

# 一、化油器式发动机

## 1. 冷车时发动机起动困难

### (1) 故障现象

捷达 CL 型轿车 装用 ACR 发动机,1996 年 5 月生产 行驶里程为 15 万 km。驾驶员反映,发动机在冷车状态时起动困难,往往要踩好几次加速踏板才能着车 着车后发动机怠速不稳 还要连续踩加速踏板供油,发动机运转才能稳定。

### (2) 故障原因

自动阻风门在发动机冷车状态时不能完全关闭。

### (3) 故障诊断与排除

该车装用 2E2 型化油器 采用自动式阻风门 在冷车状态时化油器的阻风门应自动完全关闭。如果出现冷车不好着车的故障,应首先检查化油器自动阻风机构。

将车辆熄火放置一段时间后 打开发动机舱盖 拆下空气滤清器总成 从化油器上部观察 发现此车的自动阻风门正处于开启状态。用手扳动阻风门使其关闭 让另一人起动发动机 结果发动机一次就能顺利起动,说明故障是由自动阻风门工作不良引起的。

2E2 型化油器自动阻风门的结构如图 1-1 所示。自动阻风门是通过一个双金属卷簧随温度变化而扭转的特性来实现对阻风门的开关控制的。双金属卷簧的热源有两个:一个是电阻丝加热,一个是冷却液加热。当冷却液温度较低时,主要由电阻丝加热,当冷却液温度升高到 42℃ 时,水温开关切断电阻丝加热电源,主要由冷却液来加热。这样便实现了低温冷起动时将阻风门关闭的要求。随着发动机温度的逐渐升高,双金属卷簧受热扭转,阻风门便逐渐打开。

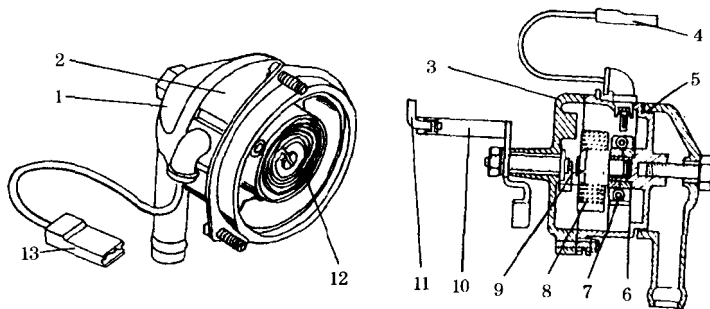


图 1-1 2E2型化油器自动阻风门结构

- 1、5.冷却水盖 2、6 自动阻风装置盖 3. 自动阻风装置壳体 4、13.加热螺旋  
 弹簧电插头 7.加热线圈 8、12.双金属卷簧 9. 随动杆 10. 阻风门拉杆  
 11. 阻风门连杆

通过分析自动阻风门的工作原理可知，产生本故障的原因是双金属卷簧经过长时间使用后 扭转特性发生变化 造成冷车时阻风门不能完全关闭而使混合气过稀，从而使发动机难以起动。

重新调整双金属卷簧的预紧力来改变自动阻风门的开闭状态 故障即可排除。调整的方法如图 1-2 所示 在冷车时松开自动阻风壳体的 3 个固定螺钉 按图中箭头方向转动自动阻风壳体 直到阻风门关闭 然后拧紧 3 个固定螺钉即可。

## 2. 冷车起动后排气管冒黑烟,热车之后正常

### (1)故障现象

捷达 CL 型轿车 装用 ACR 发动机 ,1997年 8 月生产 行驶里程为 19 万 km。驾驶员反映,发动机在冷车状态时起动着车后,发动机有‘突突’的响声 排气管冒黑烟 当冷却液温度达到正常工作温度 80℃ 后 发动机运转正常 排气管不再冒黑烟。

