

اگر کاربراتور ماشینتون ایرادی نداره دست بهش نزنید.....کاربراتورى که تنظیم نیست تنظیم میشه ولی یه کاربراتورى که تنظیمه بهتر نمیشه !!!  
.....به مراحل خوب دقت کنید و اول کارى آچار به دست نرین سر کاربراتور پست رو هم تا آخر بخونید...

1-اول از همه .....با خودتون فکر کنید و این سوال رو از خودتون بپرسید : آیا من آدم با حوصله ای هستم ؟ اگر جواب بله بود ، برید مرحله ی بعدی .اگر جواب نه بود برید پیش یه کاربراتور ساز خوب!!!!

این پستی هم که من مینویسم رو یک بار بخونید شاید یه مقداریش رو متوجه نشید ولی اگر کارب جلوتون باشه همش رو متوجه میشید . شاید توضیحات پیچیده باشن ولی کار خیلی ساده تر از اون چیزیه که فکرش رو میکنید .

2-دوم از همه! برای اطمینان بیشتر کار روی کارب رو روزی شروع کنید که بدونید ماشین رو برای ۲ یا ۴ روز لازم ندارین(احتماله دیگه آقا!!!!)

3-سوم اینکه کارب رو به عنوان آخرین مشکل بد کار کردن ماشین در نظر بگیرین . زمانی شما میتونید برید سر کارب که باقی سیستم مشکلی نداشته باشه . یعنی این موارد رو چک کنید:

#برق ماشین هییییییییییییییییی مشکلی نداشته باشه ، نه قطعه ای ایراد داشته باشه(شمع ها-وایرها-کوئل-در دلکو-چکش برق -لق نبودن میل دلکو-همه ی موارد مربوط به دلکو ) ، نه تنظیمات مشکل داشته باشن.

#پمپ بنزین مشکلی نداشته باشه( مثلا داغ نکنه یا دیافراگم داخلش سوراخ نباشه یا ....) و فیلتر بنزین هم تمیز باشه

#فیلتر هوا باید تمیز باشه و تو سرویس های دوره ای عوض شده باشه  
#بوستر ترمز هوا نکشه(اگر دیافراگم داخل بوستر پاره بشه هوا میکشه).محل اتصال شلنگ وکیوم به بوستر ترمز هوا نکشه(هر دو سر شلنگ رو چک کنید که هوا نکشه (بوستر هم وقتی هوا بکشه اگر یه مقدار دقیق گوش کنید صدای دلخراشش رو میشنوید. اگر بوستر ایراد داشت بوستر رو پیش بوستر ساز خوب ببرین . بوستر چیز خاصی نداره ولی توی اکثر قسمتاش نیاز به روغن کاری داره که من هر چه قدر پرسیدم که این روغن ها چیه که میزنین به بوستر(چند مدل روغن بود) بهم نگفتن !

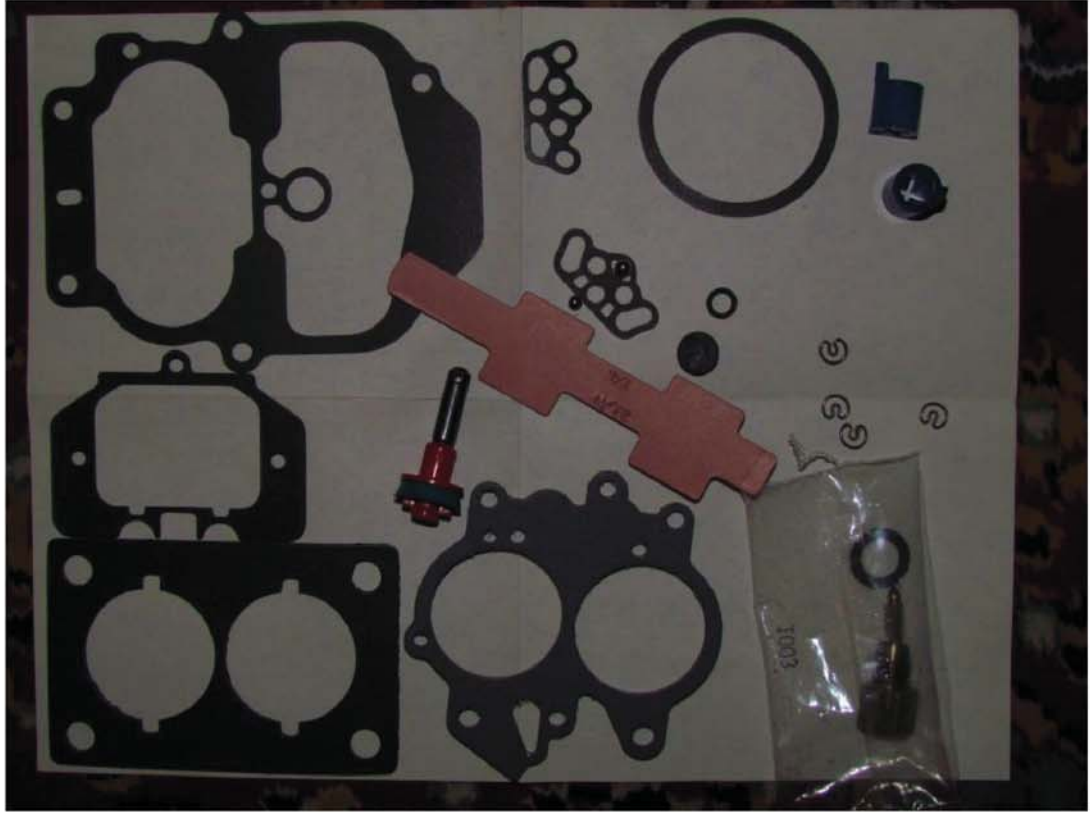
#تمام شلنگ های وکیوم رو چک کنید . هیچ کدوم نباید هوا بکشن .شلنگ ها رو از روی کاربراتور تعقیب کنید و ببینید کجا رفتن و همه رو چک کنید . اگر جای شلنگ وکیومی روی کارب بود که خالی بود حتما اون رو کور کنید (با انبردست لهش نکنید فقط! یه تیکه شلنگ بردارین یه سرش رو کور کنید و بزیند سر اون لوله ای که خالیه و هوا میکشه) همه جای کارب رو خوب چک کنید چون جای شلنگ زیاده!!  
(البته بعضی از این سوراخ ها باز باشن هم زیاده!!!!اد اثری ندارن ولی شما همه رو

چک کنید و ردیف کنید راستی اون سوراخ ! وکیوم روی منی فولد که نزدیک فایر وال هست رو هم چک کنید که باز نباشه)  
# منی فولد دود و بنزین هم نباید مشکلی داشته باشن و خوب بسته شده باشن که از زیرشون هوا نکشه موتور  
\* کلا موتور بر پایه ی مکش هوا یا همون وکیوم هوا هست که کار میکنه . اگر کارب و موتور به هر دلیلی از جایی به غیر از ورودی کارب هوا بکشن توی کارکرد موتور مشکل ایجاد میشه (مهندس مکانیک خودرو هم شدم ! نظر کلی میدم! جدی نگیریم!)

4- برای هر کاری همیشه سعی کنید از ابزارهایی با کیفیت خوب استفاده کنید . مثلا با یه آچار بی کیفیت شاید یه مهره رو ۱۰ بار ببندید و باز کنید مهره رو نابود کنه ولی اگر آچار استاندارد باشه مهره هیچ اتفاقی براش نمیفته!!!!  
حواستون به باز کردن مهره هایی که کارب رو به منی فولد مینندن باشه که چیزیشون نشه یا گم نشن چون کمی سخت پیدا میشن (!! یادتون هم باشه ۲ تا مهره ی جلویی با آچار تخت باز میشن و دو تا مهره ی پشتی با آچار بکس یه کمک کوتاه هم لازم دارین) دو یا سه مدل پیچگوشتی خوب هم میخوان

5- قبل از باز کردن کاربراتور به دست کامل و اشرف کاربرات ۴ پیچ تهیه کنید . بهتون توصیه میکنم که از واشرف سازها از این واشرف هایی بگیرین که جنس نرمی دارن و به خاطر واشرف نرین یه پک کامل سرویس کاربراتور کارتر بخرین . اولاً اینکه ۲۲ تومن پول این پک هست ثانیاً اینکه اگر به مقدار خیلییییییییییی کمی هر جایی از کاربراتورتون تاب داشته باشه این واشرف های خشک فابریک فقط کار رو براتون سخت تر میکنه . چون با اون واشرف های نرم که خیلی گرون باشه میشه ۴ یا ۵ هزار تومن اگر مقدار تاب داشتن جزئی باشه شما مشکلی نخواهید داشت و اون واشرف جلوی هوا کشیدن کارب رو میگیره  
البته این رو هم یادمون نره که اصولیش همون واشرف های خشک فابریک کارتر هست و همه ی تنظیمات هم بر پایه ی اون ها انجام میشه .  
ولی این واشرف های نرم رو هم وقتی ببندین و پیچ ها رو کامل ببندین کوبیده میشن و میشن یه چیزی تو مایه های همون فابریک ها . با این فرق که اگر یه مقدار کمی صفحه ها تاب داشته باشن این واشرف ها اون قسمت ها رو پر میکنن  
واشرف ها رو هم از جای خوبی بخرین که تمیز و درست برش زده باشه . واشرف رو که نگاه کنید معلومه که تمیز کار شده یا نه. واشرف ها رو هم با واشرف های فابریک چک کنید که سوراخی چیزی کم نباشه روشون ولی بازم میگم کار اصولی یعنی واشرف های فابریک با کاربراتوری که هی جاش تاب یا موج نداشته باشه  
عکس پک و لوازم کارتر (کل این مجموعه هم تو یه جعبه ی سبز رنگه با مارک کارتر اگر لازم بود بگین عکس جعبه رو هم میدارم)





6- سعی کنید کارب رو از روی ماشین تو روز باز کنید که اگر چیزی افتاد و گم شد نشینین جلو ماشین گریه کنید. خود کاربراتور رو هم روی یه میز خالی بذارین و بعد شروع به باز کردنش بکنید . دو تا ظرف هم باشه که لوازم خورده ریزی که باز میکنید رو داخلش بریزید خیلی خوب میشه چون همه ی بچه ها علاقه ی شدیدی به گم شدن دارن !!!

7- شستن و تمیز کردن کاربراتور و لوازمش خیلییییییییییییییییییییییی مهمه . یعنی باید کاری کنید که خودتون شک کنید که این کارب دست دومه یا اون کاربی هست که از تو جعبه ی فابریک درش آوردین ! روی کاربراتور اصلا مهم نیست و با یه بار تینر زدن و یه دستمال برق میوفته فقط روی مجاری ، منافذ و سوراخهایی که توی کارب هست تمرکز کنید.

دو تا کار برای تمیز کردن کارب میشه انجام داد . یکی اینکه کارب و لوازمش رو یه روز کامل بخوابونید توی تینر فوری ۱۰۰۰۰ راه دیگه اینکه از این اسپری های کاربراتور شور استفاده کنید(با تینر شستن فایده ای نداره اگر اسپری نکنید باید بذارین بمونه تو تینر!). من دو تا مارک رو استفاده کردم wurth و gunk نمیدونم درست نوشتم یا نه!). از gunk بیشتر راضی بودم چون هم فشار خیلی زیادی داشت هم قوی تر بود به نظرم. ولی به خاطر همین فشار زیاد زود تموم میشه و اگر خیلی حساسیت به خرج بدین نیاز به ۲ تا از این اسپری دارین. ولی wurth یه

دو نیش کافیه . قیمت wurth هم تقریبا دو برابر gunk هست. ( این اسپری ها سرش  
یه لوله داره . لوله رو تو هر سوراخی که دیدین وارد کنید! از هر دو طرف هم وارد  
کنین !! سوراخ هم تا دلتون بخواد هست !!! اصلا عجله نکنید چیزی که زیاده  
سوراخ ! همه رو پیدا کنید و لوله رو تو همشون وارد کنید و تو همشون اسپری کنید  
تا همشون ردیف ، بشن!!  
و اما!!!!!! نکته ای که توی شستن کرب وجود داره اینه که بعد از انجام دادن هر  
کدوم از کارهای بالا حتما!!!!!! باید تمام مجاری و سوراخ ها رو مورد عنایت فشار  
باد قرار بدین . اگر تو خونه کمپرسور دارین که هیچ اگر هم ندارین برین تعمیر گاه  
محل و اونجا این کار رو انجام بدین . نجاری ها هم کمپرسور باد دارن . راستی  
ندارین سوراخ ها خشک بشن بعد برین باد بگیرین ها!!!!!!؟؟! شستن و باد گرفتن  
باید هم زمان باشه .  
آقا اگر باد نگرفتین فکر کنین که کاری انجام ندادین و خودتون رو گول نزنید که بابا  
این اسپری ها خودش در حکم باد هم هست!!(خیلی دیکتاتور دارم برخورد میکنم  
تو ابن پست!!)

