

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ДВИГАТЕЛЕМ И СИСТЕМЫ СНИЖЕНИЯ ТОКСИЧНОСТИ

СОДЕРЖАНИЕ

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ДВИГАТЕЛЕМ	3	СИСТЕМА ПРИНУДИТЕЛЬНОЙ ВЕНТИЛЯЦИИ КАРТЕРА.....	10
ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ.....	3	Общая информация.....	10
ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ДЛЯ РЕГУЛИРОВОК И КОНТРОЛЯ.....	3	Принципиальная схема	10
ТЕХНИЧЕСКИЕ ОПЕРАЦИИ НА АВТОМОБИЛЕ	3	Расположение деталей	10
Проверка и регулировка троса педали акселератора	3	Проверка системы принудительной вентиляции картера.....	11
ПЕДАЛЬ И ТРОС ПЕДАЛИ АКСЕЛЕРАТОРА.....	4	Проверка клапана принудительной вентиляции картера (PCV)	11
СИСТЕМА СНИЖЕНИЯ ТОКСИЧНОСТИ	5	СИСТЕМА УЛАВЛИВАНИЯ ПАРОВ ТОПЛИВА	12
ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ.....	5	Общая информация.....	12
Справочная таблица элементов системы.....	5	Принципиальная схема системы	12
ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ	6	Расположение деталей	12
ВАКУУМНЫЙ ШЛАНГ.....	6	Проверка системы улавливания паров топлива.....	13
Схема вакуумных шлангов.....	6	Проверка штуцера вакуумного шланга продувки адсорбера	13
Схема вакуумных линий.....	8	Проверка электромагнитного клапана продувки адсорбера	14
Проверка вакуумного шланга.....	9		
Установка вакуумного шланга.....	9		
		ПРОДОЛЖЕНИЕ НА СЛЕДУЮЩЕЙ СТРАНИЦЕ	

СИСТЕМА РЕЦИРКУЛЯЦИИ ОТРАБОТАВШИХ ГАЗОВ (EGR).....	15	Проверка клапана рециркуляции отработавших газов (EGR).....	17
Общая информация	15	Проверка штуцера вакуумного шланга системы рециркуляции отработавших газов (EGR)	18
Принцип действия	15	Проверка электромагнитного клапана системы рециркуляции ОГ (EGR)	19
Принципиальная схема системы	15	КАТАЛИТИЧЕСКИЙ НЕЙТРАЛИЗАТОР	20
Расположение деталей	15	Общая информация.....	20
Проверка системы рециркуляции ОГ (EGR) <4G1>	16	АДСОРБЕР (ПАРОВ ТОПЛИВА) И ДВУХХОДОВОЙ КЛАПАН	21
Проверка системы рециркуляции ОГ (EGR) <4G9>	17		

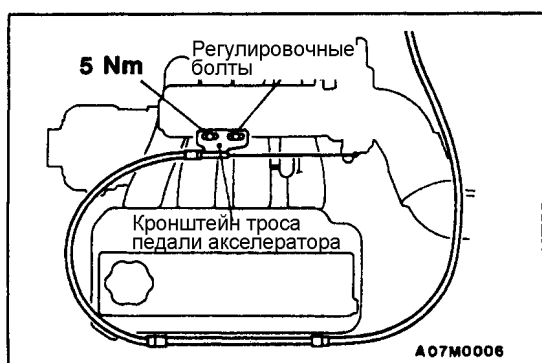
СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ДВИГАТЕЛЕМ

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

На автомобиле установлен трос педали акселератора с демпфером.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ДЛЯ РЕГУЛИРОВОК И КОНТРОЛЯ

Параметры	Номинальное значение	
Свободный ход троса педали акселератора, мм	1-2	
Частота вращения холостого хода, об/мин	4G1	750±100
	4G9 <кроме MVV>	800±100
	4G9 <MVV>	700±100



ТЕХНИЧЕСКИЕ ОПЕРАЦИИ НА АВТОМОБИЛЕ ПРОВЕРКА И РЕГУЛИРОВКА ТРОСА ПЕДАЛИ АКСЕЛЕРАТОРА

1. Выключите кондиционер, наружное и внутреннее освещение автомобиля.
Проверку и регулировку производите при отсутствии электрической нагрузки.
2. Прогрейте двигатель до устойчивой работы на холостом ходу.
3. Проверьте, что частота вращения коленчатого вал на режиме холостого хода соответствует номинальному значению.

Номинальное значение:

<4G1>	750±100 об/мин
<4G9кроме MVV>	800±100 об/мин
<4G9 MVV>	700±100 об/мин

4. Заглушите двигатель (выключите зажигание).
5. Проверьте отсутствие резких перегибов троса педали акселератора .
6. Проверьте, что свободный ход троса педали акселератора (самого троса, а не его оплетки) находится в диапазоне номинальных значений.

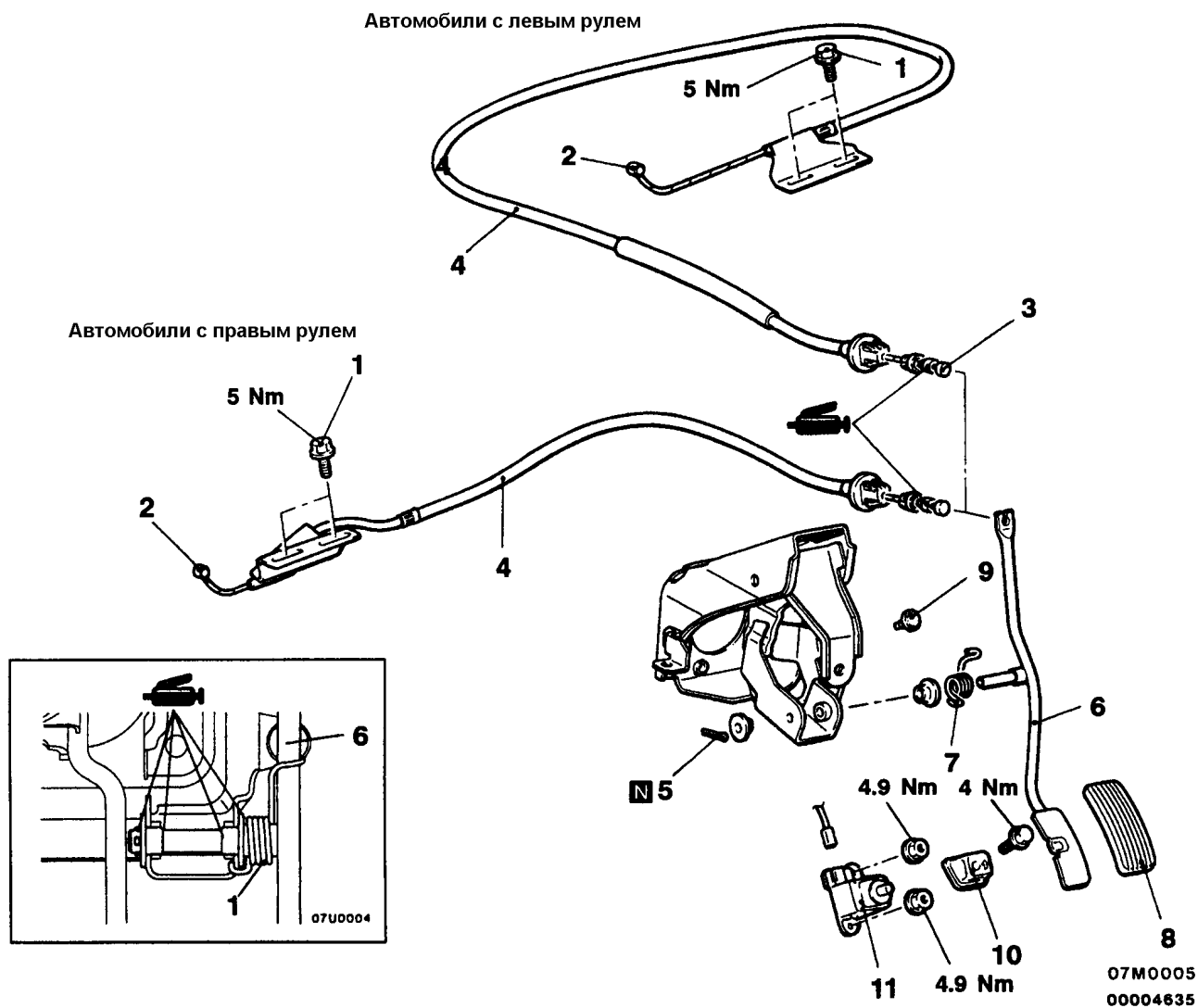
Номинальное значение: 1-2 мм

7. В случае если величина свободного хода педали акселератора превышает номинальное значение или свободный ход отсутствует, то отрегулируйте его следующим образом.
 - (1) Ослабьте регулировочные болты, чтобы освободить трос.
 - (2) Отрегулируйте положение кронштейна крепления троса так, чтобы величина свободного хода соответствовала диапазону номинальных значений, и заверните регулировочные болты указанным моментом затяжки.

