

Заволжский филиал ООО «УАЗ»

**ДВИГАТЕЛЬ ЗМЗ-52342.10
со сцеплением**

Руководство по ремонту
(издание третье)

г.Заволжье
2018 г.

К сведению читателей

В настоящем Руководстве указаны технические характеристики двигателей ЗМЗ-52342.10, дано описание конструкции и принцип работы основных систем и узлов двигателей, описаны приспособления, применяемые при ремонте и проверке работоспособности отдельных узлов, а также даны указания, необходимые для правильной и безопасной эксплуатации двигателей и оценки их технического состояния.

Руководство рассчитано на инженерно-технических работников станций технического обслуживания и автотранспортных предприятий, а также может быть полезно студентам и лицам, изучающим конструкцию бензиновых двигателей.

Конструкция двигателя постоянно совершенствуется, поэтому отдельные узлы и детали вашего двигателя могут отличаться от описанных в настоящем Руководстве.

Имеющиеся вопросы и пожелания по информации, изложенной в настоящем Руководстве, можно направлять по электронному адресу: sv.panasenko@sollers-auto.com.

Руководство по ремонту двигателей ЗМЗ-52342.10 подготовлено
Управлением Главного Конструктора ЗФ ООО «УАЗ»

Ответственный редактор:
Главный конструктор ЗФ ООО «УАЗ» В.Л.Жбанников

ВВЕДЕНИЕ

Двигатель ЗМЗ-52342.10 восьмицилиндровый, карбюраторный, с микропроцессорной системой коррекции состава смеси. Расположение цилиндров V-образное.

Двигатели ЗМЗ-52342.10 в комплектации 52342.1000400 предназначены для установки на автобусы ПАЗ-3205 и ПАЗ-3206 экологического класса 3. Двигатели ЗМЗ-52342.10 в комплектации 52342.1000400-01 предназначены для установки на автобусы ПАЗ-3205 и ПАЗ-3206 экологического класса 4.

Двигатель ЗМЗ-52342.10 и его исполнения выпускаются в климатическом исполнении «У2» по ГОСТ 15150 для эксплуатации в умеренном климате при значениях температуры окружающего воздуха от минус 45 °С до плюс 50 °С и относительной влажности воздуха до 98 % при температуре плюс 25 °С. Двигатели могут эксплуатироваться на высоте до 3000 м над уровнем моря со снижением мощности.

Поперечный разрез двигателя показан на рис.1, внешняя скоростная характеристика - на рис.2.

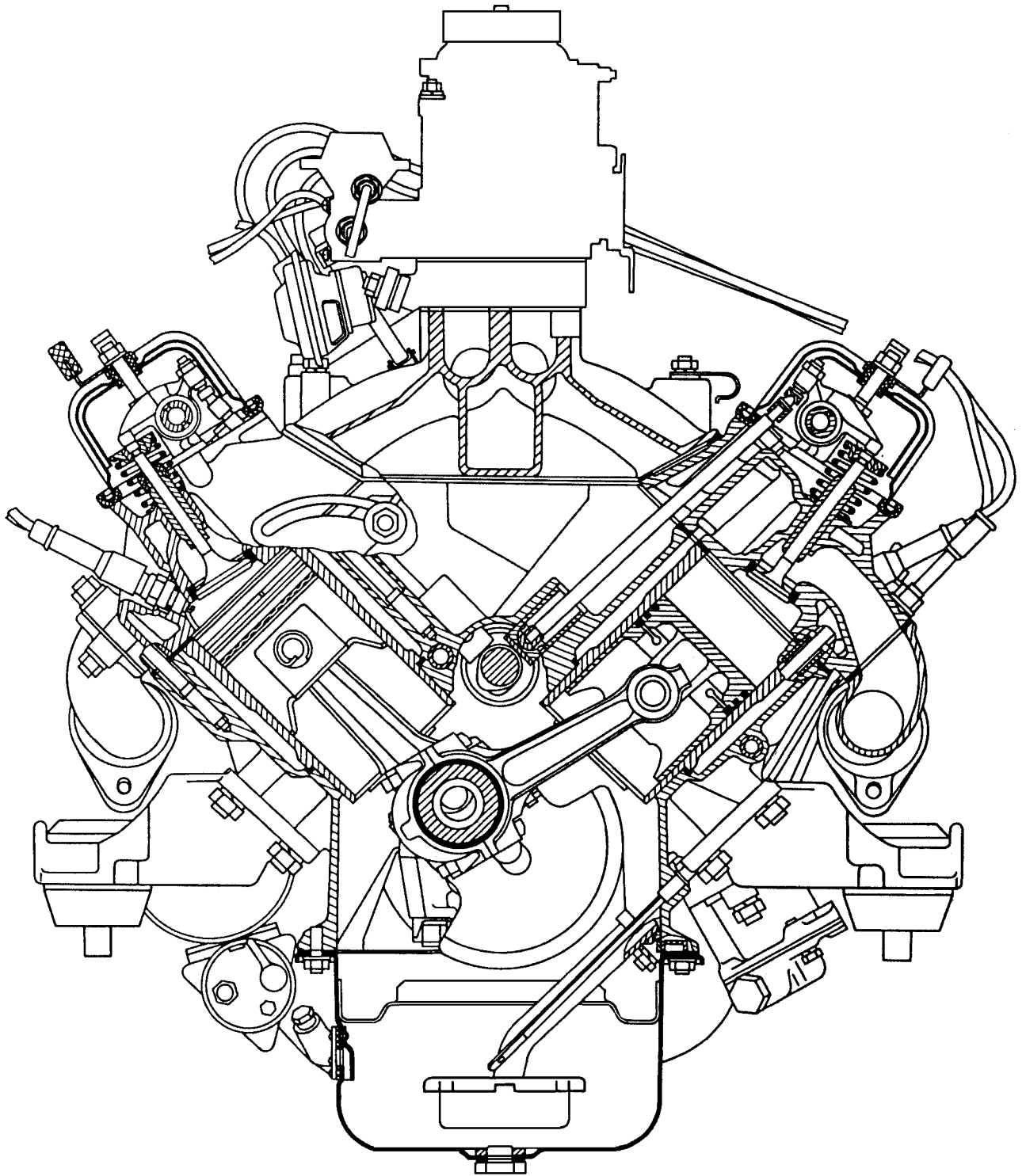


Рис.1. Поперечный разрез двигателя

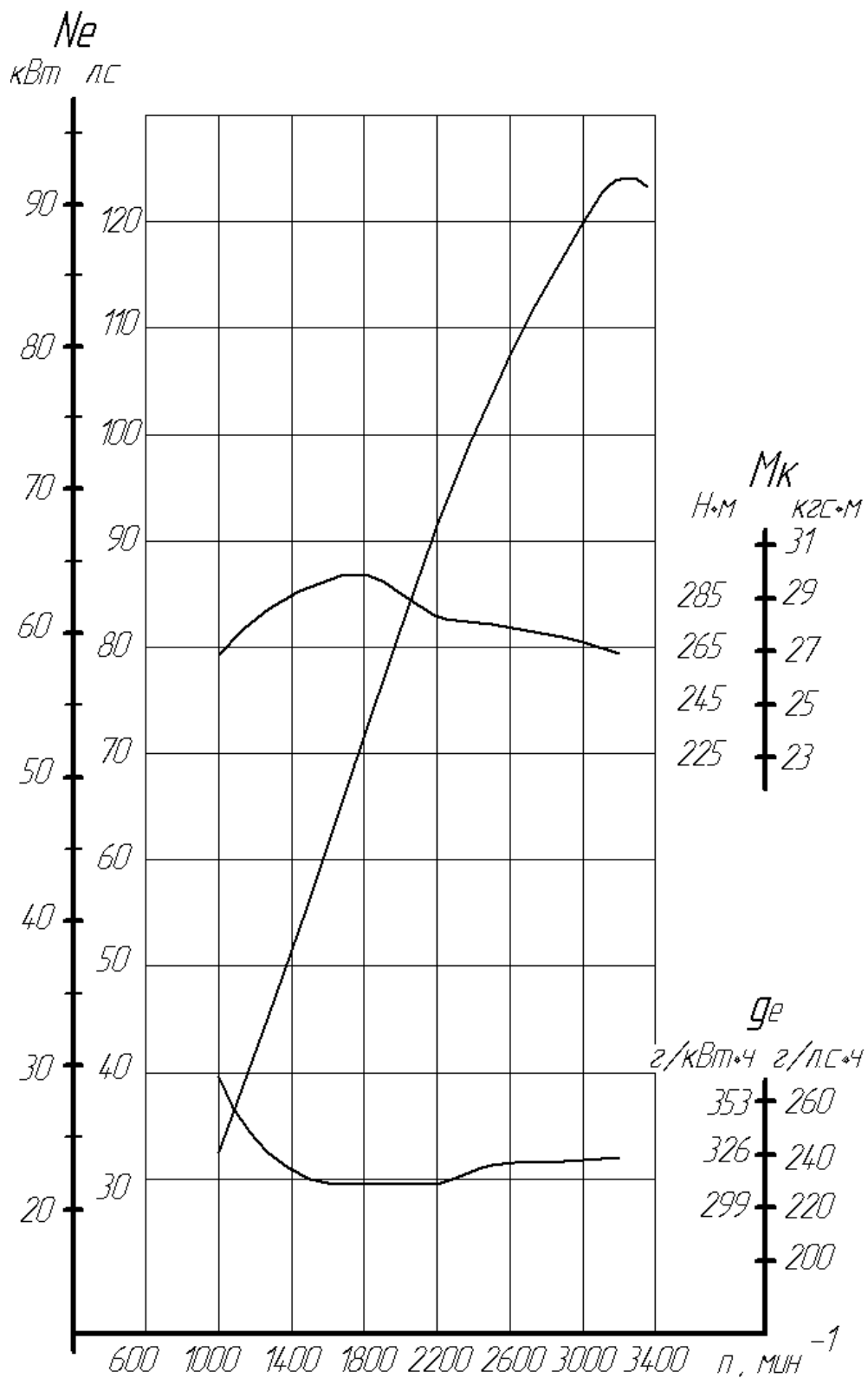


Рис.2. Внешняя скоростная характеристика двигателя

МАРКИРОВКА ДВИГАТЕЛЯ

Идентификационный номер двигателя выбит в две строчки на необработанной поверхности площадки, расположенной с правой стороны блока цилиндров в верхней его части у переднего торца.

Идентификационный номер состоит из описательной части (VDS) и указательной части (VIS). В начале, конце и между составными частями идентификационного номера указан разделительный знак в виде звездочки.

Пример нанесения идентификационного номера двигателя показан на рис.3.

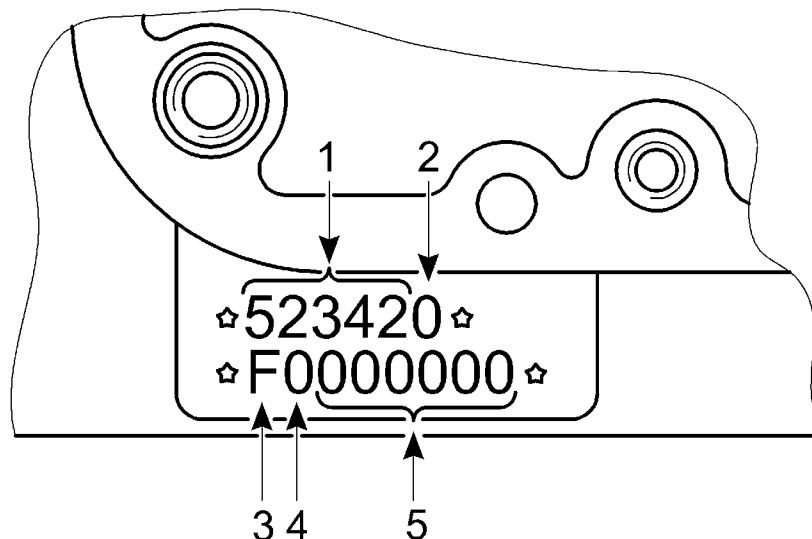


Рис.3. Идентификационный номер двигателя:

Описательная часть – VDS идентификационного номера двигателя (состоит из шести знаков):

- 1 – обозначение модели двигателя (состоит из пяти цифр);
- 2 – всегда указывается ноль.

Указательная часть – VIS идентификационного номера двигателя (состоит из восьми знаков):

- 3 – код года изготовления (цифра или буква латинского алфавита):
«8» – 2008 год, «9» – 2009 год, «A» – 2010 год, «B» – 2011 год,
«C» – 2012 год, «D» – 2013 год, «E» – 2014, «F» – 2015, «G» – 2016,
«H» – 2017, «J» – 2018, «K» – 2019, «L» – 2020;
- 4 – цифровой код сборочного подразделения завода-изготовителя двигателя;
- 5 – порядковый номер двигателя.

Комплектация двигателя указывается на крышке коромысел на самоклеющейся этикетке.

Номер блока цилиндров двигателя расположен с переднего торца блока цилиндров на верхней горизонтальной поверхности, образованной приливом под фланец крепления крышки распределительных шестерен.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДВИГАТЕЛЯ ЗМЗ-52342.10 СО СЦЕПЛЕНИЕМ

Модель, модификация	ЗМЗ-52342.10 (VDS маркировки двигателя - 523420)
Тип	4-тактный, бензиновый
Число и расположение цилиндров	8, V-образное, под углом 90°
Порядок работы цилиндров	1-5-4-2-6-3-7-8
Диаметр цилиндра × ход поршня, мм	92×88
Рабочий объем двигателя, л	4,67
Степень сжатия	7,6
Номинальная мощность брутто при 3200...3400 мин ⁻¹ , кВт (л.с.)	91,2 (124)
Максимальный крутящий момент брутто при 1600...2000 мин ⁻¹ , Н·м (кгс·м)	298 (30,5)
Минимальная частота вращения коленчатого вала на холостом ходу, мин ⁻¹	650...700
Повышенная частота вращения холостого хода, мин ⁻¹	2000...2100
Максимальная частота вращения коленчатого вала на холостом ходу, мин ⁻¹	3300...3650
Система подачи топлива	Карбюратором, с проставкой подачи добавочного воздуха
Воздушный фильтр	Сухого типа с бумажным сменным фильтрующим элементом (устанавливается на автобусе)
Система смазки	Комбинированная, с масляным радиатором
Масляный насос	Шестеренчатого типа, односекционный
Масляный фильтр	Бумажный, полнопоточный, со сменным бумажным фильтрующим элементом 3307-1017.140 (ООО «Костромское предприятие «Авто-фильтр»)
Система охлаждения двигателя	Жидкостная, закрытого типа, с принудительной циркуляцией
Термостат	Одноклапанный, с температурой открытия 80 ± 2 °С

Система вентиляции картера	Закрытая, с принудительным отсосом картерных газов
Система коррекции состава смеси	Микропроцессорная, для управления подачей дополнительного воздуха с целью обеспечения эффективной работы нейтрализатора
Электрооборудование	Однопроводное, номинальным напряжением 12 В
Система зажигания	Батарейная, бесконтактная
Свечи зажигания	A11P с резистором, искровые, зазор между электродами 0,85...1,00 мм
Сцепление	Одноступенчатое, фрикционное

Эксплуатационные материалы, применяемые в двигателе

1. Топливо

Неэтилированный бензин НОРМАЛЬ-80 (АИ-80-5) ГОСТ Р 51105-97 или неэтилированный бензин АИ-80-К5 ГОСТ 32513-2013.

2. Моторное масло

2.1 Масла моторные по ГОСТ 10541-78:

М-8В, М-6з/10В - всесезонно, в средней полосе;

М-4з/6В₁ - всесезонно, в северных районах.

2.2 Масла моторные по SAE, API, ААИ:

Таблица 1

SAE	API	ААИ	Сезон применения
1	2	3	4
5W-30 5W-40 10W-20	SD и выше ¹⁾	B1 и выше ²⁾	всесезонно в северных районах
10W-30 10W-40 15W-20 15W-30 15W-40 20W-30			всесезонно в средней полосе

¹⁾ групп SE, SF, SG, SH, SJ, SL, SM, SN и т.д.

²⁾ групп B2, B3, B4, B5, B6 и т.д.

1	2	3	4
20W-40 20W-50	SD и выше ¹⁾	B1 и выше ²⁾	всесезонно в южных районах
20 30			лето, в средней полосе
40 50			лето, в южных районах

Заправочный объём - 10 л по верхнюю метку «П» указателя уровня масла без учета заправочного объема радиатора.

Охлаждающие жидкости

Для заливки в двигатель использовать следующие низкотемпературные охлаждающие жидкости:

Таблица 2

Основные	Дублирующие	Температура применения
ОЖ-40 «Лена» ТУ 113-07-02	Тосол-А40М ТУ 6-57-95-96	Не ниже -40 °С
ОЖ-65 «Лена» ТУ 113-07-02	Тосол-А65М ТУ 6-57-95	Не ниже -65 °С

Допускается применение мягкой воды в качестве охлаждающей жидкости - для летней эксплуатации при условии содержания растворенных солей не более 6 мг-экв на 1л и промывкой системы охлаждения перед зимним сезоном.

Заправочный объём - 10,5 л без учета заправочного объема радиатора, отопителя салона, расширительного бачка и соединительных шлангов.

¹⁾ групп SE, SF, SG, SH, SJ, SL, SM, SN и т.д.

²⁾ групп B2, B3, B4, B5, B6 и т.д.

УСТРОЙСТВО ДВИГАТЕЛЯ

Кривошипно-шатунный механизм

Блок цилиндров отлит из алюминиевого сплава. Цилиндры двигателя состоят из восьми легкоъемных мокрых гильз, которые расположены в блоке цилиндров по четыре в ряд под углом 90° между рядами. Гильзы цилиндров изготавливаются из износостойкого чугуна.

Внизу гильза уплотняется, тонкой кольцевой прокладкой из меди.

Крышки коренных подшипников и держатель сальника окончательно обрабатываются в сборе с блоком цилиндров, поэтому крышки и держатель сальника нельзя применять с других блоков цилиндров, а крышки также и менять местами. На второй, третьей и четвертой крышках нанесены порядковые номера 2, 3 и 4.

Порядок нумерации цилиндров двигателя показан на рис.4.

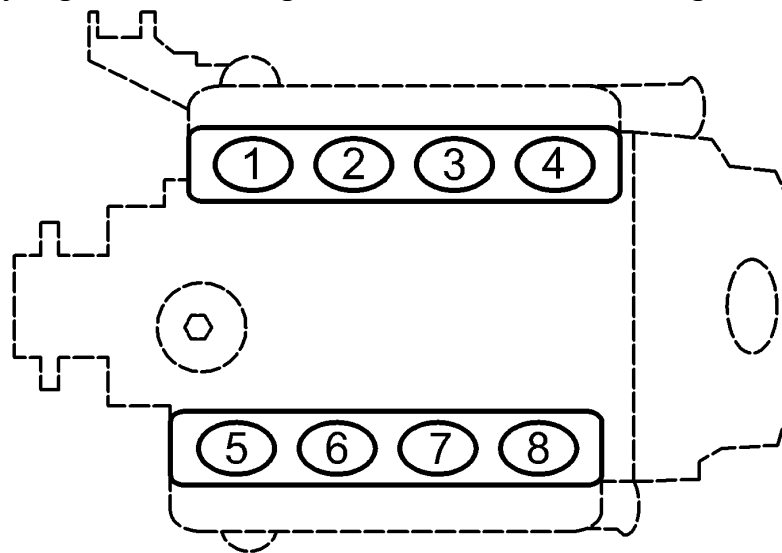


Рис.4. Порядок номеров цилиндров

Головки цилиндров отлиты из алюминиевого сплава, общие для четырех цилиндров одного ряда. Имеют винтовые впускные каналы. Седла всех клапанов вставные.

Каждая из головок крепится к блоку цилиндров при помощи шпилек. Под гайки крепления головки устанавливаются плоские стальные упрочненные шайбы.

Между головками цилиндров и блоком цилиндров устанавливаются прокладки из асболоатексной бумаги, армированные каркасом из перфорированной листовой стали и покрытые графитом.

Поршни отлиты из алюминиевого сплава. Головка поршня цилиндрическая с плоским днищем. На головке поршня имеются три канавки: две верхние для размещения компрессионных колец, а нижняя - для размещения маслосъемного кольца.

В средней части поршня имеются бобышки с отверстиями под поршневой палец, в отверстиях проточены канавки для стопорных колец. Под бобышками имеются приливы для подгонки поршней по весу.

Поршневые кольца установлены по три на каждом поршне: два компрессионных и одно маслосъемное.

Верхнее компрессионное кольцо 1 (рис.5) изготовлено из высокопрочного чугуна, имеет бочкообразную рабочую поверхность, для улучшения приработки покрытую слоем хрома.

Нижнее компрессионное кольцо 2 изготавливается из серого чугуна, может быть «минутного» (вариант I) или «скребкового» (вариант II) типов с конической рабочей поверхностью.

Нижние компрессионные кольца на поршень следует устанавливать так, чтобы надпись «ТОР» («верх») на торце колец была обращена в сторону днища поршня. Нарушение этого условия вызывает резкое возрастание расхода масла и дымление двигателя.

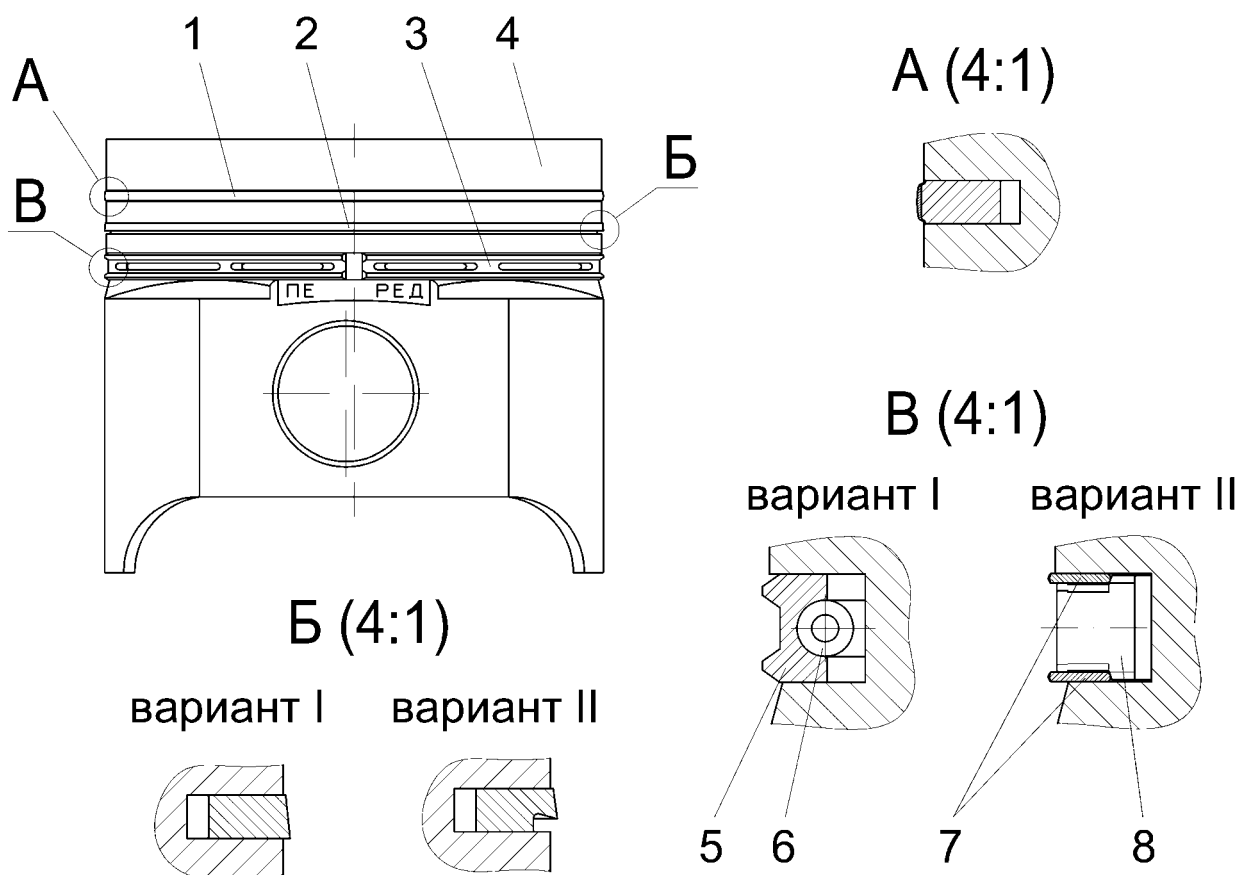


Рис.5. Поршневые кольца:

1 – верхнее компрессионное кольцо; 2 – нижнее компрессионное кольцо; 3 – маслосъемное кольцо; 4 – поршень; 5 – маслосъемное кольцо коробчатого сечения; 6 – пружинный расширитель; 7 – кольцевой диск; 8 – двухфункциональный пружинный расширитель

На поршень может устанавливаться двухэлементное маслосъемное кольцо 3 (вариант I), состоящее из чугунного кольца 5 коробчатого поперечного сечения, внутри которого установлен пружинный расширитель 6, и трехэлементное маслосъемное кольцо (вариант II), состоящее из двух стальных плоских кольцевых дисков 7 и двухфункционального пружинного расширителя 8.

При замене колец следует удалить на гильзе (шабером или иным способом) неизношенный выступающий поясok в ее верхней части.

Поршневые пальцы – стальные, закаленные, трубчатого сечения. Для увеличения износостойкости наружная поверхность пальца подвергнута химико-термическому упрочнению и полирована.

Пальцы плавающего типа – имеют при работе двигателя сопряжения с поршнем и шатуном с зазором. Осевое перемещение пальца ограничивается стопорными кольцами, установленными в канавках бобышек поршня. Для удобства установки стопорные кольца имеют отогнутый в сторону усик. Кольца устанавливаются в поршень так, чтобы отгиб усика был обращен наружу.

Шатуны – стальные, кованные. В верхнюю головку шатуна запрессовывается втулка. Нижняя головка шатуна - разъемная. Крышка крепится к шатуону двумя болтами с гайками. Крышка с шатуном обрабатывается в сборе, поэтому при сборке крышка должна устанавливаться на тот шатун, с которым она обрабатывалась. На крышке и шатуне (на одной из бобышек под шатунный болт) выбивается номер цилиндра, в который этот шатун с крышкой должен быть установлен.

Стопорение гайки шатунного болта осуществляется с помощью анаэробного герметика «Стопор-9» или аналогичного, несколько капель которого наносится на резьбу шатунного болта при наворачивании гайки.

Для смазки поршневого пальца в верхней головке шатуна и во втулке имеются совпадающие отверстия. В месте перехода нижней головки шатуна в стержень имеется отверстие, через которое осуществляется смазка стенок цилиндра.

Разница в массе комплектов, состоящих из шатуна, поршня, поршневого пальца, устанавливаемых в один двигатель, не должна превышать 12 г.

Коленчатый вал – отлит из высокопрочного чугуна, динамически сбалансирован. Также коленчатый вал в сборе с маховиком и сцеплением подвергается динамической балансировке на заводе-изготовителе.

Шатунные шейки полые. Полости шатунных шеек герметически закрыты резьбовыми пробками, которые завернуты с крутящим моментом 37...51 Н·м (3,8...5,2 кгс·м). Масло от коренных шеек к шатунным подается через сверления в коленчатом вале.

Уплотнение переднего конца коленчатого вала осуществляется самоподжимным сальником с пружиной 4 (рис.6), запрессованным в крышку распределительных шестерен.

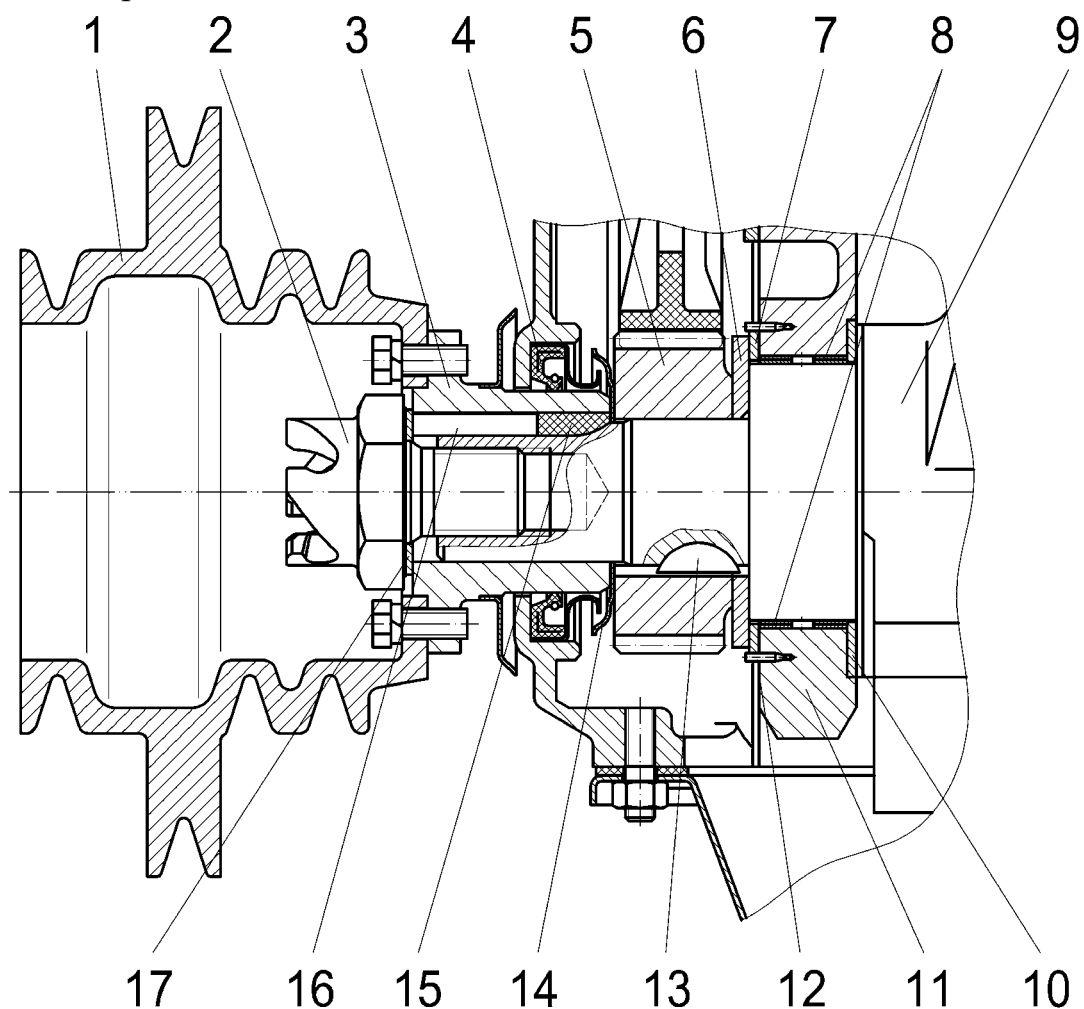


Рис.6. Передний конец коленчатого вала:

1 – шкив коленчатого вала; 2 – храповик; 3 – ступица шкива коленчатого вала; 4 – сальник; 5 – шестерня привода распределительного вала; 6 – упорная шайба; 7 – передняя шайба упорного подшипника коленчатого вала; 8 – вкладыши коренного подшипника коленчатого вала; 9 – коленчатый вал; 10 – задняя шайба упорного подшипника коленчатого вала; 11 – крышка коренного подшипника; 12 – штифт; 13 – шпонка шестерни; 14 – маслоотражатель; 15 – пробка шпоночного паза; 16 – шпонка ступицы; 17 – зубчатая стопорная шайба;

Уплотнение заднего конца коленчатого вала осуществляется сальником 4 (рис.7) из асбестового шнура. Отрезки асбестового шнура, пропитанного масло-графитовой смесью, укладываются в специальные канавки блока цилиндров 3 и держателя сальника 5, обжимаются, а затем обрезаются заподлицо с поверхностью прилегания держателя сальника.

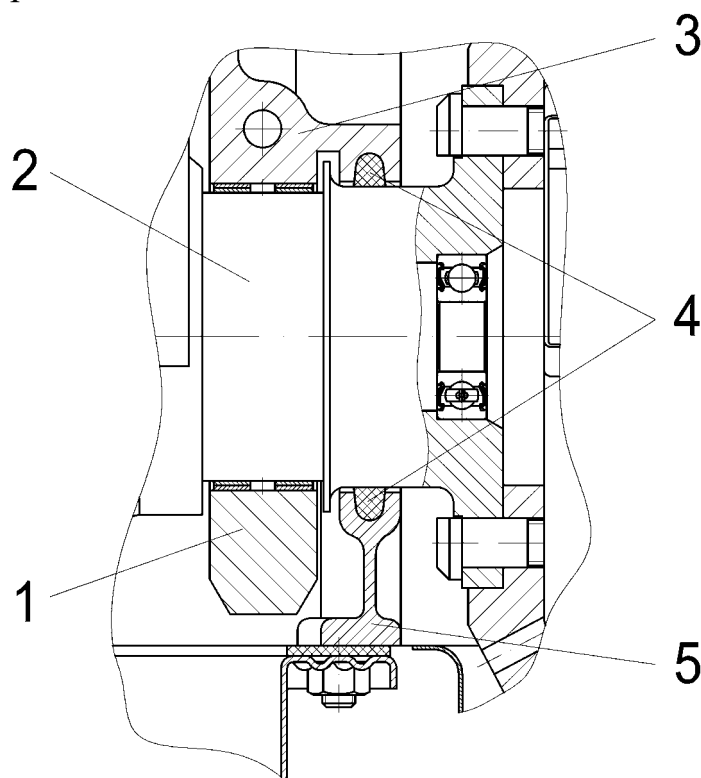


Рис.7. Задний конец коленчатого вала:

1 – крышка последнего коренного подшипника; 2 – коленчатый вал; 3 – блок цилиндров; 4 – сальник; 5 – держатель сальника

Боковые поверхности держателя сальника уплотняются специальными резиновыми прокладками, установленными в прорези держателя сальника.

Маховик – изготовлен из серого чугуна, крепится к коленчатому валу при помощи четырех болтов, которые плотно входят в отверстия фланца коленчатого вала и маховика. Гайки болтов крепления маховика стопорятся путем загибки на грани гаек усиков стопорных пластин, которые устанавливаются под гайками.

Вкладыши коренных и шатунных подшипников коленчатого вала.

Коренные и шатунные подшипники коленчатого вала выполнены в виде тонкостенных сталеалюминевых вкладышей.

Вкладыши коренных подшипников имеют кольцевую канавку и отверстие для подвода масла.

В запасных частях применяется комплект вкладышей коренных подшипников, состоящий из вкладышей как с кольцевой канавкой и отверстием, так и без них. В этом случае вкладыши с кольцевой канавкой и отверстием необходимо устанавливать в постели блока цилиндров, а без канавки и отверстия - в крышки коренных подшипников.

Шатунные вкладыши имеют отверстие для отвода масла.

Шайбы упорного подшипника коленчатого вала.

Осевые перемещения коленчатого вала воспринимаются сталеалюминевыми шайбами упорного подшипника, расположенными с обеих сторон первой коренной опоры. Задняя шайба 10 (рис.8) обращена антифрикционным слоем (поверхностью с канавками) к щеке коленчатого вала и удерживается от вращения специальным выступом, входящим в паз крышки первого коренного подшипника.

Передняя шайба 7 обращена антифрикционным слоем (поверхностью с канавками) в сторону переднего конца коленчатого вала и контактирует с упорной стальной закаленной шайбой, вращающейся заодно с коленчатым валом. Передняя шайба удерживается от вращения двумя штифтами 12, запрессованными в блок цилиндров и в крышку первого коренного подшипника.

Обслуживание кривошипно-шатунного механизма

Подтяжка гаек крепления головок цилиндров и впускной трубы

Периодически необходимо производить подтяжку гаек крепления головок цилиндров к блоку цилиндров. Подтяжку производить на холодном двигателе моментом $75,5...80,4 \text{ Н}\cdot\text{м}$ ($7,7...8,2 \text{ кгс}\cdot\text{м}$) в порядке, указанном на рис.8. Перед подтяжкой отвернуть гайки стоек оси коромысел, и, приподняв стойки вместе с осью, обеспечить доступ к гайкам крепления головки цилиндров.

После подтяжки гаек крепления головок цилиндров вновь затянуть отвернутые гайки крепления стоек оси коромысел и произвести подтяжку гаек крепления впускной трубы.

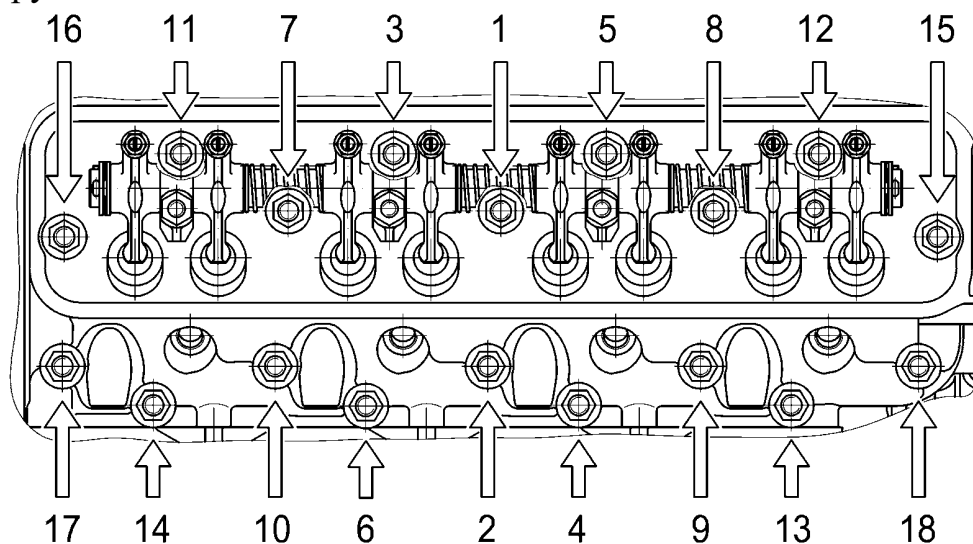


Рис.8. Порядок подтяжки гаек крепления головок цилиндров

Подтяжка гаек крепления впускной трубы должна производиться со всей внимательностью во избежание попадания охлаждающей жидкости в масло. Подтяжку гаек крепления впускной трубы производить в последовательности, указанной на рис.9.

Момент затяжки гаек:

- $19,6...24,5 \text{ Н}\cdot\text{м}$ ($2,0...2,5 \text{ кгс}\cdot\text{м}$) гаек поз.1-2, 5-12;
- $24,5...34,3 \text{ Н}\cdot\text{м}$ ($2,5...3,5 \text{ кгс}\cdot\text{м}$) гаек поз.3, 4.

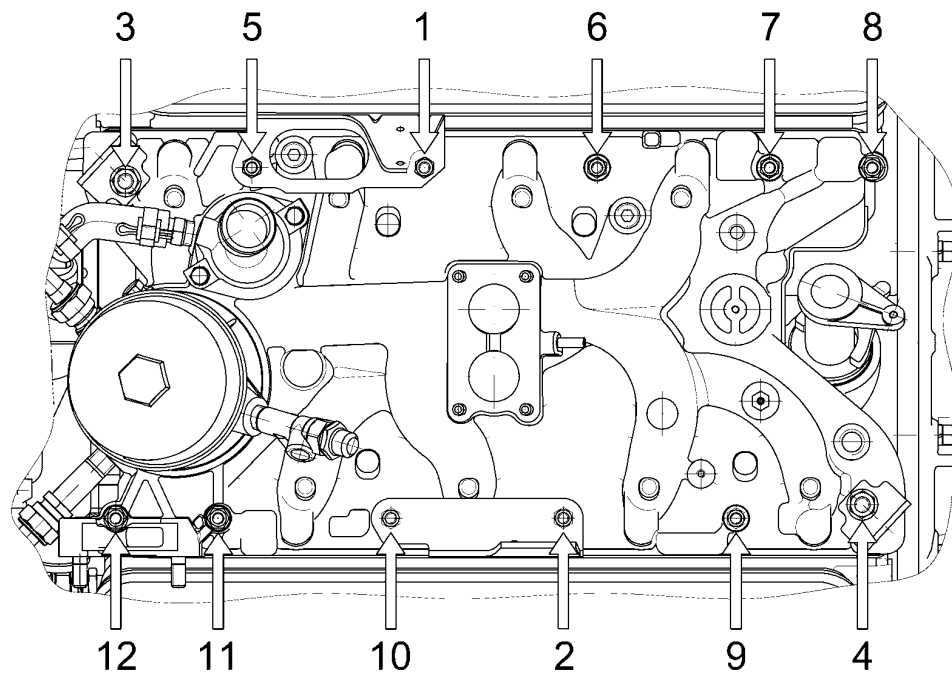


Рис.9. Порядок затяжки гаек впускной трубы

Газораспределительный механизм

Механизм газораспределения – верхнеклапанный с нижним расположением распределительного вала в блоке цилиндров и приводом клапанов (рис.10) через толкатели 2, штанги 4 и коромысла 8 с регулировочными винтами 10. Количество клапанов на цилиндр – два.

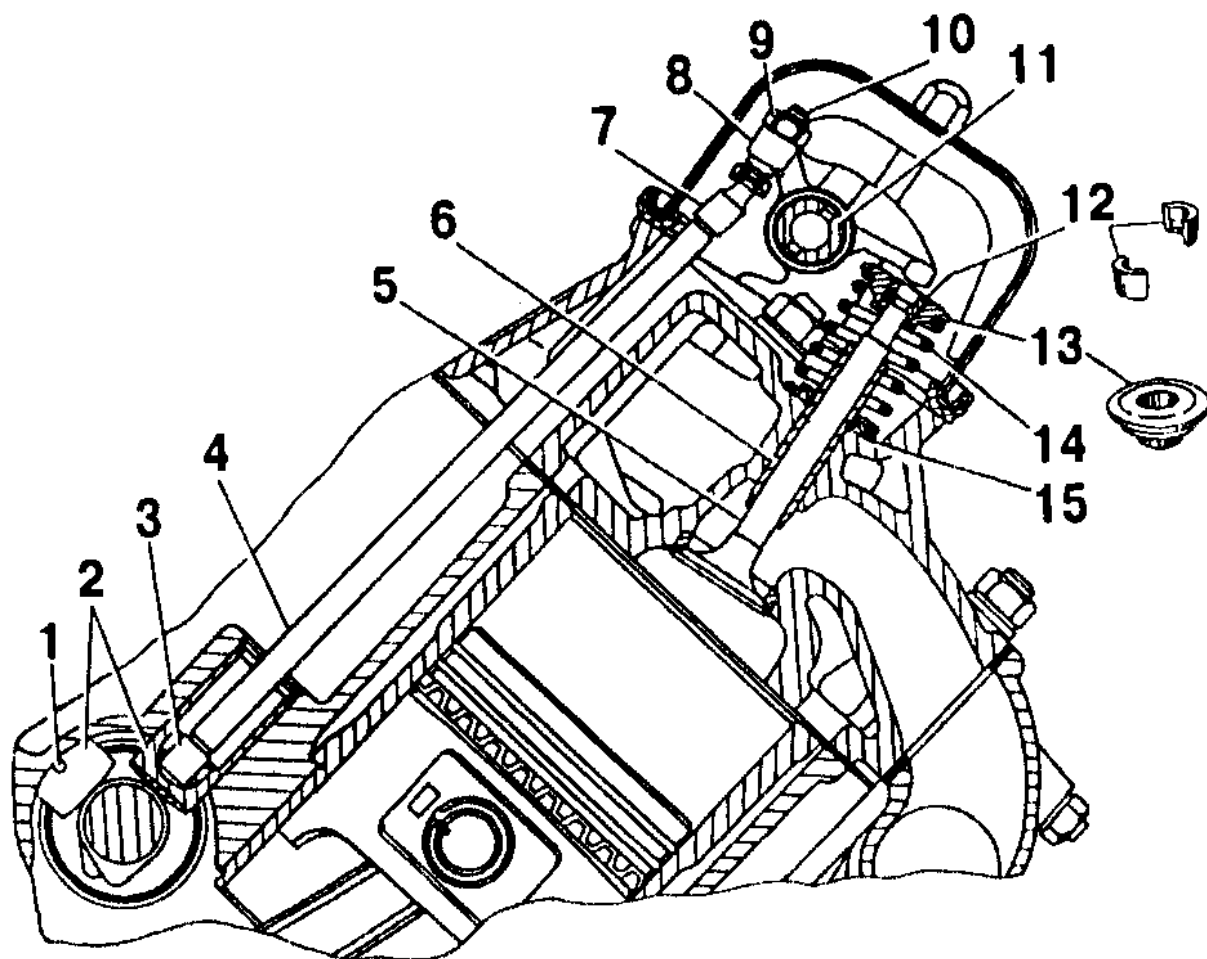


Рис.10. Механизм привода клапанов:

1 - отверстие для выхода масла; 2 - толкатель; 3 и 7 - наконечники штанги; 4 - штанга; 5 - клапан; 6 - направляющая втулка; 8 - коромысло; 9 - гайка; 10 - регулировочный винт; 11 - ось коромысел; 12 - сухари; 13 - тарелка; 14 - пружина; 15 - опорная шайба

Распределительный вал стальной. Вал имеет пять опорных шеек, профильные кулачки привода клапанов. На заднем конце вала расположена выполненная заодно с валом шестерня привода распределителя зажигания и масляного насоса. Распределительный вал вращается в сталеалюминевых втулках (подшипниках скольжения), запрессованных в отверстия блока цилиндров.

