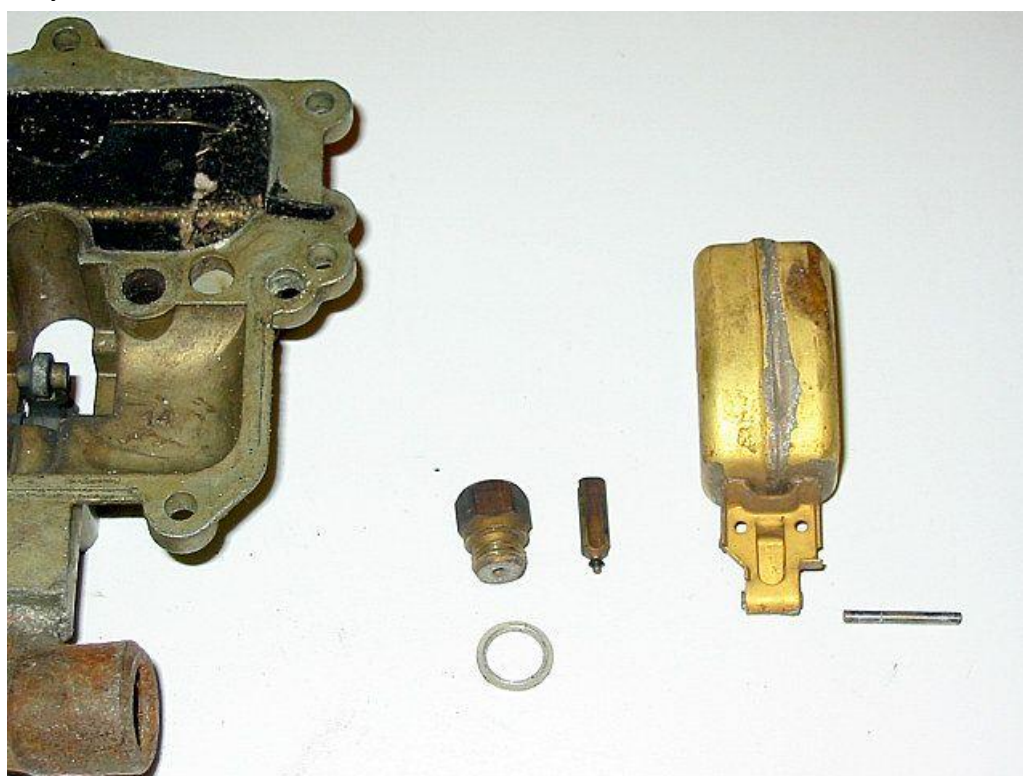


ЕВТИНИ КОНСКИ СИЛИ ЗА 402-ри. ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И АДАПТИРАНЕ НА КАРБУРАТОР К-135 – Трета част

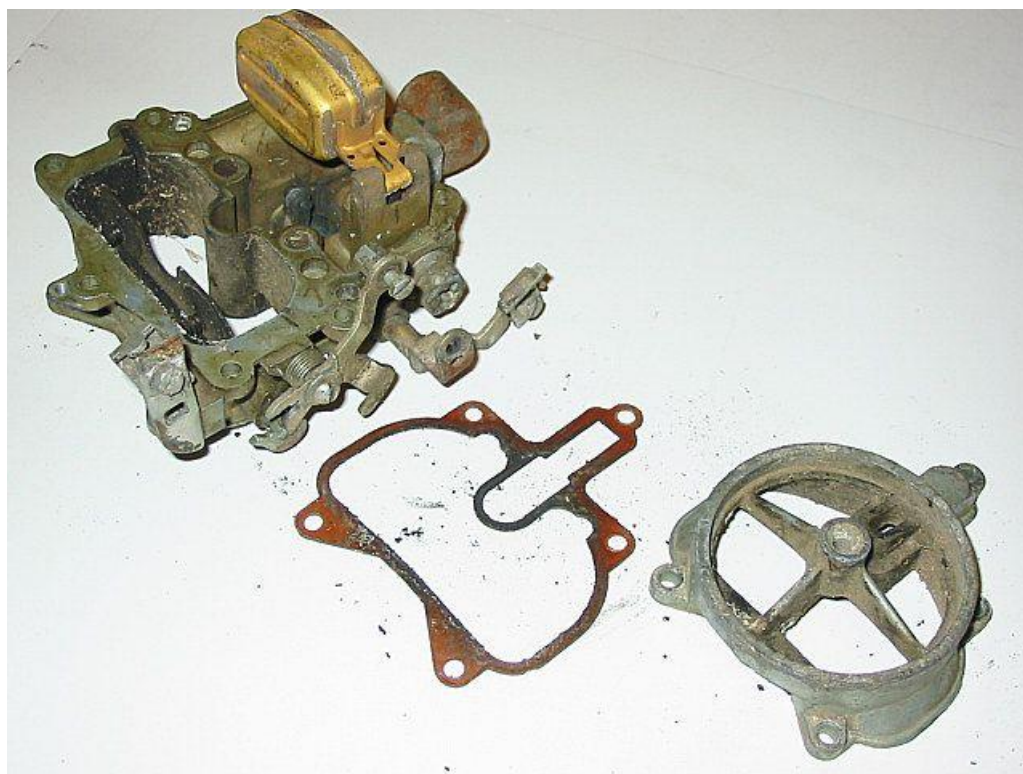
IV. ГОРНА ЧАСТ.

- Разглобяване и почистване на горната част –

И така, остана ни само горната част, която се състои от две половинки – основната горна част и гърловината. Като начало си струва да махнем поплавка, за да не ни пречи. Почуквайки с отвертката, изтръскваме оста и поплавка е долу. След това вадим освободената игла и с ключ 12 развиваме нейния корпус, като не забравяме да обърнем внимание на уплътняващата алуминиева шайба.



След това, развивайки 5 винта, разединяваме двете части.



Отделяме гърловината и гарнитурата и продължаваме с разглобяване на останалото.