ПЕДАЛЬ И ТРОС АКСЕЛЕРАТОРА СНЯТИЕ И УСТАНОВКА

Заключительная операция

- Регулировка троса педали акселератора (см. стр. 17-3)



Последовательность снятия:

1. Регулировочные болты
2. Соединение троса (не его оплетки) со стороны корпуса дроссельной заслонки
3. Соединение троса (не его оплетки) со стороны педали акселератора
4. Трос педали акселератора
5. Шплинт
6. Педаль акселератора
7. Пружина
8. Накладка педали
9. Ограничитель
10. Ограничитель педали акселератора (Механическая КПП)
11. Датчик(-выключатель) полностью нажатой педали акселератора (АКПП)

СИСТЕМА СНИЖЕНИЯ ТОКСИЧНОСТИ**ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ**

Система снижения токсичности отработавших газов включает в себя несколько систем:

- Систему принудительной вентиляции картера
- Систему улавливания паров топлива
- Систему снижения токсичности отработавших газов

Система	Наименование	Характеристика
Система принудительной вентиляции картера	Клапан принудительной вентиляции картера (PCV)	С изменяемым расходом картерных газов (Назначение: Снижение CH)
Система улавливания паров топлива	Адсорбер Электромагнитный клапан продувки адсорбера	Электромагнитный клапан с режимами Вкл./Выкл. (Назначение: Снижение CH)
Система снижения токсичности отработавших газов	Устройство управления составом топливо-воздушной смеси – система распределенного впрыска (MPI)	С обратной связью по сигналу кислородного датчика (Назначение: Снижение концентрации CO, CH, NO _x)
	Система рециркуляции отработавших газов (ОГ) - (EGR) <ul style="list-style-type: none"> • Клапан EGR • Электромагнитный клапан EGR 	Есть Электромагнитный клапан с режимами Вкл./Выкл. <4G1> Электромагнитный клапан с режимом работы с коэффициентом заполнения цикла <4G9> (Назначение: Снижение NO _x)
	Каталитический нейтрализатор	Блочного типа (Назначение: снижение CO, CH, NO _x)

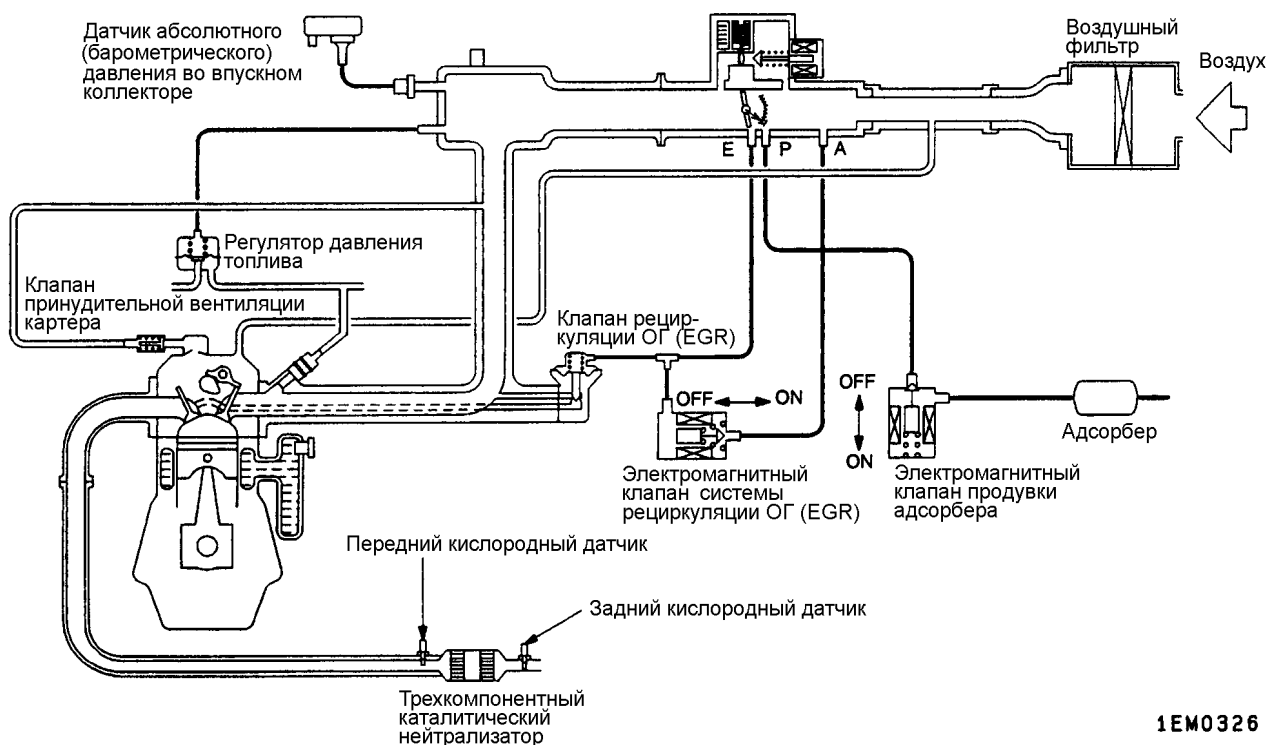
СПРАВОЧНАЯ ТАБЛИЦА ЭЛЕМЕНТОВ СИСТЕМЫ

Элементы	Система принудительной вентиляции картера	Система улавливания паров топлива	Система управления составом топливо-воздушной смеси	Каталитический нейтрализатор	Система рециркуляции ОГ (EGR)	Страница
Клапан принудительной вентиляции картера (PCV)	X					17-11
Электромагнитный клапан продувки адсорбера		X				17-14
Элементы системы распределенного впрыска (MPI)		X	X			ГЛАВА 13А
Каталитический нейтрализатор				X		17-20
Клапан рециркуляции ОГ (EGR)					X	17-17
Электромагнитный клапан системы рециркуляции ОГ (EGR)					X	17-18

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ

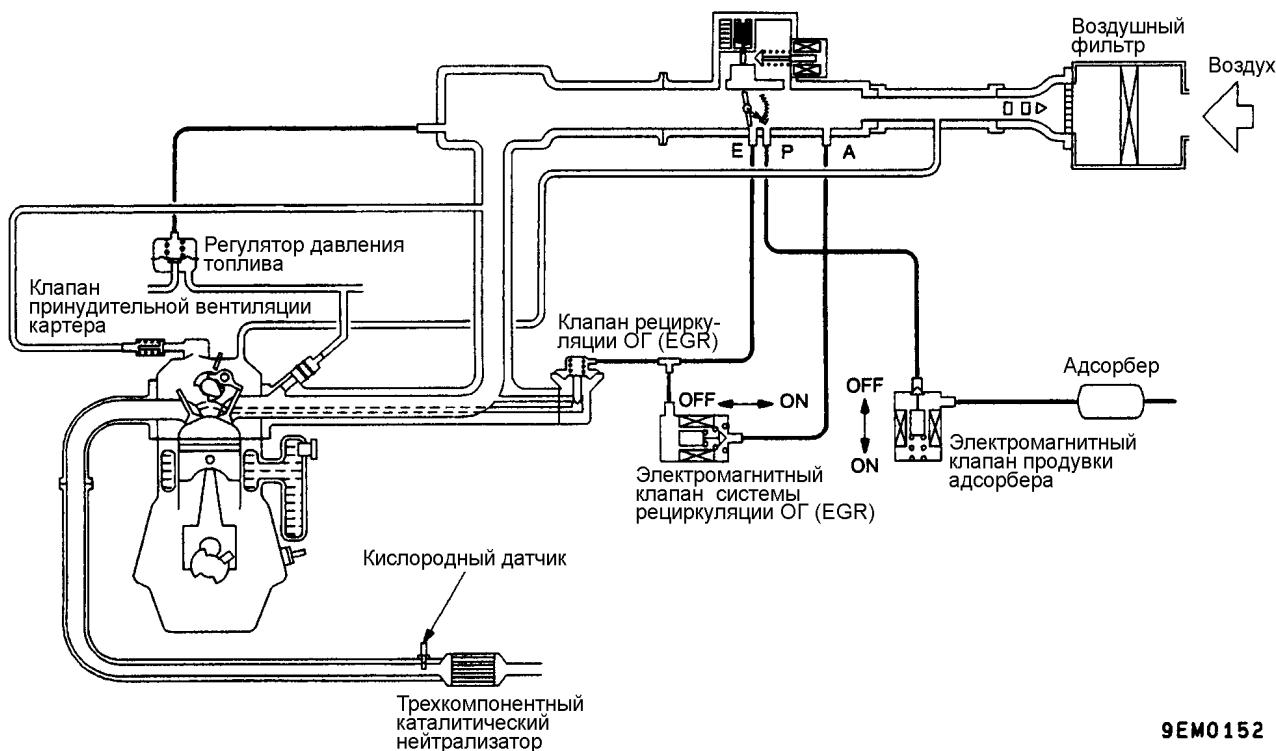
Параметры	Номинальное значение
Сопротивление обмотки электромагнитного клапана продувки адсорбера, Ом (при 20°C)	36-44
Сопротивление обмотки электромагнитного клапана рециркуляции отработавших газов (EGR), Ом (при 20°C)	36-44

