

# ФОРСИРУЕМ ДВИГАТЕЛЬ "МОСКВИЧА"

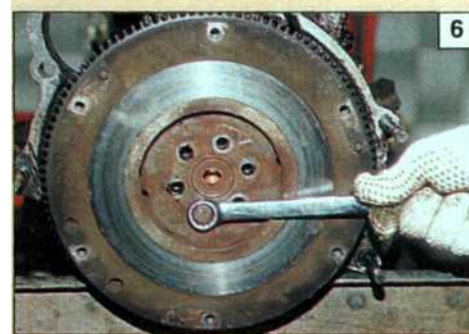
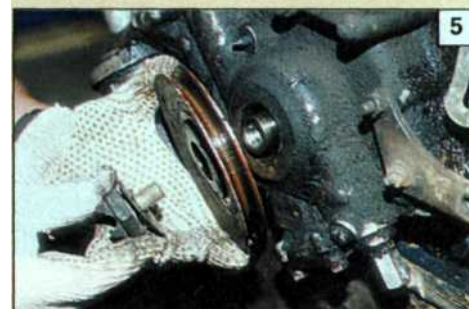
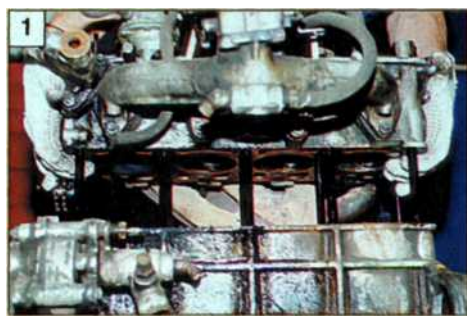
**(Окончание)**

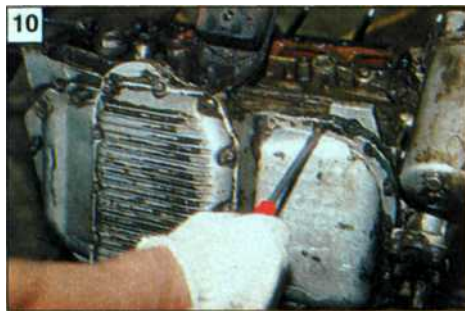
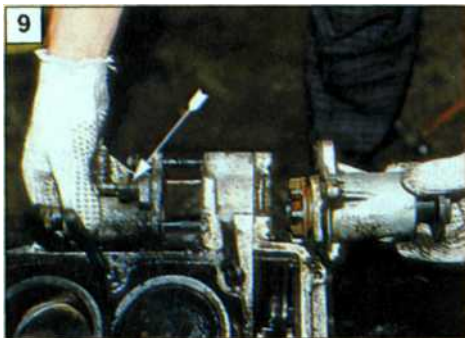
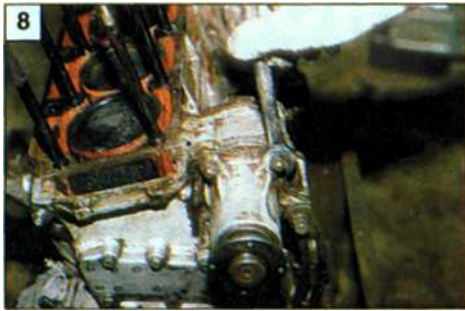
Постучав деревянной ручкой молотка по головке цилиндров, срываем ее с места и руками снимаем с блока цилиндров (фото 1). Поддев ножом прокладку головки, снимаем ее со шпилек. Ключом "на 19" отворачиваем датчик давления масла (фото 2). Зу-