### (2)故障原因

自动阻风门在发动机冷车起动后始终关闭 不能逐渐打开。

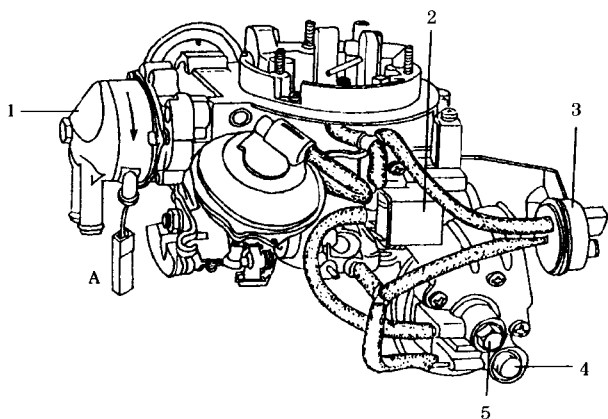


图 1-2 2E2 型化油器自动阻风门的调整

1. 自动阻风壳体 2. 怠速及超速切断阀 3. 热敏时控阀 4. 空调提升调节阀  
5. 怠速调节阀

### (3) 故障诊断与排除

该车装用 2E2 型化油器，采用全自动起动系统，包括自动阻风门、完爆器（又称拉下单元和快怠速机构，即由膨胀单元和四点真空单元控制的节气门开度调节机构）。

首先拆下空气滤清器总成，起动发动机，观察化油器阻风门开度（发现没有完爆间隙，正常时应有 2.7~5.8 mm 的间隙），即阻风门始终关闭，从而造成发动机混合气过浓，燃油燃烧不完全，造成排气管冒黑烟。

拔下完爆器的真空管，检查发现没有真空吸力，进一步检查发现真空管下端的真空量孔被油泥堵死。

2E2 型化油器完爆器的工作原理如图 1-3 所示。发动机在冷机状态下（约为 8℃，不同资料对冷起动温度的定义略有不同，一般认为在 0℃~8℃），阻风门在双金属卷簧的作用下处于关闭状态。

当发动机起动后，化油器喉管处出现真空，真空经过节流阀进入完爆器，吸动膜片后移，膜片拉动阻风门先缓慢打开一定角度

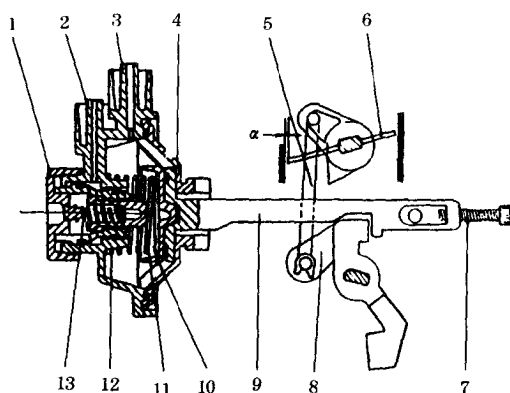


图 1-3 2E2 型化油器完爆器的工作原理

1. 调节螺钉 1 2. 接缓冲器插头 3. 接化油器下体插头 4. 完爆器 5. 阻风门连杆 6. 阻风门 7 调节螺钉 2 8. 阻风门杠杆 9. 膜片拉杆 10. 膜片 11. 完爆器弹簧 12. 调节阀 13. 调节阀弹簧

(此时阻风门一端与化油器内壁的距离约为 2.7 mm 如图 1-4 所示)。节流阀的作用是防止阻风门突然打开使发动机混合气过稀而熄火。完爆器的第 2 路真空与一个真空储存罐相连, 如图 1-5 所示 储存罐真空建立的过程也是阻风门缓慢打开的过程 它的作用也是防止阻风门突然打开使发动机混合气过稀而熄火。储存罐真空完全建立后, 阻风门开度约为 5.8 mm。这样就可以防止发动机冷起动后, 因阻风门关闭造成混合气过浓而使发动机产生淹缸现象。阻风门靠自动阻风门水电复合加热器对双金属卷簧加热 使卷簧扭转一定的角度 拉动阻风门完全打开。这就是发动机从冷起动到暖机过程中阻风门控制的全过程。

