

Карбюратор К-123А, установленный на двигателе модели МемЗ-966, аналогичен по своей схеме карбюратору К-125. Однако он имеет некоторые отличия, которые видны из схемы и рисунков на листе 14.

Карбюратор К-123А отличается своими техническими данными, а также присоединительными размерами. Замена карбюратора К-123А на карбюратор К-125 возможна при одновременной замене впускной трубы, проставки карбюратора и воздушного фильтра. Однако такая замена целесообразна при условии установки новых головок цилиндров (модель МемЗ-996А), в противном случае будет увеличен расход топлива без существенного улучшения технической характеристики двигателя.

На базе карбюратора К-125 создан карбюратор К-125В, который может быть установлен на двигатель модели МемЗ-966 взамен карбюратора К-123А с небольшими переделками. Карбюратор К-125В обеспечивает более устойчивую работу двигателя на переменных режимах.

Уход за карбюратором заключается в следующих операциях:

1) периодической чистке, продувке и промывке его от смолистых отложений (продукта через поплавковую камеру запрещается, во избежание деформации поплавка);

2) проверке и регулировке уровня топлива в поплавковой камере, герметичности клапана подачи топлива;

3) проверке плотности соединений между частями корпуса и исправности прокладок;

4) проверке работы ускорительного насоса;

5) регулировке малых оборотов холостого хода двигателя.

Чистка, промывка и продувка карбюратора производятся периодически, но не реже чем через 12 тыс. км пробега. При этом нужно пользоваться бензином, а при наличии смолистых отложений — ацетоном или растворителем для нитрокрасок. Тщательно промыть топливный фильтр. После промывки при снятой крышке поплавковой камеры продуть жиклеры и каналы сжатым воздухом. Для чистки жиклеров можно пользоваться заостренной деревянной палочкой; совершенно недопустимо пользоваться проволокой, даже мягкой.

Необходимость проверки герметичности клапана подачи топлива возникает тогда, когда наблюдается переливание бензина (течь бензина через шток привода ускорительного насоса и другие места) или увеличенный расход топлива.

Для проверки герметичности клапана необходимо снять крышку поплавковой камеры и проверить плотность прилегания клапана. Клапан исправляется притиркой или заменяется новым.

- 1 — корпус смесительной камеры
- 2 — дроссельная заслонка
- 3 — серьга
- 4 — ось дроссельной заслонки
- 5 — пружина холостого хода
- 6 — винт холостого хода (регулировки состава смеси)
- 7 — диффузор
- 8 — винт регулировки количества смеси
- 9 — рычаг малых оборотов
- 10 — рычаг оси дроссельной заслонки

- 11 — обратный клапан
- 12 — клапан механического экономайзера
- 13 — главный жиклер
- 14 — экономикжиклер
- 15 — пробка для слива отстоя
- 16 — корпус поплавковой камеры
- 17 — эмульсионная трубка холостого хода
- 18 — привод ускорительного насоса
- 19 — установочная гайка
- 20 — жиклер-распылитель ускорительного насоса

- 21 — пружина поршня
- 22 — поршень ускорительного насоса
- 23 — пружина клапана подачи топлива
- 24 — поплавок
- 25 — штуцер подвода топлива
- 26 — пробка фильтра
- 27 — сетка фильтра
- 28 — воздушный жиклер системы холостого хода
- 29 — воздушный жиклер главной дозирующей системы

- 30 — воздушная заслонка
- 31 — клапан воздушной заслонки
- 32 — рычаг привода воздушной заслонки
- 33 — кронштейн
- 34 — ось воздушной заслонки
- 35 — крышка поплавковой камеры
- 36 — клапан подачи топлива
- 37 — шарнир рычага оси воздушной заслонки
- 38 — тяга малых оборотов
- 39 — нагнетательный клапан

Поплавок при закрытом клапане должен располагаться так, чтобы продольные выштамповки на нем были параллельны плоскости разреза перевернутой крышки. Положение поплавка регулируется подгибом упорного язычка.

Проверка уровня топлива в поплавковой камере осуществляется специально изготовленным штуцером со стеклянной трубкой, как показано на рисунке (лист 13). Отвернув пробку главного жиклера (экономикжиклера на карбюраторе К-123А), нужно завернуть на ее место специальный штуцер так, чтобы стеклянная трубка стала вертикально. Рычагом ручной подкачки топливного насоса подкачать топливо, заполнив поплавковую камеру. Металлической линейкой замерить расстояние от верхней плоскости поплавковой камеры до уровня топлива в поплавковой камере (до нижней части мениска). При необходимости установить нужный уровень подгибанием язычка поплавка.

