбюратора и наклоните ее на 45° , затем измерьте расстояние "X" от верхушки поплавка до поверхности верхней части корпуса (Рис. 7). Пружинный штифт игольчатого клапана поплавка не должен быть сжат.

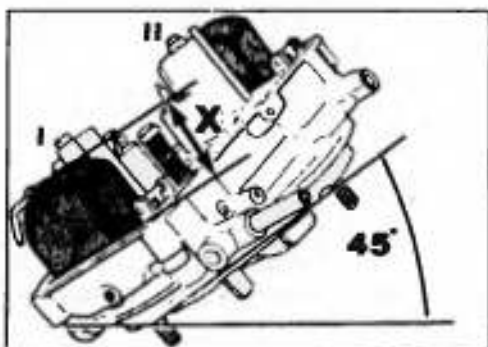


Рис. 7 Установка высоты поплавка

в) При необходимости произведите регулировку, подогнув рычаг поплавка. При проведении регулировки поплавков должен быть снят.

г) Установите верхнюю часть корпуса карбюратора на прежнее место.

Примечание: После каждого снятия или замены верхней части корпуса карбюратора необходимо проверять зазор воздушной заслонки и при необходимости производить регулировку.

6. ЗАЗОР ДРОССЕЛЬНОЙ ЗАСЛОНКИ

Спецификация: см. "Технические данные".

а) Полностью закройте воздушную заслонку.

б) Измерьте зазор между наружным ребром пластины дроссельной заслонки и стенкой впускного тракта при помощи сверла (А, Рис. 8) подходящего диаметра.

в) Если величина зазора выходит за допустимые пределы, снимите защитный колпачок с регулировочного винта (В), установленного на модели, начиная с 1976 года, и отрегулируйте зазор.

г) Установите новый защитный колпачок на регулировочный винт.

д) Установите карбюратор и проверьте частоту вращения холостого хода и концентрацию СО.

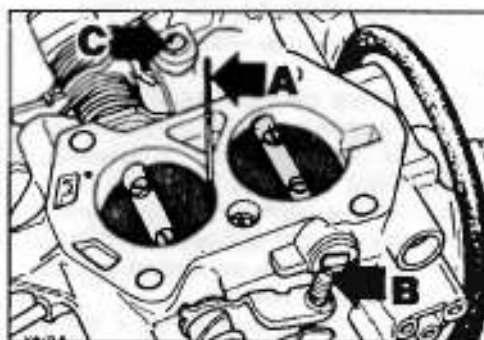


Рис. 8 Зазор дроссельной заслонки

7. НАЧАЛЬНАЯ УСТАНОВКА ДРОССЕЛЬНОЙ ЗАСЛОНКИ - ВТОРИЧНАЯ КАМЕРА

Положение стопорного винта дроссельной заслонки устанавливается на заводе и не должно изменяться при нормальных условиях эксплуатации. Установку положения стопорного винта следует производить только при случайном нарушении заводской регулировки следующим образом:

а) На моделях, начиная с 1976 года, снимите защитный колпачок со стопорного винта (С, Рис. 8).

б) Отвинтите стопорный винт до появления зазора между концом винта и упором на корпусе карбюратора.

в) Отсоедините толкатель вакуумного устройства от рычага механизма дроссельной заслонки.

г) Слегка нажмите рычаг дроссельной заслонки в направлении закрытого положения для того, чтобы выбрать зазор в рычажном механизме.

д) Поворачивайте стопорный винт до тех пор, пока он не коснется упора, а затем закрутите его еще на 1/4 оборота.

е) Установите новый защитный колпачок на стопорный винт.

ж) Присоедините толкатель вакуумного устройства.

з) После установки карбюратора проверьте частоту вращения холостого хода и концентрацию CO.

8. УСКОРИТЕЛЬНЫЙ НАСОС - ОБЪЕМ ВПРЫСКА

Спецификация: см. "Технические данные".

а) Заполните поплавковую камеру карбюратора топливом. На протяжении всей проверки необходимо поддерживать нормальный уровень топлива. Открывайте и закрывайте дроссельную заслонку, начиная с положения холостого хода, пока топливо не начнет впрыскиваться из трубки насоса.

б) Установите мерный сосуд и воронку под дроссельной камерой для сбора топлива.

в) Откройте и закройте дроссельную заслонку полностью и равномерно 10 раз, начиная с положения холостого хода (для получения правильного значения необходимо произвести 10 циклов за 15-25 сек.).

г) Измерьте количество топлива в мерном сосуде. Разделите полученное значение на 10, чтобы получить значение объема впрыска топлива за один цикл, и сравните это значение с величиной, указанной в спецификации.

д) Если полученное значение находится за пределами допуска, произведите регулировку, стопорным винтом, показанной стрелкой (Рис. 9).

е) Установите карбюратор на место и проверьте частоту вращения холостого хода и концентрацию CO.