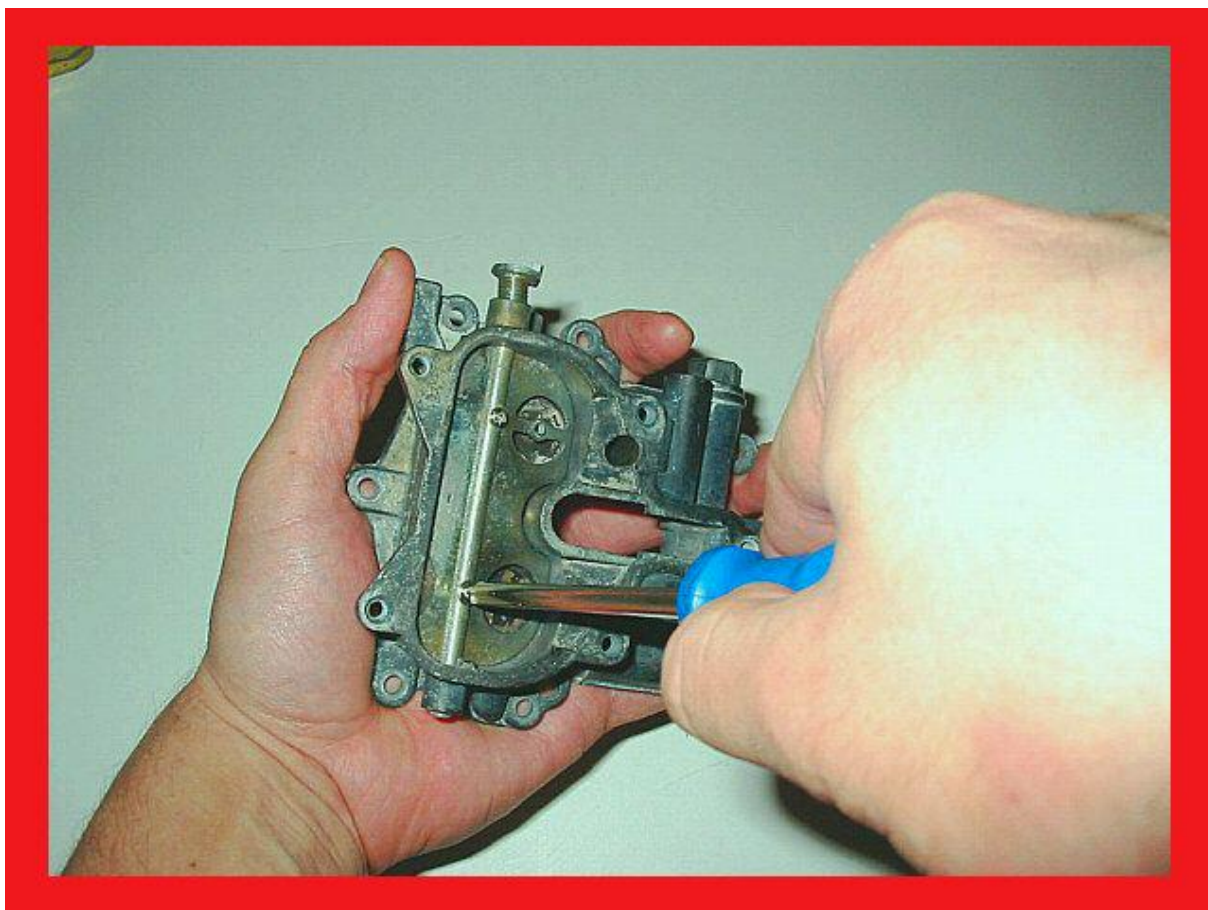


А именно: развиваме ъгловия подаващ щуцер(той най-вероятно няма да ни потрябва повече). След това от страницата на този канал, с ключ 14, развиваме тапата и откриваме надянатия на нея бензинов филтър. Тук също има уплътняващ пръстен. Продължавайки обиколката, развиваме привождатата планка на смукача(полезно да се запомни в какво положение е била и къде е пружинирала, иначе при сглобяването може да ни заболи главата☺). Накрая сваляме държача на жилото за смукача.

По нататък е малко по-сложно. Измъкваме штифта от съединението на натискащата пета на ускорителната помпа с ваячето, избиваме ваячето(употребявайки по необходимост дорник и горелка) и попадаме при винтовете на клапата на смукача. Предполагам, че помните винтовете на дроселните клапи. Тук е аналогично. Опитът ни показва, че подобните винтове в един и същи карбуратор са центровани по един и същ начин. Ако сте имали късмет първия път, ще ви провърви и сега или обратното ☺.

ВНИМАНИЕ, ВНИМАНИЕ!

Никога не развивайте винтовете от клапите, държейки капака по този начин =>



Отплесналата се отвертка пробива в дланта дълбоки и болезнени дупки, а това, че ще отплесне рано или късно е 100% сигурно. Когато клапата остане в ръцете ви, проверете пружинките, които притискат клапанчетата. Ако карбуратора е бил монтиран на силно прегряван двигател, пружинките може да са омекнали. Тогава трябва да им намерите замяна иначе няма да работи смукача. Подбирайте такова усилие, че клапанчетата да се притискат в седлата, но за отварянето да е достатъчно и най-малкото „подухване“.

В резултат на всички усилия получаваме това:



... което и отнасяме за миене по стандартната процедура. Задвижващото валяче на уск. помпа, в местата на контакт с втулките, често ръждясва. В такъв случай и него зашкурваме до блясък. Може да минем и през втулките, свивайки парче шкурка като тръбичка.

- Различия на горните части при K-135 и K-126 –

За това мога да кажа много малко, защото все още не съм убеден дали това са разлики или по различно време са се поставяли и на двете серии. Затова просто ще разкажа, какво и в какви варианти може да откриете в своя карбуратор.

Поплавъкът може да бъде както месингов, така и пластмасов:



Във функционален план няма разлика, само това, че на пластмасовия не се регулира „максимален ъгъл на провисване“ и той не може да въртне номер на начинаещия ползвател, като заклини иглата в отворено положение. Ако вие сте този начинаещ ползвател и поплавъка се е оказал месингов, не се огорчавайте. Просто не забравяйте, че освен основното езиче за регулиране, чрез което се задава нивото на бензина, има и второ, което ограничава движението на поплавъка надолу. И това второто, трябва да позволява на поплавъка да слиза надолу само толкова, че иглата малко да отвори(в ръководството е спомената цифрата 1.2мм), но не повече. Ако спазвате това правило, може да не се боите от преливане.

Между другото за иглите – обикновено в карбураторите на това семейство се използват клапани от вида за К-126: с основа за ключ 12. Не съм много сигурен, но ми се струва, че на част от К-135 съм виждал игли с корпус за ключ 10 като при К-151. По

моему точно при тези, в които от завода е поставен пластмасов поплавък. Да се рзличат е лесно, даже и резбата е различна:



Функционално, корпусите на иглите не се различават. Даже и в двата се поставя една и съща игла.

