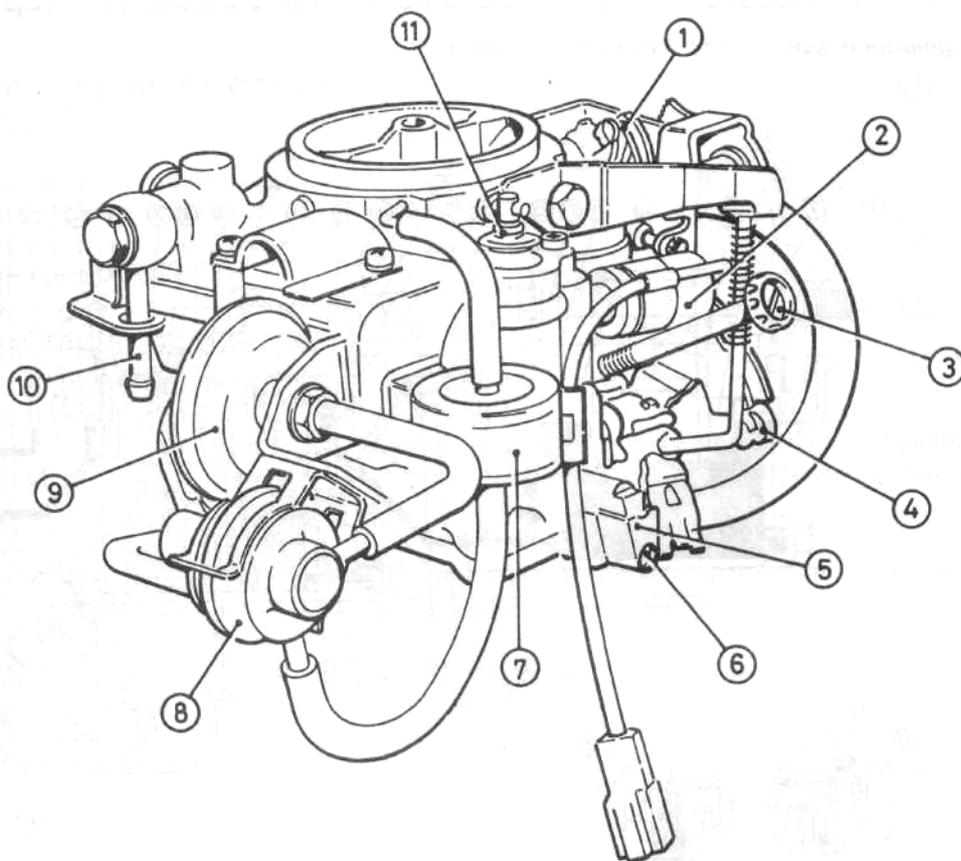


# Карбюратор AISAN. Модель 26/30 и 28/32.

Руководство пользователя.

Данное руководство написано мной впервые, поэтому не судите строго. Все недостатки изложенного материала прошу написать мне по электронному адресу: [alexsandr28840@km.ru](mailto:alexsandr28840@km.ru) Имею достаточный опыт настройки карбюратора. У меня Галант 1983 года выпуска – ремонтом занимаюсь сам (двигатель, ходовая и т.д.), из-за отсутствия грамотных автомехаников по японкам.



**Рис.1.** 1. Автоматическая воздушная заслонка; 2. Соленоидный клапан отсечки топлива на холостом ходу; 3. Регулировочный винт оборотов холостого хода; 4. Рычаг дроссельной заслонки; 5. Ограничитель оборотов холостого хода; 6. Винт качества (состава) смеси; 7. Клапан задержки; 8. Сервоклапан; 9. Демпфер; 10. Входной топливный патрубок; 11. Ускорительный насос.

Карбюратор Aisan, устанавливаемый на автомобили Mitsubishi, является двухкамерным карбюратором с падающим потоком, последовательным открыванием дроссельных заслонок и вакуумным управлением дроссельной заслонкой вторичной камеры. Воздушная заслонка является полностью автоматической и управляется с помощью капсулы с воском, нагреваемой охлаждающей жидкостью.

Карбюратор состоит из трех основных корпусов (Приложение №2). Это верхний корпус (поз.3), основной (главный) корпус (поз. 29) и корпус дроссельных заслонок (в котором находятся и дроссельные заслонки) (поз.37). Изолирующий блок, расположенный между основным корпусом и корпусом дроссельных заслонок, предотвращает избыточную теплопередачу к основному корпусу.

Некоторые версии карбюратора Aisan имеют электрический нагреватель, установленный на впускной коллектор. Задача нагревателя – предотвращение обледенения карбюратора и улучшение распыления топливовоздушной смеси при прогреве двигателя.

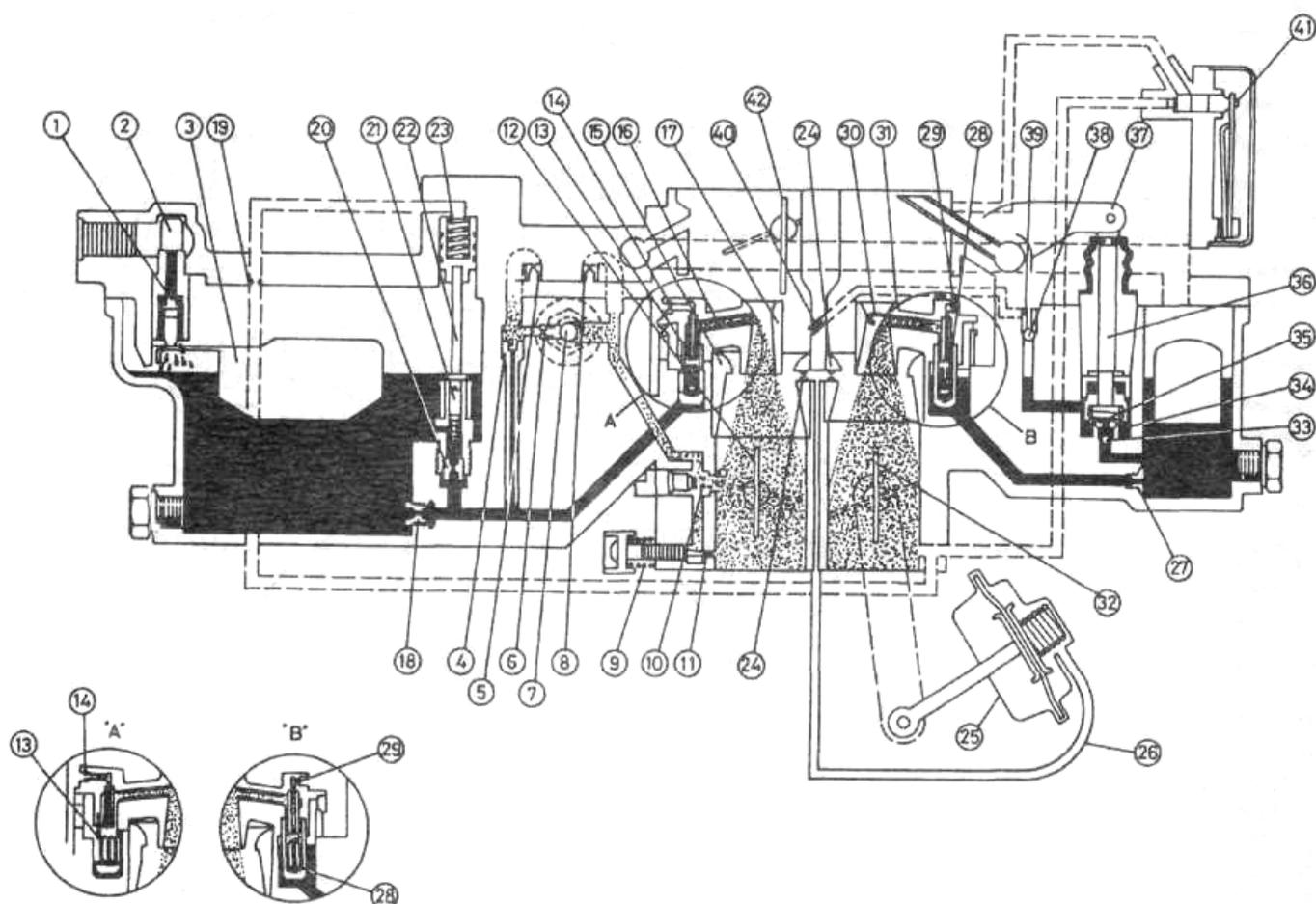
Термовыключатель подсоединен к питающему напряжению так, что нагреватель отключается при определенной температуре охлаждающей жидкости. Нагреватель работает по принципу положительного температурного коэффициента сопротивления (ПТС) при повышении температуры сопротивление нагревателя увеличивается.

