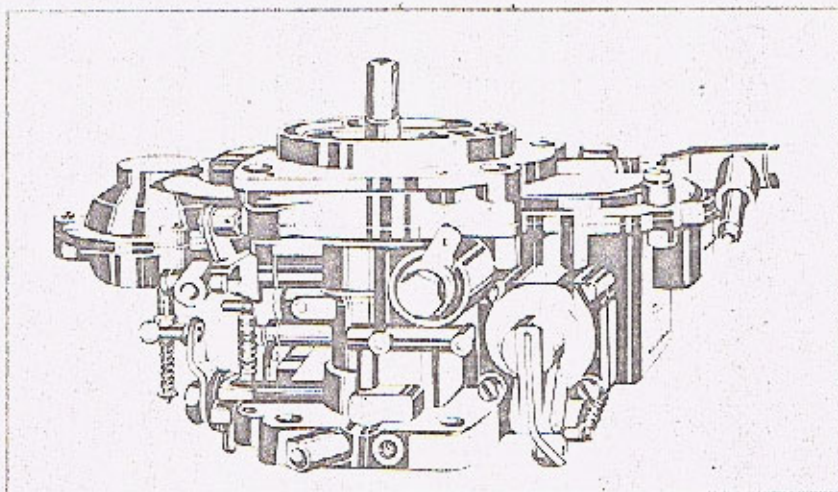


# SPÁDOVÝ DVOUSTUPŇOVÝ KARBURÁTOR JIKOV 32 EDSR, 32-34 EDSR



# FALLSTROMREGISTERVERGASER JIKOV 32 EDSR, 32-34 EDSR

PRO - FÜR

ŠKODA - Š-105 S a L, Š-120 LS, Š-110 R, model 80  
Š-1203

TATRA T 613 E

MOTOR

- NÁRODNÍ PODNIK  
ČESKÉ BUDĚJOVICE

MOTOR


- NATIONALUNTERNEHMEN  
ČESKÉ BUDĚJOVICE

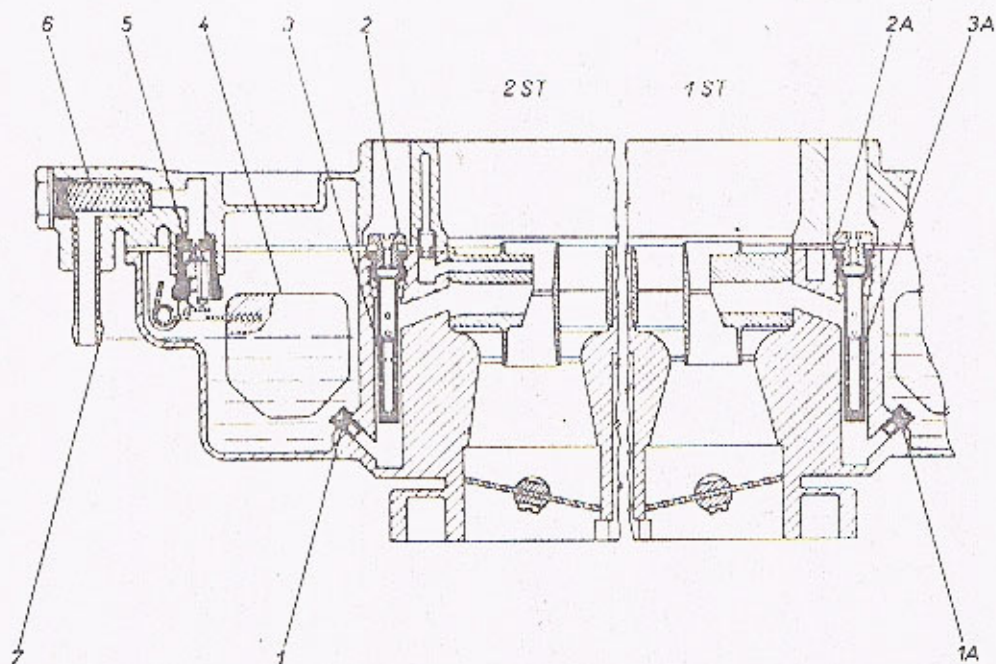
MOTOKOV

- PODNIK ZAHR. OBCHODU  
PRAHA

MOTOKOV

- AUSSENHANDELSUNTERNEHMEN  
PRAHA

																	
		Difúzor	Tryska hlavní	Vzdušník hlavní	Tryska běhu naprázdno	Vzdušník běhu naprázdno	Tryska přídavného běhu naprázdno	Tryska paliva ekonomostatu	Tryska směsi ekonomostatu	Vzdušník ekonomostatu	Tryska svíče	Vzdušník svíče	Vzdušník regulace membrány	Tryska čerpadla samplinky	Injektor	Jehlový ventil	Pracovní ozárání
Objednací číslo 443 751 292 400 pro ŠKODA Š - 105 S a L černa	I. st.	21	105	170	50	140		60	85	70			130		50		
	II. st.	22	120	160	40		80						80				1,2
	I. + II. st.										90	5,5		45		1,5	
Objednací číslo 443 751 292 500 pro ŠKODA Š - 120 L žlutá	I. st.	22	110	170	50	140		60	110	70			160		50		
	II. st.	23	125	160	40		80						80				1,2
	I. + II. st.										90	5,5		45		1,5	
Objednací číslo 443 751 292 600 pro ŠKODA Š - 120 LS zelená	I. st.	22	110	170	50	140		70	110	70			160		50		
	II. st.	23	130	160	40		80						80				1,2
	I. + II. st.										90	5,5		45		1,5	
Objednací číslo 443 751 292 700 pro ŠKODA Š - 110 R bílá	I. st.	22	110	170	50	150		70	110	80			160		50		
	II. st.	23	130	170	40		70						110				1,2