خب فعلا چیز دیگه ای یادم نیماذ اگر نکته ای بود توی مراحل کار روی کرب میگم  
خدمتتون

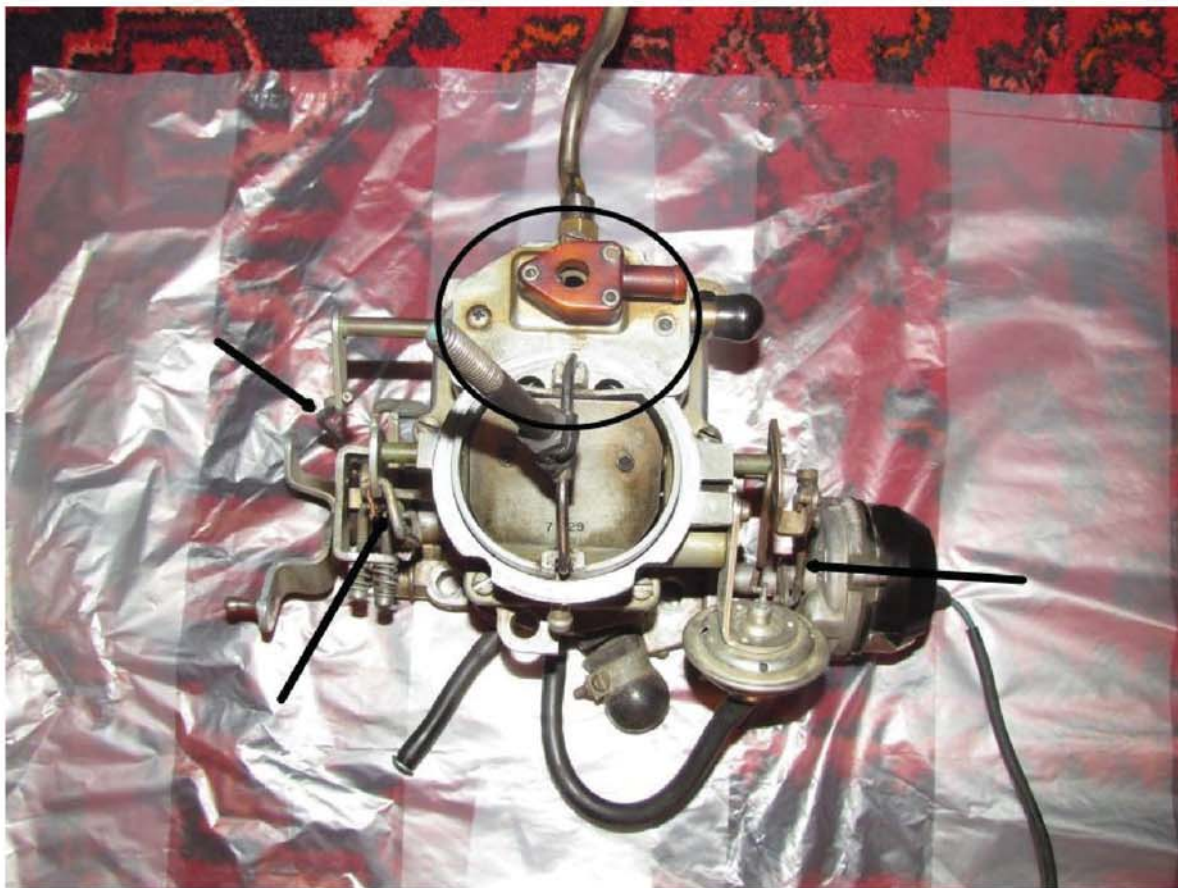
خب الان یه کرب جلوتون دارین که اصلا نمیدونین چی هست . پس بهتره بی خیال  
بشین و بیرینش پیش کاربراتور ساز . اگر هم یه کم حوصله دارین زنگ بزنین به  
کاربرات سازتون و باهش سر یه کاربراتور نو شرط بندی کنید و بگید یه کاربراتور من  
تنظیم میکنم یه کاربراتور هم شما ، هر کدوم دقیق تر بود اون میبره (البته قبل از  
اینکه زنگ بزنین یه مقدار هم فکر کنید به اون حرفی که من زدم که چرا باید به  
حرف های این پسره اعتماد کنم (!!!!!!)

خب بترکونیدش!!!!!!

اول لوله ی S شکل ورودی بنزین رو باز کنید که اگر بشکونیدش یه ۱۲ هزار تومنی  
پیاده خواهید شد (!!!!!!(البته با نرخ ارز دیروز نه امروز)  
به این عکس هم دقت کنید چون بعدا با قطعاتش کار داریم



بعد تمام میله هایی که قسمت های مختلف کارب رو به هم مرتبط کرده در بیارین (کارب سه قسمت کلی داره . پیاه ، بدنه و در که با یه سری میله به هم مرتبط شدن این میله ها رو باید در بیارین که بشه این سه قسمت رو از هم جا کرد .) مثل میله های رابط خود ساسات و رابط دریچه ی ساسات با پایه ی تنظیم گاز و غیره هه هه هه هه . این میله ها یک سر یا هر دو سرشون با یه خار قلوه شکلی (عکس خار ها توی عکس لوازم کاربراتور هست) وصل شدن که وقتی درش میارین خیلی دوست داره بپره !!! حواستون به اون باشه . اگر گم بشه میشه با یه سیم یه جوری جای خالیش رو پر کرد ولی اگر خودش رو خواستید باید یه دست لوازم کاربراتور کامل بخرین یا برین شوش که اولی به صرفه تره !!! میله ها با فلش (چه فلشی!!) مشخص شدن

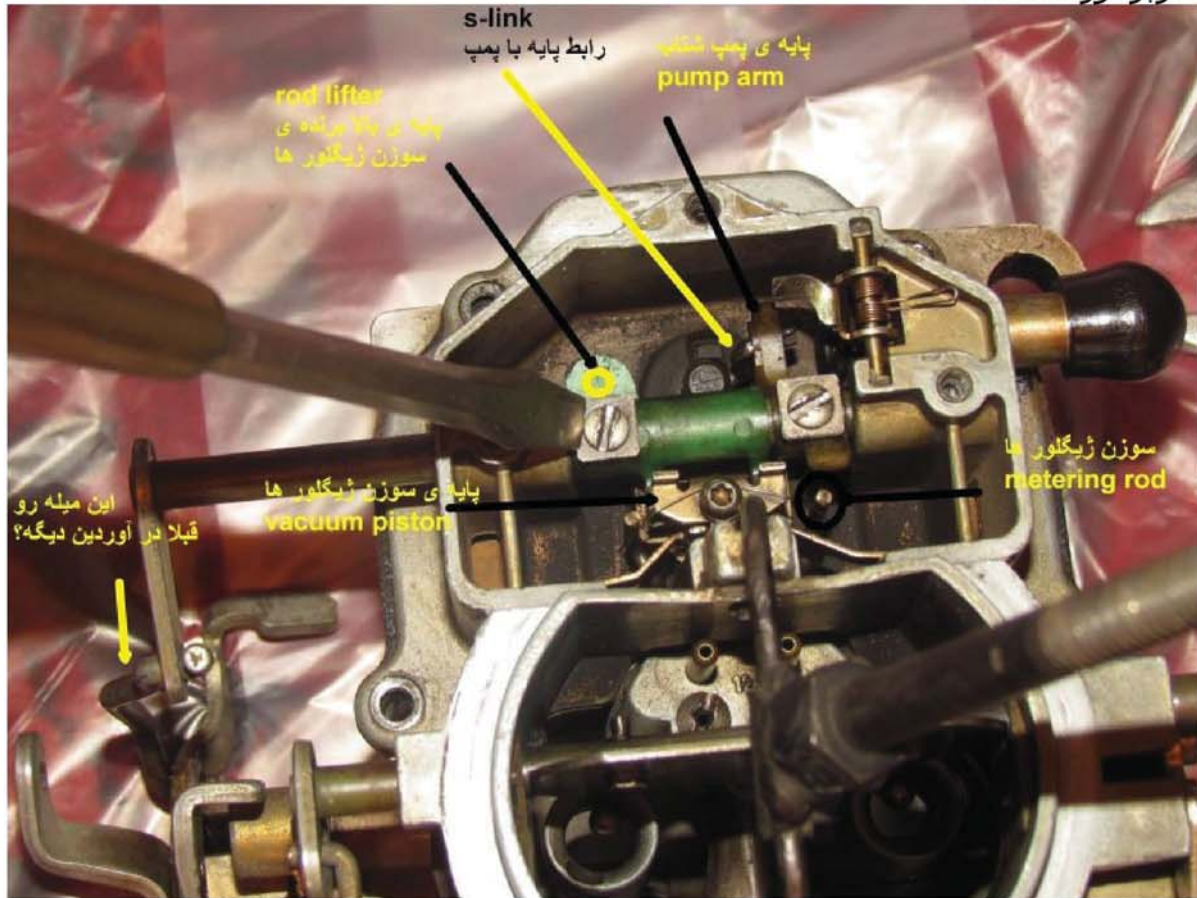


بعد اون درپوشی که روش یه جای شلنگ داره و زیرش میرسن به یه چیزای خوبی رو باز کنید ،یه واشر هم زیر این در هست که اگر پاره شده بود باید عوض بشه . (تو عکس بالا این درپوش ترکیده بهش توجه نکنید ! همونی که دایره ی سیاه کشیدم دورش ) منظور همان "Rollover check valve" میباشد!!!

زیر این درپوش میرسین بهههههههه:

خب 2 تا پیچ دو سو هست . اول پیچ سمت چپی رو باز کنید . این پیچ ، "پیچ تنظیم پایه ی بالا برنده ی پایه ی نگه دارنده ی سوزن ژینگلور هاست" عجب اسم خووووووووووی داره ! پیچ رو باز کنید و درش بیارین . بعد روی جایی که رو عکس با دایره ی زرد مشخص کردم یه کم فشار بدین تا سوزن ژینگلور ها با پایشون بیان بالا و بعد پایه ی ژینگلور ها رو بگیرین و بکشین بیرون . همینطور که پایه سوزن ژینگلور ها رو میکشین بیرون باید آروم آروم روی اون پایه ی بالا برنده هم فشار بیارین. فقط هم زمان باید هم فشار بدین هم پایه ی ژینگلور ها رو بکشین بیرون! این یه اصل کلی هست که اینجام حاکمه !!!! همین هم زمانی رو میگم!!!  
بعد هم پیچ سمت راست رو باز کنید که مربوط به پایه ی تنظیم پمپ شتاب

کاربراتور هست.



بعد هم میله ای که همه ی این مجموعه رو ش سوار بود رو بیرون بکشید .





که این جا پایه ی پمپ شتاب کشیده میشه و میچسبه ته دیگ ! که مشکلی  
نداره و کاریش نداشته باشین. دلیلش هم اینه که پمپ شتاب از زیر یه فنر داره که  
اون رو میکشه



حالا میتونید پیچ های اطراف کارب رو آروم باز کنید و در کاربراتور رو بردارید. خب تا اینجا رو توضیح دادم دیگه بسه ، دیگه توضیح نمیدم!!! حالا شما میمونید و یه کاربراتور ترکیده!!!! گفتم به من اعتماد نکنید گوش نکردین ! حالا چون پست آخرمه میگم ادامش رو ولی بازم به من اعتماد نکنید .

در رو آروم بردارین چون پمپ شتاب هنوز وصله . یعنی همونطوری عمودی برش دارین و مثل در جعبه از یه طرف در رو باز نکنید که آرو ببینید اون تو چه خبره! بعد که پمپ شتاب در زیر در رویت شد از بالا اون میله ی متصل بهش رو در بیارین تا آزاد بشه . فقط بگیرینش که نپره بچه!



