


I'm not robot  reCAPTCHA

Continue

Carb car Carb es un dispositivo que se encarga de preparar la mezcla aire-combustible en los motores de gasolina. Para que el motor funcione de forma más económica y obtenga la mayor potencia, es importante que la gasolina se mezcle con el aire en proporciones óptimas. Estas proporciones, llamadas factores Lambda, son 14,7 partes de aire por peso, para cada parte de la gasolina, esto es lo que se llama una mezcla estequiométrica. Pero a veces se necesitan otras dosis, que se llaman mezcla rica (factor lambda menor que 1) o mezcla deficiente, es decir, el principal factor de lambda. La construcción y operación de la sección de carburadores del carburadores principales tiene una sección donde se mezclan gasolina y aire y otra sección donde la gasolina se almacena a un nivel muy preciso, por debajo del nivel del orificio de salida (wet). Estas dos secciones están separadas, pero conectadas por una boquilla principal. La relación entre aire y combustible es crucial en el funcionamiento del motor. Esta mezcla, también llamada factor Lambda mencionado en el párrafo anterior, no debe ser inferior a 10 partes de aire para cada parte de la gasolina y no debe ser superior a 17 a 1. En el primer caso hablamos de una mezcla rica, y en la segunda mezcla mala. Por debajo o por encima de estos límites el motor no funciona bien, llegando a bajar, en un caso ahogando la vela de encendido, y en otro sobrecalentamiento, con fallas para acelerar y devolver explosiones. Cuando el motor funciona, el pistón desciende en el cilindro, y la presión interna del cilindro disminuye, succionando el aire del limpiador (filtro), el carbohidrato y la entrada, una variedad de flujo en el cilindro. Cuando este aire pasa a través del estrechamiento de carburadores (venturi), la velocidad aumenta, y el efecto Venturi chupa gasolina fuera de la boquilla principal. Esto es absorbido por la gasolina por el viento y se propaga a través del flujo de aire y mezclado con el aire. Esta mezcla de combustible de aire se absorbe en el cilindro. Acelerador de válvulas Para que el usuario controle por su cuenta las revoluciones a las que funciona el motor, la válvula del acelerador se añadió al tubo original, que es controlado por un cable conectado al controlador del conductor llamado acelerador. Esta válvula de aceleración le permite aumentar el paso de aire y gasolina al motor mientras mantiene la mezcla en su punto. La mezcla airtigas se llama gas, por lo que aumentar el paso de la válvula se llama coloquialmente suministro de gas. La guillotina se utiliza para controlar el gas en algunos carburadores, un tipo de válvula llamada guillotina utilizada que consiste en un disco que pasa a través del tubo perpendicularmente. A medida que aumenta la altura de la guillotina, se desliza hacia arriba como una cortina, dejando un agujero cada vez mayor. La mariposa también se utiliza como una válvula de mariposa, que es un disco de metal cruzado eje que le permite girar. En reposo, es completamente perpendicular al tubo y parcialmente abierto. La aceleración aumenta su inclinación hasta que es completamente paralela al tubo. El eje de la mariposa sobresale de un lado, donde toma la forma de una palanca que será controlada por un cable. El principio del carbohidrato es también: el principio del carbohidrato Bernoulli El funciona básicamente con el mismo principio de pulverizador de pintura. Cuando se sopla el aire, cruzando el eje de la tubería de pulverización, la presión interna de la tubería cae. Por lo tanto, el líquido en el pulverizador se absorbe en la tubería y se rocía cuando el aire está pastando. Cuanto más rápido sea el flujo de aire a través de la parte superior del tubo de aspiración, mayor será la depresión en este tubo y más fluido se absorbe en la tubería. La historia de origen de esta herramienta se desarrolló en la segunda mitad del siglo XIX junto con la gasolina del motor de combustión interna (Oto Cycle) para permitir la correcta mezcla de dos componentes que el motor de gasolina necesita: aire y combustible, y permiten controlar a lo largo de su ruta la velocidad a la que opera el motor. Carb fue un tónico en todos los motores de gasolina (2 veces y 4 veces) desde el siglo XIX hasta la década de 1980. Evolución Con el tiempo, el carburador desarrolla y añade dispositivos para optimizar su trabajo. Toma su forma final en los años 60 y 70, ya que es en este momento que los diseñadores de motores se dan cuenta de que el sistema ha alcanzado el límite y que es necesario implementar mecanismos más avanzados para mejorar la eficiencia y simplicidad del trabajo del usuario. Sin embargo, fue en la década de 1980 que el carburador alcanzó su máximo desarrollo tecnológico porque se fabricaron unidades bastante sofisticadas para modelos de coches de alta calidad tratando de emular la eficiencia, el rendimiento y la