биллом и молотком отгибаем замочную шайбу от храповика коленчатого вала (фото 3). Зафиксировав монтировкой или мощной отверткой маховик от вращения, ключом "на 32" отворачиваем храповик (фото 4). Снимаем его и шкив коленвала (фото 5). Если шкив не удастся снять руками, помочь могут две монтировки, которые опирают о блок двигателя. Но делать это следует осторожно, чтобы не сломать шкив. Накидным ключом "на 17" или торцевой головкой отворачиваем шесть болтов крепления маховика к коленчатому валу (фото 6). Поддев маховик монтажной лопаткой, снимаем его с коленчатого вала (фото 7). Не уроните маховик, иначе можно нанести себе травму. Ключом "на 14" отворачиваем четыре гайки крепления водяного насоса, придерживая ключом "на 12" его болты (фото 8). Постучав по корпусу деревянной ручкой молотка, страгиваем его с места и вынимаем из блока (фото 9). Вслед за ним снимаем и подводящий патрубок (на фото 9 указан стрелкой).

Поворачиваем мотор и мощной отверткой отвинчиваем 18 винтов крепления масляного картера (фото 10). Отворачиваем ключом "на 14" три гайки опоры двигателя, снимаем ее и отворачиваем ключом "на 10" еще три открывшиеся гайки масляного картера (фото 11). Аккуратно отсоединяем картер от блока (фото 12). Ключом "на 10" отворачиваем три гайки маслоприемника масляного насоса и вынимаем его из двигателя (фото 13). Торцевым ключом "на 10" отворачиваем четыре болта, ключом "на 14" две гайки крышки заднего сальника (фото 14) и снимаем ее. Головкой "на 15" отворачива-

ем крышки двух шатунных подшипников, находящихся в нижней мертвой точке (фото 15). Поворачиваем коленвал на 180° и отворачиваем еще две крышки. Отворачиваем ключом "на 10" гайку со шпильки крепления корпуса привода распределителя зажигания и вынимаем его из нижней крышки привода газораспределительного меха-



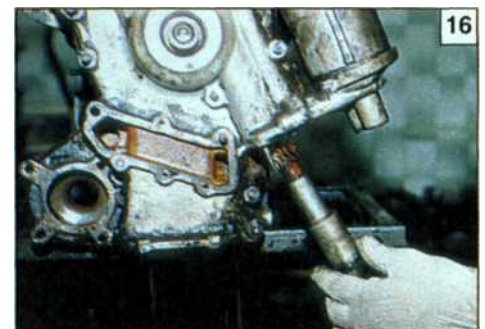
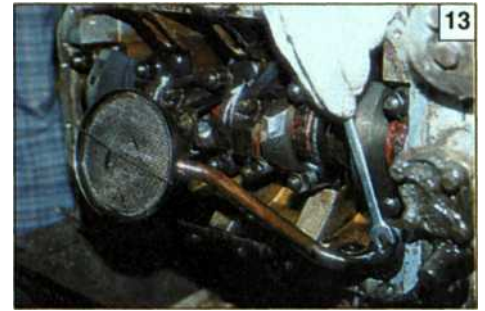


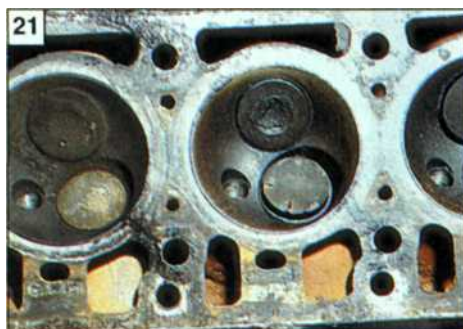
низа (фото 16). Торцевым ключом "на 14" отворачиваем восемь болтов этой крышки (семь спереди и один сзади) и аккуратно снимаем ее с блока двигателя (фото 17). Головкой "на 19" отворачиваем гайки пяти крышек коренных подшипников, снимаем их и вынимаем коленчатый вал (фото 18). Деревянной выколоткой выталкиваем поршни с шатунами из гильз (фото 19). Лучше вынимать их вниз - в сторону масляного картера. Тогда не придется протаскивать нижнюю головку шатуна через гильзу, а значит, нет риска повредить стенку цилиндра головкой шатунного болта. Впрочем, если все делать аккуратно и следить за тем, чтобы болты не выскочили из посадочных мест, можно вынуть поршни и вверх. В моторе, проработавшем длительное время, гильзы цилиндров, бывает, крепко сидят в блоке и вместе с поршнем не вынимаются. Тогда их придется выбить, воспользовавшись выколоткой из мягкого цветного металла (фото 20).