Последното, което може да се различава е дизайна на гърловината:



Прагчето, доколкото ми е ясно, го има при карбураторите от първите партиди. После е премахнато и добре са направили, на „цялата“ гърловина е по-лесно да се нахлузи гумения ръкав от въздушния филтър.

- Доработване на горната част –

Тук също имаме известно количество излишен метал, което може да се изпили за благо на нашето дело. Начина и инструмента избирайте сами. При мен се получи това:



Ако мислите да закрепите към гърловината нещо от рода на москвичовата „костенурка“, си струва да запазите гнездото за

шпилката. Останалото не ви трябва. Да се крият винтовете на клапата на смукача няма смисъл. По-просто е за лятото да я махате изцяло. През зимата рядко се търси пълната мощност от двигателя. Накрая проверяваме плоскостите също и на гърловината. Някои „майстори“ успяват и там да огънат ушите. Ако е необходимо изправяме.

След изпилването остава да съберем горната част и тук има няколко нюанса.

- Задвижващото валяче на уск.помпа не трябва да се смазва, защото втулките не са защитени от боклуци.

- Клапата на смукача не е дуракоустойчива – може да се обърне. При затворено положение пружинките трябва да стърчат навътре в карбуратора а не навън, защото клапанчетата няма да може да се отварят от въздушния поток.

- Обърнете внимание на горивния филтър. Той има две мрежести прозорчета, разделени с двойка широки пластмасови стойки. Когато завивате филтъра се постарайте нито една от стойките да не застане срещу канала, който води към поплавъковата камера. Това може да се проконтролира, като се погледне през канала на сваления иглен клапан.

- Настоячиво ви съветвам да поставите такава игла:



Или не съвсем такава ако в карбуратора е поставен клапан с тънък корпус. В този случай ви трябва „уникар-3м” за К-151. И все пак нищо не ви пречи да вземете от комплекта само иглата и да оставите стария корпус. Ментетата са много, така че внимавайте.

Защо е важно да се следи за качественото уплътняване на иглата при 126-та серия – защото е наличен един малковероятен, но съвсем реален сценарий за подпалване на машината. Свързан е с това, че поплавъковата камера, чрез кладенчето на направляващото стебло на уск. помпа е свързана с двигателния отсек. Да предположим, че иглата е заяла на отворено и поплавъковата камера е препълнена а собственика с недостатъчен опит, не е схванал веднага ситуацията и е допуснал логичното ѝ продължение – угаснал от задавяне двигател. Следващите опити директно да се запали на стартер нямат успех, но водят до малковероятния сценарий, когато бензиновата помпа качва бензин в карбуратора по-бързо отколкото той успява да мине през бензиновите жикльори и през разпръсквачите да

изтече в колектора. В резултат нивото на бензина се вдига над разпръсквачите и стига до ръба на кладенчето на стеблото на уск.помпа, откъдето изтича навън право върху горещия колектор. След това е необходима само една искра. Така че внимавайте за състоянието на иглата. Серийно, „камионджийската“ 126-та серия няма обратен бензин. На нас наличието ще ни е от полза. Да се намери оригиналният чугунен тройник е малковероятно, но има прост начин за решаване на задачата. Тройник със същата резба, но с по-друга конфигурация(53-3829420-02)се използва за включване към блока на два датчика за налягане и се намира лесно, а да се направят преходи за маркуч може с помощта на два щуцера от корпуса на термостата(53-11-1104215)от двигател 402 за Газела.





Резбата е конусна и не е нужно да се уплътнява. Все пак проверете за теч след монтирането. Трябва само да се калиброват обратния бензин като разпробием съответния щуцер с 6.5мм, нарежем резба М8 и завием част от болт с пробит отвор 1мм. Ако имаме потопена инжекторна помпа, отвора трябва да се увеличи до 5мм. И накрая – бележете по някакъв начин калибрования щуцер и след монтажа се уверете, че сочи в правилната посока, за да няма изненади☺.

Сега преминаваме към събирането на възстановения карбуратор, където ще внедрим още няколко полезни неща.

V. Сглобяване.

След прочитането на трите части на статията, във всяка от които има описание на аеродинамични подобрения, сигурно си задавате въпроса струва ли си да се хаби време за това? Ако вашите технически възможности позволяват да обработите карба без много усилия – направете го. Няма да е излишно. Ако обаче

нямате инструменти а двигателят е сериен и не го развъртате над 3500об/мин, резултатът не си струва загубеното време. Резултати от такива доработки се усещат, когато карбуратора се поставя на двигател с повишен обем или разпилен по пистовите канони(с ограничител на 7000об/мин.)

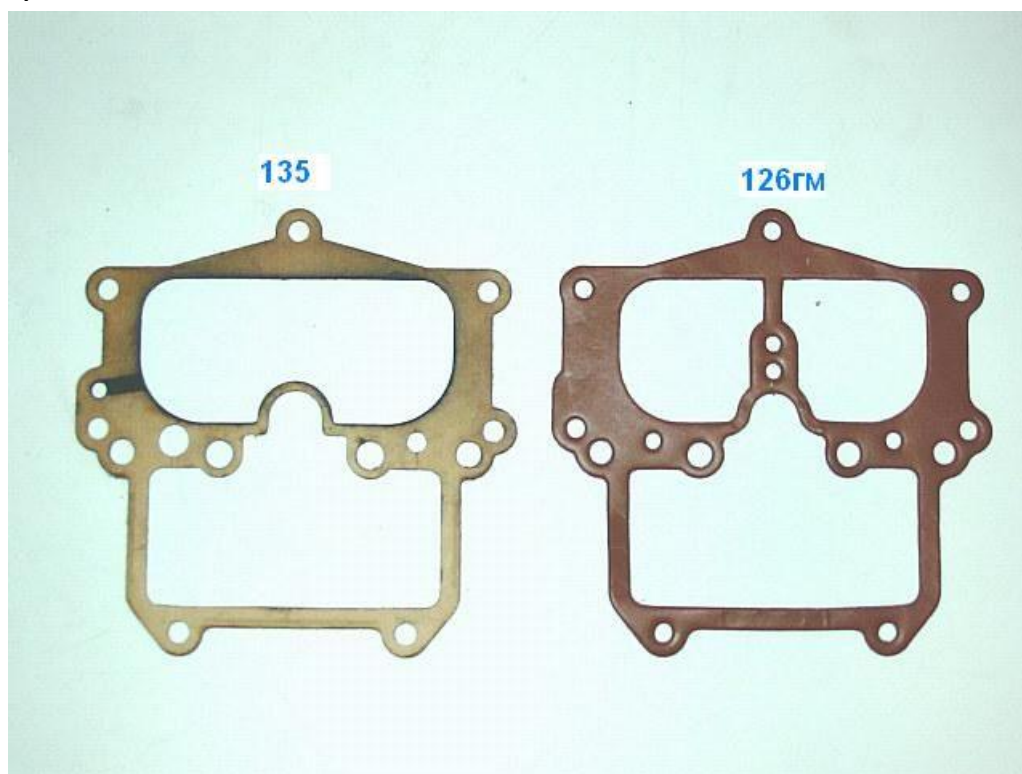
Има още един случай, когато те са желателни – когато в обикновен „лекоавтомобилен“ К-126ГМ се поставят намерени или изработени самостоятелно 27мм големи дифузьори със съответния набор жикльори. Вече споменах за такъв вариант. Той е напълно жизнеспособен, когато не намерите К-135. При „лекоавтомобилните“ К-126 смесителните камери са с по-малък диаметър – 32 вместо 34мм и в тези условия грамотното обработване на карба реално облекчава дишането на двигателя и позволява плътното доближаване до показателите на истинския К-135.

