

ФОРСИРУЕМ ДВИГАТЕЛЬ "МОСКВИЧА"

Иными словами, повышаем мощность серийного мотора. Такое желание не покидает многих из нас со времени приобретения автомобиля до поры расставания с ним. Случается же это, когда появились лишние деньги и немного свободного времени. Почему бы не повозиться в гараже, тем более что надоело тер-

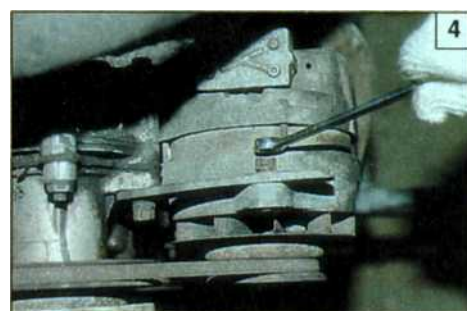
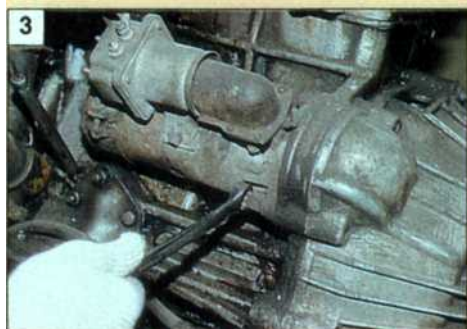
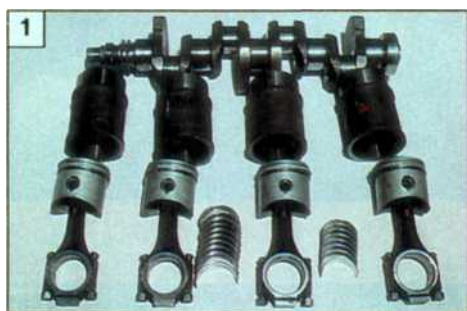
петь поражения с "Жигулями" в "боях" на шоссе и перекрестках.

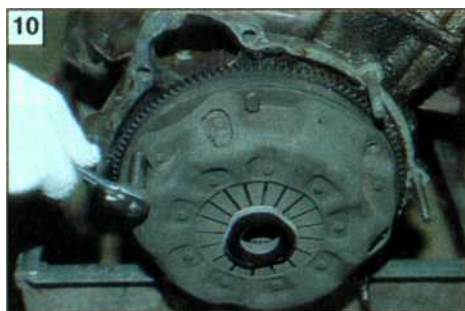
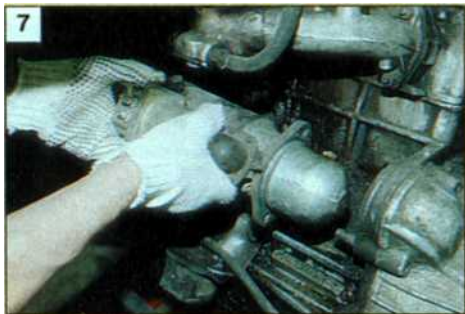
Чаще всего такую работу совмещают с капитальным ремонтом двигателя. О том, когда надо к нему приступить, мы рассказали в августовском номере ЗР, где разбирали двигатель "Жигулей". Добавим к этому лишь еще один способ диагностики двигателя - определение причины низкой компрессии. Для этого в цилиндр, где была отмечена низкая компрессия, заливаем через свечное отверстие 20-25 см³ моторного масла и вновь измеряем в нем давление. Напомним, что его проверяют на прогретом моторе (температура охлаждающей жидкости 80-90°C) при вывернутых свечах и полностью открытой дроссельной заслонке. Стартер должен вращать коленчатый вал со скоростью не меньше 200 об/мин, но не быстрее 350. Это возможно при исправном и заряженном аккумуляторе. Если компрессия повысилась - вероятно, разрушены или изношены поршневые кольца. Показания не изменились - значит, клапаны неплотно прилегают к седлам или, хуже того, погнуты или прогорели.

Можно диагностику несколько расширить, если в цилиндр подать воздух под небольшим давлением в 2-3 атм. Поршень, разумеется, должен быть в верхней мертвой точке на такте сжатия, то есть оба клапана закрыты, а двигатель застопорен включенной передачей. Утечка воздуха через карбюратор говорит о неплотной посадке (прогаре) впускного

клапана, через глушитель - выпускного. Появились пузырьки в расширительном бачке (радиаторе) или послышалось шипение в соседнем цилиндре - пробита прокладка головки блока. В любом случае разборка и ремонт необходимы.

Поднять мощность мотора можно несколькими способами. Самый





простой - увеличить его рабочий объем. Ныне сотворить такое с уфимским мотором не представляет особого труда. УЗАМ выпускает целую гамму двигателей повышенного (в сравнении с базовым полуторалитровым) литража - 1,6; 1,7; 1,8; 2,0 л и соответственно запчасти к ним. Из них вполне можно сложить "мозаику" более мощного двигателя. О принципах такой работы мы тоже сообщали в журнале (1996, № 5 и 8). Теперь же о том, как сделать это практически.

