

**DET ÖRAT HÖR
OCH ÖGAT SER
EN BÄTTRE LÄRDOM GER**



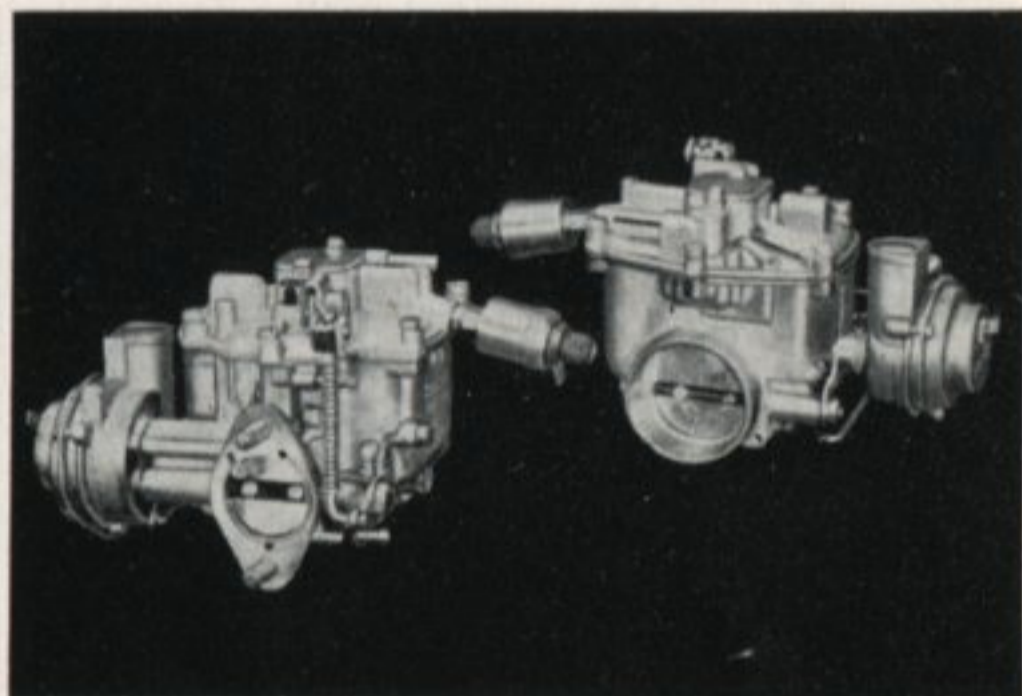
FÖRGASARE 32 PHN VW 1500

Bildserie nr 16/17

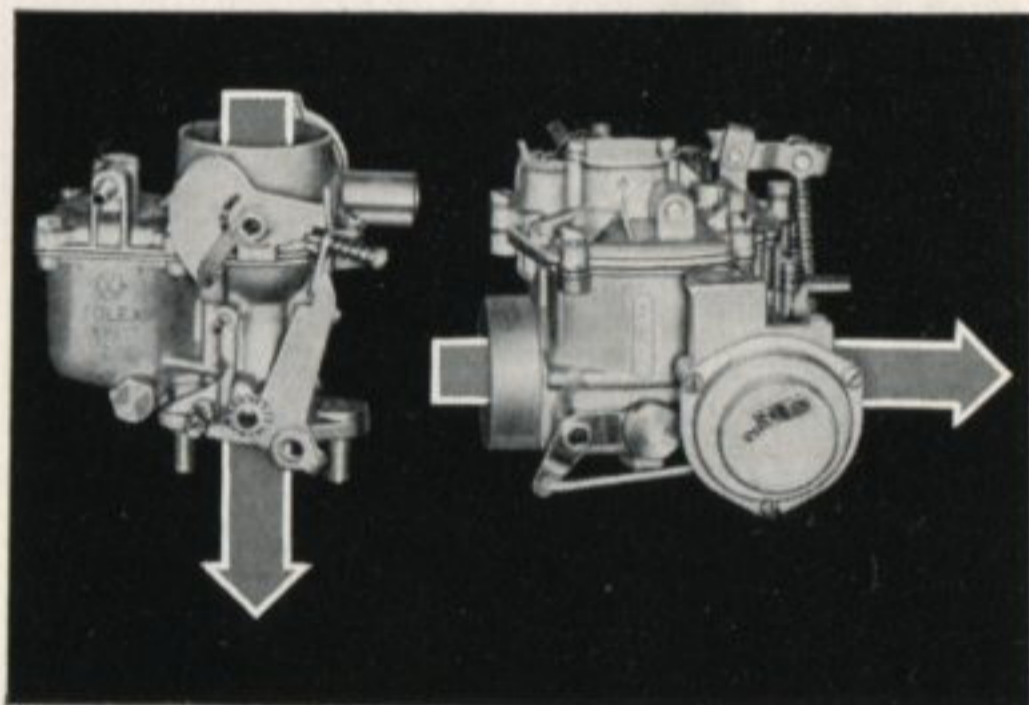
SOLEX FÖRGASARE 32 PHN



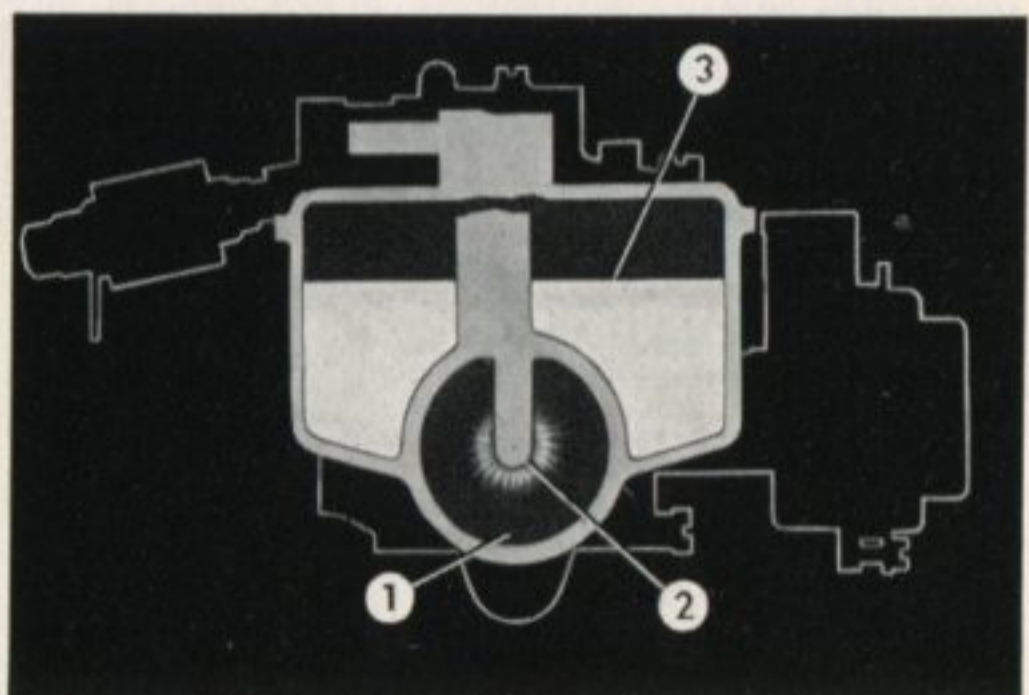
16/2 Det här är 32 PHN förgasaren på VW 1500. Ni ser genast att den helt skiljer sig från förgasaren på VW 1200.

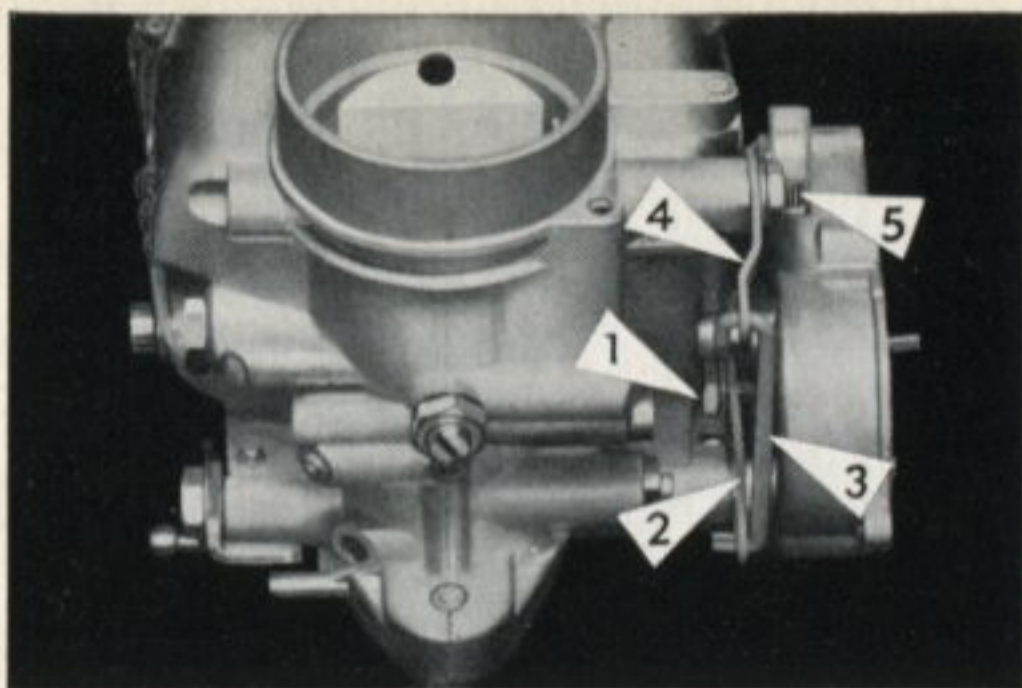


16/3 Här är den principiella skillnaden. Till vänster på bilden ser Ni 28 PICT förgasaren, som Ni säkert redan känner till. Det är en fallförgasare, dvs. luften sugas lodrätt ner genom förgasaren. Till höger är horisontalförgasaren 32 PHN på VW 1500. Luften sugas här vågrätt genom förgasaren.

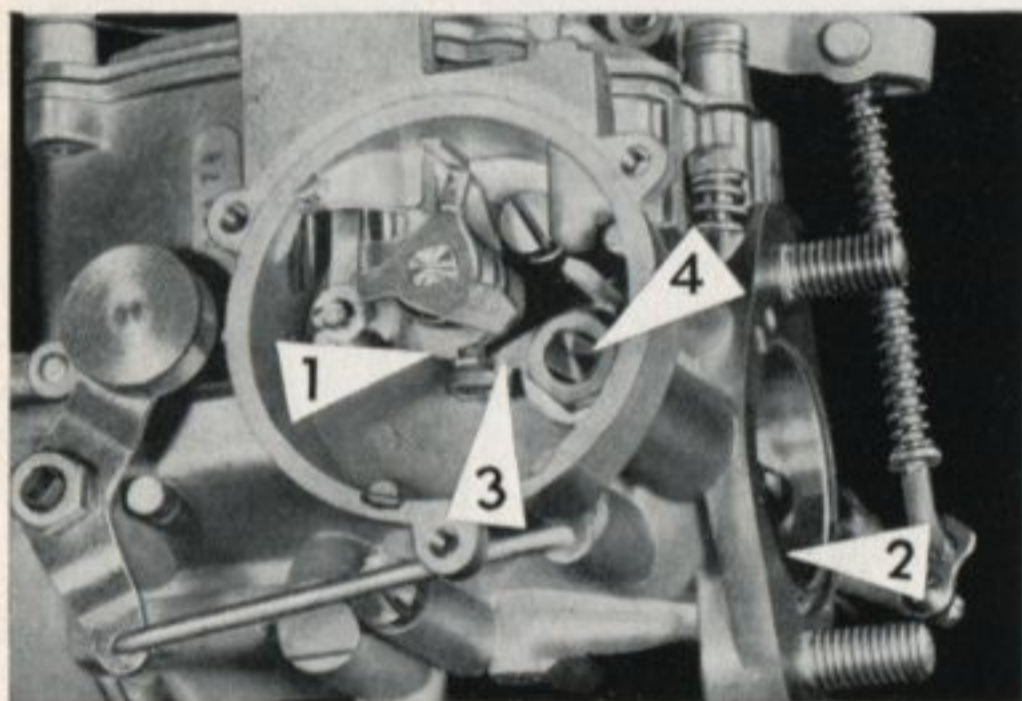


16/4 På den här genomskärningen ser Ni luftströmningen genom förgasaren ännu bättre. Luftkanalen (1) går rakt genom förgasaren och utströmningsöppningarna (2) för bränslet ligger under bränslenivån (3).

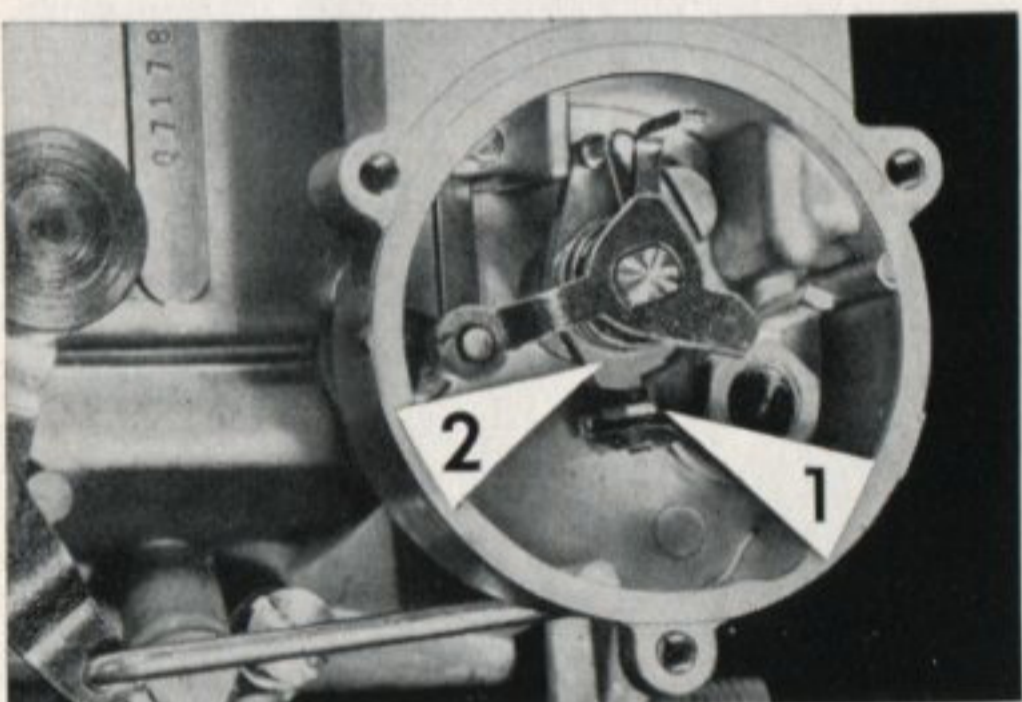




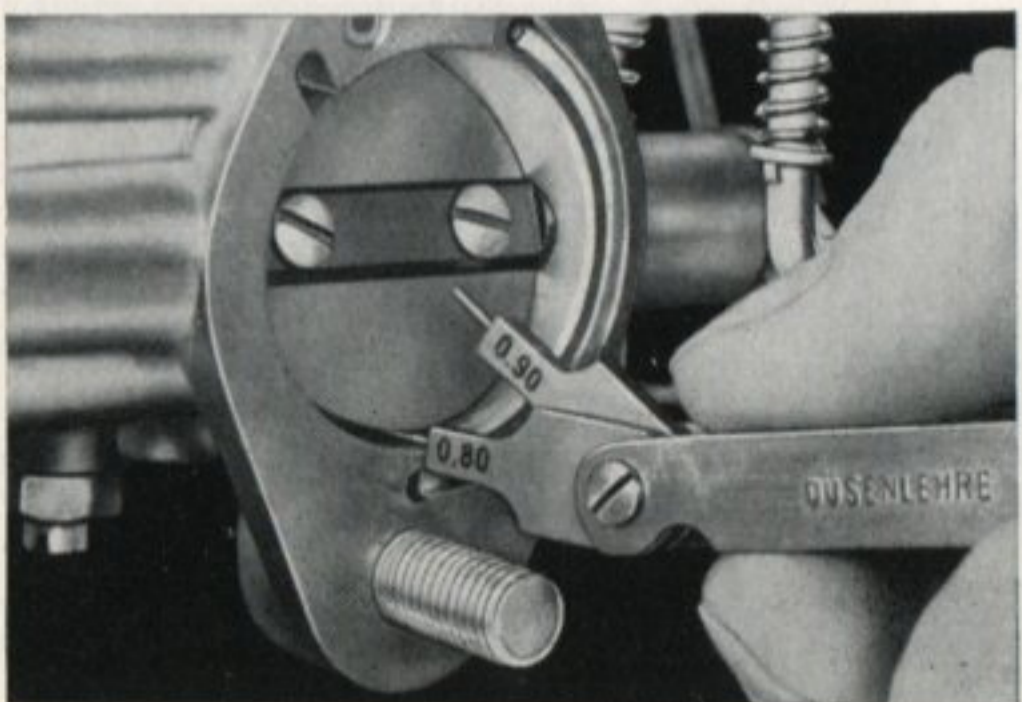
16/13 Länksystemet ligger på baksidan av chokehuset. På medbringaraxeln (1) sitter chokehusarmen (2), som överför rörelsen över förbindningslänken (3) och chokespjällarmen (4) till chokespjällaxeln (5). Av dessa delar går bara chokespjällaxeln att byta.



16/14 Som Ni vet inverkar gasspjällets läge på tomgångsvarvtalet. Automatchoken måste därför också ställa in gasspjället i rätt läge alltefter motorns driftstemperatur. Förbindelsen mellan den automatiska chokens stegskiva (1) och gasspjället (2) åstadkommer anslagsarmen (3), som sitter på gasspjällaxeln (4).

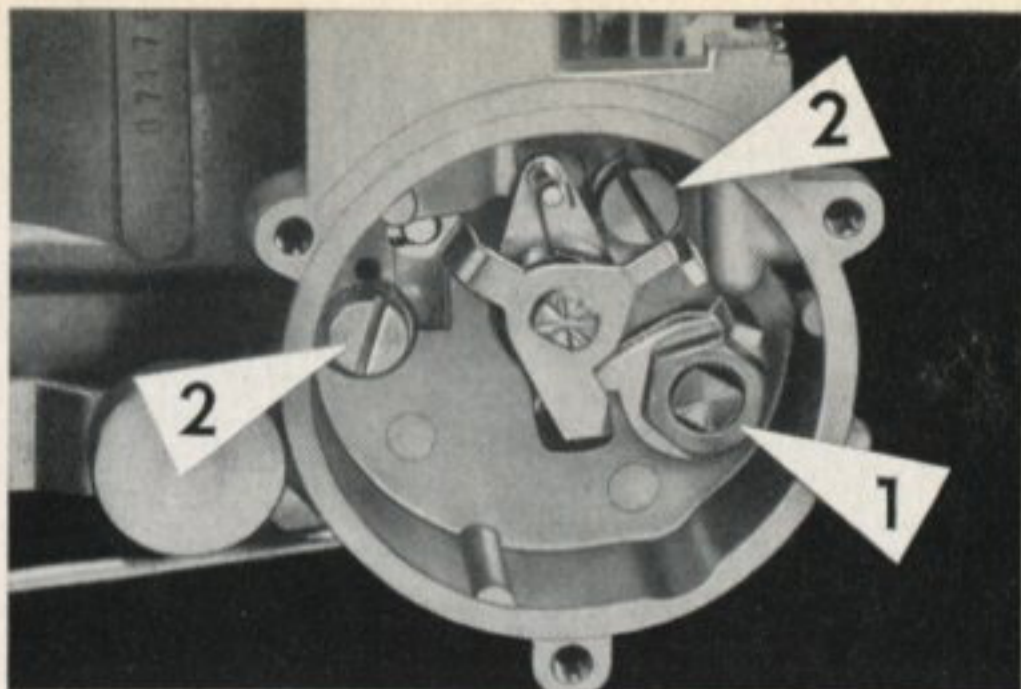


16/15 På anslagsarmen ser Ni här tydligt anslagsskruven (1). Skruven vilar mot stegen på stegskivan (2) och håller gasspjället lagom öppet. Anslagsskruvens inställning är säkrad och får inte ändras. I det här visade läget är tomgångsvarvtalet som högst. Anslagsskruven (1) står mot det högsta steget på stegskivan (2).

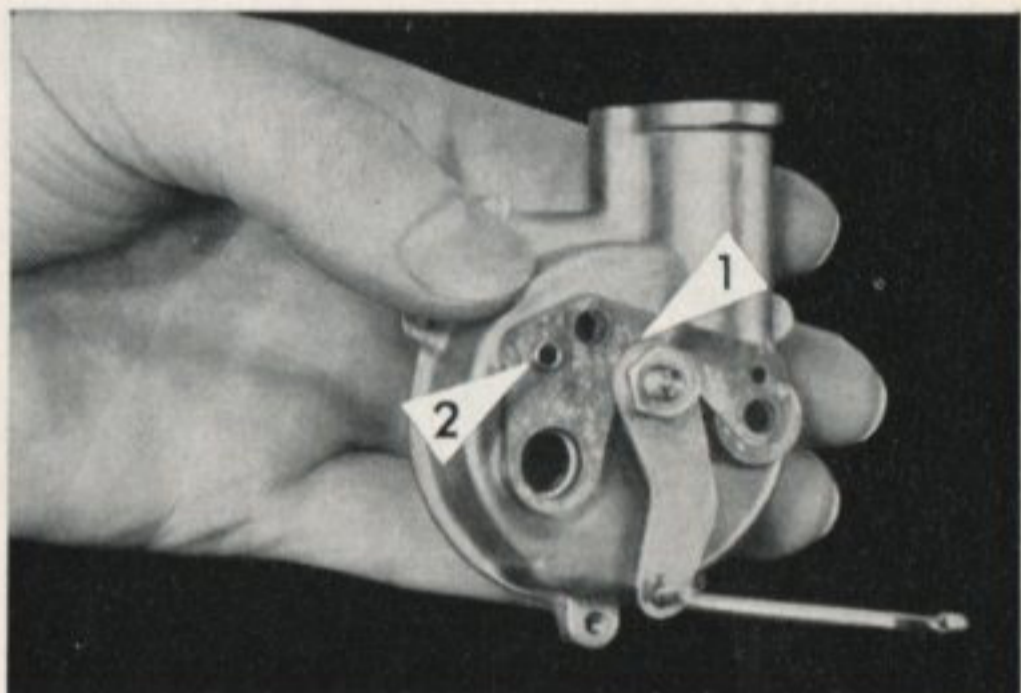


16/16 Vid högsta tomgångsvarvtalet har gasspjället en bestämd öppningsvinkel. Ni kan kontrollera denna vinkel genom att med ett trådmått mäta öppningsspalten i gasspjället. Den skall vara 0,8—0,9 mm. Kontrollen behöver bara göras om anslagsarmen eller hela chokehuset bytts.

