

MANUAL de REPARATII

OLTCIT

mecanică - electrice



1984

MANUALUL DE REPARATII OLTCIT se compune din două volume:
VOLUMUL I. MECANICA - ELECTRICE ce cuprinde 9 capitole.
VOLUMUL II. CAROSERIE ce cuprinde 3 capitole.

In fiecare capitol se află lista operațiilor clasate în ordine numerică.

Numărul operației se compune din:

a) Indicatorul operației:

- TA1 - autoturism echipat cu motor de 1652 cm³
- TA2 - autoturism echipat cu motor de 1129 cm³
- TA - comun pentru cele două autoturisme.

b) Un număr format din trei cifre care indică ansamblul sau subansamblul la care se referă operația.

c) Un număr format dintr-una, două sau trei cifre care indică natura lucrării:

- 000 - indică operații cu caracteristicile autoturismului.
- 00 - indică operații cu caracteristicile ansamblurilor.
- 0 - indică operații cu controale și reglaje
- 3 - indică operații cu reparații de ansamble și subansamble.

SDV-urile speciale utilizate sînt indicate la începutul operației și sînt codificate.

Cuplurile de strîngere sînt exprimate în (daNm) - unitatea internațională de măsură pentru cupluri - $9,81 \text{ (N.m)} = 0,981 \text{ (daN.m)}$.

In practică $1 \text{ daN.m} \approx 1 \text{ Kgfm}$.

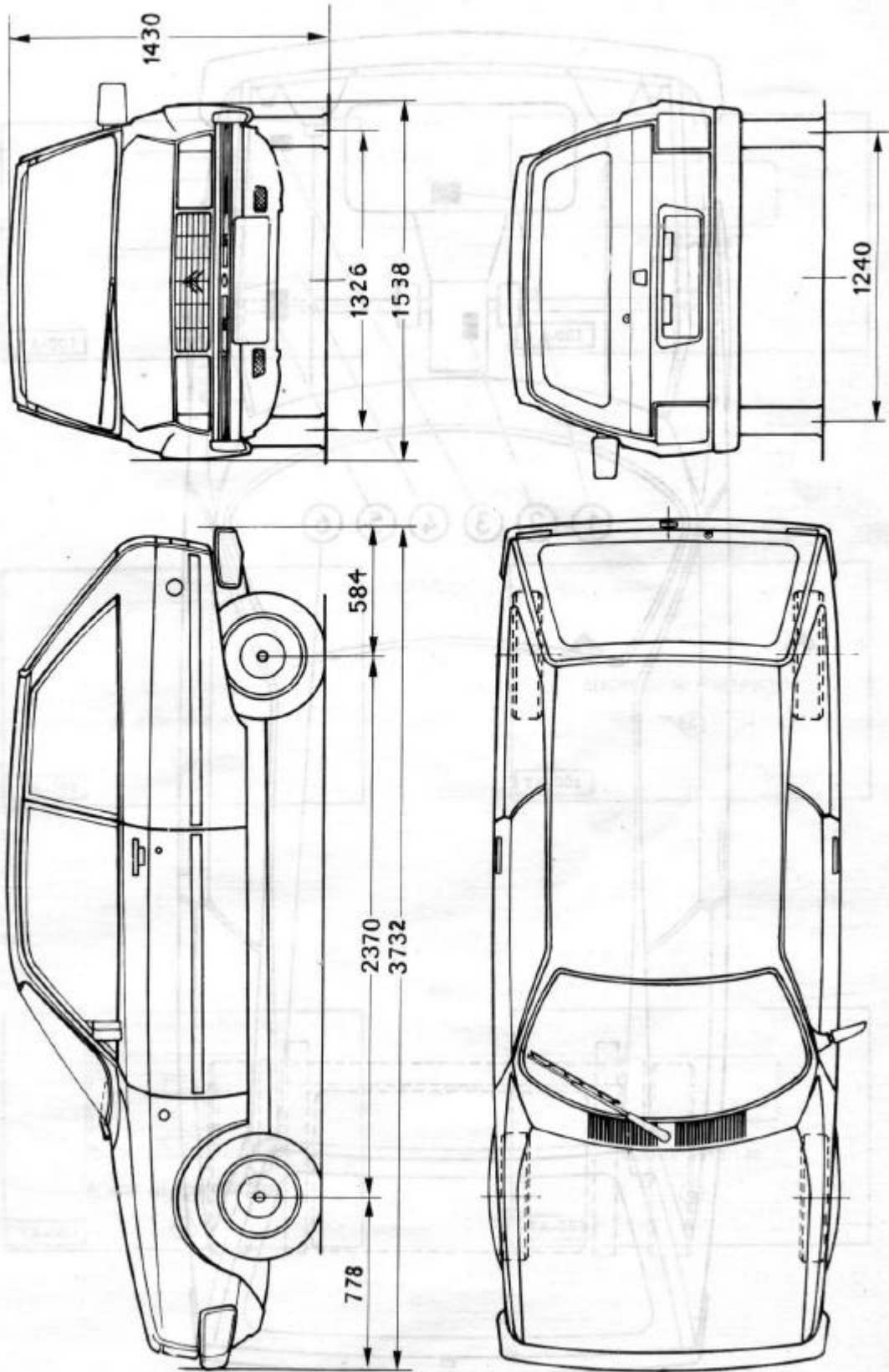
Capitolele volumului I sînt următoarele:

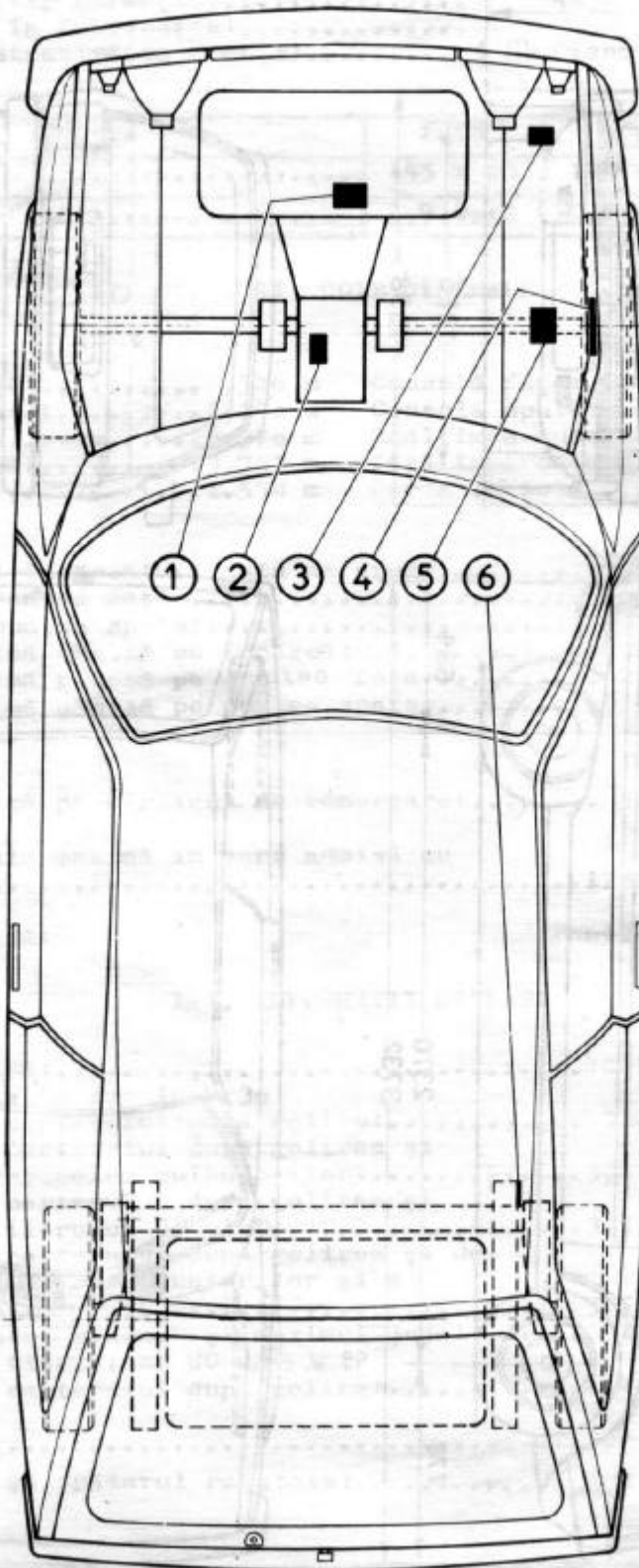
0. GENERALITATI	4
1. MOTOR - CARBURATIE-APRINDERE.....	14
2. AMBREIAJ-CUTIE DE VITEZE-TRANSMISIE.....	198
3. PUNTE FATA-PUNTE SPATE.....	278
4. SUSPENSIE	368
5. SISTEMUL DE DIRECTIE.....	392
6. SISTEMUL DE FRINARE.....	418
7. ECHIPAMENT ELECTRIC	448
8. INCALZIRE-VENTILATIE, REMORCARE	511

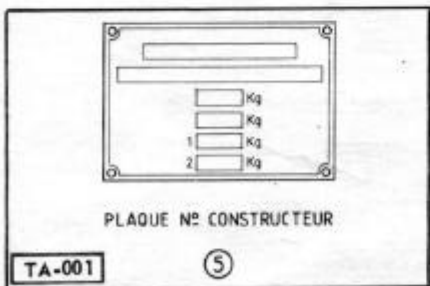
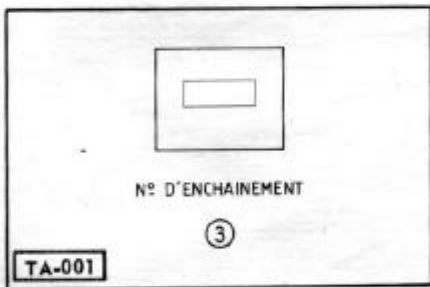
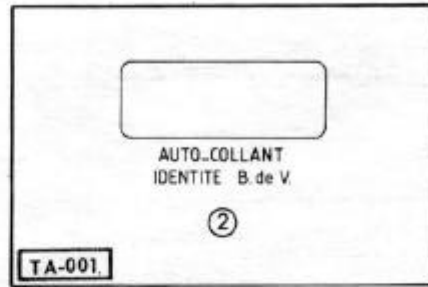
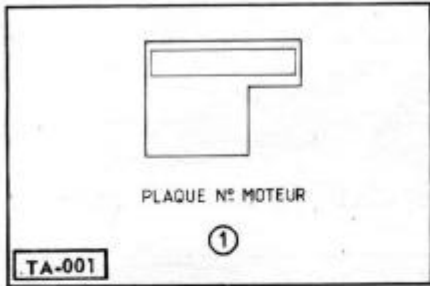
CAPITOLUL O. GENERALITATI

Nr. operației	Denumirea operației	pag.
TA.000	Caracteristici generale.....	5
TA.00	Puncte de ridicare și remorcare ale autoturismului.....	11

2	Op.nr.TA.000	CARACTERISTICI GENERALE		OLCIT
				TA
I. CARACTERISTICI GENERALE				
Denumire de omologare:.....	TA serie ¹ QA	TA serie ² QB		
Denumire comercială:.....	SPECIAL	CLUB		
Simbol uzină (tip garanție):.....	QA	QB		
Data intrării în fabricație:.....				
Putere administrativă (în Franța):.....	4 CP fiscali	6 CP fiscali		
Număr locuri:	5	5		
II. COTE GENERALE				
Jenți: 4,00 B 13				
II. COTE GENERALE				
<u>Dimensiuni:</u>				
Ecartament față:.....	1,326 m	Consolă față:.....	0,778 m	
Ecartament spate:.....	1,240 m	Consolă spate:.....	0,584 m	
Ampatament:.....	2,370 m	Inălțimea autoturismului		
Lungimea totală:.....	3,732 m	fără încărcătură:.....	1,430 m	
Lățime totală:.....	1,538 m	Garda la sol:.....	0,150 m	
<u>Greutăți:</u>				
Greutatea fără încărcătură gata de drum:.....	835 kg	TA 1	TA 2	
Greutatea pe puntea față:.....	508 kg		875 kg	
Greutatea pe puntea spate:.....	327 kg		549 kg	
Greutatea maximă admisă cu încărcătură:.....	1235 kg		326 kg	
Greutatea maximă admisă pe puntea față:.....	620 kg		1275 kg	
Greutatea maximă admisă pe puntea spate:.....	615 kg		661 kg	
<u>Remorcare:</u>				
Greutatea maximă pe cârligul de remorcare:.....	50 kg		70 kg	
Greutatea totală maximă în mers admisă cu remorcă:.....	1735 kg		2075 kg	
Demaraj în pantă:	Panta 12%			
III. INFORMATII DIVERSE				
<u>Capacități:</u>				
Rezervor benzină:.....	42 litri		42 litri	
Ulei motor: 15 W 40 sau 10 W 30				
- Capacitatea carterului după golire:.....	3 litri		3,5 litri	
- Capacitatea carterului după golirea și demontarea capacelor culbutorilor:.....	3,2 litri		-	
- Capacitatea carterului după golirea și schimbarea filtrului de ulei:.....	3,3 litri		3,7 litri	
- Capacitatea carterului după golirea și demontarea capacelor culbutorilor și a filtrului de ulei:.....	3,5 litri		4 litri	
- Diferența între minimul și maximul jojei:.....	1 litru		0,5 litri	
Ulei cutie de viteze: EP 80 W/85 W EP				
- Capacitatea carterului după golire:.....	1,4 litri		1,4 litri	
<u>Volume:</u>				
Portbagaj:.....	307 dm ³		296 dm ³	
- Cu bancheta și spătarul rabatate:.....	631 dm ³		619 dm ³	







2	Op.nr. TA.00	PUNCTE DE RIDICARE SI REMORCARE ALE AUTOTURISMULUI	OLTCIT
			TA

PUNCTE DE RIDICARE

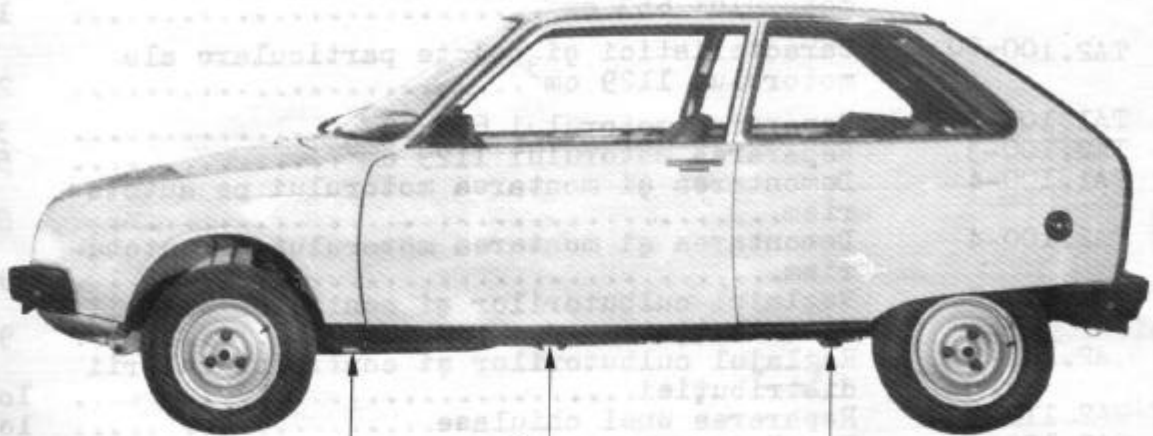
- A : Punct de sprijin pentru cricul autoturismului sub caroserie pentru schimbarea roții.
- B și B 1 : Puncte de sprijin sub caroserie pentru cricul de atelier sau pentru suporti,
- D : Punct de ridicare față cu ajutorul cricului prin intercalarea unei traverse de lemn.
- E : Puncte de ridicare spate cu ajutorul cricului prin intercalarea traversei de ridicare: F'

Cod: D.00-505

PUNCTE DE REMORCARE

- C : Puncte de remorcare față
- E : Puncte de remorcare spate

PUNCTE DE RIDICARE SI
REMORCARE ALE AUTOTURISMULUI

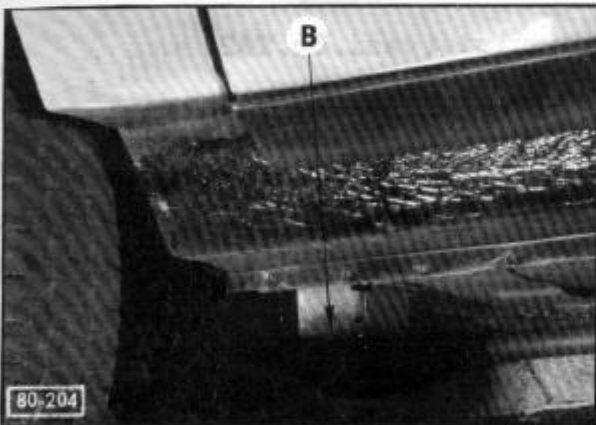


80-227

B

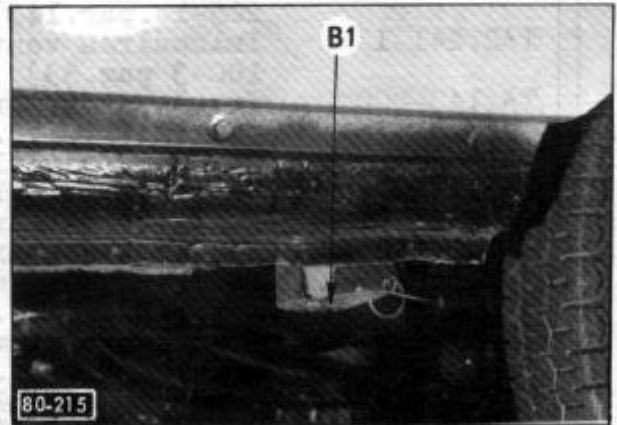
A

B1



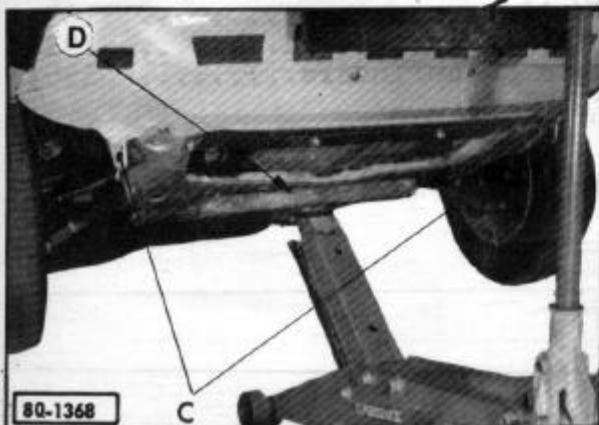
80-204

B



80-215

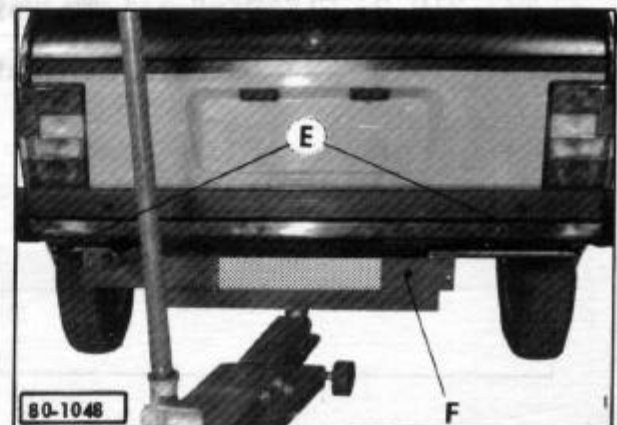
B1



80-1368

C

D



80-1048

F

E

CAPITOLUL 1. MOTOR-CARBURATIE-APRINDERE

Nr. operației	Denumirea operației	pag.
TA1.100-00	Caracteristici și puncte particulare ale motorului 653 cm ³	15
TA2.100-00	Caracteristici și puncte particulare ale motorului 1129 cm ³	21
TA1.100-3	Repararea motorului 652 cm ³	35
TA2.100-3	Repararea motorului 1129 cm ³	53
TA1.100-4	Demontarea și montarea motorului pe autoturism.....	83
TA2.100-4	Demontarea și montarea motorului pe autoturism.....	91
TA1.112-0	Reglajul culbutorilor și controlul calării distribuției.....	99
TA2.112-0	Reglajul culbutorilor și controlul calării distribuției.....	103
TA2.112-3	Repararea unei chiulase.....	109
TA2.122-4	Lucrări la distribuție.....	119
TA.133-1	Lucrări la suportii elastici ai ans. motor-cutie viteze.....	127
TA1.220-0	Controlul presiunii uleiului, Controlul depresiunii în carterul motor.....	133
TA2.220-0	Controlul presiunii uleiului.....	139
TA1.225-1	Inlocuirea radiatorului de ulei.....	143
TA1.241-1	Inlocuirea ventilatorului (zevi Op. TA1.225-1 .pag.143)	
TA2.241-1	Inlocuirea ventilatorului (vezi. Op. TA2.100-3 pag.53)	
TA.142-000	Trusă cu SDV-uri pentru sigilarea carburatoarelor.....	149
TA1.142-00	Caracteristicile carburatorului.....	155
TA2.142-00	Caracteristicile carburatorului.....	159
TA1.142-0	Reglajul carburației.....	163
TA2.142-0	Reglajul carburației.....	167
TA1.142-1	Demontarea și montarea carburatorului pe motor.....	171
TA2.142-1	Demontarea și montarea carburatorului pe motor.....	175
TA1.210-00	Caracteristicile aprinderii.....	179
TA2.210-00	Caracteristicile aprinderii.....	183
TA1.210-0	Controalele aprinderii.....	187
TA2.210-0	Controalele și reglajele aprinderii.....	191
TA1.210-1	Lucrări la instalația de aprindere.....	195

2	<u>Op.no.TAI.100-00</u>	CARACTERISTICI SI PUNCTE PARTICULARE	<u>OLT CIT</u>
		LINEA DE CURS ALE MOTORULUI	<u>TAI</u>

I. CARACTERISTICI GENERALE

Motor:

- Tip (înscris pe placa de identificare a motorului).....V 06/630
- Putere fiscală (Franța).....4 CP fiscali
- Cilindree.....652 cm³
- Număr de cilindri.....2 orizontali opuși
- Alezaj.....77 mm
- Cursă.....70 mm
- Raport volumetric.....9/1
- Putere efectivă maximă.....24,50 kW sau 34 CP DIN la 5250 rot/min.
- Cuplul maxim.....4,9 m.daN sau 5,1 mkg DIN la 3750 rot/min.

Răcire: Forțată cu aer.

Ungere: Sub presiune, realizată de o pompă "Eaton" montată în capul arborelui cu came.

Carburator:

Marcă: SOLEX

Tip: 26/35 CSIC

Reper: CIT 235

Aprindere:

Acest autoturism este echipat cu un dispozitiv electronic de aprindere care cuprinde:

- două captoare de turație
- un captor de depresiune
- un calculator
- o bobină de aprindere

Avans inițial.....10° la 850 rot/min

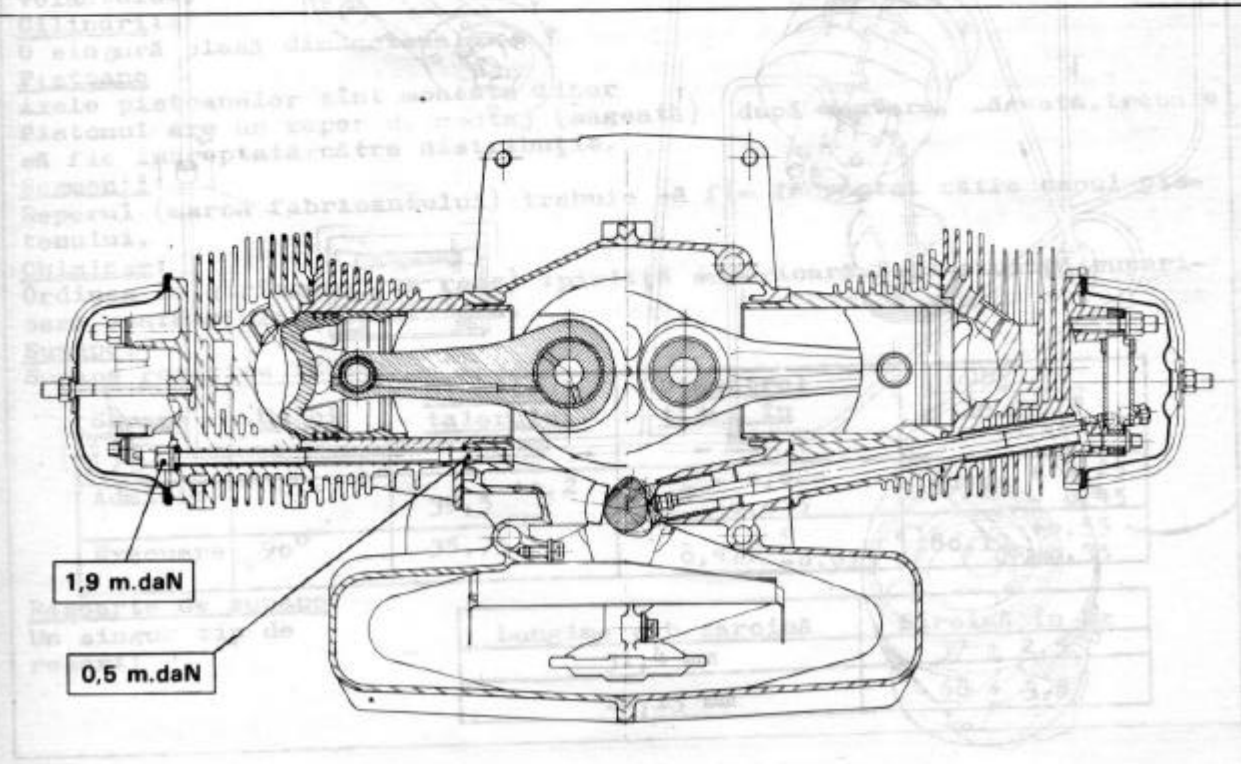
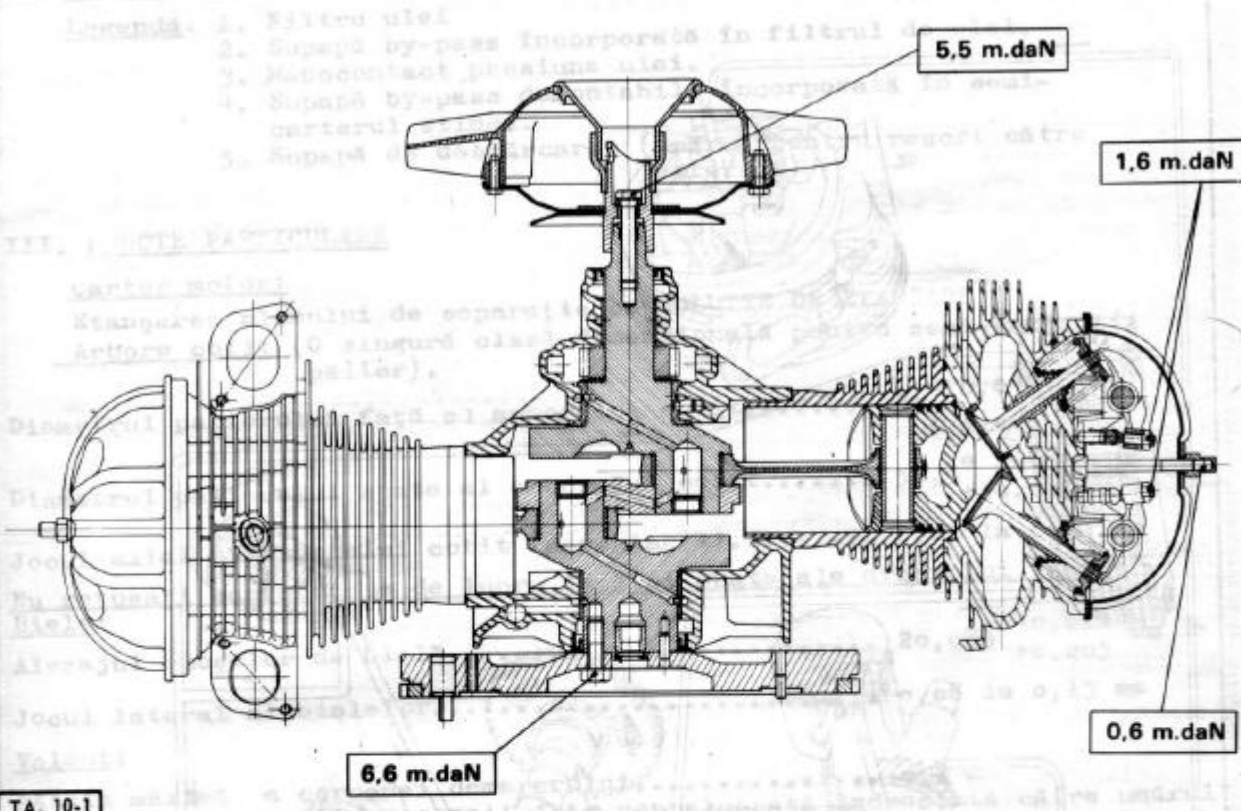
Distribuție:

Arbore cu came, plasat sub arborele cotit, cu pinion cu preluare automată a jocului.

Cupluri de strângere:

Cuplul în m.daN

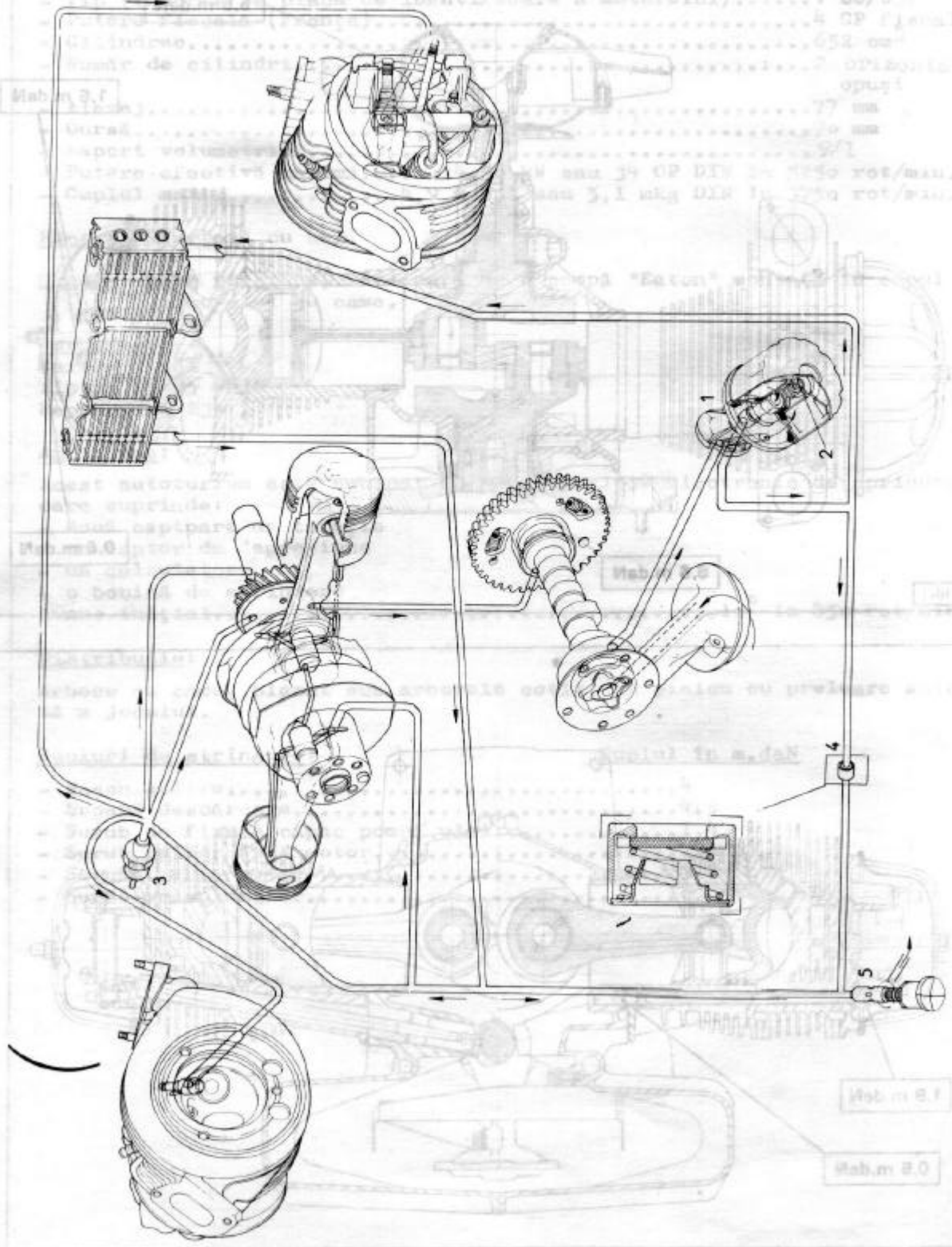
- Bușon golire.....4
- Supapă descărcare.....4,5
- Surub de fixare capac pompă ulei.....1,4
- Surub palier față motor.....2,6
- Surub palier motor.....3,7
- Surub volant motor.....6,6



I. CARACTERISTICI GENERALE

Motor:

- Tip (cu placa de identificare a motorului)..... V 66/53
- Cădere de tensiune..... 4 CP (jele)
- Cilindru..... 652 cm³
- Număr de cilindri..... 2 orizontal
- Distribuție..... opus
- Cădere de presiune..... 77 mm
- Cădere de temperatură..... 20 mm
- Raport volumetric..... 2,1
- Putere efectivă..... 4 CP DIN la 1500 rot/man.
- Cuplu efectiv..... 3,1 kg DIN la 1500 rot/man.



OLT CIT	CARACTERISTICI SI PUNCTE PARTICULARE	Op.no. TAI-100-00	5
TAI	ALE MOTORULUI		

II. SCHEMA CIRCUITULUI DE UNGERE

- Legendă:**
1. Filtru ulei
 2. Supapă by-pass încorporată în filtrul de ulei.
 3. Mancontact presiune ulei.
 4. Supapă by-pass demontabilă încorporată în semi-carterul stînga.
 5. Supapă de descărcare. (umărul pentru resort către exterior)

III. PUNCTE PARTICULARE

Carter motor:

Etanșarea planului de separație cu SOLUTIE DE ETANSARE

Arbore cotit (O singură clasă dimensională pentru semi-cuzineții palier).

Diametrul palierului față al arborelui cotit..... 30⁰ - 0,045
+ 0,060 mm

Diametrul palierului spate al arborelui cotit..... 57,5⁰
+ 0,015 mm

Jocul axial al arborelui cotit (nereglabil)..... 0,07 la 0,14 mm

Nu retusați suprafețele de lucru față și spate ale arborelui cotit

Biele:

Alezajul bușelor de bielă..... 20,085 - 0,011
+ 0,005 mm

Jocul lateral al bielor..... 0,08 la 0,13 mm

Volant:

Bătaia maximă a coroanei demarorului..... 0,3 mm

Sensul de montare al coroanei: față neprelucrată îndreptată către umărul volantului.

Cilindri:

O singură clasă dimensională

Pistoane

Axele pistoanelor sînt montate liber

Pistonul are un reper de montaj (săgeată): după montare, săgeata trebuie să fie îndreptată către distribuție.

Segmenti:

Reperul (marca fabricantului) trebuie să fie îndreptat către capul pistonului.

Chiulase:

Ordinea de strîngere (la rece) : piuliță superioară față-piuliță superioară spate-piuliță inferioară.

Supape:

Supape rotative TEVES:

Supape	Unghi	Diametrul talerului în mm	Diametrul țipii în mm	Lungimea în mm
Admisie	90°	39,5 + 0,2	8 - 0,020 - 0,035	87,93 + 0,25 - 0,45
Evacuare	90°	35,75	8,479 ⁰ - 0,015	86,17 + 0,55 - 0,35

Resoarte de supape:

Un singur tip de resort:

Lungime sub sarcină	Sarcină în kg
31,4 mm	37 ± 2,5
24,15 mm	66 ± 3,5

6	Op.no.TA1-100-00	CARACTERISTICI SI PUNCTE PARTICULARE	OLTCIT
		ALE MOTORULUI	TA1

Scaune și ghiduri de supape:

Alezajul ghidurilor:

- Admisie..... $\varnothing 8 \begin{matrix} +0,004 \\ -0,002 \end{matrix}$ mm
- Evacuare:..... $\varnothing 8,5 \begin{matrix} - 0,017 \\ - 0,011 \end{matrix}$ mm

Lățimea suprafețelor de lucru:

- Admisie:..... 1,70 mm maxim
- Evacuare:..... 1,80 mm maxim
- Săgeata maximă a tijelor de culbutori:..... 0,20 mm maxim
- Lungimea tijelor de culbutori:..... $286,3 \begin{matrix} +0,4 \\ -1 \end{matrix}$ mm

Distribuție:

Arbore cu came:

- Joc axial (neregulabil)..... 0,04 la 0,09 mm

Reglajul teoretic al distribuției: cu un joc de 1 mm între culbutor și supapa de admisie și evacuare

Admisie:

- Intârziere la deschidere..... 7°
- Intârziere la închidere..... 42°

Evacuare:

- Avans la deschidere:..... 35°
- Avans la închidere:..... 6°

Circuit de ungere:

- Calitatea uleiului Toate anotimpurile..... 15 W 40
- Iarna (sub -10°C):..... 10 W 30

Capacitatea carterului motor:

- După golire:..... 3 litri
- După golire și schimbarea filtrului de ulei..... 3,3 litri
- După golirea și demontarea capacelor de chiulase..... 3,2 litri
- După golirea și demontarea capacelor de chiulase și filtrului ulei..... 3,5 litri
- Între minimul și maximul jojei..... 1 litru
- Presiunea uleiului la 80°C 5,5 la 6,5 bari la 6000 rot/min
- Tararea mancontactului..... 0,5 la 0,8 bari

Radiator ulei:

- 6 elemente (aluminiu).

Pompă ulei:

- Jocul axial al pinioanelor:..... 0,1 mm maxim

Tip	Diametrul la 10 mm	Diametrul la 20 mm	Diametrul la 30 mm	Diametrul la 40 mm
Admisie	$8 \begin{matrix} +0,004 \\ -0,002 \end{matrix}$	$8,5 \begin{matrix} -0,017 \\ -0,011 \end{matrix}$		
Evacuare				

Tip	Lățimea la 10 mm	Lățimea la 20 mm	Lățimea la 30 mm	Lățimea la 40 mm
Admisie	1,70 mm maxim			
Evacuare	1,80 mm maxim			

2	<u>Op.no.TA2,100-00</u>	CARACTERISTICI SI PUNCTE PARTICULARE	<u>OLTCIT</u>
1		ALE MOTORULUI	<u>TA2</u>

I. CARACTERISTICI GENERALE

Motori:

- Tip (înscris pe placa de identificare a motorului). Vezi Op.TA.000.pag.6
- Puterea fiscală..... 6 CP fiscali
- Număr cilindri..... 4 orizontali opuși
- Cilindree..... 1129 cm³
- Alezaj:..... 74 mm
- Cursă:..... 65,6 mm
- Raport volumetric:..... 9/1
- Putere efectivă maximă:.....41,4 kW(57,4 CP DIN) la 6250 rot/min
- Cuplul maxim:.....7,9 m.daN(8,2 mkgDIN) la 3500 rot/min

Răcire: forțată cu aer.

Ungere: Sub presiune, realizată cu o pompă de ulei tip "EATON" antrenată printr-o curea de distribuție. Filtrul de ulei cu supapă "By-pass" încorporată.

Alimentare:

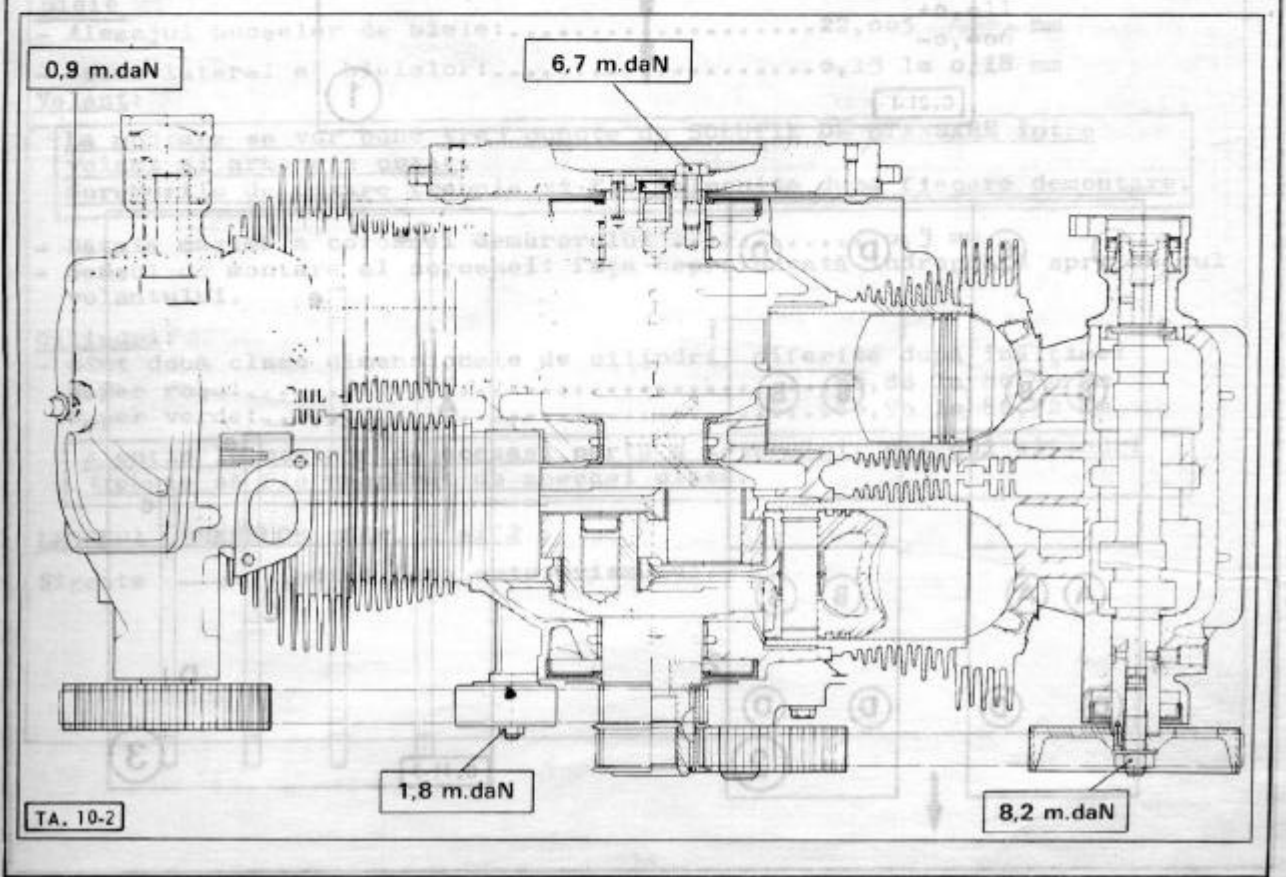
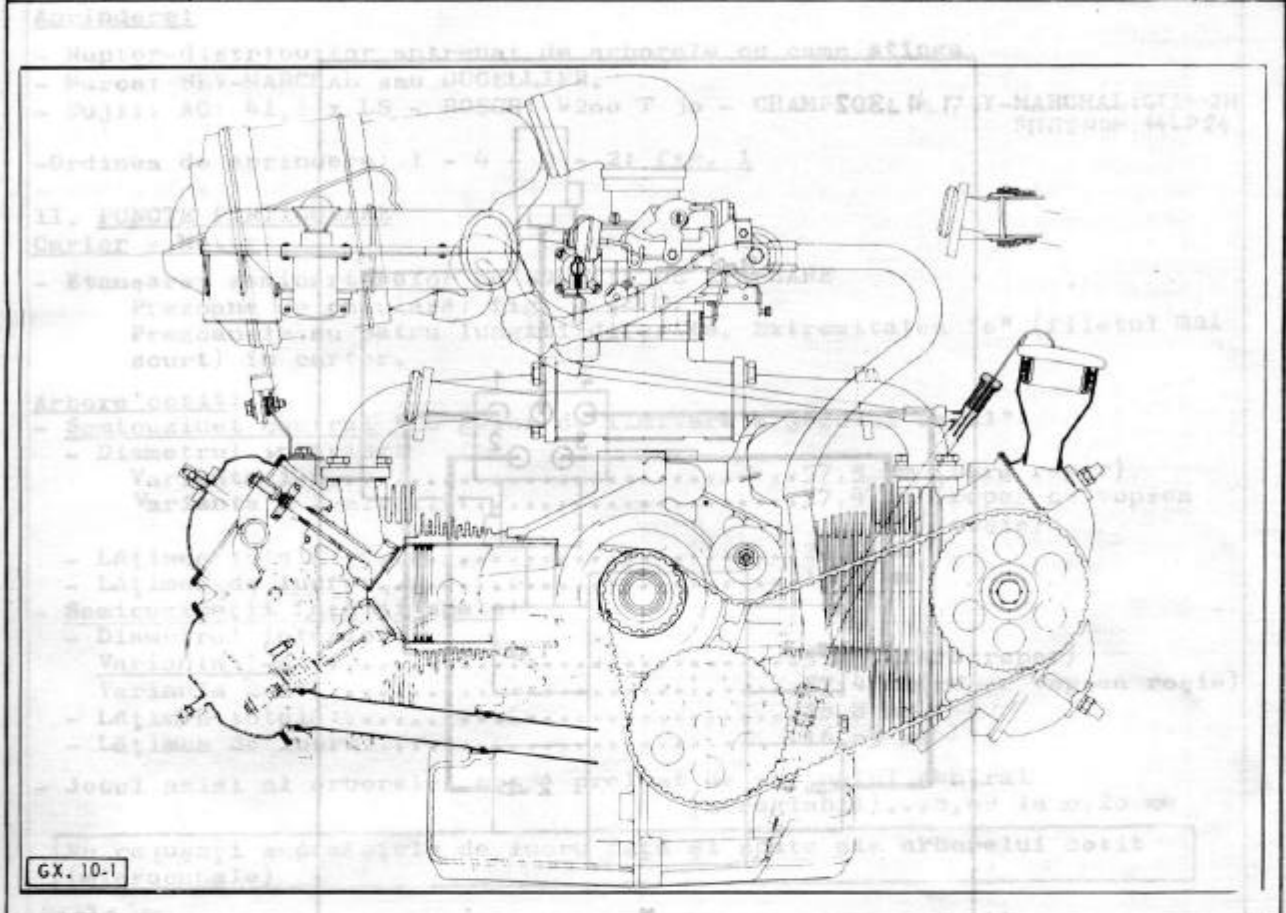
- Pompă de benzină mecanică comandată prin excentric în capul arborelui cu came dreapta.
- Carburator dublu corp, în trepte, SOLEX 28 CIC 4 reper: CIT 234.
- Filtrul de aer uscat, cu cartuș filtrant.
- Reglarea temperaturii aerului la admisie prin clapetă termostatică.
- **Carburant utilizat:** benzină Premium C098.

Distribuție:

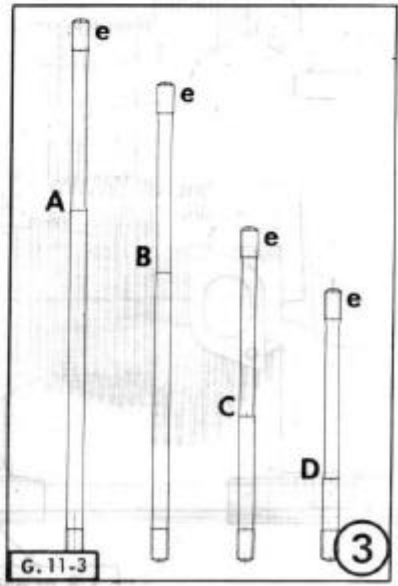
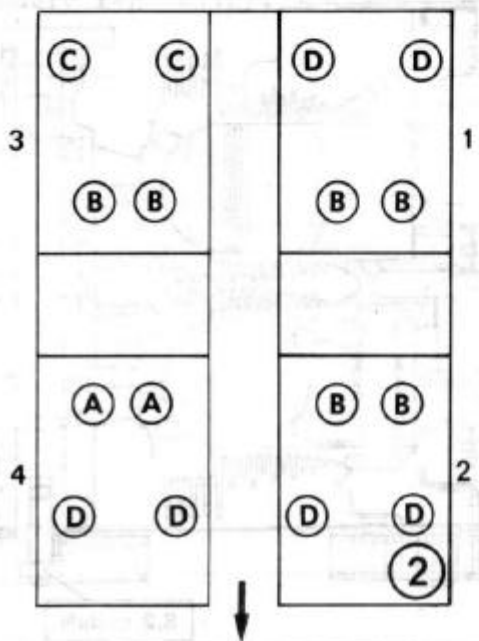
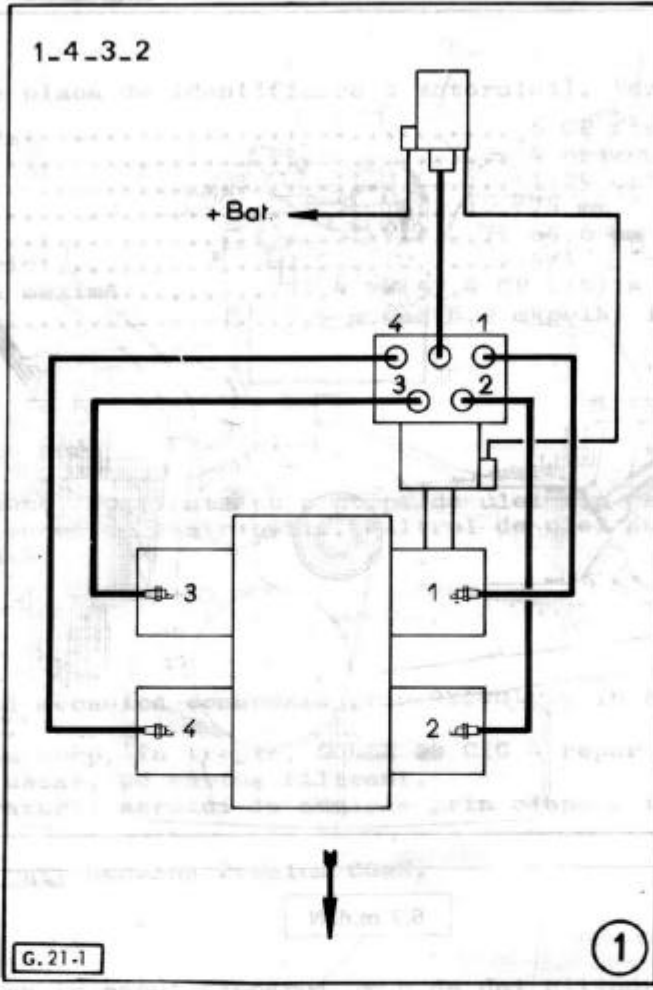
- Un arbore cu came în capul fiecărui grup de doi cilindri.
- Arborii cu came sînt antrenați prin două curele de distribuție (cu întindere reglabilă).



	CARACTERISTICI ȘI PUNCTE PARTICULARE	Op. nr. TA2.100-00	3
TA2 OLTCIT TA2	CARACTERISTICI ȘI PUNCTE PARTICULARE ALE MOTORULUI	Op. nr. TA2.100-10	3



1-4_3-2



<u>OLTCIT</u>	CARACTERISTICI SI PUNCTE PARTICULARE	<u>Op.no.TA2.100-00</u>	5
<u>TA2</u>	ALE MOTORULUI		

Aprindere:

- Ruptor-distribuitoare antrenat de arborele cu came stînga.
- Marca: SEV-MARCHAL sau DUCCELLIER.
- Bujii: AC: 41,1 x LS - BOSCH: W200 T 30 - CHAMPION: N 7 Y-MARCHAL:G134-2H
SINTEROM:14LP24
- Ordinea de aprindere: 1 - 4 - 3 - 2: fig. 1

II. PUNCTE PARTICULARE

Carter - Motor:

- Etanșarea semicarterelor cu SOLUTIE DE ETANSARE
Prezoane de chiulasă: fig. 2 și 3.
Prezoanele au patru lungimi diferite. Extremitatea "e" (filetul mai scurt) în carter.

Arbore cotit:

- Semicuzinet central "cu guler de limitare a jocului axial":
 - Diametrul interior:
 - Varianta 1-a.....57,5 mm (fără reper)
 - Varianta a 2-a.....57,4 mm (reper cu vopsea roșie)
 - Lățimea totală:.....25,9 mm
 - Lățimea de lucru:.....15,3 mm
- Semicuzineteii față și spate:
 - Diametrul interior:
 - Varianta 1-a:.....57,5 (fără reper)
 - Varianta 2-a:.....57,4 mm (reper vopsea roșie)
 - Lățimea totală:.....20,8 mm
 - Lățimea de lucru:.....16,05 mm
- Jocul axial al arborelui cotit preluat de cuzinetul central
(neregabil)...0,09 la 0,20 mm

Nu rețușați suprafețele de lucru față și spate ale arborelui cotit (microcanale)

Biele

- Alezajul bușelor de biele:.....22,005^{+0,011}_{-0,006} mm
- Jocul lateral al bielor:.....0,13 la 0,18 mm

Volant:

La montare se vor pune trei puncte de SOLUTIE DE ETANSARE între volant și arborele cotit.
Suruburile de fixare trebuie să fie înlocuite după fiecare demontare.

- Bătaia maximă a coroanei demarorului0,3 mm
- Sensul de montare al coroanei: fața neprelucrată îndreptată spre umărul volantului.

Cilindri:

- Sînt două clase dimensionale de cilindri, diferite după înălțime:
Reper roșu:.....86,88 la 86,90 mm
Reper verde:.....86,90 la 86,92 mm

Atenție la montaj: de aceeași parte a motorului, cei doi cilindri trebuie să fie neapărat de aceeași clasă.

LEGENDA DESENELOR: fig. 1 și 2

Săgeata → indică fața autoturismului.

6	<u>Op.no. TA2, 100-00</u>	CARACTERISTICI SI PUNCTE PARTICULARE ALE MOTORULUI	OLTCIT
			TA2

Pistoane:

- Axele pistoanelor sînt montate liber.
 - Sensul de montare: (reper de montaj: săgeată și reper "D" dreapta sau "G" stînga) fig. 1.
- După montarea pistoanelor în cilindrii lor dreapta sau stînga, săgeata fiecărui piston trebuie să fie îndreptată spre distribuție. Stiftul crestă de oprire a segmentului raclor trebuie să fie întotdeauna îndreptat în sus.

Segmenti:

- Reperul (marca fabricantului) trebuie să fie îndreptat (ă) spre capul pistonului.
- Ordinea de montare: (începînd de la capul pistonului) fig. 4
 1. Segment compresie
 2. Segment raclor.
 3. Segment de ungere.

Chiulase:

- Ordinea de strîngere: fig.2
- Cupluri de strîngere:
 - strîngere preliminară:.....0,8 la 1 m,daN
 - strîngere definitivă:.....2 la 2,5 m,daN
- **Supape:**
 - Supape rotative "TEVES"

	Unghiuri (grade)	Diametrul talerului (mm)	Diametrul tijeii (mm)	Lungimea (mm)
Admisie	120	39	8 ^{-0,005} -0,020	97,4
Evacuare	90	34	8,5 ^{-0,021} -0,036	96,3

- resoarte de supape
- Un singur tip de resort: identic pentru admisie și evacuare

Lungimea sub sarcină (mm)	Sarcina (kg)	Lungimea sub sarcină (mm)	Sarcina (kg)	Sens de înfășurare
32	25,4 ± 2,5	24	59,6 ± 2	stînga

- Scaune de supape: fig. 3

Lățimea suprafeței de lucru:

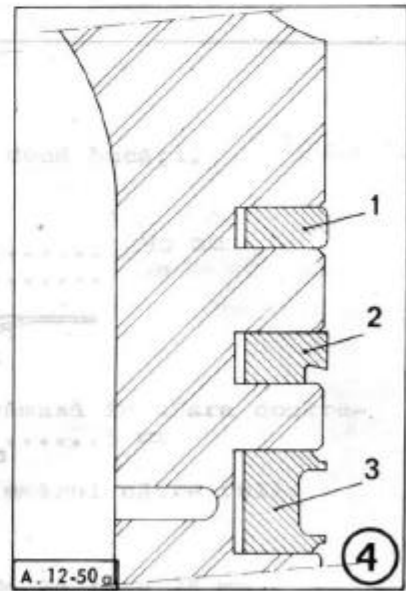
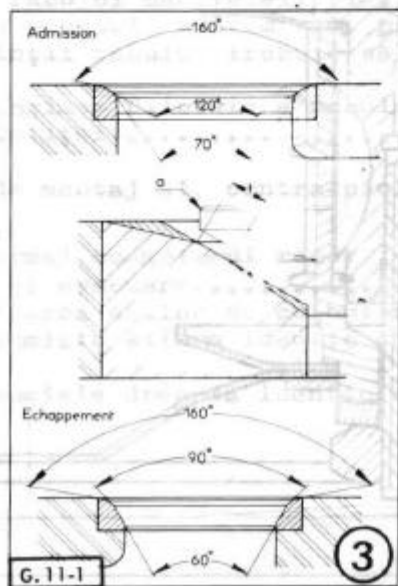
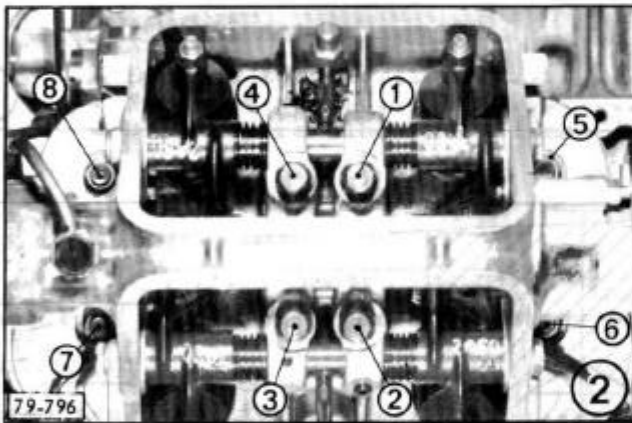
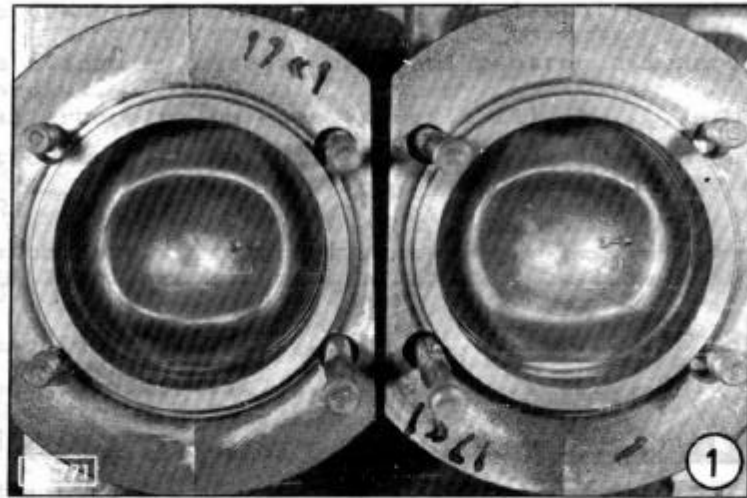
- Admisie:.....1 la 1,4 mm
- Evacuare:.....1,4 la 1,8 mm

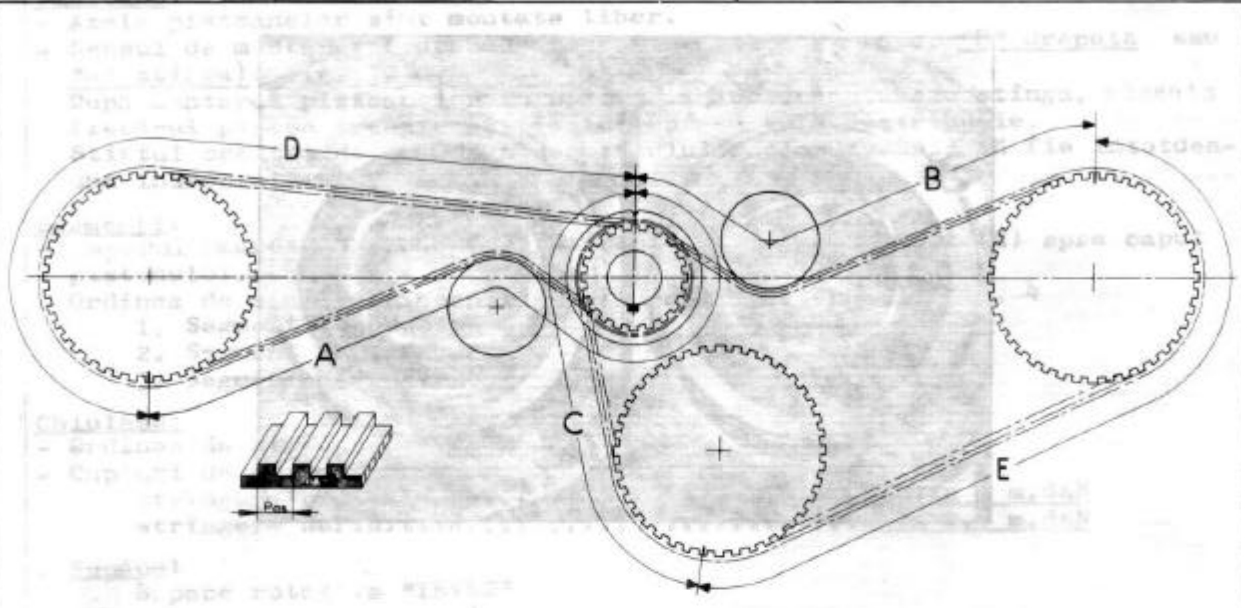
- Ghiduri de supape:

Alezajul ghidurilor de supape

Admisie:.....8^{+0,030}
+0,005 mm

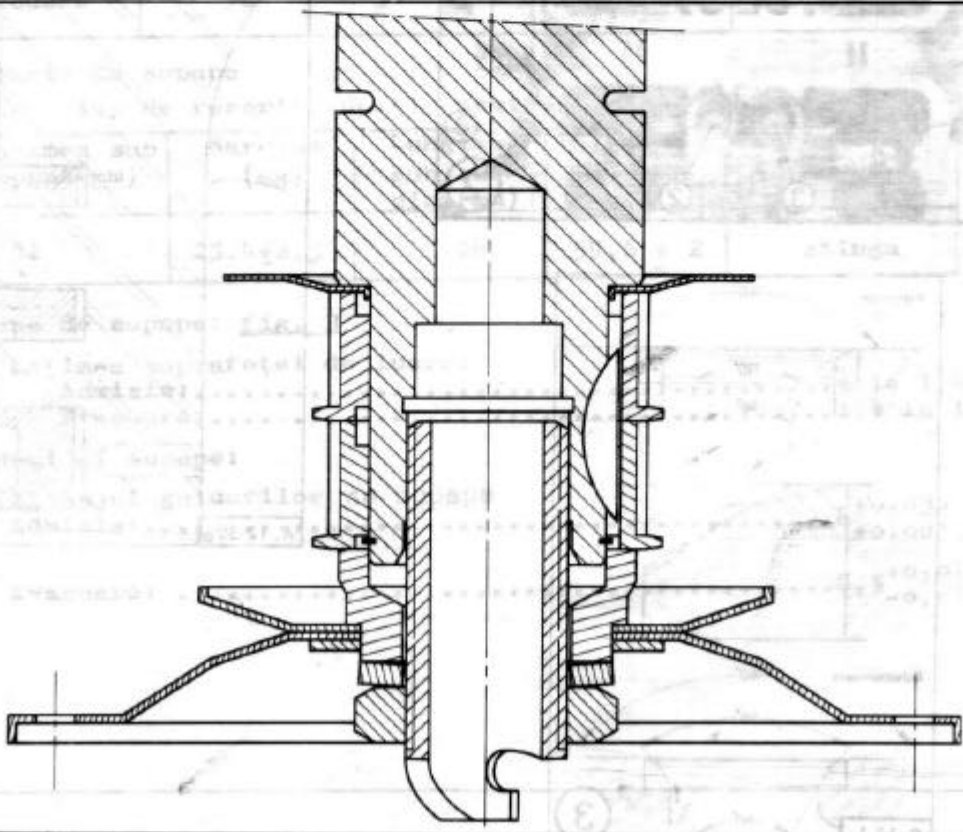
Evacuare:.....8,5^{+0,01}
-0,010 mm





G. 10-14a

1



G. 12-11

2

<u>OLTCIT</u>	CARACTERISTICI SI PUNCTE PARTICULARE	<u>Op.no.TA2-100-00</u>	9
<u>TA2</u>	ALE MOTORULUI		

Distribuție:

- Identificarea arborilor cu came:
 - pe arborele dreapta se găsește excentricul pentru acționarea pompei de benzină
 - pe arborele stânga se găsește cuplajul pentru acționarea ruptor-distribuatorului.

- Jocul axial al arborelui cu came (neregabil).....0,05 la 0,15 mm

Reglajul teoretic al distribuției: (Cu un joc de 1 mm între culbutori și supapele de admisie și evacuare)

Admisie:

- Avansul la deschidere:..... $4^{\circ}10' + 1^{\circ}30'$
- Intârzierea la închidere..... $31^{\circ}50' - 1^{\circ}30'$

Evacuare:

- Avansul la deschidere..... $36^{\circ}10' + 1^{\circ}30'$
- Avansul la închidere..... $0^{\circ}10' - 1^{\circ}30'$

Controlul reperelor curelelor de distribuție: fig. ①

- Curea dreapta:

- Lungimea totală.....885,8 mm
- Număr de pași..... 93
- Două repere albe, astfel ca $A = 43$ pași- $D=50$ pași.

- Curea stânga:

- Lungime totală.....1000,1 mm
- Număr de pași..... 105
- Două repere albe, astfel ca $B = 33$ pași

Tubulatură admisie:

Tubulatură de admisie, partea dreaptă, este din două bucăți.

Ventilator:

- Diametrul exterior:..... 290 mm
- Numărul de paletе:..... 9
- Calarea racului manivelei: fig. ②
 - la punctul extrem al pistoanelor, PMI, dinții racului trebuie să fie orizontali
 - lungimea filetată a racului manivelei, rămasă în afara contra-piuliței:.....5 mm
- Sensul de montaj al, contra-piuliței:.....umărul către folie

Culbutori:

- Jocul normal cu motorul rece:
 - Admisie și evacuare.....0,20 la 0,25 mm
- Identificarea axelor de culbutori:
 - axul admisie stânga identic cu axul de evacuare dreapta.....fără reper
 - axul admisie dreapta identic cu axul de evacuare stânga.....gaubă înfundată la mijlocul axului.

10	Op.no.TA2-100-00	CARACTERISTICI SI PUNCTE PARTICULARE ALE MOTORULUI	OLTCIT TA2
----	------------------	---	---------------

Circuit de ungere:

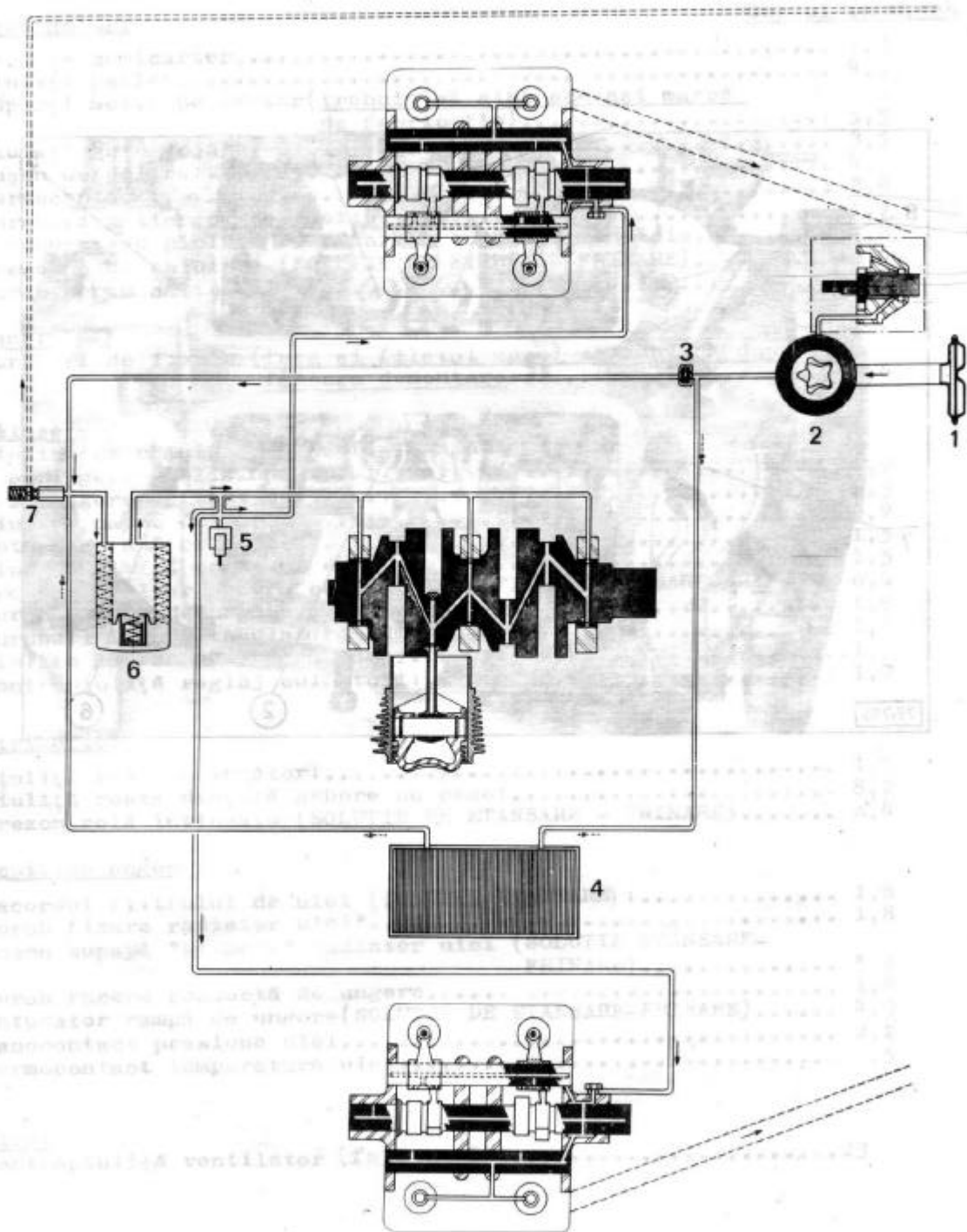
- Calitatea uleiului: Toate anotimpurile..... 15 W 40
Iarna (sub -10°C):..... 10 W 30
- Capacitatea carterului:
 - după demontare:..... 4 litri
 - după golire..... 3,5 litri
 - între minimul și maximul jojei..... 0,5 litri
- Presiunea de ulei la $80^{\circ}\text{C} \pm 5^{\circ}$:
 - la 2000 rot/min:..... 4,7 bari minim
 - la 6000 rot/min:..... 6,2 la 7 bari
- Tararea manocontactului:..... 0,5 la 0,8 bari
- Tararea termocontactului temperatură ulei:..... $135^{\circ}\text{C} \pm 3^{\circ}\text{C}$.
- Tararea resortului supapei de descărcare:
 - lungimea liberă:..... 51,6 mm (13 spire)
 - lungimea sub sarcină de $9 \pm 0,5$ kg: 33 mm
- Tararea supapei "By-pass" (reper verde) care protejează radiatorul de ulei:..... 1,8 la 2,5 bari

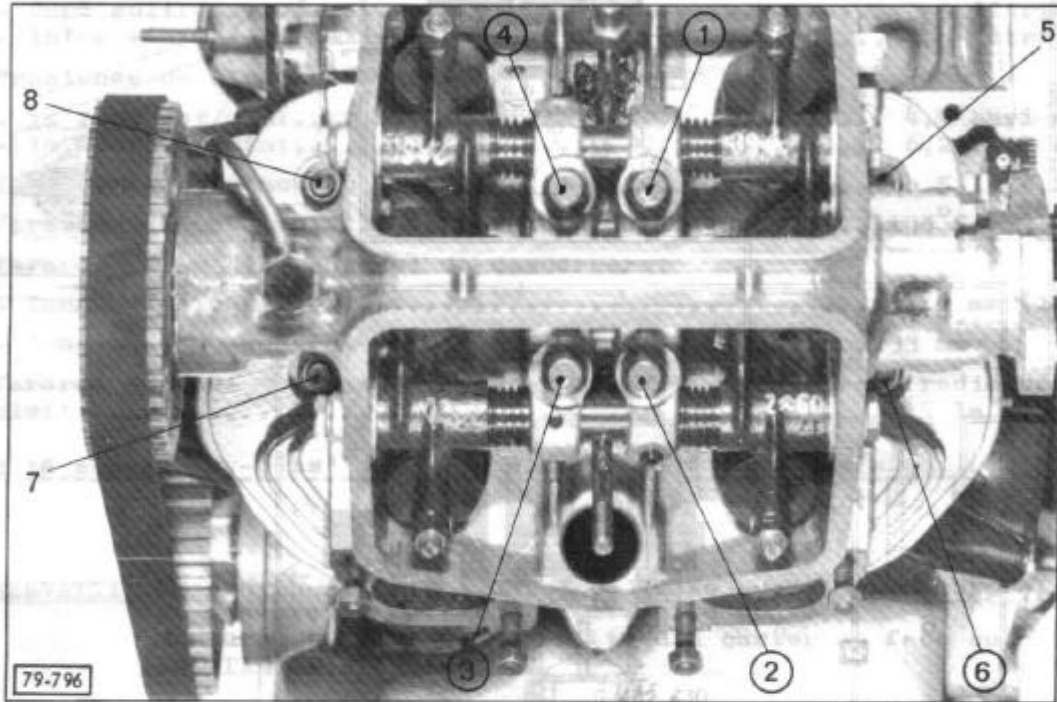
0 altă supapă "By-pass" este încorporată în filtrul de ulei.