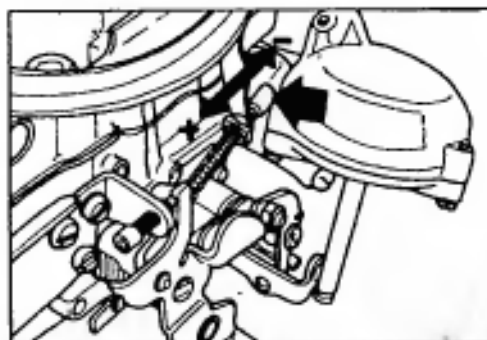


Рис. 9 Регулировка ускорительного насоса

AUDI 80 1,6/1,9 Coupe 1,9 100/Avant 1,6/2,2 ..1979-83

Модель	80 LS/GLS		
Годы выпуска	1979-83		
Двигатель	1,6/63 кВт		
Номер/код двигателя	YP		
Тип трансмиссии	MT	AT	MT
Дата установки карбюратора	9.79-	9.79-	8.80-8.83
Тип карбюратора	2B5-34/34	2B5-34/34	2B5-34/34
Идентификационный номер	049 129 016H	049 129 016F	049 129 016T/H

Модель	80 CD/Coupe 1,9		
Годы выпуска	1980-83		
Двигатель	1,9/85 кВт		
Номер/код двигателя	WN		
Тип трансмиссии	AT	MT	AT
Дата установки карбюратора	8.80-8.83	11.80-8.83	11.80-8.83
Тип карбюратора	2B5-34/34	2B5-34/34	2B5-34/34
Идентификационный номер	049 129 017	035 129 015G	035 129 015H

Модель	100/Avant			
Годы выпуска	1979-82			
Двигатель	1,6/63 кВт			
Номер/код двигателя	YV			
Тип трансмиссии	MT	AT	MT	AT
Дата установки карбюратора	9.79-6.80	9.79-6.80	7.80-8.82	7.80-8.82
Тип карбюратора	2B5-34/34	2B5-34/34	2B5-34/34	2B5-34/34
Идентификационный номер	049 129 016E/J ... 016F	... 017A/B	... 017	

Модель	100/Avant 5S			
Годы выпуска	1979-83			
Двигатель	2,2/85 кВт			
Номер/код двигателя	WB			
Тип трансмиссии	MT	AT	MT	AT
Дата установки карбюратора	9.79-7.80	9.79-7.80	8.80-7.83	8.80-7.83
Тип карбюратора	2B5-34/34	2B5-34/34	2B5-34/34	2B5-34/34
Идентификационный номер	035 129 015J/L ... 015K	... 016B	... 016A	

РЕГУЛИРОВКА, карбюратор установлен на двигателе**1. ПЛОМБИРОВКА**

На большинстве регулировочных винтов карбюратора для предотвращения случайного сбоя регулировки установлены предохранительные пломбы. При необходимости регулировки этих винтов нужно удалить пломбы с помощью пинцета или отвертки. После выполнения регулировки необходимо сразу же установить новую пломбу.

2. РЕГУЛИРОВКА ЧАСТОТЫ ВРАЩЕНИЯ ХОЛОСТОГО ХОДА**2.1 Подготовка**

- * Все прочие параметры двигателя (зазоры в приводе клапанов, система зажигания) должны быть правильно отрегулированы. См. "Введение".
- * Система впуска не должна иметь утечек.
- * Двигатель должен быть прогрет до нормальной рабочей температуры (температура масла минимум 60°C).
- * Воздушный фильтр установлен.
- * Шланг системы вентиляции картера отсоединен со стороны головки блока цилиндров и заглушен.

* Воздушные заслонки полностью открыты.

* Все электроагрегаты выключены. Устройство кондиционирования воздуха также должно быть выключено.

* Контрольное оборудование (тахометр и анализатор выхлопных газов) должно быть подключено согласно инструкциям изготовителей.

2.2 Частота вращения холостого хода и концентрация CO

Спецификация:

1,6	950 ± 50 об/мин $1,0 \pm 0,5\%$ CO
1,9	800 ± 50 об/мин $1,0 \pm 0,2\%$ CO
2,2	900 ± 50 об/мин $1,0 \pm 0,5\%$ CO

а) Откройте дроссельную заслонку и поверните кулачок повышенной частоты вращения холостого хода так, чтобы стопорный винт (Рис. 3) не касался кулачка.

б) Проверьте частоту вращения холостого хода.

Дайте двигателю поработать примерно полминуты на повышенной частоте вращения холостого хода. Переведите двигатель на нормальный холостой ход и проверьте частоту вращения.

в) Если частота вращения холостого хода выходит за допустимые пределы, удалите защитную пломбу и отрегулируйте ее винтом регулировки холостого хода (Рис. 1).