ВАКУУМНЫЙ ШЛАНГ СХЕМА ВАКУУМНЫХ ШЛАНГОВ <4G1>



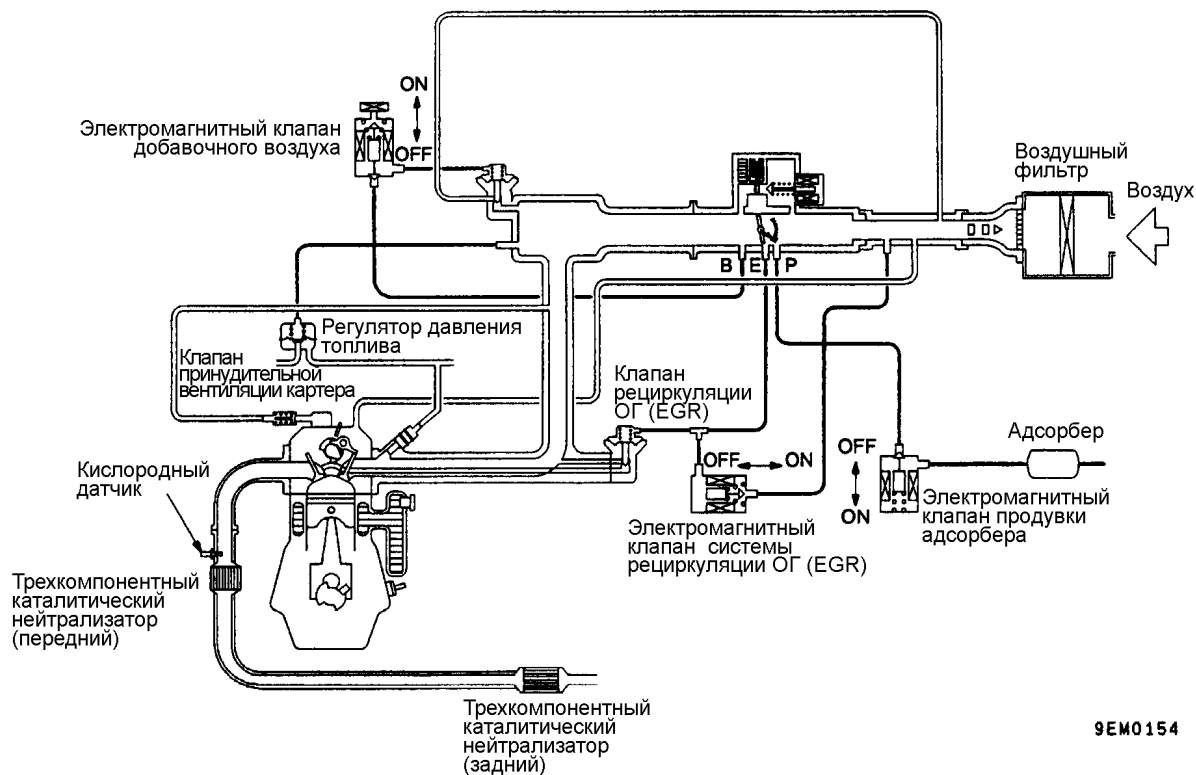
1EM0326

<4G9—КРОМЕ MVV>



9EM0152

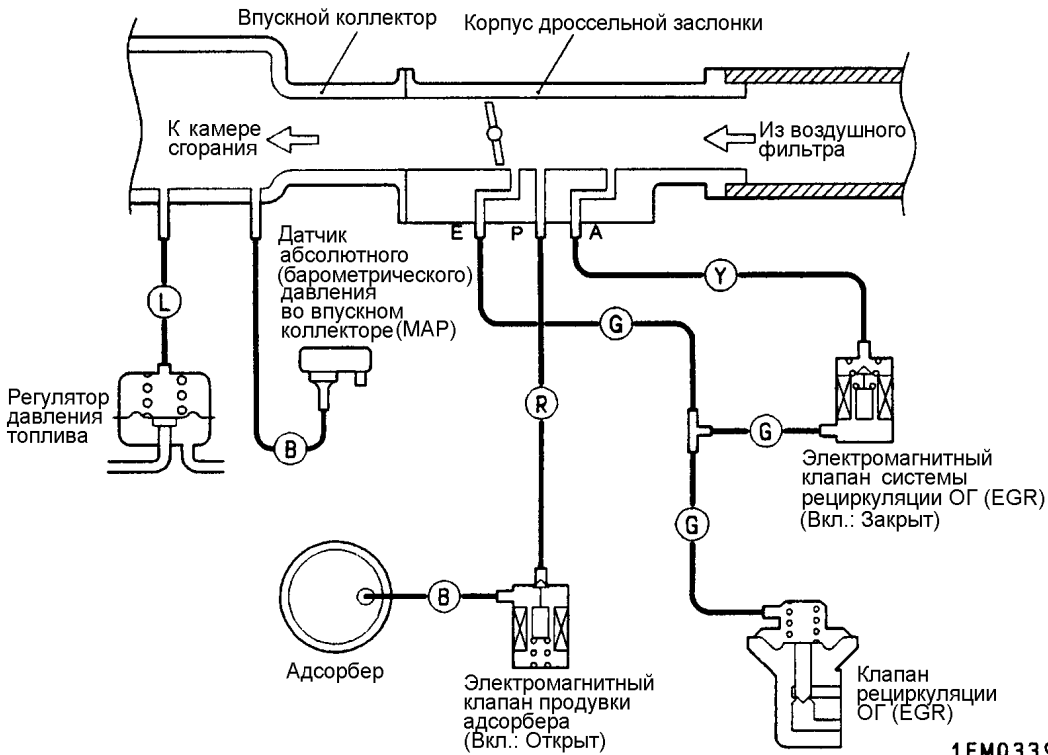
<4G9—MVV>



9EM0154

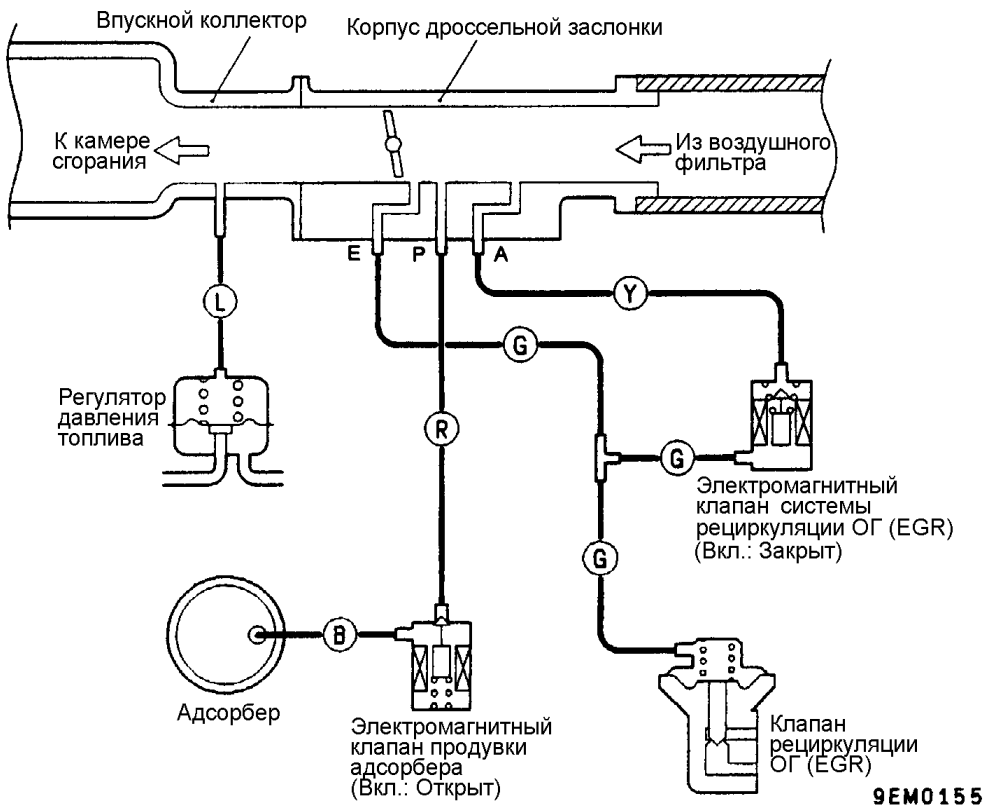
СХЕМА ВАКУУМНЫХ ЛИНИЙ

<4G1>



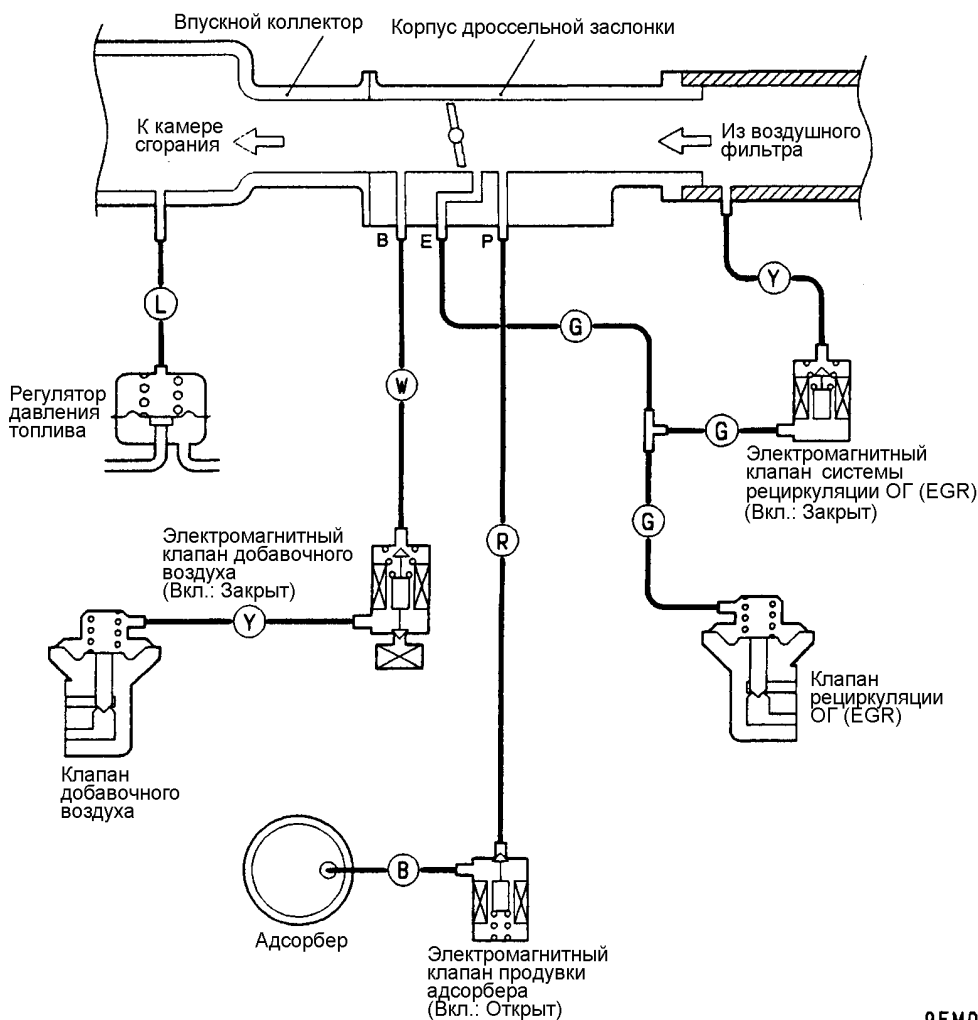
Цвета вакуумных шлангов:
 В - Черный
 G - Зеленый
 L - Светло-голубой
 R - Красный
 Y - Желтый