OBSERVAȚII: La schimbarea filtrului de ulei se curăță garnitura și fața de așezare pe carter (garnitura se unge).
Montarea tubului de aspirație din carter se face cu SOLUȚIE DE ETANSARE.

Legendă:

- 1: Sorb pompă ulei
- 2: Pompă de ulei
- 3: Supapă by-pass
- 4: Radiator de ulei
- 5: Menocontact
- 6: Filtru ulei cu supapă by-pass încorporată
- 7: Supapă de descărcare





<u>OLT/CIT</u>	CARACTERISTICI SI PUNCTE PARTICULARE	<u>Op. n. o. TA2, 100-00</u>	13
TA2	ALE MOTORULUI		

CUPLURI DE STRINGERE

	<u>Cuplul în m. daN</u>
<u>Carter-motori:</u>	
- Piulițe semicarter.....	1,3
- Piulițe palier.....	4,3
- Suportți motor pe carter (<u>trebuie să aibă aceeași marcă de fabricație</u>).....	5,5
- Piuliță ghid jojă ulei.....	3,5
- Bușon de golire:.....	4
- Termocontact:.....	2,8
- Suruburi palier pompă ulei:.....	1,7
- Suruburi sau piulițe de fixare a cutiei de admisie.....	1,8
- Prezoane de chiulase (SOLUTIE DE ETANSARE-FRINARE).....	0,9
- Surub ecran antispumă ulei:.....	1,4
<u>Volanti:</u>	
- Suruburi de fixare (<u>fața și filetul unse</u>) se schimbă după fiecare demontare:.....	6,6
<u>Chiulase:</u>	
- Piulițe de chiulase (vezi fig. alăturată):	
strângere preliminară:.....	0,9
strângere definitivă:.....	2,3
- Piuliță capac culbutori:.....	0,9
- Obturator axă culbutori:.....	1,5
- Piuliță flanșă colector evacuare.....	1,5
- Prezoane palier arbore cu came (SOLUTIE DE ETANSARE-FRINARE)	0,4
- Surub racord de ungere.....	1,9
- Suruburi flanșă tubulatură admisie.....	1,8
- Piulițe palier arbore cu came.....	1,7
- Contrapiuliță reglaj culbutori:.....	1,7
<u>Distributie:</u>	
- Piuliță rolă-întinzător:.....	1,8
- Piuliță roată dințată arbore cu came:.....	8,2
- Prezon rolă întinzător (SOLUTIE DE ETANSARE - FRINARE).....	0,4
<u>Circuit de ungere:</u>	
- Racordul filtrului de ulei (SOLUTIE ETANSARE):.....	1,8
- Surub fixare radiator ulei:.....	1,8
- Bușon supapă "by-pass" radiator ulei (SOLUTIE ETANSARE-FRINARE).....	5,2
- Surub racord conductă de ungere.....	1,9
- Obturator rampă de ungere (SOLUTIE DE ETANSARE-FRINARE).....	4,3
- Manocontact presiune ulei.....	2,2
- Termocontact temperatură ulei:.....	2,5
<u>Răcire:</u>	
- Contrapiuliță ventilator (fața unsă):.....	23

2	Op.nr.TA1.100-3	REPARAREA MOTORULUI	OLTCIT TA1
---	-----------------	---------------------	---------------

S.D.V.-uri SPECIALE

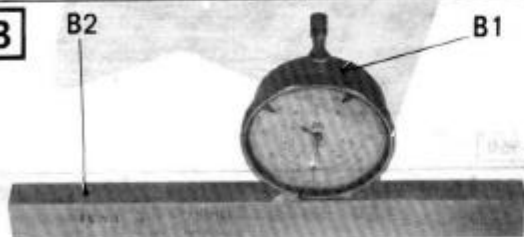
- | | |
|---|---|
| <p>A : Mîner de redat supape</p> | <p>F : Dorn pentru montare bucșă autelubrefiantă în capul arberelui cotit.
Cod: D.00-107</p> |
| <p>B : Ansamblu cuprinzînd:
B 1 : Comparator
B 2 : Riglă suport comparator
Cod: D.10-151</p> | <p>G : Extractor ventilator
Cod: D.10-143</p> |
| <p>C : Extractor bucșă autelubrefiantă din capul arberelui cotit.
Cod: D.00-108 și D.00-601</p> | <p>H : Bucșă montare segmenti ϕ 77
Cod: D.10-145</p> |
| <p>D : Cheie pentru șurub fixare ax culbutori
Cod: S.10-150</p> | <p>I : Dispozitiv de comprimare reșarte de supape.</p> |
| <p>E : Dorn pentru centrare disc ambreiaj.
Cod: D.10-147</p> | <p>J : Dispozitiv pentru montare simering palier spate.
Cod: D.10-146</p> |

A



[79 799]

B



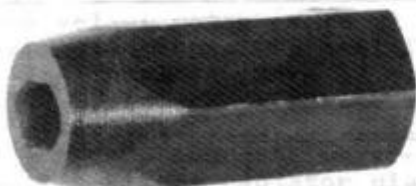
[12608]

C



[76-923]

D



[80-161]

E



[12694]

F



[80 160]

G



78-128

H



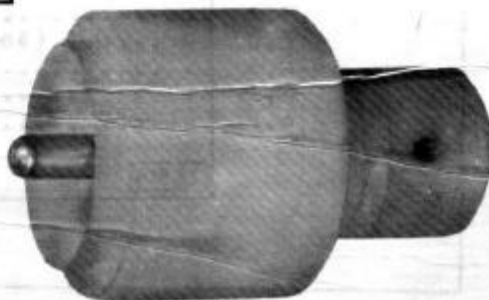
[76-949]

I



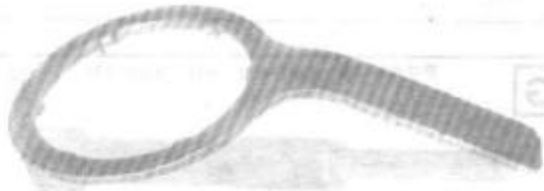
14 029

J



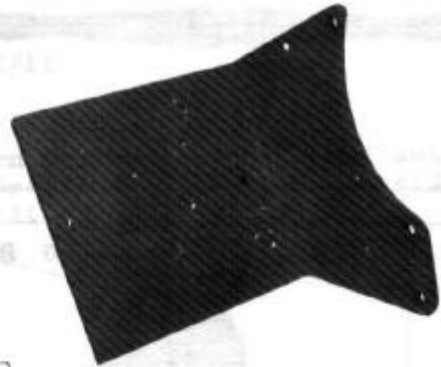
78-45

K



79-924

N



76-960

L



78-44

O



76-962

M



79-966

S.D.V.-uri SPECIALE

- [K]** : Cheie pentru demontare și montare filtru ulei.
Ced: S.00-104
- [N]** : Suport motor pentru lucru la banc.
Ced: D.10-149
- [L]** : Cheie pentru demontare și montare radiator ulei.
Ced: S.10-144
- [O]** : Picior pentru suport motor.
Ced D.00-101
- [M]** : Dorn pentru demontare și montare ax piston.
Ced: D.00-106

CUPLURI DE STINGERE

Cupluri de strângere recomandate:

Cuplul în m.daN.

- Surub palier față motor (fața și filetul unse):.....	2,6
- Surub palier motor, fără palier față (fața și filetul unse).....	3,7
- Surub volant motor (fața și filetul unse).....	6,6
- Supapă descărcare (fața și filetul unse).....	4,5
- Piuliță chiulasă (unsă și scursă).....	1,9
- Prezon chiulasă pe carter motor și pe capac culbuteri.....	0,5
- Surub racord conductă ungere (garnitură cupru).....	1,2
- Reducție fixare radiator ulei (garnitură cupru).....	4,5
- Piuliță racord radiator ulei (garnitură cauciuc).....	1,7
- Surub ax culbuteri.....	2,8
- Surub capac pompă ulei.....	1,4
- Mano-contact (garnitură cupru).....	2,3
- Bușon obturare rampă ulei (garnitură cupru spre volant).....	4,0
- Surub carter motor și piuliță culbuteri.....	1,7
- Surub fixare ventilator (rondelă de contact).....	5,5
- Piuliță capac chiulase.....	0,6
- Surub mecanism ambreiaj.....	1,2
- Bușon golire ulei (garnitură cupru).....	4,0

6	Op.nr.TA1.100-3	REPARAREA MOTORULUI	OLTCIT
			TAI

REPARAREA MOTORULUI

DEMONTARE

Se fixează motorul pe banc

Suport **[N]**
Cod: D.10-149
Picior **[O]**
Cod: D.00-101

Demontarea pistoanelor: fig **(5)**

Se demontează o siguranță a axului piston.

Se demontează: fig **(1)** și **(2)**

- ventilatorul (4) se utilizează extractorul (G)

Cod: D.10-143

- filtru de aer (1) și suportul său
- separatorul de ulei (2) și tuburile sale de cauciuc
- schimbătorul de căldură (5) cu echipamentul său
- suportul → fișelor de bujii
- ambreiajul (8) și volanta (7)
- filtrul de ulei (6), cheie **[K]**
- conductele de răcire (9)
- colectorul de aer (3)

Se extrage axul piston (18) cu dornul **[M]**

Cod: D.00-106

Se demontează:

In partea stângă: fig. **(6)**
- șuruburile (19)

In partea dreaptă: fig. **(7)**
- șuruburile (20) și (21)
- suportul (22) al filtrului de ulei

Se demontează: fig. **(3)**

- gura de umplere ulei (reniflard) (11)
- ghidul jojei de ulei (10)
- radiatorul de ulei (12), cheie **[L]**
- pompa de benzină (13) și tija de acționare
- mancontactul presiunii de ulei și conducta (14) de ungere care merge spre chiulasa.

Se înclină motorul cu 90° pe semicarterul dreapta.

Se demontează fig. **(8)**

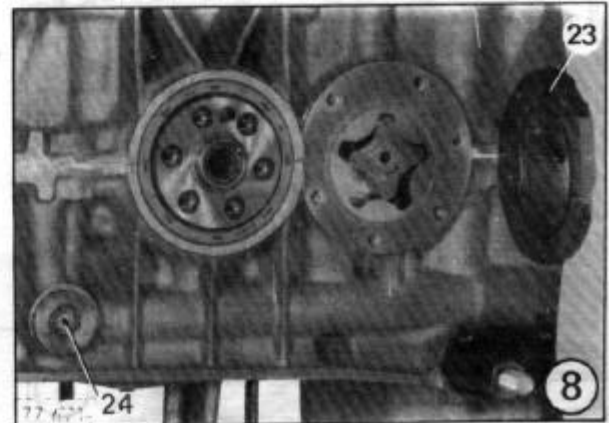
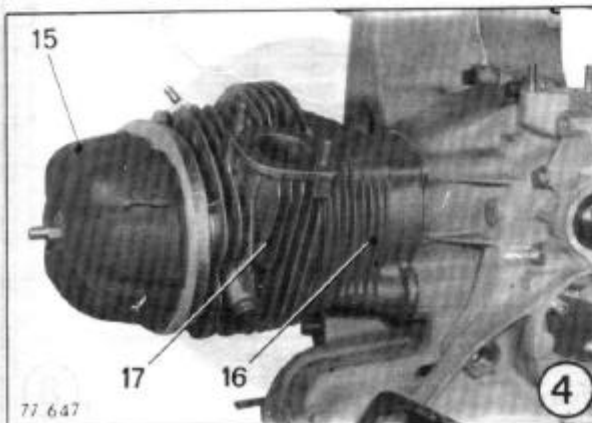
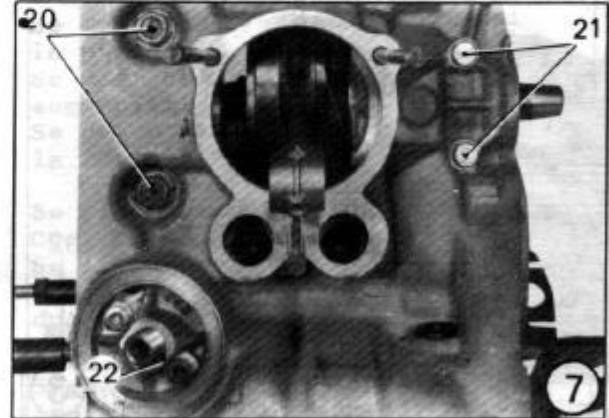
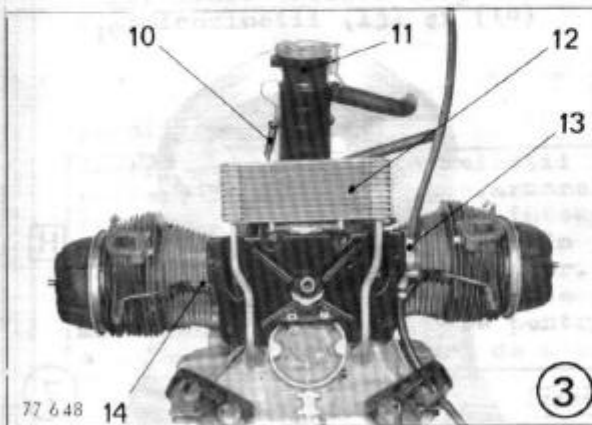
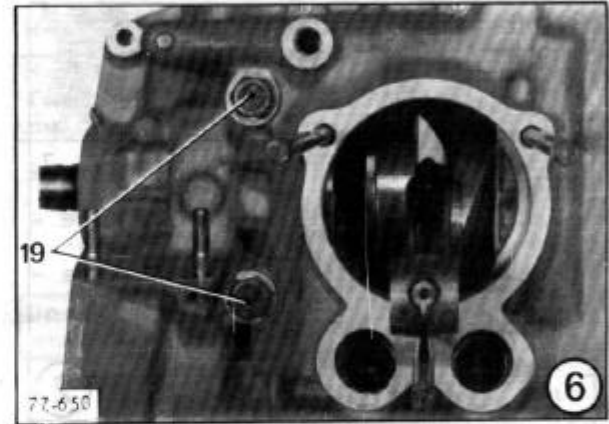
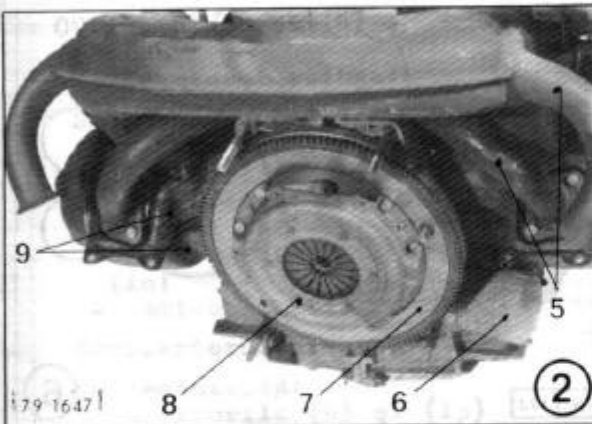
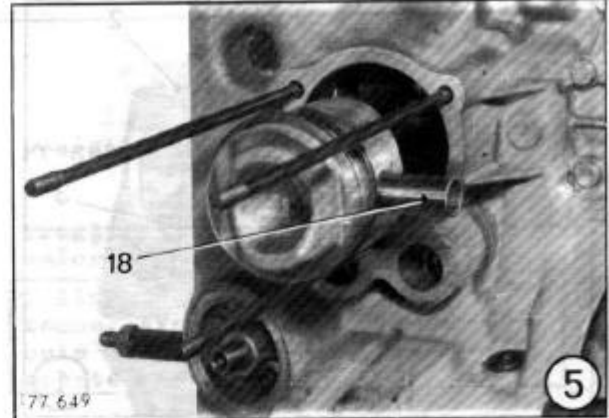
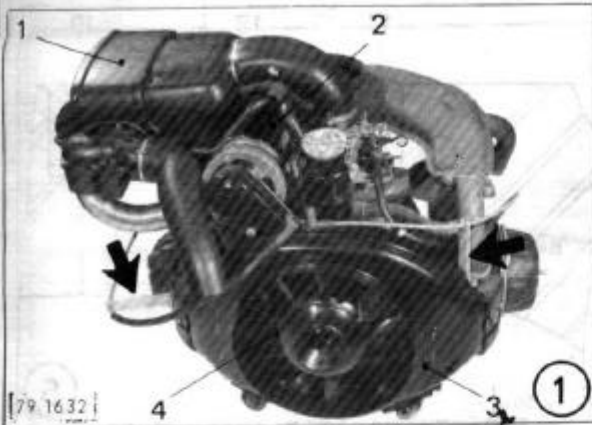
- capacul (23) al pompei de ulei
- bușonul (24) în scopul de ușura curățirea pompei de ulei (dacă este necesar).
- șuruburile de asamblare a semicarterelor.

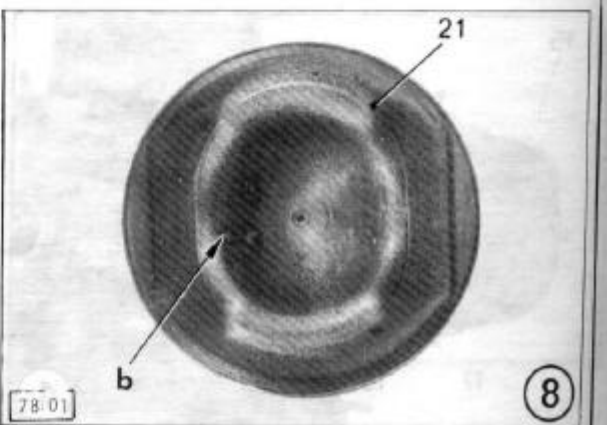
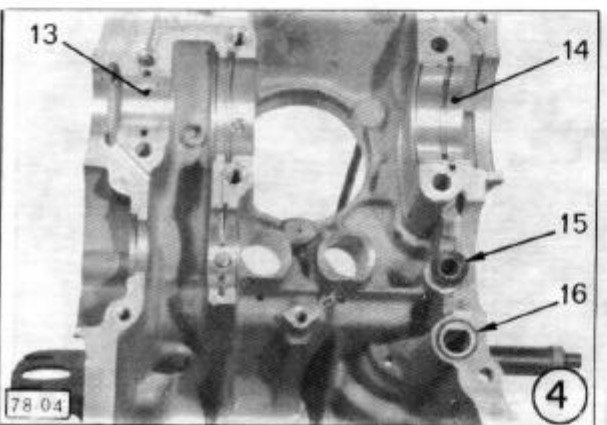
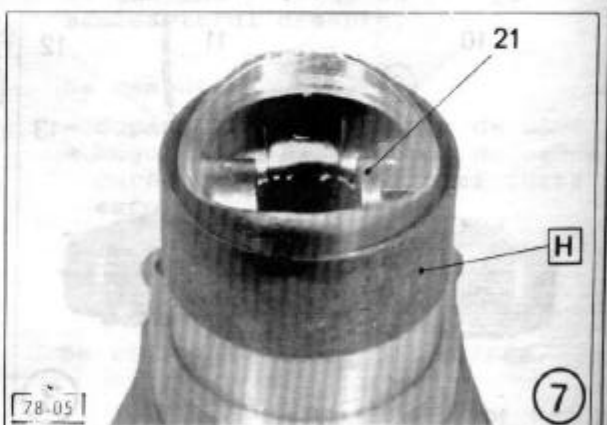
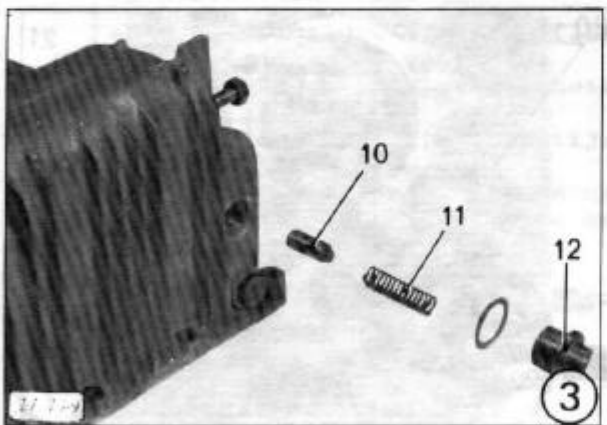
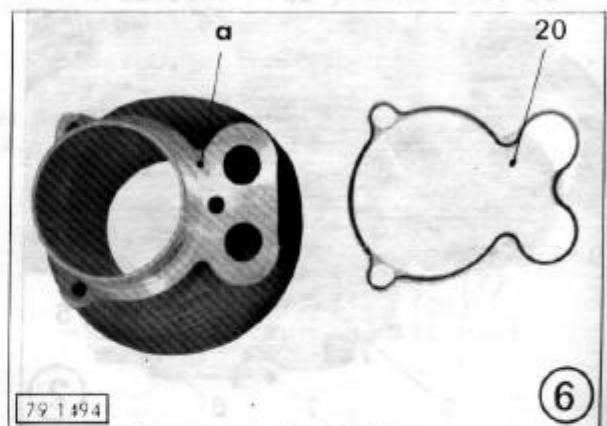
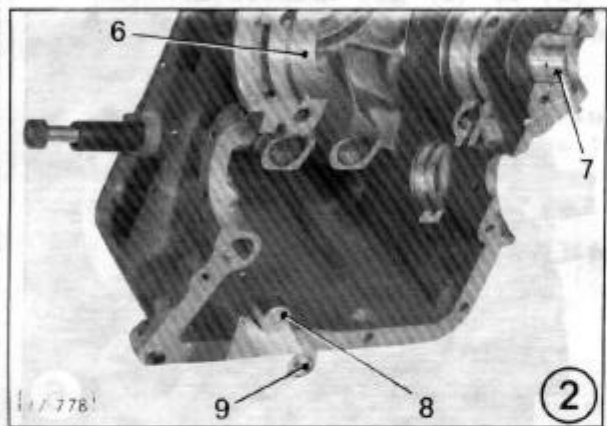
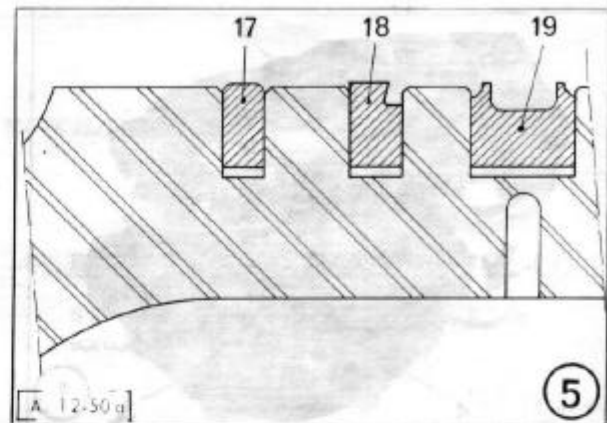
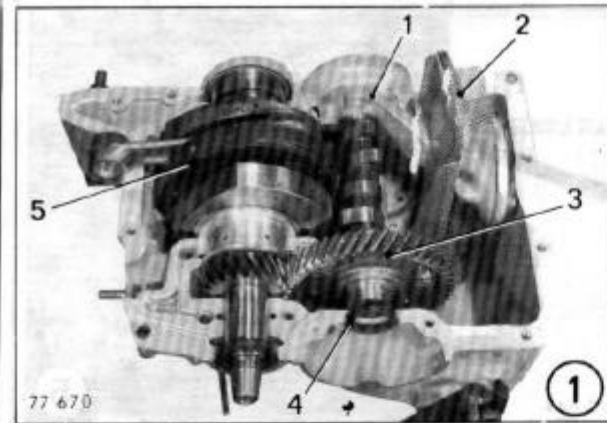
Se demontează: fig. **(4)**

- capacele de chiulase (15)
- chiulasele (17) și tijele împingătoare (16)
- cilindrii
- tacheții

Se ridică semicarterul stînga.

Dacă cilindrii și pistoanele se reutilizează: se reperează cilindrul, pistonul și axul de piston respective.





Se demontează: fig. ①

- ecran antispumă (2)
- arborele cu came (3) cu pompa de ulei (1)
- ambielajul (5)

Dezechiparea semicarterelor:

fig. ② ③ și ④

Semicarterul stînga:

Se extrage rondela de reținere (9) și se scoate supapa by-pass (8).

Se demontează:

- bușonul (12) al supapei de descărcare, resortul (11) și supapa (10)
- semi-cuzineții (6) și (7)

Semicarterul dreapta:

Se demontează:

- garniturile (4) și (15)
- garnitura inelară (16)
- semicuzineții (13) și (14)

Curățirea pieselor:

Pentru asigurarea etanșeității palierelor față și spate, arborele cotit are microcanale de întoarcere a uleiului, prelucrate în zona de lucru a simeringurilor. Nu distrugeți niciodată aceste microcanale prin șlefuire pentru a nu se produce pierderi de ulei.

Pregătirea PENTRU MONTAJ

Pregătirea cilindrilor și pistoanelor: fig. ⑤ și ⑥

Cilindrii sînt furnizați cu pistoane, axe și segmenti. Nu trebuie desperecheate niciodată aceste piese.

Montarea segmentilor:

Marcajul furnizorului trebuie să fie orientat către capul pistonului.

Se montează în ordine:

- segmentul de ungere (19)
- segmentul raclor (18)
- segmentul de compresie (17)

Unele pistoane sînt echipate cu segmenti de ungere "U-FLEX".

Se montează o siguranță a axei în piston.

Se ung: cilindrul, pistonul și segmentii.

Se orientează fantele segmentilor la 120 una față de alta.

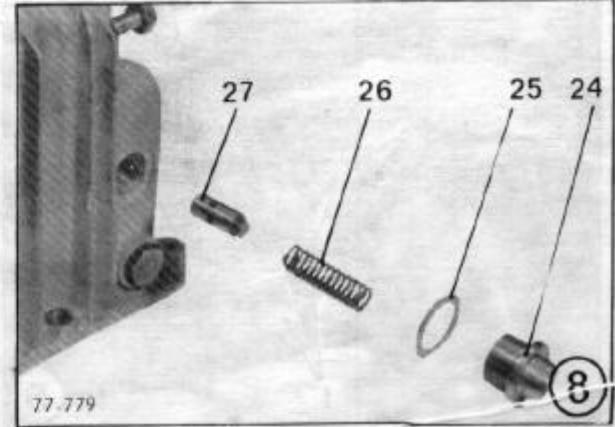
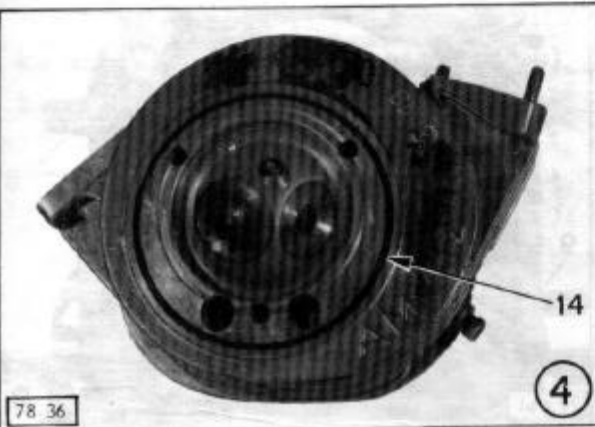
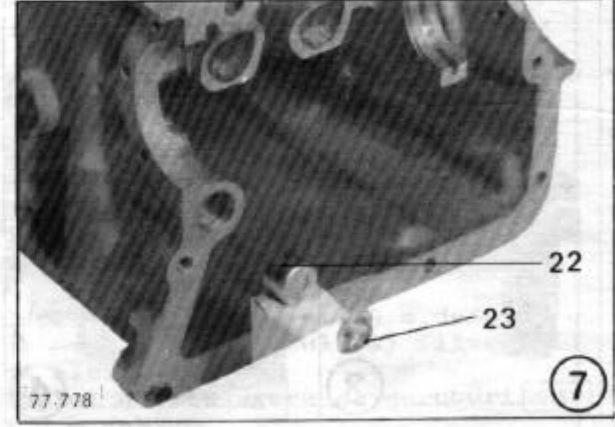
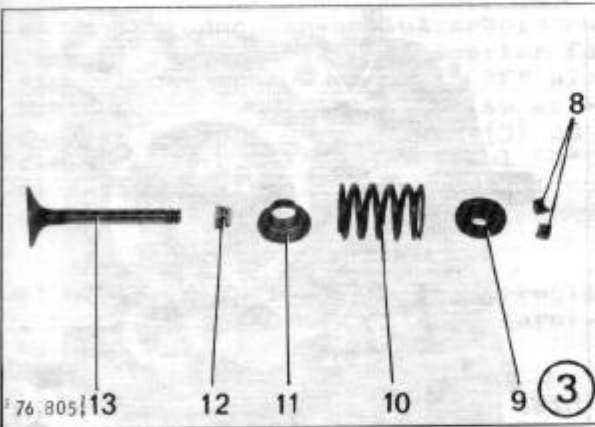
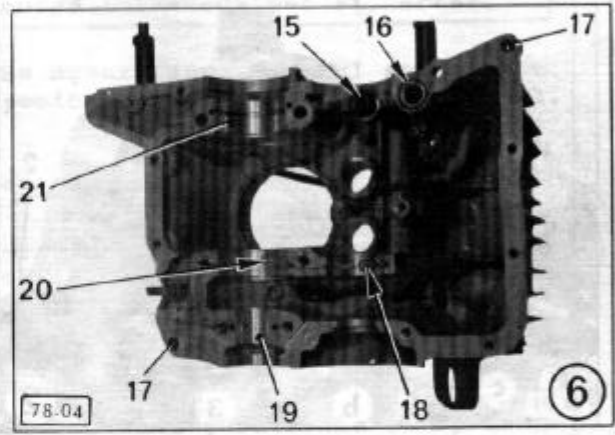
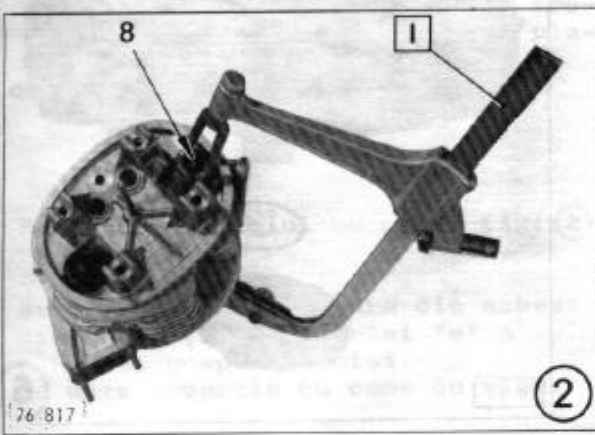
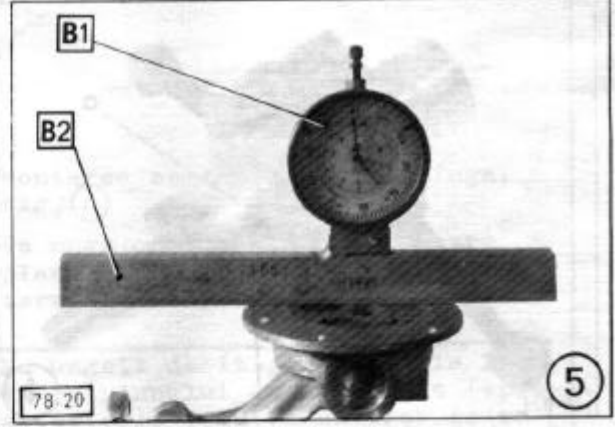
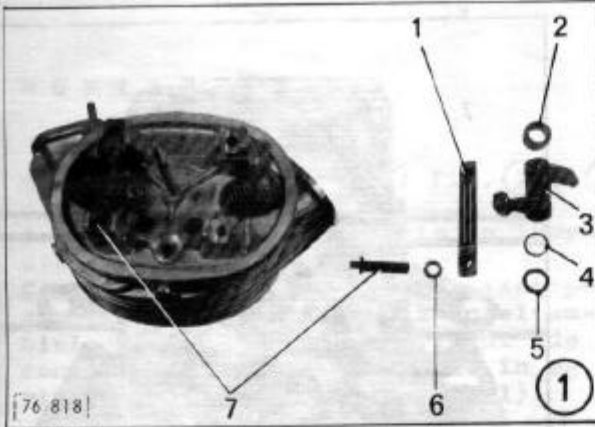
Se plasează bucușă **H**

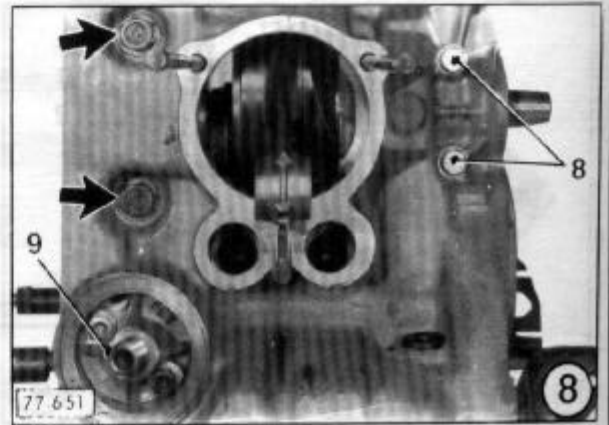
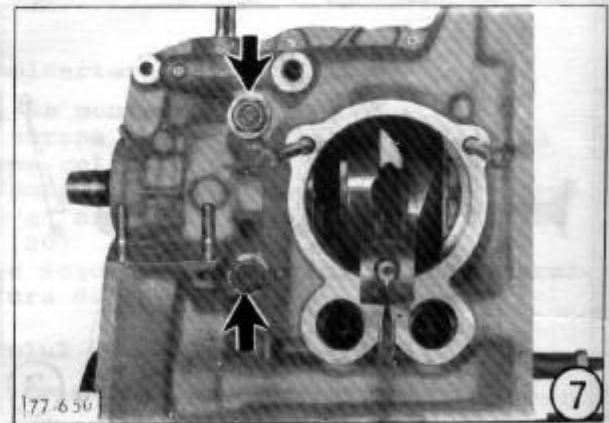
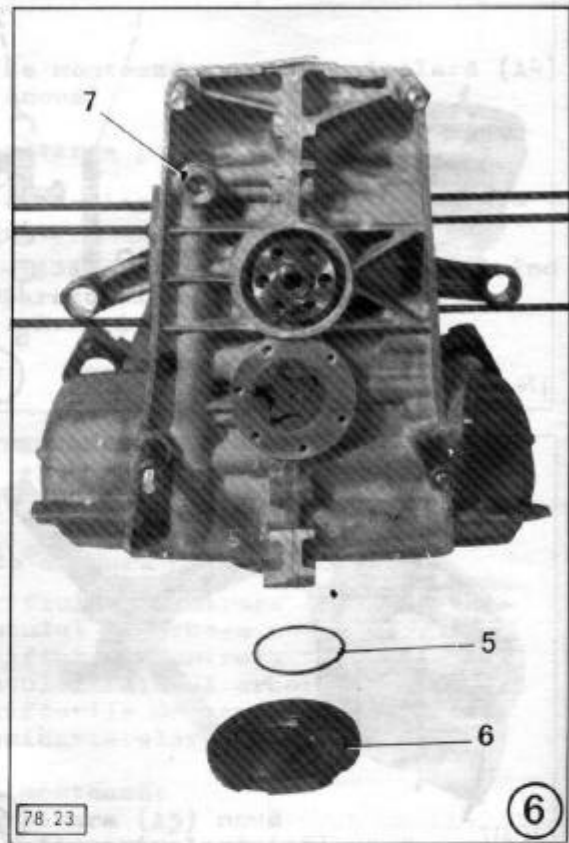
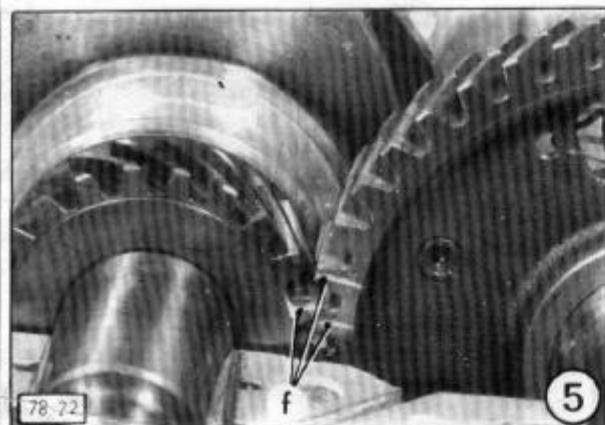
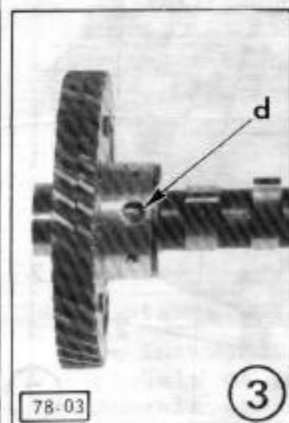
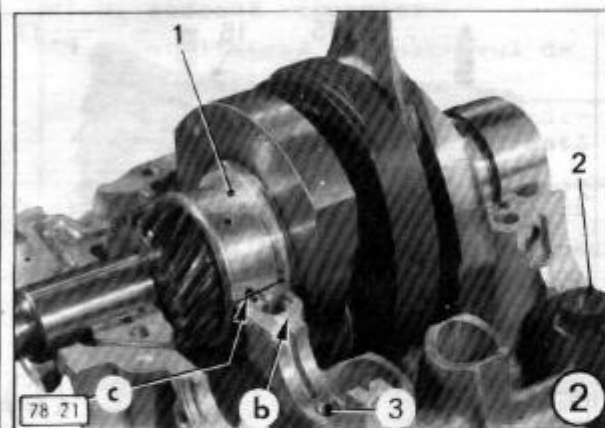
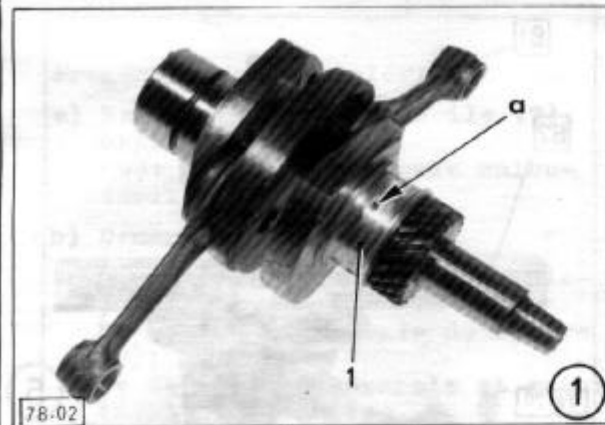
Cod: D.10-145 pe baza cilindrului
Se introduce pistonul (21) prin bucușă în cilindru (Nu se va introduce decît partea pistonului cu segmenti).

Săgeata "b" de pe capul pistonului indică sensul de montaj. Ea trebuie să fie orientată către distribuție.

Se plasează o garnitură de etanșare (20) (nouă) la baza cilindrului în "a".

lo	Op.nr.TAl.100-3	REPARAREA MOTORULUI	OLTCIT
			TA 1
<p>Pregătirea chiulaselor:</p> <p>a) Se demontează șuruburile (7), cheie D Cod: S.10-150 și axele culbutorilor</p> <p>b) Demontarea supapelor: Se comprimă resoartele cu dispozitivul I Se scot semiconurile de oprire (8); Se demontează supapele și garniturile de etanșare.</p> <p>c) Se rodează supapele: Se utilizează dispozitivul de rodat supape A <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content;">Se va curăța cu grijă îndepărtându-se toate urmele de pastă de șlefuit.</div></p> <p>d) Montarea supapelor: fig. ② și ③ Se unge tija și talerul supapei (13) și se introduce în ghidul său. Se plasează un capac de montaj din plastic în capul tijei. Se introduce garnitura de etanșare (12). Se introduce pe tija supapei: fig. ③ - talerul inferior (11) - resortul (10) - talerul superior (9) Se comprimă resortul cu dispozitivul I Se introduc semiconurile de oprire (8).</p> <p>e) Montarea culbutorilor: fig. ① Se introduce pe fiecare axă: - rondela de sprijin (5) - rondela elastică (4) - culbutorul (3) complet - bucușă distanțieră (2) Se montează acest ansamblu pe chiulasă. Se înșurubează șurubul (7) cu rondela de alamă (6). Cuplul de strângere: 2,8 m.daN. cheie D Cod: S.10-150</p>			<p>f) Se montează garnitura inelară (14) (nouă)</p> <p>Pregătirea pompei de ulei: fig. ⑤ Se controlează jocul axial al pini-oanelor. Se utilizează ansamblul B conținând comparatorul B 1 și rigla B 2. Cod: D.10-151 Joc: 0,10 mm maxim</p> <p>Pregătirea semicarterelor: fig. ⑥ ⑦ și ⑧ Semicarterul dreapta: a) Se asigură că s-au montat: - știftul de centrare (20) al cuzinetului de arbore cotit. - știftul de centrare (18) al cuzinetului față al arborelui cu came. - știfturile de centrare (17) ale semicarterelor. b) Se montează: - garnitura (15) nouă - garnitura inelară (16) nouă - semicuzineții (19) și (21)</p> <p>Semicarterul stînga: c) Se montează: - supapa by-pass (22) și rondela sa de reținere (23) - supapa de descărcare (27) cu umărul "a" către exterior și resortul său (26) Se înșurubează bușonul (24) cu garnitura de cupru (25).</p> <p>Cuplul de strîngere: 4,5 m.daN. - semicuzineții</p>





OLTICIT	REPARAREA MOTORULUI	Op.nr.TA.100-3	13
TA 1			

MONTARE

Montarea ambielajului : fig. ① și ②

Se ung cu ulei suprafețele de lucru ale arborelui cotit.

Semicarterul dreapta fiind fixat pe suportul său, se montează în el ambielajul (asigurând ca știftul de centrare să se angajeze bine în orificiul "a" al cuzinetului (1).

Reperul "c" al cuzinetului (1) trebuie să se găsească în dreptul planului de separație "b".

Montarea arborelui cu came: fig: ② ③

④ și ⑤

Se plasează o garnitură din azbest cauciucat (2) opus feței "e" a corpului pompei de ulei.

Se unge arborele cu came cu ulei.

a) Se introduce ansamblul arbore cu came și pompă ulei în semicarter făcând să corespundă reperele "f" ale pincoanelor de distribuție (se asigură ca știftul de centrare (3) să fie bine introdus în orificiul "d" al cuzinetului față al arborelui cu came).

b) Se verifică introducerea corectă a corpului pompei de ulei pe garnitura de etanșare (2).

Se montează ecranul antisfumă (4) : fig. ④

Montarea semicarterului stînga: fig. ⑥

Se unge cu soluție de etanșare planul de separație al semicarterului dreapta.

Nu ungeți decît jumătate din lățimea planului de separație (spre exterior). Soluția nu trebuie să curgă între cuzinet și carter.

Se așează semicarterul stînga pe semicarterul dreapta, centrîndu-l.

Se montează: fig: ⑥, ⑦ și ⑧.

- șuruburile de asamblare a semicarterelor (șaibe plate)
- capacul (6) pompei de ulei cu garnitura sa (5)

(Se înlocuiește garnitura după fiecare demontare).

Se montează șuruburile (→) de fixare a palierelor (șaibe plate)
Cuplul de strîngere: 3,7 m. daN.

Se montează și se strîng șuruburile (8) palier față.
Cuplul de strîngere: 2,6 m. daN.

Se strîng șuruburile carterului.
Cuplul de strîngere: 1,7 m. daN.

Se strîng șuruburile capacului pompei de ulei.

Cuplul de strîngere: 1,4 m. daN.

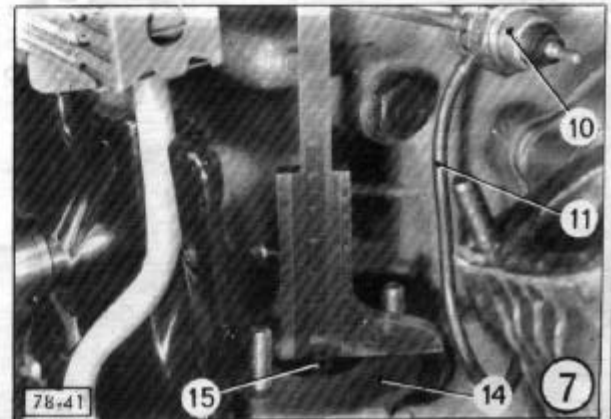
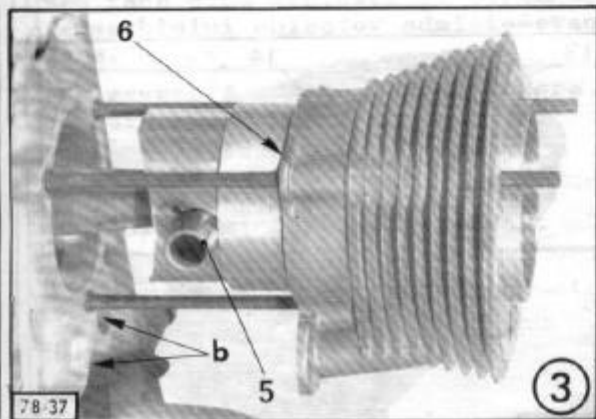
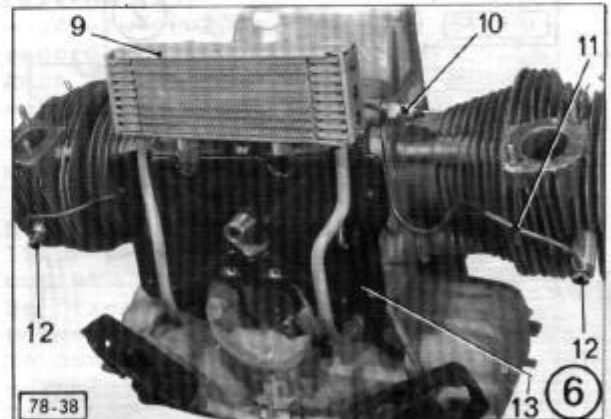
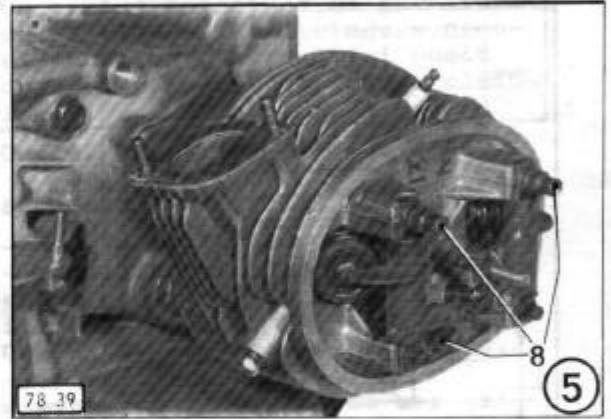
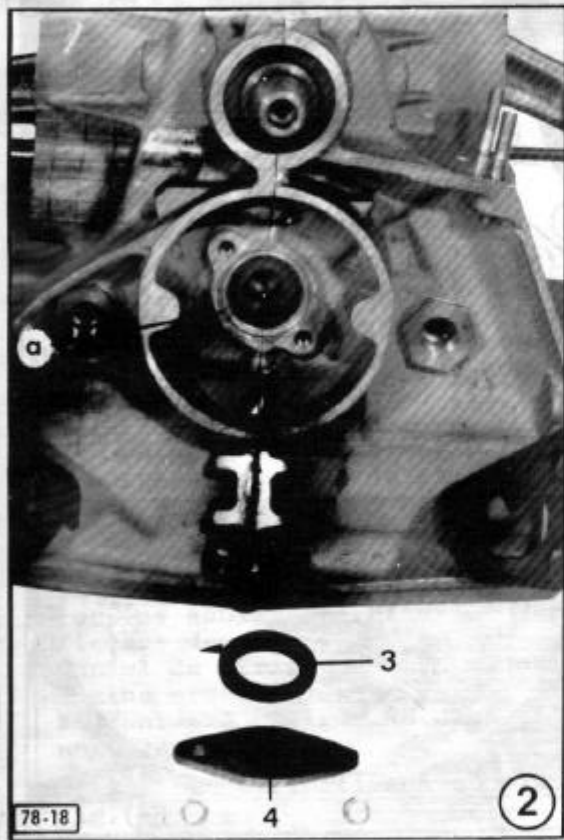
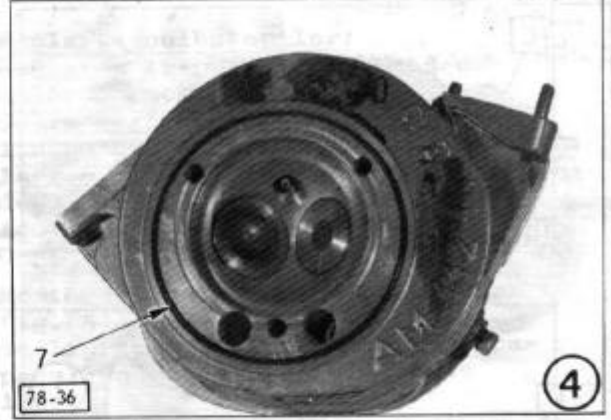
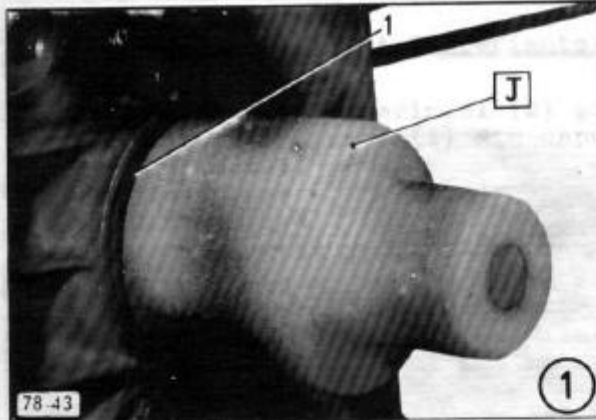
Se montează suportul (9) filtrului de ulei: fig. ⑧

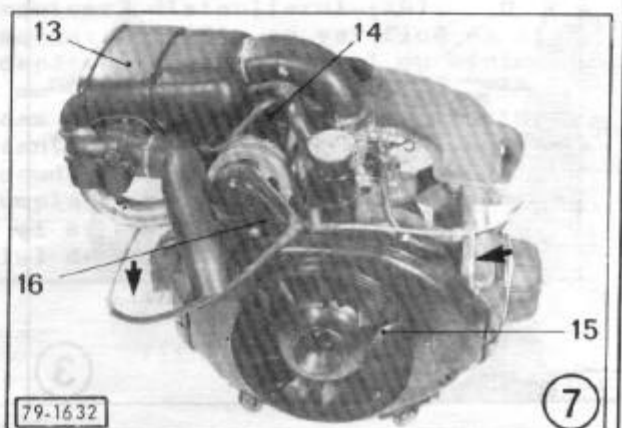
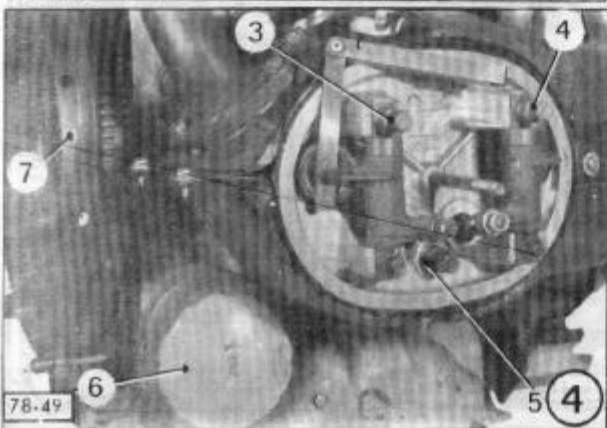
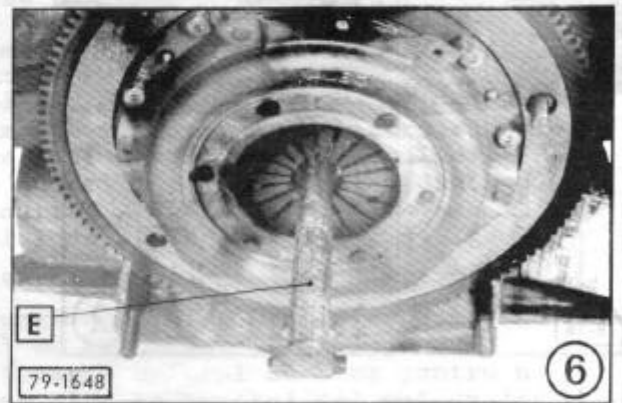
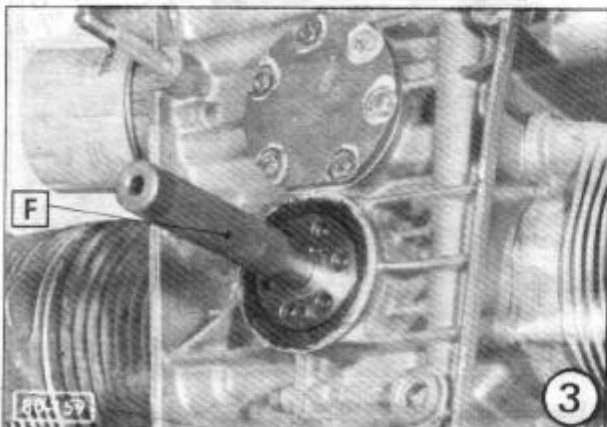
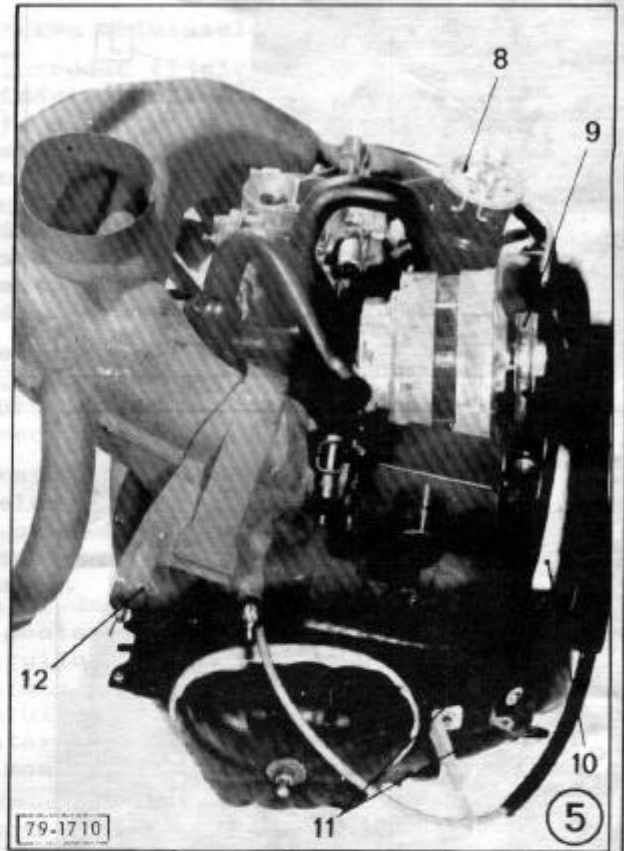
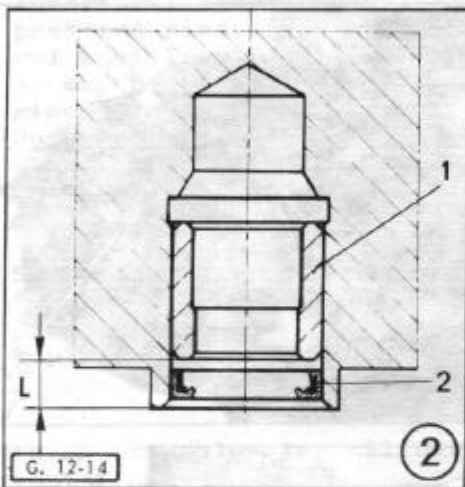
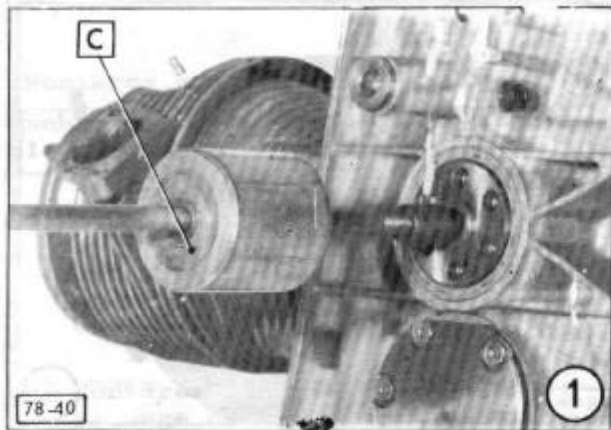
Cuplul de strîngere al șuruburilor: 1,8 m. daN.

Dacă a fost demontat se montează bușonul (7) (rondelă cupru).

Cuplul de strîngere: 4 m. daN.

14	Op.nr.TA1.100-3	REPARAREA MOTORULUI	OLTCIT TA1
<p>Montarea simeringurilor: fig. (1) (2) Montarea chiulaselor: fig. (4) (5) și (6)</p>			
<p>Schimbați obligatoriu simeringurile după fiecare demontare.</p>			
<p>a) Montarea simeringului spate(1): Se unge cu ulei alezajul și exteriorul simeringului. Se utilizează dispozitivul [J] Cod: D.10-146 pentru presare.</p>			
<p>b) Montarea simeringului față(2): Se unge cu ulei alezajul și exteriorul simeringului. Se presează simeringul cu ajutorul unei țevi ϕ exterior = 45 mm, ϕ interior 31 mm, lungime=100 mm. După introducerea completă a simeringului distanța maximă de la el pînă la suprafața carterului să fie 0,5 mm.</p>			
<p>c) Se montează garnitura(3) nouă în locașul său "a" și apoi placa de închidere (4). Cuplul de strîngere=1,1 m.daN.</p>			
<p>Montarea ansamblurilor cilindru-piston: fig. (3) Se ung cu ulei și se introduc tacheții în locașurile lor "b".</p>			
<p>Se verifică prezența garniturii (6) nouă. Se unge cu ulei piciorul bielei și axul pistonului. Se introduce ansamblul cilindru-piston pe bielă.</p>			
<p>Săgeata din capul pistonului indică sensul de montare. Ea trebuie să fie orientată către distribuție.</p>			
<p>Se introduce axul(5) în piston. Dorn M Cod: D.00-106. Se montează a doua siguranță a axului piston. Se introduce complet cilindrul în carter.</p>			
<p>Se introduc tije împingătoare în cilindri:(capătul sferic către culbutor). Se montează chiulasele (se asigură că garnitura inelară (7) este bine poziționată). Se montează cele trei piulițe (8) de fixare (șaiță de alamă sub cele superioare, șaiță de oțel sub cea inferioară).</p>			
<p>Se strîng provizoriu piulițele cu 1 m.daN. Se utilizează o cheie tubulară de 12 modificată. Montarea conductei de ungere a chiulaselor Se montează conducta (11). Se montează manocontactul (10) presiune ulei. Cuplul de strîngere: 2,3 m.daN. Se montează șuruburile racord (12) (garnituri de cupru pe fiecare față a orificiului racord) Cuplul de strîngere: 1,2 m.daN. Montarea radiatorului de ulei:fig. (6) Se montează tabla de protecție (13)</p>			
<p>Schimbați garniturile conductelor racord după fiecare demontare.</p>			
<p>Se introduc garniturile pe conducte și se poziționează radiatorul de ulei (9) începînd înșurubarea racordurilor cu mîna, apoi cu cheia [L] Cod:S.10-141. Cuplul de strîngere: 1,7 m.daN. Se montează șurubul de fixare superioară introducînd două distanțiere între suportii de fixare ai radiatorului și carter. Cuplul de strîngere: 1,7 m.daN.</p>			
<p>Montarea pompei de benzină: fig. (7) Se unge cu ulei și se introduce tija (15) de comandă. Se învîrte motorul cu mîna pentru a aduce tija la punctul cel mai de jos. Se montează distanțierul (14). In această poziție se verifică ca tija să depășească distanțierul cu minim 0,8 mm (șubler de adîncime). In caz contrar se diminuează grosimea distanțierului pentru a obține această condiție. Se umple cu vaselină locașul levierului și se montează pompa de benzină. Cuplul de strîngere: 1,4 m.daN.</p>			





OLTCIT			
TA 1	REPARAREA MOTORULUI	Op.nr.TA1.100-3	17

Inlocuirea bușei autolubrefiante:
fig. ① ② și ③

a) Se demontează simeringul (2) și bușă autolubrefiantă (1) din capul arborelui cotit.
Se utilizează extractorul [C]
Cod: D.00-108 și D.00-601.

b) Se scufundă în ulei motor o bușă autolubrefiantă nouă, timp de o oră.
Se lasă apoi să se scurgă.

c) Se presează bușă autolubrefiantă (1) respectînd adîncimea L=5 mm față de capul arborelui cotit.
Se utilizează dornul [F] care asigură această condiție.
Cod: D.00-107

După presarea bușei se depresează dornul [F] cu extractorul [C]: dacă este necesar.

d) Se montează simeringul (2) (suprafața cu marca fabricantului spre exterior)

Echipearea motorului: ④ ⑤ și ⑥

Se montează gura de umplere (8) (garnitură între flanșă și carter).
Se montează ghidul jojei și suportul întinzătorului de alternator.
Se montează colectorul de aer (10) și conductele de răcire (11) ale chiulaselor.

Se montează volantul motor (7) (înlocuiți șuruburile de fixare după fiecare demontare),
Cuplul de strîngere: 6,6 m.daN.

Se montează ansamblul colector admisie-evacuare (12) și echipamentul lor (se schimbă garniturile după fiecare demontare).

Cuplul de strîngere: 1,5 m.daN (șaibe crestate)

Se montează filtrul de ulei (6), se unge garnitura.

Strîngerea definitivă a chiulaselor:
fig. ④

Strîngerea chiulaselor trebuie să se facă după montarea și strîngerea ansamblului colector admisie-evacuare.

Se respectă ordinea de strîngere următoare:

- piulița superioară față (4)
- piulița superioară spate (3)
- piulița inferioară (5)

Cuplul de strîngere: 1,9 m.daN.

Reglarea culbuturilor:

Reglarea trebuie să se facă cu motorul rece.

Se va regla o supapă a unui cilindru atunci cînd supapa similară a cilindrului opus este deschisă la maximum.

Admisie și evacuare = 0,20 mm
Cuplul de strîngere: 1,7 m.daN.

Montarea capacelor de culbutori:
fig. ⑤

Se lipește garnitura numai pe capul de culbutori (soluție de lipit)

Un montaj defectuos al garniturii de cauciuc sau o strîngere necorespunzătoare a piuliței poate duce la pierderea totală a uleiului.

Cuplul de strîngere: 0,6 m.daN.

Se montează: fig. ⑤ și ⑦

- cureaua (9) alternatorului
- ventilatorul (15) asigurîndu-se să nu se atingă cureaua de radiatorul de ulei).

Cuplul de strîngere: 5,5 m.daN.

- apărătoarea curelei
- suportul filtrului de aer și filtrul (13)
- separatorul de ulei (14) și se racordează tuburile de cauciuc la gura de umplere (8)
- suportul fișelor de bujii (→)

Montarea ambreiajului: fig. ⑥

Se asigură că discul culisează liber pe arborele de comandă al cutiei de viteze.

Se fixează mecanismul de ambreiaj pe volantul motor.

Se centrează discul cu ajutorul dornului [E]

Cod: D.10-147

Se asigură că în timpul strîngerii șuruburilor, dornul culisează liber.

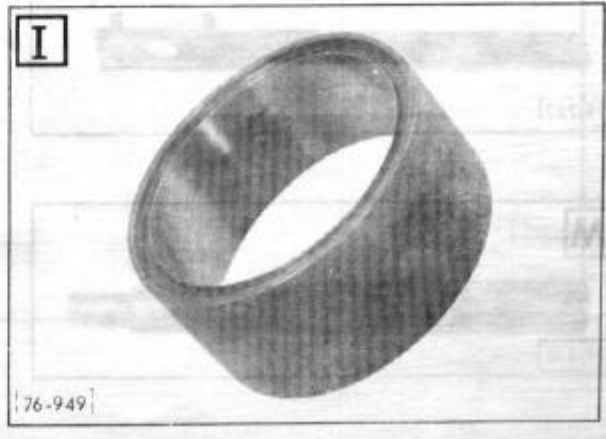
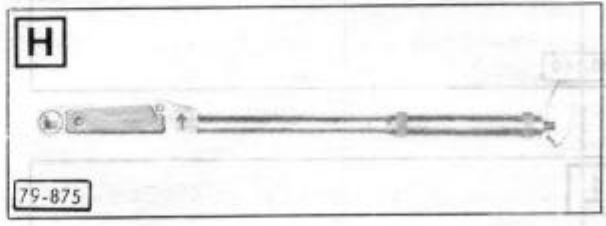
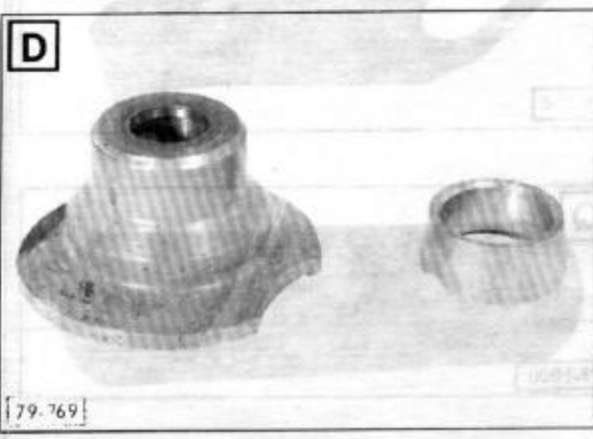
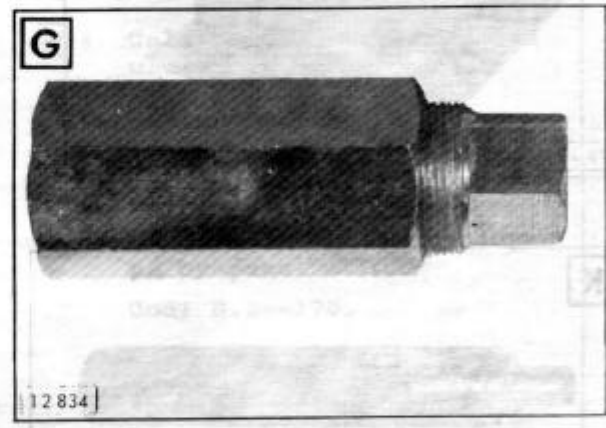
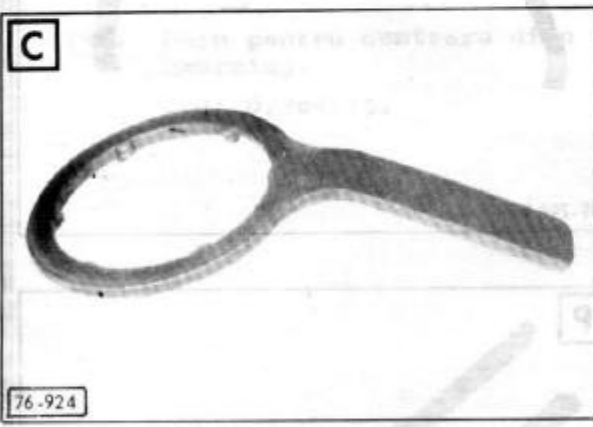
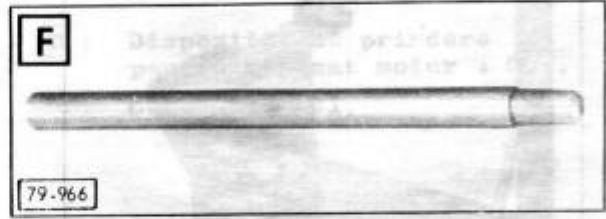
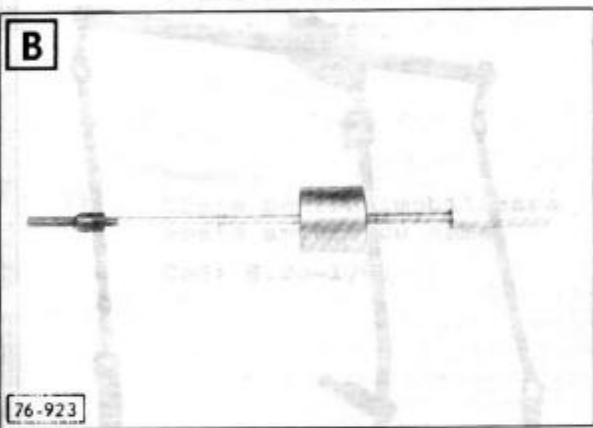
Cuplul de strîngere: 1,2 m.daN.

2	Op.nr.TA2.100-3	REPARAREA MOTORULUI	OLTICIT
			TA 2

S.D.V.-uri SPECIALE

- | | |
|---|--|
| <p>A : Cheie de bujii.</p> | <p>E : Dispozitiv pentru montarea simeringului spate motor.
Cod: D.20-172/3.</p> |
| <p>B : Extractor extensibil ϕ 12.
Cod: D.00-108 cu dispozitiv cu inerție
Cod: D.00-601</p> | <p>F : Dorn pentru demontare și montare axe piston.
Cod: D.00-106</p> |
| <p>C : Cheie pentru filtru ulei.
Cod: S.00-104</p> | <p>G : Dispozitiv pentru demontat prezoane.</p> |
| <p>D : Dispozitiv pentru montarea simeringului față motor.
Cod: D-20-172/1</p> | <p>H : Cheie dinamometrică.</p> |
| | <p>I : Bucșă pentru montarea segmentilor ϕ 74.
Cod: D.20-173.</p> |



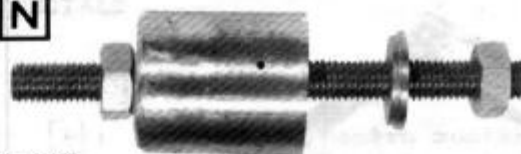


J



79-795

N



79-869

O



79-798

K



80-160

L



79-767

P



79-770

M



79-876

Q



79-1000

(Urmare)

J : Suport motor pentru lucrul
la banc.

Cod: D.20-177.

N : Extractor bucașă picior
bielă.

Cod: D.00-109.

K : Dispozitiv pentru montare
bucșă autolubrefiantă în
capul arborelui cotit.

Cod: D.00-107.

O : Dispozitiv de prindere
pentru ridicat motor + C.V.

Cod: D.20-171.

L : Gheie pentru imobilizare
roată arbore cu came.

Cod: S.20-174.

P : Cală pentru montare pompă
ulei.

Cod: D.20-176.

M : Dorn pentru centrare disc
ambreiaj.

Cod: D.20-175.

Q : Dispozitiv sertizare supra-
pă by-pass.

Cod: D.20-178.