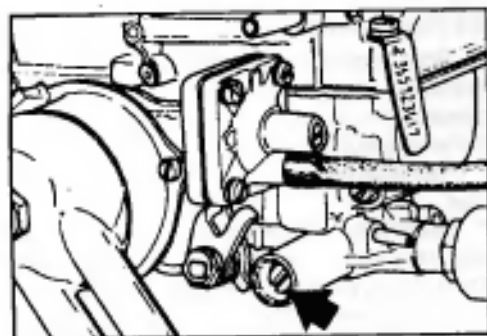


Рис. 1 Регулировочный винт частоты вращения холостого хода

г) Проверьте концентрацию CO.

д) Если концентрация CO выходит за допустимые пределы, удалите защитную пломбу и произведите регулировку винтом качества смеси (Рис. 2).

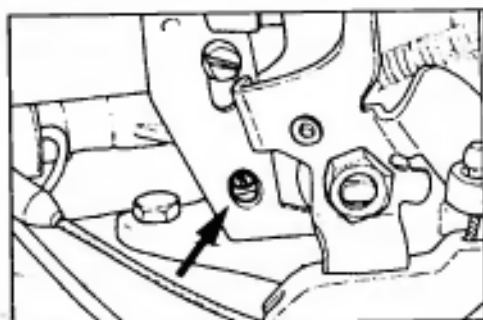


Рис. 2 Винт качества смеси

е) Установите новые защитные пломбы на регулировочные винты.

ж) Подсоедините шланг системы вентиляции картера.

Примечание: Если после указанной регулировки не удалось добиться необходимых параметров холостого хода, необходимо отрегулировать начальное положение дроссельной заслонки первичной камеры, как описано ниже.

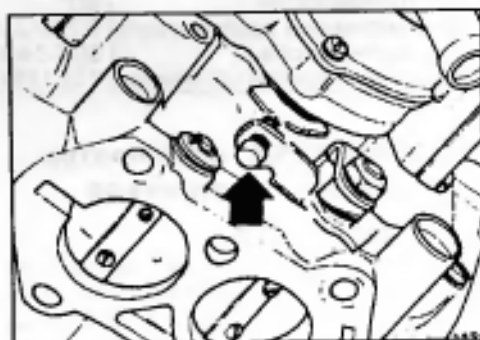


Рис. 3 Регулировочный винт повышенной частоты вращения холостого хода

2.3 Установка начального положения дроссельной заслонки (первичная камера)

Положение стопорного винта дроссельной заслонки устанавливается на заводе и не должно изменяться при нормальных условиях эксплуатации. Установку положения стопорного винта следует производить только при случайном нарушении заводской регулировки следующим образом:

- Удалите со стопорного винта защитный колпачок (А, Рис. 4).
- Отвинтите стопорный винт так, чтобы между концом винта и упором на рычаге заслонки образовался зазор.
- Завинтите стопорный винт так, чтобы он снова касался упора, а затем еще на 1/4 оборота. В этом положении частота вращения холостого хода должна увеличиться на 100 об/мин.

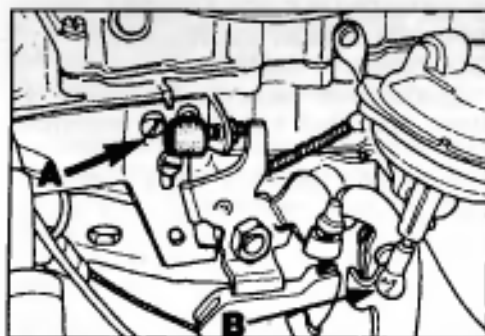


Рис. 4 Начальная установка дроссельной заслонки (А)

- Установите на стопорный винт новый защитный колпачок.
- Проверьте частоту вращения холостого хода и концентрацию СО.

2.4 Повышенная частота вращения холостого хода (зазор дроссельной заслонки)

Спецификация: см. "Технические данные".

- Снимите воздушный фильтр.

- Откройте дроссельную заслонку, закройте воздушную заслонку, затем отпустите дроссельную заслонку. Регулировочный винт (Рис. 3) должен теперь находиться на вершине кулачка повышенной частоты вращения холостого хода.

- Включите двигатель, не прикасаясь к педали акселератора.

- Проверьте значение повышенной частоты холостого хода.

- При необходимости снимите предохранительный колпачок с регулировочного винта (Рис. 3) и произведите регулировку.

Примечание: Когда кулачок повышенной частоты вращения холостого хода находится в наивысшем положении регулировочный винт недоступен. Поэтому, быстро откройте дроссельную заслонку и поверните регулировочный винт "на ощупь".

3. ЗАЗОР ВОЗДУШНОЙ ЗАСЛОНКИ

Спецификация: см. "Технические данные".

- Снимите воздушный фильтр и крышку автоматической воздушной заслонки.

- Откройте дроссельную заслонку и поверните кулачок повышенной частоты вращения холостого хода так, чтобы стопорный винт (Рис. 3) оказался в наивысшей точке кулачка.

