

# 5 Karburátor a palivová soustava

Do motorů popisovaných v této knize se montují různé typy karburátorů.

Do nejstarších modelů se montoval karburátor Weber 32-34 DRTC nebo Solex 32-34 Z1. Od roku 1984 se montují vylepšené karburátory stejného typu, ale s novým-označením. Od roku 1985 se montují nové karburátory bez blokovacího systému volnoběžných otáček. Jinak jsou tyto karburátory stejné jako u modelů z roku 1984.

Modely BX 19 GTI vyráběné od roku 1985 mají nový karburátor Solex 34-34 Z1. Tento karburátor je konstruovaný na základě staršího typu 32-34 Z1, avšak nemá blokovací systém volnoběžných otáček a vratné vedení do palivové nádrže. Stejný karburátor se montuje do modelů BX 19 TRS, které však mohou být vybavené i karburátorem Weber. Do modelů BX 16 se od roku 1989 montují karburátory Solex 32-34 Z1 PSA, které mají podle provedení vozidla ještě doplňující číselné označení. Do modelů BX 16 RE se montují úplně nové karburátory Weber 36 TLP. Tento typ karburátoru je vybaven ručním sytičem oproti automatickému, kterým jsou vybaveny ostatní karburátory. Pokud tedy potřebujeme karburátor seřadit nebo opravit, musíme přesně zjistit, o jaký typ se jedná.

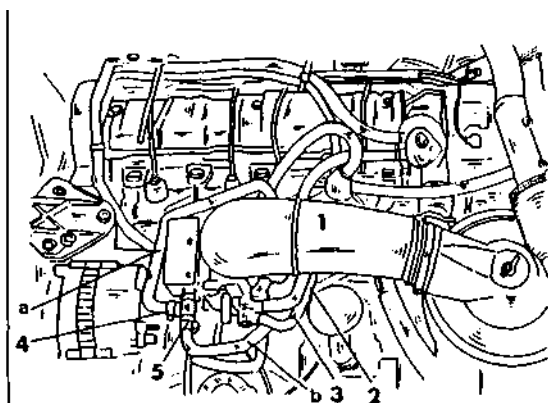
## 5.1 Karburátor - demontáž a montáž

Demontáž a montáž karburátorů Solex i Weber se provádí podobným způsobem. Případné odlišnosti rychle poznáme během práce.

- Odpojíme baterii.
- Povolíme sponu a odpojíme od karburátoru silnou hadici -1- pro přívod nasávaného vzduchu.
- Odpojíme od páky na karburátoru ovládací táhlo škrticí klapky. Pouzdro táhla potom uvolníme z držáku na karburátoru.
- U vozidel s ručním sytičem povolíme svěrný šroub na táhle a táhlo odpojíme a vytáhneme ven.

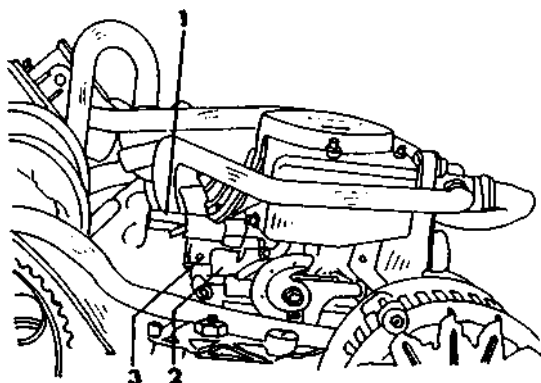
**Upozornění:** Pokud možno tankujeme bezolovnatý benzín, viz str. 176.

- Odpojíme od karburátoru přívodní -2- a vratné -3- palivové vedení. Hadice pak vhodným způsobem (např. šrouby vhodného průměru) zazátkujeme, aby se do nich nedostaly nečistoty.



Obr. 71 Detaily k demontáži a montáži karburátoru Weber; odpojíme hadice s chladicí kapalinou na místech -a- a -b-

Případně odpojíme kabel -1- od blokovacího ventilu volnoběžných otáček, viz obrázek 72.



Obr. 72 Detaily k demontáži a montáži karburátoru

- 1 - přípojka pro blokovací ventil volnoběžných otáček  
2 - upevňovací šroub  
3 - montážní příruba

- Stáhneme z přípojky na karburátoru podtlakovou hadici vedoucí od rozdělovače.
- U modelů BX 16 s karburátorem Solex 32-34 Z1 CIT 319-1 stáhneme z horní strany plovákové komory odvodušňovací hadici. Hadice je na druhé straně připojena ke vzduchovému filtru
- U karburátoru s automatickým sytičem odpojíme obě hadice pro přívod teplé chladicí kapaliny -a- a -b-, viz obrázek 71. Potom povolíme hadicové spony -4- a -5- a stáhneme hadice. Pokud přitom vyteče chladicí kapalina, musíme ji po namontování karburátoru doplnit.
- Povolíme upevňovací šrouby -2- a uvolníme od karburátoru přírubu -3-, viz obrázek 72. Chladicí systém přitom nemusíme vypouštět.
- Odšroubujeme čtyři matice na spodní straně karburátoru a sejmemе karburátor z motoru. Otvor po karburátoru v kolenu sání pak hned zakryjeme čistým hadrem, aby se do motoru nedostaly nečistoty.

Montáž karburátoru provedeme v opačném pořadí než demontáž. Odstraníme všechny zbytky těsnění a použijeme nové těsnění. Po namontování karburátoru připojíme táhlo škrticí klapky a případně i táhlo sytiče. Po připojení táhla sytiče zamáčkneme knoflík sytiče nadoraz do palubní desky a zkontrolujeme, zda je úplně otevřená klapka sytiče. Potom knoflík vytáhneme a zkontrolujeme, zda je klapka zavřená. Případně seřídíme táhlo.

Připojíme znovu hadice chladicího systému a zkontrolujeme stav chladicí kapaliny. Zkontrolujeme volnoběžné otáčky a případně je seřídíme.

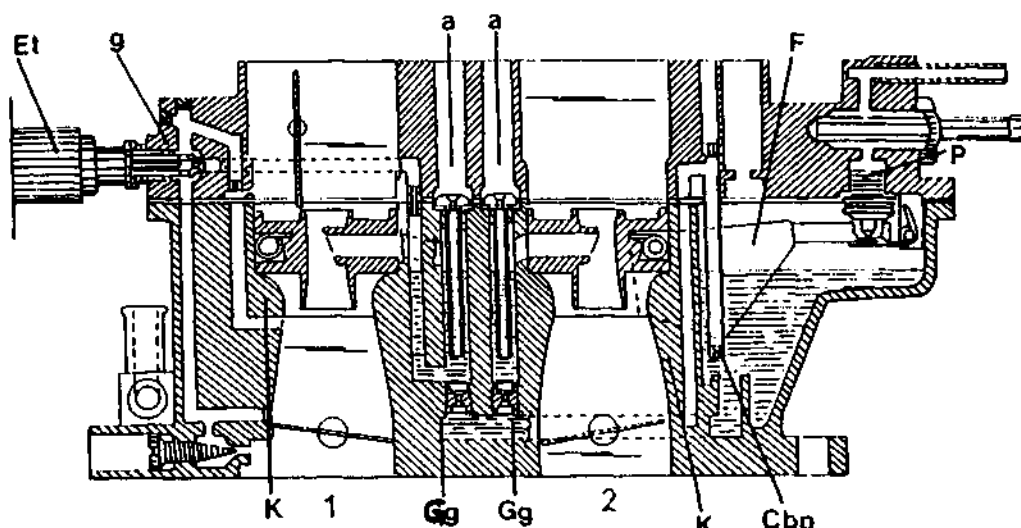
## 5.2 Opravy karburátoru

Pokud karburátor při čištění nebo opravě rozebereme, musíme při smontování vyměnit všechna těsnění. Vnitřek karburátoru vyčistíme čistým netřepivým hadříkem namočeným v benzinu. Ucpané trysky a kanálky profoukneme stlačeným vzduchem a také vyčistíme benzinem. V žádném případě trysky nečistíme drátem, párátkem nebo něčím podobným, protože bychom narušili jejich přesný průměr. Trysky také nesmíme poškodit při používání šroubováku nebo jiného nářadí. Třísky nebo škrábance mají vliv na průměr trysek.