CUPLURI DE STRINGERE

Cupluri de stringere obligatorii (cheie dinamometrică): Cuplul în m.daN

Piuliță palier arbore cotit	4,3
Piuliță stringere semicartere	1,3
Piuliță fixare chiulase	1,1
Stringere preliminară	2,1
Stringere definitivă	1,9
Surub racord conductă ungere	2,2
Manocontact ulei	1,8
Surub fixare mecanism ambreiaj	5,5
Surub fixare suport motor	23
Contrapiuliță rac (fața unsă)	

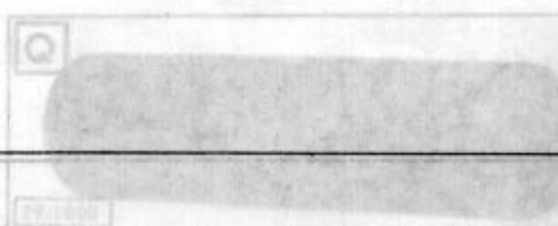
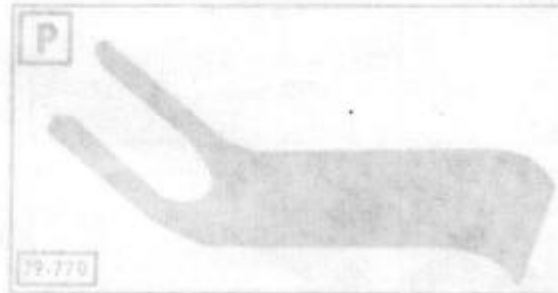
Cupluri de stringere recomandate:

Cuplul în m.daN

Bușon golire	4
Termocontact	2,8
Surub palier pompă ulei	1,7
Surub fixare cutie admisie	1,8
Prezon chiulasă în carter (SOLUTIE DE ETANSARE)	0,9
Surub ecran antispumă	1,4
Piuliță palier arbore cu came	1,7
Bușon rampă ungere (SOLUTIE DE ETANSARE)	3,8
Prezon palier arbore cu came în carter	0,4
Piuliță flanșă evacuare	1,5
Obturator axă culbutori	1,5
Prezon rolă întinzător	0,4
Racord fixare filtru ulei	1,8
Piuliță întinzător curea	1,8
Surub fixare radiator ulei	1,8

Filtru ulei: Se înșurubează filtrul pînă la contactul cu carterul, apoi se strînge în continuare cu 1/2 pînă la 3/4 rotații (garnitura unsă).

Etanșarea semicarterelor: (SOLUTIE DE ETANSARE).



CUPLURI DE STRINGERE

Cupluri de stringere obligatorii (cheie dinamometrică): Cuplul în m.daN

Piuliță palier arbore cotit	4,3
Piuliță stringere semicartere	1,3
Piuliță fixare chiulase	1,1
Stringere preliminară	2,1
Stringere definitivă	1,9
Surub racord conductă ungere	2,2
Manocontact ulei	1,8
Surub fixare mecanism ambreiaj	5,5
Surub fixare suport motor	23
Contrapiuliță rac (fața unsă)	

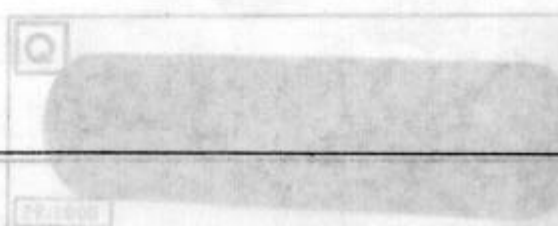
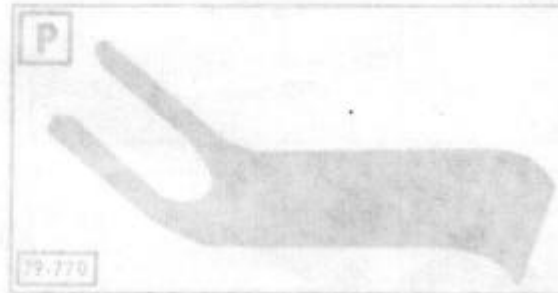
Cupluri de stringere recomandate:

Cuplul în m.daN

Bușon golire	4
Termocontact	2,8
Surub palier pompă ulei	1,7
Surub fixare cutie admisie	1,8
Prezon chiulasă în carter (SOLUTIE DE ETANSARE)	0,9
Surub ecran antispumă	1,4
Piuliță palier arbore cu came	1,7
Bușon rampă ungere (SOLUTIE DE ETANSARE)	3,8
Prezon palier arbore cu came în carter	0,4
Piuliță flanșă evacuare	1,5
Obturator axă culbutori	1,5
Prezon rolă întinzător	0,4
Racord fixare filtru ulei	1,8
Piuliță întinzător curea	1,8
Surub fixare radiator ulei	1,8

Filtru ulei: Se înșurubează filtrul pînă la contactul cu carterul, apoi se strînge în continuare cu 1/2 pînă la 3/4 rotații (garnitura unsă).

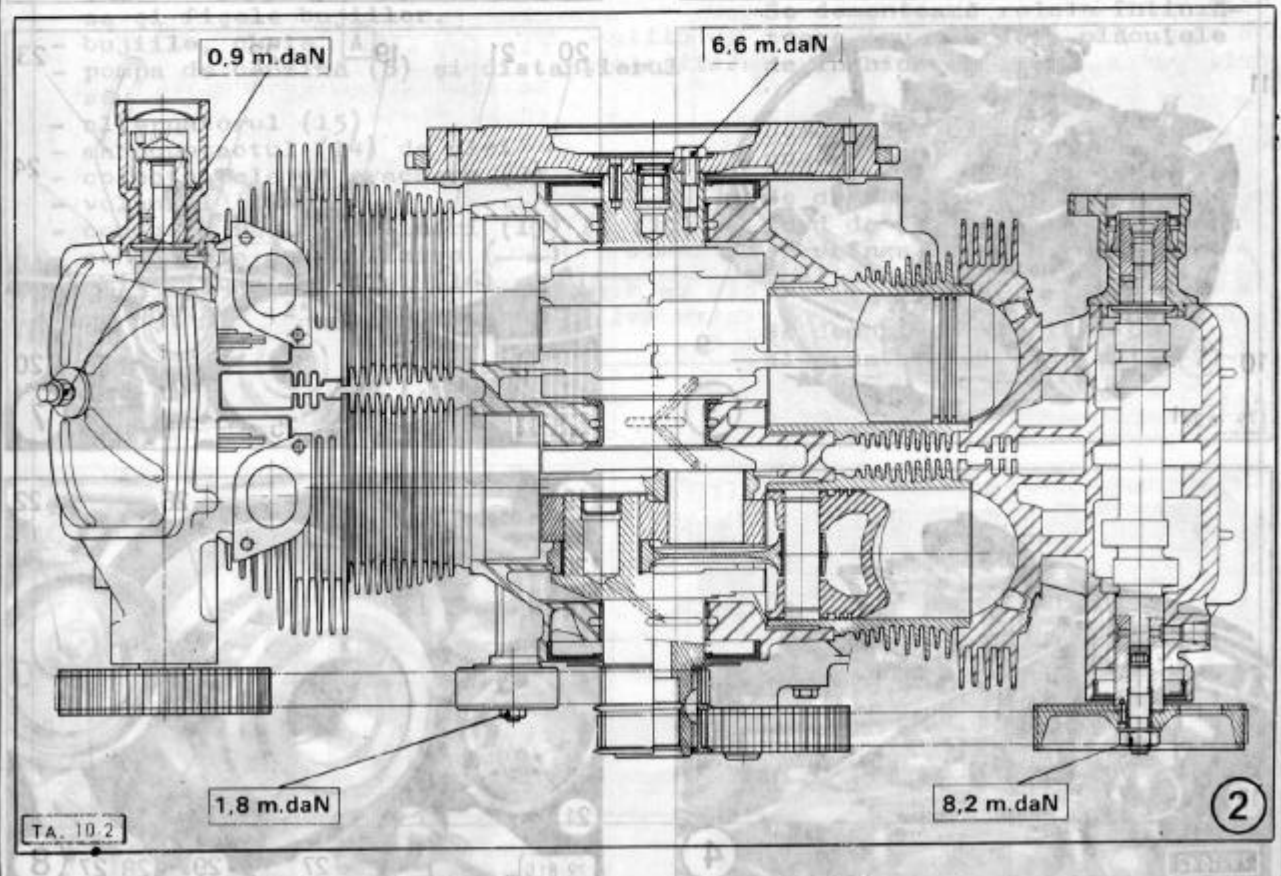
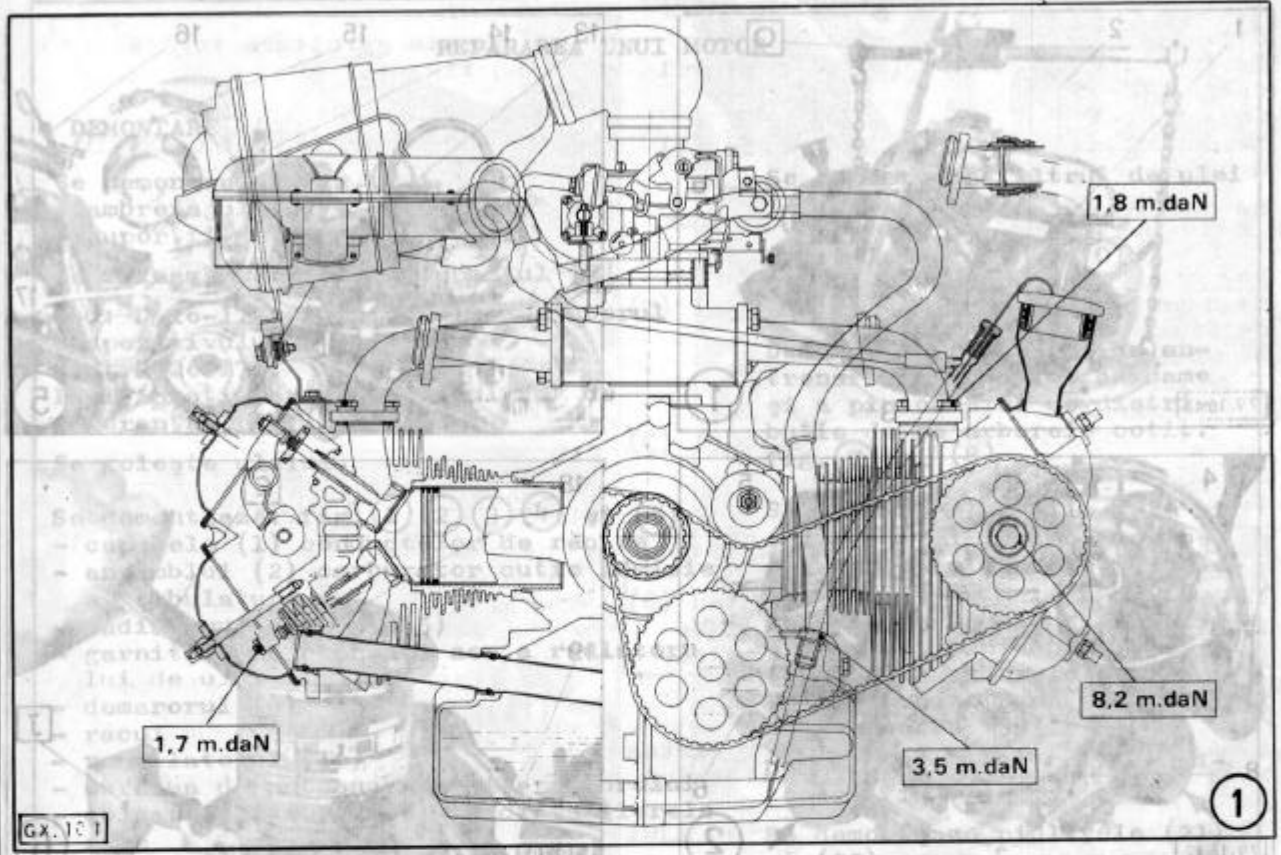
Etanșarea semicarterelor: (SOLUTIE DE ETANSARE).

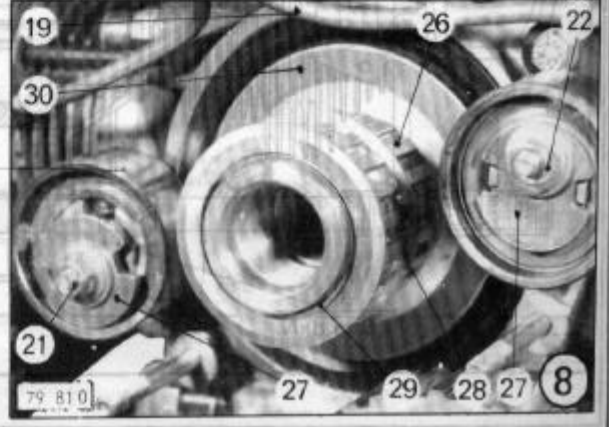
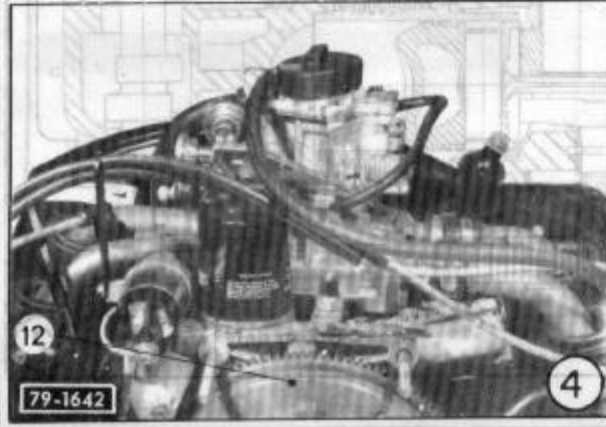
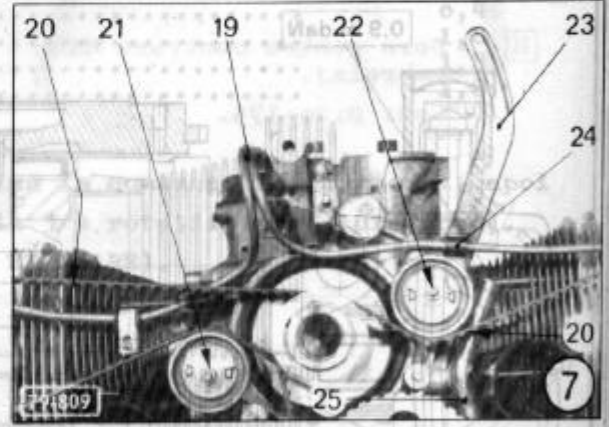
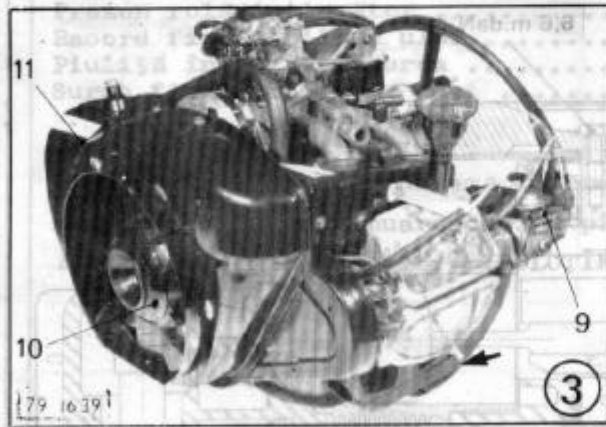
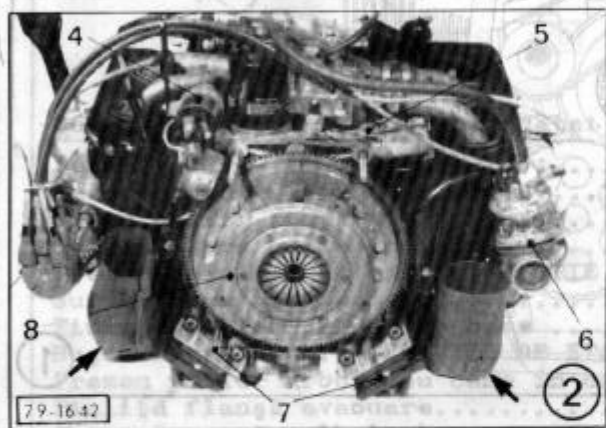
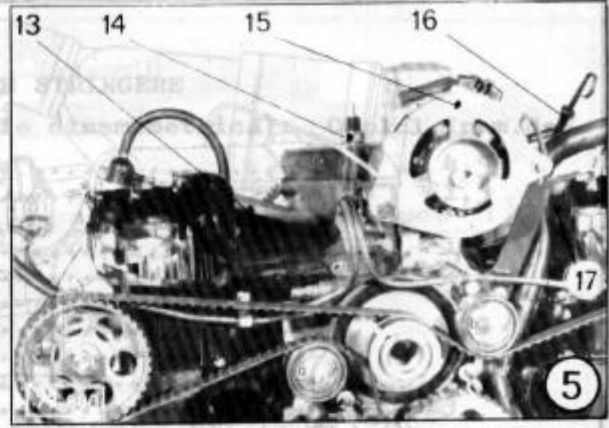
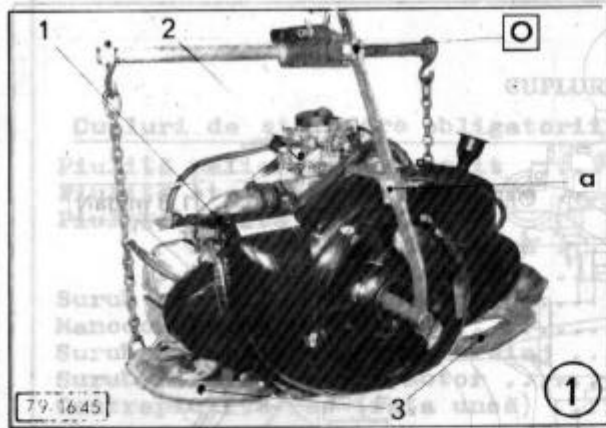


TA2
OLT CIT TA2

REPARAREA MOTORULUI

Op. nr. TA2. 100-3





REPARAREA UNUI MOTOR

DEMONTARE

Se demontează: fig. (2):

- ambreiajul (8)
- suportii motor (7)

Se fixează motorul pe suportul [J]

Cod: D.20-177 ridicându-l cu ajutorul dispozitivului [O]

Cod: D.20-171.

Poziționați corect cârligul "a" de siguranță: fig. (1)

Se golește uleiul.

Se demontează: fig. (1) (2) (3) (4) și (5)

- capacele (1) conductelor de răcire
- ansamblul (2) carburator cutie admisie și tubulatură.
- radiatorul de ulei (5)
- garnitura de etanșare aer a radiatorului de ulei
- demarorul (4)
- racul
- ventilatorul (10)
- cureaua de antrenare a alternatorului
- colectorul de aer (1) și distanțierele sale
- ruptor-distribuitorul (9), apărătoarea sa și fișele bujiilor.
- bujiile, cheie [A]
- pompa de benzină (6) și distanțierul său
- alternatorul (15)
- manocontactul (14) de ulei
- colectoarele de evacuare (3)
- volantul (12)
- conducte răcire cilindri (13) și (17)
- conductele de încălzire (→)
- ghidul jojei de ulei (16)
- epuratorul (25) (reniflardul).

Se demontează filtrul de ulei (18): fig. (6)

Se utilizează cheia [C]
Cod: S.00-104.

Demontarea curelelor de antrenare a arborilor cu came și a pinioanelor de distribuție de pe arborele cotit: fig. (7) și (8)

Se slăbesc piulițele (21) și (22), comprimând rolele întinzătoare și se scot curelele (20).

Se demontează siguranța (29) și se scot pinioanele (26) și (28) de pe arborele cotit. Se demontează până și tabla de protecție (30).

Demontarea rolor întinzătoare: fig. (8)

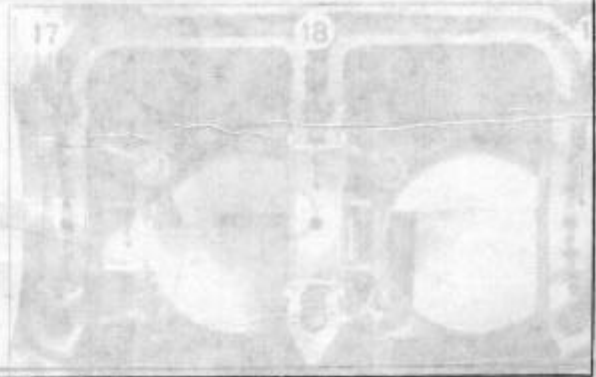
Se demontează piulițele (21) și (22).

Se demontează rolele întinzătoare (nu pierdeți plăcuțele de închidere (27))

Demontarea conductelor de ungere (19) fig. (7) și (8).

Se demontează șuruburile record de pe chiulasele dreapta și stînga și clema de fixare (24).

Se demontează întinzătorul alternatorului (23): fig. (7)



Demontarea roților arborilor cu came:

fig. ①:
 Se imobilizează roata (2) cu ajutorul cheii L
 Cod: S.20-174.
 Se demontează piulițele și roțile (2) arborilor cu came.
 Se demontează capacele (1) ale chiulaseilor.

Se scoate garnitura torică (10) fig. ⑤

Demontarea chiulaseilor: fig. ②

Se demontează piulițele (4), (5) și (7) de fixare a fiecărei chiulase.
 Se scot:
 - chiulasele
 - conductele retur ulei (6)
 - conductele răcire sub cilindri (3)

Demontarea pinioanelor pompei de ulei

fig. ⑥ și ⑦
 Se demontează:
 - capacul pompei (11)
 - pinionul interior (12) și exterior (13).

Se întoarce motorul cu semicar-terul stînga în jos: fig. ⑧

Demontarea cilindrilor:

Se scot cei patru cilindri.

Demontarea semicar-terului dreapta: fig. ⑧

Dacă cilindrii se refolesc, reparați poziția lor
 Introduceți câte o bucată de furtun (8) pe prezoanele inferioare de chiulase pentru a evita zgîrierea pistoanelor.

Se demontează:
 - piulițele (14)
 - piulițele (→) de asamblare a semicar-terelor

Se ridică semicar-terul dreapta (15)

Demontarea pistoanelor: fig. ③

Se demontează siguranțele axelor pistoanelor în partea exterioară a motorului "a" și "b".
 Se demontează axele pistoanelor cu ajutorul dornului F.
 Cod: D.00-106.

Se demontează semicuzineții.

Se scot pistoanele (se introduce în cilindrii respectivi dacă trebuie reutilizate).

Demontarea arborelui cotit: fig. ⑨ și ⑩

Se scot bucățile de furtun.

Se scot simeringurile palier față și spate.

Se demontează segmentii.

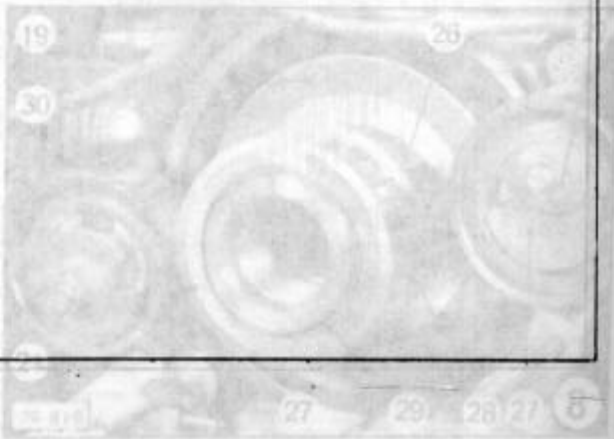
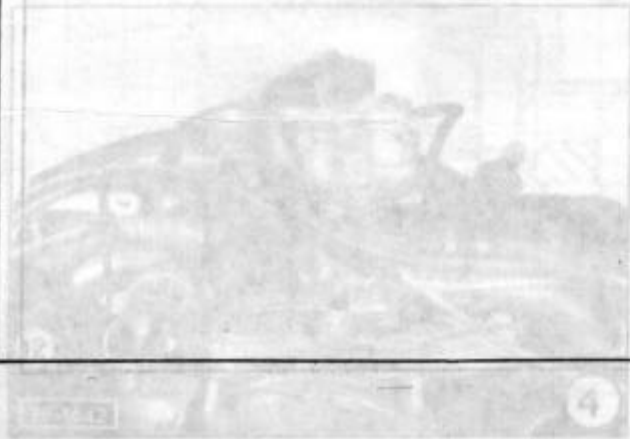
Demontarea pinionului de comandă al pompei de ulei: fig. ④

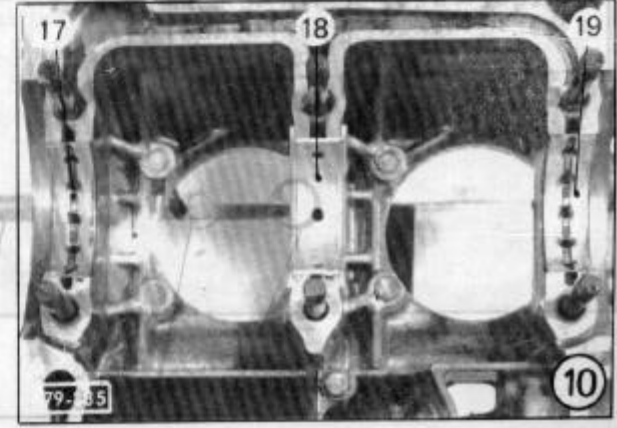
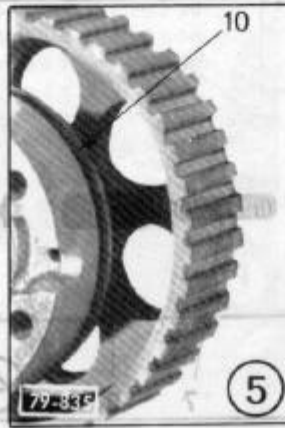
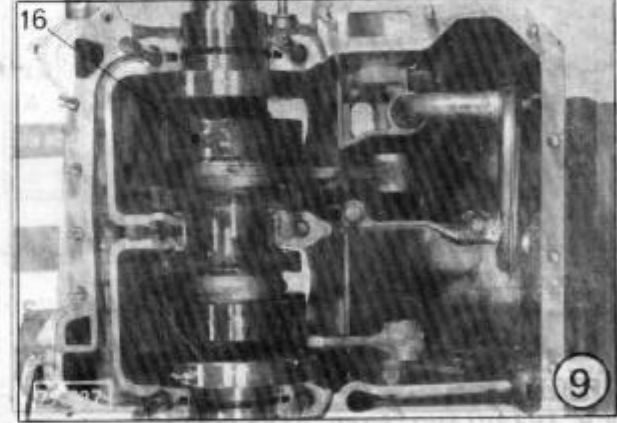
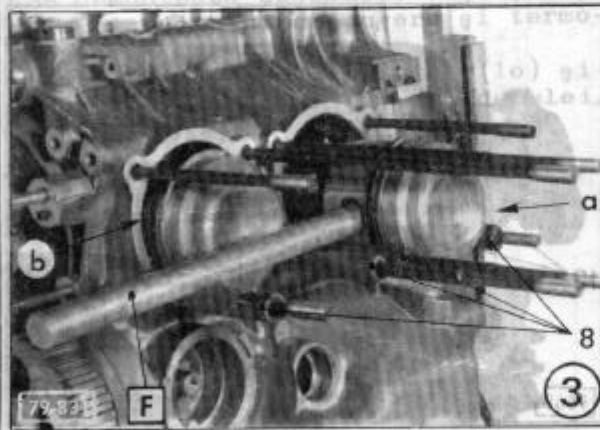
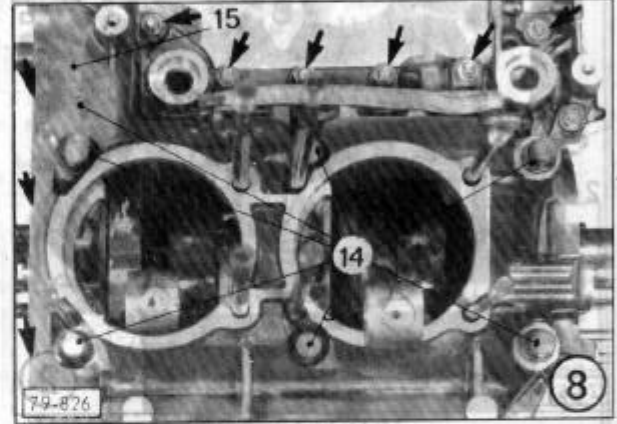
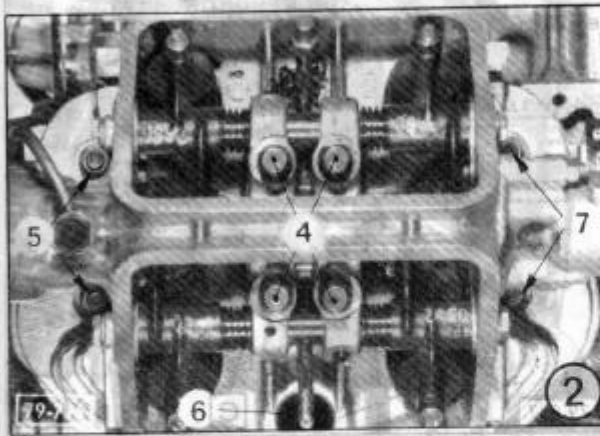
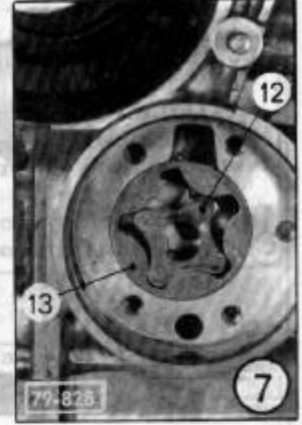
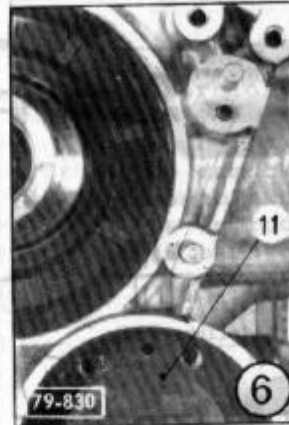
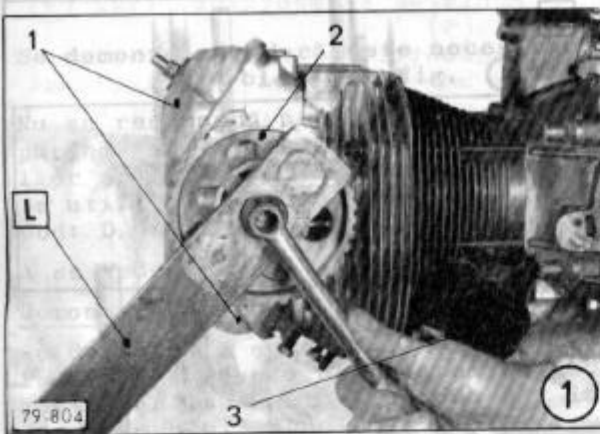
Se demontează cele 5 șuruburi de fixare (9).

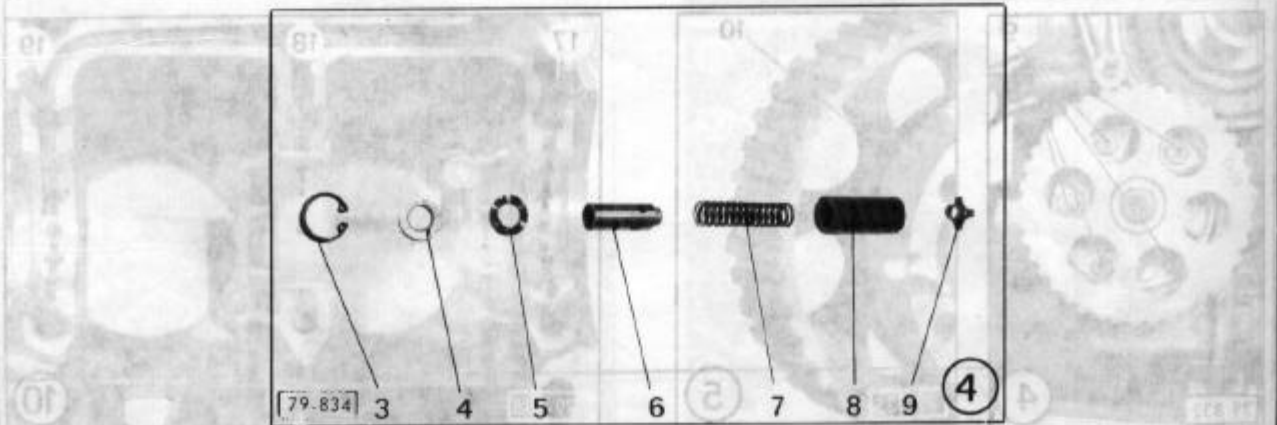
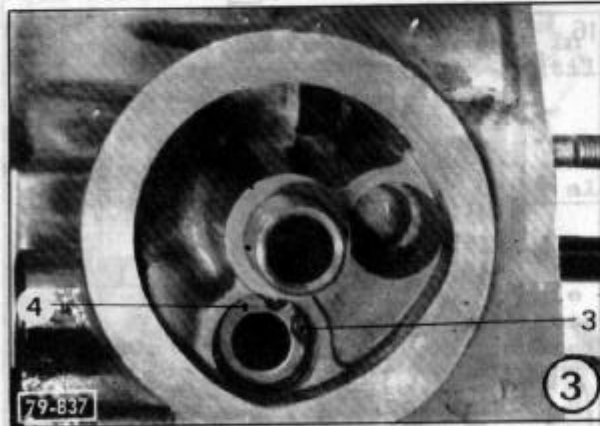
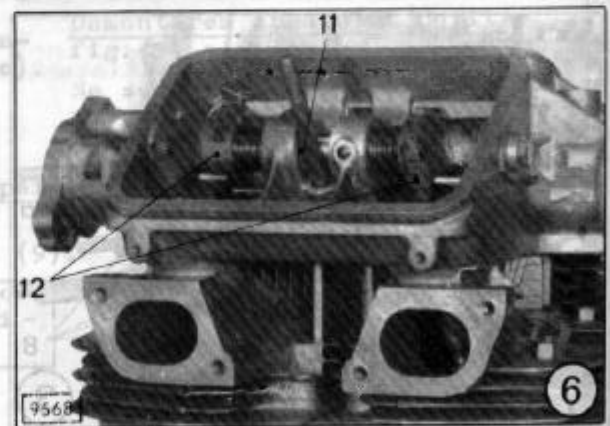
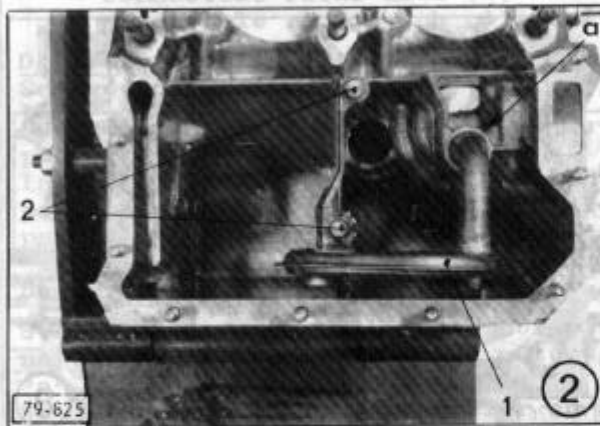
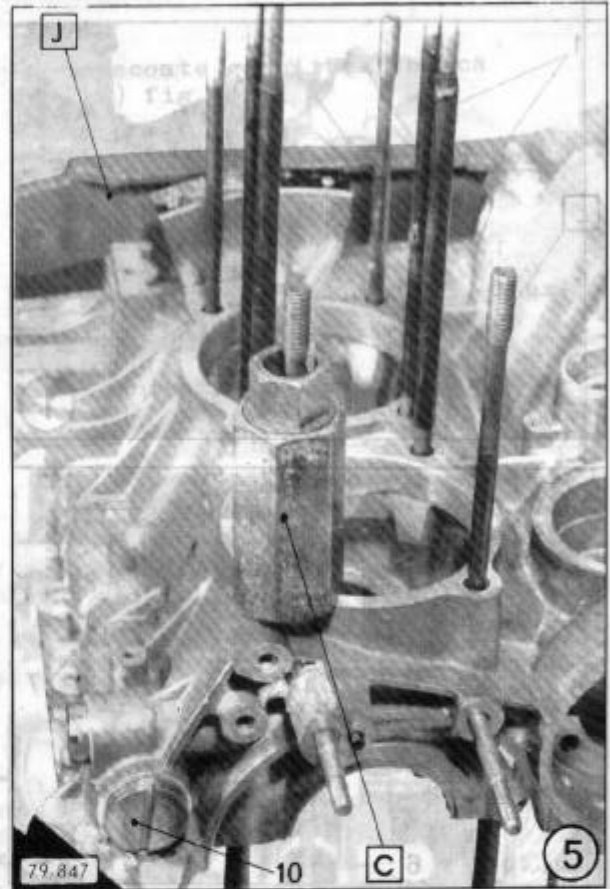
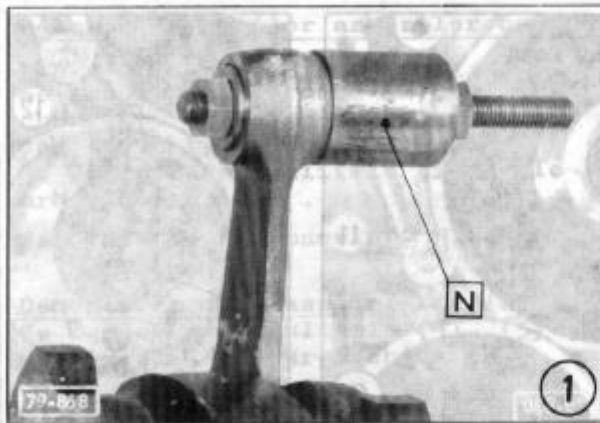
Se demontează:
 - ansamblul arbore cotit-biele (16)

Se extrage pinionul făcînd pîrghie pe două puncte diametral opuse fuliei pentru evitarea deteriorării lagărului pompei.

- semicuzineții (17), (18) și (19).







OLT CIT	REPARAREA MOTORULUI	Op. nr. TA2.112-3	13
TA 2			

Se demontează, dacă este necesar bușele
bielelor fig. ①:

Nu se recomandă această operație, ea ne-
putând fi realizată decît într-un ate-
lier specializat.

Se utilizează extractorul [N]
Cod: D.00-109.

A se vedea pag. 14 Pregătirea bielor

Demontarea sorbului: fig. ②:

Se demontează șuruburile (2).

Pentru a se ușura demontarea se încăl-
zește carterul motor în zona "a" în
jurul tubului sorbului.

Se scoate sorbul (1).

Se demontează garnitura de etanșare
a tubului.

Demontarea supapei de descărcare:
fig. ③ și ④:

Se demontează:

- siguranța (3)
- rondela (4)
- ronderle elastică (5)
- pistonul (6)
- resortul (7)
- bușca (8)
- talerul resortului (9).

Se demontează bușoanele față și spate
ale circuitului de ungere și termo-
contactul de ulei.

Dacă este necesar: bușonul (10) și supă-
pa "by-pass" a radiatorului de ulei.

Se demontează semicarterul stînga din
suportul [U]

Cod: D.20-177.

In caz de schimbare a semicar-
terelor:

- Se demontează prezoanele.
- Se utilizează dispozitivul
de demontare [G] pentru pre-
zoanele de chiulasă.
- Se introduce dispozitivul
la baza prezonului: fig. ⑤

Dezechiparea chiulaselor (da-
că este necesar): fig. ⑥
(Vezi Op. TA2.112-3).

Se demontează:

- axele de culbutori (11)
- culbutorii (12)
- arborii cu came
- resoartele de supape
- supapele
- garniturile de etanșare.

Curățirea pieselor.

a) Pentru a asigura etanșarea
lagărelor paliere față și
spate, arborele cotic are
prelucrate microcanale în
zonele de etanșare a sime-
ringurilor, pentru întoar-
cerea uleiului.
Nu șlefuiți niciodată a-
ceste zone, aceasta provo-
cînd o pierdere de ulei.

b) Pentru a se obține o cură-
țire eficientă a radiatoru-
lui de ulei, acesta se in-
troduce într-o baie de di-
luant celulozic timp de a-
proximativ o oră.
Se lasă să se scurgă și se
suflă cu aer.

Totodată dacă cuzinetul u-
nei biele a fost "topit",
schimbați radiatorul și
sorbul de ulei.

14

Op. TA2.100-3

REPARAREA MOTORULUI

OLTCIT

TA 2

PREGATIREA SUBANSAMBLELOR**Pregătirea chiulaselor:** fig. (1)

Dacă este necesar se rectifică supapele și scaunele (vezi Op. TA2-112-3).

Se rodează supapele.

Se montează supapele și resoartele.

Se montează arborii cu came.

Se montează garniturile de etanșare.

Se montează culbutorii și axele lor.

Pregătirea bielor: fig. (2) și (3)
(Dacă este necesar).

Se montează bușele în picioarele bielor

OBSERVATII:

Această operație nu poate fi efectuată decât într-un atelier specializat.

Bucșele vândute ca piese de schimb au un alezaj rectificat la o cotă mai mică cu aproximativ 0,05 mm față de cota de montaj.

Se obturează orificiul "a" al bucșei, cu vaselină.

Se montează bucșa astfel pregătită în așa fel ca axa găurii de ungere a bucșei să fie perpendiculară pe axa bielei. Se presează cu extractorul **M.**

Cod: D.00.-109.

Cota obținută prin alezare este de:
 $22,005 \begin{matrix} +0,011 \\ -0,006 \end{matrix}$ mm

În lipsa unui calibru tampon de control, se utilizează un ax piston pentru verificarea alezajului.

Se suflă cu aer comprimat prin orificiul "b" pentru a arunca vaselina și așchile rezultate din prelucrare. Se curăță alezajul bucșei.

Pregătirea pistoanelor:

Nu se pot schimba separat una sau două perechi de cilindru-piston la un același motor.

Diferențele de greutate între două pistoane nu trebuie să depășească câteva grame.

Ca piese de schimb nu se asigură decât setul complet de patru cilindri-pistoane care nu trebuie să fie utilizați separat.

Montarea segmentelor: fig. (4)și (5)
Segmentii de foc (1), raclor (2) și ungere (3) au inscripționat pe una din fețe, aproape de fantă, o indicație (HAUT, H sau TOP).

La montaj această inscripție trebuie să fie orientată către capul pistonului.

Canalul segmentului raclor are un știft canelat (5).

Canalele segmentelor de foc au o frezare (4).

Segmentii orientați greșit, provoacă un consum de ulei exagerat.

Dacă se reutilizează aceleași pistoane înlocuind numai segmentii, se curăță cu grijă canalele cu ajutorul unei bucăți de segment uzat (capătul polizat).

Totodată dacă există un joc axial excesiv în canalele segmentelor, pistoanele se schimbă.

Pregătirea cilindrilor:

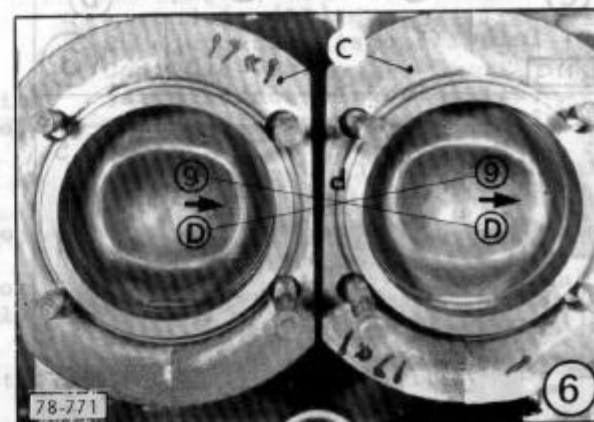
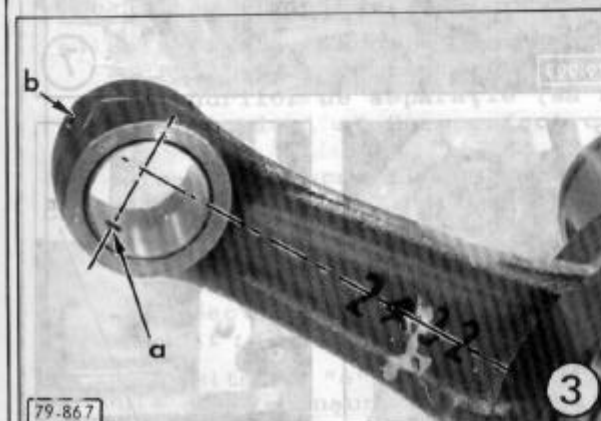
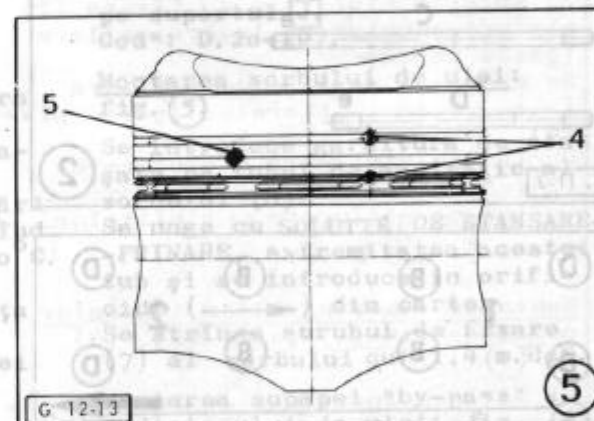
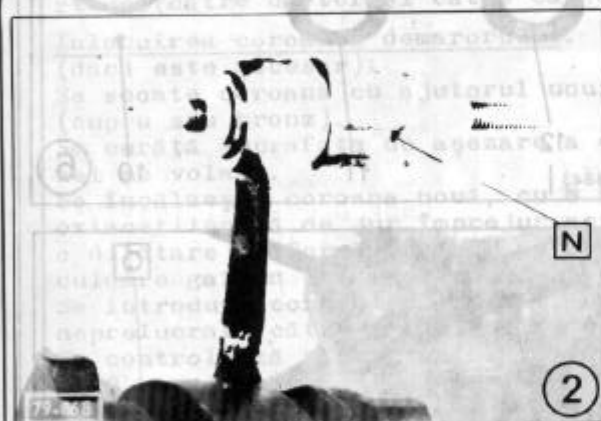
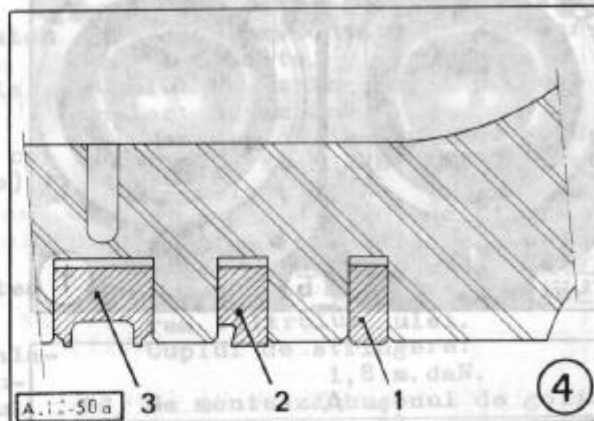
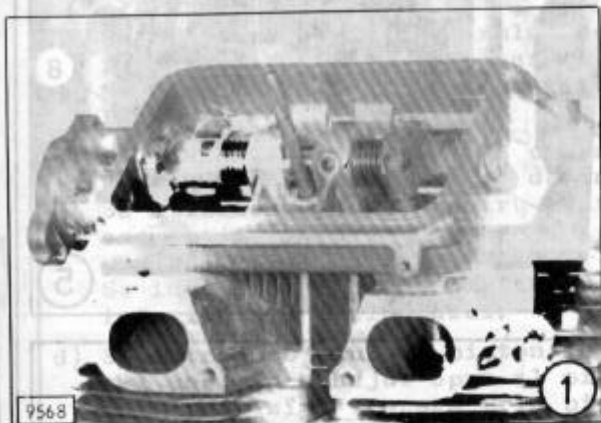
Există două clase de cilindri: (înălțimi diferite) reparate prin puncte de vopsea de culori diferite (verde sau roșu). Cilindrii de ACEEASI COTA trebuie să fie obligatoriu de ACEIASI CULOARE (clasă identică).

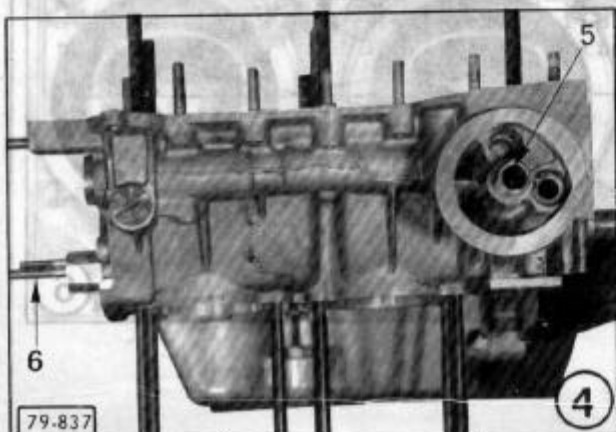
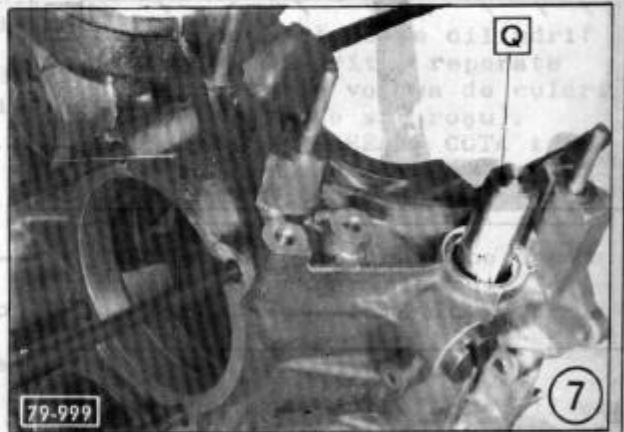
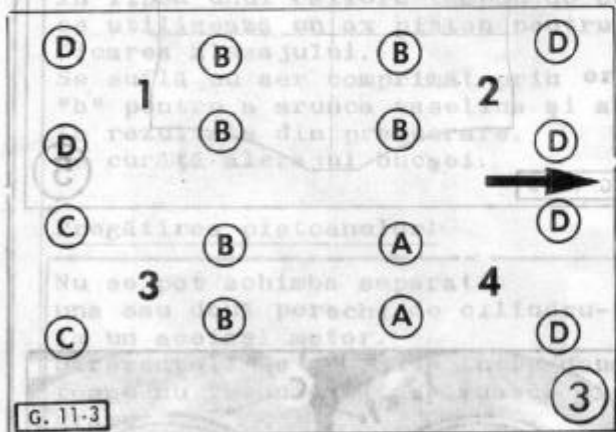
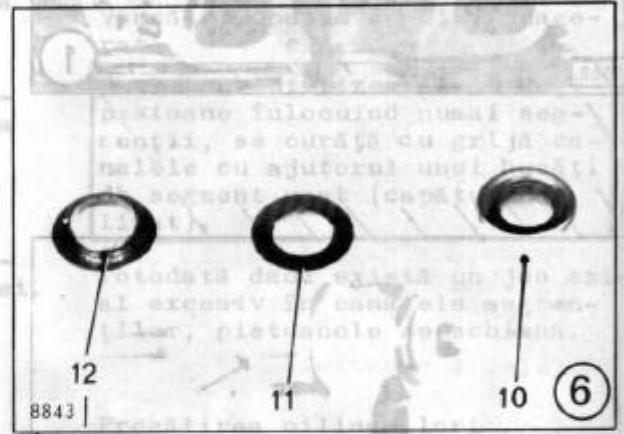
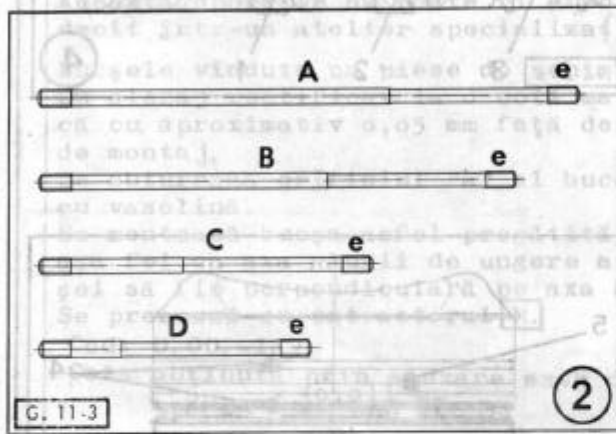
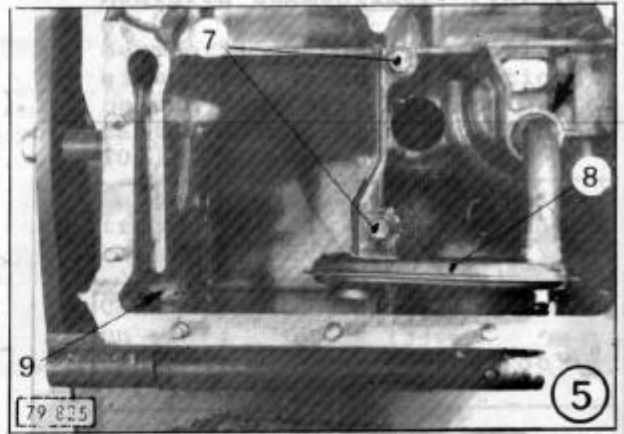
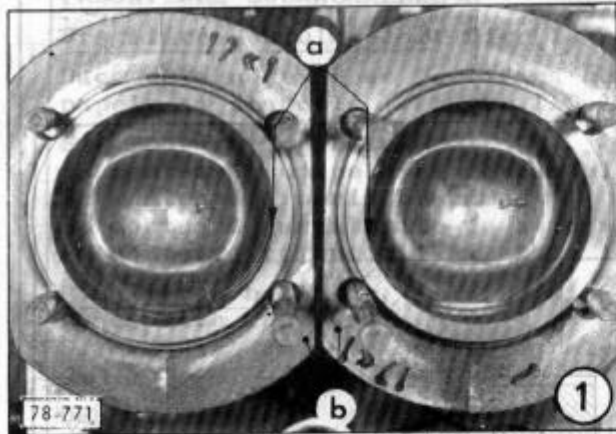
Cilindrii se montează pe carter în așa fel ca aripioarele "c" să fie plasate față în față.

Montarea pistoanelor este obligatorie.

După montare cifra "9" și litera "D" dreapta sau "G" stânga trebuie să se poată citi din poziție normală.

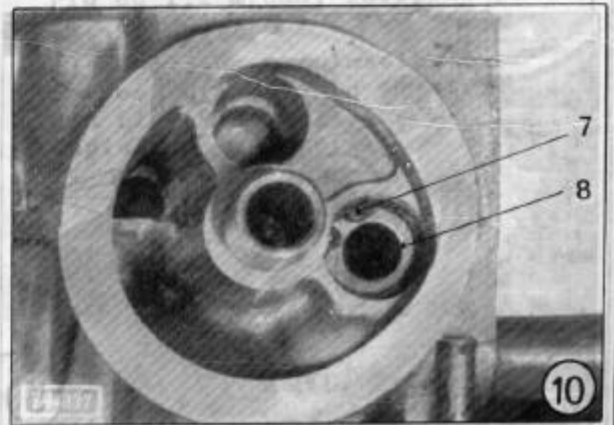
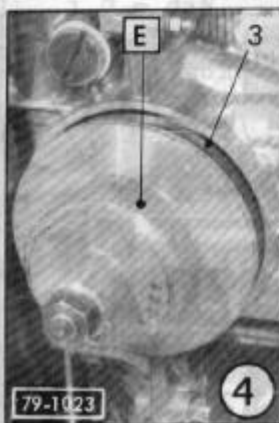
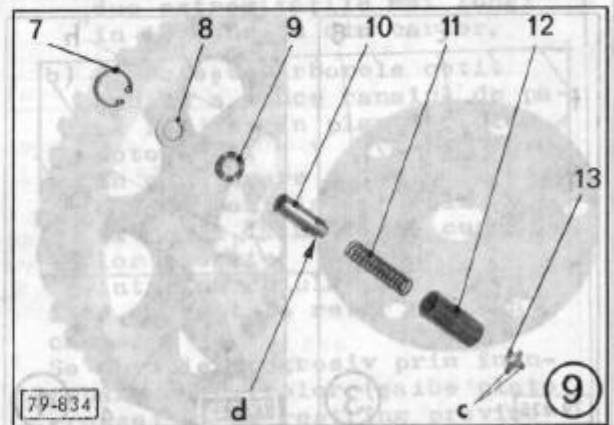
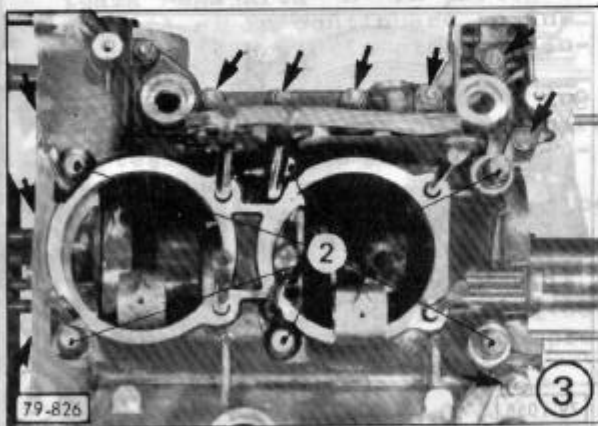
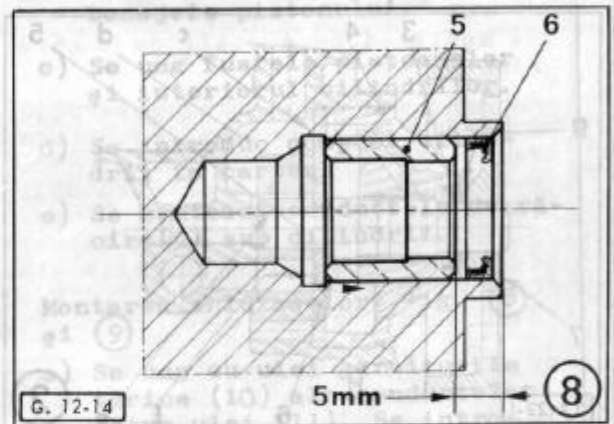
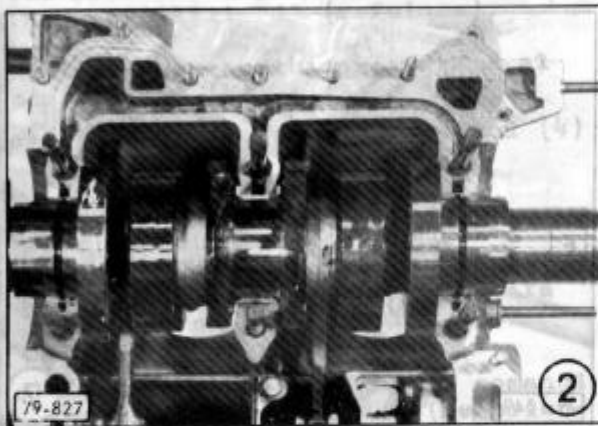
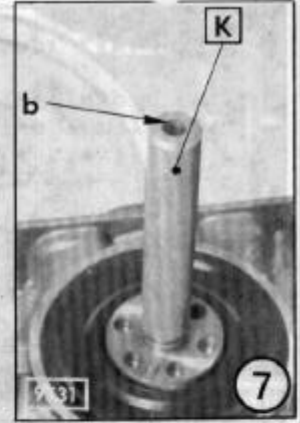
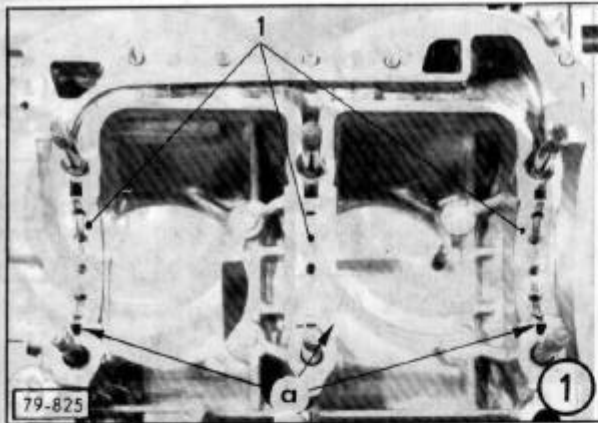
Săgeata trebuie să fie dirijată către distribuție și știftul canelat în sus.

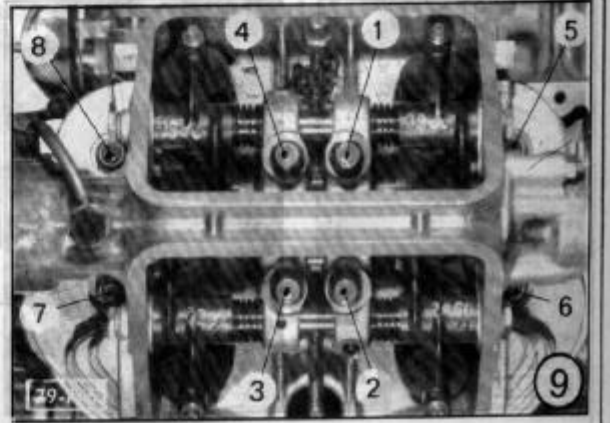
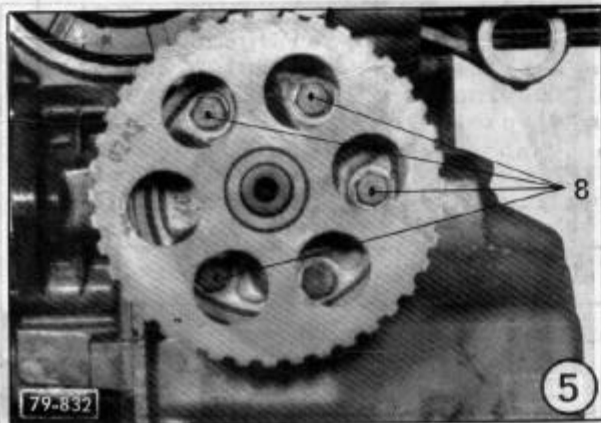
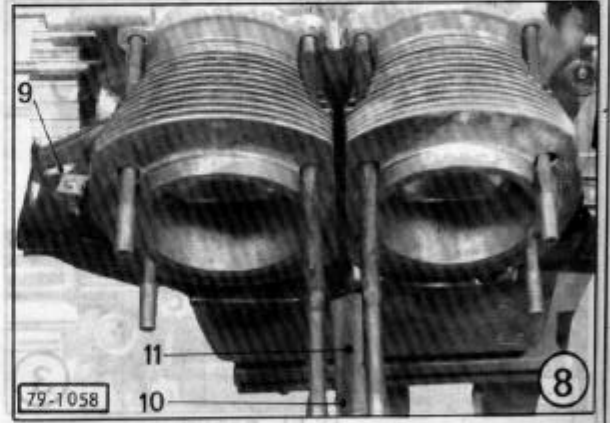
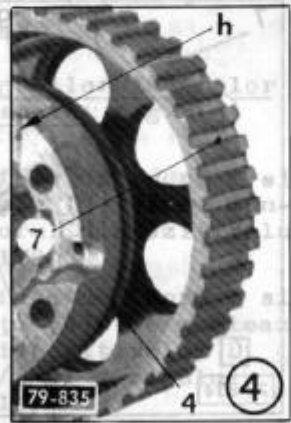
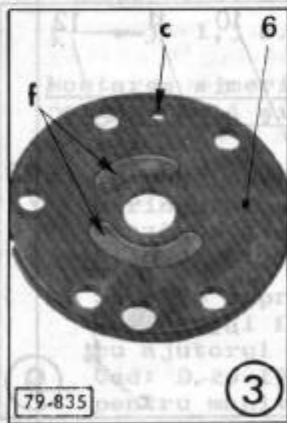
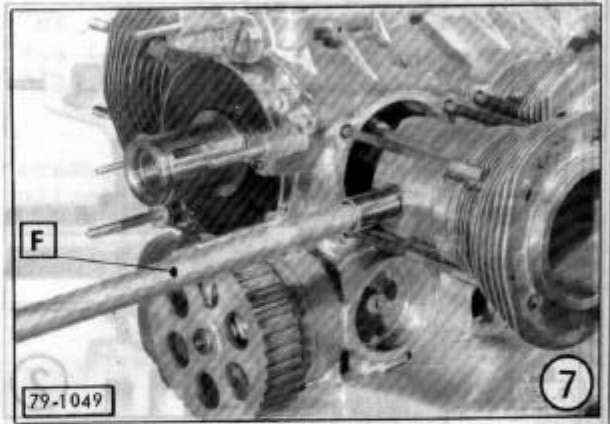
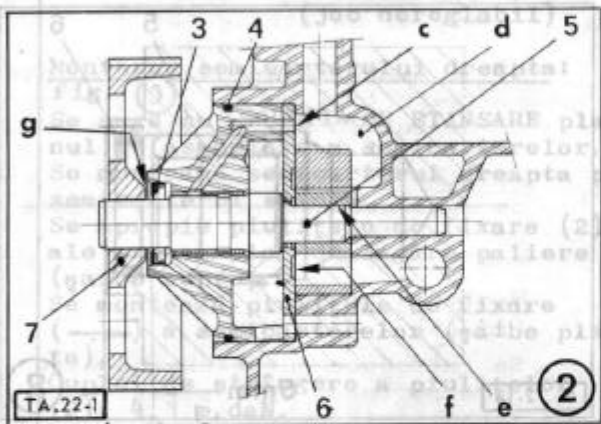
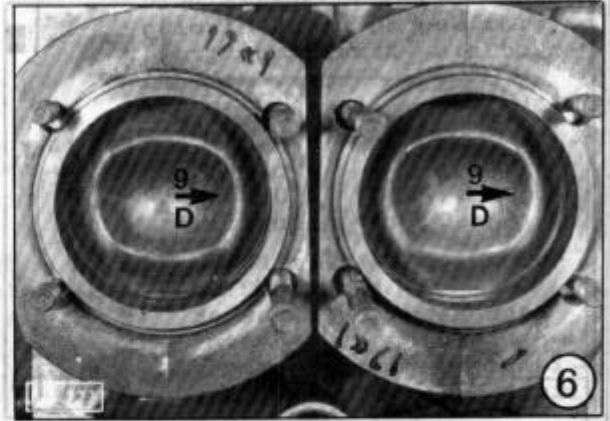
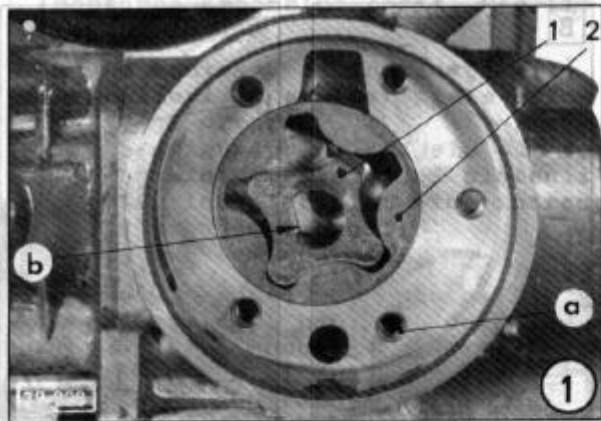




OLTCIT	REPARAREA MOTORULUI	Op.nr. TA2.100-3 17
TA 2		
<p>b) Înainte de montarea pistoanelor: fig. ① Se montează siguranța axului de piston în partea "a" spre aripărele "b". Se orientează fantele segmentilor la 120°.</p> <p>c) Se montează pistoanele în cilindri corespunzători (reparați la demontare). Se utilizează bucașa pentru montat segmentii I. Cod: D.20-173. Se introduce fiecare piston în partea inferioară a cilindrului.</p> <p>d) Se introduce axul de piston în prealabil uns, în bosajul opus al pistonului (prevăzând trecere prin piciorul bielei).</p> <p><u>Pregătirea pompei de ulei:</u> Se verifică dacă fețele de așezare ale corpului pompei nu prezintă lovituri sau rizuri (către carter și către cană).</p> <p><u>Înlocuirea coroanei demarorului.</u> (dacă este necesar): Se scoate coroana cu ajutorul unui dorn (cupru sau bronz). Se curăță suprafața de așezare a coroanei pe volant. Se încălzește coroana nouă, cu o flacără oxiacetilenică de jur împrejur asigurând o dilatare uniformă (în jur de 200-250°C. culoare galben pai). Se introduce coroana pe volant, cu fața neprelucrată către umărul volantului. Se controlează bătaia axială a coroanei (0,3 mm maxim).</p> <p><u>Pregătirea ruptor-distribuitorului:</u> Se verifică starea contactelor platinate. Se schimbă dacă este necesar.</p> <p><u>Pregătirea semicarterelor:</u></p> <p>a) Se verifică starea: - diferitelor găuri filetate - planurilor de separație (să nu aibă lovituri și să fie perfect curate).</p> <p>b) În cazul înlocuirii semicarterelor se montează: - prezoanele de cuplare motor-cutie viteze - prezoanele de fixare a chiulaselor. - respectând dispunerea indicată alăturat: fig. ② și ③.</p> <p>Extremitatea "e" (filet mai scurt) trebuie să fie înșurubată în carter.</p>	<p>(1) Ungeți obligatoriu cu soluție de etanșare extremitățile "e" ale prezoanelor montate pe semicarterul dreapta. Cuplul de strângere al prezoanelor: 0,9 m.daN.</p> <p>c) Montați obligatoriu cu SOLUȚIE DE ETANSARE-FRINARE următoarele piese: - prezoanele (6) de fixare a roletelor întinzătoare. Cuplul de strângere 0,4 m.daN. - suportul (5) pentru fixarea filtrului ulei. Cuplul de strângere: 1,8 m.daN.</p> <p>d) Se montează bușonul de golire (garnitură nouă) Cuplul de strângere: 4 m.daN.</p> <p><u>MONTARE</u> Se montează semicarterul stînga pe suportul J. Cod: D.20-177.</p> <p><u>Montarea sorbului de ulei:</u> fig. ⑤ Se introduce garnitura de etanșare pe tubul de aspirație al sorbului (8). Se unge cu SOLUȚIE DE ETANSARE-FRINARE, extremitatea acestui tub și se introduce în orificiul (→) din carter. Se strînge surubul de fixare (7) al sorbului cu: 1,4 m.daN.</p> <p><u>Montarea supapei "by-pass" a radiatorului de ulei:</u> fig. ⑥ și ⑦ (dacă este necesar). Se montează: - supapa (10). - rondela (11). Cu ajutorul dispozitivului Q Cod: D20-178. Se introduce căpăcelul (12) lovind ușor pentru a-l fixa în carter. - Se unge cu SOLUȚIE DE ETANSARE-FRINARE filetul bușonului (13) supapei și se montează (garnitura cuplu). Cuplul de strângere: 5,2 m.daN</p> <p><u>Montarea bușoanelor (14) și (15) circuitului de ungere:</u> fig. ⑧ și ⑨ Se ung filetele cu SOLUȚIE DE ETANSARE-FRINARE și se montează (garnituri cupru). Cuplul de strângere: 3,8 m.daN.</p>	

18	Op. nr. TA2.100-3	REPARAREA MOTORULUI	OLTCIT TA 2
<p><u>Montarea arborelui cotit: fig. (1) și (2)</u></p>		<p>Dacă este necesar, se înlocuiește bucașa de centrare (autolubrifiantă) a arborelui de comandă din capul arborelui cotit: fig. (6), (7) și (8)</p>	
<p>a) Se montează semicuzineții (1) palieri în semicarterele stînga și dreapta. Se asigură că alezajele din carter sînt curate și că pintenii semicuzineților sînt bine introduși în degajările "a". Se ung semicuzineții.</p> <p>b) Se introduce arborele cotit. Cu ajutorul unui set de cale, se verifică jocul axial al arborelui la cuzinetul central. Acest joc trebuie să fie de: 0,09 la 0,20 mm. (joc nereglabil)</p>		<p>a) Se demontează bucașa utilizînd extractorul [B]. Cod: D.00-108 și dispozitivul. Cod. D.00.601.</p>	
<p><u>Montarea semicarterului dreapta: fig. (3)</u></p> <p>Se unge cu SOLUTIA DE ETANSARE planul de asamblare a semicarterelor. Se montează semicarterul dreapta pe semicarterul stînga. Se apropie piulițele de fixare (2) ale prezoanelor de lagăre paliere (șaibe cupru). Se montează piulițele de fixare (→) a semicarterelor (șaibe plate), Cuplul de strîngere a piulițelor (2): 4,3 m. daN. Cuplul de strîngere al piulițelor (→): 1,3 m. daN.</p>		<p>b) Montarea bucașei autolubrifiante: Se scufundă bucașa nouă într-o baie de ulei motor la temperatura ambiantă, timp de aproximativ o oră. Se lasă să se scurgă de ulei. Se montează bucașa (5) în capul arborelui cotit. Ea trebuie să fie introdusă la o adîncime de 5 mm în raport cu umărul arborelui cotit. Se utilizează dispozitivul [K]. Cod. D.00-107, care asigură această condiție. După presarea bucașei se scoate dispozitivul [K] cu ajutorul extractorului de inerție [B]. Cod: D.00-601, înșurubîndu-l în "b".</p>	
<p><u>Montarea șimeringurilor lagărelor paliere față și spate: fig. (4) și (5).</u></p>		<p>c) Se montează garnitura de etansare (6) fig. (7) și (8). Se orientează această garnitură cu inscripția fabricantului către exteriorul motorului.</p>	
<p>a) Se unge suprafața de lucru a șimeringului spate (3) și se montează cu ajutorul dispozitivului [E]. Cod. D.00-172/3</p> <p>b) Se unge suprafața de lucru a șimeringului față (4), se montează cu ajutorul dispozitivului [D]. Cod: D.20-172/1 și a racului pentru manivelă.</p>		<p>Montarea supapei de descărcare: fig. (9) și (10)</p> <p>Se montează: - talerul resortului (13) (aripioarele "c" către fundul locașului supapei). - bucașa (12) - resortul (11) - pistonul (10) după ce a fost uns și orientat cu capătul "d" către resort) - rondela elastică (9) - rondela (8) - siguranța (7).</p>	
<p>Schimbați șimeringurile după fiecare demontare. Nu le montați niciodată înainte de asamblarea semicarterelor, în caz contrar șimeringurile se pot deteriora (ciupi) ceea ce va duce la o pierdere de ulei. Nu montați decît șimeringuri cores-punzătoare.</p>			





Se ung și se montează pinioanele (1) și (2) pompei de ulei: fig. ①

Se montează provizoriu un prezon de ghidaj în "a" care ușurează montarea capacului și pinionului de comandă.