<4G9 - КРОМЕ MVV>



Цвета вакуумных трубок:
 В - Черный
 G - Зеленый
 L - Светло-голубой
 R - Красный
 Y - Желтый

<4G9 - MVV>



9EM0156

ПРОВЕРКА ВАКУУМНОГО ШЛАНГА

1. При помощи схемы вакуумных шлангов проверьте правильность подсоединения последних.
2. Проверьте состояние вакуумных шлангов (отсоединены, плохое соединение, и т.п.), а также проверьте, что нет перегибов шлангов или повреждений последних.

УСТАНОВКА ВАКУУМНОГО ШЛАНГА

1. При подсоединении вакуумных шлангов наденьте их на штуцера и проверьте надежность соединения.
2. Правильно подсоединяйте вакуумные шланги, пользуясь схемой вакуумных шлангов в качестве руководства.

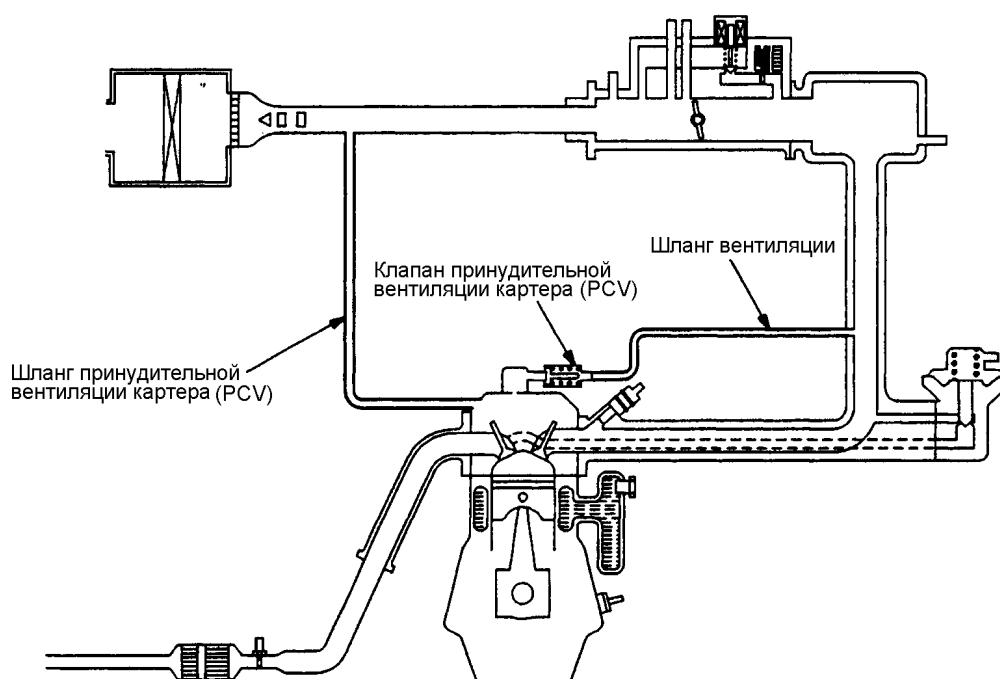
СИСТЕМА ПРИНУДИТЕЛЬНОЙ ВЕНТИЛЯЦИИ КАРТЕРА

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Система вентиляции картера служит для предотвращения попадания прорвавшихся в картер отработавших газов (картерных газов) в атмосферу. Чистый воздух, пройдя через воздушный фильтр направляется по шлангу принудительной вентиляции картера направляется в крышку головки цилиндров, (сообщающуюся с картером), где смешивается с картерными газами. Последние засасываются через клапан принудительной вентиляции картера (PCV) во впускной коллектор и далее попадают в камеры сгорания.

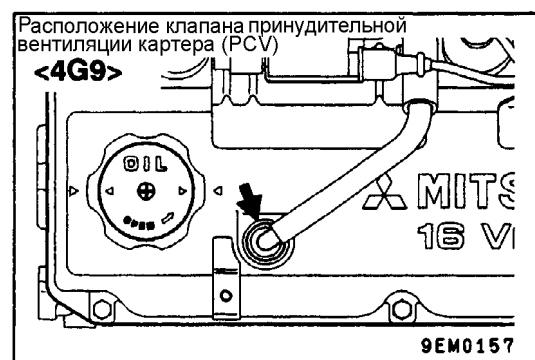
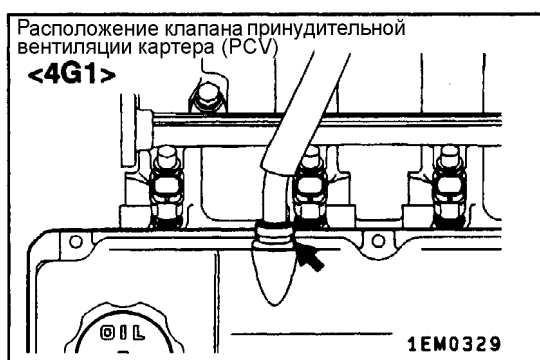
Ход плунжера клапана зависит от разрежения во впускном коллекторе, для обеспечения оптимального расхода картерных газов. Другими словами, при малых нагрузках двигателя расход картерных газов ограничивается, чтобы обеспечить устойчивую работу двигателя, а при увеличении нагрузки расход картерных газов через клапан PCV увеличивается, для увеличения эффективности вентиляции картера.

ПРИНЦИПИАЛЬНАЯ СХЕМА



9EM0133

РАСПОЛОЖЕНИЕ ДЕТАЛЕЙ



ПРОВЕРКА СИСТЕМЫ ПРИНУДИТЕЛЬНОЙ ВЕНТИЛЯЦИИ КАРТЕРА (PCV)

1. Снимите с клапана принудительной вентиляции картера (PCV) шланг вентиляции.
2. Выньте клапан принудительной вентиляции картера (PCV) из крышки головки цилиндров.
3. Вновь подсоедините клапан принудительной вентиляции картера (PCV) к шлангу вентиляции.
4. Заведите двигатель и дайте ему работать на режиме холостого хода.

5. Закройте пальцем отверстие принудительной вентиляции картера (PCV), и проверьте, есть ли разрежение впускного коллектора.

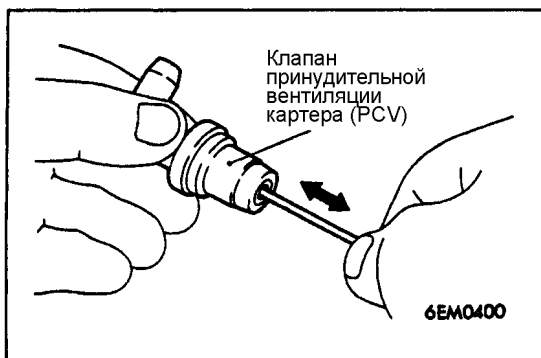
ПРИМЕЧАНИЕ

В этот момент плунжер клапана движется вперед и назад.

6. Если разрежение не ощущается, то прочистите клапан принудительной вентиляции картера (PCV) или замените его.

**ПРОВЕРКА КЛАПАНА ПРИНУДИТЕЛЬНОЙ ВЕНТИЛЯЦИИ КАРТЕРА (PCV)**

1. Вставьте тонкий стержень в клапан принудительной вентиляции картера (PCV), как указано на рис. (со стороны крышки головки цилиндров) и, толкая стержень вперед и назад, проверьте, что плунжер перемещается.
2. Если плунжер не перемещается, то в клапане принудительной вентиляции картера (PCV) есть отложения. Необходимо прочистить его или заменить.