Umístění trysek je patrné z obou obrázků 73 a 74. Pokud některou trysku měníme, musíme ji vždy nahradit tryskou se stejným průměrem. Rozměry trysek vždy přesně odpovídají konkrétnímu typu karburátoru a pokud bychom namontovali trysku s jiným průměrem, mělo by to negativní vliv na chod motoru.

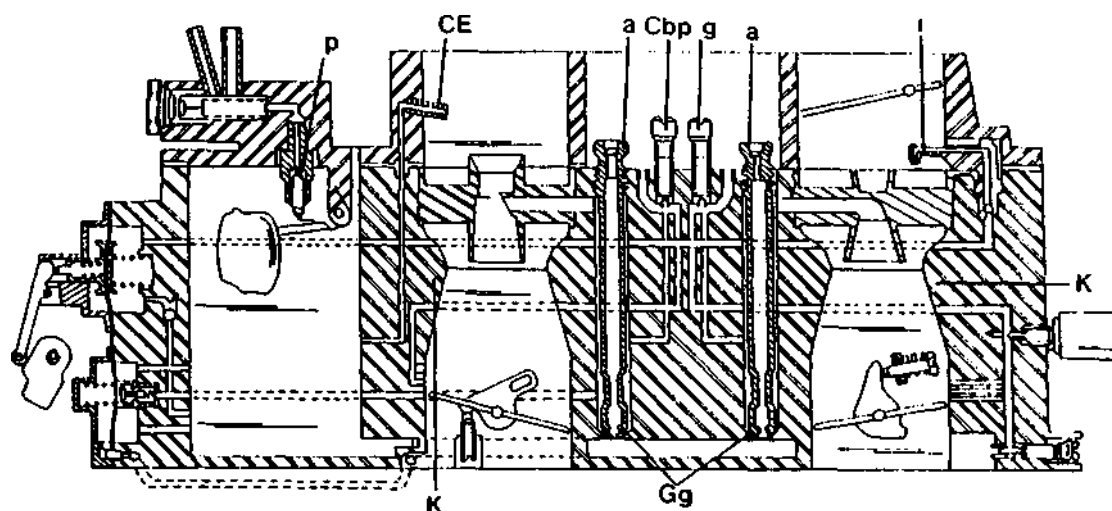
Za normálních okolností nemusíme karburátor rozebírat s výjimkou čištění plovákové komory. V tom případě odšroubujeme víko karburátoru a sejmemе ho. Při sundávání víka nesmíme zdeformovat plovák. Plovák můžeme vyjmout po vytlačení jeho osičky.

Po sejmutí víka karburátoru můžeme vyšroubovat a vyčistit jednotlivé trysky, viz obrázky 75 a 76.



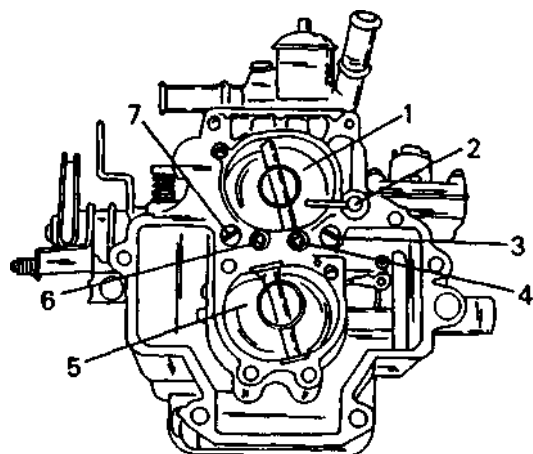
Obr. 73 Průřez karburátorem Solex

- |   |                              |
|---|------------------------------|
| a - korekční vzduchová tryska a směšovací kanál | Gg - hlavní tryska           |
| Cbp - obtoková tryska                           | K - vzduchový trychtýř       |
| Et - palivový vypínací ventil                   | P - plovákový jehlový ventil |
| F - plováková komora                            | 1 - 1. stupeň                |
| g - volnoběžná palivová tryska                  | 2 - 2. stupeň                |



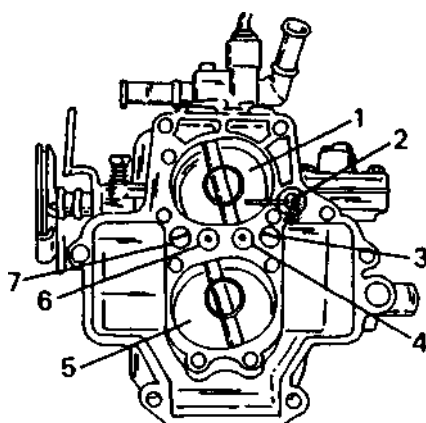
Obr. 74 Průřez karburátorem Weber 32-34 DRTC

- |   |                              |
|---|------------------------------|
| a - korekční vzduchová tryska se směšovacím kanálem | Gg - hlavní trysky           |
| Cbp - obtoková tryska                               | i - vstřikovací tryska       |
| CE - palivová tryska ekonostatu                     | K - vzduchový trychtýř       |
| g - volnoběžná palivová tryska                      | P - jehlový plovákový ventil |



**Obr. 75 Pohled seshora na karburátor 32-34 DRTC/100 se sejmutým víkem**

- 1 - vzduchový trychtýř (1. stupeň)
- 2 - vstřikovací potrubí
- 3 - volnoběžná palivová tryska
- 4 - hlavní tryska (1. stupeň)
- 5 - vzduchový trychtýř (2. stupeň)
- 6 - korekční vzduchová tryska (2. stupeň)
- 7 - obtoková tryska



**Obr. 76 Pohled seshora na karburátor 32-34 DRTC 2/100 se sejmutým víkem**

- 1 - vzduchový trychtýř (1. stupeň)
- 2 - vstřikovací potrubí
- 3 - volnoběžná palivová tryska
- 4 - směšovací potrubí (1. stupeň)
- 5 - vzduchový trychtýř (2. stupeň)
- 6 - směšovací potrubí (2. stupeň)
- 7 - obtoková tryska

## 5.3 Seřízení karburátoru

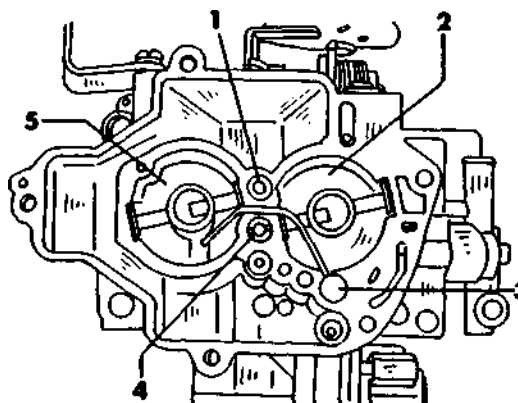
V následujícím textu popisujeme seřízení různých typů karburátorů. Proto musíme vždy přesně vědět, jakým karburátorem je vozidlo vybaveno.