Montarea capacului (6) fig, ② și ③

Se orientează capacul astfel ca alveolele "f" să fie către interiorul carterului și orificiul "c" în fața cavității "d" (refulare).

Montarea pinionului de comandă al pompei fig. ④ și ⑤

a) Se montează garnitura torică (4) nouă.
Se unge arborele (5).

b) Se intercalează cala [P].
Cod: D.20-176 între pinionul (7) și lagăr în "g" pentru a evita înfundarea simeringului (3).

c) Se introduce pinionul de comandă pe prezonul de ghidaj (se orientează degajarea "h" în partea dreaptă și în continuare se introduce arborele în pinionul interior (1).
Se rotește arborele pentru a introduce teșitura "e" de antrenare în teșitura "b" a pinionului interior (1).
Se montează șuruburile (8) (șaibe).

Se strâng alternativ șuruburile diametral opuse, prin fracțiuni de tură, până la introducerea completă a pinionului de comandă

Se strâng șuruburile (8) cu: 1,7 m.daN.

Se scoate cala [P].
Se controlează rotirea liberă a pinionului de comandă.

Montarea cilindrilor: fig. ⑥ ⑦ și ⑧

a) Se ung bușele bielor. Se introduc ansamblurile cilindru-piston pe biele

ATENȚIE la sensul de montaj (vezi, pagina 14).
Se introduce axul de piston cu ajutorul dornului [F].
Cod: D.00-106.

b) Se montează siguranțele axului de piston.
Se asigură că ele sînt bine introduse în canalele din bosajele pistonului.

c) Se ung fustele pistoanelor și interiorul cilindrilor.

d) Se introduc complet cilindrii în carter.

e) Se montează conductele de răcire (9) sub cilindrii.

Montarea chiulaselor: fig. ⑧ și ⑨

a) Se ung cu ulei garniturile torice (10) ale conductelor retur ulei (11). Se introduc extremitățile mai lungi în locașurile din carter.

b) Se rotește arborele cotit pentru a aduce canalul de pană în jos, în planul median motorului.
In continuare nu se mai modifică poziția arborelui cotit pînă la montarea curelelor dințate.

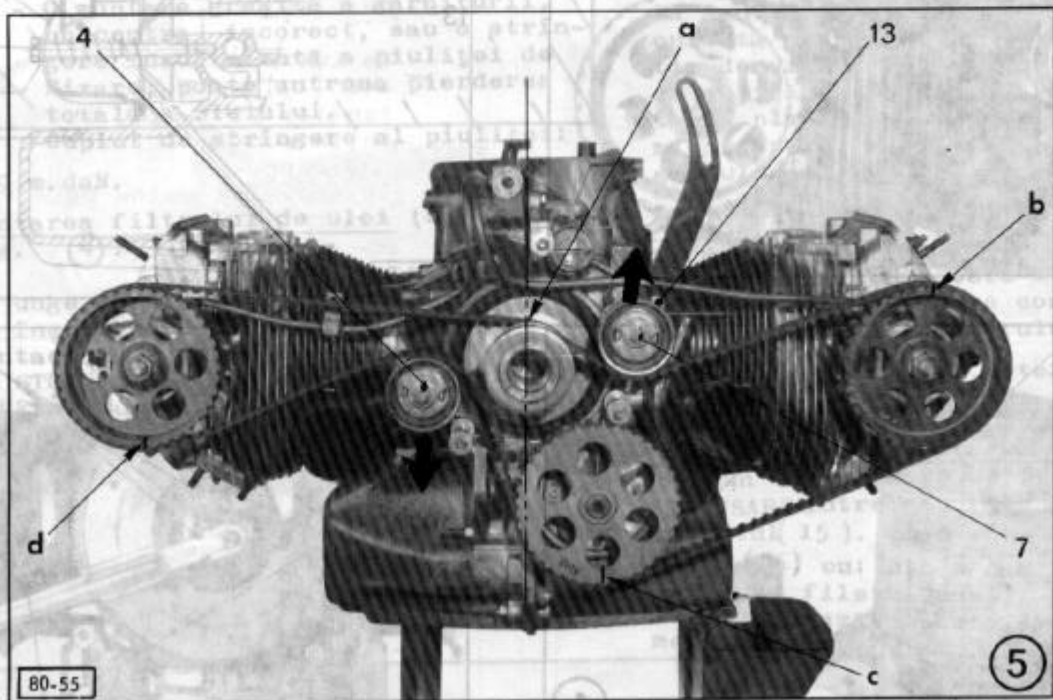
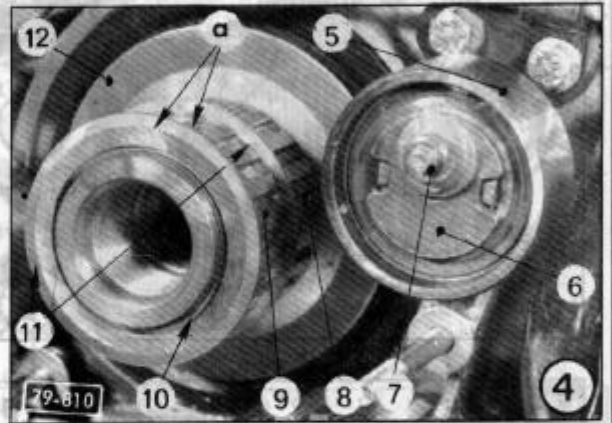
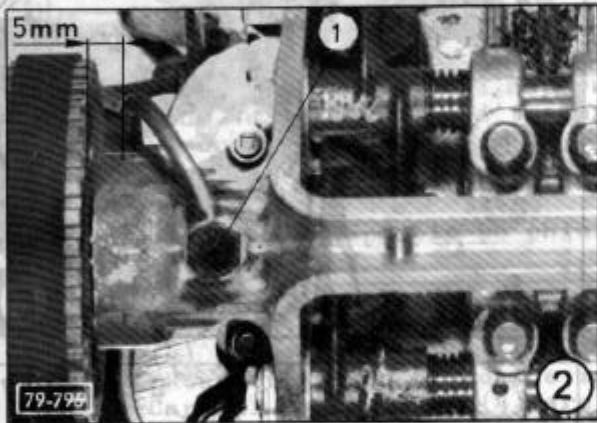
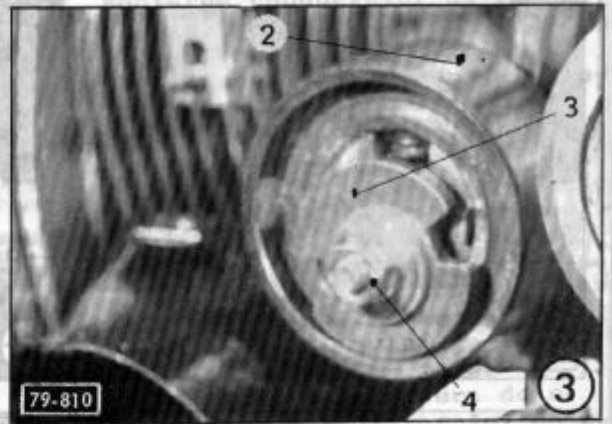
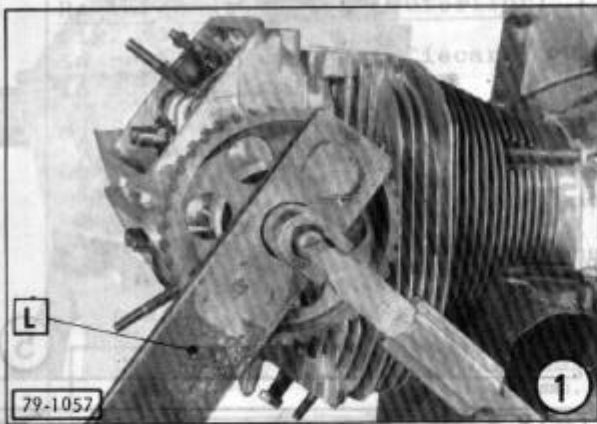
Se introduc chiulasele ghidînd conductele retur ulei în carter.

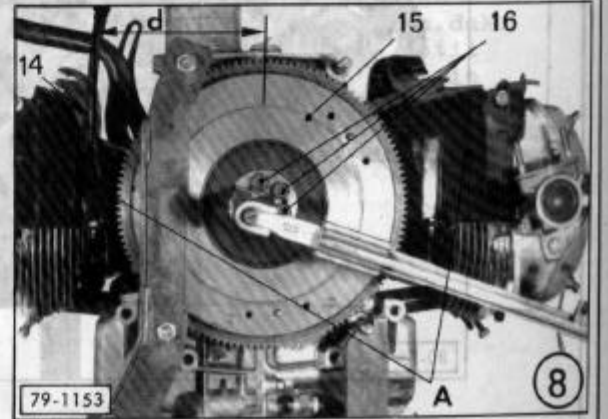
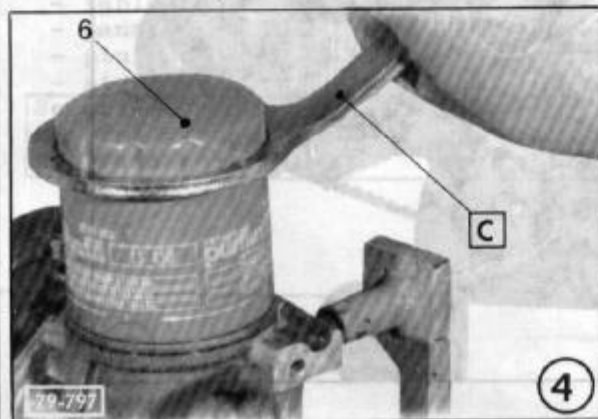
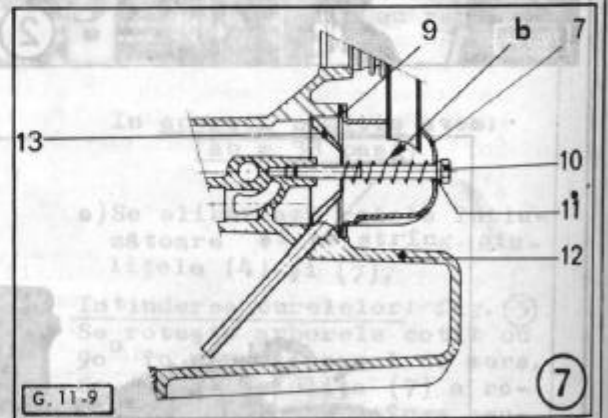
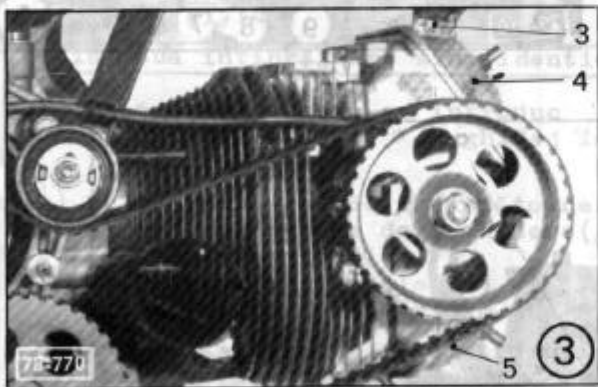
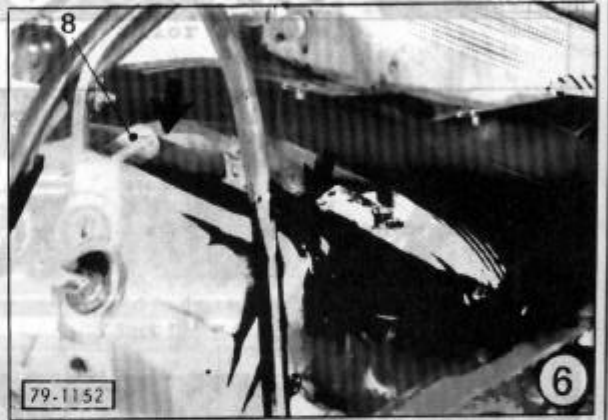
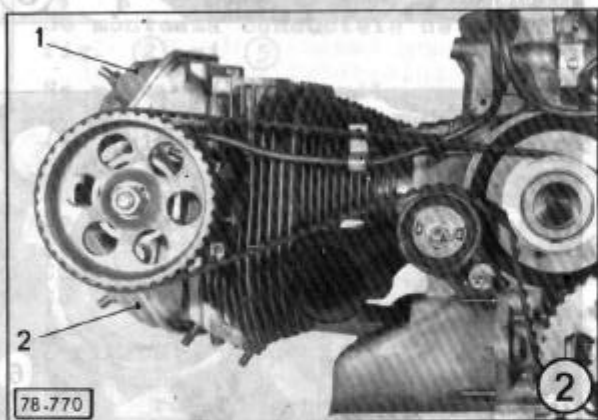
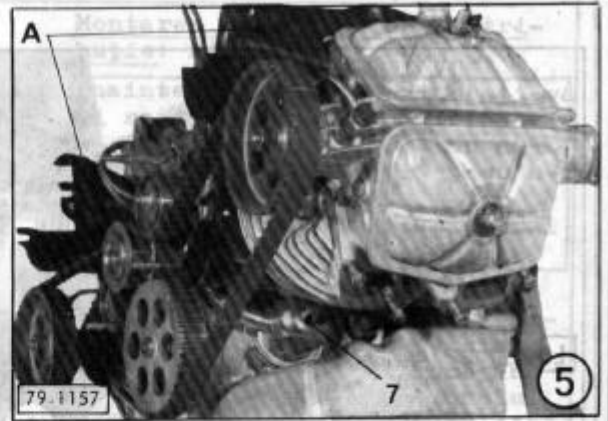
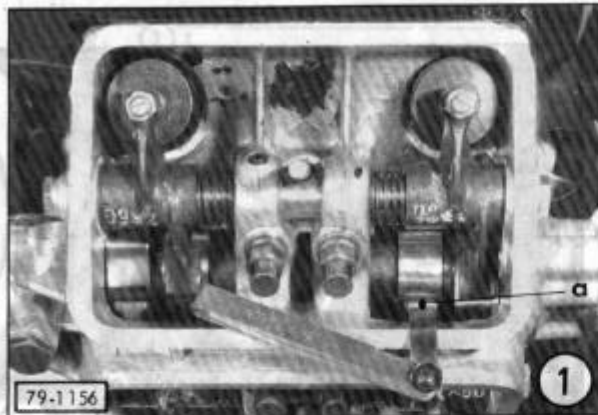
Se apropie progresiv prin înșurubarea piulițelor (șaibe plate groase) și se restrîng provizoriu cu 1,1 m.daN, începînd de la centru.

c) Se strîng chiulasele.
Se respectă ordinea de strîngere din fig. ⑨

Cuplul de strîngere: 2,1 m.daN.

22	Op. nr. TA2.100-3	REPARAREA MOTORULUI	OLTCIT TA 2
<p>Montarea roților arborului cu came: fig. (1):</p> <p>Cele două roți sînt identice.</p> <p>Se introduce cite o reatã pe extremitatea fiecãrui arbore cu came (știft de poziționare).</p> <p>Se imobilizeazã roata cu cheia L Cod: S.20-174.</p> <p>Se strîng piulișele cu: 8,2 m.daN. (șaibã) (cheie dinamometricã).</p> <p>Se monteazã întinzãtorul alternatorului:</p> <p>Se monteazã conductele de ungere: fig. (2) și (5)</p> <p>Se monteazã șuruburile racord (1) ale conductelor de ungere, pe chiulase (se înlocuiesc garniturile)</p> <p>Cuplul de strîngere al șuruburilor, racord: 1,9 m.daN.</p> <p>Se monteazã mancontactul de ulei (se înlocuiește garnitura de etanșare)</p> <p>Cuplul de strîngere: 2,2 m.daN.</p> <p>Se fixeazã clema (13).</p>		<p>Montarea curelelor de distribuție: fig. (5)</p> <p>Înainte de montare asigurați-vã cã roșile, curelele, pinioanele și rolele întinzãtoare nu au nici o urmã de vaselinã sau ulei.</p> <p>Pe același motor montați numai curele de același fabricant.</p> <p>a) Se asigurã cã reperul "a" situat pe gulerele (11) pinioanelor (8) și (9) sînt dirijate corect în sus în planul median al motorului. Se poziționeazã reperele "b", și "d" ale roșilor arborilor cu came.</p> <p>b) Se comprimã rolele întinzãtoare (în sensul săgeților). Se strîng piulișele (4) și (7).</p> <p>c) Se monteazã cureaua dreaptã, fãcînd sã coincidã reperele sale cu reperele "a" și "d" în așa fel ca" (parte întinzãtor): ad = 43 pași</p> <p>d) Se monteazã cureaua stînga, fãcînd sã coincidã: - reperele sale cu reperele "a" și "b"</p> <p>In <u>aceastã poziție</u> avem: ab = 33 pași</p> <p>e) Se elibereazã rolele întinzãtoare și se strîng. piulișele (4) și (7).</p>	
<p>Montarea roșilor întinzãtoare: fig. (3) și (4):</p> <p>Cele două întinzãtoare sînt identice.</p> <p>a) Dacã este necesar se introduc știfturile elastice de ghidaj în locașurile lor.</p> <p>b) Se monteazã rolele întinzãtoare (2) și (5), plãcușele de închidere (3) și (6) spre exterior.</p> <p>Se monteazã piulișele (4) și (7) (șaibe), fãrã a le strînge.</p>		<p>Intinderea curelelor: fig. (5)</p> <p>Se rotește arborele cotit cu 90° în sensul normal de mers. Se desface piulișã (7) a rolei întinzãtoare stînga pentru a o elibera și se strînge apoi cu: 1,8 m.daN. Se rotește arborele cotit cu o rotație în sensul normal de mers și se face aceeași operație la rola întinzãtoare dreaptã (piulișã 4)</p>	
<p>Montarea pinioanelor de distribuție pe arborele cotit: fig. (4)</p> <p>Se monteazã:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tabla de protecție (12) - pana - pinioanele (8) și (9) - siguranța (10) <p>Se orienteazã pinioanele (8) și (9) în așa fel încît gulerele (11) sã fie cãtre fața motorului.</p>			





TA 2

Reglarea jocului culbutorilor:

Fig. (1):

Se reglează succesiv fiecare culbutor în modul următor:

- Se rotește arborele cotit pînă cînd talonul culbutorului ce se reglează este opus vîrfului camei corespunzătoare (supapa complet închisă).
- Se reglează jocul între talonul culbutorului și partea opusă camei corespunzătoare în "a".

Admisie - Evacuare : 0,20 la
0,25 mm.

Montarea capacelor de chiulasă:

fig. (2) și (3)

Se ung culbutorii, axele de culbutori și camele.

- Se asigură că nu există asperități pe planul de etanșare care trebuie să fie curățat și uscat.
- Se lipește garnitura pe capac.

Se centrează capacele pe chiulase.

- Capacele de chiulasă inferioare (2) și (5) și superioare (1) și (4) sînt diferite.

Respectați sensul lor de montaj.

- Capacul de chiulasă (4) are un tub de umplere (3) și se montează în partea stîngă.

- O montare greșită a garniturii, un centraj incorect, sau o strîngere insuficientă a piuliței de fixare, poate antrena pierderea totală a uleiului.

Cuplul de strîngere al piuliței:

0,9 m. daN.

Montarea filtrului de ulei (6).

fig. (4).

Se unge garnitura de etanșare. Se înșurubează filtrul cu mîna pînă la contactul cu carterul.

SE STRINGE IN CONTINUARE CU 1/2 la 3/4

TURE: Se utilizează cheia C.

Cod: S.00-1e4.

Montarea conductelor de răcire

A: fig. (5) și (6).

- Partea stîngă
Se assemblează conductele inferioare și superioare și se fixează acestea din urmă pe chiulasă.
- Partea dreaptă.
Se fixează conducta de răcire pe chiulasa dreaptă.
Se montează șuruburile (șaibe) fixînd totodată (sub conducta de răcire) suportul (8), al filtrului de aer.
Se strîng șuruburile.
Se lipește garnitura de etanșare a radiatorului de ulei pe carter.

Montarea epuratorului (reniflard)

Se verifică suprafața de etanșare pe carterul (12), fig. (7).

Se lipește garnitura (9) pe epuratorul (7) (soluție de lipit).

Se montează deflectorul (13).

Se montează garnitura (11) nouă pe șurubul (10).

Se introduce:

- șurubul în epuratorul (7).
- resortul "b" pe șurubul (10).

Se montează epuratorul pe carterul motor înșurubînd șurubul (10).

Cuplul de strîngere: 0,6 m. daN.

Tubul epuratorului nu trebuie să atingă conductele de răcire.

Montarea ghidului jojei de ulei:

La montare se orientează partea curbată a ghidului către cutia de viteze în așa fel ca să se obțină $d=225$ mm (distanța între planul de separație a semicarterelor și extremitatea ghidului (14)).

Montarea conductelor de încălzire.

Se montează conductele de încălzire fixîndu-le pe conductele de răcire ale motorului.

Montarea volantului motor:

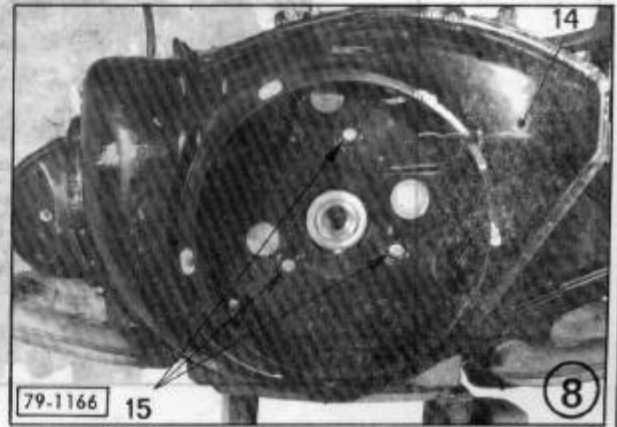
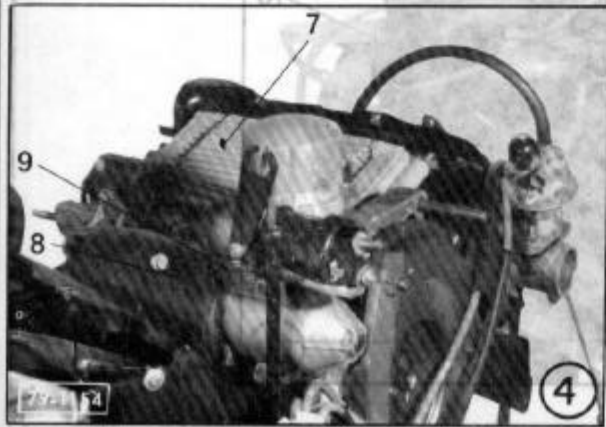
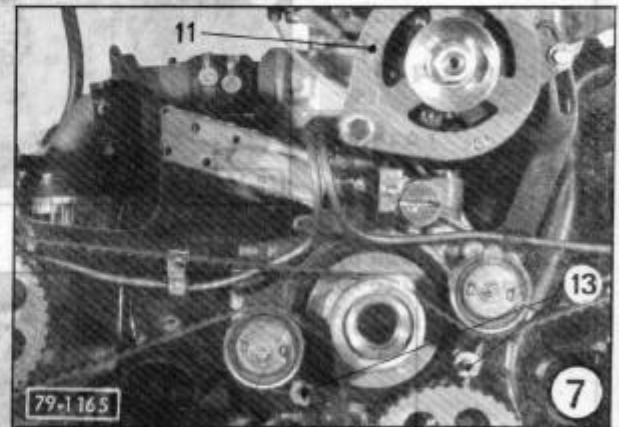
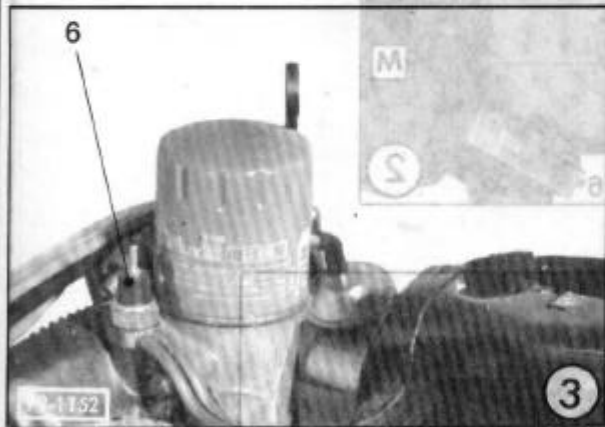
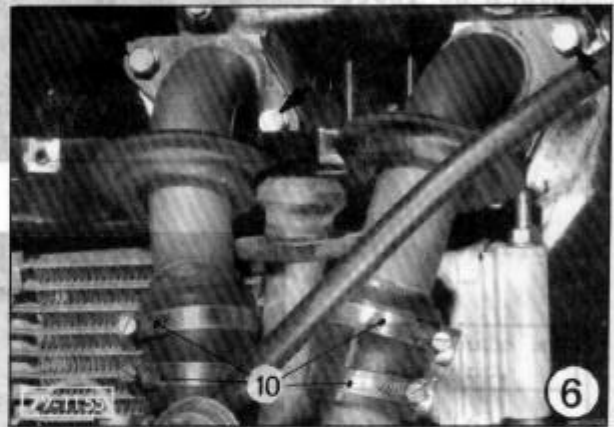
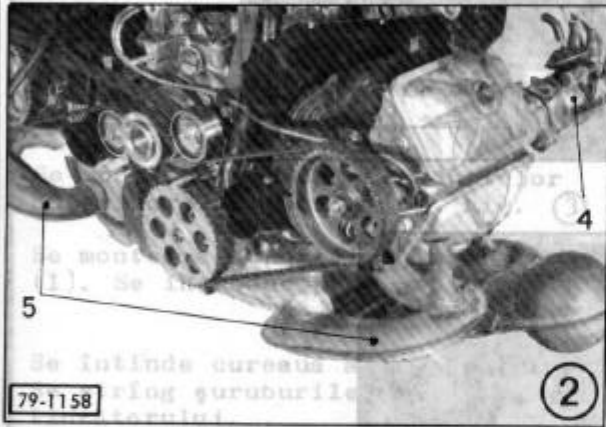
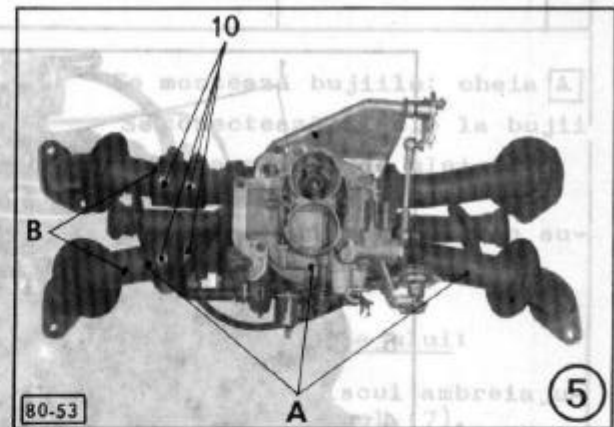
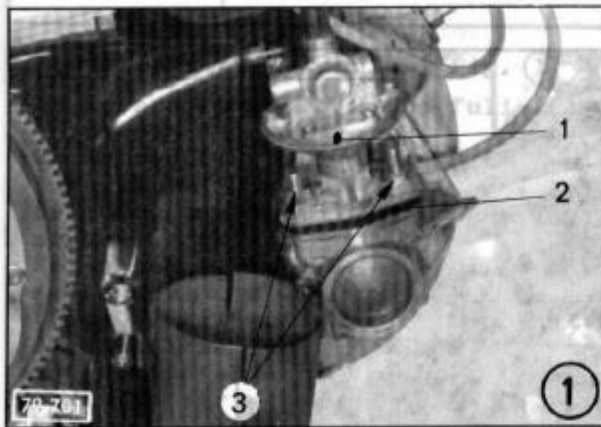
fig. (8)

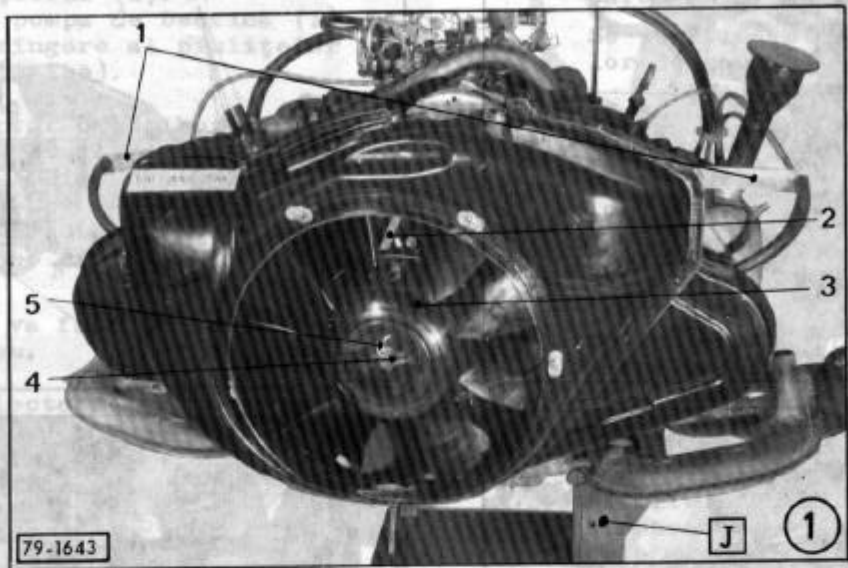
Inlocuiți șuruburile de fixare după fiecare demontare.

Se pun trei puncte de SOLUȚIE DE ETANȘARE între arborele cotit și volantul (15). Se strîng șuruburile (16) cu: 6,6 m daN (fața și filetul unse).

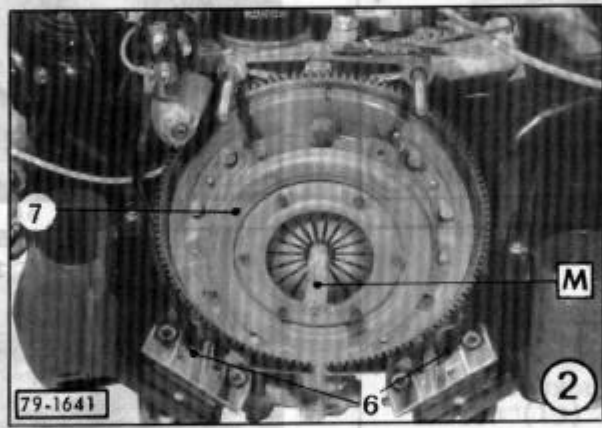
Se utilizează o cheie dinamometrică

26	Op. nr. TA2.10q-3	REPARAREA MOTORULUI	OLTCIT TA 2
<p>Montarea pompei de benzină: fig. ① Se introduce între pompa (1) și carter, distanțierul (2). Se montează pompa de benzină (1). Cuplul de strângere al piulițelor (3): 2,1 m.daN. (șaibe).</p>		<p>Montarea ansamblului A tubulatură, cutie admisie și carburator: fig. ⑤: Se verifică starea manșoanelor de cauciuc B.</p>	
<p>Montarea ruptor-distribuitorului: fig. ②. Se montează garnitura de etanșare a ruptor-distribuitorului. Se montează ruptor-distribuitorul (4) poziționând șuruburile la jumătatea găurilor și se strâng ușor piulițele (șaibe). Reglajul se va face cu motorul montat pe autoturism.</p>		<p>Se montează ansamblul cutie-tubulatură stînga-tubulatură dreapta (colierele (10) nestrînse). Se strînge șurubul suportului față pe carter cu: 1,8 m.daN. Se montează garnituri noi între chiulase și flanșele tubulaturii.</p>	
<p>Montarea colectoarelor de evacuare fig. ② Se montează garnituri noi. Se montează colectoare (5). Se strîng piulițele cu: 1,5 m.daN.</p>		<p>Se verifică poziționarea garniturilor astfel ca orificiile trecerii amestecului carburant să corespundă cu cele ale chiulaselor.</p>	
<p>Se montează manocontactul de ulei (6) fig. ③; Se montează o garnitură nouă. Cuplul de strîngere: 2,2 m.daN.</p>		<p>Se strîng șuruburile (→) cu: 1,8 m.daN. (șaibe groase). Se strîng colierele (10). Se montează alternatorul (11) fig. ⑦.</p>	
<p>Montarea radiatorului de ulei: fig. ④: Se introduce garnituri noi pe racordurile radiatorului de ulei (7). Se montează radiatorul de ulei (7). Cuplul de strîngere: 1,8 m.daN.</p>		<p>Nu se strîng șuruburile (șaibe sub capul șurubului și piuliței).</p>	
<p>Se montează demarorul (8) fig. ④: Cuplul de strîngere al șuruburilor de fixare: 1,8 m.daN (șaibe). Șurubul (9) mai lung, se montează în orificiul superior.</p>		<p>Montarea colectorului de aer (14) fig. ⑦ și ⑧: Se introduce pe fiecare prezon (13) o șaiabă, un distanțier și încă o șaiabă. Se introduce colectorul de prezoane. Se montează șaibe pe contact.</p>	
<p>Se strîng piulițele (15).</p>		<p>Se strîng piulițele (15).</p>	

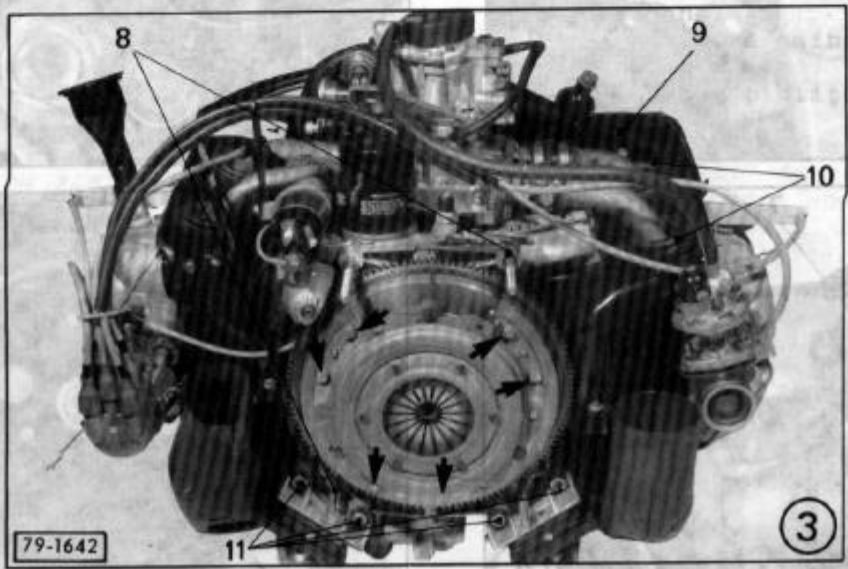




79-1643



79-1641



79-1642

OLTCIT	REPARAREA MOTORULUI	Op. nr. TA2.100-3	29
TA 2			

Montarea ventilatorului: fig. ①

Se așează cureaua (2) pe fulia alternatorului.

Se introduce cureaua pe fulia ventilatorului (3).

Se introduce ventilatorul pe capul arborelui cotit.

Se montează racul de manivelă (4) cu șaiba elastică și contrapiulița (5) (fața și filetul unse). Se orientează ca dinții să fie orizontali atunci când motorul este la punctul de avans inițial. Se strânge contrapiulița (5) cu: 23 m. daN.

(cheie dinamometrică).

Racul de manivelă trebuie să aibă 4 - 5 mm de filet liber după strângerea contrapiuliței.

Se montează capacele conductelor superioare de răcire (9): fig. ③

Se montează suportii fișelor de bujii (1). Se introduc protectoarele (10).

Se întinde cureaua alternatorului. Se strâng șuruburile palierului și înținzătorului.

Se montează bujiile: cheia **A**

Se conectează fișele la bujii

Se face plinul de ulei.

Se demontează motorul din suportul **J**.

Cod: D. 20-177.

MONTAREA ambreiajului:

fig. ② și ③

Se montează discul ambreiajului și mecanismul (7).

Se centrează discul cu ajutorul dornului **M**.

Cod: D. 20-175.

Se strâng șuruburile (→) cu: 1,8 m. daN. (șaibe Grower).

Montarea suportilor elastici: fig. ②

Suporții elastici trebuie să fie de același fabricant.

Se montează suportii (6).

Se montează șuruburile de fixare introducând câte o șaișăibă plată sub capul șuruburilor (11).

Cuplul de strângere: 5,5 m. daN.

Se montează cele două bușe de centraj pe prezoanele (8) de cuplare a motorului cu cutia de viteze.

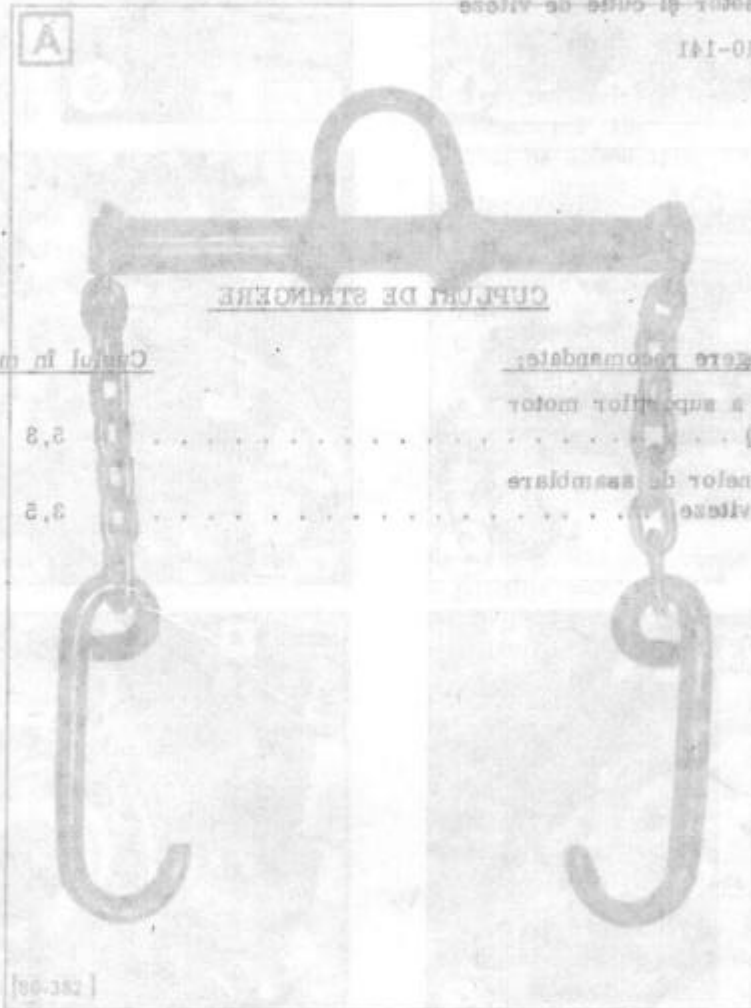
DEMONTAREA SI MONTAREA
MOTORULUI

"OLTCHIT"	MOTOR 652 cm ³	Op. nr. TA1.100-4	1
TA1	DEMONTAREA SI MONTAREA MOTORULUI	Op. nr. TA1.100-4	

S.D.V.-URI SPECIALE

A : Dispozitiv de prindere pentru ridicat motor si cutie de viteze

Cod: D.10-141



Cantul în m. dan

3,8

3,5

[282-86]

Cantul de stringere recomandata:

Barab de fixare a suportilor motor

(rondela contact)

Pulijele presonator de asamblare

motor cutie de viteze

DEMONTAREA SI MONTAREA
MOTORULUI

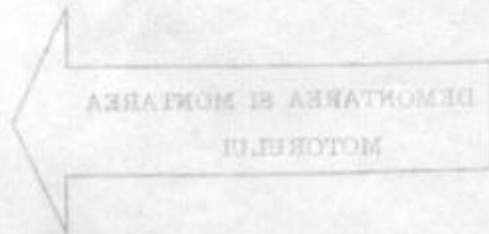
2	Op. nr. TA1.100-4	DEMONTAREA SI MONTAREA MOTORULUI	"OLT CIT"
			T. 100

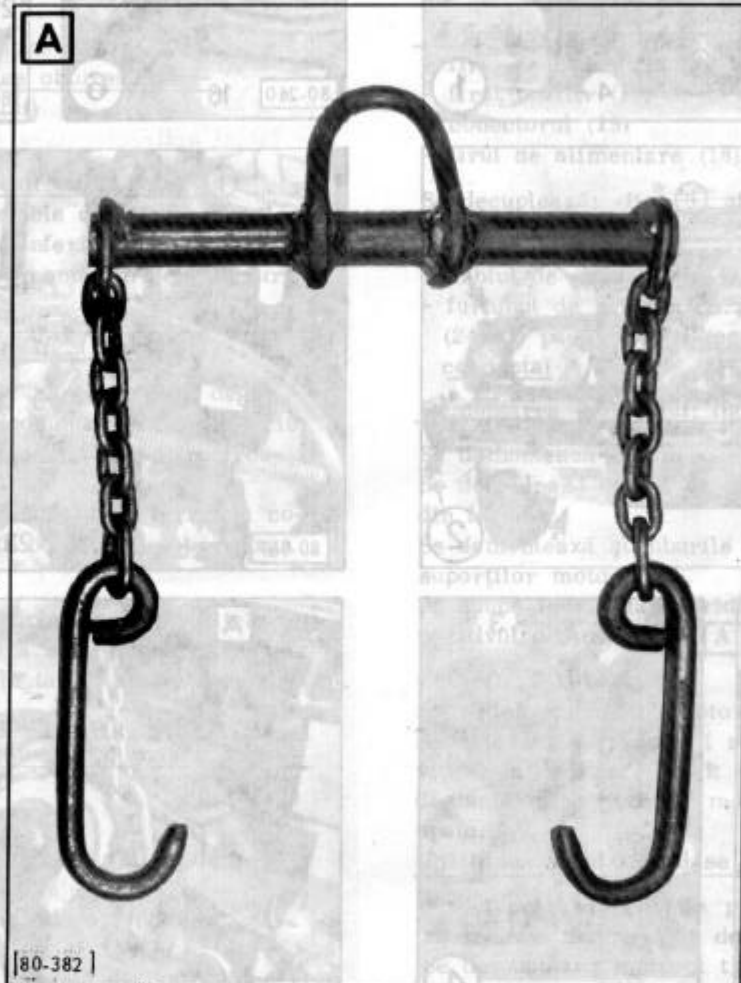
S. D. V. - URI SPECIALE

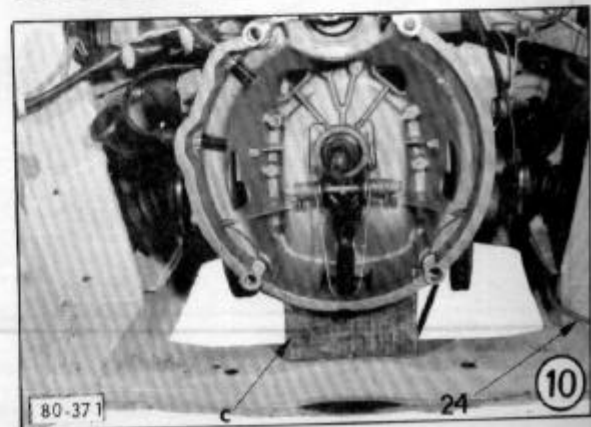
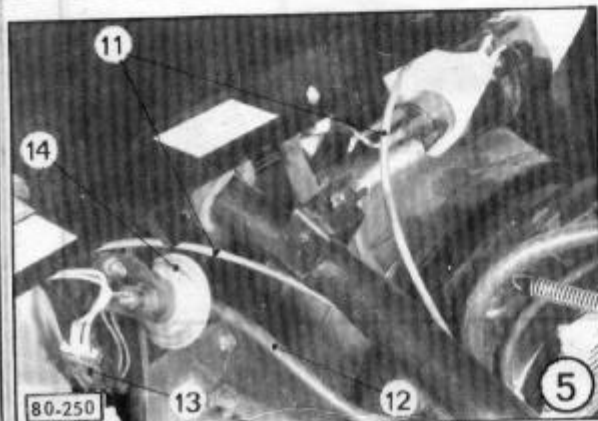
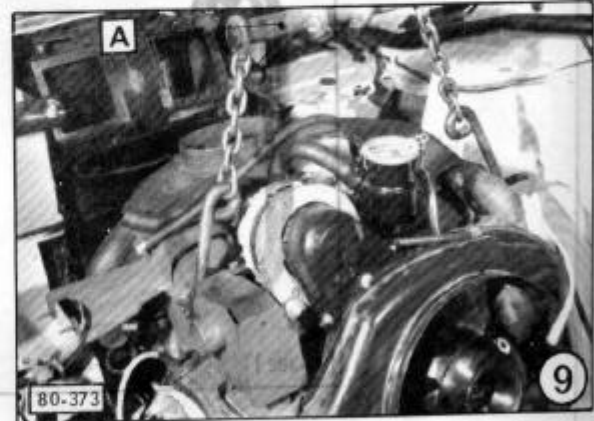
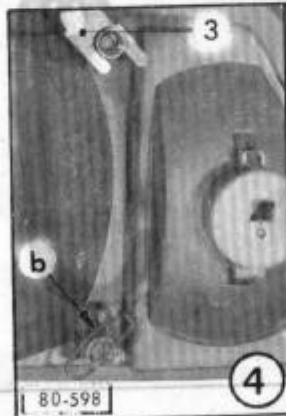
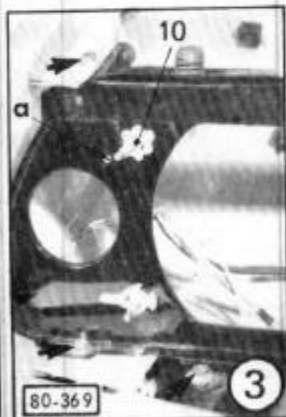
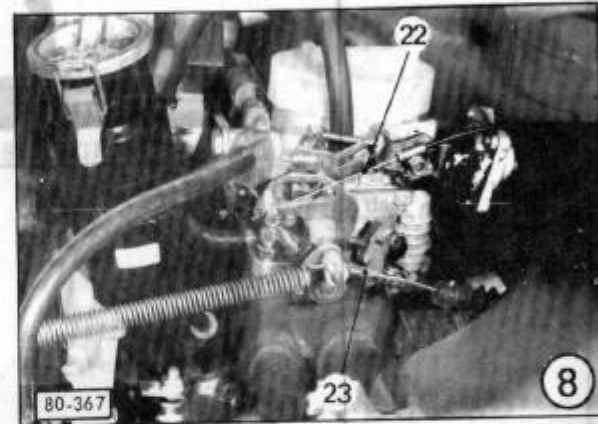
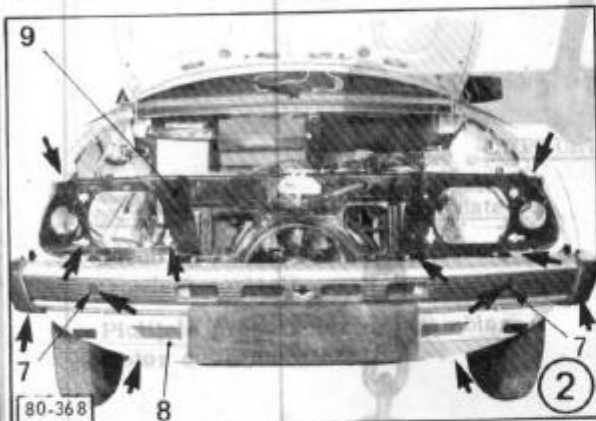
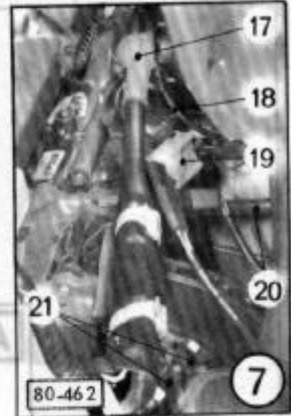
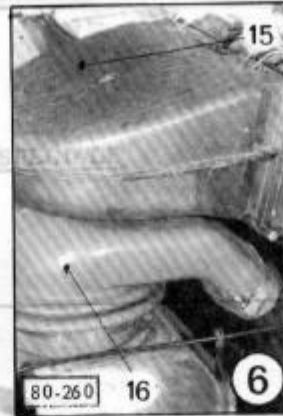
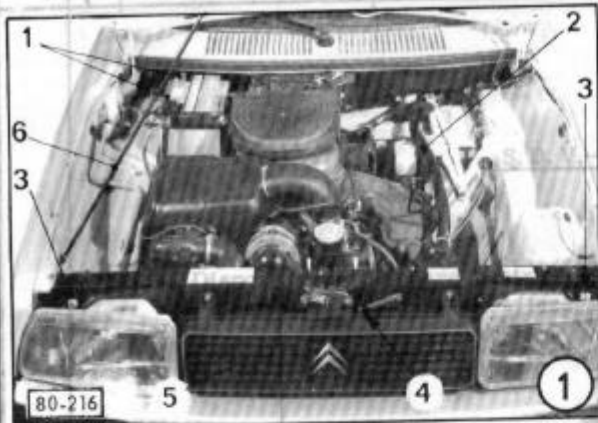
A : Dispozitiv de prindere pentru
ridicat motor și cutie de viteze
Cod: D. 10-141

CUPLURI DE STRINGERE

<u>Cupluri de stringere recomandate:</u>	<u>Cuplul în m. daN</u>
Surub de fixare a suportilor motor (rondelă contact)	5,3
Piulițele prezoanelor de asamblare motor cutie de viteze.	3,5







"OLTCH"	DEMONTEAREA SI MONTAREA MOTORULUI	Op.nr. TA1.100-4	5
TA 1			

DEMONTARE

Se deconectează cablurile (1) negativ și pozitiv de la baterie; fig. ①

Se demontează:

- roata de rezervă
- cricul
- manivela
- bara (6) de menținere a capotei
- filtrul de aer (se obturează ori-ficiul carburatorului)
- masca (5)

Demontarea farurilor; fig. ① și ④

Se demontează clemele de oprire (3) și se apasă pe știftul inferior în b

Se deconectează alimentările de la faruri.

Decuplarea cablurilor comenzii de poziționare a farurilor; fig. ③ și ⑤

Se apasă pe plotul "a" pentru a-l degaja apoi se rotesc comenzile de reglaj (10) pentru a le degaja din tabla antirecirculare.

Se așează ansamblul cabluri (11) și comenzi de reglaj (10) pe pasajul roții stînga

Se demontează:

- protectoarele din plastic din pasajele roților față pentru a avea acces la șuruburile de fixare ale tablei antirecirculare (9).

Demontarea ansamblului tablă antirecirculare (9) - bară protecție și mască inferioară (8)

Se deconectează; fig. ⑤

- conectorul (13) al capsulei de depresiune (14)

- firele de la bobina de aprindere

Se decuplează; fig. ① și ⑤

- tubul (12) de la capsula de depresiune (14)
- cablul (4) de deschidere a capotei

Se demontează șuruburile → de fixare; fig. ② și ③

- de la tabla antirecirculare (9)

- de la masca inferioară (8)

- de la fixarea barei de protecție

- se scot bușoanele obturatoare (7)

Se demontează ansamblul tablă antirecirculare-bară de protecție și mască inferioară

Se demontează; fig. ① ⑥ și ⑦

- bara (2) suport al roții de rezervă
- conducta insonorizantă (15)
- conducta ieșire schimbător căldură (16)
- colierele (21) de cuplare a evacuării

Se deconectează:

- firul de masă (20) de la motor
- firul pozitiv (17) de la demaror
- conectorul (19)
- firul de alimentare (18)

Se decuplează; fig. ⑧ și ⑩

- cablul de șoc (22)
- cablul de accelerație (23)
- furtunul de benzină de pe conducta (24) pe pasajul roții (se obturează conducta)

Demontarea motorului; fig. ⑨ și ⑩

Se demontează scutul motor

Se decuplează cablul de la ambreiaj din furcă

Se demontează șuruburile de fixare ale suporturilor motor față

Se aduce instalația de ridicare cu dispozitivul de prindere **A**

Cod: D.10-141

Se ridică ansamblul motor-cutie de viteze

Se calează ansamblul sub cutia de viteze în "c" astfel încît să rămînă o distanță între carterul motor și traversa spate.

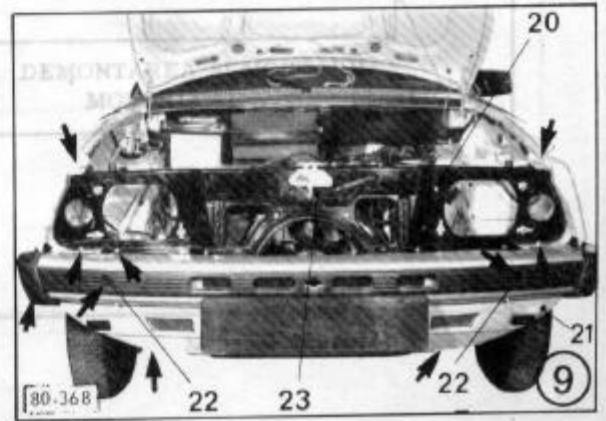
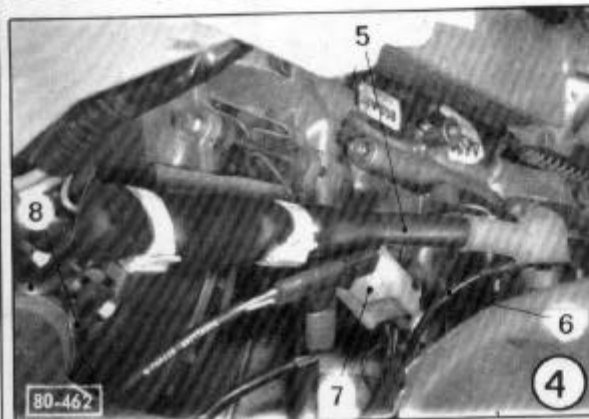
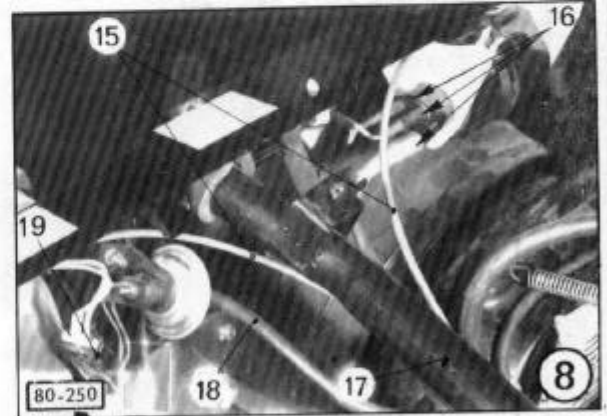
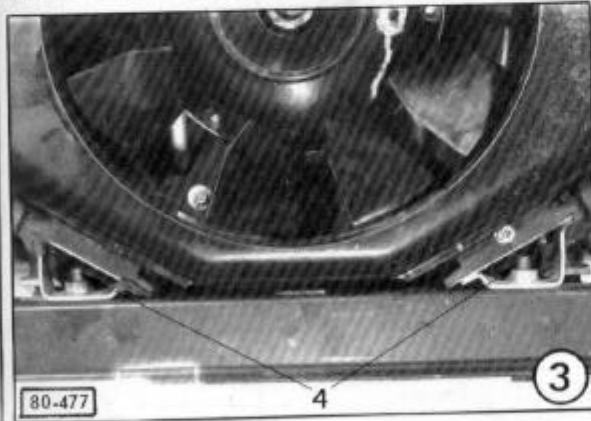
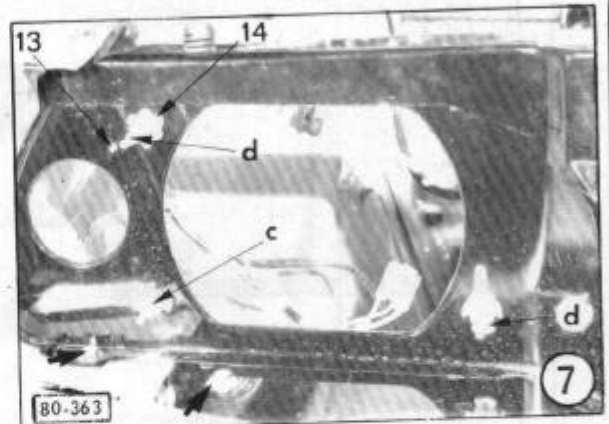
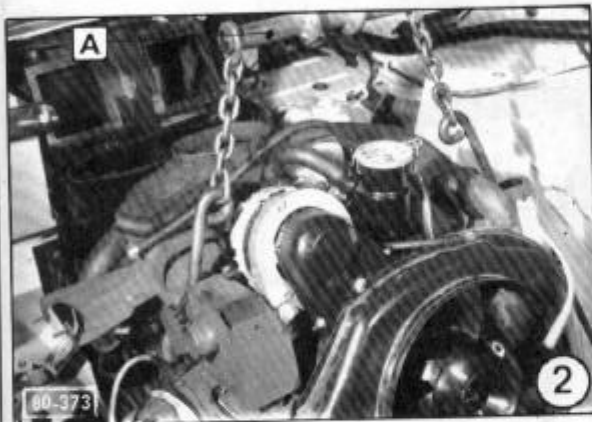
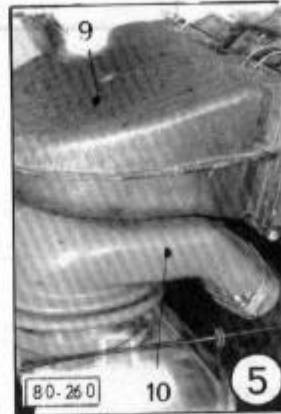
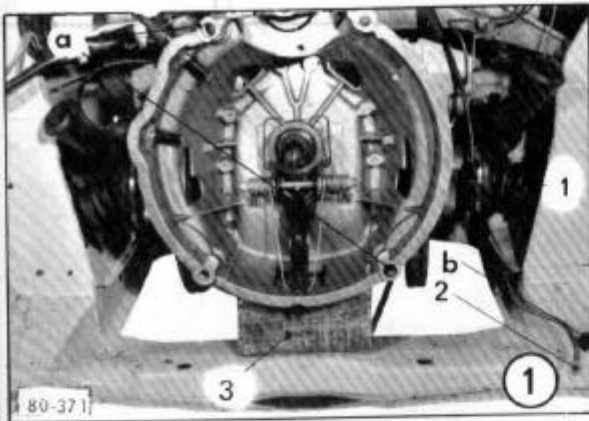
(Înălțimea calei introduse 7 cm)

Se demontează piulițele prezoanelor de asamblare motor-cutie de viteze

Se demontează motorul trăgîndu-l către față

Aveți grijă să nu se exercite nici un efort asupra arborelui de comandă al cutiei de viteze.

6	Op. nr. TA1.100-4	DEMONTAREA SI MONTAREA MOTORULUI	"OLTCIT" TA1
<p>MONTARE</p> <p><u>Cuplarea motorului cu cutia de viteze;</u> fig. (1) (2) și (3)</p> <p><u>Asigurați-vă de prezența bușelor de centrare pe carterul motor în "a"</u></p> <p>Se introduce motorul pe prezoanele de asamblare.</p> <p>Se rotește arborele cotit (dacă este cazul) pentru a introduce arborele de comandă în butucul discului de ambreiaj și extremitatea sa în bușa (în prealabil unșă) a arborelui cotit.</p> <p>Se montează și se strâng piulițele prezoanelor de asamblare cu <u>3,3 m.daN.</u></p> <p>Se scoate cala (3) așezată sub cutia de viteze și se coboară motorul pe traversa sa față.</p> <p>Se strâng șuruburile (4) suportilor elastici față cu <u>5,3 m.daN;</u> fig.(3) (rondelă contact)</p> <p><u>Se cuplează cablul ambreiajului</u> Se reglează jocul ambreiajului (vezi Op.TA1.312-0)</p> <p>Se conectează; fig. (4)</p> <ul style="list-style-type: none"> - firul de masă motor pe prezonul superior dreapta de asamblare motor cutie de viteze - firul de alimentare (1) - firul (5) pozitiv, pe demaror - conectorul (7) <p>Se montează; fig. (4) și (5)</p> <ul style="list-style-type: none"> - colierele de cuplare (8) - conducta ieșire schimbător căldură (10) - conducta insonorizantă (9) - bara (17) suport roata de rezervă; <p>fig. (8)</p>			<p><u>Se cuplează; fig.(1) și (6)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - cablul de șoc (11) - cablul de accelerație (12) - furtunul de benzină pe conductă (2) se prinde în "b". <p><u>Montarea ansamblului tablă antirecirculare bară protecție și mască inferioară;</u> fig. (8) și (9)</p> <p>Se montează șuruburile → de fixare ale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tablei antirecirculare (20) - măștii inferioare (21) - barei de protecție <p>Se strâng șuruburile → și se montează bușoanele obturatoare (22)</p> <p>Se cuplează:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tubul (18) al capsulei de depresiune - cablul (23) de deschidere a capotei <p>Se conectează:</p> <ul style="list-style-type: none"> - conectorul (19) al capsulei de depresiune - firele (16) la bobina de aprindere <p>Se montează protectoarele pe pasajele roților.</p> <p><u>Cuplarea cablurilor (15) și comenzilor (14) de poziționare a farurilor; fig. (7):</u></p> <p>Se introduce comanda (14) în orificiul tablei antirecirculare apoi se rotește apă-sînt pînă la anclășarea plotului.</p> <p>Se montează; fig. (7) (8) și (9)</p> <ul style="list-style-type: none"> - farurile se blochează cu siguranțele de oprire în "d" și știftul în "c" și se conectează conectoarele lor - masca - filtrul de aer - bara de menținere a capotei - cricul - manivela - roata de rezervă <p>Se conectează cablurile pozitiv și negativ</p> <p>Se reglează farurile: (Vezi Op.TA, 540-0)</p>

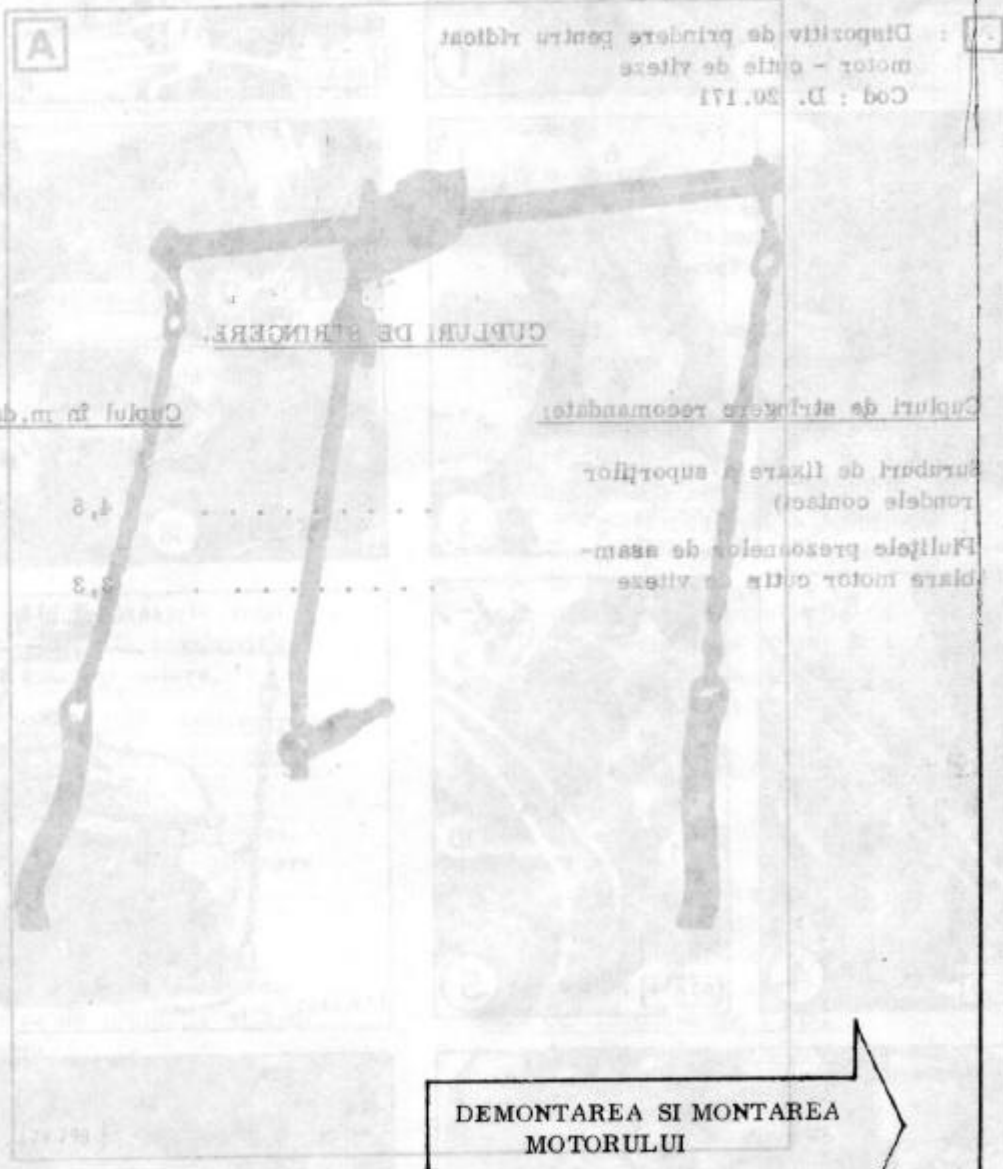


"OLT CIT"
TA2

DEMONTAREA SI MONTAREA MOTORULUI
MOTOR - 1129 cm³

Op. nr. TA2.100-4
1

S.D.V.-URI SPECIALE



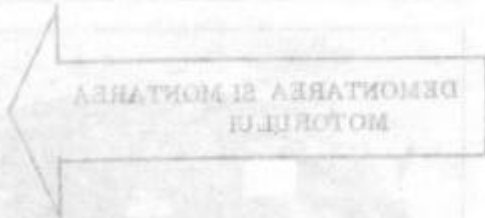
2	Op. nr. TA2.100-4	DEMONTAREA SI MONTAREA MOTORULUI	"OLT CIT"
			TA2

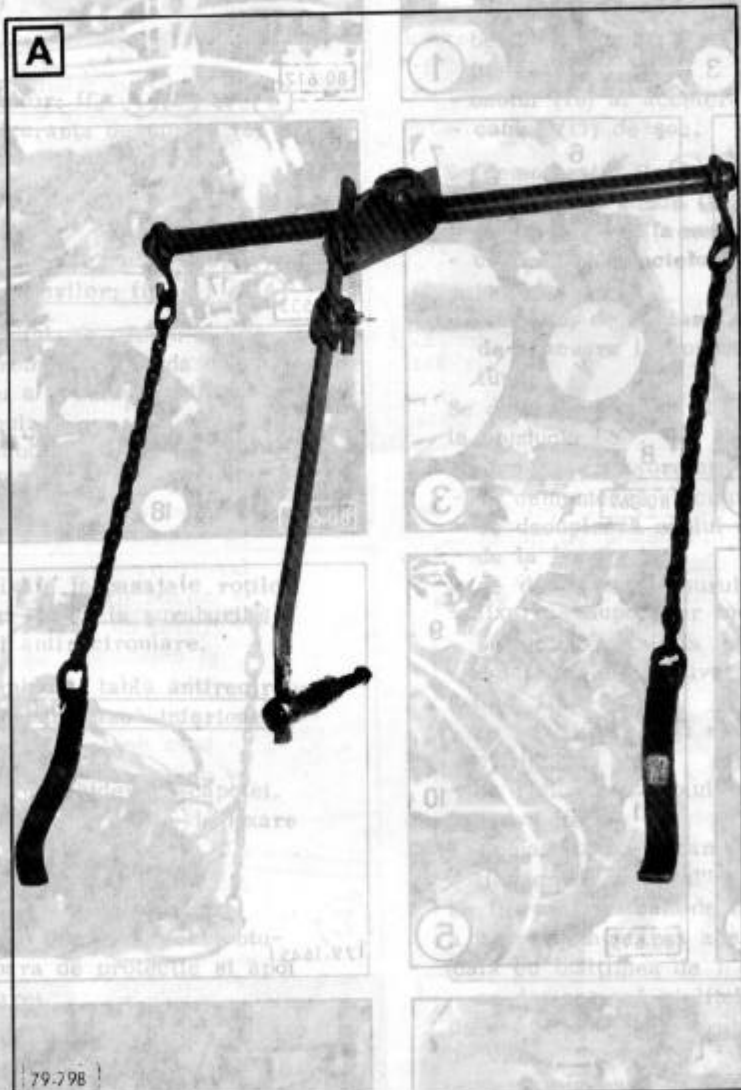
S. D. V. - URI SPECIALE

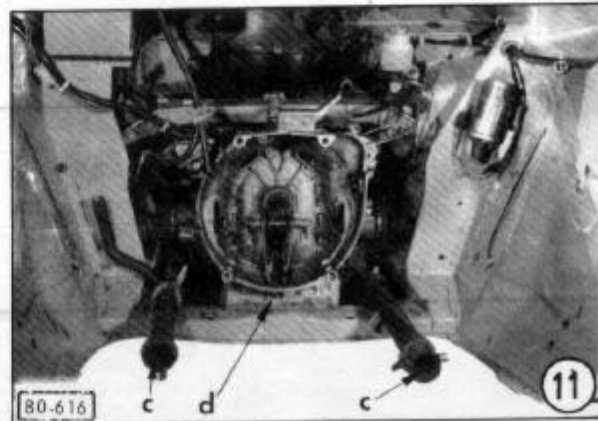
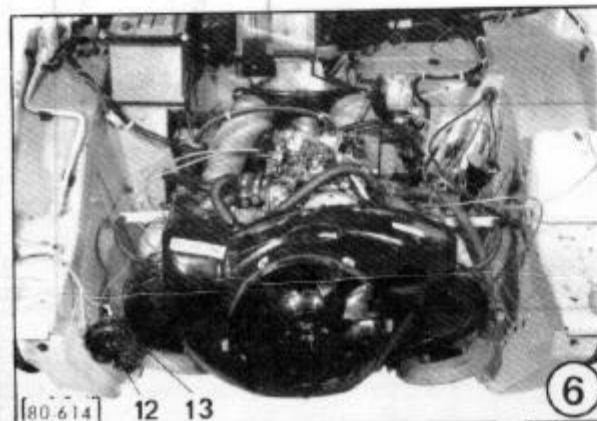
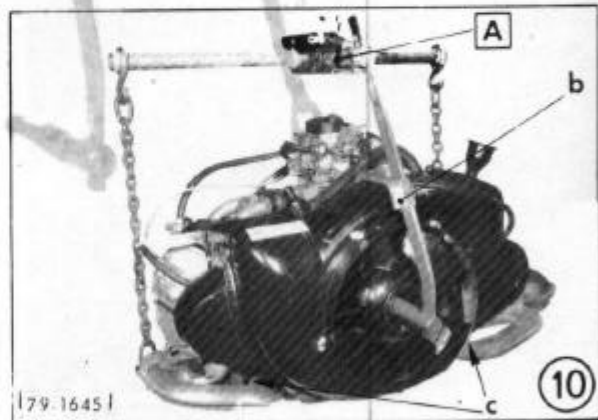
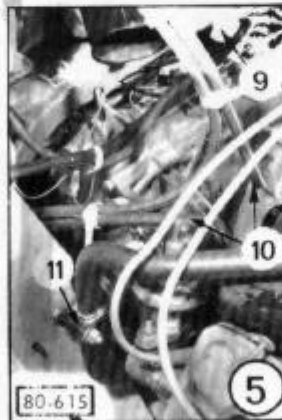
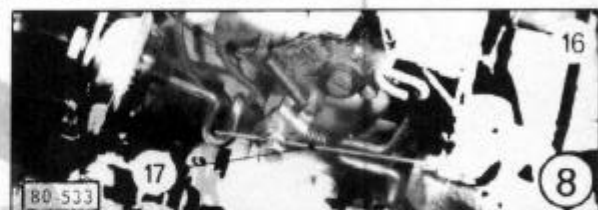
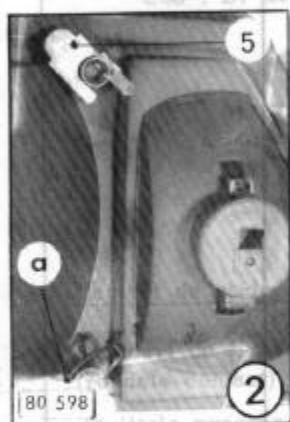
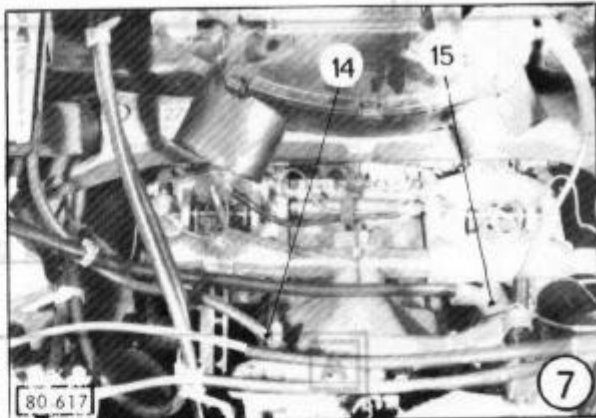
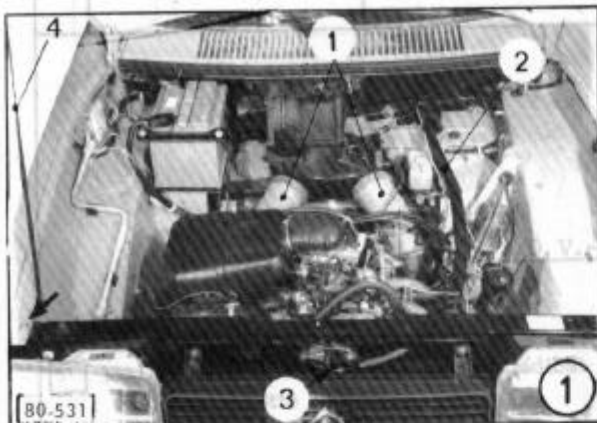
: Dispozitiv de prindere pentru ridicat motor - cutie de viteze
Cod : D. 20.171

CUPLURI DE STRINGERE.