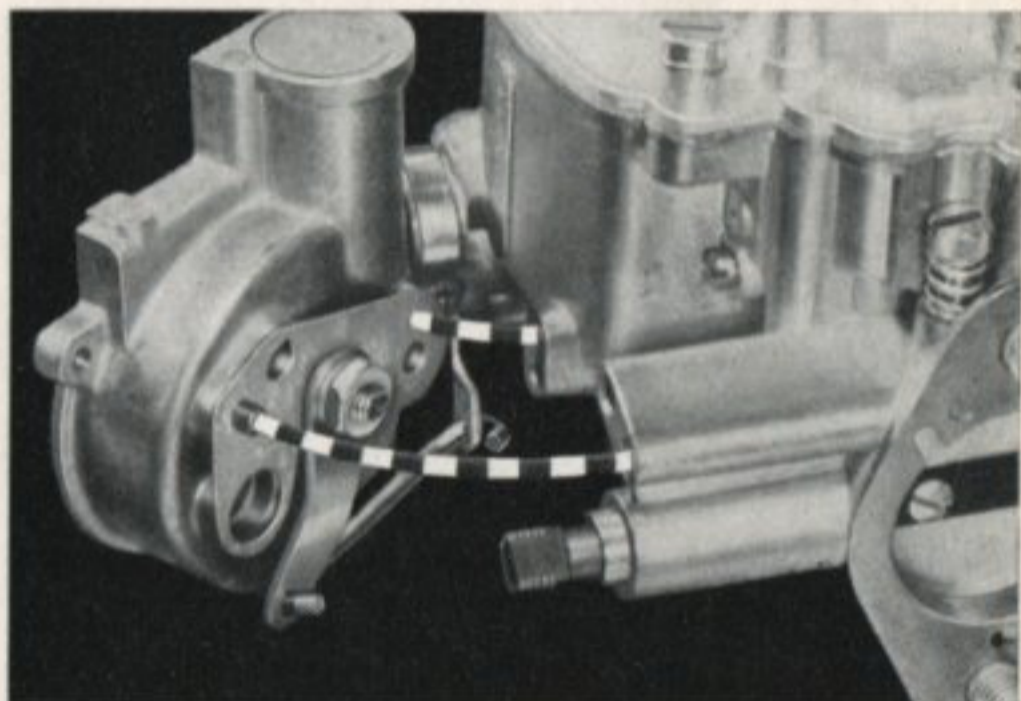
16/17 För att byta anslagsarmen skruvar Ni av muttern (1) från gasspjällaxeln. Om chokehuset skall bytas, något som ytterst sällan är nödvändigt, skruvar Ni ur de båda skruvarna (2).



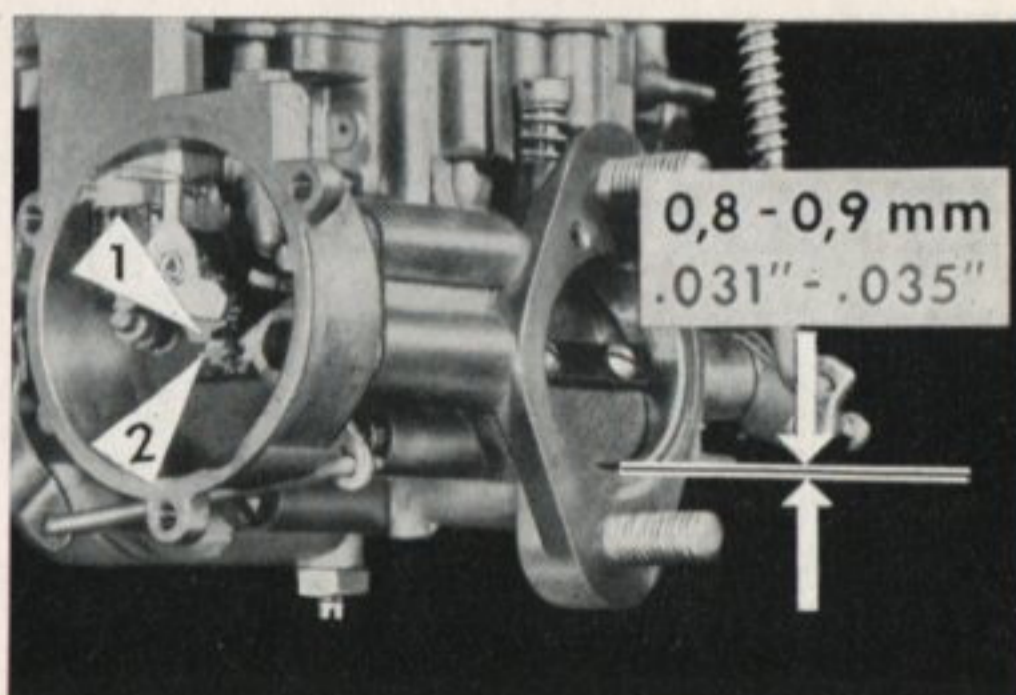
16/18 Innan Ni monterar på ett nytt chokehus skall packningen kontrolleras. Om den är skadad måste den bytas. Packningen skall ligga mellan chokehusarmen och chokehuset (1) och vara påskjuten över mässingshylsan (2).

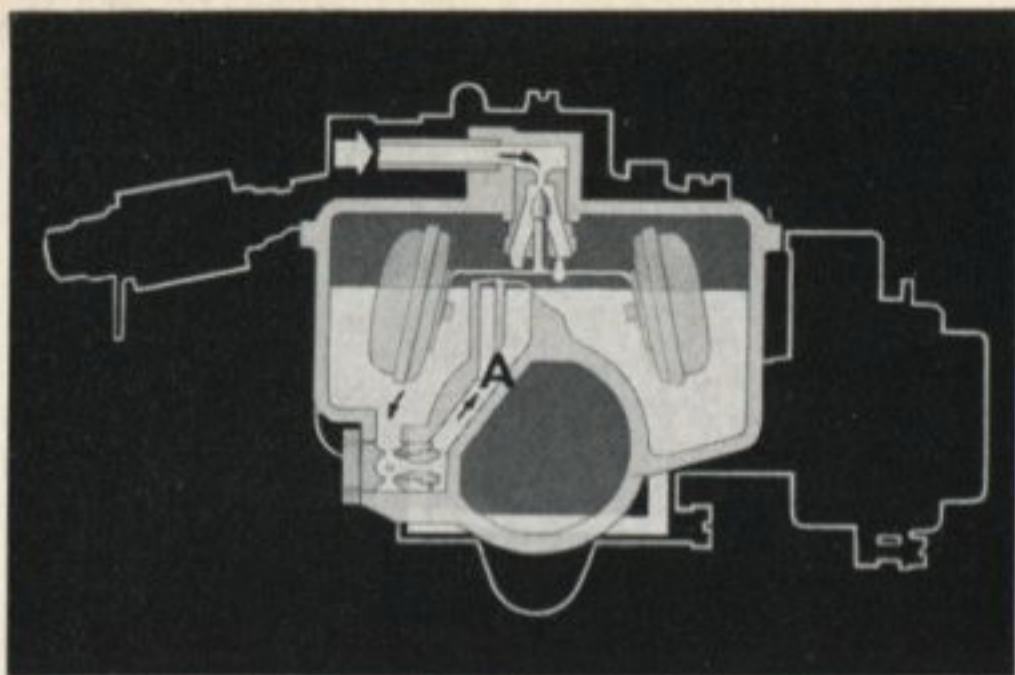


16/19 Haka sedan in förbindningsstäng- en i chokespjällarmens ögla. De svart- vita linjerna antyder förbindelsen mellan de båda luftkanalerna, som går från för- gasarhuset till chokehuset. Den främre är vakuumkanalen som påverkar under- tryckskolven. Den andra är till för choke- husventilationen. Vid hopsättningen måste öppningarna täta väl mot varandra.

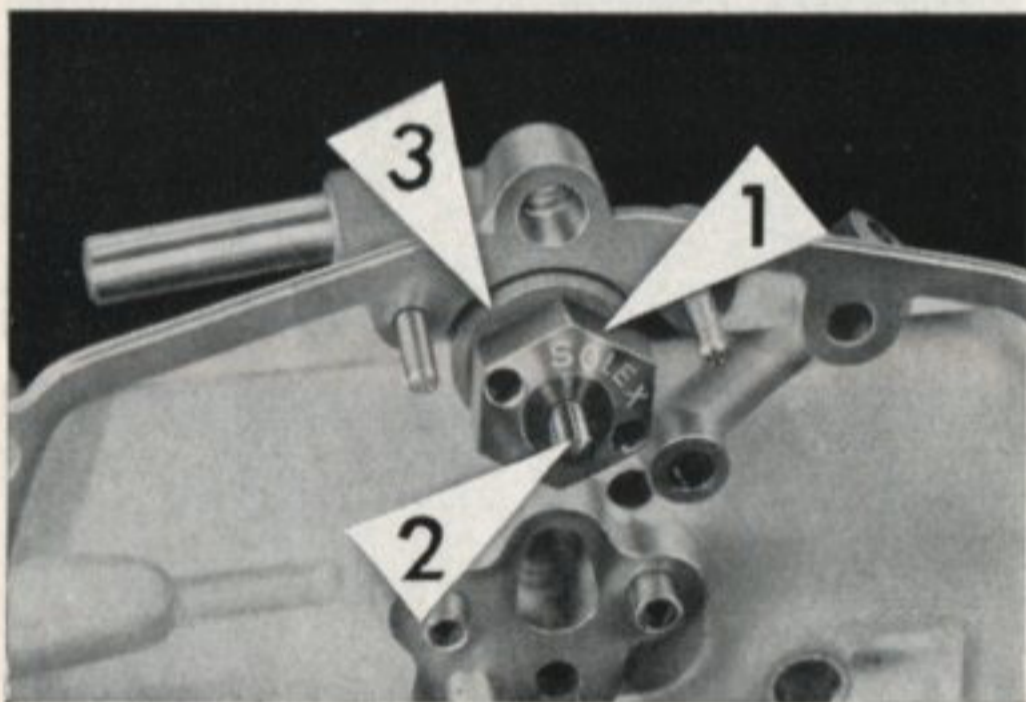


16/20 Som vi redan nämnt måste choke- spjällets öppningsvinkel kontrolleras efter det att anslagsarmen eller chokehuset bytts. Därvid måste anslagsskruven (2) stå mot det högsta steget på skivan (1). Vrid anslagsskruven tills spjället öppnar 0,8—0,9 mm och säkra skruven med lack- färg.

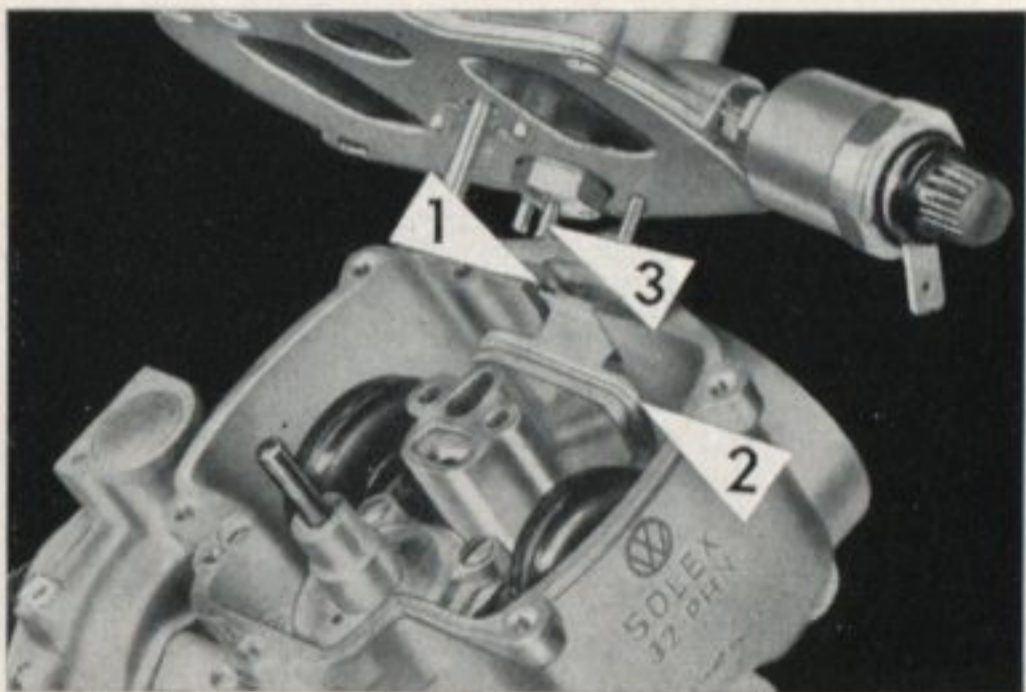




16/29 Och nu skall vi fortsätta med att beskriva bränslets väg genom förgasaren. På den här bilden ser man hur flottörventilen fungerar. Från bränslepumpen trycks bränslet i den vita pilens riktning och in i förgasaren genom anslutningsröret till flottörventilen. Om ventilen är öppen fortsätter bränslet in i flottörhuset, som är uppdelat i två kamrar. Bygeln som förbinder de båda flottörerna med varandra stänger ventilen i en viss bränslenivå. Flottörkamrarna är förbundna genom en utjämningskanal så att bränslenivån alltid står lika högt i båda kamrarna. Ni ser denna utjämningskanal nedtill på bilden. Bränslet fortsätter från flottörhuset genom huvudmunstycket — nertill till vänster — och upp till den med A betecknade punkten. Lägga märke till punkten A, för den skall vi i fortsättningen använda som utgångspunkt när vi följer bränslets väg i förgasaren.

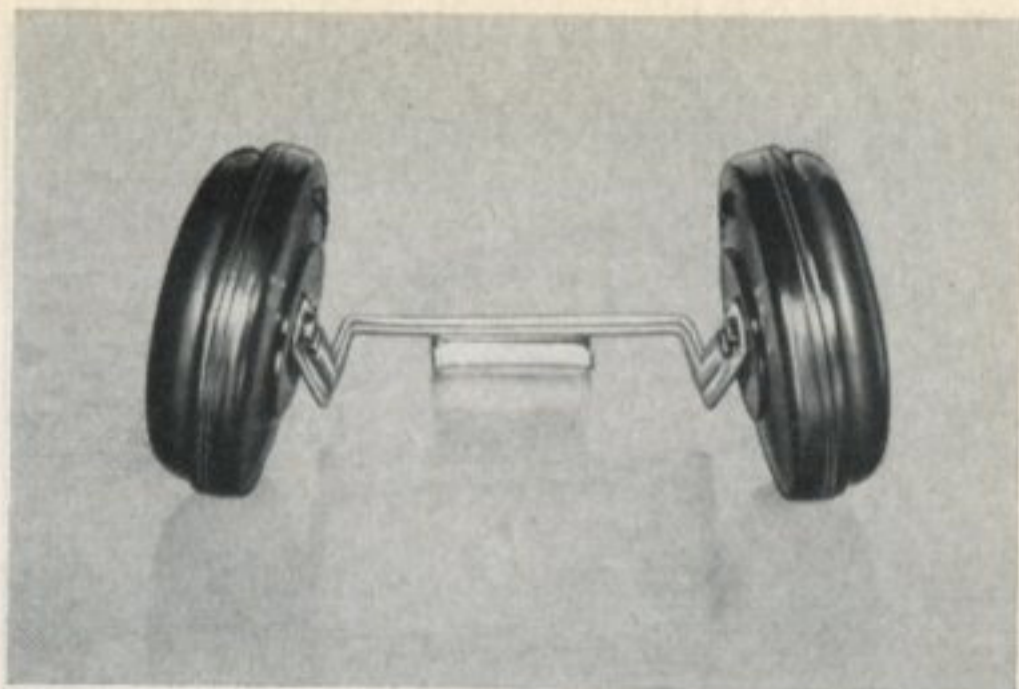


16/30 Så här ser den i den schematiska bilden visade flottörventilen ut i verkligheten. Flottörventilen (1) är inskruvad i flottörhuslocket. Om flottörnålen (2) kärvar eller inte stänger ordentligt kommer det antingen att strömma in för litet eller för mycket bränsle. Detta leder till att blandningsförhållandet mellan bränsle och luft blir felaktigt och att motorn går illa. Flottörnålen måste alltid vara lätt-rörlig och skall vid behov blåsas ren med tryckluft. Se till att packningen (3) ligger rätt.

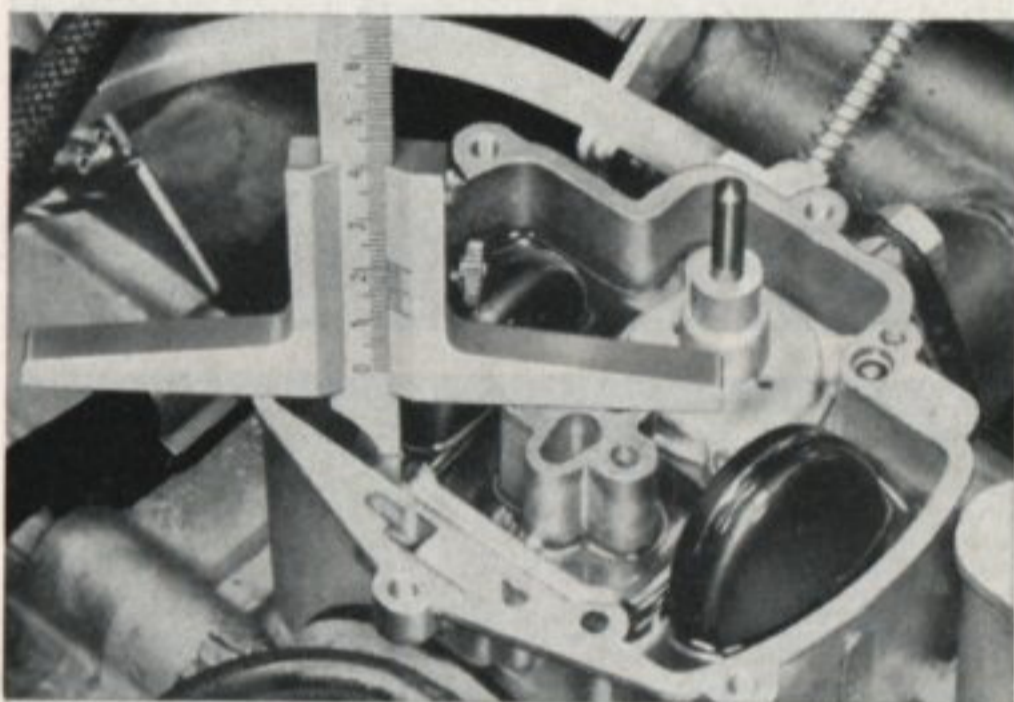


16/31 Flottören är lagrad på en ledtapp (1) som ligger i ett urtag i förgasarhusets vägg. De båda flottörhalvorna är förbundna med en plåtbygel (2) som också påverkar flottörnålen (3) och stänger flottörventilen.

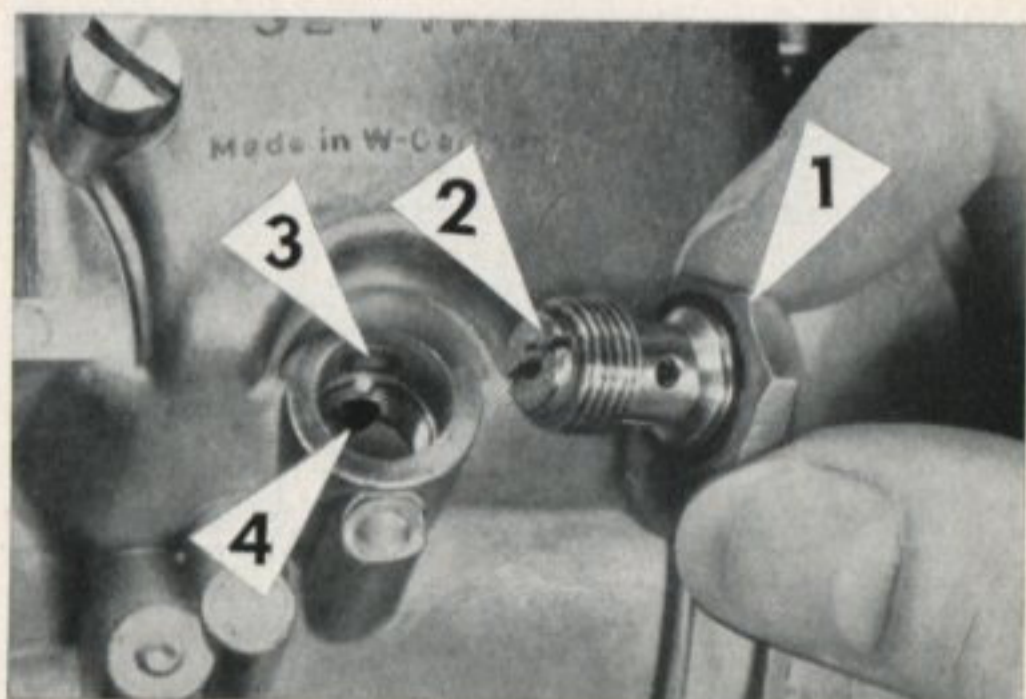
16/32 Kontrollera att flottörarmen inte är deformerad genom att lägga flottören på en plan yta enligt den här bilden innan den monteras in. Flottörarmen måste ligga an jämnt mot underlaget och får inte vippa om man trycker ner någon del av den. Se också till att de båda flottörhalvorna sitter ungefär i samma vinkel. Justeringen kan göras genom att böja armen försiktigt. Skaka också flottören några gånger fram och tillbaka. Om den är otät och bränsle läckt in hörs det därvid. Lägga in flottören i förgasaren och kontrollera därvid att den inte går emot förgasarväggen när den rörs upp och ned.