### 5.3.1 Seřízení výšky plováku

Výšku plováku můžeme zkontrolovat u zabudovaného karburátoru po odšroubování jeho víka:

#### Weber

- Zkontrolujeme plovák, zda není zdeformovaný nebo děravý. Osička plováku a její uložení nesmí být vyviklané.
- Uchopíme víko karburátoru v poloze vyznačené na obrázku 78. Přitom však nesmíme zamáchnout do vnitř kuličku plovákového jehlového ventilu. Sejmeme těsnění víka a změříme mezeru -a-. Mezera musí být široká  $7,25 \pm 0,25 \text{ mm}$ , jinak ji musíme upravit přihnutím jazýčku -1- v pravé části obrázku 78. Mezeru můžeme změřit vrtákem odpovídajícího průměru.
- Zkontrolujeme, zda jsou oba plováky ve stejné výšce. V opačném případě opatrně přihneme osičku příslušného plováku, viz pravá část obrázku 78 tak, aby výškový rozdíl mezi plováky byl maximálně 1 mm. Potom již nastavení plováku neměníme. Po seřízení doporučujeme výšku plováků ještě jednou zkontrolovat.



**Obr. 77 Pohled seshora na karburátor Solex 32-34 21 a 34-34 Z1 se sejmutým víkem**

- 1 - hlavní tryska
- 2 - vzduchový trychtýř (1. stupeň)
- 3 - vstřikovací potrubí
- 4 - hlavní tryska, korekční vzduchová tryska a směšovací potrubí
- 5 - vzduchový trychtýř (2. stupeň)

### Solex (32-34 C/7319, W319 a 34-34 Z1 381)

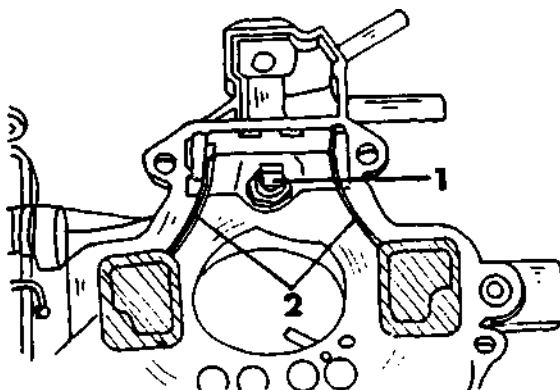
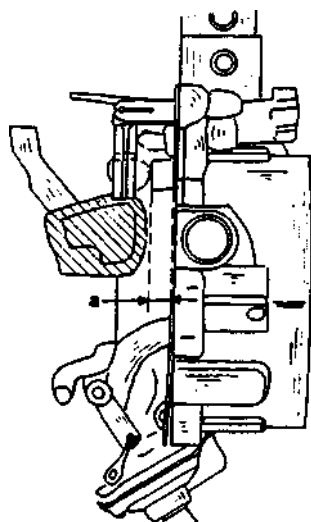
- Položíme víko karburátoru do polohy vyznačené na obrázku 79 a změříme vzdálenost mezi horní hranou plováku a těsnicí plochou víka. Přitom musí být na víku nasazené těsnění. Výška plováku musí být **33,0 mm** a výškový rozdíl mezi oběma plováky nesmí být větší než 1,0 mm.
- Případně výšku plováku seřídíme přihnutím jazýčku -2- a osičky -1-, viz pravá část obrázku.

### Weber (36 TLP)

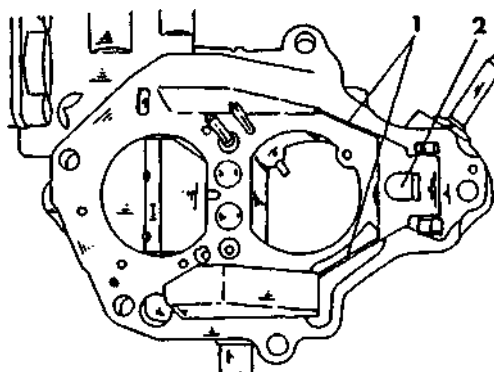
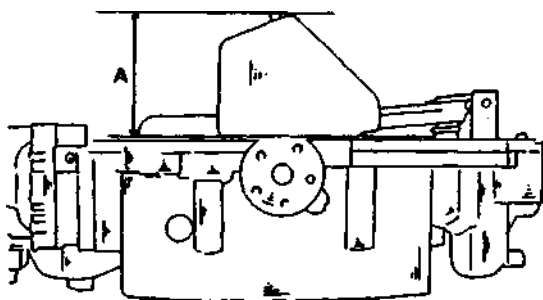
K seřízení výšky plováku u tohoto karburátoru budeme potřebovat speciální šablonu. Z toho důvodu necháme seřízení provést v odborném servisu.

### Weber (DRTM)

- Uchopíme víko karburátoru ve svislé poloze (podobně jako na levé části obrázku 78) a nasadíme na něj těsnění.
- Změříme vzdálenost mezi horní hranou plováku a těsnicí plochou víka. Kuličku jehly plováku přitom nesmíme zamáčknout dovnitř. Vzdálenost musí být  $7,0 \pm 0,25$  mm, jinak opatrně přihneme jazýček -2- (viz pravá část obrázku). Výškový rozdíl mezi oběma plováky opět nesmí být větší než **1,0 mm**. Případně opatrně přihneme osičku -1-. Potom znovu zkontrolujeme výšku plováku.



Obr. 78 Detaily k seřízení výšky plováku u karburátoru Weber (kromě 36 TLP); na vyznačeném místě změříme výšku plováku -a- (v pravé části obrázku je vyobrazený korekční jazýček -1- a osička -2-)

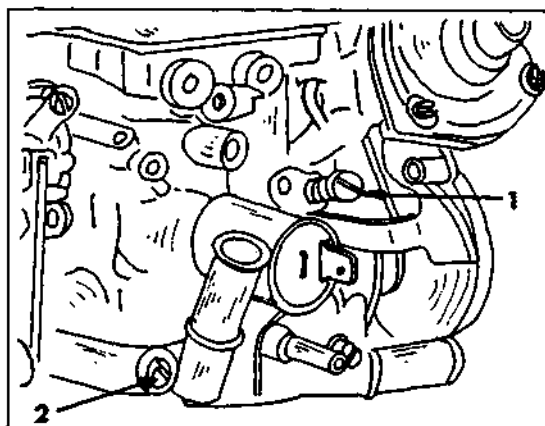


Obr. 79 Kontrola výšky plováku u karburátoru Solex; výšku plováku -A- změříme na vyznačeném místě (v pravé části obrázku je vyobrazený korekční jazýček -1- a osička -2-)

### 5.3.2 Seřízení volnoběžných otáček a obsahu CO

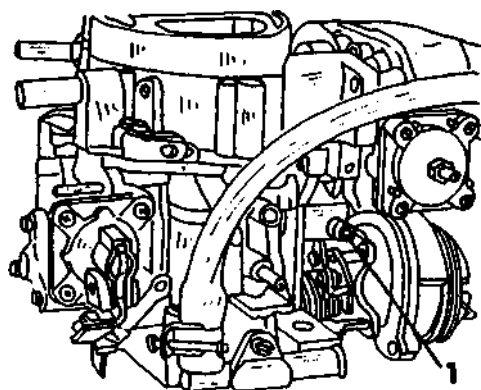
Volnoběžné otáčky jsou u všech typů motorů různé a jejich hodnoty jsou udané v tabulce na konci knihy. Seřizování volnoběžných otáček se u všech motorů provádí podobným způsobem. Na případné odlišnosti vždy poukážeme v textu. Důležité je nastavení seřizovačích šroubů volnoběžných otáček a obsahu CO u jednotlivých typů karburátorů. Karburátor Weber DRTM popíšeme samostatně. Abychom mohli přesně seřídit volnoběžné otáčky, musí být přesně seřízený předstih zapalování a vůle ventilů. K seřízení budeme dále potřebovat otáčkoměr a přístroj na měření obsahu CO.

- Připojíme podle návodu otáčkoměr a přístroj pro měření obsahu CO.
- Nastartujeme motor a necháme ho běžet, dokud se nezapne ventilátor u chladiče.
- Zkontrolujeme, zda je úplně otevřená vzduchová klapka sytice. Pro tento účel musíme z karburátoru stáhnout sací vzduchovou hadici.