Между другото, има специфичен момент точно за този вариант – при слагането на малки дифузьори от К-151С трябва да се запили края на клапата на смукача, защото няма да се затваря до края. Това не влияе на пусковите характеристики.



Време е да събираме карбуратора. В това няма нищо сложно. Може да има варианти с гарнитурите. Ако сте запазили родните гумени, поставете ги. Ако са се втвърдили – накиснете в бензин за денонощие и оставете да изсъхнат. Ако не сте ги запазили, има смисъл да обиколите магазините за гарнитури от „лекоавтомобилния“ К-126ГМ. Горната гарнитура се отличава с наличието на една преграда и липсата на един отвор, който не ни

трябва и без това.



Изрязваме с ножица преградата и сме готови. А долните гарнитури са абсолютно еднакви. Ако и това не намерите – остават картонените, които при прави плоскости работят достатъчно добре. И моля, не стягайте винтовете с все сила. Вече разбрахте до какво води това. От течове може да не се плашите. Същото се отнася и при поставянето на колектора. Ползвайте скъсен на половина ключ, за да служи като ограничител на стягането. При съединяването на основата със средната част, тези два винта, които са с главата надолу, си струва да завиете с херметик за резби: обичат да се развиват и изпадат. И в никакъв случай не притягайте винтовете на основата при токущо загасен двигател, ще смачкате размекналата се от бензин гарнитура.

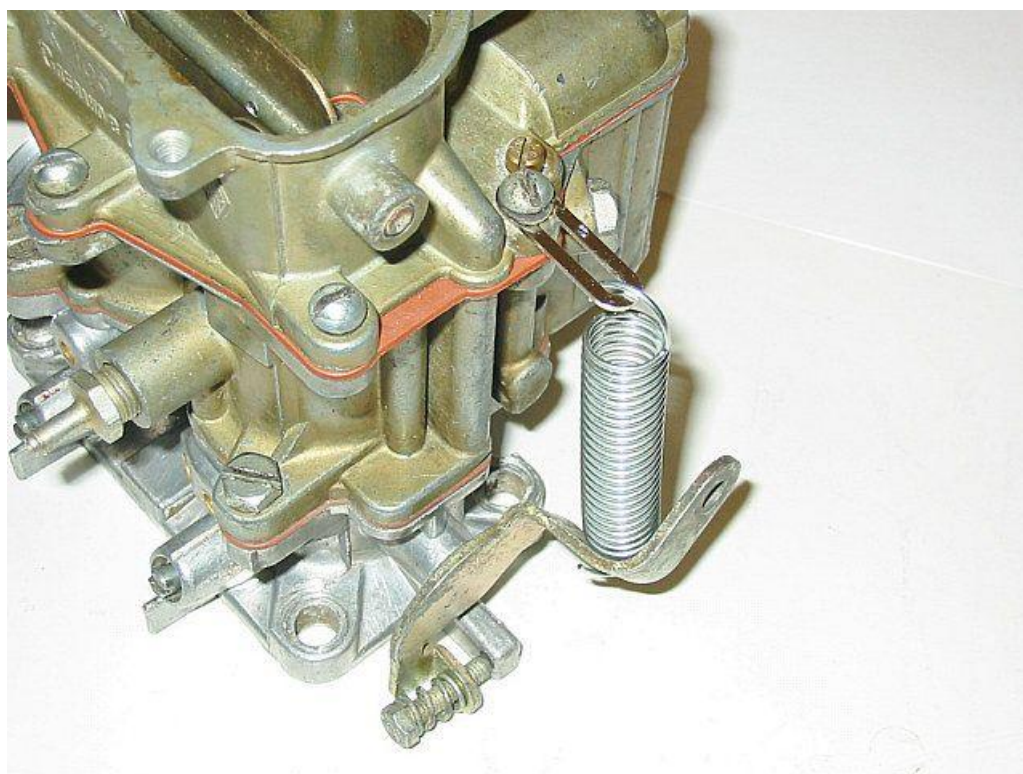
А сега обещаното модифициране. Тук притежателите на карбуратори от 126-та серия печелят при дифузьорите, защото ще е необходим по-малко труд отколкото при K-135. В този момент карбуратора би трябвало да изглежда така:



Първото полезно нещо – снабдяване на K-126И с интегрирана възвратна пружина на дроселните клапи. За това, както и за следващите модификации ще ни потрябва един добре подбран ремкомплект:



Нарича се „Планка за карбуратор 073 с приводи“ и е с кат.№ 21073-1108136. В него трябва да има „люлка“ с две ябълки, две щанги с пластмасови накрайници и самата възвратна пружина(тя се продава и отделно под № 2108-1108116-10). Останалото не ни интересува. Освен пружината ни трябва и нещо, което да затиснем с един от винтовете на капака, за да служи за горна кука. Резултатът:



Тук има нюанс – ако втулките на оста на клапите са износени, такова закрепване на пружината може да доведе до усукване на оста и засмукване на въздух. В такъв случай е по-добре пружината да се закачи за дроселния сектор от другата страна на основата.