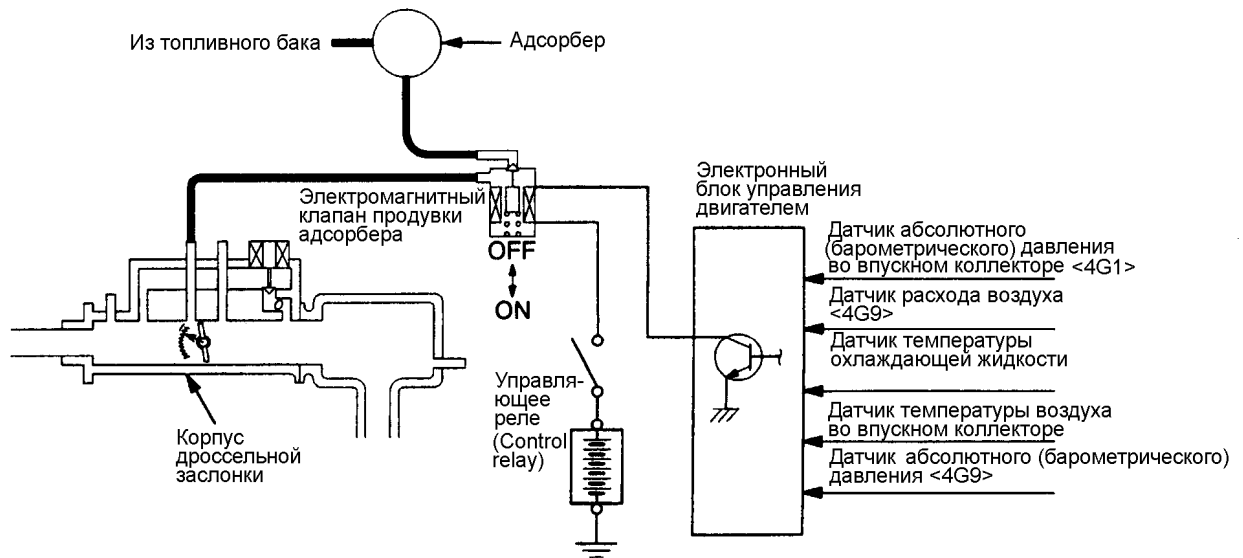
СИСТЕМА УЛАВЛИВАНИЯ ПАРОВ ТОПЛИВА

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Система улавливания паров топлива, как следует из ее названия, предназначена для предотвращения попадания паров топлива, образующихся в топливном баке, в атмосферу. Из топливного бака пары топлива через клапан регулирования давления в топливном баке и шланг/трубку отсоса паров топлива направляются в адсорбер, где поглощаются активированным углем. При движении автомобиля, накопившиеся в адсорбере пары топлива через электромагнитный клапан продувки адсорбера, вакуумный шланг и штуцер корпуса дроссельной заслонки

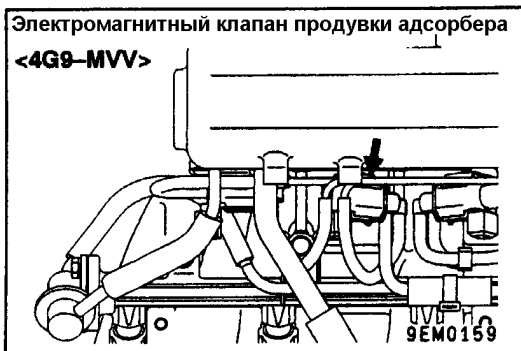
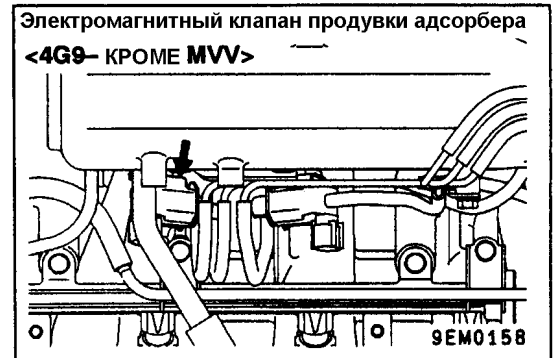
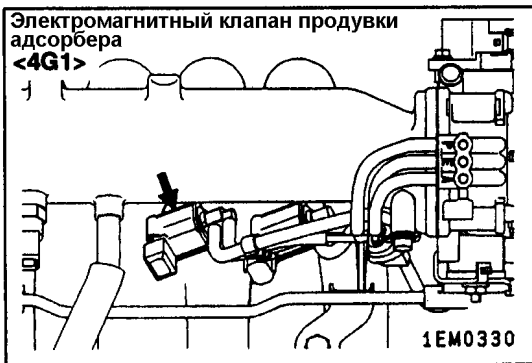
заслонки направляются во впускной коллектор и затем сгорают в камерах сгорания цилиндров двигателя. При низкой температуре охлаждающей жидкости или при малом расходе воздуха (например, на режиме холостого хода) блок управления двигателем выключает электромагнитный клапан и последний перекрывает поступление паров топлива во впускной коллектор. Это не только обеспечивает устойчивость работы двигателя, когда он непрогрет или работает под малой нагрузкой, но также снижает (дословно: стабилизирует, прим. ред-ра) выбросы токсичных веществ.

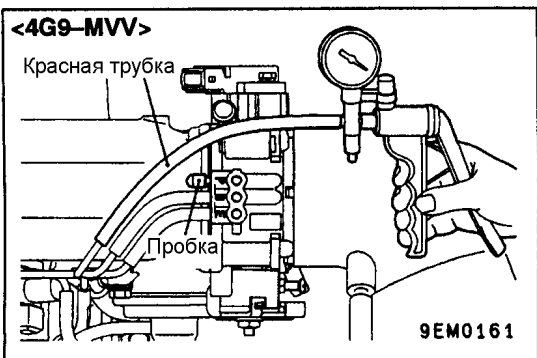
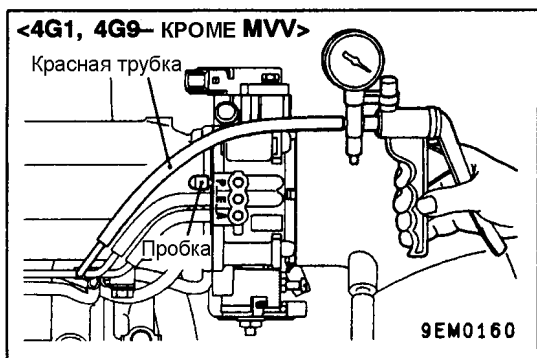
ПРИНЦИПИАЛЬНАЯ СХЕМА СИСТЕМЫ



9EM0167

РАСПОЛОЖЕНИЕ ДЕТАЛЕЙ





ПРОВЕРКА СИСТЕМЫ УЛАВЛИВАНИЯ ПАРОВ ТОПЛИВА

1. Отсоедините вакуумную трубку (с красной полоской) от корпуса дроссельной заслонки и подсоедините ее к ручному вакуумному насосу.
2. Закройте пробкой штуцер, с которого была снята трубка.
3. Когда двигатель прогрет / не прогрет и работает на холостом ходу, создайте в шланге разрежение и проверьте работу двигателя и разрежение.

Непрогретый двигатель

(Температура охлаждающей жидкости 40°C и менее)

Разрежение	Двигатель	Исправное состояние
53 кПа	3000 об/мин	Разрежение сохраняется

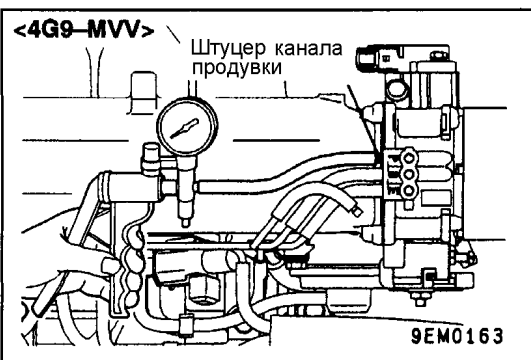
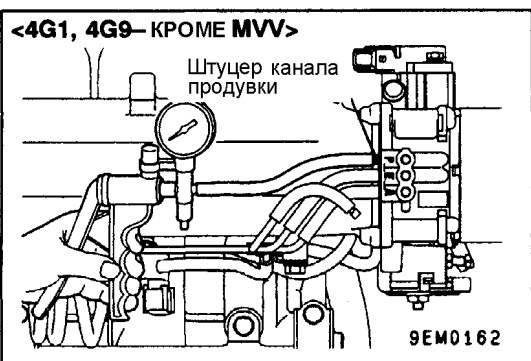
Прогретый двигатель

(Температура охлаждающей жидкости 80°C или больше)

Разрежение	Двигатель:	Исправное состояние
53 кПа	Холостой ход	Разрежение сохраняется
	3000 об/мин	В течение приблизительно 3 минут после запуска двигателя разрежение снизится. По истечении 3 минут разрежение будет мгновенно удерживаться, после чего опять снизится.*

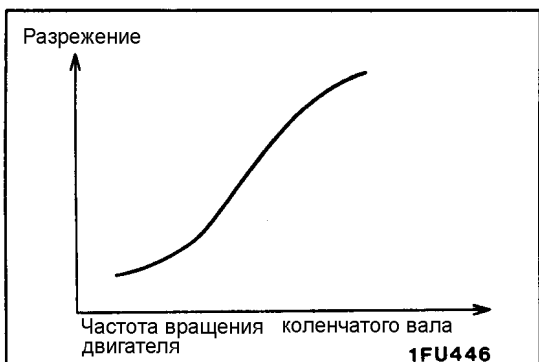
ПРИМЕЧАНИЕ:

*: Разрежение будет постоянно снижаться, если атмосферное давление равно 77 кПа или менее, или температура впускного воздуха равна приблизительно 50°C или более.



ПРОВЕРКА ШТУЦЕРА ВАКУУМНОГО ШЛАНГА ПРОДУВКИ АДсорБЕРА

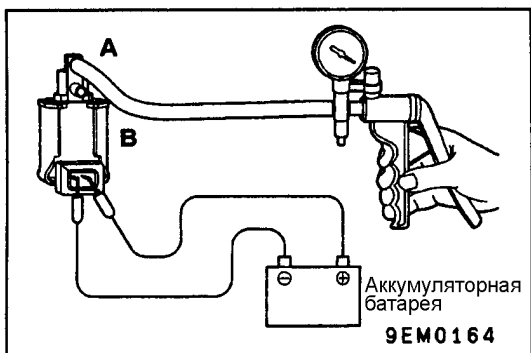
1. Отсоедините вакуумную трубку (с красной полоской) от штуцера канала продувки адсорбера (в корпусе дроссельной заслонки) и подсоедините к нему ручной вакуумный насос.