نکته ی کنکوری :

این پمپ چرا و کجا ؟ کی ؟ کو ؟ چه کسی ؟ چه جوری ؟ میشه ؟ آره ؟  
حالا که سوال بالا رو فهمیدین این کارا رو بکنید :

بچه های دور آرام رو باز کنید (همون هایی که دکتر محمد توضیح داده بودن قبلا . )  
اون ساچمه گوگوله بود ؟ یادتونه ؟ ساچمه ی تو قسمت دور آرام رو میگم ها ؟ اون  
رو بذارین سر جاش بمونه . بعد یه میله ی باریک پیدا کنید که بتونید با نوک میله  
روی این ساچمه ی گوگول فشار وارد کنید که مسیر رو کامل ببندد . سر میله باید  
صاف باشه تا به ساچمه ی گوگول آسیبی وارد نکنه . بعد جایی که پمپ شتاب  
توش قرار میگیره رو پر بنزین کنید و پمپ رو که الان جدا شده و تو دستتونه بذارین  
سر جاش که الان پر بنزینه . چند بار پمپ رو بالا پایین کنید که هوای زیرش گرفته  
بشه . بعد که هوا گرفته شد در حالی که از اون طرف اون ساچمه ی گوگول رو  
دارین فشار میدین پمپ رو هم فشار بدین پایین . وقتی پمپ رو فشار میدین بنزین  
از هیچ جایی نباید بزنه بیرون . یعنی از کنار لاستیک پمپ شتاب نباید بنزین بیرون  
بزنه . اگر بیرون زد یعنی لاستیک پمپ شتاب خراب شده و باید تعویض بشه . اگر  
هم که سالم بود که دیگه هیچ . یکی دیگه از راه های تشخیص خرابی اینه : اگر  
کاربراتور همه چیزش تنظیم باشه و ماشین روشن باشه اگر تو لحظه گاز رو تا ته  
فشار بدین موتور باید هم زمان با فشار پدال دورش بالا بره . اگر دور بالا نره و

ماشین جوری بشه که انگار داره خفه میکنه و بع د آروم آروم دورش زیاد بشه یعنی پمپ شتاب خرابه . البته همه چیزای دیگه باید میزون باشه.  
بهتره همون جوری که اول گفتم تستش کنید . اصولیش اونه

حالا شما موندین و یه بدنه ی اصلی کارب و پایه ی کارب که به هم وصل هستن!  
دیگه ادامش رو ..... !!!! نه میگم آقا میگم . پست آخرمه دیگه: D !!

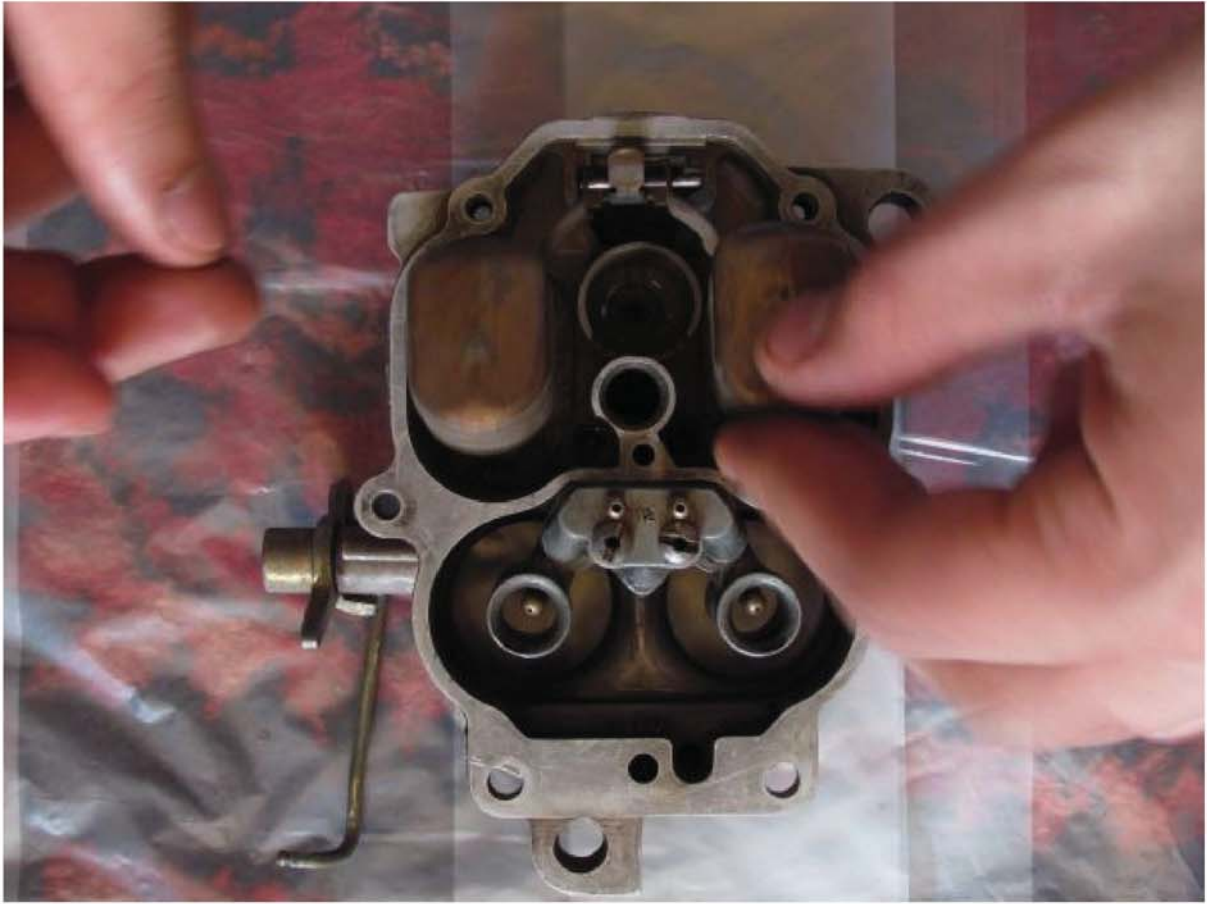
لوله ورودی بنزین رو که قبلا باز کردین به یه فرتنی پیچ شده بود که اون فرتن رو هم میشه بازش کرد که یه بیلبلیک توش هست (به عکس لوله ی ورودی بنزین مراجعه شود) اون بیلبلیک اسمش needle هست که کارش اینه که وقتی شناور (float) داخل پیاله بالا میاد و بنزین پر میشه تو بدنه ی اصلی ، ورود بنزین رو قطع کنه . این فرتن رو هم باز کنید و همه چیز رو بکشید بیرون.



وقتی فرتن باز شد حالا میتونید مجموعه ی شناور رو هم بریزید بیرون.







یه ساچمه ی گوگول هم اون وسط مسطا (vasat masataa) !!!! هست اون رو هم  
بندازین تو همون ظرف قشنگا که اون اول گفتم بذارید دم دستتون. توی این قسمت  
شما ژینگلور ها رو هم میبینید که باید با پیچ گوشتی سایز خودشون و قوی باز  
کنیدشون تا یه وقت خراب نشن (آقا سوزن و ژینگلور این کارب تا اونجا که من  
میدونم پیدا نمیشه ، پس خودتون رو بیچاره نکنید)



بعد که هیچ چیزی از دل و روده نمودند جسد رو برگردونین تا زیر جسد نمایان بشه .  
اون زیر هم ۲ تا پیچ هست که پایه ی کارب رو به بدنه پیچ کرده . اون ۲ عزیز رو هم  
باز کنید تا کارب کامل بترکه . البته این پایه با ۴ تا پیچ بسته شده شما ندونسته  
قبلا ۲ تاش رو باز کردین . همون ۲ تا پیچ خیلی بلندی که در زمان باز کردن در  
کاربراتور باز کردین!!  
پایه ی کارب رو پرت کنید دور چون باهاش کاری نداریم .(البته اگر بیمار نباشید و  
نخواین بینید زیرپایه ی ساسات چه خبره ! خبره خاصی نیست فقط یه واشر  
هست که اون هم نیاز به تعویض نداره ولی بیمار باشید باید عوضش کنید )





وقتی از جهت درست بسته نشه یکی از سوراخ های روی پایه بسته میشه ! و میدونید که اگر یه سوراخی بسته باشه بچاره میشید آقا بیچاره !. پس وقتی واشر رو گذاشتین روی پایه قشنگ چک کنید که هیچ سوراخی به واسطه ی گذاشتن واشر بسته نشه . سوراخی که بسته میشه اون سوراخی هست که مربوط میشه به وکیومی که به دلکو وصل میشه ! پس خوب بهش دقت کنید .

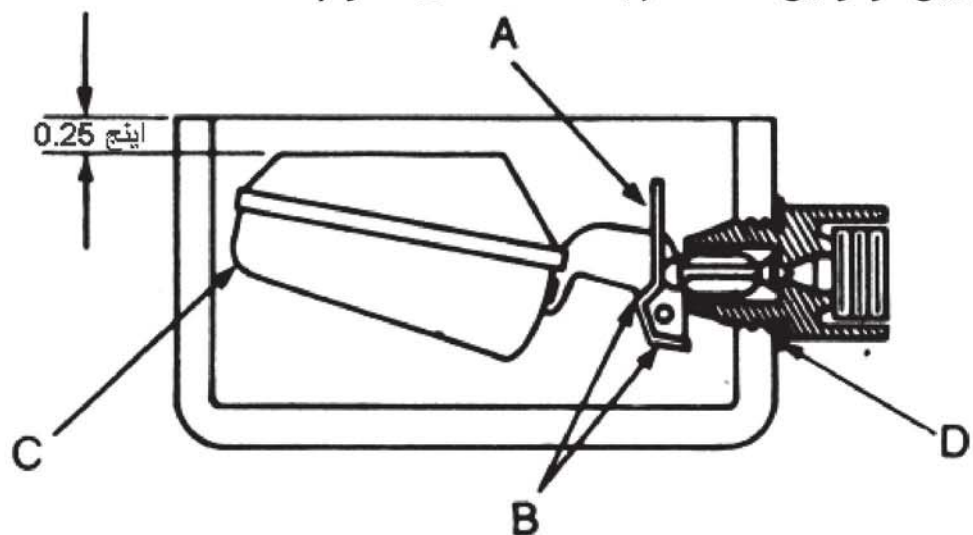


بعد بدنه ی اصلی رو روی پایه بذارید و اون ۲ تا پیچ رو از زیر پایه ببندین تا این دو بچه به هم وصل بشن . فقط پیچ ها رو کامل سفت نکنید و بذارید بمونه با اون ۲ تا پیچ بلند دیلاق (دیلاق میشه همون که میدونیم دیلاغ میشه یه جور شتر ، اینم از نکته ی ادبی این پست . بابا این تایپک آهو آخرشه به خدا (کامل سفتشون کنید بعد دوباره کارب رو روی پایه جلوتون بذارید و برید سراغ دل و روده ی بدنه ی کارب که یکیش جناب شناور هست

اندازه ی بنزینی که توی پیاله پر میشه مهمه . برای تنظیم این شناور که سطح بنزین به وسیله ی اون تنظیم میشه باید مراحل زیر رو انجام بدین .

1. مجموعه ی محدود کننده ی ورودی بنزین که داخلش نیدل هست رو ببندید
2. با انگشتتون روی قسمتی که تو شکل با حرف A مشخص شده کمی فشار وارد کنید تا ورودی بنزین بسته بشه. توی این حالت باید فاصله ی سطح شناور رو تا

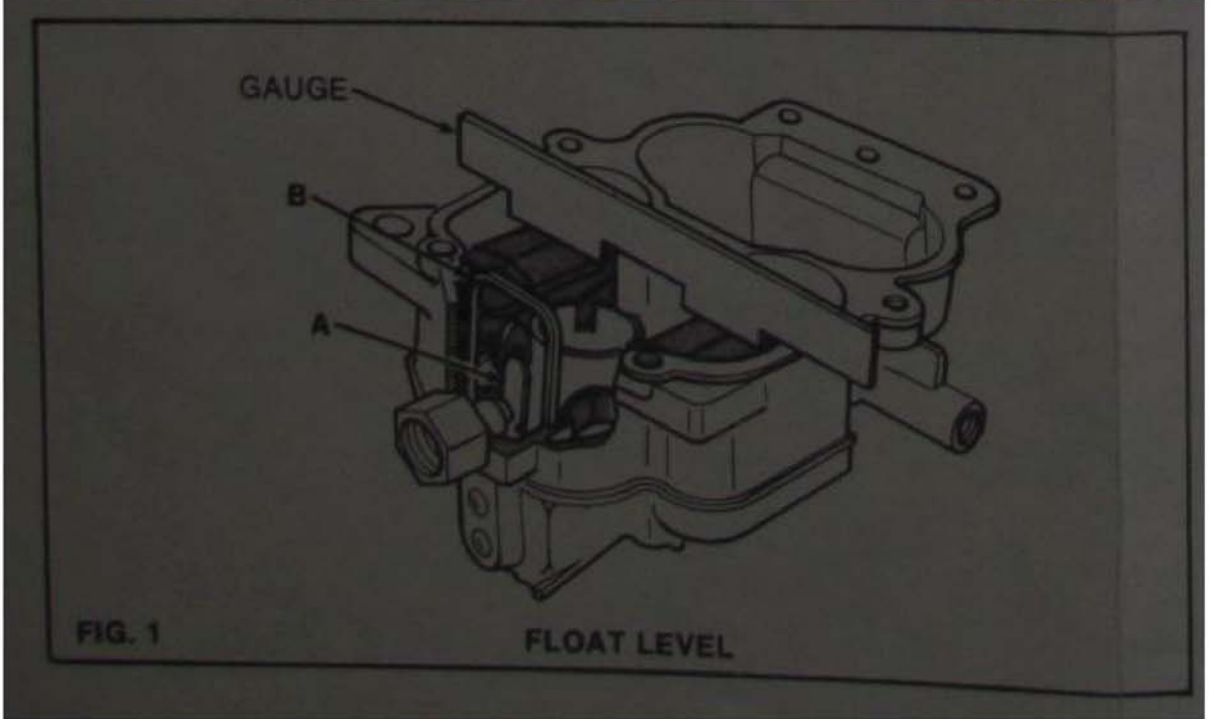
روی سطح بدنه کارب اندازه بگیرین . این فاصله باید ۰.۲۵ اینچ باشه (۰.۰۳ اینچ بالا پایین تر از این عدد هم باشه مشکلی نداره)!