Распределительный вал обеспечивает открытие впускного клапана за 31° до верхней мертвой точки (ВМТ) и закрытие через 57° после нижней мертвой точки (НМТ). Выпускной клапан открывается за 58° до НМТ и закрывается через 30° после ВМТ. Указанные фазы получаются при зазоре между коромыслом и клапаном $0,30$ мм.

Кулачки по ширине шлифуются на конус. Угол наклона образующей кулачка и сферическая поверхность толкателя сообщают толкателю вращательное движение, снижая износ стержня и торца толкателя.

Кулачки, опорные шейки и шестерня привода датчика-распределителя зажигания и масляного насоса подвергнуты поверхностной закалке токами высокой частоты.

Распределительный вал приводится во вращение от коленчатого вала через пару шестерен: чугунную на коленчатом валу и полиамидную 2 (рис.11) на распределительном валу.

Осевое перемещение распределительного вала ограничивается стальным упорным фланцем 4. На переднюю шейку распределительного вала устанавливается стальной штампованный эксцентрик 9 привода бензинового насоса и балансиры 1. Все детали на переднем конце распределительного вала закреплены специальным болтом 10 с шайбами. От специального болта приводится центробежный датчик ограничителя частоты вращения – валик болта плоским концом входит в паз на конце валика центробежного датчика.

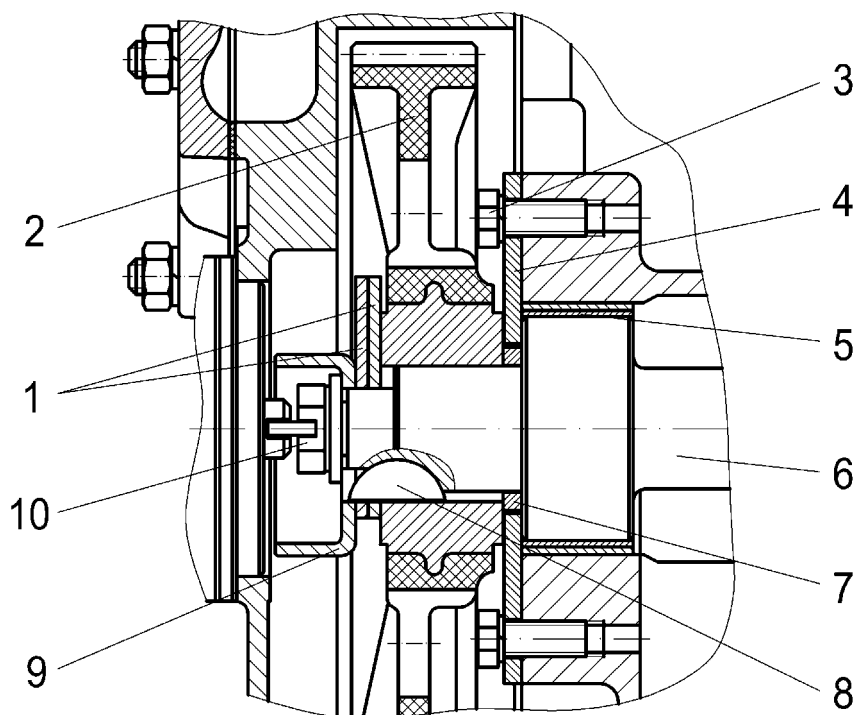


Рис.11. Передний конец распределительного вала:

1 – балансиры; 2 – шестерня; 3 – болт крепления фланца; 4 – фланец; 5 – втулка подшипника; 6 – распределительный вал; 7 – распорное кольцо; 8 – шпонка; 9 – эксцентрик; 10 – специальный болт

Толкатели 2 (рис.9) – плунжерного типа. Внутри толкатель имеет сферическое углубление для нижнего наконечника штанги. На цилиндрической поверхности толкателя у нижнего торца имеются два отверстия для слива излишков масла из внутренней полости толкателя.

Штанги толкателей 4 выполнены в виде стержня из алюминиевого сплава с напрессованными на верхний и нижний концы стальными, термически обработанными наконечниками 3 и 7 со сферическими концами.

Коромысла 8. В отверстие ступицы коромысла запрессована бронзовая втулка. На внутренней поверхности втулки имеются канавки для равномерного распределения смазки и подачи ее к сверлению в коротком плече коромысла.

Короткое плечо коромысла имеет резьбовое отверстие, в которое ввертывается регулировочный винт. Длинное плечо коромысла имеет термически обрабо-

танную цилиндрическую поверхность, которой коромысло нажимает на торец стержня клапана.

Регулировочный винт 10. В головке регулировочного винта имеется сферическое углубление для верхнего наконечника штанги; на верхнем конце винта - прорезь для отвертки. Головка винта со сферическим углублением термически обработана. Регулировочный винт имеет осевое сверление, поперечный канал и кольцевую выточку на стержне для подвода смазки к верхнему наконечнику штанги. Стопорится регулировочный винт гайкой 9.

Ось коромысел 11 полая, с герметично закрытыми отверстиями в торцах. Внутренняя полость служит для подвода масла к коромыслам через радиальные сверления в оси. Поверхность оси, где работают коромысла, подвергнута закалке.

Стойки оси коромысел чугунные, литые. Предназначены для крепления оси коромысел на головке цилиндров. Также стойки совместно с пружинами фиксируют положение коромысел на оси. От осевых перемещений на оси коромысла удерживаются распорными пружинами, прижимающими их к стойкам. Крайние коромысла прижимаются к стойкам плоскими пружинами, которые закрепляются на оси при помощи шайб и шплинтов.

Впускные и выпускные клапаны изготовлены из жаропрочной стали.

Выпускные клапаны 5, кроме того, имеют наплавленную рабочую фаску из жаростойкого сплава. Оба клапана имеют угол рабочей фаски $45^{\circ}30'$.

На направляющие втулки 6 всех клапанов устанавливаются маслоотражательные колпачки, ограничивающие излишнее попадание масла в зазор между стержнем клапана и направляющей втулкой, что уменьшает общий расход масла двигателем на «угар».

Пружины клапанов 14 имеют постоянный шаг витков. Пружина опирается на поверхность головки цилиндров через опорную шайбу 15, которая служит для центрирования пружины. Тарелка 13 пружины опирается на торец пружины и плотно охватывает сухари 12 клапана.

Клапаны работают в металлокерамических направляющих втулках 6. Втулки окончательно обрабатываются после запрессовки в головку цилиндров.

Обслуживание газораспределительного механизма

Уход за газораспределительным механизмом заключается в периодической проверке и, при необходимости, регулировке зазоров клапанов. Проверять зазоры надо на холодном двигателе ($15...20^{\circ}\text{C}$).

Порядок проверки и регулировки следующий:

1. Снять крышки коромысел.
2. Вывернуть свечу зажигания первого цилиндра.
3. Установить поршень первого цилиндра в верхней мертвой точке (ВМТ) такта сжатия. Для этого закрыть пальцем отверстие для свечи первого цилиндра, поворачивать коленчатый вал двигателя пусковой рукояткой до момента начала выхода воздуха из-под пальца. Это произойдет в начале такта сжатия первого цилиндра.
4. Медленно поворачивать коленчатый вал до совпадения риски на шкиве коленчатого вала со средним выступом на крышке распределительных шестерен

(рис.12). При этом положении впускной и выпускной клапаны первого цилиндра полностью закрыты.

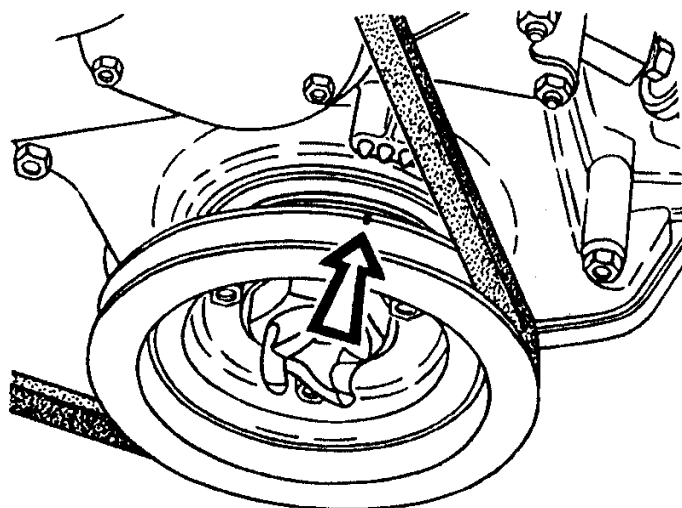


Рис.12. Установка поршня в ВМТ в первом цилиндре

5. Проверить зазор между коромыслом и стержнем клапана с помощью щупа. Зазор на холодном двигателе должен быть 0,20...0,30 мм. Допускается уменьшение зазора до 0,15...0,30 мм у клапанов, расположенных по краям головок: впускных клапанов первого и восьмого цилиндров, выпускных клапанов четвертого и пятого цилиндров.

6. При необходимости, отрегулировать зазор в следующей последовательности:

- ослабить контргайку 9 (рис.10) регулировочного винта 10;
- вращая регулировочный винт, установить по щупу зазор;
- затянуть контргайку регулировочного винта и снова проверить зазор.

7. Проверить и, при необходимости, отрегулировать зазоры у клапанов остальных цилиндров в последовательности, соответствующей порядку работы цилиндров (1-5-4-2-6-3-7-8), поворачивая коленчатый вал при переходе от цилиндра к цилиндру на 90°.

8. Установить снятые крышки коромысел и завернуть свечу первого цилиндра.

9. Пустить двигатель и прослушать его работу. При работе двигателя может прослушиваться на некоторых режимах маловыделяющийся стук клапанов. «Чи-хания» в карбюраторе и «выстрелов» в выпускной системе быть не должно.

Система смазки

Система смазки (рис.13) – комбинированная: под давлением, разбрызгиванием и самотеком.

Под давлением смазываются коренные и шатунные подшипники коленчатого вала, подшипники распределительного вала, втулки коромысел, верхние наконечники штанг толкателей и привод распределителя. Для смазки втулок коромысел и верхних наконечников штанг масло по кольцевому зазору между стойкой оси коромысел и шпилькой подается из каналов блока цилиндров и головки цилиндров во внутреннюю полость оси коромысел. Нижний наконечник штанги работает в масляной ванне во внутренней полости толкателя. Излишки масла из толкателя, сливаясь через два отверстия, смазывают направляющую толкателя, рабочий торец толкателя и кулачок распределительного вала.

Стенки, цилиндров смазываются брызгами масла, выбрасываемыми из сверлений в нижних головках шатунов при совпадении их с масляными каналами в шатунных шейках коленчатого вала.

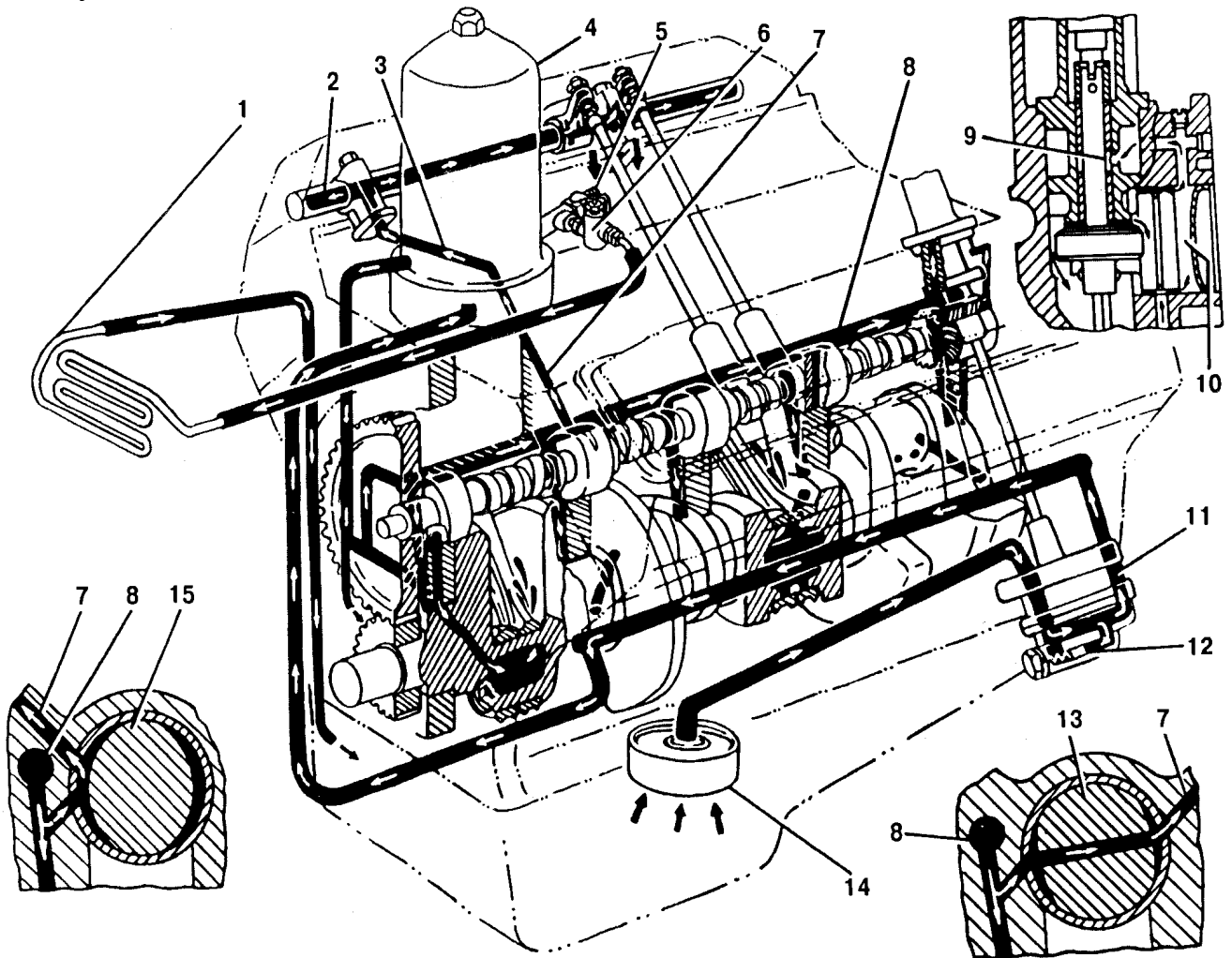


Рис.13. Схема смазки двигателя:

1 - масляный радиатор; 2 - полость оси коромысел; 3 - канал в головке цилиндров; 4 - масляный фильтр; 5 - предохранительный клапан; 6 - кран масляного радиатора; 7 - канал в блоке цилиндров; 8 - главная масляная магистраль; 9 - отверстие в корпусе привода датчика-распределителя; 10 - полость; 11 - масляный насос; 12 - редукционный клапан масляного насоса; 13 - четвертая шейка распределительного вала; 14 - маслоприемник; 15 - вторая шейка распределительного вала

Привод распределителя смазывается маслом, подаваемым через лыску на пятой шейке распределительного вала в полость между задним торцом распределительного вала и заглушкой блока цилиндров. Из полости масло подается через отверстие в корпусе привода на трущиеся поверхности. Шестерни привода распределителя смазываются маслом, вытекающим через отверстия в корпусе привода.

Шестерни привода распределительного вала смазываются масляным туманом.

Моторное масло в двигатель заливается через маслосливной патрубком, расположенный на левой крышке коромысел, который закрывается крышкой с герметизирующей прокладкой.

Уровень масла контролируется по меткам «П» и «0» на стержневом указателе, который установлен с левой стороны блока цилиндров.

Контроль за давлением масла в системе смазки осуществляется с помощью датчика указателя давления масла и датчика сигнализатора аварийного давления масла, установленных в штуцере, ввернутом в масляный канал на левой стороне блока цилиндров спереди.

Сигнализатор аварийного давления масла, расположенный в комбинации приборов автобуса, загорается по сигналу датчика аварийного давления масла при падении давления ниже 40...80 кПа (0,4...0,8 кгс/см²).

Допускается загорание сигнализатора на минимальной частоте вращения холостого хода. В случае исправности системы смазки двигателя при повышении частоты вращения коленчатого вала лампа сигнализатора должна погаснуть. В случае загорания сигнализатора на средней или большой частотах вращения коленчатого вала двигателя необходимо немедленно заглушить двигатель и до устранения неисправности двигатель не заводить.

Масляный картер штампованный из листовой стали. В масляном картере установлен козырек, предотвращающий расплескивание масла при торможении автобуса. Масляный картер может крепиться к нижней плоскости блока цилиндров шпильками или болтами. Соединение масляного картера и блока цилиндров уплотняется резинопровковой прокладкой. В нижней части масляного картера имеется сливная пробка, уплотняемая алюминиевой прокладкой.

Масляный насос (рис.14) шестеренчатый, односекционный. Насос приводится от привода распределителя зажигания через шестигранный валик, входящий в отверстие валика 6 масляного насоса, на котором закреплена штифтом ведущая шестерня 7. Ведущая шестерня находится в зацеплении с ведомой шестерней 4, вращающейся на оси 5, запрессованной в корпус 3 масляного насоса.

В крышке 1 насоса находится редукционный клапан. Между крышкой и корпусом установлена перегородка 2. Крышка с перегородкой крепятся к корпусу насоса четырьмя болтами 10. Стыки между корпусом, перегородкой и крышкой уплотняются прокладками 8 и 9.

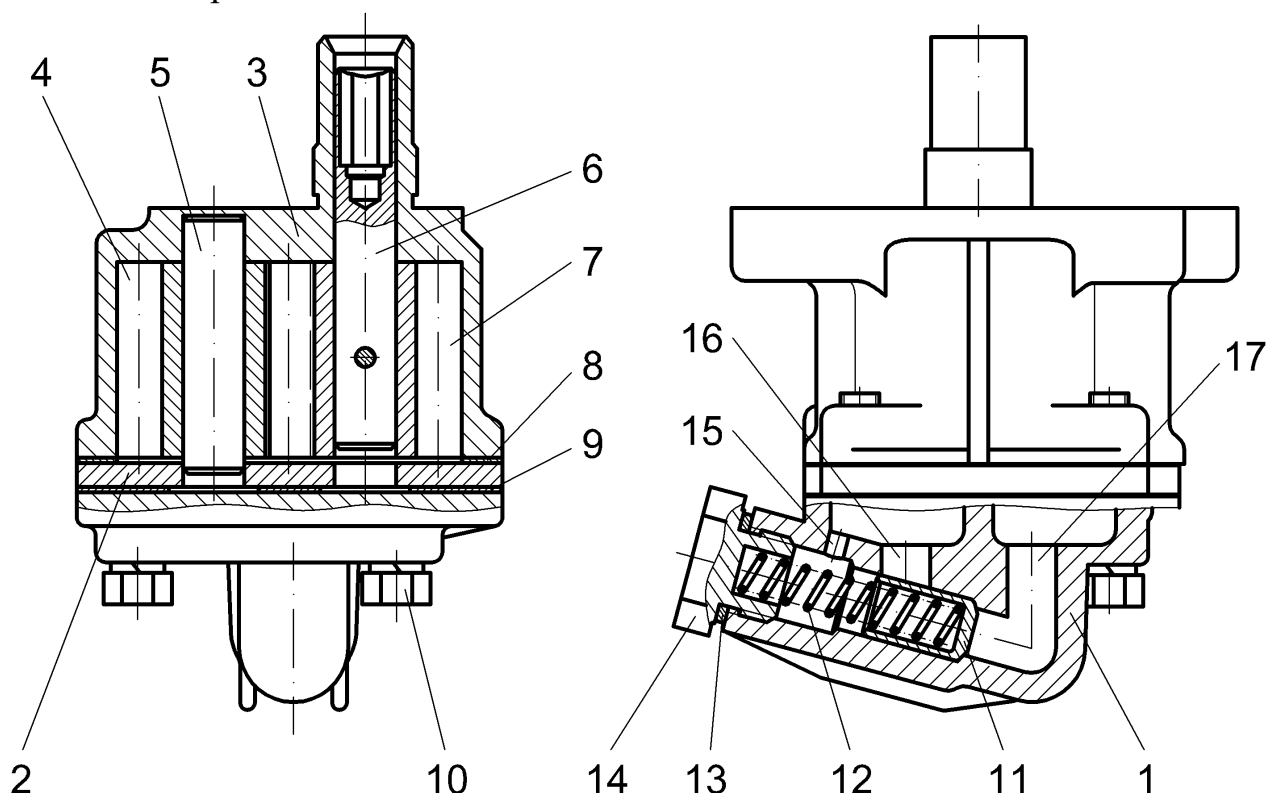


Рис.14. Масляный насос:

1 - крышка; 2 – перегородка; 3 - корпус; 4 – ведомая шестерня; 5 – ось ведомой шестерни; 6 - валик; 7 – ведущая шестерня; 8,9 – прокладки; 10 – болт; 11 – плунжер редукционного клапана; 12 – пружина редукционного клапана; 13 – уплотнительная прокладка; 14 – пробка; 15 – разгрузочное отверстие; 16 – перепускное отверстие; 17 – отверстие соединения с подающей полостью насоса

Редукционный клапан масляного насоса служит для поддержания определенного давления масла в системе. На торец плунжера 11 действует давление масла из подающей полости насоса и плунжер, преодолевая усилие пружины 12, перемещается. Когда плунжер откроет перепускное отверстие 16, часть масла перепускается из подающей полости через отверстия 17 и 16 во всасывающую полость масляного насоса. При дальнейшем увеличении количества масла, подаваемого насосом, что происходит при увеличении частоты вращения коленчатого вала двигателя, плунжер еще больше сжимает пружину, больше открывая перепускное отверстие. По мере износа двигателя расход масла через подшипники увеличивается, давление в системе поддерживается примерно на том же уровне, но количество масла, перепускаемого через редукционный клапан, уменьшается.

Чтобы масло, находящееся за плунжером, не препятствовало перемещению плунжера, в клапане выполнено разгрузочное отверстие 15.

Внимание!

Редукционный клапан регулировке не подлежит. Детали клапана подобраны и клапан проверен на заводе-изготовителе на давление открытия, поэтому разуконплектация деталей редукционного клапана не допускается.

Внезапное падение или увеличение давления масла в системе смазки может произойти вследствие засорения редукционного клапана масляного насоса. В этом случае редукционный клапан можно разобрать без снятия насоса, отвернув пробку 14, и тщательно промыть его детали в керосине.

Привод распределителя зажигания и масляного насоса состоит из корпуса 1 (рис.15), в который запрессованы две втулки 3 и 5 из листовой бронзы. Во втулках вращается валик 4, на одном конце которого имеется прорезь для хвостовика валика распределителя зажигания. Прорезь смещена относительно оси валика, благодаря чему распределитель может быть установлен только в одном положении.

На нижнем конце валика закреплена штифтом ведомая шестерня 8. Ведущая шестерня находится на распределительном валу.

Между торцом корпуса привода и ведомой шестерней устанавливаются две упорные шайбы: стальная 6 и из алюминиевого сплава 7.

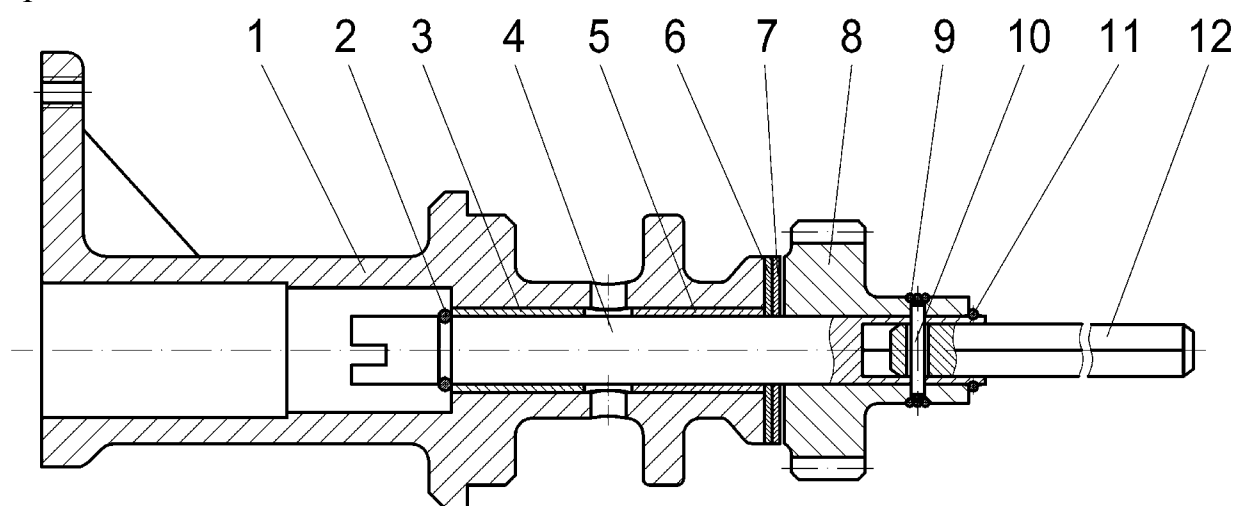


Рис.15. Привод датчика-распределителя зажигания и масляного насоса:

1 – корпус привода; 2,11 – стопорное кольцо; 3,5 – втулка; 4 – валик привода; 6,7 – упорная шайба; 8 – ведомая шестерня привода; 9 – пружинное кольцо; 10 – штифт; 12 – валик привода масляного насоса

В нижнем торце валика 4 имеется шестигранное отверстие, в которое входит шестигранный валик 12 привода масляного насоса. Нижний конец шестигранного валика свободно входит в шестигранное отверстие в верхнем конце валика масляного насоса.

Корпус привода устанавливается на блоке цилиндров через паронитовую прокладку и крепится специальной вилкой. В верхней части корпуса имеется прилив с резьбовым отверстием для крепления распределителя зажигания.

При заклинивании масляного насоса срезается штифт 10, и двигатель останавливается. После устранения неисправности масляного насоса необходимо установить новый штифт (диаметр - 3,5 мм, длина - 22 мм, материал - сталь 20). Для этого нужно снять привод датчика-распределителя зажигания и масляного насоса с двигателя и, сняв пружинное кольцо 9, заменить штифт 10.

Масляный фильтр (рис.16) - полнопоточный, со сменным бумажным фильтрующим элементом 3307-1017.140 (ООО «Костромское предприятие «Автофильтр»), смонтирован на проставке, расположенной на передней части впускной трубы.

Масло к фильтру подается из масляного насоса по каналу в блоке цилиндров и специальной трубке. Фильтр состоит из корпуса, выполненного из двух частей 11 и 14, стержня 13, трубки 15 и фильтрующего элемента 10. В проставке 5 фильтра расположен перепускной клапан, который при засорении фильтрующего элемента пропускает масло помимо фильтра в масляную магистраль.

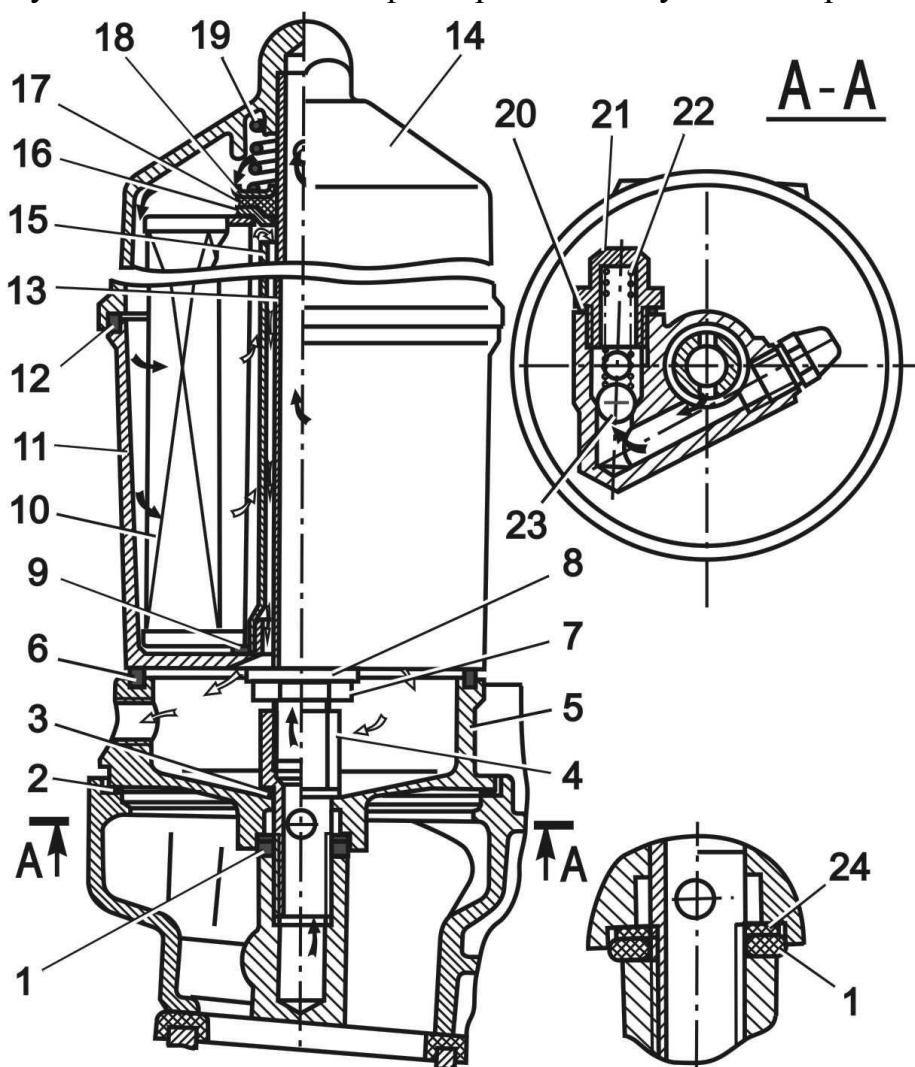


Рис.16. Масляный фильтр:

1, 3, 17 – кольцо уплотнительное; 2 – нижняя прокладка; 4 – штуцер соединительный; 5 – проставка фильтра; 6 – прокладка верхняя проставки; 7 – соединительная гайка; 8 – шайба; 9 – прокладка фильтрующего элемента; 10 – фильтрующий элемент; 11 – нижняя часть корпуса; 12 – прокладка корпуса; 13 - стержень фильтра; 14 – верхняя часть корпуса; 15 – трубка корпуса фильтра; 16 - кольцо жесткости уплотнения; 18 – шайба опорная; 19 – пружина; 20 – прокладка перепускного клапана; 21 – пробка перепускного клапана; 22 – пружина перепускного клапана; 23 – шарик; 24 – шайба фибровая

Внимание!

1. Не допускается отворачивание или затяжка ниппельных гаек трубок масляного фильтра вместе с переходным штуцером. При этом необходима предварительная фиксация штуцера ключом.

2. Запрещается использовать фильтрующие элементы автомобилей КАМАЗ, так как из-за большей высоты (на 10 мм) они упираются в верхнюю часть корпуса фильтра и не пропускают масло.

Предохранительный клапан и краник включения масляного радиатора (рис.17) установлены на впускной магистрали масляного радиатора

Предохранительный клапан состоит из корпуса 5, шарика 6, пружины 4 и пробки 3. Предохранительный клапан при малых давлениях масла автоматически отключает циркуляцию масла через радиатор, и все масло направляется для смазки трущихся деталей двигателя. Клапан открывается при давлении 80...90 кПа (0,8...0,9 кгс/см²). Если давление в масляной магистрали выше 100 кПа (1 кгс/см²), клапан открывается полностью, и масло поступает в радиатор.

При движении в тяжелых условиях (грязь, бездорожье и т.п.), а также при температуре окружающего воздуха выше 20 °С необходимо открывать циркуляцию масла через масляный радиатор, при этом рукоятка запорного краника 1 должна быть направлена вдоль оси краника.

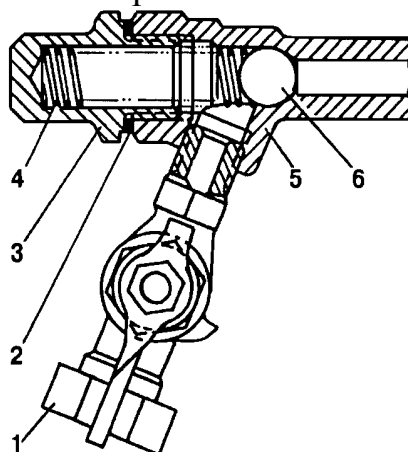


Рис.17. Предохранительный клапан и краник масляного радиатора:

1-запорный краник; 2 - прокладка пробки клапана; 3 - пробка клапана; 4 - пружина клапана; 5 - корпус клапана; 6 - шарик клапана

Внимание!

Следует применять только рекомендованные моторные масла. От этого зависит долговечность деталей двигателя.

Запрещается смешивание моторных масел различных марок и различных фирм производителей. При переходе на масло другой марки или другой фирмы обязательно промыть систему смазки двигателя промывочным маслом.

Обслуживание системы смазки заключается в ежедневной проверке уровня масла в картере двигателя, замене моторного масла одновременно с заменой фильтрующего элемента масляного фильтра.

1. Проверка уровня масла

Расход моторного масла при эксплуатации двигателя является нормальным явлением и зависит от режимов эксплуатации (частота вращения коленчатого вала, нагрузка). В период обкатки расход моторного масла может быть увеличенным.

Проверять уровень масла необходимо ежедневно перед первым запуском двигателя. При этом автобус должен стоять на ровной горизонтальной площадке. Для проверки уровня масла после работы двигателя необходимо подождать не менее 15 минут, чтобы масло успело стечь в масляный картер.

Уровень масла необходимо поддерживать между метками «0» и «П» стержневого указателя уровня масла (рис.18), рекомендуется ближе к метке «П», не превышая её.

Для проверки уровня масла:

- вынуть указатель уровня масла;
- протереть конец указателя с метками чистой ветошью;
- вставить указатель в трубку до упора;
- снова вынуть указатель и проверить уровень масла на указателе по меткам. При необходимости долить масло.

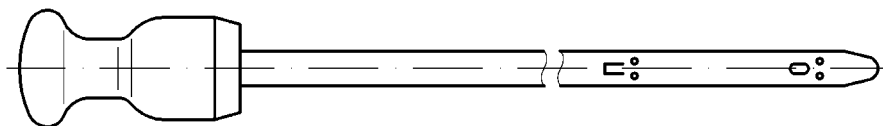


Рис.18. Указатель уровня масла

Количество масла, необходимое для доливки в масляный картер от метки «0» до метки «П», составляет примерно 2 литра.

Внимание!

Эксплуатация двигателя с уровнем масла ниже метки «0» указателя не допускается, так как приведет к поломке двигателя.

Заливка моторного масла уровня выше метки «П» приведёт к нарушению нормальной работы двигателя: повышенному угару масла, увеличению токсичности отработавших газов, загрязнению и выходу из строя свечей за-

жигания, выходу из строя деталей системы нейтрализации отработавших газов автомобиля.

2. Замена моторного масла и фильтрующего элемента масляного фильтра

Заменять масло необходимо после работы прогретого двигателя, так как горячее масло полнее сливается из масляного картера.

Замену моторного масла производить в следующей последовательности:

1. Открыть крышку маслоналивного патрубка правой крышки коромысел и отвернуть пробку сливного отверстия масляного картера.

2. Заменить фильтрующий элемент масляного фильтра как указано далее.

3. Завернуть сливную пробку масляного картера с уплотнительной прокладкой, предварительно проверив состояние прокладки.

4. Залить свежее моторное масло и закрыть маслоналивной патрубком.

5. Пустить двигатель. При наличии подтеканий масла при работе двигателя с повышенной частотой вращения в течение нескольких минут, повернуть фильтр руками. Затяжка ключом не допускается.

Для замены фильтрующего элемента необходимо:

1. Отвернуть фильтр руками за верхнюю часть фильтра, допускается при необходимости пользоваться гаечным ключом, для этого на верхней части корпуса предусмотрен шестигранный выступ. Во избежание попадания масла на двигатель, фильтр, не наклоняя, в вертикальном положении отнести в сторону.

2. Закрыть сверху чистой ветошью проставку фильтра во избежание возможного попадания загрязнений.

3. Слить масло из фильтра, поворачивая его над ёмкостью для сбора отработавшего масла.

4. Разъединить корпус, для чего отвернуть гайку 7 (рис.16) и заменить фильтрующий элемент. Перед заменой элемента секции корпуса промыть.

5. Проверить наличие и правильную установку деталей уплотнения 9, 17, 18, 19, 12 и шайбы 8. Соединить части корпуса и закрепить гайкой 7.

Необходимо следить за состоянием верхнего резинового уплотнительного кольца 17 и заменить его при потере упругости и деформации. В противном случае качество фильтрации масла резко ухудшится.

7. Смазать моторным маслом прокладку 6, установить фильтр на двигатель, завернув руками до начала сжатия прокладки 6, и повернуть на 0,5...1 оборот.

Для промывки системы смазки двигателя в случае замены моторного масла одной марки на другую необходимо:

1. Слить из масляного картера прогретого двигателя отработавшее масло.

2. Залить специальное промывочное или заменяющее масло.

3. Пустить двигатель и дать ему поработать на минимальной частоте вращения коленчатого вала в режиме холостого хода не менее 10 минут.

4. Слить специальное промывочное или заменяющее масло.

5. Заменить фильтрующий элемент масляного фильтра.

6. Залить свежее масло.

7. Пустить двигатель и проверить наличие подтеканий.

Система вентиляции картера

Система вентиляции картера двигателя (рис.19) – закрытая, действующая за счет разрежения, создаваемого в системе впуска при работе двигателя.

При работе двигателя на холостом ходу с закрытой дроссельной заслонкой и частичных нагрузках (малых углах открытия дроссельной заслонки) отсос картерных газов осуществляется во впускную трубу через шланг 4. При повышении нагрузки (открытии дроссельной заслонки) картерные газы отсасываются главным образом через шланг 3 в корпус воздушного фильтра.

Внимание! Запрещается эксплуатация двигателя с негерметичной системой вентиляции картера и открытым маслосливным патрубком. Это вызовет повышенный унос масла с картерными газами и загрязнение окружающей среды.

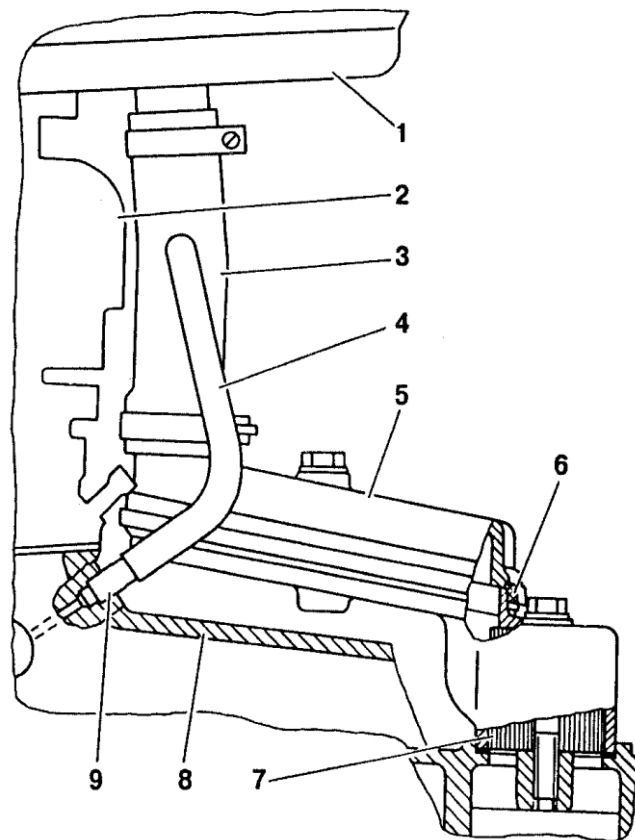


Рис.19. Схема системы вентиляции картера:

1 - воздушный фильтр; 2 - карбюратор; 3,4 - шланг вентиляции; 5 - маслоотделитель; 6 - прокладка; 7 - пламегаситель; 8 - впускная труба; 9 - патрубок

Обслуживание системы вентиляции картера

Уход за системой вентиляции состоит в проверке герметичности и периодической промывке и очистке деталей системы вентиляции.

Для промывки снять шланги системы вентиляции, снять и разобрать маслоотделитель. Промыть детали системы вентиляции: пламегаситель 7, полость маслоотделителя 5, каналы вентиляции в шлангах 3 и 4. Прочистить отверстие патрубка 9 и канал вентиляции во впускной трубе 8.

При сборке маслоотделителя нужно следить, чтобы резиновая прокладка 6 уплотняла стык. При неудовлетворительном уплотнении вентиляция картера те-

ряет эффективность и возрастет унос масла в окружающую среду.

При сборке системы вентиляции обеспечить герметичность всех соединений. Прокладка крышки маслосливного патрубка не должна иметь разрывы и повреждения и должна обеспечивать плотное закрытие патрубка.

Система охлаждения

Система охлаждения двигателя – жидкостная, закрытая, с принудительной циркуляцией охлаждающей жидкости.

Для заполнения системы охлаждения двигателя необходимо применять только рекомендованные низкозамерзающие охлаждающие жидкости. Допускается применение чистой «мягкой» (например, дождевой или снеговой) воды. Применение доброкачественной воды является одним из основных условий технической правильной эксплуатации двигателей, предупреждающей образование накипи и коррозии в системе охлаждения, что может привести к серьезным неполадкам. Применение воды с высокой жёсткостью - артезианской или ключевой, а тем более морской, недопустимо. Недопустимо также применение щелочи для смягчения воды, так как она разъедает алюминиевые детали двигателя.

Воду при сливе из системы охлаждения рекомендуется собирать в чистую ёмкость для повторного использования.

Внимание! Частая замена воды усиливает коррозию и образование накипи. Применение воды вызывает образование коррозии, зарастание (забивание шламом) проток в головке цилиндров и прокладке головки цилиндров, что приводит к систематическому перегреву и выходу двигателя из строя. Поэтому при использовании воды необходимо производить промывку системы охлаждения перед зимним сезоном.

Слив охлаждающей жидкости из двигателя выполняется через два краника: на правой и левой сторонах блока цилиндров двигателя. При сливе необходимо обратить внимание на чистоту отверстия краников, так как накипь или грязь могут перекрыть сливные отверстия и жидкость не будет слита полностью.

Контроль за температурой охлаждающей жидкости осуществляется с помощью датчика указателя температуры охлаждающей жидкости, установленного во впускной трубе, и датчика сигнализатора перегрева, установленного в радиаторе.

Термостат

Для поддержания оптимального рабочего теплового режима двигателя в пределах 80...95 °С и ускорения его прогрева в системе охлаждения имеется одноклапанный термостат, установленный во впускной трубе. Клапан термостата открывается при температуре охлаждающей жидкости (80±2) °С, перепуская часть охлаждающей жидкости в радиатор.

Внимание! Не допускается эксплуатация двигателя без термостата, т.к. это приведёт к ускоренному износу деталей двигателя и повышенному расходу топлива.

Водяной насос – центробежного типа.

На двигателях выпуска до октября 2016 года применялись водяные насосы с наборным уплотнением старого образца (рис.20), состоящим из уплотняющей шайбы 14, манжеты 13, обоймы 12, кольца 10 и пружины 11.

На двигателях выпуска, начиная с октября 2016 года, применяются водяные насосы с самоподжимным уплотнением 9 (рис.21), запрессованным в корпус насоса и на валик подшипника насоса.

При неисправности уплотнения происходит вытекание охлаждающей жидкости через контрольное отверстие 15 (рис.20,21). В этом случае необходимо произвести замену уплотняющей шайбы, манжеты и подшипников водяного насоса с уплотнением старого образца или заменить водяной насос в сборе. Не допускается заглушать контрольное отверстие 15, так как при этом охлаждающая жидкость будет просачиваться из насоса и попадать в подшипники 16, что приведет к ускоренному выходу их из строя.

К ступице 1 крепится шкив привода водяного насоса.