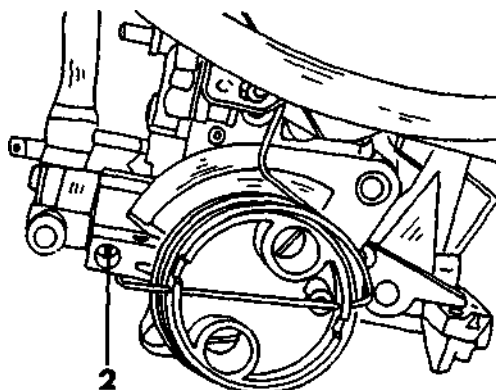


Obr. 80 Seřizovačí šroub škrticí klapky -1- a bohatosti směsi -2- u karburátoru Weber (kromě 36 TLP) do konce roku 1984

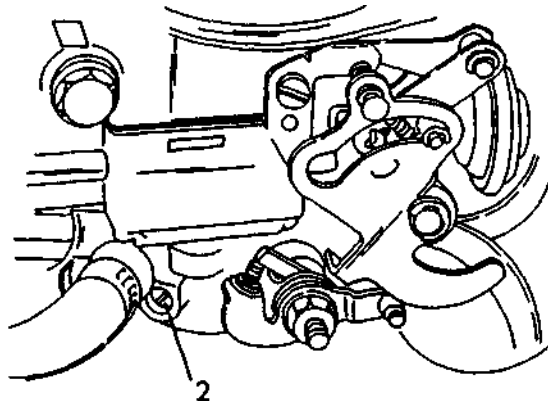
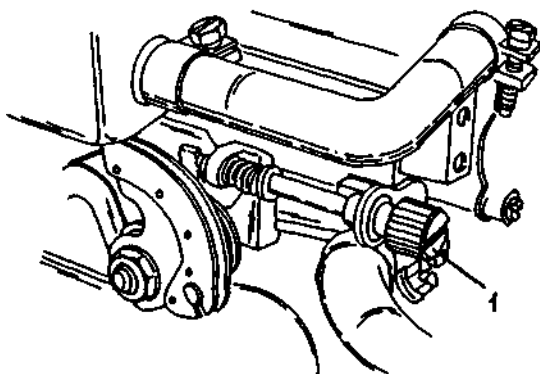
- Změříme volnoběžné otáčky a porovnáme je s hodnotou udanou v tabulce na konci knihy.
- Změříme obsah CO a naměřenou hodnotu také porovnáme s hodnotou v tabulce na konci knihy.



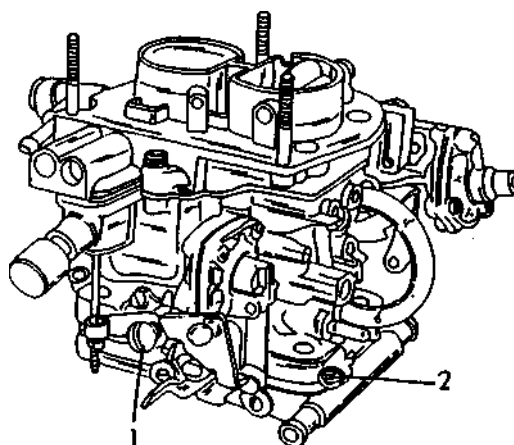
Obr. 81 Seřizovačí šroub volnoběžných otáček -1- a obsahu CO -2- u karburátoru Solex



Obr. 82 Seřizovačí šroub volnoběžných otáček -1- a obsahu CO -2- u karburátoru Weber 36 TLP

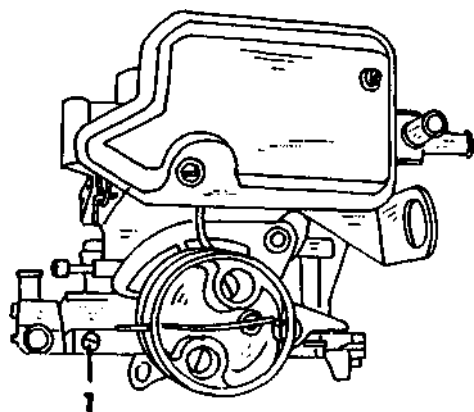


- Volnoběžné otáčky se normálně seřizují dorazovým šroubem škrtecí klapky, viz obrázky 80 a 82. Na obřezcích 83 a 85 jsou vyobrazeny karburátory montované do nejnovějších modelů. Seřizovači šroub volnoběžných otáček nemá u těchto karburátorů žádný vliv na obsah CO. Otáčením šroubu u karburátoru na obrázku 85 lze seřidit pouze volnoběžné otáčky, za předpokladu, že je obsah CO správný.
- Při seřizování obsahu CO musíme odstranit plombu nad šroubem -2-. K této operaci je zapotřebí speciální nářadí.
- Otočíme šroubem a seřídíme obsah CO. Obsah CO bychom pak měli nechat překontrolovat v odborném servisu.
- Zkontrolujeme ještě jednou volnoběžné otáčky, viz výše a případně je dosejdíme.
- Nakonec nasadíme na seřizovači šroub obsahu CO novou plombu.
- Pokud nemáme k dispozici přístroj pro měření obsahu CO, můžeme seřazení obsahu CO provést i vizuálně. Potom ho však musíme při nejbližší příležitosti nechat překontrolovat v odborném servisu.

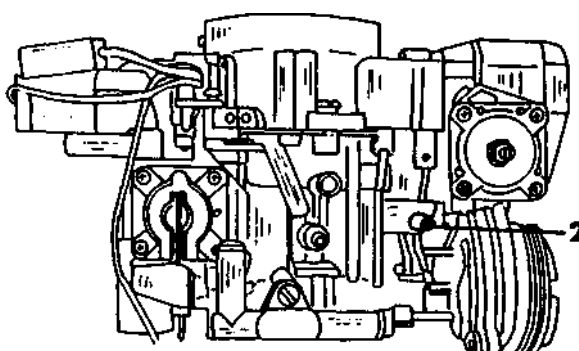
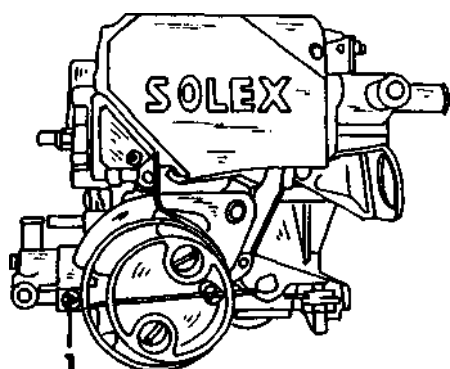
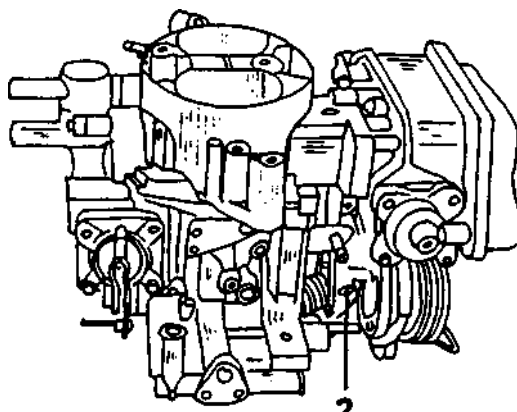


Obr. 83 Seřizovači šroub volnoběžných otáček -1- a bohatosti směsi -2- u karburátoru Weber DRTM

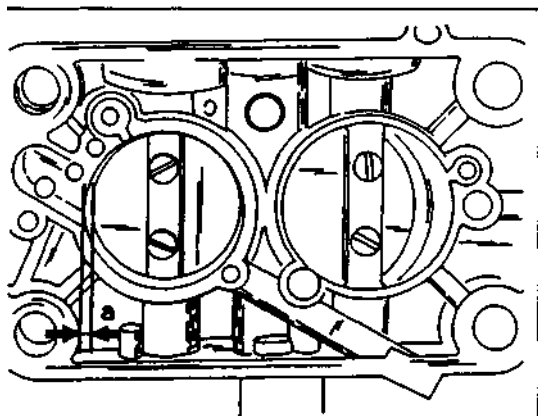
- Otočíme seřizovacím šroubem bohatosti směsi a na stavíme jím nejvyšší možné otáčky.
- Potom otáčky seřizovacím šroubem snížíme na hodnotu asi 50 1/min nad předepsanými volnoběžnými otáčkami (pro konkrétní typ motoru).