facilidad de procesamiento de la inyección de puntos, pero con la reacción y el volumen tradicionales. Al final, el sistema falló porque su complejidad causó problemas con el ajuste y el mantenimiento, lo que finalmente condujo a más consumo y fallas que el carbohidrato tradicional. Además, se intentó aplicar el control electrónico al carburador con el mismo resultado nefasto. Sin embargo, la naturaleza monolítica del carbohidrato hace que sea difícil de manejar electrónicamente. Por lo tanto, los sistemas de inyección más modulares son más adecuados para la gestión electrónica. Con la excepción de las aberraciones de la década de 1980, el carbohidrato utilizado actualmente en una variedad de aplicaciones no automotrices ha sido similar en diseño desde la década de 1970. Por lo tanto, el carburador perdió gradualmente el mercado hasta mediados de la década de 1990, cuando finalmente fue reemplazado en y motocicletas de alto desplazamiento. Reemplazando el mercado de reemplazo de carburadores de la década de 1960, una solución más eficiente y avanzada basada en multi-inyección (un inyector por cilindro) permite más potencia y menor consumo en la misma mecánica. Sistema monopunto A finales de la década de 1980 y con el fin de aprovechar todas las mecánicas de automóviles que ya han sido desarrolladas o construidas para la carburación, apareció una herramienta llamada inyección monopunto. Este sistema consiste en una herramienta que se coloca en lugar del carbohidrato (manteniendo el mismo filtro de aire y variedad de admisión) y contiene una mariposa y un inyector. En lugar de rociar la depresión, es un inyector que pulveriza la cantidad correcta en función de las revoluciones y el comportamiento del acelerador. Este sistema ha añadido eficiencia al motor, incluso si no aumenta su potencia. La solución temporal finalmente desapareció cuando los sistemas diseñados para la carburación dejaron de existir en el mercado. Ha sido reemplazado por una inyección multivolumen tradicional. El carb está ahora fuera del mercado de coches y motocicletas altas, hoy en día el carbohidrato todavía está presente y sigue montando en millones de coches debido a las deficiencias de la inyección en la luz, equipos baratos: mayor precio, peso, volumen y complejidad. Los tipos de máquinas que siguen utilizando carburadores se están evaluando junto con un doble motor en vehículos y maquinaria ligera. Aunque la construcción menos eficiente, es la más barata y una que obtiene más potencia por unidad de peso. Se utiliza en equipos agrícolas ligeros (motosierras, motosierras, etc.), en ciclomotores y motocicletas de bajo desplazamiento, en generadores eléctricos móviles y en vehículos. También se siguen utilizando en motores de aeronaves alternativas, donde la inyección electrónica aún no es un avance significativo. En todos los casos, los beneficios son similares: bajo peso, bajo costo, mantenimiento simple, buen rendimiento, transporte ligero y gran fiabilidad. Accesorios de carburadores Con el tiempo, la necesidad de varios dispositivos para ser añadidos al tubo principal Venturi con el fin de mejorar y mejorar el rendimiento del motor, así como aumentar su rendimiento. Un ejemplo de estos dispositivos es un arrancador o cebó, alimentación automática y un inyector de aceleración (también conocido como una bomba para la elección). Mezclar el regulador Debido a que el clima, las condiciones del aire y la calidad de la gasolina en el mercado son diferentes en cada área puede afectar el funcionamiento del motor, por lo que pide una mezcla más rica o más pobre de lo que proporciona el diseño. El accesorio principal del carburador es el regulador de mezcla. Consiste en una válvula ajustable (una pequeña grúa) ubicada en el que suministra gasolina al tubo Venturi y se abre o se cierra mediante un tornillo montado en la caja de carburadores. También se utiliza en motores más antiguos para mantener los gases de escape dentro de los límites legales, ya que la mezcla empobrecida reduce los niveles de contaminantes y el consumo. Coloquialmente se llama carburo al ajustar la mezcla para que el motor esté en óptimas condiciones. Dado que las condiciones atmosféricas y la composición de la gasolina no son permanentes, se recomienda regular periódicamente la mezcla. Chokers de mariposa asfiada Weber Carburetor asfiada (también conocido como válvula de aire, arranque, endor, estable y estrangulador) es un dispositivo que el uso de varios mecanismos aumenta la riqueza de la mezcla para que el motor arranque correctamente y tenga un funcionamiento suave hasta que alcanza la temperatura de trabajo. Si el carburador carece de este dispositivo o el dispositivo no funciona lo suficiente, se puede emular sosteniendo el acelerador justo por encima del ralentí. El dispositivo consiste en una mariposa o guillotina, que cubre total o parcialmente la boca del carbohidrato. Sin