#### **Система подачи топлива.**

Топливо поступает в карбюратор через мелкий сетчатый фильтр (рис. 2). Уровень топлива в поплавковой камере управляется игольчатым клапаном и пластмассовым поплавком. Поплавковая камера вентилируется внутрь к верхнему воздушному патрубку, который находится на стороне чистого воздуха воздушного фильтра (Приложение №1, поз.9).

## Система холостого хода, работа на низких оборотах и переходная система.

Внутренние каналы для топлива и воздуха.



**Рис.2.** 1. Игольчатый клапан; 2. Топливный фильтр; 3. Поплавок; 4. Топливный жиклер холостого хода первичной камеры; 5. Воздушный жиклер холостого хода первичной камеры; 6. Воздушный жиклер экономайзера холостого хода первичной камеры; 7. Клапан отсечки топлива на холостом ходу; 8. Воздушный жиклер холостого хода первичной камеры; 9. Винт качества (состава) смеси холостого хода; 10. Отверстия переходной системы первичной камеры; 11. Выходное отверстие системы холостого хода первичной камеры; 12. Дроссельная заслонка, первичной камеры; 13. Эмульсионная трубка первичной камеры; 14. Главный воздушный жиклер первичной камеры; 15. Главный диффузор первичной камеры; 16. Главный распылитель первичной камеры; 17. Дополнительный диффузор первичной камеры; 18. Главный топливный жиклер первичной камеры; 19. Ограничитель; 20. Жиклер экономайзера; 21. Клапан экономайзера; 22. Плунжер экономайзера; 23. Пружина; 24. Вакуумный канал (система дроссельной заслонки вторичной камеры); 25. Диафрагма дроссельной заслонки вторичной камеры I в сборе; 26. Ограничитель; 27. Главный топливный жиклер вторичной камеры; 28. Эмульсионная трубка вторичной камеры; 29. Главный воздушный жиклер вторичной камеры; 30. Главный распылитель вторичной камеры; 31. Дополнительный диффузор вторичной камеры; 32. Дроссельная заслонка вторичной камеры; 33. Впускной (входной) шариковый клапан; 34. Пружина демпфера; 35. Фиксатор шарика; 36. Плунжер ускорительного насоса; 37. Рычаг ускорительного насоса; 38. Выходной шариковый клапан ускорительного насоса; 39. Пружина; 40. Инжектор ускорительного насоса; 41. Температурный компенсатор холостого хода горячего двигателя.

Топливо, поступающее из основного колодца (рис.2 или Приложение №1), проходит в канал холостого хода через калиброванный жиклер холостого хода. Здесь оно смешивается с небольшим количеством воздуха из калибровочного жиклера. Затем смесь проходит через жиклер экономайзера холостого хода, откуда образующаяся эмульсия проходит через канал, выходя из отверстия под пластиной дроссельной заслонки первичной камеры. Конусный винт качества смеси используется для изменения сечения отверстия, что обеспечивает точный контроль состава (качества) смеси холостого хода. Несколько отверстий переходной системы (или паз переходной системы) обеспечивают обогащение, когда открываются при открывании дроссельной заслонки во время начального разгона.

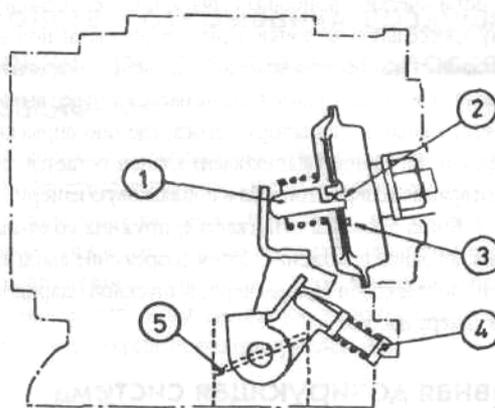
Обороты холостого хода устанавливаются регулировочным винтом. Регулировочный винт качества смеси заглушён в процессе производства в соответствии с требованиями по токсичности выхлопных газов.

#### **Клапан отсечки топлива на холостом ходу.**

Клапан отсечки топлива на холостом ходу (рис.2 поз.7) используется для предотвращения работы двигателя после его выключения. Он использует плунжер 12-вольтового соленоида для блокировки канала холостого хода при выключении зажигания.

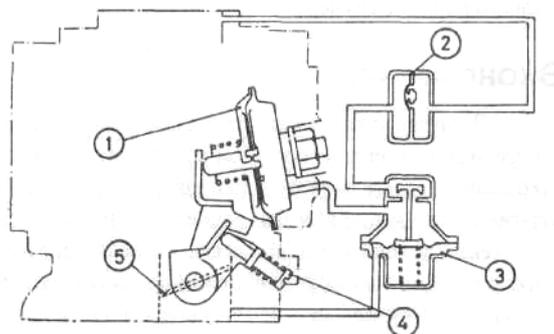
#### **Демпфер дроссельной заслонки (некоторые модели).**

Демпфер дроссельной заслонки (Aisan)



**Рис.3.** 1. Шток (тяга) демпфера; 2. Отверстие; 3. Обратный клапан; 4. Регулировочный винт; 5. Дроссельная заслонка.

Демпфер дроссельной заслонки (Aisan с клапаном задержки/контрольным клапаном)



**Рис.4.** 1. Демпфер; 2. Контрольный клапан; 3. Сервоклапан; 4. Регулировочный винт; 5. Дроссельная заслонка.

Когда дроссельная заслонка резко опускается, то вакуум коллектора, который выше чем вакуум режима холостого хода, подается резко, что может удалить капельки топлива, осевшие на стенках впускного коллектора. Это добавочное топливо часто проходит через двигатель не сгорая, что приводит к чрезмерным выбросам углеводородов. Также в двигателях с «экологическими» карбюраторами или автоматической коробкой передач (КПП) моментальное обеднение смеси может привести к перебоям в работе и даже к остановке двигателя. Демпфер дроссельной заслонки, управляемый вакуумом, обеспечивает медленное закрывание дроссельной заслонки, возвращая обороты к нормальным оборотам холостого хода более контролируемым образом. На некоторых моделях вакуум демпфера контролируется клапаном задержки и сервоклапаном - дроссельная заслонка удерживается в открытом положении, пока вакуум в коллекторе не станет меньше определенной величины.