За К-135, чийто привод на клапите е доработен по втория способ, не е възможен такъв вариант, затова втория край на пружината трябва да се закачи на външна планка. И това не е много просто. Лично аз я закрепих чак към щита на двигателния отсек, като удължих края с тел.

Ако привода е доработен по първия способ и от страницата на основата, където беше „гъбата“, стърчи парче от оста с плоските части, има надежда. Спомняте ли си лостчето, което седеше на оста вътре в „гъбата“ и което извадихте в самото начало? Върнете го на място и ще получите удобна долна кука за пружината. Остава да повторим номера с куката под винта на капака. В този случай ще трябва по-дълга и по-дебела кука.

Следващата модификация е за тягата на уск. помпа. Тя работи добре, когато се използва именно като тяга, тоест по своята основна „специалност“. Понякога и се налага да работи като тласкач – например при задвижване механизма на смукача. И точно в този случай резултатът е фалшив. Тягата се усуква и се опитва да влезе по-навътре в отвора и като резултат дроселните клапи, които по идея трябва точно да следват въздушната клапа, или изобщо не се приотварят или се отварят всеки път на различен ъгъл. Има прост лек за това(за K-126), или не съвсем прост☺. Връщаме се към почнатия ремкомплект и вадим „люлката“ с ябълките. Изрязваме ябълките:



За следващата операция е необходима настолна бормашина – трябва в центъра на всяка стойка да се пробие отвор 2.5мм за резба М3.



По-нататък мисля, че е ясно:



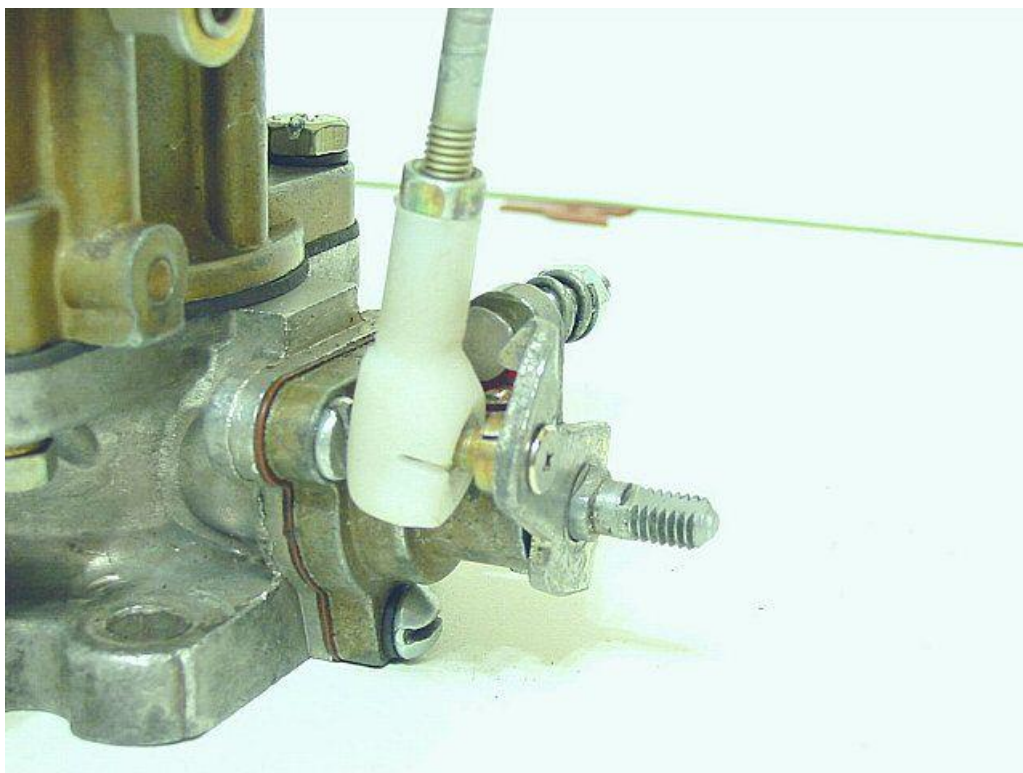
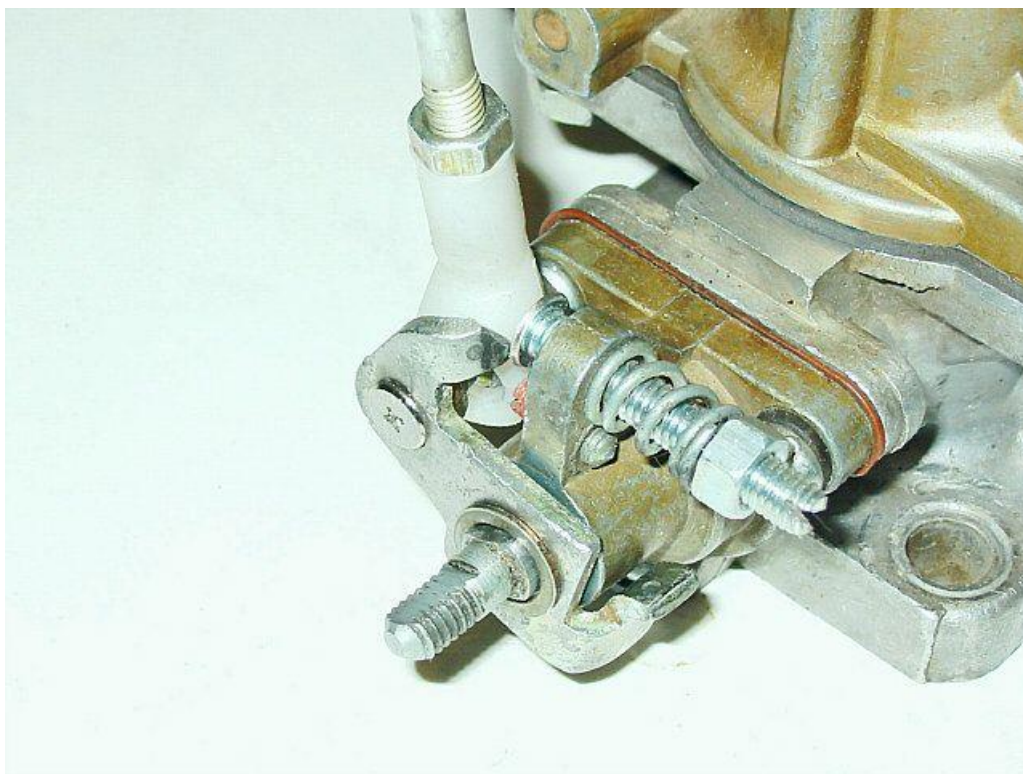
Отворите в планките на карбуратора трябва да се разпробият до 5мм, а в пластмасовите накрайници да се разширят, за да се щракват на ръка. Късата тяга от комплекта си е като за тук. Вашият K- 126 е готов.