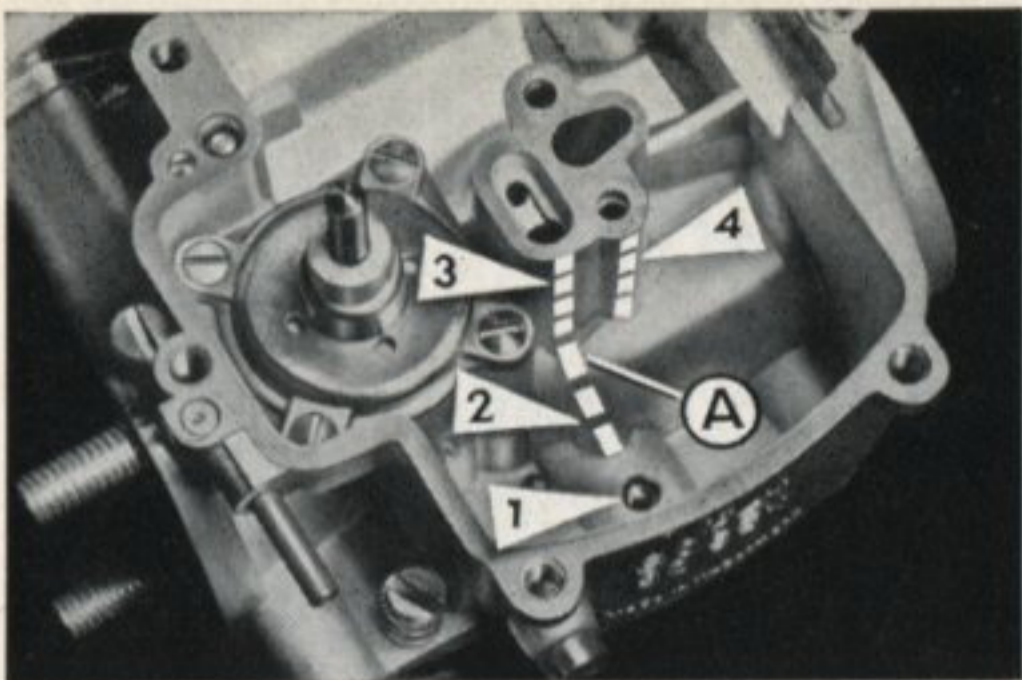


16/33 Bara i undantagsfall är det nödvändigt att kontrollera bränslenivån i flottörhuset. Montera på förgasaren och starta motorn. Varva upp motorn några gånger upp till max. tillåtet varvtal ett kort ögonblick så att flottörhuset fylls upp till normal nivå. Slå av tändningen, ta bort flottörhuslocket och kontrollera bränslenivån med ett djupmått utan att ta ur flottören. Nivån skall ligga 12—14 mm under flottörhusets övre kant. Måttet ökar med 1,5 mm om Ni tar ur flottören. Det enklaste sättet att ändra bränslenivån är att byta ut packningen under flottörventilen mot en tunnare eller tjockare eller montera två packningar.



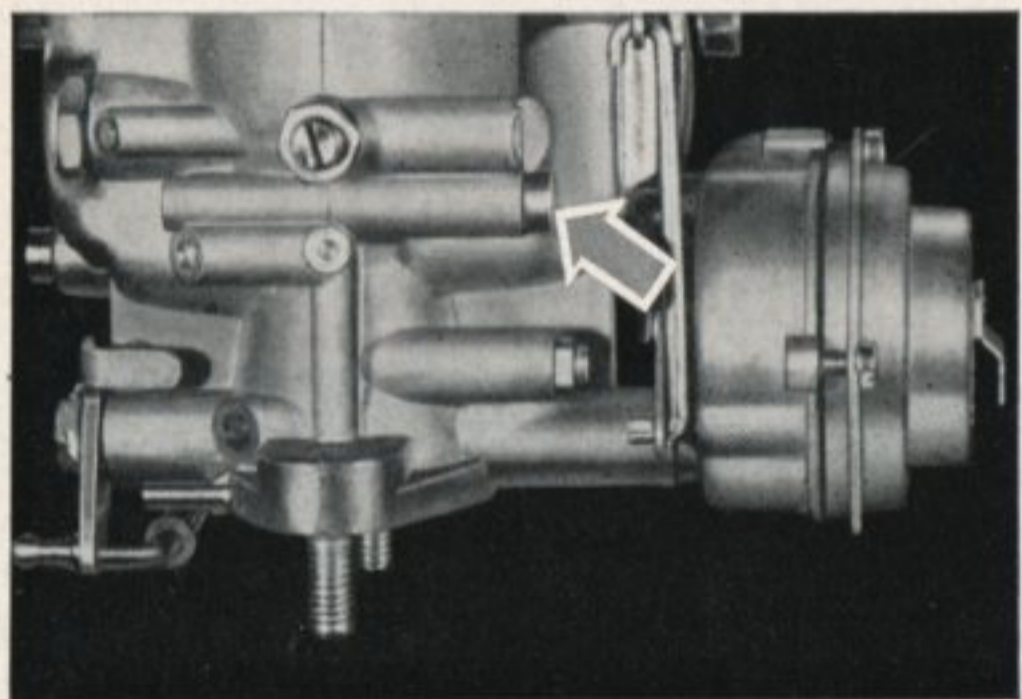
16/34 Munstyckshållaren (1) med huvudmunstycket (2) sitter inskruvad på förgasarens vänstra sida. Munstycket kan rengöras med tryckluft. Se till att packningen kommer rätt när Ni skruvar tillbaka munstyckshållaren. Vi nämnde förut att bränslet strömmar från flottörhuset till huvudmunstycket. Här ser Ni den kanal (3) genom vilken bränslet kommer fram till huvudmunstycket. Genom kanalen (4) strömmar bränslet vidare till punkten A som vi förut visat på.



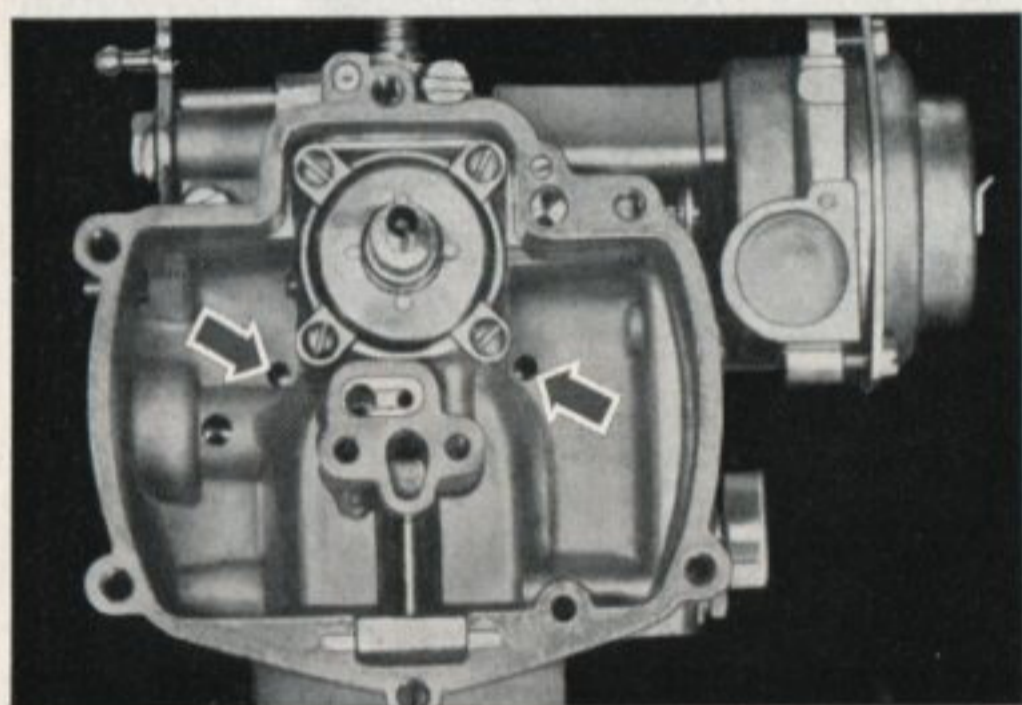


16/35 Här har flottören tagits ur och vi ser hur flottörhuset ser ut invändigt.

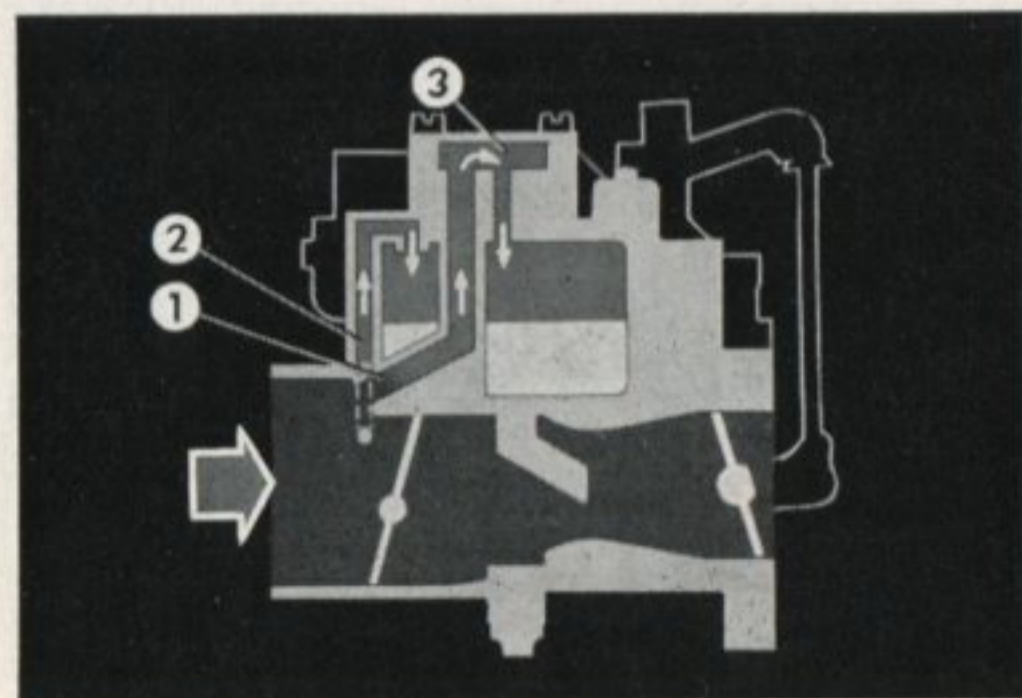
1 - är kanalen till huvudmunstycket
2 - är kanalen som går till punkten A. Blandningskanalen (3) och tomgångskanalen (4) skall vi ta upp till behandling senare. Som Ni ser löper dessa båda och ytterligare tre kanaler i ett block mitt i flottörhuset.



16/36 Ni kommer säkert ihåg att vi nämnt att de båda flottörhusen är förbundna med en utjämningskanal. Här ser Ni den nedtill på förgasarhuset. Den går från skruvpluggen som pilen pekar på och åt vänster.

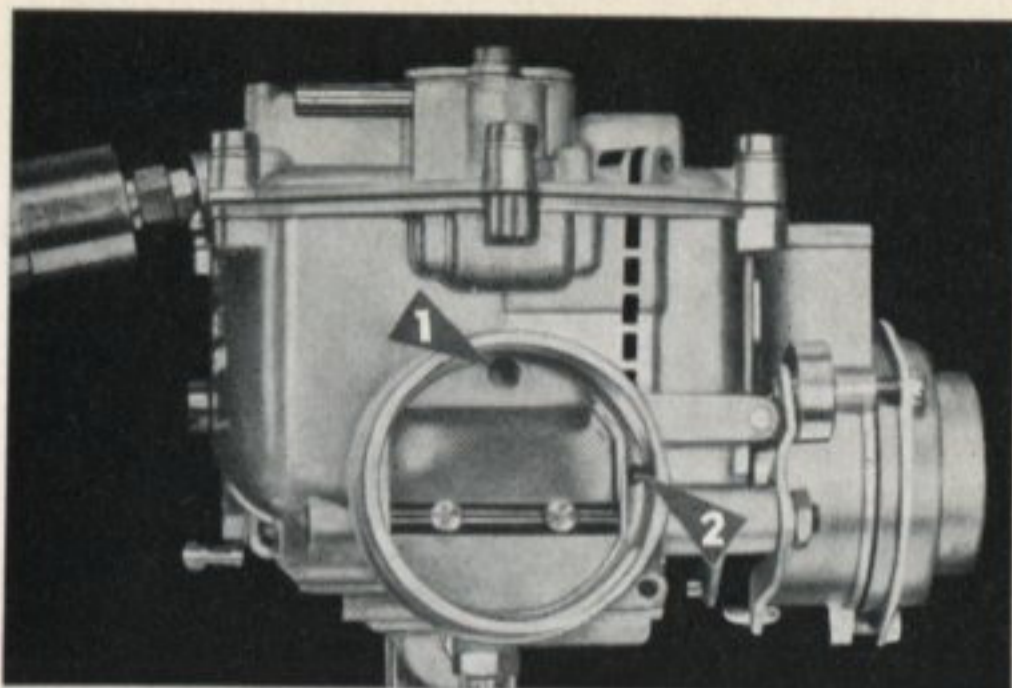


16/37 Och här är hålen som leder till utjämningskanalen i botten på flottörhuset. Det är egentligen allt tills vidare om bränslets väg genom förgasaren. Hur bränslet strömmar vidare och hur bränsleluftblandningen bildas skall vi fortsätta med längre fram.

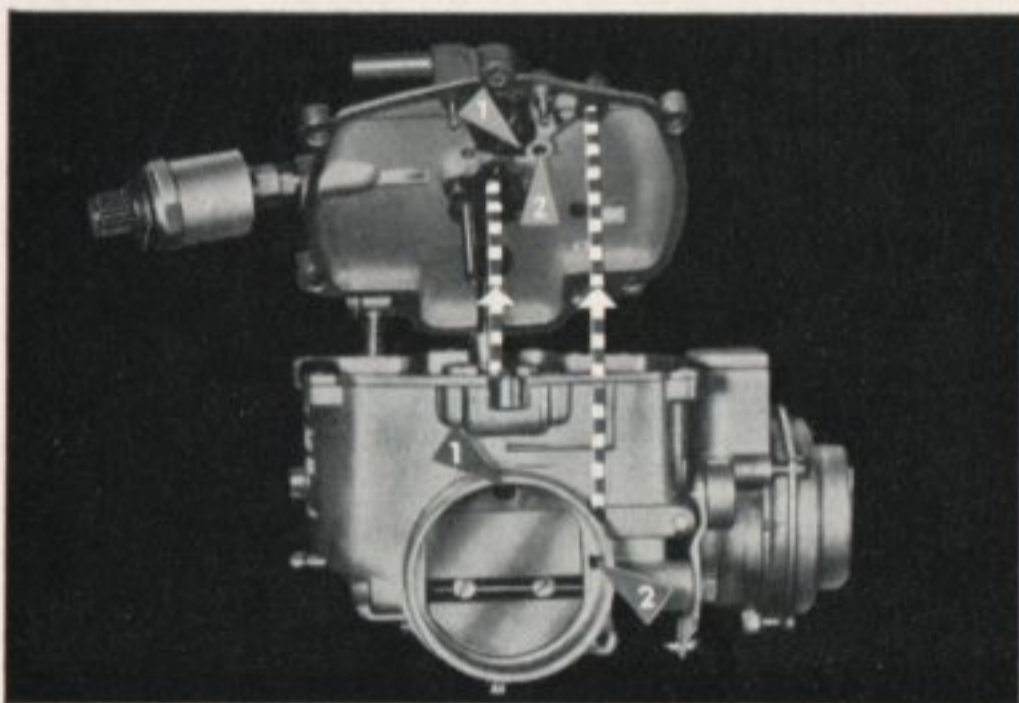


16/38 Nu skall vi gå igenom hur ventilationen av förgasaren sker. Först skall vi ta en titt på denna genomskärning, som visar ventilationssystemet. Luften är här grå och bränslet vitt. Huvudventilationskanalen (1) börjar ovanför chokespjället. Den går snett uppåt och sedan upp genom locket i mitten på förgasaren och in i ventilationskammaren (3). En andra ventilationskanal (2) går genom förgasareväggen upp till flottörhuslocket. Från ventilationskammaren (3) och ventilationskanalen (2) strömmar luften in i flottörhuset.

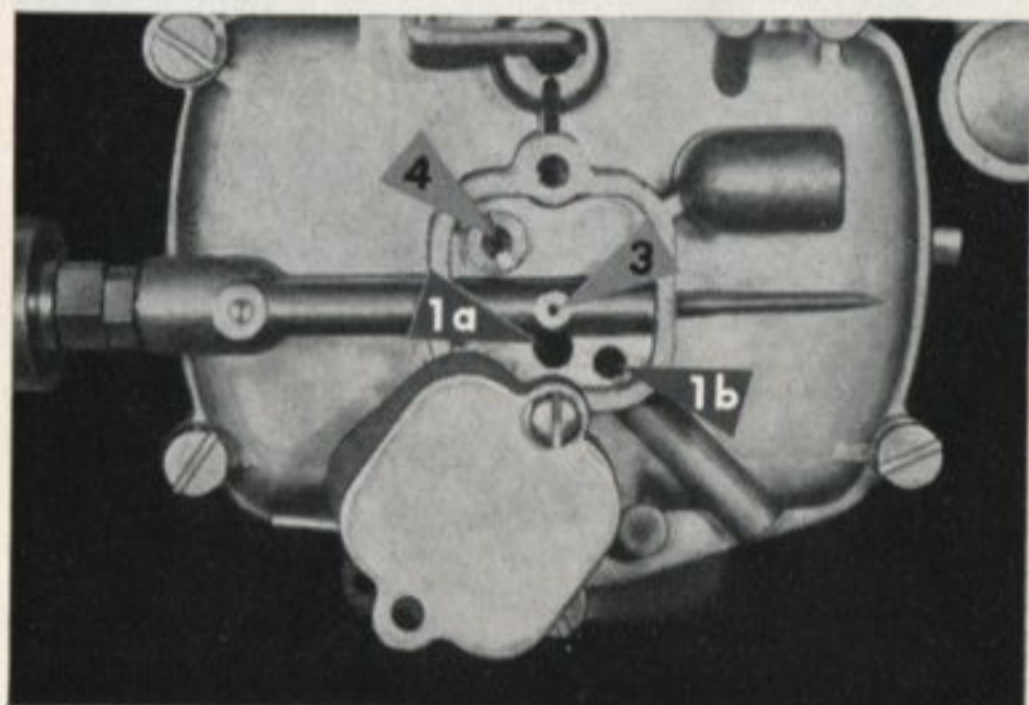
16/39 Här börjar de båda ventilationskanalerna (1 och 2). Ni ser hur kanalen (1) går snett inåt och kanal (2) lodrätt uppåt.



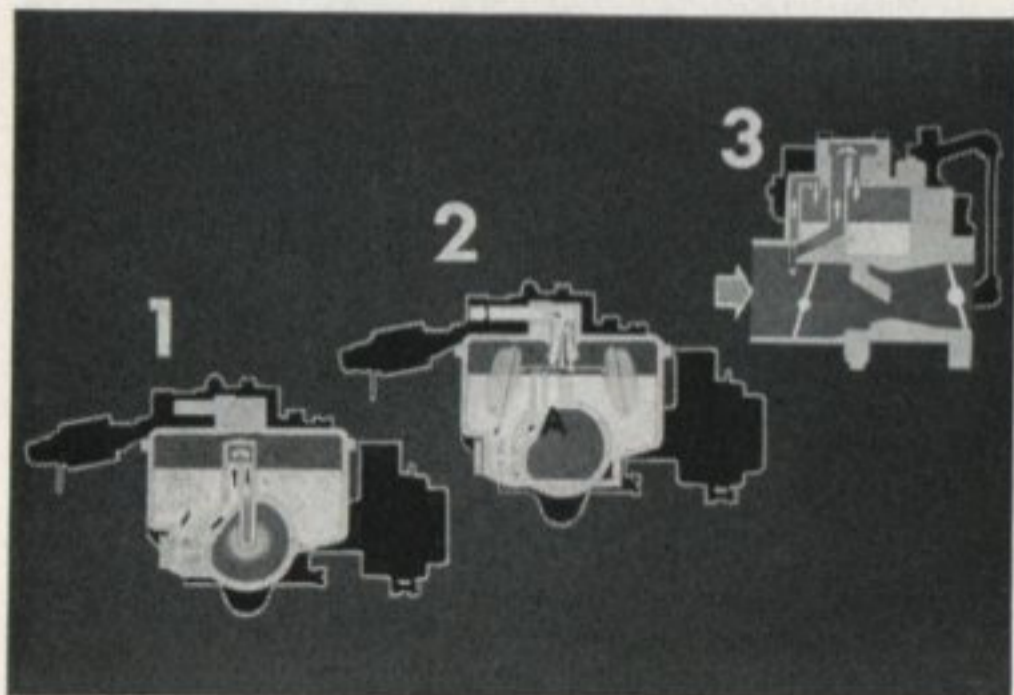
16/40 På denna bild ser Ni ännu tydligare hur ventilationskanalerna går. De börjar i luftintaget (1 och 2), leder uppåt och mynnar i hålen (1 och 2 upptill) inne i förgasaren. Packningen mellan förgasarhuset och flottörhuslocket är borttagen.