Если уж дело дошло до замены всей цилиндро-поршневой группы, которая к тому же увеличит объем и повысит мощность, грех не заняться ремонтом головки цилиндров и заменить хотя бы резиновые уплотнения (колечки) тарелок пружин клапанов, препятствующих попаданию масла по стержням клапанов в камеру сгорания.

На нашем двигателе разборка головки была процедурой обязательной - три клапана из восьми попросту прогорели (фото 21). Поэтому мы решили заменить комплект клапанов на новые, обработать седла, поставить новые резиновые уплотнители тарелок и распредвал (в комплекте с новыми коромыслами), с улучшенными характеристиками известной уфимской фирмы "Мастер-мотор". Хотя старый распределительный вал, как выяснилось позже, был в отличном состоянии.

Снимаем бензонасос вместе со штоком и отворачиваем впускной и выпускной коллекторы. Ключом "на 14" расконтриваем регулировочные винты и отворачиваем, пока их сферическая часть не скроется в резьбовом отверстии коромысла (фото 22). Выколоткой подходящего диаметра выбиваем две оси коромысел впускных и выпускных клапанов (фото 23), предварительно пометив номерами оси, коромысла и распорные втулки в соответствии с номерами цилиндров. Это необходимо будет при сборке тем, кто детали головки менять не собирается.





Отверткой отворачиваем два винта фланца, фиксирующего распредвал от осевых перемещений в головке цилиндров (фото 24). Вынимаем вал из постелей (фото 25). "Рассухариваем" клапаны обычным "жигулевским" приспособлением (фото 26). Вынимаем клапаны. Если под руками не оказалось приспособления, то для разборки клапанов можно использовать штатный свечной ключ и молоток. В трубу ключа вставляем небольшой кусок тряпки (он послужит "уловителем" сухарей), плотно приставляем ее к тарелке клапана и наносим два-три крепких удара по ключу. Пружины клапана резко сожмутся (клапан останется на месте), и сухарики легко выскочат из посадочного места.

Сборку двигателя проводим в обратной последовательности. К этому несколько замечаний. Все прокладки, упорные полукольца коленвала, передний и задний сальники, а также моторную цепь следует заменить на новые - благо, их можно всегда найти в продаже. Установив гильзы в блок, проверьте, насколько они выступают из него. Величина выступа должна быть в пределах 0,025-0,12 мм. Если гильзы "проваливаются", под них необходимо установить специальные прокладки. При замерах гильзу желательно прижать с усилием 5-7 кгс. Если при установке гильзы потребуется ударить по ней молотком, делайте это только через деревянный брусок.

Замки колец в поршне должны быть сориентированы друг относительно друга под углом 120°. А сжимать кольца (при установке поршней) необходимо в оправке, которую несложно сделать из полоски металла толщиной в один миллиметр. Стрелки на днище поршня должны быть направлены в сторону моторной цепи. Крышки коренных подшипников перепутать сложно - они помечены номерами. Отсчет ведут со стороны моторной цепи. Не забудьте при сборке мотора смазать маслом для двигателя все сопрягаемые детали: вкладыши, оси, цилиндры и т. п.

И последнее. Болты шатунных подшипников следует затягивать моментом 5,5-6,5 кгс-м, коренных - 11-12 кгс-м, головки блока - 9,0-10,0 кгс-м. Перед установкой шатунов нелишне проверить, насколько свободно вращается коленчатый вал в затянутых коренных подшипниках.