用细铁丝轻轻疏通完爆器的真空量孔, 再用化油器清洗剂清洗干净后 装回真空管 重新起动发动机 阻风门开闭正常 发动机运转平稳 排气管冒黑烟的现象消失。

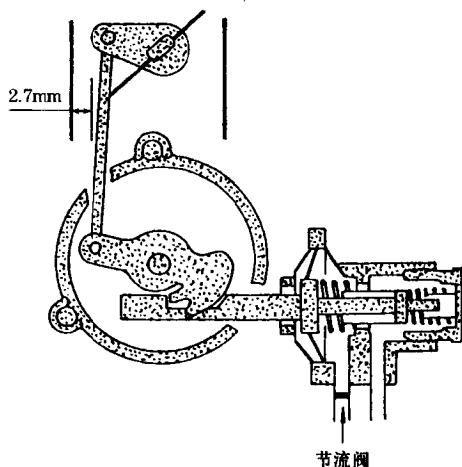


图 1-4 完爆器一级完爆间隙

### 3. 发动机在冷起动时正常，热车后易熄火

#### (1)故障现象

捷达 CL 型 CKD 轿车 装用 ACR 型发动机 行驶里程为 18.5 万 km。发动机在冷车起动时正常 暖机过程（即快怠速）也正常，但发动机热车后易熄火。

#### (2)故障原因

化油器自动阻风门电加热器接线搭铁。

#### (3)故障诊断与排除

该车的发动机装用 2E2 型化油器。仔细观察化油器上的四点真空单元膜片杆的动作过程：发动机冷起动时伸出长度约为 14 mm 正常。起动着车后膜片杆缩回 与节气门脱离接触 节气门由膨胀单元控制 也正常。随着冷却液温度的升高 膨胀单元推动预热杠杆转动，节气门操纵机构的销进入预热杠杆的自由切口内，预热结束。节气门冷怠速调节螺钉由膜片杆控制，但此时膜片杆完全缩回 处于怠速切断状态 造成了节气门关死 发动机熄火。

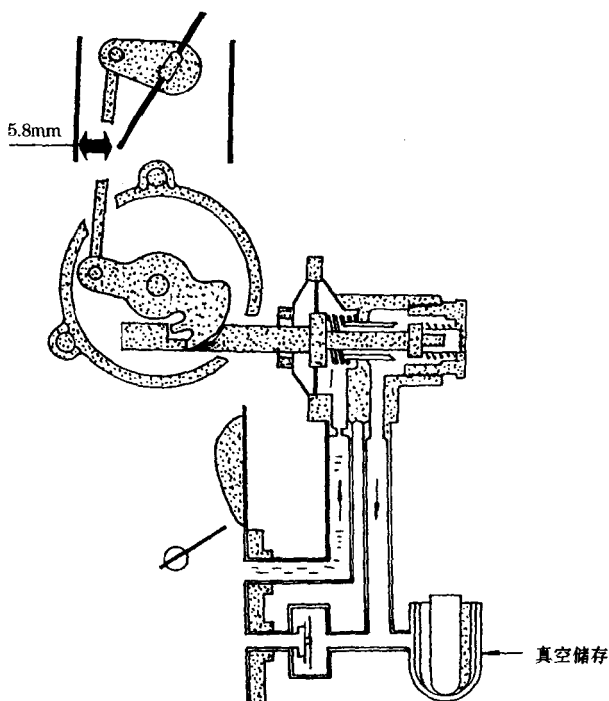


图 1-5 完爆器二级完爆间隙

造成这种故障的原因可能有怠速调节不当、四点真空单元内部脏堵发卡或损坏、真空管路插错等。经检查上述情况都正常。仔细研究发现，这种膜片杆完全缩回停止不动的状态只有在使发动机熄火的瞬时才出现。

关闭发动机，拔下怠速切断阀（又称怠速截止电磁阀）的真空管接头，再次起动发动机，发现膜片杆位置正常，故障消失。检查怠速切断阀处于切断状态，用万用表的电压档测量其接线电压，结果万用表没有电压显示。检查熔丝盒内的 15 号 10A 熔丝，发现已熔断，更换熔丝后再次熔断，说明其控制电路有短路之处。查找相关的电路图得知，此熔丝控制自动阻风门电加热器及进气管预

热等电器。检查自动阻风门电加热器，发现接线固定塑料套已破损 线皮磨破搭铁 搭铁处见图 1-2 中的 A 处)。用绝缘胶布包好并固定该接线 再次试车 热车发动机运转正常 故障排除。

2E2 型化油器怠速切断阀的作用是发动机熄火后能切断燃油及空气的供给，防止发动机因炽热点火而继续运转。四点真空单元的工作原理如图 1-6 所示。怠速切断阀在发动机正常工作时通电导通 四点真空单元的后膜片室与浮子室 大气 相通 此时膜片杆在弹簧力与真空吸力的作用下处于某一平衡位置，其伸出量约为 9.5 mm 控制怠速转速在 850 r/min 左右。关闭点火开关后，断开怠速切断阀的电流供给 怠速切断阀关闭 空气不能进入四点真空单元的后膜片室 同时发动机熄火瞬间 进气支管压力迅速下降 使四点真空单元膜片后移 节气门完全关闭 切断怠速混合气