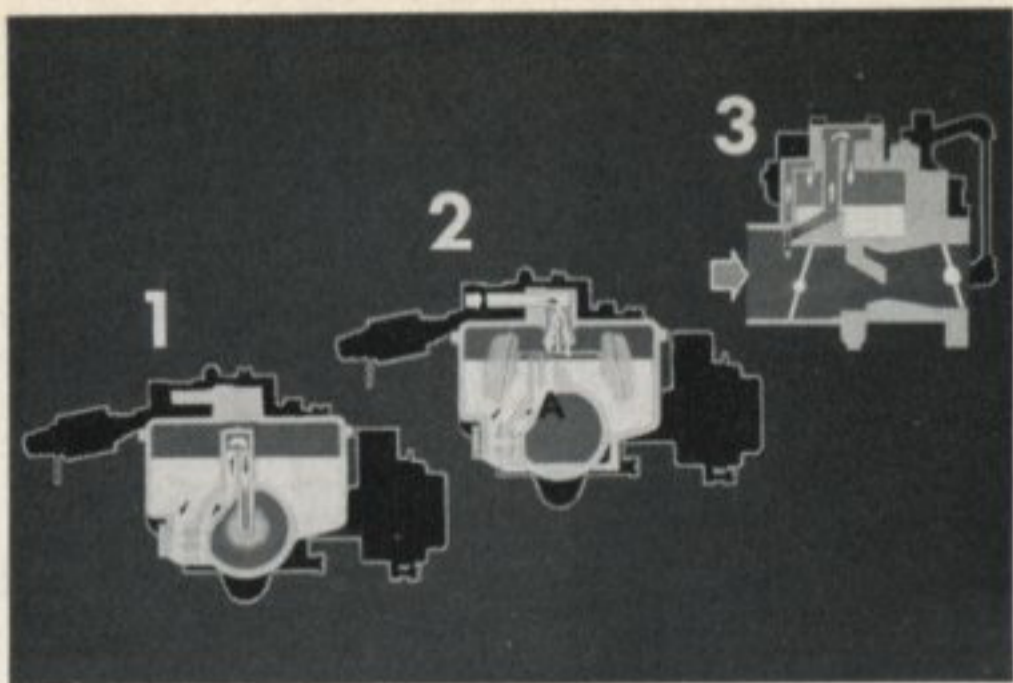


16/41 Det här är den öppnade ventilationskammaren. Locket och packningen har vridits undan. Ni ser det hål (1a), i vilket ventilationskanalen mynnar. Genom hålet (1b) strömmar luften in i flottörhuset. I ventilationskammaren sitter också tomgångsluftmunstycket (3) och emulsionsmunstycket (4). Det kommer vi att ägna oss åt senare.

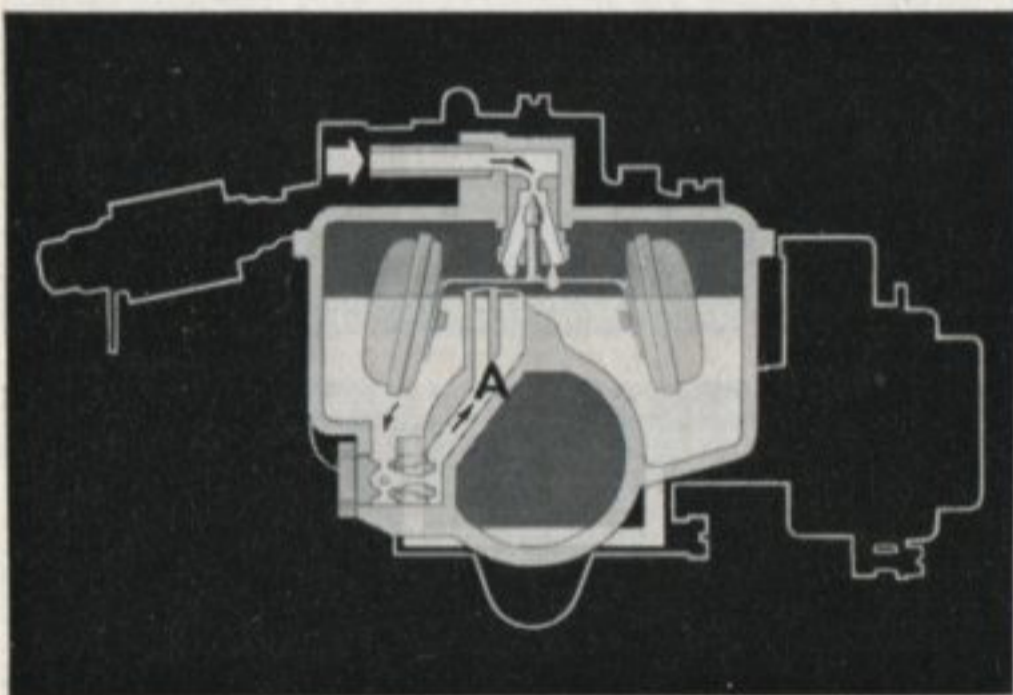


16/42 Låt oss göra en sammanfattning av det vi hittills gått igenom. Först beskrev vi den principiella uppbyggnaden hos horisontalförgasaren 32 PHN. Sedan tog vi upp den automatiska choken till behandling. Bild nr 2 skall påminna om bränslets väg genom förgasaren. I samband härmed ber vi Er lägga punkten A på minnet. Den är utgångspunkt för vår fortsatta genomgång av förgasaren. Till sist tittade vi litet närmare på hur ventilationen av förgasaren är anordnad. Men innan vi fortsätter i del 2 med att gå in på de olika systemen i förgasaren för tomgång, normalbelastning, acceleration och fullast tar vi en liten paus.





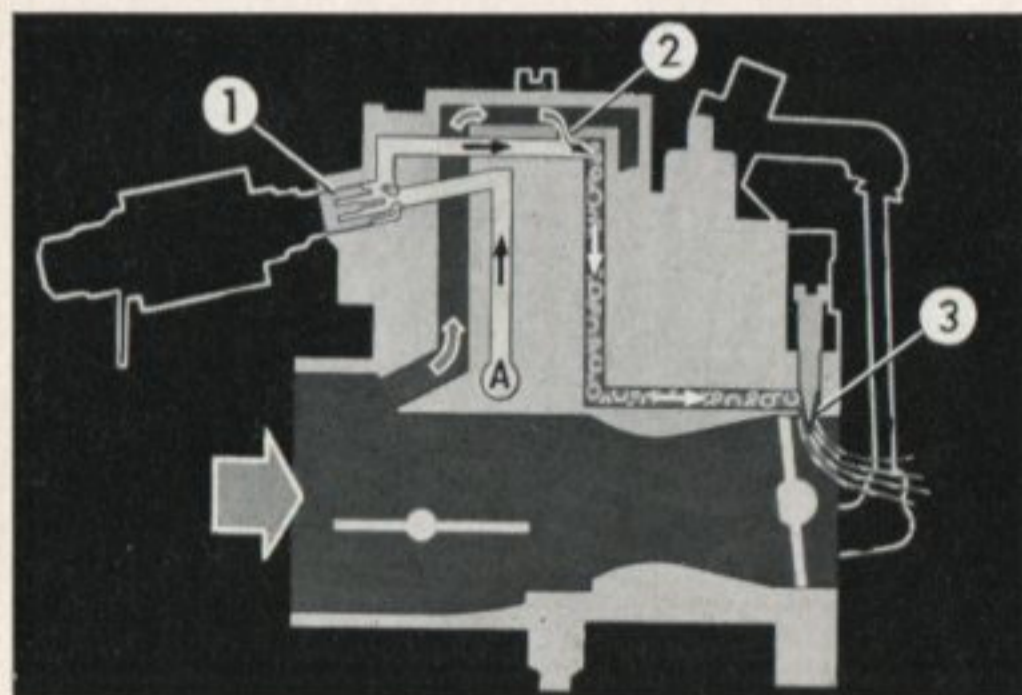
17/1 Med den här sammanfattande bilden avslutade vi första delen i serien om 32 PHN förgasaren på VW 1500. Låt oss göra en snabb repetition. Först lärde Ni känna arbetsprincipen hos horisontalförgasaren 32 PHN. Sedan övergick vi till automatchoken. Bränslets väg, som åskådliggörs här på bild 2 beskrevs också ingående. Dessutom har Ni fått veta allt om ventilationen av förgasaren.



17/2 Bränslets väg skall vi titta som hastigast en gång till på innan vi fortsätter med de olika systemen i förgasaren för tomgång, normaldrift, acceleration och fullast. Som Ni minns strömmar bränslet genom flottörventilen in i förgasaren. Från det vänstra flottörhuset passerar det huvudmunstycket — nertill till vänster — och stiger upp till punkten A. Härifrån går två kanaler:

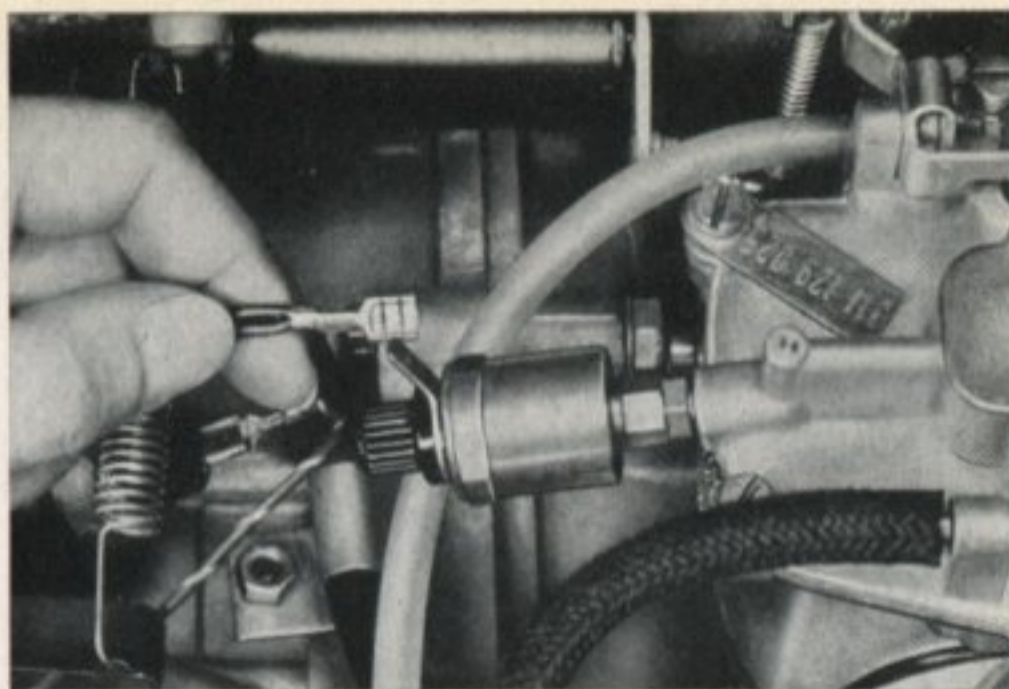
- till vänster är bränslekanalen för tomgången
- till höger är blandningskanalen.

Fram till punkten A strömmar bränslet för tomgång och normaldrift samma väg. Vi skall nu övergå till att beskriva tomgångssystemet från denna punkt.

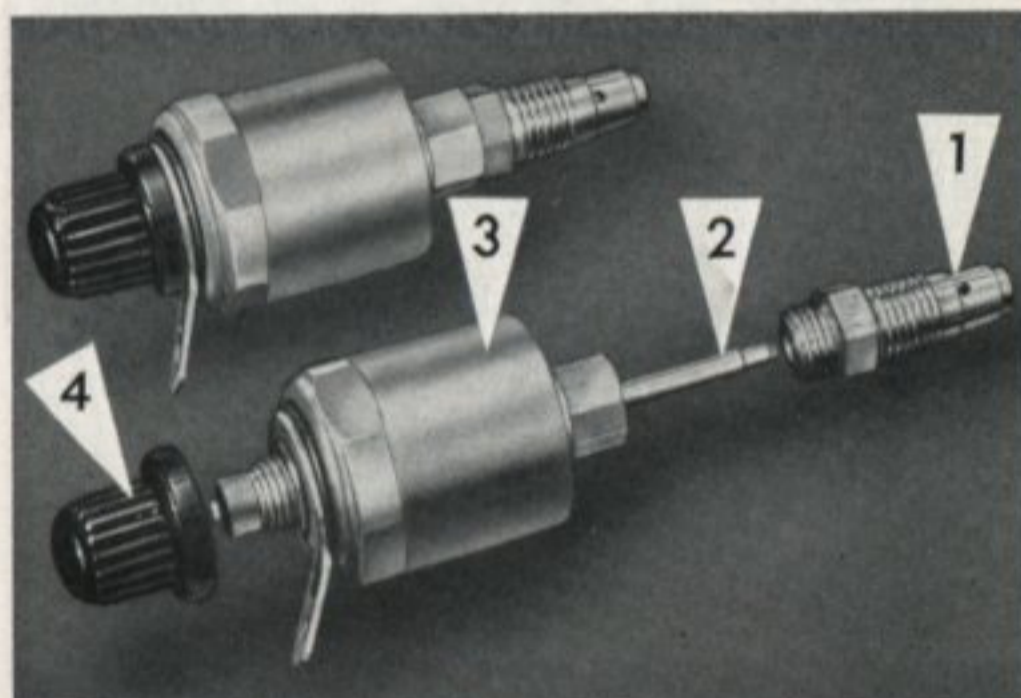


17/3 Så här ser tomgångssystemet ut i genomskärning. Vid det stängda gasspjället — till höger i luftkanalen — råder kraftigt undertryck, som gör att bränslet sugas uppåt från punkten A. Bränslet strömmar genom flottörhuslocket till tomgångsmunstycket (1) och därifrån till ventilationskammaren. Här blandar sig bränslet med luft som sugas in genom det fasta tomgångsluftmunstycket (2). De båda vita pilarna visar hur blandningen strömmar ner genom kanalen för tomgångsblandningen och vidare genom en vågrät kanal till mängdskruven (3). Spetsen på mängdskruven sticker in i tomgångshålet och reglerar tomgångsblandningen som strömmar in i luftkanalen. Vi skall nu titta på motsvarande ställen på förgasaren.

17/4 Vi börjar med tomgångsmunstycket med den elektromagnetiska spärrventilen. Om en motor startar dåligt eller går i gång och stannar igen på tomgång kan det bero på att tomgångsmunstycket släpper igenom för litet bränsle eller är helt igentäppt. Kontrollera i så fall först att spärrventilen fungerar ordentligt. Detta är lätt gjort. Dra loss ledningen från ventilens kontaktklämma och slå på tändningen. När Ni håller ledningen mot kontaktklämman drar elektromagneten ut nålventilen ur tomgångsmunstyckets bränslekanal. När Ni tar bort ledningen trycker en fjäder in nålen och stänger av bränsletillförseln. Nålens rörelse hörs som en tydlig knäpp.

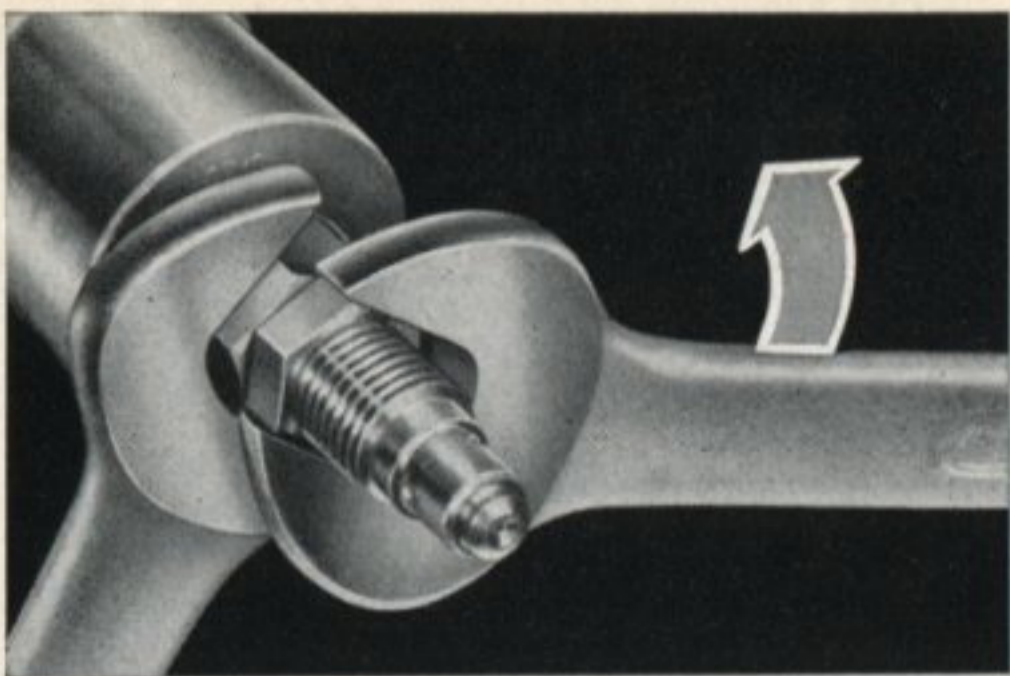


17/5 Hur det går till är lättare att förstå när Ni ser delarna i det elektromagnetiska tomgångsmunstycket. Tomgångsmunstycket (1) är inskruvat i spärrventilen (3). (2) är nålen som stänger och öppnar bränslekanalen i munstycket. En hätta (4) skyddar den andra änden av nålen som går igenom en räffelskruv. Om den elektromagnetiska spärrventilen skulle strejka och inte släppa igenom bränsle när tändningen är påslagen kan Ni koppla ifrån ventilen genom att vrida räffelskruven moturs varvid nålen lyfts från sätet på tomgångsmunstycket. Om motorn trots detta inte går på tomgång är tomgångsmunstycket skadat eller igentäppt.

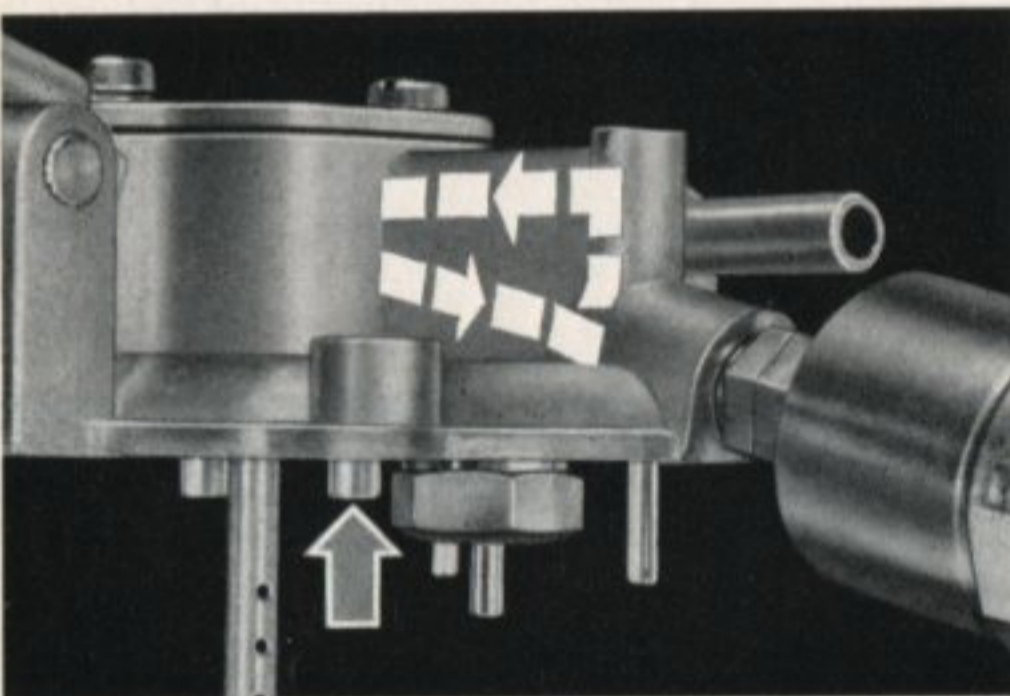


17/6 Sätt alltid nyckeln över den mindre sexkanten när Ni vill skruva ut tomgångsmunstycket med spärrventil ur förgasaren.