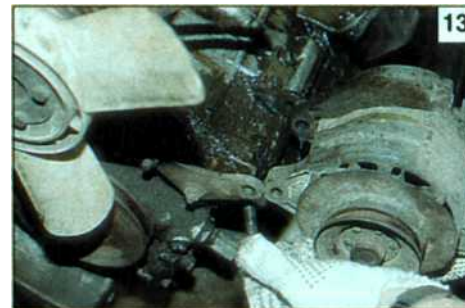
Начнем с того, что Уфимский завод продает всем желающим полные комплекты деталей для форсировки своего полуторалитрового двигателя до 1,6 литра.

Мотор рабочим объемом 1,6 л мы сами опробовали и остались удовлетворены его тяговыми показателями и другими характеристиками.

Так что же предлагает УЗАМ? Это гильзы диаметром 82 мм, поршни в сборе с кольцами и шатунами, вкладыши коренных и шатунных подшипников и коленчатый вал с радиусом кривошипа 37,5 мм (фото 1). Все детали, разумеется, номинального размера. Комплект аккуратно упакован в ящик, и продают его по цене примерно 300 долларов.

Для разборки и последующей сборки специнструмент не потребуется, но необходимо приспособление (оправка) для сжатия поршневых колец и установки их с поршнями в цилиндры. Порядок работ следующий.

Очищаем от грязи и моем снятый с автомобиля мотор. Ключом "на 17" отворачиваем четыре гайки крепления картера сцепления к блоку двигателя (фото 2). Рожковым "на 17" освобождаем еще две гайки, удерживающие стартер на картере сцепления (фото 3). Накладным ключом "на 12" отворачиваем болт генератора, фиксирующий его на натяжной планке (фото 4). Сдвигаем генератор к блоку и снимаем ремень. Расслабляем хомуты на резиновых трубопроводах системы охлаждения и снимаем их с блока вместе с термостатом (фото 5). Торцовым ключом "на 10" отворачиваем трубку масля-



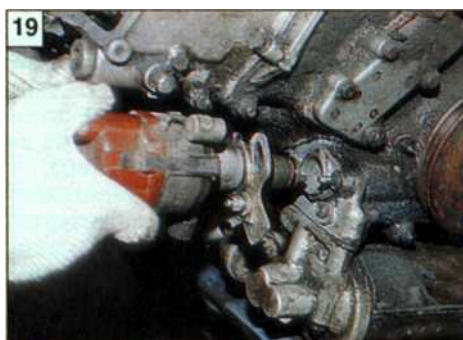


ного шупа (фото 6). Слегка покачав, снимаем стартер со шпилек (фото 7). Далее головкой "на 10" отворачиваем три болта щитка картера сцепления (фото 8) и, несильно постучав деревянной ручкой молотка по картеру, снимаем его с блока (фото 9).

Торцовым ключом "на 12" отворачиваем по очереди шесть болтов, притягивающих "корзину" сцепления к маховику (фото 10). Снимаем, причем очень аккуратно, сцепление (фото 11) - ведомый диск может легко выскользнуть и больно ударить по ноге. Двумя рожковыми ключами "на 17" и "на 14" отворачиваем две гайки нижнего крепления генератора (фото 12), вынимаем болты и, покачивая, снимаем генератор (фото 13). Торцовым ключом "на 10" отворачиваем четыре болта вентилятора системы охлаждения (фото 14).



Поддев вентилятор двумя мощными отвертками или монтажными лопатками, легким толчком снимаем его, а также шкив водяного насоса (фото 15). Торцовым ключом "на 10" отворачиваем семь гаек крышки головки цилиндров (фото 16). Постучав ручкой молотка по крышке, сдвигаем ее с места и снимаем с головки (фото 17). Ключом "на 10" отворачиваем гайку, фиксирующую распределитель зажигания на блоке двигателя (фото 18). Поворачивая вправо и влево распределитель, вынимаем его из блока (фото 19).



Ключом "на 10" отворачиваем семь болтов верхней крышки газораспределительного механизма (фото 20) и снимаем ее (фото 21). Отверткой или зубилом отгибаем фиксирующие пластины на шестерне распредвала (фото 22) и ключом "на 10" отворачиваем четыре ее болта (фото 23). Покачав руками или поддев отверткой, снимаем шестерню вместе с цепью с распределительного вала (фото 24). Головкой "на 19" с большим рычагом отворачиваем десять гаек, крепящих головку цилиндров на блоке (фото 25).

Чтобы снять головку цилиндров с блока, отсоединяем от впускного коллектора подводящий шланг для подогрева карбюратора (фото 26).

Окончание - в следующем номере