	I. + II. st.										90	5,5		45		1,5	
Objednací číslo 443 751 292 800 pro ŠKODA model 80 Š - 105 S a L Švédsko, Austrálie	I. st.	21	105	170	50	140		60	85	70			130		50		
	II. st.	22	120	160	40		80						80				1,2
	I. + II. st.										90	5,5		45		1,5	
Objednací číslo 443 751 292 900 pro ŠKODA model 80 Š - 120 L Švédsko, Austrálie	I. st.	22	110	170	50	140		60	110	70			160		50		
	II. st.	23	125	160	40		80						80				1,2
	I. + II. st.										90	5,5		45		1,5	
Objednací číslo 443 751 293 000 pro ŠKODA model 80 Š - 120 LS Švédsko, Austrálie	I. st.	22	110	170	50	140		70	110	70			160		50		
	II. st.	23	130	160	40		80						80				1,2
	I. + II. st.										90	5,5		45		1,5	
Objednací číslo 443 751 290 900 pro ŠKODA Š - 1203	I. st.	22	110	170	50	140		60	110	70			160		50		
	II. st.	23	130	160	40		80						80				1,2
	I. + II. st.										110	5,5		70		1,5	
Objednací číslo 443 751 290 800 T - 613	I. st.	23	118	180	50	160		70	110	80			160		50		
	II. st.	27	145	130	50		80										
	I. + II. st.										90	5,5		40		2	



PLOVÁKOVÁ KOMORA, HLAVNÍ SYSTÉM

- 1 tryska hlavní 2ST
- 1 A tryska hlavní 1ST
- 2 vzdušník hlavní 2ST
- 2 A vzdušník hlavní 1ST
- 3 emulsní trubice 2ST
- 3 A emulsní trubice 1ST
- 4 plovák
- 5 jehlový ventil
- 6 sítko
- 7 přípojka benzínové hadičky

SCHWIMMERKAMMER, HAUPTSYSTEM

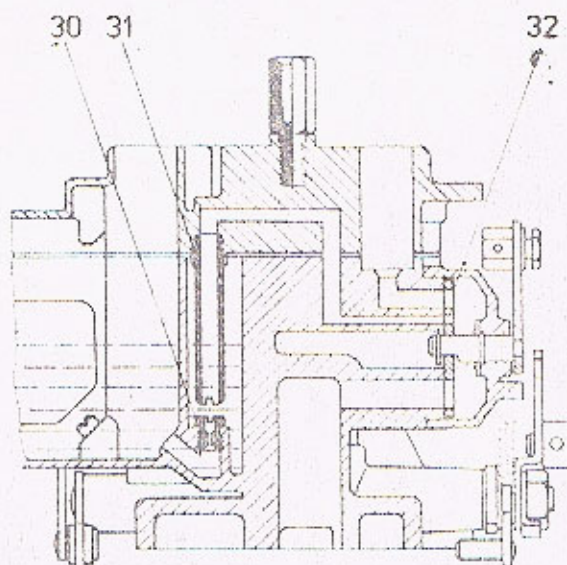
- 1 Hauptdüse 2 ST
- 1 A Hauptdüse 1 ST
- 2 Hauptluftdüse 2 ST
- 2 A Hauptluftdüse 1 ST
- 3 Emulsionsrohr 2 ST
- 3 A Emulsionsrohr 1 ST
- 4 Schwimmer
- 5 Nadelventil
- 6 Filtersieb
- 7 Kraftstoffrohranschluss