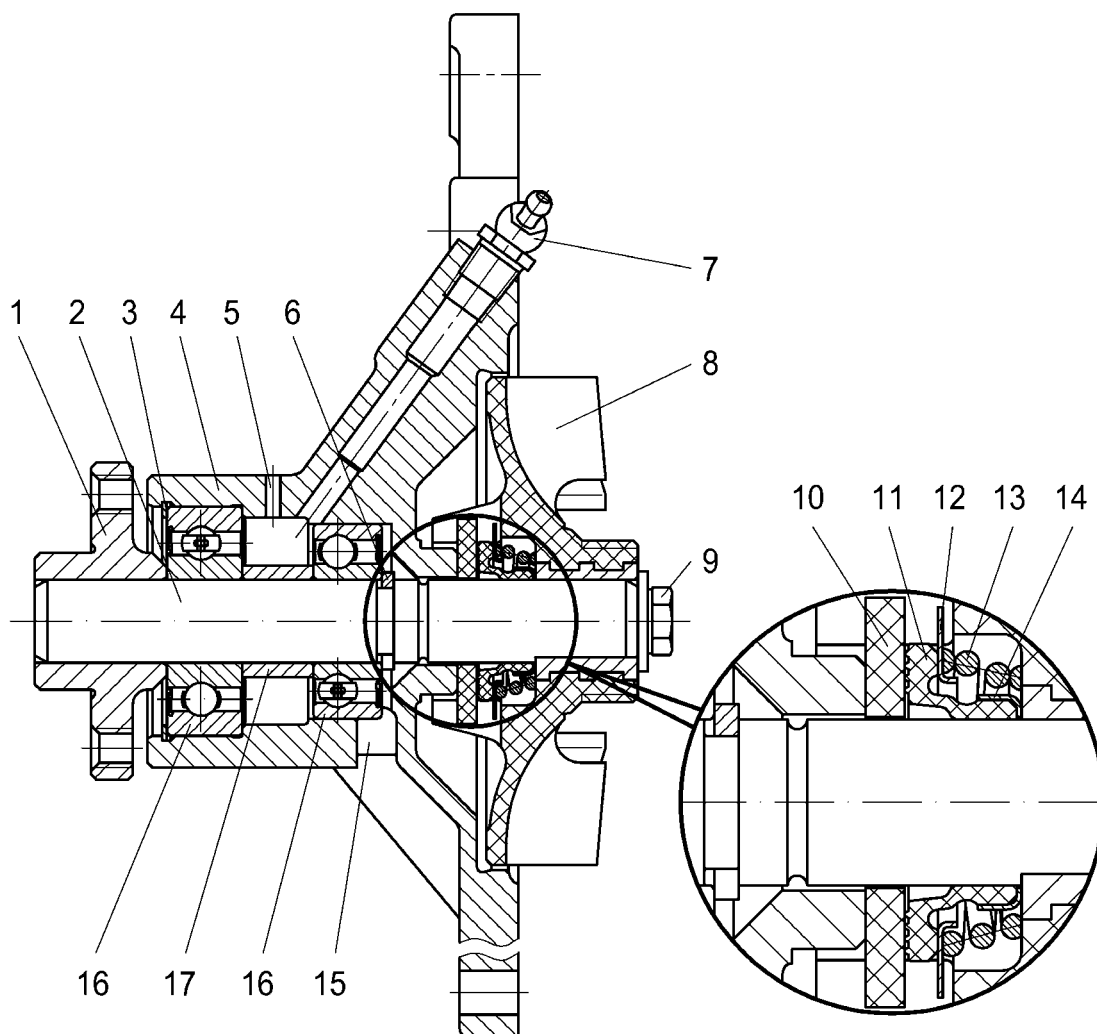


Рис.20. Водяной насос с уплотнением старого образца:

1 – ступица шкива; 2 – валик; 3 – наружное стопорное кольцо; 4 – корпус; 5 – контрольное отверстие выхода смазки из корпуса; 6 – внутреннее стопорное кольцо; 7 – пресс-масленка; 8 – крыльчатка; 9 – болт крепления крыльчатки; 10 – кольцо манжеты; 11 – пружина; 12 – обойма сальника; 13 – манжета; 14 – уплотняющая шайба сальника; 15 – контрольное отверстие для выхода жидкости при течи сальника; 16 – подшипник; 17 – распорная втулка

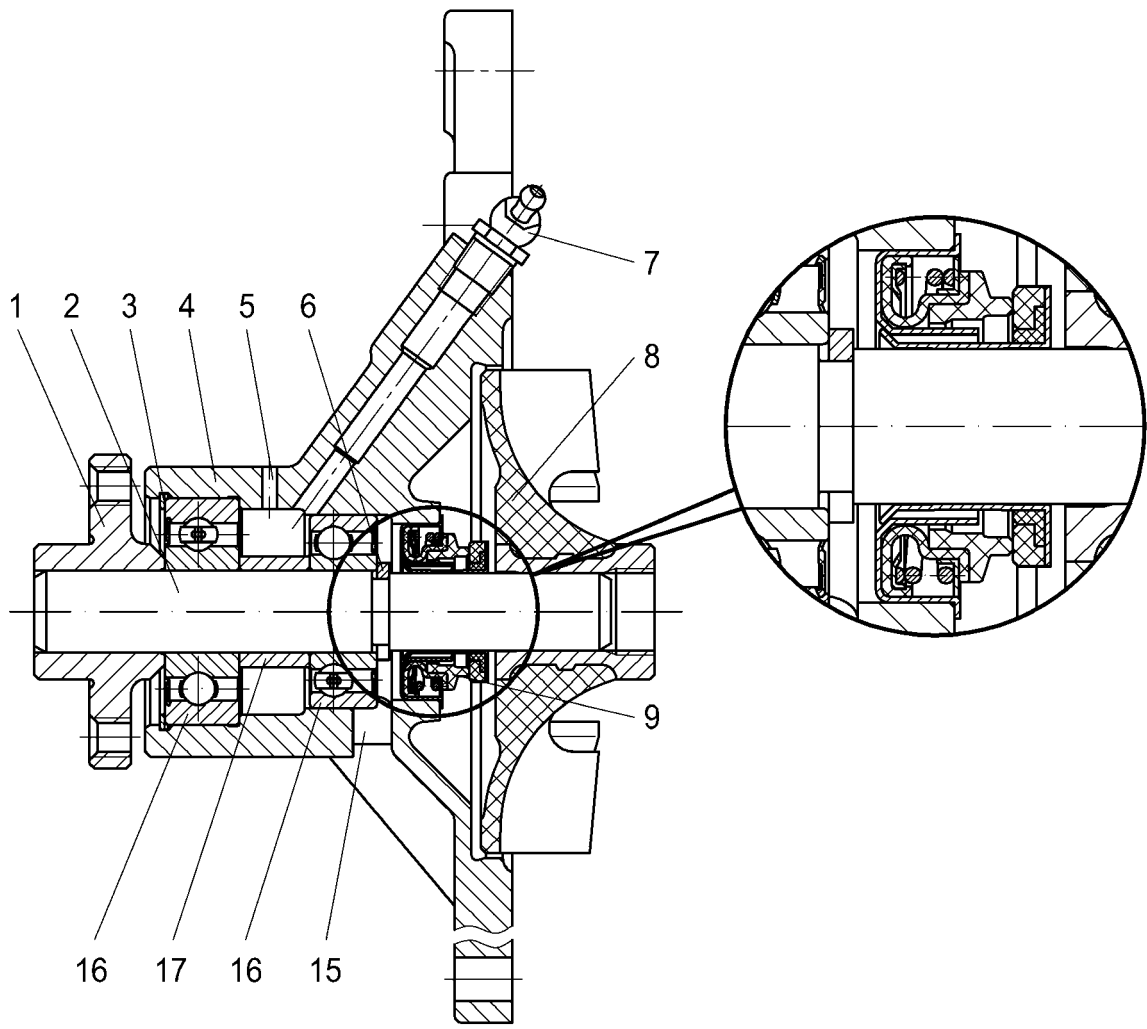


Рис.21. Водяной насос с уплотнением нового образца:

1 – ступица шкива; 2 – валик; 3 – наружное стопорное кольцо; 4 – корпус; 5 – контрольное отверстие выхода смазки из корпуса; 6 – внутреннее стопорное кольцо; 7 – пресс-масленка; 8 – крыльчатка; 9 – уплотнение; 15 – контрольное отверстие для выхода жидкости при течи сальника; 16 – подшипник; 17 – распорная втулка

Обслуживание системы охлаждения

1. Проверка уровня охлаждающей жидкости

Ежедневно перед выездом следует проверять уровень жидкости в расширительном бачке на холодном двигателе, при необходимости долить. При частой доливке проверить герметичность системы и, при необходимости, устранить неисправность. Если система охлаждения герметична, то возможно уменьшение уровня охлаждающей жидкости, в том числе низкотемпературной, за счёт испарения воды. В этом случае, с целью сохранения плотности охлаждающей жидкости следует доливать дистиллированную воду.

2. Смазка подшипников водяного насоса и натяжного ролика

Периодически необходимо смазывать подшипники водяного насоса и прочищать контрольное отверстие в корпусе насоса для выхода охлаждающей жидкости.

Подшипники водяного насоса смазываются через пресс-масленку 7 (рис.20,21) до появления смазки в контрольном отверстии 5. Для смазки использовать «Литол-24». Лишнюю смазку необходимо удалять, так как она разрушает ремень привода водяного насоса. Если после работы двигателя из отверстия 15 вышли излишки смазки, то её следует также удалить.

3. Проверка плотности низкотемпературной охлаждающей жидкости

Проверку плотности охлаждающей жидкости производить перед зимним сезоном эксплуатации с помощью ареометра. Плотность охлаждающей жидкости при температуре охлаждающей жидкости $(20 \pm 5)^\circ\text{C}$ должна быть:

Тосол-ТС FELIX-40 СТАНДАРТ	1,065-1,085 г/см ³
ОЖ-40 «Лена», Тосол-А40М	1,075-1,085 г/см ³
ОЖ-65 «Лена», Тосол-А65М	1,085-1,100 г/см ³
«Cool Stream Standard-40»	1,068-1,072 г/см ³

В случае несоответствия плотности охлаждающую жидкость необходимо заменить.

Система подачи топлива

Система подачи топлива двигателя (детали, поставляемые с двигателем) состоит из карбюратора, бензинового насоса, фильтра тонкой очистки топлива, ограничителя максимальной частоты вращения коленчатого вала, соединительных трубопроводов.

Бензиновый насос – диафрагменного типа крепится двумя болтами к крышке распределительных шестерен в передней правой части двигателя и приводится в движение от эксцентрика, укрепленного на распределительном валу двигателя. Насос снабжен рычагом ручной подкачки 1 (рис.22), укрепленном на валике 17, воздействующим на рычаг 19 привода.

При появлении течи бензина через контрольное отверстие 4 следует заменить диафрагму 6. Окончательную затяжку винтов крепления головки 13 после замены диафрагмы производить при оттянутом в верхнее положение рычаге ручной подкачки 1.

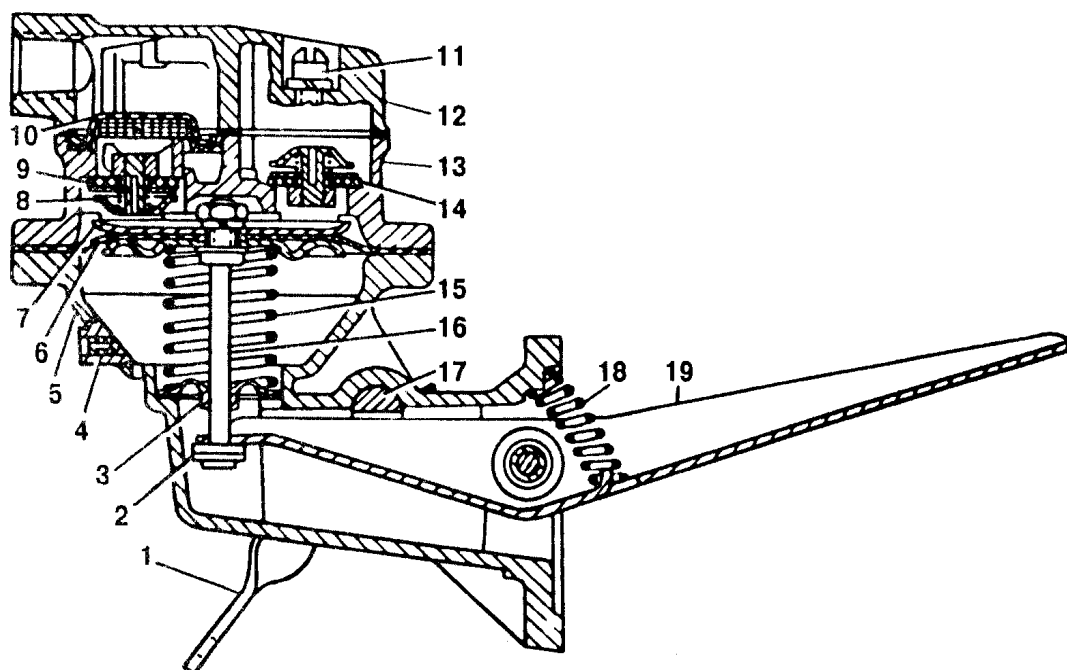


Рис.22. Бензиновый насос:

1 - рычаг ручной подкачки; 2 - шайба; 3 - сальник; 4 – контрольное отверстие; 5 - корпус; 6 - диафрагма; 7 - верхняя шайба диафрагмы; 8 - обойма клапана; 9 - всасывающий клапан; 10 – сетчатый фильтр; 11 - винт; 12 - крышка; 13 - головка; 14 - нагнетательный клапан; 15 - пружина диафрагмы; 16 - толкатель; 17 - валик рычага ручной подкачки; 18 - пружина рычага; 19 - рычаг

Фильтр тонкой очистки топлива (рис.23) – служит для очистки бензина, поступающего в карбюратор, от механических примесей.

На двигателе устанавливается неразборный топливный фильтр. Обозначение фильтра – 2108-1117010-03 или 4021.1117010. Фильтр целиком заменяется при проведении технического обслуживания. При установке фильтра нужно следить за тем, чтобы стрелка, нанесенная на корпусе, соответствовала направлению движения топлива.

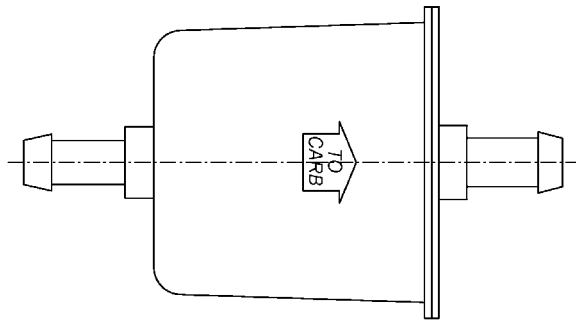


Рис.23. Фильтр тонкой очистки топлива

Карбюратор К-135Г

Все элементы дозирующих систем расположены в трех корпусных деталях карбюратора - корпусе 28 (рис.24) поплавковой камеры, его крышке 3 с фланцем и корпусе 31 смесительных камер, который конструктивно объединен с корпусом исполнительного механизма пневмоцентробежного ограничителя частоты вращения. Между корпусными деталями установлены уплотнительные прокладки.

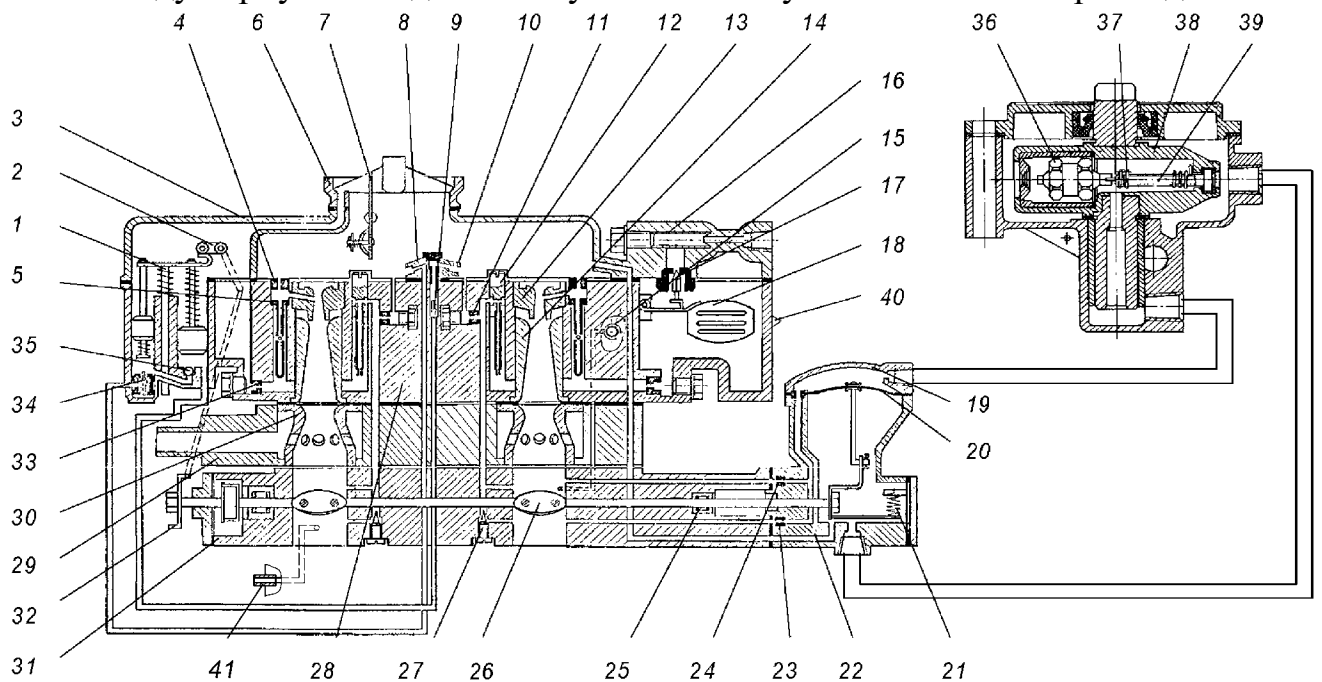


Рис.24. Схема карбюратора К135Г
и датчика-ограничителя частоты вращения:

1 – привод ускорительного насоса и экономайзера; 2 – вилка; 3 – крышка поплавковой камеры; 4 – главный воздушный жиклёр; 5 – эмульсионная трубка; 6 – фланец крышки; 7 – воздушная заслонка; 8 – распылитель экономайзера; 9 – выпускной клапан; 10 – распылитель ускорительного насоса; 11 – воздушный жиклёр холостого хода; 12 – топливный жиклёр холостого хода; 13 – малый диффузор; 14 – большой диффузор; 15 – вывод к вакуумному корректору; 16 – топливный фильтр; 17 – топливный клапан; 18 – поплавок; 19 – крышка; 20 – диафрагма; 21 – пружина ограничителя; 22 – корпус диафрагменного механизма; 23 – вакуумный жиклёр; 24 – воздушный жиклёр; 25 – ролик-подшипник; 26 – дроссельная заслонка; 27 – регулировочный винт холостого хода; 28 – корпус поплавковой камеры; 29 – корпус форсунок; 30 – диффузор; 31 – корпус смесительных камер; 32 – рычаг дроссельных заслонок; 33 – главный топливный жиклёр; 34 – клапан экономайзера; 35 – впускной клапан; 36 – клапан датчика; 37 – пружина; 38 – ротор датчика; 39 – регулировочный винт; 40 – метка уровня топлива; 41 – трубка к датчику абсолютного давления воздуха

Все каналы жиклеров снабжены пробками для обеспечения доступа к ним без разборки карбюратора. Топливные жиклеры холостого хода могут быть ввернуты снаружи, так как их корпуса выведены через крышку наверх. В крышке корпуса расположена воздушная заслонка 7 с двумя автоматическими клапанами. Привод воздушной заслонки соединен с осью дроссельных заслонок системой рычагов и тяг.

Системы холостого хода и главная дозирующая система имеется в каждой камере карбюратора.

Ускорительный насос и клапан 34 экономайзера общие на обе камеры карбюратора. Распылители 8 экономайзера и насоса 10 выведены в каждую камеру. Система пуска холодного двигателя общая на обе камеры карбюратора.

Клапан экономайзера включается в работу за $5...7^\circ$ до полного открытия дроссельных заслонок.

Привод ускорительного насоса и экономайзера конструктивно объединен.

Основной частью системы пуска холодного двигателя является воздушная заслонка 7 с автоматическими воздушными клапанами.

Пневмоцентробежный ограничитель максимальной частоты вращения коленчатого вала состоит из двух механизмов: центробежного датчика (рис.24) и исполнительного механизма с диафрагменным приводом.

Центробежный датчик установлен на крышке распределительных шестерен и имеет привод от распределительного вала. Исполнительный механизм конструктивно объединен со смесительной камерой карбюратора.

Обслуживание системы питания

Обязательным условием надежной работы системы питания является чистота всех ее приборов и узлов.

1. Надежность соединений топливной магистрали

Необходимо проверять плотность соединений бензопровода. Неплотности соединений устранять подтягиванием хомутов шлангов и штуцеров. При этом надо остерегаться чрезмерных усилий, чтобы не сорвать резьбу.

2. Уход за карбюратором

Уход за карбюратором включает в себя:

- наружный осмотр с целью удаления грязи, пыли и обнаружения следов подтеканий топлива;
- проверку плотности соединений между узлами карбюратора, исправности прокладок, плотности заглушек и подтяжку винтов крепления;
- периодическую чистку и промывку карбюратора;
- проверку уровня топлива в поплавковой камере карбюратора и, при необходимости, его регулировку (одновременно проверяется герметичность топливного клапана);
- проверку пропускной способности жиклеров;
- проверку герметичности клапана экономайзера и регулировку момента его включения;
- проверку зазоров между воздушной и дроссельными заслонками и корпусами;

- проверку работы и производительности ускорительного насоса;
- проверку и, при необходимости, регулировку угла открытия дроссельной заслонки при полностью закрытой воздушной заслонке;
- регулировку малой частоты вращения на режиме холостого хода двигателя.

Чистке подвергаются следующие детали: поплавковая и смесительная камеры, диффузоры, воздушные, топливные и эмульсионные жиклеры и каналы в корпусах.

Для выполнения этих операций необходимо карбюратор полностью разобрать. Разборка карбюратора должна производиться на чистом месте исправными и хорошо подогнанными ключами и отвертками, осторожно, чтобы не повредить уплотнительные прокладки.

После разборки все детали карбюратора должны быть тщательно промыты и очищены от грязи. Промывка должна производиться в не этилированном бензине, керосине или в горячей воде с температурой не ниже 80 °С.

Чистку каналов и жиклеров после промывки надо производить продувкой сжатым воздухом.

Нельзя прочищать жиклеры и другие калиброванные отверстия проволокой, сверлами и другими металлическими предметами, так как это ведет к увеличению пропускной способности жиклеров и перерасходу топлива автобуса.

После осмотра, чистки и проверки деталей производят сборку карбюратора.

Уровень топлива в поплавковой камере проверяется при неработающем двигателе. Для этого необходимо:

1) Установить автобус на горизонтальную площадку. Отвернуть сливную пробку карбюратора и слить топливо из поплавковой камеры в небольшую емкость, исключая его попадание на горячие детали двигателя.

2) Ввернуть вместо сливной пробки штуцер 1 (рис.25) и подсоединить к нему резиновую трубку 2 со стеклянной трубкой 3 внутренним диаметром 9 мм.

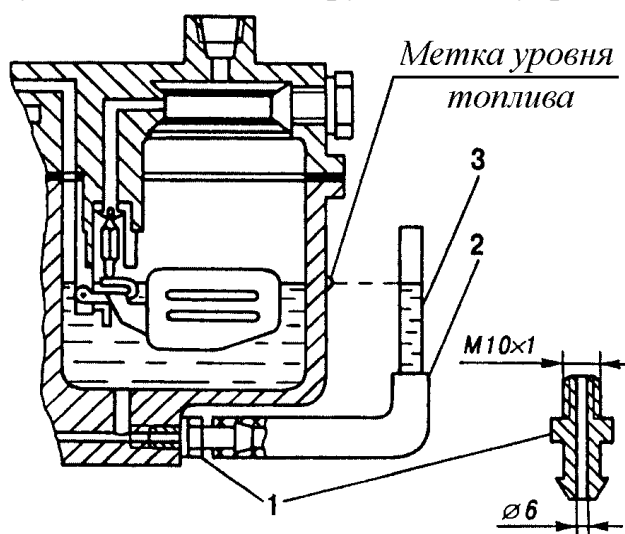


Рис.25. Схема проверки уровня топлива в поплавковой камере:

1 - штуцер; 2 - резиновая трубка; 3 - стеклянная трубка

3) Наполнить бензином поплавковую камеру с помощью рычага ручной подкачки бензонасоса. Уровень топлива в стеклянной трубке должен совпадать с меткой на поплавковой камере карбюратора.

4) Слить топливо из поплавковой камеры через трубку 3 в порядке, указанном в п.1.

5) Вывернуть из карбюратора штуцер 1 и установить на место сливную пробку.

Одновременно с проверкой уровня проверяется отсутствие подтеканий через прокладку, пробки и заглушки.

В том случае, если уровень не находится в указанных пределах, необходимо снять крышку поплавковой камеры карбюратора и произвести регулировку установки поплавка. При перевернутой крышке расстояние А (рис.26) от ее плоскости разъема до верхней точки поплавка должно составлять 40 мм. Регулировка производится подгибанием язычка 4, упирающегося в торец иглы 5 клапана. Одновременно подгибанием ограничителя 2 следует установить зазор Б между торцом иглы 5 и язычком 4 - 1,2...1,5 мм.

Чтобы не повредить уплотнительную шайбу 7, подгибание язычка 4 необходимо делать при снятом поплавке.

Если уровень не поддается регулировке, следует проверить элементы поплавкового механизма.

Основными причинами повышенного или пониженного уровня топлива в поплавковой камере карбюратора могут быть: негерметичность поплавка или неправильная его масса, негерметичность топливного клапана.

Проверка герметичности поплавка осуществляется погружением его в горячую воду с температурой не ниже 80 °С и выдержкой его при этой температуре не менее полминуты. При нарушении герметичности поплавка, на что указывают выделяющиеся пузырьки воздуха, его необходимо заменить.

Масса поплавка в сборе с рычажком должна быть $(7,85 \pm 0,3)$ г.

Если при проверке уровня топлива в поплавковой камере карбюратора (при проверенном и герметичном поплавке) он медленно повышается, это значит, что негерметичен топливный клапан. В этом случае заменяют уплотнительную шайбу 7.

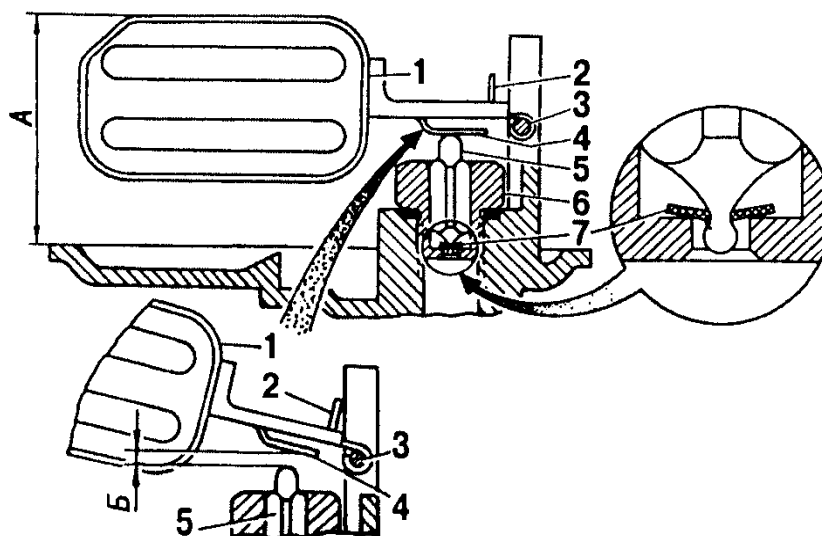


Рис.26. Поплавковый механизм карбюратора:

1 - поплавок; 2 - ограничитель хода поплавка; 3 - ось поплавка; 4 - язычок регулировки уровня; 5 - игла клапана; 6 - корпус клапана; 7 - уплотнительная шайба; А - расстояние от плоскости разъема крышки до верхней точки поплавка; Б - зазор между торцом иглы и язычком

Проверка размеров топливных и воздушных жиклеров производится путем определения их пропускной способности на специальных приборах или замером калибрами.

Пропускная способность жиклера в кубических сантиметрах в минуту проверяется водой под напором столба воды высотой (1000 ± 2) мм при температуре (20 ± 1) °С.

Карбюратор должен иметь следующие основные дозирующие элементы:

Главный топливный жиклер, см³/мин..... 330 ± 4

Главный воздушный жиклер, см³/мин..... $125 \pm 1,5$

Топливный жиклер холостого хода, см³/мин..... $90 \pm 1,5$

Воздушный жиклер холостого хода, см³/мин..... 445 ± 6

Жиклеры диафрагменного механизма:

- воздушный, см³/мин..... $70 \pm 1,5$

- вакуумный, см³/мин..... 200 ± 3

Распылитель экономайзера, мм..... $\varnothing 0,7^{+0,045}$

Распылитель ускорительного насоса, мм..... $\varnothing 0,6^{+0,045}$

Клапан экономайзера должен быть герметичным. Допускается падение не более четырех капель в 1 мин под давлением столба воды высотой (1000 ± 2) мм, сжимающего пружину клапана.

В противном случае клапан считается негерметичным и его надо заменить новым.

Проверка момента включения экономайзера производится при снятых крышке и прокладке поплавковой камеры. Нажатием пальца планка 1 (рис.27) устанавливается так, чтобы расстояние между ней и плоскостью разъема карбюратора составляло $(15 \pm 0,2)$ мм. При этом регулировочной гайкой 2 штока необходимо установить зазор $(3 \pm 0,2)$ мм между торцом гайки и планкой 1. После регулировки гайку 2 следует обжать. Необходимо следить за тем, чтобы дроссельные и воздушная заслонки поворачивались совершенно свободно и без всяких заеданий плотно прикрывали свои каналы.

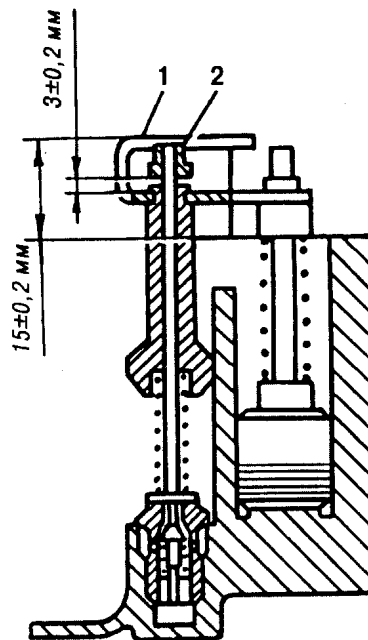


Рис.27. Проверка момента включения экономайзера:

1 - планка привода; 2 - гайка штока включения

Допускаются зазоры между корпусами и заслонками не более 0,06 мм для дроссельных заслонок и 0,2 мм для воздушной заслонки.

Проверка допустимых зазоров осуществляется щупами. Щуп максимальной толщины для соответствующего соединения не должен свободно проходить (должен закусываться) при полном закрывании воздушной или дроссельных заслонок.

Проверка работы ускорительного насоса производится замером его производительности, которая должна быть не менее 10 см^3 за 10 полных ходов рычага привода дроссельных заслонок. Темп качания должен быть при этом 20 полных качаний в минуту. Ускорительный насос должен работать плавно без заеданий.

Следует обращать внимание на чувствительность ускорительного насоса. Это значит, что подача топлива через распылитель ускорительного насоса должна начинаться одновременно с началом хода дроссельных заслонок. Допустимое запаздывание не более 5° . При большем запаздывании следует заменить манжету поршня.

Если производительность насоса меньше заданной величины, то это значит, что негерметичны клапаны (обратный или нагнетательный) или засорился распылитель. Это повреждение ликвидируется промывкой и продувкой распылителя и седел клапанов, а также их притиркой (при необходимости).

Чтобы отрегулировать необходимый угол открытия дроссельных заслонок при полностью закрытой воздушной заслонке поступают следующим образом. Ослабив крепление регулировочной планки 3 (рис.28), размещенной на рычаге 4 привода ускорительного насоса, полностью закрывают рычагом 5 воздушную заслонку карбюратора. Далее приоткрывают рычагом 1 дроссельные заслонки так, чтобы зазор между стенкой смесительной камеры и кромкой заслонки был равен $1,5 \pm 0,5 \text{ мм}$ (этому зазору соответствует угол открытия заслонок, равный 12°), и перемещают регулировочную планку 3 до тех пор, пока она не упрется в выступ

рычага, после чего закрепляют ее. Открыв, и снова закрыв воздушную заслонку, проверяют правильность регулировки путем замера указанного выше зазора.

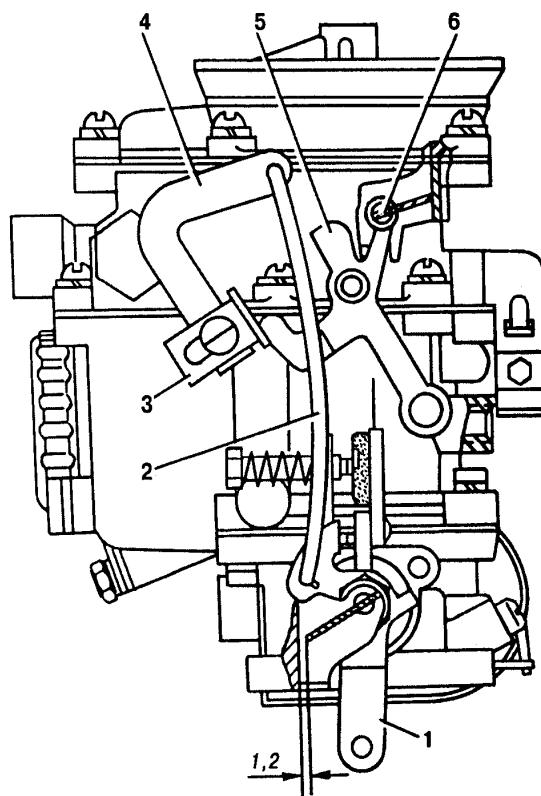


Рис.28. Регулировка угла открытия дроссельных заслонок при закрытой воздушной заслонке (пуск холодного двигателя):

1 - рычаг дроссельных заслонок; 2 - тяга; 3 - регулировочная планка; 4 - рычаг привода ускорительного насоса; 5 - рычаг привода воздушной заслонки; 6 - ось воздушной заслонки

Регулировка системы холостого хода

Проверка минимальной частоты вращения двигателя, содержания окиси углерода (СО) и углеводородов (СН) в отработавших газах на режиме холостого хода производится по методике ГОСТ 33997-2016 на специальных постах и автохозяйствах или на станциях технического обслуживания автомобилей (СТОА).

Содержание СО и СН в отработавших газах не должно превышать:

Таблица 3

Частота вращения, мин ⁻¹	Допустимое содержание окиси углерода (СО), %	Допустимое содержание углеводородов (СН), млн ⁻¹
650...700	0,5	200
2000...2100	0,3	200

Проверка указанных величин и выполнение необходимых регулировок производится при проведении технического обслуживания или ремонта автобусов.

Порядок проверки:

- установить рычаг переключения передач в нейтральное положение;
- затормозить автобус стояночным тормозом;
- подключить электрический тахометр к сети автобуса;

- установить пробоотборный зонд газоанализатора в выхлопную трубу автобуса на глубину не менее 300 мм от среза;
- полностью открыть воздушную заслонку карбюратора;
- запустить двигатель, нажимая на педаль управления дроссельной заслонкой, увеличить частоту вращения коленчатого вала двигателя до 2000...2100 мин⁻¹, выдержать этот режим в течение 2...3 мин (при температуре окружающего воздуха ниже 0 °С – 4...5 мин) и после стабилизации показаний измерить содержание СО и СН;
- отпустить педаль управления дроссельной заслонкой, винтом количества карбюратора установить минимальную частоту вращения коленчатого вала двигателя 650...700 мин⁻¹ и не ранее чем через 30 с измерить содержание СО и СН в отработавших газах.

При превышении выбросов вредных веществ с отработавшими газами установленных ГОСТ величин необходимо провести регулировку карбюратора.

Перед регулировкой необходимо убедиться в исправности системы зажигания, обратив особое внимание на состояние свечей и правильность зазоров между электродами, а также проверить и, если требуется, отрегулировать угол опережения зажигания на минимальной частоте вращения коленчатого вала и зазоры между коромыслами и клапанами газораспределительного механизма.

Регулировка производится на двигателе, прогретом до температуры охлаждающей жидкости 80...90 °С при полностью открытой воздушной заслонке карбюратора.

Порядок регулировки:

- завернуть винты 2 (рис.29) состава смеси (винты качества) до упора, но не слишком туго, а затем каждый из них отвернуть на 4,5 оборота;
- запустить двигатель, и, поочерёдно завёртывая регулировочные винты 2, примерно на одинаковый угол 90°, установить такое их положение, при котором коленчатый вал будет иметь наибольшую частоту вращения;
- упорным винтом 1 дроссельных заслонок (винтом количества) установить частоту вращения коленчатого вала 650...700 мин⁻¹.
- поочередным ввертыванием на одинаковую величину винтов качества установить содержание окиси углерода и углеводородов в пределах норм, указанных выше, поддерживая винтом 1 указанную частоту вращения коленчатого вала.

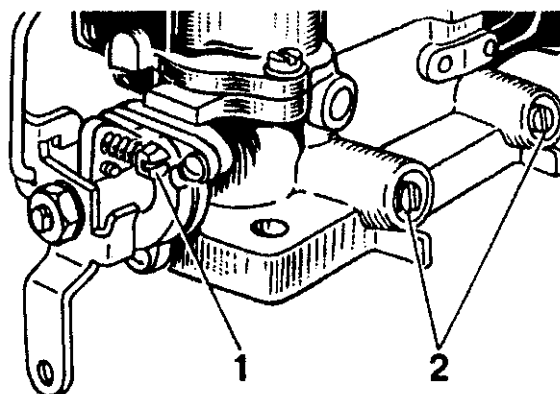


Рис.29. Регулировочные винты карбюратора:

1 - упорный винт дроссельных заслонок (винт количества); 2 - винты состава смеси (винты качества)

- увеличить частоту вращения коленчатого вала до 2000...2100 мин⁻¹ и проверить содержание окиси углерода и углеводородов. Превышение норм указывает на неисправность карбюратора.

- для проверки регулировки нажать на педаль дроссельных заслонок и резко отпустить ее. Если двигатель заглохнет, то за счет незначительного вывертывания винта 2 увеличить частоту вращения холостого хода, но не более чем до 700 об/мин. Невозможность получения устойчивой работы двигателя на холостом ходу указывает на необходимость проверки двигателя и его систем и устранение выявленных дефектов.

3. Обслуживание бензинового насоса

Уход за бензиновым насосом заключается в периодическом удалении грязи из головки насоса, промывке сетчатого фильтра, проверке давления и производительности, развиваемых насосом.

Для того чтобы вынуть фильтр для промывки, и удалить грязь из полости головки насоса следует отвернуть два винта 11 крепления крышки головки и снять ее (рис.22).

Рекомендуется периодически производить проверку давления, разрежения и производительности развиваемых насосом. Это позволит предупредить перебои в подаче топлива из-за неисправности насоса. Существует два способа проверки насоса.

Первый способ

Проверку осуществляют непосредственно на автомобиле, двигатель при этом должен работать на минимально-устойчивой частоте вращения на холостом ходу. Насос отсоединяют от карбюратора (питание осуществляют самотеком) и подсоединяют к манометру со шкалой до 100 кПа (1 кгс/см²).

Для исправного насоса давление должно быть 27...32 кПа (0,27...0,32 кгс/см²). Можно проверить давление насоса не отсоединяя его от карбюратора, а подсоединив манометр через тройник, ввернутый на выходе топлива из насоса. Однако этот способ менее точен, чем предыдущий.

Проверив давление, останавливают двигатель. Давление должно сохраняться (не должно падать) не менее 10 с. Падение давления свидетельствует о неисправности насоса, негерметичности клапанов или прорыве диафрагмы, который можно обнаружить по течи бензина из контрольного отверстия.

Второй способ

Проверка осуществляется на специальной установке. Схема установки приводится на рис.30. Установка должна обеспечивать высоту всасывания и нагнетания (500±50) мм. Трубопроводы всасывания и нагнетания должны быть с внутренним диаметром 6 мм и длиной 1000...1100 мм. При проверке на этой установке бензиновый насос должен удовлетворять следующим требованиям:

1. При частоте вращения 120 мин⁻¹ кулачкового вала установки насос должен обеспечивать:

- давление нулевой подачи 26...34 кПа (195...255 мм рт. ст.);
- минимальное разрежение на линии всасывания 48,5 кПа (365 мм рт. ст.);

- начало подачи бензина на выходе из насоса после пуска привода не более 10 с;

-давление и разрежение, создаваемые насосом, должны сохраняться после остановки привода не менее 10 секунд.

2. Производительность насоса на свободный слив при частоте вращения 1800 мин^{-1} кулачкового вала установки должна быть не менее 170 л/ч.

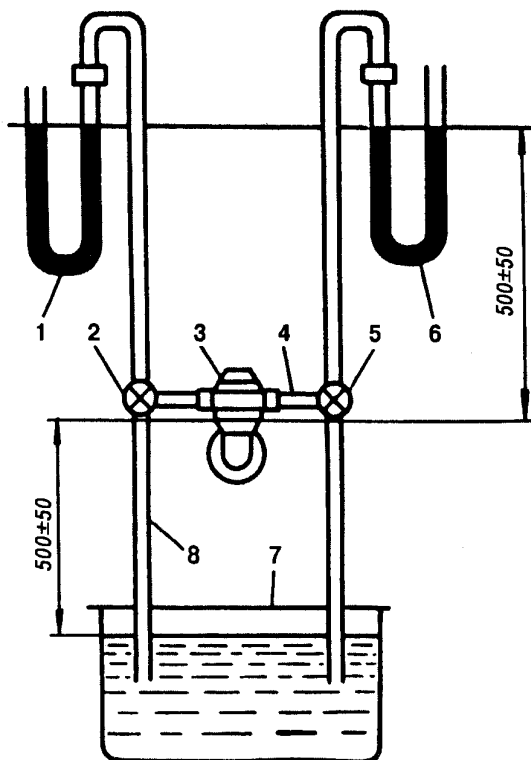


Рис.30. Схема установки для проверки бензонасоса:

1 - ртутный вакуумметр; 2 и 5 - краны; 3 - бензиновый насос; 4 и 8 - трубки подвода топлива к кранам; 6 - ртутный манометр; 7 - топливный бак

4. Проверка пневмоцентробежного ограничителя частоты вращения коленчатого вала

Заедания вращающихся деталей в центробежном датчике и механизме управления дроссельными заслонками не допускаются.

Клапан центробежного датчика должен быть герметичен, для чего его следует периодически промывать.

Датчик совместно с диафрагменным механизмом управления дроссельными заслонками должен обеспечивать необходимое ограничение частоты вращения коленчатого вала двигателя. При работе ограничителя частоты вращения коленчатого вала двигателя не должно наблюдаться самопроизвольного увеличения или уменьшения частоты вращения коленчатого вала.

При необходимости настройку пневмоцентробежного ограничителя частоты вращения коленчатого вала рекомендуется производить в следующем порядке:

1. Настроить и проверить центробежный датчик в сборе.
2. Проверить герметичность диафрагмы и пропускную способность жиклеров диафрагменного механизма в сборе.

Центробежный датчик настраивается и проверяется на специальной установке, схема которой приведена на рис.31.

Центробежный датчик устанавливается на фланец установки и подключается к длинномеру. При этом кран 6 должен находиться в положении, при котором центробежный датчик присоединен к первому каналу длинномера.

После пуска установки по тахометру частота вращения плавно доводится до частоты А (табл.4). Если лампочка загорелась при этой частоте вращения, то значит, что датчик имеет правильную настройку оборотов начала работы. Если лампочка загорелась раньше, чем достигнута эта частота вращения, то надо остановить датчик и повернуть его регулировочный винт по часовой стрелке. Если лампочка не зажглась при частоте А, то, остановив датчик, повернуть его регулировочный винт против часовой стрелки.

Таким образом добиваются требуемой настройки начала работы, при которой, сигнальная лампочка загорится при частоте А, а уровень воды в пьезометрической трубке первого канала длинномера опустится ниже 110...120 мм.

Центробежный датчик при помощи крана 6 соединяется со вторым каналом длинномера для проверки его герметичности - конца работы. Плавно увеличивается частота вращения до частоты Б. Вторая сигнальная лампочка должна загореться при частоте вращения меньшей или равной частоты Б, а уровень воды в пьезометрической трубке второго канала длинномера должен опуститься до 360...370 мм или ниже. В этом случае датчик является годным по величине своей пропускной способности на частоте вращения режима холостого хода («раскрутки»).

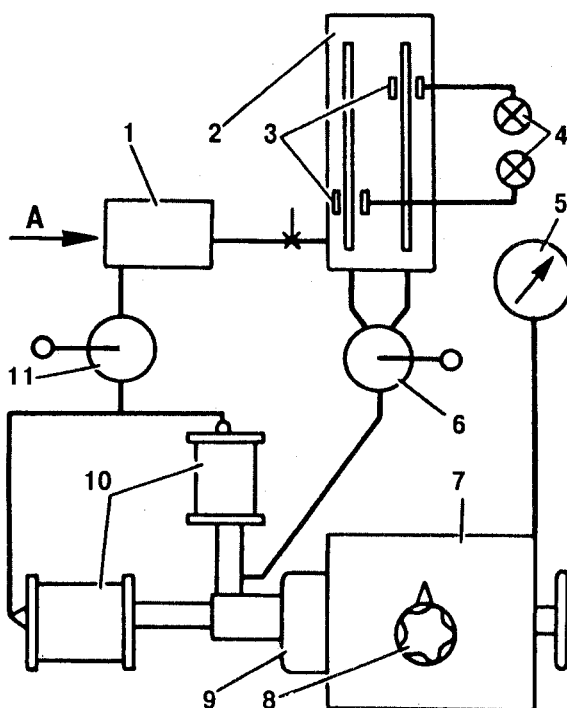


Рис.31. Схема установки для настройки и испытаний центробежных датчиков:

1 - система подготовки воздуха; 2 – длинномер ДПНД-500; 3 - датчики уровня в пьезометрических трубках длинномера; 4 - сигнальные лампочки; 5 - тахометр; 6 - кран подключения разных каналов длинномера; 7 - привод центробежного датчика; 8 - рукоятка регулирования скорости вращения ротора датчика; 9 - центробежный датчик; 10 - пневмозажимы; 11 - кран пневмозажимов; А - от сети сжатого воздуха

Если после достижения частоты Б сигнальная лампочка не загорится, а уровень воды в трубке второго канала длинномера при этом останется выше 360...370 мм, то датчик подлежит разборке для устранения повышенной пропускной способности.

Таблица 4

Частота проверки, маркировка и применяемость центробежных датчиков

Обозначение	Маркировка	А, мин ⁻¹	Б, мин ⁻¹	Двигатели
135-1110005	—	1550...1585	1720...1760	52342.1000400
135-1110005-11	135-11	1650...1670	1830...1870	52342.1000400-01

Герметичность диафрагмы и пропускная способность жиклеров диафрагменного механизма проверяется с помощью специального прибора, называемого пневматическим калибром (рис.32). Пневматический калибр - это прибор, включающий в себя устройство для получения разрежения, обычно состоящее из диффузора с подведенным в него сжатым воздухом и вакуумметра для замера этого разрежения. Для проверки герметичности диафрагмы в приборе создается разрежение 250 мм рт. ст., которое затем подводится к отверстию подвода воздуха от центробежного датчика в корпусе исполнительного механизма. Пневматический калибр соединяется с отверстием подвода воздуха от центробежного датчика. Жиклеры диафрагменного механизма закрываются. Герметичность диафрагмы должна быть при этом полной, т.е. показания пневматического калибра должны быть равны 250 мм рт. ст.