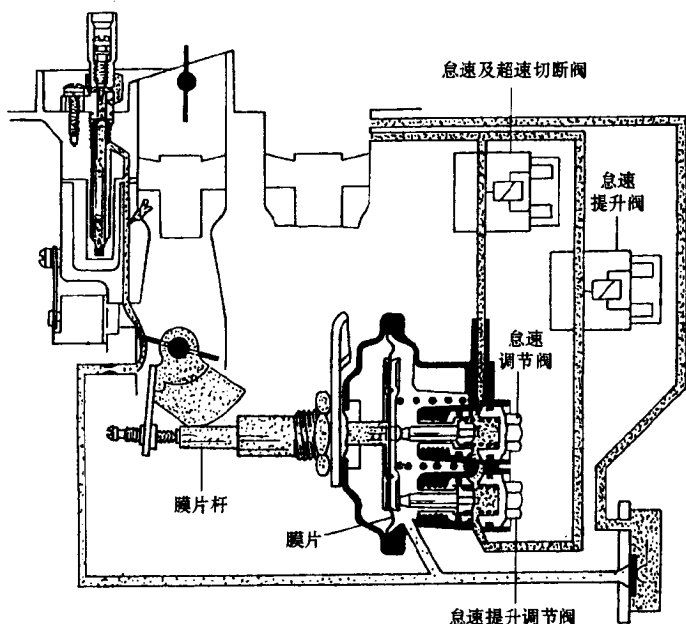


图 1-6 2E2 型化油器四点真空单元的工作原理图

供给 从而使发动机熄火时不发生回火现象。发动机静止后 真空消失 空气进入四点真空单元 膜片杆弹出约为 14.5 mm 顶开节气门,使节气门处于冷起动位置。

在捷达化油器式发动机中,2E2 型化油器怠速切断的是空气通道,而凯虹化油器切断的是怠速油道,因此 2E2 型化油器节气门必须能够完全关闭才能完成怠速切断功能。错误的调整往往造成节气门不能完全关闭 从而产生人为故障 这也是与其他化油器的不同之处。

#### 4. 热车时发动机怠速转速过高

##### (1)故障现象

捷达 GL 型 CKD 轿车 行驶里程为 9.5 万 km。发动机在冷车起动及高怠速正常,但热车后怠速转速降不下来,转速高达 1100 r/min 调整怠速调节阀无效。

##### (2)故障原因

化油器膨胀单元失效。

##### (3)故障诊断与排除

该发动机装用 2E2 型化油器。首先检查并测量化油器的四点真空单元膜片杆的长度为 9.5 mm 正常。但发现与节气门冷怠速调节螺钉并不接触 因此调整怠速调节阀无效。

如图 1-7 所示,节气门操纵杆顶在预热杠杆凸轮上 处于高怠速的暖机预热阶段。正常时 热车后膨胀单元受热膨胀 推动预热杠杆顺时针方向转动,节气门操纵机构的销钉应进入预热杠杆的自由切口内 然后节气门由四点真空单元的膜片杆控制 预热阶段结束。

检查膨胀单元加热水管 畅通 手摸水管外表感觉很热 怀疑膨胀单元失效。由膨胀单元控制预热状态的示意图(见图 1-7),其安装位置及更换方法如图 1-8 所示。2E2 型化油器起动、暖机及正常怠速的控制原理如下:

在冷起动时 阻风门被自动起动装置的双金属弹簧关闭 热

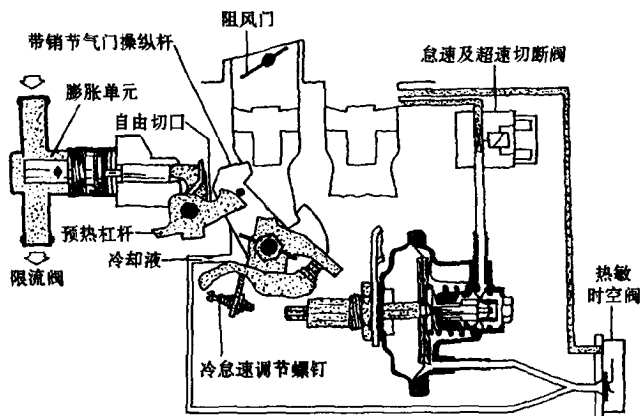
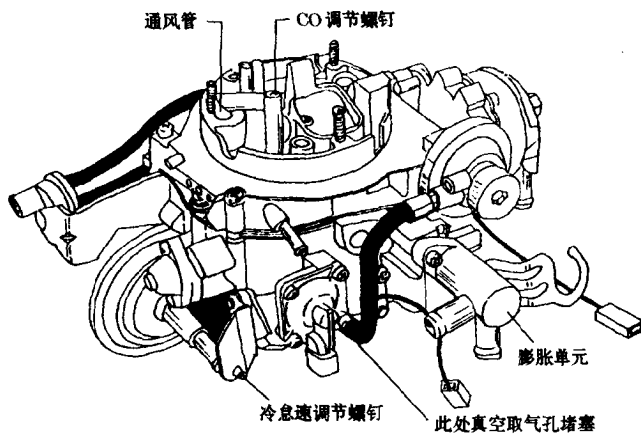


图 1-7 由膨胀单元控制预热状态



### 1-8 膨胀单元安装位置及更换方法

敏时控阀打开，四点真空单元与浮子室相通，膜片杆伸出约为 14.5 mm 推动节气门处在起动位置 即打开一定角度。

②将点火开关转至‘ON’的点火档后 自动阻风门电加热器

热敏时控阀、怠速切断阀电路接通 起动工作准备就绪。

起动后完爆器将节气门缓慢打开 2.7~5.8 mm。起动后短时间内 热敏时控阀受热关闭 四点真空单元不再进入空气 进气管压力作用在四点真空单元上 膜片杆缩回 与节气门脱离接触 发动机进入预热阶段 如图 1-7 所示。

膜片杆与节气门脱离接触后，节气门操纵杆上的销钉顶在预热杠杆的凸轮上 发动机以高怠速运转 以迅速暖机。在预热阶段 膨胀单元推动预热杠杆 预热杠杆控制节气门操纵杆 使发动机高怠速随冷却液温度的升高而下降 直到发动机完全预热后 膨胀单元进一步受热膨胀 推动预热杠杆继续顺时针方向转动 使节气门操纵机构的销进入预热杠杆的自由切口内，预热阶段结束。

预热阶段结束后，发动机正常怠速仍由膜片杆控制。

通过分析膨胀单元的工作原理得知，上述故障的原因是膨胀单元失效 不能推动预热杠杆顺时针方向转动 使节气门操纵杆上的销钉一直顶在预热杠杆的凸轮上，发动机总是处在预热暖机阶段 所以发动机一直以高怠速运转。

换用一新的膨胀单元后，发动机怠速恢复正常，故障排除。

## 5. 发动机起动后怠速运转正常，开启空调后怠速不稳

### (1)故障现象

捷达 CL 型 CKD 轿车 装用 ACR 型发动机，行驶里程为 18 万 km。车主反映 打开空调后 发动机怠速不稳 车身发抖 车辆下坡滑行时易熄火。

### (2)故障原因

化油器怠速提升阀失效。

### (3)故障诊断与排除

根据该车的故障现象，怀疑是化油器的怠速提升装置工作不良。首先在发动机怠速时检查四点真空单元膜片杆伸出长度，测量其长度为 9.5 mm 此时发动机的怠速转速为 850 r/min。开启空调后 观察膜片杆伸出的长度没有变化 而在正常时膜片杆伸出

的长度应该增加到 12 mm , 以补偿开空调后的动力消耗。

再重新起动发动机 开启空调 同时用手摸化油器的怠速提升阀 手能感觉到电磁阀的动作 也能听到电磁阀‘嗒’的一声响。用万用表的电压档测量空调提升阀的供电电压, 为 12 V 正常, 说明怠速提升阀已动作, 于是便怀疑是四点真空单元空调提升调节阀失调。

将怠速调节螺钉向里拧, 直到发动机转速达到 950 r/min 然后关闭空调 发现怠速转速不能降至正常值 仍保持在 950 r/min, 这说明故障不在四点真空单元 于是又将怠速调节螺钉向外拧 恢复原位。