Obr. 84 Seřizovači šroub bohatosti směsi -1- a volnoběžných otáček -2- u karburátoru Solex 32-34 ZI PSA



Obr. 85 Seřizovači šroub bohatosti směsi -1- a volnoběžných otáček -2- u karburátoru Solex CISAC 34-34 Z1



Obr. 86 U zavřené škrticí klapky změříme na vyznačeném místě mezeru -a-(platí pro karburátory Weber i Solex)

- Zopakujeme výše popsaný postup a pak seřizovači šroub zašroubujeme tak, aby se otáčky motoru snížily o 30 - 50 1/min. Potom budeme možná muset provést dorazovým šroubem škrticí klapky další do-seřízení, abychom otáčky udrželi v požadovaném rozmezí.

#### Weber DRTM

Před vlastním seřízením provedeme všechny operace jako u ostatních karburátorů. Kromě toho musíme ještě připojit přívodní vzduchovou hadici (tenká hadice vedoucí od víka vzduchového filtru směrem dozadu) k ventilu recirkulace spalin. Normálně se volnoběžné otáčky seřizují pouze šroubem pro regulaci průtoku vzduchu -1-, viz obrázek 83. Požadovaná hodnota je **950 ± 50 1/min**. Otáčky přitom musíme měřit otáčkoměrem. Případně můžeme regulačním šroubem -2- upravit složení palivové směsi. Manipulaci s tímto regulačním šroubem bychom však měli svěřit pouze odbornému servisu. Nejprve ze šroubu odstraníme plombu a po seřízení namáčkne do otvoru pro šroub novou plombu.

V nouzi můžeme provést seřízení obsahu CO i provizorně bez měřicího přístroje:

- Nastavíme šroubem pro regulaci složení směsi nejvyšší možné otáčky.
- Šroubem pro regulaci průtoku vzduchu seřídíme otáčky na 1 000 1/min.
- Zopakujeme obě výše popsané operace.
- Otočíme šroubem pro regulaci složení směsi tak, aby otáčky poklesly o 20 - 30 1/min.
- Případně otáčky dopravedeme šroubem -1-.

#### Solex 32-34 Z1 SPA a CIS AČ 34-34 Z1

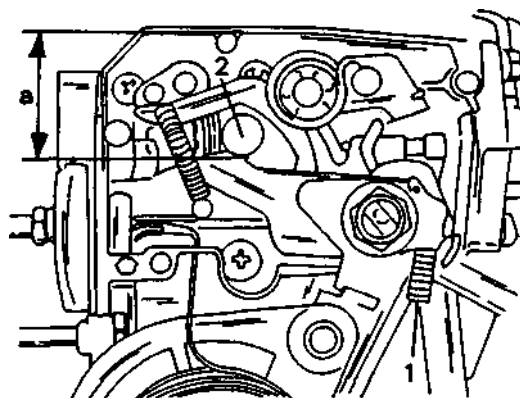
Tyto karburátory seřizujeme stejným způsobem jako právě popsané karburátory Solex pouze s tím rozdílem, že seřizovači šrouby jsou na jiných místech, viz obrázky 84 a 85. Volnoběžné otáčky a obsah CO se u obou typů karburátorů liší, viz tabulka na konci knihy.

#### 5.3.3 Nedovření škrticí klapky 1. stupně

Škrticí klapka musí mít určitou mezeru, aby karburátor mohl při zavřené vzduchové startovací klapce nasávat dostatečné množství vzduchu. Seřízení u karburátorů Weber a Solex:

##### Solex

Karburátor musí být studený, aby byla vzduchová klapka úplně zavřená. Vzduchovou klapku pak přimáčkne rukou a přidržíme ji. Mezi hranu škrticí klapky a vývrt v karburátoru nasadíme vrták o průměru 0,45 mm, viz obrázek 86.



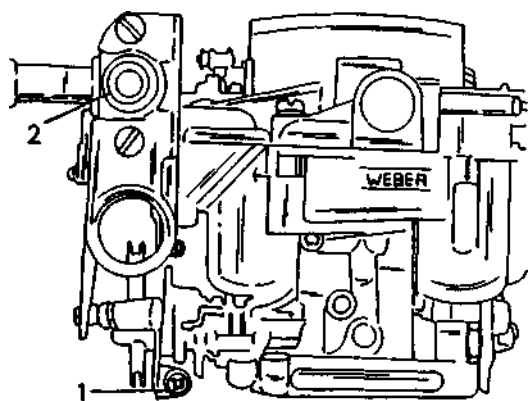
Obr. 87 Nedovření škrticí klapky seřídíme u karburátoru Solex šroubem -1-; ostatní údaje se vztahují k seřízení sytice

Případně mezeru upravíme šroubem -1-, viz obrázek 87. Otáčením doprava mezeru zmenšujeme, otáčením doleva pak zvětšujeme.

##### Weber

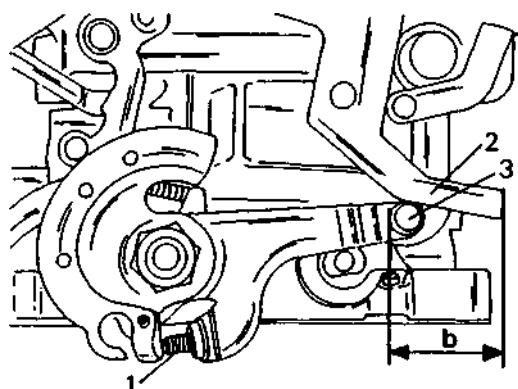
Nedovření škrticí klapky závisí na teplotě termostatického ventilu. Kontrolu karburátoru proto provádíme při pokojové teplotě. Mezeru kontrolujeme na místě vyznačeném na obrázku 86. Mezera musí být široká **0,50 mm**. Případně mezeru seřídíme šroubem -1-, viz obrázek 88. Otáčením doprava mezeru zmenšujeme, otáčením doleva zvětšujeme.





Obr. 88 Seřizovačí šroub nedovření škrticí klapky u karburátoru Weber -1- (2 • pouzdro termostatu)

Popis v předchozím odstavci se vztahuje ke karburátoru Weber s označením 32-34 DRTC/100 W121-50. U karburátorů s označením 32-34 DRTC 2/100 W128-50 a 32-34 DRTC 4/100 W130-50 provádíme seřízení mezery stejným způsobem, pouze s tím rozdílem, že seřizovačí šroub je umístěn v pozici -1- na obrázku 89 a mezera musí být široká **0,45 mm** namísto 0,50 mm.



Obr. 89 Seřizovačí šroub mezery škrticí klapky -1- u karburátoru Weber, viz text; rozměr -b- se vztahuje k seřízení sytiče, viz odstavec 5.3.5

### 5.3.4 Seřízení nedovření startovací klapky

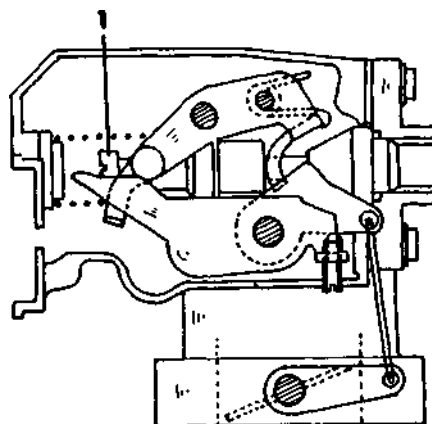
U karburátorů Solex i Weber jsou k této operaci zapotřebí speciální nástroje, proto ji přenecháme odbornému servisu.