Проверка пропускной способности жиклеров пневмоцентробежного ограничителя осуществляется обычным порядком, как указано выше.

Дроссельные заслонки при полном открытии должны быть наклонены под углом 8° к вертикальной оси. Этот угол регулируется с помощью язычка 3 (рис.33) на рычаге исполнительного механизма ограничителя частоты вращения, для чего надо снять крышку, закрывающую рычаг 2 и пружину 1.

Работоспособность ограничителя частоты вращения может быть проверена и непосредственно на автобусе. Для этого на хорошо прогретом и отрегулированном двигателе полностью открывают дроссельные заслонки и тахометром измеряют частоту вращения коленчатого вала двигателя.

Ограничитель работает правильно, если частота вращения коленчатого вала двигателя находится в пределах 3300⁺³⁵⁰ мин⁻¹.

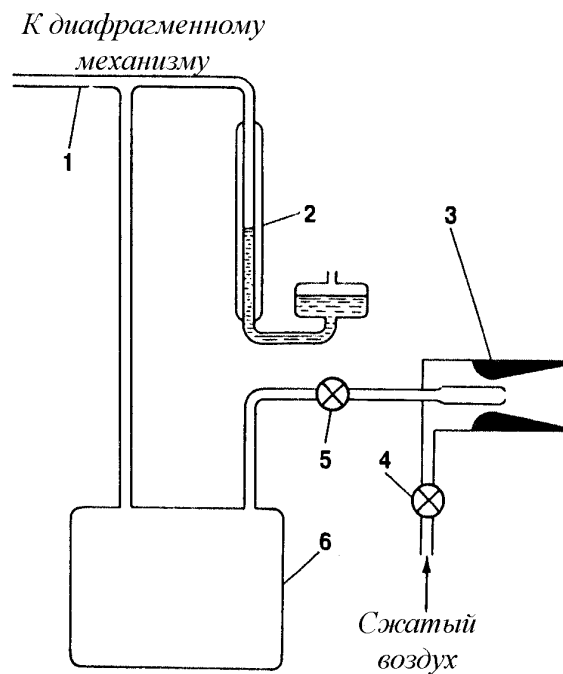


Рис.32. Схема проверки герметичности диафрагменного исполнительного механизма:

1 - исполнительный механизм; 2 – вакуумметр; 3 - диффузор; 4 и 5 - краны; 6 - ресивер

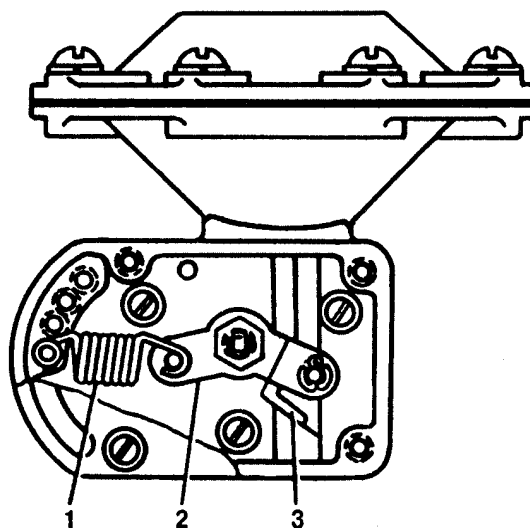
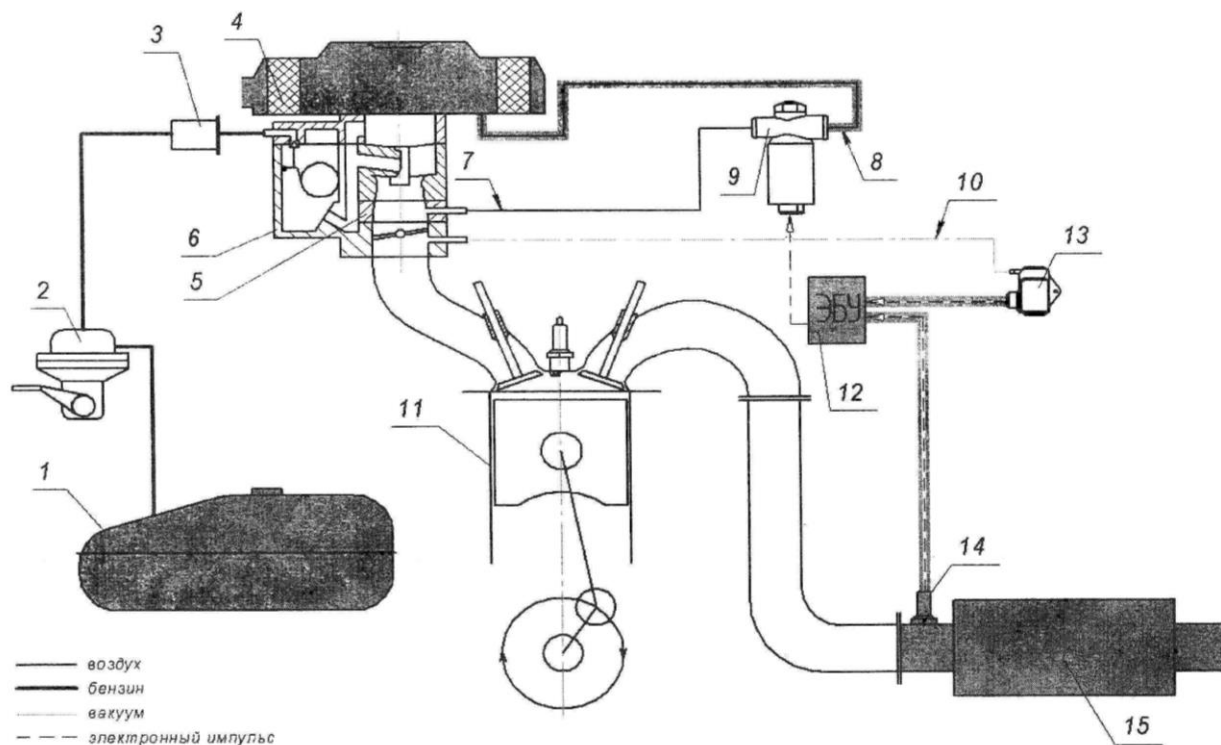


Рис.33. Регулировка установочного угла дроссельных заслонок:

1 – пружина; 2 – двулучий рычаг; 3 - язычок

Микропроцессорная система коррекция состава смеси

Система коррекции состава смеси (рис.34) предназначена для управления регулятором дополнительного воздуха, поступающего после воздушного фильтра в смеситель карбюратора, по сигналу от датчика кислорода, с целью обеспечения условий эффективной работы нейтрализатора в зависимости от режимов работы двигателя и его температурного состояния.



1 - топливный бак; 2 - бензиновый насос; 3 - фильтр тонкой очистки топлива; 4 - воздушный фильтр; 5 - смеситель; 6 - карбюратор-смеситель; 7, 8 - воздухопроводы; 9 - дозатор воздуха; 10 - шланг вакуумный; 11 - двигатель; 12 - электронный блок управления; 13 - датчик абсолютного давления; 14 - л-зонд; 15 - нейтрализатор;

Рис.34. Принципиальная схема системы коррекции состава смеси

Функции пуска, прогрева и работа двигателя на минимальных оборотах холостого хода не зависят от системы коррекции состава смеси и обеспечиваются настройкой карбюратора и штатной системой зажигания. На минимальных оборотах холостого хода состав смеси регулируется вручную – винтами качества и количества карбюратора (настройка завода-изготовителя).

При нарушениях в работе системы коррекции состава смеси и неисправных компонентах, блок управления формирует сигнал на индикатор «Диагностика», размещенный на панели приборов автобуса. Диагностика блока управления хранит информацию об отказах и вероятных причинах нарушения функциональности в виде кодов неисправности, доступных диагностическому оборудованию.

При эксплуатации двигателя обслуживание системы коррекции состава смеси не предусматривается. Восстановление отказавших компонентов производится их заменой.

Возможные неисправности двигателя

Таблица 5

Причина неисправности	Метод устранения
Двигатель не запускается	
Отсутствие бензина в поплавковой камере карбюратора	Проверить работу бензонасоса и состояние системы питания двигателя. Устранить неплотности в соединениях. Если порвана диафрагма бензонасоса, заменить ее. Промыть сетчатый фильтр карбюратора
Не закрывается воздушная заслонка карбюратора (при запуске холодного двигателя)	Проверить работу воздушной заслонки и ее привода. Отрегулировать закрытие заслонки
Засорились жиклеры карбюратора	Вывернуть жиклеры, промыть в бензине, продуть сжатым воздухом
Чрезмерно богатая горючая смесь	Полностью открыть дроссельные заслонки и продуть цилиндры двигателя воздухом, провернув коленчатый вал стартером. При необходимости вывернуть свечи зажигания, промыть их в чистом бензине и просушить
Неисправность в системе зажигания	Устранить неисправность (см. раздел «Электрооборудование»)
Двигатель запускается, но быстро глохнет	
Недостаточная подача бензина в поплавковую камеру карбюратора	См. неисправность «Двигатель не запускается»
Заедание воздушной заслонки карбюратора или ее клапана	Устранить заедание заслонки, ее привода или клапана
Двигатель неустойчиво работает на малой частоте вращения коленчатого вала в режиме холостого хода	
Высокий или низкий уровень бензина в поплавковой камере карбюратора	Проверить уровень топлива (см. раздел «Обслуживание системы питания»). Если уровень топлива не совпадает с меткой на поплавковой камере карбюратора, произвести регулировку установки поплавка
Засорение системы холостого хода	Вывернуть, промыть и продуть сжатым воздухом засорившийся дозирующий элемент системы холостого хода

Причина неисправности	Метод устранения
Подсасывание воздуха между фланцами карбюратора и впускной трубы	Подтянуть гайки крепления или заменить прокладку
Двигатель не развивает полной мощности	
Недостаточная подача бензина в поплавковую камеру	См. неисправность «Двигатель не запускается».
Засорились жиклеры карбюратора	См. неисправность «Двигатель не запускается»
Не работает экономайзер	Отрегулировать привод экономайзера, устранить заедания, промыть жиклеры и продуть сжатым воздухом
Неполное открытие дроссельных заслонок	Проверить и, при необходимости, отрегулировать привод дроссельных заслонок
Неправильные зазоры в клапанном механизме	Отрегулировать зазоры в клапанном механизме.
Неправильная установка момента зажигания	Правильно установить момент зажигания
Плохая приемистость двигателя. При резком открытии дроссельных заслонок двигатель не развивает частоту вращения или останавливается, «чихание» в карбюраторе	
Неправильная работа ускорительного насоса	Промыть, распылитель в бензине и продуть сжатым, воздухом. Проверить состояние клапанов ускорительного насоса. Неисправные клапаны заменить. Если есть заедание поршня, устранить его
Неправильные зазоры в клапанном механизме	Отрегулировать зазоры в клапанном механизме
Двигатель перегревается	
Недостаточное количество охлаждающей жидкости в системе охлаждения	Долить жидкость, проверить, нет ли течи в соединениях шлангов, в сальниках водяного насоса, радиатора
Неисправен термостат	Снять термостат и проверить его работу, при необходимости заменить
Засорение радиатора	Снять радиатор и промыть
Пробуксовка ремня вентилятора	Отрегулировать натяжение ремня
Позднее зажигание	Установить правильно зажигание

Причина неисправности	Метод устранения
Повышенный расход бензина	
Высокий или низкий уровень бензина в поплавковой камере	См. неисправность «Двигатель неустойчиво работает на малой частоте вращения коленчатого вала в режиме холостого хода»
Нарушение работы экономайзера	См. неисправность «Двигатель не развивает полной мощности»
Неполное открытие воздушной заслонки	Проверить, нет ли заедания привода заслонки
Большая загрязненность воздушного фильтра	Заменить воздушный фильтр
Течь бензина через неплотности в соединениях системы питания	Проверить плотность соединения и устранить подтекание бензина
Повышенная пропускная способность дозирующих элементов карбюратора	Проверить пропускную способность дозирующих элементов. При необходимости заменить их
Повышенный расход масла	
Утечка масла через сальники и уплотнения	Заменить сальники и устранить неплотности (заменить прокладки, подтянуть соединения)
Износ поршневых колец	Заменить поршневые кольца
Низкое давление масла	
Перегрев двигателя	Остановить двигатель и устранить причину перегрева
Засорение или заедание редукционного клапана в открытом положении	Отвернуть пробку в крышке масляного насоса, вынуть пружину и плунжер, промыть детали и гнездо в крышке, устранить причину заедания
Ослабление пружины редукционного клапана или ее поломка	Заменить пружину
Износ масляного насоса, вследствие чего через торцовые зазоры происходит перетекание масла	Заменить прокладку в насосе или заменить насос
Чрезмерный износ подшипников коленчатого или распределительного вала	Заменить вкладыши подшипников коленчатого вала или втулки подшипников распределительного вала

Причина неисправности	Метод устранения
Двигатель стучит	
Сильный износ коренных или шатунных подшипников	Двигатель отправить в ремонт
Сильный износ поршней, цилиндров, поршневых пальцев	Двигатель отправить в ремонт
Слишком большой зазор между клапанами и коромыслами	Отрегулировать зазоры между клапанами и коромыслами
Детонационное сгорание	
Раннее зажигание	Установить правильно момент зажигания
Заправка бензином низкого качества	Заменить бензин
Отложение нагара в камерах сгорания и на днищах поршней	Снять головки цилиндров и очистить покрытые нагаром поверхности
Перегрев двигателя	Устранить причину перегрева
Вибрация двигателя	
Неисправности в системе зажигания	Проверить работу системы зажигания
Неисправности карбюратора	Проверить исправность карбюратора, обратив особое внимание на систему холостого хода

СИСТЕМА ЗАЖИГАНИЯ

На двигателе применяется батарейная, бесконтактно-транзисторная система зажигания, которая состоит из аккумуляторной батареи, катушки зажигания (устанавливаются на автобусе), датчика-распределителя зажигания, транзисторного коммутатора (устанавливается на автобусе), свечей зажигания, проводов высокого напряжения с наконечниками и выключателя зажигания (устанавливается на автобусе).

Для снижения уровня радиопомех, создаваемых системой зажигания, провода высокого напряжения имеют распределенное сопротивление, датчик-распределитель имеет полуэкран на высоковольтной крышке и помехоподавительный резистор в бегунке.

Техническая характеристика системы зажигания

Датчик-распределитель	2402.3706-10
Асинхронизм искрообразования, град.....	± 1 на каждую свечу
Номинальная частота вращения валика датчика-распределителя с бесперебойным искрообразованием при работе с катушкой зажигания Б 116 на трехэлектродный рядник при искровом промежутке 7 мм, мин ⁻¹	20-2300
Чередование искр, град.....	через 45 ± 1
Свеча зажигания.....	A11P

Датчик-распределитель зажигания

Устройство датчика-распределителя зажигания показано на рис.35.

Датчик-распределитель зажигания служит для управления транзисторным коммутатором, а также для распределения импульсов тока высокого напряжения по свечам и для автоматического регулирования момента зажигания в зависимости от частоты вращения и нагрузки. Автоматическая регулировка момента зажигания в зависимости от частоты вращения осуществляется центробежным регулятором, а в зависимости от нагрузки – вакуумным регулятором.

Центробежный регулятор опережения зажигания автоматически изменяет угол опережения зажигания в зависимости от частоты вращения валика датчика-распределителя.

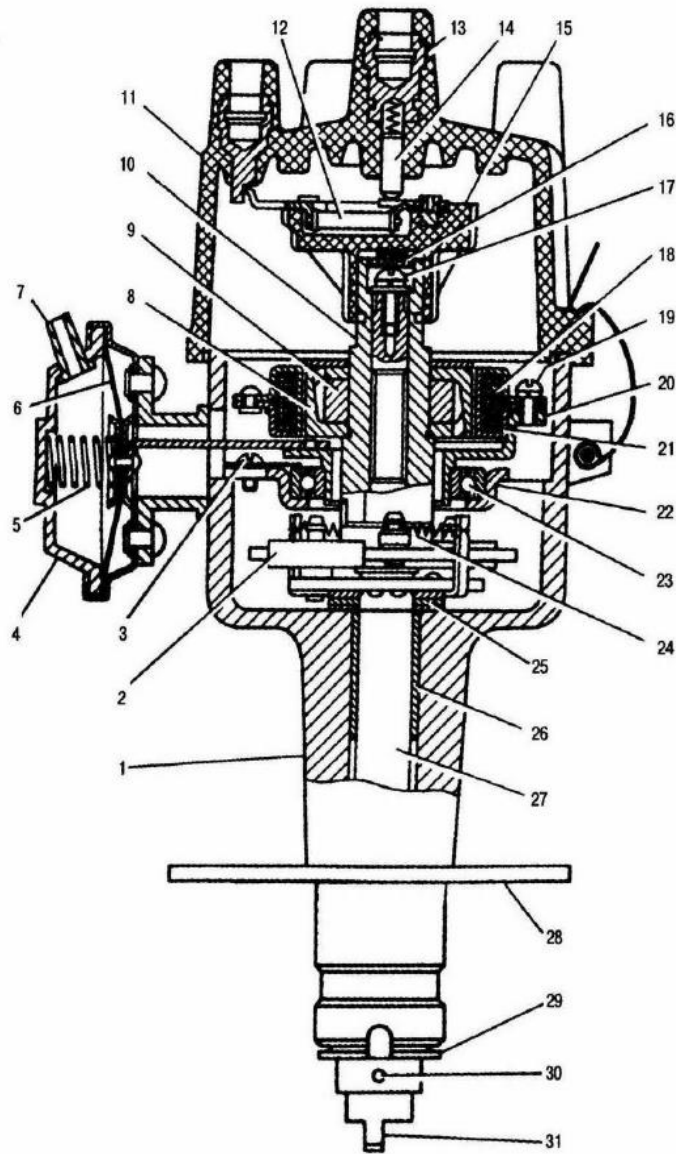


Рис.35. Датчик-распределитель зажигания:

1 – корпус; 2 – грузик центробежного автомата; 3 – винт крепления подшипника; 4 – вакуумный регулятор; 5 – пружина; 6 – диафрагма; 7 – штуцер; 8 – магнитопровод ротора; 9 – постоянный магнит ротора; 10 – ротор; 11 – крышка; 12 – резистор; 13 – центральный вывод; 14 – центральный контакт; 15 – бегунок; 16 – фильц; 17 – винт; 18 – обмотка статора; 19 – винт крепления статора; 20 – статор; 21 – магнитопровод обмотки статора; 22 – опора статора; 23 – подшипник; 24 – пружина; 25 – упорные шайбы; 26 – втулка; 27 – валик; 28 – октан-корректор; 29 – упорная шайба; 30 – штифт; 31 – шип валика

Таблица 6

Частота вращения валика датчика-распределителя, мин ⁻¹		
400	1100	1300 и более
Угол опережения по валику датчика-распределителя, град		
1,0...3,0	8,0...10,0	9,0...11,0

Вакуумный регулятор опережения зажигания автоматически изменяет угол опережения зажигания в зависимости от нагрузки на двигатель.

Таблица 7

Разрежение, мм.рт.ст.			
60	100	200	300
Угол опережения по валику датчика-распределителя, град			
0...2	3...5	5...7	5...7

Несоответствие углов опережения центробежного автомата числу оборотов вала обычно бывает связано с заеданием втулки ротора на валике датчика-распределителя (коррозия из-за недостатка смазки), с заеданием грузиков, ослаблением пружин.

Отказ в работе вакуумного автомата чаще всего связан с негерметичностью вакуумного регулятора или его трубопровода, что вызывает детонацию, увеличение расхода топлива, падение мощности двигателя, увеличение содержания СО в отработавших газах.

Кроме автоматических регулировок опережения зажигания, датчик-распределитель имеет устройство, позволяющие регулировать опережение зажигания вручную.

Ручная регулировка опережения зажигания обычно проводится на дороге при доводке момента зажигания или при замене топлива. Она позволяет изменять опережение зажигания в пределах $\pm 16^\circ$ (по углу поворота коленчатого вала двигателя).

Поворот корпуса на одно деление шкалы октан-корректора соответствует изменению угла опережения на 4° (по углу поворота коленчатого вала).

Техническое обслуживание датчика-распределителя зажигания

Датчик-распределитель зажигания следует периодически смазывать, следить за состоянием и чистотой его деталей. Правильно и своевременно проведенные профилактические мероприятия предупреждают возникновение неисправностей и увеличивают срок службы датчика-распределителя.

Необходимо следить за креплением датчика-распределителя. Если датчик-распределитель поворачивается от усилия руки, то его следует закрепить, предварительно проверив правильность установки начального угла опережения зажигания, и, если необходимо, установить начальный угол.

Крышку датчика-распределителя необходимо тщательно обтереть снаружи и изнутри тканью, смоченной в чистом бензине. Внимательно проверить, нет ли в крышке и бегунке трещин или следов пробоя искрой и значительного обгорания либо коррозии электродов крышки и токоразносной пластины бегунка. Обгорание торцовых поверхностей токоразносной пластины бегунка и электродов крышки указывает на чрезмерно большой радиальный зазор между токоразносной пластиной и электродами.

Крышку или бегунок в этом случае надо заменить.

Если крышка или бегунок не имеют следов повреждения, то следует тщательно протереть обгоревшие места электродов крышки и пластины бегунка тканью, слегка смоченной в чистом бензине.

Зачищать указанные места напильником нельзя, так как это приводит к увеличению зазоров между токоразносной пластиной бегунка и электродами крышки, а в дальнейшем к пробою крышки или бегунка.

Провода высокого напряжения должны быть плотно, до упора вставлены в гнезда крышки. Обгорание и эрозия на внутренней поверхности гнезд крышки свидетельствуют о том, что провод не доходит до электрода или плохо удерживается в гнезде пружинным контактным наконечником.

Если провод держится в гнезде слабо, то необходимо предварительно немного развести лепестки пружинного наконечника провода и вставить его в гнездо до упора.

Следует учесть, что возникновение дополнительного искрового промежутка в цепи высокого напряжения из-за неплотной посадки проводов высокого напряжения в гнездах крышки обычно приводит к выгоранию пластмассы крышки с последующим выходом из строя крышки датчика-распределителя или катушки зажигания, а также к нарушению нормальной работы двигателя.

Внутреннюю поверхность датчика-распределителя при необходимости следует продувать сжатым воздухом.

Проверить, нет ли заедания пружины центрального контакта крышки. Он должен свободно перемещаться в гнезде крышки.

Периодически рекомендуется снимать датчик-распределитель и на специальном стенде СПЗ-8 проверять работу датчика-распределителя, а также его центробежного и вакуумного регуляторов опережения зажигания.

При отсутствии стенда проверить центробежный регулятор на отсутствие заедания. Наиболее просто это можно сделать, проверив, свободно ли возвращается бегунок в исходное положение, если его повернуть рукой относительно неподвижного валика, а затем отпустить.

Датчик-распределитель с неисправными регуляторами подлежит ремонту или замене. Ремонт заключается в замене изношенных или неисправных деталей с обязательной последующей регулировкой, обеспечивающей соответствие характеристик регуляторов значениям, указанным выше.

Регулировка центробежного регулятора проводится изменением натяжения пружин грузиков за счет подгибания стоек, на которых они закреплены.

Малая пружина центробежного регулятора (более слабая) должна иметь в исходном положении предварительный натяг, что обеспечивается положением стойки пружин. Отсутствие натяга приводит при работе двигателя на малой частоте вращения к произвольному изменению угла опережения зажигания.

При необходимости надо осмотреть и отремонтировать датчик-распределитель.

Разборка датчика-распределителя зажигания

Разборка датчика-распределителя зажигания проводится в следующем порядке:

- снять крышку 11 и бегунок 15;
- снять вывод низкого напряжения;
- отвернуть три винта крепления статора 20 и снять его;

- снять войлочный фильц 16, отвернуть винт 17 крепления втулки ротора 10 и снять ротор;
- снять вакуумный регулятор 4;
- отвернуть винты и снять опору 22 статора с подшипником 23;
- при необходимости снять пружины 24 и подвижную пластину центробежного регулятора;
- при необходимости выбить штифт 30 и снять валик 27;
- при необходимости выпрессовать втулки 26 валика.

Осмотр и контроль датчика-распределителя зажигания

Крышка и бегунок тщательно протираются. Особенно тщательно следует протереть гнезда выводов высоковольтных проводов крышки. Выводы внутри крышки и токоразносную пластину в бегунке необходимо протереть без применения инструмента. Проверить, свободно ли перемещается центральный контакт крышки, а также сопротивление центрального контакта и резистора бегунка с помощью омметра. Сопротивление должно быть не более 8 кОм.

Бегунок должен плотно устанавливаться на ротор. В гнезде бегунка проверить наличие плоской пружины.

Статор. Осмотреть внутреннюю поверхность статора. На полюсах магнитопровода не должно быть следов от задевания полюсов ротора. Проверить сопротивление обмотки статора, которое должно быть 400...500 Ом при 25 °С. Проверить целостность проводника, соединяющего вывод статора с выводом датчика.

Ротор. Осмотреть наружную поверхность магнитопровода ротора. На полюсах магнитопровода не должно быть следов задевания за статор. Проверить радиальный люфт ротора на валике, который должен быть не более 0,2 мм. При необходимости заменить валик или ротор.

Опора статора. Проверить подшипник на отсутствие его заедания. При наличии люфта в подшипнике его следует заменить. При необходимости промыть подшипник и заполнить его на 2/3 объема смазкой № 158. Проверить исправность проводника, соединяющего опору с корпусом.

Корпус датчика-распределителя зажигания с центробежным регулятором. Проверить, нет ли износа шипа 31 валика. При наличии износа валик необходимо заменить. Проверить отсутствие заедания грузиков на осях.

При наличии радиального люфта валика 27 более 0,2 мм необходимо заменить медно-графитовые втулки. Для этого выбивают штифт 30.

Извлечь из корпуса валик с центробежным регулятором. Диаметры валика должны быть в пределах $12,7_{-0,2}$ мм и $8,5_{-0,035}^{-0,015}$ мм, а биение этих диаметров относительно друг друга не должно превышать 0,02 мм. Если износ превышает указанные допуски, то валик следует заменить.

Изношенные втулки выпрессовать и запрессовать новые. После запрессовки развернуть их до диаметра $12,7_{-0,006}^{+0,012}$ мм.

Перед сборкой смазать подшипник втулок и валика (смазка ЦИАТИМ-201 или Литол-24). После сборки проверить продольный люфт валика, он должен быть в пределах 0,05...0,2 мм. При необходимости отрегулировать количество шайб между корпусом и упорной шайбой 29.

Сборка датчика-распределителя зажигания

Сборка датчика-распределителя зажигания проводится в обратном порядке. Перед сборкой необходимо смазать смазкой ЦИАТИМ-201 или Литол-24 все рабочие поверхности (валик, подшипники, втулки и др.). При сборке необходимо отрегулировать с помощью регулировочных шайб продольный люфт валика и ротора в пределах 0,05...0,2 мм. После сборки необходимо проверить датчик-распределитель на стенде СПЗ-8 или аналогичном ему.

Установка привода и датчика - распределителя

Установка производится в следующей последовательности:

1. Установить коленчатый вал двигателя в положение ВМТ хода сжатия первого цилиндра, для чего:

1.1. Вывернуть свечу первого цилиндра.

1.2. Установить поршень первого цилиндра в верхней мертвой точке (ВМТ) такта сжатия. Для этого закрыть пальцем отверстие для свечи первого цилиндра и провертывать коленчатый вал двигателя пусковой рукояткой до момента начала выхода воздуха из-под пальца. Это произойдет в начале такта сжатия в первом цилиндре.

1.3. Осторожно проворачивать коленчатый вал двигателя до совпадения риски на шкиве коленчатого вала со средним выступом на крышке распределительных шестерен.

2. Вставить привод датчика - распределителя с прокладкой в отверстие блока цилиндров так, чтобы прорезь в валике двигателя была направлена вдоль оси двигателя и смещена влево по ходу автобуса.

3. Закрепить корпус привода держателем и гайкой так, чтобы кронштейн с резьбовым отверстием, имеющийся на корпусе привода, был направлен назад, считая по ходу автобуса, и повернут, примерно, на 20...30° влево по часовой стрелке от продольной оси двигателя, как показано на рис.36.

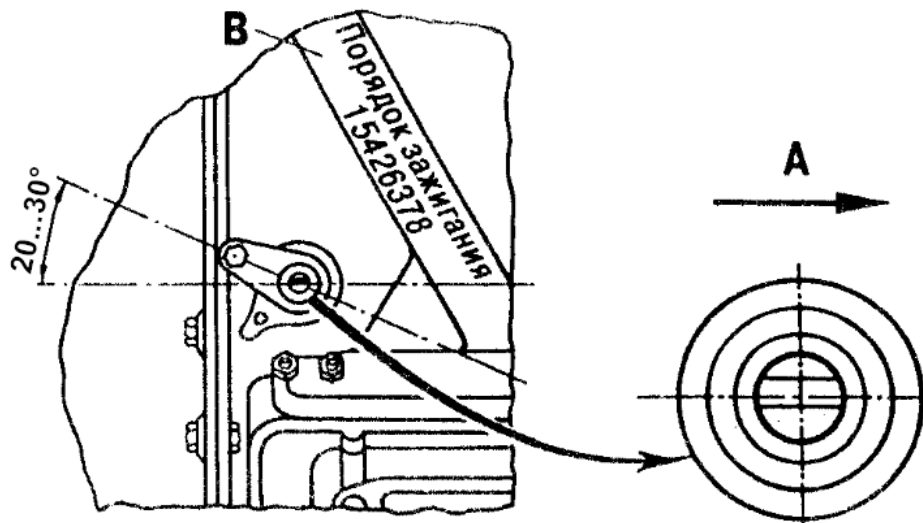


Рис.36. Установка привода распределителя:

А – направление движения автобуса

1-5-4-2-6-3-7-8 – порядок зажигания

4. Снять крышку с датчика - распределителя и повернуть бегунок так, чтобы он пластиной был обращен в сторону вывода провода свечи первого цилиндра. Вывод помечен цифрой «1» на крышке.

5. В этом положении валика вставить датчик - распределитель в отверстие привода, так чтобы выступ валика датчика-распределителя зашел в паз валика привода.

6. Установить стрелку-указатель в прорезь установочной пластины октан-корректора датчика-распределителя. Повернуть корпус датчика-распределителя до совпадения стрелки-указателя с серединой шкалы пластины октан-корректора и закрепить винтом.

7. Присоединить к датчику-распределителю провод низкого напряжения от коммутатора.

8. Установить крышку и подсоединить провода высокого напряжения от свечей в порядке 1-5-4-2-6-3-7-8, как указано на рис.37.

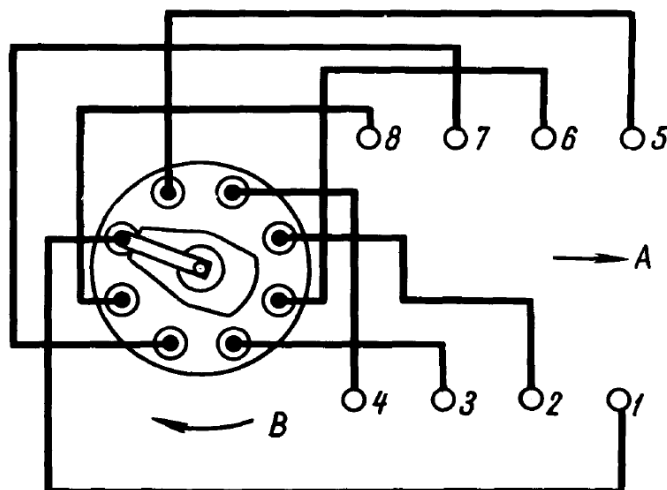


Рис.37. Подсоединение проводов от распределителя к свечам:

A – направление движения автобуса

B – направление вращения

9. Присоединить трубку вакуумного регулятора.

Установка момента зажигания

1. Установить коленчатый вал в положение, при котором он перейдет ВМТ такта сжатия в первом цилиндре на 4° . При этом риска на шкиве коленчатого вала совпадет с третьим по ходу выступом на крышке распределительных шестерен.

2. Ослабить винт стрелки-указателя и поворотом корпуса датчика-распределителя установить указатель на середину шкалы установочной пластины октан-корректора и закрепить винтом.

3. Снять крышку датчика-распределителя.

4. Ослабить гайку крепления держателя привода датчика-распределителя.

5. Нажимая пальцем бегунок против его вращения (для устранения зазоров в приводе), осторожно повернуть корпус привода до совмещения красной метки на роторе со стрелкой на статоре датчика-распределителя. В этом положении закрепить гайку держателя привода.

6. Уточнить установку момента зажигания, прослушивая работу двигателя при движении автобуса с полной нагрузкой.

Для проверки правильности установки момента зажигания нужно прогреть двигатель, до температуры жидкости в системе охлаждения 80...90 °С. Двигаясь на прямой передаче по ровной дороге со скоростью 20...25 км/ч, дать автобусу разгон до 60 км/ч, резко нажав до отказа на педаль акселератора (газа).

Если при этом будет наблюдаться незначительная и кратковременная детонация, исчезающая при скорости 45...50 км/ч, то установка момента зажигания сделана правильно. При полном отсутствии детонации повернуть датчик-распределитель против часовой стрелки на 1...2 деления установочной пластины датчика-распределителя, добиваясь лучшей динамики автобуса. Если в этом случае будет сильная детонация, то нужно повернуть датчик-распределитель по часовой стрелке, то есть уменьшить угол опережения зажигания.

Следует помнить, что правильная установка зажигания дает при большей нагрузке двигателя лишь легкую, быстроисчезающую детонацию.

Раннее зажигание, когда слышна постоянная детонация, снижает долговечность двигателя.

При слишком позднем зажигании ощущается потеря приёмистости, резко растёт расход топлива, двигатель перегревается.

Свечи зажигания (A11P)

Одной из причин появления перебоев в работе двигателя может быть неудовлетворительное состояние свечей.

Исправность свечи определяется по её внешнему виду. При осмотре, первым делом, надо проверить, нет ли сколов и трещин на изоляторе. Свечи с поврежденными изоляторами подлежат обязательной замене независимо от качества их работы.

Также проверить цвет изолятора свечи и зазор между электродами. На правильно отрегулированном двигателе после длительной работы двигателя под нагрузкой цвет изолятора свечи должен быть светло-серым. Не рекомендуется допускать продолжительную работу двигателя на режиме холостого хода с малой частотой вращения коленчатого вала, так как при этом юбка изолятора покрывается копотью, возникают перебои в работе свечи.

При регулировке величины зазора между электродами свечи следует подгибать только боковой электрод. Величина зазора между электродами свечи – 0,85...1,0 мм. Зазор измеряется круглым щупом (рис.38).

Работа двигателя при увеличенных зазорах в свечах приводит к сокращению срока службы свечей, катушки зажигания, датчика-распределителя и высоковольтных проводов системы зажигания.

Свеча зажигания должна устанавливаться на место только с шайбой. Ввертывать свечу следует сначала рукой, что снижает риск заворачивания свечи не по резьбе. Затем свечу подтянуть свечным ключом необходимым моментом. Не стоит прикладывать чрезмерное усилие при заворачивании свечи.

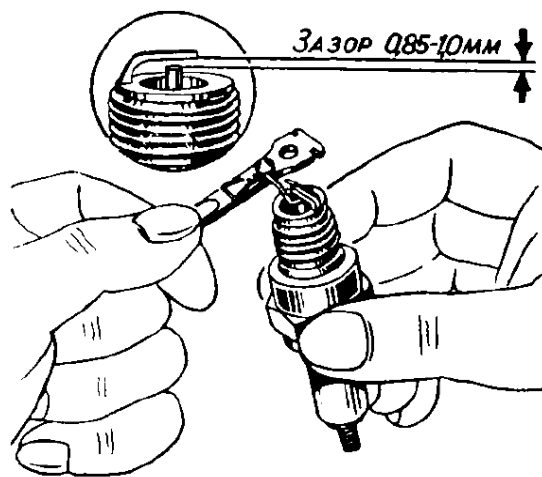


Рис.38. Регулировка зазора между электродами свечи зажигания

Жгут проводов высокого напряжения с наконечниками

Жгут проводов высокого напряжения с наконечником левый 523400.3707244-00 и правый 523400.3707243-00 предназначен для работы в составе системы зажигания двигателя и обеспечивает герметичное соединение высоковольтных выводов приборов системы зажигания.

Каждый провод высокого напряжения с наконечником в жгуте состоит из неразъемного соединения высоковольтного провода с наконечниками и колпачками.

Жгут проводов обеспечивает бесперебойную передачу импульсов высокого напряжения, эффективное подавление радиопомех от приборов системы зажигания и минимальные потери энергии при передаче импульсов высокого напряжения.

Электрическое сопротивление высоковольтного провода – 2...20 кОм.

Высоковольтные провода изготавливаются из кабеля марки 0300.800.201 или 700100-В.

Уход за проводами в эксплуатации сводится к следующему:

- следить за тем, чтобы на провода не попадало масло, топливо, брызги воды;
- периодически протирать чистой тряпкой изоляцию провода. Работа с загрязненными проводами вызовет утечку тока высокого напряжения или пробой провода и, как следствие, перебои в искрообразовании двигателя.

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

На двигателе применяется электрооборудование постоянного тока. Номинальное напряжение в системе 12 В. Приборы электрооборудования подсоединены по однопроводной схеме. С «массой» двигателя соединены все клеммы «-» (минус) приборов и агрегатов электрооборудования.

Стартер

На двигателе может устанавливаться стартер СТ230А1 или 5234.3708. Стартер установлен с правой стороны двигателя и крепится к блоку цилиндров двигателя и картеру сцепления.



Рис.39. Стартер СТ230А1



Рис.40. Стартер 5234.3708

Устройство

Устройство стартера СТ230А1 и электромагнитного реле показано на рис.41.

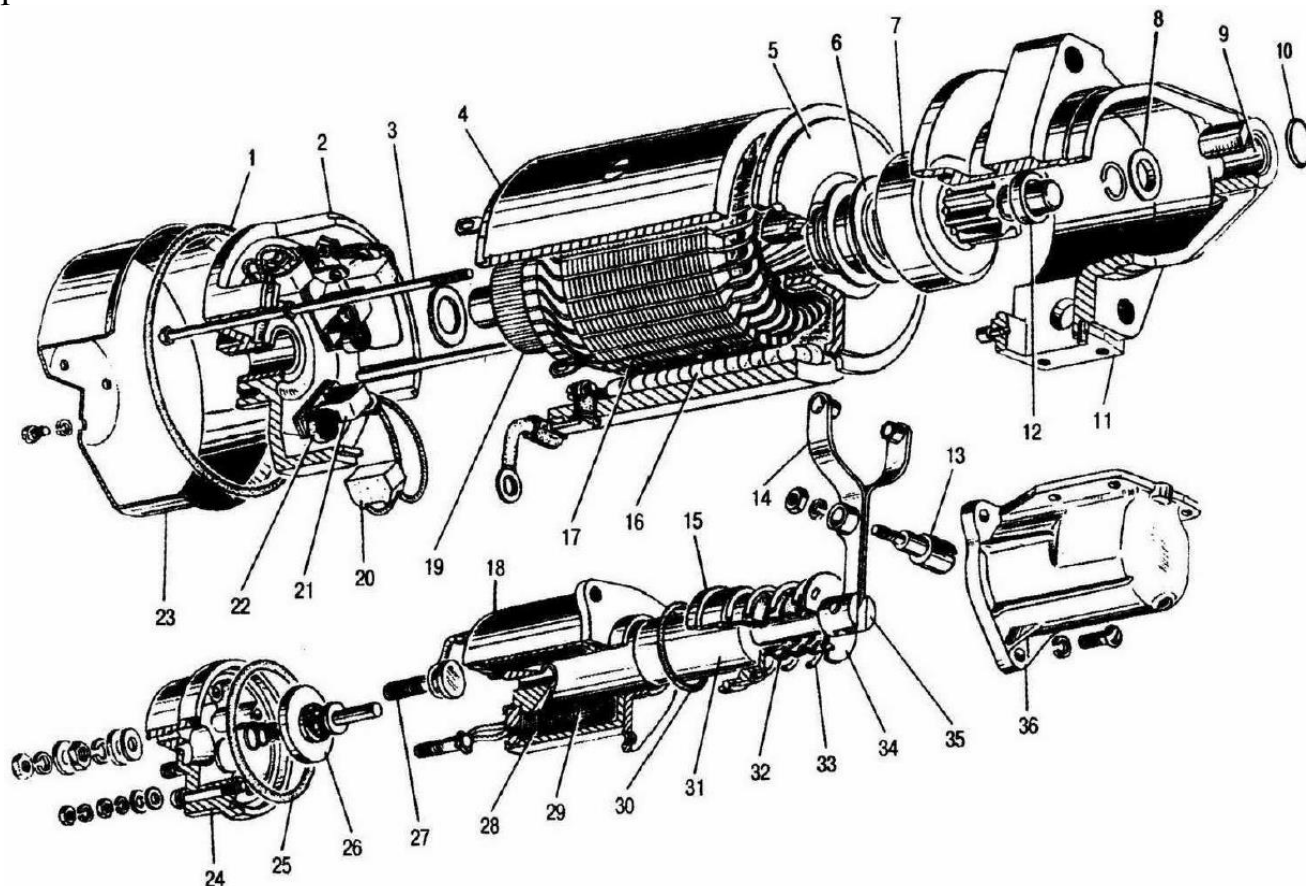


Рис.41. Устройство стартера СТ230А1:

1, 25, 30 – уплотнительные кольца; 2 – крышка со стороны коллектора; 3 – стяжная шпилька; 4 – корпус; 5 – промежуточная опора; 6 – втулка отводки; 7 – муфта свободного хода; 8 – упорная шайба; 9 – подшипник; 10 – заглушка; 11 – крышка со стороны привода; 12 – упорная втулка; 13 – ось рычага; 14 – рычаг привода; 15 – фланец; 16 – катушка возбуждения; 17 – якорь; 18 – тяговое реле; 19 – коллектор; 20 – щетка; 21 – щеткодержатель; 22 – пружина щетки; 23 – защитный кожух; 24 – крышка; 26 – контактный диск; 27 – контактный болт; 28 – удерживающая обмотка; 29 – втягивающая обмотка; 31 – якорь тягового реле; 32 – сильфон; 33 – пружина; 34 – упорная шайба; 35 – тяга якоря реле; 36 – основание тягового реле

При запуске шестерня стартера входит в зацепление с маховиком посредством тягового реле. Стартер 5234.3708 соединяется с шестерней привода через планетарный редуктор, уменьшающий частоту вращения электродвигателя (для СТ230А1 – напрямую через рычаг привода и поводковую муфту). Шестерня вращает коленчатый вал двигателя через зубчатый венец маховика в течение времени, не более 10 секунд, пока двигатель не начнет устойчиво работать. После этого, обесточивается тяговое реле, и буферная пружина выводит шестерню привода из зацепления с зубчатым венцом маховика с помощью спиральной канавки.

Стартер 5234.3708 состоит из электродвигателя постоянного тока, механизма привода и планетарного редуктора. Вал стартера вращается по часовой стрелке (см. со стороны привода стартера). Устройство стартера показано на рис.42.