- Заведите двигатель и проверьте, что с увеличением числа оборотов коленчатого вала двигателя происходит соответственное возрастание разрежения.

ПРИМЕЧАНИЕ

Если разрежение не увеличивается, то штуцер вакуумного шланга продувки адсорбера (в корпусе дроссельной заслонки) мог засориться, и его необходимо прочистить.

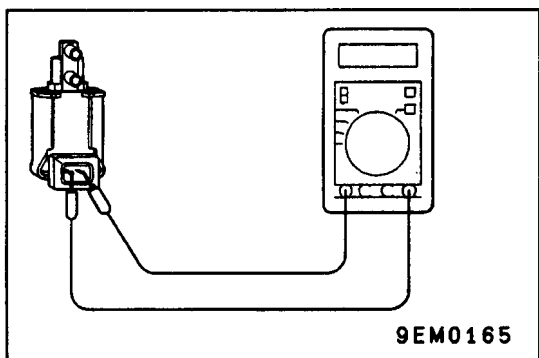


ПРОВЕРКА ЭЛЕКТРОМАГНИТНОГО КЛАПАНА ПРОДУВКИ АДСОРБЕРА

ПРИМЕЧАНИЕ

При отсоединении вакуумных шлангов всегда предварительно наносите установочные метки, чтобы при подсоединении шланг был установлен в исходное положение.

- Отсоедините от электромагнитного клапана вакуумные трубки (черная и красная полоски).
- Отсоедините электрический разъем.
- Подсоедините к штуцеру (A) ручной вакуумный насос, как показано на рисунке.
- Проверьте работу клапана (создавая при этом разрежение вакуумным насосом) при подсоединении / отсоединении проводов от клемм аккумуляторной батареи к выводам клапана.



Напряжение аккумуляторной батареи	Исправное состояние
Подается	Разрежение уменьшается
Не подается	Разрежение сохраняется

- Измерьте сопротивление между выводами электромагнитного клапана.

Номинальное значение: 36-44 Ом (при 20°C)

СИСТЕМА РЕЦИРКУЛЯЦИИ ОТРАБОТАВШИХ ГАЗОВ (EGR)

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Система рециркуляции отработавших газов (EGR) снижает выбросы оксидов азота (NOx). При высокой температуре сгорающей в камере сгорания топливовоздушной смеси образуется большое количество оксидов азота (NOx).

Система рециркуляции ОГ направляет часть отработавших газов из выпускного канала головки блока цилиндров через впускной коллектор обратно в камеры сгорания, снижая тем самым температуру сгорания топливовоздушной смеси, вследствие чего происходит снижение концентрации оксидов азота.

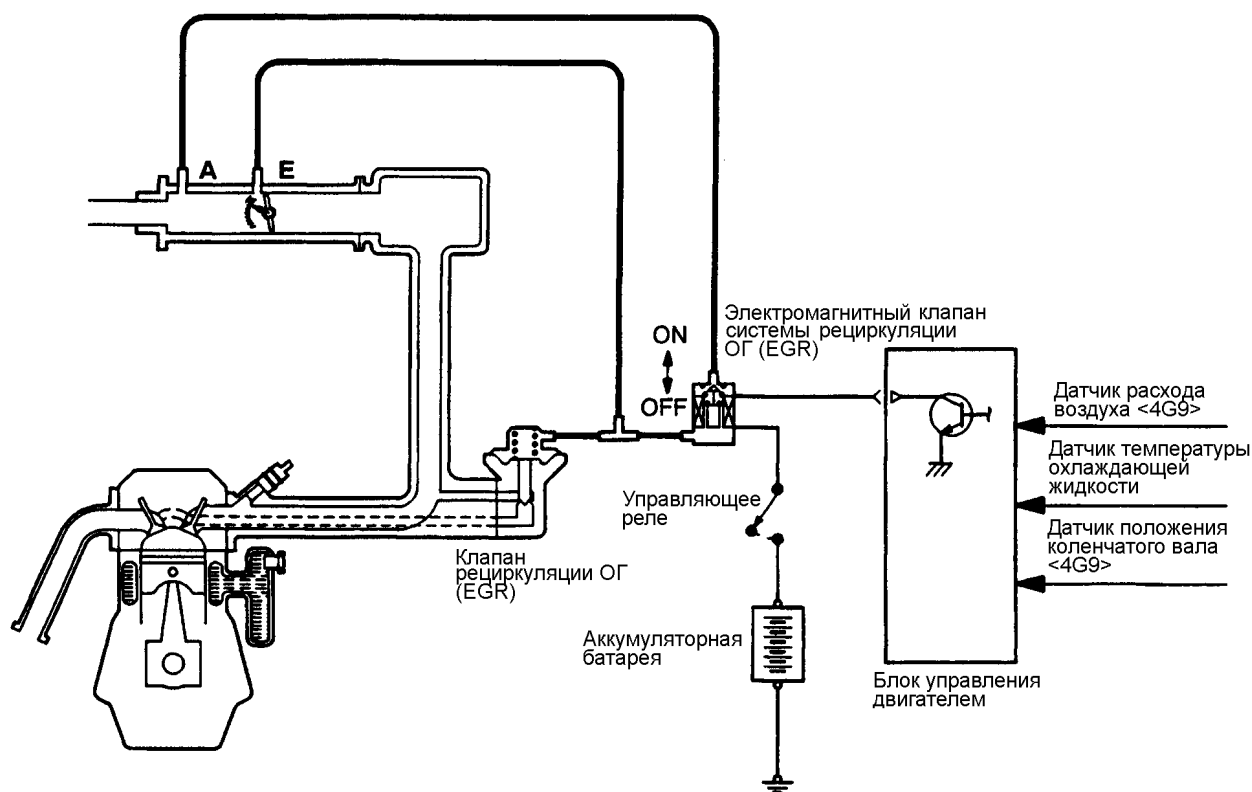
ПРИНЦИП ДЕЙСТВИЯ

Клапан рециркуляции ОГ (EGR) закрыт и рециркуляции отработавших газов не происходит при одном из следующих условий:

- Низкая температура охлаждающей жидкости двигателя
- Двигатель работает на режиме холостого хода
- Дроссельная заслонка открыта на большой угол

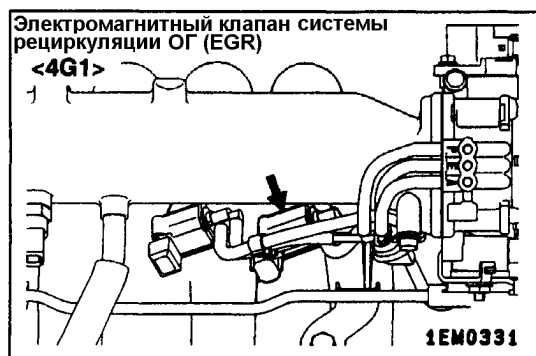
На всех остальных режимах клапан рециркуляции отработавших газов (EGR) открыт, и происходит рециркуляция отработавших газов.

ПРИНЦИПИАЛЬНАЯ СХЕМА СИСТЕМЫ

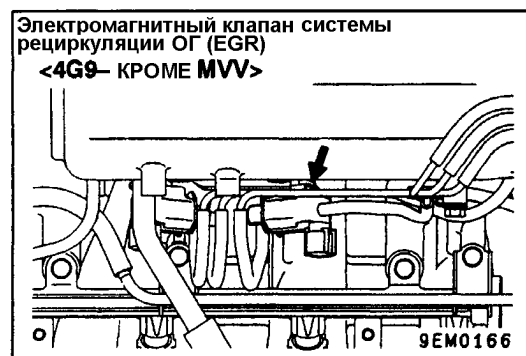


9EM0130

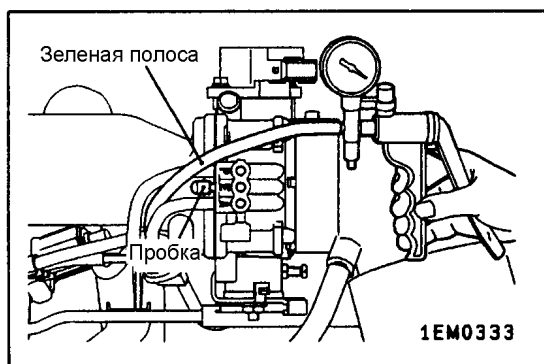
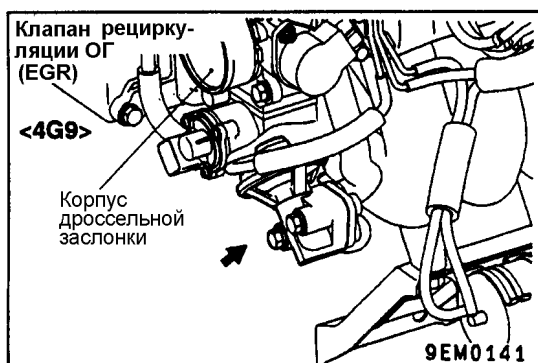
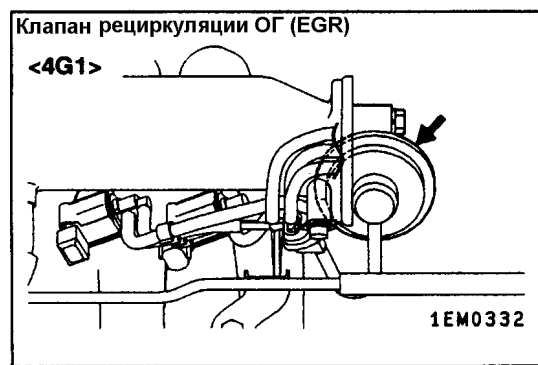
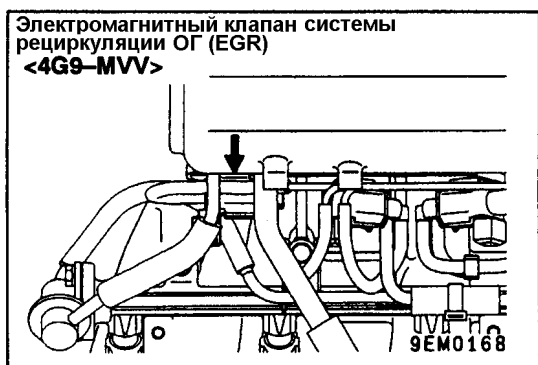
РАСПОЛОЖЕНИЕ ДЕТАЛЕЙ