### 5.3.5 Kontrola sytiče

#### Solex

Změříme vzdálenost -a- od horní hrany startéru ke kladce -2-, viz obrázek 87. Tento rozměr se mění v závislosti na teplotě pouzdra termostatu. Kontrolu proto provádíme při teplotě asi 20 °C. Vozidlo proto musí stát minimálně 30 minut v klidu, aby se termostat stabilizoval. Při této teplotě pak musí být rozměr **a = 27,6 mm**.

Případně rozměr seřídíme šroubem -1-, viz obrázek 90.



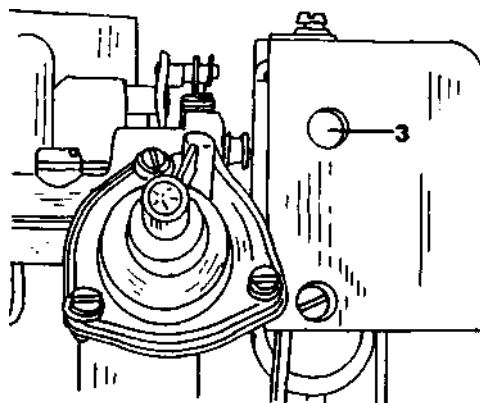
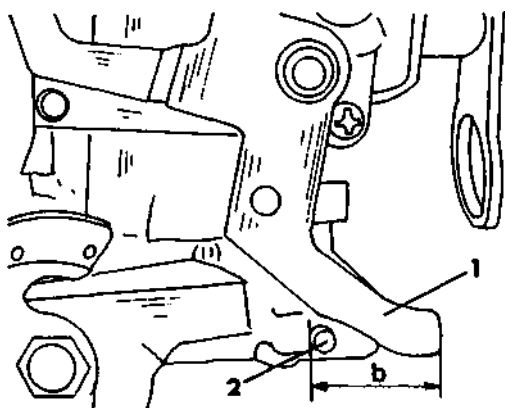
Obr. 90 Seřizovačí šroub sytiče -1-u karburátorů Solex

Šroub je přístupný otvorem v čtyřhranném krytu na horní straně karburátoru.

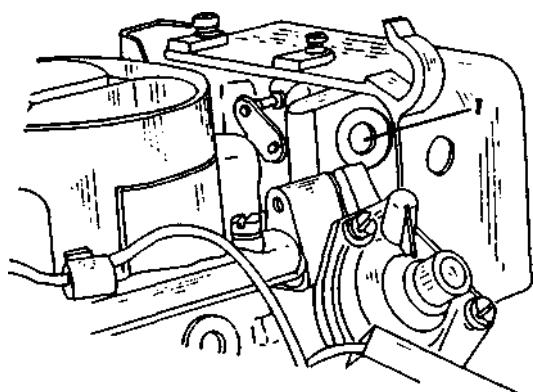
#### Weber

Výsledek seřízení opět závisí na teplotě pouzdra termostatu, proto ho provádíme při pokojové teplotě (20 °C). U karburátoru 32-34 DRTC/100 W121-50 změříme vzdálenost -b- mezi malou kladkou -2- a koncem páky -1-, viz obrázek 91. Požadovaná hodnota při udané teplotě: **25,6 mm**. Při nižší teplotě je vzdálenost menší a naopak. Případně vzdálenost seřídíme šroubem -3- na obrázku 91.

U karburátoru Weber DRTC 2/100 128-50 změříme vzdálenost -b- od konce páky -2- ke kladce, viz obrázek 89. Při teplotě 20 °C musíme naměřit **22,7 mm**. Při nižší teplotě je vzdálenost menší a naopak. Případně vzdálenost seřídíme šroubem -1- na obrázku 92.



Obr. 91 Podrobnosti k seřízení urychlovače studeného startu u karburátoru Weber (viz text); rozměr - b - a číslice -1 -, - 2 - a - 3 - jsou také zmíněny v textu



Obr. 92 Umístění seřizovacího šroubu sytice -1- u karburátorů Weber 32-34 a 34-34, viz text

### 5.3.6 Seřízení otevření vzduchové klapky Solex

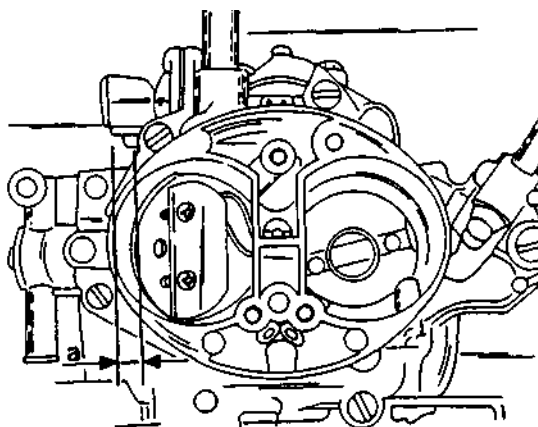
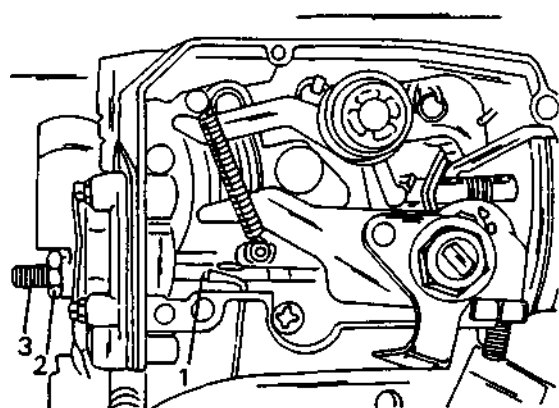
U všech karburátorů Solex provádíme seřízení stejným způsobem, a to u vymontovaného karburátoru a při pokojové teplotě (20 °C).

Kontrolu otevření vzduchové klapky provedeme tehdy, když motor za studena špatně startuje. Příčinou této závady je totiž většinou právě špatné seřízení startovací vzduchové klapky.

- Špičatými kleštěmi uchopíme táhlo -1-, viz obrázek 93, a zamáčkneme ho proti šroubu -3-. Tím otevřeme startovací klapku a vrtákem o průměru 6,0 mm zkontrolujeme její otevření, viz pravá část obrázku. Případně povolíme pojistnou matici -2- a seřídíme otevření šroubem -3-.
- Otevřeme úplně škrticí klapku 1. stupně. Mezera -a- na obrázku 93 se musí zvětšit na **8,0 mm**. Při padně klapku seřídíme přihnutím držáků na obrázku 94. Odtlačení držáků od sebe (šroubovákem) mezeru zvětšíme a naopak.

### Weber

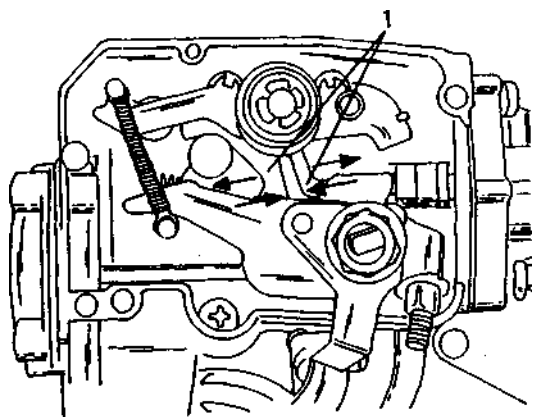
Následující popis se vztahuje ke karburátorům Weber TLP. Ke kontrole karburátoru je zapotřebí vývěva. Proto při potížích při startování za studena necháme karburátor seřídít v odborném servisu.