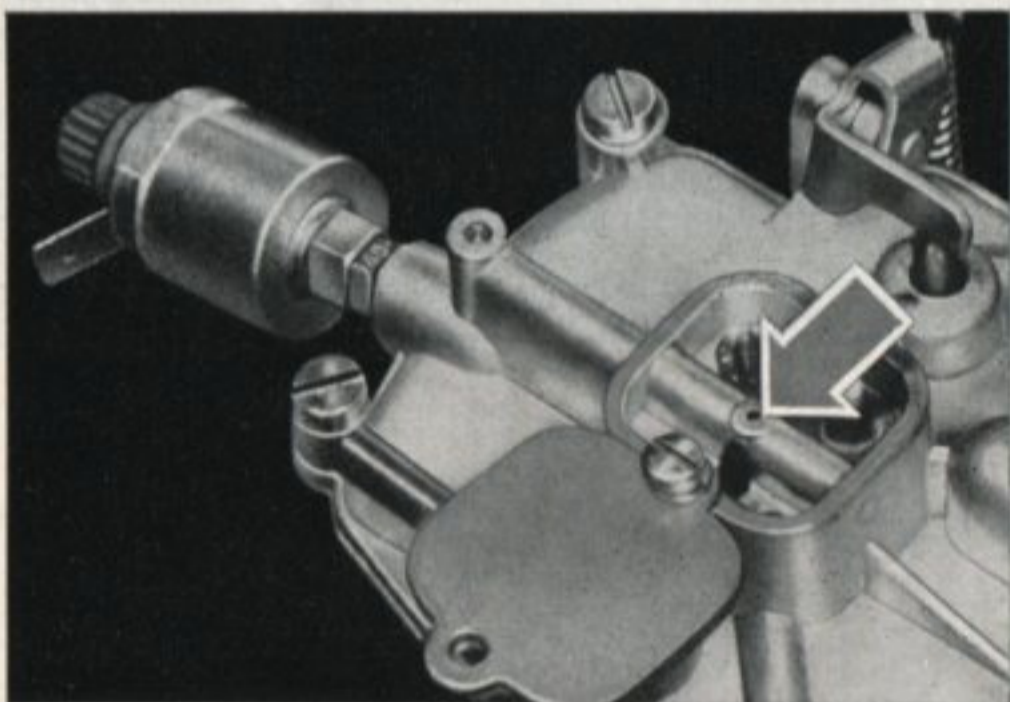




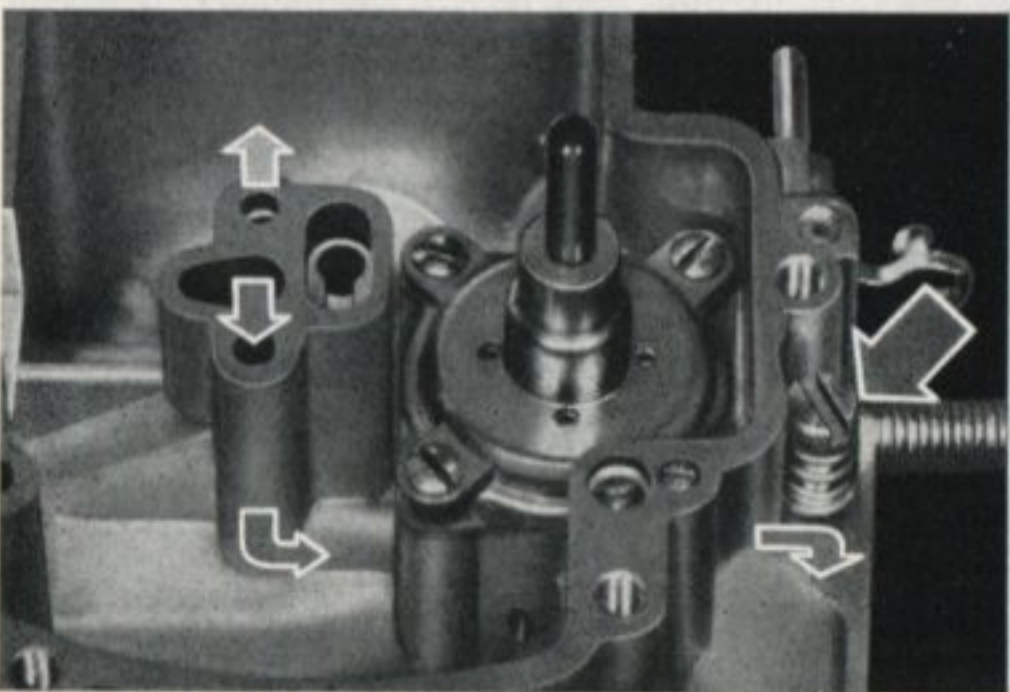
17/7 Och så här går det till att skruva ut tomgångsmunstycket ur spärrventilen. Använd två fasta nycklar. Spärrventilen får absolut inte dras fast i ett skruvstycke eftersom den därvid lätt skadas. Varför man använder ett elektromagnetiskt tomgångsmunstycke vet Ni säkert redan: det hindrar motorn från att glödtända sedan tändningen slagits av.



17/8 Här ser Ni bränslets väg till och från huvudmunstycket. Bränslet sugas upp ur förgasarhuset i den grå pilens riktning och in i flottörhuslocket. Det fortsätter som den vita streckmarkeringen visar. Den övre kanalen går till ventilationskammaren.

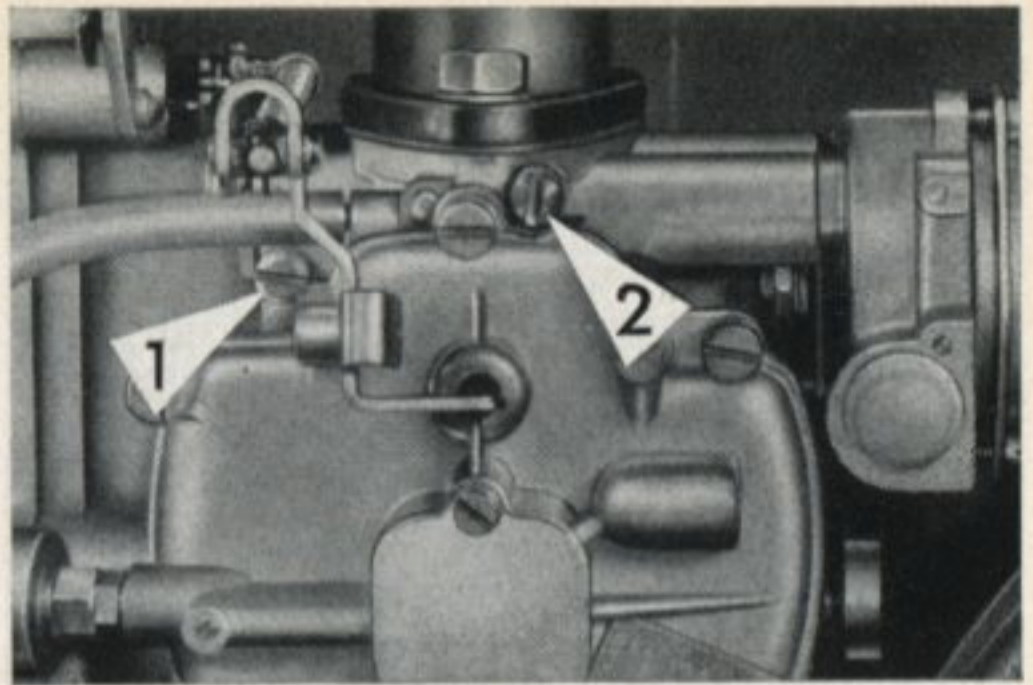


17/9 Så här ser det ut från andra sidan. Täckplattan är svängd åt sidan och Ni ser att tomgångskanalen går rakt igenom ventilationskammaren. Pilen visar på det fasta tomgångsluftmunstycket genom vilket luften för tomgångsblandningen sugas in.

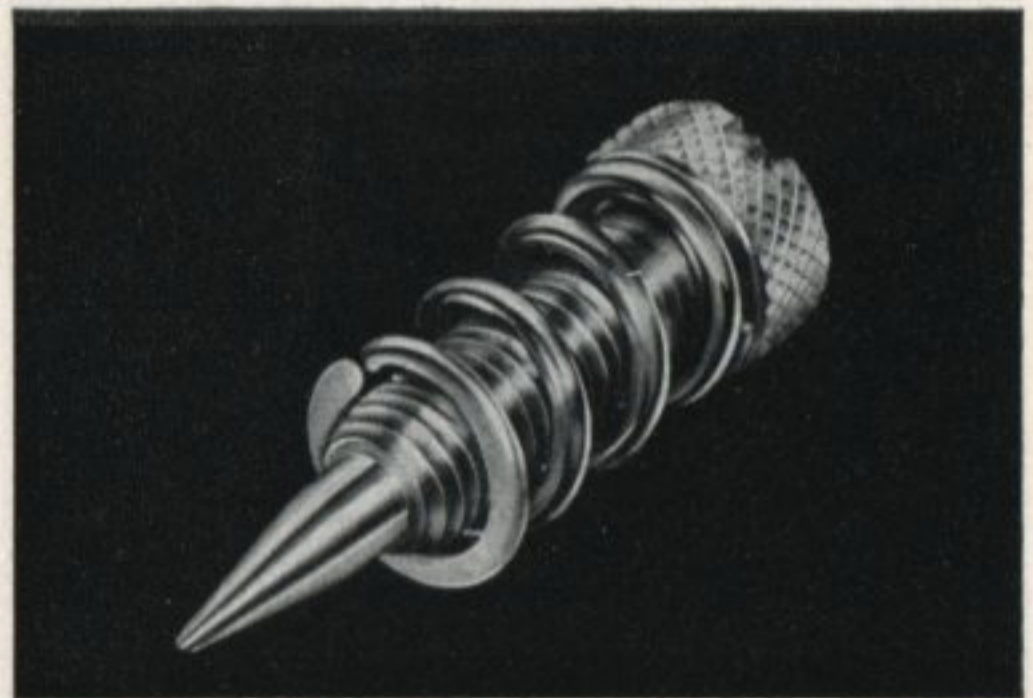


17/10 På den här bilden kan Ni se tomgångskanalerna i förgasarhuset. Bränslet sugas upp från punkten A i den ljusa pilens riktning och in i flottörhuslocket. Den mörka pilen i förgrunden visar den kanal som tomgångsblandningen strömmar genom från flottörhuslocket och vidare neråt. Nertill böjer kanalen av till höger och går genom pumpkammaren till mängdskruven som pilen till höger pekar på. Pilen under mängdskruven visar på utströmningsöppningen för tomgångsblandningen inne i förgasaren.

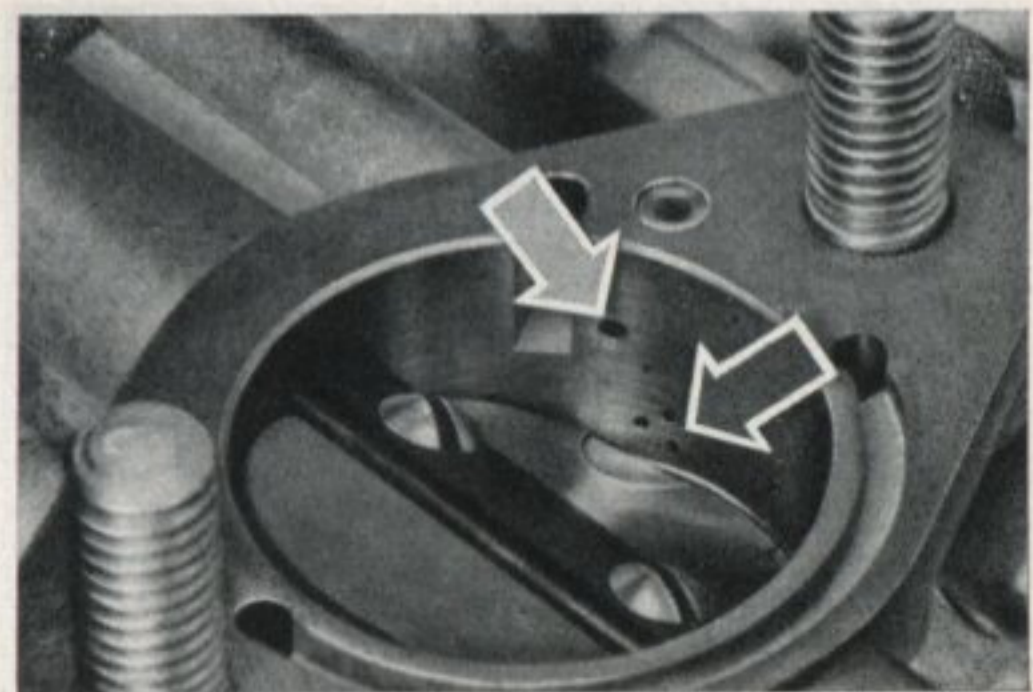
17/11 På förgasarens flänssida finns två inställningsskruvar. Med dessa skruvar ställer man in tomgången på 32 PHN förgasaren på samma sätt som Ni säkert känner till från andra förgasare. Varvtalskruven (1) reglerar tomgångsvarvtalet och mängdskruven (2) tomgångsblandningen. Varvtalet får inte vara för högt — lagom är cirka 550 varv/min — och blandningen skall inte ställas in för fett.

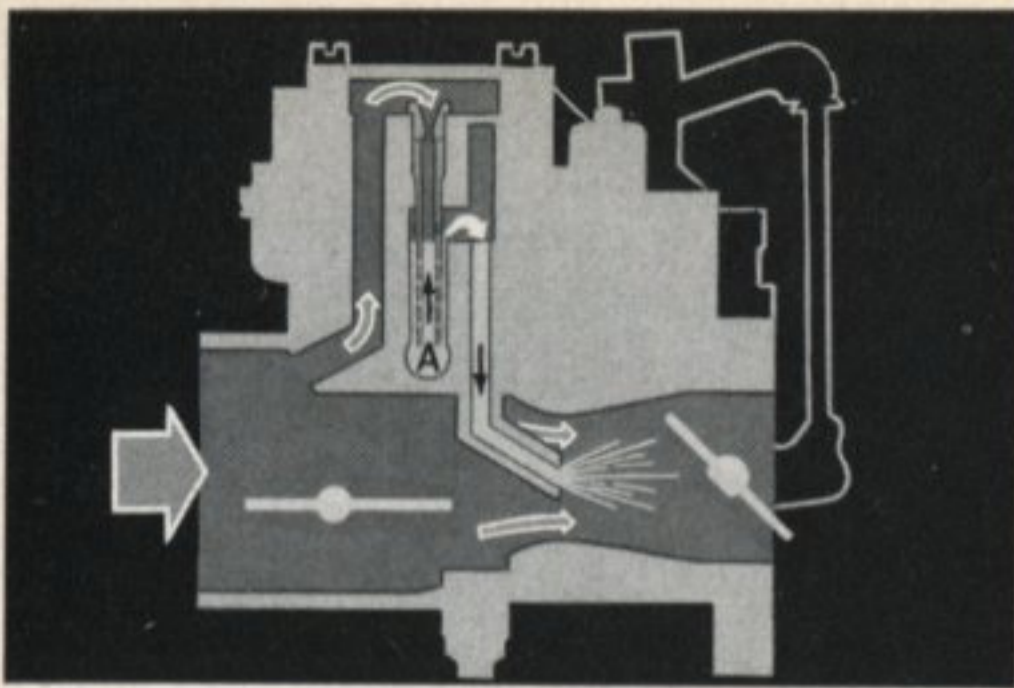


17/12 För att inte skada den koniska spetsen på mängdskruven skall den helst aldrig skruvas helt i botten. Vid svårigheter med tomgången bör Ni kontrollera mängdskruven eftersom det inte så sällan händer att den varit inskruvad för hårt och därvid blivit hoptryckt, böjd eller helt enkelt brutits av. I så fall måste även tomgångshålet i huset kontrolleras.

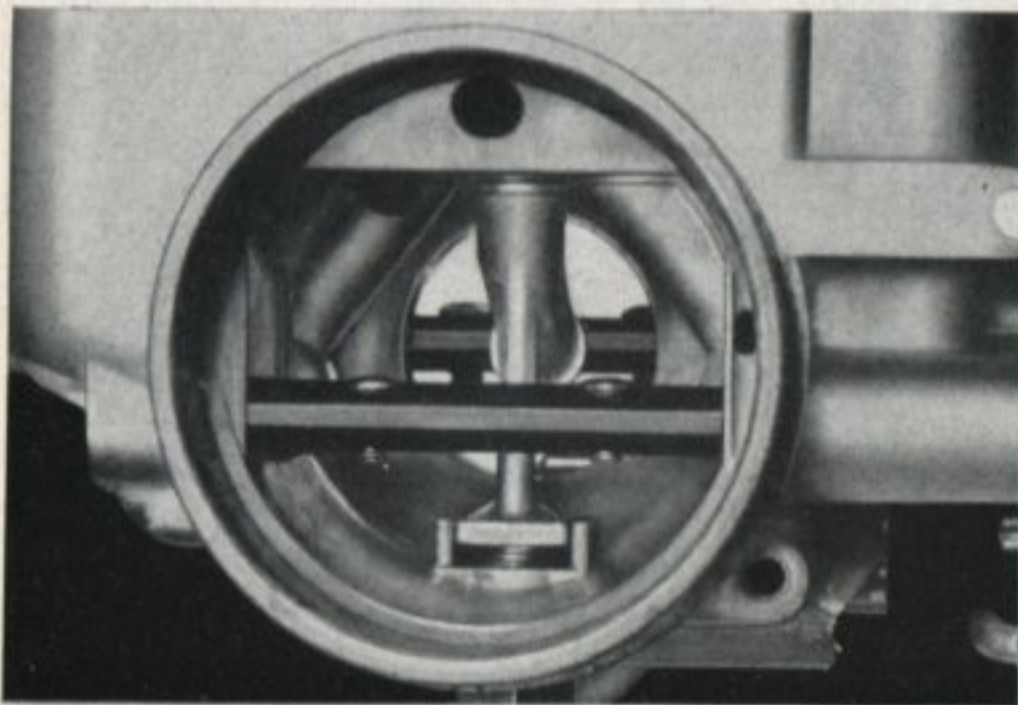


17/13 Den ljusa pilen pekar på utströmningens öppningen för tomgångsbränslet bakom gasspjället. Gasspjället är öppet något så att Ni också kan se övergångshålen (vid den mörka pilen) som likaså står i förbindelse med tomgångskanalen. I stället för övergångshål kallas de ibland för by-passhål. Övergångshålen är till för att ge en jämn övergång från tomgång till belastning. När gasspjället öppnas sugas extra tomgångsbränsle ut ur övergångshålen så länge spjället står i närheten av hålen.

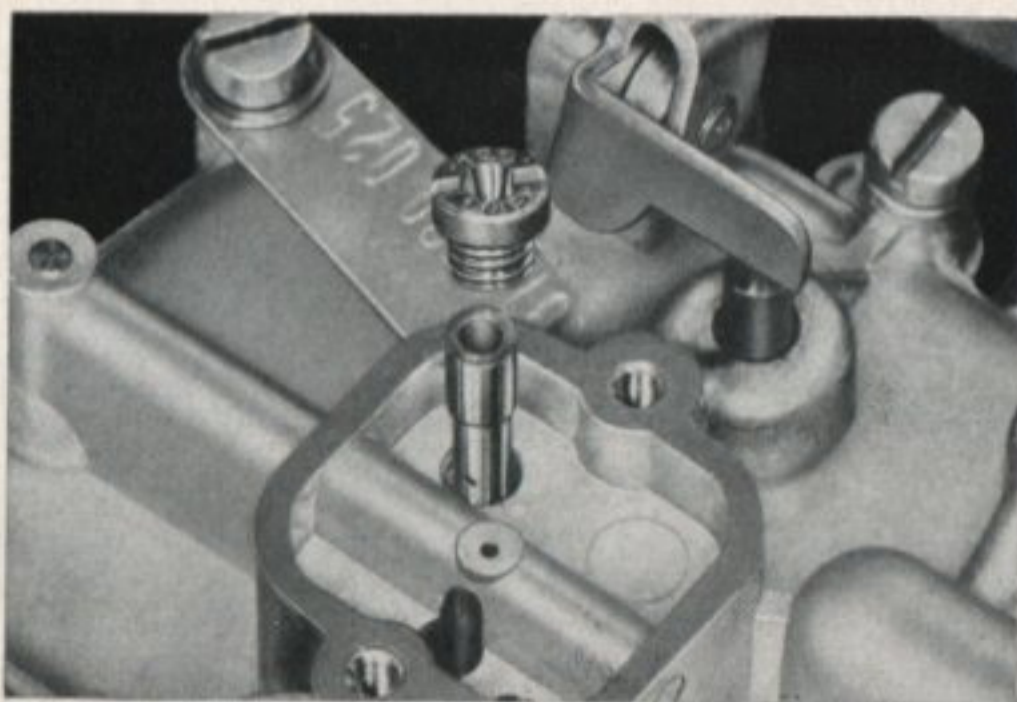




17/14 På denna bild ser Ni hur förgasaren fungerar vid normal belastning. Gasspjället är ungefär halvöppet. Det största undertrycket råder nu vid spridaren där luftkanalen har det minsta tvärsnittet. Undertrycket suger upp bränslet från punkten A i blandningskanalen och in i en övergångskammare. Den svarta pilen från punkten A visar bränslets väg. Bränslet vänder nu och strömmar vidare neråt och in i spridaren varifrån det dras ut och blandas med insugningsluften som strömmar förbi hastigt. Men låt oss gå tillbaka till blandningskanalen. De inritade linjerna som Ni ser i blandningskanalen markerar blandningsröret och där ovanför sitter emulsionsmunstycket.

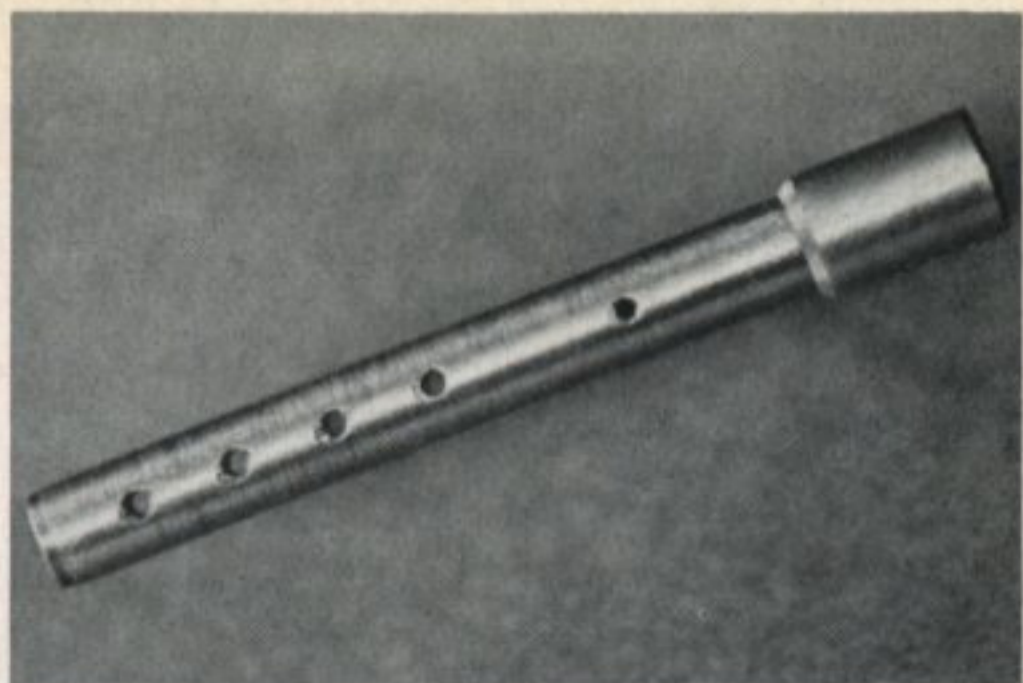


17/15 Vi nämnde förut att spridaren mynnade i luftkanalens trängsta del. Detta ser man tydligt på den här bilden som visar luftkanalen sedd från insugningsflänsen. Strypningen bildas av den ingjutna halsringen. I denna trängs insugningsluften ihop och måste då för att hinna med öka hastigheten. Härvid tänjs avståndet mellan luftpartiklarna ut och detta är förklaringen till det undertryck som uppstår i förgasaren.