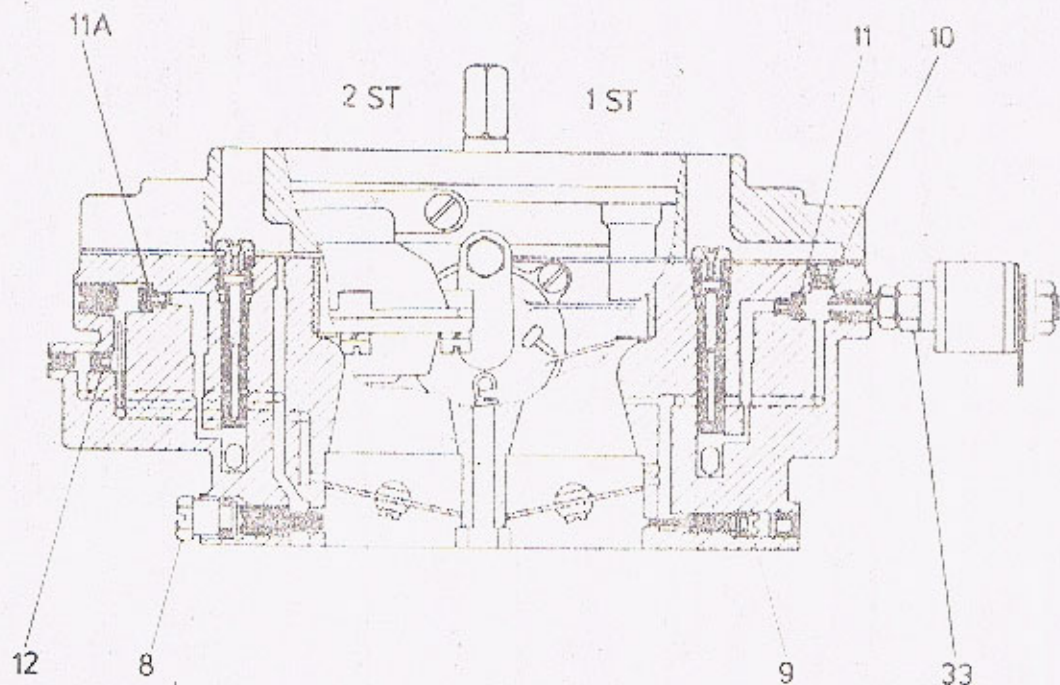
SYSTEM SYTIČE

- 30 tryska sytiče
- 31 trubka sytiče
- 32 šoupátko sytiče

KALTSTARTEINRICHTUNG

- 30 Startdüse
- 31 Startrohr
- 32 Startdrehschieber





#### SYSTEM BĚHU NAPRÁZDNO

- 8 šroub přidavného vzduchu
- 9 šroub bohatosti směsi
- 10 vzdušník běhu naprázdno
- 11 tryska běhu naprázdno s elektromagnetickým odpojovačem
- 11 A tryska běhu naprázdno 2ST
- 12 přidavná tryska běhu naprázdno 2ST
- 33 elektromagnetický odpojovač

#### LEERLAUFSYSTEM

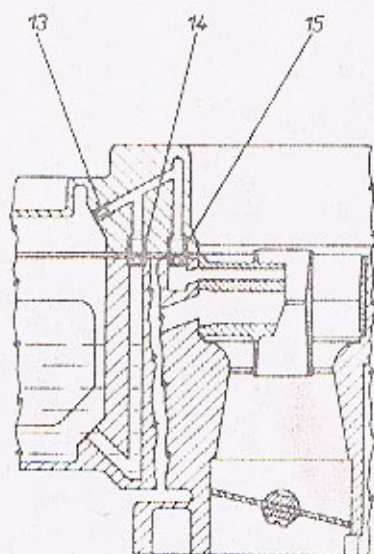
- 8 Zusatzluftschraube
- 9 Leerlaufgemischschraube
- 10 Leerlaufdüse
- 11 Leerlaufdüse mit elektromagnetischem Abschalter
- 11 A Leerlaufdüse 2 ST
- 12 Zusatzleerlaufdüse 2 ST
- 33 elektromagnetischer Abschalter

#### OBOHACOVACÍ SYSTEM — EKONOSTAT

- 13 vzdušník ekonostatu
- 14 tryska ekonostatu 1
- 15 tryska ekonostatu 2

#### ANREICHERUNGSSYSTEM — EKONOSTAT

- 13 Ekonostat-Luftdüse
- 14 Ekonostaldüse 1
- 15 Ekonostaldüse 2



Nastavení klapky 0,10 - 0,12

Výška hladiny 20 ± 1 mm od horní hrany plovákové komory  
Odblokování II. st. při 43° otevření klapky I. st.

Nastřik akcelerační pumpičky na 10 zdvihů: 2909 4-6 ccm

uzo zpasek - 2924, 2925, 2926, 2927, 2928, 2929, 2930 6-8 ccm

Seřízení běhu naprázdno při teplotě oleje 70°C, 800 otáček  
za minutu a 0,8 - 1,5% CO

Nastřik akcelerační pumpičky na 10 zdvihů:

v vozei TATRA 613, 613 E 7-9 ccm

Seřízení běhu naprázdno při teplotě oleje 70°C

pro T 613 - 850 ± 50 otáček za minutu a 0,8 - 1,3% CO

pro T 613 E - 900 ± 50 otáček za minutu a 0,5 - 1% CO

## Všeobecné

Karburátor JIKOV 32 EDSR je dvoustupňový spádový karburátor s podtlakovou regulací druhého stupně. Konstrukce tohoto karburátoru má nesporné světovou úroveň a má své přednosti proti dvoustupňovému karburátoru s mechanicky ovládanou regulací druhého stupně. Hlavní přednosti podtlakové regulace druhého stupně oproti regulaci s mechanickou návazností je, že podtlaková regulace více vyhovuje požadavkům motoru při vyšších zatíženích v oblasti velkých otáček skřelici klapky prvního stupně podle zatížení motoru, protože regulace s mechanickou návazností váže pevně oba stupně bez ohledu na okamžitou požadávku motoru.