当拔下怠速提升阀上接四点真空单元的真空管, 发动机转速突然提高到 1050 r/min。此时打开空调 怠速转速为 930 r/min, 此现象说明怠速提升阀确实已失效。拆下怠速提升阀, 用万用表的电阻档测量其电阻值 为 35.5  $\Omega$  正常。给怠速提升阀接通 12 V 的电源 该阀动作 但其内部真空通路却打不开。于是拆开检查发现该阀内衔铁上的橡胶因油污和脏物侵入而老化变形造成失效。

2E2 化油器怠速提升的原理参见图 1-6 开启空调后 怠速提升阀电路接通 经怠速提升阀通向膜片室的空气通道构成通路 浮子室内的空气 大气压 进入膜片室后腔 膜片左移直至压力达到平衡状态 膜片杆伸出长度增加至约 12 mm 膜片杆顶开节气门, 从而使怠速转速提高 以补偿空调动力的消耗 保持怠速稳定。

换用一新的怠速提升阀后 起动发动机并开启空调试车 怠速运转平稳 车辆滑行时不再熄火 故障排除。

## 6. 车辆最高速度只有 130 km/h

### (1) 故障现象

捷达 CL型 SKD轿车 装用 ACR型发动机 行驶里程为 9.53 万 km。驾驶员反映 该车经常在市区内跑出租 车速较低 有一次跑长途时发现车速提升不起来, 最高车速只有 130 km/h 而原

来该车能达到 180 km/h。为此曾更换过空气滤清器的滤芯、燃油滤清器、火花塞及高压线 但故障依旧。

## (2)故障原因

化油器副腔节气门卡滞。

## (3)故障诊断与排除

根据故障现象分析 该车的发动机动力不足 高速不良。用大众公司专用点火测试仪 V·A·G1767 检测发动机点火提前角，为 6° 符合标准。因此故障原因可能是化油器脏堵。

拆下化油器并进行解体，在检查各零件的过程中发现化油器副腔节气门及轴上有大量积炭和油泥。用一只手扳开化油器主腔节气门 然后用另一只手扳动副腔节气门 感觉转动有阻滞。

凯虹化油器副腔的开闭由主、副腔节气门锁止机构和副腔节气门真空膜盒控制 当主腔节气门开启至一定的角度后 副腔锁止解除 发动机达到一定的转速和负荷后 副腔节气门真空膜盒拉开副腔节气门至某一特定的角度。如果副腔节气门因积炭和油污发生阻滞时，真空吸力不足以将其拉开，就会造成高速不良的故障。这种故障现象多见于捷达出租车 平时只在市区内低速行驶 化油器的副腔长时间不起作用 加之维护保养不当 副腔常常被油泥和积炭卡死而不起作用。

用化油器清洗剂把化油器副腔上的油泥和积炭清洗干净后，再在节气门轴处滴数滴润滑油，直到副腔节气门运动灵活为止。然后将化油器装车后试车，车速能轻松达到 170 km/h 表明故障已排除。

## 7. 发动机怠速正常，急加速时易熄火

### (1)故障现象

捷达 GL 型轿车 装用 ANL 型发动机，行驶里程为 3.5 万 km。发动机在怠速运转时正常，慢慢加油时发动机也能运转平稳 但在超车急踩加速踏板时 发动机反而容易熄火。

### (2)故障原因

化油器加速泵内膜片破裂导致加速泵不工作。

### (3)故障诊断与排除

ANL型发动机是一汽-大众公司采用自己的技术装备开发的发动机，其机体和点火系统与 AHP型发动机 捷达王轿车用发动机 相同，气缸盖和供油系统与 ACR型发动机相同 属 AHP型和 ACR型的综合产品。

根据故障现象可以判断化油器在急加速时供油量不足，应重点检查化油器的加速泵。

拆下空气滤清器 不起动发动机 用手快速转动化油器的节气门 同时从上往下看 观察化油器主腔 发现加速泵不喷油。检查加速泵的连动机构 如正常 说明故障原因可能在加速泵本身或加速油道。

拆下化油器并解体，彻底清洗后再用压缩空气吹通加速泵喷嘴及供油油道 并没有发现有堵塞现象。倒置化油器 拆下固定加速泵盖的 3个螺钉 应注意加速泵的 2个 O型密封圈不要丢失)，取下加速泵盖及弹簧 发现加速泵膜片已经破裂。