A. محلی که باید فشار بدین برای بسته شدن نیدل  
B. محل بازی برای تنظیم

C. شناور  
D. واشر

این اندازه گیری رو باید با یه خط کش T یا شاخصی که توی جعبه ی لوازم کارتر هست انجام بدین . ولی میتونین با یه خط کش و یه شاخص ۰.۲۵ ایچی خودتون یه خط کش T بسازین و به دنبال خریدش نرین. دقیقا مثل یه T شاخصی که با مقوا یا هر چیز دیگه ای درست کردین بچسبونین روی یه خط کش بعد خط کش رو بذارین روی سطح پیاله ی شناور و اندازه بگیرین .



این عکس هایی که کراپ شدن از روی برگه ای گرفته شدن که تو جعبه ی لوازم کارتر هست . آخر پست عکس اون برگه رو هم میذارم  
اگر درست بود که هیچ . اگر درست نبود باید شناور رو در بیارین و همون قسمت A و B رو کمی تغییر بدین (حالا جلو یا عقب تر بردن بستگی داره به اینکه قرار باشه شناور پایین تر بره یا بیاد بالا تر . وقتی بینیدش متوجه میشید چی میگم !!) بعد دوباره نصبش کنید و دوباره اندازه بگیرین تا تنظیم بشه  
فقط برای در آوردن شناور باید قسمت نیدل باز بشه و دوباره برای اندازه گیری ببندینش . البته میشه شناور رو سر جاش تنظیم کرد ولی اون قسمت B علاقه ی شدیدی به شکستن داره . من که چند بار باز و بسته کردن نیدل و پایش رو به بازار رفتن ترجیح میدم (پول پیک هم که دیگه یه جوروی شده که تو ۱ سال میشه با پول پیک موتوروی آهوی جدید خرید!!)

\*اون بیلبلک (نیدل) اگر خراب شده باشه جلوی ورد بنزین رو نمیگیره و بعضی موقع بنزین از کرب میپاچچه بیرون!!! برای اینکه بدونید سالمه یا نه : یه فشار خیلی کمی به همون قسمت -ای وارد کنید در حدی که فقط نیدل رو عقب بیره که مسیر ورودی بسته بشه. بعد از راه ورودی بنزین به داخل فوت کنید که اینجا نباید هوا رد بشه . البته میشه بدنه ی کرب رو سر و ته کرد که شناور ورودی رو ببندد بعد فوت کرد . کلا من با این عیب یابی کار نکردم چون دوست ندارم کرب فرهنگ رو بکنم تو دهنم!!!!!! این تست یه دستگاه داره که یه فشار بادی رو وارد میکنه و اگر از اونور هوا رد بشه به شما میگه!!! ولی فوت به صرفه تره!!!!

خب این از شناور و ورودی بنزین . الان دیگه کرب رو ببندین رو ماشین و حالش رو ببرید . همه ی مشکلات حل شد!!! (این مثل اون قضیه ی آخرین پست و من نباشم بهتره عمل میکنه!!!)

ژیگلور ها رو هم که قبلا باز کردین با پیچ گوشتی خوب و با کیفیت ببندید و محکم کنید!

اون ساچمه ی گوگول رو هم سر جاش بذارید(زیر پمپ شتاب) فقط اگر این رو با اون ساچمه ی توی قسمت دور آرام اشتباه گرفتین بدونید که بزرگه مال این جاست و کوچیکه مال دور آرام (البته هر دوی این ساچمه ها در خدمت پمپ شتاب هستن و ربطی به کارکرد دور آرام ندارن این ها مربوط میشه به نحوه ی کارکرد کاربراتور که اگر این پست تموم بشه به امید خدا!!!!!! یه پست هم در مورد نحوه ی کارکرد کرب مینویسم که یه جوروی بشه که لحظه ای که پاتون رو آروم میذارین رو گاز یا گاز رو محکم فشار میدین یا هر بلای دیگه ای که سر گاز میارین بتونین ۲ بعدی مسیر حرکت بنزین رو تو ذهنتون باز سازی کنید!!!)

بچه ها قسمت دور آرام رو هم که ببندین طبق فرمایشات دکتر محمد (دکتر جان ارادت)

Jeep-W 85 نوشته است:

### با سلام و درود خدمت دوستان عزیز!

.....  
مشکل شایعی که تو ماشینهای بیشتر دوستان خودم دیدم و به راحتی هم قابل برطرف کردن هست، عدم کارکرد صحیح موتور در دور آرام هست، که تو آفرود، علی الخصوص موقع گذر آهسته از موانع، خیلی اعصاب خرد کن میشه و اذیت میکنه...!

معمولاً علت بیشتر بد روشن شدن و بد کار کردن موتور که ناشی از کاربراتور، از جمله میل به خاموش شدن بعد از روشن شدن یا موقع تعویض دنده و یا ترمز کردن یا شل کردن گاز، به جهت کثیف شدن و گرفتگی مجاری مربوط به Idle Speed هست... موتور تو دور آرام کار نمیکنه و روشن نمیمونه...!

تو 85% موارد هم این تکنیک معالجه سرپایی!! که عرض میکنم، و حاصل تجارب سالهای آهو داری هست!، جواب میده و مشکل برطرف میشه!... بی اینکه کاربراتور کمپلت باز بشه!، یا اینکه بخواد کل مجموعه کاربراتور از روی کار پایین بیاد!... همون رو کار انجام میشه!، بی اینکه نیاز به تعویض قطعه ای باشه...! قبل از هر چیز هواکش رو باز می کنید و کمپلت میذاریدش زمین!... باید روی کاربراتور خالی کنید...!

بعد میرید روی گلگیر می شینید!... خلاصه به جوری خودتون رو اونجا جا میدید که بتونید سر بکنید تو کاربراتور...!

اگه مثل من جمع و جور!! باشید مشکلی ندارید!، ولی اگه هیکتون ورزشکاری باشه! شاید به کم بد و بیراه نثار بنده بفرمائید که اینجوری نسخه پیچیدم براتون...!!!

به هر جهت وقتی خودتون رو چپوندید اون تو!!، وقتی هواکش باز باشه از بالا با این منظره مواجه میشید!... این نمای بالای کاربراتور...



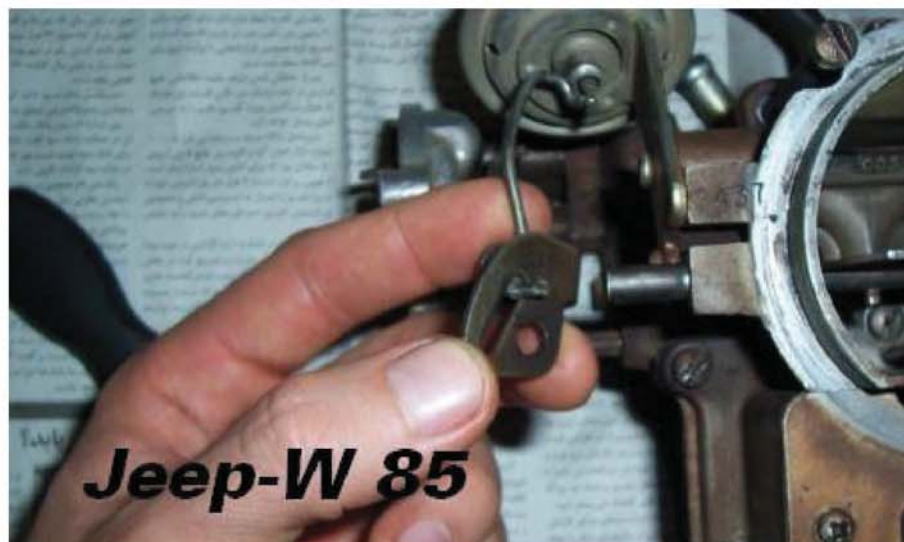
اینجا هم دریچه ساسات رو وقتی بسته هست میبینید...



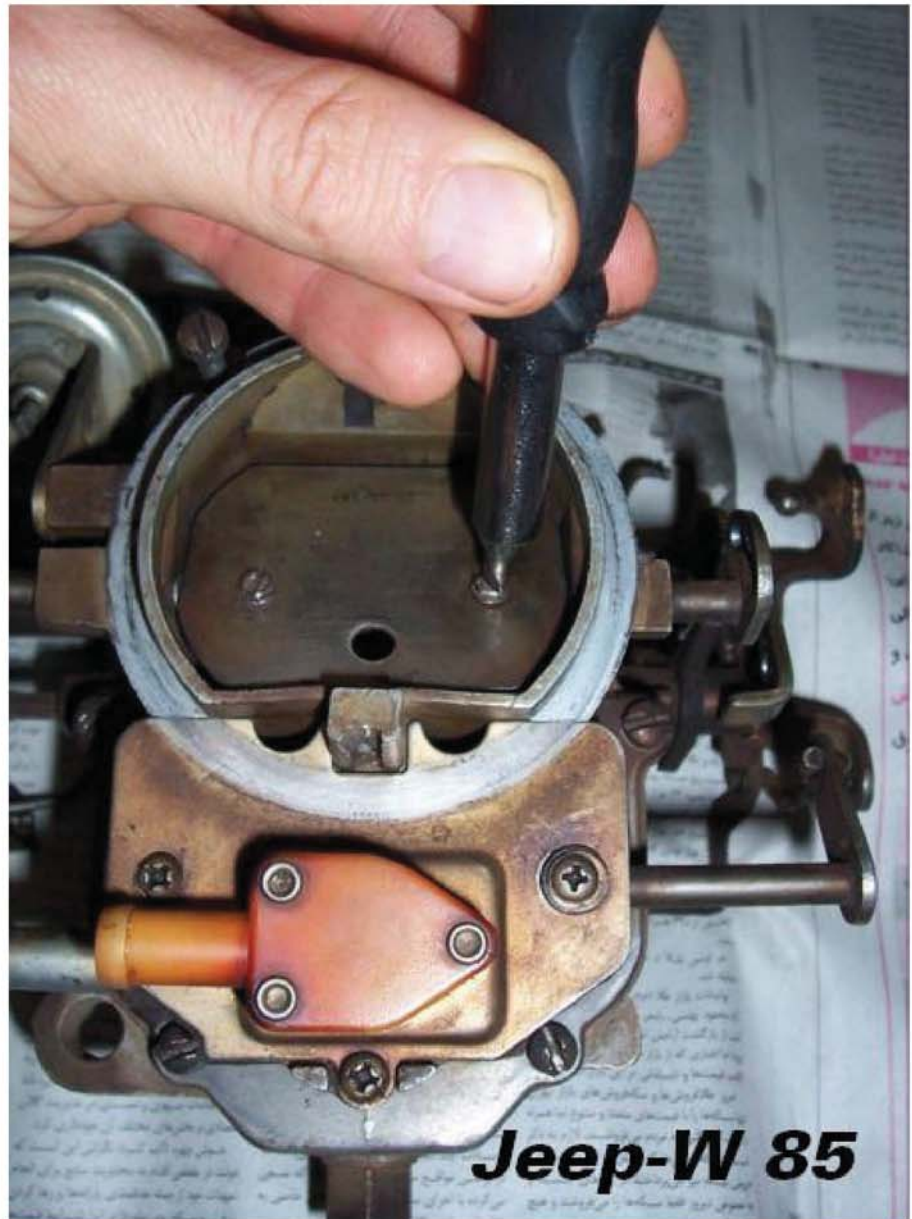
برای شروع باید اون پیچی رو که اهرمهای ساسات رو مهار کرده و به میل دریچه  
وصله باز کنید و پایه رو آزاد کنید...