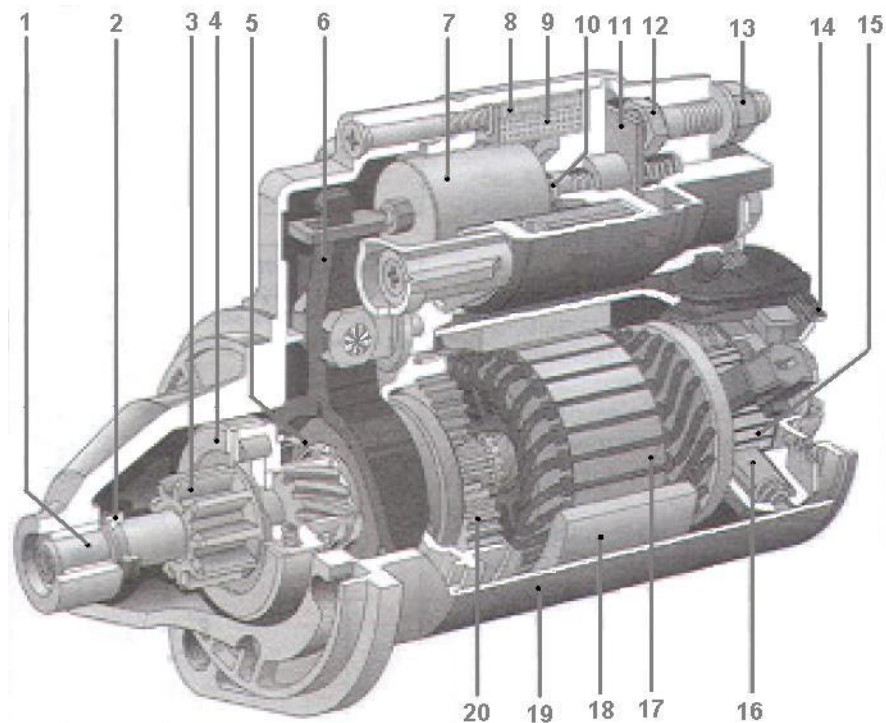
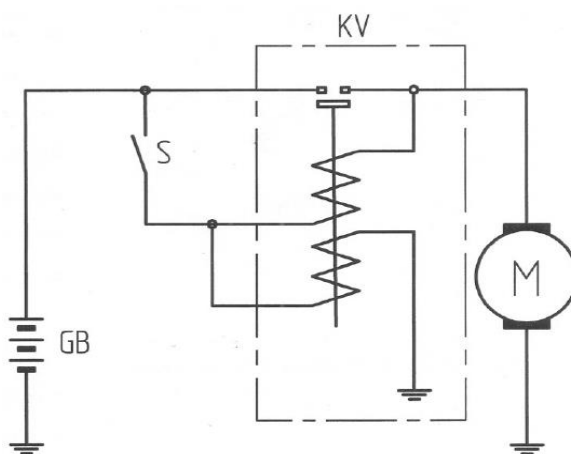


Рис.42. Устройство стартера 5234.3708:

1 – приводной вал; 2 – стопорное кольцо; 3 – шестерня; 4 – муфта свободного хода; 5 – буферная пружина; 6 – рычаг привода; 7 – тяговое реле; 8 – удерживающая обмотка; 9 – втягивающая обмотка; 10 – возвратная пружина; 11 – контактная пластина; 12 – контактный болт; 13 – электрическое соединение; 14 – торцевой щит коллектора; 15 – коллектор; 16 – держатель щеток; 17 – якорь; 18 – магниты; 19 – корпус; 20 – планетарный редуктор



GB – Аккумуляторная батарея
 KV – Тяговое реле
 M – Двигатель стартера
 S – Выключатель

Рис.43. Принципиальная схема подключения стартера

Основные технические данные стартера

Таблица 8

Параметр	Значение	
	СТ230А1-3708000	5234.3708000
Номинальное напряжение, В	12	12
Число зубьев шестерни привода стартера	9	9
Номинальная мощность (с батареей 75 А·ч), кВт	1,5	2,7
Минимальная пусковая мощность, кВт	0,84	2,0
Напряжение включения реле, В, не более	7,5	9
Контакты реле замкнуты при снижении напряжения на стартере до, В	5,4	5,4
Масса стартера, кг	11 ± 0,3	4,2
А. Режим холостого хода при напряжении 12 В		
А.1. Потребляемый ток, А, не более	80	80
А.2. Частота вращения вала, мин ⁻¹ , не менее	4000	3500
Б. Режим полного торможения при питании стартера от 12-вольтовой батареи ёмкостью 75 А·ч		
Б.1. Потребляемый ток, А, не более	550	970
Б.2. Тормозной момент, кгс·м, не менее	2,25	2,0
Б.3. Напряжение на клеммах, В, не более	7	10

Особенности технического обслуживания стартера

При техническом обслуживании проверяют крепление стартера на двигателе и надежность состояния наконечников проводов на выводах аккумуляторной батареи и на контактных болтах тягового реле.

После определенного пробега автомобиля (через 96 000 – 100 000 км пробега) при очередном техническом обслуживании рекомендуется снять стартер с двигателя, разобрать, очистить детали от грязи, продуть сжатым воздухом. Проверить техническое состояние якоря, щёточно-коллекторного узла, обмоток возбуждения, механизма привода, крышек и тягового реле:

- наличие межвитковых замыканий обмотки якоря на сердечник и катушек возбуждения проверяют мегомметром. Мегомметр должен показывать сопротивление не менее 10 кОм;

- на поверхности шлицев и цапф вала якоря не должно быть задиров, забоин и продуктов изнашивания. Следы бронзы (желтого цвета) от втулки шестерни удаляют мелкозернистой шлифовальной шкуркой;

- при осмотре состояния коллектора обращают внимание на его рабочую поверхность, которая должна быть гладкой и не должна иметь следов подгорания.

Загрязненную, окисленную или подгоревшую поверхность протирают чистой ветошью, смоченной бензином, а при необходимости зачищают мелкозернистой шлифовальной шкуркой до допустимого минимального диаметра;

- подвижность щеток в щеткодержателях проверяют с помощью крючка, которым приподнимают пружину и, слегка потянув за канатики щетки, перемещают её в щеткодержателе. Щетки должны перемещаться свободно, без заеданий. Проверяют и при необходимости подтягивают крепление наконечников щеточных канатиков к щеткодержателям. Изношенные щетки заменяют новыми. Допустимая высота щеток в стартере 5234.3708 – не менее 7 мм, для СТ230А1 – не менее 5 мм. В случае уменьшения усилия щеточных пружин более чем на 25% номинального значения необходимо заменить пружину;

- механизм привода с роликовой муфтой свободного хода должен легко перемещаться по направлению к подшипнику крышки со стороны привода и возвращаться в исходное положение силой пружины. Если перемещение привода затруднено, часть вала, к которой имеется доступ через окно в крышке, очищают от грязи и покрывают пластичной смазкой ЦИАТИМ-201, ЦИАТИМ-202 или ЦИАТИМ-203. В случае заедания муфты привода после смазывания или её пробуксовывания стартер следует разобрать, а муфту заменить. Винтовые шлицы вала якоря, втулки обеих крышек и шестерню привода стартера рекомендуется смазывать моторным маслом. Поводковое кольцо привода стартера смазывают пластичной смазкой «Литол-24»;

- на зубьях шестерни привода не должно быть сколов и выкрашиваний. Забоины в заходной части зубьев шлифуют мелкозернистым шлифовальным кругом малого диаметра;

- крышки стартера проверяют на наличие трещин и степень изнашивания втулок. Если втулки сильно изношены, то заменяют их или крышку в сборе. При установке крышки со стороны коллектора на место щеточно-коллекторный узел рекомендуется продуть сжатым воздухом;

- исправность обмоток тяговых реле стартера определяют по результатам измерения их сопротивления с помощью омметра. В случае неисправности обмотки реле заменяют. При снятой крышке реле осматривают силовые контакты. Изношенные или подгоревшие контакты зачищают мелкозернистой шлифовальной шкуркой. При значительном износе или подгорании контактные болты поворачивают на 180° вокруг своей оси или заменяют. Изношенную контактную пластину можно повернуть к контактными болтам неизношенной стороной. Якорь тягового реле должен свободно перемещаться в корпусе.

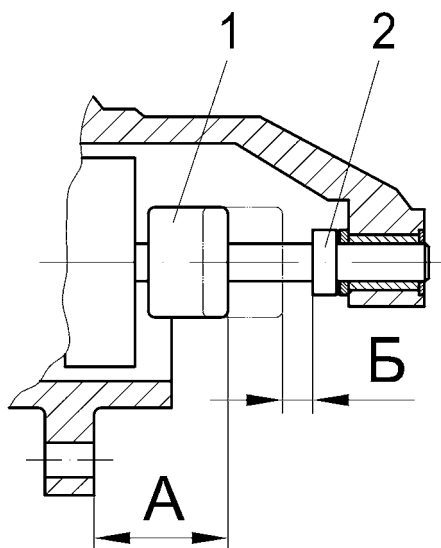


Рис.44. Схема регулировки:

1 – шестерня привода; 2 – упорное кольцо

После проверки и устранения неисправностей стартер необходимо отрегулировать. Для этого в стартере проверяют расстояние «Б» между упорным кольцом на валу и торцом шестерни (см. рис.44), которое при включенном тяговом реле должно быть для СТ230А1 – 3...5 мм, для 5234.3708 – 2 мм. При регулировке расстояние «Б» изменяют поворотом эксцентричной оси рычага включения привода. После регулировки необходимо затянуть гайку оси. В выключенном положении тягового реле шестерню устанавливают на расстоянии «А», равном 34 мм от привалочной плоскости фланца крышки со стороны привода.

Внимание! Категорически запрещается приводить автомобиль в движение с помощью стартера, т. к. при этом он подвергается перегрузкам.

Возможные неисправности стартера и способы их устранения

Таблица 9

Причина неисправности	Способ устранения
<i>Стартер и тяговое реле не включаются</i>	
Неисправность или сильная разряженность батареи	Разряженную батарею зарядить, неисправную заменить
Нарушение контактов в соединениях, обрыв провода в цепях электроснабжения и управления стартером	Затянуть ослабленные соединения в цепях электроснабжения и управления стартером. Поврежденные провода заменить
Окисление полюсных выводов аккумуляторной батареи и наконечников проводов	Окисленные выводы батареи и наконечники стартерных проводов зачистить шлифовальной шкуркой со стеклянным покрытием, плотно затянуть и смазать техническим вазелином

Причина неисправности	Способ устранения
Нарушение в работе реле включения, выключателя зажигания или выключателя «массы»	Неисправные реле включения, выключатель зажигания, выключатель «массы» проверить, при необходимости отремонтировать или заменить
Нарушения в работе тягового реле стартера	Разобрать и по возможности устранить неисправность, при необходимости заменить
Короткое замыкание в обмотках стартера	Стартер отремонтировать или заменить
<i>Тяговое реле включается, но якорь стартера не вращается или вращается очень медленно</i>	
Сильная разряженность аккумуляторной батареи	Зарядить батарею или заменить её
Окисление выводов батареи и наконечников стартерных проводов	Окисленные выводы батареи и наконечники стартерных проводов зачистить шлифовальной шкуркой со стеклянным покрытием, плотно затянуть и смазать техническим вазелином
Слабая затяжка гаек крепления наконечников проводов на контактных болтах тягового реле	Затянуть гайки
Нарушения в работе контактной системы тягового реле	Снять крышку тягового реле, осмотреть и восстановить силовые контакты
Нарушения контакта в разъемных соединениях внутри стартера	Стартер отремонтировать
Сильное окисление или загрязнение коллектора	Окисленный коллектор зачистить мелкозернистой шлифовальной шкуркой со стеклянным покрытием или проточить. Замасленный коллектор протереть ветошью, смоченной бензином
Сильный износ щеток	Изношенные щетки заменить
Зависание щетки в щеткодержателе	Зависание щеток устранить очисткой щеток и щеткодержателей
Замыкание на «массу» изолированного щеткодержателя	Устранить причину замыкания на «массу» щеткодержателя. Поврежденную изолирующую прокладку заменить
Ослабление пружин щеткодержателей	Ослабленные пружины заменить

Причина неисправности	Способ устранения
Замыкание на «массу» или межвитковое замыкание обмоток возбуждения или якоря стартера	Якорь и обмотки возбуждения отремонтировать или заменить
Заклинивание якоря	Стартер отремонтировать
<i>Тяговое реле включается и сразу отключается (неисправность проявляется в часто повторяющемся стуке)</i>	
Сильная разряженность аккумуляторной батареи	Зарядить или заменить батарею
Увеличение сопротивления цепи электроснабжения стартера	Зачистить выводы батареи, концы проводов, соединения затянуть и смазать техническим вазелином
Выход из строя выключателя зажигания	Неисправный выключатель зажигания отремонтировать или заменить
Обрыв или плохой контакт удерживающей обмотки тягового реле с корпусом	По возможности восстановить надежное соединение обмотки с корпусом или заменить тяговое реле
Неправильная регулировка реле включения	Отрегулировать или заменить неисправное реле включения
<i>Электродвигатель стартера включается, но коленчатый вал не вращается</i>	
Пробуксовывание муфты свободного хода механизма привода	При пробуксовывании муфты стартер разобрать и муфту заменить
Тугое перемещение механизма привода по винтовым шлицам вала якоря	Винтовые шлицы смазать смазочным маслом в соответствии с рекомендациями по техническому обслуживанию стартера
<i>Стартер включается, но шестерня не входит в зацепление</i>	
Ослабление буферной пружины	Заменить пружину или механизм привода
Неправильная регулировка стартера	Отрегулировать стартер в соответствии с рекомендациями по техническому обслуживанию стартера
Наличие забоин на зубьях шестерни механизма привода или на зубьях венца маховика	Устранить забоины на шестерне и на венце маховика абразивным инструментом или напильником. При необходимости заменить приводной механизм или маховик

Причина неисправности	Способ устранения
Заедание шестерни на валу виду закоксовывания смазочного материала на шлицах вала якоря	Очистить шлицы ветошью, смоченной бензином, и покрыть вал смазкой ЦИАТИМ-221
<i>Стартер после пуска не отключается</i>	
Заедание ключа в выключателе зажигания	Немедленно остановить двигатель: выключить стартер, повернув ключ в исходное положение. Неисправный выключатель отремонтировать или заменить
Заедание механизма привода на валу якоря	При наличии закоксовывания смазки на шлицах вала якоря шлицы очистить ветошью, смоченной бензином, и покрыть смазкой ЦИАТИМ-221
Запекание контактов тягового реле	Подгоревшие контакты тягового реле зачистить мелкозернистой шлифовальной шкуркой
<i>Повышенный уровень шума при вращении якоря</i>	
Ослабление крепления стартера	Подтянуть гайки или болты крепления стартера
Повреждение зубьев шестерни привода стартера или венца маховика двигателя	Заменить механизм привода стартера или маховика двигателя
Выход из строя механизма привода или его тугое перемещение по шлицам вала якоря: шестерня стартера не входит из зацепления с венцом маховика	Неисправный механизм привода заменить. При высыхании смазки на шлицах вала якоря шлицы очистить ветошью, смоченной бензином, и покрыть смазкой ЦИАТИМ-221
Чрезмерный износ втулки подшипников или шеек вала якоря	Заменить втулки или якорь
Перекося стартера при установке на двигатель	Закрепить стартер без перекосов
Ослабление крепления полюса к корпусу	Затянуть винт крепления полюса

Датчики приборов

Датчик указателя давления масла

Датчик указателя давления масла устанавливается потребителем в штуцер на левой стороне блока цилиндров.

Датчик представляет собой реостат, изменяющий свое сопротивление в зависимости от давления в системе смазки.

Датчик сигнализатора аварийного давления масла

Датчик сигнализатора аварийного давления масла устанавливается потребителем в штуцер на левой стороне блока цилиндров.

Датчик контактного типа. При снижении давления масла до величины срабатывания датчика происходит замыкание контактов внутри датчика и подача напряжения на контрольную лампу сигнализатора аварийного давления масла панели приборов.

Датчик указателя температуры охлаждающей жидкости

На двигателе применяется датчик указателя температуры охлаждающей жидкости ТМ100-В. Датчик терморезистивного типа, устанавливается на впускной трубе.



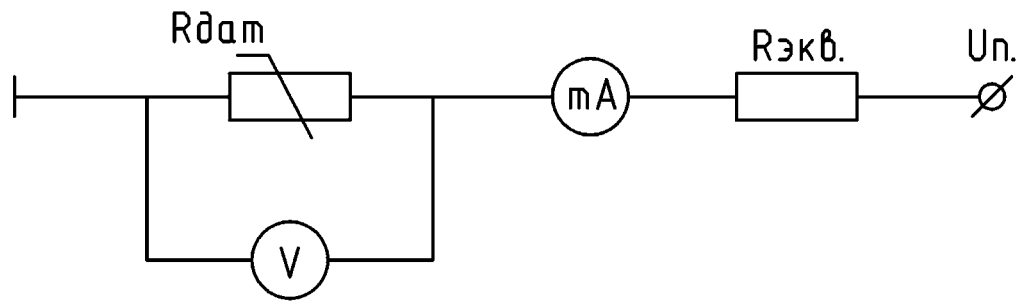
Рис.45. Датчик указателя температуры охлаждающей жидкости

Сопротивление исправного датчика, включенного последовательно с сопротивлением, эквивалентным сопротивлению приемника (указателя температуры), при напряжении питания 14 В должно соответствовать значениям, указанным в табл.10.

Таблица 10

Температура, °С	Сопротивление датчика, Ом
40	400...530
80	130...157
100	80...95
120	51...63

Для определения сопротивления датчика он включается последовательно с эквивалентным сопротивлением по схеме рис.46. Сопротивление датчика определяется по закону Ома с помощью показаний вольтметра и амперметра.



$U_{п.}$ – напряжение питания

$R_{экв.}=100$ Ом – эквивалентное сопротивление

V – цифровой электронный вольтметр

mA - миллиамперметр

Рис.46. Схема определения сопротивления датчика

СЦЕПЛЕНИЕ

Устройство и обслуживание

Сцепление (рис.47) однодисковое, сухое, рычажное, с периферийными нажимными пружинами и гасителем крутильных колебаний.

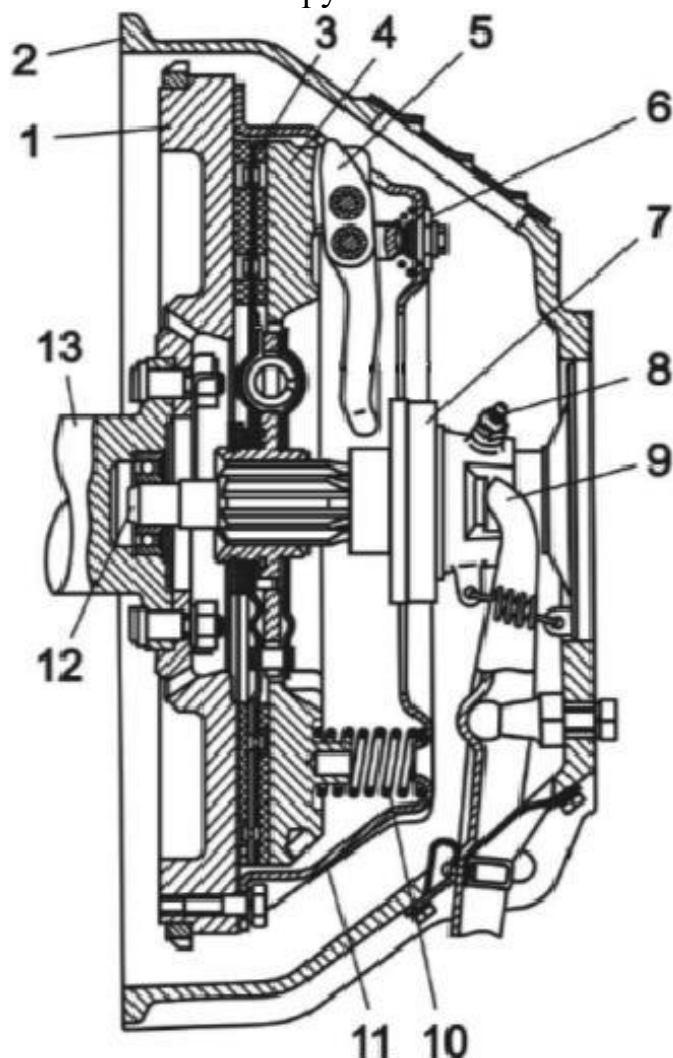


Рис.47. Сцепление:

1 – маховик; 2 – верхняя часть картера сцепления; 3 – диск ведомый; 4 – диск нажимной; 5 – рычаг; 6 – гайка регулировочная; 7 – муфта; 8 – масленка; 9 – вилка; 10 – пружина нажимная; 11 – кожух; 12 – вал коробки передач; 13 – коленчатый вал

Картер сцепления 2 крепится к заднему торцу блока цилиндров. Точное расположение картера сцепления относительно блока цилиндров обеспечивается двумя установочными штифтами, запрессованными в задний торец блока цилиндров.

Установочное отверстие и привалочная поверхность картера сцепления для крепления коробки передач обрабатываются в сборе с блоком цилиндров, поэтому нельзя устанавливать другой картер сцепления без проведения его точной установки.

Сцепление выключается от нажатия подшипника муфты на три рычага 5. Одновременность нажатия подшипника муфты выключения сцепления на все рычаги регулируется гайками 6, которые после регулировки кернятся для предотвращения их самоотворачивания.

Нажимной диск 4 при сборке балансируется вместе с коленчатым валом и маховиком двигателя, поэтому при установке нажимного диска необходимо совмещать метки "0" на маховике 1 и кожухе 11 нажимного диска.

Эксплуатация сцепления

Внимание! Неправильная эксплуатация сцепления может привести к поломке нажимного и ведомого дисков сцепления.

Долговечность и надежность работы сцепления в большей мере зависит от правильного им пользования. Далее приведены основные правила правильного пользования сцеплением:

1. Выключайте сцепление быстро, до упора педали в пол.
2. Включайте сцепление плавно, не допуская как броска сцепления, сопровождающегося дерганьем автобуса, так и замедленного включения с длительной пробуксовкой.
3. Не держите сцепление выключенным при включенной передаче и работающем двигателе на стоящем автобусе (на переезде, у светофора и т.п.). Обязательно используйте в таких случаях нейтральную передачу в коробке передач и полностью включенное сцепление.
4. Не держите ногу на педали сцепления при движении автобуса.
5. Не используйте пробуксовку сцепления как способ удержания автобуса на подъеме.
6. Переключение через одну или две передачи вниз и включение сцепления, когда скорость движения автобуса выше предельно-допустимой для этой передачи, может привести к поломке ведомого диска сцепления.
7. Переключение на пониженную передачу производите с «перегазовкой» - предварительно перед включением сцепления нажмите на педаль газа для выравнивания частот вращения коленчатого вала двигателя и первичного вала коробки передач с целью исключения рывка в трансмиссии при включении сцепления.

Возможные неисправности сцепления и методы их устранения

Таблица 11

Вероятная причина	Метод устранения
Неполное включение сцепления (сцепление пробуксовывает)	
Чрезмерный износ фрикционных накладок (толщина каждой накладки менее 2 мм)	Заменить ведомый диск в сборе
Попадание масла на фрикционные накладки	Заменить ведомый диск. При небольшом замасливание промыть накладки керосином и зачистить мелкозернистой наждачной бумагой
Ослабление нажимных пружин	Заменить пружины

Вероятная причина	Метод устранения
Неполное выключение сцепления (сцепление «ведет»)	
Деформация ведомого диска	Заменить диск или выправить (биение не более 1,8 мм)
Заедание ступицы ведомого диска на шлицах	Устранить причины заедания (забоины, грязь)
Заедание переднего подшипника первичного вала коробки передач (в маховике)	Заменить подшипник
Вибрация, шумы и металлическое дребезжание в трансмиссии при движении	
Поломка или износ деталей демпферного устройства ведомого диска	Заменить ведомый диск
Неплавное включение или выключение сцепления	
Попадание масла на фрикционные накладки	Заменить ведомый диск. Если замасливание небольшое, то промыть накладки керосином и зачистить мелкозернистой наждачной бумагой
Чрезмерный износ или разрушение накладок	Заменить ведомый диск
Поврежден ведомый диск	Заменить ведомый диск или выполнить его правку
Потеря упругости пружин накладки ведомого диска	Заменить ведомый диск
Неодновременное нажатие подшипником выключения сцепления рычагов нажимного диска	Отрегулировать рычаги или проверить перпендикулярность крышки первичного вала к переднему фланцу коробки передач, или заменить крышку

РЕМОНТ ДВИГАТЕЛЯ

При ремонте двигателя необходимо придерживаться определенного порядка. При разборке двигателя надо тщательно проверить каждую его деталь на предмет возможности ее дальнейшего применения или необходимости замены новой. Следует помнить, что работоспособность двигателя может быть восстановлена либо заменой изношенных деталей новыми, стандартного размера, либо восстановлением изношенных деталей и применением сопряженных с ними новых деталей ремонтного размера.

Для этой цели выпускаются поршни, поршневые кольца, вкладыши шатунных и коренных подшипников коленчатого вала, передняя и задняя шайбы упорного подшипника коленчатого вала ремонтных размеров. Перечень таких деталей приведен в прил.4.

Ниже подробно описывается порядок разборки и сборки двигателя и его узлов при ремонте. Перечисляются также основные требования, предъявляемые к ремонтируемому двигателю и его узлам. Зазоры и натяги в сопряжениях двигателя и его узлов, которые необходимо выдерживать при сборке, даны в прил.5.

Разборку и сборку двигателя рекомендуется производить на специальном поворотном стенде с помощью специальных инструментов соответствующего размера (гаечные ключи, съемники, приспособления и т.д.).

Если детали ремонтируемого двигателя пригодны к дальнейшей эксплуатации, они должны быть установлены на свои прежние места. Для этого такие детали как поршни, поршневые кольца, шатуны, поршневые пальцы, вкладыши, клапаны, штанги, коромысла и толкатели, при снятии их с двигателя необходимо маркировать любым из возможных способов, не вызывающим порчи детали (кернение, надписывание, прикрепление бирок и т.д.) или укладывать их на стеллажи с пронумерованными отделениями в порядке, соответствующем их расположению на двигателе.

При разборке двигателя следует помнить, что некоторые сопряженные детали обрабатываются в сборе при изготовлении на заводе, поэтому разукomплектовывать их нельзя. Это, прежде всего, крышки коренных подшипников с блоком цилиндров, крышки шатунов с шатунами, картер сцепления с блоком цилиндров и другие.

Если имеется необходимость в замене картера сцепления или он устанавливается на блок цилиндров после ремонта, необходимо из блока цилиндров предварительно удалить два установочных штифта, затем закрепить картер сцепления к блоку цилиндров болтами.

На задний фланец коленчатого вала закрепить на специальной стойке индикатор.

Вращая коленчатый вал, проверить биение отверстия для центрирующего бурта коробки передач и перпендикулярность заднего торца картера сцепления относительно оси коленчатого вала (рис.48, 49). Биение отверстия и торца картера не должно превышать 0,08 мм.

Если биение отверстия превышает указанную величину, следует ослабить крепление картера к блоку цилиндров и легкими ударами по фланцу картера добиться правильной его установки.

Добившись правильной установки картера сцепления, затянуть крепежные болты.

После затяжки болтов отверстия для установочных штифтов в картере сцепления и блоке цилиндров развернуть одновременно до ремонтного размера. Диаметр отверстия должен быть таким, чтобы в развернутых отверстиях не осталось черноты.

После этого в отверстия запрессовывают штифты, диаметр которых на 0,015...0,051 мм больше диаметра отверстий.

Биение торца картера сцепления устраняется шабровкой.

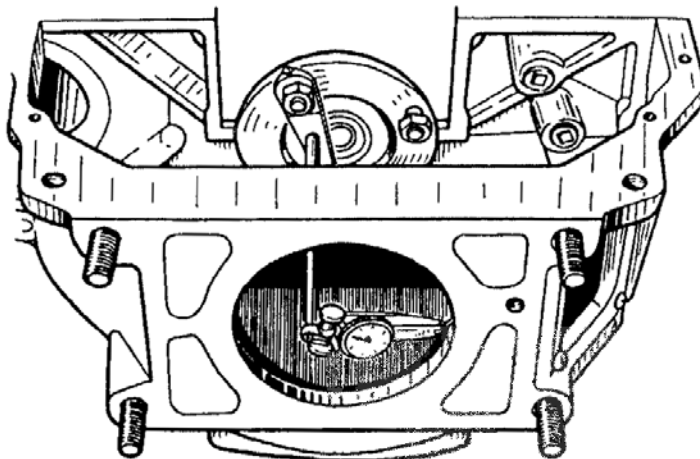


Рис.48. Проверка concentричности установочного отверстия в картере сцепления относительно оси коленчатого вала

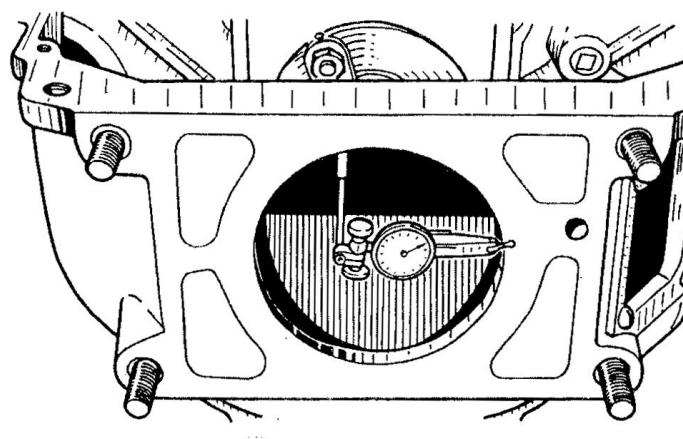


Рис.49. Проверка перпендикулярности заднего торца картера сцепления к оси коленчатого вала

Разборка двигателя

1. Слить моторное масло и охлаждающую жидкость из двигателя.
2. Установить двигатель на сборочный стенд.
3. Снять стартер, отвернув болты его крепления.
4. Ослабить хомуты шлангов топливопровода от бензинового насоса к карбюратору и снять шланги с фильтром тонкой очистки топлива.
5. Снять регулятор дополнительного воздуха с хомутом, отвернув гайки болтов крепления хомута.
6. Снять трубки пневмоцентробежного ограничителя частоты вращения коленчатого вала, отвернув гайки их крепления.
7. Снять карбюратор и его прокладку, отвернув гайки его крепления и предварительно отсоединив трубку вакуумного регулятора датчика-распределителя.
8. Отвернуть гайки трубок масляного фильтра и снять трубки. При отворачивании гаек фиксировать штуцеры от вращения ключом.
9. Снять при необходимости масляный фильтр в сборе, отвернув его за корпус.
10. Ослабить хомуты перепускного шланга системы охлаждения и снять шланг.
11. Отвернуть винт крепления установочной пластины датчика-распределителя к корпусу привода и снять датчик-распределитель вместе с проводами, отсоединив последние от свечей зажигания.
12. Снять шланги маслоотделителя.
13. Отвернуть болт крепления маслоотделителя к впускной трубе и снять маслоотделитель и его прокладку.
14. Снять при необходимости крышку термостата, отвернув болты крепления крышки, и вынуть термостат.
15. Отвернуть гайки крепления впускной трубы и снять скобы подъёма двигателя, кронштейн регулятора дополнительного воздуха, впускную трубу и прокладки впускной трубы.
При необходимости впускная труба может быть снята в сборе с карбюратором, крышкой термостата, масляным фильтром, маслоотделителем и шлангами вентиляции.
16. Снять при необходимости выпускные коллекторы вместе с прокладками, отвернув гайки их крепления к головке цилиндров.
17. Снять крышки коромысел, отвернув гайки крепления крышек.
18. Отвернуть гайки крепления стоек осей коромысел, снять оси коромысел с коромыслами и стойками в сборе и разобрать их при необходимости.
19. Вынуть и уложить по порядку штанги и толкатели.
20. Снять головки цилиндров и прокладки головок, отвернув гайки крепления головок. Если нет необходимости в разборке и ремонте выпускных коллекторов и головок цилиндров, то последние рекомендуется снимать в сборе с выпускными коллекторами.
21. При необходимости, вынуть гильзы цилиндров с прокладками. В противном случае, закрепить втулками-зажимами гильзы цилиндров в блоке цилиндров для предохранения их от выпадения (рис.50).

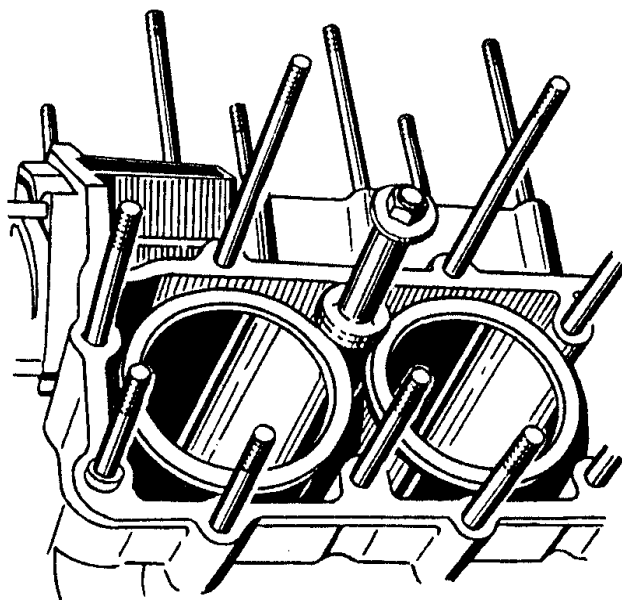


Рис.50. Закрепление гильз втулками - зажимами

22. С помощью съемника снять клапаны (рис.51) и уложить их на стеллажи согласно порядковым номерам. Съемник позволяет осуществлять снятие и установку пружин клапанов на головках цилиндров, как с присоединенными к ним выпускными коллекторами, так и без них. При снятии клапанов необходимо соблюдать осторожность, чтобы не повредить маслоотражательные колпачки. Для облегчения снятия тарелки клапана с сухарей рекомендуется после предварительной затяжки винта съемника слегка ударить рукояткой молотка по съемнику.

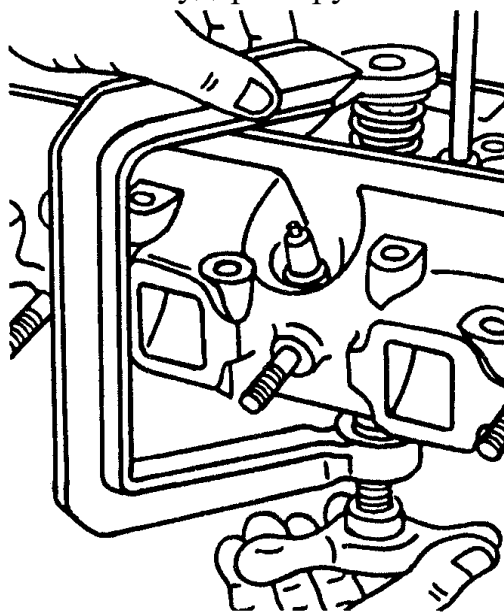


Рис.51. Снятие пружины клапана

23. Снять бензиновый насос и его прокладку, отвернув болты крепления насоса к крышке распределительных шестерен.

24. Отвернуть гайку крепления держателя привода распределителя зажигания, снять держатель привода и вынуть привод распределителя зажигания с прокладкой.

25. Перевернуть двигатель на стенде масляным картером вверх.

26. Отвернуть гайки или болты крепления масляного картера и снять масляный картер вместе с прокладкой.

27. Отвернуть болты и винт и снять нижнюю часть картера сцепления и скобу оттяжной пружины вилки выключения сцепления.

28. Отвернуть храповик коленчатого вала, предварительно застопорив коленчатый вал от поворачивания.

29. С помощью приспособления 16-У-236817 снять шкив коленчатого вала.

30. Отвернуть гайки крепления крышки распределительных шестерен и снять крышку в сборе с водяным насосом и центробежным датчиком ограничителя частоты вращения. Снять прокладку крышки распределительных шестерен.

31. При необходимости ремонта или проверки водяного насоса отвернуть гайки крепления его к крышке распределительных шестерен и снять водяной насос и его прокладку.

32. Снять при необходимости центробежный датчик ограничителя частоты вращения и его прокладку, отвернув болты крепления датчика.

33. Приспособлением 16-У-236817 снять шестерню распределительного вала, отвернув специальный болт ее крепления и сняв предварительно эксцентрик привода бензинового насоса и балансиры.

34. Отвернуть болты крепления упорного фланца распределительного вала и снять его с распорным кольцом.

35. Осторожно вынуть распределительный вал.

Распределительный вал может быть снят в сборе с шестерней, упорным фланцем, балансирами и эксцентриком. Для этого нужно отвернуть торцовым ключом через отверстие в шестерне болты крепления упорного фланца к блоку цилиндров.

36. Тем же съемником снять шестерню коленчатого вала, предварительно сняв маслоотражатель.

37. Снять упорную шайбу коленчатого вала и переднюю шайбу упорного подшипника коленчатого вала.

38. Отвернуть гайки крепления масляного насоса и снять насос, втулку и прокладку насоса.

39. Отвернуть гайку крепления трубки маслоприемника и снять маслоприемник вместе с уплотнительным кольцом.

40. Повернуть коленчатый вал так, чтобы кривошип первого и пятого цилиндров находился в крайнем верхнем положении. Отвернуть гайки крепления крышек шатунов первого и пятого цилиндров и снять крышки с вкладышами в сборе.

41. Вынуть поршни первого и пятого цилиндров вместе с шатунами и вкладышами в сборе. Установить крышки шатунов на место и соединить без затяжки гайками обе части шатуна. Таким же образом, поворачивая коленчатый вал, снять остальные шесть шатунно-поршневых комплектов.

Перед разборкой поршня с шатуном необходимо еще раз убедиться в четкости и правильности постановки клейм на шатунах и крышках шатунов, а также в соответствии их порядковым номерам цилиндров. Порядковый номер цилиндра должен быть выбит на каждом шатуне и крышке около болта.

42. Съемником 5-У-11388 снять поршневые кольца с поршней (рис.52) и разложить их в порядке установки.

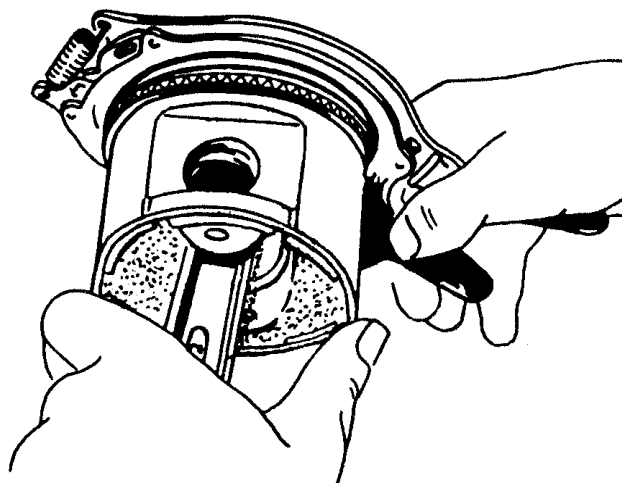


Рис.52. Снятие поршневых колец с поршня приспособлением 5-У-11388

43. Отвернуть гайки крепления крышек коренных подшипников коленчатого вала. Снять крышки вместе с вкладышами. Обратить внимание на четкость и правильность постановки клейм на крышках. На них должны быть выбиты соответственно цифры 2, 3 и 4.

44. Отвернуть шестигранным ключом специальные гайки крепления держателя заднего сальника и снять его.

45. Вынуть коленчатый вал с маховиком и сцеплением в сборе из блока цилиндров двигателя.

46. Снять заднюю шайбу упорного подшипника коленчатого вала.

47. При необходимости снять нажимной и ведомый диски сцепления, отвернув болты крепления нажимного диска.

48. При необходимости снять маховик, разогнув усики стопорных пластин и отвернув гайки болтов крепления маховика.

49. При необходимости съемником 7823-6090 выпрессовать из гнезда коленчатого вала подшипник первичного вала коробки передач (рис.53).



Рис.53. Съемник 7823-6090 для выпрессовки подшипника первичного вала коробки передач из коленчатого вала:

1 - захват; 2 - шпилька; 3 - боек; 4 – ручка

Очистка деталей

Детали разобранного двигателя должны быть тщательно очищены от смазки, смол, нагара, грязи, которые могут скрыть дефекты деталей. Очистка деталей необходима для подготовки их к дальнейшей работе, так как наличие песка, грязи и абразивных частиц является главной причиной износа деталей двигателя.

Очистка деталей может быть произведена несколькими способами в зависимости от существующего оборудования.

Существует пять основных способов очистки:

- ручная;
- холодноструйная;
- промывка в горячей жидкости;
- промывка в холодной жидкости;
- пароструйная очистка.

Ручная очистка производится при индивидуальном способе ремонта. Очистку деталей производят с помощью специального моющего раствора волосатыми или мягкими проволочными щетками и специальными ручными скребками.

Холодноструйная очистка. При этом способе двигатель и его детали опрыскивают под давлением очищающим химическим составом, нагнетаемым из специального напорного бачка. Химический состав размягчает грязь, масло и нагар и ослабляет сцепление их с металлом. Затем грязь и загустевшую смазку смывают водой из шланга.

Промывка в горячей жидкости. При этом способе очистки детали двигателя погружают на некоторое время в горячий моющий раствор. Перемещение жидкости или самих деталей делает мойку более эффективной. Детали после мойки должны быть ополоснуты водой из шланга под большим давлением.

Промывка в холодной жидкости. В этом случае для мойки деталей применяются холодные моечные растворы. Чаще всего этот способ применяется для обезжиривания и удаления нагара с мелких деталей, например, с деталей топливных насосов и карбюраторов.

При пароструйной очистке пар используется для создания давления и нагрева очищающего раствора. Сам пар не является эффективным средством очистки.

Следует помнить, что нельзя промывать в щелочных растворах детали, изготовленные из алюминиевого сплава (блок цилиндров, головки цилиндров, поршни и т.д.), так как эти растворы разъедают алюминий.

Для очистки деталей рекомендуются следующие растворы:

- для алюминиевых деталей:

сода (Na_2CO_3).....	18,5 г,
мыло (зеленое или хозяйственное)	10,0 г,
жидкое стекло.....	8,5 г,
вода	1 л;

- для стальных и чугунных деталей:

каустическая сода (NaOH)	25,0 г,
сода (Na_2CO_3).....	33,0 г,

мыло (зеленое или хозяйственное) 8,5 г,
жидкое стекло..... 1,5 г,
вода 1 л.

Помещение, где моют детали должно быть оборудовано вытяжной вентиляцией.

Многие детали двигателя лучше всего чистить вручную. Нагар обычно очищается ручным скребком, ножом или шабером.

Клапаны. Большие отложения нагара на тарелке клапана могут быть сняты ножом или шабером. Для очистки клапана закрепить его в патрон вертикально сверлильного станка. Очищать при вращении клапана наждачной бумагой покрытые нагаром поверхности тарелки и днища, не затрагивая рабочую фаску и стержень клапана.

Направляющие втулки клапанов требуют очень тщательной очистки. Нагар и смола, имеющиеся в направляющей втулке, могут привести к отклонению оси стержня клапана, что нарушит работу клапанов. Небольшое количество оставшейся смолы может вызвать заедание клапана, что приведет к обгоранию поверхности клапана и его седла. Несколько капель растворителя (например, ацетона) облегчают удаление смолы и нагара.

Поршни. Большие отложения нагара на днище очищать при помощи шабера или ножа. Особенно тщательно надо очищать от нагара канавки под поршневые кольца с помощью специального приспособления (рис.54). Ширина скребков приспособления должна соответствовать ширине канавок поршня. При очистке надо соблюдать осторожность, чтобы не повредить стенки кольцевой канавки. Очистку отверстий для слива масла производить при помощи сверла подходящего диаметра.

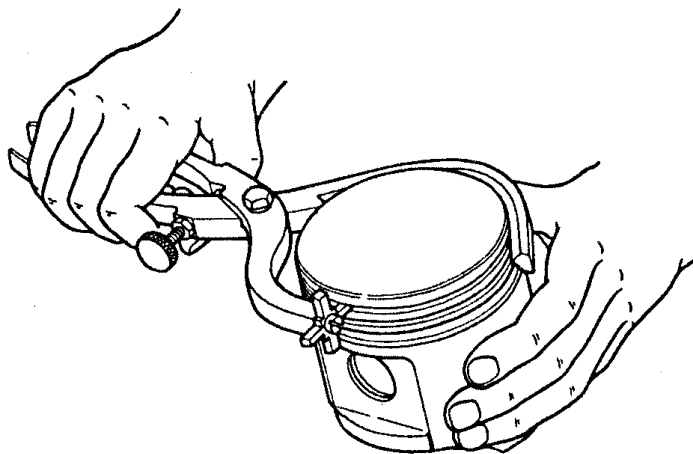


Рис.54. Очистка канавок поршневых колец от нагара с помощью приспособления 5-У-27691

Коленчатый вал. Вывернуть все пробки грязеуловителей шатунных шеек (рис.55) и удалить из них отложения при помощи проволочных щеток. Промыть и продуть сжатым воздухом масляные каналы и полости грязеуловителей, завернуть пробки с крутящим моментом 37...51 Н·м (3,8...5,2 кгс·м), предварительно нанеся на обезжиренную резьбу пробок анаэробный герметик «Стопор-9» или аналогичный («Гермикон-9», «Euroloc 6638»). Особенно важно прочистить эти отверстия и полости после ремонта коленчатого вала, так как попавшие в них частицы металла и абразивного материала могут быть занесены потоком масла в

подшипники. Если такие частицы не удалить, то они, попав в подшипник, могут вызвать надиры как на поверхности вкладыша, так и на шейке коленчатого вала.

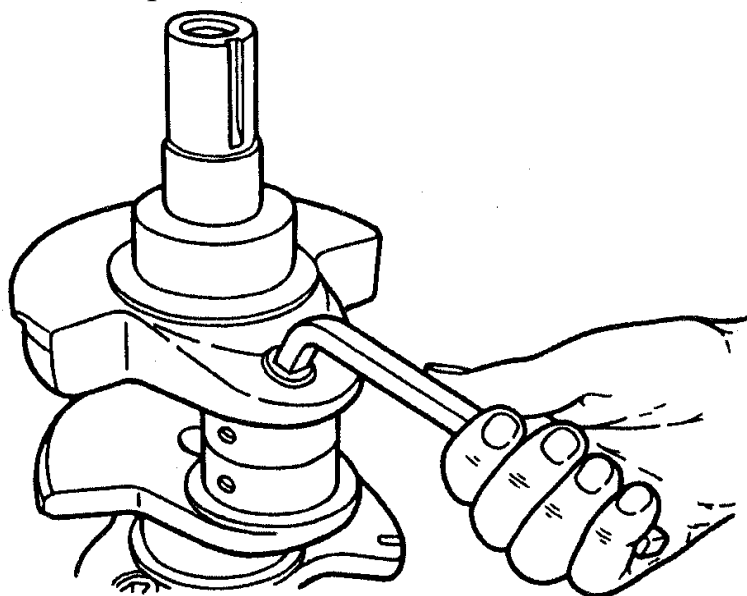


Рис.55. Вывертывание пробок грязеуловителей из коленчатого вала

Блок цилиндров. Вывернуть пробки масляных каналов и продуть все масляные каналы сжатым воздухом. Очистить все привалочные поверхности от прилипших и порванных прокладок. Поверхность водяной рубашки блока цилиндров очистить от накипи и продуктов коррозии.