<u>Cupluri de strângere recomandate:</u>	<u>Cuplul în m. daN.</u>
Suruburi de fixare a suportilor (rondele contact)	4,5
Piulițele prezoanelor de asamblare motor cutie de viteze	3,3







"OLTECI"	DEMONTAREA SI MONTAREA MOTORULUI	Op.nr. TA2.100-4
TA2		

DEMONTARE

Se deconectează cablul negativ și pozitiv de la baterie: fig. ①

Se demontează:

- roata de rezervă
- cricul
- bara (4) de menținere a capotei
- filtrul de aer (se obturează orificiul de la carburator)
- masca
- scutul motor

Demontarea farurilor: fig. ① ② și ③

Se demontează siguranța de oprire (5) și se apasă știftul inferior în "a".

Se deconectează firele de alimentare a farurilor.

Decuplarea cablurilor și comenzilor (7) de poziționare a farurilor: fig. ③ și ④

a) Se apasă pe plotul (6) pentru a-l degaja apoi se rotește comanda de reglaj (7) pentru a o demonta din tabla antirecirculare.

b) Se așază ansamblul cabluri (8) și comenzi de reglaj (7) pe pasajul roții stînga.

Se demontează:

- protectoarele fixate în pasajele roților față pentru a avea acces la șuruburile de fixare a tablei antirecirculare.

Demontarea ansamblului tablă antirecirculare-bară protecție și mască inferioară:

a) Se decuplează: fig. ①

- cablul (3) de deschidere a capotei.

b) Se demontează șuruburile (→) de fixare fig. ① și ③:

- a tablei antirecirculare
- a măștii inferioare
- a barei de protecție (se scot obturatoarele de pe bara de protecție și apoi șuruburile de fixare).

c) Se demontează ansamblul tablă antirecirculare-bară protecție și mască inferioară.

Se demontează: fig. ① și ④

- bara (2) suport al roții de rezervă
- conductele (1) de încălzire

Se deconectează: fig. ⑤ ⑥ și ⑦

- firul de la bobină
- firul (13) de la avertizorul sonor
- firul (14) de masa motor
- firul pozitiv (15) pe demaror
- conectorul (9)

Se decuplează: fig. ⑤ și ⑧

- furtunurile (10) de la pompa de benzină și carburator (obturați furtunurile).

- cablul (16) al accelerației
- cablul (17) de șoc.

Se demontează: fig. ⑤ ⑥ ⑨ și ⑩

- avertizorul sonor (12)
- conductele (11) de la conductele de încălzire
- capacele conductelor de încălzire (agrafele)
- conductele de cuplare a colectoarelor de evacuare la conductele de legătură.

Se desfac colierele (18) de cuplare la conducta "Y".

Demontarea motorului: fig. ⑩ și ⑪

- se demontează scutul motor
- se decuplează cablul ambreiajului de la furcă

- se demontează șuruburile de fixare a suportilor motor față
- se aduce instalația de ridicare dotată cu dispozitivul [A]

Cod: D.20-171

- se poziționează și se fixează cîrligul în "b"
- se ridică ansamblul motor-cutie de viteze
- se calează ansamblul sub cutia de viteze în "d"

Se introduce o cală de lemn pentru a ușura demontarea ansamblului (cală cu înălțimea de 7 cm)

- se demontează piulițele prezoanelor de asamblare a motorului cu cutia de viteze
- se demontează motorul trăgîndu-l spre față.

Atenție la decuplarea tubului de încălzire la carburator și să nu existe vreun efort pe arborele de comandă de la cutia de viteze.

6	Op. nr. TA2. 100-4	DEMONTAREA SI MONTAREA MOTORULUI	"OLT CIT"
			TA2

MONTARE

Cuplarea motorului cu cutia de viteze:
fig. ① și ②

Se asigură de prezența bușelor de centrare pe carterul motor în locașele "a".

Se introduce motorul pe prezoanele de asamblare. - Se rotește arborele cotit (dacă este necesar) pentru a introduce arborele de comanda în discul ambreiajului și extremitatea sa în bușca (în prealabil unsă) din arborele cotit.

- Se montează și se strâng pulițele prezoanelor de asamblare la 4,5 m daN
- se poziționează colierul (3) în "b"
- Se scoate cala (2) plasată sub cutia de viteze și se coboară motorul pe traversa față.

Se strâng șuruburile suportilor elastici față cu 4,5 m.daN (rondele de contact) Se cuplează cablul (5) al ambreiajului; fig. ③

Se reglează jocul la ambreiaj (Vezi Op.nr. TA2.312-00).

Se montează; fig. ①, ② și ④

- colierele de legătură a colectorului de evacuare pe conductele (4) în "c"
- colierul (3)
- priza de aer cald și cele trei agrafe în "d"
- tablele de închidere (1)
- capacele conductelor de încălzire și se fixează cele 4 agrafe
- avertizorul sonor.

Se cuplează; fig. ④ și ⑤

- furtunurile (6) la pompa de benzină și la carburator
- cablul (7) de accelerație
- cablul (8) de șoc

Se conectează; fig. ⑥

- firele la bobină
- firul de la avertizorul sonor
- firul pozitiv (11) pe demaror
- firul (9) de masă la motor
- conectorul (10)

Se montează bara suport (17) a roții de rezervă.

Montarea ansamblului tablă anticirculare-bară protecție și mască inferioară; fig. ⑦

- Se montează ansamblul și șuruburile (→) de fixare:
 - a tablei antirecirculare
 - a măștii inferioare
 - a barei de protecție.

Se strâng șuruburile (→) și se montează bușoanele de obturare pe bara de protecție.

- Se cuplează cablul (18) de deschidere a capotei.

Cuplarea cablurilor și comenzilor de poziționare a farurilor; fig. ⑦

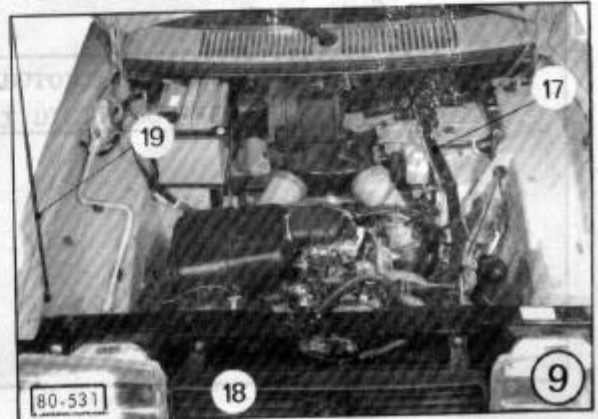
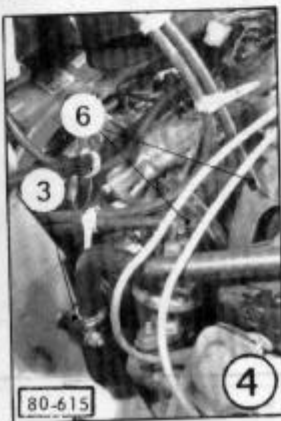
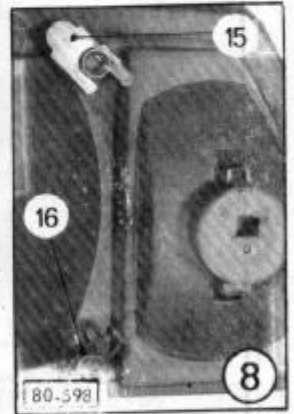
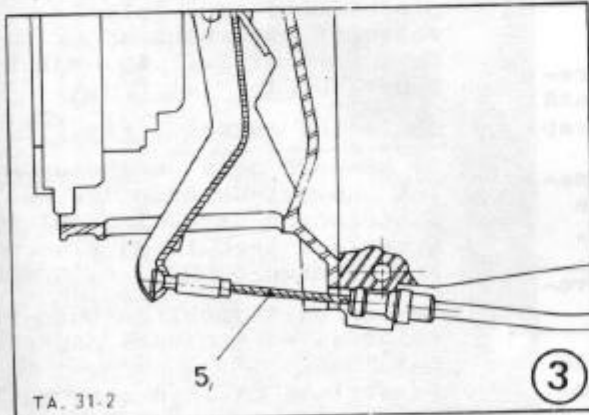
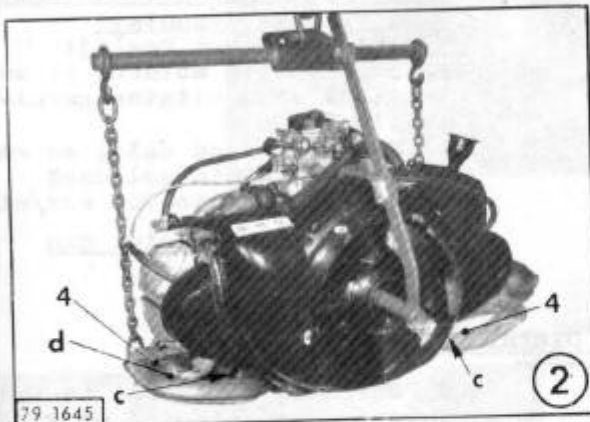
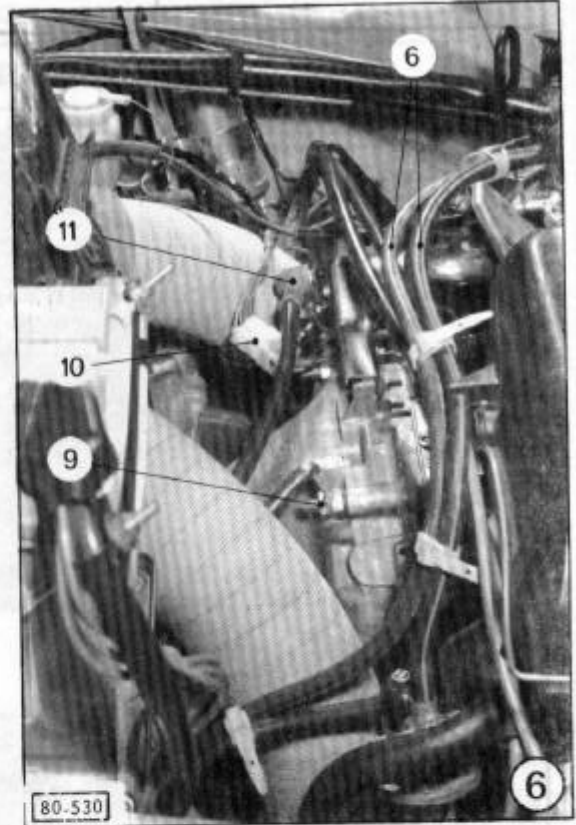
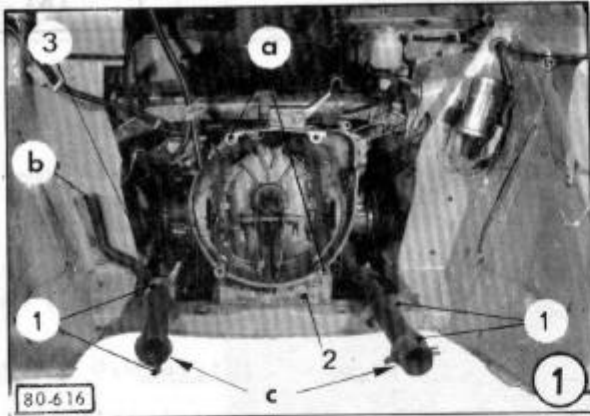
Se introduc comenzile (13) în orificiul tablei antirecirculare (12) apoi, se rotesc apăsând pînă la cuplarea plotului (14)

Se montează; fig. ⑦, ⑧ și ⑨:

- farurile, se blochează cu siguranțele de menținere (15) și agrafele (16):
- Se conectează firele de alimentare a farurilor.

- mască (patru șuruburi)
- filtrul de aer, cuplînd furtunurile și conductele de admisie a aerului cald
- scutul motor
- bara de menținere a capotei (19)
- cricul
- roata de rezervă

Se conectează cablurile pozitiv și negativ la baterie; fig. ⑨



2	Op.no.TA1.112-0	REGLAJUL CULBUTORILOR SI CONTROLUL	OLTGIT
		CALARII DISTRIBUTIEI	TAI

REGLAJUL CULBUTORILOR

Reglajul trebuie făcut cu motorul rece.

Se demontează tablele laterale dacă este necesar.

Demontarea capacelor ie chiulase:

Se plasează un recipient sub capacul de chiulasă pentru recuperarea uleiului și se demontează capacul chiulaselor.

Reglarea jocului culbutorilor: fig. (1)

Se reglează o supapă când supapa similară a cilindrului opus este deschisă la maximum.

Admisie: 0,20 mm

Evacuare: 0,20 mm

NOTA: Se rotește motorul cu ajutorul manivelei.

Montarea capacelor de chiulase:

Se asigură să nu existe asperități pe planul garniturii. Fețele în contact trebuie să fie uscate. Se lipește garnitura pe capacul de chiulasă (soluție de lipit BOSTIK 1400).

Stringerea piulitei: 0,6 m.daN

Se montează tablele laterale dacă au fost demontate

Verificarea după reglaj:

- Se pornește motorul și se verifică etanșeitățile garniturilor.
- Motorul fiind cald, se reglează mersul în gol dacă este necesar (850-900 rot/min)

Se completează uleiul din motor la nivel

CONTROLUL CALARII DISTRIBUTIEI

Controlul trebuie făcut cu motorul rece.

Pregătirea controlului:

- Se plasează un recipient pentru recuperarea uleiului și se demontează capacul chiulasei cilindrului dreapta.
- Se rotește motorul, cu ajutorul manivelei, pentru a aduce supapa de admisie la deschiderea ei maximă.

Se reglează jocul culbutorului de evacuare la 2 mm

- Se demontează captorul superior de turație (2) plasat pe carterul ambreiajului în partea dreaptă:

fig. 2

- Se rotește motorul în sens invers mersului până când plotul metalic (1) plasat pe volantul motorului apare în fața orificiului captorului superior: fig. (3) și fig. (4)

Controlul calării: fig. (1)

Se măsoară jocul culbutorului supapei de evacuare. Dacă distribuția este bine calată, acest joc trebuie să fie cuprins între 0,03 și 0,75 mm.

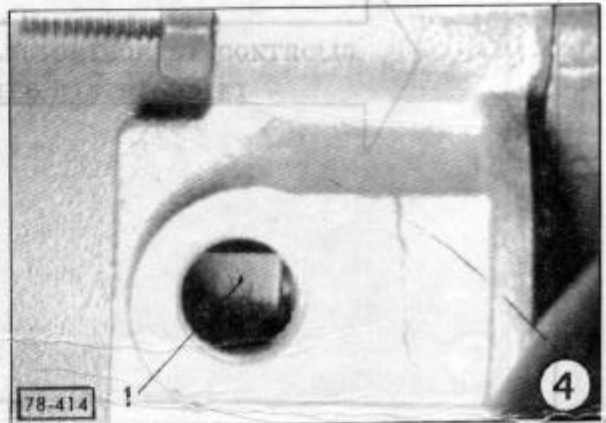
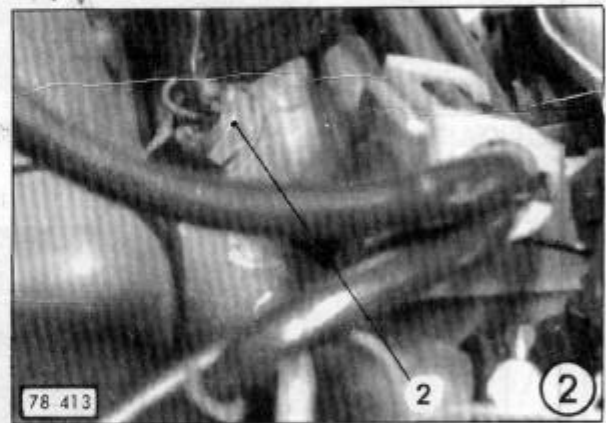
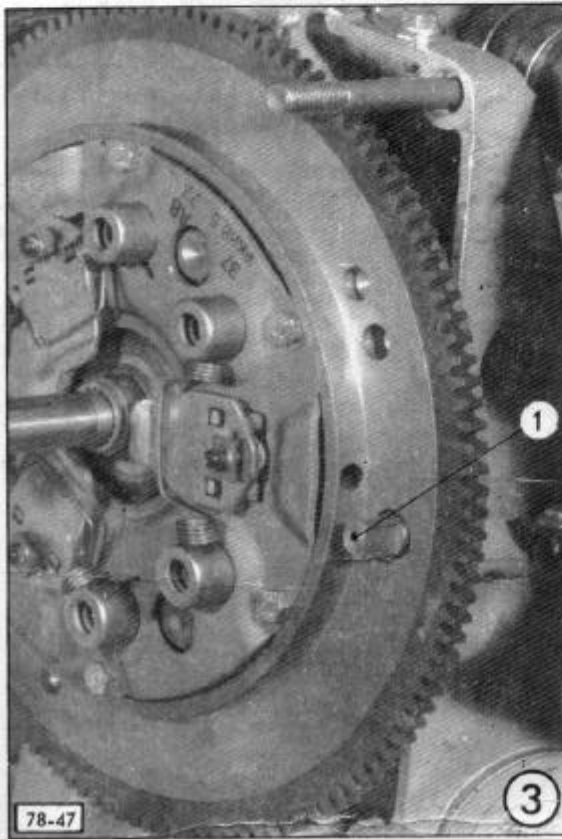
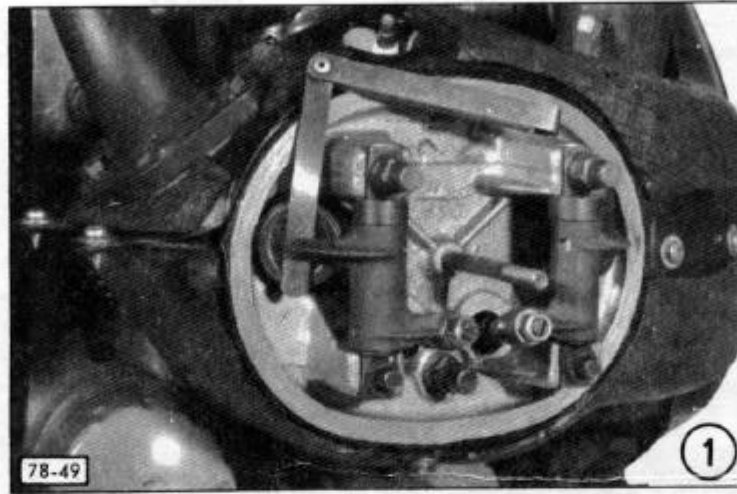
Se reglează jocul culbutorilor și se montează capacul chiulasei.

Se strnge piulița capacului chiulasei: cu 0,6 m.daN

Se montează captorul (2): fig. (2)

Se strnge cu: 2,9 m.daN (saibă plată)

OLTCIT	MOTOR 1120 cm	Op. no. T. 2. 112-0	1
TA1 OLT CIT TA1	REGLAJUL CULBUTORILOR ȘI CONTROLUL CALĂRII DISTRIBUȚIEI		Op. no. TA1. 112-07 3



Op.nr. TA2.112-0	REGLAJUL CULBUTORILOR SI CONTROLUL	OLTCIF 10
	CALARII-DISTRIBUTIEI	TA2 AT

I. REGLAJUL CULBUTORILOR

Reglajul trebuie făcut cu motorul rece

Se demontează tablele de acces laterale.

Se acoperă cu o cârpă colectoarele de evacuare.

Se scot fișele (1) de la bujii la cilindrii doi și patru fig.1

Se demontează capacele chiulaselor: fig.1

Reglarea jocului culbutorilor: fig.2

Se reglează fiecare culbutor în modul următor:

- a) Se rotește arborele cotit pentru ca talonul culbutorului de reglat să se găsească în partea opusă vârfului camei corespunzătoare (supapa complet închisă).
- b) Se reglează jocul culbutorului în "a".

Admisie - Evacuare: 0,20 la 0,25 mm

OBSERVAȚIE: Dacă motorul este montat pe autoturism se folosește o șurubelniță "A" cu cot pentru a ușura reglajul.

Montarea capaceelor chiulaselor fig.1

Se asigură că în planul de etanșare nu sînt asperități. El trebuie să fie curat și uscat.

Se lipește garnitura pe capac (soluție de lipit BOSTIK 1400) Se centrează corect capacele chiulaselor.

NOTA: Capacele chiulaselor inferioare și superioare sînt diferite. Respectați sensul lor de montaj. Capacul cu gura de umplere (2) se montează în partea stîngă.

Cuplul de strîngere al piuliței = 0,9 m, daN

Un montaj greșit al garniturilor, un centraj greșit sau o strîngere insuficientă a piuliței de fixare poate duce la pierderea totală a uleiului.

Se montează fișele bujiilor în suportii lor: fig.1

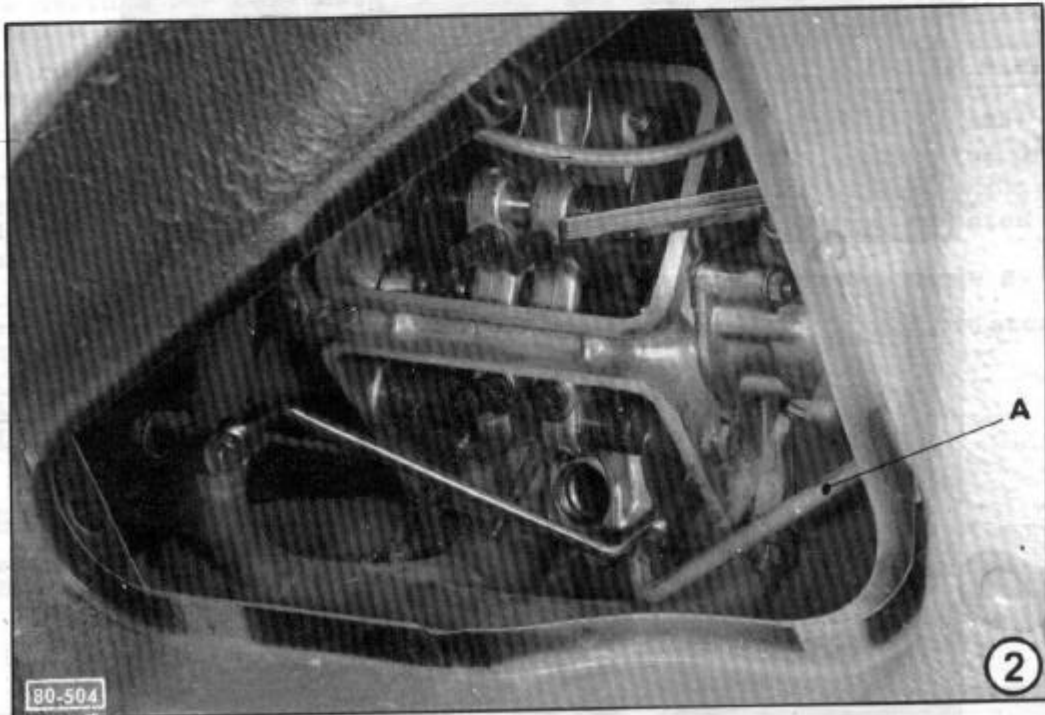
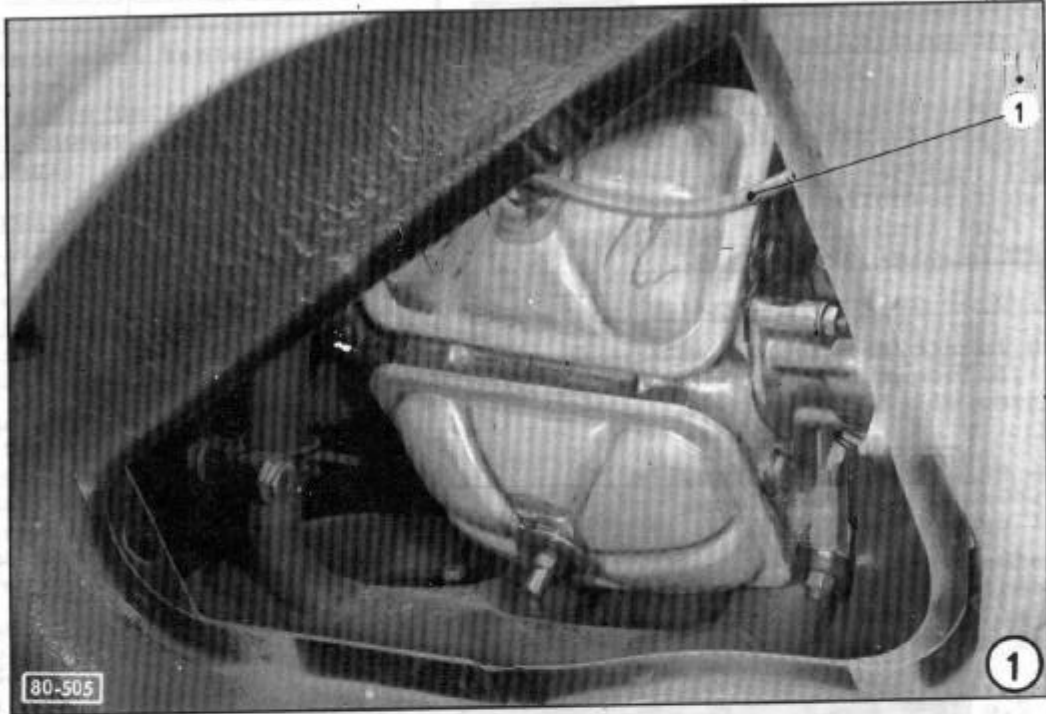
-Verificarea mersului în gol:

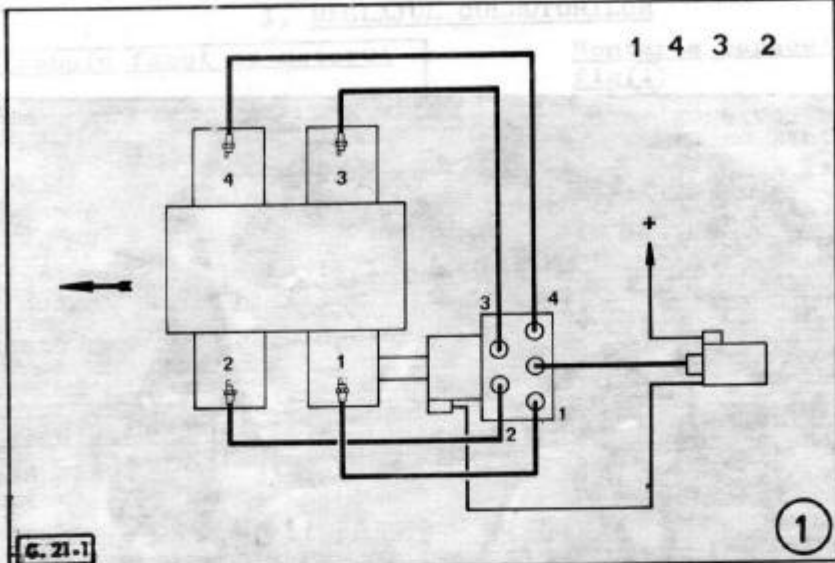
Se montează tablele laterale. Motorul fiind cald, se reglează mersul în gol dacă e necesar la 900 - 950 rot/min.

Se verifică etanșeitarea garniturilor.

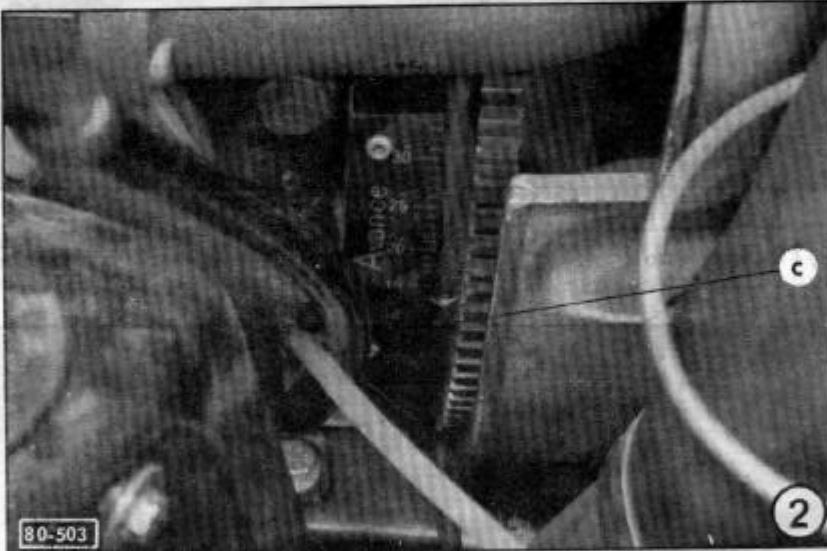
Se verifică nivelul de ulei și se completează dacă e cazul.

REGLAJUL CULBUTORILOR SI CONTROLUL
CALARII-DISTRIBUTIEI

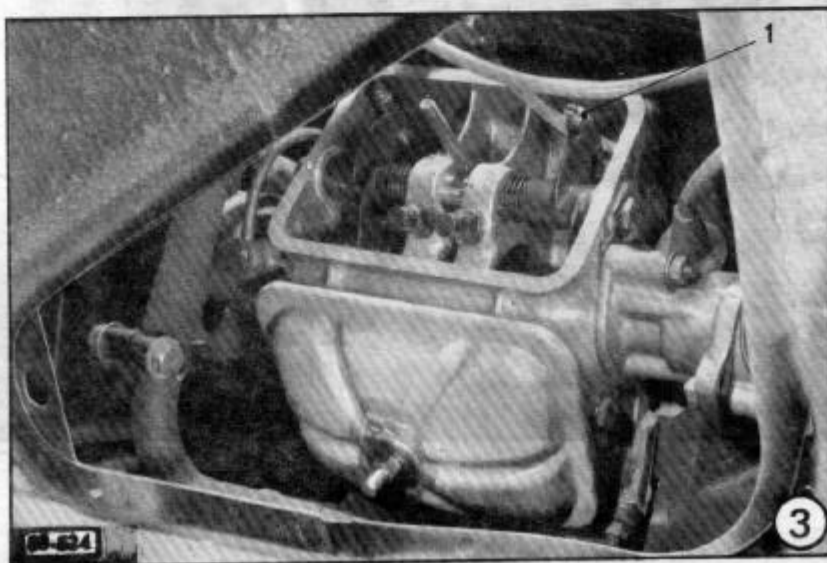




6.21-1



80-503



6-54

<u>OLTCIT</u>	REGLAJUL CULBUTORILOR SI CONTROLUL	<u>Op.nr.TA2,112-0</u>	5
<u>TA2</u>	CALARII DISTRIBUTIEI		

II. CONTROLUL CALARII DISTRIBUTIEI

Controlul trebuie făcut cu motorul rece. Controlul poate fi început indiferent, de la arborele cu came stînga sau arborele cu came dreapta

Se demontează tablele laterale de acces.

De fiecare parte se demontează numai capacul superior al chiulaselor.

Controlul calării arborelui cu came stînga: fig. 2

a) Se rotește arborele cotit în sensul de funcționare pînă cînd: supapa de evacuare a cilindrului nr.1 este deschisă la maxim.

Se rotește în continuare pînă cînd reperul de pe volant se găsește în fața reperului 10° "c" al sectorului gradat în așa fel încît o tijă de $\varnothing = 5 \text{ mm}$ să poată pătrunde în creștătura Volantului.

b) La culbutorul de admisie al cilindrului Nr.1:
Se deșurubează contrapiulița (1) și se acționează asupra șurubului de reglaj astfel încît să nu fie nici joc nici strîngere între acest șurub și coada supapei.
Se strînge contrapiulița (1) fără a forța.

c) Se rotește arborele cotit sau o rotație în sensul de funcționare pînă ce reperul de pe volant se găsește din nou în fața reperului 10° al sectorului gradat în așa fel încît tija de $\varnothing = 5 \text{ mm}$ să poată pătrunde în creștătura volantului.

d) La culbutorul de admisie se stabilește jocul între șurubul de reglaj și coada supapei: fig. 3
Acest joc trebuie să fie cuprins între 0,5 și 1 mm.

LEGENDA DESENULUI: fig. 1

Săgeata ← indică partea din față a autoturismului

Controlul calării arborelui cu came dreapta:

Se procedează la fel acționînd asupra cilindrului nr. 3

Reglarea culbuturilor: fig. 3
Se reglează culbutorii de admisie de la cilindrii Nr.1 și 3.
Admisie = 0,20 la 0,25 mm

Montarea capacelor de chiulase:

- Se asigură că planul de etanșare nu are asperități. El trebuie să fie curat și uscat.
- Dacă este necesar se lipesc garniturile pe capace. (soluție de lipit BOSTIK 1400)
- Se pun la loc capacele chiulaselor corect centrate (capacul pe care se află gura de umplere se montează în partea stîngă).

Cuplul de strîngere: 0,9 m.daN.

ATENȚIE: Un montaj greșit al garniturilor, un centraj greșit sau o strîngere insuficientă a piuliței de fixare poate duce la pierderea totală a uleiului.

Verificarea după reglaj:

- Se verifică nivelul de ulei.
- Se pornește motorul și se verifică etanșeitarea garniturilor.
Se reglează mersul în gol, dacă este necesar.
Se montează tablele laterale de acces.

REPARAREA UNEI CILINDRULUI

2	Op. nr. TA2. 112-3 M-211.5AT.10.100	REPARAREA UNEI CHIULASE MOTOM	OLTCIT
			TA2

S. D. V. -uri speciale

A : Dispozitiv de rodat supape

D : Dispozitiv pentru montare
simering arbore cu came.

Cod: D.2o-174/4

B : Dispozitiv pentru montare si-
mering arbore cu came spre
ruptor distribuitor.
Cod: D.2o-172/2

E : Dispozitiv de comprimare re-
soarte supape (universal).

C : Cheie pentru imobilizare roată
arbore cu came.
Cod: S.2o-174

F : Extractor pentru ax culbutor
Cod: D.2o-179

G : Suport pentru fixare chiula-
să în menghină.
Cod: D.2o-18o

CUPLURI DE STRINGERE

Cupluri de stringere obligatorii (cheie dinamometrică) Cuplul în m.daN.

Surub de obturare ax culbutori:.....1,5

Piuliță fixare roată arbore cu came:.....8,2

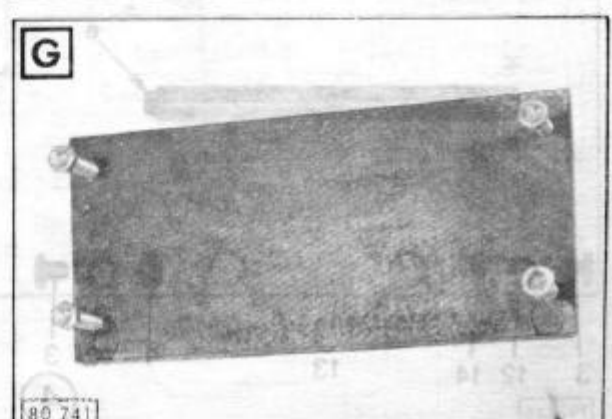
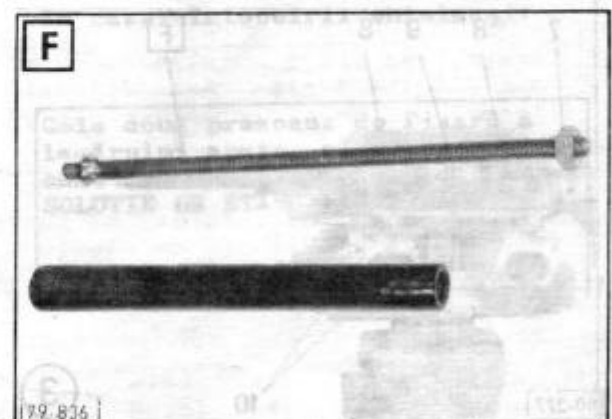
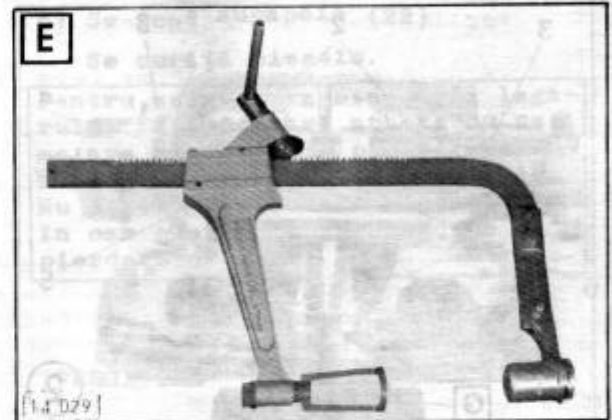
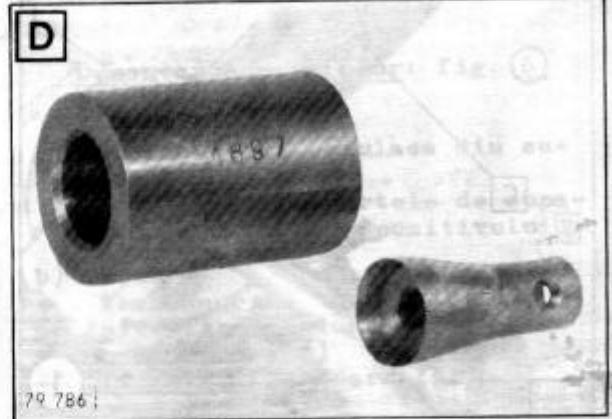
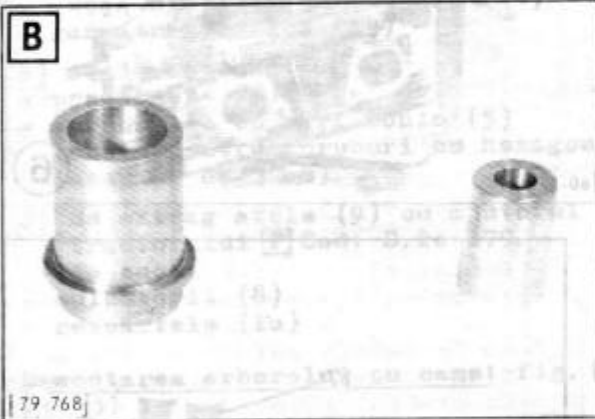
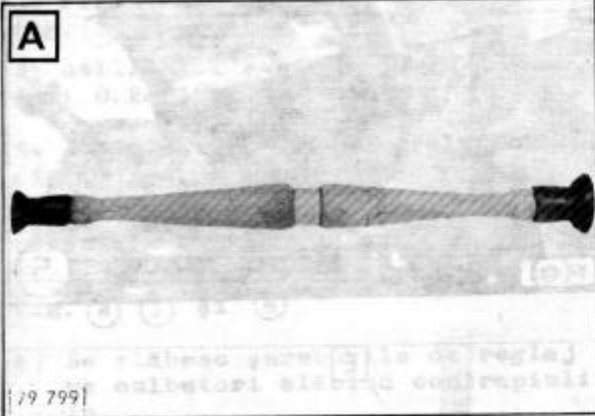
Cupluri de stringere recomandate:..... Cuplul în m.daN.

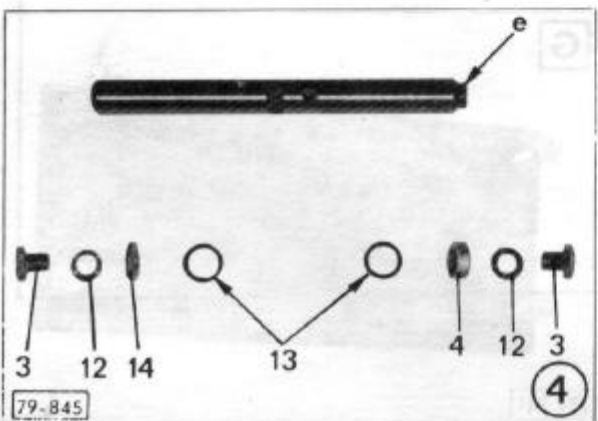
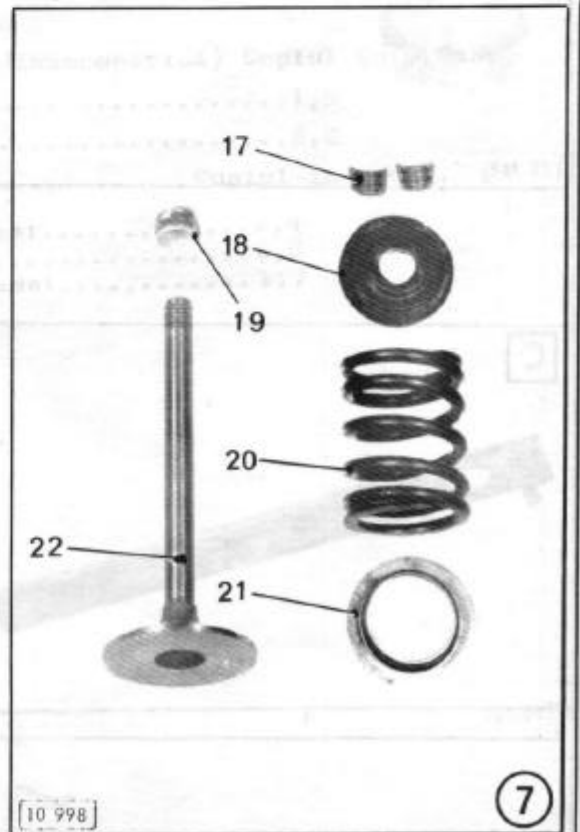
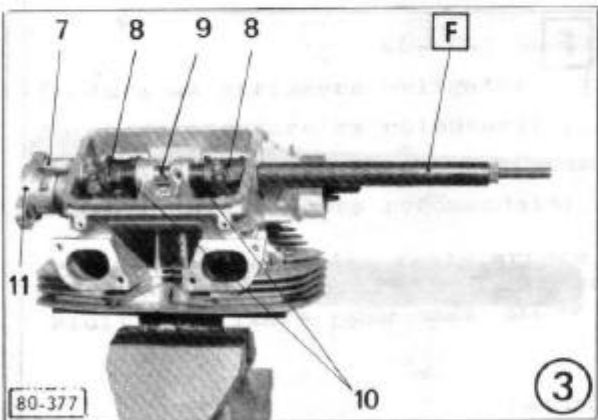
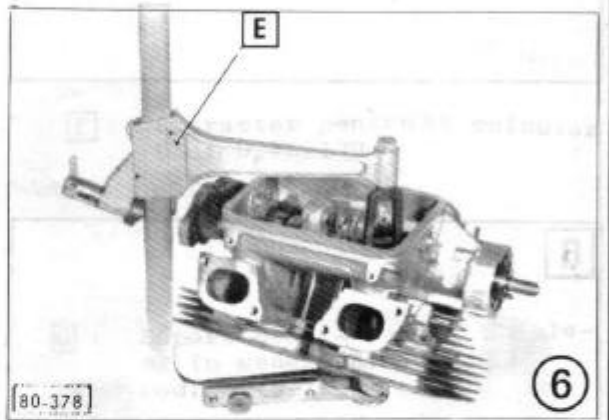
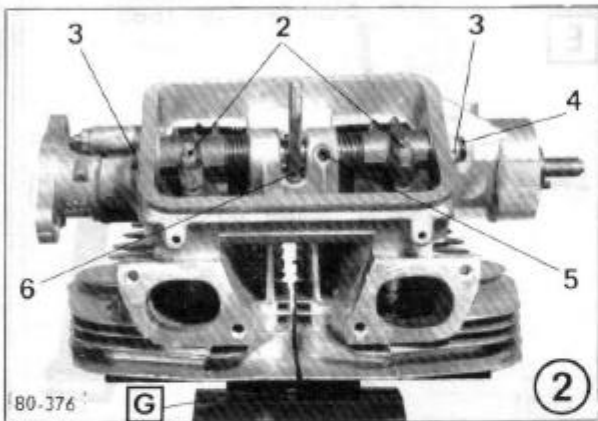
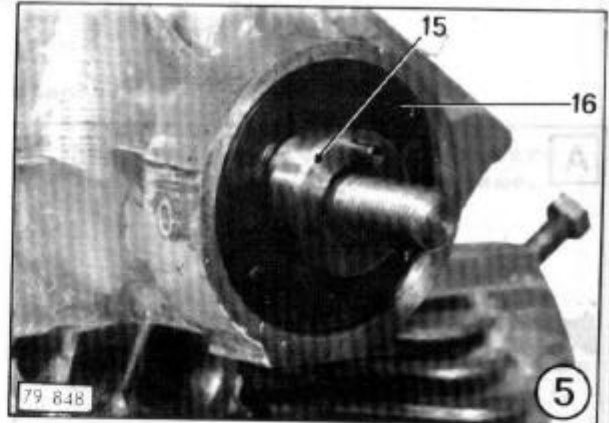
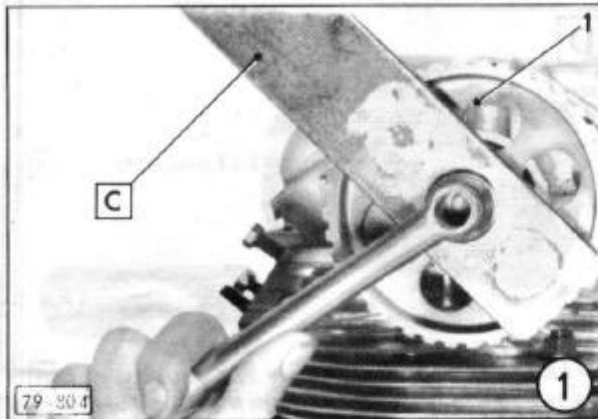
Prezon fixare palier spate arbore cu came:.....0,4

Prezon fixare roată arbore cu came:.....2,8

Piuliță fixare palier spate arbore cu came:.....1,7







REPARAREA UNEI CHIULASE

DEMONTARE

Se fixează chiulasa în menghină:
fig. ②

Se utilizează suportul [G]
Cod: D. 20-180

Se demontează roata arborelui cu came
fig. ①

Se utilizează cheia [C] Cod: S. 20-174
pentru imobilizarea roții (1).

Demontarea axelor de culbutori (9):
fig. ② ③ și ④

a) Se slăbesc șuruburile de reglaj (2)
pe culbutori slăbind contrapiulițe-
le.

b) De pe fiecare capăt de axă se de-
montează:

- șurubul obturator (3) și gaiba de
cupru (12)
- bucașa distanțieră (4) sau (14)
- garnitura torică (13)

c) Se demontează:

- prezoanele (6)
- șuruburile cu vîrf conic (5)
(cheie pentru șuruburi cu hexagon
interior de 3 mm).

d) Se extrag axele (9) cu ajutorul ex-
tractorului [F] Cod: D. 20-179.

Se scot:

- culbutorii (8)
- resoartele (10)

Demontarea arborelui cu came: fig. ③
și ⑤

a) Se demontează piulițele (7) de
fixare a lagărului spate (11)

b) Se dezlipește lagărul (11) lo-
vind ușor cu un ciocan de me-
tal moale pe extremitatea arbo-
relui cu came (15) și se scoa-
te ansamblul.

Arborele cu came și lagărul spate
formează un ansamblu nedemon-
tabil.

c) Se demontează simeringul față (16).

Demontarea supapelor: fig. ⑥
și ⑦

a) Se demontează chiulasa din su-
portul [G]
Se comprimă resoartele de supa-
pă cu ajutorul dispozitivului [E]

b) Se scot:

- semiconurile de oprire (17)
- talerele superioare (18)
- resoartele (20)
- talerele inferioare (21)
- garniturile (19)

c) Se scot supapele (22)

Se curăță piesele.

Pentru asigurarea etanșării lagă-
rului față fiecare arbore cu ca-
me are microcanale prelucrate în
zona de contact cu simeringul.
Nu distrugeți aceste microcanale
în caz contrar se va produce o
pierdere de ulei.

PREGATIRE

În cazul înlocuirii chiulasei:

Cele două prezoane de fixare a
lagărului spate al arborelui cu
came trebuie să fie montate cu
SOLUȚIE DE ETANSARE-FRINARE

Cuplul de stringere: 0,4 m.daN.

6	Op. nr. TA2.112-3	REPARAREA UNEI CHIULASE	OLTCIT
			TA 2

Se rectifică scaunele de supape dacă este necesar. Scaunele trebuie să fie rectificate conform unghiurilor date în desenele din fig. ① și ②.

Rectificarea supapelor: fig. ① și ②

Supape	unghiuri (grade)	∅ taler (mm)	∅ tija (mm)	lungime (mm)
Admisie	120	39	8-8,895	97,4
Evacuare	90	34	8,5-0,021 -0,036	96,3

b) Se rectifică suprafețele de contact ale talerelor supapelor conform valorilor unghiurilor de mai sus.

c) Pe talerile supapelor se face un ușor șanfren în "a".

Se rodează supapele:

Se utilizează dispozitivul de rodare supape **A**.

Condiții:

- Pe supape: Diametrul mare al suprafeței de lucru a talerului să fie egal cu cel mai mare diametru al talerului.
- Pe scaune: Lățimea "b" a suprafeței de contact cu supapa să fie de:

Admisie : 1 la 1,4 mm

Evacuare : 1,4 la 1,8 mm

Curățați cu grijă chiulasele în scopul de a elimina toate urmele de pastă de șlefuit din canalele de admisie și evacuare.

Se suflă cu aer comprimat, de asemenea și canalele de ungere.

Dacă acestea sînt obturate se introduc într-o baie de diluant celulozic timp de aproximativ o oră. Se suflă cu aer comprimat.

Încercarea supapelor sub sarcină:

Lungimea sub sarcină (mm)	Sarcină (kg)	Lung. sub sarcină (mm)	Sarcină (kg)	Sensul de înfășurare
32	25,4±2,5	24	59,6±2	stînga

Pregătirea arborelui cu came (pentru chiulasa stînga): fig. ③ și ④

a) Lagărul spate: Se demontează simeringul (1). Se montează un simering nou cu ajutorul dispozitivului B Cod: D.20-172/2.

b) Extremitatea față: Dacă este necesar se înlocuiește știftul elastic (4) (antrenarea roții). Se montează orientînd fanta "c" către exteriorul arborelui cu came.

Cazul înlocuirii prezonului (3) al arborelui cu came: fig. ⑤

Prezonul de fixare (3) al roții trebuie să fie montat cu SOLUȚIE DE ETANSARE-PRINARE

Cuplul de strîngere: 2,8 m.daN

Montarea supapelor: fig. ⑥ și ⑦

a) Se ung tijele supapelor și ghidurile. Se introduc supapele în ghiduri.

b) Se introduc garniturile de etanșare (5) se schimbă garniturile după fiecare demontare.

Diametrul interior al garniturilor (5): - evacuare = 8,5 mm
- admisie = 8 mm

Se introduce garnitura (5) pe tija supapei pînă ce ea ajunge în capătul ghidului.

Se utilizează o țevă ∅ interior = 8,5 mm pentru a introduce complet garnitura.

c) Se montează pe fiecare tijă de supapă:

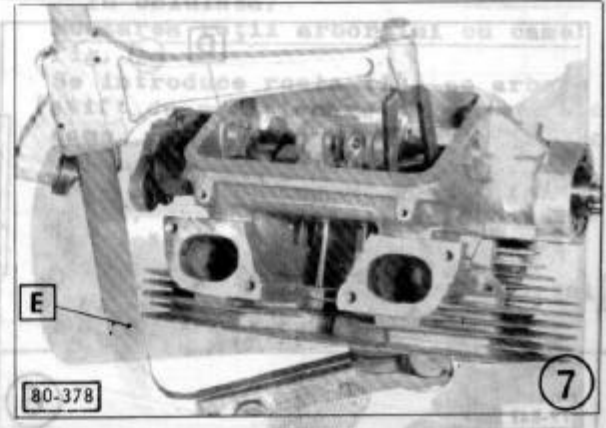
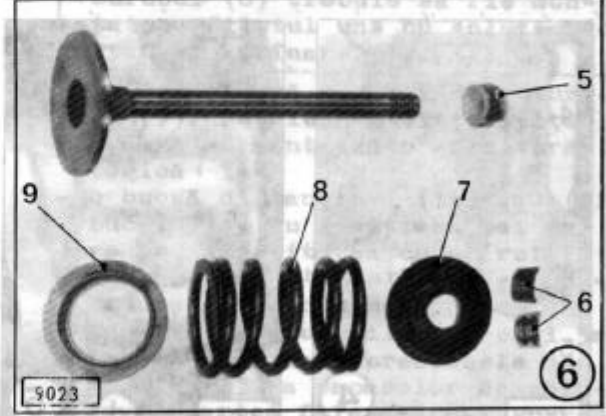
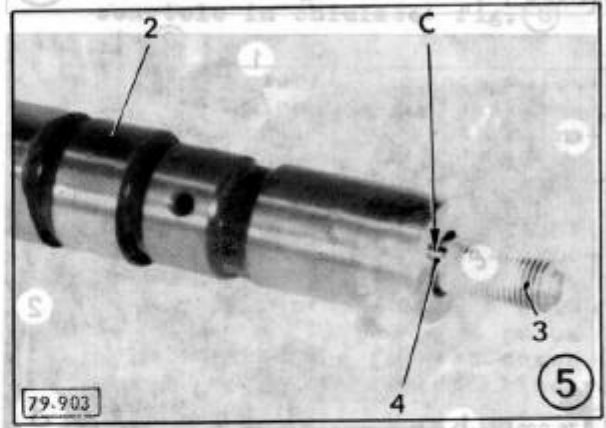
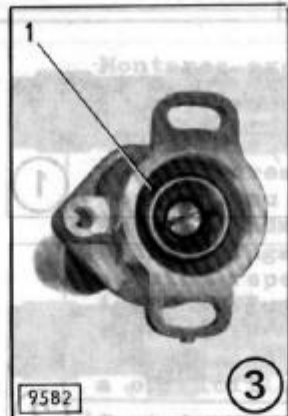
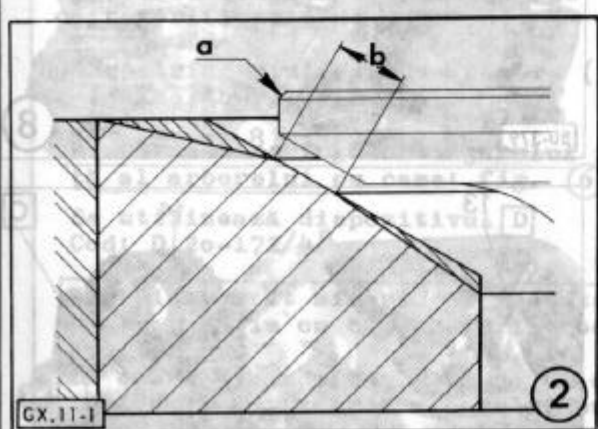
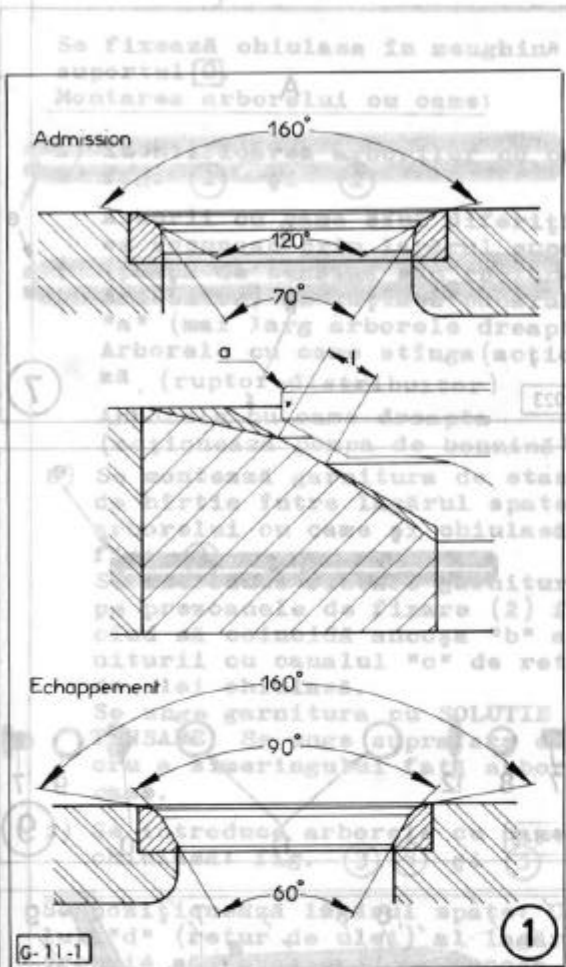
- talerul inferior (9)
- resortul (8)
- talerul superior (7)

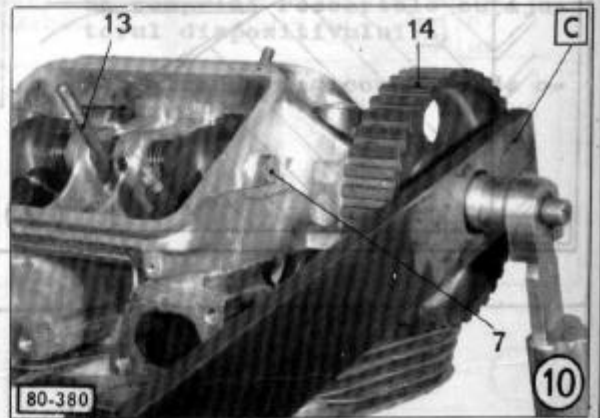
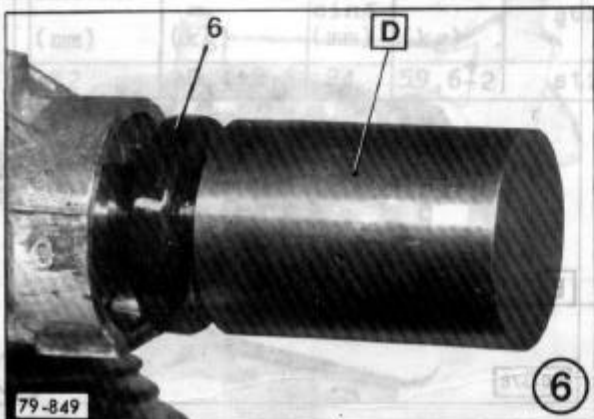
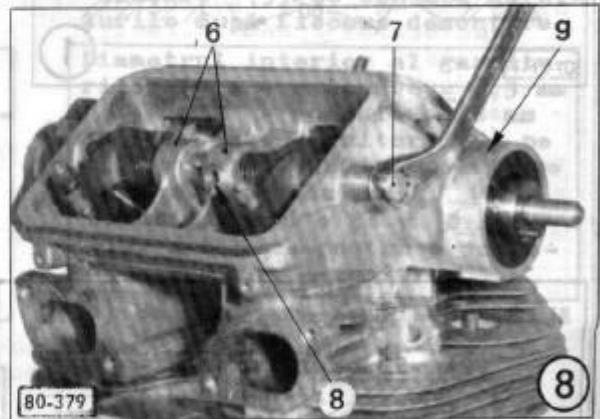
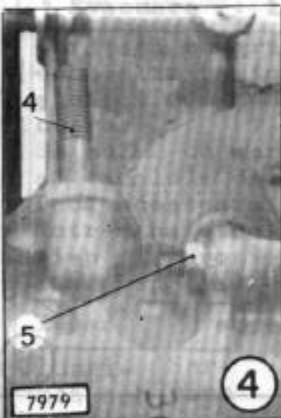
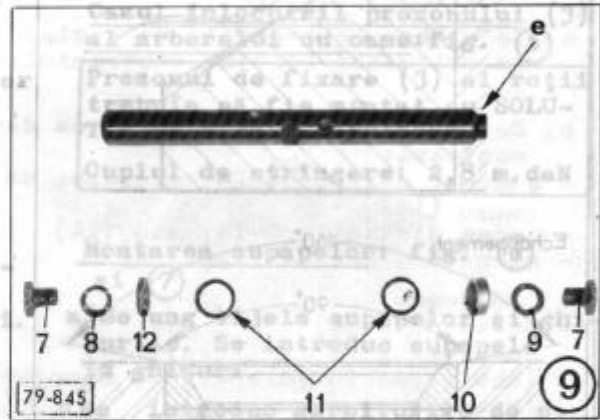
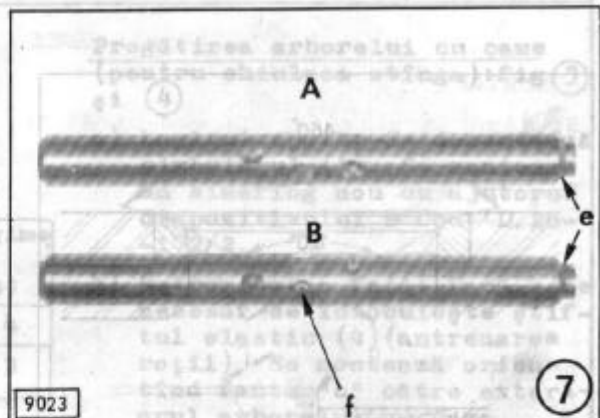
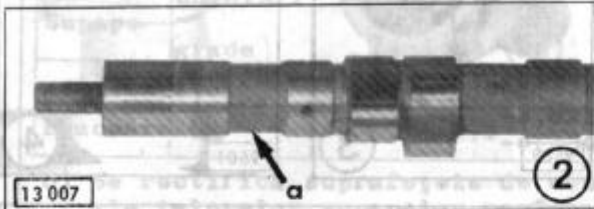
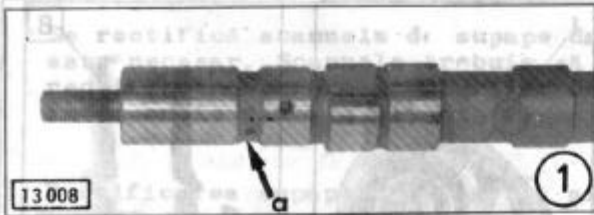
Se comprimă resortele cu ajutorul dispozitivului **E**.

Se introduc semiconurile de oprire. (6)



7





OLT CIT	REPARAREA UNEI CHIULASE	Op. nr. TA2.112-3	9
TA 2			

Se fixează chiulasa în menșină cu suportul **G**.
Montarea arborelui cu came:

a) Identificarea arborilor cu came: fig. ① și ②

Arborii cu came sînt diferiți și se recunosc prin lagărul suport (pompa de benzină sau ruptor-distribuator) și lățimea canalului "a" (mai larg arborele dreapta) Arborele cu came stînga (acționează ruptor-distribuator)

Arborele cu came dreapta (acționează pompa de benzină)

b) Se montează garnitura de etanșare de hirtie între lagărul spate al arborelui cu came și chiulasă: fig. ③

Se introduce fiecare garnitură (1) pe prezoanele de fixare (2) făcînd să coincidă ancoșa "b" a garniturii cu canalul "c" de retur de ulei chiulasă.

Se unge garnitura cu SOLUȚIE DE ETANȘARE. Se unge suprafața de lucru a simeringului față arbore cu came.

c) Se introduce arborele cu came în chiulasă: fig. ③ ④ și ⑤

Se poziționează lagărul spate: Canalul "d" (retur de ulei) al lagărului trebuie să corespundă cu ancoșa "c" a chiulasei. Adică canalul trebuie dirijat către orificiul de evacuare.

(În cazul chiulasei dreapta orientarea prezoanelor de fixare (4) ale pompei de benzină trebuie să fie către orificiile de admisie).

d) Se strîng piulițele de fixare (5) (șaibe) cu: 1,7 m.daN.

Montarea simeringului lagărului față al arborelui cu came: fig. ⑥

Se utilizează dispozitivul **D**
Cod: D.20-172/4.

Trebuie montat simeringul (6) atunci cînd arborele cu came este introdus complet. În caz contrar simeringul va fi deteriorat la trecerea arborelui cu came.

Montarea axelor de culbutori:

Identificarea axelor: fig. ⑦

- Axele de admisie stînga și de evacuare dreapta "A" sînt identice și nu au reper.
- Axele de admisie dreapta și evacuare stînga "B" sînt identice și sînt reperate cu un orificiu infundat în "f".
- Acest reperaj este foarte important pentru orientarea corectă a orificiilor de ungere.

a) Se introduc culbutorii și resoartele în chiulase: fig. ⑧ și ⑨

Toți culbutorii și resoartele sînt identice. Resoartele trebuie să se sprijine pe lagărele centrale (6)

b) Se ung axele și se introduc în chiulase cu umărul "e" dirijat către lagărul față "g" al arborelui cu came.

Se montează provizoriu un șurub de obturare (7) pentru a putea orienta axa și a face să corespundă gaura infundată de blocare cu șurubul (8).

Șurubul (8) trebuie să fie montat cu filetul uns cu soluție de etanșare-frînare.

Se demontează șurubul de obturare (7). Pe fiecare extremitate de axă se montează o garnitură torică (11)

- o bucă distanțieră (10) sau (12) bucă (10) cu înălțimea mai mare pe extremitatea cu umărul "e".
- un șurub de obturare (7) și garnitura sa de cupru (9).

Se strîng șuruburile (7) cu: 1,5 m.daN. Se montează prezoanele de fixare (13) a capacelor de chiulasă, partea filetată mai scurtă în chiulasă.