## První stupeň

Karburátor JIKOV 32 EDSR zajišťuje start studeného motoru, chod motoru při běhu naprázdno a značnou část zatížení motoru. Systém běhu naprázdno prvního stupně je běžného provedení, včetně přechodových otvorů (by-pass). První stupeň karburátoru JIKOV 32 EDSR je ovládan přímo řidičem a druhý stupeň hodnotou podtlaku nad membránou automatického zařízení. Pro zvýšení a plně zatížení motoru se zapojuje tento druhý stupeň, který má pouze hlavní a přechodový systém.

Funkční činnost karburátoru JIKOV 32 EDSR je řešena tak, aby otevření druhého stupně nastalo v situaci, kdy první stupeň svým rozměrem difuzorů by již nedovoloval zvyšování výkonu motoru. Tohoto požadavku je u karburátoru 32 EDSR dosaženo tak, že po mechanickém odblokování je druhý stupeň otevřen při dalších polohách skřelici klapky prvního stupně, podle okamžitých potřeb motoru a to pomocí membrány, která otevírá skřelici klapky druhého stupně podtlakem v nejúžším průměru difuzorů obou stupňů. V režimu otáček běhu naprázdno uzavírá mčene klapka prvního stupně i klapku druhého stupně pomocí pákového převodu. V oblasti působnosti membrány je funkční uspořádání karburátoru řešeno tak, že prostor nad membránou je spojen pomocí kanálů s nejužším místem difuzorů v prvním a druhém stupni. Výsledný podtlak nad membránou je regulován velikostí otvorů, které jsou umístěny v kanálu na straně k difuzorům. Otevíráním skřelici klapky I. stupně a vznikajícími otáčkami motoru, dochází k pohybu membrány v závislosti na zvyšujícím se podtlaku. Tím se prostřednictvím tláča a pákového převodu mění úhel otevření skřelici klapky II. stupně karburátoru. Plynulosti otevírání se dosahuje pružinou, která je uložena nad membránou, jejíž zdvih je regulován podtlakem v motoru. Při poklesu podtlaku vrací pružina membránu a tím klapku druhého stupně do jejího základní polohy. Až do úhla 43° otevření skřelici klapky prvního stupně je mechanicky pomocí pákového systému zavřena klapka druhého stupně, bez ohledu na podtlak v prostoru nad membránou. Tím je umožněna brzdění motoru.

## Obě naprázdno a přechodový systém

Je u karburátoru JIKOV 32 EDSR zapojován dvěma okruhy, z nichž jeden je umístěn na prvnímu stupni, tj. systém běhu naprázdno a druhý, tj. systém při javného běhu naprázdno, na stupni druhém. Na prvním stupni je systém běhu naprázdno napojen na hlavní systém v oblasti umístění sachtly, ze které je přiváděno palivo k trysce běhu naprázdno, za kterou se mísí se vzduchem přiváděným vzdušnicí běhu naprázdno. Tato směs je přiváděna kanálkem ke šroubu běhu naprázdno, který je umístěn v nádtku příruby karburátoru. Po seřízení behatosti směsí se otvor v nádtku uzavře zátkou z plastické hmoty a tím se zneškodní neodborná manipulace se šroubem běhu naprázdno. Kanál běhu naprázdno je propojen se směšovací komorou prvního stupně dvěma přechodovými otvory (by-pass), které zajišťují plynulý přechod na hlavní systém. Aby nedocházelo při vyšších podtlacích v difuzorů k obrácení běhu naprázdno, je kanál běhu naprázdno propojen otvorem se smě-

Drosselklappeneneinstellung 0,10 - 0,12

Kraftstoffniveau 20 ± 1 mm von der oberen Aufsatzfläche des Schwimmergehäuses

Abblockierung der II. Stufe bei 43° der Drosselklappenöffnung der I. Stufe

Pumpeneinspritzmenge in 10 Hübén: 2909 4 - 6 ccm

Stückliste - 2924, 2925, 2926, 2927, 2928, 2930 6 - 8 ccm

- 6 - 8 ccm

LeerlaufEinstellung bei ÖLtemperatur 70 °C, 800 - 800 U/Min und 0,8 - 1,5 % CO

Pumpeneinspritzmenge in 10 Hübén:

für TATRA T 613, T 613 E 7 - 9 ccm

LeerlaufEinstellung bei ÖLtemperatur 70 °C,

für T 613 - 850 ± 50 U/Min, und 0,8 - 1,3 % CO

für T 613 E - 900 ± 50 U/Min und 0,5 - 1 % CO

## Allgemeines

Der Vergaser JIKOV 32 EDSR ist ein zweistufiger Fallstromvergaser mit der Unterdruckregelung der zweiten Stufe. Die Konstruktion liegt zweifellos am Niveau der Weltspitze und im Vergleich mit dem Registervergaser mit mechanischer Betätigung der zweiten Stufe weist manche Vorteile auf. Der grösste Vorteil der Unterdruckregelung der zweiten Stufe besteht im Vergleich mit der mechanischen Verbindung darin, dass die Unterdruckregelung besser den Anforderungen in höherer Belastung des Motors und im Bereich der grösseren Drosselklappenöffnungen anspricht, wogegen die Regelung mit mechanischer Verbindung ohne Rücksicht auf jeweilige Anforderungen des Motors beide Stufen fest bindet.

## Die erste Stufe

Der Vergaser JIKOV 32 EDSR sichert den Kaltstart, den Leerlauf des Motors und einen beträchtlichen Teil der Belastung des Motors. Das Leerlaufsystem der ersten Stufe einschli. der Übergangsöffnungen (By-pass) ist üblich ausgeführt.

Die erste Stufe des Vergasers JIKOV 32 EDSR wird direkt vom Fahrer, die zweite Stufe vom Wert des Unterdrucks über der Membran der selbsttätigen Vorrichtung betätigt. Für erholte und volle Last des Motors wird diese zweite Stufe eingeschaltet, die nur das Haupt- und Übergangssystem besitzt.

Die Arbeitsweise des Vergasers JIKOV 32 EDSR ist so gelöst, dass die Wirkung der zweiten Stufe in der Lage erfolgt, wenn die erste Stufe mit ihrem Lufttrichterausmass keine weitere Leistungssteigerung mehr erlaubt. Diese Anforderung ist beim Vergaser 32 EDSR so erreicht, dass die zweite Stufe nach mechanischer Abblockierung in weiteren Drosselklappenlagen der ersten Stufe je nach der momentanen Anforderung des Motors geöffnet wird, und zwar hilft einer Membran, die die Drosselklappe der zweiten Stufe mit dem Unterdruck im engsten Durchmesser der Lufttrichter von beiden Stufen öffnet. Im Bereich der Leerlaufdrehzahl schliesst die Drosselklappe der ersten Stufe zwangsweise mittels eines Hebelübertrages auch die Drosselklappe der zweiten Stufe. Im Bereich der Membranwirkung ist die funktionelle Gestaltung des Vergasers so gelöst, dass der Raum über der Membran mit der engsten Stelle des Lufttrichters in der ersten und der zweiten Stufe mit Kanalen verbunden ist. Resultierender Unterdruck über der Membran wird durch die Grösse der Öffnungen geregelt, die im Kanal auf der zum Lufttrichter angewandten Seite gebohrt sind. Durch das Öffnen der Drosselklappe der ersten Stufe und durch zunehmende Drehzahl des Motors kommt es zur Erhöhung des resultierenden Unterdrucks über der Membran und dadurch auch zu reibungsloser Bewegung der Membran gegen den Druck der Feder. Durch den Membranhub hilft des Hebels und des Hebelübertrages wird der Öffnungswinkel der Drosselklappe der zweiten Stufe geändert. Die über der Membran angebrachte Feder trägt zu einer reibungslosen Regelung der Öffnung der zweiten Stufe abhängig von der Unterdruckgrösse bei und dadurch auch zu stetiger Bewegung der Membran gegen den Federdruck. Bei der Verminderung des Unterdrucks drückt die Feder die Membran und dadurch auch die Drosselklappe der zweiten Stufe in ihre Ausgangslage zurück. Bis zum Winkel 43° der Drosselklappenöffnung der ersten Stufe ist die Drosselklappe der zweiten Stufe mechanisch mittels eines Hebelsystems ohne Auswirkung des Unterdrucks im Raum oberhalb der Membran geschlossen. Dadurch wird die Motorbremsung ermöglicht.

## Leerlauf und Übergangssystem

Ist beim Vergaser JIKOV 32 EDSR durch zwei Kreise gebildet, deren einer - d. h. das Leerlaufsystem - in der ersten, und der andere - d. h. das Leerlaufzusatzsystem - in der zweiten Stufe angebracht ist. In der ersten Stufe ist das Leerlaufsystem

sovaci komorou. Tryska běhu naprázdno prvního stupně, je při vypnutí zapalování uzavřena jehlou elektromagnetického odpojovače. Tím je přerušena dodávka paliva a zamezena možnost vzniku samozapalu.

Na druhém stupni umístěný systém přidavnetu běhu naprázdno, je opět napojen na hlavní systém druhého stupně v oblasti emulzní sachty. Z emulzní sachty je palivo přiváděno k trysce, za kterou se dělí na dvě větve.

Kanálem první větve je palivo přiváděno k přidavné trysce a dále do vzduchového kanálu, kterým palivo se vzduchem proudí ke sroubu přidavného vzduchu.