17/16 Vi har redan talat om blandningsröret och emulsionsmunstycket. Emulsionsmunstycket är inskruvat i ventilationskammaren och håller samtidigt fast blandningsröret som sticker ner i blandningskanalen. Så här ser det ut i närbild.

17/17 Blandningsröret har fyra hål i den nedre änden. I den övre änden är ett hål som ligger ovanför bränslenivån när röret är monterat. När förgasaren från belastning går tillbaka till tomgång måste bränsletillförseln genom spridaren avbrytas så att bränsle inte fortsätter att droppa på tomgång. Detta sker på följande sätt: Genom det övre hålet i blandningsröret strömmar luft från ventilationskammaren och in i övergångskammaren varigenom bränsleströmmens hävertverkan upphör. Ni förstår därför hur viktigt det är att detta hål alltid är fritt.

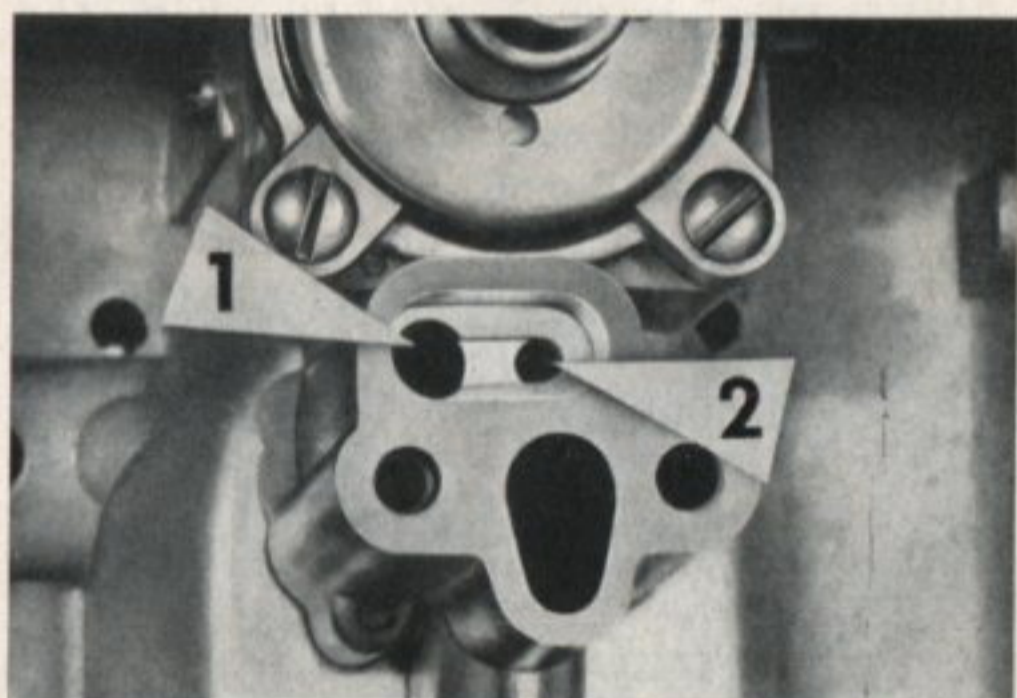


17/18 Det här är centrumblocket i förgasarhuset med de olika kanalerna.

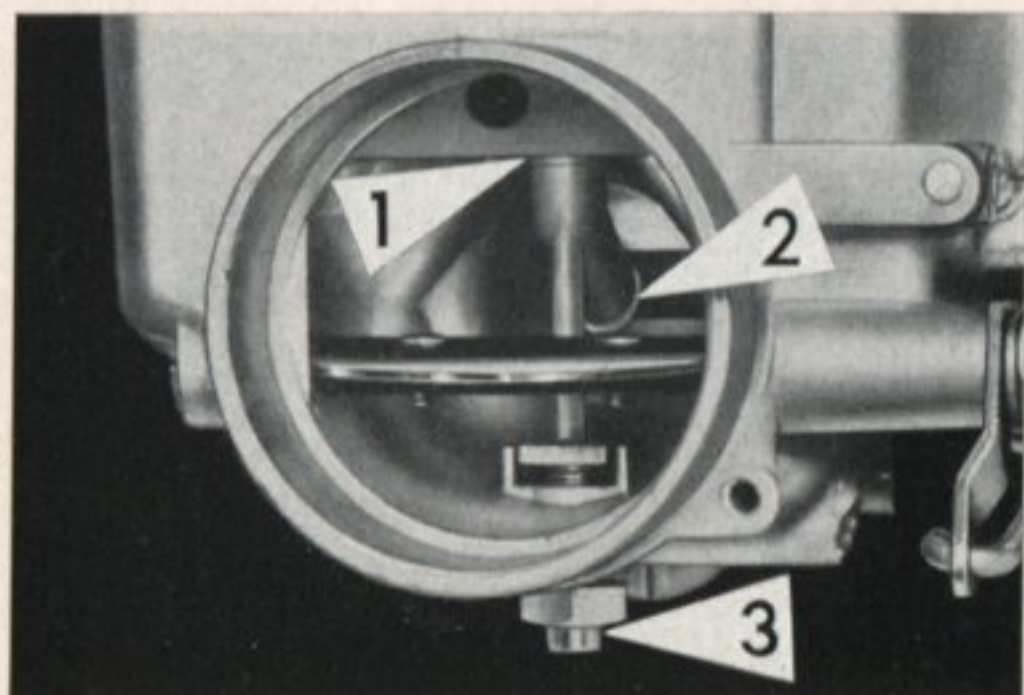
1 - är blandningskanalen i vilken blandningsröret sticker ner när flottörhuslocket är monterat.

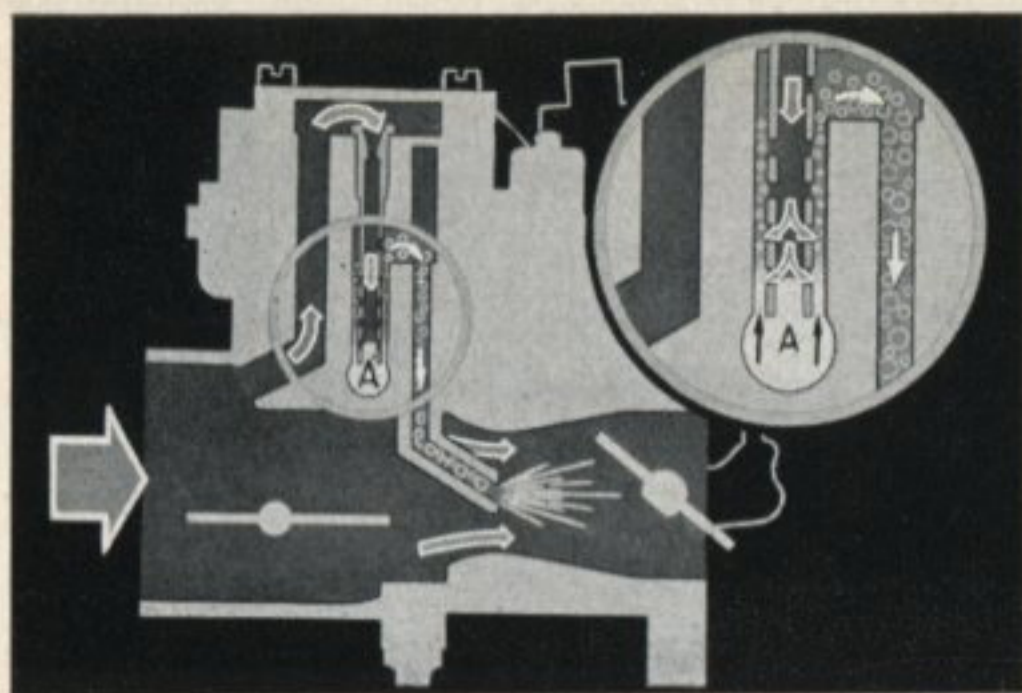
2 - är den kanal som går ner till spridaren.

Urtaget mellan de båda kanalerna bildar övergångskammaren.

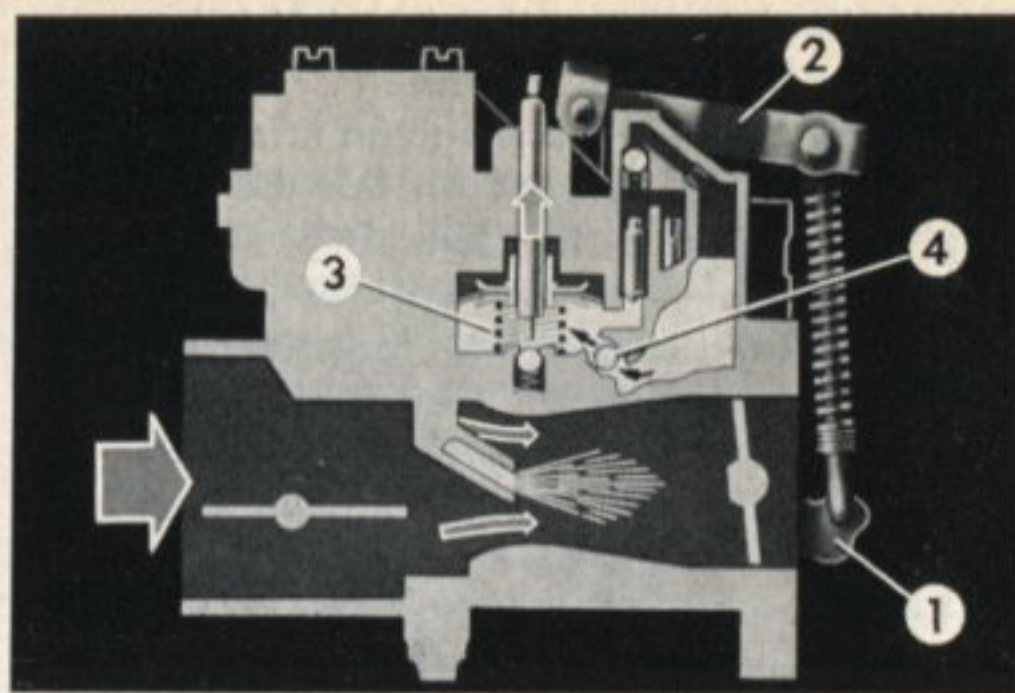


17/19 Det är ytterst sällan som man behöver montera ur spridaren men det kan ändå vara bra att veta hur det går till. Spridaren är insatt i väggen på luftkanalen (1) och pressas fast underifrån av stoppskruven (3) som är försedd med låsmutter. Utströmningsöppningen (2) pekar mot gasspjället och får inte sitta snett åt höger eller vänster. Ur- och inmonteringen går lättare om Ni först tar bort choke-spjället.

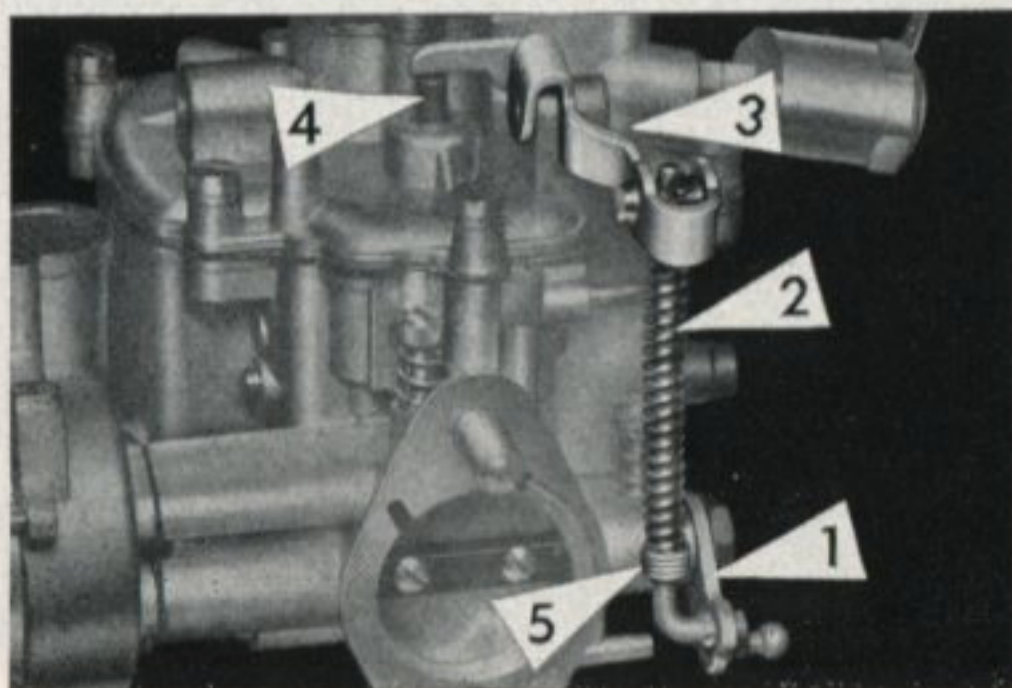




17/20 När gaspådraget ökas övergår för-gasaren efterhand till normalbelastningens andra steg som den här genomskärningen visar. Med stigande belastning förbrukar motorn mer bränsle och bränslenivån i blandningskanalen sjunker. Det ser Ni om Ni tittar på punkten A. De fyra hålen i blandningsröret friläggs efterhand och extra luft sugas in genom emulsionsmunstycket. Denna luft strömmar in i blandningskanalen och blandas med bränslet som kommer från huvudmunstycket. Själva förloppet vid blandningen ser Ni ännu bättre i delförstoringen här bredvid. I blandningskanalen och övergångskammaren bildas en blandning av bränsle och luftbubblor som sugas ner i spridaren i den vita pilens riktning. Detta om systemen för tomgång och normaldrift. Vi skall nu övergå till accelerationssystemet.

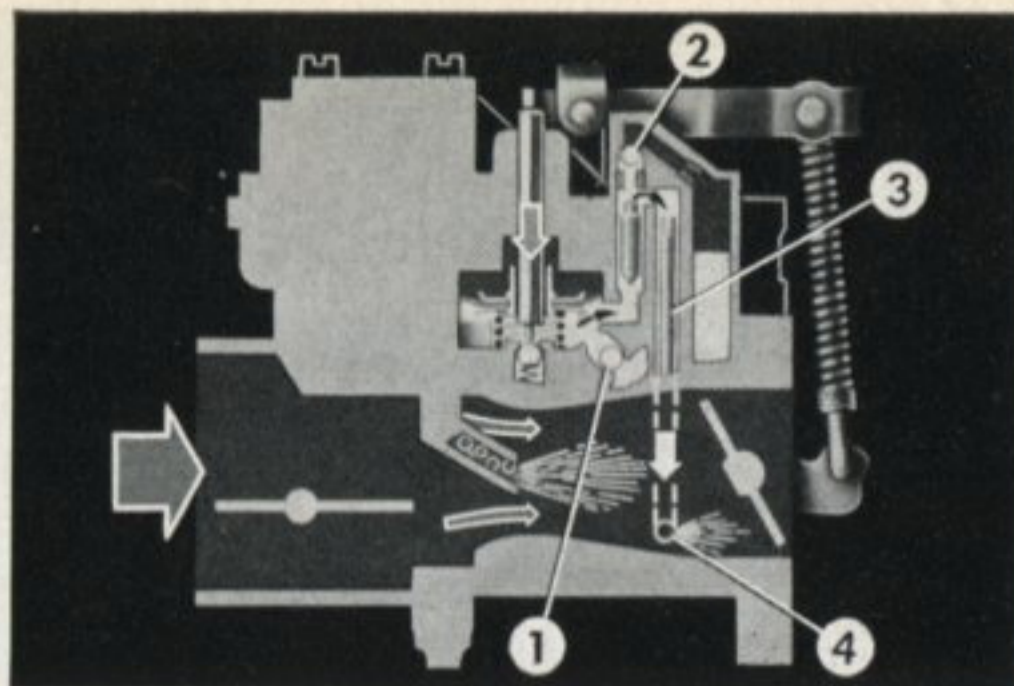


17/21 Här ser Ni accelerationspumpens insugningsslag. Hur det går till är lätt att förklara. Gasspjällarmen (1) är kopplad till accelerationspumpens hävarm (2) genom en förbindningsstång med frigångsfjäder. När gasspjället öppnas — alltså när man ger gas — trycker pumparmen ned accelerationspumpens tryckstång. När man släpper gaspedalen kan tryckstängen röra sig fritt uppåt och insugningsslaget börjar. Membranfjäders (3) trycker upp tryckstängen i den grå pilens riktning. Membranets sugverkan öppnar kulventilen (4) som är inbyggd i den kanal som leder till det högra flottörhuset. Bränslet strömmar in i den svarta pilens riktning och fyller pumpkammaren.

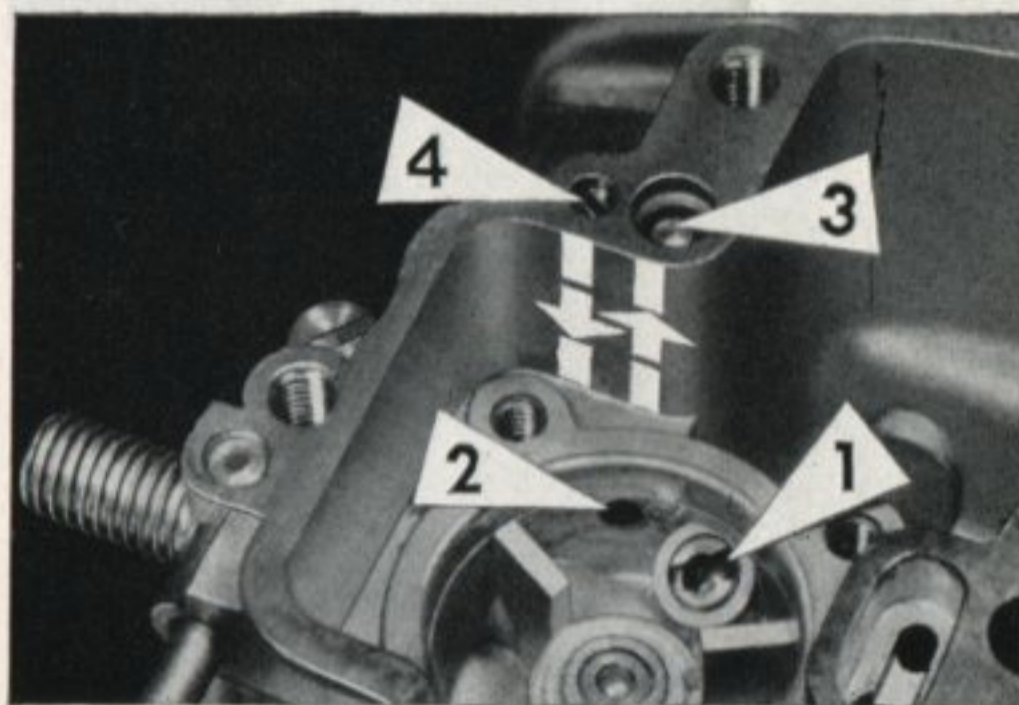


17/22 Här är en bild av länksystemet som överför gasspjällets rörelser till tryckstängen och på så sätt reglerar accelerationspumpens sug- och pumps slag. Gasspjällarmen (1) är fastsatt på gasspjällaxeln. Förbindningsstängen (2) med frigångsfjäders är vridbart lagrad i pumparmen (3). Pumparmens vinkelböjda arm trycker ner accelerationspumpens tryckstång (4) när gasspjället öppnas. Under frigångsfjäders ser Ni justerbrickorna (5) vars sammanlagda tjocklek är ca 3,5 mm.