Головка цилиндров. Очистить от нагара и смол поверхности камер сгорания, газовых каналов и каналов для стока масла при помощи проволочной щетки или ручного скребка. Масляный канал для смазки осей коромысел продуть сжатым воздухом. Привалочные поверхности головки цилиндров от прилипших частей прокладок очистить ножом или шабером.

Коромысла клапанов, оси коромысел. Прочистить мягкой проволокой и продуть сжатым воздухом смазочные отверстия в коромыслах, в регулировочных винтах и в осях коромысел.

Пружины клапанов, тарелки пружин и сухари. Пружины клапанов, тарелки пружин и сухари очищать в моющем растворе. Клапанные пружины могут быть загрунтованы для защиты от коррозии. Для их очистки нельзя использовать вещества, которые могут удалить грунтовку.

Трубки центробежного датчика, маслоприемника и бензопроводов. Все трубки двигателя очищаются в моющем растворе с последующей продувкой сжатым воздухом. По возможности трубки должны быть прочищены мягкой проволокой. После очистки отверстия трубок до установки их на двигатель должны быть закрыты заглушками или заклеены липким пластырем.

Выбраковка и ремонт отдельных деталей и узлов двигателя

Блок цилиндров

Гильзы. Проверке на износ подлежат, прежде всего, гильзы цилиндров, которые в результате естественного износа приобретают по длине форму конуса, а по окружности - форму овала.

Наибольшей величины износ достигает в верхней части гильзы, против верхнего компрессионного кольца при нахождении поршня в верхней мертвой точке; наименьший - в нижней части, против маслосъёмного кольца при нахождении поршня в нижней мертвой точке.

Максимально допустимый износ гильз цилиндров 0,3 мм. При больших износах двигатель дымит, расходует много масла и теряет мощность, кроме того, прогрессивно нарастает износ шеек коленчатого вала.

Для установки в гильзы цилиндров двигателя выпускаются поршни номинального размера 92,0 мм и двух ремонтных размеров: 92,5 мм и 93,0 мм пяти размерных групп каждый, в соответствии с табл.12.

При необходимости обработать гильзы цилиндра до ближайшего ремонтного размера. После второго ремонтного размера гильза должна быть заменена. В двигателе все гильзы должны быть стандартного или одного и того же ремонтного размера.

Допуск некруглости и профиля продольного сечения (половина разности наибольшего и наименьшего диаметров) рабочего отверстия гильзы после обработки – 0,01 мм.

После обработки маркировать обозначение размерной группы гильзы цилиндра на наружной поверхности гильзы в плоскости наименьшего значения диаметра.

Размерная группа диаметра рабочего отверстия гильзы цилиндра определяется по наименьшему значению диаметра в соответствии с табл.12 при температуре гильзы 20 ± 3 °С.

Таблица 12 Размерные группы поршней и гильз цилиндров

Обозначение размерной группы	Предельные отклонения наружного диаметра юбки поршня, мм	Предельные отклонения рабочего диаметра гильзы цилиндра, мм
A	-0,012...0,000	+0,024...+0,036
B	0,000...+0,012	+0,036...+0,048
C	+0,012...+0,024	+0,048...+0,060
D	+0,024...+0,036	+0,060...+0,072
E	+0,036...+0,048	+0,072...+0,084

Направляющие толкателей

Необходимость в смене толкателей вызывается, главным образом, увеличением зазоров между толкателем и направляющим отверстием в блоке цилиндров в результате износа, что приводит к стукам в этом сопряжении. Допустимый предельный диаметр направляющих не должен превышать 25,05 мм. В запасные части выпускаются толкатели только стандартного размера, поэтому при износе направляющих в блок цилиндров необходимо ставить ремонтные втулки.

Ремонтные втулки следует изготавливать из алюминиевого сплава Д1 или Д16.

Размеры втулок:

- наружный диаметр 30,100...30,145 мм;
- внутренний диаметр (с припуском под развертку после запрессовки в блок цилиндров) 24,5...24,6 мм;
- длина втулки - 41 мм.

Отверстие в блоке цилиндров под запрессовку втулки должно быть раззенковано, а затем развёрнуто до диаметра 30,00...30,03 мм. Перед запрессовкой втулок рекомендуется нагреть блок цилиндров до температуры 90...100 °С. После запрессовки отверстие втулки развернуть до размера диаметра 25,000...25,023 мм.

Втулки распределительного вала. Втулки распределительного вала поступают в запасные части полуобработанными. Кроме растачивания или развертывания внутреннего диаметра, они не требуют никакой обработки. Размеры наружного диаметра полуобработанных втулок такие же, как и у втулок стандартного размера, поэтому полуобработанные втулки должны запрессовываться в отверстия блока цилиндров без какой-либо механической обработки.

При запрессовке втулок надо строго следить за совпадением отверстий в них с соответствующими масляными каналами в блоке цилиндров.

Окончательное растачивание или развертывание внутреннего диаметра втулок должно производиться после запрессовки их в блок цилиндров. Чтобы обеспечить соосность втулок, их следует обрабатывать одновременно при помощи длинной и жёсткой борштанги с насаженными на нее по числу опор резцами или развертками. Чтобы обеспечить надлежащие зазоры в подшипниках, все отверстия должны быть обработаны с допуском +0,025...+0,050 мм от номинального диаметра. Поверхность обработанных втулок должна быть чистой и гладкой. Расстояние между осями коленчатого и распределительных валов должно быть (125,5±0,025) мм.

Наименование параметра	Номинальная величина параметра, мм
Внутренний диаметр гильз цилиндров	92 ^{+0,084*} _{+0,024}
Диаметр постелей коренных подшипников блока цилиндров	74,5 ^{+0,018}
Несоосность постелей коренных подшипников блока цилиндров	не более 0,017
Диаметр отверстий втулок распределительного вала	50 ^{+0,050} _{+0,025}
Несоосность отверстий во втулках распределительного вала блока цилиндров	не более 0,025
Диаметр отверстий блока цилиндров под передние втулки распределительного вала	56 ^{+0,018}
Диаметр отверстия блока цилиндров под заднюю втулку распределительного вала	53,5 ^{+0,08}
Диаметр направляющих толкателей клапанов блока цилиндров	25 ^{+0,023}

Детали кривошипно-шатунного механизма

Поршни. Необходимость замены поршней вызывается: увеличением зазора между поршнем и цилиндром, что приводит к стукам поршней; износом отверстия под поршневой палец, что приводит к стукам поршневых пальцев; износом канавок под поршневые кольца, что приводит к потере компрессии и повышенному расходу масла.

При больших износах поршневых канавок замена одних только колец не дает положительных результатов, поэтому, если зазор между торцом кольца и канавкой в поршне больше 0,15 мм, необходимо производить замену поршней и колец новыми.

Замену поршней необходимо производить с подбором их по гильзам, в которых они могут работать.

Подбор поршней к гильзам цилиндров

При расточке гильзы до ремонтного размера для подбора использовать поршень того же ремонтного размера, той же или соседней размерной группы как и размерная группа диаметра гильзы цилиндра.

Провести проверку пригодности поршня для работы в гильзе цилиндра, как указано далее.

* Допуск 0,060 мм разбит на 5 размерных групп по 0,012 мм

1. Поршень в перевернутом положении должен под действием собственной массы или под действием лёгких толчков пальцев руки должен медленно опускаться по гильзе цилиндра, установленной нижним торцом на ровной поверхности.

2. Замерить усилие протягивания ленты-щупа толщиной 0,05 мм и шириной 10 мм между поршнем и гильзой, опущенного на глубину 65 мм между гильзой цилиндров и вставленным в неё в перевернутом положении поршнем (рис.56). Нижний край юбки поршня должен совпадать с верхним торцом гильзы цилиндров. Ленту – щуп размещать в плоскости, перпендикулярной оси поршневого пальца, т.е. по наибольшему диаметру поршня (для поршней с разрезной юбкой со стороны, противоположной разрезу). Величину усилия определять по динамометру, соединенному со щупом. Усилие при протягивании ленты-щупа должно быть 30...40 Н (3...4 кгс) для новых гильз и поршней. Для гильз и поршней бывших в употреблении усилие должно быть не менее 20 Н (2 кгс).

Поршень в гильзу цилиндров при подборе вставлять так, чтобы плоскость наибольшего диаметра юбки поршня (у нового поршня - перпендикулярно оси поршневого пальца) была расположена в плоскости наименьшего диаметра гильзы цилиндров (т.е. в плоскости, где находится маркировка обозначения группы гильзы цилиндров). Подбор и замеры поршней производить без поршневых пальцев при температуре деталей $(20 \pm 3) ^\circ\text{C}$.

После подбора поршни необходимо промаркировать в соответствии с номерами цилиндров, к которым они подобраны.

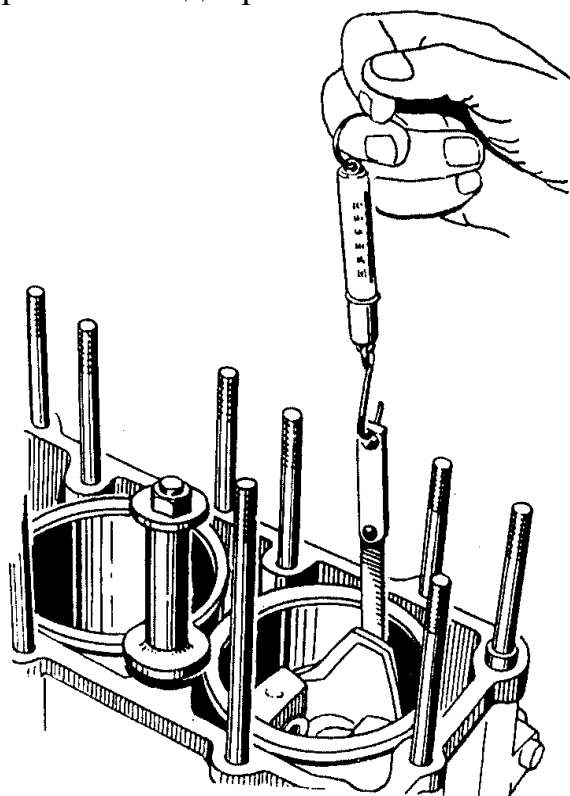


Рис.56. Подбор поршней к цилиндрам

Поршневые кольца. Упругость компрессионных колец, при сжатии стальной лентой до указанного зазора в стыке должна быть:

- у верхнего компрессионного кольца (высотой 2 мм): 13,2...18,9 Н (1,32...1,89 кгс) до зазора 0,3 мм;

- у верхнего компрессионного кольца (высотой 1,5 мм): 9,0...12,9 Н (0,9...1,29 кгс) до зазора 0,2 мм;
- у нижнего компрессионного кольца (высотой 2 мм): 13,1...19,7 Н (1,31...1,97 кгс) до зазора 0,3 мм;
- у нижнего компрессионного кольца (высотой 1,75 мм): 9,0...13,5 Н (0,9...1,35 кгс) до зазора 0,3 мм.

Износ компрессионных колец можно измерить щупом по величине теплового зазора в стыке колец, помещенных в верхнюю неизношенную часть гильзы цилиндра (от верхней кромки гильзы цилиндра до места расположения первого компрессионного кольца при нахождении поршня в ВМТ), предварительно очищенную от нагара. Зазор должен быть не более 1,5 мм. При большем зазоре кольцо подлежит замене.

С увеличением износов нарушается правильная геометрическая форма гильз цилиндров, увеличиваются зазоры в стыках колец, а также зазоры между кольцами и кольцевыми канавками в поршне; упругость колец сильно падает. Все это приводит к нарушению их герметизирующей способности. С увеличением износа возрастает и количество газов, проникающих в картер двигателя.

Изношенные поршневые кольца заменяются новыми. Выпускаемые для этой цели поршневые кольца имеют стандартный и ремонтные размеры.

Проверить щупом зазор между кольцом и канавкой поршня по высоте в нескольких местах по окружности кольца и поршня при вставленном в канавку поршня кольце (рис.57). Если зазор между кольцом и стенкой канавки будет больше 0,15 мм, то необходимо заменить поршень новым.

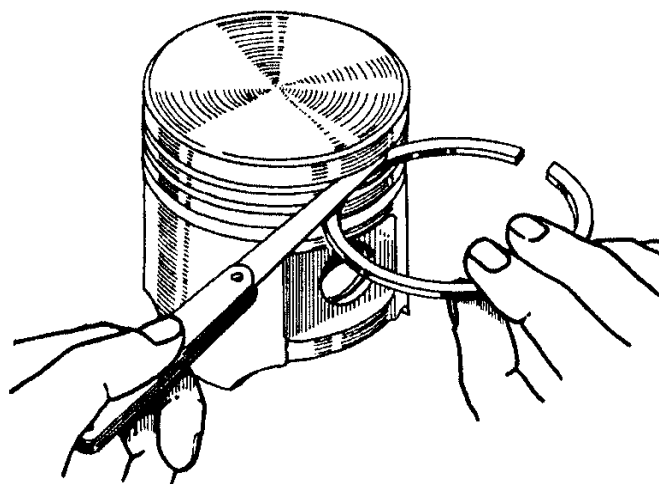


Рис.57. Проверка бокового зазора между поршневым кольцом и канавкой в поршне

Коленчатый вал. В процессе работы коренные и шатунные шейки коленчатого вала в результате износа теряют свою правильную геометрическую форму. Это снижает работоспособность как подшипников коленчатого вала, так и всего кривошипно-шатунного механизма. Перекосы, которые возникают в этом случае в кривошипно-шатунном механизме, вызывают повышенный износ гильз цилиндров и поршневых колец, они могут служить также причиной выталкивания поршневым пальцем стопорных колец из своих канавок в поршне и выхода поршневого пальца из поршня, что приводит к глубоким задирам зеркала цилиндра.

Коренные и шатунные шейки коленчатого вала в результате износа принимают форму неправильного конуса и овала.

Если в результате замеров установлено, что конусообразность, седлообразность, бочкообразность, овальность и огранка шеек более 0,005 мм, то вал необходимо перешлифовать до ближайшего ремонтного размера. Операцию перешлифовки вала необходимо производить на специальном оборудовании.

Выпускаются ремонтные вкладыши коренного подшипника и ремонтные шатунные вкладыши увеличенной толщины семи ремонтных размеров, для коренных и шатунных шеек коленчатого вала с уменьшением стандартного диаметра шеек: -0,05 мм, -0,25 мм, -0,50 мм, -0,75 мм, -1,00 мм, -1,25 мм, -1,50 мм.

Перешлифовываться должны, как правило, все шатунные или все коренные шейки на один и тот же размер с допуском 0...-0,019 мм для коренных и шатунных шеек, при этом ремонтный размер шатунных шеек может быть отличным от ремонтного размера коренных шеек.

После шлифования шейки коленчатого вала необходимо полировать.

После ремонта все масляные каналы в коленчатом валу и полости в шатунных шейках должны быть тщательно промыты и продуты сжатым воздухом.

Шатуны. В шатунах износу подвергаются, в основном, втулки верхней головки. Ремонт сводится к замене втулки и обработке её отверстия.

В запасные части втулки верхней головки шатуна поставляются со стандартным наружным диаметром и для запрессовки их в шатун никакой предварительной обработки не требуется.

При запрессовке необходимо обеспечить совпадение отверстия во втулке с отверстием в головке шатуна. После запрессовки в шатун втулку для увеличения надежности её посадки прогладить прошивкой до размера диаметра отверстия под палец 24,3...24,345 мм. Далее отверстие втулки под палец следует раззенкеровать и развернуть до размера диаметра $25^{+0,007}_{-0,003}$ мм.

Для обеспечения правильной посадки пальца в шатуне отверстие под палец должно быть обработано до диаметра $25^{+0,007}_{-0,003}$ мм.

Окончательную обработку отверстия необходимо производить очень тщательно: конусообразность, бочкообразность, седлообразность и овальность должны быть не более 0,0025 мм. Обработку шатуна следует производить в кондукторе соответствующей конструкции. Расстояние между осями отверстий верхней и нижней головок шатуна должно быть (156±0,05) мм. Непараллельность осей отверстий должна быть в пределах 0,04 мм на длине 100 мм, перекося осей – в пределах 0,1 мм на длине 100 мм.

Параметр	Номинальная величина параметра, мм
Коленчатый вал	
Диаметр коренных шеек коленчатого вала	70 _{-0,019}
Диаметр шатунных шеек коленчатого вала	60 _{-0,019}
Осевой зазор коленчатого вала	0,075...0,275
Биение средних коренных шеек коленчатого вала относительно крайних	не более 0,02
Биение шейки под ступицу шкива коленчатого вала относительно крайних коренных шеек	не более 0,04
Биение шейки под шестерню коленчатого вала относительно крайних коренных шеек	не более 0,03
Биение торца фланца коленчатого вала крепления маховика	не более 0,04
Шатун	
Диаметр отверстия втулки шатуна под поршневой палец	25 ^{+0,007 1)} _{-0,003}
Диаметр отверстия верхней головки шатуна под втулку	26,25 ^{+0,045}
Диаметр отверстия кривошипной головки шатуна	63,5 ^{+0,018}
Перекося осей головок шатуна на длине 100 мм	не более 0,1
Непараллельность осей головок шатуна на длине 100 мм	не более 0,04
Поршень	
Диаметр юбки	92 ^{+0,048 2)} _{-0,012}
Высота канавки под верхнее и нижнее компрессионное кольцо (поршни 523.1004015,-АР,-БР,-ВР)	2 ^{+0,075} _{+0,050}
Высота канавки под верхнее компрессионное кольцо (поршни 523.1004015-10,-10-АР,-10-БР,-11,-11-АР)	1,5 ^{+0,060} _{+0,040}
Высота канавки под нижнее компрессионное кольцо (поршни 523.1004015-10,-10-АР,-10-БР,-11,-11-АР)	1,75 ^{+0,050} _{+0,030}
Диаметр отверстия под палец	25 _{-0,01} ¹⁾

¹⁾ Допуск 0,010 мм разбит на 4 размерные группы по 0,0025 мм

²⁾ Допуск 0,060 мм разбит на 5 размерных групп по 0,012 мм

Головки цилиндров и детали газораспределительного механизма

Головки цилиндров. Проверять и ремонтировать в головках цилиндров нужно вставные сёдла клапанов и направляющие втулки.

Необходимо проверить, нет ли трещин и следов начала прогорания вставных сёдел клапанов, а также проверить сохранность направляющих втулок.

От концентричности седла отверстия в направляющей втулке зависит герметичность посадки клапана, что влияет на мощность и экономичность двигателя и долговечность клапана. Концентричность седла измеряется индикаторным приспособлением (рис.58). Измерение производят, базируясь по отверстию в направляющей втулке клапана. Допустимое биение - не более 0,05 мм.

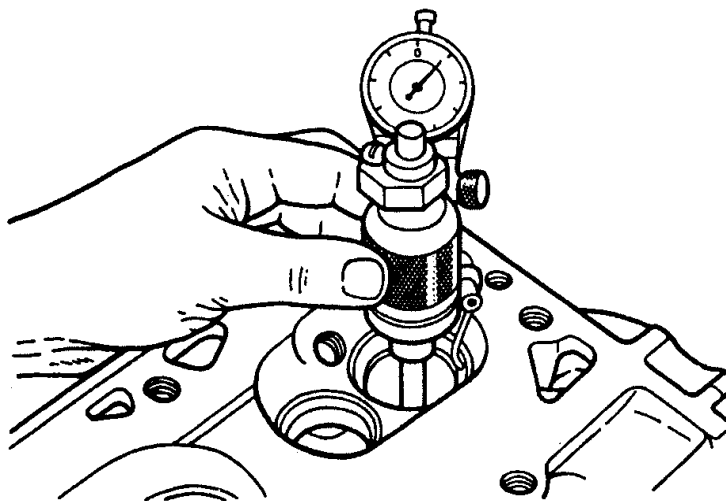


Рис.58. Измерение концентричности седла клапана относительно оси направляющей втулки

Если зазор между стержнем клапана и его направляющей втулкой более 0,25 мм, то направляющую втулку клапана необходимо заменить новой.

В запасные части выпускаются клапаны и направляющие втулки впускных клапанов только стандартных размеров. Направляющие втулки имеют внутренний диаметр, уменьшенный на 0,5...0,6 мм. Припуск даётся для развёртывания под окончательный размер после запрессовки в головку цилиндров.

Изнанную направляющую втулку выпрессовывают с помощью специальной оправки, как показано на рис.59. Втулка запрессовывается со стороны коромысел с помощью специальной упорной оправки.

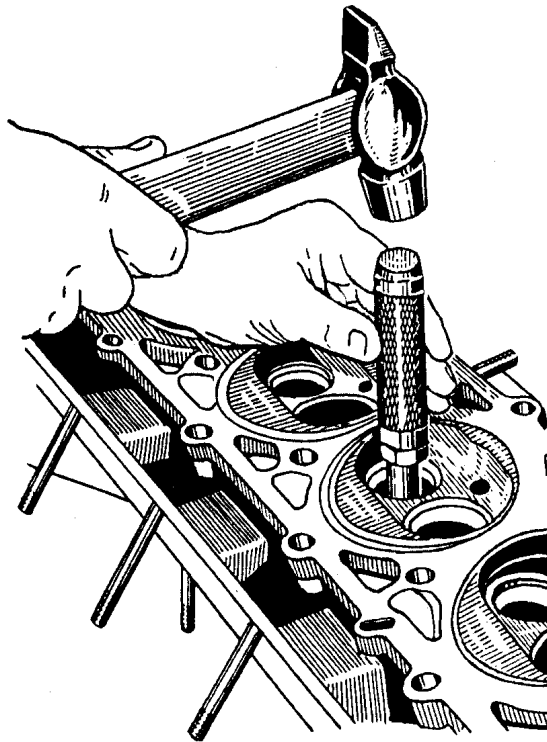


Рис.59. Выпрессовка направляющих втулок клапанов

Направляющие втулки клапанов перед установкой необходимо охладить в твёрдой двуокиси углерода (сухом льду) до температуры минус 40...45 °С, а головку цилиндров нагреть до температуры плюс 160...170 °С.

Втулки при сборке должны вставляться в гнезда головки цилиндров свободно или с небольшим усилием (под лёгкими ударами молотка по оправке втулка должна сесть на место). Ни в коем случае не следует запрессовывать втулку с большим усилием, так как при этом нарушится посадка, и в дальнейшем, при работе двигателя, втулка может выпасть из своего гнезда. Установку втулок в головку цилиндров необходимо проводить очень быстро, так как головка цилиндров горячая, а втулка холодная. При выравнивании температур в этом соединении появляются большие натяги, при которых дальнейшая запрессовка невозможна без приложения больших усилий.

Выступление направляющих втулок клапанов над поверхностью головки цилиндров, сопрягаемой с опорной шайбой пружины клапана, после запрессовки должно составлять $(20,7 \pm 0,26)$ мм. После запрессовки втулки её отверстие необходимо развернуть до размера диаметра $9^{+0,022}$ мм.

После обработки отверстия втулки необходимо обработать рабочую фаску седла под углом 45° (рис.60), центрируя инструмент по отверстию втулки. При обработке должна быть обеспечена концентричность рабочей фаски седла клапана с отверстием во втулке в пределах 0,05 мм общих показаний индикатора. После обработки рабочей фаски седла притереть клапан к седлу.

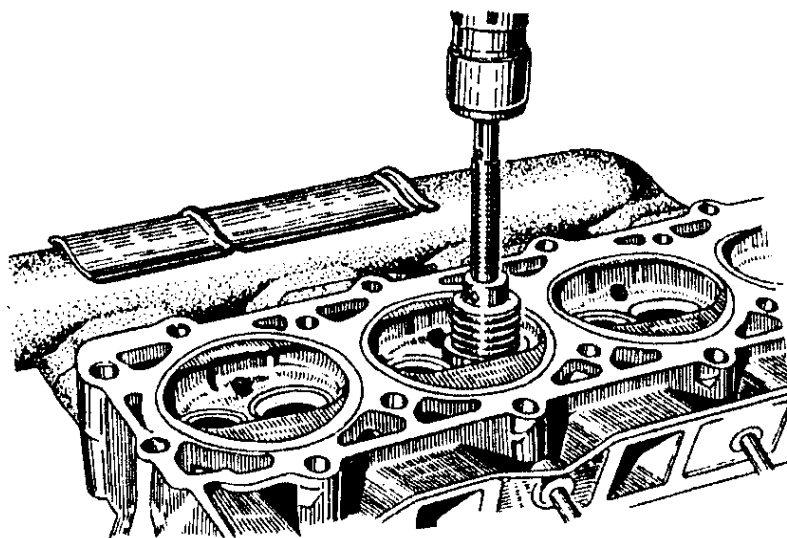


Рис.60. Обработка седел клапанов

Притирка клапанов. При небольших повреждениях рабочей фаски клапана и седла для восстановления герметичности посадки клапана в седло достаточно притереть клапан к седлу.

Перед притиркой клапана необходимо убедиться в отсутствии коробления его тарелки, прогорания фаски и т.д. При наличии этих дефектов одной притиркой восстановить рабочие поверхности невозможно, поэтому такой клапан необходимо заменить новым или отремонтировать.

Притереть клапаны, используя притирочную пасту, составленную из одной части микропорошка М20 и двух частей масла И-20А.

После притирки клапанов и обработки седел все газовые каналы, а также места, куда могла попасть стружка или абразивный материал, должны быть тщательно промыты и продуты сжатым воздухом.

Клапаны. Снятые с двигателя клапаны могут иметь следующие дефекты: погнутость стержня, выработку, риски и раковины на рабочей фаске тарелки и износ стержня.

Клапаны с износом стержня, трещинами на тарелке, глубокими рисками и раковинами на поверхности рабочей фаски подлежат замене.

Погнутость стержня клапана (биение рабочей фаски тарелки клапана относительно стержня клапана) проверяется на призмах при помощи индикатора. Если биение стержня превышает 0,03 мм, то клапан также подлежит замене.

При наличии мелких дефектов на поверхности рабочей фаски клапана, фаску можно шлифовать. При шлифовке выдерживать угол фаски $45^{\circ}30'$... 46° и обеспечить биение рабочей фаски относительно стержня не более 0,03 мм. После шлифовки расстояние от нижней плоскости тарелки клапана до плоскости контрольного диаметра (диаметр 46 мм у впускного клапана, диаметр 35 мм у выпускного клапана) должно быть не менее 1,4 мм для впускного клапана и 1,55 мм для выпускного клапана.

Клапанные пружины. При разборке клапанного механизма необходимо проверять упругость клапанных пружин, так как при длительной работе упругость их падает и может достичь такой величины, при которой нарушается кинематическая связь отдельных звеньев газораспределительного механизма. Это приводит к падению мощности двигателя, перерасходу топлива, перебоям в работе двигателя и стукам клапана.

Уменьшение контрольных нагрузок клапанных пружин не должно превышать 10 % от номинальных величин. Усилие новой клапанной пружины при сжатии её длины до 46 мм составляет 276,6...321,4 Н (28,2...32,8 кгс), а при сжатии до 37 мм – 580...674 Н (59,2...68,8 кгс).

Неперпендикулярность наружной поверхности пружины к её торцам в ненагруженном состоянии не должна превышать 2,83 мм. Проверка эта производится на плите при помощи уголка.

Коромысла клапанов. В коромыслах клапанов изнашиваются втулки и цилиндрический носок.

Изношенные втулки коромысел заменяются новыми с последующим их проглаживанием прошивкой до диаметра $21,3^{+0,045}$ мм, что увеличивает надёжность посадки втулки. При запрессовке втулки необходимо строго следить за совпадением отверстия в ней с каналом подачи масла в коромысле. Механическая обработка втулок коромысел производится так же, как и втулок верхней головки шатуна. Диаметр отверстия втулки после окончательной механической обработки должен быть $22^{+0,028}_{+0,007}$ мм.

Распределительный вал. Все опорные шейки распределительного вала изнашиваются довольно равномерно. Увеличение зазоров в подшипниках распределительного вала более 0,15 мм повышает уровень шума газораспределительного механизма.

Ремонт подшипников распределительного вала заключается в замене втулок распределительного вала и их последующей, после запрессовки в гнезда блока цилиндров, обработке до номинального размера. Распределительный вал при значительном износе опорных шеек подлежит замене.

Кулачки на распределительном валу изнашиваются довольно равномерно.

При износах, уменьшающих подъём толкателя более чем на 0,5 мм, следует произвести восстановление профиля кулачков, так как при нарушении правильности профиля кулачка снижается наполнение цилиндров, а, следовательно, и эффективность работы двигателя. Кроме того, работа газораспределительного механизма с кулачками неправильного профиля приводит к поломкам клапанных пружин, разбиванию седел клапанов, шумной работе и т.д.

Для восстановления профиля кулачка вал необходимо шлифовать на специальном копировальном станке, снабженным копиром соответствующего профиля. При шлифовании уменьшается как высота кулачка, так и его цилиндрическая часть. При размере диаметра цилиндрической части кулачка меньше 29,5 мм распределительный вал подлежит выбраковке. Выбраковке подлежит вал с выработкой на поверхности зубьев шестерен привода масляного насоса.

Параметр	Номинальная величина параметра, мм
Неплоскостность поверхности прилегания головки цилиндров к блоку цилиндров	не более 0,15
Биение средних опорных шеек распределительного вала относительно крайних	не более 0,05
Диаметр опорных шеек распределительного вала	50 _{-0,02}
Диаметр цилиндрической части кулачков распределительного вала	30 ± 0,2
Высота кулачков распределительного вала	36,243 ± 0,3
Осевой зазор распределительного вала	0,08...0,26
Отклонение от прямолинейности клапанов	не более 0,015
Диаметр стержня впускного клапана	9 ^{-0,050} _{-0,075}
Диаметр стержня выпускного клапана	9 ^{-0,075} _{-0,095}
Биение рабочих фасок седел клапанов относительно отверстий в направляющих втулках клапанов	не более 0,05
Диаметр отверстий направляющих втулок клапанов	9 ^{+0,022}
Диаметр отверстий головки цилиндров под направляющие втулки клапанов	17 ^{+0,025} _{-0,010}
Наружный диаметр оси коромысел	22 ^{-0,007} _{-0,021}
Диаметр отверстия втулки коромысел	22 ^{+0,028} _{+0,007}
Отклонение от прямолинейности оси коромысел клапанов на длине 200 мм	не более 0,05

Масляный насос и привод масляного насоса

Масляный насос

Падение давления в системе смазки может быть вызвано износом деталей масляного насоса или подшипников коленчатого и распределительного валов. При значительных износах деталей насоса он начинает работать шумно. Чтобы выявить неисправности насоса, его необходимо снять с двигателя и разобрать.

Внезапное падение или увеличение давления масла в системе может произойти вследствие заклинивания плунжера редукционного клапана вследствие наличия загрязнений. Устранить неисправность можно без снятия насоса с блока цилиндров.

Разборка насоса

1. Отвернуть две гайки крепления и снять насос. Вылить масло из насоса, перевернув его крышкой вверх.
2. Закрепить корпус насоса и отвернуть пробку перепускного клапана, вынуть пружину и плунжер.
3. Отвернуть четыре болта крепления крышки масляного насоса, снять крышку и перегородку с прокладками.
4. Вынуть валик насоса с ведущей шестерней в сборе из корпуса.
5. Вынуть ведомую шестерню насоса из корпуса.

После разборки насоса все его детали должны быть тщательно промыты, просушены и подвергнуты осмотру.

Убедиться, что плунжер редукционного клапана перемещается в отверстии крышки свободно, без заеданий, а пружина находится в исправном состоянии.

Проверить наличие дефектов на рабочей поверхности плунжера и отверстия крышки масляного насоса, которые могут привести к заеданию плунжера. При необходимости, мелкие дефекты поверхности отверстия крышки устранить шлифованием мелкозернистой наждачной бумагой, не допуская увеличения диаметра. При значительном износе отверстия крышки и плунжера заменить масляный насос в сборе.

Усилие пружины редукционного клапана при сжатии её до длины 40 мм должно быть $(45 \pm 2,94)$ Н ($4,6 \pm 0,3$) кгс). Подкладывание шайб под пружину для увеличения её усилия категорически запрещается. Дефектную пружину необходимо заменить новой.

Если на плоскости перегородки масляного насоса обнаружена выработка от шестерен, то необходимо шлифовать перегородку до уничтожения следов выработки.

Проверить износ шестерен, замерив их высоту. Новые шестерни имеют размер высоты 40,075...40,100 мм. При значительном износе заменить дефектную шестерню.

При замене деталей новыми должны обеспечиваться необходимые зазоры и натяги в сопрягаемых деталях.

Сборка насоса

1. Закрепить корпус масляного насоса.
2. Установить ведомую шестерню на ось в корпусе насоса и проверить лёгкость её вращения.
3. Установить валик в сборе с ведущей шестерней в корпус масляного насоса.
4. На корпус уложить прокладку перегородки, перегородку и прокладку крышки.
5. Установить крышку насоса на корпус и привернуть четырьмя болтами с пружинными шайбами.
6. Проверить лёгкость вращения валика масляного насоса, вставив в отверстие валика шестигранный валик и вращая его рукой.
7. Вставить в отверстие крышки плунжер с пружиной и завернуть пробку с уплотнительной прокладкой.

При сборке насоса рекомендуется устанавливать новые прокладки. Применять герметики недопустимо, так как это снизит производительность масляного насоса.

Привод масляного насоса

Разборка привода

1. Снять пружинное кольцо 9 (рис.15) и вынуть предохранительный штифт 10. Вынуть шестигранный валик 12 привода масляного насоса.
2. Снять стопорное кольцо 11 и шестерню 8 с валика 4.
3. Снять упорные шайбы 7 и 6 и вынуть валик из корпуса привода масляного насоса.

После разборки промыть все детали привода и тщательно осмотреть их.

Сборка привода

Перед сборкой все детали привода должны быть продуты сжатым воздухом и протерты чистыми салфетками.

1. Валик в сборе смазать чистым моторным маслом, вставить в корпус привода масляного насоса и опробовать легкость вращения от руки.
2. На валик установить упорные шайбы: сначала стальную, потом из алюминиевого сплава.
3. Установить шестерню на валик привода, в шестигранное отверстие в торце валика привода масляного насоса вставить шестигранный валик, установить штифт диаметром 3,5 мм в отверстие, установить в канавку на ступице шестерни пружинное кольцо, в канавку валика привода установить стопорное кольцо.
4. Проверить лёгкость вращения валика от руки. Проверить щупом зазор между упорной шайбой и торцом шестерни привода (рис.61), который должен быть 0,15...0,40 мм.

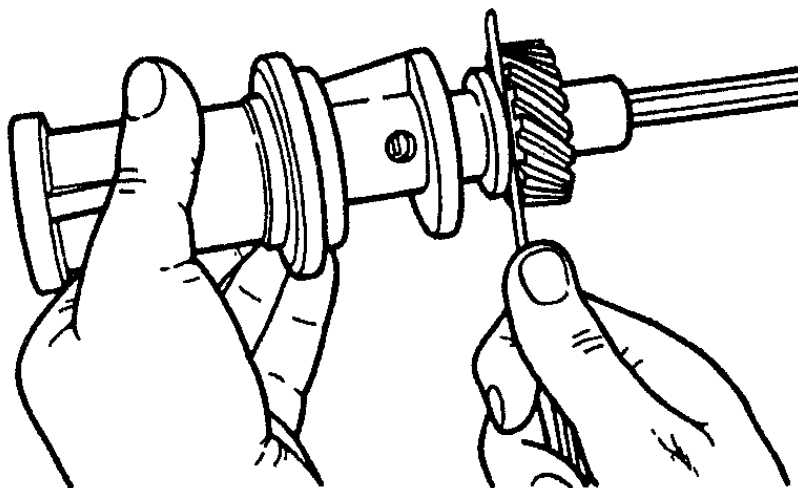


Рис.61. Проверка осевого зазора в приводе масляного насоса

Водяной насос с уплотнением старого образца (рис.20)

Наиболее характерной неисправностью водяного насоса является потеря герметичности сальника крыльчатки в результате износа уплотняющей шайбы или манжеты сальника, что обнаруживается по течи охлаждающей жидкости че-

рез контрольное отверстие, расположенное в средней части корпуса водяного насоса внизу.

Другой неисправностью является износ подшипников валика водяного насоса. Это вызывает шумную работу водяного насоса.

Устранение обеих неисправностей достигается заменой изношенных деталей новыми.

Запрещается производить разборку и сборку насоса ударами молотка. Необходимо использовать специальные съёмники.

Замена сальника водяного насоса

1. Снять водяной насос с крышки распределительных шестерён.
2. Зажав ступицу шкива в тисках, отвернуть болт крепления крыльчатки водяного насоса и снять шайбы.
3. Съёмником спрессовать крыльчатку с вала водяного насоса (рис.62). Перед снятием крыльчатки, чтобы не повредить резьбу на валике водяного насоса, между торцом валика и болтом съёмника необходимо поставить шайбу.

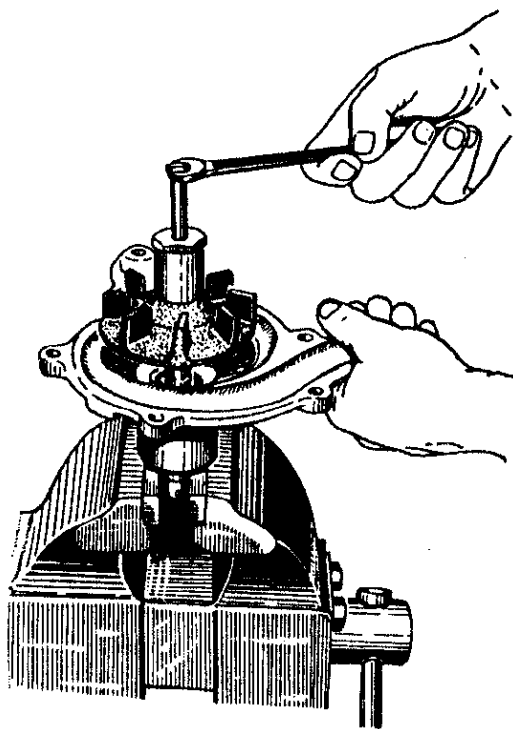


Рис.62. Снятие крыльчатки водяного насоса

4. Снять детали сальника.
5. Промыть и очистить детали водяного насоса. Сборка сальника крыльчатки водяного насоса производится в следующем порядке:
 - торец корпуса водяного насоса, по которому работает уплотняющая шайба, смазать тонким слоем графитовой смазки. Это улучшает качество приработки рабочих поверхностей уплотняющей шайбы и торца корпуса насоса;
 - установить на валик и корпус насоса уплотняющую шайбу сальника. Если абсолютная величина износа графито-свинцовой уплотняющей шайбы невелика, то её можно установить повторно, повернув неизношенной стороной к корпусу водяного насоса;
 - установить последовательно на уплотняющую шайбу сальника и валик манжету, обойму сальника, кольцо манжеты и пружину сальника;

- установить крыльчатку на валик до упора, обеспечив при запрессовке, чтобы выступы уплотняющей шайбы и обоймы сальника были расположены в пазах крыльчатки;
- на болт крепления крыльчатки установить стопорную зубчатую шайбу, плоскую шайбу и завернуть болт в задний торец валика;
- привернуть водяной насос к крышке распределительных шестерен, заменив его прокладку новой.

Замена подшипников водяного насоса

При возможности вместе с подшипниками замените валик и ступицу.

1. Снять водяной насос с крышки распределительных шестерен.
2. Спрессовать крыльчатку насоса, как указано выше.
3. Снять ступицу шкива съемником (приспособление 6999-7697), как показано рис.63.

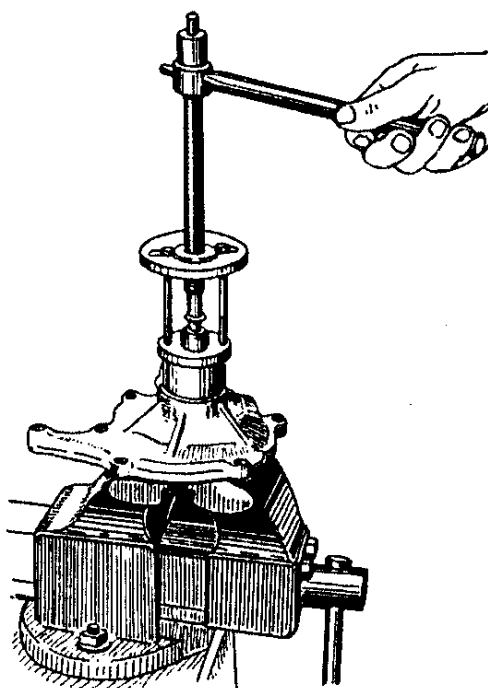


Рис.63. Снятие ступицы шкива водяного насоса

4. Снять стопорное кольцо наружных колец подшипников.
 5. Выпрессовать валик насоса вместе с подшипниками и распорной втулкой из корпуса. Для выпрессовки установить корпус передним торцом на подставку с отверстием, обеспечивающим свободный проход через него подшипников. Нагрузку прикладывать к заднему торцу валика.
 6. Спрессовать подшипники с валика.
- После разборки все детали тщательно промыть в керосине и продуть сжатым воздухом.
7. Определить детали годные для дальнейшего использования. Номинальные и предельно-допустимые размеры приведены в прил.5.

Внимание! Ослабление посадки ступицы на валик после перепрессовки ниже минимального натяга недопустимо! Ступица шкива не должна проворачиваться при приложении к ней крутящего момента 24,4 Н·м (2,5 кгс·м).

Установку подшипников в корпус водяного насоса производить в следующем порядке:

- на валик водяного насоса напрессовать подшипник до упора в стопорное кольцо валика. Уплотнение подшипника должно находиться со стороны стопорного кольца;
- установить распорную втулку;
- напрессовать на валик до упора второй подшипник, уплотнение которого должно находиться со стороны ступицы шкива;
- запрессовать валик с подшипниками и распорной втулкой в сборе в корпус водяного насоса до упора в бурт корпуса;
- установить стопорное кольцо в канавку корпуса водяного насоса;
- напрессовать ступицу шкива водяного насоса на валик до упора во внутреннее кольцо наружного подшипника. При запрессовке ступицы упор должен быть на противоположный торец валика водяного насоса. После напрессовки ступицы лёгкость вращения подшипников должна быть сохранена. В противном случае, подшипники ускоренно выйдут из строя;
- установить сальник и крыльчатку водяного насоса на валик, как указано выше;
- установить водяной насос в сборе на крышку распределительных шестерен, заменив его прокладку новой;
- заполнить полость подшипников масляной смазкой «Литол-24». Смазку подавать до тех пор, пока она не покажется из контрольного отверстия, расположенного сверху на корпусе насоса. Удалить излишки смазки, вышедшие из отверстия.

Ремонт системы питания

Диафрагменный бензиновый насос

Диафрагменный бензиновый насос требует ремонта в случаях прорыва диафрагмы, нарушения герметичности всасывающих или выпускных клапанов, потери эластичности уплотнителя тяги диафрагмы, а также износа рычага привода и текстолитовой шайбы диафрагмы.

Разборка бензинового насоса

Отвернуть два винта 11 (рис.22) крепления крышки и осторожно снять крышку, резиновую уплотняющую прокладку и сетчатый фильтр насоса.

Отвернуть восемь винтов крепления головки насоса к корпусу, осторожно снять головку и освободить диафрагму.

При необходимости, выпрессовать из головки насоса две обоймы всасывающих клапанов и одну нагнетательного; снять с каждой обоймы резиновый клапан, шайбу клапана и пружину.

Не рекомендуется вывертывать без необходимости из насоса топливоподводящий и отводящий штуцера.

Вывернуть из корпуса две резьбовые заглушки оси рычага. Вынуть ось рычага, предварительно сняв пружину рычага. Вынуть рычаг привода насоса и втулку рычага.

Вынуть диафрагму вместе с тягой, пружиной, сальником и упорным кольцом из корпуса насоса. Вынуть рычаг ручной подкачки вместе с уплотнительным резиновым кольцом, предварительно освободив пружину рычага.

Разобрать диафрагму, для чего отжать пружину и, сняв упорное стальное кольцо с сальника, снять ее. Отвернуть гайку тяги, снять пружинную шайбу, верхнюю чашку, лепестки диафрагмы, нижнюю чашку и уплотняющую шайбу.

Осмотр и контроль деталей

Тщательно осмотреть состояние деталей, предварительно очистив и промыв их в керосине или неэтилированном бензине. При необходимости замены клапана особо обратить внимание на состояние седла в головке.

Резиновые клапаны, прокладку крышки головки или лепестки диафрагмы, имеющие коробления и потерю эластичности, заменить.

Суммарный износ рабочей поверхности рычага, отверстия рычага, втулки, оси и корпуса насоса, а также текстолитовой шайбы тяги диафрагмы считать допустимым в пределах, которые обеспечивают, получение подачи бензонасоса не менее 170 л/ч при частоте вращения эксцентрика 1800 мин⁻¹.

Сборка насоса

Сборка насоса осуществляется в порядке, обратном разборке. При этом особое внимание следует обращать на правильность под сборки диафрагмы и ее установки в насос, запрессовки обойм клапанов.

Перед сборкой необходимо проверить характеристику пружины насоса: свободная длина пружины 50 мм; при нагрузке 51⁺³ Н (5,1^{+0,3} кгс) длина пружины должна быть 28,5 мм; количество витков пружины 6^{+0,5}; наружный диаметр пружины 24 мм; диаметр проволоки 1,8 ± 0,03 мм; материал сталь 65 ГА.

Подсборку диафрагмы рекомендуется производить в специальном приспособлении (рис.64). Перед сборкой все детали промыть в чистом бензине, лепестки диафрагмы выдержать 30...40 мин в керосине и протереть чистой салфеткой с обеих сторон. Затем вставить тягу в приспособление и последовательно установить на выступающий конец тяги сальник, уплотнительную медную шайбу, нижнюю чашку (вогнутой стороной вниз), четыре лепестка диафрагмы (так, чтобы штифты приспособления вошли в ее отверстия), верхнюю чашку и завернуть гайку, поставив под нее пружинную шайбу, от руки на несколько ниток резьбы. Затем зажать все детали в приспособлении и довернуть гайку до отказа.