Druhou větví je palivo od trysky běhu naprázdno vedeno k přechodovému otvoru (by-pass), čímž je zajištěna plynulá návratnost druhého stupně na stupeň první.

#### Hlavní systém

karburátory JIKOV 32 EDSR mají dvě směšovací komory samostatný. Palivo z plovákové komory prochází tryskou do emulzní sachty, kde za pomoci emulzní trubice dochází ke kompenzaci množství paliva přidavným vzduchem. Vstup vzduchu do emulzní sachty je regulován vzdušníkem, zašroubovaným do horní části emulzní trubice. Podtlakem je směs vysávána kanálkem rozprašovače do směšovací komory karburátoru, kde takto částečně připravené palivo je strháváno proudem vzduchu a tak dochází ke konečné úpravě směsi.

#### Obohacovací systém — ekonomast

slouží k obhacení směsi u vyšších výkonů motoru. Pracuje automaticky v závislosti na podtlaku v rozprašovací prvního stupně. Palivo je odebráno kanálkem z plovákové komory, prochází tryskou ve vaku plovákové komory, za kterou se mísí se vzduchem, přiváděným vzdušníkem. Množství směsi pro obhacení má tryska umístěná rovněž ve vaku plovákové komory. Podtlakem je směs vysávána kanálkem rozprašovače do směšovací komory karburátoru, kde je strháváno proudem vzduchu a dochází tak k obhacení směsi dodávané hlavním systémem.

#### Akceleracní pumpička

je mechanická, membránová, ovládána od osičky škrticí klapky prvního stupně. Palivo nasáde z plovákové komory přes zpětný kuličkový ventil, je vytlačováno kanálkem k injektoru, kterým je nastříkáváno do směšovací komory prvního stupně. Část paliva, která neprojde kalibrováním injektorem, se vrací přes trysku obtoku zpět do plovákové komory. Tvarem vacky ovládající páčku pumpičky, je nastřík rozdělen do dvou lůž tak, že pumpička nastříkuje jak v momentě otevírání škrticí klapky prvního, tak i druhého stupně. Tím je zabráněno ochuzování směsi v důsledku poklesu podtlaku, při rychlém otevření škrticích klapek.

#### Zasazení pro studený start — sytice

je mechanického provedení. S ohledem na to, že při studeném startu se odpaří jen lehké frakce paliva, ostatní převážná část upí na stěnách studeného sacího potrubí a spalovacího prostoru, je nutné směs značně obhacit. Mechanicky ovládaný sytice je vlastně samostatný karburátor složený ze zásobníku paliva, trysky, vzdušníku a soupátka. V oblasti soupátka dochází k tvorbě zápalné směsi, která je kanálkem vysávána pod klapky karburátoru do sacího potrubí motoru. V první lůži startu se vlivem vysokého podtlaku rychle vyprázdní palivo ze zásobníku sytice a tak dochází k čístečnému obhacení směsi. V druhé lůži práce motoru při zvyšujících se otáčkách nedochází již ke zásobníku sytice doplnění a dochází tak k automatickému ochuzení směsi, bez zásahu otáček. Další ochuzování směsi provádí řídicí přivádění soupátka sytice.

#### Plováková komora

je společná pro obě směšovací komory karburátoru. Palivo je přiváděno do vaku plovákové komory, kde je uloženo sítko na usměrnění paliva. Dále pak postupuje přes jehlový ventil do plovákové komory, kde je hladina paliva udržována plovákem, který při dosažení předepsané hodnoty uzavře jehlový ventil. Odvzdušnění plovákové komory je provedeno otvorem ve vaku plovákové komory, pod čistě vzduchu. Při uzavření škrticí klapky prvního stupně, dříve pomocí pákového převodu k otevření ventilu, odvzdušnění a tím příslušným odvěním plovákové komory do atmosféry. Při otevření škrticí klapky prvního stupně má 15° se ventil odvzdušnění uzavře a plováková komora je opět odvzdušněna otvorem jen pod čistě vzduchu.

an das Hauptsystem im Raum des Emulsionsschachtes angeschlossen, wovon der Kraftstoff zur Leerlaufdüse zugeführt und dahinter mit der von der Leerlaufluftduse gelieferten Luft gemischt wird. Dieses Gemisch wird durch einen Kanal zu der in einem Anguss am Vergaserflansch angebrachten Leerlaufregulierschraube zugeführt. Nach der Leerlaufgemischeinstellung wird die Öffnung im Anguss mit einem Kunststoffstopfen geschlossen, um jede unsachgemäße Manipulation zu verhindern. Der Leerlaufkanal ist mit der Mischkammer der ersten Stufe mit zwei Übergangsoffnungen (By-pass) verbunden, die einen laufenden Übergang an das Hauptsystem ermöglichen. Um eine Leerlaufumkehr bei höheren Unterdrücken im Lufttrichter zu verhindern, ist der Leerlaufkanal durch eine Öffnung mit der Mischkammer verbunden. Die Leerlaufdüse der ersten Stufe wird beim Abschalten der Zündung mit der Nadel des elektromagnetischen Abschalters geschlossen. Dadurch wird die Gemischlieferung unterbrochen und die Möglichkeit der Selbstzündungen ausgeschlossen.