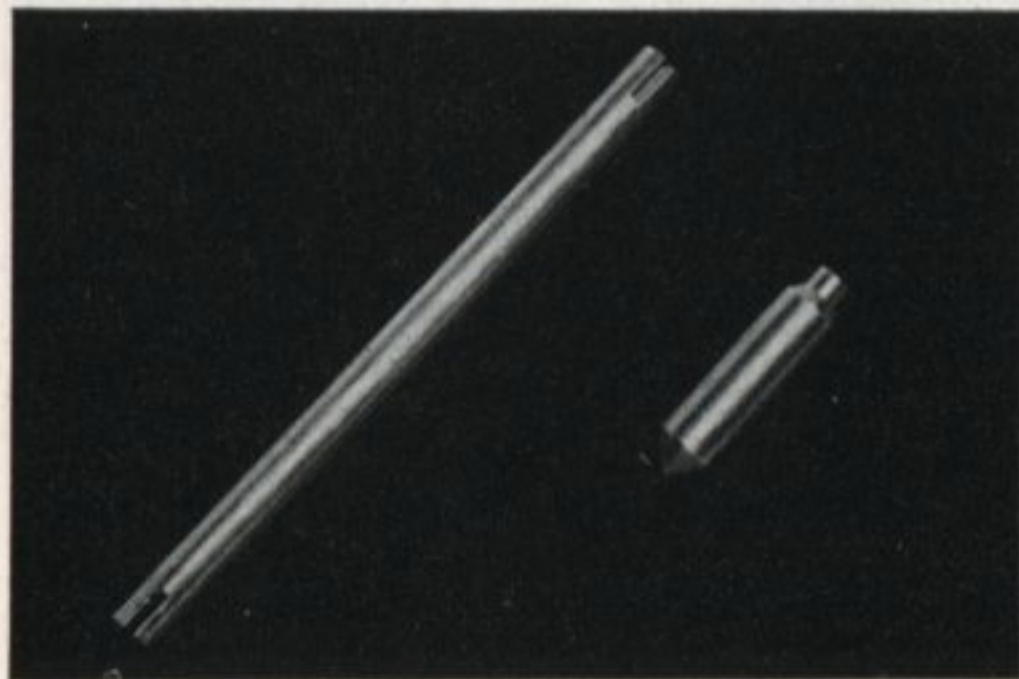
17/23 Accelerationspumpen börjar spruta in bränsle redan vid små gaspådrag. Pumpslaget som Ni ser här inleds vid övergången från tomgång till normaldrift. Pumparmen pressar ner tryckstängen i den grå pilens riktning. Membranet följer med i denna rörelse, stänger kulventilen (1) och trycker ut bränslet ur pumpkammaren i den svarta pilens riktning och in i den uppåtgående kanalen. Den nålventil som är inbyggd i kanalen lyfts därvid och det uppåtgående bränslet stänger kulventilen (2) i ventilationskanalen för accelerationssystemet. I övergångskammaren i flottörhuslocket vänder bränslet och strömmar nedåt genom en kanal i vilken ett fyllnadsstift (3) är insatt. Denna kanal är borrarad ända ned till förgasarhusets botten. Bränslet sprutas slutligen in i luftkanalen genom ett särskilt insprutningsrör. Man får tack vare accelerationspumpen en ökning av motorns elasticitet och följsamhet och samtidigt en minskning av bränsleförbrukningen eftersom man kan ställa in förgasaren för magrare blandning. Insprutningen är avslutad när gasspjället öppnats till ungefär $\frac{1}{3}$.

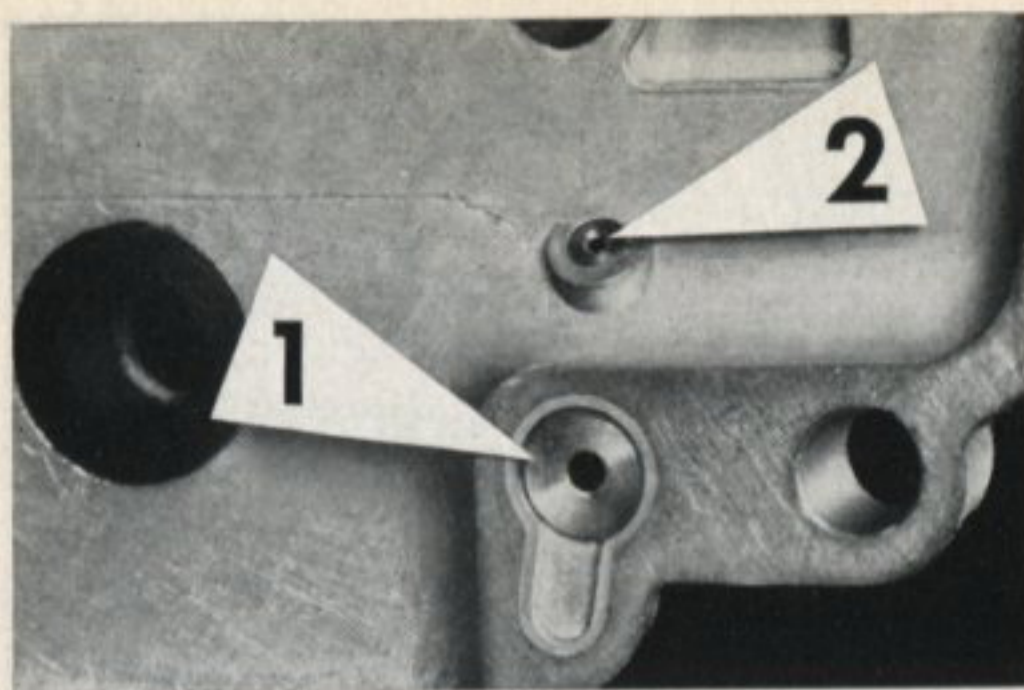


17/24 På den här bilden ser Ni de delar i accelerationssystemet som vi just beskrivit. Själva pumpen har tagits ur. Kulventilen (1) reglerar tillströmningen av bränsle från det högra flottörhuset till pumpkammaren. Genom kanalen (2) böjer bränslet av uppåt till en lodrätt stigande kanal som öppnas och stängs av en nålventil (3). I den kanal som ligger därintill strömmar bränslet neråt. Fyllnadsstiftet (4) har till uppgift att minska den nedåtgående kanalens tvärsnitt.

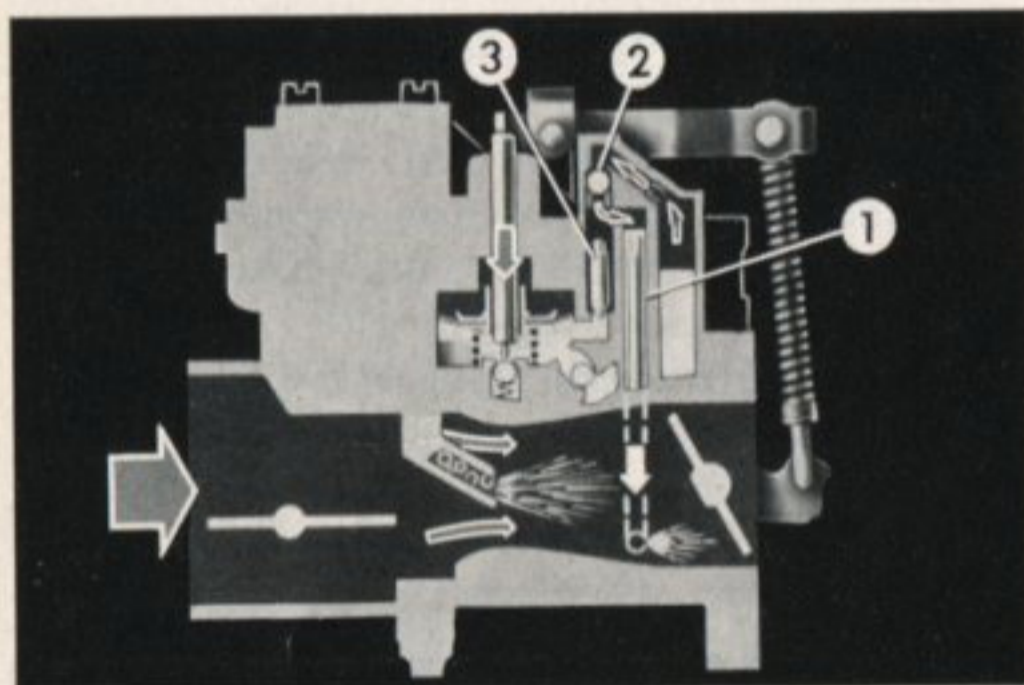


17/25 Till vänster är fyllnadsstiftet och till höger nålventilen. När Ni tagit ut de båda delarna skall Ni kontrollera att de är fria från avlagringar och går fritt i kanalerna.

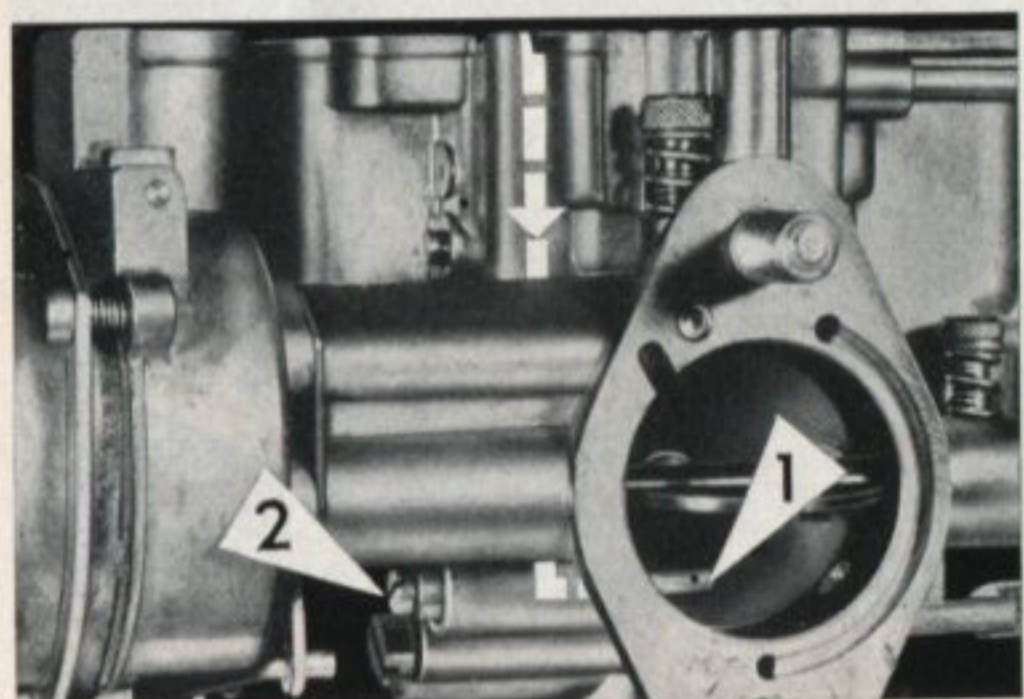




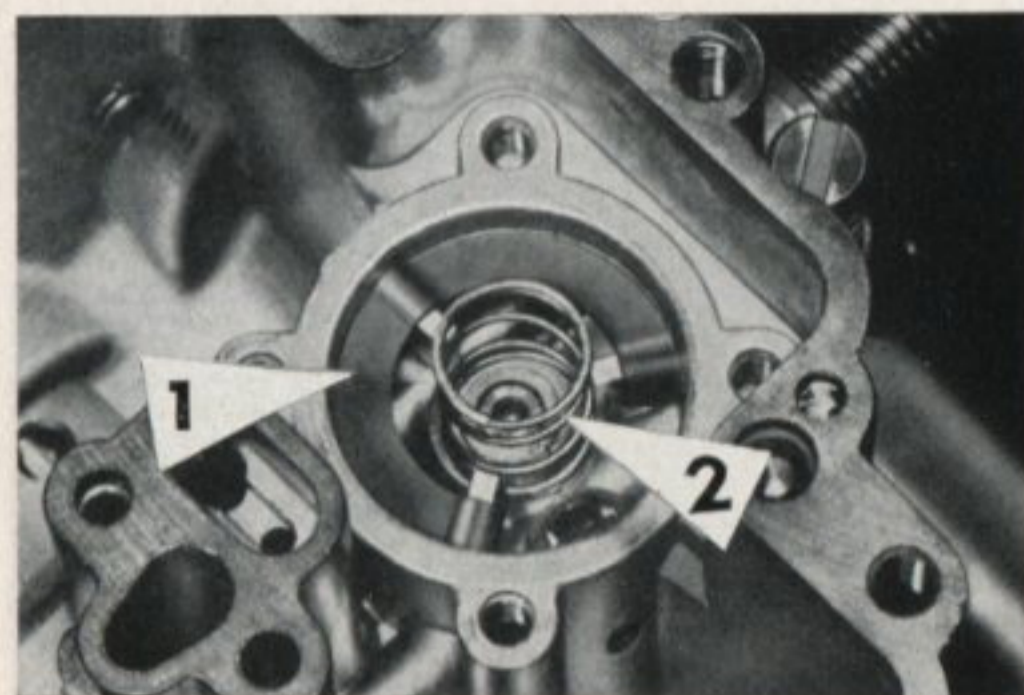
17/26 Och här ser Ni övergångskammaren i flottörhuslocket. Den är utmärkt med en ljus ram för att synas bättre. När pumpslaget är avslutat strömmar luft in genom kulventilen (1) och ner i bränslekanalerna. Luften sugas in i ventilationskanalen genom luftmunstycket (2).



17/27 Ventilationskanalens uppgift framgår av den här genomskärningen. Så snart bränslet pressats ut ur pumpkammaren öppnar sig kulventilen (2) i ventilationskammaren. Luft strömmar från flottörhuset och in i de båda kanalerna under det att de sista resterna av accelerationsbränslet sugas ner genom kanalen (1). Nålventilen (3) stänger av förbindelsen med pumpkammaren. Härigenom förhindrar man att bränslet på grund av hävertverkan fortsätter att droppa efter det att pumpslaget avslutats.

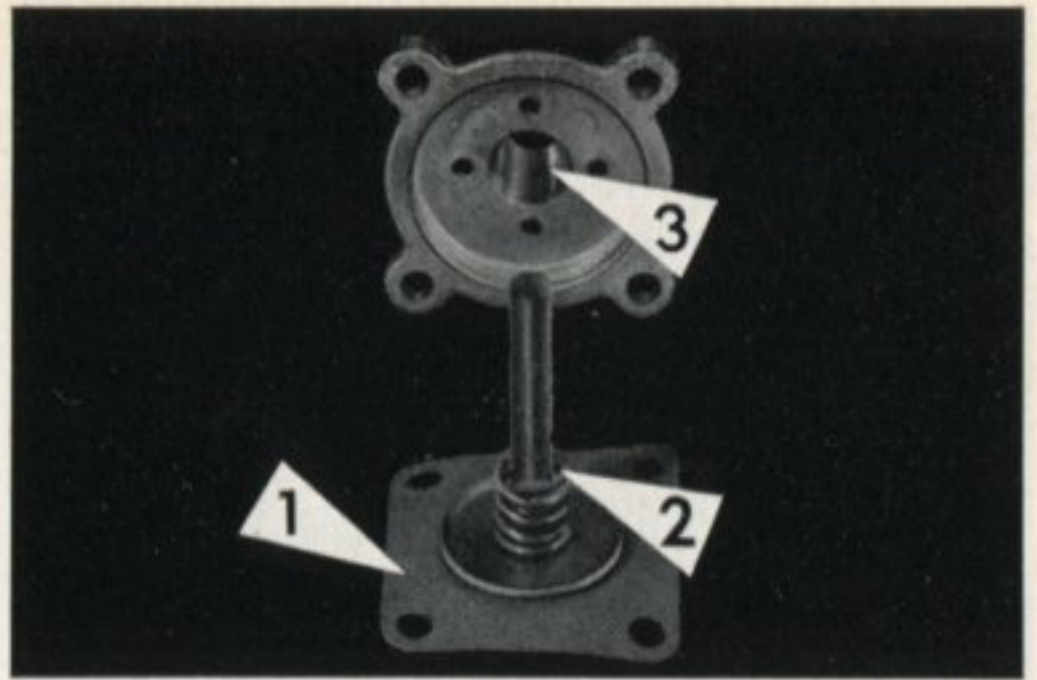


17/28 Den nedåtgående accelerationskanalen är borrarad ända ner till botten på förgasarhuset. Ni ser det här om Ni följer den vita streckade linjen. Nedtill leder en vågrät kanal till insprutningsröret (1) som sticker in i luftkanalen. Den vågräta accelerationskanalen är igensatt med en skruv (2).

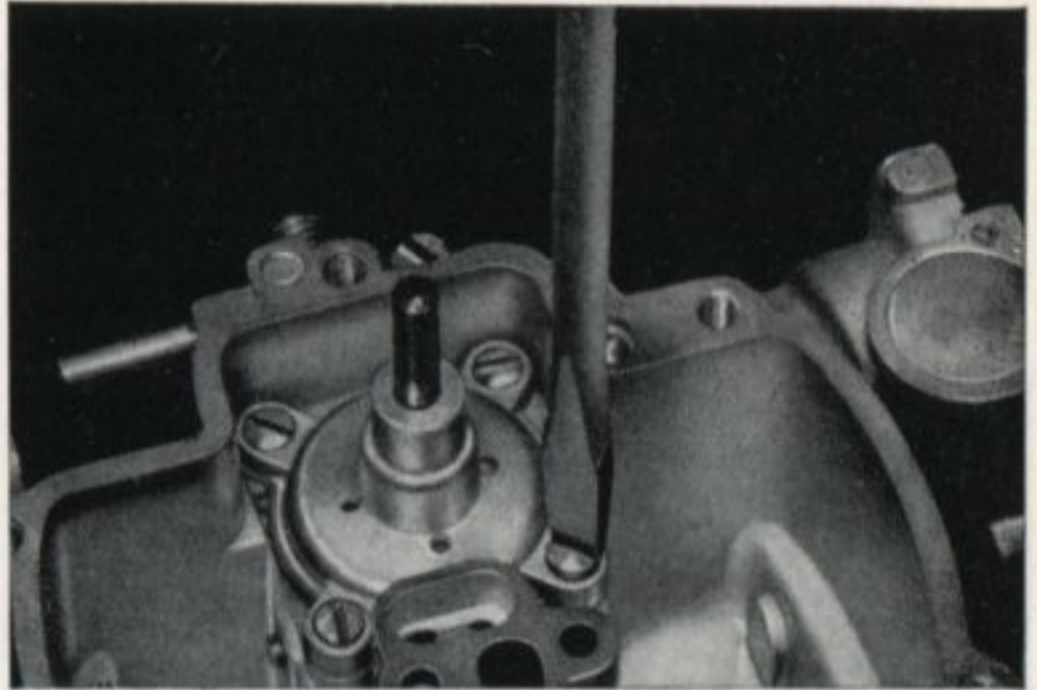


17/29 Lägg märke till följande detaljer när Ni monterar tillbaka accelerationspumpen. Den i bilden med mörk färgton visade delen (1) är avståndsringen. De tre upphöjningarna passar över flänsarna i pumpkammaren och den öppna sidan av ringen skall vändas mot accelerationssystemets båda kanaler. Mitt i pumpkammaren sitter retur fjädern (2) för pumpmembranet.

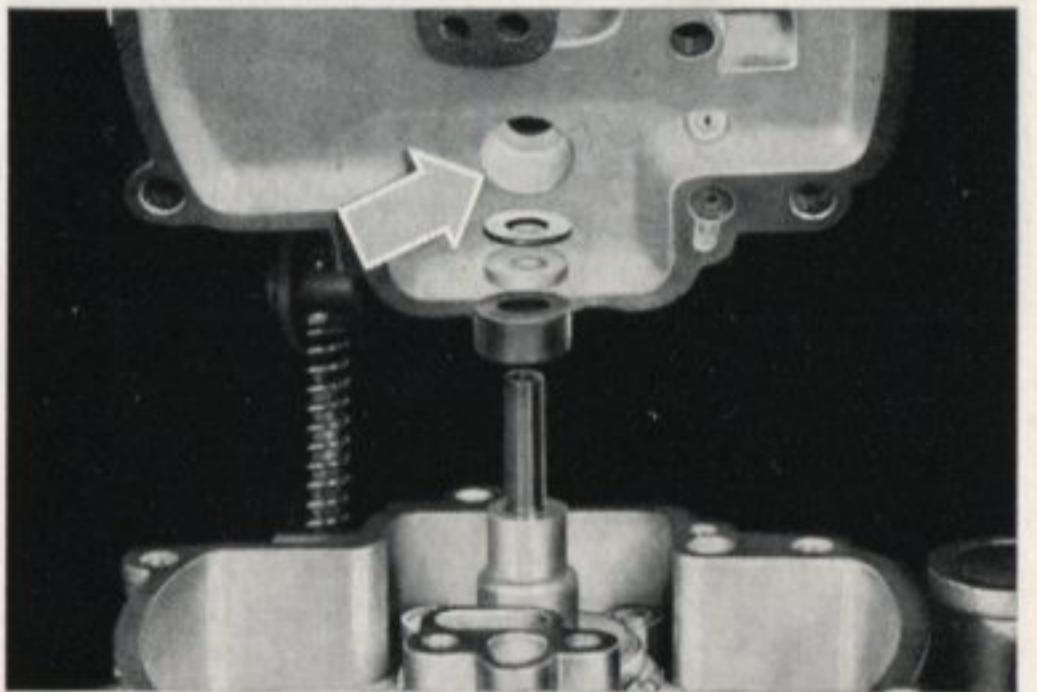
17/30 Här är membranet (1) med tryckstängen och pumplocket. Innan Ni trär locket över tryckstängen och drar fast locket på pumpkammaren skall Ni kontrollera att låsringen (2) för membranets frångångsfjäder inte går emot det koniska hålet (3) i pumplocket.