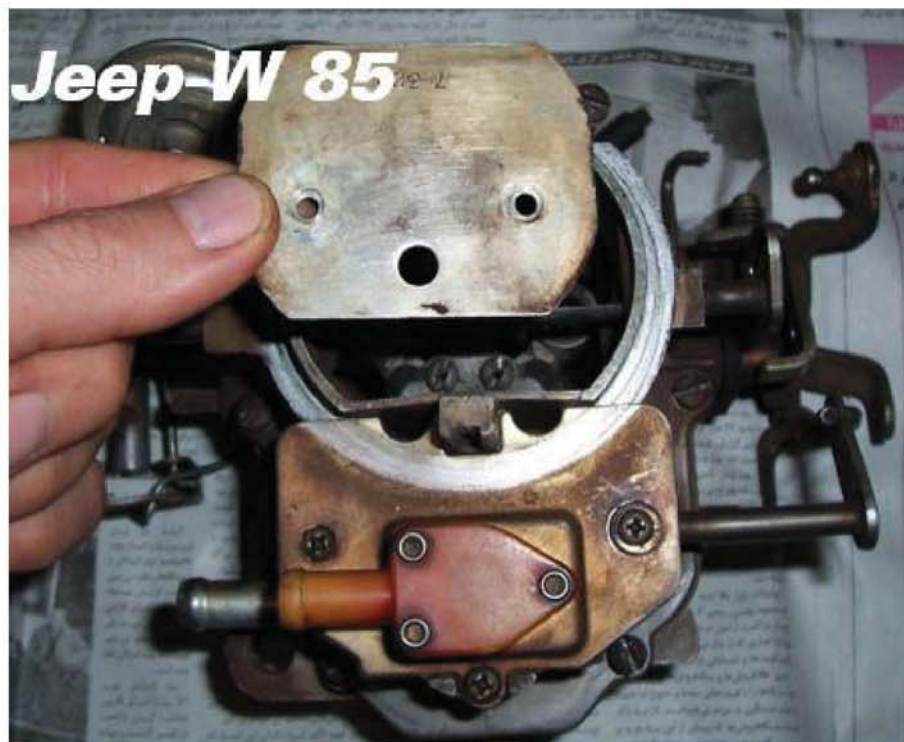






حالا میرید سراغ خود دریچه!... با باز کردن دو تا پیچی که دریچه رو روی میل مهار کرده، اون رو باز کرده و از جا درش میارید!... مراقب باشید پیچها توی کاربرات نیافتن!... اگه افتادن هم هیچ نگران نباشید!... چون دریچه های پایین بسته هستن چیزی تو منیفولد نمیافته!... با یه آهن ربا یا دم باریک میتونید از رو دریچه ها برش دارید!...





حالا میرید سراغ اهرمی که میل دریچه رو به گوشواره ریگلاژ دور تند سلو وصل کرده!... خار بالایی مهار اهرم رو در میارید و اهرم رو از میل دریچه جدا میکنید... با

پایین اهرم کاری نداریم... همون بالاش آزاد بشه بسه...!



حالا میل دریچه کاملاً آزاده و از سمت راست به سمت بیرون میکشیدش!... وقتی کاربرات از رو ماشین باز شده و روی زمینه! میل کامل درمیاد...!



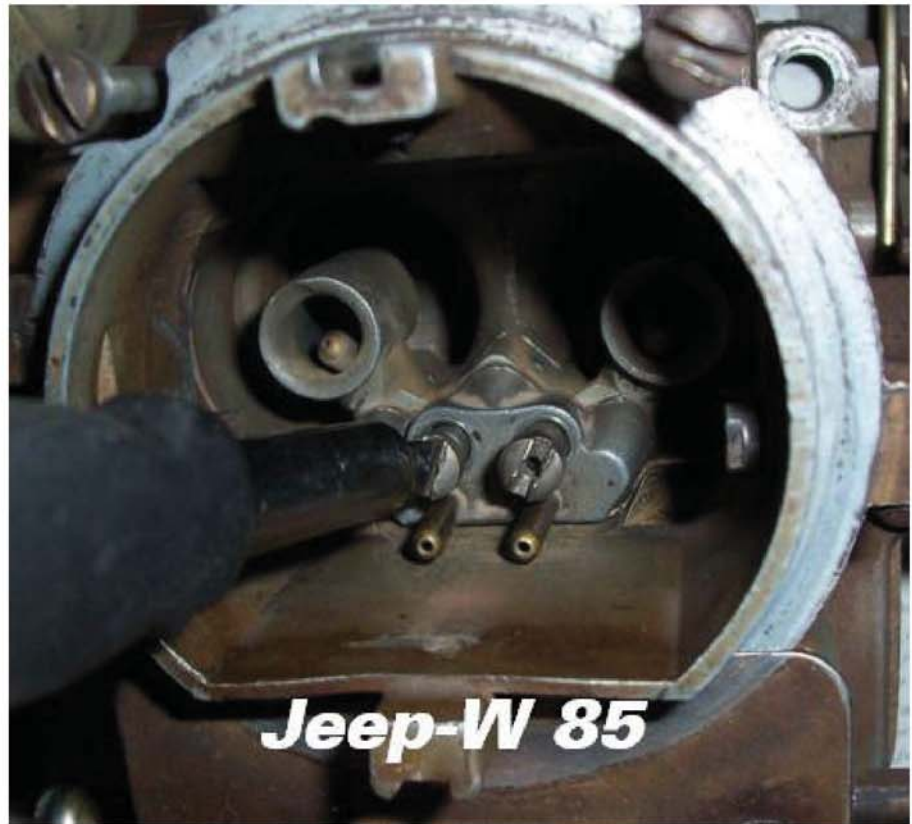
ولی چون ما این کار رو نکردیم و نیازی هم به این کار نداریم! نمیتونیم میل رو کامل در بیاریم!... چون به احتمال ۹۹٪ به مخزن پمپ ترمز گیر میکنه و بیرون نمیاد!... لازم هم نیست کامل در بیاد!... همین اندازه که تو عکس پیداست بیاد کنار کافیه!... و تا این اندازه هم راحت میاد کنار!...



حالا با داخل کاربرات کار داریم!... اصل کار ما با این مجموعه ای هست که  
میبینید!... میل رو هم باز کردیم و کشیدیم کنار که دستمون به اینا برسه...!



حالا به یه پیچ گوشتی دو سوی مناسب! اون دو تا پیچ رو باز می کنیم!... این  
پیچها، پیچهای کلاستر دریچه هستن!...



جفتشون رو باز می کنید و می کشید بیرون و میذاریدشون کنار...!

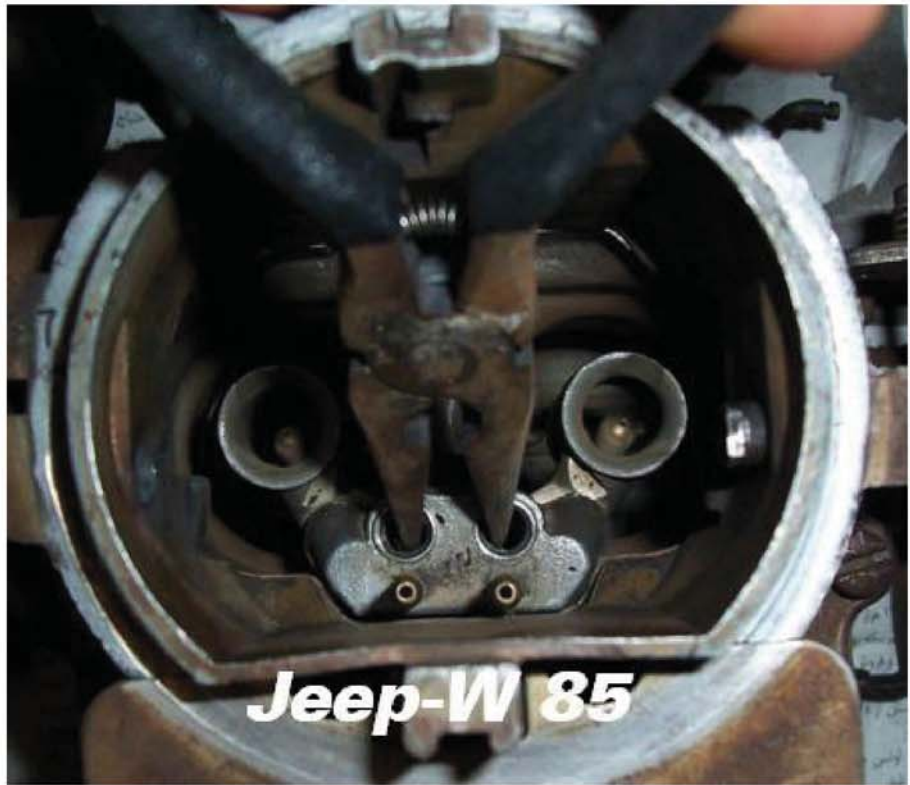




اون قطعه ای که دو تا لوله زرد نازک روش داره حاوی! مجاری و لوله های سوخت دور آرومه...!



با باز کردن اون دو تا پیچ الان میتونید این قطعه رو بکشید بیرون!... با استفاده از یه دم باریک آروم اونو به سمت بالا بکشید تا در بیاد!... درش بیارید و بذاریدش کنار!...

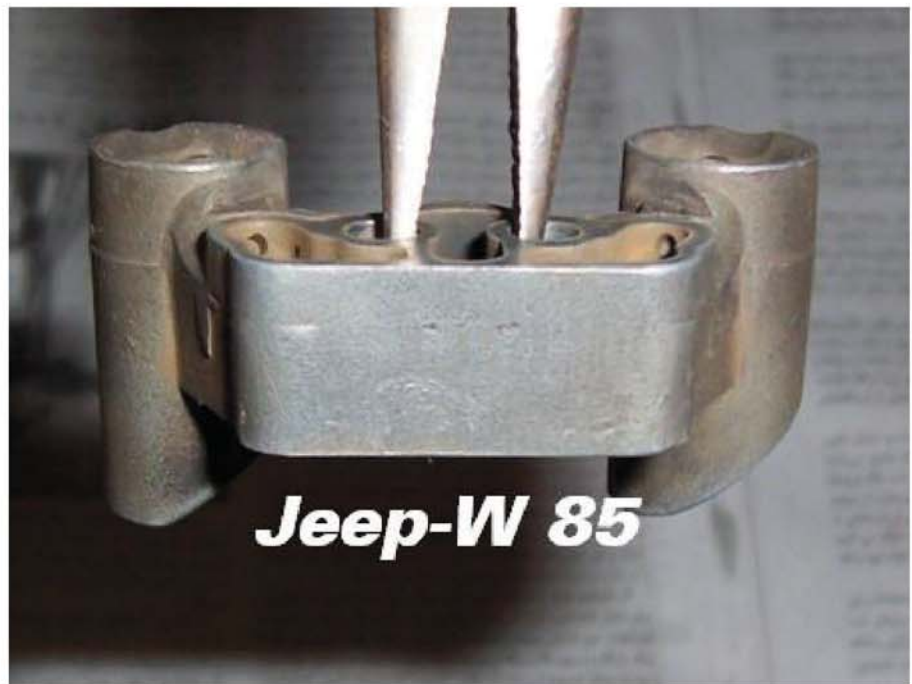
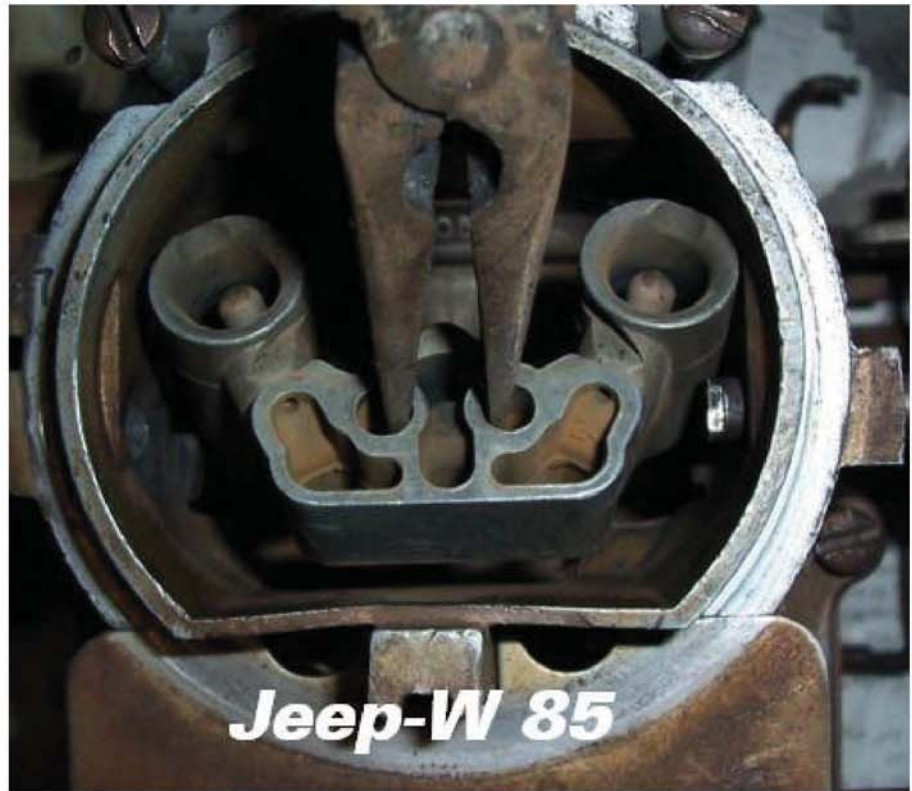




این قطعه زیرش یه واشر داره که شبیه تاجه!... به همین خاطر برخی بهش میگن  
واشر تاجی!!!... این رو هم با احتیاط در میارید و میذارید کنار!... اگه پاره اش نکنید  
نیاز به تعویض نداره!... جنس سفتی داره و راحت پاره نمیشه...



