

PALIVOVÁ SÚSTAVA

K palivovej sústave sa počíta palivová nádrž, palivové potrubia, palivové čerpadlo a karburátor.

Palivová nádrž leží pri VW 1200 pred resp. medzi prednou nápravou a pri VW Bus nad zadnou nápravou za deliacou stenou. Okamžitá zásoba paliva je vodičovi ukazovaná palivomerom. Cez odvzdušňovací systém je nádrž prevzdušňovaná.

Údržba

Pri tankovaní z kanistra sa odporúča prefiltrovať palivo cez čistú handru.

Palivové čerpadlo je bezúdržbové, len vo vrchnom dieli sa nachádza sitko, ktoré treba cca. každých 15 000 km vybrať a vycistiť v benzíne.

Na karburátore sú k preskúšaní a čas od času aj k nastaveniu volnobežné otáčky, prispôbenie volnobehu prechodu motora zmenami počasia alebo miestnymi pomermi (nadmorská výška). Súčasne sa môže presvedčiť o funkcii štartovacej automatiky.

Zmeny nastavenia od výrobcu, iné ako predpísané základné nastavenie karburátora cez výmenu dýz atď. prinášajú len ujmy a nekonajú sa s ohľadom na zákonodarstvo výfukových plynov.

POZOR: zákonodarca žiada, že nastavovacie skrutky karburátora, s ktorými sa môže zmeniť zloženie výfukových plynov, musia byť poistené proti zásahu. Skrutky sú s osadenými s hlavicami, ktoré sa pri odstránení poškodia. Poistné ciapocky môžu byť odstránené aj so skrutkovacom alebo s kliešťami. Po nastavení musia byť nastavovacie skrutky opäť poistené s modrými ciapockami. Tieto sú na sklade dielní VW/Audi.

Zabezpečenie je v pravidle: Skrutky pre nastavenie CO, obmedzovacie skrutky pre základný volnobeh, obmedzovacie skrutky pre veľkosť štrbiny škrtiacich klapiek.

Nastavenie karburátora

Všetky modely chrobáka majú rovnaký základný karburátor, líšia sa len – podľa výkonu motora – v priemere difúzora a v osadení dýz.

Každý karburátor je pred namontovaním preskúšaný a nastavený na predpísaný benzín. Na tomto nastavení sa nemajú robiť žiadne zmeny. Veľmi zvýšená spotreba paliva a zlý výkon motora majú totiž skoro vždy inú príčinu, pričom spôsob jazdy a okolnosti dopravy hrajú dôležitú úlohu. Spravidla sa starostlivo obmedzia volnobežné otáčky. Správne nastavené volnobežné otáčky sú všeobecne dôležitejšie ako sa myslí. Dobiehanie motora po vypnutí zapalovania a zastavenia pri ostrom brzdení sú napr. najčastejšie dôsledky primastnej zmesi; strielanie vo výfuku pri jazde poukazuje obvyčajne na chudobnú zmes.

Prechodné poruchy pri pridaní plynu späť vedú k nízkemu alebo tiež k vysokému vstreknutému množstvu paliva do akceleračnej pumpy.

Poruchy v ukazovateli paliva

Pri poruchách v ukazovateli paliva je potrebné sústavu skontrolovať v nasledovnom poradí:

- skontrolovať, či je v nádrži palivo
- odpojiť palivovú hadičku z palivového čerpadla do karburátora, motor krátko pretocit so štartérom a dávať pozor, či nárazovo z hadičky nevystúpi palivo. (opatrne, nebezpečenstvo požiaru!)

Ak bude palivo dopravené:

- vyskrutkovať hlavný dýzu (viď pod Karburátor)

ak tečie pritom palivo z plavákovej komory, skontrolovať dýzu na voľný prietok.

- ak sa javí plaváková komora ako prázdna: ihlový ventil plaváka skontrolovať na voľný prietok ako aj skontrolovať tlak palivového čerpadla.

Ak nebude palivo dopravené:

- odpojiť prívod do palivového čerpadla

ak vyteká odtiaľ palivo, skontrolovať palivové čerpadlo na tesnosť, prípadne ho vymontovať a prezrieť.

- ak palivo odtiaľ nevyteká, prefúknuť palivové potrubia, vymontovať palivovú nádrž a vycistiť ju.