#### **Ускорительный насос.**

Механизм ускорительного насоса управляется поршнем (рис. 2; поз. 36) и работает механически с помощью рычага (рис.2; поз. 37), подсоединенного к тягам дроссельной заслонки.

При разгоне рычаг, приводимый от рычагов дроссельной заслонки, упирается в поршень насоса и прижимает его. Топливо из камеры насоса прокачивается через выходные каналы насоса и выходной клапан (с грузиком) (рис.2; поз. 38, 39) и из распылителя насоса впрыскивается в диффузор (рис.2; поз. 40). Впускной (шариковый) клапан (рис.2; поз. 33, 34, 35) остается закрытым для предотвращения возврата топлива в поплавковую камеру.

Когда дроссельная заслонка отпускается, то пружина возвращает поршень в его исходное положение. Разрежение затем вытягивает свежее топливо из поплавковой камеры через выходной (шариковый) клапан в камеру насоса.

### **Главная дозирующая система первой и второй камеры.**

Количество топлива, поступающего из поплавковой камеры, управляется калиброванным главным топливным жиклером (рис. 2; поз. 18, 27). Топливо проходит через главный топливный жиклер к основанию вертикального колодца (смешивающего колодца), который погружен в топливо в смешивающейся камере. Эмульсионная трубка, воздушный жиклер, главный распылитель и дополнительный диффузор для каждой камеры являются одним элементом карбюратора. Эмульсионная трубка (рис.2; поз.13, 28), закрытая воздушным жиклером (рис.2; поз.14, 29), расположена в смешивающемся колодце. Топливо смешивается с воздухом, поступающим через воздушный жиклер и через отверстия в эмульсионной трубке, и образуемая эмульсионная смесь выходит из главного распылителя (рис.2; поз. 16, 30) через дополнительный диффузор (рис. 2; поз. 17, 31).

### **Экономайзер.**

Воздушный канал идет из-под дроссельной заслонки через ограничитель (воздушный жиклер) (рис.2; поз.19) к камере экономайзера, где расположена пружина и плунжер экономайзера. На холостом ходу и при работе с легким открыванием дроссельной заслонки вакуум коллектора в канале оттягивает плунжер (рис.2; поз. 22) от клапана экономайзера (рис.2 поз. 21) и клапан, закрываясь, отсекает выходной топливный канал. При разгоне и работе с широко открытой дроссельной заслонкой вакуум в коллекторе уменьшается. Плунжер возвращается под действием пружины и нажимая на клапан открывает топливный канал (рис.2; поз. 21). Затем топливо проходит из поплавковой камеры через топливный канал и калиброванную втулку (жиклер) (рис.2; поз. 20) для подачи топлива в главный колодец первичной камеры. Уровень топлива в колодце повышается и топливовоздушная смесь обогащается.

### **Работа вторичной камеры.**

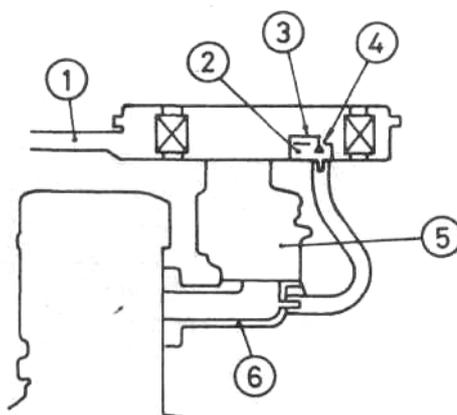
В первичной и вторичной камерах (диффузорах) расположены каналы. Воздушные потоки из этих каналов поступают в общий канал, который соединен с диафрагмой, которая управляет дроссельной заслонкой вторичной камеры. При нормальной работе на низких оборотах работает только первичная камера. Когда скорость воздуха через диффузор первичной камеры достигает определенного значения, разрежение воздействует через отверстие для работы диафрагмы и дроссельной заслонки вторичной камеры. Вакуум, создаваемый во вторичной камере, будет далее контролировать скорость открывания дроссельной заслонки вторичной камеры.

Тяги первичной камеры настроены так, чтобы предотвратить открывание дроссельной заслонки вторичной камеры, когда скорость воздуха высокая, но двигатель

работает с небольшим открыванием дроссельной заслонки. Вторичная камера включится в работу, пока дроссельная заслонка первичной камеры не откроется примерно наполовину. Когда дроссельная заслонка вторичной камеры открыта, то работа главной дозирующей системы вторичной камеры подобна работе этой системы в первичной камере.

Жиклер переходной системы используется для предотвращения перебоев, когда дроссельная заслонка вторичной камеры начинает открываться. Топливо поступает из главного колодца вторичной камеры через калиброванный жиклер. Здесь же смешивается с воздухом, поступающим через калиброванный воздушный жиклер для образования эмульсии, и эмульсионная смесь поступает во вторичную камеру через отверстие переходной системы при начальном открывании дроссельной заслонки второй камеры.

### **Температурный компенсатор холостого хода горячего двигателя (НТС).**



**Рис.5.** 1. Воздушный фильтр; 2. Компенсатор холостого хода; 3. Биметаллическая пластина; 4. Воздушный клапан; 5. Карбюратор; 6. Впускной коллектор.

НТС является устройством, управляемым термостатом и расположенным между стороной чистого воздуха воздушного фильтра и впускным коллектором. Его задачей является предотвращение неравномерной работы и остановок двигателя, которые могут происходить, когда двигатель сильно нагревается (например, работа на холостом ходу длительное время при городском режиме движения в жаркую погоду). Когда моторный отсек сильно нагревается, то топливо в поплавковой камере карбюратора расширяется, уровень поплавка возрастает, что приводит к переобогащению смеси. Устройство ШТС для предотвращения этого обеспечивает подачу дополнительного воздуха.

Компенсатор остается закрытым при нормальных рабочих температурах. Однако когда температура под капотом превысит  $50^{\circ}\text{C}$ , клапан начинает открываться, и дополнительный воздух поступает в коллектор для «разбавления» обогащенной топливовоздушной смеси. ШТС будет открыт полностью, когда температура достигает  $60^{\circ}\text{C}$ .

Когда рабочая температура возвратится к нормальной (ниже 50°C), то клапан садится на место и подача воздуха отсекается.