1EM0331



9EM0166



ПРОВЕРКА СИСТЕМЫ РЕЦИРКУЛЯЦИИ ОТРАБОТАВШИХ ГАЗОВ (EGR)

<4G1>

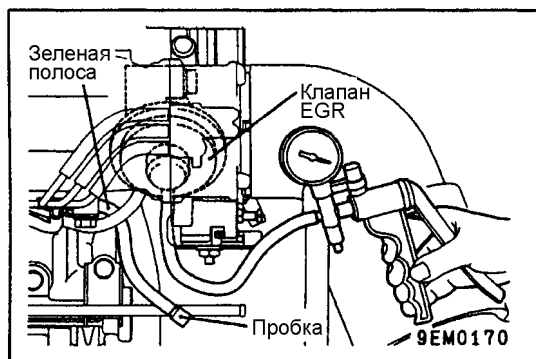
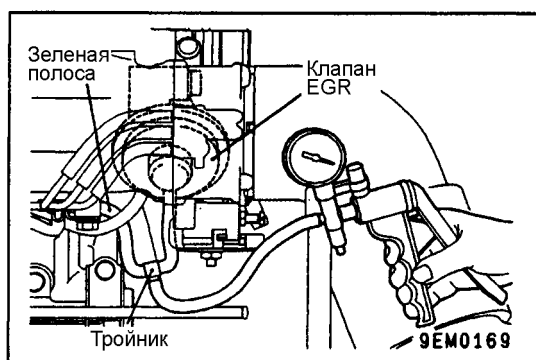
1. Отсоедините вакуумную трубку (зеленая полоса) от корпуса дроссельной заслонки и подсоедините трубку к ручному вакуумному насосу.
2. Закройте пробкой отверстие штуцера, с которого был снят шланг.
3. При работе непрогретого и прогретого двигателя на холостом ходу создайте разрежение и проверьте работу двигателя и разрежение.

Непрогретый двигатель (температура охлаждающей жидкости 40°C или менее)

Ручной вакуумный насос	Нормальная работа двигателя	Нормальное разрежение
Разрежение подается	Без изменений	Разрежение уменьшается

Двигатель прогрет (Температура охлаждающей жидкости 80°C или более)

Ручной вакуумный насос	Нормальная работа двигателя	Нормальное разрежение
5,3 кПа	Без изменений	Разрежение сохраняется
27 кПа	Работа двигателя на холостом ходу становится немного неравномерной или двигатель глохнет	Разрежение сохраняется



ПРОВЕРКА СИСТЕМЫ РЕЦИРКУЛЯЦИИ ОТРАБОТАВШИХ ГАЗОВ (EGR)

<4G9>

1. Отсоедините вакуумную трубку (зеленая полоса) от клапана EGR и подсоедините через тройник ручной вакуумный насос.
2. Увеличивая обороты прогретого и непрогретого двигателя проверьте разрежение.

Непрогретый двигатель

(Температура охлаждающей жидкости 20°C или менее)

Дроссельная заслонка	Нормальное разрежение
Быстрое открытие	Разрежение не создается (Давление равно барометрическому)

Прогретый двигатель

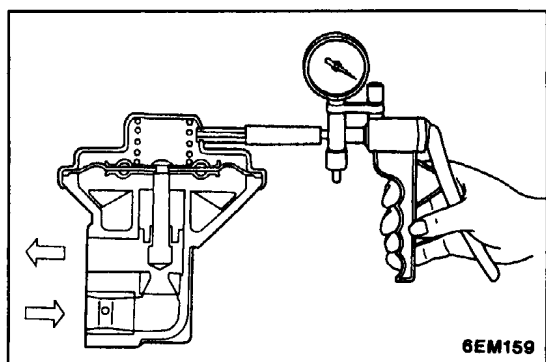
(Температура жидкости 80° или больше)

Дроссельная заслонка	Нормальное состояние разрежения
Быстрое открытие	Разрежение мгновенно поднимается выше 13 кПа

3. Отсоедините тройник.
4. Подсоедините к клапану рециркуляции отработавших газов (EGR) ручной вакуумный насос.
5. Создайте разрежение 30 кПа или более и проверьте, стала ли работа двигателя на холостом ходу неравномерной (или заглох ли он).

ПРОВЕРКА КЛАПАНА РЕЦИРКУЛЯЦИИ ОТРАБОТАВШИХ ГАЗОВ (EGR)

1. Снимите клапан рециркуляции отработавших газов (EGR) и проверьте на предмет отсутствия заедания штока клапана, отложений и т.п. При наличии отложений очистите клапан соответствующим растворителем, с тем, чтобы шток клапана правильно садился.
2. Подсоедините ручной вакуумный насос к клапану рециркуляции ОГ (EGR).
3. Создайте разрежение 67 кПа и проверьте, что оно сохраняется.

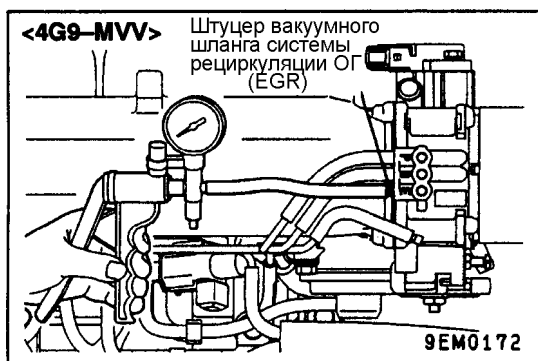
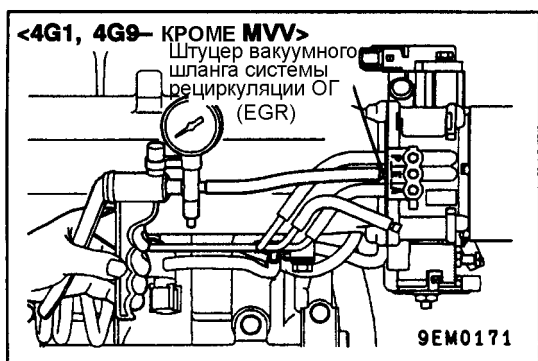


4. Создайте разрежение и проверьте проходит ли воздух через клапан.

Разрежение	Воздух
5,3 кПа или менее	не проходит
27 кПа или более	проходит

5. Замените прокладку и затяните винты указанным моментом.

Момент затяжки: 22 Нм



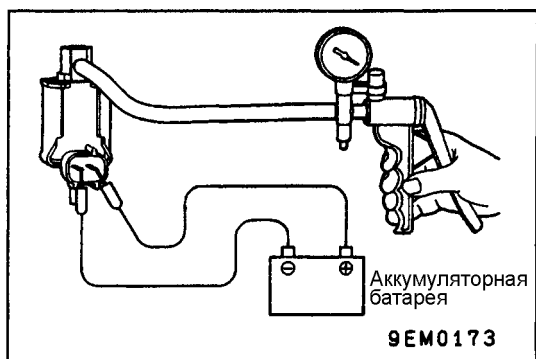
ПРОВЕРКА ШТУЦЕРА ВАКУУМНОГО ШЛАНГА СИСТЕМЫ РЕЦРКУЛЯЦИИ ОГ (EGR)

1. Отсоедините вакуумную трубку (зеленая полоса) от штуцера корпуса дроссельной заслонки и подсоедините к нему ручной вакуумный насос.

2. Заведите двигатель и проверьте, происходит ли увеличение разрежения пропорционально увеличению оборотов двигателя.

ПРИМЕЧАНИЕ

Если разрежение не изменяется при увеличении оборотов двигателя, то, вероятно, имеются отложения в канале штуцера вакуумного шланга системы рециркуляции ОГ (в корпусе дроссельной заслонки), и его необходимо прочистить.

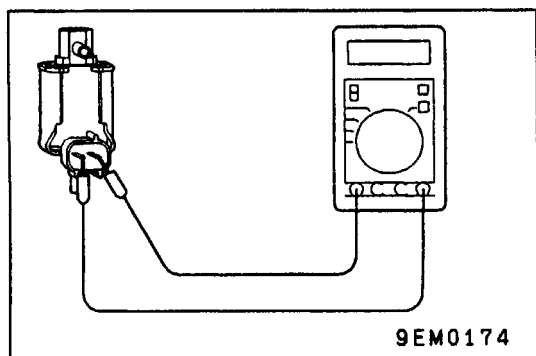


ПРОВЕРКА ЭЛЕКТРОМАГНИТНОГО КЛАПАНА СИСТЕМЫ РЕЦИРКУЛЯЦИИ ОТРАБОТАВШИХ ГАЗОВ (EGR)

ПРИМЕЧАНИЕ

При отсоединении вакуумных шлангов всегда предварительно наносите установочные метки, чтобы при подсоединении шланги были бы установлены в исходное положение.