Obr. 93 Podrobnosti pro seřízení otevření vzduchové klapky karburátoru Solex

1 - ovládací tyč podtlakové nádoby  
2 - pojistná matice

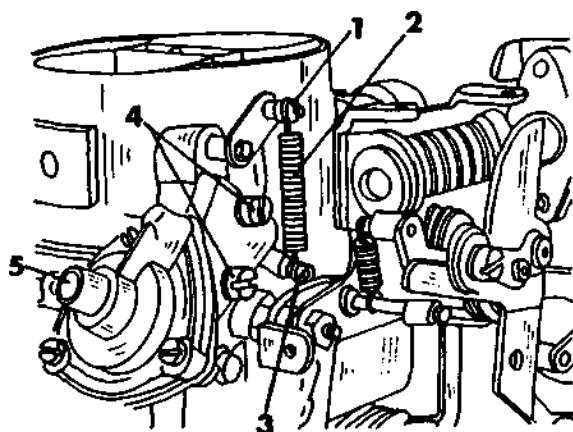
3 - seřizovací šroub



Obr. 94 Poloha obou držáku -1- vidlicové páky pro seřízení vzduchové klapky při zavřené škrticí klapce 1. stupně

Před vlastní kontrolou a seřízením mezery startovací klapky musíme provést přípravné práce:

- Uvolníme pojistné spony -1- a -3- a vyhekneme pružinu -2-, viz obrázek 95.
- Změříme délku pružiny (mezi vnitřními okraji obou ok), viz pravá část obrázku 95. Pružina musí mít délku **40,3 až 40,7 mm**.
- Vyšroubujeme šrouby -4- na obrázku 95 a šroub -1- na obrázku 96, který vyjmeme i pojistným kroužkem a podložkou. Vyjmeme podtlakovou nádobku a zkontrolujeme, zda není ucpaný otvor -1- na obrázku 97 a kanál ústící do tělesa karburátoru.

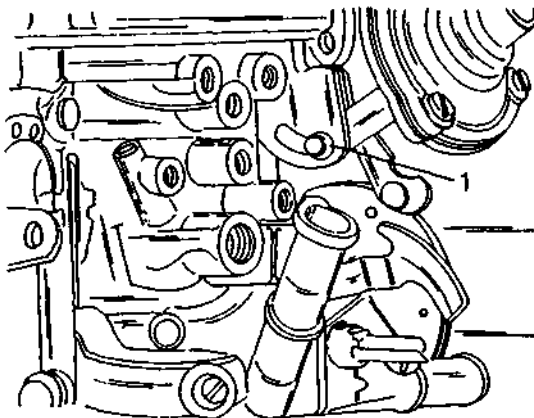


Obr. 95 Seřízení vzduchové klapky u karburátoru Weber

- 1 - pojistná spona  
2 - pružina  
3 - pojistná spona

- 4 - upevňovací šrouby  
5 - seřizovací šroub

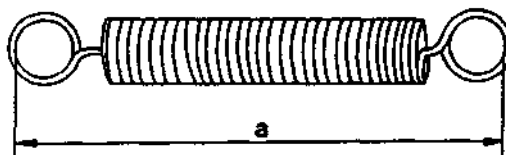
- Namontujeme zpět podtlakovou nádobku a pružinu.
- Zhotovíme si třmen o délce **103 mm** -1- a nasadíme ho mezi osičku -2- a připojovací hrdlo termostatu, viz obrázek 98. Takto zajistíme úplně otevřenou startovací vzduchovou klapku i při nižší teplotě.



Obr. 96 Šroub pro upevnění podtlakové nádobky

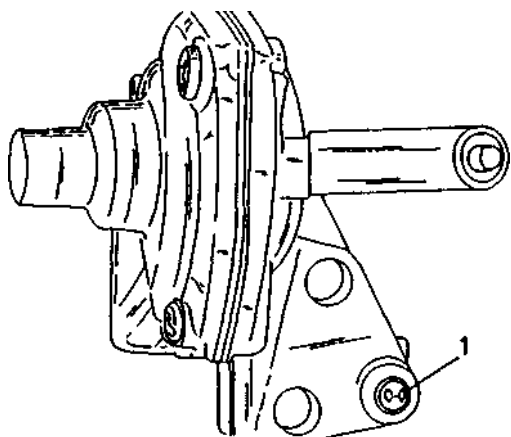
> Zamáčkneme až nadoraz dovnitř táhlo -3- a mezera mezi vnitřní částí (spodní širší strana) startovací klapky a tělesem karburátoru musí být 4,5 mm. Měření provádíme na vnitřní straně klapky vedle vývrtu 2. stupně. Udaný rozměr platí pro všechny karburátory Weber kromě 36 TLP.

> Případně klapku seřídíme šroubem -5- na podtlakové nádobce, viz obrázek 95.



## 5.4 Palivové čerpadlo

Do vozidel Citroen BX se montují palivová čerpadla od firmy Sofabex nebo AČ Delco. Obě tato čerpadla mají podobnou konstrukci. Palivové čerpadlo nelze opravovat a v případě závady ho musíme celé vyměnit. Čerpadlo můžeme také čistit. U jednoho provedení odšroubujeme víko filtru a vyčistíme filtrační komoru. U druhého provedení odšroubujeme víko čerpadla (dva šrouby) a případně ještě předtím odpojíme hadici. O který typ čerpadla se jedná, můžeme zjistit při kontrole čerpadla. V čerpadle je napevno uchycený nebo volně položený filtr. Podle provedení filtr vyčistíme.

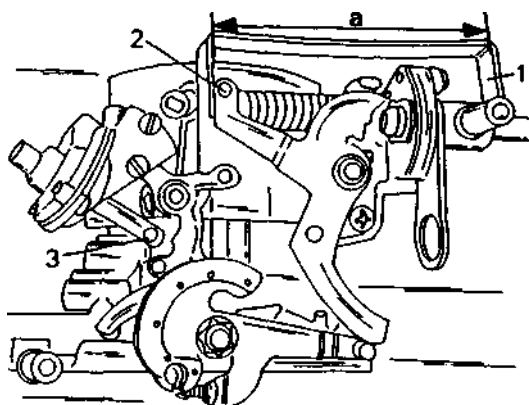


Obr. 97 Vzduchový otvor v podtlakové nádobce

Demontáž a montáž palivového čerpadla je velmi jednoduchá záležitost. Odpojíme od čerpadla obě hadice a ucpeme je šrouby vhodného průměru, aby se do nich nedostaly nečistoty. Čerpadlo je pak upevněno maticemi. Montáž pak provedeme v opačném pořadí než demontáž. Nesmíme přitom zaměnit hadice.

## 5.5 Táhlo škrticí klapky

- Při demontáž ovládacího táhla zatlačíme segment škrticí klapky proti síle pružiny, abychom uvolnili nálipek na konci táhla. Vyhekneme konec táhla ze segmentu.
- Uvolníme pouzdro táhla z držáku na karburátoru. Pouzdro je upevněno pružnou sponu, kterou vytlačíme šroubovákem.
- Uvnitř vozidla odpojíme táhlo od pedálu plynu. Pro táhneme táhlo do vnitřku vozidla.
- Do pouzdra táhla stříkneme injekční stříkačkou trochu oleje a namontujeme táhlo v opačném pořadí než při demontáži. Nakonec zkontrolujeme, zda se škrticí klapka úplně otevírá a zavírá.