- Нажмите на рабочую тягу воздушной заслонки в направлении, показанном стрелкой (А) - Рис. 5.

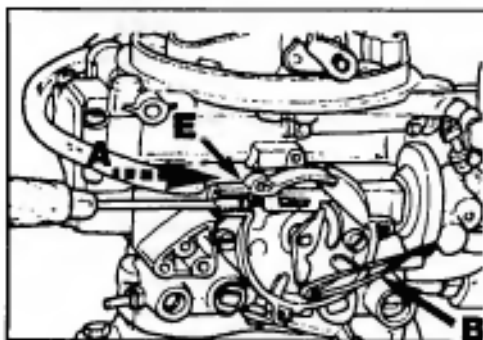


Рис. 5 Зазор воздушной заслонки - регулировка

г) Зафиксируйте рычаг управления на упоре резиновой лентой.

д) Слегка нажмите на пластину воздушной заслонки в направлении, указанном стрелкой "С", для того, чтобы выбрать зазор в рычажном механизме (Рис. 6).

е) Измерьте зазор между наружным ребром воздушной заслонки и стенкой воздухозаборника при помощи сверла (D) подходящего диаметра.

е) При необходимости отрегулируйте зазор при помощи регулировочного винта (Е, Рис. 5).

ж) Установите на место крышку воздушной заслонки, установочная метка на крышке должна совпасть с меткой на корпусе воздушной заслонки.

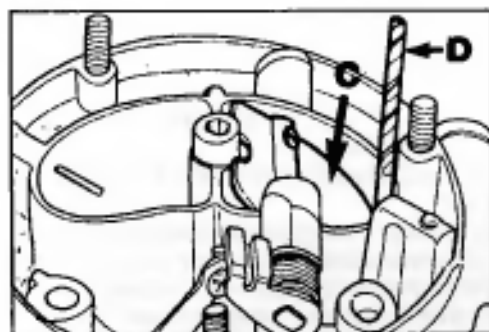


Рис. 6 Зазор воздушной заслонки - проверка

РЕГУЛИРОВКИ, карбюратор снят

4. ПОЛОЖЕНИЕ ПОПЛАВКА

Спецификация: см. "Технические данные".

а) Снимите верхнюю часть корпуса карбюратора.

б) Переверните верхнюю часть корпуса карбюратора, затем измерьте расстояние "X" от верхушки поплавка до поверхности верхней части корпуса (Рис. 7). Пружинный штифт игольчатого клапана поплавка не должен быть сжат.

в) При необходимости произведите регулировку, подогнув рычаг поплавка. При проведении регулировки поплавков должен быть снят.

г) Установите верхнюю часть корпуса карбюратора на прежнее место.

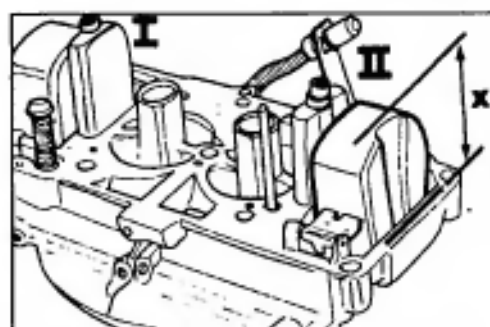


Рис. 7 Установка высоты поплавка

Примечание: После каждого снятия или замены верхней части корпуса карбюратора необходимо проверять зазор воздушной заслонки и при необходимости производить регулировку.

5. НАЧАЛЬНАЯ УСТАНОВКА ДРОССЕЛЬНОЙ ЗАСЛОНКИ - ВТОРИЧНАЯ КАМЕРА

* Дроссельная заслонка первичной камеры находится в положении холостого хода.

Положение стопорного винта дроссельной заслонки устанавливается на заводе и не должно изменяться при нормальных условиях эксплуатации. Установку положения стопорного винта следует производить только при случайном нарушении заводской регулировки следующим образом:

а) Отвинтите стопорный винт (Рис. 8) до тех, пор пока между концом винта и упором на корпусе карбюратора не образуется зазор.

б) Отсоедините толкатель вакуумного устройства от рычага механизма дроссельной заслонки (В, Рис. 4).

в) Слегка нажмите на рычаг дроссельной заслонки в направлении закрытого положения для того, чтобы выбрать зазор в рычажном механизме.

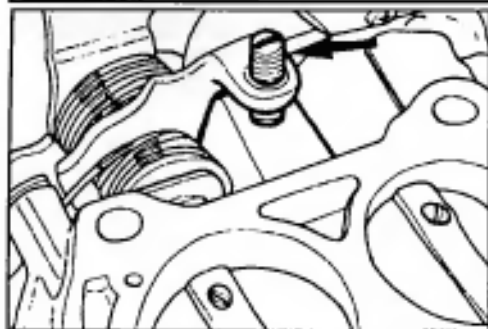


Рис. 8 Начальная установка дроссельной заслонки (вторичная камера)

- г) Поворачивайте стопорный винт до тех пор, пока он не коснется упора, а затем закрутите его еще на 1/4 оборота.
- д) Нанесите на винт контрящее лакокрасочное покрытие.
- е) После установки карбюратора проверьте частоту вращения холостого хода и концентрацию CO.