1. Отсоедините вакуумный шланг (желтая и зеленая полосы) от штуцера электромагнитного клапана.
2. Отсоедините электрический разъем.
3. Подсоедините ручной вакуумный насос к штуцеру, к которому был подсоединен шланг с зеленой полосой.
4. Проверьте работу клапана, создавая разрежение при отключенной и подключенной к выводам клапана аккумуляторной батарее.



Напряжение аккумуляторной батареи	Исправное состояние
НЕ ПОДАЕТСЯ	Разрежение уменьшается
ПОДАЕТСЯ	Разрежение сохраняется

5. Измерьте сопротивление между выводами разъема электромагнитного клапана системы рециркуляции ОГ (EGR).

Номинальное значение: 36-44 Ом (при 20°C)

КАТАЛИТИЧЕСКИЙ НЕЙТРАЛИЗАТОР

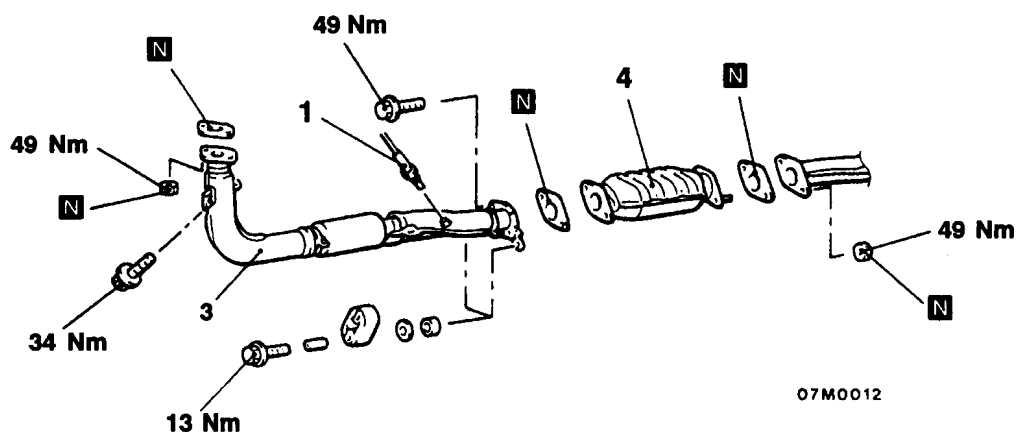
ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Трехкомпонентный каталитический нейтрализатор [работая вместе с системой управления составом топливо-воздушной смеси с обратной связью по сигналу кислородного датчика) окисляет оксид углерода (CO) и углеводороды (CH) и снижает выбросы оксидов азота (NOx).

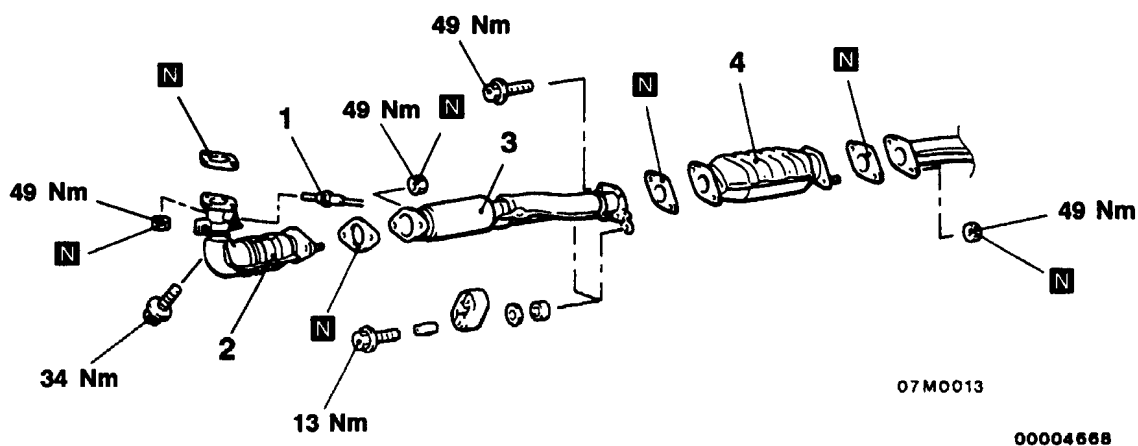
Когда поддерживается стехиометрическое воздушно-топливное отношение, то трехкомпонентный нейтрализатор обеспечивает наибольшую эффективность очистки по трем группам веществ а именно: CO, HC и NOx.

СНЯТИЕ И УСТАНОВКА

<КРОМЕ 4G9-MVV>



<4G9-MVV>

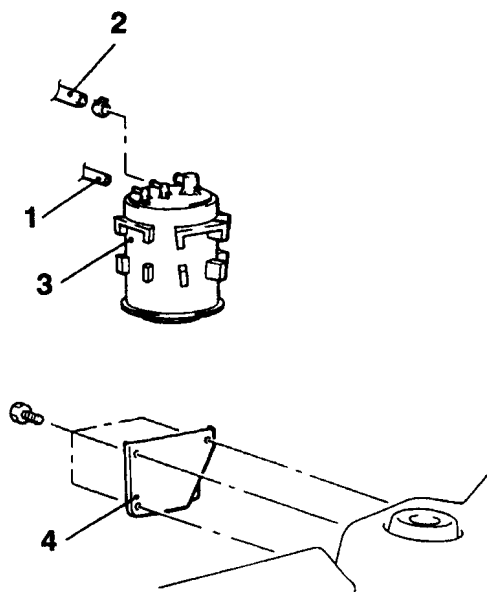


Последовательность снятия

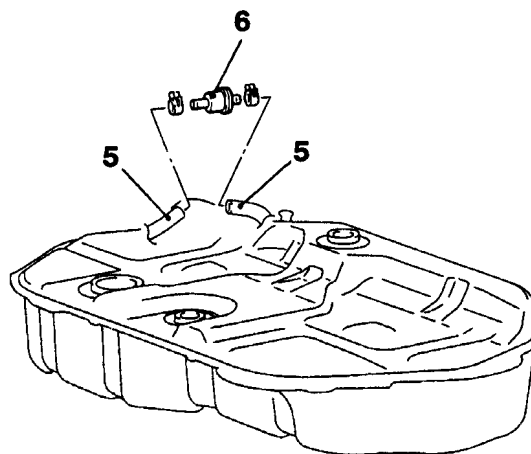
1. Кислородный датчик
(Смотрите ГЛАВУ 15 - Трубы системы выпуска и главный глушитель)
2. Каталитический нейтрализатор (передний)
<4G9-MVV>

3. Приемная труба системы выпуска
4. Каталитический нейтрализатор <кроме 4G9-MVV> или,
каталитический нейтрализатор (задний) <4G9-MVV>.

АДСОРБЕР (ПАРОВ ТОПЛИВА) И ДВУХХОДОВОЙ КЛАПАН СНЯТИЕ И УСТАНОВКА



03M0013



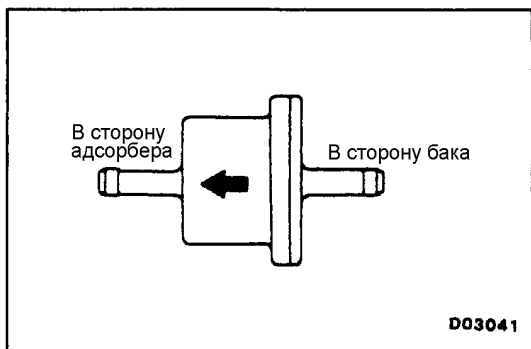
03M0015
00004634

Последовательность снятия

1. Шланг системы улавливания паров топлива
2. Шланг продувки адсорбера
3. Адсорбер
4. Кронштейн адсорбера

Снятие двухходового клапана

- Топливный бак
(Смотрите ГЛАВУ 13F - Топливный бак)
- ▶▲ 5. Шланг системы улавливания паров топлива
6. Двухходовой клапан

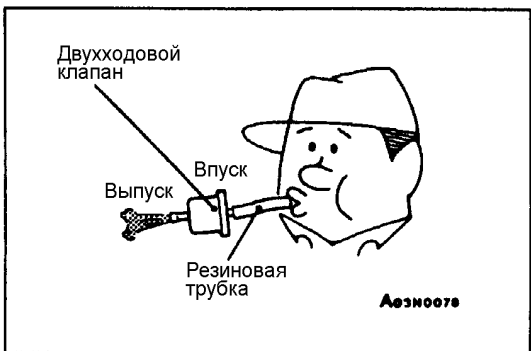


D03041

ОСНОВНЫЕ ОПЕРАЦИИ ПО УСТАНОВКЕ

▶▲ УСТАНОВКА ДВУХХОДОВОГО КЛАПАНА

Будьте внимательны, чтобы не перепутать направление при установке двухходового клапана, см. рис.



ПРОВЕРКА

ПРОСТАЯ ПРОВЕРКА ДВУХХОДОВОГО КЛАПАНА

Наденьте на штуцер клапана чистую резиновую трубку и подуйте в нее.

Слегка подуйте во впускной штуцер (со стороны топливного бака)	Воздух проходит сквозь клапан с некоторым сопротивлением
Слегка подуйте в выпускной штуцер	Воздух проходит через клапан

ПРИМЕЧАНИЕ