При резко переменных режимах движения автомобиля, а также в условиях движения по пересеченной местности и на дорогах с неровным покрытием допускается кратковременное изменение уровня в поплавковой камере.

Необходимость проверки работы ускорительного насоса возникает при ощутимых провалах в работе карбюратора (задержка в реакции на переходных режимах). Для проверки насоса нужно вывернуть распылитель 20 и, нажав на рычаг дроссельной заслонки, убедиться, что в открытое отверстие подается бензин. Если бензин подается, следует продуть распылитель и установить его на место. Если бензин не подается, нужно снять крышку поплавковой камеры, промыть камеру и добиться плавного хода поршня ускорительного насоса.

Регулировку малых оборотов холостого хода двигателя нужно производить на полностью прогретом двигателе, при температуре масла не менее 60—70°С.

Следует иметь в виду, что экономичная работа двигателя в большой степени зависит от правильной регулировки карбюратора при работе двигателя на малых оборотах холостого хода. Регулировка сводится к следующему.

1. Завернуть винт регулировки количества смеси. При определении момента касания винта с язычком нужно поджать рычаг рукой в направлении закрытия дроссельной заслонки. От этого положения отвернуть винт на 1,5—2 оборота.

2. Завернуть винт регулировки состава смеси до отказа, однако не туго, с тем, чтобы не повредить его рабочий конус. После этого вывернуть винт на 1,5—2 оборота.

3. Пустить двигатель и вывернуть винт количества смеси настолько, чтобы двигатель работал устойчиво с минимальным числом оборотов коленчатого вала двигателя. Затем, вращая винт состава смеси в ту или другую сторону, добиваясь наибольших оборотов. Вернувшись к винту количества смеси, снова снизить обороты двигателя до минимально устойчивых и, наконец, снова вращая винт состава смеси в ту или другую сторону, добиться максимальных оборотов. Так поступать до тех пор, пока враще-

ние винта состава смеси в ту или другую сторону не будет вызывать увеличение оборотов двигателя.

4. Подобранную регулировку проверить на переменных режимах — резко нажать на педаль привода дроссельной заслонки и быстро отпустить. Двигатель должен плавно, без провалов и перебоев, набрать обороты, а при резком отпуске педали перейти на минимально устойчивые обороты и не глохнуть. В случае, если двигатель глохнет, надо несколько увеличить винтом количества смеси открытие дроссельной заслонки и, следовательно, обороты двигателя.

## СНЯТИЕ И УСТАНОВКА КАРБЮРАТОРА

Для снятия карбюратора нужно выполнить следующие операции.

1. Отсоединить от штуцера карбюратора трубку топливного насоса.

2. Отсоединить от карбюратора трубку вакуумного регулятора распределителя зажигания.

3. Ослабить хомут крепления отводящей трубы на горловине карбюратора и снять трубу с горловины.

4. Отсоединить приводы воздушной и дроссельной заслонок карбюратора.

5. Отсоединить две гайки, крепящие карбюратор, и снять две шайбы.

6. Снять карбюратор, прокладки и проставку карбюратора.

Установку карбюратора производить в обратной последовательности, обратив внимание на целостность прокладок и надежность уплотнений.

После установки карбюратора необходимо проверить регулировку привода управления дроссельной и воздушной заслонками и, если нужно, отрегулировать; проверить работу двигателя на режиме минимально устойчивых оборотов холостого хода и, если нужно, отрегулировать карбюратор так, чтобы двигатель устойчиво работал при выключенном сцеплении.

При правильной регулировке привода дроссельной заслонки карбюратора заслонка должна быть полностью прикрыта при отпущенной педали и полностью открыта при нажатой до отказа педали. Это обеспечивается соответствующим натяжением троса привода, крепление которого производится винтом на тяге рычага дроссельной заслонки.

Регулировку привода воздушной заслонки нужно производить в следующем порядке: отпустить винт крепления троса привода воздушной заслонки; отпустить кнопку привода в крайнее нижнее положение; полностью открыть воздушную заслонку и закрепить; закрепить винтом трос, а оболочку троса укрепить на специальном кронштейне. При поднятой кнопке привода воздушная заслонка должна быть полностью закрытой.