更换加速泵膜片并按拆卸的相反顺序装配化油器后，加速泵喷油正常。上路试车 发动机在急加速时运转良好 动力性好 故障排除。

## 8. 发动机怠速不稳，转速忽高忽低（一）

### (1)故障现象

捷达 CL型 SKD轿车，装用 ACR型发动机，行驶里程为 26.17万 km。发动机怠速不稳 怠速转速在 600~1000 r/min 之间变化 在行车时踩下离合器换档 发动机易熄火。

### (2)故障原因

化油器副腔锁止失效，导致副腔关闭不严。

### (3)故障诊断与排除

根据故障现象，基本可以判断为化油器故障。首先拆下化油器并对化油器进行彻底清洗，然后装车并将怠速转速调整至 850

r/min 尾气排放 CO 值调整至 1.5%，发动机运转平稳。上路试车发现发动机加速正常而怠速转速仍不稳，每次停车后发动机怠速转速都不同。

解体化油器，对怠速空气量孔、怠速油量孔进行仔细清洗，检查怠速切断阀也没有发现异常。

起动发动机，重新调整好发动机怠速。经检查发现当每次用手扳动节气门然后放松时，发动机怠速转速就会变化。于是怀疑化油器副腔节气门关闭不严。在发动机处于怠速状态下用手扳动副腔节气门，发现旷动量较大。轻轻扳动一下副腔节气门，发动机怠速转速就有明显变化。

再次拆下化油器，发现副腔节气门与主控节气门的锁止销已磨出很深的沟槽，同时回位弹簧的弹力减弱，节气门轴向窜动量过大，造成副腔锁止失效。在放松油门踏板时，主控节气门虽然关闭，但副腔节气门不能迅速回位，关闭不严，使怠速转速偏离调定值，导致发动机怠速不稳。此现象属于化油器的正常磨损。

换用一只新化油器后试车，故障排除。

## 9. 发动机怠速不稳 转速忽高忽低（二）

### (1) 故障现象

捷达 CL 型 SKD 轿车，装用 ACR 型发动机，行驶里程为 8.51 万 km。发动机怠速不稳，忽高忽低，转速无规律变化。

### (2) 故障原因

化油器怠速油道堵塞。

### (3) 故障诊断与排除

首先上路试车检查，发现车辆在匀速行驶和急加速时均正常，只是在脱档滑行发动机怠速运转时不稳定，故障原因可能是化油器怠速油路堵塞。

从进气支管上拆下化油器并解体，拆下怠速切断阀 CO 调节螺钉、怠速空气量孔和怠速燃油量孔上面的螺栓堵塞，对化油器进行彻底清洗。认为化油器的油道畅通后，装复化油器并将化油器装

回发动机上 起动发动机 故障现象依然存在。

经分析认为化油器还是没有清洗彻底，再次拆下化油器的上述零件重新清洗，考虑到上次清洗时只拆下了怠速燃油量孔上面的螺栓堵塞而没有拆下怠速量孔本身 此次将其拆下清洗 发现量孔干净没有杂物。将化油器倒置并轻轻拍打，发现从怠速量孔内倒出来一个沙粒，故障原因找到了。怠速燃油量孔的位置如图 1-9 所示。

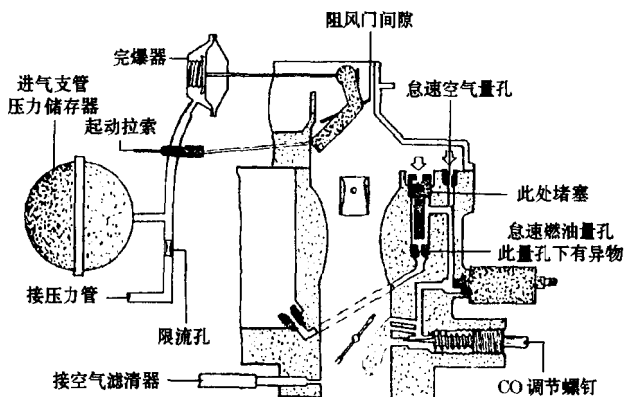


图 1-9 凯虹化油器怠速燃油量孔的位置

清洗化油器时，一般修理人员习惯上只拆下怠速燃油量孔上面的螺栓堵塞（不了解结构原理的人甚至不知道此堵塞下面有燃油量孔 因此也不拆下堵塞）然后向下面的怠速量孔喷化油器清洗剂，而怠速量孔本身并不拆下。这种方法对一般油污及胶质来说都能清除 但对于沙粒、木屑等异物就不易清除。