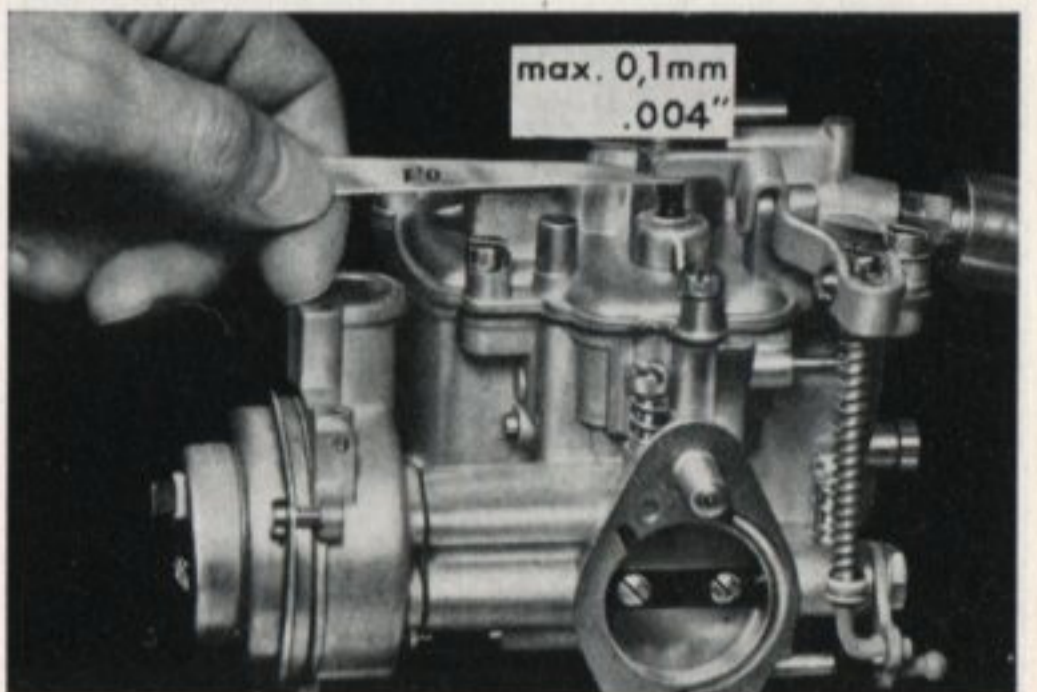
17/31 Pumplocket sitter som Ni ser på bilden med fyra skruvar på pumpkammaren. Dra skruvarna jämnt men inte för hårt.

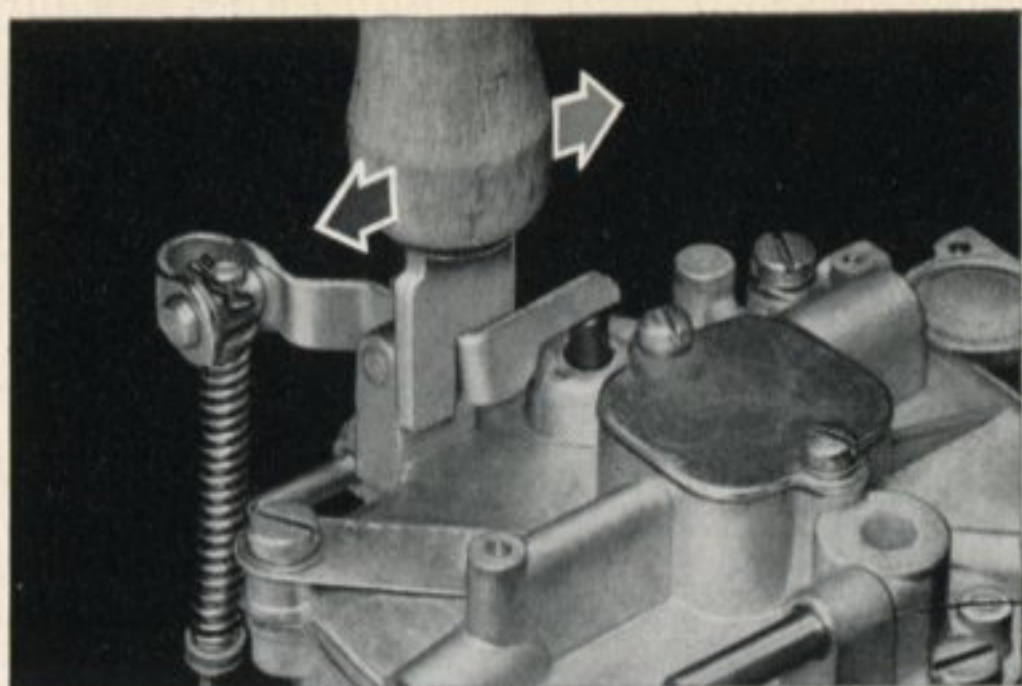


17/32 Pilen pekar på hålet i flottörhuslocket genom vilket tryckstängen sticker ut. De tre detaljerna som Ni ser ovanför tryckstängen skall sitta i hålets försänkning. De är uppifrån räknat: en metallbricka, en filtrering och en gummipackning. Se till att brickan och filtreringen centrerar ordentligt i hålet när Ni sätter in delarna i flottörhuslocket. Glöm inte packningen mellan förgasarhuset och flottörhuslocket när Ni sätter ihop förgasaren.

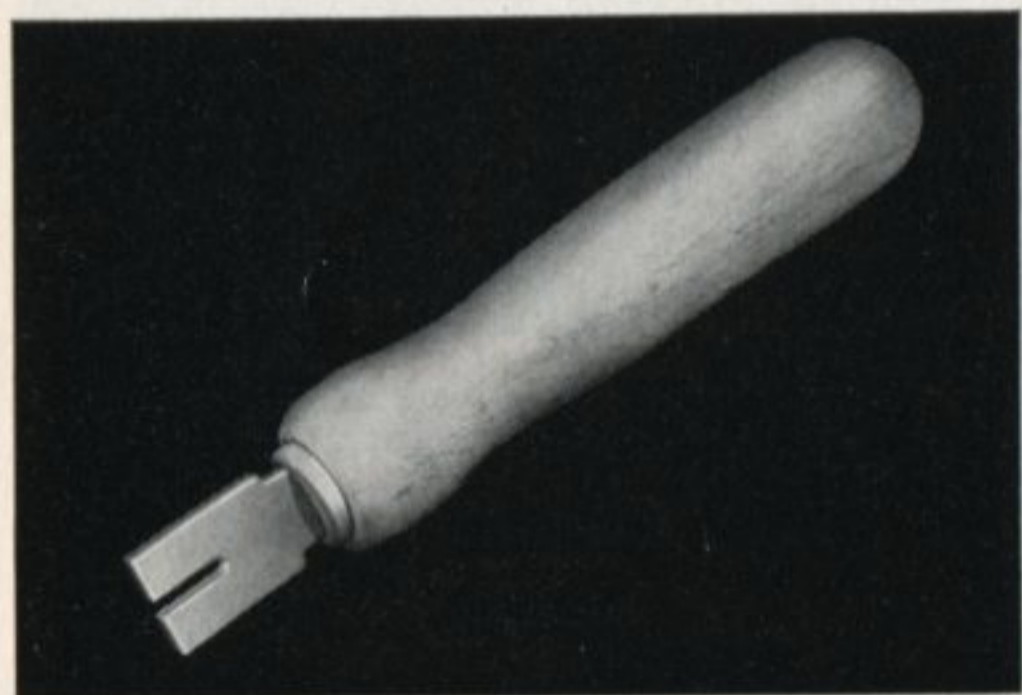


17/33 När förgasaren är färdighopsatt är det två viktiga kontroller som skall göras. Den första kontrollen ser Ni på den här bilden. Gasspjället måste härvid vara helt stängt. Mät med ett bladstål avståndet mellan pumparmen och tryckstängen. Det får inte överskrida 0,1 mm. Å andra sidan får pumparmen inte ligga an mot tryckstängen när gasspjället är stängt. Den här kontrollen är viktig eftersom pumpslaget börjar för sent om spjället är för stort och insprutningsmängden blir för liten om det inte är något spel. I bägge fallen blir förgasarens övergång dålig.

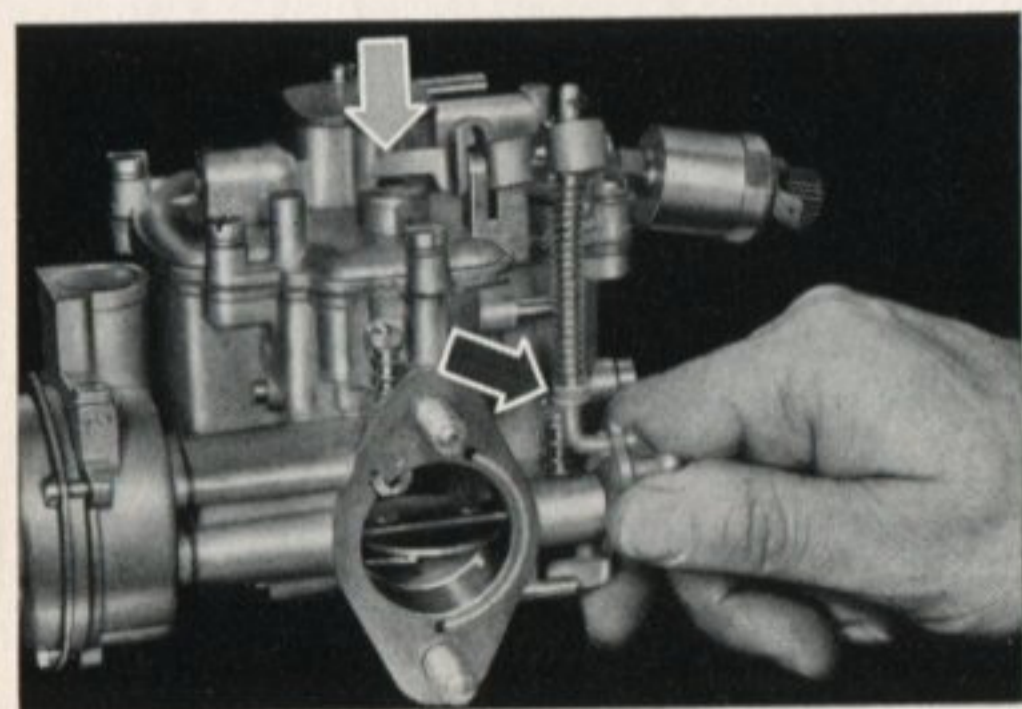




17/34 Om avståndet inte stämmer kan det lätt justeras. Den vinkelböjda armen på pumparmen kan böjas försiktigt med det verktyg som visas här. Trycker man handtaget i den ljusa pilens riktning minskar avståndet mellan pumparmen och tryckstängen och böjer man handtaget i den riktning som den mörka pilen anger ökar avståndet. Verktuget skall sättas an direkt intill pumparmens lagring. För justeringen behövs bara en mycket liten rörelse.

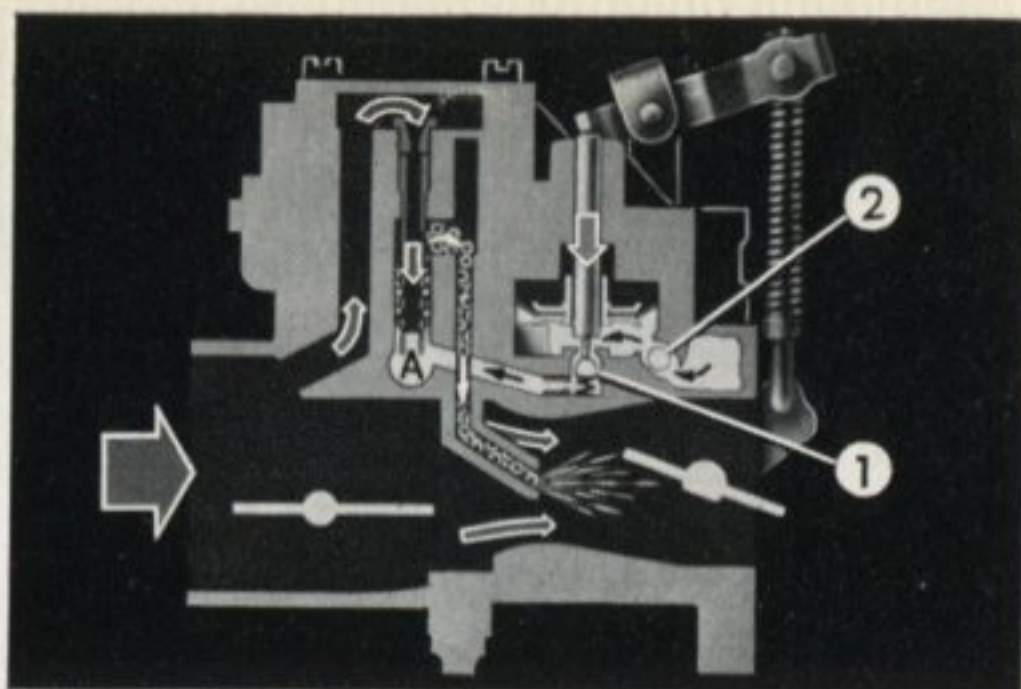


17/35 Här är en bild av verktyget. Det kan lätt tillverkas på den egna verkstaden. Materialet är bandjärn av ungefär 3,5 mm tjocklek. Slitsen är cirka 2,5 mm bred och cirka 11 mm djup.

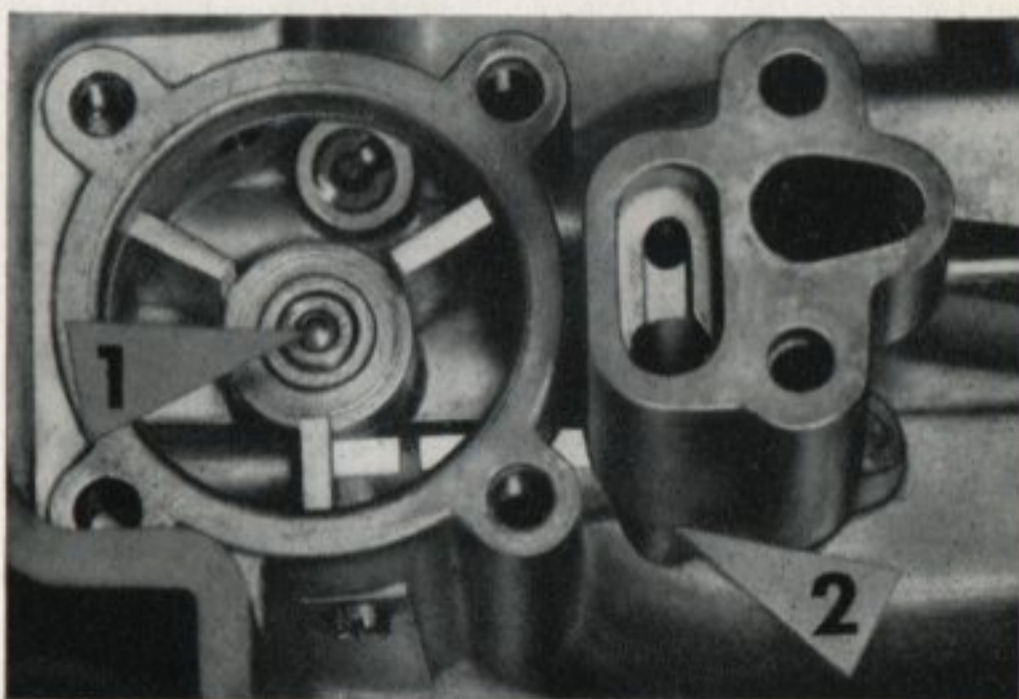


17/36 Den andra kontrollen gör Ni med gasspjället fullt öppet. Kontrollera i detta läge om det går att pressa ner tryckstängen ännu djupare — alltså i den ljusa pilens riktning. Om så är fallet skall Ni lägga in en eller två justerbrickor till — se den mörka pilen —. Även den här kontrollen är viktig. Om nämligen tryckstängen inte är helt nedtryckt vid fullt öppet gasspjäll fungerar inte anrikningssystemet som det skall. Förgasaren ger då inte tillräckligt med bränsle på fullgas och motorn kan inte lämna full effekt.

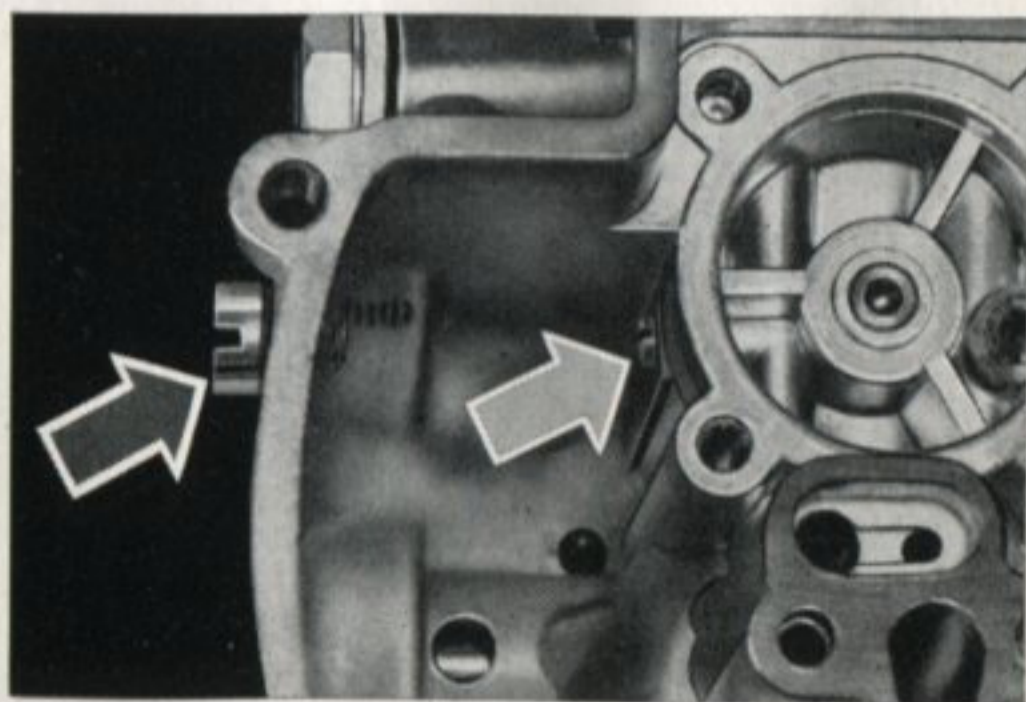
17/37 Och därmed har vi kommit fram till det sista systemet i förgasaren nämligen anrikningssystemet, som ibland också kallas effektsystemet. Det börjar arbeta under den sista tredjedelen av gasspjällets rörelse. Härvid trycks tryckstängen ner i den grå pilens riktning genom den hylsa som membranet är fastsatt vid tills spetsen pressar ner kulan (1) och öppnar ventilen till anrikningskanalen. Denna kanal går från kulventilen åt vänster — se den svarta pilen — och mynnar vid punkten A i blandningskanalen. Det kraftiga undertrycket vid spridaren öppnar kulventilen (2) och suger extra bränsle ur det högra flottörhuset. Bränsleströmmen går genom pumpkammaren i de svarta pilarnas riktning. På detta sätt får man ett bränsletillskott till den normala bränsleluftblandningen så länge som tryckstängen håller kulventilen öppen.

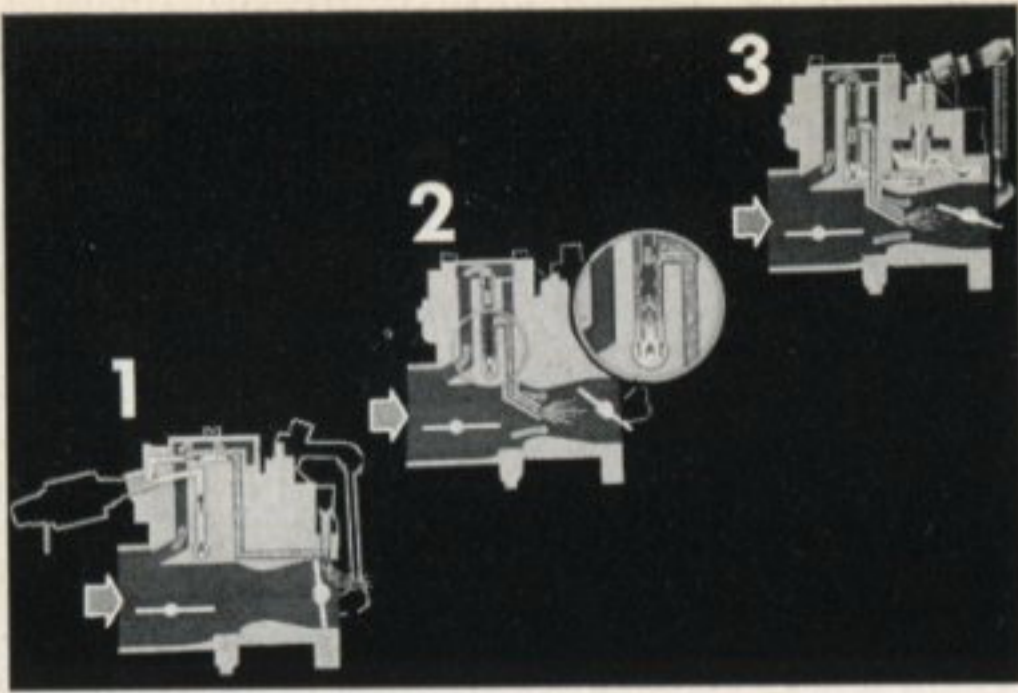


17/38 Här är pumpkammaren igen. (1) är kulventilen till anrikningskanalen. Därövanför ser Ni den kulventil som släpper fram bränslet från flottörhuset till pumpkammaren och vidare till anrikningssystemet. Hur anrikningskanalen går ser Ni om Ni följer den vita streckade linjen. I den med (2) betecknade punkten mynnar den i blandningskanalen.



17/39 Skruven som den ljusa pilen pekar på pluggar igen en kanal som går till den fjäderbelastade kulventilen i pumpkammaren. I denna kanal sitter anrikningsmunstycket. Skruvpluggen kan tas ur sedan Ni skruvat ur den yttre skruven i förgasarväggen — se den mörka pilen —. Anrikningsmunstycket är dock inte utbytbar.





17/40 Vi har nu gått igenom de olika, sinsemellan samarbetande systemen i förgasaren. På den här bilden visar vi systemen för tomgång, normaldrift och anrikning en gång till. Allt efter motorns belastning träder de olika systemen i funktion. Bränsleströmmen går alltid först till den med A betecknade punkten och fortsätter därifrån genom de olika kanalerna till utströmningsöppningarna i förgasarens luftkanal. Därmed skulle genomgången av 32 PHN förgasaren vara slut. Vi hoppas Ni fått en inblick i hur förgasaren är konstruerad och hur den arbetar. Och för att Ni inte skall glömma bort det har vi låtit trycka det här häftet med text och bilder från motsvarande dia-serie så att Ni om det behövs alltid kan friska upp Ert förgasarvetande.