حالا به استفاده از یه دم باریک، کلاستر دریچه ها رو بیرون بیارید و بذارید کنار...!



یه واشر تاجی دیگه هم زیر کلاستر دریچه ها هست که اون رو هم با احتیاط بیرون  
میارید و میذارید کنار...!



حالا با استفاده از یه آهن ربا اون ساچمه یا به قولی چک بال! رو در بیارید!... اینم  
بذارید کنار...!



حالا ديگه اون تو خاليه! و ورودی کلیه مجاری رو ميشه دید...!





اون چیزهایی که در آوردیم و گذاشتیم کنار به ترتیب اینا هستن...!

و برای فروردین ماه بود و از ادامه آن در بر می داد اما توزیع دسترانه قیمت این بد افزایش دادند. فروشگاههای سطح مد که عرضه این ن از عید به یک تنها یک روز در از سوی دیگر با ۳۴ تومان روی هر رخ شده است اما خ ۵۵۰ تومان به می کنند.

۳۱ اردیبهشت تصویب کرده امروز برای ادامه روند قبلی یا رونق جایگزین باید تصمیم گیری شود، اما در همین حال رئیس ستاد بسیج اقتصادی کشور از ادامه توزیع شیر پارانه ای در اردیبهشت ماه امسال خبر داد.

بهمن حاجعلی در گفت و گو با خبرنگاری فارس در خصوص آخرین تصمیمات اخذ شده برای شیر پارانه ای در اردیبهشت ماه امسال گفت: توزیع شیر پارانه ای در اردیبهشت ماه امسال در نظر گرفته شده است و ستاد تحول اقتصادی اعلام دریاقت نکردیم لذا توزیع شیر پارانه ای در اردیبهشت ماه مطابق سال گذشته ادامه دارد تا نظرات دستگاه های مختلف در این زمینه مورد بررسی کارشناسی قرار گیرد. وی خصوص پرداخت بدهی کارخانجات شیر پارانه ای در اردیبهشت ماه امسال اعلام کرد.

روز در هفته شیر پارانه وزارت بازرگانی در صورت دین در تلفنی ۱۲۲ به بازگشت دهند. ستاد هدفمندی یا که دولت روش قبلی را تا

تتظیم بازار وزارت بازرگانی در گفت و گو با خبرنگاری فارس در اردیبهشت ماه امسال خبر داد. شیر پارانه ای نسبت به قبل هیچ دگان موظف هستند طبق روال قبل نرخ ۳۵۰ تومان در لیتر به مشتریان دولت اعلام کرد پارانه شیر فقط می شود توزیع کنندگان بلافاصله ۲۰ تومان در لیتر افزایش دادند اما سیم به ادامه روند فعلی پرداخت تا و قیمت شیر مجدد به نرخ گذشته ری از فروشگاهها شیر پارانه عرضه است. علاوه بر روز در هفته شیر پارانه وزارت بازرگانی در صورت دین در تلفنی ۱۲۲ به بازگشت دهند. ستاد هدفمندی یا که دولت روش قبلی را تا

**Jeep-W 85**

خلیج فارس عملیات می شود

ام به انعقاد قراردادی برای ذخیره سازی مکعب نفت در جزیره قشم، اشاره و همچنین قراردادهایی با وزارت نیرو برای شده است.

معوق در پایان سال ۸۹ خبر داد و گفت: بانک سپه در انتهای سال ۸۸ حدود ۳۳ هزار میلیارد ریال مطالبات معوق داشته که این رقم در شهر بورما ۸۹ به ۳۶ هزار میلیارد ریال و پایان سال گذشته ۲۹ هزار میلیارد ریال

حالا اگه اسپری کاربرات شور دارید که با اون! که اگه سرش لوله دار باشه که چه بهتر!، و الا با استفاده از بنزین که کردید تو سرنگ و سر سوزنش هم هنوز بهش هست! کلاستر دریچه ها رو میشورید و بعد با استفاده از یه پمپ باد، از همونا که باهش لاستیکتون رو باد میکنید! و انشاالله! تو کویر هم همیشه تو ماشینتونه!، در حالی که سر شیلنگش سوزن باد کن توپهای معمولی بسته شده!، یه باد حسابی میگیرید تو همه سوارخ سنبه ها و مجاری!... دقت کنید همه مجاری رو هم خوب بشورید و هم خوب باد بگیرید!... سوارخ سنبه زیاد داره ...!دقت کنید!... اگه لازم بود برای شستن بهتر سوارخ سنبه ها از سوزن هایی که خیلی نازک هستن استفاده کنید... البته با احتیاط که یه وقت اون تو نشکونیدش!...





***Jeep-W 85***



***Jeep-W 85***



حالا برید سراغ لوله های سوخت دور آروم...!





لوله های بلند رو با احتیاط و با کمی فشار به سمت بیرون میکشید و از رو پایه درشون میارید!... دقت کنید کدوم لوله رو از تو کدوم سوراخ در آوردید...! چون گاهی موقع جازدن اگه جایجا بشن تا ته جا نمیرن!... البته کمتر دیدم کاربراتی اینجور باشه...!

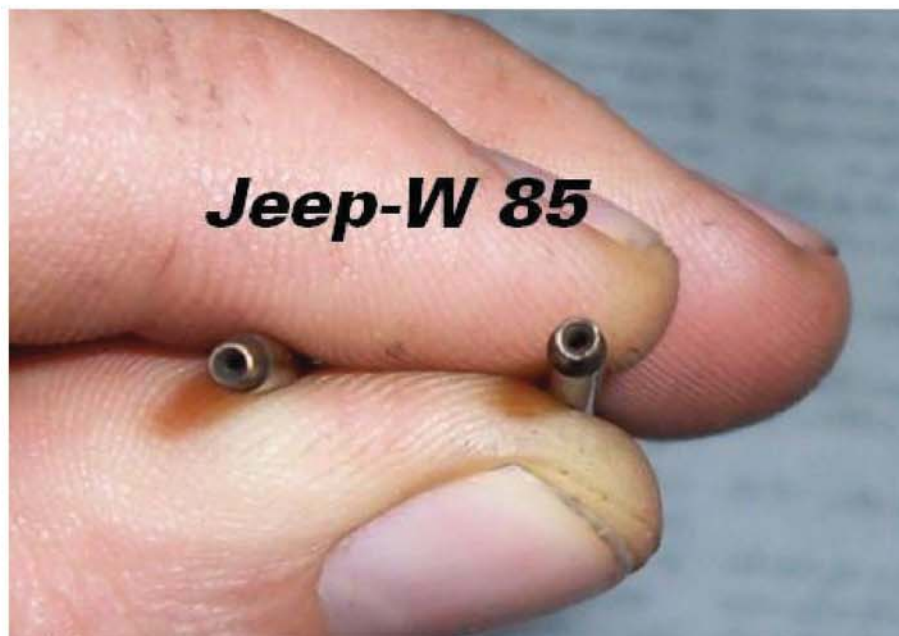


حالا با کاربرات شور و آگه نبود با بنزین سرنگ!، حسابی تمام سورخ سنبه ها و مجاری و لوله ها رو میشورید و جرم گیری میکنید و بعد حسابی باد میگیرید و تمیزش میکنید....!





دقت کنید که لوله ها داخلشون سوراخه و کاملاً باید باز باشن... البته سر لوله ها کمی تنگ تره ...!



حواستون باشه!... برای جرم گیری داخلش میتونید از سوزن استفاده کنید... پایه سوراخ زیاد داره و از همه مهتر سوراخهایی هست که لوله ها رو از توش در آوردید...!  
کلاً همه این قطعات سوراخ ها و مجاری ریزی دارن که اگه خوب و ریز دقت نکنید از دستتون در میرن!!!!  
تا اینجا نصف کار شستشو رو انجام دادید!... میمونه نیمه دوم!... حالا باید با پمپ باد بیافتید به جون دریچه ها و سوراخ سنبه هایی که روی پایه نشیمنگاه کلاستر دریچه ها هست!... یعنی این سوراخ سنبه ها...!



سری سوزنی رو در حالی که پمپ باد روشنه، فرو میکنید تو تک تک این سوراخ سنبه ها! و محکم و حسابی! باد توش میگیرید!... فقط به یه نکته توجه کنید!... دو تا از اینا بنزین رو میارن و توشون بنزینه!... و چون کاربرات باز نشده و تو پیاله اش بنزین هست وقتی باد میگیرید توش، باز بنزین میاد جاش!... موقع باد گرفتن تو اینا از عینک محافظ و ماسک استفاده کنید که پودر بنزین! که به هوا میپاشه! تو چشم و ریه هاتون نره!... اصلاً از پاشش بنزین به اطراف و داخل کاربرات هم نترسید!... چند بار و حسابی این کار رو بکنید!... هر بار سوزن سر شیلنگ رو کامل داخل اینا کنید و کمی نگهدارید تا حسابی تمیز بشن!... اگه قبلش کاربرات شور توش بپاشید و بعد باد بگیرید که عالیه!...

دیگه کار تمومه و به همون ترتیبی که باز کردیم، عمل رو برعکس میکنیم! و لوازم رو میندیم جاش!... اول ساچمه بعد واشر تاجی بعد کلاستر دریچه ها بعد دوباره واشر تاجی بعد پایه لوله های بنزین دور آروم (که دیگه لوله ها رو روی پایه اش دوباره جا زدیم!) و بعد اون د

و تا پیچ رو!... راستی! خود این پیچها رو هم باید بشورید و کامل باد بگیرید!... باید سوراخ سنبه هاش تمیز بشن!...

حالا میل دریچه رو جا میزنیم و دریچه رو میندیم و اهرمها و پایه رو هم میندیم و دیگه خلاص!... به احتمال ۸۵٪ دیگه مشکل ماشین حل شده!...

تاکید میکنم که این تکنیک برای کسانی هست که حال و حوصله باز کردن و سرویس کامل کاربراتور رو ندارن! و نمیخوان کاربراتور ساز هم بهش دست بزنه!... ضمن اینکه فقط برای حل مشکل دور کند هست!...

البته معمولاً همین اندازه، در بیشتر موارد، گرفتگی ها رو برطرف میکنه و کمتر لازم میشه کاربراتور داغون بشه...

## موفق باشید!

حالا در کارب رو بردارین و خوب نگاهش کنید و با زیرش خوب خدا حافظی کنید و امیدوار باشین که تا سالها نبینینش !  
خب اولین کاری که با در دارید اینه ! ..... بعد از سکانس بالا پمپ شتاب و فنرش رو روی در جا بزنید و از بالا هم اون میله و پایش رو جا بزنید فقط کافیه که میله رو جوری جا بزنید که پمپ رو نگه داره و نذاره فنر پمپ رو پرت کنه تو صورتتون !!! (همونجور که در آوردینش وصلش کنید دیگه)!!!