**А ВОТ ТЕПЕРЬ САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ  
и самое мучительное!!!**

# Регулировки карбюратора

## Предварительные условия регулировок.

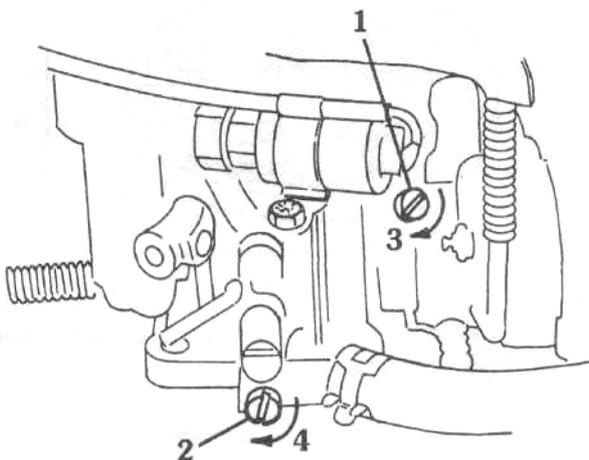
Отсоединить вакуумный шланг, идущий к температурному компенсатору оборотов холостого хода горячего двигателя (если установлен) и заглушить соединение на карбюраторе.

Обороты холостого хода и состав смеси (уровень СО).

1) Разогнать двигатель до 2500 об/мин на 3 секунды, для очистки коллектора от паров топлива, а затем перейти к режиму холостого хода.

2) Пользуясь винтом числа оборотов холостого хода (1), установить требуемое значение оборотов холостого хода.

Проверить уровень СО. Если он отличается от требуемого, снять защитную заглушку и отрегулировать винт качества смеси (2) до получения нужного значения. При выкручивании винта (против часовой стрелки) уровень СО увеличивается (3). При вкручивании винта (по часовой стрелке) уровень СО уменьшается (4).



**Рис.6.**

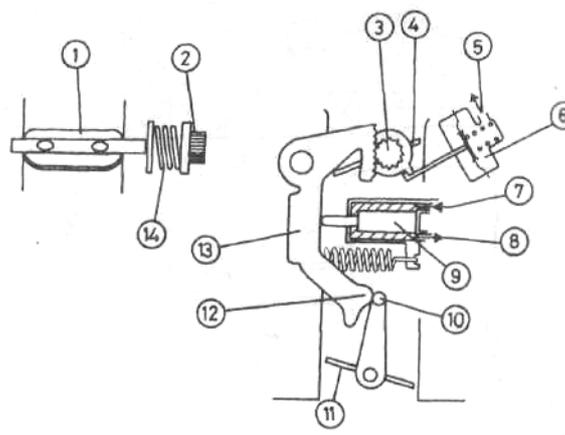
3) Повторять предыдущие два пункта до тех пор, пока обе регулировки не будут правильными.

4) Каждые 30 секунд очищать коллектор от паров топлива, разгоняя двигатель до 3000 об/мин на 30 секунд.

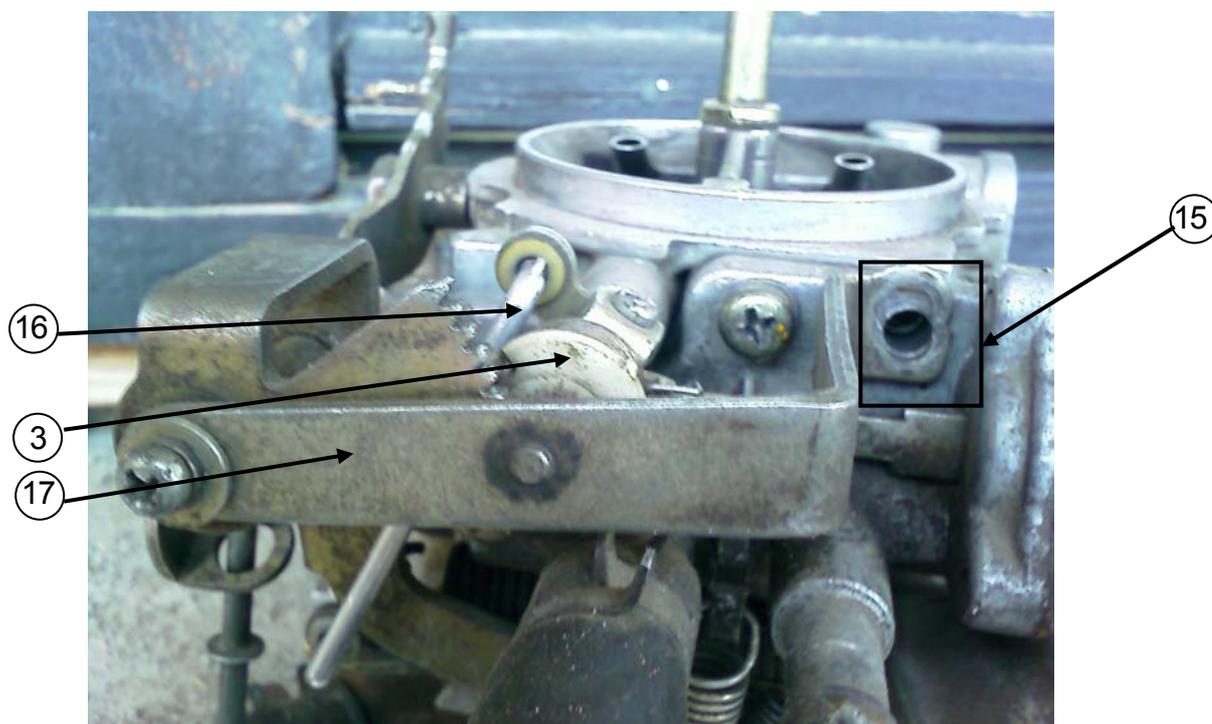
5) Увеличить обороты до 2000 об/мин и измерить уровень СО. Это значение должно быть более чем в два раза меньше, чем на холостом ходу.

6) В заключение установить новую защитную заглушку на винт качества смеси.

## Автоматическая воздушная заслонка.



**Рис.7.** 1. Воздушная заслонка; 2. Шестерня воздушной заслонки; 3. Шестерня воздушной заслонки; 4. Воздушная заслонка; 5. К впускному коллектору; 6. Вентиляционный клапан воздушной заслонки; 7. Входной патрубок для охлаждающей жидкости; 8. Выходной патрубок для охлаждающей жидкости; 9. Капсула с воском; 10. Толкатель; 11. Дроссельная заслонка; 12. Кулачок ПОХХ; 13. Рычаг воздушной заслонки; 14. Пружина дроссельной заслонки; 15. Регулировка закрытия воздушной заслонки на холодном двигателе; 16. Тяга принудительного открытия воздушной заслонки; 17. Регулировочная планка.



Рассматриваемые модели карбюраторов Aisan имеют полностью автоматическую воздушную заслонку. Для управления воздушной заслонкой в воздушной горловине первичной камеры используется капсула термостатного типа с воском (рис.7; поз. 9). Нагрев капсулы осуществляется охлаждающей жидкостью (рис.7; поз. 7, 8). При

температурах охлаждающей жидкости ниже +28°C капсула с воском полностью сжата. Соответственно, возвратная пружина капсулы сжимается и заставляет зубчатую рейку (рис.7; поз. 13) вращать шестерню (рис.7; поз. 2, 3) по часовой стрелке закрывая воздушную заслонку. Эта шестерня крепится к регулировочной планке, соединенная с осью рычага воздушной заслонки. ПОХХ включаются, когда рычаг с регулировочным винтом упирается в капсулу и надавливает на механизм дроссельной и воздушной заслонки.