In der zweiten Stufe angebrachtes Leerlaufzusatzsystem ist wieder an das Hauptsystem der zweiten Stufe im Raum des Emulsionsschachtes angeschlossen. Aus dem Emulsionsschacht wird der Kraftstoff zur Hauptdüse zugeführt, hinter der er sich in zwei Zweige teilt. Durch den Kanal des ersten Zweiges wird der Kraftstoff zur Zusatzdüse und weiter in den Luftkanal zugeführt, wovon er mit der Luft zur Zusatzluftschraube strömt. Durch den zweiten Zweig wird der Kraftstoff von der Leerlaufdüse zur Übergangsoffnung (By-pass) zugeführt, wodurch eine laufende Anknüpfung der zweiten Stufe an die erste gesichert wird.

#### Hauptsystem

Beim Vergaser JIKOV 32 EDSR besitzen beide Mischkammern ein selbstständiges Hauptsystem. Der Kraftstoff wird aus der Schwimmerkammer durch eine Düse in den Emulsionsschacht geführt, wo es im Emulsionsrohr zur Komposition der Kraftstoffmenge mit der Zusatzluft kommt. Der Luftzutritt in den Emulsionsschacht wird mit einer im Oberteil des Emulsionsrohres angebrachten Luftdüse geregelt. Durch den Unterdruck wird das Gemisch durch den Kanal des Zerstäubers in die Mischkammer des Vergasers angesaugt, wo dieses partiell aufbereitetes Gemisch vom Luftstrom herabgerissen und endaufbereitet wird.

#### Anreicherungs-system — Ekonomast

dient zur Gemichanreicherung für höhere Motorleistungen. Es arbeitet selbsttätig, abhängig vom Unterdruck im Zerstäuber der ersten Stufe. Der Kraftstoff wird durch einen Kanal aus der Schwimmerkammer entnommen und durch eine Düse im Schwimmergehäusedeckel geführt, hinter der er mit der durch eine Luftdüse zugeführten Luft gemischt wird. Die Gemischmenge für die Anreicherung wird durch eine ebenso im Schwimmergehäusedeckel angebrachte Düse geregelt. Durch den Unterdruck wird das Gemisch durch den Kanal des Zerstäubers in die Mischkammer des Vergasers angesaugt, wo es von der strömenden Luft herabgerissen wird und so das vom Hauptsystem gelieferte Gemisch anreichert.

#### Beschleunigungspumpe

Die Beschleunigungspumpe ist eine mechanische, von der Drosselklappenwelle der ersten Stufe angetriebene Membranpumpe. Der aus der Schwimmerkammer über ein Rückkugelventil angesaugte Kraftstoff wird durch einen Kanal zum Injektor gedrückt, wovon er in die Mischkammer der ersten Stufe eingespritzt wird. Ein Teil des Kraftstoffes, der durch den kalibrierten Injektor nicht hindurchgeht, wird über die Umströmduse in die Schwimmerkammer zurückgeführt. Das Einspritzen ist — abhängig von der Form des die Beschleunigungspumpe betätigenden Nockens — in zwei Phasen geteilt, dass die Beschleunigungspumpe im Moment der Drosselklappenöffnung in beide Stufen einspritzt. Dadurch wird die Gemischabmagerung infolge der Unterdruckverminderung bei rascher Drosselklappenöffnung verhindert.

#### Kaltstarteinrichtung — Startvergaser

Der Startvergaser ist mechanisch. Da sich beim Kaltstart nur leichte Kraftstofffraktionen verdampfen und überwiegend der Teil des Kraftstoffes an den Wänden des kalten Saugrohres und Verbrennungsraumes anhält ist es erforderlich das Gemisch wesentlich anzureichern. Der mechanisch betätigte Startvergaser stellt eigentlich einen selbstständigen, aus einem Kraftstoffvorratskanal, einer Düse, einer Luftdüse und einem Schieber bestehenden Vergaser dar. Im Raum des Schiebers kommt es zur Bildung des Brenngemisches, das

**Veteran**  
service



Výroba dílů  
na vozy Aero a Tatra  
profilová těsnění  
dobové příslušenství  
na historická vozidla