6. УСКОРИТЕЛЬНЫЙ НАСОС - ОБЪЕМ ВПРЫСКА

Спецификация: см. "Технические данные".

- а) Заполните поплавковую камеру карбюратора топливом. На протяжении всей проверки необходимо поддерживать нормальный уровень топлива. Открывайте и закрывайте дроссельную заслонку, начиная с положения холостого хода, пока топливо не начнет впрыскиваться из трубки насоса.

б) Установите мерный сосуд и воронку под первичной дроссельной камерой для сбора топлива.

в) Откройте и закройте дроссельную заслонку полностью и равномерно 10 раз, начиная с положения холостого хода. Для получения правильного значения необходимо произвести 10 циклов за 15-25 сек.

г) Измерьте количество топлива в мерном сосуде. Разделите полученное значение на 10, чтобы получить значение объема впрыска топлива за один цикл, и сравните это значение с величиной, указанной в спецификации.

д) Если полученное значение находится за пределами допуска, произведите регулировку, стопорным винтом, показанным стрелкой (Рис. 9).

е) Установите карбюратор на место и проверьте частоту вращения холостого хода и концентрацию CO.

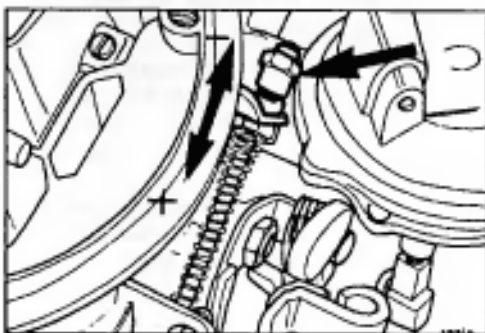


Рис. 9 Регулировка ускорительного насоса

AUDI 80/Quattro/100 1,6/1,8 1986-92

Модель	80	80 Quattro Kat	80 Coupe/Quattro
Годы выпуска	1986-91	1986-92	1986-92
Двигатель	1,6/55 кВт	1,8/55 кВт	1,8/66 кВт
Номер/код двигателя	RN RNA(51 кВт)	SF	NE
Тип трансмиссии	MT/AT	MT/AT	MT/AT
Дата установки карбюратора	09.86-91	09.86-92	09.86-92
Тип карбюратора	26-30DC	26-30DC	26-30DC
Идентификационный номер	026 129 016Q	026 129 017	026 129 016N

Модель	80 Kat	100 Kat
Годы выпуска	1986-92	1986-91
Двигатель	1,8/55 кВт	1,8/55 кВт
Номер/код двигателя	RU	RS SH(66 кВт)
Тип трансмиссии	MT/AT	MT
Дата установки карбюратора	1986-92	1986-91
Тип карбюратора	26-30DC	26-30DC
Идентификационный номер	026 129 017	025 129 017

РЕГУЛИРОВКА, карбюратор установлен на двигателе**1. ПЛОМБИРОВКА**

На большинстве регулировочных винтов карбюратора для предотвращения случайного сбоя регулировки установлены предохранительные пломбы. При необходимости регулировки этих винтов нужно удалить пломбы с помощью пинцета или отвертки. После выполнения регулировки необходимо сразу же установить новую пломбу.

2. РЕГУЛИРОВКА ЧАСТОТЫ ВРАЩЕНИЯ ХОЛОСТОГО ХОДА**2.1 Подготовка**

- * Все прочие параметры двигателя (зазоры в приводе клапанов, система зажигания) должны быть правильно отрегулированы. См. "Введение".
- * Система впуска не должна иметь утечек.
- * Двигатель должен быть прогрет до нормальной рабочей температуры (температура масла минимум 60°C).
- * Воздушный фильтр установлен.
- * Воздушная заслонка полностью открыта.

* Все электроагрегаты выключены. Система кондиционирования воздуха также должна быть отключена. Во время проверки электрический вентилятор охлаждения не должен работать.

* Контрольное оборудование (тахометр и анализатор выхлопных газов) должно быть подключено согласно инструкциям изготовителей.

2.2 Частота вращения холостого хода и концентрация CO

Спецификация: см. "Технические данные".

а) Отсоедините шланг системы вентиляции картера со стороны воздушного фильтра и заглушите конец шланга.

б) Проверьте частоту вращения холостого хода.

Дайте двигателю поработать примерно полминуты на повышенной частоте вращения холостого хода. Переведите двигатель на нормальный холостой ход и проверьте частоту вращения.

б) Если частота вращения холостого хода выходит за допустимые пределы, удалите защитную пломбу и отрегулируйте ее винтом регулировки холостого хода (А, Рис. 1).