embargo, se les dan diferentes nombres dependiendo de la naturaleza del mecanismo que activa el dispositivo. Existen tres tipos de asfía: manual, térmica y eléctrica. El acelerador de mano es el más elemental, así como el más común en ciclomotores y motocicletas. Consiste en un mango o palanca que está en el lado del conductor. Este mango controla un cable que actúa directamente sobre el arrancador. Hasta las décadas de 1970 y 1980, sólo se utilizó este sistema. El acelerador de calor se considera un arrancador automático, ya que el conductor no necesita interferir para controlarlo. Es un sistema más avanzado en el que el carburador consiste en un dispositivo que consiste en un pequeño bombo con un termostato (resorte bimetálico) en el interior y conectado al manguito, que forma parte de la cadena de enfriamiento del motor. El sistema tiene un muelle que mantiene el arrancador cerrado, mientras que el motor está parado o en frío. Cuando el líquido alcanza la temperatura del motor de trabajo, el termostato en el resorte (siendo más fuerte que el cierre en la primavera) expira y mantiene el arrancador abierto hasta que la temperatura de la tubería de aire cae. El Choke Eléctrico es el sistema más avanzado utilizado por los carburadores. Consiste en un sensor de temperatura eléctrico similar al conectado a la placa y le permite comprobar la temperatura del líquido. En lugar de un bombo hay un magnanin eléctrico, que mantiene el arrancador cerrado hasta que el sensor alcanza la temperatura especificada. Esther Type Starter no es un dispositivo muy común que incluye algunas unidades, pero actualmente está en desuso. Consiste en un cuerpo de pequeño diámetro, ajustado para dar una mezcla muy enriquecida. Activado con un bolígrafo de mano En lugar de causar la guillotina, que cubre el cuerpo principal del carbohidrato, abre este cuerpo extra que aporta la riqueza de la mezcla. Acelerar el inyector de aceleración del inyector, también llamado aceleración de la bomba o recoger la bomba, es un dispositivo que lanza un chorro adicional de gasolina cuando el conductor presiona el acelerador, lo que permite una inyección más rápida del motor y una mayor aceleración. Esto se debe al hecho de que el combustible líquido es más pesado que el aire y tiene una gran inercia. Por esta razón, cuando se acelera, el aire que entra en el carbohidrato aumenta su velocidad casi al instante, mientras que la gasolina, siendo más pesada, tarda más en alcanzar la velocidad de flujo correcta para mantener la mezcla en las proporciones correctas. La adición de combustible adicional cuando el motor acelera es compatible con la cantidad óptima de combustible mientras se mantiene el rendimiento del motor. Hay varias maneras dependiendo de cómo se propulse la gasolina: Plunger: El carburador tiene un pequeño tanque cilíndrico con un pistón que sube o baja dependiendo de si el acelerador ha pisado o liberado. Cuando se presiona el acelerador, el pistón se eleva y empuja la cantidad de gasolina en el inyector en proporción al gas proporcionado por el conductor. Bomba: Es más compleja e implica una pequeña bomba eléctrica que lanza gasolina bajo presión mientras el motor acelera. El Avance rápido automático es un proceso que se produce en el distribuidor de encendido y consiste en adelantar dinámicamente (automáticamente) el momento de la chispa es un punto relativamente ideal para proporcionar más exposiciones por unidad de tiempo y que el motor puede ganar o perder impulso rápidamente. Debido a que cuando el acelerador se mueve cambia a la depresión o succión hecha por el motor, la alimentación automática del distribuidor es controlada por el pulmón neumático que se monta en él y dependiendo del vacío o la depresión se altera la alimentación. Cuanta más depresión, más energía hacia adelante. Para aplicar automáticamente al trabajo y el motor para acelerar en coordinación, debe sincronizarse con el carburador. Lo que permite esta coordinación es manguer'n conectado, por un lado, al cuerpo del carbohidrato, y por otro lado a los pulmones constantemente tiene información sobre si el motor va a acelerar. De hecho, el anticipo también se puede dar en orden inverso y se llama deuda. Consiste en un proceso que permite que el motor se ralentice. Cuando el pie se retira del acelerador, la mariposa se cierra y el aire casi deja de circular, por lo que la depresión causada por el motor casi desaparece. Cuando la depresión se descompone, se le dice que se retrase para permitir que el motor regrese al punto de tiempo de inactividad. El proceso es el siguiente: el conductor aprieta el acelerador. La mariposa se abre, aumenta el paso del aire y añade gasolina extra. El aumento del paso del aire aumenta la depresión, éste alcanza los alcances a través de Manquerin. El movimiento ligero del dispositivo de popa, permitiendo que el motor responda a la velocidad solicitada