После запуска двигателя и во время его разогрева температура охлаждающей жидкости повышается, и капсула с воском медленно расширяется. При этом капсула вращает рычаг, зубчатую рейку, шестерню, преодолевая усилие возвратной пружины так, что заслонка постепенно открывается. После прогрева охлаждающей жидкости до 65°C заслонка полностью открыта.

### **Устройство открывания воздушной заслонки при открывании дроссельной заслонки при повышенных оборотах холостого хода.**

Если дроссельная заслонка открывается при нажатии педали акселератора (газа) при холодном двигателе, вакуум устройства открывания будет уменьшаться, и воздушная заслонка будет стремиться закрыться, что может привести к «переливу». Для предотвращения этого используется специальный механизм. Когда дроссельная заслонка полностью открывается, рычаг воздушной заслонки (рис.7; поз. 16) надавливается вниз и частично открывает воздушную заслонку.

### **Регулировки воздушной заслонки.**

1) Убедиться, что момент зажигания, обороты холостого хода и состав смеси правильно отрегулированы перед началом любых регулировок воздушной заслонки.

2) Снять воздушный фильтр и отложить его в сторону.

3) Отсоединить шланг принудительной вентиляции картера, но вакуумные шланги должны остаться подсоединенными (или должны быть отсоединены и заглушены).

4) Для этой регулировки ПОХХ карбюратор рекомендуется снять с двигателя. Тем не менее, если это неудобно, описываемый ниже метод дает удовлетворительные результаты без снятия карбюратора.

### **ПОХХ (без снятия карбюратора).**

2) При холодном двигателе (температура охлаждающей жидкости ниже 28°C) включить двигатель и записать значение ПОХХ. Для большинства двигателей они должны лежать в пределах 1500 – 2500 об/мин.

3) При необходимости отрегулировать ПОХХ, поворачивая регулировочный винт ПОХХ в нужном направлении (рис.12).

### ПОХХ (карбюратор снят).

1) Дать температуре карбюратора установиться при 25°C в течение, по крайней мере, 1 часа.

2) Убедиться, что метки (2), выштампованная на толкателе (3) и рычаге кулачка ПОХХ (1) совмещены правильно.

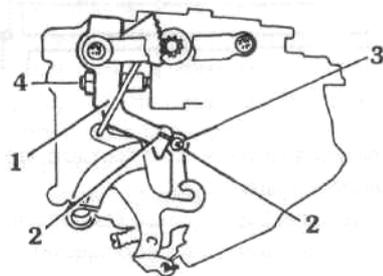


Рис.11.

3) При необходимости отрегулировать ПОХХ, поворачивая регулировочный винт (4) в нужном направлении (винт ПОХХ (4) регулируется на заводе с высокой точностью и не требует регулировки в процессе эксплуатации).

4) Пользуясь хвостовиком сверла, измерить зазор (2) между стенкой отверстия для дроссельной заслонки и дроссельной заслонкой (1). Требуемый диаметр сверла (зазор) указан в технических данных.

5) При необходимости отрегулировать ПОХХ, поворачивая регулировочный винт ПОХХ в нужном направлении.

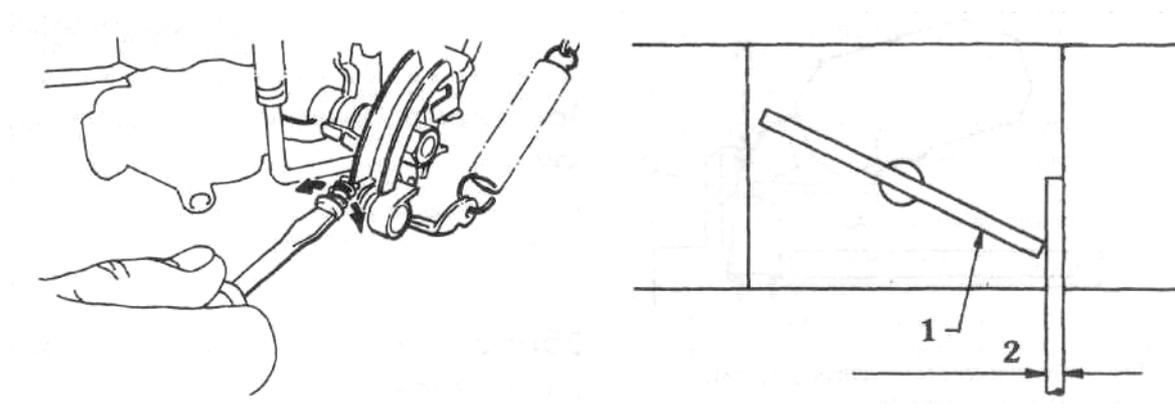


Рис.12.

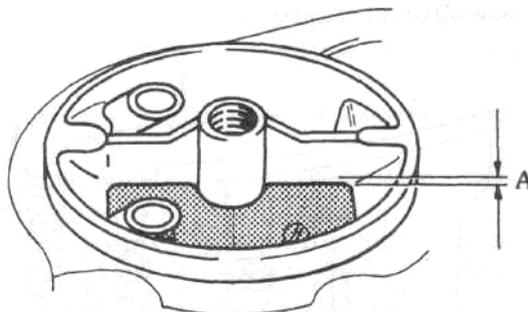
### Устройство открывания воздушно заслонки.

1) Снять вакуумный шланг и подсоединить вакуумный соединению устройства открывания.

2) Создать насосом вакуум (разрежение) 400 мм рт. Ст.; диафрагма должна сработать полностью и вакуум должен удерживаться не менее 30 секунд. Если диафрагма не выдерживает этих проверок, заменить ее.

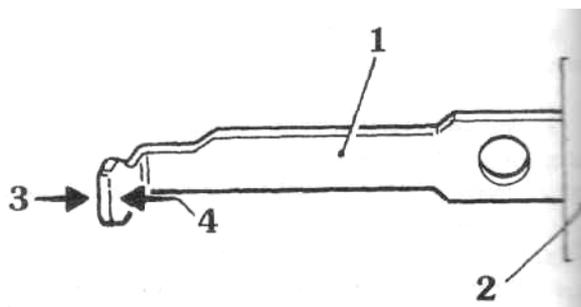
3) Создать вакуум 400 мм рт. ст., чтобы шток управления открывания дошел до своего стопора.

Пользуясь хвостовиком сверла, измерить зазор (А) меньше верхней частью воздушной заслонки и воздушной горловиной (примерно 2 мм). Размер сверла указан в технических данных.



**Рис.13.**

При необходимости произвести регулировку, подгибая регулировочный язычок.



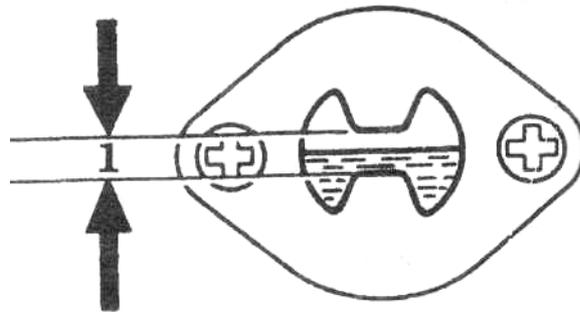
**Рис.14.** 1. Тяга; 2. Устройство открывания воздушной заслонки;  
3. Подогнуть; 4. Выпрямить.