в) Проверьте концентрацию CO.

д) Если концентрация СО выходит за допустимые пределы, удалите защитную пломбу и произведите регулировку винтом качества смеси (В, Рис. 1).

е) При необходимости снова отрегулируйте частоту вращения холостого хода.

ж) Установите новые защитные пломбы на регулировочные винты, и подсоедините шланг системы вентиляции картера.

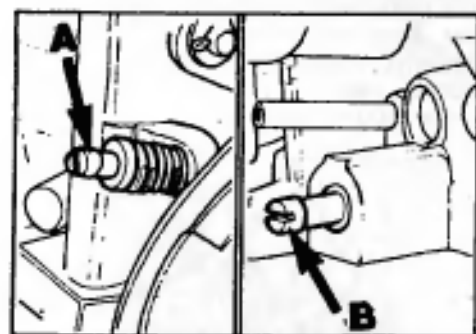


Рис. 1 Винты регулировки холостого хода и качества смеси

з) Снимите контрольное оборудование.

2.3 Установка начального положения дроссельной заслонки холодного двигателя - первичная камера

Спецификация: 3200 ± 200 об/мин.
Двигатель SH 3400 ± 2000 об/мин.

Процедуру установки следует производить только после регулировки частоты вращения холостого хода и концентрации СО.

а) Снимите воздушный фильтр и присоедините тахометр.

б) Полностью закройте воздушную заслонку: убедитесь в том, что рабочий рычаг (А, Рис. 2) касается упора.

в) Запустите двигатель и немедленно полностью откройте воздушную заслонку поворотом рычага управления воздушной заслонки (В, Рис. 2) по часовой стрелке. Частота вращения двигателя должна возрасти до значения, указанного в спецификации.

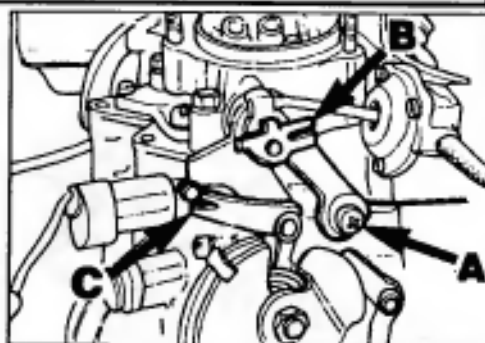


Рис. 2 Начальная установка частоты вращения холостого хода холодного двигателя

г) Если полученное значение возросшей частоты вращения выходит за допустимые пределы отрегулируйте стопорный рычаг (С, Рис. 2) следующим образом:

* Для увеличения частоты вращения двигателя осторожно откройте лепестки жалом отвертки.

* Для уменьшения частоты вращения двигателя осторожно сожмите лепестки плоскогубцами.

д) После получения правильной установки снимите тахометр и установите воздушный фильтр.

3. ЗАЗОР ВОЗДУШНОЙ ЗАСЛОНКИ

Спецификация: Двигатель
SF/RN/RNA/NE/SH 4,6 ± 0,15 мм.

а) Снимите воздушный фильтр.

б) Полностью закройте воздушную заслонку: убедитесь в том, что рабочий рычаг (А, Рис. 2) касается упора.

в) Нажмите на рабочую тягу пускового устройства в направлении, указанном стрелкой (А, Рис. 3), затем измерьте зазор между заслонкой и стенкой камеры при помощи сверла диаметром 4,6 мм (В, Рис. 3).

г) Если величина зазора выходит за допустимые пределы, отрегулируйте рычаг (С, Рис. 3) следующим образом:

* Для увеличения зазора осторожно откройте лепестки жалом отвертки.

* Для уменьшения зазора осторожно сожмите лепестки плоскогубцами.

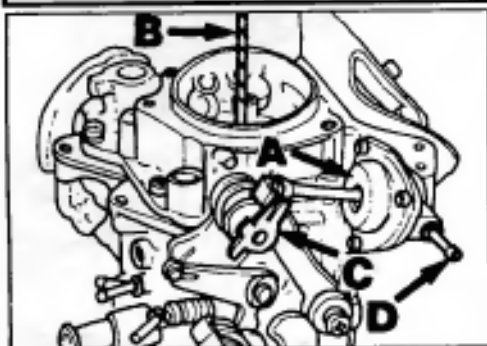


Рис. 3 Зазор воздушной заслонки и пусковое устройство

4. ПУСКОВОЕ УСТРОЙСТВО(ПУ)

Для проверки ПУ необходимо произвести следующие операции:

а) Отсоедините вакуумный трубопровод от мембранного устройства в точке D (Рис. 3) и присоедините вакуумный насос.

в) Создайте насосом разрежение примерно 400 миллибар (мбар) и удерживайте его. Разрежение не должно падать в течение 2 минут, иначе узел требует замены.

5. ПОЛОЖЕНИЕ ПОПЛАВКА

Спецификация: $A = 9 \pm 1$ мм.

