

Мой ГАЗ-63. Часть 2. Масляный насос.



igorStepanenko

<https://www.drive2.ru/l/525438740923941056/>

Постепенно начну рассказывать и одновременно устранять конструктивные недоработки ГАЗ-63.

Посему сегодня поговорим о такой проблеме как нехватка производительности масляного насоса моторов ГАЗ-51/ГАЗ-40П/ГАЗ-49/Газ/52.

Первый устанавливался на ГАЗ-51/63, остальные на БТР-40, БТР-60, ГАЗ-52.

Основа разработок одна — мотор flathead от Dodge первой четверти прошлого века:обенность российского исполнения заключается в том, что:

- масло насос имеет очень маленькие шестерни для прокачки масла;
- недостаточно качественная обработка поверхностей коленвала и остальных подшипниковых групп, где есть принудительная смазка и масляный клин;
- сталлебабитовые подшипники коленвала, которые постоянно крошатся и истираются;
- древняя конструкция маслофильтров;
- 13-и сантиметровой тепловой пропилом в юбке каждого поршня для уменьшения шумности работы мотора (юбки постоянно отваливаются и летят в поддон, а мотор в капиталку сразу);
- длинноходный мотор (ход шатуна 110 мм, диаметр поршня 82 мм).

Это в купе приводит к тому, что моторы ненавидят обороты, свыше 2500. Моторы стучат очень быстро, давление масла крайне низкое. Отсюда и неуверенность в надежности машины. Как исправить?

Здесь нужен ряд мер, но скажу сразу, что не все так страшно и до сих пор на Эстонском острове Саарема проводят ежегодные чемпионаты по ралли в классе ГАЗ-51/52 и ГАЗ-53.

Люди на штатных моторах, четырехступенчатой КПП, на маленьких колесах, с задним редуктором от ГАЗ-63 с передаточным числом 6.7 едут на скоростях 130 км/ч, вращая допотопный мотор R6 до 5000 оборотов (!)

gaz63.ru/forum/viewtopic...0%BB%D0%BB%D0%B8&start=20

gaz63.ru/forum/viewtopic...0%BB%D0%BB%D0%B8&start=30

Как?

Начну сегодня и расскажу в дальнейших борт журналах.

Маслонасос.

Идем по зарекомендовавшей себя схеме:

1. Берем 2 маслонасоса родных.

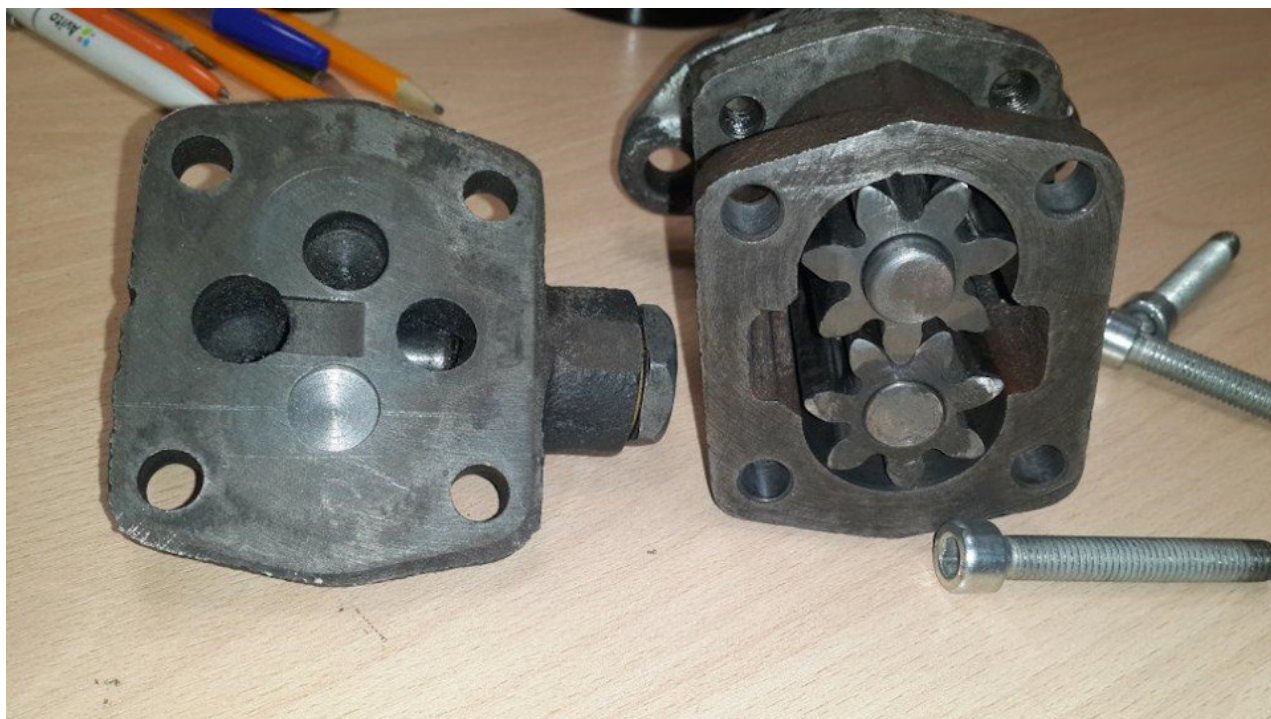




2. Обрезаем корпус второго насоса со стороны привода насоса до размера высоты шестерен. С одной стороны осталась часть под крышку маслонасоса с редукционным клапаном, с другой стороны большая дырка под две шестерни.



3. Стыкуем данной дыркой два маслонасоса, сверлим отверстия М8 там, где есть резьба во втором корпусе насоса, чтобы пропустить болты крепления двух половинок насоса и крышки.



4. Выпрессовываем из первого насоса вал паразитной шестерни.



5. Делаем 2 вала — ведущий и паразитный, увеличивая их длину на размер шестерен + 3 мм, чтобы вставить в крышку насоса.
6. Крепим ведущие шестерни на ведущем валу фазировано.
7. Делаем глухое отверстие в крышке насоса под ведущий вал с целью его центрирования (его длинна возросла и чтобы не получить перекосы и износ).
8. Прессуем паразитный вал в корпус первого насоса.
9. Собираем насос.





10. Оппаиваем стык двух корпусов латунию или еще чем, чтобы корпус стал единым.
Все.