Когда двигатель завелся, воздушная заслонка должна слегка приоткрыться, чтобы обединить смесь и избежать «перелива». Вакуум коллектора используется для привода диафрагмы и рычаг, подсоединенный к диафрагме, затем оттягивает воздушную заслонку.

### **Уровень/ход поплавка.**

1) Карбюраторы Aisan имеет контрольного окошка в поплавковой камере для визуального определения уровня поплавка.

Уровень поплавка можно проверить на карбюраторе, не снятом с двигателя. Когда двигатель работает, уровень поплавка (1) виден через смотровое окошко в поплавковой камере. Если уровень не совмещен с меткой, то необходима регулировка.



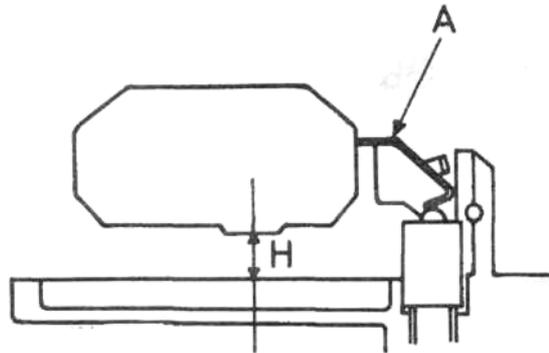
**Рис.8.**

2) Карбюраторы Aisan не имеют контрольного окошка в поплавковой камере для визуального определения уровня поплавка.

а) Снять верхний корпус.

б) Перевернуть верхний корпус так, чтобы поплавок был направлен вверх, а игольчатый клапан был нажат.

Измерить расстояние (Н) (уровень поплавка) между верхним корпусом и пластмассовым поплавком (без прокладки). Правильный уровень указан в технических данных.

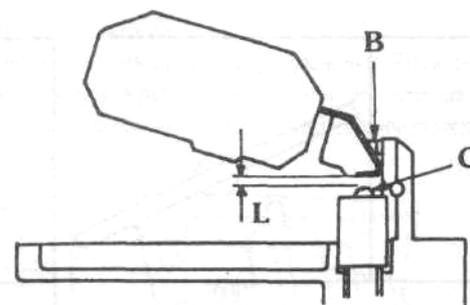


**Рис.9.**

в) При необходимости отрегулировать это расстояние, подгибая рычаг поплавка (А).

г) Снять зажим с игольчатого клапана и поднимать поплавок, пока стопорный язычок не остановит его движение.

Измерить расстояние (L) (ход поплавка) между концом игольчатого клапана (С) и рычагом поплавка, сравнить с требуемым значением.



**Рис.10.**

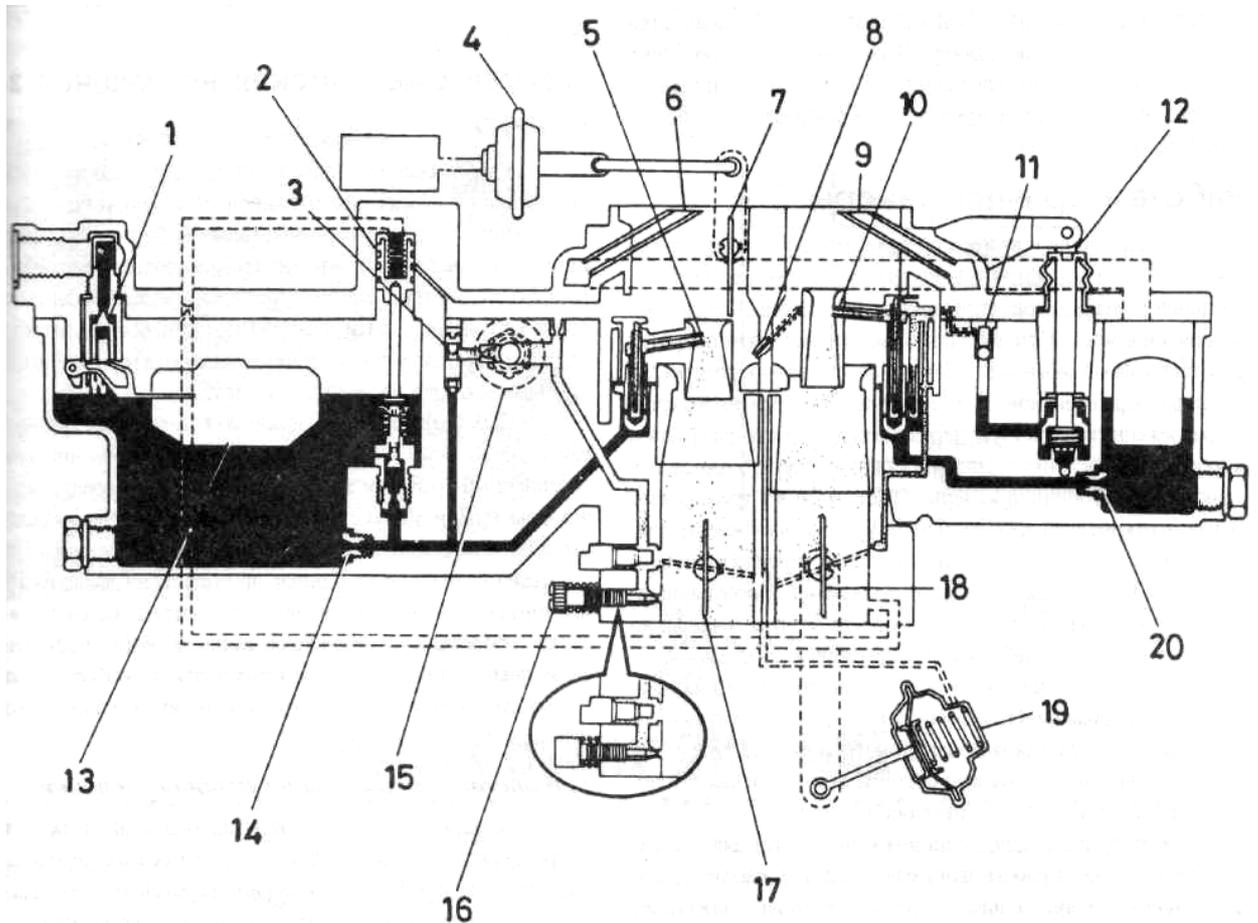
д) При необходимости произвести регулировку, подгибая стопорный язычок поплавка (В).

е) Установить зажим на игольчатый клапан.