А с K-135 веселбата сега започва. За да се намести ябълката трябва пак да се прибегне до металорежещи инструменти. Вече прекроената планка за привода на дроселната клапа ще се наложи да поорезжете още малко – на упорната пета за винта за количеството да се придаде такава форма:



Защото по средата на хода си ще се разминава с накрайника на тягата. Също така обърнете внимание на самия долен накрайник: За да не закача за нищо, трябва да се обработи на шмиргел. Как ли – радикално. Трябва да се изпили всичко та около „джоба“ на ябълката да останат полупрозрачни стени. После на място да се дообработи. Между другото, късата тяга от комплекта вече не върши работа. Трябва да се скъси по място дългата и да се нареже резба 5мм за пластмасовия накрайник.

Следващия проблем: Понеже винта за количеството вече не достига до опорната пета, го заменяме с винт с изпилена глава:



... и по такъв начин възстановяваме контакта. Обърнете внимание на плоскоглавия винт на капачката, отново, за да се размине с накрайника, както и още по-плоскоглавия винт закрепващ

ябълковидната стойка. От тази страна плътно се притиска сектора.

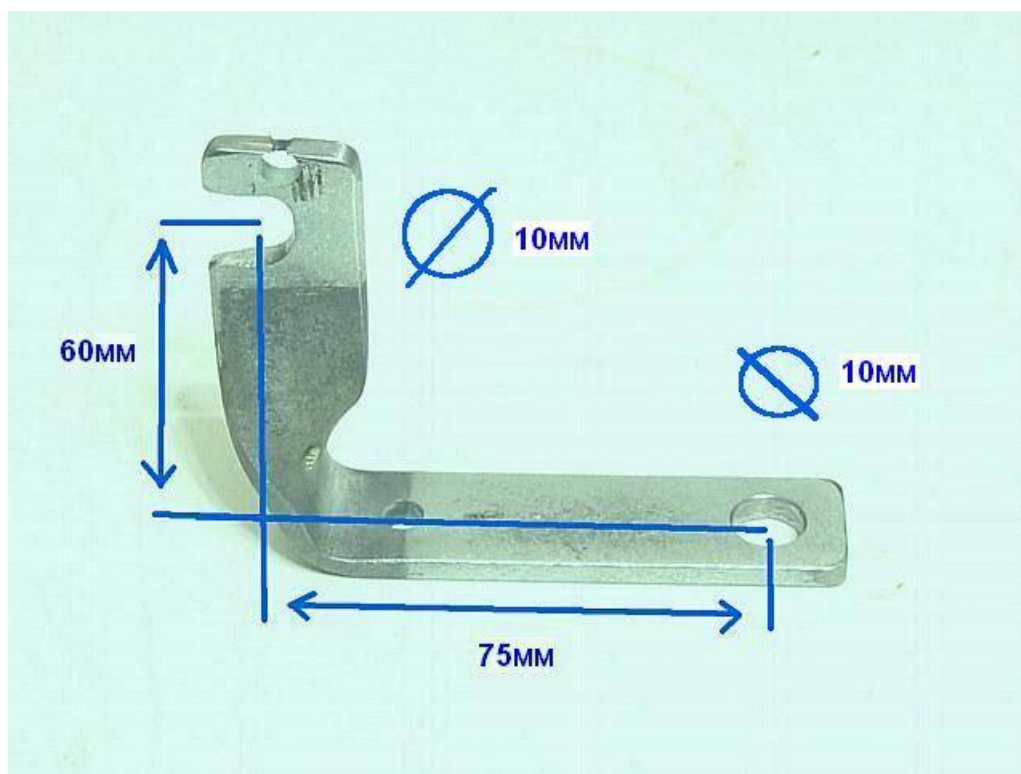
С това е приключено с усложненията: горният накрайник изисква внимание колкото и при K-126. Окончателния резултат:



Ето това е всичко. Може да отнесете карбуратора и да го поставите на двигателя. Искане ми се да ви зарадвам, че нашите приключения свършиха, но не е така. Има още няколко места за прилагане на сръчни ръчички 😊. Първото е колектора. Диаметърът на смесителните камери в карбуратора е 34мм а дупките в колектора са 32 + 32мм или в най-добрия случай 32 + 36мм. Не е казано, че това елиминира спечеленото изцяло, но е по-добре да се разширят отворите с бормашина и борфреза. Металоазбестовата гарнитура също трябва да е от K-135 с отвори 34мм.

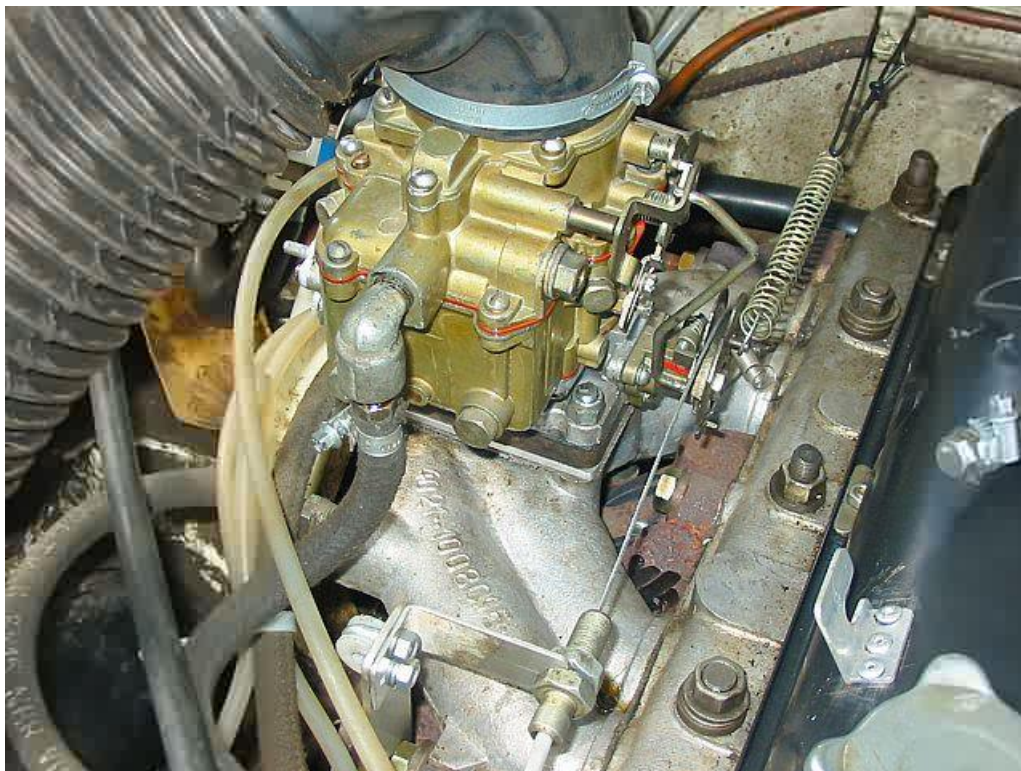
После ще ни трябва ново жило за газта и нов кронштейн за бронята. Вземаме жило от новата модификация за двигател 406,