Вынуть подсобранную диафрагму из приспособления, установить пружину на тягу и высвободить из пружины сальник. Отжать пружину и установить на сальник стальное упорное кольцо.

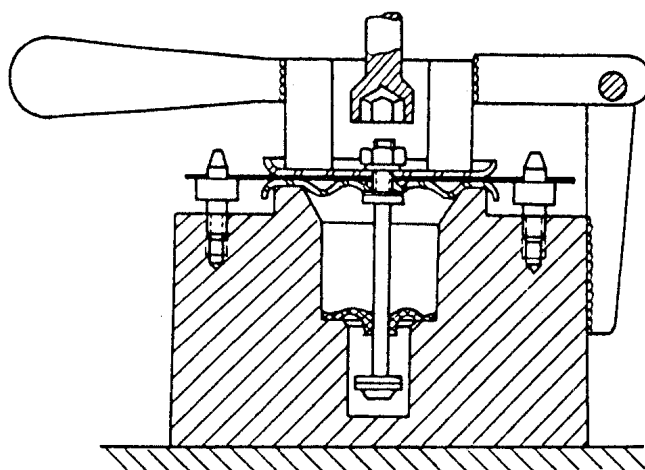


Рис.64. Приспособление для сборки диафрагмы

При запрессовке обойм клапанов в головку насоса необходимо обеспечить размеры между пластиной клапана и обоймой у впускных клапанов $1,5 \dots 1,8$ мм, у выпускного - $2,0 \dots 2,3$ мм (рис.65).

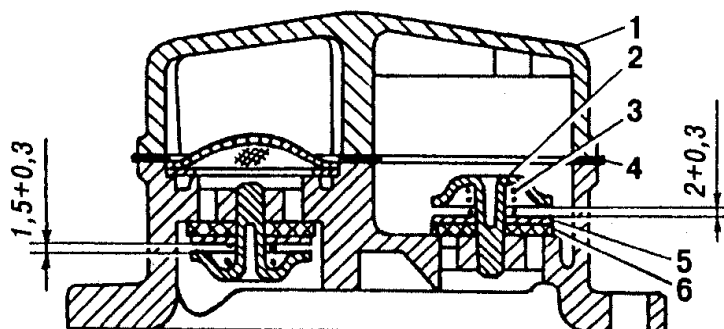


Рис.65. Головка бензинового насоса:

1 - крышка; 2 - обойма клапана; 3 - пружина; 4 - прокладка; 5 - пластина клапана; 6 - клапан

При сборке полностью подсобранной диафрагмы (с уплотнителем и пружиной) с головкой и корпусом следует сначала слегка завернуть восемь винтов крепления головки к корпусу, а затем, отведя рычаг ручки подкачки в крайнее верхнее положение, полностью затянуть их. Это позволит предотвратить прорыв диафрагмы или ее чрезмерную вытяжку в начале работы насоса.

Головка и крышка при сборке насоса должны быть поставлены относительно корпуса в положение, показанное на рис.66.

После сборки следует проверить насос на начало подачи, давление, разрежение и производительность, как было указано выше.

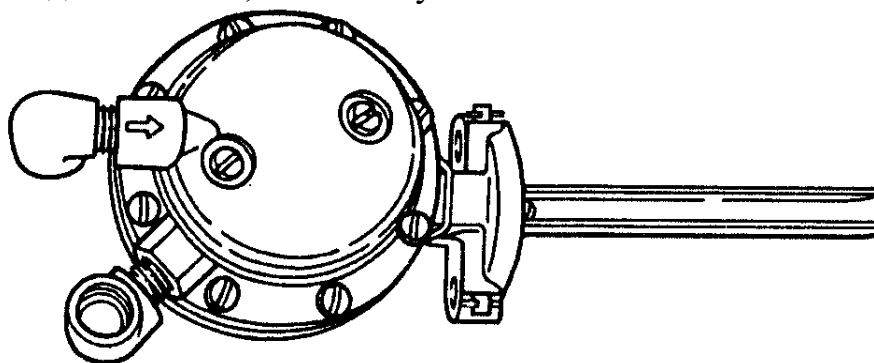


Рис.66. Расположение штуцеров бензинового насоса

Карбюратор К-135 Г

Карбюратор разбирают для его чистки, смены жиклеров и проверки их пропускной способности при нарушениях герметичности клапанов и износов отдельных деталей, например, поршня ускорительного насоса и т.д.

Разборка карбюратора

Расшплинтовать и вынуть из отверстия рычага один конец тяги 2 (рис.28).

Отвернуть семь винтов крепления крышки поплавковой камеры, снять крышку и картонную прокладку под ней, стараясь не повредить прокладку.

Вынуть ось поплавка и снять поплавок. Вынуть иглу топливного клапана.

Вывернуть корпус топливного клапана вместе с паронитовой прокладкой.

Не рекомендуется без необходимости (зазоры между стенкой воздушного патрубка и заслонкой не превышают нормы) снимать воздушную заслонку. Для снятия заслонки отвернуть два винта ее крепления, вынуть заслонку, затем отвернуть винт крепления втулки рычага привода, снять рычаг вместе с втулкой и пружиной. Вынуть ось воздушной заслонки в сборе с рычагом и возвратной пружиной.

Отвернуть пробку фильтра, освободить паронитовую прокладку и вынуть сетчатый фильтр.

Отвернуть стяжной винт вилки привода ускорительного насоса и экономайзера и вынуть ось привода вместе с рычагом привода из бобышек крышки поплавковой камеры.

Далее приступают к разборке корпуса поплавковой камеры.

Вынуть шток привода ускорительного насоса в сборе с поршнем и приводом экономайзера из корпуса карбюратора, сняв пружину с направляющего штока.

Не рекомендуется разбирать привод ускорительного насоса.

Отвернуть пробки снаружи корпуса, вывернуть главные топливные жиклеры и воздушные жиклеры холостого хода обеих камер.

Для доступа к эмульсионным трубкам следует отвернуть главные воздушные жиклеры и вынуть их. Вывернуть топливные жиклеры холостого хода и клапан экономайзера. Отвернув топливоподводящий винт, снять блок распылителей ускорительного насоса и экономайзера вместе с прокладкой. Вынуть нагнетательный клапан ускорительного насоса.

Малые диффузоры выпрессовывать из корпуса карбюратора не разрешается.

Отвернуть четыре винта крепления и отсоединить от поплавковой камеры корпус форсунок и смесительную камеру. Вынуть по два диффузора из поплавковой камеры и корпуса форсунок и прокладки между камерами.

Без необходимости не следует разбирать смесительную камеру. Если ось дроссельных заслонок качается в бобышках или плотность прилегания заслонок к стенкам камеры неудовлетворительная, а осевой люфт заслонки в открытом состоянии превышает 0,2 мм, то смесительную камеру следует разобрать.

Для полной разборки смесительной камеры следует отвернуть три винта крепления корпуса оси привода дроссельной заслонки и снять его вместе с прокладкой. Отвернуть четыре винта крышки корпуса исполнительного механизма

ограничителя частоты вращения коленчатого вала, снять ее и прокладку, а отвернув три винта крепления и гайку двухплечевого рычага оси дроссельных заслонок, снять корпус исполнительного механизма.

Вынуть из корпуса смесительных камер пружину и манжету уплотнения правого подшипника.

Отвернув по два винта крепления, вынуть дроссельные заслонки и их ось из корпуса смесительных камер.

Контроль и осмотр деталей

Все детали должны быть чистыми: на них не должно быть нагара и смолистых отложений. Жиклеры после промывки и продувки сжатым воздухом должны иметь заданную пропускную способность или размер.

Все клапаны должны быть герметичными. Прокладки должны быть целыми и иметь следы (отпечатки) уплотняемых плоскостей. Не должно быть заметных износов в соединениях: ось поплавка - кронштейн поплавка, ось поплавка - стойки крышки, направляющий шток привода ускорительного насоса - втулка корпуса поплавковой камеры. В табл.16 приводятся сопряжения этих деталей карбюратора.

Таблица 16

Размеры сопрягаемых деталей карбюратора, мм

Сопрягаемые детали	Отверстие	Вал	Посадка
Ось поплавка - кронштейн поплавка	$\text{Ø}2,5^{+0,06}$	$\text{Ø}2,5_{-0,050}^{-0,017}$	Зазор $\begin{matrix} 0,110 \\ 0,017 \end{matrix}$
Ось поплавка - стойки крышки	$\text{Ø}2,5^{+0,06}$	$\text{Ø}2,5_{-0,050}^{-0,017}$	Зазор $\begin{matrix} 0,110 \\ 0,017 \end{matrix}$
Направляющий шток привода ускорительного насоса - втулка корпуса поплавковой камеры	$\text{Ø}6^{+0,08}$	$\text{Ø}6_{-0,16}^{-0,08}$	Зазор $\begin{matrix} 0,24 \\ 0,08 \end{matrix}$

Сборка карбюратора

Сборка карбюратора производится в порядке, обратном разборке. Сначала необходимо подобрать все четыре части карбюратора: крышку, корпус поплавковой камеры, корпус форсунок и корпус смесительной камеры, а затем соединить их между собой. При сборке необходимо:

1. Следить за целостностью и правильной установкой прокладок.
2. Следить, чтобы дроссельные и воздушная заслонки поворачивались совершенно свободно, без заеданий и плотно перекрывали свои каналы. После окончательной сборки винты крепления заслонок закернить во избежание самоотвертывания.
3. Затягивать все резьбовые соединения плотно, но без чрезмерных усилий.
4. Проверить и, при необходимости, отрегулировать угол открытия дроссельных заслонок при полностью закрытой воздушной заслонке, момент включения клапана экономайзера, уровень бензина в поплавковой камере, производительность ускорительного насоса и т.д., как указано выше.

5. Детали, проходящие индивидуальную подгонку в карбюраторе, не должны быть разукomплектованы. Сюда относятся заслонки и их корпуса.

6. Следить за взаиморасположением верхнего переходного отверстия холостого хода в смесительной камере и дроссельной заслонки. Для карбюратора К-135Г при полностью закрытой дроссельной заслонке верхняя кромка заслонки должна совпадать с нижней кромкой отверстия. Допустимое отклонение $\pm 0,1$ мм.

Сборка двигателя

Для сборки двигателя, так же, как и для его разборки, блок цилиндров с картером сцепления в сборе необходимо закрепить на сборочном стенде, который обеспечивает свободный доступ ко всем деталям и узлам двигателя.

Все детали перед сборкой двигателя должны быть тщательно промыты, продуты сжатым воздухом и протерты чистыми салфетками. Для надежной герметизации на резьбовые части деталей, выходящих в полость масляной магистрали, нанести анаэробный герметик «Стопор-6» или аналогичный («Фиксатор-6», «Техногерм-5», «Гермикон-2к»), предварительно обезжирив поверхность нанесения герметика. Неразъемные соединения (заглушки), а также резьбовые пробки и штуцера для лучшей герметизации рекомендуется устанавливать на анаэробном герметике «Стопор-9» или аналогичном («Фиксатор-9», «Гермикон-9», «Техногерм-7»), предварительно обезжирив поверхность нанесения герметика.

На двигатель не допускается устанавливать:

- шплинты и стопорные пластины, бывшие в употреблении;
- пружинные шайбы, потерявшие упругость;
- гайки и болты с изношенными гранями;
- детали, имеющие на резьбе более двух забоин или сорванных ниток;
- поврежденные прокладки.

Болты, шпильки и гайки должны полностью соответствовать данным спецификации. В местах, где это предусмотрено конструкцией, гайки и болты должны быть законтрены соответствующим способом (шплинты, стопорные пластины, пружинные шайбы, специальные шайбы и контргайки).

При сборке двигателя необходимо соблюдать следующий порядок операций:

1. Установить блок цилиндров на стенде плоскостью крепления масляного картера вверх.

2. Установка заднего сальника коленчатого вала:

В качестве заднего сальника на двигателе применяется асбестовый шнур длиной 120 мм, пропитанный маслографитовой смесью. Уложить в гнезда блока цилиндров и держателя сальника задний сальник коленчатого вала. При помощи специального приспособления запрессовать шнур в свои гнезда легкими постукиваниями молотка (рис.67).

Произвести подрезку концов шнура заподлицо с плоскостью. Срез должен быть ровным, разлохмачивание концов и неровный срез не допускаются.

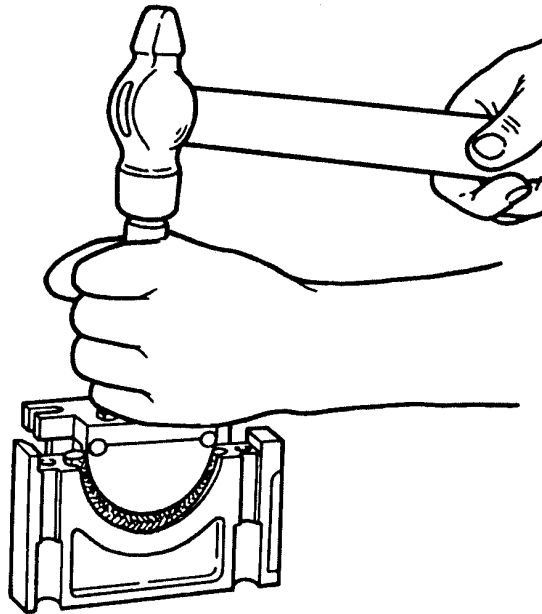


Рис.67. Установка сальниковой набивки в держатель сальника

3. Подсобрать коленчатый вал:

- запрессовать в гнездо коленчатого вала подшипник первичного вала коробки передач. Усилие запрессовки прикладывать к наружному кольцу подшипника;

- установить на вал маховик и закрепить его четырьмя специальными болтами с гайками. Под гайки положить две стопорные пластины, установить на болты плоские шайбы и затянуть гайки ключом, момент затяжки 74,6...81,4 Н·м (7,6...8,3 кгс·м). Отогнуть на каждую гайку по одному усика стопорных пластин;

- привернуть к маховику нажимной диск сцепления с кожухом в сборе, предварительно отцентрировав ведомый диск сцепления при помощи шлицевой оправки (в качестве оправки можно использовать первичный вал коробки передач) по подшипнику в заднем торце коленчатого вала. Метки «0», выбитые на кожухе нажимного диска и маховике около одного из отверстий для болтов крепления кожуха, должны быть совмещены (рис.68). Затяжку болтов крепления кожуха производить с крутящим моментом 19,6...24,5 Н·м (2...2,5 кгс·м).

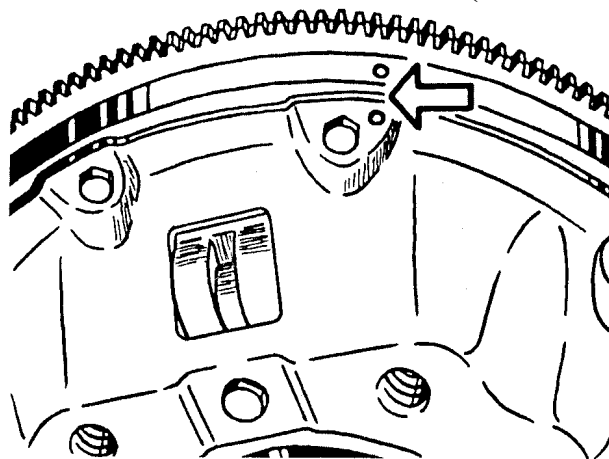


Рис.68. Расположение меток на маховике и кожухе сцепления

Ведомый диск устанавливается демпфером к нажимному диску.

Внимание! Коленчатый вал в сборе с маховиком и сцеплением балансируется на заводе, поэтому после замены одной из этих деталей коленчатый вал в сборе с маховиком и сцеплением рекомендуется вновь динамически отбалансировать.

Допустимый дисбаланс – не более 30 г·см на каждом конце вала. Перед проверкой дисбаланса на каждую шатунную шейку установить груз массой 2330 г. Центр тяжести грузов должен лежать на оси шейки и на середине её ширины.

Для устранения дисбаланса снимать лишнюю массу с тяжелой стороны высверливанием металла маховика на расстоянии 9 мм от поверхности контакта с ведомым диском сцепления сверлом диаметром 12 мм на глубину не более 10 мм. Расстояние между центрами отверстий не менее 15 мм. В зоне расположения болтов нажимного диска сверление отверстий не допускается. При необходимости допускается для устранения дисбаланса высверливать отверстия в противовесах коленчатого вала.

Если дисбаланс коленчатого вала с маховиком и сцеплением в сборе превышает 370 г·см, то необходимо снять сцепление и маховик, затем произвести балансировку каждой детали отдельно.

Коленчатый вал балансируется динамически. Допустимый дисбаланс 45 г·см на каждом конце вала. Остальные детали балансируются статически. Допустимый дисбаланс маховика - 35 г·см, ведомого диска сцепления - 18 г·см, нажимного диска сцепления с кожухом в сборе - 60 г·см.

4. Уложить вкладыши коренных подшипников в постели блока цилиндров и крышек коренных подшипников. При этом вкладыши коренных подшипников с кольцевой канавкой и отверстием следует устанавливать в постели блока цилиндров, а без канавки и отверстия - в крышки коренных подшипников.

5. Установить на переднюю коренную шейку коленчатого вала заднюю шайбу упорного подшипника алюминиевой стороной (поверхностью с канавками) к щеке коленчатого вала.

6. Смазать чистым моторным маслом вкладыши коренных подшипников и шейки коленчатого вала и уложить вал в блок цилиндров.

7. Установить крышки коренных подшипников на шпильки так, чтобы фиксирующие выступы на верхнем и нижнем вкладышах каждого подшипника были с одной стороны, а номера, выбитые на крышках, соответствовали номерам гнезд вкладышей блока цилиндров.

Установку крышки первого коренного подшипника рекомендуется выполнять с оправкой (рис.69) – для выравнивания передних торцов крышки и блока цилиндров. Для этого сначала установить крышку 3 с вкладышем на шпильки и первую коренную шейку коленчатого вала так, чтобы усик задней шайбы упорного подшипника вошел в паз крышки. Установить на шпильки плоские шайбы. Нанести на резьбовую часть гаек крепления крышки 2...3 капли анаэробного герметика «Стопор 9» или аналогичного («Фиксатор-9», «Гермикон-9», «Техногерм-7»), затем завернуть гайки крепления крышки, не затягивая их окончательно. Зазора между крышкой и блоком цилиндров быть не должно. Установить приспособление 1 и завернуть болт приспособления в отверстие коленчатого вала так, чтобы коленчатый вал 2 подвинулся и прижал заднюю шайбу 4 упорного под-

шипника к коренной опоре блока цилиндров 5. Затем затянуть гайки крепления крышки первого коренного подшипника динамометрическим ключом моментом 98...107,9 Н·м (10...11 кгс·м) и снять приспособление.

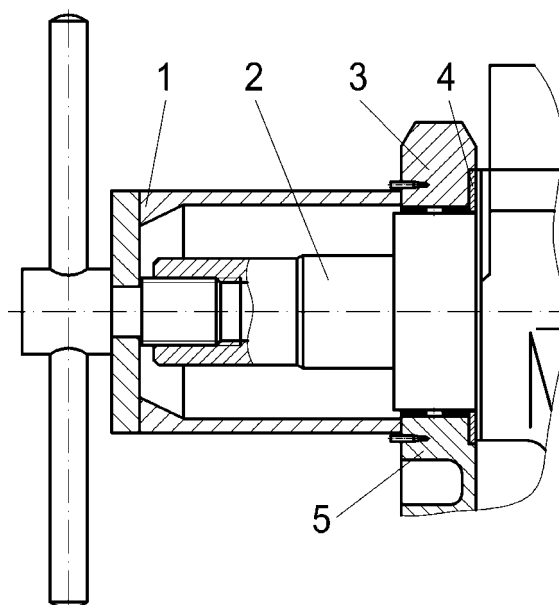


Рис.69. Установка крышки первой коренной опоры с оправкой:

1 – оправка; 2 – коленчатый вал; 3 – крышка первого коренного подшипника коленчатого вала; 4 – задняя шайба упорного подшипника; 5 – блок цилиндров

8. Посадить крышки на свои места, слегка постукивая по ним резиновым молотком. Установить на шпильки плоские шайбы. Наживить гайки крепления крышек, нанести на резьбовую часть гайки 2...3 капли анаэробного герметика «Стопор 9» или аналогичного («Фиксатор-9», «Гермикон-9», «Техногерм-7») и затянуть их равномерно, следя за тем, чтобы не было перекосов.

Окончательная затяжка этих гаек производится динамометрическим ключом момент затяжки 98...107,9 Н·м (10...11 кгс·м). После затяжки гаек коленчатый вал должен легко вращаться от небольших усилий.

В случае выворачивания шпилек заворачивать вывернувшиеся шпильки в блок цилиндров следует, предварительно нанеся на резьбу шпилек по 2...3 капли анаэробного герметика «Стопор-9» или аналогичного («Фиксатор-9», «Гермикон-9», «Техногерм-7»), предварительно обезжирив резьбу.

9. Установить в пазы держателя заднего сальника резиновые боковые уплотнительные прокладки. Боковые поверхности уплотнительных прокладок смазать смазкой СП-3 или густым мыльным раствором, на поверхность держателя заднего сальника сопряжения с блоком цилиндров нанести силиконовый клейгерметик типа «Юнисил Н50-1». Установить на место держатель заднего сальника. На шпильки установить плоскую и пружинную шайбы и завернуть специальные гайки крепления держателя заднего сальника.

10. Установить переднюю шайбу упорного подшипника алюминиевой стороной (поверхностью с канавками) к носку коленчатого вала так, чтобы своими пазами она установилась на штифты, запрессованные в блок цилиндров и крышку переднего коренного подшипника.

11. Установить в паз переднего конца коленчатого вала сегментную шпонку шестерни коленчатого вала и установить стальную упорную шайбу на передний конец коленчатого вала фаской в сторону первой коренной шейки коленчатого вала.

12. Напрессовать шестерню на передний конец коленчатого вала до упора с помощью приспособления 16-У-236817, ориентируя шестерню меткой «0» в сторону носка коленчатого вала.

13. Проверить осевой зазор коленчатого вала. Для проверки необходимо отжать коленчатый вал к заднему концу двигателя и с помощью щупа определить зазор между торцом задней шайбы упорного подшипника и плоскостью бурта первой коренной шейки (рис.70). Зазор должен быть 0,075...0,275 мм. При увеличенном осевом зазоре для его восстановления установить упорные шайбы стандартной толщины или ремонтные упорные шайбы, увеличенной на 0,13 мм толщины. В случае значительного износа стальной упорной шайбы, установить новую упорную шайбу. В случае невозможности восстановления зазора заменой шайб, заменить коленчатый вал.

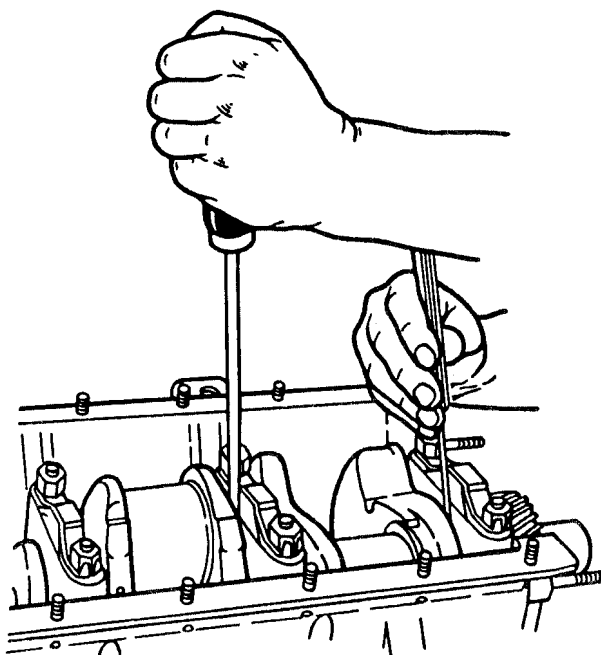


Рис.70. Проверка осевого зазора коленчатого вала

14. Повернуть блок цилиндров на стенде плоскостью крепления масляного картера вниз.

15. Установить гильзы цилиндров в блок цилиндров.

Гильзы цилиндров по размеру Н (рис.71) делятся на две размерные группы, которые маркируются краской на наружной поверхности гильзы:

- зеленой краской гильзы размером $H=117,776...117,788$ мм;
- синей краской гильзы размером $H=117,788...117,800$ мм.

В каждый ряд блока цилиндров следует устанавливать гильзы одной размерной группы по размеру Н.

При установке в блок цилиндров гильзу цилиндра ориентировать маркировкой группы диаметра цилиндра, которая соответствует расположению плоскости минимального диаметра цилиндра, перпендикулярно оси коленчатого вала.

Прокладку под гильзу цилиндров устанавливать выступом в сторону гильзы.

После установки в блок цилиндров гильзы необходимо закрепить от выпадения специальными втулками-зажимами (рис.50).

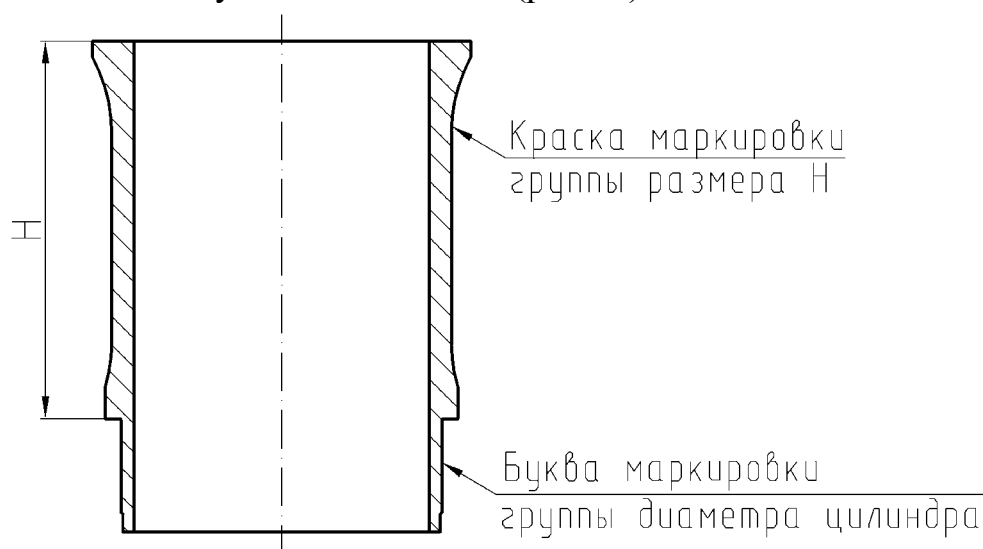


Рис.71. Маркировка гильзы цилиндра

16. Произвести подбор шатунно-поршневой группы:

- подобрать поршни к гильзам, как указано в разделе «Ремонт двигателя»;
- поршневой палец подобрать к шатуну, принадлежащему к той же или соседней группе в сторону увеличения зазора (табл.17). При температуре деталей $(20 \pm 3)^\circ\text{C}$ слегка смазанный палец должен плотно входить в отверстие поршневой головки шатуна под действием большого пальца руки и перемещаться без заеданий (рис.72), а так же не выпадать из отверстия шатуна под действием собственного веса в течение не менее 2 с.

Размерная группа диаметра отверстия втулки шатуна под поршневой палец маркируется краской на стержне у верхней головки. Размерная группа наружного диаметра пальца маркируется на торце пальца.

Таблица 17

Размерные группы пальцев и шатунов

Наружный диаметр поршневого пальца	Маркировка размерной группы наружного диаметра поршневого пальца		Внутренний диаметр втулки шатуна	Маркировка размерной группы диаметра отверстия втулки шатуна краской цветом
	Краской цветом	Буквой		
24,9975...25,0000	Белым	W	25,0045...25,0070	Белым
24,9950...24,9975	Зеленым	G	25,0020...25,0045	Зеленым
24,9925...24,9950	Желтым	Y	24,9995...25,0020	Желтым
24,9900...24,9925	Красным	R	24,9970...24,9995	Красным
24,9875...24,9900*	Темно-серым	—	—	—

* Для поршневых пальцев 21-1004020-14

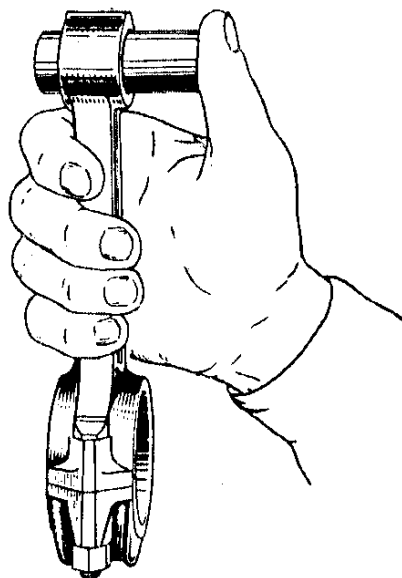


Рис.72. Подбор поршневого пальца к шатуну

- произвести сборку поршня с пальцем и шатуном:

Поршни по максимальному размеру диаметра отверстия под палец сортируются на 4 размерные группы, которые маркируются римской цифрой на днище. Поршневые пальцы по наименьшему наружному диаметру могут сортироваться на 4 или 5 размерных групп, которые маркируются краской или буквой на торце (табл.18).

Таблица 18

Размерные группы пальцев и поршней

Диаметр отверстия поршня и наружный диаметр поршневого пальца	Цифра маркировки размерной группы отверстия поршня под поршневой палец	Маркировка размерной группы наружного диаметра поршневого пальца	
		Краска	Буква
24,9975...25,0000	I	Белая	W
24,9950...24,9975	II	Зеленая	G
24,9925...24,9950	III	Желтая	Y
24,9900...24,9925	IV	Красная	R
24,9875...24,9900*	—	Темно-серая	—

Возможны два варианта установки пальца в поршень:

1) с предварительным нагревом поршней перед сборкой: поршень по диаметру отверстия под поршневой палец и поршневой палец должны принадлежать к одной и той же размерной группе (табл.19). Перед сборкой поршень нагреть до температуры от плюс 60 до плюс 80 °С. Запрессовка пальца в холодный поршень не допускается, так как это может привести к повреждению поверхности отверстий бобышек поршня, а также к деформации самого поршня.

* Для поршневых пальцев 21-1004020-14

2) без нагрева поршней перед сборкой: поршень по диаметру отверстия под поршневой палец и поршневой палец должны принадлежать к соседним размерным группам в сторону увеличения зазора (табл.19).

При сборке палец должен быть смазан моторным маслом.

Сборку шатуна, поршня и пальца произвести на специальном приспособлении.

Таблица 19

Подбор пальца к поршню

Поршневой палец с маркировкой размерной группы наружного диаметра		Поршень с маркировкой размерной группы диаметра отверстия под палец	
Краской	Буквой	Сборка с нагревом	Сборка без нагрева
Белая	W	I	–
Зелёная	G	II	I
Жёлтая	Y	III	II
Красная	R	IV	III
Тёмно-серая	–	–	IV

Разница в массе комплектов «поршень – шатун», устанавливаемых в один двигатель, не должна превышать 13 грамм. Устранение разноравеса произвести подбором деталей, предпочтительно шатунов.

Шатуны и поршни перед сборкой должны быть сориентированы следующим образом: обозначение детали на шатуне и надпись "ПЕРЕД" на поршнях для 1, 2, 3, 4 цилиндров должны быть направлены в разные стороны, а для 5,6,7,8 цилиндров надпись на поршне и номер на шатуне должны быть направлены в одну сторону (рис.73);

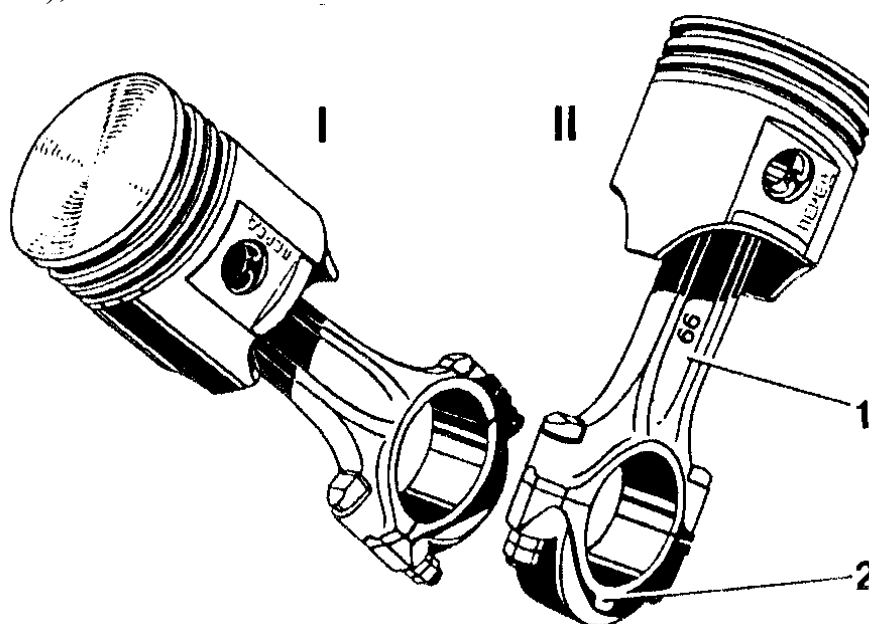


Рис.73. Соединение шатуна с поршнем:

I - для установки в 1,2,3,4 цилиндры; II - для установки в 5, 6, 7, 8 цилиндры;
1- номер на шатуне; 2 - метка на крышке шатуна

- установить стопорные кольца поршневых пальцев в канавки бобышек поршней таким образом, чтобы отгиб усика кольца был направлен наружу;

- с помощью специального приспособления установить на поршни поршневые кольца. Кольца устанавливаются как показано на рис.52. Все кольца должны свободно перемещаться в своих канавках.

17. Вставить поршни с шатунами в сборе в гильзы цилиндров. Перед установкой необходимо тщательно протереть салфеткой постели шатунов, шатунные вкладыши и шатунные шейки коленчатого вала.

Установить в нижние головки шатунов вкладыши шатунных подшипников. Прилегание вкладыша к гнезду должно быть плотным. Попадание между вкладышем и шатуном масла, пыли и инородных частиц не допускается;

- установить коленчатый вал в положение, соответствующее НМТ в том цилиндре, куда устанавливается поршень;

- развести замки поршневых колец следующим образом:

1) при установке в цилиндр поршня с комплектом колец с двухэлементным маслосъемным кольцом замки комплекта колец сместить на 120° друг относительно друга. При этом стык пружинного расширителя, до установки маслосъемного кольца на поршень, должен быть размещен напротив замка маслосъемного кольца коробчатого сечения;

2) при установке в цилиндр поршня с комплектом колец с трехэлементным маслосъемным кольцом, замки компрессионных колец сместить на 180° друг относительно друга, замки кольцевых дисков маслосъемного кольца также устанавливать один к другому под углом 180° и под углом 90° к замкам компрессионных колец. Замок двухфункционального пружинного расширителя устанавливать при этом под углом 45° к замку одного из кольцевых дисков.

- установить на шатунные болты предохранительные латунные колпачки, смазать чистым маслом вкладыши, поршень, шатунную шейку коленчатого вала и гильзу цилиндра и с помощью оправки установить поршень в цилиндр (рис.74). Перед установкой поршней необходимо убедиться в том, что номер, выбитый на шатуне, соответствует номеру цилиндра, а надпись на поршне "ПЕРЕД" направлена к переднему торцу блока цилиндров;

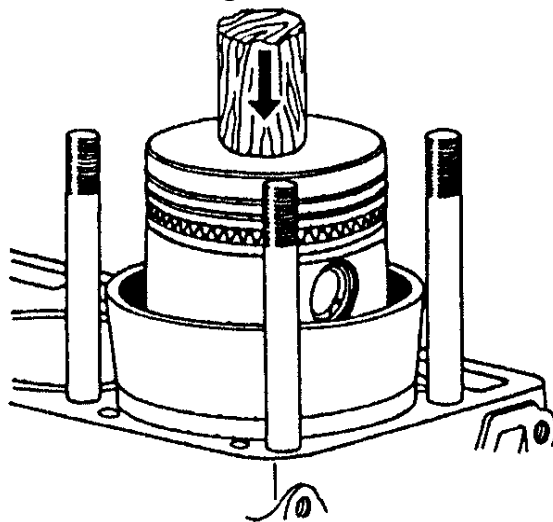


Рис.74. Установка поршня с кольцами в цилиндр

- подтянуть шатун за нижнюю головку к шатунной шейке, снять с болтов предохранительные колпачки, установить крышку шатуна, проверив соответствие номеров крышки и шатуна. Крышку необходимо ставить таким образом, чтобы фиксирующие усики вкладышей были направлены в одну сторону;

- нанести на предварительно обезжиренную резьбовую часть болтов шатунов анаэробный герметик «Стопор-9» или аналогичный («Фиксатор-9», «Гермикон-9», «Техногерм-7») и наживить гайки на шатунные болты;

- затянуть гайки шатуна динамометрическим ключом, момент затяжки 66,6...73,5 Н·м (6,8...7,5 кгс·м).

Таким же образом установить остальные поршни с шатунами.

18. Произвести подсобор распределительного вала:

- установить на передний конец распределительного вала распорное кольцо и упорный фланец, установить в паз сегментную шпонку шестерни распределительного вала;

- напрессовать шестерню распределительного вала до упора в распорное кольцо, сориентировав шестерню меткой «I» в противоположную сторону от первой опорной шейки;

- установить балансиры и эксцентрик привода бензинового насоса и закрепить специальным болтом с шайбами;

- с помощью щупа, введенного между упорным фланцем и ступицей шестерни распределительного вала, измерить осевой зазор распределительного вала (рис.75). Зазор должен быть 0,08...0,26 мм.

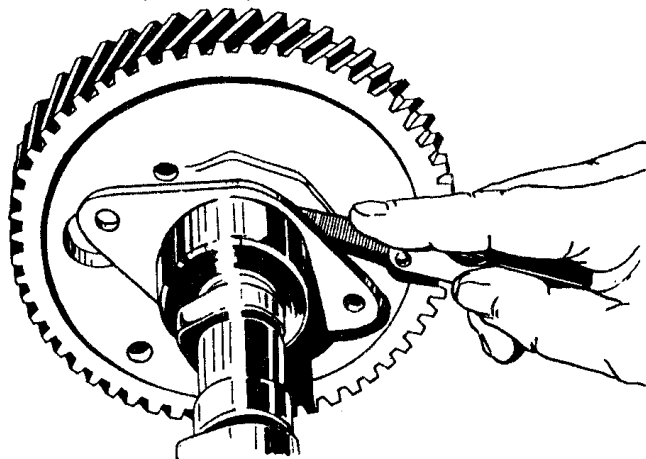


Рис.75. Проверка осевого зазора распределительного вала

19. Вставить подсобранный распределительный вал в блок цилиндров, предварительно смазав опорные шейки чистым моторным маслом.

При зацеплении шестерен газораспределения зуб шестерни коленчатого вала с меткой «0» должен войти во впадину зубьев шестерни распределительного вала, отмеченную риску (рис.76).

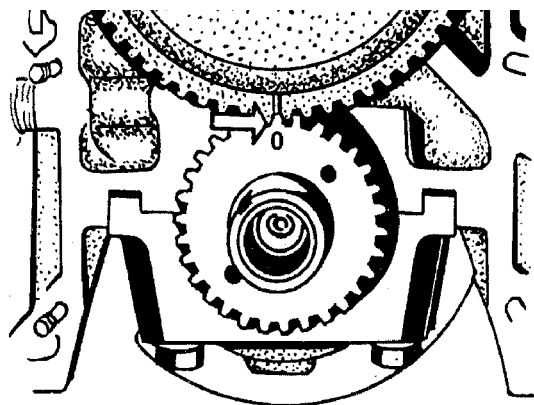


Рис.76. Установка шестерен распределения:

0 - метка зуба шестерни коленчатого вала

20. Через отверстие в шестерне привода распределительного вала при помощи торцового ключа привернуть упорный фланец к блоку цилиндров двумя болтами с пружинными шайбами.

21. Установить на шейку коленчатого вала маслоотражатель выпуклой стороной к шестерне.

22. Установить крышку распределительных шестерен на шпильки ее крепления, предварительно установив на них прокладку крышки. Крышка должна быть отцентрирована по переднему концу коленчатого вала при помощи специальной конусной оправки (рис.77). Установить на передний конец коленчатого вала оправку, поджать крышку распределительных шестерен к блоку цилиндров при помощи храповика и затянуть гайками.

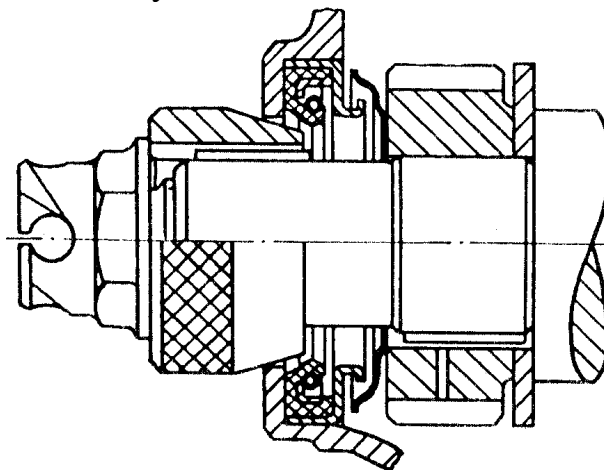


Рис.77. Центрирование переднего сальника коленчатого вала с помощью приспособления 5-У-27685

23. Снять центрирующую оправку, напрессовать ступицу шкива до упора, используя приспособление 16-У-236817, совместив шпоночные пазы на валу и ступице, вложить в паз специальную резиновую пробку для уплотнения паза и запрессовать призматическую шпонку.

24. Закрепить шкив коленчатого вала к ступице болтами с пружинными шайбами.

25. Завернуть в передний конец коленчатого вала храповик с зубчатой шайбой.

26. Повернуть блок цилиндров на стенде плоскостью крепления масляного картера вверх.

27. Установить на блок цилиндров маслоприемник с резиновым уплотнительным кольцом и закрепить его гайкой с пружинной шайбой.

Внимание! Необходимо предварительно проверить состояние резинового уплотнительного кольца. Поврежденное кольцо необходимо заменить. Установка поврежденного кольца приведет к подсосыванию воздуха и падению давления масла.

28. Нанести силиконовый клей-герметик типа «Юнисил Н50-1» на места стыков держателя заднего сальника с блоком цилиндров и крышки распределительных шестерен с блоком цилиндров. Установить масляный картер с прокладкой на блок цилиндров и затянуть гайки его крепления.

29. Установить нижнюю часть картера сцепления со скобой оттяжной пружины вилки выключения сцепления и закрепить болтами и винтом.

30. Установить масляный насос с прокладкой на блок цилиндров, установить на длинную шпильку упорную втулку и закрепить насос двумя гайками с пружинными шайбами.

31. Повернуть блок цилиндров на стенде масляным картером вниз.

32. Установить водяной насос с прокладкой и скобой крепления проводов на крышку распределительных шестерен и завернуть гайки крепления водяного насоса.

33. Установить на ступицу водяного насоса шкив и привернуть четырьмя болтами.

34. Установить бензиновый насос с прокладкой и привернуть его двумя болтами.

35. Подсобрать головки цилиндров:

- на направляющие втулки клапанов установить опорные шайбы пружин клапанов;

- на направляющие втулки клапанов напрессовать маслоотражательные колпачки;

- установить клапаны в направляющие втулки, предварительно нанеся на стержни клапанов моторное масло;

- установить пружины клапанов. Пружины выполнены с равномерным шагом по всей длине, поэтому устанавливая их на головку цилиндров можно любым торцом;

- на пружины клапанов поставить тарелки пружин;

- при помощи съемника сжать пружину и вложить сухари клапана в гнезда тарелок;

- отпустить пружину и снять съёмник.

36. Снять держатели гильз цилиндров.

37. Установить на шпильки крепления головок прокладки головок цилиндров, запрессовать установочные штифты, установить головки цилиндров и закрепить их гайками с плоскими шайбами.

Затяжку гаек производить в два приема в порядке, указанном на рис.78:

- предварительная затяжка равномерно обычным ключом;

- окончательная затяжка динамометрическим ключом крутящим моментом 75,5...80,4 Н·м (7,7...8,2 кгс·м).

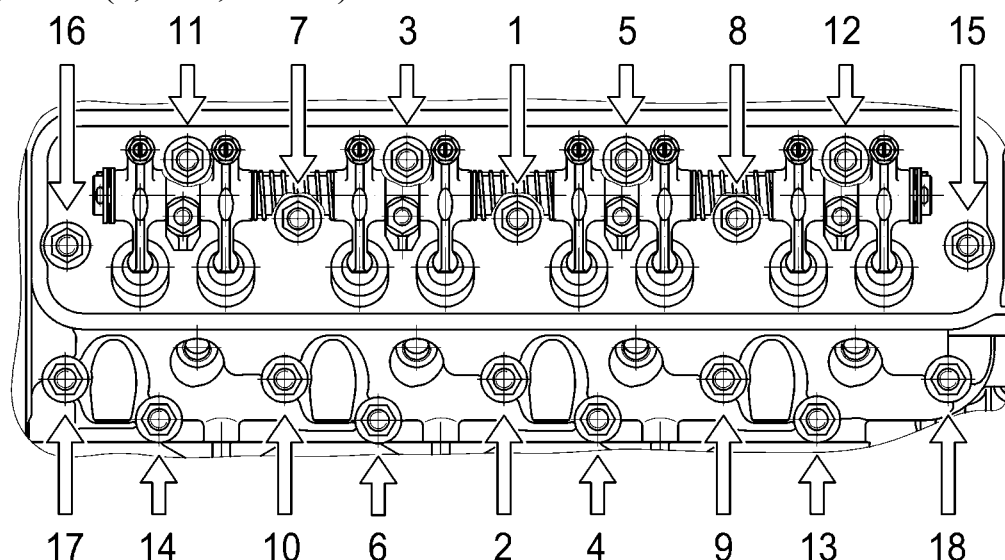


Рис.78. Порядок затяжки гаек головки цилиндров

38. Собрать коромысла клапанов с регулировочными винтами и гайками.