а) Снимите верхнюю часть корпуса карбюратора и зафиксируйте ее под углом 60° , не сжимая игольчатый клапан.

б) Измерьте зазор в точке A (Рис. 4) хвостовиком сверла подходящего диаметра или концевым калибром.

в) Если полученная величина выходит за допустимые пределы, снимите пломбу и произведите регулировку винтом игольчатого клапана (B, Рис. 4).

г) Установите верхнюю часть корпуса карбюратора на прежнее место.

6. ПНЕВМАТИЧЕСКИЙ ПРИВОД ДРОССЕЛЬНОЙ ЗАСЛОНКИ - МТ

Спецификация: 1200 ± 50 об/мин.

а) Присоедините вакуумный насос с индикатором к вакуумному блоку (A, Рис. 5).

б) Создайте в вакуумном устройстве разрежение примерно 300 мбар; привод

слегка приоткрывает дроссельную заслонку.

в) Если этого не произошло, убедитесь в отсутствии утечек, снизив разрежение до 200 мбар. Разрежение не должно падать более чем на 20 мбар в минуту, в противном случае замените вакуумный блок.

г) Запустите двигатель и проверьте частоту вращения при торможении двигателем. Если она выходит за допустимые пределы, произведите регулировку поворотом винта B (Рис. 5), установив частоту в 1200 ± 50 об/мин.

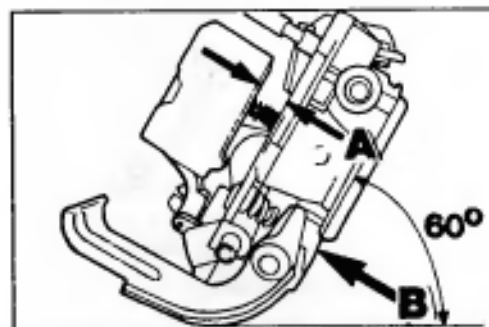


Рис. 4 Положение поплавка

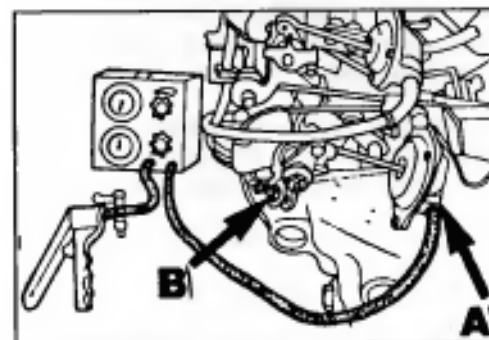


Рис. 5 Пневматический привод дроссельной заслонки

РЕГУЛИРОВКИ, карбюратор

СНЯТ

Примечание: Если карбюратор был снят для выполнения переборки и/или регулировки, необходимо проверить частоту вращения холостого хода и концентрацию CO.

7. ЗАЗОР ДРОССЕЛЬНОЙ ЗАСЛОНКИ (ВТОРИЧНАЯ КАМЕРА)

Эта установка производится в заводских условиях и обычно не регулируется. Однако в случае нарушения установки ее можно отрегулировать следующим образом:

- Убедитесь в правильной установке дроссельной заслонки первичной камеры согласно разделу 2.3.
- Отвинтите стопорный винт А (Рис. 6) до образования зазора между винтом и упором.

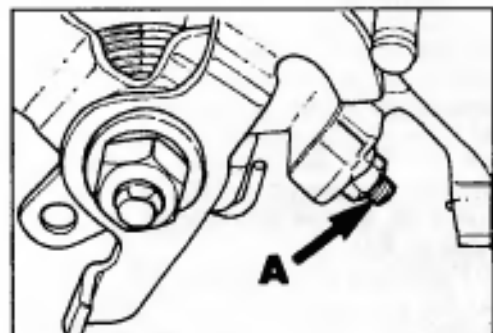


Рис. 6 Упор дроссельной заслонки вторичной камеры

- Завинтите стопорный винт так, чтобы он только коснулся упора.
- Завинтите стопорный винт еще на 3/4 оборота, затем зафиксируйте и законтрите краской.

8. УСКОРИТЕЛЬНЫЙ НАСОС

Спецификация: $0.78 \pm 0.12 \text{ см}^3/\text{ход}$.

Правильность работы ускорительного насоса можно проверить следующим образом:

- Отвинтите винт регулировки частоты вращения холостого хода (А, Рис. 1) так, чтобы дроссельная заслонка первичной камеры полностью закрылась.
- Установите карбюратор над мерным сосудом и воронкой так, чтобы топливо, впрыскиваемое в первичную камеру, могло собираться в мерном сосуде (Рис. 7).