около 3 пъти по-дълъг от оригиналния. Кронщейна ще трябва да си изработим сами. Той ще изглежда примерно така:



... и ще се крепи за средната шпилка на колектора, върху гайката навита там. Жилото ще премине като буква У около

двигателя(бронята да се скъси на място) и към карбуратора ще
дойде откъм радиатора.



Желателно е за кронштейна да се използва по-дебел метал, иначе той ще пружинира, което води до непълно отваряне на дроселовата клапа.

Последния проблем, който трябва да решим е закрепването на въздушния филтър. Тук лошото е това, че карбуратора е висок и до опиране в капака остава много малко разстояние. Възможността да се постави тенджерата като при К-151 е под въпрос и аз не мога да я препоръчам. Вариантите с по-малка височина са:

1. Всеки филтър от инерционно-маслен тип – от ЗМЗ-24Д или такъв от УМЗ-417 (новият модел е със сменяем хартиен елемент). Нито един не застава нормално защото тенджерата не може да се размине с горивните щуцери/тройник. Обиколният вариант е да се обърне карбуратора с прозорчето към моторния щит. Тогава тенджерата влиза свободно. Обаче при такова положение

на карбуратора, при интензивно ускорение бензинът бяга от жикльорите а не ги залива, което води до обедняване на сместа. До колко се влошава ускорението и наистина ли се влошава никой не е засичал, но си струва да се има едно на ум. Още един обиколен вариант е да се внедри горивен щуцер в болта на филтърчето по този начин:



... а щатния отвор да се затапи. В този случай обаче ще трябва да се прави външен тройник за обратния бензин.

2. Нископрофилен спортен филтър от тип „тенджера“ ако има любители на такива. Преходната пластина ще трябва да се изработи самостоятелно.

3. „Костенурката“ от Москвич 2141 или аналогична а по-нататък по желание. Най-лесно е за филтър да се приспособи буренце от ЗМЗ-406 а тракта да се събере от гумените елементи на същия.

4. Същото, но без костенурка – моят вариант:



Събира се от следните елементи:

- V-образен ъгъл от 405 евро2 (3302-1109192-30), който се надява направо на гърловината на карба.
- Гофра от 406
- Г-образен ъгъл от 406
- две кутийки от кафе☺

Проблемът на тази конструкция е в това, че няма къде да се дене маркуча за картерните газове. Аз накрая врязах маркуча в едната от кутийките. Получи се това:



Надявам се, че при вас ще се получи не по-зле. Карбураторът на снимката е K-135, но и нашият ще изглежда така.

Ако на свой страх и риск искате да експериментирате с „тенджери“, е добре да се опита с такава от Газ – 3307, пълно копие на тази за K-151, но с по-тесен отвор и отдолу стърчи щуцера за вентилация на картера. Може да се постави и такава за K-151, но трябва да се изработи такъв преходник:



Този вариант е по-лош с това, че ще трябва да се свали гърловината от карбуратора, а тя не е поставена току-така. Тя не е само за закрепване на възд. Филтър, но е и аеродинамичен елемент, насочващ въздушния поток вертикално в малките дифузьори. Без гърловината, подходящия хоризонтално поток ще се стреми да ги обтича от страни, което не се отразява по най-добрия начин на реагирането на педала за газ и е възможно да се наложи корекция на жикльорите.

И ето най-накрая това е всичко😊. Нивото на бензина е добре да се постави по-високо от препоръчаното в ръководството. Не на $\frac{2}{3}$ от прозорчето, а на $\frac{3}{4}$, или на 5мм по-нагоре от резката ако карба е без прозорче. С други думи на 15мм от горния ръб на поплавковата камера. От нивото на бензина зависи колко по ниско от разпръсквачите ще се намира той в емулсионното кладенче и съответно за какво време ще стигне до тях при появата на разреждане в дифузьора. С други думи нивото задава момента на влизане в действие на главната дозираща система

при даденото разреждане. Понеже разреждането при 402-ката е по-малко от при Газ-53, то нивото трябва да се вдигне, защото бензина ще достига по-бавно до разпръсквачите и ще последва заглъхване.

При регулировките бъдете внимателни: за точното замерване, след всяко подгъване на езичето, трябва да се поставя капака, да се пали мотора и да работи 1-2 минути на различни обороти, за да се нормализира нивото. Ако имате излишна тапа за ГБЖ, може да си облекчите живота и да си направите нивомер. Пробивате отвор в центъра и залепвате в него парче спирачна тръбичка за щуцер. Надявате парче тънък маркуч а в него парче стъклена пипета. Тръбичката закрепвате вертикално до резката и вече имате нивомер.

Още един момент трябва да се вземе под внимание при поставянето на K-135 – увеличава се не само мощността, но и обема на изгорелите газове дотолкова, че щатната система вече не се справя. Добре е да се помисли за изработване на по-широка изпускателна система с правопоточно първо гърне и без стесняване на тръбите след него.

Имайте предвид, че рядко даден карбуратор след пълна ревизия направена от начинаещ механик, започва да работи както трябва, дори и да е прост като валенка.

