<h2>Описание устройства</h2>

Устройство 126 к состоит из двух камер, к которых смешивается топливо. Первая камера работает независимо от режима работы двигателя, то есть постоянно. Вторая камера включается при повышенной нагрузке на двигатель. Эту черту мотор переходит после того, как дроссель первой камеры открывается более чем на две трети. У мотора возрастает потребность в дополнительной топливной смеси и карбюратор ее удовлетворяет.

Устройства дозирования топлива:

* Система холостых оборотов;
* Главные системы дозирования двух камер;
* Экономайзер;
* Система для запуска непрогретого мотора;
* Система ускорительного насоса.

Эти составляющие располагаются в корпусе поплавковой камеры. Сам корпус камеры вылит из сплавов с цинком, а корпус для смесительных камер изготовлен из алюминия. Между корпусами камер и крышкой проложена прокладка из картона.

<h2>Принцип обогащения топлива </h2>

Карбюратор 126 к проделывает свою работу в соответствии с принципом воздушного торможения бензина. Работа же экономайзера сделана без торможения, и основана на системе работы простейшего карбюратора. Устройства холостых оборотов двигателя, ускорительный насос и устройство для запуска холодного мотора стоят только в первой камере карбюратора 126 к. В экономайзер встроен специальный распылитель, который выводится в воздушную трубку второй камеры.

<h2>Как приводятся в действие дроссельные заслонки</h2>

Заслонки придерживаются с помощью пружинного механизма. Устройство закрепляется на оси перво1 и второй камер. В системе имеется возвратная пружина, которая постоянно стремиться закрыть заслонку. В карбюратора 126 к возвратный механизм пружины закрепляется на оси первой камеры. При приведении в движение рычага привода он передвигается в специальном пазу. Это позволяет приоткрывать только одну дроссель. После того как палец проходит две трети дистанции он встречает на своем пути специальный упор. Этот упор специального устройства, которое связано с дросселью второй камеры и позволяет приоткрывать ее. Как только педали привода отпустить, то устройство возврата вернет дроссели в исходное положение. Таким образом осуществляется регулировка подачи топливно-воздушной смеси в двигатель.

<h2>Как обслуживать карбюратор </h2>

При езде на автомобиле нужно следить за состоянием карбюратора и должна производиться его регулировка. Устройство должно быть чистым, его требуется протирать, чтобы в топливную смесь не попадали частицы грязи. Топливо нигде не должно протекать. Периодически рекомендуется промывать детали устройства.

Если возникает необходимость, то нужно отрегулировать уровень топлива в камере поплавка. Клапан топлива должен быть герметичен и в закрытом положении ничего не пропускать. При неисправности клапана экономайзера требуется правильно настроить его точку включения, иначе смесь топлива будет бедной для работы на оборотах выше холостых. Жиклеры должны свободно пропускать топливную смесь. Между частями карбюратора не должно быть подтеков, все прокладки должны плотно прилегать к корпусу. Механизм поворота дросселей должен быть в исправном состоянии. Особенно важен факт наличия плавного их ходя и момент подхвата второй заслонки. Если что-то не так нужно отрегулировать их угол открытия и закрытия. Мотор должен устойчиво работать даже на малых оборотах. Если что-то не так, то регулируют систему холостых оборотов.

Мероприятия по обслуживанию:

* Прочищение – это главное мероприятие и его следует подробно расписать.

Эту операцию делают через определенный срок. Обязательно нужно делать это периодически. Важными показаниями для чистки будет возросшие потребление бензина, снижение выдаваемой мощности, неустойчивая работа мотора, особенно на малых оборотах.

Чистят обычно камеры, крышки карбюратора, пропускные канали и составляющие детали. Для этого требуется произвести разборку, которую лучше всего делать на чистой поверхности.

Для чистки используется неэтилированный бензин, а также сгодится вода теплее 80 градусов по Цельсию. Каналы подвергаются воздушной продувке. Запрещается чистить их металлическими предметами, что может привести к их расширению. Это скажется на нормальной работе устройства.

После разборки все детали карбюратора должны быть тщательно промыты и очищены от грязи. Для промывки пользуются неэтилированным бензином или горячей водой при температуре не менее 80° С. Таким же советами следует пользоваться при обслуживании к126н, к126, к126и, к126г, к126гм, к126гу, т.е. всей линейки этого карбюратора.

* Проверка зазоров клапанов;
* Выверка жиклеров;
* Обязательно следует выверить плотность прилегания дросселей к корпусу;
* Выверка уровня топлива в камере поплавка

Последнее также важно для нормальной работы двигателя и это стоит описать для владельцев данного устройства. Регулировка топлива в камере поплавка карбюратора 126 к производиться на идеально ровной горизонтальной плоскости, куда следует подогнать машину. Также можно эту операцию сделать на специальном стенде. Но если его не снимать с авто. Нужно дать поработать мотору на малых оборотах на протяжении 5 минут. Положение топлива в камере не должно выходить за пределы 1,8 – 2 см. от низа камеры поплавка. Все это делается при помощи специального окна для осмотра в карбюраторе.

Поплавок в камере обязательно должен перемещаться без каких-либо препятствий. Если уровень топливной смеси не подвергается регулировке, значит поплавок имеет проблемы с герметичностью, либо же проблема в топливном клапане.

Чтобы проверить герметичность поплавка, следует опустить его в емкость с горячей водой. Ее температура не должна быть ниже 80 градусов. В месте дефекта будет выходить воздушный пузырь. Это место требуется запаять. После пайки поплавок не должен весить более 14 грамм и не меньше 12.

<h2>Модификации карбюратора</h2>

Существуют различные модификации данного карбюратора. Они имеют один цифирный код, но с различными буквенными окончаниями. Конечная буква зависит от автомобиля, на который устанавливался карбюратор:

* К 126П- Москвич-408;
* К-126Н- Москвич-412;
* К-126Г- УАЗ;
* К-126ГМ- Волга 24;
* К-126Б- ГАЗ-53;