Montarea roții arborelui cu came: fig. ⑩

Se introduce roata (14) pe arbore (știft de poziționare pe arborele cu came) Se imobilizează roata (14) cu ajutorul cheii **C** Cod: S.20-174. Cuplul de strîngere al piuliței 8,2 m.daN. (șaiță plată) (cheie dinamometrică)

Se demontează chiulasa din suportul **G**

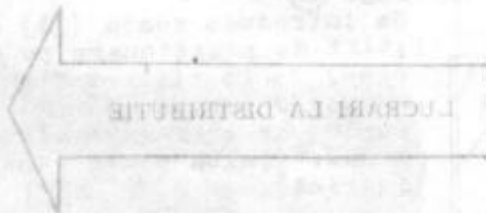
2	Op. nr. TA2.122-4	LUCRARI LA DISTRIBUTIE	"OLTCIT"
			TA2

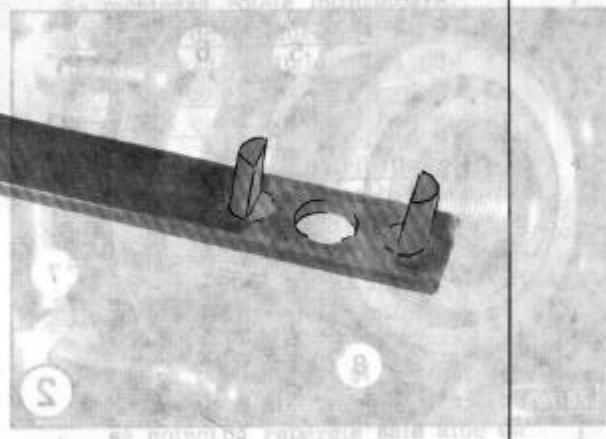
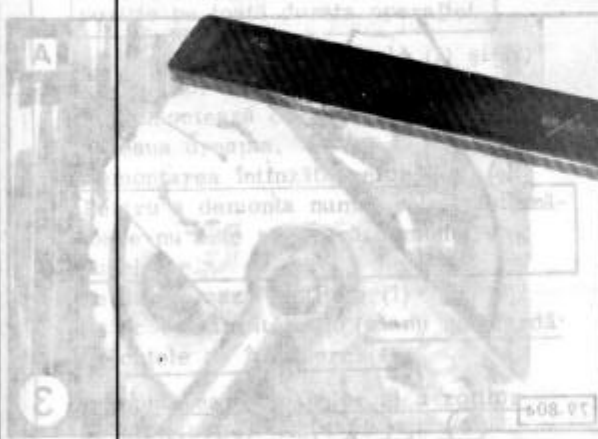
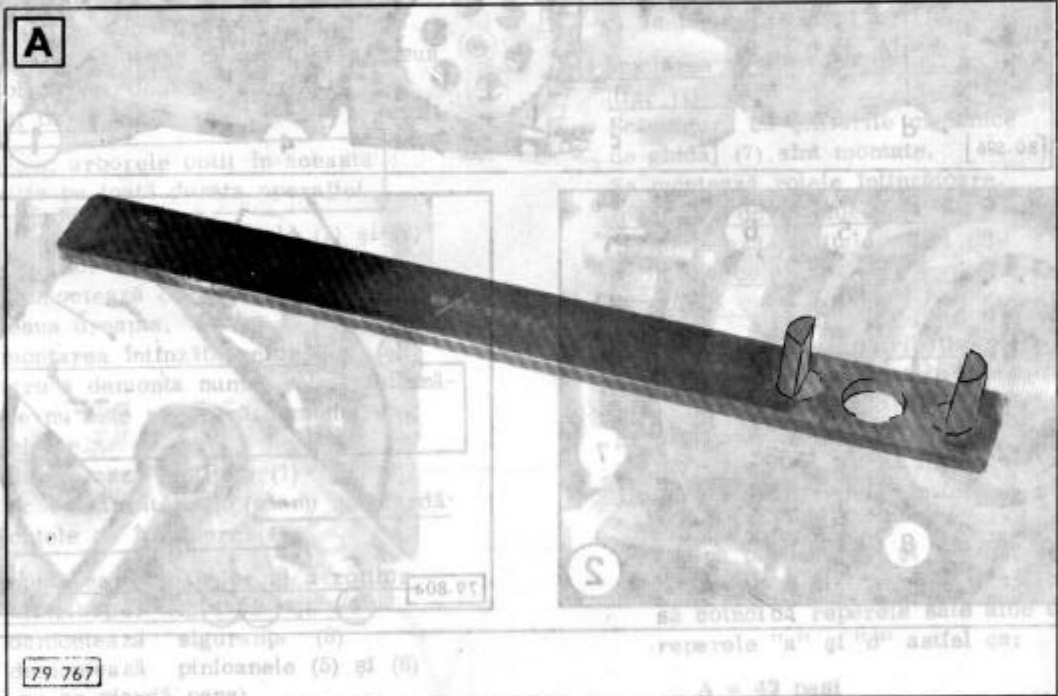
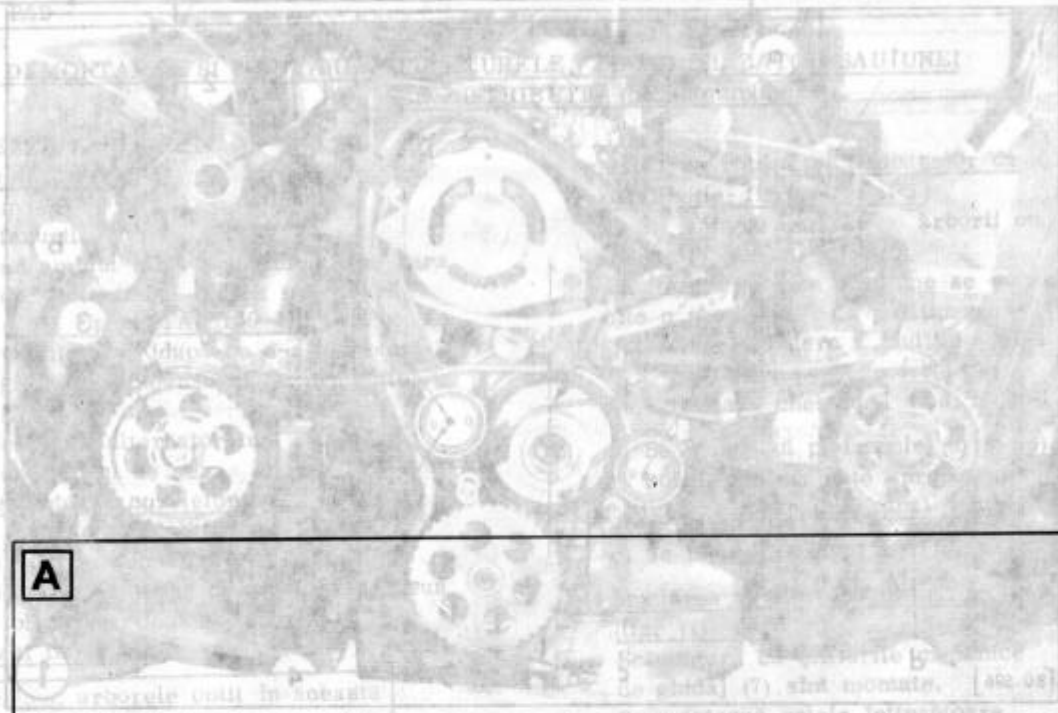
S. D. V. - URI SPECIALE

A : Cheie pentru imobilizare roată
arbore cu came
Cod: S.20-174

CUPLURI DE STRINGERE

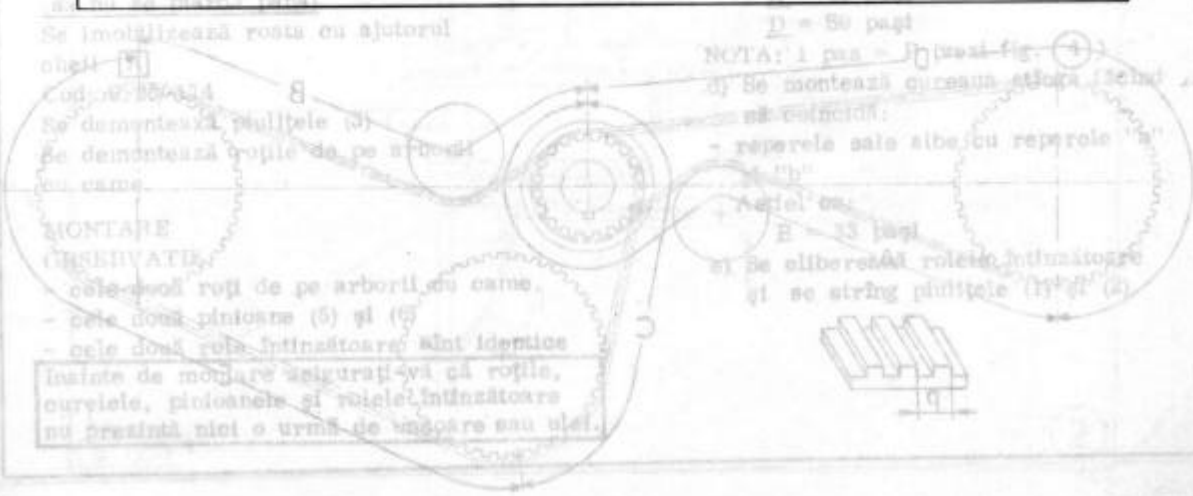
<u>Cupluri de strângere recomandate;</u>	<u>Cuplul 0în m.daN</u>
Piulița roții arborelui cu came.....	8,2
Piulița de fixare a rolei întinzătoare.....	1,8
Piulița de fixare a ventilatorului.....	23





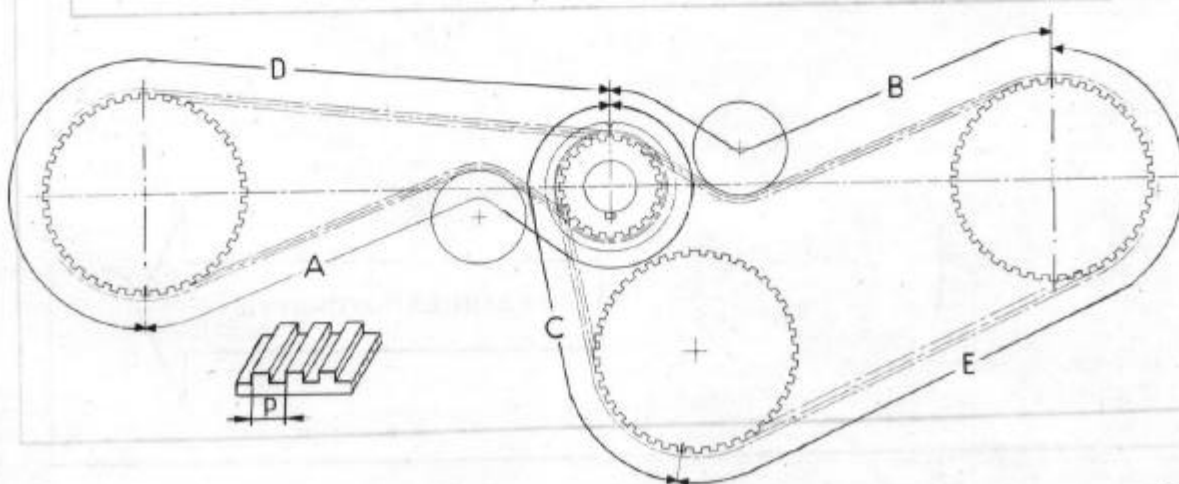
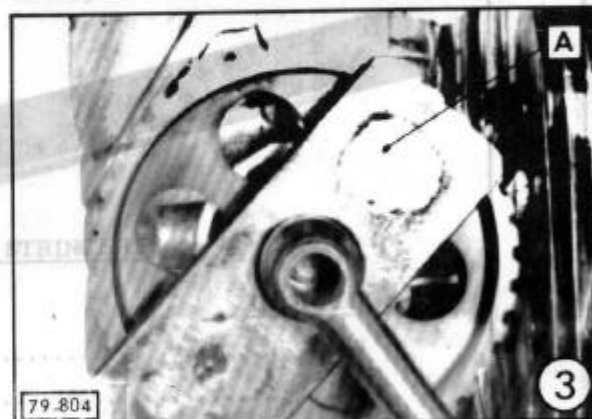
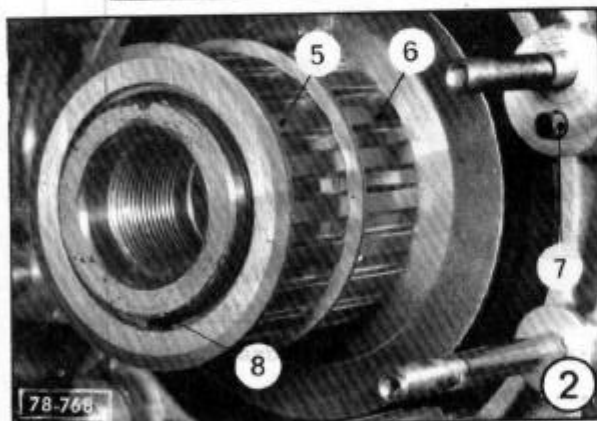
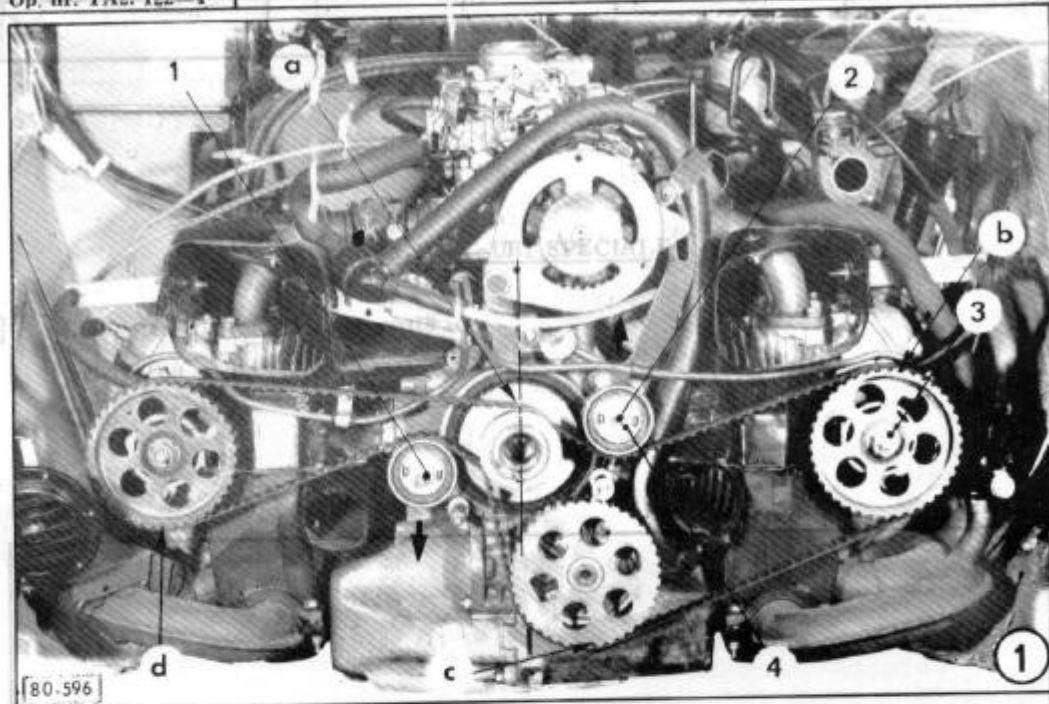
Se monteaza siguranta (6) si pinioanele (5) si (6) la arborele cu came (3).

Se monteaza curelele (1) si rula intinzatoare (2) de pe arborii cu came (3) si se elibereaza rula intinzatoare (2) si se strung pultele (1) si (2).



4

C 10-148



TA2

**DEMONTAREA SI MONTAREA UNEI CURELE, UNUI INTINZATOR SAU UNEI
ROTI DE DISTRIBUTIE (pe autoturism)**

DEMONTARE**Se demontează:**

- masca
- farurile
- ansamblul tablă antirecirculare-bara de protecție și masca inferioară (Vezi Op. nr. TA2.100-4).
- ventilatorul (după ce s-a demontat ghidajul și manșonul de protecție)
- filtrul de aer
- cureaua alternatorului
- colectorul de aer

Demontarea curelelor: fig. ①**a) Poziționarea distribuției**

Se rotește arborele cotit pentru a aduce reperul "a" de pe pînion în sus în planul vertical al motorului (vezi fotografia)

Se lasă arborele cotit în această poziție pe toată durata operației.

b) Se deșurubează piulițele (1) și (2) ale roților întinzătoare.

Se demontează cureaua stînga apoi cureaua dreapta.

Demontarea întinzătoarelor: fig. ①

Pentru a demonta numai rolele întinzătoare nu este necesară demontarea curelelor.

Se demontează piulițele (1) și (2).

Se scot întinzătoarele (să nu se piardă plăcuțele de închidere (4))

Demontarea pinioanelor și a roților de distribuție: fig. ①, ② și ③

Se demontează siguranța (8).

Se demontează pinioanele (5) și (6) (să nu se piardă pana)

Se imobilizează roata cu ajutorul cheii [A]

Cod: S.20/174

Se demontează piulițele (3)

Se demontează roțile de pe arborii cu came.

MONTARE**OBSERVAȚIE:**

- cele două roți de pe arborii cu came,
- cele două pinioane (5) și (6)
- cele două role întinzătoare sînt identice

Înainte de montare asigurați-vă că roțile, curelele, pinioanele și rolele întinzătoare nu prezintă nici o urmă de unsoare sau ulei.

Montarea roților și pinioanelor de distribuție: fig. ② și ③

a) Se montează roțile pe arborii cu came:

Pe fiecare arbore cu came se montează cîte o roată (stift de poziționare)

Cuplul de strîngere a piuliței (șabă plată) 8,2 m. daN).

Se utilizează cheia [A] Cod: S.20-174.

b) Se montează pinioanele (5) și (6) cu gulerile îndreptate spre fața motorului (să nu se uite pana)

c) Se montează siguranța (8).

Montarea roților întinzătoare:

(fig. ① și ②)

Se asigură că știfturile mecanice de ghidaj (7) sînt montate.

Se montează rolele întinzătoare.

(plăcuțele de închidere (4) spre exterior)

Se montează piulițele (1) și (2)

(șabă de contact)

Montarea curelelor: fig. ① și ④

a) Se poziționează distribuția:

Reperul "a" fiind plasat în planul vertical al motorului, către în sus, se poziționează reperatele "b" și "d" ale roților după cum indică figura alăturată.

b) Se comprimă rolele întinzătoare (în sensul săgeților)

Se strîng piulițele (1) și (2)

c) Se montează cureaua dreapta făcînd să coincidă reperatele sale albe cu reperatele "a" și "d" astfel ca:

$$A = 43 \text{ pași}$$

$$D = 50 \text{ pași}$$

NOTA: 1 pas = P (vezi fig. ④)

d) Se montează cureaua stînga făcînd să coincidă:

- reperatele sale albe cu reperatele "a" și "b"

Astfel ca:

$$B = 33 \text{ pași}$$

e) Se eliberează rolele întinzătoare și se strîng piulițele (1) și (2)

6	Op. nr. TA2.122-4	LUCRARI LA DISTRIBUTIE	"OLT CIT"
			TA2

Intinderea curelelor: fig. (1)

Se rotește arborele cotic cu 90° în sensul normal de mers.

Se slăbește piulița (1) a rolei întinzătoare stînga pentru a o elibera și se strînge cu 1,8 m.daN.

Se rotește arborele cotic cu o rotație în sens normal de mers și se efectuează aceeași operație pentru rola întinzătoare dreapta.

Se montează:

- colectorul de aer
- cureaua alternatorului
- ventilatorul

Strîngerea ventilatorului: fig. (2) :

Se montează "racul" (3) rondela elastică (2) și piulița (4)

(fața și filetul unse)

Se orientează "racul cu dinți în poziție orizontală atunci cînd motorul este la punctul de aprîndere.

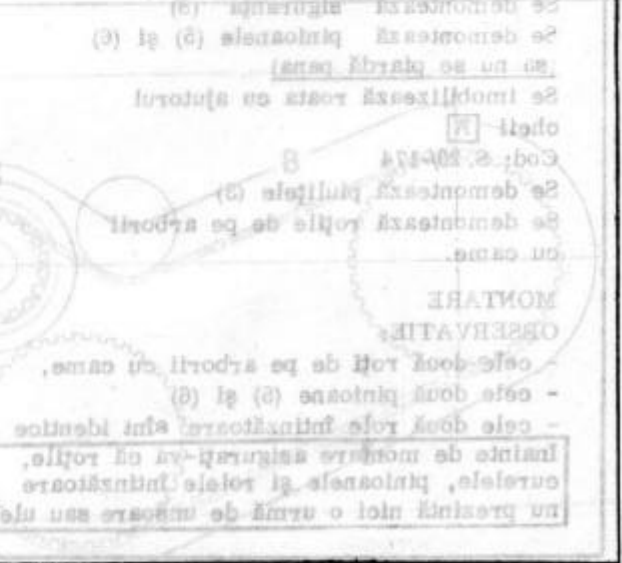
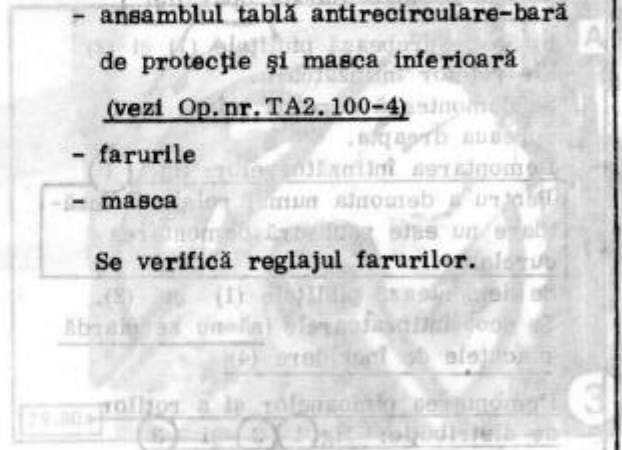
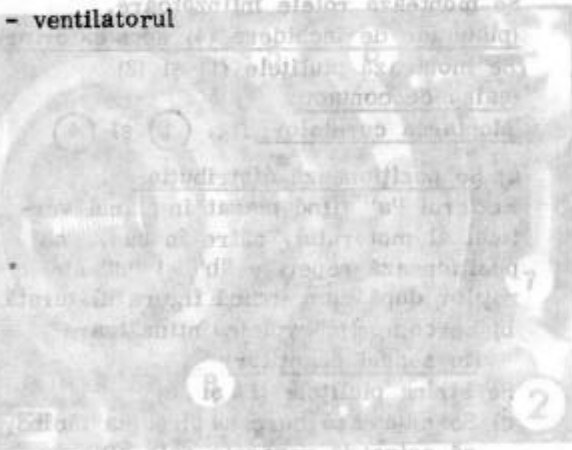
Se strînge piulița cu 23 m.daN.

Se montează manșonul de protecție și ghidajul manivelei.

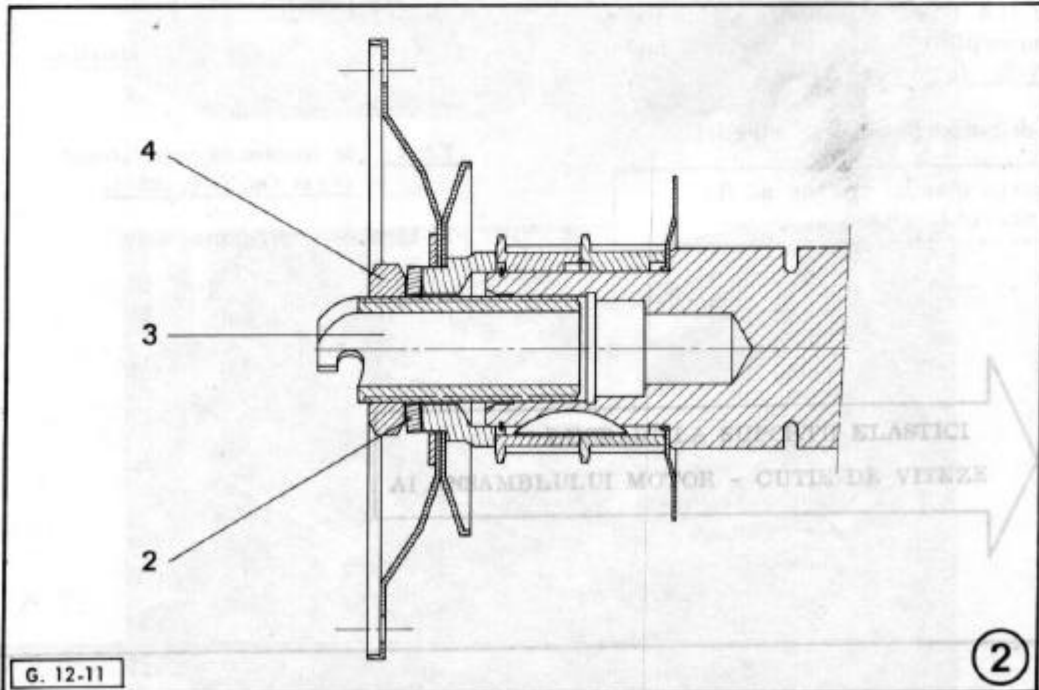
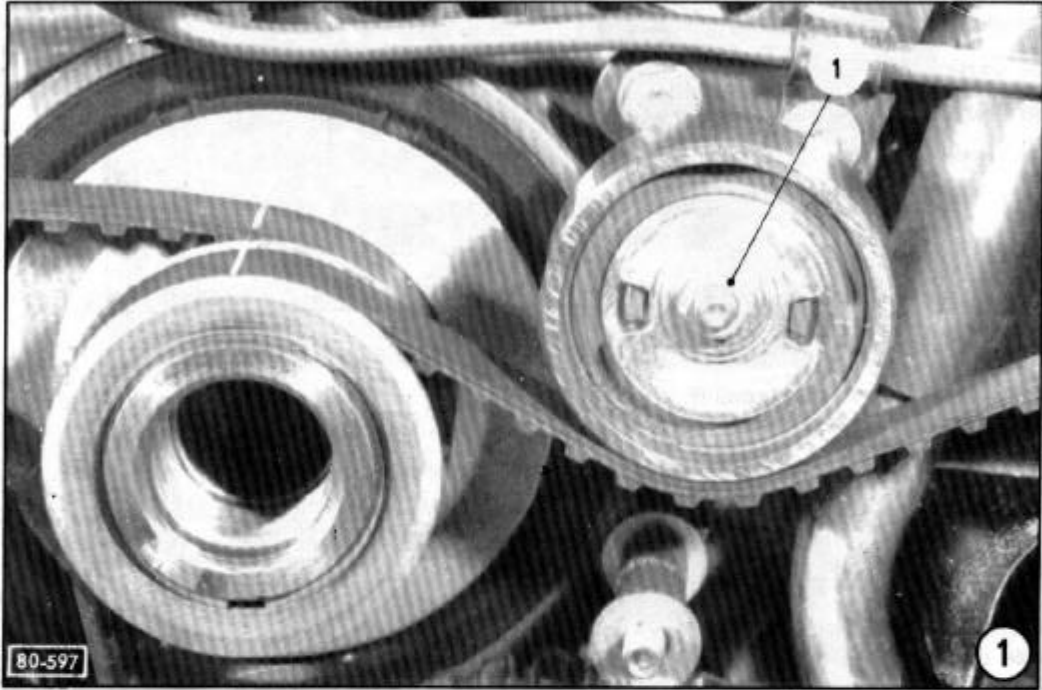
Se montează

- filtrul de aer
- ansamblul tablă antirecirculare-bară de protecție și masca inferioară (vezi Op.nr. TA2.100-4)
- farurile
- masca

Se verifică reglajul farurilor.



"OLTICIT"	MOTOR	Op. n° TA2. 122-4	
OLTICIT TA2	LUCRĂRI LA DISTRIBUȚIE	Op. nr. TA2. 122-4	7



CUPLURI DE STRINGERE

Cupluri recomandate:

Suruburi de fixare a suportilor elastici

(pe carterul motorului.....)

Suruburi de fixare a suportilor elastici

(pe traversă).....

Cupluri în m. daN:

TA1

TA2

2,5

5,5

5,3

4,5

DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI SUPORT ELASTIC FATA

DEMONTARE

Se calează fața autoturismului.

TA 1: Se demontează ventilatorul

(Vezi Op. TA1. 225-1)

Se demontează șuruburile (1) (TA 1)

sau (4) (TA 2) de fixare a suportilor
elastici; fig. ① și ③Se ridică ușor ansamblul motor
cutie de viteze cu ajutorul unui cric
plasat sub carterul motorului
(interpunând o bucată de lemn)Se demontează piulițele (2) de fixare
a suportilor elastici pe colectorul de
aer (TA 1) sau șuruburile (3) de fixare
a suportilor elastici pe carterul motor
(TA 2) fig. ② și ③

Se demontează suportii elastici

Suportii elastici trebuie să fie
de același fabricant.

MONTARE

Se introduc suportii elastici

Se montează piulițele (2) (TA 1) sau
șuruburile (3) (TA 2); fig. ② și ③

Se strâng piulițele (2) cu: 2,5 m. daN

Se strâng șuruburile (3) cu: 5,5 m. daN

Se lasă ansamblul motor-cutie de viteze
pe suportii elastici.Se montează și se strâng șuruburile
(1) (TA 1) sau (4) (TA 2); fig. ① și ③Cuplul de strângere al șuruburilor
(1): 5,3 m. daNCuplul de strângere al șuruburilor
(4): 4,5 m. daNTA 1: Se montează ventilatorul
(Vezi Op. TA1. 225-1)

Se lasă autoturismul pe sol.

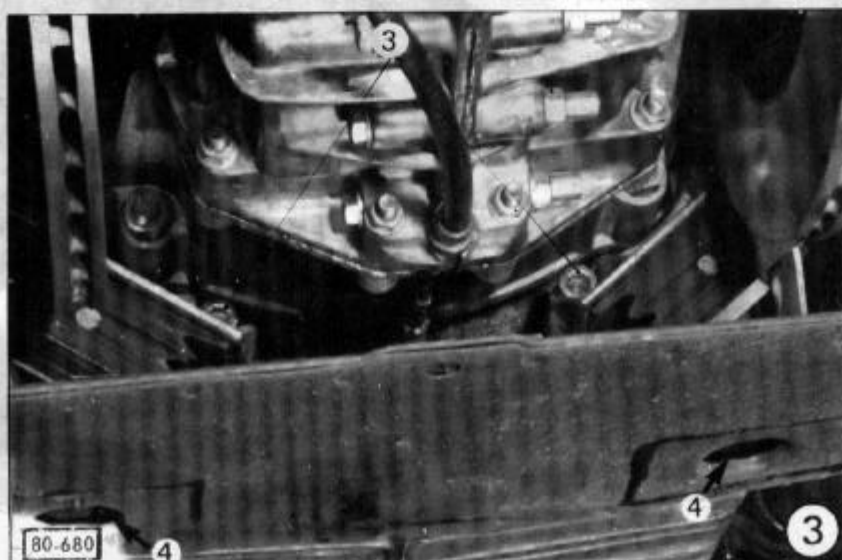
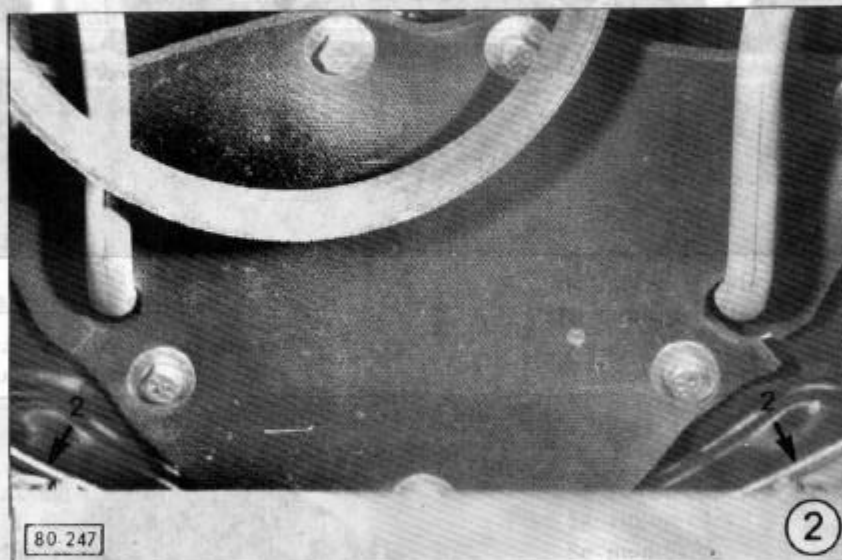
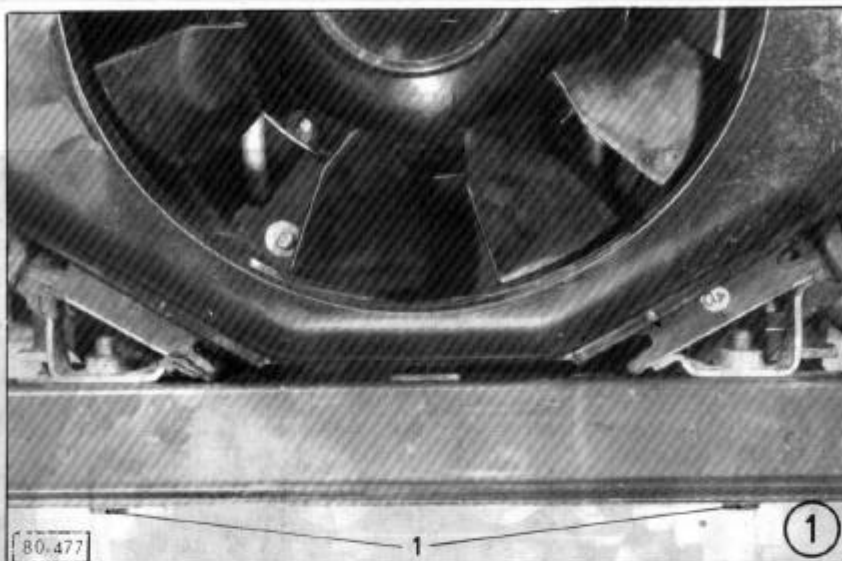
LUCRARI LA SUPORTII ELASTICI
ANSAMBLULUI MOTOR - CUTIE DE VITEZE

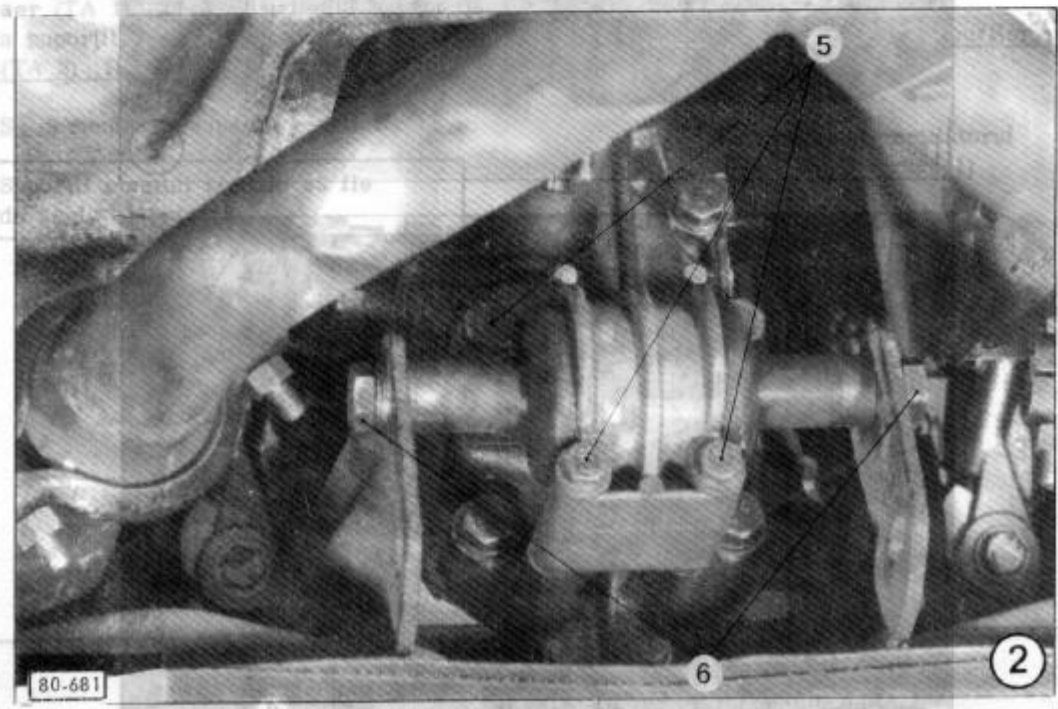
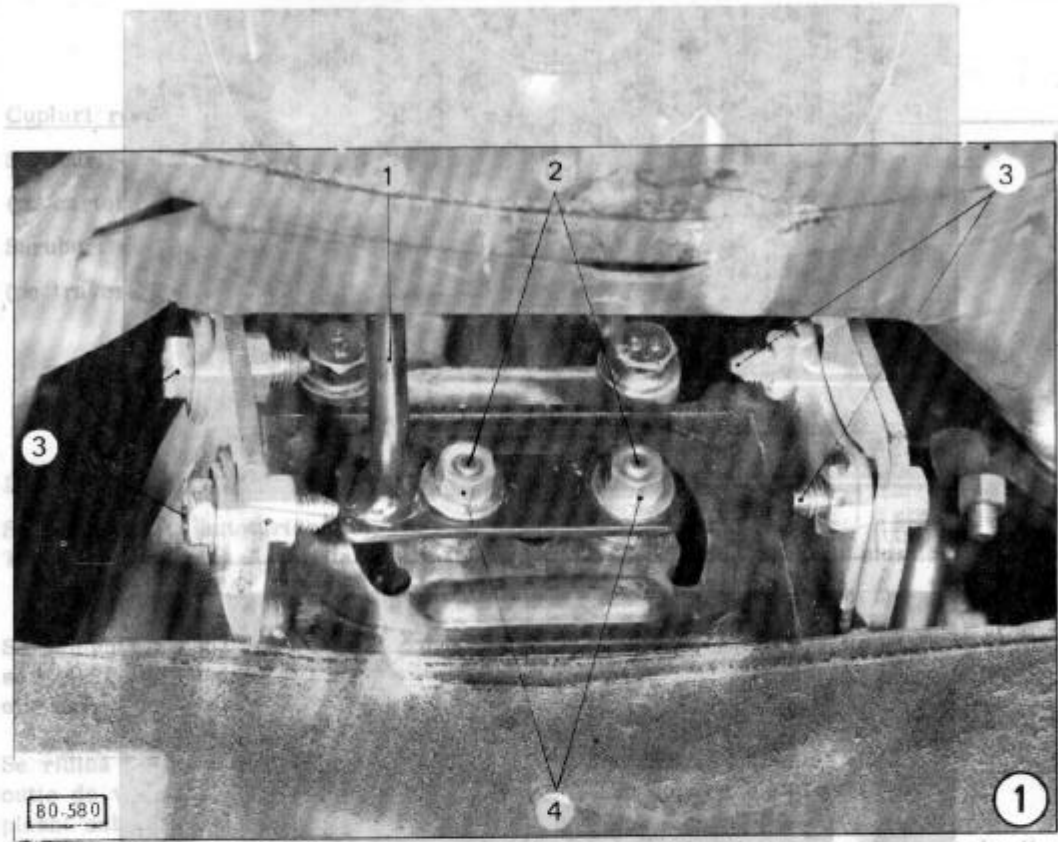
LUCRARI LA SUPTIIL ELASTICI AI ANSAMBLULUI

OLTICIT TA

LUCRARI LA SUPTIIL ELASTICI AI ANSAMBLULUI MOTOR — CUTIE DE VITEZE

Op. nr. TA. 133—1





"OLTCIT"	LUCRARI LA SUPORTII ELASTICI AI ANSAMBLULUI	Op. nr. TA.133-1	5
TA	MOTOR - CUTIE DE VITEZE		

CUPLURI DE STRINGERE

Cupluri recomandate:

Fixarea suportului elastic
(pe cutia de viteze)

Fixarea suportului elastic
(pe caroserie)

Cupluri în m.daN:

TA 1	-TA2
1,7	șurub M 7=1,5 șurub M 9=3
2	3,2

II. DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI SUPORT ELASTIC SPATE

TA (1) fig. (1)

DEMONTARE

- Se demontează piulițele (4)
- Se scoate talpa (1) a suportului conductei de evacuare
- Se demontează șuruburile (2)

Demontarea suportului elastic:

- Se demontează cele patru șuruburi (3)
- Se scoate suportul elastic

MONTARE

- Se poziționează suportul.
- Se montează și se strâng șuruburile (2)
- Cuplul de strângere: 1,7 m.daN.

Se montează și se strâng cele patru șuruburi (3)

Cuplul de strângere: 2 m.daN.

- Se montează talpa (1)
- Se montează și se strâng piulițele (4)
- Cuplul de strângere: 1,7 m.daN

TA (2) Fig. (2)

DEMONTARE

Se demontează cele două șuruburi de fixare (6) ale suportului elastic pe transversă

Se demontează cele patru șuruburi de fixare (5) ale suportului elastic pe cutia de viteze.

Se scoate suportul elastic

MONTARE

Se așază suportul elastic pe cutia de viteze

Se montează și se strâng cele patru șuruburi (5).

Cuplul de strângere: 1,5 m.daN pentru șuruburile M 7

Cuplul de strângere: 3 m.daN pentru șuruburile M 9

Se montează și se strâng cele două șuruburi (6).

Cuplul de strângere: 3,2 m.daN.

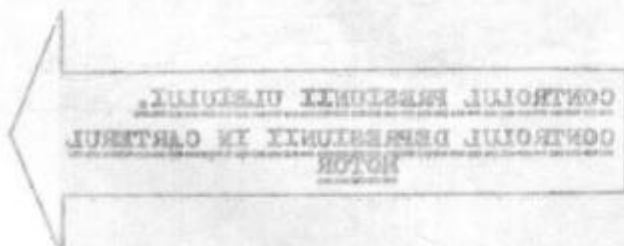
CONTROLUL PRESTIUNII ULEIULUI.
CONTROLUL DEPRESTIUNII IN CARTERUL
MOTOR

2	<u>Op.nr. TA1.220-0</u>	<u>CONTROLUL PRESIUNII ULEIULUI</u> <u>CONTROLUL DEPRESIUNII IN CARTERUL MOTOR</u>	<u>OLTCIT</u> <u>TA1 SAT</u>
---	-------------------------	---	---------------------------------

S.D.V. - uri SPECIALE

A: Racord pentru priza presiunii uleiului.
Cod: D.00-103.

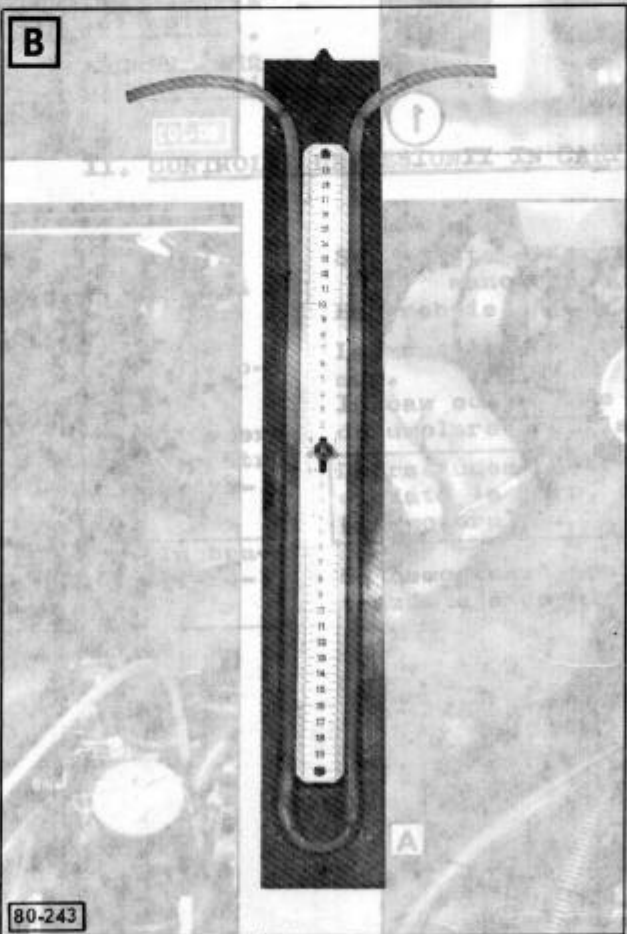
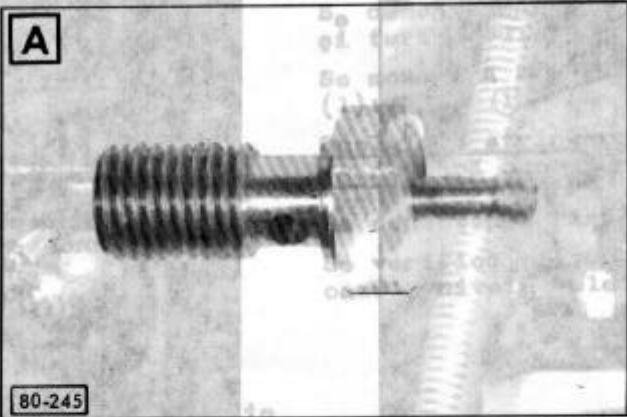
B: Aparat pentru verificarea depresiunii în carterul motor.
Cod: V.10-148

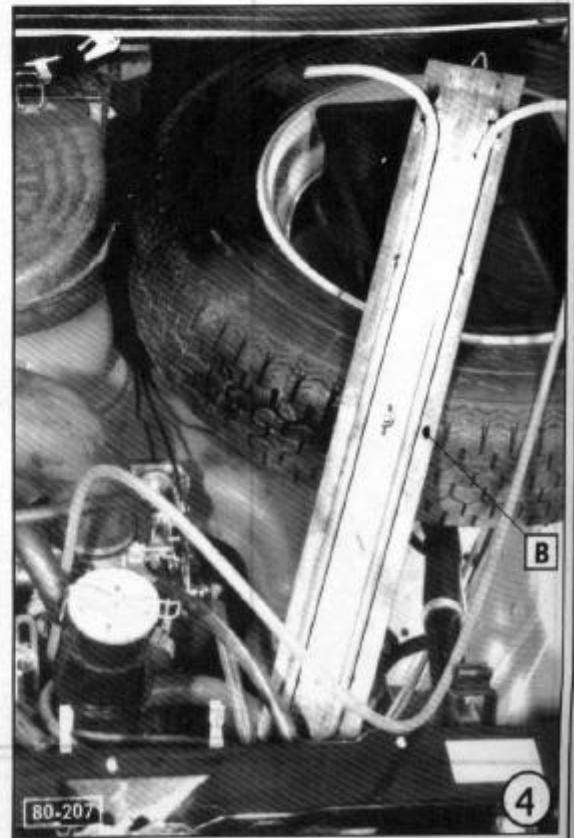
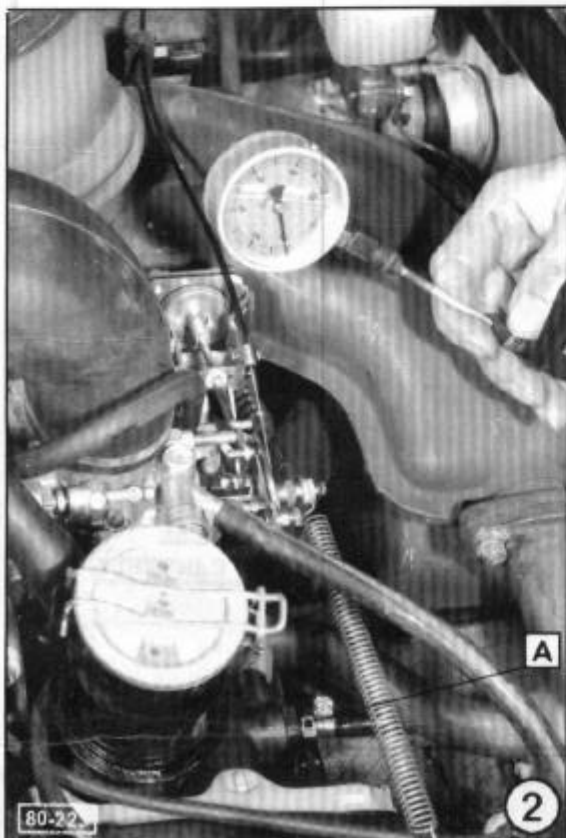
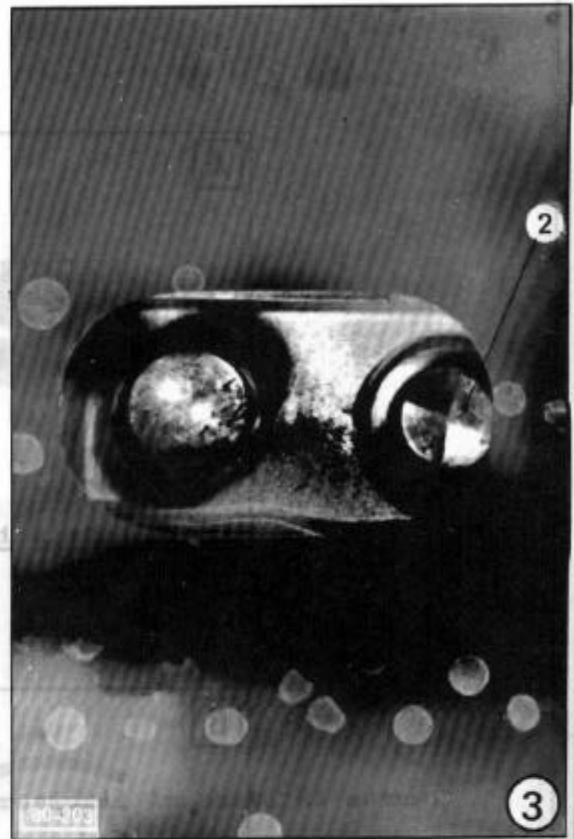


	CONTROLUL PRESIUNII ULEIULUI	Cp.nr. TA1.220-	5
TA1 OLT CIT. TA1	CONTROLUL PRESIUNII ULEIULUI TERUL MOTOR CONTROLUL DEPRESIUNII IN CARTERUL MOTOR	Cp. nr. TA1.220-30	4

I. CONTROLUL PRESIUNII ULEIULUI

Dacă pompa de ulei este fără
resursa pompei de ulei
Se verifică dacă
racordul de presiune





I. CONTROLUL PRESIUNII ULEIULUI

Se pornește motorul pentru a aduce temperatura uleiului în jur de 80 °C.

Se oprește motorul.

Se demontează: fig. ①

Pe partea stîngă a carterului

motori: manocontactul (1) presiune ulei cu firul de legătură și se montează în loc racordul A
Cod: D.00-1o3 (garnitură de cupru) echipat cu un manometru gradat de la 0 - 1o bari. Se conectează turometrul

Controlul presiunii uleiului:
fig. ② și ③.

Se pornește motorul și se aduce la turația de 6000 rot/min. Presiunea uleiului trebuie să fie de: 5,5- la 6,5 bari. Dacă presiunea nu se încadrează între aceste valori, se schimbă resortul pistonului supapei de descărcare, montată în bușonul (2) (partea inferioară stînga a carterului motor).

In această eventualitate se face în prealabil go:irea uleiului din motor.

Dacă și această intervenție este fără rezultat, trebuie verificată pompa de ulei și circuitul de ungere.

Se demontează: manometrul, racordul A și turometrul.

Se montează manocontactul de presiune (1): fig. ①

Cuplul de strîngere: 2.3 m.da N (garnitură cupru).

Se conectează firul manocontactului.

Se verifică și se reface, dacă este cazul, nivelul uleiului din motor.

II. CONTROLUL DEPRESIUNII IN CARTERUL MOTOR

Fig. ④

Pentru verificarea depresiunii în carterul motor se utilizează aparatul B Cod: V.1o-148. Una din extremitățile aparatului va fi bransată pe ghidul jojei în locul jojei de ulei.

Motorul pornit la regimul de mers în gol se accelerează ușor pentru a se stabiliza nivelele manometrului.

Lichidul trebuie să urce în brațul manometrului bransat la motor.

Se citește diferența nivelelor manometrului.

Ea trebuie să fie de:

La mersul în gol: 5 cm de apă minimum.

In caz contrar se înlocuiește gura de umplere (reniflardul).

Depresiunea nu trebuie să scadă niciodată la zero, oricare ar fi turația motorului.

Se demontează aparatul B și se montează joja de ulei.

S.D.V.-uri SPECIALE

- A** Racord pentru presiunea de ulei.
Cod: D.00-103.

CONTROLUL PRESIUNII ULEIULUI MOTOR

Se demontează roata de rezervă.

Se reface dacă este necesar, nivelul uleiului.

Se țurează motorul pentru a aduce temperatura uleiului în jur de 80°C.

Se oprește motorul.

Se demontează: fig. ① și ②

- manocontactul (1) presiune ulei și firul de legătură și se montează în locul lui racordul A.

Cod: D.00-103 (garnitură de cupru) echipat cu un manometru gradat de la 0 la 10 bari.

Se conectează un turometru.

Controlul presiunii de ulei: fig. ③

Se pornește și se țurează motorul. Uleiul fiind la 80°C, presiunea trebuie să fie de:

4,7 bari minimum la 2000 rot/min
6,2 la 7 bari la 6000 rot/min.

Dacă presiunea nu se încadrează între aceste valori, se înlocuiește resortul supapei de descărcare. În această eventualitate se demontează filtrul de ulei (vezi Op.TA2.100-3 pag.12).

Dacă și această intervenție este fără rezultat, trebuie verificate pompa de ulei și circuitul de ungere.

SE demontează: fig. ① și ②

- manometrul

- racordul. **A**

Se deconectează turometrul.

Se montează manocontactul (1).
(garnitură de cupru)

Cuplul de strângere: 2,2 m.daN.

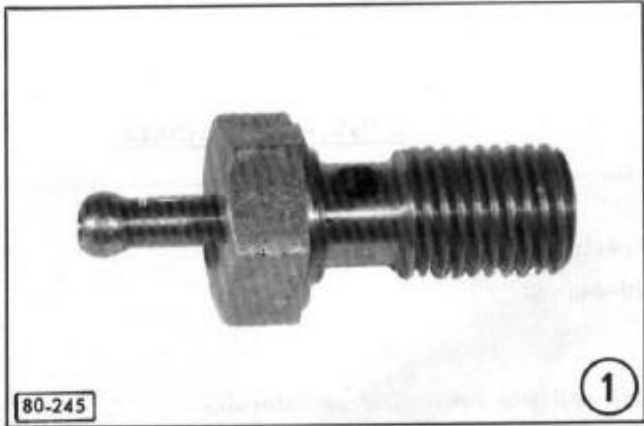
Se conectează firul de alimentare al manocontactului.

Se verifică nivelul uleiului.

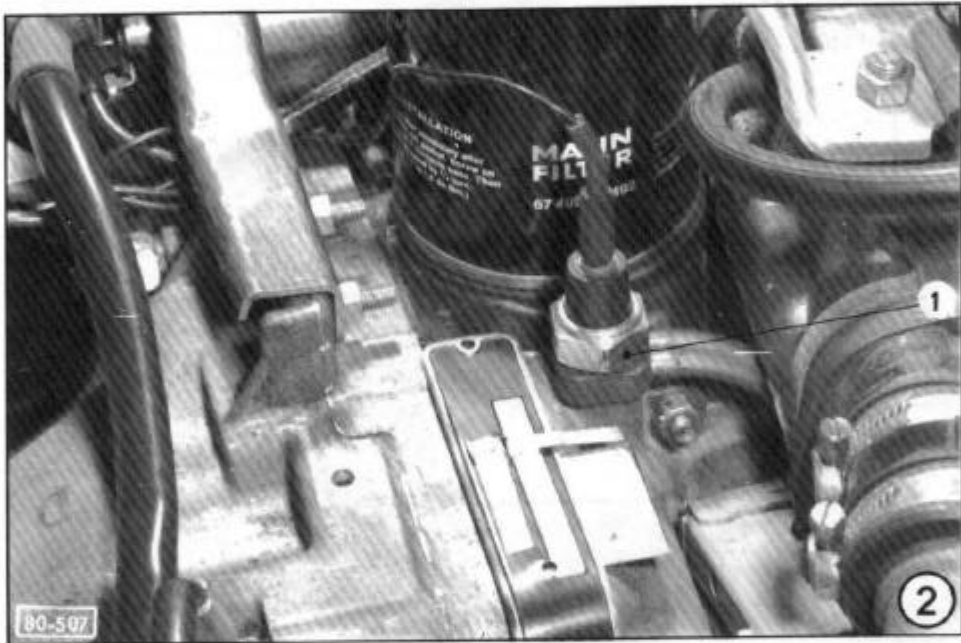
Se montează roata de rezervă.

CONTROLUL PRESIUNII ULEIULUI

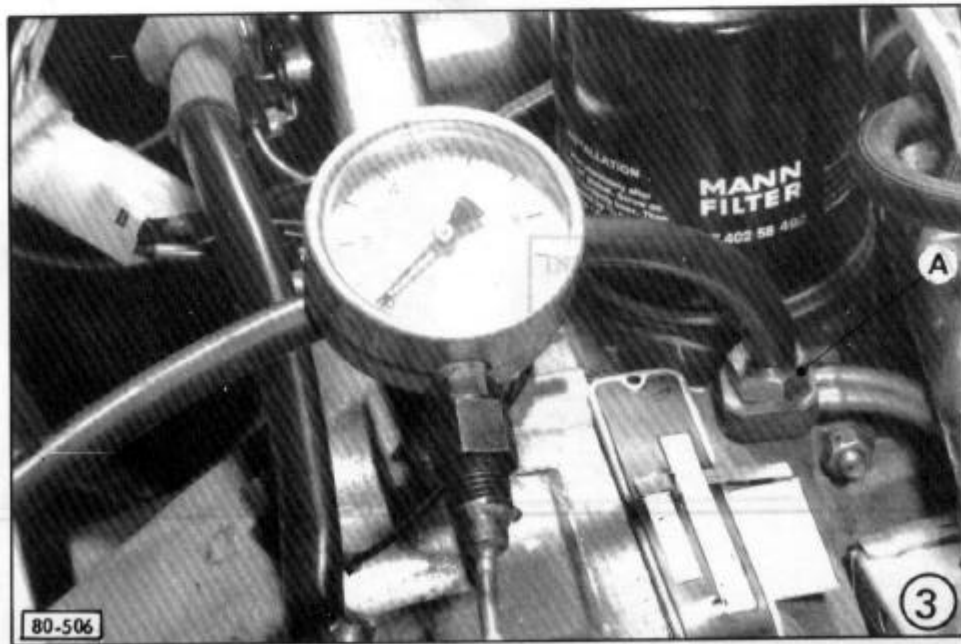
POLYCIPI	1230 M M O T O B	Op. nr. TA1.220-1	3
OLT CIT TA2	CONTROLUL PRESIUNII ULEIULUI	Op. nr. TA2. 220-0	



80-245



80-507



80-506

2	Op.nr. TA1.225-1	INLOCUIREA RADIATORULUI DE ULEI	"OLT CIT" 10"
			TA1 INT

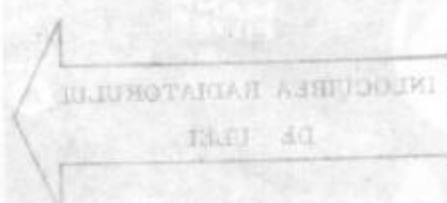
S. D. V. - URI SPECIALE

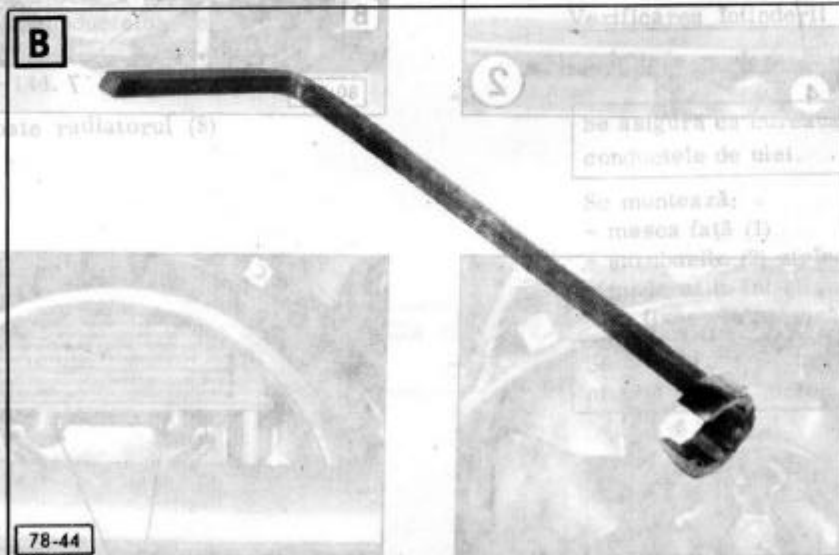
A : Extractor pentru demontarea ventilatorului
Cod: D.10-143

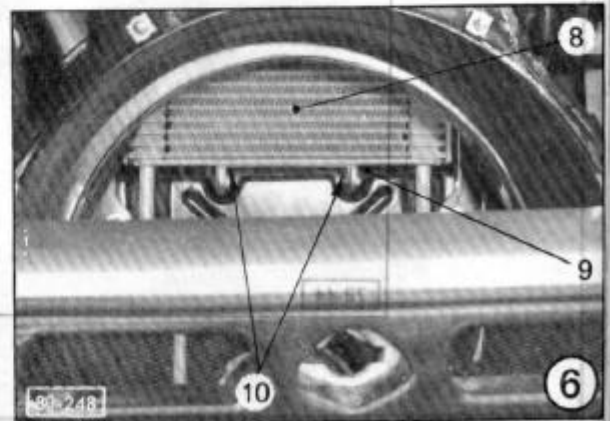
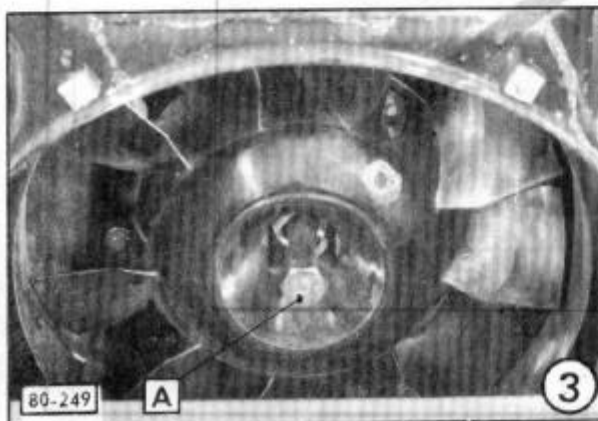
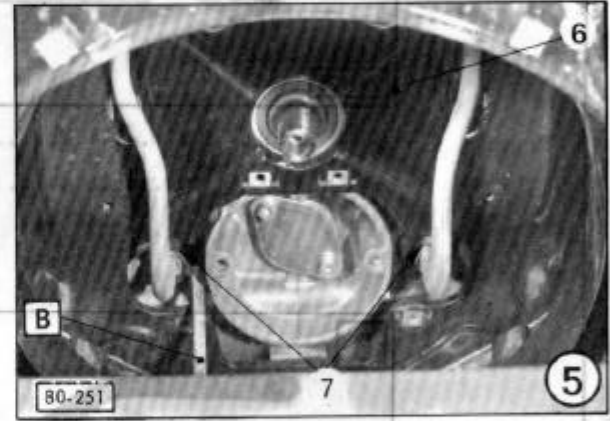
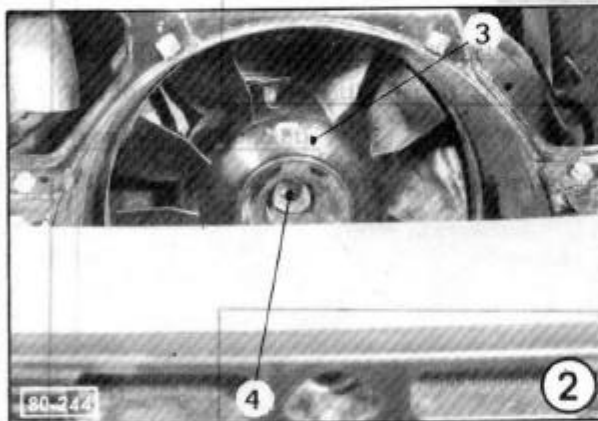
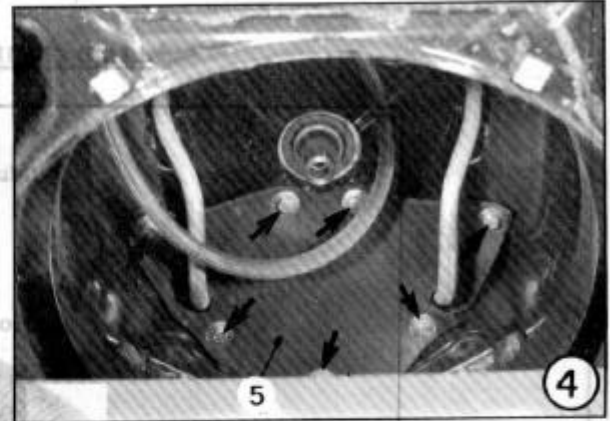
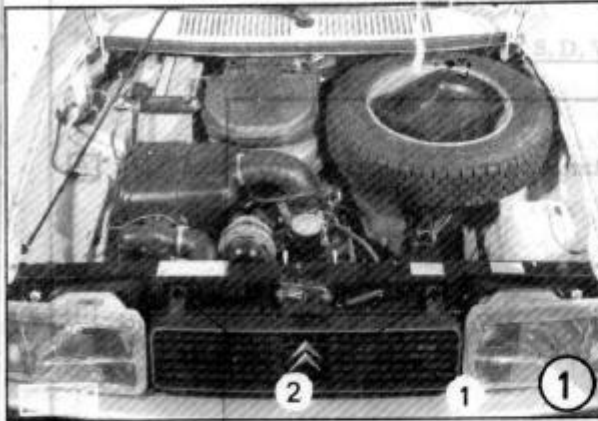
B : Cheie pentru piulițele racord ale radiatorului
Cod: D.10-144

CUPLURI DE STRINGERE

<u>Cupluri de strângere recomandate:</u>	<u>Cuplul în m. daN</u>
Surub de fixare a ventilatorului <u>(rondelă de contact)</u>	5,4
Piulițele racord de fixare a radiatorului de ulei	1,7







"OLTCT"	CARBURATIA	Op. nr. TA1.225-1	5
TA1	INLOCUIREA RADIATORULUI DE ULEI		

INLOCUIREA RADIATORULUI DE ULEI

DEMONTARE

Demontarea ventilatorului (3):

fig. ① ② și ③

Se demontează:

- șuruburile (2) și se slăbesc șuruburile de fixare inferioară ale măștii
 - masca față (1)
 - șurubul de fixare ventilator (4) blocând rotirea motorului
 - ventilatorul. Se utilizează extractorul [A]
- Cod: D.10-143

Demontarea radiatorului:

fig. ④ ⑤ și ⑥

- a) Se demontează placa de cauciuc de etanșare (5) a colectorului de aer, șuruburile (→)
 - b) Se demontează șuruburile de fixare superioară a tablei de etanșare
 - c) Se demontează șurubul de fixare a radiatorului (8) pe carter.
 - d) Se slăbesc cele 2 piulițe racord (7) de fixare a conductelor de ulei: cheie [B]
- Cod: S.10-144.
- e). Se scoate radiatorul (8)

MONTARE

Montarea radiatorului (8):

fig. ④ ⑤ și ⑥

- a. Se introduce câte o garnitură nouă, în prealabil unsă, pe extremitatea fiecărei conducte de ulei a radiatorului.
- b. Se introduc extremitățile conductelor în locașurile lor din carter.
- c. Se strâng piulițele racord cu 1,7 m.daN
Se montează bușele distanțiere (10) între carterul motor și suportii de fixare ai radiatorului.
Se montează și se strânge șurubul (9)
Se montează șuruburile tablei de etanșare (6) și placa de cauciuc de etanșare a colectorului de aer.

Montarea ventilatorului: fig. ② și ③

- a. Poziționând cureaua pe fulie se introduce ventilatorul pe arbore.
- b. Se strânge șurubul de fixare (4) cu 5,5 m.daN (șaiabă de contact)

Verificarea întinderii curelei:

Se întinde moderat dacă este necesar

Se asigură că cureaua nu atinge conductele de ulei.

Se montează:

- masca față (1)
- șuruburile (2) strângându-le moderat la fel și șuruburile de fixare inferioară; fig. 1

Se verifică și se stabilește nivelul de ulei motor.

TRUSA CU SDV-urile
CARBURANT

I Op.nr. TA.142-000	TRUSA CU SDV-uri PENTRU SIGILAREA CARBURATOARELOR	OLT CIT TA
------------------------	--	---------------

Sînt interzise intervențiile persoanelor neautorizate asupra sigiliilor pe șurubul de îmbogățire și deschiderea minimă a clapetei de accelerație, aceasta putînd modifica îmbogățirea la turația de mers în gol. În acest scop trusa de SDV-uri permite efectuarea de către persoane autorizate a desigilării și sigilării după reglajul carburatoarelor.

CONTINUTUL TRUSEI: fig. 1

- [G] : Pistolet
- [A] : Dispozitiv de armare a pistolului
SDV-uri pentru sigilii "a" situat în talpa carburatorului "SOLEX" (TA2)
- [B] : Dispozitiv de extracție a sigiliului.
- [C] : Dispozitiv de aplicare a sigiliului.
SDV-uri pentru sigilii "b" din capul șurubului de îmbogățire (TA1).
- [D] : Dispozitiv pentru spargerea capului sigiliului.
- [E] : Dispozitiv de extracție.
SDV-uri pentru sigilii "c" fixat pe șurubul de deschidere minimă a clapetei de accelerație.
- [F] : Dispozitiv pentru sigilare.
- Această trusă conține de asemenea un set de sigilii de culoare albă.

UTILIZAREA TRUSEI

DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI SIGILIU INGROPAT IN TALPA
CARBURATORULUI "SOLEX"

DEMONTARE:

Fig. 2

Se armează pistolul [G] cu ajutorul dispozitivului [A].

Fig. 3

Se introduce dispozitivul [B] în capul pistolului.
Se centrează pistolul pe orificiul cu sigiliul.
Se percutează pistolul.
Se retrage pistolul lăsînd dispozitivul [B] în sigiliu.

Fig. 4

Se înșurubează dispozitivul [B] în partea din spate a capului pistolului, care a fost armat în prealabil.
Se percutează pentru a extrage sigiliul.

MONTARE:

Se armează pistolul.

Fig. 5

Se înșurubează dispozitivul [C] în capul pistolului.
Se introduce sigiliul "a" în orificiul de sigilat.
Se percutează sigiliul pînă la introducerea sa completă.

DESMONTARE:

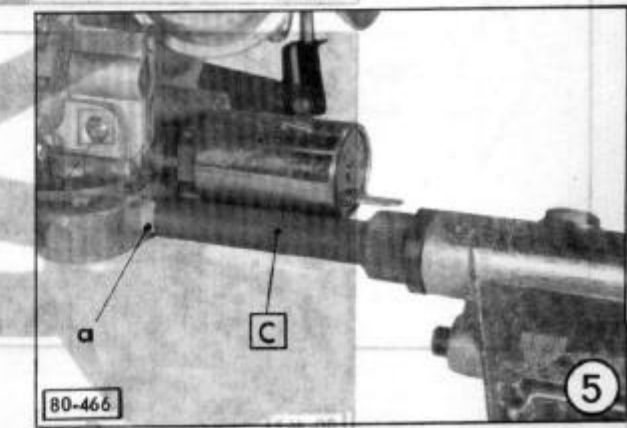
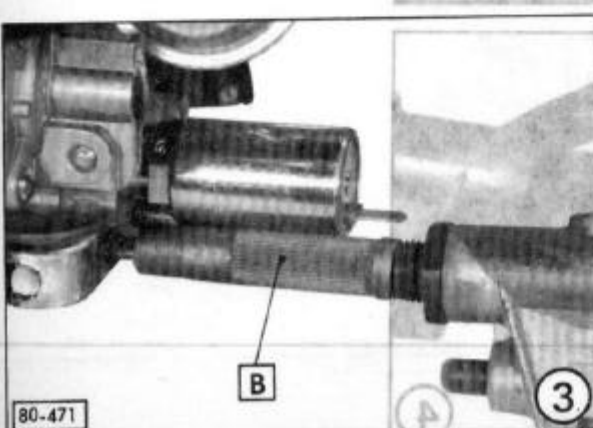
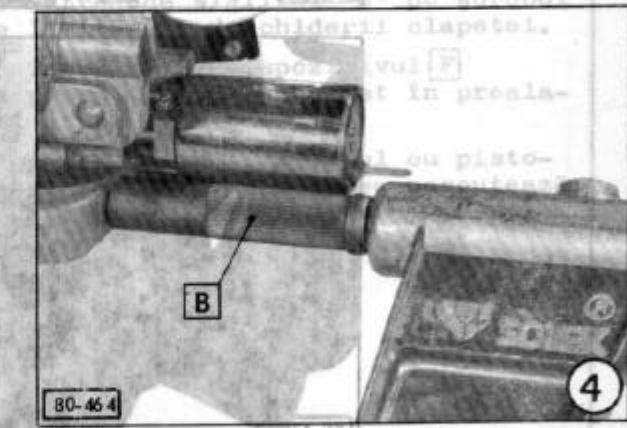
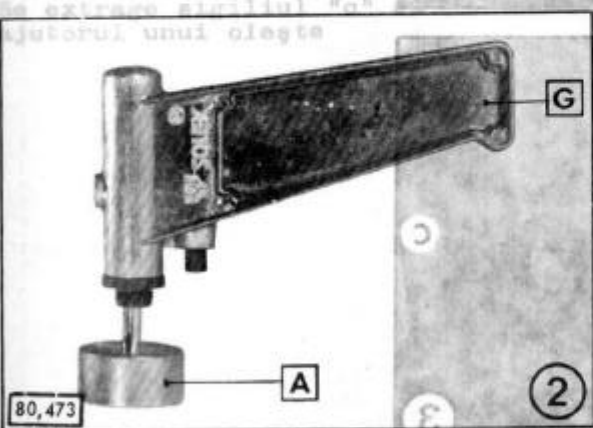
Fig. 1
Se sparge sigiliul "b" cu dispozitivul [D].

Fig. 2
Se armează pistoletul [C].
Se îngustează disp. în capul pistoletului.
Se centrează dispozitivul pistolet pe sigiliu și se percută, și se îndepărtează sigiliul.

DESMONTAREA SI MONTAJUL
CHIDERE DIN TA

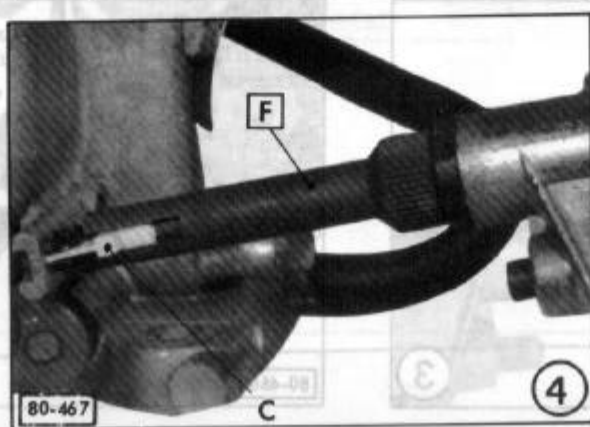
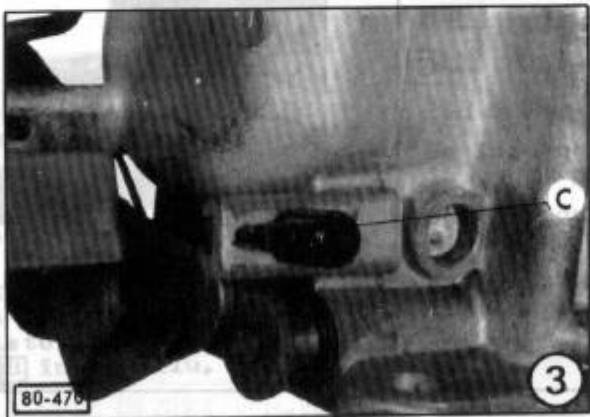
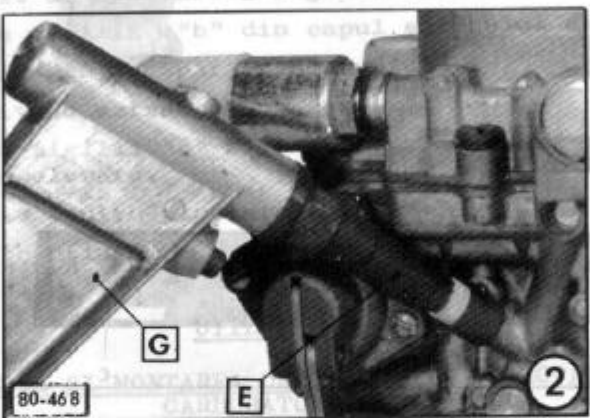
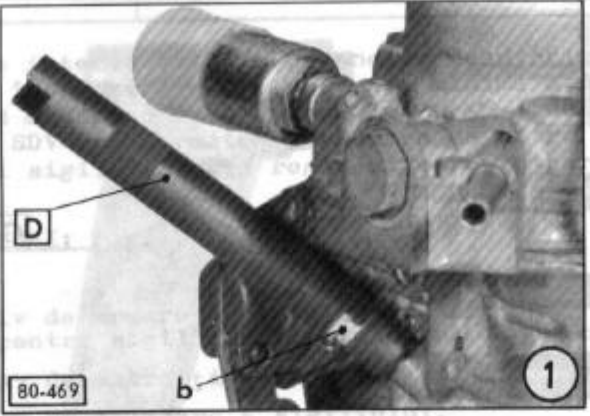
80-472

1



Sint interzis pe gurubul de accesaia putin scop trusa de desigilării g

CONTINUTUL TR
 [D] : Pistolet
 [A] : Dispozit
 [B] : Dispozit
 [C] : Dispozit
 SDV-uri pent
 [D] : Dispozit
 [E] : Dispozit
 SDV-uri pent
 clapetel de a
 [F] : Dispozit
 Avenstă trusă



de acupr sigiliilor
 etei de accelerație,
 in gol. In acest
 persoane autorizate a
 elor.

imbogățire (TA+)
 dere minimă a
 culoare albă.

DEMONTARE:
 Fig. 3
 Se aruncă pi
 torul dispo
 Se înlocuie
 Se înlocuie

Fig. 4
 Se îngurubea
 in partea di
 pistolului,
 in prealabi
 Se percută
 sigiliul.