## Приложение №1.

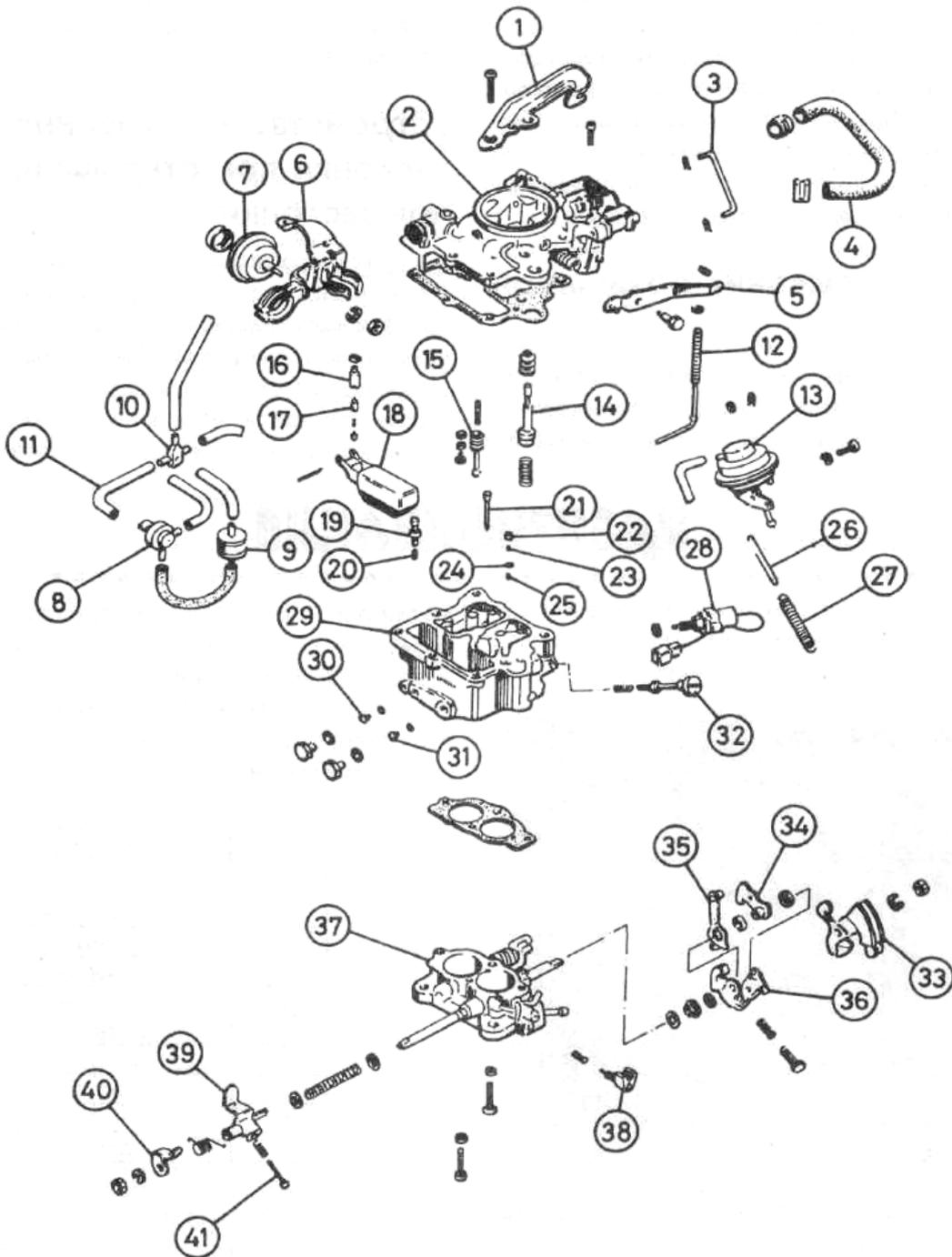
### Системы карбюратора.

(Внутренние топливные и воздушные каналы в упрощенном варианте).



**Рис.15.** 1. Гнездо игольчатого клапана; 2. Плунжер экономайзера; 3. Топливный жиклер холостого хода первичной камеры; 4. Диафрагма устройства открывания воздушной заслонки; 5. Главный распылитель первичной камеры; 6. Внутренняя вентиляция поплавковой камеры в первичной камере; 7. Воздушная заслонка; 8. Инжектор ускорительного насоса; 9. Внутренняя вентиляция поплавковой камеры во вторичной камере; 10. Главный распылитель вторичной камеры; 11. Выходной грузик ускорительного насоса; 12. Поршень ускорительного насоса; 13. Поплавок; 14. Главный топливный жиклер первичной камеры; 15. Клапан отсечки топлива на холостом ходу; 16. Винт качества смеси; 17. Дроссельная заслонка первичной камеры; 18. Дроссельная заслонка вторичной камеры; 19. Диафрагма дроссельной заслонки вторичной камеры; 20. Главный топливный жиклер вторичной камеры.

**Приложение №2.  
Детализация карбюратора.**



**Рис.16.** 1. Кронштейн; 2. Верхний корпус; 3. Соединительная тяга воздушной заслонки; 4. Шланг охлаждающей жидкости; 5. Рычаг ускорительного насоса; 6. Кронштейн; 7. Демпфер дроссельной заслонки; 8. Сервоклапан; 9. Клапан задержки; 10. Соединитель; 11. Вакуумный шланг; 12. Тяга ускорительного насоса; 13. Узел диафрагмы дроссельной заслонки вторичной камеры; 14. Поршень ускорительного насоса; 15. Плунжер экономайзера; 16. Седло игольчатого клапана; 17. Игольчатый клапан; 18. Поплавок; 19. Клапан экономайзера; 20. Жиклер экономайзера; 21. Топливный жиклер холостого хода; 22. Грузик инжектора ускорительного насоса; 23. Выходной шариковый клапан ускорительного насоса; 24. Фиксатор; 25. Входной шариковый клапан ускорительного насоса; 26. Пружина демпфера; 27. Возвратная пружина дроссельной заслонки; 28. Клапан отсечки топлива на холостом ходу; 29. Карбюратор AISAN (пробное издание) 16

Основной (главный) корпус; 30. Главный топливный жиклер вторичной камеры; 31. Главный топливный жиклер первичной камеры; 32. Регулировочный винт числа оборотов холостого хода; 33. Рычаг дроссельной заслонки; 34. Рычаг; 35. Рычаг ПОХХ; 36. Рычаг; 37. Корпус дроссельной заслонки; 38. Винт качества смеси холостого хода; 39. Рычаг В (рабочий) демпфера дроссельной заслонки; 40. Рычаг А (регулировочный) демпфера дроссельной заслонки; 41. Регулировочный винт демпфера дроссельной заслонки; 42. Воздушная заслонка

### Карбюратор AISAN регулировочные характеристики.

Таблица №1

Производитель автомобиля	Mitsubishi	Mitsubishi	Mitsubishi	Mitsubishi	Mitsubishi	Mitsubishi
Модель	Colt, Lancer 1200	Colt, Lancer 1200	Colt 1300 GL	Colt 1300 GL auto	Colt, Lancer 1500	Colt, Lancer 1500 auto
Год выпуска	1984 - 1986	1987 - 1988	1988 - 1990	1984 - 1986	1984 - 1986	1984 - 1986
Код двигателя	4G16	4G16	4G13	4G13	4G15	4G15
Рабочий объем (см <sup>3</sup> )/ число цилиндров	1198/4	1198/4	1299/4	1299/4	1468/4	1468/4
Коробка передачи	механическая	механическая	механическая	автоматическая	механическая	автоматическая
Изготовитель карбюратора	AISAN	AISAN	AISAN	AISAN	AISAN	AISAN
Тип карбюратора	26/30	28/32	28/32	28/32	26/30	26/30
Индификационный номер карбюратора	6 EYA	3 ESA	5 EUA	5 EUB	6 ENC, 6 EWA	6 EKB, 6 EXA
Обороты холостого хода (об./мин.)	850±50	800±50	800±50	850±50	850±50	850±50
Повышенные обороты холостого хода при прогреве об/мин	1800±200	1800±200	1800±200	1800±200	1900±200	1900±200
Уровень поплавка (H), мм	8,0	7,0	7,0	7,0	8,0	8,0
Ход поплавка (L), мм	0,9	1,6	1,6	1,6	0,9	0,9
Привод воздушной заслонки	автоматическая	автоматическая	автоматическая	автоматическая	автоматическая	автоматическая
Зазор воздушной заслонки (1 камера) при повышенных оборотах холостого хода при прогреве, мм	1,6±0,1	1,6±0,1	1,8±0,1	1,8±0,1	1,8±0,1	1,8±0,1
Зазор дроссельной заслонки 1 камеры при повышенных оборотах холостого хода при прогреве, мм	0,56±0,05	0,56±0,05	0,6±0,05	0,6±0,05	0,7±0,05	0,7±0,05