将化油器装复后试车 发动机怠速运转正常 故障排除。

## 10. 发动机在怠速时无规律熄火

### (1) 故障现象

捷达 CL 型轿车 装用 ANL 型发动机，行驶里程为 7.2 万 km。驾驶员反映，发动机在怠速时总是无规律熄火。发动机正常

起动运转一段时间后上路行驶，在车辆停车时，发动机会突然熄火 再次起动后 怠速又恢复正常。

### (2)故障原因

化油器怠速切断阀工作不良 化油器搭铁线接触不良。

### (3)故障诊断与排除

起动发动机，发动机能正常运转，没有抖动现象，一切正常。把发动机的怠速转速调至标准值 850 r/min, CO 值调至标准值 1.5%之后 上路试车 发动机还是出现怠速运转时突然熄火现象，说明化油器的怠速油道堵塞或怠速切断阀工作不良。

用手摸怠速切断阀 让另一人将点火开关打开和关闭几次 不起动发动机 )手上能感觉到怠速切断阀有‘ 咔哒、咔哒 ’开启和关闭的振动动作 但感觉怠速切断阀有时工作、有时不工作 不稳定。

检查化油器怠速切断阀的电源接线插头，发现内部有许多油污。将其清理干净后重新插上。再检查化油器在气门室罩上的搭铁线，发现搭铁线的表面也有大量的油污，并且连接插头已经松动。对油泥进行清理 再用钳子将插头夹紧 之后上路试车 发动机怠速运转时平稳，再也没有出现自行熄火的故障。在此提醒车主 在清洗化油器和日常维护保养时 应对化油器的搭铁线进行清洗和紧固 以防止类似故障的发生。

## 11. 发动机耗油量大，排气管冒黑烟

### (1)故障现象

捷达 CL 型 CKD 轿车 装用 ACR 型发动机 行驶里程为 7.39 万 km。驾驶员反映 近几天发动机出现耗油量大 加速时排气管冒黑烟现象。

### (2)故障原因

化油器真空加浓阀卡滞。

### (3)故障诊断与排除

根据故障现象，初步判断发动机提供的混合气过浓，化油器相关元件有故障。可能发生的故障原因有：

化油器主腔中的主喷孔磨损过大。

②浮子室的进油针阀关闭不严导致浮子室油面过高。

化油器主、副腔空气量孔堵塞。

主腔燃油主量孔磨损过大。

真空加浓装置中的真空活塞不能吸动或加浓阀卡住而始终起加浓作用。

⑥浮子破裂或有胶质粘接。

从车上拆下化油器并进行解体 检查发现真空加浓阀卡住 处在常开状态，导致始终处在加浓位置。检查后断定真空加浓阀被卡住的原因是燃油品质不佳。

用化油器清洗剂清洗真空加浓阀，使之活动自如。为慎重起见，同时又清洗各油道及空气量孔。清洗后重新正确安装化油器，试车 发动机在各种工况下运转 排气管均不再冒黑烟 经过几天的观察 发动机耗油量也正常 故障排除。

## 12. 清洗化油器后，发动机加速无力，排气管冒黑烟

### (1)故障现象

捷达 CL 型 SKD 轿车 装用 ACR 型发动机 行驶里程为 12.8 万 km。驾驶员反映 因该车油耗量增大 于是清洗了化油器。装车使用后耗油量不但没有下降 反而出现了发动机加速无力、车辆在空档滑行时极易熄火的故障。

### (2)故障原因

化油器主、副腔空气量孔装反。

### (3)故障诊断与排除

根据驾驶员所述及该车的故障现象，诊断为化油器故障。拆下化油器并解体检查 发现化油器的主、副腔空气量孔装反了。

捷达 SKD 轿车采用双腔分动下吸式凯虹化油器。当发动机在中、小负荷时化油器的主腔单独工作 当发动机负荷增大时 在真空吸力的作用下，副腔开始参与工作。在化油器内部安装有主、副腔空气量孔及主、副腔泡沫管。主腔空气量孔流通截面面积较