39. Собрать оси коромысел:

- в одно из отверстий оси коромысел вставить шплинт и развести его концы;
- протереть и смазать маслом ось коромысел и втулки коромысел клапанов;
- установить на ось детали газораспределения;
- вставить во второе отверстие оси шплинт и развести его концы.

Сборку осей коромысел производить таким образом, чтобы отверстия под шпильки крепления в осях и стойках и концы коромысел с регулировочными винтами располагались с противоположных сторон от центра оси.

40. Подобрать (при необходимости) к направляющим в блоке цилиндров и установить на свои места толкатели клапанов.

Толкатели клапанов по наружному диаметру и направляющие блока цилиндров по внутреннему диаметру отверстия делятся на две размерные группы и маркируются: толкатели - на наружной поверхности цифрой травлением, направляющие - на наружной поверхности краской.

Толкатели клапанов должны устанавливаться в направляющие отверстия блока цилиндров в соответствии с табл.20.

Произвести проверку правильности подбора. Слегка смазанный толкатель должен медленно опускаться в направляющем отверстии под действием указательного пальца руки без заеданий.

Таблица 20

Размерные группы толкателей и направляющих отверстий блока цилиндров

Наружный диаметр толкателя	Цифра маркировки толкателя	Внутренний диаметр направляющей блока цилиндров	Маркировка направляющей блока цилиндров краской цветом
24,985...24,992	1	25,011...25,023	Голубым
24,978...24,985	2	25,000...25,011	Желтым

На толкателях также присутствует маркировка размерной группы по толщине доньшка – краской (чёрной и белой) на верхнем торце. В двигатель можно устанавливать толкатели обеих размерных групп.

41. Вставить штанги в толкатели.

42. Установить подсобранные оси коромысел на головки цилиндров. Регулировочные винты своей сферической частью должны быть наложены на сферические концы верхних наконечников штанг. Завернуть гайки крепления стоек осей коромысел.

43. При необходимости, установить на впускную трубу масляный фильтр и его проставку в соответствии с рис.16. Установить на шпильки крепления впускной трубы боковые прокладки, а на блок цилиндров переднюю и заднюю прокладки впускной трубы. Установить впускную трубу в сборе с масляным фильтром.

44. Установить на шпильки крепления впускной трубы кронштейн регулятора дополнительного воздуха и скобы подъема двигателя. Завернуть гайки крепления впускной трубы.

Сначала завернуть гайки так, чтобы равномерно слегка прижать прокладки, затем произвести окончательную затяжку гаек. Предварительную и окончательную затяжку гаек впускной трубы производить в последовательности, указанной на рис.79.

Момент окончательной затяжки гаек:

- 19,6...24,5 Н·м (2,0...2,5 кгс·м) гаек поз.1-2, 5-12;

- 24,5...34,3 Н·м (2,5...3,5 кгс·м) гаек поз.3, 4.

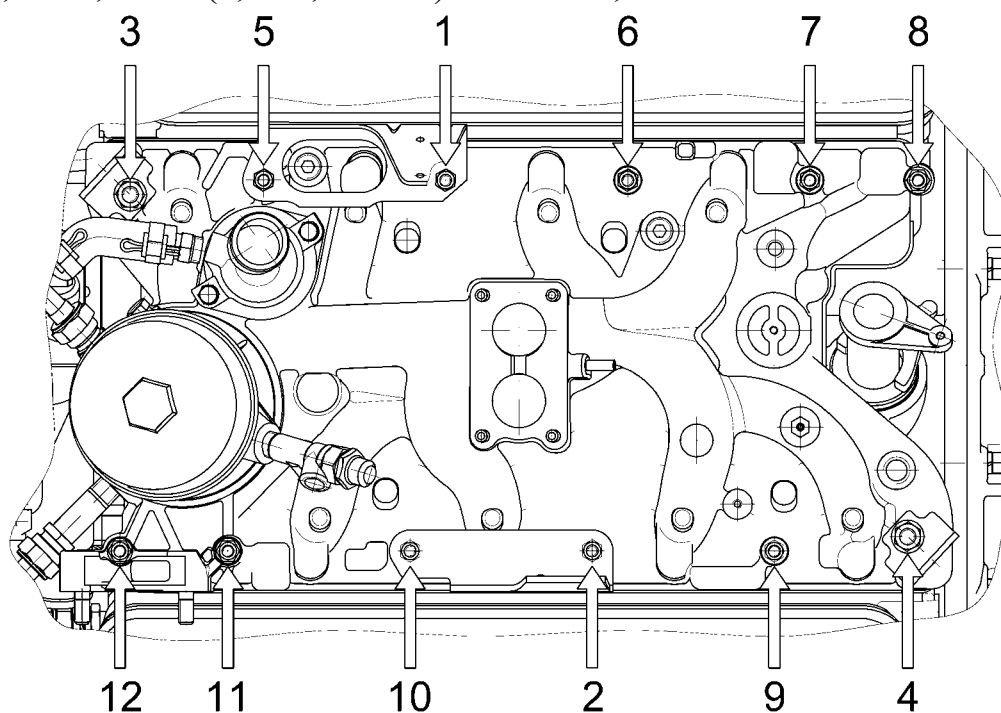


Рис.79. Порядок затяжки гаек впускной трубы

45. Установить на штуцеры впускной трубы и водяного насоса перепускной шланг и закрепить его хомутами.

46. Установить карбюратор с прокладкой и закрепить его гайками с пружинными шайбами.

47. Собрать регулятор добавочного воздуха с резиновым кольцом и хомутом. Установить регулятор добавочного воздуха с хомутом и резиновым кольцом в сборе на кронштейн регулятора и закрепить хомут болтами с гайками и пружинными шайбами.

48. Установить шланг подачи воздуха на патрубки карбюратора и регулятора добавочного воздуха и закрепить его хомутами.

49. Установить на впускную трубу маслоотделитель с прокладкой и закрепить его болтом. Установить шланги основной и дополнительной ветвей вентиляции.

50. Установить на крышку распределительных шестерен датчик пневмоцентробежного ограничителя частоты вращения с прокладкой.

51. Установить трубки бензопровода от насоса к фильтру и от фильтра к карбюратору.

52. Установить трубки пневмоцентробежного ограничителя частоты вращения коленчатого вала от датчика к карбюратору.

53. Установить клапан и краник масляного радиатора.

54. Установить нагнетательную и выпускную трубки масляного фильтра.

55. Установить выпускные коллекторы с прокладками и затянуть гайки их крепления. Под гайки крепления правого коллектора установить экран стартера.

56. Отрегулировать зазоры между клапанами и коромыслами. Регулировку необходимо производить на холодном двигателе (15...20 °С). Зазор на холодном двигателе должен быть 0,20...0,30 мм. Допускается уменьшение зазора до 0,15...0,30 мм у клапанов, расположенных по краям головок: впускных клапанов первого и восьмого цилиндров, выпускных клапанов четвертого и пятого цилиндров.

Поршень первого цилиндра установить в верхнюю мертвую точку (ВМТ) такта сжатия. Для этого закрыть пальцем отверстие для свечи первого цилиндра, поворачивать коленчатый вал двигателя пусковой рукояткой до момента начала выхода воздуха из-под пальца. Это произойдет в начале такта сжатия первого цилиндра.

Медленно поворачивать коленчатый вал до совпадения риски на шкиве коленчатого вала со средним выступом на крышке распределительных шестерен (рис.80). При этом положении впускной и выпускной клапаны первого цилиндра полностью закрыты.

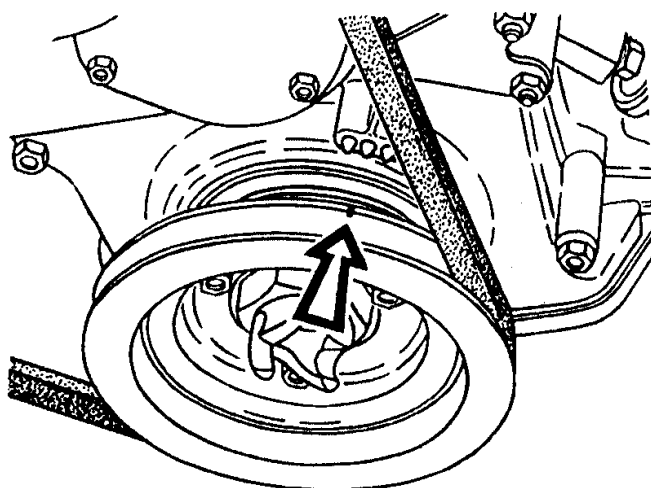


Рис.80. Установка поршня в ВМТ в первом цилиндре

Для регулировки ослабить контргайку 9 (рис.10) регулировочного винта 10. Вращая регулировочный винт, установить по щупу необходимый зазор. Затянуть контргайку регулировочного винта и снова проверить зазор.

Отрегулировать зазоры у клапанов остальных цилиндров в последовательности, соответствующей порядку работы цилиндров (1-5-4-2-6-3-7-8), поворачивая коленчатый вал при переходе от цилиндра к цилиндру на 90°.

57. На крышки коромысел установить резиновые прокладки, в отверстия крышек установить уплотнители. Установить крышки с прокладками на головки цилиндров, установить на уплотнители специальные шайбы и закрепить каждую крышку двумя гайками.

58. Установить привод датчика-распределителя и датчик-распределитель – см. раздел «Система зажигания».

59. Установить на кронштейны держатели проводов и уложить в них провода высокого напряжения от датчика-распределителя зажигания к свечам.

60. Закрыть маслоналивную горловину правой крышки коромысел крышкой с прокладкой.

61. Установить в гнездо блока цилиндров стартер и закрепить его двумя болтами.

62. Установить момент зажигания – см. раздел «Система зажигания».

Обкатка двигателя

Срок службы двигателя и его надежность в эксплуатации зависят не только от качества отремонтированных деталей и сборки, но в значительной мере от правильного поведения приработке рабочих поверхностей.

Приработка во вновь собранном двигателе, в основном, происходит в первые часы его работы, поэтому в это время необходимо создать наиболее благоприятные условия для приработки поверхностей трения, исключая задиры деталей и их повышенный износ.

Для полной приработки двигателя после его установки на автобус необходимо произвести запуск двигателя и дать ему поработать на холостом ходу при частоте вращения коленчатого вала (1800 ± 100) мин⁻¹ в течение не менее 20 минут.

Внимание! Категорически запрещается резкое изменение частоты вращения коленчатого вала.

У двигателя не допускается: течь охлаждающей жидкости, моторного масла, бензина и пропуск отработавших газов через прокладки. Проверку производить при частоте вращения коленчатого вала 3000 мин⁻¹ в течение не более трех минут.

Далее следует проверить работу двигателя на слух.

Шум работающего двигателя должен быть ровным, без резко выделяющихся местных шумов.

Двигателя должен быть прогрет (температура охлаждающей жидкости 80...90 °С).

Клапанную группу прослушивать без стетоскопа при частоте вращения коленчатого вала двигателя 650...1000 мин⁻¹.

Толкатели прослушивать без стетоскопа при частоте вращения коленчатого вала двигателя 1000...1500 мин⁻¹.

Привод распределительного вала прослушивать без стетоскопа при частоте вращения коленчатого вала двигателя 1000...2000 мин⁻¹.

Масляный насос и его привод прослушивать без стетоскопа при частоте вращения коленчатого вала двигателя 650...1500 мин⁻¹.

Поршневую группу, шатунные и коренные подшипники прослушивать стетоскопом при частоте вращения коленчатого вала двигателя 650...2500 мин⁻¹.

Двигатели подлежат переборке, если прослушивается стук поршневых пальцев, коренных подшипников, стуки или резкий шум высокого тона распределительных шестерен, резкие выделяющиеся стуки клапанов и толкателей, резкий стук и шум высокого тона шестерен масляного насоса и его привода, шум высокого тона и писк крыльчатки и подшипников водяного насоса, прослушиваемые без стетоскопа, стук и дребезг поршней и поршневых колец, а также стуки шатунных подшипников, прослушиваемые стетоскопом.

Однако, при работе двигателя допускаются: равномерный стук клапанов и толкателей, сливающийся в общий шум, периодический стук клапанов и толкателей при нормальных зазорах между клапанами и коромыслами, выделяющийся стук клапанов и толкателей, исчезающий или появляющийся при резком изменении частоты вращения коленчатого вала двигателя; ровный, не резкий шум высокого тона от работы привода масляного насоса, не выделяющийся на общем фоне шум шестерен масляного насоса.

Далее следует обкатка двигателя при эксплуатации его на автомобиле, продолжительность которой установлена в 1000 км пробега.

В этот период необходимо соблюдать правила, изложенные в руководстве по эксплуатации автомобиля. Нагрузка на двигатель в этот период должна быть умеренной, не допуская большой частоты вращения коленчатого вала.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
МАРКИРОВКА ДВИГАТЕЛЯ	6
ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДВИГАТЕЛЯ ЗМЗ-52342.10 СО СЦЕПЛЕНИЕМ	7
Эксплуатационные материалы, применяемые в двигателе	8
УСТРОЙСТВО ДВИГАТЕЛЯ	10
Кривошипно-шатунный механизм	10
Газораспределительный механизм	17
Система смазки	21
Система вентиляции картера	29
Система охлаждения	30
Система подачи топлива	34
Микропроцессорная система коррекция состава смеси	48
Возможные неисправности двигателя	49
СИСТЕМА ЗАЖИГАНИЯ	53
Датчик-распределитель зажигания	53
Свечи зажигания	60
Жгут проводов высокого напряжения с наконечниками	61
ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ	62
Стартер	62
Устройство	63
Основные технические данные стартера	65
Особенности технического обслуживания стартера	65
Возможные неисправности стартера и способы их устранения	67
Датчики приборов	71
Датчик указателя давления масла.....	71
Датчик сигнализатора аварийного давления масла	71
Датчик указателя температуры охлаждающей жидкости.....	71
СЦЕПЛЕНИЕ	73
Устройство и обслуживание	73
Эксплуатация сцепления	74
Возможные неисправности сцепления и методы их устранения	74
РЕМОНТ ДВИГАТЕЛЯ	76
Разборка двигателя	78
Очистка деталей	82

Выбраковка и ремонт отдельных деталей и узлов двигателя.....	85
Блок цилиндров	85
Детали кривошипно-шатунного механизма	87
Головки цилиндров и детали газораспределительного механизма	92
Масляный насос и привод масляного насоса	96
Водяной насос с уплотнением старого образца	98
Ремонт системы питания	101
Сборка двигателя.....	106
Обкатка двигателя	121
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Моменты затяжки основных резьбовых соединений.....	125
ПРИЛОЖЕНИЕ 2. Манжеты и сальники.....	127
ПРИЛОЖЕНИЕ 3. Подшипники качения	128
ПРИЛОЖЕНИЕ 4. Детали и комплекты для ремонта двигателя	129
ПРИЛОЖЕНИЕ 5. Размеры основных деталей двигателя, зазоры и натяги в сопряжениях	137
ПРИЛОЖЕНИЕ 6. Основные данные для регулировок и контроля	136

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Моменты затяжки основных резьбовых соединений

Наименование соединения	Момент затяжки, Н·м (кгс·м)
1. Основные соединения с обязательным контролем момента затяжки:	
Гайки крепления крышек коренных подшипников	98...107,9 (10...11)
Гайки крепления крышек шатунов	66,6...73,5 (6,8...7,5)
Гайки крепления головки цилиндров ¹⁾	75,5...80,4 (7,7...8,2)
Храповик коленчатого вала	166,6...215,6 (17...22)
Гайки крепления впускной трубы ²⁾	19,6...24,5 (2,0...2,5)
Болт крепления шестерни распределительного вала	21,6...31,4 (2,2...3,2)
Болты крепления нажимного диска сцепления	19,6...24,5 (2,0...2,5)
Гайки крепления маховика	74,6...81,4 (7,6...8,3)
2. Прочие соединения:	
Гайки крепления крышки распределительных шестерен	15,7...19,6 (1,6...2,0)
Гайки крепления масляного картера	9,8...12,7 (1,0...1,3)
Гайки крепления выпускных коллекторов	43,1...53,9 (4,4...5,5)
Гайки крепления масляного насоса	29,4...34,3 (3,0...3,5)
Болты крепления крышки к корпусу масляного насоса	19,6...23,5 (2,0...2,4)
Пробка перепускного клапана масляного насоса	24,5...29,4 (2,5...3,0)
Гайки крепления карбюратора	9,8...29,4 (1...3)
Гайка маслоприемника масляного насоса	9,8...29,4 (1...3)
Гайки крепления стоек оси коромысел	34,3...39,2 (3,5...4,0)
Гайки крепления крышек коромысел	9,8...14,7 (1,0...1,5)
Винты шкива водяного насоса	7,8...11,8 (0,8...1,2)
Пробка сливного отверстия масляного картера	39,2...49,0 (4...5)
Гайки крепления скоб подъема двигателя	24,5...34,3 (2,5...3,5)
Болты шкива коленчатого вала	11,8...17,6 (1,2...1,8)
Пробки полостей шатунных шеек коленчатого вала	37...51 (3,8...5,2)
Пробки КГ 3/8" масляных каналов блока цилиндров и крышки распределительных шестерен	39,2...49,0 (4...5)
Штуцер проставки масляного фильтра	29,4...49,0 (3...5)
Гайки трубок масляного фильтра	19,6...63,7 (2,0...6,5)

¹⁾ Затягивать в строго определенной последовательности (см.рис.8) или одновременно

²⁾ Затягивать в строго определенной последовательности (см.рис.9) или одновременно

Наименование соединения	Момент затяжки, Н·м (кгс·м)
Гайки трубок датчика ограничителя частоты вращения, присоединяемых:	
- к карбюратору, не менее	19,6 (2)
- к датчику, не менее	9,8 (1)
Болты крышки термостата	11,8...17,6 (1,2...1,8)
Гайки водяного насоса	9,8...29,4 (1...3)
Болт крыльчатки водяного насоса	13,7...17,6 (1,4...1,8)
Болты упорного фланца распределительного вала	13,7...17,6 (1,4...1,8)
Гайки кронштейнов опоры двигателя	49,1...60,8 (5,0...6,2)
Гайки крепления картера сцепления	43,2...54,9 (4,4...5,6)
Гайки хомута регулятора дополнительного воздуха	5,9...8,8 (0,6...0,9)
Болты стартера	78,4...98,0 (8...10)
Свечи зажигания	29,4...39,2 (3...4)
Болт крепления маслоотделителя	4,9...11,8 (0,5...1,2)
Упорная гайка трубки подводящего шланга к бензиновому насосу	19,6...24,5 (2,0...2,5)
Болты крепления кронштейна генератора	23,5...35,3 (2,4...3,6)
Деталей с коническими резьбами:	
К 1/8"	7,8...24,5 (0,8...2,5)
К 1/4"	19,6...49,0 (2...5)
К 3/8"	19,6...58,8 (2...6)
К 1/2"	19,6...68,6 (2...7)

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Манжеты и сальники

Наименование	Обозначение	Количество
Передний сальник коленчатого вала с пружиной	53-1005034-01* (РТ 53-1005034)	1
Набивка сальника заднего коренного подшипника коленчатого вала	24-1005154-01	2
Маслоотражательный колпачек впускных и выпускных клапанов	4021.1007026	16
Манжета сальника крыльчатки водяного насоса (входит в уплотнение водяного насоса старого образца)	11-8515-А3	1
Уплотнение водяного насоса (нового образца)	40522.1307020* (94412) ф.«MTU», Италия	1

* Обозначение в ЗФ ООО «УАЗ»

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Подшипники качения

Наименование	Обозначение	Количество
Передний радиальный шариковый однорядный водяного насоса	66-1307122-01* (20803AK1У) или 66-1307122-02* (20803AK2) или 513.1307122* (20803AK3.P6Q6) или 513.1307122-01* (20803AK3.TVH.P6Q6) или 513.1307122-03* (6-20803AKУ)	1
Задний радиальный шариковый однорядный водяного насоса	513.1307082* (20703A3.P6Q6) или 513.1307082-01* (20703A3.TVH.P6Q6) или 513.1307082-03* (6-20703AK)	1
Радиальный шариковый однорядный с двухсторонним уплотнением носка первичного вала коробки передач (в коленчатом вале)	402.1701031* (6203ZZ.P6Q6/УС30) или 402.1701031-02* (6203.2RS2.P63Q6/УС30)	1

* Обозначение в ЗФ ООО «УАЗ»

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Детали и комплекты для ремонта двигателя

Обозначение	Наименование детали или комплекта	Ремонтный размер сопрягаемой детали (номинальный), мм
523.1000105-51-01/02/ 03/04/05	Гильза цилиндра, поршень 523.1004015-10 группы А/В/С/Д/Е, палец поршневой, кольца поршневые и стопорные, прокладка гильзы цилиндра (комплект на цилиндр)	Стандартный
523.1000105-52-01/02/ 03/04/05	Гильза цилиндра, поршень 523000.1004015-11 группы А/В/С/Д/Е, палец поршневой, кольца поршневые и стопорные, прокладка гильзы цилиндра (комплект на цилиндр)	Стандартный
523.1000105-152-01/02/ 03/04/05	Гильза цилиндра с наружным покрытием, поршень 523.1004015-10 группы А/В/С/Д/Е, палец поршневой, кольца поршневые и стопорные, прокладка гильзы цилиндра (комплект на цилиндр)	Стандартный
523.1000105-153-01/02/ 03/04/05	Гильза цилиндра с наружным покрытием, поршень 523000.1004015-11 группы А/В/С/Д/Е, палец поршневой, кольца поршневые и стопорные, прокладка гильзы цилиндра (комплект на цилиндр)	Стандартный
523.1000110-51-01/02/ 03/04/05	Гильза цилиндра, поршень 523.1004015-10 группы А/В/С/Д/Е, палец поршневой, стопорные кольца, прокладка гильзы цилиндра (комплект на цилиндр)	Стандартный
523.1000110-152-01/02/ 03/04/05	Гильза цилиндра с наружным покрытием, поршень 523.1004015-10 группы А/В/С/Д/Е, палец поршневой, стопорные кольца, прокладка гильзы цилиндра (комплект на цилиндр)	Стандартный

Обозначение	Наименование детали или комплекта	Ремонтный размер сопрягаемой детали (номинальный), мм
523.1000110-52-01/02/ 03/04/05	Гильза цилиндра, поршень 523000.1004015-11 группы А/В/С/Д/Е, палец поршневой, стопорные кольца, прокладка гильзы цилиндра (комплект на цилиндр)	Стандартный
523.1000110-153-01/02/ 03/04/05	Гильза цилиндра с наружным покрытием, поршень 523000.1004015-11 группы А/В/С/Д/Е, палец поршневой, стопорные кольца, прокладка гильзы цилиндра (комплект на цилиндр)	Стандартный
523.1004014-10-01	Поршень 523.1004015-10 группы «А» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø92,0
523.1004014-10-02	Поршень 523.1004015-10 группы «В» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø92,0
523.1004014-10-03	Поршень 523.1004015-10 группы «С» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø92,0
523.1004014-10-04	Поршень 523.1004015-10 группы «D» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø92,0
523.1004014-10-05	Поршень 523.1004015-10 группы «Е» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø92,0
523.1004014-11-01	Поршень 523000.1004015-11 группы «А» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø92,0

Обозначение	Наименование детали или комплекта	Ремонтный размер сопрягаемой детали (номинальный), мм
523.1004014-11-02	Поршень 523000.1004015-11 группы «В» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø92,0
523.1004014-11-03	Поршень 523000.1004015-11 группы «С» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø92,0
523.1004014-11-04	Поршень 523000.1004015-11 группы «D» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø92,0
523.1004014-11-05	Поршень 523000.1004015-11 группы «Е» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø92,0
523.1004014-10-AP/01	Поршень 523.1004015-10-AP группы «А» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø92,5
523.1004014-10-AP/02	Поршень 523.1004015-10-AP группы «В» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø92,5
523.1004014-10-AP/03	Поршень 523.1004015-10-AP группы «С» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø92,5
523.1004014-10-AP/04	Поршень 523.1004015-10-AP группы «D» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø92,5
523.1004014-10-AP/05	Поршень 523.1004015-10-AP группы «Е» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø92,5

Обозначение	Наименование детали или комплекта	Ремонтный размер сопрягаемой детали (номинальный), мм
523.1004014-11-АР/01	Поршень 523000.1004015-11-АР группы «А» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø92,5
523.1004014-11-АР/02	Поршень 523000.1004015-11-АР группы «В» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø92,5
523.1004014-11-АР/03	Поршень 523000.1004015-11-АР группы «С» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø92,5
523.1004014-11-АР/04	Поршень 523000.1004015-11-АР группы «D» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø92,5
523.1004014-11-АР/05	Поршень 523000.1004015-11-АР группы «Е» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø92,5
523.1004014-10-БР/01	Поршень 523.1004015-10-БР группы «А» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø93,0
523.1004014-10-БР/02	Поршень 523.1004015-10-БР группы «В» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø93,0
523.1004014-10-БР/03	Поршень 523.1004015-10-БР группы «С» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø93,0
523.1004014-10-БР/04	Поршень 523.1004015-10-БР группы «D» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø93,0

Обозначение	Наименование детали или комплекта	Ремонтный размер сопрягаемой детали (номинальный), мм
523.1004014-10-БР/05	Поршень 523.1004015-10-БР группы «Е» с поршневым пальцем и стопорными кольцами (комплект на цилиндр)	Цилиндр Ø93,0
523.1004015-10	Поршень ф.«Almet» стандартного размера	Цилиндр Ø92,0
523.1004015-10-АР	Поршень ф.«Almet» 1-го ремонтного размера	Цилиндр Ø92,5
523.1004015-10-БР	Поршень ф.«Almet» 2-го ремонтного размера	Цилиндр Ø93,0
523000.1004015-11	Поршень стандартного размера	Цилиндр Ø92,0
523000.1004015-11-АР	Поршень 1-го ремонтного размера	Цилиндр Ø92,5
406.1004023	Комплект поршневых колец на один поршень стандартного размера ¹	Цилиндр Ø92,0
406.1004023-АР	Комплект поршневых колец на один поршень 1-го ремонтного размера ¹	Цилиндр Ø92,5
406.1004023-БР	Комплект поршневых колец на один поршень 2-го ремонтного размера ¹	Цилиндр Ø93,0
406.1004023-10	Комплект поршневых колец на один поршень стандартного размера ²	Цилиндр Ø92,0
406.1004023-10-АР	Комплект поршневых колец на один поршень 1-го ремонтного размера ²	Цилиндр Ø92,5
406.1004023-10-БР	Комплект поршневых колец на один поршень 2-го ремонтного размера ²	Цилиндр Ø93,0
523.1005014	Коленчатый вал с коренными и шатунными вкладышами. Комплект	Стандартный

¹ Поршневые кольца имеют высоту: компрессионные – 2 мм, маслосъемное – 5 мм. Предназначены для установки в поршни с канавками высотой 2 мм, 2 мм, 5 мм

² Поршневые кольца имеют высоту: верхнее компрессионное – 1,5 мм, нижнее компрессионное – 1,75 мм, маслосъемное в сборе – 3 мм. Предназначены для установки в поршни с канавками высотой 1,5 мм, 1,75 мм, 3 мм

Обозначение	Наименование детали или комплекта	Ремонтный размер сопрягаемой детали (номинальный), мм
ВК-13-1000104-А	Комплект шатунных вкладышей на один двигатель	Шейки Ø60,00
ВК-13-1000104-БР1	Комплект шатунных вкладышей на один двигатель	Шейки Ø59,95
ВК-13-1000104-ВР1	Комплект шатунных вкладышей на один двигатель	Шейки Ø59,75
ВК-13-1000104-ДР1	Комплект шатунных вкладышей на один двигатель	Шейки Ø59,50
ВК-13-1000104-ЕР1	Комплект шатунных вкладышей на один двигатель	Шейки Ø 59,25
ВК-13-1000104-ЖР1	Комплект шатунных вкладышей на один двигатель	Шейки Ø59,00
ВК-13-1000104-ИР1	Комплект шатунных вкладышей на один двигатель	Шейки Ø58,75
ВК-13-1000104-КР1	Комплект шатунных вкладышей на один двигатель	Шейки Ø58,50
53-1004060-04	Болт шатуна с гайкой в комплекте	Стандартный
21-1004020-14 или 21-1004020-15	Палец поршневой	Стандартный
ВК-53-1000102 или 53-1000102-01	Комплект коренных вкладышей на один двигатель	Шейки Ø70,00
ВК-53-1000102-БР или 53-1000102-11	Комплект коренных вкладышей на один двигатель	Шейки Ø69,95
ВК-53-1000102-ВР или 53-1000102-21	Комплект коренных вкладышей на один двигатель	Шейки Ø69,75
ВК-53-1000102-ДР или 53-1000102-31	Комплект коренных вкладышей на один двигатель	Шейки Ø69,50
ВК-53-1000102-ЕР или 53-1000102-41	Комплект коренных вкладышей на один двигатель	Шейки Ø69,25
ВК-53-1000102-ЖР или 53-1000102-51	Комплект коренных вкладышей на один двигатель	Шейки Ø69,00
ВК-53-1000102-ИР или 53-1000102-61	Комплект коренных вкладышей на один двигатель	Шейки Ø68,75
ВК-53-1000102-КР или 53-1000102-71	Комплект коренных вкладышей на один двигатель	Шейки Ø68,50

Обозначение	Наименование детали или комплекта	Ремонтный размер сопрягаемой детали (номинальный), мм
53-1000102-02	Комплект коренных вкладышей и шайб упорных подшипников стандартного размера	Шейки Ø70,00
53-1000102-12	Комплект коренных вкладышей 1-го ремонтного размера и шайб упорных подшипников стандартного размера	Шейки Ø69,95
53-1000102-22	Комплект коренных вкладышей 2-го ремонтного размера и шайб упорных подшипников стандартного размера	Шейки Ø69,75
53-1000102-32	Комплект коренных вкладышей 3-го ремонтного размера и шайб упорных подшипников стандартного размера	Шейки Ø69,50
53-1000102-42	Комплект коренных вкладышей 4-го ремонтного размера и шайб упорных подшипников стандартного размера	Шейки Ø69,25
53-1000102-52	Комплект коренных вкладышей 5-го ремонтного размера и шайб упорных подшипников стандартного размера	Шейки Ø69,00
53-1000102-62	Комплект коренных вкладышей 6-го ремонтного размера и шайб упорных подшипников стандартного размера	Шейки Ø68,75
53-1000102-72	Комплект коренных вкладышей 7-го ремонтного размера и шайб упорных подшипников стандартного размера	Шейки Ø68,50
4021-1005183-02	Передняя шайба упорного подшипника коленчатого вала стандартного размера	Стандартная
4021-1005183-12	Передняя шайба упорного подшипника коленчатого вала ремонтного размера	Увеличенной на 0,13 мм толщины

Обозначение	Наименование детали или комплекта	Ремонтный размер сопрягаемой детали (номинальный), мм
13-1005184-02	Задняя шайба упорного подшипника коленчатого вала стандартного размера	Стандартная
13-1005184-12	Задняя шайба упорного подшипника коленчатого вала ремонтного размера	Увеличенной на 0,13 мм толщины
13-1000103-01	Комплект втулок распределительного вала на один двигатель (полуобработанные)	Для шеек стандартного размера
13-1007033-31	Втулка направляющая впускного клапана	Стандартная
511.3906633	Комплект ремонтный № 1 водяного насоса (валик, втулка распорная, стопорное кольцо корпуса, уплотняющая шайба сальника, манжета, подшипники)	
511.3906634	Комплект ремонтный № 2 водяного насоса (валик, крыльчатка, втулка распорная, стопорное кольцо корпуса, уплотняющая шайба сальника, манжета, подшипники, ступица шкива)	
13-1307016	Крыльчатка, шайба, манжета водяного насоса. Комплект	
511.1307003	Корпус водяного насоса со стопорным кольцом. Комплект	Стандартные
511.1000106	Шестерни распределительные. Комплект	Стандартные
511.1004043	Шатун с болтом и гайкой. Комплект	Стандартные
ВК-53-1601198	Рычаг оттяжной нажимного диска сцепления. Комплект	Стандартные

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Размеры основных деталей двигателя, зазоры и натяги в сопряжениях, мм

Наименование «вала»	Номинальные размеры и до- пуски, мм	Наименование «отверстия»	Номинальные размеры и до- пуски, мм	Номинальный				Допустимый без ремонта			
				зазор		натяг		зазор		натяг	
				min	max	min	max	min	max	min	max
Гильза цилиндра - посадочный диа- метр	100 ^{-0,03} _{-0,10}	Блок цилиндров - диаметр отверстия под гильзу	100 ^{+0,054}	0,030	0,154	–	–	–	0,154	–	–
Толкатель (группа 1)	25 ^{-0,008} _{-0,015}	Блок цилиндров ^{*1} - диаметр направляющей толкателя (маркировка голубой краской)	25 ^{+0,023} _{+0,011}	0,019	0,038	–	–	–	0,058	–	–
Толкатель (группа 2)	25 ^{-0,015} _{-0,022}	Блок цилиндров ^{*1} - диаметр направляющей толкателя (маркировка жёлтой краской)	25 ^{+0,011}	0,015	0,033	–	–	–	0,058	–	–
Поршень ^{*2} – диа- метр юбки поршня	92 ^{+0,048} _{-0,012}	Гильза цилиндра ^{*2} – внут- ренний диаметр	92 ^{+0,084} _{+0,024}	0,024	0,048	–	–	0,024	0,048	–	–
Верхнее компресси- онное кольцо – вы- сота	2 ^{-0,010} _{-0,025}	Поршень ^{*3} – высота канавки под верхнее и нижнее ком- прессионное кольцо	2 ^{+0,075} _{+0,050}	0,060	0,10	–	–	–	0,15	–	–
Верхнее компресси- онное кольцо – вы- сота	1,5 ^{-0,005} _{-0,030}	Поршень ^{*4} – высота канавки под верхнее компрессион- ное кольцо	1,5 ^{+0,060} _{+0,040}	0,045	0,090	–	–	–	0,15	–	–
Нижнее компресси- онное кольцо – вы- сота	2 ^{-0,010} _{-0,022}	Поршень ^{*3} – высота канавки под верхнее и нижнее ком- прессионное кольцо	2 ^{+0,075} _{+0,050}	0,060	0,097	–	–	–	0,15	–	–

Наименование «вала»	Номинальные размеры и до- пуски, мм	Наименование «отверстия»	Номинальные размеры и до- пуски, мм	Номинальный				Допустимый без ремонта			
				зазор		натяг		зазор		натяг	
				min	max	min	max	min	max	min	max
Нижнее компресси- онное кольцо - вы- сота	$1,75_{-0,030}^{-0,005}$	Поршень ^{*4} – высота канавки под нижнее компрессионное кольцо	$1,75_{+0,030}^{+0,050}$	0,035	0,080	–	–	–	0,15	–	–
Поршневой палец 21-1004020-14 – наружный диаметр	$25_{-0,0125}^{*5}$	Поршень – диаметр от- верстия под поршневой палец (с нагревом поршня)	$25_{-0,01}^{*5}$	–	0,0025	–	0,0025	–	0,0025	–	0,0025
Поршневой палец 21-1004020-15 – наружный диаметр	$25_{-0,01}^{*5}$										
Поршневой палец 21-1004020-14 – наружный диаметр	$25_{-0,0125}^{*5}$	Поршень – диаметр от- верстия под поршневой палец (без нагрева поршня)	$25_{-0,01}^{*5}$	–	0,005	–	–	–	0,005	–	–
Поршневой палец 21-1004020-15 – наружный диаметр	$25_{-0,01}^{*5}$										
Поршневой палец 21-1004020-14 – наружный диаметр	$25_{-0,0125}^{*5}$	Шатун – диаметр от- верстия под поршневой па- лец	$25_{-0,003}^{+0,007 *5}$	0,0045	0,0095	–	–	0,0045	0,0095	–	–
Поршневой палец 21-1004020-15 – наружный диаметр	$25_{-0,01}^{*5}$										

Наименование «вала»	Номинальные размеры и до- пуски, мм	Наименование «отверстия»	Номинальные размеры и до- пуски, мм	Номинальный				Допустимый без ремонта			
				зазор		натяг		зазор		натяг	
				min	max	min	max	min	max	min	max
Коленчатый вал - диаметр коренной шейки	70 _{-0,019}	Блок цилиндров – диаметр постелей коренных под- шипников	74,5 ^{+0,018}	0,036	0,087	–	–	0,036	0,087	–	–
		Вкладыш коренного под- шипника - толщина	2,25 ^{-0,018} -0,025								
Коленчатый вал – диаметр шатунной шейки	60 _{-0,019}	Шатун – диаметр отверстия нижней головки	63,5 ^{+0,018}	0,026	0,077	–	–	0,026	0,077	–	–
		Вкладыш шатуна – толщина	1,75 ^{-0,013} -0,020								
Коленчатый вал – диаметр шейки под ступицу шкива	38 ^{+0,020} +0,003	Ступица шкива коленчатого вала – диаметр отверстия	38 ^{+0,007} -0,020	–	0,004	–	0,04	–	0,05	–	–
Коленчатый вал – диаметр шейки под шестерню	40 ^{+0,027} +0,009	Шестерня коленчатого вала – диаметр отверстия	40 ^{+0,027}	–	0,018	–	0,027	–	0,047	–	–
Болт шатуна	10 _{-0,015}	Отверстие под болт в ша- туне	10 ^{+0,011} -0,019	–	0,026	–	0,019	–	0,026	–	0,019
Ширина нижней го- ловки шатуна	26 ^{-0,15} -0,22	Длина шатунной шейки ко- ленчатого вала	52 ^{+0,1}	0,30	0,54	–	–	–	–	–	–

Наименование «вала»	Номинальные размеры и до- пуски, мм	Наименование «отверстия»	Номинальные размеры и до- пуски, мм	Номинальный				Допустимый без ремонта			
				зазор		натяг		зазор		натяг	
				min	max	min	max	min	max	min	max
Передние втулки распределительного вала – наружный диаметр	56 ^{+0,20} _{+0,15}	Блок цилиндров – диаметр отверстий под передние втулки распределительного вала	56 ^{+0,018}	–	–	0,132	0,200	–	–	0,132	0,20
Задняя втулка рас- пределительного вала – наружный диаметр	53,5 ^{+0,18} _{+0,13}	Блок цилиндров – диаметр отверстия под заднюю втул- ку распределительного вала	53,5 ^{+0,08}	–	–	0,05	0,18	–	–	0,05	0,18
Распределительный вал - диаметр опор- ных шеек	50 _{-0,02}	Блок цилиндров – диаметр отверстий втулок распреде- лительного вала	50 ^{+0,050} _{+0,025}	0,025	0,070	–	–	–	0,15	–	–
Распределительный вал – диаметр шей- ки под шестерню	28 ^{+0,023} _{+0,008}	Шестерня распределитель- ного вала – диаметр отвер- стия	28 ^{+0,023}	–	0,015	–	0,023	–	0,065	–	–
Направляющая втулка клапана – наружный диаметр	17 ^{+0,066} _{+0,047}	Головка цилиндров – диа- метр отверстия под направ- ляющую втулку клапана	17 ^{+0,025} _{-0,010}	–	–	0,022	0,076	–	–	0,022	0,076
Клапан впускной – диаметр стержня	9 ^{-0,050} _{-0,075}	Головка цилиндров – диа- метр отверстия в направля- ющей втулке клапана	9 ^{+0,022}	0,050	0,097	–	–	–	0,130	–	–
Клапан выпускной – диаметр стержня	9 ^{-0,075} _{-0,095}	Головка цилиндров – диа- метр отверстия в направля- ющей втулке клапана	9 ^{+0,022}	0,075	0,117	–	–	–	0,160	–	–

Наименование «вала»	Номинальные размеры и до- пуски, мм	Наименование «отверстия»	Номинальные размеры и до- пуски, мм	Номинальный				Допустимый без ремонта			
				зазор		натяг		зазор		натяг	
				min	max	min	max	min	max	min	max
Ось коромысел клапанов – наружный диаметр	22 ^{-0,007} _{-0,021}	Коромысло клапанов – диаметр отверстия под ось	22 ^{+0,028} _{+0,007}	0,014	0,049	–	–	–	0,060	–	–
Ось ведомой шестерни масляного насоса – наружный диаметр	13 ^{-0,064} _{-0,082}	Шестерня ведомая масляного насоса – диаметр отверстия под ось	13 ^{-0,022} _{-0,048}	0,016	0,060	–	–	–	0,100	–	–
Валик масляного насоса – наружный диаметр	13 _{-0,012}	Корпус масляного насоса – диаметр отверстия под валик	13 ^{+0,040} _{+0,016}	0,016	0,052	–	–	0,016	0,080	–	–
Валик масляного насоса – наружный диаметр	13 _{-0,012}	Шестерня ведущая масляного насоса – диаметр отверстия под валик	13 ^{-0,022} _{-0,048}	–	–	0,010	0,048	–	–	0,010	0,048
Шестерня масляного насоса – наружный диаметр	40 ^{-0,025} _{-0,075}	Корпус масляного насоса – диаметр гнезда под шестерни	40 ^{+0,070} _{+0,025}	0,050	0,145	–	–	0,120	0,200	–	–
Высота шестерен масляного насоса	40 ^{+0,100} _{+0,075}	Глубина гнезда под шестерни в корпусе масляного насоса	40 ^{-0,06} _{-0,11}	0,125 ^{*6}	0,325 ^{*6}	–	–	–	–	–	–
Валик привода распределителя зажигания – диаметр валика	13 _{-0,012}	Корпус привода распределителя зажигания – диаметр отверстия под валик привода	13 ^{+0,040} _{+0,016}	0,016	0,052	–	–	0,016	0,060	–	–

Наименование «вала»	Номинальные размеры и до- пуски, мм	Наименование «отверстия»	Номинальные размеры и до- пуски, мм	Номинальный				Допустимый без ремонта			
				зазор		натяг		зазор		натяг	
				min	max	min	max	min	max	min	max
Задний подшипник водяного насоса – наружный диаметр	40 _{-0,009}	Корпус водяного насоса – диаметр отверстия под внутренний подшипник	40 ^{+0,007} _{-0,020}	–	0,016	–	0,020	–	0,029	–	0,020
Передний подшип- ник водяного насоса – наружный диа- метр	47 _{-0,009}	Корпус водяного насоса – диаметр отверстия под пе- редний подшипник	47 _{-0,027}	–	0,009	–	0,027	–	0,031	–	0,027
Валик водяного насоса – наружный диаметр	17 ^{+0,014} _{-0,012}	Подшипник водяного насоса – внутренний диаметр	17 _{-0,007}	–	0,012	–	0,021	–	0,020	–	0,021
Валик водяного насоса – наружный диаметр	17 ^{+0,014} _{-0,012}	Ступица шкива водяного насоса – диаметр отверстия под валик насоса	16,99 ^{-0,033} _{-0,060}	–		0,031	0,084	–	–	0,031	0,084
Валик водяного насоса – наружный диаметр	17 ^{+0,014} _{-0,012}	Крыльчатка водяного насоса – диаметр отверстия под ва- лик насоса	17 ^{+0,040} _{+0,016} *	0,002*	0,052*	–	–	–	0,08*	–	–
Корпус водяного насоса – расстояние от торца под саль- ник до привалочной плоскости корпуса	12,5±0,12*	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

* Водяной насос старого образца

Наименование «вала»	Номинальные размеры и до- пуски, мм	Наименование «отверстия»	Номинальные размеры и до- пуски, мм	Номинальный				Допустимый без ремонта			
				зазор		натяг		зазор		натяг	
				min	max	min	max	min	max	min	max
Болт маховика	12 _{-0,018}	Фланец коленчатого вала и маховик – диаметр отверстия под болт	12 ^{+0,027}	0,00	0,045	–	–	0,00	0,045	–	–
Штифт установочный картера сцепления	13 _{-0,018}	Блок цилиндров – диаметр отверстия под штифт	13 _{-0,033} _{-0,060}	–	–	0,015	0,060	–	–	0,015	0,060
Штифт установочный картера сцепления	13 _{-0,018}	Картер сцепления – диаметр отверстия под штифт	13 ^{+0,050} _{+0,032}	0,032	0,068	–	–	0,032	0,068	–	–

Примечание:

*1 Подбор с разбивкой на две группы, окрашиваемые соответственно в желтый и голубой цвет

*2 Подбор с разбивкой на пять групп через каждые 0,012 мм с последующей проверкой подбора, протягиванием ленты-щупа толщиной 0,05 мм, шириной 10 мм с усилием 30...40 Н (3...4 кгс)

*3 Для поршней 523.1004015, 523.1004015-AP, 523.1004015-БР, 523.1004015-ВР

*4 Для поршней 523.1004015-10, 523.1004015-10-AP, 523.1004015-10-БР, 523.1004015-11, 523.1004015-11-AP

*5 Подбор с разбивкой на размерные группы - через каждые 0,0025 мм

*6 С учетом сжатия прокладки

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

Основные данные для регулировок и контроля

Зазор между электродами свечей зажигания, мм	0,85...1,00
Оптимальная температура охлаждающей жидкости в системе охлаждения, °С	80...95