### Карбюратор AISAN регулировочные характеристики.

Таблица №2

Производитель автомобиля	Mitsubishi	Mitsubishi	Mitsubishi	Mitsubishi	Mitsubishi	Mitsubishi
Модель	Colt, Lancer 1500 GLX	Colt, Lancer 1500 GLX AUTO	Tredia 1400	Tredia 1400	Tredia, Cordia 1600	Tredia, Cordia 1600
Год выпуска	1987 - 1990	1987 - 1990	1982 - 1984	1982 - 1984	1982 - 1985	1982 - 1985
Код двигателя	4G15	4G15	4G12	4G12	4G32	4G32
Рабочий объем (см <sup>3</sup> )/ число цилиндров	1468/4	1468/4	1410/4	1410/4	1597/4	1597/4
Коробка передачи	механическая	автоматическая	механическая	механическая	механическая	механическая
Изготовитель карбюратора	AISAN	AISAN	AISAN	AISAN	AISAN	AISAN
Тип карбюратора	28/32	28/32	26/30	26/30	28/32	28/32
Индификационный номер карбюратора	5 EUA/B	5 EVA/B	6 EEG, 6 EGA	6 EEH, 6 EEJ	1 EKA	3 EBA
Обороты холостого хода (об./мин.)	800±50	850±50	750±50	800±50	750±50	800±50
Повышенные обороты холостого хода при прогреве об/мин	1800±200	1800±200	1500±200	1500±200	1800±200	1800±200
Уровень поплавка (H), мм	7,0	7,0	8,0	8,0	8,0	8,0
Ход поплавка (L), мм	1,6	1,6	0,9	0,9	0,9	0,9
Привод воздушной заслонки	автоматическая	автоматическая	автоматическая	автоматическая	автоматическая	автоматическая
Зазор воздушной заслонки (1 камера) при повышенных оборотах холостого хода при прогреве, мм	1,8±0,1	1,8±0,1	1,8±0,1	1,8±0,1	1,8±0,1	1,8±0,1
Зазор дроссельной заслонки 1 камеры при повышенных оборотах холостого хода при прогреве, мм	0,60±0,05	0,66±0,05	0,7±0,05	0,8±0,05	0,6±0,05	0,7±0,05

### Карбюратор AISAN регулировочные характеристики.

Таблица №3

Производитель автомобиля	Mitsubishi	Mitsubishi	Mitsubishi	Mitsubishi	Mitsubishi	Mitsubishi
Модель	Galant 1600 GL	Galant 1600 GL	Galant 1800	Galant 1800 AUTO	Galant 2000 GLS	Galant 2000 GLS AUTO
Год выпуска	1984 - 1986	1987 - 1988	1988 - 1992	1988 - 1992	1984 - 1988	1984 - 1988
Код двигателя	4G32	4G32	4G37	4G37	4G63	4G63
Рабочий объем (см <sup>3</sup> )/ число цилиндров	1597/4	1597/4	1755/4	1755/4	1997/4	1997/4
Коробка передачи	механическая	автоматическая	механическая	автоматическая	механическая	автоматическая
Изготовитель карбюратора	AISAN	AISAN	AISAN	AISAN	AISAN	AISAN
Тип карбюратора	28/32	28/32	26/30	26/30	28/32	28/32
Индификационный номер карбюратора						
Обороты холостого хода (об./мин.)	800±50	800±50	800±50	800±50	800±50	800±50
Повышенные обороты холостого хода при прогреве об/мин	1800±200	1800±200	1800±200	1800±200	1800±200	1800±200
Уровень поплавка (H), мм	8,0	8,0	7,0	7,0	8,0	8,0
Ход поплавка (L), мм	0,9	1,6	1,6	1,6	0,9	0,9
Привод воздушной заслонки	автоматическая	автоматическая	автоматическая	автоматическая	автоматическая	автоматическая
Зазор воздушной заслонки (1 камера) при повышенных оборотах холостого хода при прощреве, мм	2,0±0,1	2,0±0,1	2,0±0,1	2,0±0,1	2,0±0,1	2,0±0,1
Зазор дроссельной заслонки 1 камеры при повышенных оборотах холостого хода при прощреве, мм	0,60±0,05	0,6±0,05	0,64±0,05	1,15±0,05	0,7±0,05	0,77±0,05

### Карбюратор AISAN регулировочные характеристики.

Таблица №4

Производитель автомобиля	Mitsubishi	Mitsubishi	Mitsubishi	Mitsubishi	Mitsubishi	Mitsubishi	Mitsubishi
Модель	Space wagon	Space wagon auto	Space wagon	Space wagon auto	L200 и 4WD PICK-UP	L300	L300
Год выпуска	1984 - 1987	1984 - 1987	1988 - 1991	1988 - 1991	1986 - 1992	1980 - 1986	1987 - 1992
Код двигателя	4G37	4G37	4G37	4G37	4G63	4G63	4G63
Рабочий объем (см3)/ число цилиндров	1755/4	1755/4	1755/4	1755/4	1997/4	1997/4	1997/4
Коробка передачи	механическая	автоматическая	механическая	автоматическая	механическая	механическая	механическая
Изготовитель карбюратора	AISAN	AISAN	AISAN	AISAN	AISAN	AISAN	AISAN
Тип карбюратора	28/32	28/32	26/30	26/30	28/32	28/32	28/32
Индификационный номер карбюратора							
Обороты холостого хода (об./мин.)	800±50	800±50	800±50	800±50	800±50	800±50	800±50
Повышенные обороты холостого хода при прогреве об/мин	1800±200	1800±200	1800±200	1800±200	1800±200	1800±200	1800±200
Уровень поплавка (H), мм	8,0	7,0	8,0	7,0	8,0	8,0	8,0
Ход поплавка (L), мм	0,9	0,9	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
Привод воздушной заслонки	автоматическая	автоматическая	автоматическая	автоматическая	автоматическая	автоматическая	автоматическая
Зазор воздушной заслонки (1 камера) при повышенных оборотах холостого хода при прощреве, мм	1,6±0,1	1,6±0,1	1,6±0,1	1,6±0,1	2,0±0,1	2,0±0,1	2,0±0,1
Зазор дроссельной заслонки 1 камеры при повышенных оборотах холостого хода при прощреве, мм	0,70±0,05	0,70±0,05	0,68±0,05	0,70±0,05	0,79±0,05	0,70±0,05	0,70±0,05