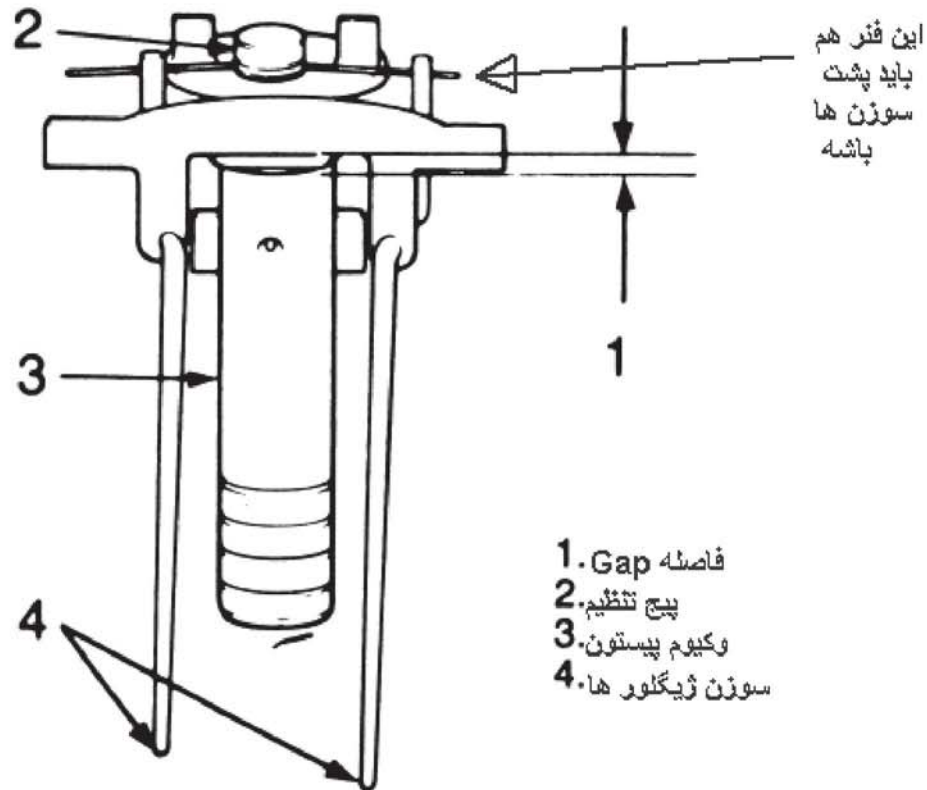
بعد هم در رو آروم برگردونین و جای پمپ رو نگاه کنید و در رو جوری بذارین که پمپ بیفته سر جاش (همون جایی که اون ساچمه گوگوله افتاده توش)  
در رو که گذاشتین پیچ های کارب رو ببندین . اون دو تا پیچی که زیر پایه ی کارب هست رو هم با باقی پیچ ها سفت کنید . پیچ ها رو هم آروم آروم با هم ببندید یعنی یکی رو تا آر نبندید بعد برید سراغ بعدی ! همه رو با هم با آرامش کامل ببندید ! آقا کارب رو سر و ته نکنید واسه اون پیچ های زیر کارب؟!!!!(حالا بکنید ؟ چی میشه مگه؟)  
بعد هم همه ی اتصالاتی رو که باز کرده بودین و اون بست های قلوه مانند سرشون بود رو دوباره وصل کنید

بعد به همون ترتیبی که میله ی نگه دارنده ی پایه ی های پمپ شتاب و پایه ی سوزن ژینگلور ها رو در آورده بودین جا بزنید و میله ی متصل کننده ی اون به پایه ی گاز رو هم وصل کنید

تو این مرحله باید کاربراتور نمای بیرونیش مثل روز اولش شده باشه و همه چیز وصل باشه !

بعد وکیوم پیستون رو بردارین ( پایه ی نگه دارنده ی سوزن ژینگلور ها ، عجب اسمی گذاشتم روش!چه قدر ربط داره به اسم اصلیش!!) وکیوم پیستون باید بدنش که یه استوانه هست با اون قسمت سرش یه فاصله ای داشته باشه (Vacuum piston gap) بین بدنش و پایه ای که سوزن ها روش سوار شدن!

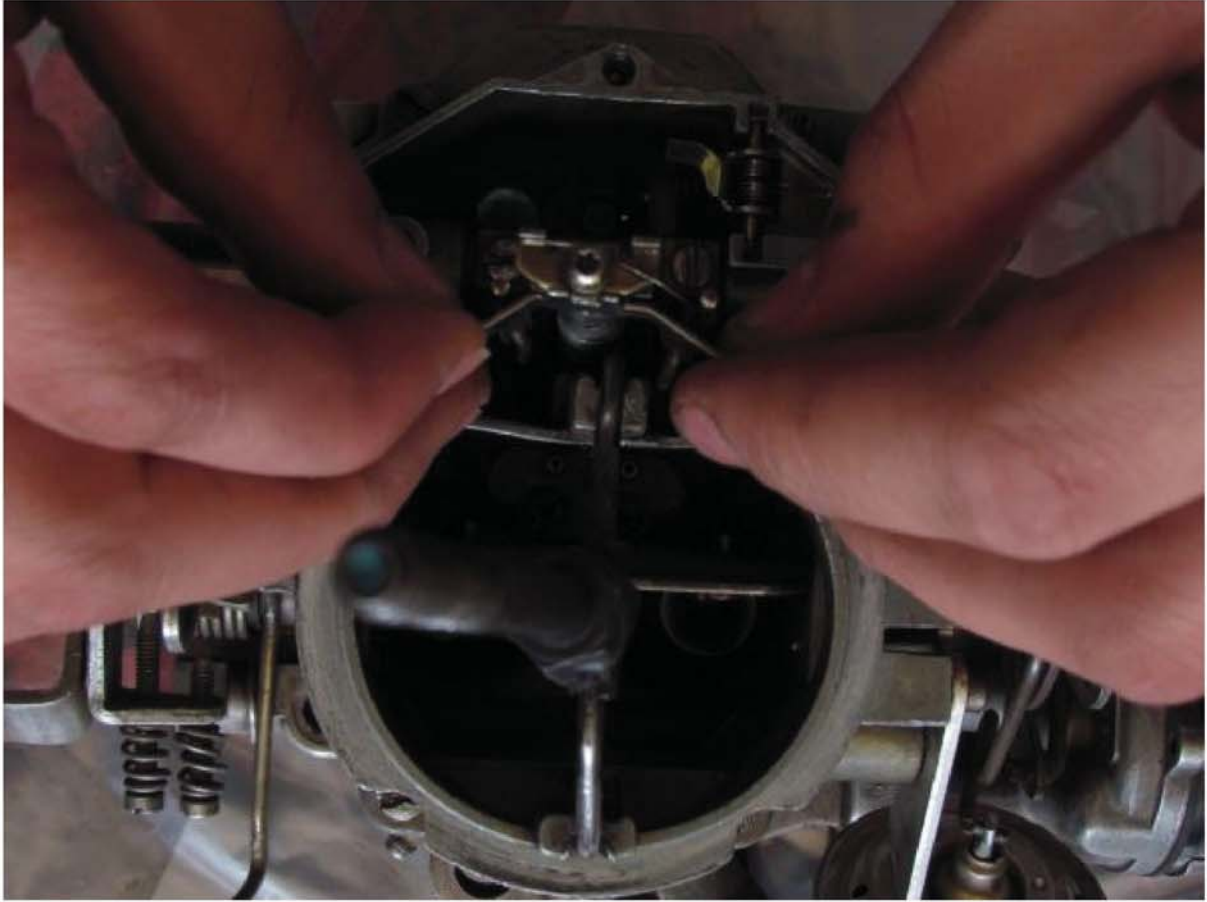
این فاصله باید  $0.025$  اینچ باشد ( $0.015$  اینچ بالا پایین این عدد هم مشکلی ندارد یعنی میتونه تو این رنج هم تنظیم بشه ولی پیشنهاد برای این کارب روی این موتور  $0.025$  اینچ هست) . که با باز و بسته کردن اون پیچ ستاره ای بالای وکیوم پیستون میتونید اون اندازه رو تنظیم کنید .



بینید این عدد هر چی بیشتر باشه یعنی هر چی باز تر بشه سوژن ژینگلور ها پایین تر میرن . وقتی سوژن ها پایین تر میرن یعنی بیشتر تو ژینگلور ها فرو میرن در نتیجه ورودی ژینگلور بسته تر میشه و بنزین کمتری اجازه ی عبور پیدا میکنه . در نتیجه مصرف بنزین میاد پایین . اما !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!! فقط تو همون محدوده ی عددی که گفتم باید تغییرش بدین چون این رنج مجاز این کاربراتور هست و بالا یا پایین تر کردنش یعنی کار کاملا بیهوده . از این کمتر بشه اصلا گاز نمیخوره موتور، یعنی خیلی خیلی آروم باید دور موتور رو بالا ببرین (البته اگر پمپ شتاب مشکلی نداشته باشه و تنظیم باشه چون این مشکل میتونه از پمپ شتاب هم باشه و ربطی به سوژن ها نداشته باشه) که مثلا تو سر بالایی پدر صفحه کلاچ در میاد و بعضی موقع هم ماشین تو بد جایی خاموش میشه که نباید بشه !!!!! اصلا سمت اینکه با این کار مصرف کمتر میشه و اینا نرین . تقریبا من همه بلایی سر این سوژن های

بیچاره و کرب آوردم . بهترینش همون ۰.۰۳۵ هست(یا اگر هم میخواین بالا پایینش کنید بیشتر از اون ۰.۰۱۵ اینچ باهاش بازی نکنید) . از اون که بیشتر میشه شما به احتمال ۹۹ % وسوسه میشین تا حد ممکن فاصله رو کم کنید و از گاز خور و دور موتور لذت ببرین ولی مثل بنده بعد از ۲ هفته بنزین با تیشه به ریشتون میزنه و اون موقع ۲ تا انتخاب دارین : ۱. فروش وسایل منزل ۲.پایین آوردن ژینگلور ها !!!!!!!(من نمیدونم آقا فرزند با اون موتور و اون کرب چی کار میگردن، البته این "چی کار میگردن" ایهام داره!! الان دارم میفهمم که چرا گیلان رفت خونه ی جدید !!آقا فرزند ارادت قربان)

آقا این ها رو تست نکنین، خودتون و خسته نکنید . همون دقیق روی ۰.۰۳۵ تنظیمش کنید(بازم میگم اگر از این عدد خواستین بالا پایین برین تو همون ۰.۰۱۵ اینچ ور برید باهاش . آخه چرا دارین به ور رفتن باهاش فکر میکنید ؟ باب همون ۰.۰۳۵ اینچ خوبه دیگه) و اگر دیدید مصرف براتون زیاده با دقت کردن روی رانندگیتون مصرف رو پایین بیارین . با همین موتور ریزه میزه میشه یه جوری رانندگی کرد که هر روز برید پمپ بنزین یه جوری هم میشه رانندگی کرد که هفته ای یه بار برید پمپ بنزین !! (چرا جو میدم ؟ چی جوری میشه آخه؟) این فاصله رو هم میتونید با کولیس یا با آچار فیلر اندازه گیری کنید . اگر آچار فیلر اینچی نداشتید این عدد بع میلیمتر میشه ۰.۸۸۹ ! این فاصله رو که تنظیم کردین فنر زیر وکیوم پیستون رو بندازین تو سوراخش(یعنی فنر رو بندازین زیر وکیوم پیستون ، این فنر رو موقع باز کردن و برداشتن در حتما دیدید) و آروم بدنه ی وکیوم پیستون رو جا بزیند بعد هم خیلیییییییییی آروم با سوزن ژینگلور ها بازی کنید تا بیوفتن توی ژینگلور ها . هر دو سوزن رو باید با هم جا بزیند . خیلی با سوزن ها مهربان باشید . خیلیییییییییی

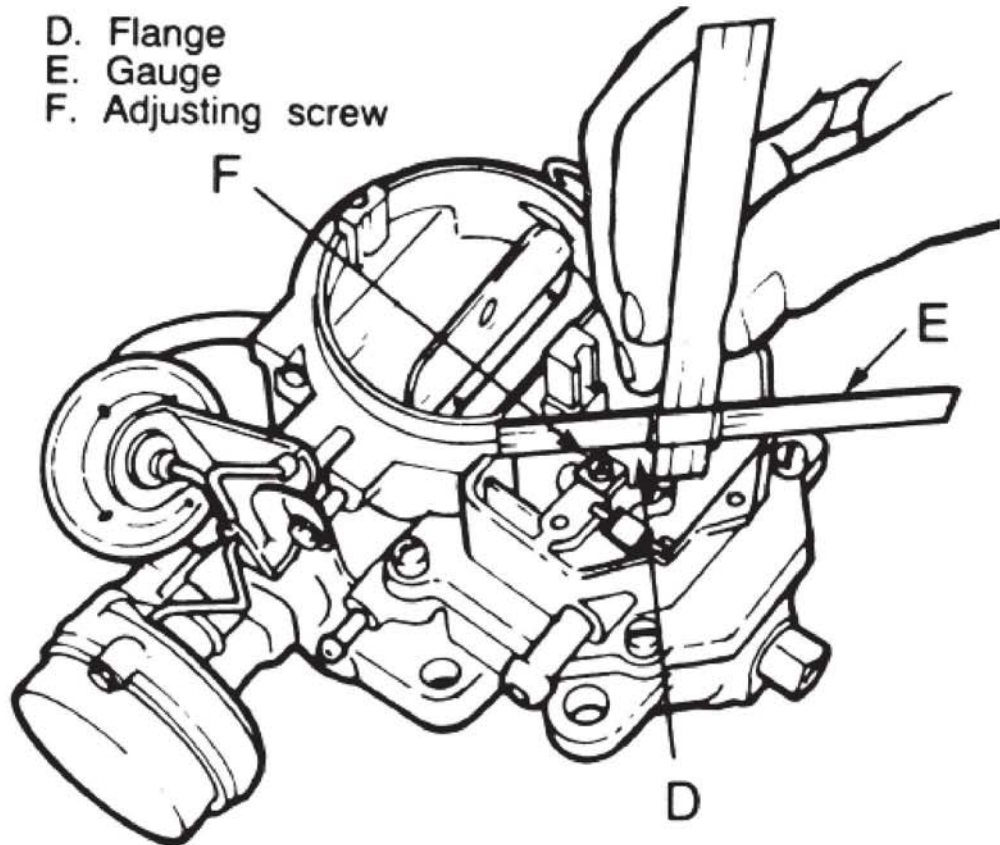


بعد که جا افتادن آروم کل مجموعه رو بدین پایین و هم زمان پایه ای رو که الان اون پیچ ۲ سوش رو نیستین بچرخونین تا زبونش بیفته زیر وکیوم پیستون و هر دو پیچ رو به کم ببندین که بچه ها در نرن!