Se sigiliul
 sigilat.
 avă sigiliul pi
 sa se complet

<u>OLTCIT</u>	<u>TRUSA CU SDV. uri PENTRU SIGILAREA</u>	<u>Op. nr. TA. 142-000</u>	5
<u>TA</u>	<u>CARBURATOARELOR</u>		

**DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI SIGILIU IN CAPUL
SURUBULUI DE ÎMBOGĂȚIRE LA UN CARBURATOR "SOLEX"**

DEMONTARE:

Fig. ①

Se sparge sigiliul "b" cu ajutorul dispozitivului **D**.

Fig. ②

Se armează pistoletul **G**.

Se înșurubează dispozitivul **E** în capul pistoletului.

Se centrază dispozitivul cu pistolet pe sigiliu și se percutează, apoi se îndepărtează sigiliul.

MONTARE:

Se introduce sigiliul pe capul șurubului de îmbogățire.

Se reglează îmbogățirea amestecului.

Se fixează sigiliul.

**DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI SIGILIU FIXAT PE SURUBUL DE DES-
CHIDERE MINIMA A CLAPETEI DE ACCELERATIE LA UN CARBURATOR
"SOLEX"**

DEMONTARE:

Fig. ③

Se extrage sigiliul "c" cu ajutorul unui clește

MONTARE:

Fig. ④

Se introduce sigiliul "c" pe șurubul de limitare a deschiderii clapetei.

Se înșurubează dispozitivul **F** în pistoletul care a fost în prealabil armat.

Se centrează dispozitivul cu pistoletul pe sigiliu, apoi se percutează.

CARACTERISTICILE CARBURATORULUI

Op.nr. TA1-142-00	CARACTERISTICILE CARBURATORULUI	OLTCIT
		TA1

Marca: SOLEX

Tip: 26/35 CSIC, reper 235.

Carburator cu dublu corp în trepte.

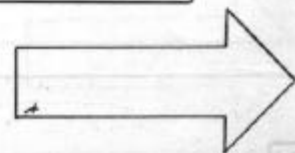
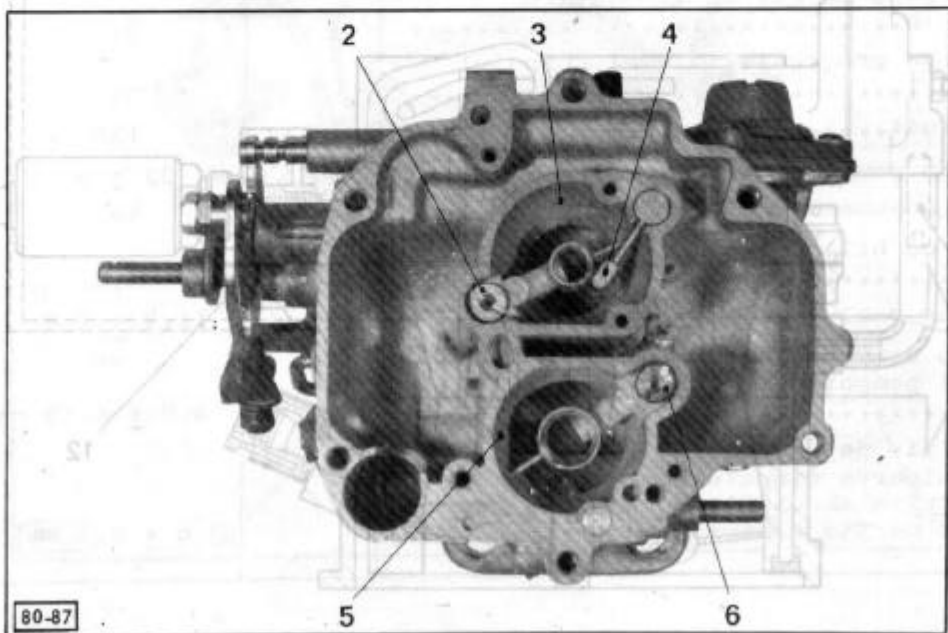
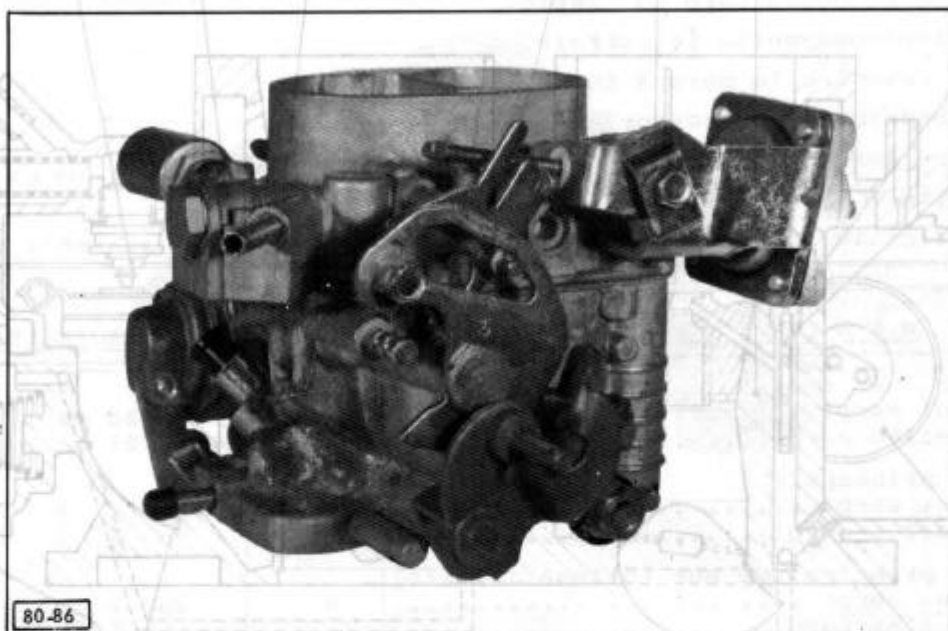
Soc cu clapetă pe primul corp.

Ventil electromagnetic (etouffoir).

Sigiliu pe șurubul de îmbogățire și șurubul limitatorului clapetei doi de accelerație.

Culoare sigiliu inițial: neagră. Culoare sigiliu schimb: albă.

D E N U M I R E A	REPER	CARACTERISTICI
Difuzor:		
- primul corp:	3	21 mm
- al 2-lea corp:	5	26 mm
Jiclor principal:		
- primul corp:	10	125 ± 5
- al 2-lea corp:	9	130 ± 5
Jiclor principal de aer (automaticitate)		
- primul corp:	2	120 ± 20
- al 2-lea corp:	6	140 ± 20
Tub emulsor:		
- primul corp:	1	1 F 4
- al 2-lea corp:	7	2 AC
Jiclor mers în gol:	12	41 ± 5
Jiclor de aer pentru mers în gol:	-	190 ± 10
Orificiu controlat prin șurubul de	-	165
imbogățire:	-	165
Deschiderea clapetei corpului doi	-	3,1 ⁺ 0,2
(sub 470 mmHg):	-	4
Număr de orificii de progresiune:	-	Nr. 59522012
Pompă de repriză (camă):	-	40 ± 10
Injector pompă repriză:	4	0,7 ± 0,15 cm ³
Debit la o acționare:	-	0,7 ± 0,15 cm ³
Dispozitiv de pornire la recș (clapetă șoc):		
- deschiderea clapetei de șoc (capsula	-	3,2 ± 0,2 mm
împotriva înecării supusă la o de-	-	3,2 ± 0,2 mm
presiune de 500 mmHg):	-	3,2 ± 0,2 mm
- orificiu calibrat în capsula împo-	-	3,2 ± 0,2 mm
triva înecării:	13	9,5
Supapă admisie a combustibilului:	8	1,7
Plutitor dublu din plastic:	11	12,3 ± 3 ε



Marca: SOLEX

Tip: 26/35 CSIC, Super 235.

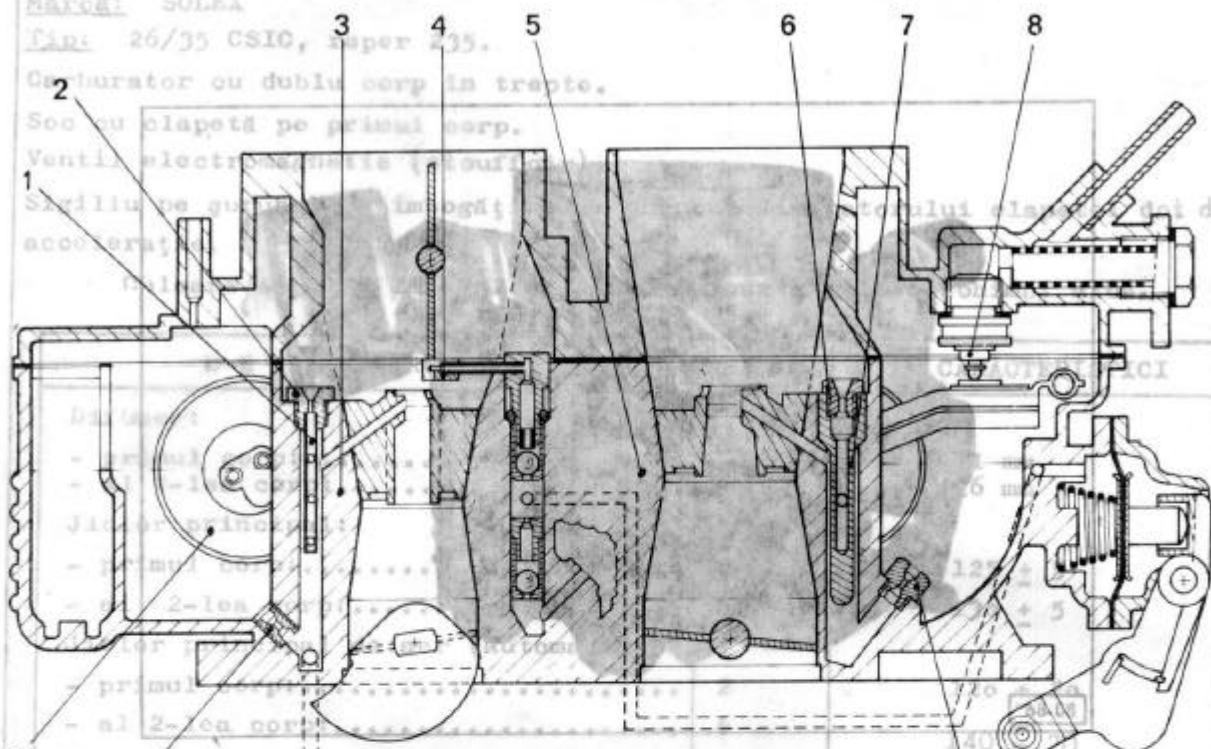
Carburator cu dublu corp in trepte.

Soc cu clapeta pe primul corp.

Ventil electric de inchidere (soul)

Senzor de viteza (soul)

Accelerație (soul)



11 Tub esuloar:

- primul corp: 1

- al 2-lea corp: 2

Jiclor mers in gol: 12

Jiclor de aer pentru mers in gol: -

Orificiu de controlat prin surubul de

Destierare

(soul)

Numar orif

Pompa de re

Injecto

Debit

Dispo

șoc

- deschider

imp

presia

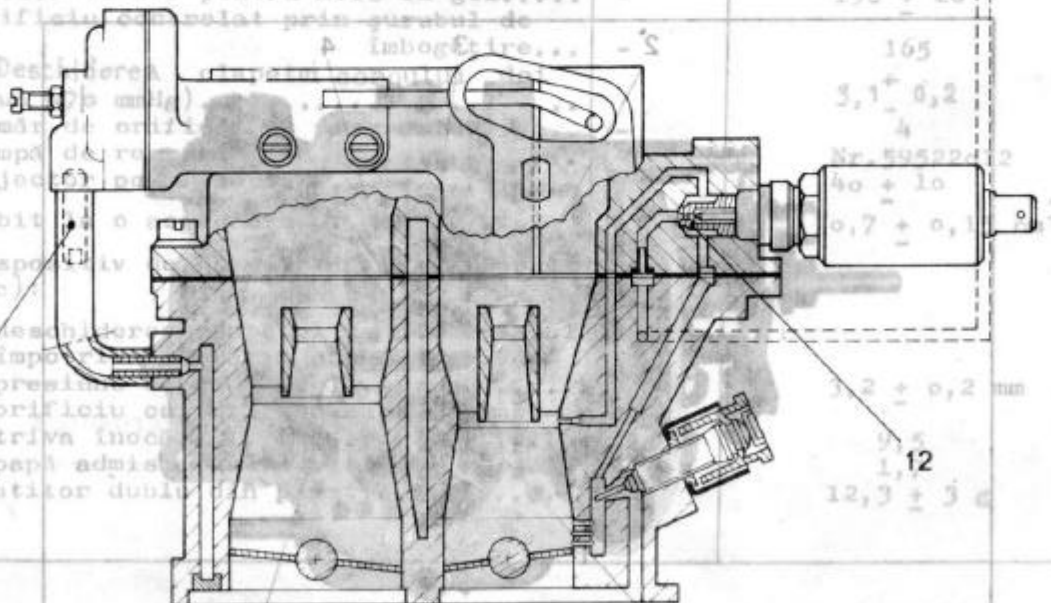
orificiu cu

triva inco

Sapea admis

Plutitor dubl

13



2	Op.nr. TA2.142-00	CARACTERISTICILE CARBURATORULUI	OLTGIT
	20-241, SAT, 30.95	CARACTERISTICILE CARBURATORULUI	TA2

Marca: SOLEX

Tip: 28 CIC 4, reper 234

Soc cu clapetă pe primul corp.

Carburator cu dublu corp în trepte.

Ventil electromagnetic (etouffoir)

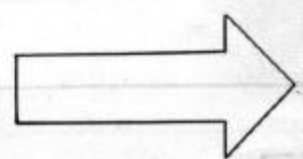
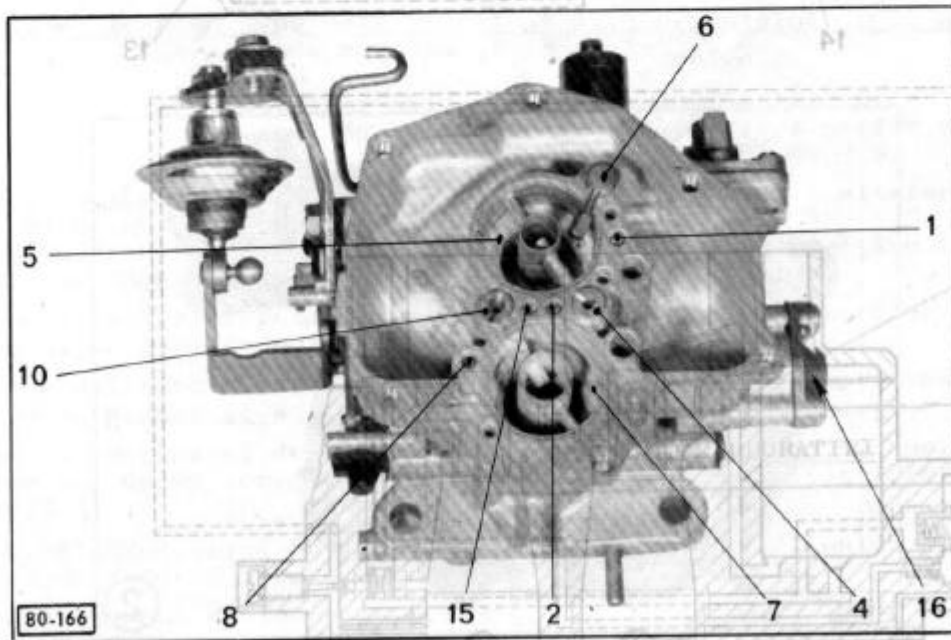
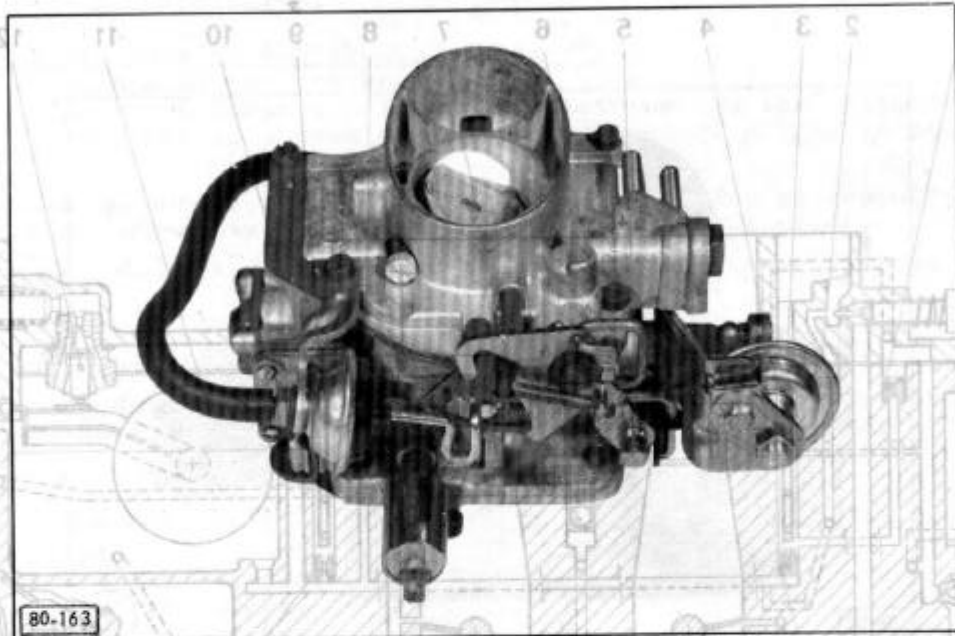
Frână de revenire la mersul în gol.

Returul benzinei la rezervor, pe capac.

Sigiliu pe șurubul de îmbogățire și pe șuruburile limitatoare ale clapetelor de accelerație treptele 1 și 2.

Culoare sigiliu inițial: neagră. Culoare sigiliu "Piesă schimb": albă.

DENUMIREA	REP.	CARACTERISTICI
Difuzor		
- primul corp:.....	5	20 mm
- al doilea corp:.....	7	21 mm
Jiclor principal:		
- primul corp:.....	14	100 + 3
- al doilea corp:.....	13	90 + 3
Jiclor principal de aer (automaticitate)		
- primul corp:.....	4	200 + 20
- al doilea corp:.....	10	180 + 20
Tub emulsor:		
- primul corp:.....	3	P5
- al doilea corp:.....	9	P 5
Jiclor mers în gol:.....	1	50
Jiclor mers în gol cu îmbogățire constantă.....	2	30
Jiclor de progresivitate al corpului doi:.....	8	35
Econostat:.....	15	170
Injector pompă repriză:.....	6	55 ± 3
Jiclor pneumatic de îmbogățire.....	16	40
Supapă cu bilă de admisie a combustibilului.....	12	1,8
Plutitor dublu din plastic.....	11	11,4 + 2 g
Orificiu calibrat retur la rezervor.....		90
Debitul pompei de repriză (la o acționare).....		0,8 ± 0,15 cm ³
Dispozitiv de pornire la rece:		
- deschiderea clapetei șoc (capsula împotriva înecării supusă la o depresiune de 350 m.bari		3,6 ± 0,2 mm



Marcai SOLEX

Tipul 25 CIC 4, reper 234

Soc cu clapetă pe primul corp.

Carburator cu 2 corpuri în 5 poziții

Ventil electro-magnetice (etouffoir)

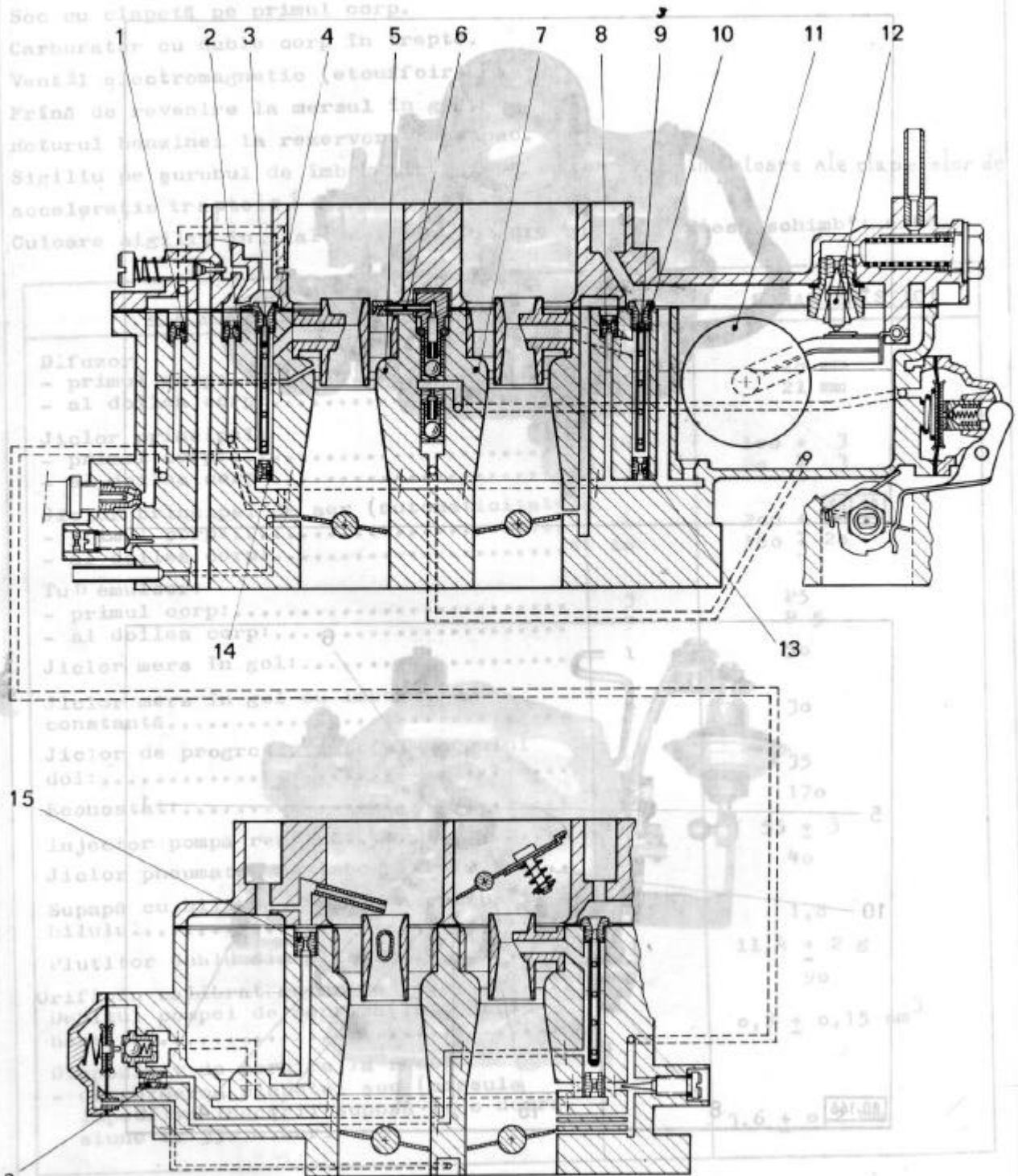
Prind de revenire la mersul la gol

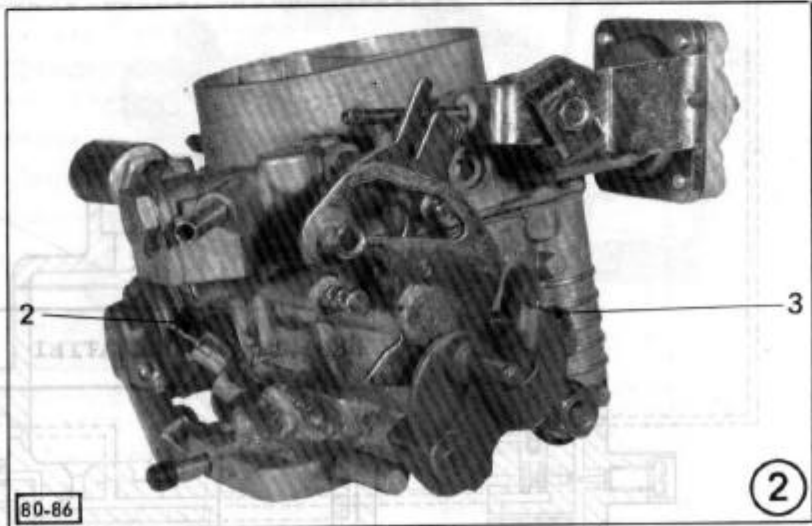
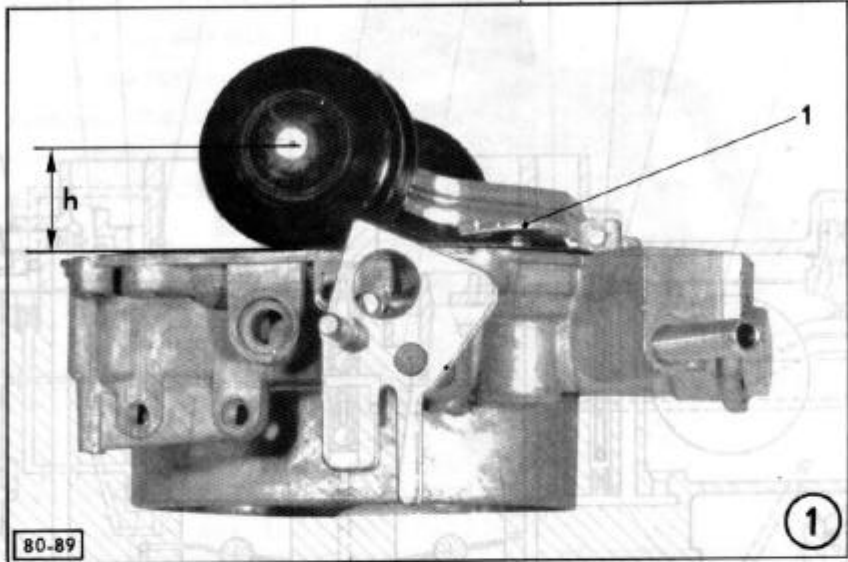
returul benzinei în rezervor

Sigiliu pe gura de imbut

accelerație

Culoarea





2	Op.nr.TA1.142-o	REGLAJUL CARBURATIEI	OLTCIT TA1
---	-----------------	----------------------	---------------

IMPORTANT:

Nu interveniți asupra șurubului limitator al clapetei de accelerație a corpului doi, reglat micrometric de fabricant (decît în cazul reglajului pe un banc de carburatoare).

VERIFICAREA SI REGLAJUL PLUTITORULUI: fig. ①

Se demontează capacul carburatorului.

Se așează capacul în poziția orizontală, răsturnat cu 180° față de poziția de lucru, în așa fel ca supapa de admisie a benzinei să fie în poziție închisă.

Cota măsurată la ambele corpuri între axa plutitorului și suprafața capului cu garnitura montată trebuie să fie de $h = 18 \pm 1$ mm.

În caz contrar se acționează asupra pîrghiei (1) pentru obținerea acestei cote.

Reglajul mersului în gol: fig. ②

Un sigiliu (2) se găsește pe șurubul de îmbogățire. Acest sigiliu de culoare neagră se înlocuiește după reglaj cu un sigiliu "reparație" de culoare albă.

Condiții de reglaj:

- Motor curățat
- Culbutorii reglați corect.
- Aprindere reglată corect.
- Temperatura uleiului: 60 la 85° C.
- Comenzile accelerației și șocului în poziție de repaus (sprijinite pe limitatoare).
- Sigiliul (2) demontat.

Reglajul turăției de mers în gol și al conținutului de CO și CO₂

Turăția de mers în gol: 850 ± 50 rot/min.

Conținutul de oxid de carbon (CO): 1 la 2 %.

Conținutul de bioxid de carbon (CO₂): superior valorii de 9 %.

Se reglează turăția de mers în gol cu ajutorul șurubului limitator al clapetei (3) al primului corp.

Se reglează conținutul de CO cu ajutorul șurubului de îmbogățire fără sigiliul (2) (se înșurubează pentru diminuare).

Cele două operații se repetă simultan pînă la obținerea valorilor de turăție și conținutul de gaze de mai sus.

NOTA: După modificare a reglajului se accelerează motorul aproximativ la 3000 rot/min și se lasă să revină la mersul în gol.

Se reportează conținutul de CO și CO₂ pe nomograma din pag.4, apoi se caută procentul de CO corijat (X). Rezultatul trebuie să fie inferior valorii de 4,5 %.

Exemplu: Conținutul citit pe aparat: CO₂=10%; CO=2%. Conținutul de CO corijat este: 2,5 %.

Se sigilează șurubul de îmbogățire.

X02 X01 X00 X3

IMPORTANT:

Nu interveniți asupra șuruburilor limitatoare ale clapetelor (1) și (2), acestea fiind reglate micrometric de fabricant (afară de cazul reglării pe un banc de carburatoare).

VERIFICAREA SI REGLAJUL PLUTITORULUI: fig. 2

Se demontează capacul carburatorului.

Se așează capacul în poziție orizontală, răsturnat cu 180° față de poziția de lucru în așa fel ca supapa de admisie a benzinei să fie în poziție închisă.

Cota măsurată la ambele corpuri, între axa plutitorului și suprafața capacului cu garnitura montată, trebuie să fie de: $h=18 \pm 1$ mm. În caz contrar se acționează asupra pîrghiei (4) pentru obținerea acestei cote.

REGLAJUL FRINEI DE REVENIRE LA MERSUL ÎN GOL fig. 1

Se poziționează resortul de readucere, la prima treaptă. Se accelerează pînă ce împingătorul (3) al frinei de mers în gol rămîne liber. Se lasă liberă accelerația. Aceasta trebuie să revină în poziția de mers în gol, într-un timp de 2 la 4,5 secunde. Se reglează tensiunea resortului pentru a obține această condiție. Dacă timpul de revenire este sub 2 secunde, oricare ar fi tendința resortului, se schimbă capsula de frinare, pentru revenire la mersul în gol.

REGLAJUL MERSULUI ÎN GOL: fig. 3

Un sigiliu de culoare neagră obturează orificiul șurubului de îmbogățire (6). Acest sigiliu se înlocuiește după reglaj cu un sigiliu "Reparație" de culoare albă.

Condiții de reglaj:

- Motor curățat
- Culbutori și aprindere corect reglate..
- Temperatura uleiului: 70° la 90° C.
- Comanda de accelerație și comanda șocului la carburator în poziția de repaus (așezate pe limitatoare).
- Instalația de evacuare în perfectă stare.
- Sigiliul șurubului de îmbogățire demontat.

Reglajul turației de mers în gol și conținutul de CO și CO₂:

Turația de mers în gol: 900^{+50} rot/min

Conținutul în oxid de carbon: (CO): 1 la 2,5 %

Conținutul în bioxid de carbon (CO₂): superior valorii de 10 %.

Se reglează turația de mers în gol cu ajutorul șurubului de aer (5). Se reglează conținutul de CO cu ajutorul șurubului de îmbogățire (6) (se înșurubează pentru diminuare). Aceste două operații se repetă simultan pînă la obținerea valorilor de turație și conținuturilor de mai sus.

NOTA: După fiecare modificare a reglajelor, se accelerează motorul (în jur de 3000 rot/min) și se lasă să revină la mersul în gol.

Se reportează conținuturile de CO și CO₂ pe nomograma din pag.(4), apoi se caută procentul de CO corijat (X).

Rezultatul trebuie să fie inferior valorii de 4,5 %.

Exemplu: Conținuturile citite pe aparat: CO₂=10%; CO=2%. Valoarea corijată este de: 2,5 CO.

Se obturează orificiul șurubului de îmbogățire cu un sigiliu alb,

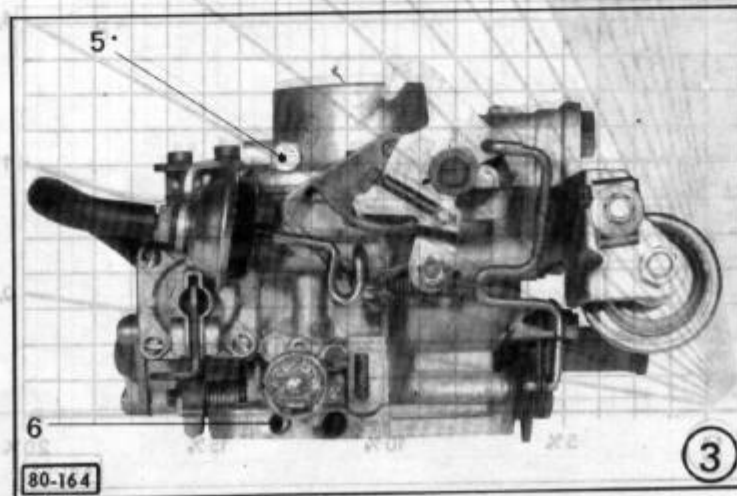
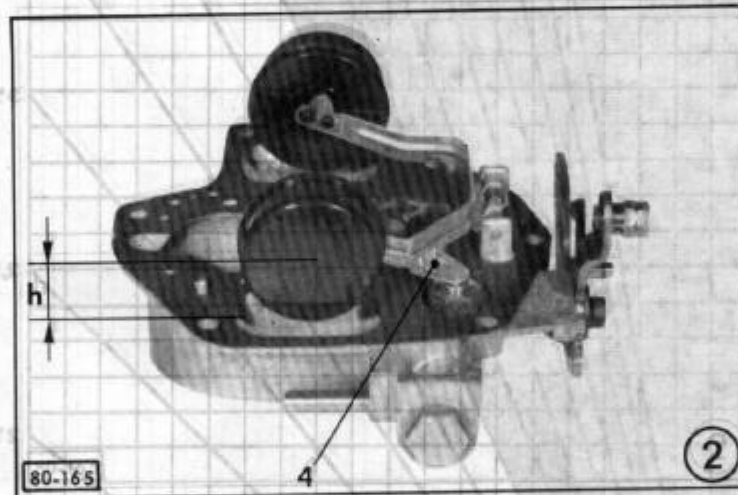
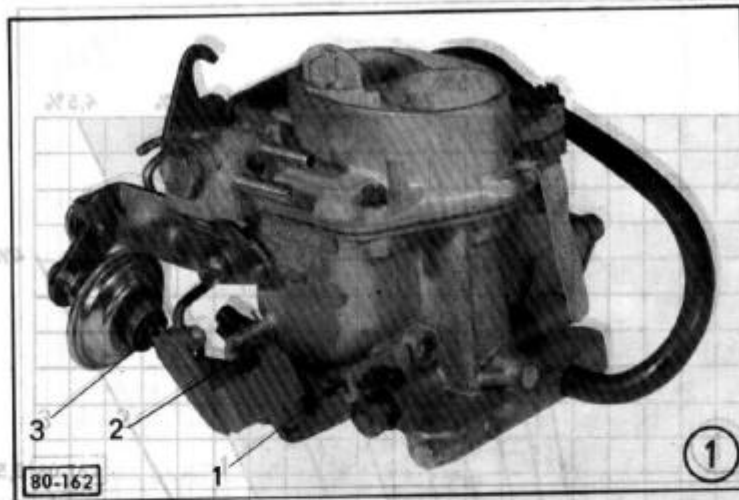
5%

10%

15%

20%

CO₂



S.D.V.-uri SPECIALE

[A] : Cheie pentru piuliță fixare carburator
Cod : S.00-102

DEMONTAREA SI MONTAREA CARBURATORULUI

DEMONTARE

Se decuplează: fig. (1) și (2)

- conducta (1)
- tubul (2) de legătură cu atmosfera
- tubul (3) de alimentare a benzinei
- tubul (7) priza de depresiune
- cablul (4) de comandă a șocului
- cablul (5) de accelerație și resortul său (6)

Se demontează cele patru piulițe de fixare (—→) utilizând cheia S.00-102 apoi se scoate carburatorul.

Se obturează cu o pînă curată, orificiul de admisie.

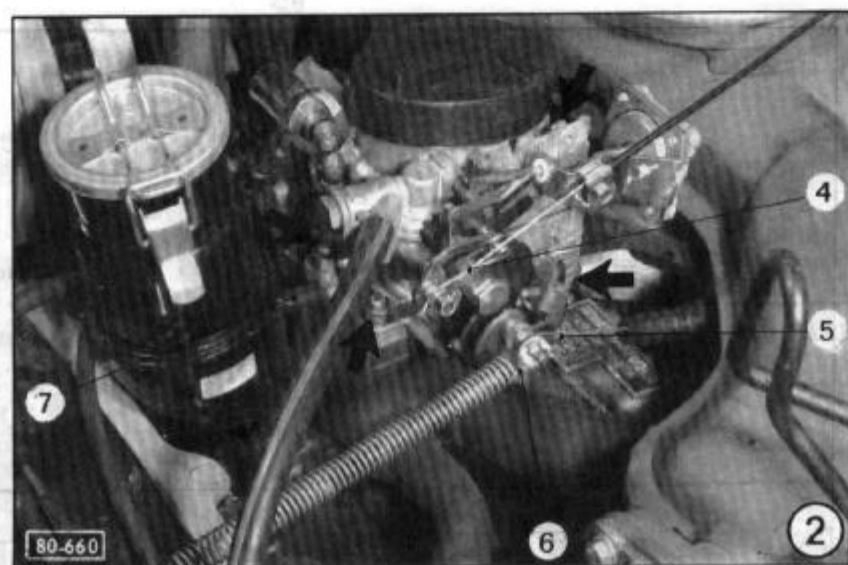
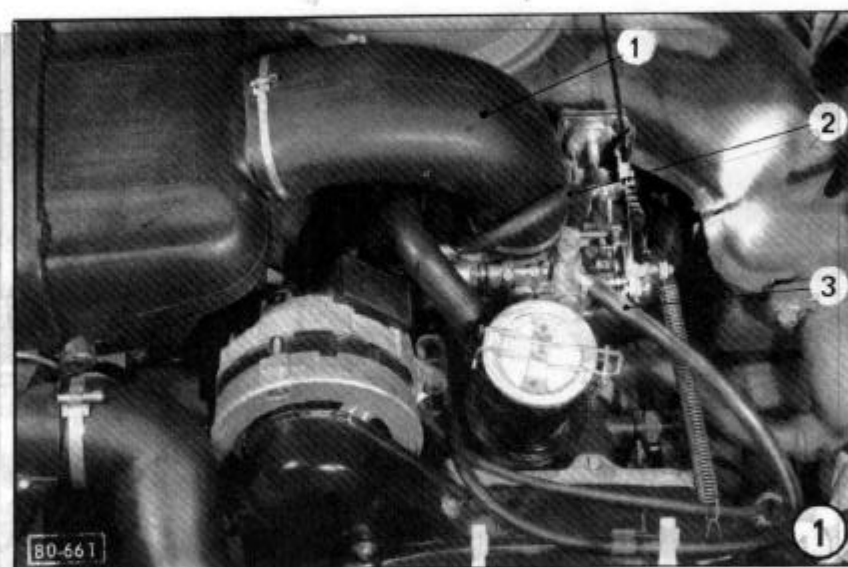
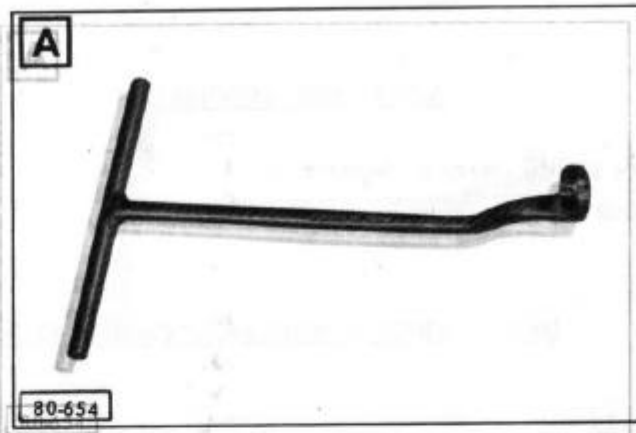
MONTARE

Se ung cu pastă de etanșare cele două fețe ale distanțierului protector termic și se montează carburatorul.

Se fixează carburatorul prin cele patru piulițe pe prezoanele (—→) cu ajutorul cheii S.00-102.

Se cuplează: fig. (1) și (2)

- conducta (1)
- tubul (2) de legătură cu atmosfera
- tubul (3) de alimentare cu benzină
- tubul (7) priza de depresiune
- cablul (4) de comandă a șocului
- cablul (5) de accelerație și resortul său



2	Op. nr. TA2.142-1	DEMONTAREA SI MONTAREA CARBURATORULUI	"OLTCIT"
	I-SBI.SAT.TR.qO		TA2

S.D.V.-URI SPECIALE

A : Cheie pentru piuliță fixare carburator
Cod: S.00-102

DEMONTAREA SI MONTAREA CARBURATORULUI

DEMONTARE

Se decuplează: fig. (1)

- tubul priză depresiune (3)
- cablul de comandă șoc (2)

Se deconectează fișa (4)

Se demontează filtrul de aer cu racordul său (1)
Se obturează partea superioară a carburatorului

Se decuplează: fig. (2)

- comanda accelerației (6)
- resortul de readucere (7)
- tuburile elastice de alimentare și retur la rezervor (5)

Se demontează cele 4 piulițe de fixare (→) apoi se scoate carburatorul.

Se astupă cu ajutorul unei cîrpe curate și care nu se destramă orificiul galeriei de admisie.

MONTARE

Se unge distanțierul cu pastă de etanșare

Se montează carburatorul pe cutia de admisie și se fixează prin 4 piulițe (→)

Se cuplează:

- tuburile elastice de alimentare și retur la rezervor (5)
- comanda accelerației (6)
- resortul de readucere (7)

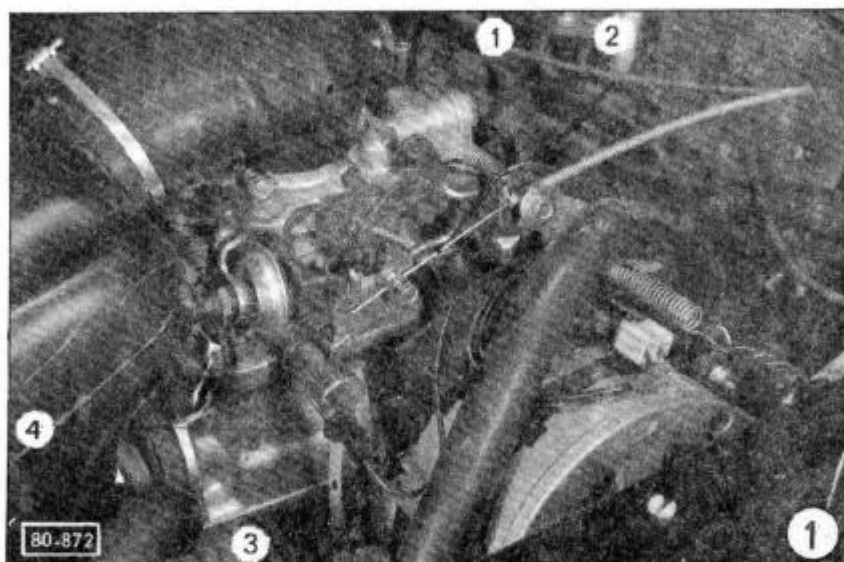
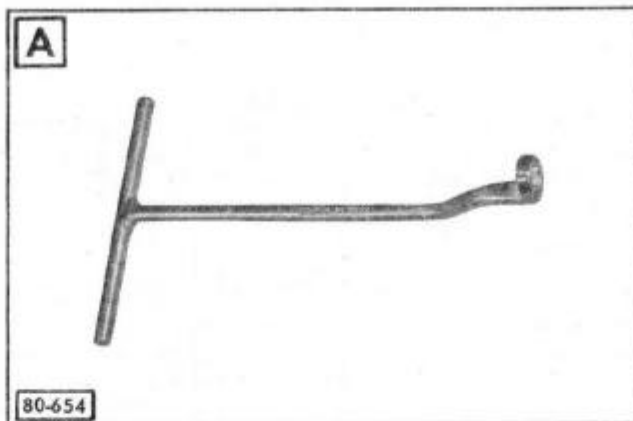
Se montează filtrul de aer cu racordul său (1)

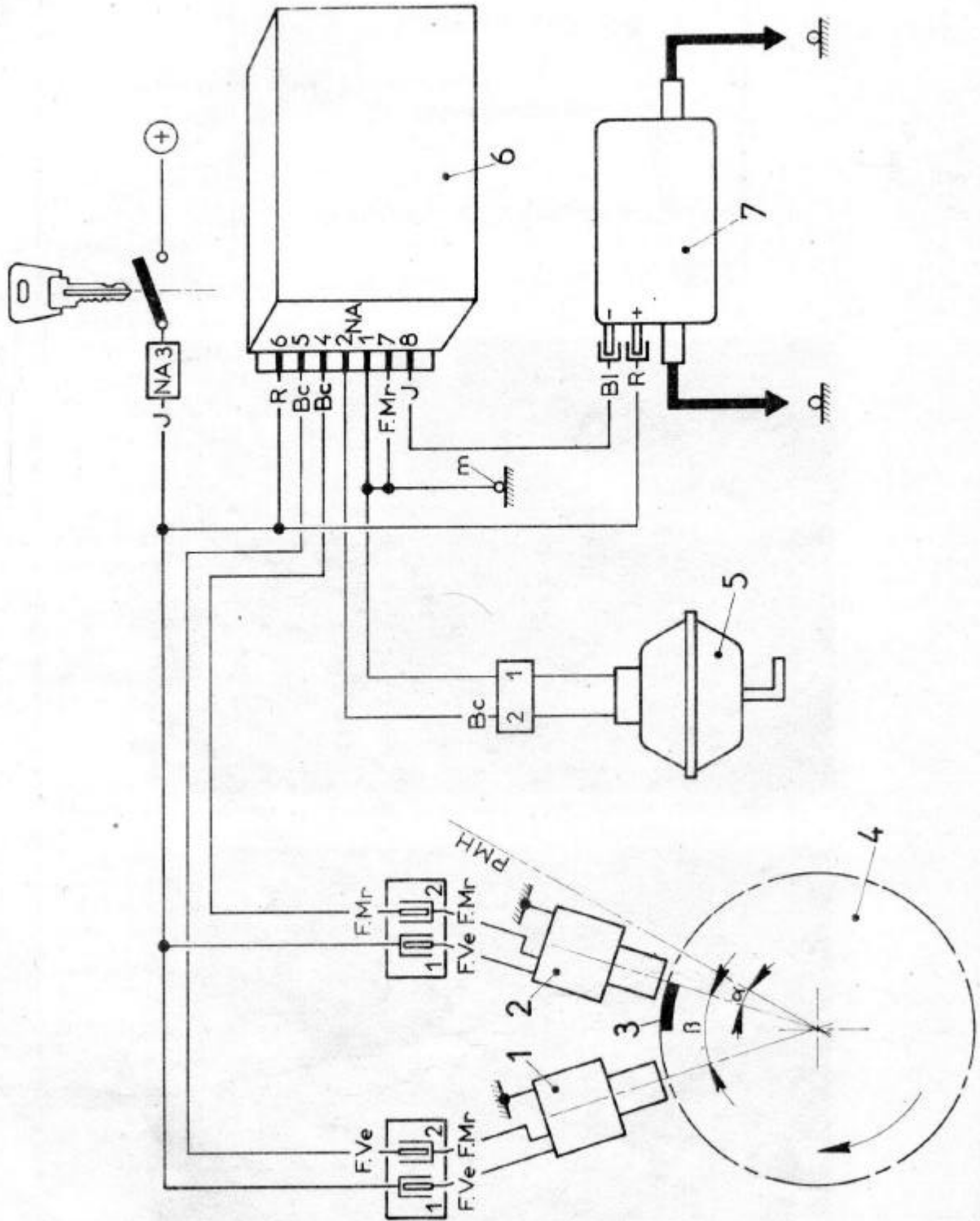
Se conectează fișa (4)

Se cuplează:

- cablul de comandă șoc (2)
- tubul priză depresiune

Se reglează turația de mers în gol (Vezi Op.nr.TA2.142-0)





DISPOZITIV ELECTRONIC DE APRINDERE

(aprindere electronică integrală)

Componența dispozitivului:

- Două captoare de turație 1 și 2 fixate pe carterul ambreiajului.
- Un captor de depresiune 5 compus dintr-o capsulă și un contact de punere la masă. El este situat sub închizătoarea capotei.
- Un calculator electronic 6 fixat la partea inferioară a cutiei de mânuși stînga.
- O bobină de aprindere 7.

Rolul elementelor dispozitivului:

- Captoarele de turație detectează trecerea unui plot metalic 3 situat pe volantul motor 4 și transmit, la fiecare rotație a motorului, la calculator, un impuls de declanșare a cărui frecvență este proporțională cu viteza de rotație a motorului.
- Captorul de depresiune informează calculatorul de starea de sarcină a motorului și comandă o corecție a curbei de avans a aprinderii.
- Calculatorul Funcția sa principală este:
 - de a calcula momentul cînd scînteia trebuie să se producă în funcție de datele instantanee de turație și de depresiune în tulburatura de admisie.
 - de a asigura bobinei 7 curentul primar necesar pentru producerea în secundar a unei tensiuni înalte constantă, oricare ar fi turația motorului.

Funcționare:

Tinînd cont de sensul de rotație al motorului, captorul 2 este plasat în punctul de calaj inițial cu 10° înainte de PMI (unghiul α). Calajul inițial este dat numai prin dispunerea mecanică a captorului 2). Captorul 1 face cu captorul 2 un unghi β de 35° corespunzător unei amplitudini maxime a avansului în dezvoltare (corecția prin depresiunea avansului fiind cuprinsă).

Sub 1000 rot./min avansul este constant de 10° ; plotul metalic trecînd pe sub captorul 1 permite acestuia să "armeze" captorul 2 care va declanșa scînteia la trecerea plotului.

Peste 1000 rot./min. curba de avans începe să se dezvolte, captorul 1 dă informația de intrare calculatorului și permite acestuia de a calcula o întîrziere în raport de punctele de avans minim în scopul producerii scînteii la momentul dorit. Scînteia se produce todeauna în intervalul de timp în care plotul metalic parcurge sectorul format de captoarele 1 și 2.

Un captor de depresiune (capsulă + întrerupător) comandă calculatorului o corecție de 10° avans la aprindere (priza de depresiune se găsește deasupra clapetei de accelerație a carburatorului). Această corecție este făcută cu o temporizare de o secundă, pentru o depresiune superioară de 150 m.bari în tubulatură de admisie și pentru o turație superioară sau egală turației de început a avansului.

Pentru a preveni rămînerea sub tensiune prelungită a bobinei, dispozitivul este dotat cu o temporizare, astfel că, dacă la capătul a $0,5 - 2$ secunde, plotul metalic nu trece pe sub captoare, calculatorul întrerupe automat curentul în bobina de aprindere.

2	Op.nr.TA2.210-00	CARACTERISTICILE APRINDERII	<u>OLTCIT</u> TA2
---	------------------	-----------------------------	----------------------

CARACTERISTICI

RUPTOR- DISTRIBUTOR

Marca și simbolul gravate pe corp.

DUCELLIER: 525 x 136

FEMSA : D4 x 9

Dispozitive de avans centrifugal și de avans prin depresiune.

Sensul de rotație: (văzut dinspre acționare): S.C. (sensul acelor ceasornicului).

Ordinea de aprindere: 1 - 4 - 3 - 2.

Unghiul de închidere a contactelor: (unghiul camei): $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$.

Distanța între contacte: 0,35 la 0,45 mm.

Procent DWELL: 63% $\pm 3\%$

Punctul de avans inițial: 10° înaintea P.M.I.

Calajul static: orificiul tijei de control corespunzând la 10° avans.

Controlul dinamic: (capsula de depresiune debransată): 27° la 3000 rot/min (pe sector).

Reperetele curbei de avans: Avans centrifugal: GA 9
(gravate pe corp) Avans prin depresiune: GD 7.

Semnificația literelor pe desenul alăturat:

A: grade ruptor-distributor | D: depresiune | D1: depresiune în m.bari
N: rot/min. | D2: depresiune în mm.Hg

CONDENSATOR: Capacitate: 0,25 la 0,30 μ F

BUJII

Distanța între electrozi: 0,6 la 0,8 mm.

Cuplul de strângere (chiulasă rece): 2 - la 2,5 m.da N

Mărci și tipuri: SEV-MARCHAL; GT 34-2H=CHAMPION; N7Y =EYQUEM; 755=BOSCH;
W6D=AC; 42 XLS; SINTEROM 14LP24

Bobina: tip cu rezistență exterioară

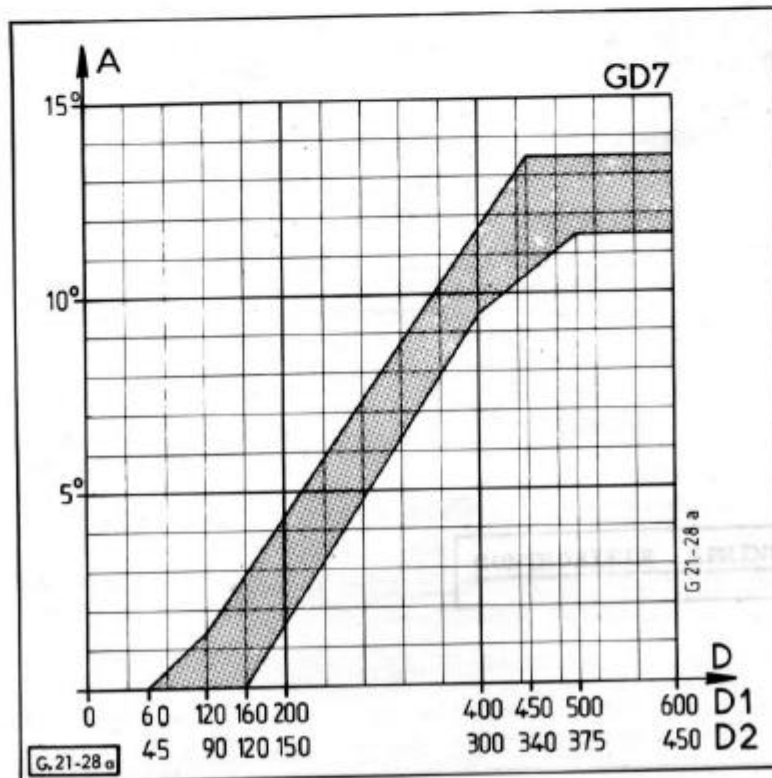
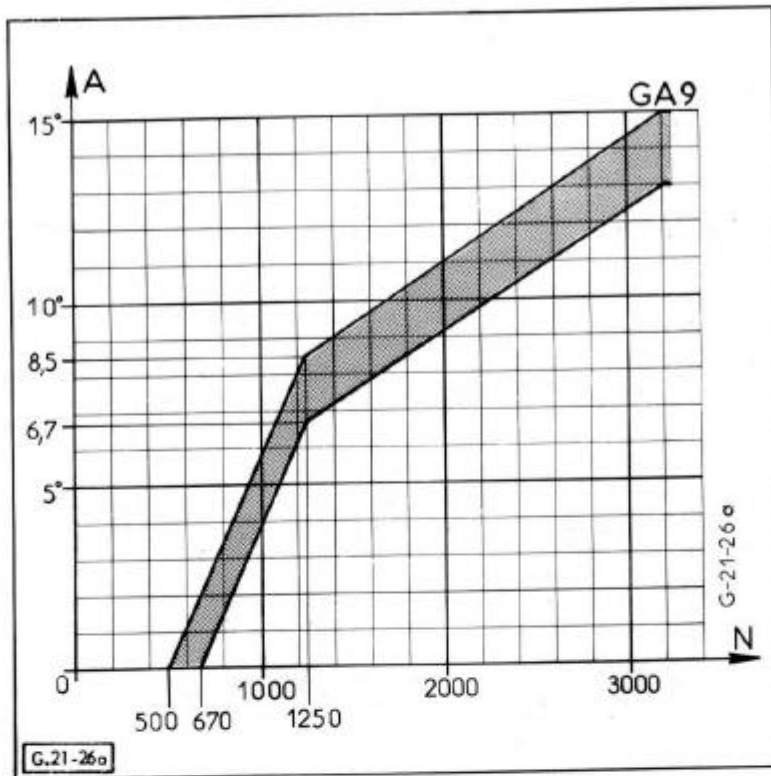
Marca și simbolul	DUCELLIER	SEV-MARCHAL	MARELLI	FEMSA
	2777	E 44 910 304	BZR 206 A	BI 12 R 7
Rezistența primar	1,26-1,33	1,5	1,3-1,4	1,2-1,35
la 20°C exterior	0,66-0,7	1,1-1,2	0,7-0,9	0,6
în: secundar	6,5-8,5	6,1-6,8	6,7-8,2	7,4-8,9

FIȘE DE APRINDERE BUJII: Marca: ELECTRICFIL.

Denumirea fișelor	Lungimea	Rezistența (la 20°C)
De la bobină la ruptor-distrib.	370 mm $^{+10}$	420 la 720
De la ruptor-distributor la cilindru Nr.1	340 mm $^{+10}_{-00}$	370 la 570
De la ruptor-distributor la cilindru Nr.2.	610 mm $^{+10}_{-0}$	650 la 1000
De la ruptor distributor la cilindru Nr.3	1030 mm $^{+10}_{-0}$	1200 la 1800
De la ruptor-distributor la cilindru Nr.4	1220 mm $^{+10}_{-0}$	1400 la 2200

POZITIA CILINDRILOR PE MOTOR

Cilindru Nr.1 Spate stinga	Cilindru Nr.2: Față stinga
Cilindru Nr.3 Spate dreapta	Cilindru Nr.4: Față dreapta



2	Op.Nr.TA1-210-0	CONTROALELE APRINDERII	OLTCIT TA1
---	-----------------	------------------------	---------------

Controlul captoarelor de turatie (1) si (2):

- Se demontează fișa reper roșu a bobinei de aprindere.
- Controlul captorului inferior (1):
 - Se distanțează ușor cele două părți ale conectorului captorului pentru a conecta un voltmetru;
 - "+" voltmetrului în "a" (fișa corespunzătoare contactului mamă al conectorului, lângă captor).
 - "-" voltmetrului la masă.
 - Se pune contactul.
 - Se învârtește ușor motorul cu ajutorul manivelei sau prin rotirea volantului.
 - Voltmetrul trebuie să indice o tensiune;
 - între 0,5 și 2 volți când plotul de pe volant nu este sub captor.
 - între 5 și 7 volți când plotul de pe volant se găsește sub captor.
- Se efectuează același control pentru captorul superior (2).
- Se conectează fișa reper roșu la bobina de aprindere.

Controlul captorului de depresiune (5):

- Se montează un depresiometru în paralel între capsulă și carburator.
- Se pornește motorul și se lasă să funcționeze la ralanti.
- Se conectează un voltmetru pe partea spate a conectorului captorului (fără a-l deconecta) astfel: "+" voltmetrului pe fișa albă în "b".
 - "-" voltmetrului pe fișa albastră în "c".
 Voltmetru trebuie să devieze.
- Se accelerează motorul.

La o depresiune a motorului cuprinsă între 120 și 180 m.bari, voltmetrul trebuie să indice 0 volți.
- Se demontează și deconectează aparatele de control și se oprește motorul.

Controlul primarului bobinei de aprindere(7):

- Se conectează un voltmetru pe primarul bobinei fără deconectarea fișelor:
 - "+" voltmetrului pe "+" bobinei (reper roșu) în "d".
 - "-" voltmetrului pe "-" bobinei (reper albastru) în "e".
- Se pune contactul:

Acul voltmetrului deviază ușor și trebuie să revină aproape instantaneu la "0".
- Se întrerupe contactul și deconectează voltmetrul.

Controlul dezvoltării curbei avansului și corecției prin depresiune

- Căutarea punctului de avans inițial:

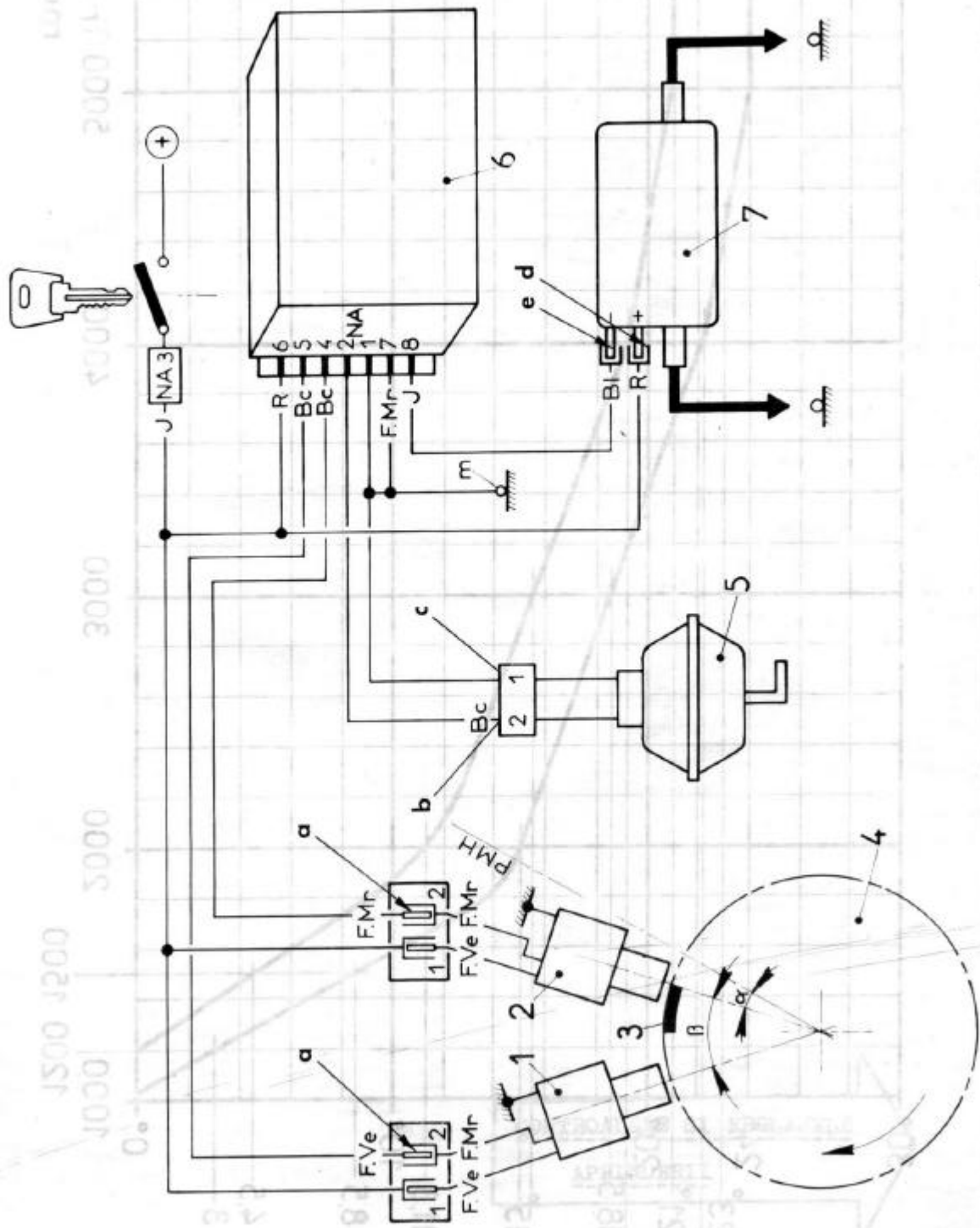
Se procedează ca și la controlul captorului superior (2). În momentul precis, când voltmetrul indică o tensiune de 5-7 volți motorul este în punctul de avans inițial. Se trasează o linie de reper cu vopsea albă, pe volantul motor și o alta vizavi pe carterul motor.
- Se scoate tubul capsulei de depresiune și se controlează dezvoltarea curbei (vezi pag.4) cu o lampă stroboscopică cu defazare sau o stație "Diagnostic" (rot/min.motor).

(Cu o lampă stroboscopică independentă se împart valorile citite la doi).
- Se introduce tubul la capsula de depresiune: Punctele de avans ridicate trebuie să fie superioare cu 10° celor ridicate anterior fără capsula.

Controlul continuității circuitelor cu ohmetrul (contactul aprinderii întrerupt): Se debransează conectorul calculatorului (6).

NOTA: Punctul de masă "m" se găsește în planșeul de bord stînga.

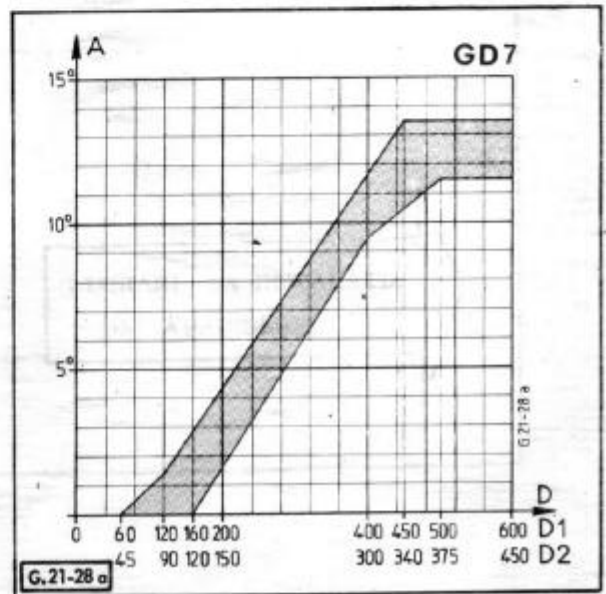
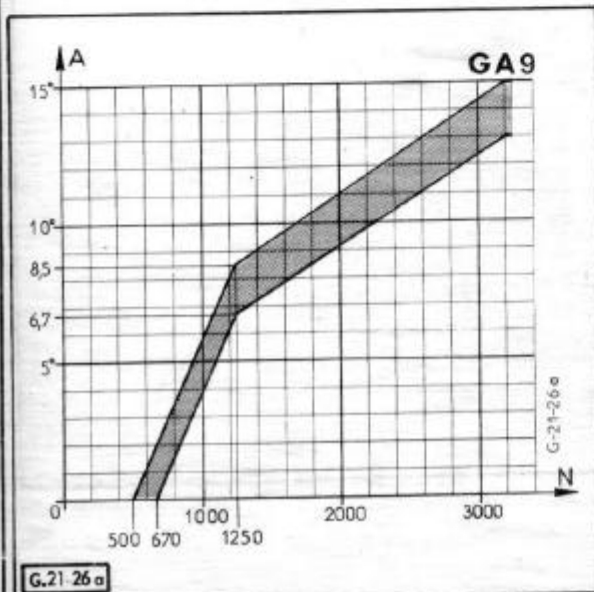
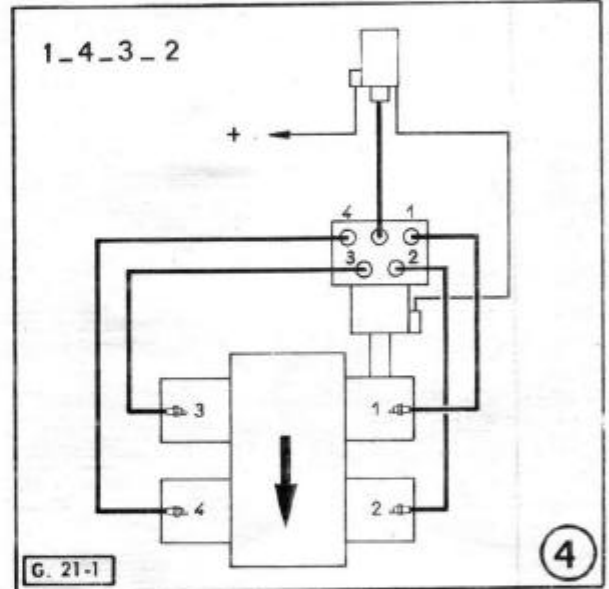
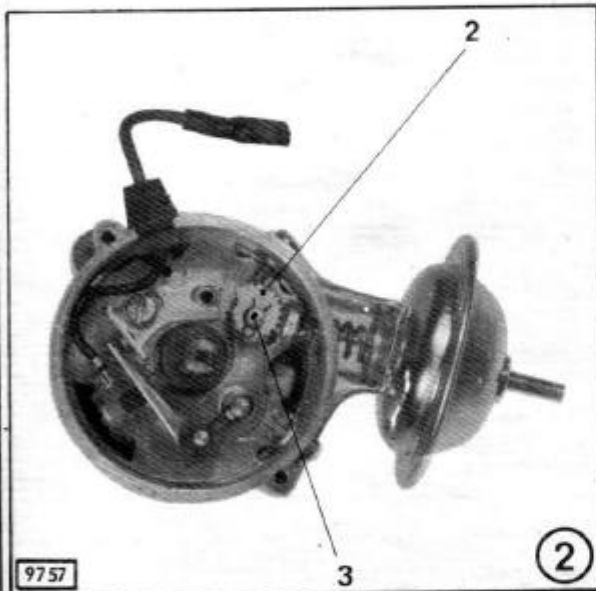
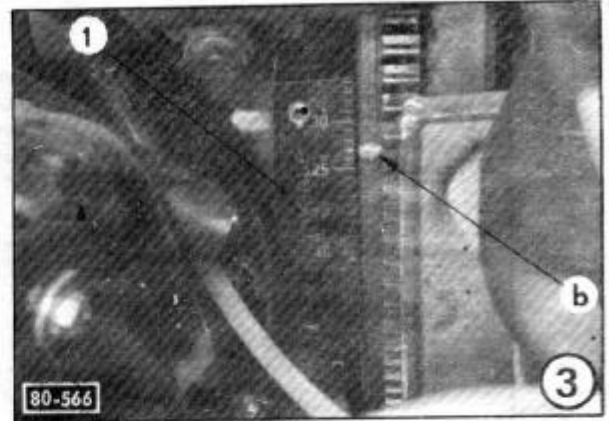
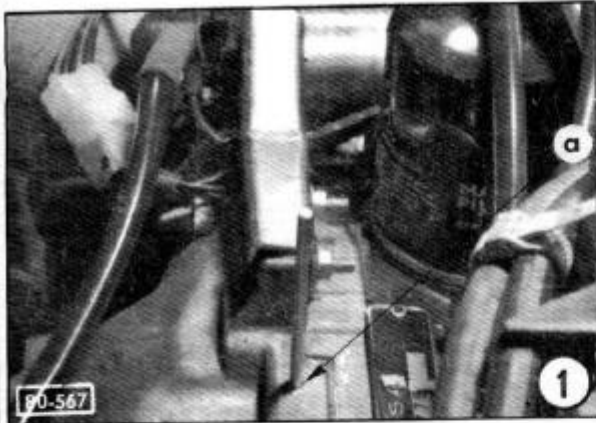
Controlul rezistenței fișelor de înaltă tensiune și a bobinei de aprindere (A se vedea valorile rezistențelor în operația TA1.210-00)



A.313

TA.210

2	Op.nr.TA2.210-0	CONTROLĂLELE SI REGLAJELE APRINDERII	OLTCIT TA2
CALAJUL RUPTOR-DISTRIBUITORULUI			
Calarea statică a ruptor-distribuatorului: fig. (1)		Controlul dinamic al aprinderii fig. (3)	
<p>Se introduce o tijă $\varnothing=5$ mm în orificiul situat pe carterul ambreiajului în "a".</p> <p>Se rotește motorul cu manivela pînă cînd tija intră în creștătura volantului. În acest moment motorul se află în punctul de aprindere.</p>	<p>Se desfăce tubul flexibil de la capsula de depresiune.</p> <p>Se brânșează un turometru și o lampă stroboscopică pe fișa de înaltă tensiune de la cilindru Nr.1: fig. (4).</p> <p>Se aduce motorul la 3000 rot/min. Se luminează sectorul gradat și volantul motor cu lampa stroboscopică. Reperul "b" gravat pe volant trebuie să se afle între diviziunile 25 la 29 de pe sectorul (1).</p>		
<p>Se scoate tija.</p> <p>Se conectează o lampă între borna ruptorului de la bobina de aprindere și masă. Se pune contactul.</p> <p>Se deșurubează piulițele de fixare ale ruptor-distribuatorului.</p> <p>Se rotește ruptor-distribuatorul în sensul acelor ceasornicului (văzut din partea acționării), apoi în celălalt sens pînă în momentul precis cînd lampa se aprinde. Se string piulițele de fixare ale ruptor-distribuatorului. Se demontează lampa și se întrerupe contactul.</p>	<p>Dacă rezultatul nu este corect, ruptor-distrib. trebuie să fie demontat și reglat pe banc.</p> <p>Se oprește motorul.</p> <p>Se debrânșează aparatele de control.</p> <p>Se brânșează tubul flexibil la capsula de depresiune.</p>		
CONTROLĂLELE SI REGLAJELE RUPTOR-DISTRIBUITORULUI PE BANC			
Verificarea stării ruptorului:		Controlul desfășurării curbei de avans prin depresiune:	
<p>Se schimbă ruptorul dacă contactele sînt ciupite sau arse.</p> <p>Se controlează ca platina mobilă să nu intre în rezonanță cînd ruptor distribuatorul este rotit pînă la 3500 rot/min.</p>	<p>Curba: <u>GD 7</u></p>		
Reglarea unghiului camei	<p>A: grade ruptor-distribuator: D1: depresiunea în m.bari D2: depresiunea în mm.Hg.</p>		
<p>Se rotește ruptor-distribuatorul la un regim stabil și se reglează unghiul de închidere al ruptorului la 57^{+2}_-0.</p>	<p>Se rotește ruptor-distribuatorul cu 200 rot/min.</p> <p>Se astupă orificiul de legătură cu atmosfera pe capsulă (bandă adezivă)</p>		
Controlarea simetriei camelor:	<p>Se efectuează o ridicare prin puncte a curbei făcînd să crească depresiunea de la 0 la 600 m.bari apoi descrescînd depresiunea.</p>		
<p>Se verifică, ca unghiul dintre deschiderile succesive ale ruptorului să fie 90^{+0}_-1.</p>	<p>Punctele determinate trebuie să se înscrie între curbele minim și maxim. Ruptor-distribuatorul DUCELLIER (2).</p>		
Controlarea condensatorului:	<p>Se acționează asupra sectorului dințat (2) pentru modificarea tensiunii resortului capsulei dacă desfășurarea curbei este incorectă.</p>		
<p>Se măsoară capacitatea condensatorului: 0,25 - 0,30 μF.</p>	<p>NOTA: Ruptor-distribuatorul DUCELLIER fig. (2). Se asigură că unghiul camei rămîne în toleranța 57^{+2}_-0 aplicînd, apoi suprimînd depresiunea la capsulă.</p>		
Controlul desfășurării curbei avansului centrifugal:	<p>Se acționează asupra punctului (3) pentru a obține această condiție.</p>		
<p>Curba: <u>GA 9</u></p>	<p>Se acționează asupra punctului (3) pentru a obține această condiție.</p>		
<p>A: grade ruptor-distribuator.</p>	<p>Se acționează asupra punctului (3) pentru a obține această condiție.</p>		
<p>N: rot/min. ruptor-distribuator</p>	<p>Se acționează asupra punctului (3) pentru a obține această condiție.</p>		
<p>Se efectuează o ridicare prin puncte crescînd turația de la 0 la 3000 rot/min, apoi descrescînd. Punctele ridicate trebuie să se înscrie între curbele de minim și maxim. Dacă desfășurarea este incorectă se acționează asupra suportului de agățare a resortelor pentru modificarea tensiunii lor.</p>	<p>Se acționează asupra punctului (3) pentru a obține această condiție.</p>		



2	Op. nr. TA1210-1	LUCRARI LA INSTALATIA DE APRINDERE	"OLT CIT"
			TA 1

S. D. V. - URI SPECIALE

A : Mîner dinamometric : pentru cheie de bujii (declanșea: ă la 1,2 m.daN) **B** : Cheie túbulară pentru bujii

DEMONTAREA SI MONTAREA UNEI BUJII

DEMONTARE: fig. (2) și (3)

Demontarea unei bujii se face cu motorul rece

Se deconectează fișa bujiei
 Se deconectează garnitura (1)
 Se deșurubează bujia cu ajutorul cheii **B** și a mînetului dinamometric **A**

MONTARE: fig. (2) (4) și (5)

Se verifică distanța între electrozii bujiei

$e = 0,6$ la $0,7$ mm

Se asigură că filetul bujiei este curat.
 Se înșurubează bujia cît mai mult posibil cu ajutorul unui tub de cauciuc (2) (\varnothing) interior = 10 mm, lungimea 100 mm
 Se strînge bujia cu cheia **B** și mînerul dinamometric **A** pînă la declanșare.