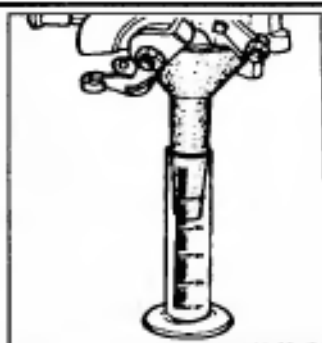


Рис. 7 Измерение объема впрыска ускорительного насоса

- Зафиксируйте рычаг воздушной заслонки в полностью открытом положении.
- Медленно полностью открывайте и закрывайте дроссельную заслонку первичной камеры 10 раз, (не менее 3 сек. за цикл).
- Сравните количество топлива в мерном сосуде с указанным в спецификации.
- Если полученное значение находится за пределами допуска, произведите регулировку, согнув стопорный язычок (А, рис. 8):

* Для уменьшения количества в направлении от корпуса карбюратора.

Для увеличения количества по направлению в корпус карбюратора.

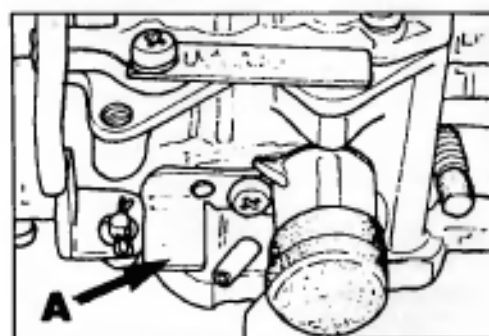


Рис. 8 Регулировка ускорительного насоса

- Снова отрегулируйте частоту вращения холостого хода и концентрацию CO.

AUDI 80/80 Coupe/80 Quattro/100/100 Quattro 1,3/1,6/1,8 1981-92

Модель	80 C/CL/GL	80	80/Coupe/80 & 100 Quattro
Годы выпуска	1981-86	1983-86	1984-92
Двигатель	1,3/44 кВт	1,6/55 кВт	1,8/66 кВт
Номер/код двигателя	EP	JU(CH)	NE/NP/JV/JW(CH)
Тип трансмиссии	MT	MT	MT/AT
Дата установки карбюратора	1981-86	1983-86	1984-92
Тип карбюратора	26-30DC	26-30DC	26-30DC
Идентификационный номер	056 129 016	056 129 016J	026 129 016H

РЕГУЛИРОВКА, карбюратор установлен на двигателе**1. ПЛОМБИРОВКА**

На большинстве регулировочных винтов карбюратора для предотвращения случайного сбоя регулировки установлены предохранительные пломбы. При необходимости регулировки этих винтов нужно удалить пломбы с помощью пинцета или отвертки. После выполнения регулировки необходимо сразу же установить новую пломбу.

2. РЕГУЛИРОВКА ЧАСТОТЫ ВРАЩЕНИЯ ХОЛОСТОГО ХОДА**2.1 Подготовка**

- * Все прочие параметры двигателя (зазоры в приводе клапанов, система зажигания) должны быть правильно отрегулированы. См. "Введение".
- * Система впуска не должна иметь утечек.
- * Двигатель должен быть прогрет до нормальной рабочей температуры (температура масла минимум 60°C).
- * Воздушный фильтр установлен.
- * Воздушная заслонка полностью открыта.
- * Все электроагрегаты выключены, включая кондиционер воздуха, если установлен. Во время проверки электрический вентилятор охлаждения не должен работать.
- * Контрольное оборудование (тахометр и анализатор выхлопных газов) должно быть подключено согласно инструкциям изготовителей.

2.2 Частота вращения холостого хода и концентрация CO

Спецификация: см. "Технические данные".

а) Отсоедините шланг системы вентиляции картера со стороны воздушного фильтра и заглушите конец шланга.

б) Проверьте частоту вращения холостого хода.

Дайте двигателю поработать примерно полминуты на повышенной частоте вращения холостого хода. Переведите двигатель на нормальный холостой ход и проверьте частоту вращения.

в) Если частота вращения холостого хода выходит за допустимые пределы, удалите защитную пломбу и отрегулируйте ее винтом регулировки холостого хода (А, Рис. 1).

г) Проверьте концентрацию CO.

д) Если концентрация CO выходит за допустимые пределы, удалите защитную пломбу и произведите регулировку винтом качества смеси (В, Рис. 1).

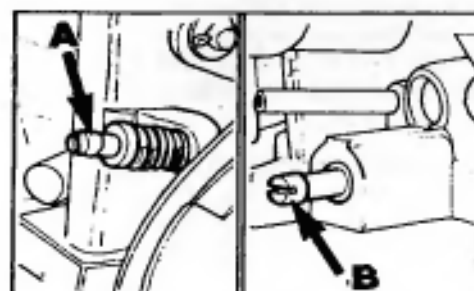


Рис. 1 Винты регулировки холостого хода и качества смеси

е) При необходимости снова отрегулируйте частоту вращения холостого хода.

ж) Установите новые защитные пломбы на регулировочные винты и присоедините шланг системы вентиляции картера.

з) Снимите контрольное оборудование.