Obr. 98 Seřízení vzduchové klapky (viz text)

- 1 - Seřizovači třmen (a = 103 mm)
- 2 - Osička
- 3 - Soutyčí podtlakové nádobky

## 5.6 Táhlo sytiče

Pokud má vozidlo ruční sytič, postupujeme při demontáži táhla takto:

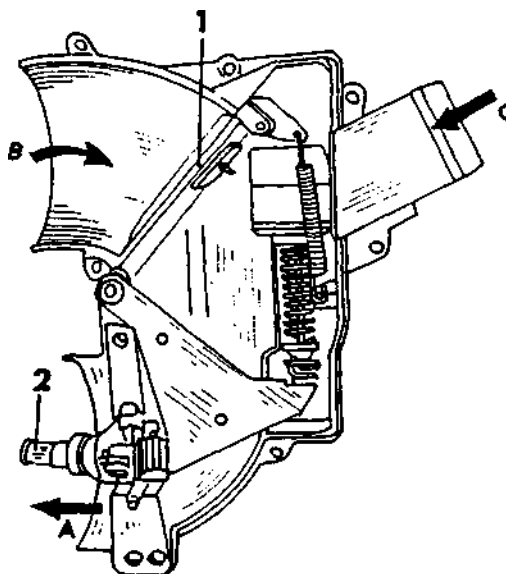
- Povolíme svěrný šroub a odpojíme táhlo i s vnějším pouzdem od karburátoru.
- Uvnitř vozidla pak odšroubujeme knoflík sytiče a povolíme upevňovací matici. Povytneme táhlo z palubní desky a odpojíme kabel od kontrolky sytiče.
- Potom táhlo sytiče protáhneme celé do vnitřku vozidla.

Montáž provedeme v opačném pořadí než demontáž. Po namontování připojíme vzduchovou sací hadici a zkontrolujeme, zda se startovací klapka po zastrčení knoflíku sytiče úplně otevře a po vytáhnutí úplně zavře. Případně seřídíme délku táhla.

## 5.7 Vzduchový filtr a předehřívání nasávaného vzduchu

Všechny motory mají vzduchový filtr s papírovou vložkou. Kvůli lepšímu spalování palivové směsi ve válcích je systém sání vzduchu vybaven automatickým předehřívacím zařízením, viz obrázek 99.

- Vzduchová klapka -1- je ovládána snímačem teploty -2-. Při teplotě nižší než 22 °C nedovolí klapka nasát do motoru vzduch, který má okolní teplotu. Při teplotě nad 26 ° klapka naopak nedovolí nasát do motoru teplý vzduch.



Obr. 99 Zařízení pro předehřívání nasávaného vzduchu (viz text)

Předehřívací zařízení má různé vstupy a výstupy:

- Výstup -A- vede vzduch do vzduchového filtru
- Vstup -B- slouží pro přívod vzduchu z okolí.
- Vstup -C- slouží pro přívod vzduchu ohřátého od kolena výfuku.

Povolíme křídlové matice na víku vzduchového filtru, zvedneme víko i s připojenou hadicí a odložíme ho stranou.

Abychom mohli vyčistit vnitřek víka, můžeme opatrně ohnout nahoru vzduchovou hadici. Vyjmeme ze vzduchového filtru filtrační vložku a vyhodíme ji. Vložku filtru nedoporučujeme čistit, raději ji vyměníme. V naléhavém případě můžeme lehce znečištěnou vložku vyfoukat zevnitř ven stlačeným vzduchem. Těleso filtru pečlivě vytřeme hadrem. Nasadíme do filtru novou filtrační vložku a namontujeme zpět víko filtru se sací hadicí.

## 5.8 Systém čištění spalin

Uspořádání systému je znázorněno na obrázku 100. Tento systém je v normálním provozu bezporuchový. Někdy však budeme muset časem provést následující práce:

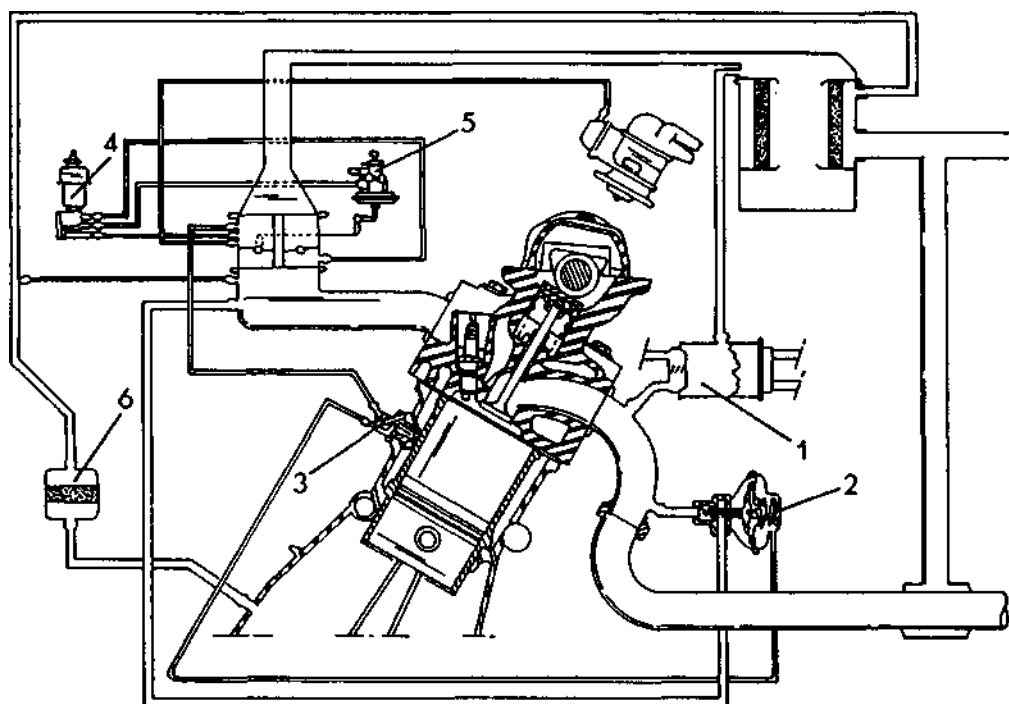
### 5.8.1 Seřízení zvýšených volnoběžných otáček

- Zahřejeme motor.
- Připojíme vzduchovou hadici k ventilům pro přívod vzduchu pro dodatečné spalování.
- Podle návodu připojíme k motoru otáčkoměr. Zašroubujeme šroub na horní straně pneumatického zpoždovače -4-, až se začnou zvyšovat volnoběžné otáčky.
- Šroubem na horní straně ovládacího prvku -5- na stavíme volnoběžné otáčky na  $1\,700 \pm 100$  1/min.
- Povolujeme šroub na horní straně pneumatického ventilu, dokud volnoběžné otáčky neklesnou zpět na normální hodnotu. Potom šroub povolíme o další  $V_2$  otáčky.

### 5.8.2 Seřízení zpoždování volnoběžných otáček

- Zvýšíme pedálem plynu otáčky na 3 000 1/min a pak pedál uvolníme. Během poklesu musí otáčky zůstat 2 až 3 s na hodnotě 1 700 1/min. Zpoždění případně seřídíme šroubem na horní straně pneumatického ventilu. Povoláním šroubu zpoždění zvětšíme a naopak.
- Po seřízení utáhneme pojistnou matici na seřizovacím šroubu. Přitom ventil pevně přidržíme rukou, abychom ho při utahování matice nezkřivili nebo ji nak nepoškodili.

Jednotlivé součásti systému jsou propojeny hadicemi, které jsou označené barevnými kroužky. Při odpojování si vždy nejprve poznamenáme umístění hadic.



Obr. 100 Systém čištění spalin (provedení pro Švýcarsko)

- 1 - ventily pro přívod vzduchu pro dodatečné spalování
- 2 - ventil pro recirkulaci spalin
- 3 - termoventil
- 4 - pneumatický zpoždovací ventil
- 5 - prvek pro zvyšování volnoběžných otáček
- 6 - filtr