Многообразието на появяващите се след ревизията проблеми се свежда до две състояния: много бедна или много богата смес. И двете се изразяват в заглъхване, придърпване и подобни нарушения на нормалното ускорение. Като начало може да се спомене, че самият характер на заглъхванията може да покаже доста точно къде да се търси причината. Резките заглъхвания, такива, че предпазните колани се врязват в гърдите ви са от

прекъсване в запалването. Това не е нашия случай, но е добре да се знае. Не толкова резки, но почти до пълно заглъхване – силно обеднена смес. Плавните заглъхвания(двигателят не заглъхва, но губи мощност за известно време) може да са както от преобеднена, така и от преобогатена смес. Второто се издава от черния пушек от ауспуфа и острата миризма на неизгорял бензин. За първото може да се съди от белия нагар по електродите на свещите и понякога от придръпването при ускорение. При богата смес машината се замисля, но ускорява равномерно.

Втората крачка е да се определи коя система на карбуратора приготвя неправилната смес.... Отначало трябва да се определи дали наистина причината е в карба защото има още една система, която влияе на преходните режими – вакуум-коректора на делкото. Конкретно заглъхване той(неговата неработоспособност) може да даде само при силно обеднена конфигурация на жикльорите, но може. Да се провери коректора е просто – наПХ се откача маркучето от карба/колектора и с уста се засмуква през него. Двигателят трябва да отговори с увеличаване на оборотите, което съответства на увеличилото се предварение. Ако всичко е ОК, може да се нахвърлите на карбуратора.

1. Системата на ПХ.

Тук диагностиката в повечето случаи е проста – ако няма малки обороти имаме проблем с нея ☺. Най-разпространената причина – крива или раздута гарнитура е запушила отвора на канала за ПХ на съединението на основата и средната част. При този случай не работи и преходната система, която също се намира в основата, но останалите системи работят нормално. Лекарството е да се

намести гарнитурата или да се пробият нови отвори ако е силно деформирана. Още един вариант – запушен жикльор за ПХ. Проверява се с развиване на 1-2 оборота, за да мине бензин по резбата покрай него. Ако се появят малките обороти – има запушване. Последния вариант – неравномерен ПХ, двигателят се мъчи да се задави а силния мирис на изгорелите газове говори за преобогатена смес. Проверете игления клапан, защото той не затваря и бензина капе на самотек от разпръсквачите. При тежките случаи това може да се види като се погледне в гърловината на карба. Причините са неправилна регулировка на поплавъка или дефект на игленото уплътнение. При силен студ такива симптоми в съчетание с огромен разход на гориво, може да са резултат от обледяване на въздушните жикльори за ПХ, ако собственика го е домързяло да премести тръбата за вземане на топъл въздух от колектора.

2. Преходната система.

С ръка хващаме сектора и плавно отваряме дроселните клапи. Ако практически веднага последва заглъхване, имаме проблем с преходната система. За проверка се върнете на ПХ и настъпете рязко газта – двигателят трябва леко да хлъцне и по-нататък да се развърти без проблем. Така разбираме, че няма и други засади. Ако малките обороти са в норма, започваме да търсим причините. Като начало още веднъж проверяваме положението на дроселните клапи. Убеждаваме се, че те в затворено положение притварят отворите на преходната система както трябва. Ако тук всичко е в ред, следващите заподозрени са бензиновите жикльори за ПХ. Независимо от проходимостта си, те могат да бъдат със съвсем друг номинал от този щампован на тях или вашия двигател се е оказал много придирчив към тях. За отбелязване е, че всеки тунингован разпределителен вал може

да поиска корекция на жикльорите за ПХ. Това се проверява лесно – поставяме жикльор с по-голям номинал(оригиналните за К-135 90-ки са подходящи) и проверяваме дали заглъхването ще изчезне. Ако не изчезне опитваме да вдигнем нивото в поплавъковата камера. Нещо от това трябва да помогне.

3. Ускорителната помпа.

При плавно управление неработоспособността на УП може и да не се забележи, леко глъхнене се получава само при рязко газирание от ПХ. Затова е по-просто да се провери тази система визуално – да се погледне в гърловината на карба и да се завърти сектора. Струйките от човките трябва да са без прекъсване и по възможност с равна сила. По продължителност около секунда, което зависи от твърдостта на пружината на стеблото. Ако има забавяне или нищо не тече, започваме разследването. Ако сте оставили щатната телена тяга, опитайте да я огънете така, че да няма луфт. Следваща стъпка – свалете капака на карба и натиснете с пръст стеблото, проверявайки килко гладко се движи буталото. Ако гуменото уплътнение се е оказало небензиноустойчиво и се е заклинило в кладенчето ще го усетите. После проверяваме наличието на затваряща игла във вертикалния канал към човките и работоспособността на съчмения обратен клапан на дъното на кладенчето. За това трябва да се натисне буталото, затапвайки с пръст вертикалния канал. Бензинът не трябва да се връща в поплавъковата камера. Липсата на игла не само изключва УП, но и позволява на дифузорния вакуум да се добере до бензина в кладенчето. Ако видите, че бензина не пръска от човките а тече като ручей докато са отворени дроселовите клапи – погледнете за наличието на игличка. Понякога за по-добра херметичност е по-добре да се замени игличката със съчма от лагер и да се подпружини.

4. Главната дозираща система.

Тук има два възможни проблема: закъсняване на включването и неправилна настройка. Ако ускорителната помпа работи, но все пак има заглъхване в първата 1/3 от оборотния диапазон, погледнете в карбуратора. Най-вероятно между изключването на УП и началото на изтичане на бензина от разпръсквачите ще има известна пауза. Опитайте да повдигнете нивото на бензина. Ако не помогне поставете по-големи главни бензинови жикльори. Желателно е преди поставянето да ги вземете в ръце заедно със старите и гледайки срещу светлината да се убедите, че наистина са по-големи. Ако положението се подобри вече ще знаете в каква посока да се движите. В случаите, когато включването на главната дозираща система(визуално и по усещане)минава гладко, но след това с увеличаване рзвъртането на двигателя започват придръпвания или заглъхване, опитваме да намалим въздушните жикльори. Може да се случи и така, че бензиновите жикльори, препоръчани в тази статия, да се окажат недостатъчни за вашия конкретен двигател. Можем да го проверим просто така: ако двигателят не тегли(в този случай изобщо няма да върви още от първата третина на оборотите)а на плавното подаване на газ или няма да реагира или ще реагира със забавяне вместо ускорение, пробваме в движение да дръпнем наполовина смукача. Ако машината тръгне, поставяме по-големи жикльори и пробваме отново.

К Р А Й