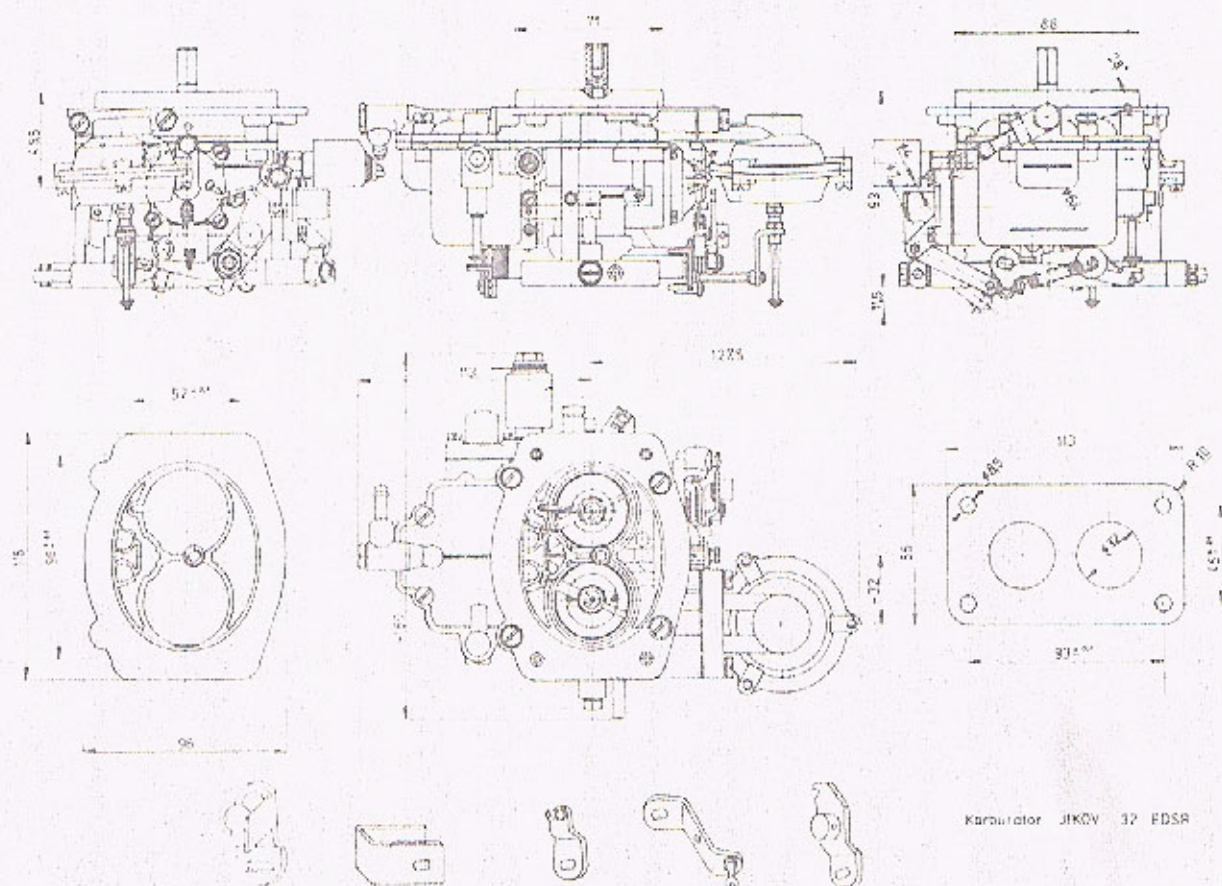
Aktuální nabídka  
[www.veteranservice.cz](http://www.veteranservice.cz)

durch einen Kanal unterhalb der Drosselklappen des Vergasers in das Saugrohr des Motors angesaugt wird. In der ersten Phase des Kaltstartes entleert sich der Kraftstoffvorratskanal infolge eines hohen Unterdrucks sehr rasch und das Gemisch wird dadurch ausreichend angereichert. In der nachfolgenden Arbeitsphase des Motors bei zunehmender Drehzahl kann sich der Kraftstoffvorratskanal nicht mehr nachfüllen, wodurch es zu einer selbsttätigen Startgemischabmagerung ohne jeden Eingriff der Fahrers kommt. Weitere Gemischabmagerung erfolgt durch das Schliessen des Startschiebers vom Fahrer.

#### Schwimmerkammer

ist für beide Mischkammern des Vergasers gemeinsam. Der Kraftstoff wird in den Schwimmergehäusedeckel zugeführt, wo ein Filtersieb eingelegt ist. Der Kraftstoff wird weiter über ein Nadelventil in die Schwimmerkammer geführt, wo ein konstantes Kraftstoffniveau mittels eines Schwimmers gehalten wird, der beim Erreichen eines vorgeschriebenen Wertes das Nadelventil schliesst. Die Schwimmerkammerentlüftung erfolgt unter den Luftfilter durch eine Öffnung im Schwimmergehäusedeckel. Beim Schliessen der Drosselklappe der ersten Stufe öffnet sich hilfs eines Hebelübertrages das Entlüftungsventil, wodurch die Schwimmerkammer in die Umluft zusätzlich entlüftet wird. Bei der Drosselklappenöffnung auf 15° der ersten Stufe schliesst sich das Entlüftungsventil und die Schwimmerkammer wird wieder nur unter den Luftfilter entlüftet.

Rozměrový výkres  
Ausmasszeichnung



Karbulator JIKOV 32 EDSR