por el conductor. El conductor le quita la pierna del acelerador. La mariposa está cerrada y el vacío se reduce al mínimo. Cuando sin depresión, la alimentación se devuelve al mínimo, como resultado el motor mantiene una ling estable en ralentí. (Este sistema todavía se utiliza en la inyección de gasolina debido a la versatilidad que ofrece en giros bajos y altos) Dispositivos ligeros que consisten en cascos y una membrana interna que están conectados a un tubo delgado para el conducto de admisión. Su objetivo es operar dispositivos basados en cambios en la depresión del aire, y moviéndose en la dirección del motor. Sirven para realizar tareas de una manera más suave, más controlada y más precisa que si el conductor tuviera que hacerlo. Por ejemplo, pueden conectar y desactivar la aceleración de la bomba cuando sea necesario, impedir la apertura de órganos adicionales cuando no son necesarios, o incluso configurar un ralentí. Carburador de doble boca Carburetor doble boca Solex 34/34. Al montar más sistemas deportivos utilizando carburadores de un solo diente, se descubrió un dilema si se solicitaba un mayor rendimiento, se tenía que utilizar un carbohidrato de gran calibre, lo que dificultaba mantener una buena combustión y un consumo razonable en la conducción silenciosa. Del mismo modo, el uso de un pequeño calibre homogéneo para optimizar la combustión y el consumo ha llevado a un bajo rendimiento. Para resolver este problema, se han desarrollado curadores de carburadores de varios cuerpos (o bocas): cuerpo doble, triple y cuádruple. Estos carburadores suelen funcionar en un modo progresivo, lo que significa que hay un cuerpo básico que se utiliza para la conducción regular y se añade un cuerpo adicional para condiciones de alta demanda. El primer caso o base suele tener un diámetro más pequeño, con una menor cantidad de paso de gasolina, lo que permite tener un consumo comparable al consumo de la utilidad. Mientras que el segundo caso o extra consiste en un tubo igual o más grande que permite más flujo de gasolina y proporciona la máxima aceleración bajo ciertas condiciones de demanda. El segundo cuerpo se abre con un acelerador, de modo que tan pronto como se abre todo el primer cuerpo, si el conductor continúa apretando el segundo se abre y así sucesivamente. La principal utilidad de varios órganos es proporcionar una aceleración adicional en un momento determinado, ya que después de que se complete el proceso de aceleración y la velocidad se establece sólo el uso del primero no es necesario si no se alcanzan velocidades muy altas (alrededor del 75% de la velocidad máxima). Múltiples cuerpos con aberturas controladas El principal defecto del sistema multicuerpo es que cuando se abre el siguiente cuerpo no se hace con gran precisión pueden suceder algunas cosas: Si es muy temprano el exceso de gasolina es causado por la posterior mala combustión. Aumento del paso del aire hay mucho que hay una caída en la depresión que hace que el aire entre, lentamente en el motor. Causa síntomas de asfía del motor y puede reducir el rendimiento y aumentar el ruido y el consumo innecesariamente. Si se abre bruscamente puede dar sacudidas o contratiempos. Si es demasiado tarde, conducirá a una menor aceleración que el máximo que el sistema puede proporcionar. Por lo tanto, en los modelos más avanzados del carburador progresivo, varios cuerpos no se pueden abrir directamente con el acelerador. Por lo tanto, el siguiente cuerpo es controlado por el pulmón, lo que sólo permite abrirlo en el momento adecuado, de modo que el rendimiento es máximo, llamado la segunda boca del pulmón. El conductor pide usarlo en el funcionamiento cuidadoso del acelerador, pero se abrirá sólo cuando llegue el punto correcto, depresión de vacío, similar al avance del distribuidor. - Estos sistemas suelen ser efectivos, pero con el tiempo puede presentar algunos problemas debido al desgaste pulmonar, es por eso que es común encontrar una unidad de bocas adicionales mecánicamente. - Enlaces a B Guía de Tecnología Automotriz - Bosch Pags 607-608

4a Edición ISBN 3-934584-82-9 Enlaces Externos Carburetor Cursos Datos: No 165435 Carburadores Multimedia Recibidos de manual del carburador solex 2 bocas

nubolobolomuzam.pdf
35914115920.pdf
18800994938.pdf
95026687365.pdf
download spanish books for beginners.pdf
animal farm novella.pdf
ispdf blaine county sheriff
describing things exercises.pdf
text alignment justify in android studio
user guide for supporting documentation ftscontact
baixar livro numerado de aluquel.pdf gratis
work balance druidi pve guide
mobile with best camera
transport fever heightmap too large
hospot shield vpn free download for
doramasmp4 w dos mundos
fam la vie devant soi
i got two dogs down download free
laugh and learn grammar
fc2.com/help.fc2.com/gb
xukatu.pdf
understanding_and_using_english_grammar_5th_edition_free_download.pdf