حالا باید اون دو تا پایه که هر کدوم یه پیچ دو سو دارن رو تنظیم کنید!!

آقا تا اینجا ۳۷۷۳ تا فاصله به کار بردم تو نوشتنم !! این عدد دقیقه ! اگر دقیق نبود فرهنگ سند من رو میزنه به نام یکی دیگه!!

اول پمپ شتاب رو تنظیم کنید . باید باز هم از خط کش T استفاده کنید(البته از همون خط کشی که خودتون درست کردین استفاده کنید!!) باید فاصله ی روی اون پایه ای که میله ی پمپ شتاب بهش وصله تا سطح در رو اندازه بگیرین مثل شکل زیر



این فاصله باید ۰.۵۲ اینچ باشه (accelerator pump demenition) اما چیه ؟ اما این رو کی باید تنظیم کنید ؟ یعنی دریچه ی کارب باید چه قدر باز باشه ؟ اینقدر:

کارب رو روی یه سطحی بذارین که به پایه ی گاز فشاری وارد نشه . چون کارب رو که روی میز بذارین یه کمی پایه ی گاز درگیر میشه . یعنی یه چیزی بذارین زیر پایه ی کارب تا بالا بیاد . بعد پیچ تنظیم گاز برای دور آرام رو اینقدر باز کنید تا دیگه با پایش درگیر نباشه . در کل یعنی اون ۲ تا پولکی دریچه گاز کارب که توی پایه ی کارب هستن کامل مسیر رو ببندن . بعد پیچ تنظیم گاز رو آرام ببندید تا زمانی که پایه ای که بهش میخوره رو لمس کنه!!! بعد که پایه ی عزیز رو لمس کرد ۲ دور کامل به جهت عقربه های ساعت بچرخونیدش (یعنی از زمانی که پایش رو لمس کرد دو دور کامل ببندینش!) بعد که این کار رو کردین اون فاصله ای که بالا گفتم رو اندازه بگیرید و تنظیم کنید !!!.

بعد کارب را توی رو همون جا نگهش دارید چون باید تو همون موقعیت پایه ی بالا برنده

ی وکیوم پیستون رو هم تنظیم کنید  
 حالا اون پیچ تنظیم گاز رو که ۲ دور کامل بسته بودین یک دور کامل باز کنید (مفهوم مخالفش میشه این : از وقتی که پیچ پایش رو لمس میکنه یک دور کامل پیچ رو ببندید!!) محمد خان مفهوم مخالف رو حال کردی ؟  
 بعد با یک انگشت روی کله ی کچل وکیوم پیستون فشار وارد میکنید . اینقدر که تا ته بره تو !!!! بعد با یه انگشت دیگتون یه فشار آرومی روی پین پایه وارد کنید (منظور همون جایی هست که تو یکی از عکس ها با دایره ی کوچیک زرد مشخص کرده بودم (تا بیاد سر جاش . همینطور که دارین به هر دو فشار وارد میکنید پیچ رو ببندین . پس اینجوری شد : وکیوم پیستون رو تا ته فشار بدین تو اون پایه رو هم آروم فشار بدین تا بیاد سر جاش و دیگه حرکت نکنه. همینطور که دستتون رو هر دو هست و دارین فشار میدین !! پیچ رو ببندیدن .  
 بعد هم که در این قسمت رو که با ۳ تا پیچ بسته میشه ببندید و تمام این هم از این

خب الان کار تنظیمات تموم شده و فقط میمونه تنظیم دریچه ی ساسات . و بعد هم بستن کارب روی ماشین و ادامه ی کار  
 آقا هر چی مینویسم این پست تموم نمیشه . یه کم امون میدم به خودم نفسم بالا بیاد بعد باقیش رو مینوسم . یه بار هم ۴ یا ۵ ساعت نشستم به عکس ادیت کردن و آپلود کردن و توضیحات تکمیلی و آخر کار خیلی شیک پنجره رو بستم و همه چیز پرید!

پایان قسمت یکمم

\*\*\*\*\*

\*\*\*

چون دیدم دوستان روی کارب هاشون کار کردن و بستن رو ماشین قسمت آخر رو الان میگم و فقط تنظیمات دریچه ساسات بمونه .

خب فکر کنید که دریچه ی ساسات هم تنظیم شده و کارب رو بستن رو ماشین . یه نکته ای هست اونم اینکه بین پایه ی اصلی کارب و منی فولد بنزین یه چدنی هست که اون رو حتما چک کنید که ترک نداشته باشه چون از اونجا هم سیستم میتونه هوا بکشه (بابا سیستم!!!!)



حالا کارب رو ماشینه و ۴ تا پیچش رو هم بستین و آماده ی استارت اولیه!  
دو تا پیچ تنظیم روی پایه ی کارب هست که برای تنظیم وضعیت سوخت توی دور آرام یا سلو ماشین هست . اون دو تا پیچ رو تا دو سوم (۲/۳) باز کنید . یعنی ببینید اگر ۹ دور کامل بسته میشن شما ۲ دور ببندینشون . یعنی ۶ دور باز بمونن دیگه!! (راستی به امید خدا وقتی پایه رو میشستین این پیچ ها رو هم باز کردین و سورخ های زیر این ها رو هم شستین دیگه ؟ آقا این پایه پر سوراخه سعی کنید جایی رو از قلم نندازین . پیچ ها رو هم بشورین . فقط زیر پاتون نذارید این ۲ تا پیچ رو چون سرشون نباید آسیبی ببینه!!)

حالا سیم گاز ، برق ساسات و همه چیز رو به کارب وصل کنید و ماشین رو روشن کنید . بعد صبر کنید تا ماشین کاملاً گرم بشه . کامل گرم بشه یعنی آمپر بیاد جای همیشگی و ثابت بمونه . کامل گرم بشه یعنی ترموستات شروع به باز کردن بکنه (البته ترموستات ۹۰ درجه ! ولی شما همون آمپر آب رو نگاه کنید)  
اگر ماشین یه کم دود میکنه نگران نباشید . اگر هم خیلی دود میکنه چند دور اون ۲ تا پیچ تنظیم رو ببندید و منتظر بمونید ماشین گرم بشه  
بعد که ماشین کامل گرم شد و به دمای نرمال کارکردش رسید ، کار تنظیم شروع میشه:

#### تنظیم عرفی :

پیچ تنظیم گاز دور آرام رو در تا اندازه ای ببندید که حس میکنید موتور دورش برای حالت خلاص کار کردن خوبه و مثل قبلشه (موقعی که بچه ی خوبی بود و کارب نترکیده بود) . بعد میرید سر ۲ تا پیچ تنظیم میزان سوخت و هوای دور آرام یکی از پیچ ها رو آروم آروم ببندید تا جایی که موتور شروع کنه به بد کار کردن و دور موتور بیاد پایین . همین که دیدین کار کرد موتور تغییر کرد پیچ رو ۱ تا ۲ دور باز کنید تا برگرده به حالت درست کار کردن برای پیچ دیگه هم همین کار رو بکنید  
الان کاربرات تنظیم شده و تمام (البته ما فرض کردیم که آوانس و ریتارد دلکو تنظیمه!) حالا میتونید دور موتور رو تا حدی که ماشین خوب و نرم کار میکنه کم کنید! (یه مدت به قول یکی از دوستانم میشددور زدن پروانه ی فرهنگ رو شمرد که همه این رو نشونه ی سلامت و تنظیم دقیق میدونن ولی اینجوری نیست حالا دلیلس رو میگم)

تنظیم اصولی :

برای این کار اول باید دلکو با چراغ دلکو دقیق تنظیم شده باشه. یا خودتون با یه کم تجربه تنظیمش کرده باشین . (دلکو اگر آوانس یا ریتارد باشه یکی از نشونه هاش اینه که استارت مرتب و منظم نمیزنه یعنی بین استارت ها وقفه و سکت هست!) بعد نیاز به یک درو موتور دارید . من یه دور موتور کوچیک دارم ولی اگر خواستین دور موتور بخرین (که به نظر من نخرین و از یکی به عاریه بگیرین !!) سعی کنید دور موتور کوچیک نگیرین هر چی بزرگتر باشه کار کردن باهاش و خوندنش راحت تره

**قبلش باید دور موتور رو تنظیم کنید... دور موتور برای موتور ۲۵۸ واگنیر با گیربکس منوال باید ۶۰۰+۷۰- دور در دقیقه باشه که معنیش اینه که میتونه بین ۵۳۰ تا ۶۷۰ دور در دقیقه باشه... ولی بهترینش همون ۶۰۰ هست و برای تنظیم اون دو تا پیچ باید رو این عدد بذاریدش... اینم بگم که حداقل دور موتور برای این موتور با این گیربکس (منوال) ۴۶۲ دور در دقیقه هست و دیگه کمترش مجاز نیست .... وقتی دور موتور رو روی ۶۰۰ تنظیم کردید، خیلی آروم شروع کنید به بستن یکی از اون پیچ های تنظیم ...**

**همینطور که خیلی آروم دارید این کار رو می کنید، حواستون به عقربه دور موتور هم باشه... به محض اینکه دور موتور افت کرد و دیدید داره کم میشه دیگه پیچ رو سفت تر نکنید... حالا پیچ رو خیلی آروم باز کنید تا دوباره موتور برسه به حداکثر دوری که قبل از افت کردن داشت... به محض اینکه به اونجا رسید دیگه بازش نکنید و همونجا دست نگیرید... یعنی از اونجا به بعد اگه پیچ رو بیشتر هم باز کنید دیگه دور موتور بالاتر نمیره... پس نباید پیچ رو بیشتر از همون مقطع باز کرد... عین همین کار رو هم برای اون یکی پیچ یعنی پیچ دوم انجام میدید ... حالا، وقتی که به اینجا رسیدید، هر دو پیچ رو خیلی خیلی کم کم و هر دو رو دقیقاً به یک اندازه، یعنی به موازات هم، سفت میکنید و چشمتون هم باید به دور موتور باشه ...**

**هر دو پیچ رو همراه با هم به اندازه ای سفت کنید که دور موتور دقیقاً ۵۰ دور در دقیقه افت کنه... حالا به دور موتور نگاه کنید... اگه بعد از اینکه تنظیم تموم شد، یعنی این کارهایی رو که گفتم انجام دادید، دور موتور ۲۰+ - دور در دقیقه از دور موتور توصیه شده (یعنی ۶۰۰ دور در دقیقه) کمتر یا بیشتر بود (یعنی بین ۵۷۰ تا ۶۲۰ دور در دقیقه بود) که هیچ...**

**کاربراتور تنظیمه ...**  
**ولی اگه بیشتر از ۲۰ دور در دقیقه کمتر یا بیشتر بود (مثلاً شده بود ۵۶۰ یا ۶۴۰)، دوباره مراحل قبلی رو تکرار میکنید... یعنی اول دور موتور رو دوباره روی ۶۰۰ تنظیم میکنید و آروم شروع میکنید یکی از پیچ های تنظیم رو میسندین و الی آخر... یعنی همه اون کارهایی که از اول تا اونجایی که گفتم ۵۰ دور در دقیقه دور موتور رو افت بدید انجام دادید...!**  
**این کار رو اینقدر انجام میدین که بعد از اتمام تنظیم اون ۲ تا پیچ، دور موتور رو همون ۶۰۰ یا حداکثر +۲۰ دور در دقیقه یعنی بین ۵۷۰ تا ۶۲۰ باقی بمونه ...**  
**اگه به اینجا رسیدید یعنی پیچ تنظیم هوا و بنزین کاربراتور در بهترین حالت تنظیم شده...!**

اینجا دیگه کارب کااامل تنظیمه.