Se montează garnitura (1)
 Se conectează fișa la bujie.

DEMONTAREA SI MONTAREA CALCULATORULUI ELECTRONIC

DEMONTARE: fig. (6)

Se deconectează cablul de masă de la baterie
 Se demontează cele două șuruburi (→)
 Se scoate capacul de protecție (3) apoi calculatoruș după ce a fost deconectat.

MONTARE : Fig. (6)

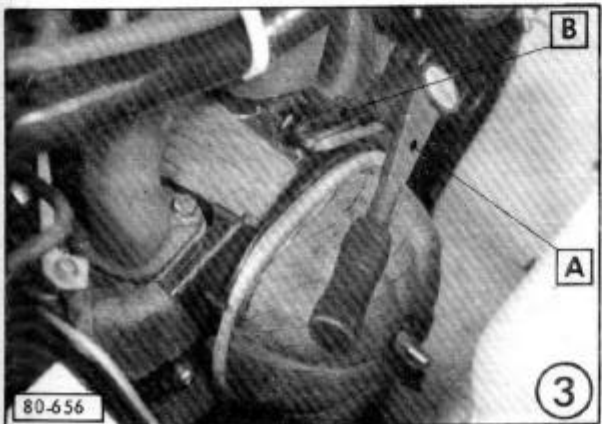
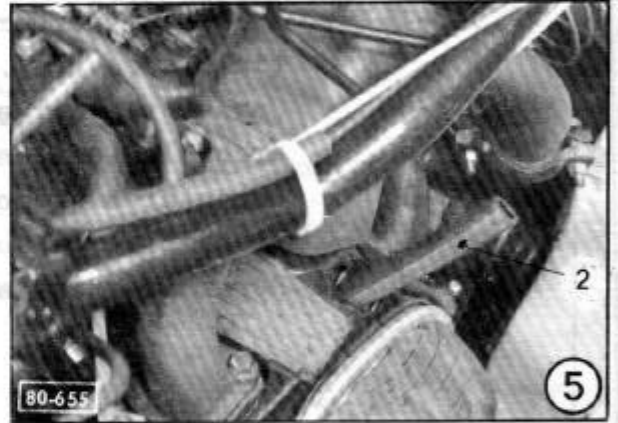
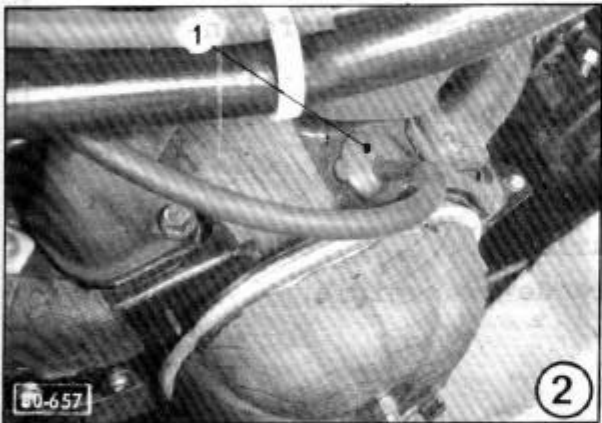
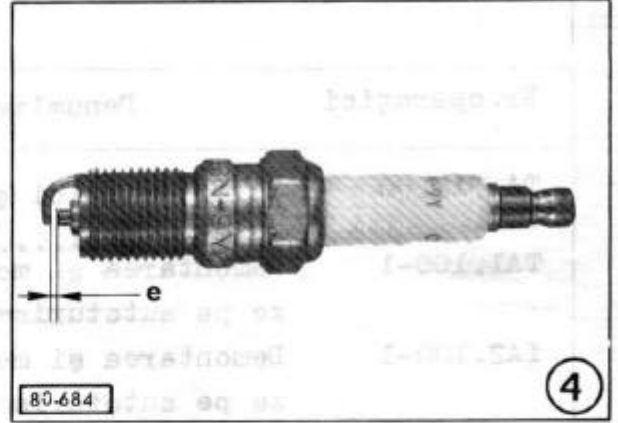
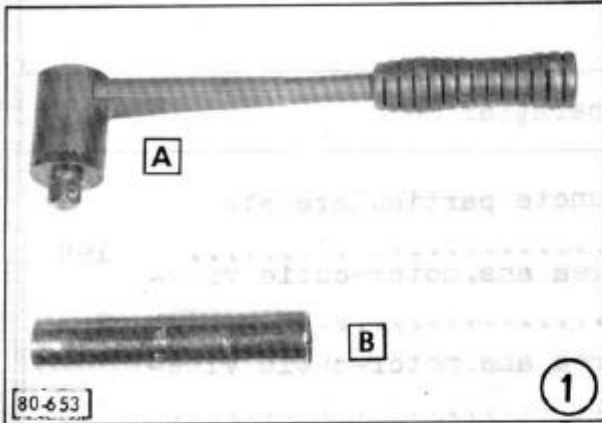
Se conectează calculatorul și se fixează cu capacul de protecție (3) (două șuruburi →)
 Se conectează cablul de masă la baterie.

INLOCUIREA UNUI CAPTOR DE TURATIE

La înlocuirea unui captor este absolut obligatoriu:

- să se monteze rondela (grosime = 2 mm) sub noul captor
- să se respecte cuplul de strîngere de 3 m daN.





CAPITOLUL 2. AMBREIAJ-CUTIE DE VITEZE-TRANSMISIE

Nr. operației	Denumirea operației	pag.
TA. 312.00	Caracteristici și puncte particulare ale ambreiajului.....	199
TA1.100-1	Demontarea și montarea ans. motor-cutie viteze pe autoturism.....	203
TA2.100-1	Demontarea și montarea ans. motor-cutie viteze pe autoturism.....	213
TA. 330-00	Caracteristici și puncte particulare ale cutiei de viteze.....	223
TA. 330-3	Repararea cutiei de viteze.....	229
TA. 343-4	Lucrări la arborele de ieșire din diferențial.....	257
TA. 372-00	Caracteristici și puncte particulare ale arborilor de transmisie.....	263
TA. 372-1	Demontarea și montarea unui arbore de transmisie pe autoturism.....	267
TA. 372-3	Repararea unui arbore de transmisie.....	273

2	<u>Op.nr.TA.312-oo</u>	CARACTERISTICI SI PUNCTE PARTICULARE ALE AMBREIAJULUI	<u>OLTCIT</u> <u>TA.</u>
---	------------------------	--	-----------------------------

CARACTERISTICI

	<u>TA 1</u>	<u>TA 2</u>
Mecanism: Tip cu diafragmă Marca VERTO	16o DBR 21o	18o DBR 285
Disc: Tip butuc cu amortizor cu 6 resoarte.	1 resort gri 1 resort alb 4 resoarte verzi	3 resoarte negre 3 resoarte roșii
Butuc disc	21 caneluri	
Tip garnituri fricțiune:	A 35 755	A 755
Rulment ambreiaj	cu bile	

PUNCTE PARTICULARE

Disc ambreiaj:

	<u>TA1</u>	<u>TA2</u>
Grosimea garniturilor discului (noi)	7,4 mm	7,7 mm

Joc între rulment și diafragmă:.....1 la 1,5 mm
Cursa liberă a pedalei:.....2o la 25 mm

Surubul (1) al axei furcii(se montează cu SOLUTIE ETANSARE-FRINARE)

fig. (1)

Cuplul de strângere pt.șuruburile fixare placă presiune:.....1,8 m.daN.

Controlul și reglajul jocului ambreiajului: fig.(2)

Mod de lucru:

Se verifică printr-o apăsare (→) pe furcă, că există un joc care trebuie să fie de la 3 la 4,5 mm la capătul furcii (în punctul de agățare al cablului), ceea ce corespunde unui joc al ambreiajului (joc ușor) de 1 la 1,5 mm între rulment și diafragmă și o cursă liberă "a" la pedală de 2o la 25 mm.

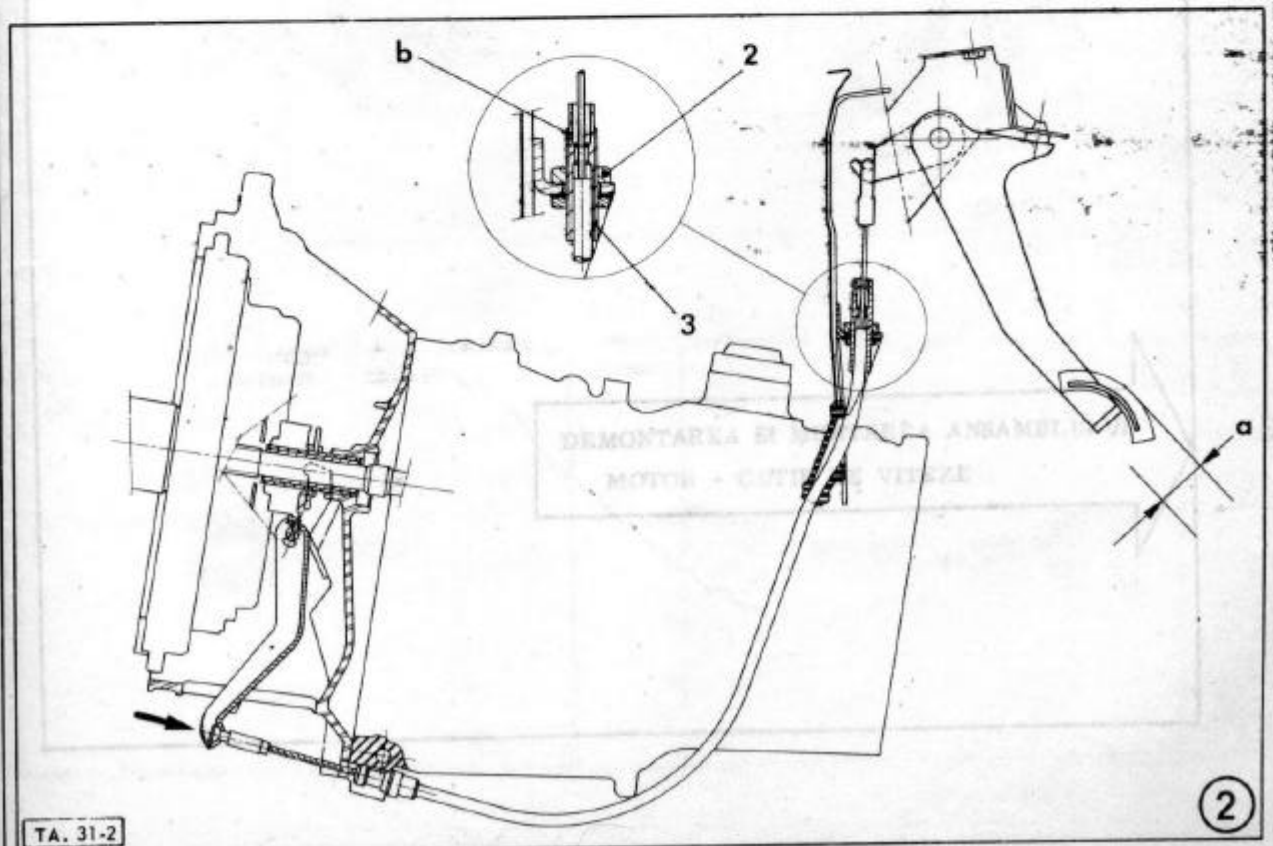
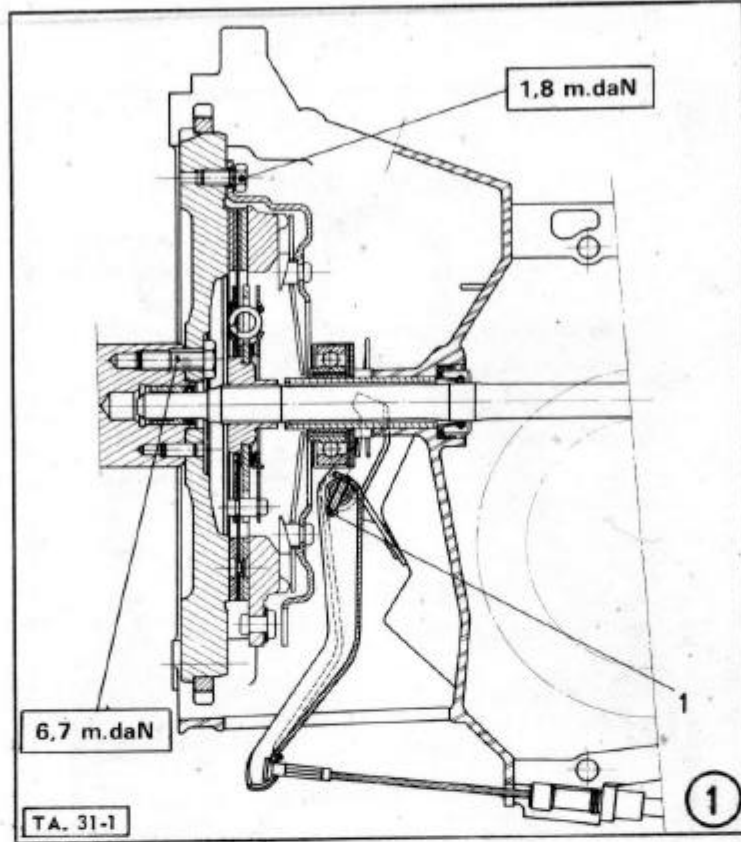
- a) Se slăbește piulița superioară (2).
- b) Se acționează în "b" asupra manșonului filetat (3) pentru a obține o cursă liberă "a" a pedalei de 2o la 25 mm.
- c) Se strânge piulița superioară (2).

SISTEM DE ÎNȚEBĂRI
PENTRU ALE AMBREIAJULUI

CARACTERISTICI SI PUNCTE
PARTICULARE ALE AMBREIAJULUI

OLTCIT TA

Op. nr. TA. 312-00



2	Op.nr. TA1.100-1	DEMONTAREA SI MONTAREA ANSAMBLULUI MOTOR - CUTIE DE VITEZE	"OLT CIT" TA
---	------------------	---	-----------------

UTILAJE SPECIALE

A : Dispozitiv de prindere pentru ridicat motor-cutie de viteze
Cod: D.10-141

B : Dorn pentru demontarea știftului levierului de comandă a cutiei de viteze
Cod: D.00-207/1

C : Dorn pentru montarea știftului levierului de comandă a cutiei de viteze
Cod: D.00-207/2

CUPLURI DE STRINGERE

Cupluri de strângere recomandate:

Cupluri în m. daN.

Surub de fixare a suportilor motor (șaibe) 5,3

Surub de fixare a cutiei de viteze pe suportul elastic (șaiabă zimțată și șaiabă plată) 1,7

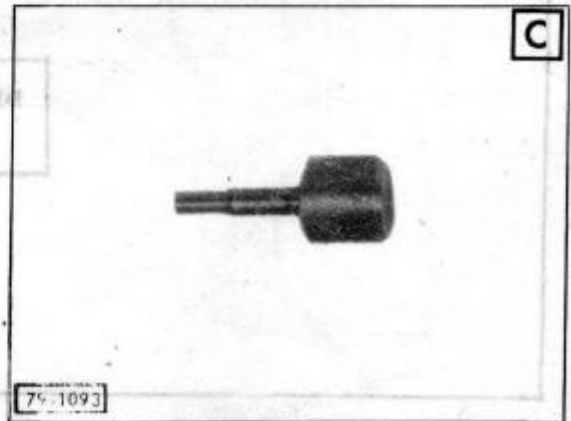
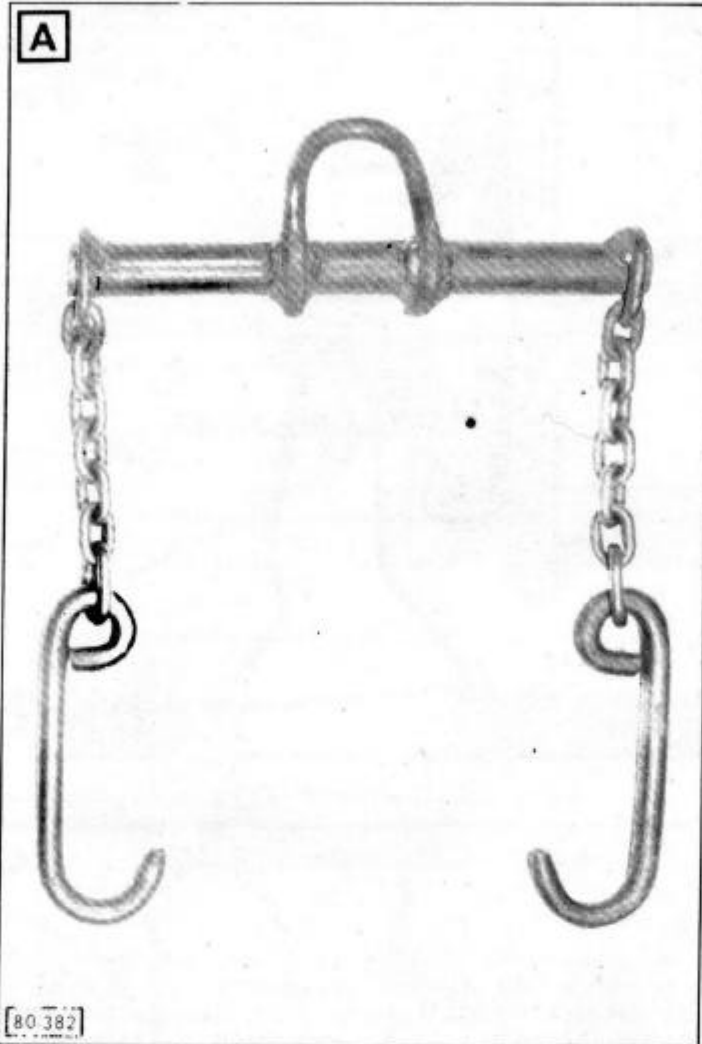
Suruburi și piulițe de cuplare a arborilor de transmisie pe arborii de ieșire din diferențial 4,75

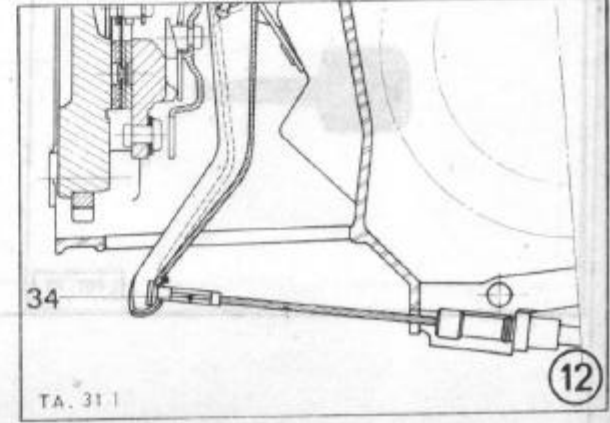
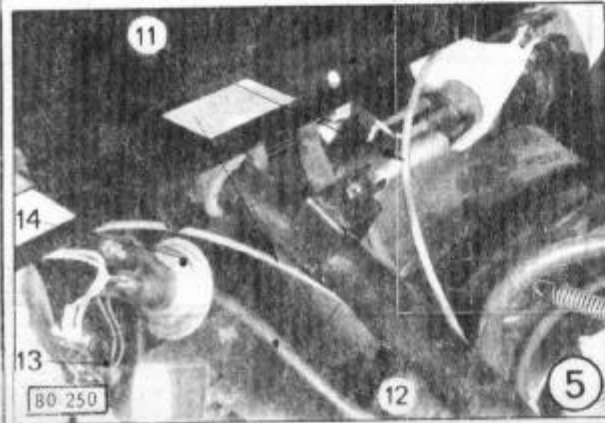
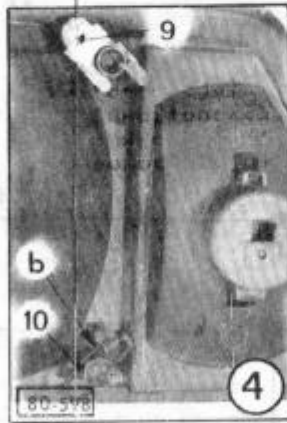
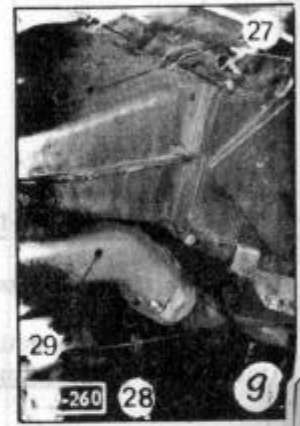
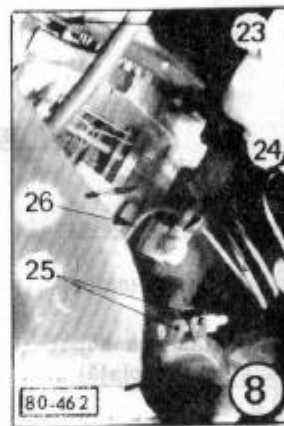
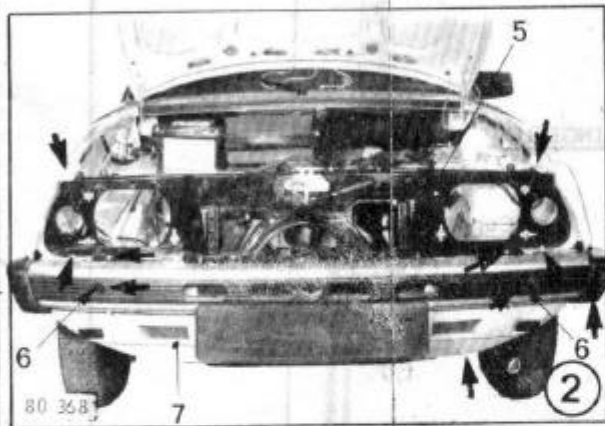
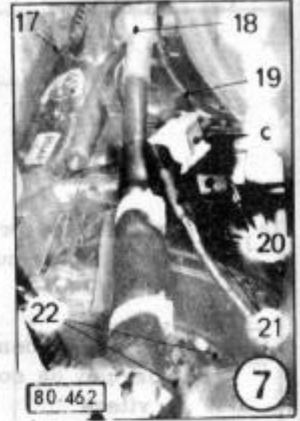
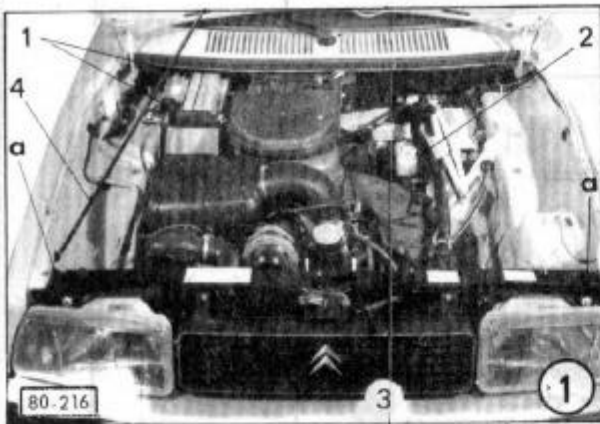
OLTCIT TAI

MOTOR
DEMONTAREA ȘI MONTAREA ANSAMBLULUI
MOTOR — CUTIE DE VITEZE

Op. nr. TAI. 100-1

3





"OLTCIT"	DEMONTAREA SI MONTAREA ANSAMBLULUI	Op. nr. TA1.100-1	5
TA1	MOTOR - CUTIE DE VITEZE		

DEMONTARE.

Se deconectează cablurile (1) negativ și pozitiv de la baterie: fig. (1)

Se demontează:

- roata de rezervă
- cricul
- manivela
- tija (4) de menținere a capotei în poziție deschisă
- filtru de aer (se obturează orificiul carburatorului)
- masca

Demontarea farurilor (fig. (4))

Se demontează siguranțele de oprire (9) și se apasă știftul inferior (10) în "b".
Se deconectează firele de alimentare a farurilor.

Decuplarea cablurilor și comenzilor de poziționare a farurilor: fig. (3)

Se apasă plotul pentru a-l degaja apoi se rotește cutia de reglaj (8) pentru a o scoate din tabla antirecirculare.
Se așază cablul și cutia de reglaj pe pasajul roții stînga.

Se demontează:

- protectoarele din pasajele roților față pentru a avea acces la șuruburile de fixare a tablei antirecirculare.

Demontarea ansamblului tablă antirecirculare, bară protecție și mască inferioară față.

Se deconectează: fig. (5)

- conectorul (13) al capsulei de depresiune
- firele și fișa bobinei

Se decuplează: fig. (1) și (5)

- furtunul (12) al capsulei de depresiune
- cablul (3) de deschidere a capotei

Se demontează șuruburile (→) de fixare: Fig. (2)

- de la tabla antirecirculare (5)
- de la masca inferioară față (7)
- de la bara de protecție înlăturînd bușoanele de obturare (6)

Se demontează tabla antirecirculare (5) bară protecție și mască inferioară față (7).

Se demontează: fig. (1). (7). (8). (9) și (10)

- colierele (22) și (25) de cuplare a conductelor de evacuare
- bara (2) suport roată de rezervă
- conducta antigomot (27)
- conducta elastică de legătură (29)
- cutia (28) inferioară de încălzire se reperează în poziția tijei (31) de comandă a încălzirii)

- conductele de evacuare a aerului

Se deconectează: fig. (7)

- cablul de masă (20) al motorului (pe prezonul de asamblare al motorului-cutie de viteze)

- cablul pozitiv (18) de la demaror
- conectorul din "c"

- firul (19) de la alternator

- conectoarele (21) ale captoarelor

Se decuplează: fig. (10) și (11)

- cablul șoc (32)
- cablul de accelerație (33)
- cablul vitezometru (30)
- tubul de legătură de la conducta de benzină din pasajul roții (se obturează conducta)

Decuplarea cablului ambreiajului: (fig. (12))

Se demontează scutul motor și se decuplează cablul ambreiajului (34) din furcă.

Decuplarea arborilor de transmisie 16 fig. (6)

Se demontează șuruburile și piulițele (15) și se scot arborii.

Decuplarea cablurilor frînei de mîna (17) și (23):

(Vezi Op. TA. 451-1)

Se demontează: fig. (8)

Conducta (26) de alimentare cu lichid de frînă pe etrierul stînga (se obturează orificiul)

Colierul de fixare (24) a conductei.

6	OP. nr. TA1. 100-1	DEMONTAREA SI MONTAREA ANSAMBLULUI	"OLT CIT"
		MOTOR-CUTIE DE VITEZE	TA1

Se demontează șuruburile de fixare (2) ale suportilor motor față (1): fig. 1

Decuplarea levierului de comandă a vitezelor: fig. (2)

Se demontează:

- Surubul de legătură a levierelor
- colierul burdufului (3) și se ridică acesta în sus
- știftul (4) cu ajutorul dornului

B Cod: D. 00-207/1

- levierul (5) rotindu-l cu un sfert de tură.

Demontarea ansamblului motor-cutie de viteze: fig. (3)

Se aduce instalația de ridicat cu dispozitivul **A** Cod: D. 10-141 și se prinde de motor.

Se întind lanțurile fără a ridica ansamblul. Se demontează piulițele de fixare a suportilor conductelor de evacuare și se îndepărtează.

Se demontează șuruburile în "a" de fixare spate a cutiei de viteze (6).

Se degajează ansamblul motor-cutie de viteze trăgându-l în față (dacă este necesar se basculează apăsând pe fața motorului)

MONTARE

Montarea ansamblului motor-cutie de viteze: fig. (3) (4) și (5)

Se aduce ansamblul motor-cutie de viteze deasupra punții (față dispozitiv **A**)

Pentru a ușura montarea șuruburilor de fixare spate a cutiei de viteze este bine de a monta în "a" două prezoane M. 7x1,00 lungime = 60 mm care vor servi la alinierea orificiilor filetate ale capacului cutiei cu orificiile suportului elastic (10).

Ansamblul motor-cutie de viteze fiind poziționat se vor înlocui alternativ prezoanele printr-unul apoi prin celălalt șurub.

Se strâng cele două șuruburi (2) ale suportilor motor față (1) cu 5,3 m.daN.
Se strâng șuruburile suportului cutiei de viteze cu 1,7 m.daN.

Se montează suportul evacuare (8) pe suportul elastic spate.

Se montează și se strâng piulițele cu 1,7 m.daN.

Cuplarea cablului ambreiajului (14): fig. (7)

Se agață cablul în furca ambreiajului.

Se reglează cursa liberă a pedalei ambreiajului (vezi Op. TA1. 312-00)

Cuplarea arborilor de transmisie: fig. (4) și (6)

Se comprimă arborii (9) și (11) pentru a-i introduce pe prezoanele arborilor de ieșire ai diferențialului.

Se montează și se strâng piulițele (12) cu 4,75 m.daN.

Se conectează: fig. (8)

- firul (16) al alternatorului
- firele (15) de alimentare a demarorului
- conectoarele (18) ale captorilor
- conectorul (17)
- cablul de masă al motorului (pe prezonul superior dreapta de cuplare motor-cutie de viteze)

Se cuplează: fig. (9)

- cablurile (7) de frână de mână.

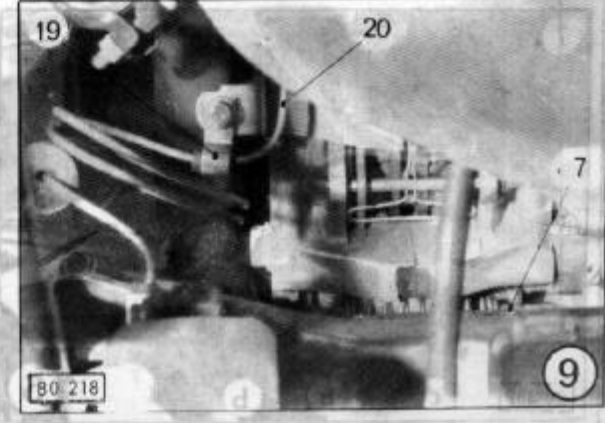
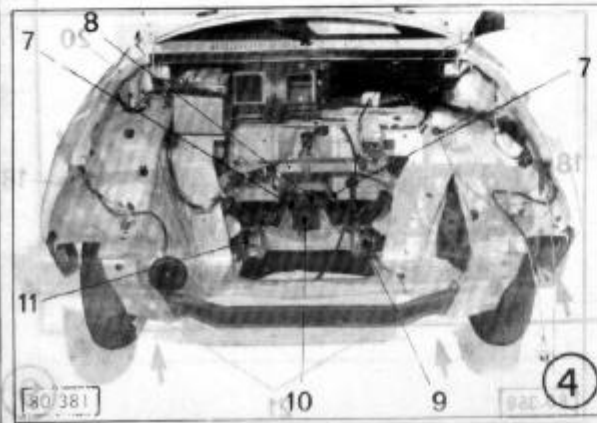
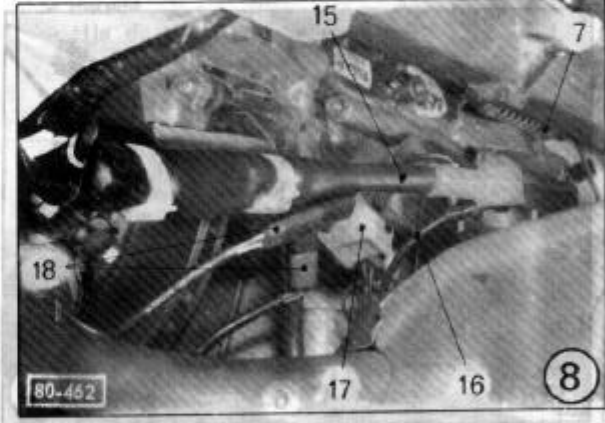
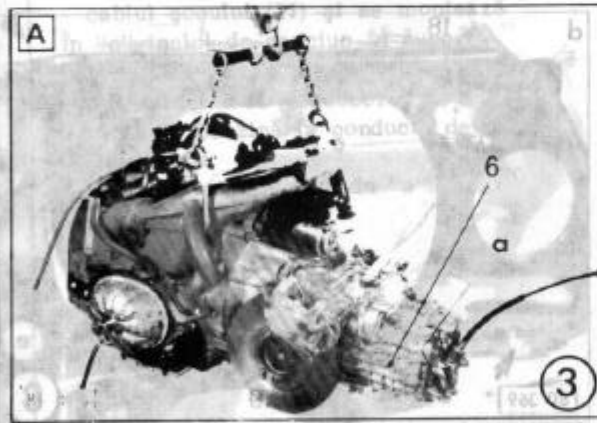
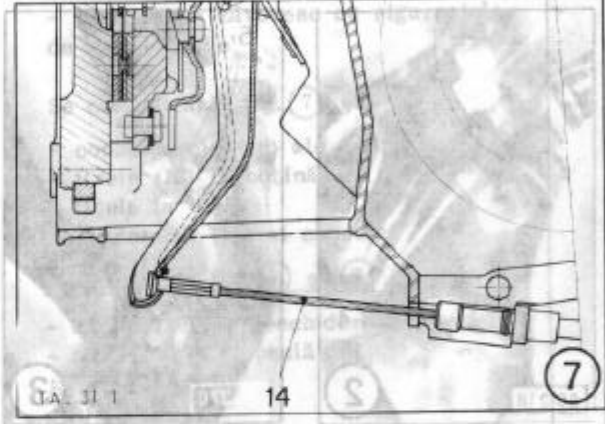
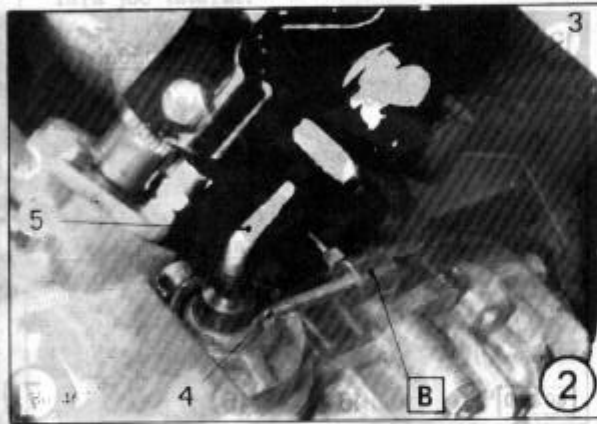
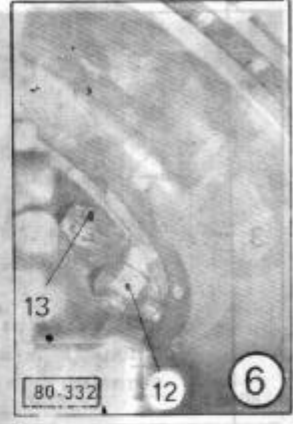
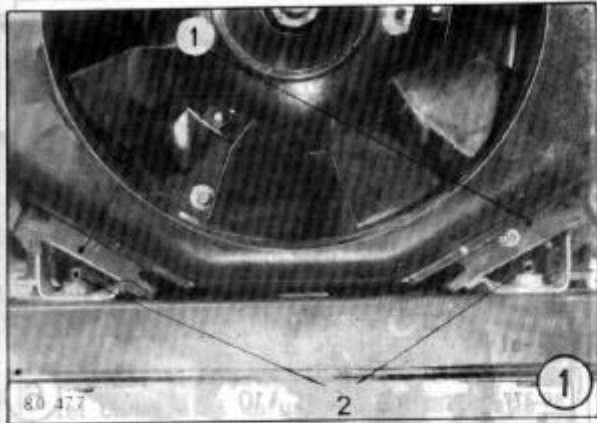
(Vezi Op. TA. 451-1)

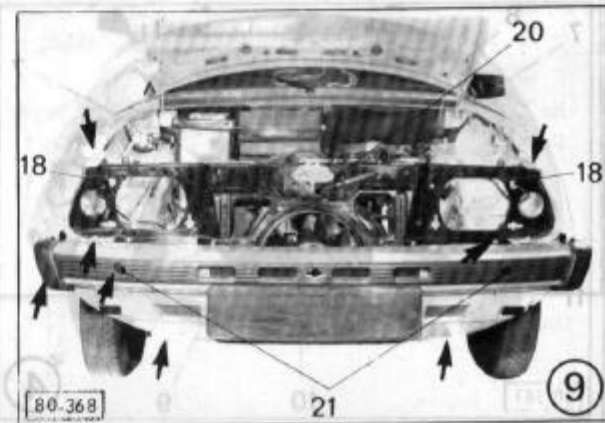
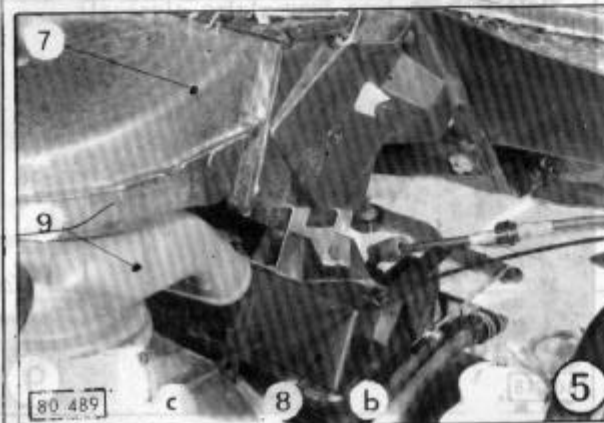
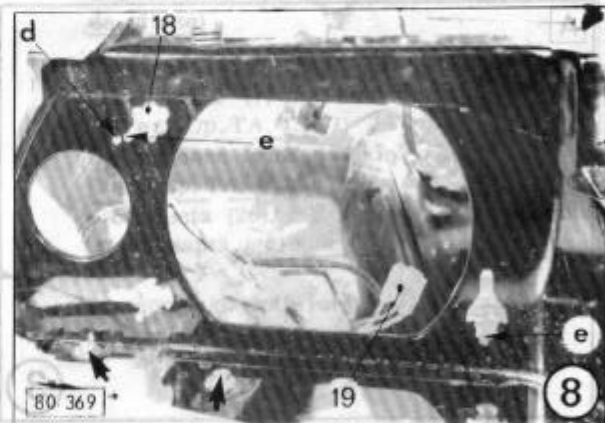
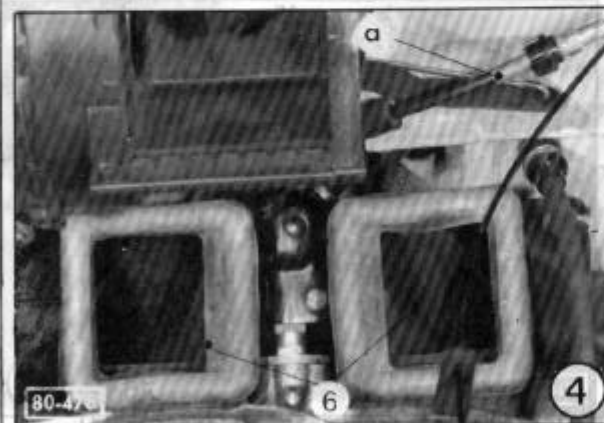
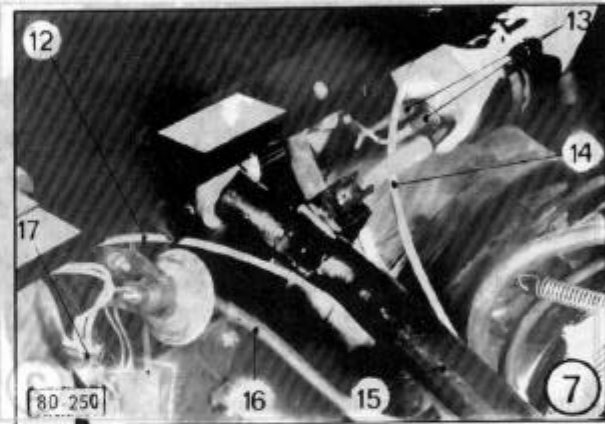
Se reglează frâna de mână

(Vezi Op. TA. 454-0)

- conducta (20) de alimentare a etrierului față dreapta (garnitură nouă)

Se montează colierul (19) de fixare a conductei de frână.





"OLTCIT"	DEMONTAREA SI MONTAREA ANSAMBLULUI	Op.nr. TA1.100-1	9
TA1	MOTOR - CUTIE DE VITEZE		

Cuplarea levierului de comandă a cutiei de viteze: fig. (1)

Se montează levierul de comandă (3) (ca și la demontare trebuie rotit cu 90° pentru a-l introduce în rotulă)

Se introduce știftul cu ajutorul dornului [C] Cod: D 00-207/2

Se trage burduful (2) de protecție peste rotulă și se montează colierul.

Se montează șurubul de legătură al levierelor și se strânge piulița în așa fel ca să aibă un ușor cuplu de rotație fără joc lateral.

Se montează: fig. (2) (3) (4) și (5)

- colierele (4) și (5) de cuplare a conductelor de evacuare
- conductele de evacuarea aerului (6)
- cutia inferioară de încălzire (8)

Se respectă reperul de poziționare a tijei de comandă efectuat în "b" la demontare.

- conducta elastică de legătură (9)
- conducta antizgomot (7)

Se cuplează: fig. (4) (5) și (6)

- cablul șocului (11) și se montează în "c" inelul de cauciuc în suport
- cablul de accelerație (10) și se agață resortul de readucere
- tubul de benzină la conducta de pe pasajul roții
- cablul vitezometrului în "a"

Montarea ansamblului tablă antire-circulare, bară protecție față și mască inferioară față: fig. (8) și (9)

Se montează și se strâng:

- cele douăsprezece șuruburi (→)
- bușoanele obturatoare (21)
- protectoarele din pasajele roților

- bara (15) suport de roată de rezervă.

- cutiile (18) de reglare a farurilor.

Se introduc cutiile de reglaj apoi se rotesc apăsând pînă la introducerea plotului în d)

- fărurile se zăvoresc cu siguranțele de oprire în "e"

Se conectează: fig. (7) și (8)

- conectoarele (19) ale farurilor
- firele (13) la bobină
- fișele la bujii
- conectorul (17) al capșulei

Se cuplează: fig. (7) și (9)

- cablul (20) de deschidere a capotei
- tubul (16) la capsulă

Se montează:

- filtrul de aer
- masca
- tija de menținere a capotei
- cricul
- manivela
- roata de rezervă
- scutul motor

Se conectează cablurile pozitiv și negativ la baterie

Se purjează frânele

Se reglează farurile

(Vezi Op. TA. 540-0)

DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI ANSAMBLU MOTOR - CUTIE DE VITEZE

2	Op. nr. TA2.100-100	DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI ANSAMBLU MOTOR - CUTIE DE VITEZE	"OLTCHIT"
			TA2 SAT

S. D. V. - URI SPECIALE

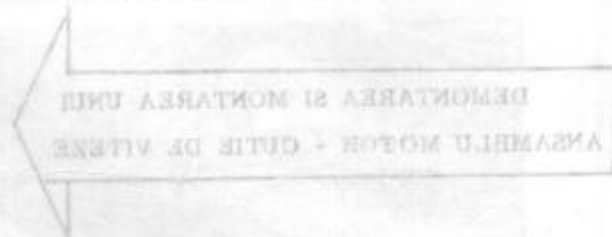
A : Dispozitiv de prindere pentru ridicat motor
cu cutie viteze
Cod: D.20-171

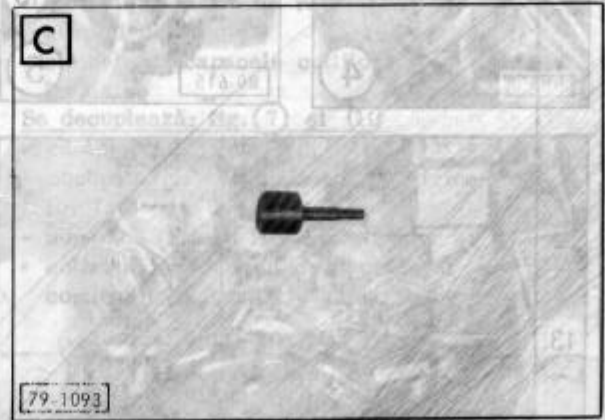
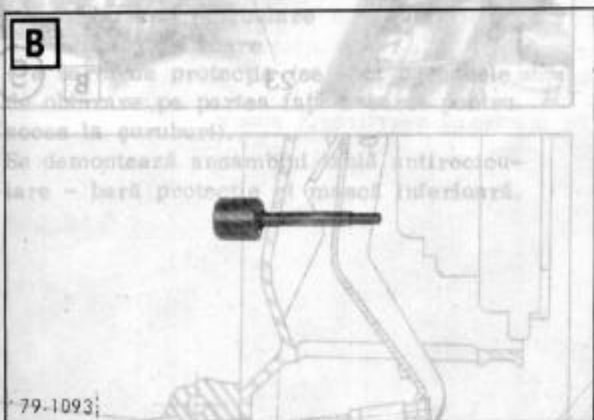
B : Dorn pentru demontare
știft levier schimbare
viteze
Cod: D.00-207/1

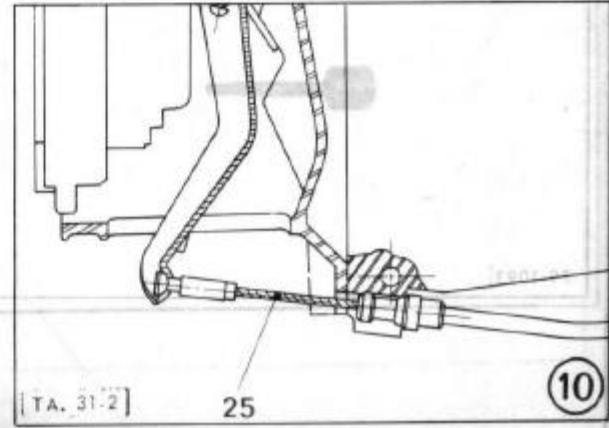
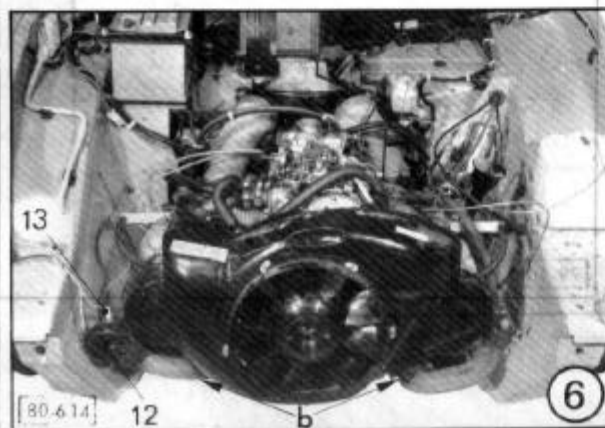
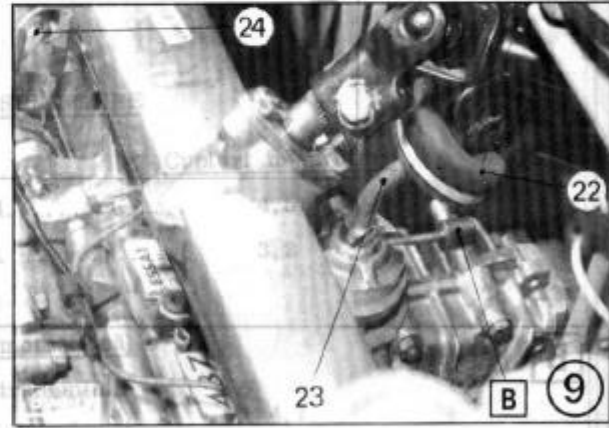
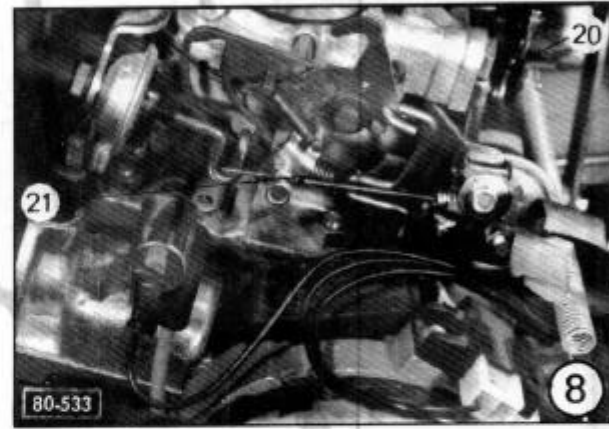
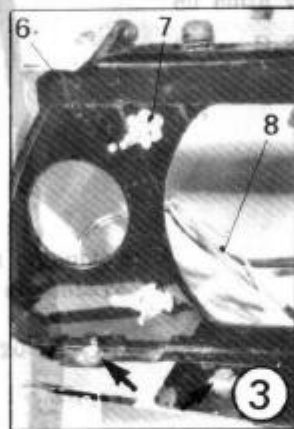
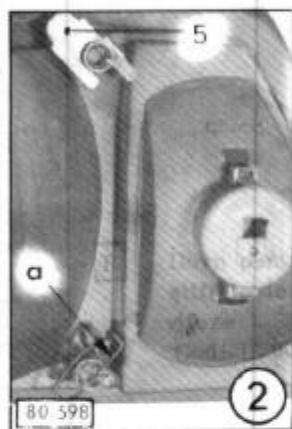
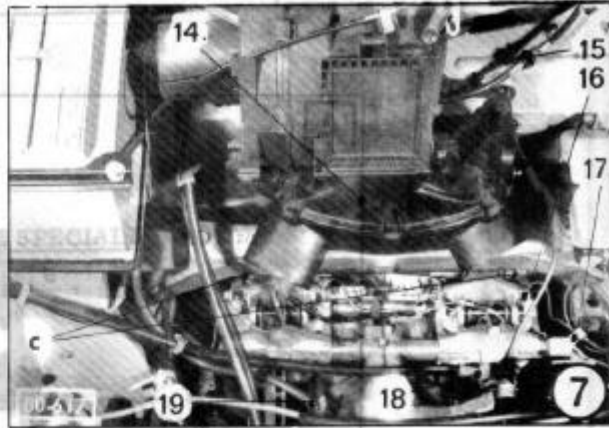
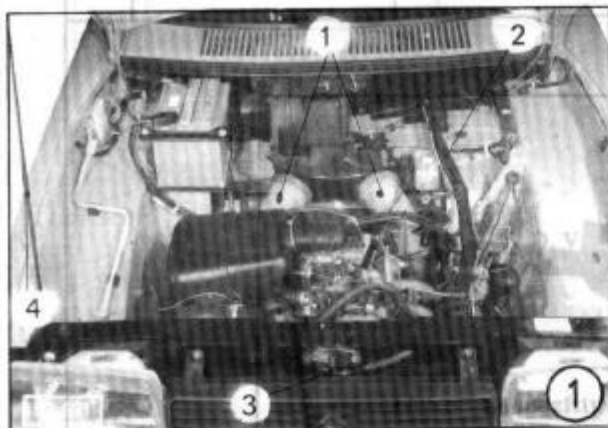
C : Dorn pentru montare știft
levier schimbare viteze
Cod: D.00-207/2

CUPLURI DE STRINGERE

<u>Cupluri de strângere recomandate</u>	<u>Cupluri în m. daN</u>
- Suruburi de fixare a suportilor elastici față.....	4,5
- Surub de fixare spate a cutiei de viteze.....	3,2
<u>Cupluri de strângere obligatorii: (Cheie dinamometrică)</u>	
- Suruburi și piulițe de fixare arborilor de transmisie pe arborii de ieșire din diferențial	4,7







DEMONTARE

Se deconectează cablurile negativ și pozitiv de la baterie: fig. (1)

Se demontează:

- roata de rezervă
- cricul
- bara (4) de menținere a capotei (o menține deschisă la maximum)
- filtru de aer (se obturează orificiul carburatorului)
- masca (patru șuruburi)

Demontarea farurilor: fig. (1) (2) și (3)

Se demontează clemele de oprire (5) și se apasă pe știftul inferior în a
Se deconectează alimentarea farurilor
Se scot farurile

Decuplarea cablurilor și comenzilor de poziționare a farurilor: fig. (3) (4)

Se apasă pe plotul (6) pentru a-l degaja, apoi se rotește comanda de reglaj (7) pentru a o scoate din tabla antirecirculare.

Se așază cablurile (8) și comenzile de reglaj (7) pe pasajul roții stînga.

Se demontează:

- protectoarele din pasajele roților față pentru a avea acces la șuruburile de fixare a tablei antirecirculare
- scutul motorului

Demontarea ansamblului tablă antirecirculare, bară protecție și mască inferioară față.

Se decuplează: fig. (1)

- cablul (3) de deschidere a capotei.

Se demontează șuruburile (→) de fixare: fig. (1) și (3)

- a tablei antirecirculare
- a măștii inferioare
- a barei de protecție (se scot bușoanele de obturare pe partea față a barei pentru acces la șuruburi).

Se demontează ansamblul tablă antirecirculare - bară protecție și mască inferioară.

Se demontează: fig. (1) și (7)

- bara (2) suport roată de rezervă
- conductele (1) și (14) de încălzire

Se deconectează: fig. (4) (5) (6) (7) și (9)

- firele de la bobina de aprindere
- firul (13) de la avertizorul sonor (12)
- firul (19) de masă pe motor
- firul (18) pozitiv de la demaror
- conectorul (9)
- firele de la lămpile de mers înapoi
- firele (24) de la senzorii de uzură ai plăcuțelor de frînă față.

Se decuplează: fig. (5) (7) și (8)

- furtunile (10) de la pompa de benzina și carburator (se obturează furtunile)

- cablul (20) de accelerare
- cablul (21) de șoc
- cablul (15) al vitezometrului
- arborii de transmisie
- cablurile frînei de mînă în "c" (vezi Op. nr. TA. 454-0)

Se demontează: fig. (5) (6) și (9)

- colierul de menținere al burdufului de protecție (22) și se trage acesta în sus
 - știftul levierului selector (23) cu ajutorul dornului (B)
Cod: D.00.207/1
 - șurubul de asamblare a levierului
 - levierul (23) rotindu-l cu un sfert de tură
 - colierele de cuplare a evacuării la legătura Y și la conductele de legătură în "b"
 - colierul (11) al conductei de încălzire carburator
 - clemele și cutia de reîncălzire a aerului de admisie
 - clemele și capacele cutiilor de încălzire
- Se decuplează: fig. (7) și (10)
- cablul (25) ambreiaj
 - conducta (15) de alimentare a frinelor față
 - suportul (17) de fixare pe etrier și colierul manșonului de cauciuc al conductei de încălzire stînga.

Se aduce instalația de ridicare cu dispozitivul de prindere **A**

Cod: D.20-171

Se întind lanțurile fără a ridica ansamblul motor-cutie de viteze

Se demontează: fig. ① și ②

- șuruburile de fixare a suportului elastic (2) spate al cutiei de viteze în "b"

- șuruburile de fixare a suportilor elastici față ai motorului

Demontarea ansamblului motor cutie de viteze:

Se trage spre față în același timp basculând ușor ansamblul pentru a degaja cutia de viteze.

ATENȚIE:

- Nu loviți ruptor-distribuitorul
- Nu agățați conducta de alimentare a etrierului de frână
- Degajați conducta (1) de încălzire a carburatorului și arborei de transmisie.

MONTARE

Montarea ansamblului motor-cutie de viteze

Se introduce cutia de viteze sub carterul direcției.

Se cuplează conducta (1) menținând colierul (5) în poziție de fixare (conducta trebuie înșă cu soluție de etanșare).

Se introduce suportul elastic spate (2) în suportul "b".

Se montează cele două șuruburi (10) cu șaibe.

Cuplul de strângere: 3,2 m.daN

Se montează și se strâng șuruburile de fixare la suportii elastici față.

Cuplul de strângere: 4,5 m.daN.

Se demontează dispozitivul de prindere **A**
Cuplearea levierelor la cutia de viteze: fig. ③

Se montează levierul de comandă (8) a vitezelor. Se rotește cu un sfert de tură.

Se introduce știftul cu ajutorul dornului **C**

Cod: D.00-207/2

Se trage în jos burduful de protecție (6) și se strânge cu colierul său.

Se cuplează levierul (7) cu levierul (8) strângând piulița în așa fel încât să nu aibă un joc lateral mare și să se poată roti ușor

Se montează: fig. ② ④ și ⑤

- colierele (9) pe conductele de legătură și legătura y

- colierele în "c"

- colierul (5)

Se strâng toate colierele

- capacele cutiilor de încălzire, se prind elementele și se poziționează tablele (3) de închidere
- cutia de reîncălzire a aerului de admisie se prind cele trei agrafe în "a"
- cutia de reîncălzire (14)

Se cuplează: fig. ① ⑥ ⑦ și ⑧

- arborei de transmisie

Cuplu de strângere 4,7 m.daN-

- conducta (19) de alimentare a etrierelor de frână față

- suportul (16) de fixare pe etrier și colierul (17)

- cablul (13) al ambreiajului și se reglează jocul la pedală dacă este necesar

(Vezi Op.nr. TA2.312-00)

- cablurile (11) și (15) ale frânei de mână (Vezi Op.nr. TA.454-0)

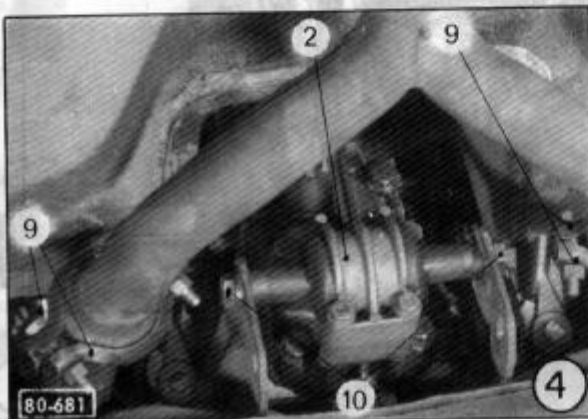
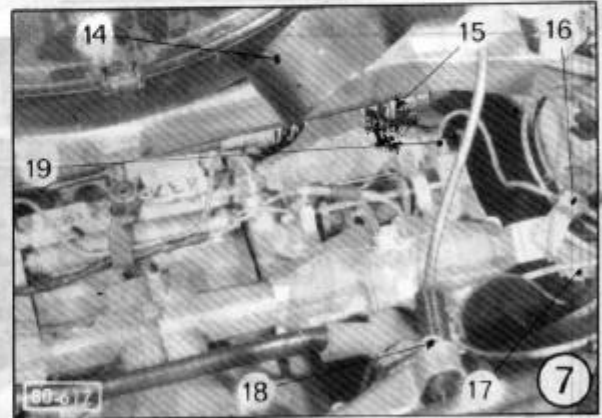
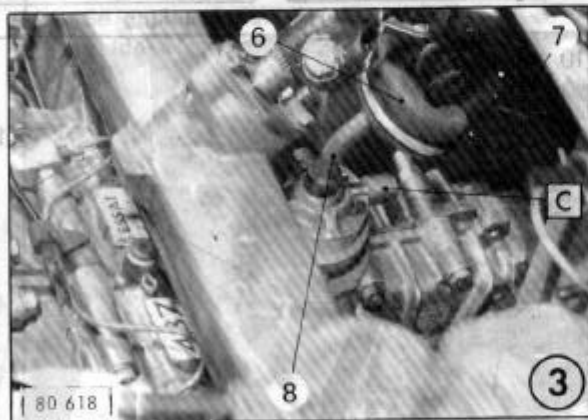
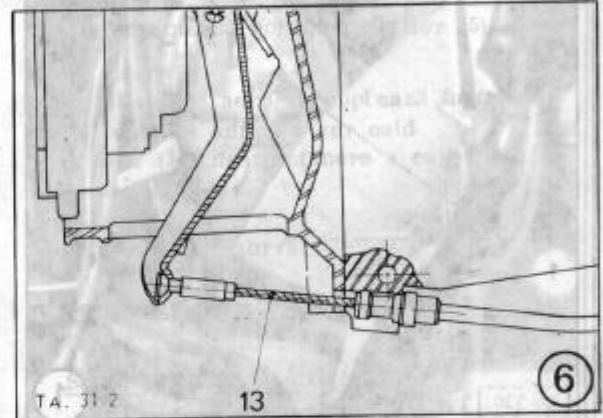
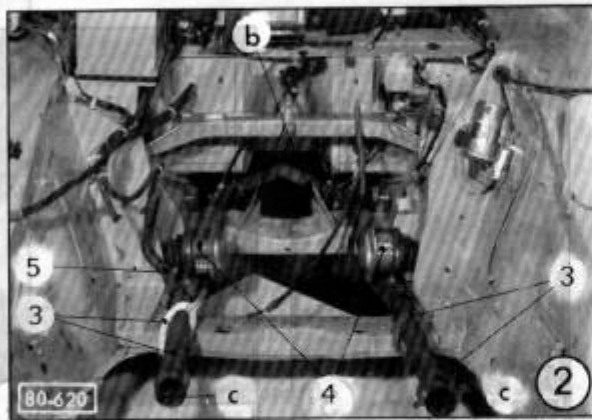
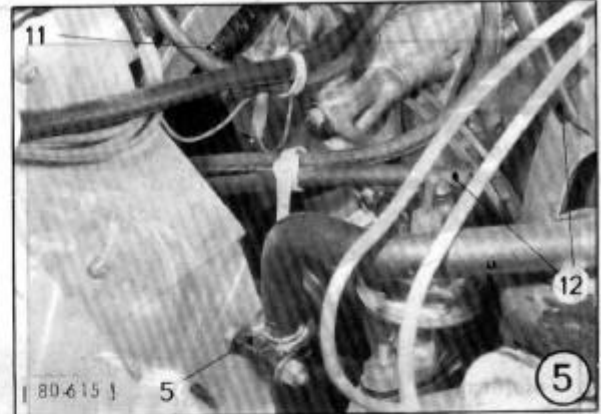
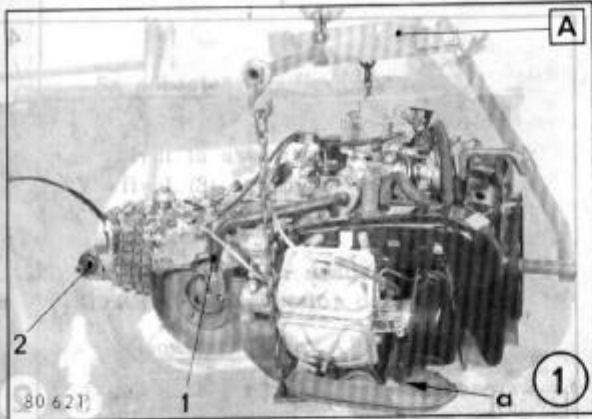
- cablul vitezometrului

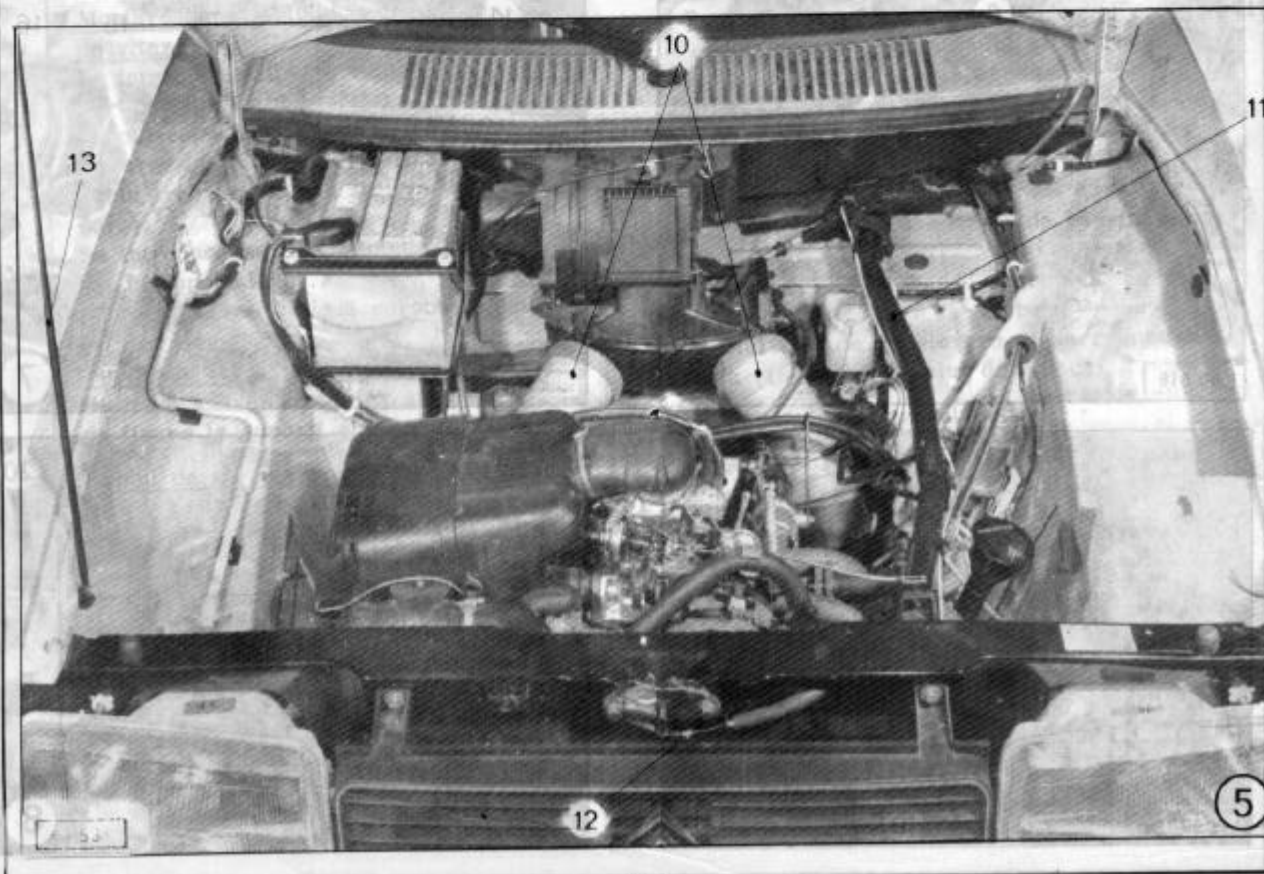
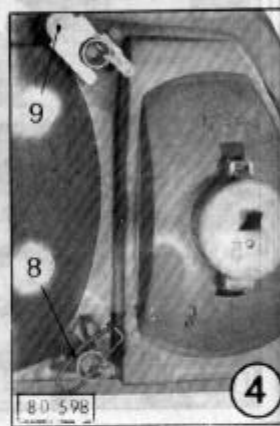
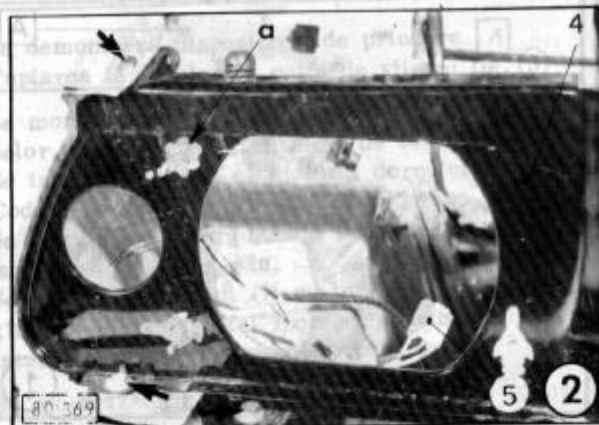
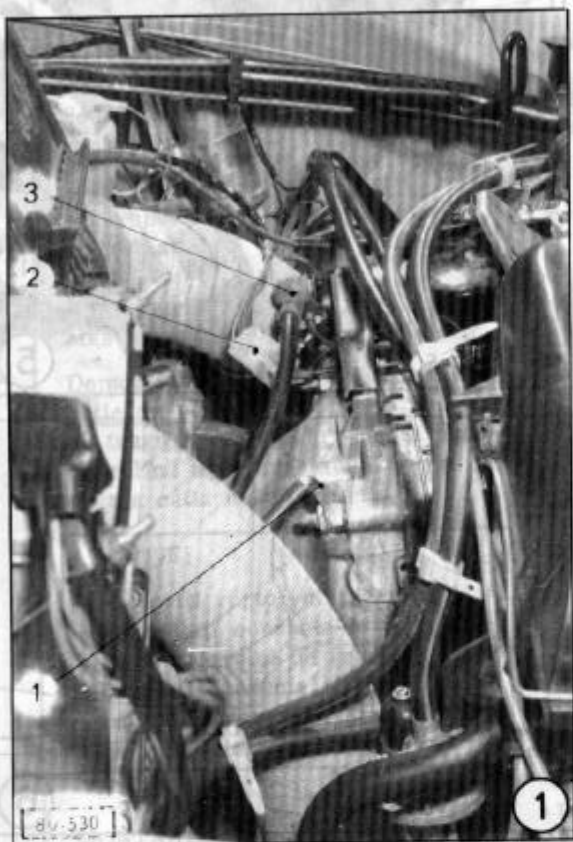
- furtunele (12) de la pompa de benzină și carburator

- cablul (21) de comandă a șocului. Se verifică jocul la butonul de la bord

- cablul (20) de accelerare și se montează agrafa (18) a manșonului de oprire.

Se montează avertizorul sonor.





"OLT CIT"	DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI ANSAMBLU	Op. nr. TA2.100-1	9
TA2	MOTOR - CUTIE DE VITEZE		

Se conectează : fig. ① și ③

- firele de la bobina de aprindere
- firul la avertizorul sonor
- firul (3) pozitiv la demaror
- firul (1) de masă la motor
- conectorul (2)
- firul (6) de la sesizorul de uzură a plăcuțelor de frână

Se montează : fig. ⑤

- bara (11) suport roată de rezervă
- conductele (10) de încălzire

Montarea ansamblului tablă antirecirculare - bară protecție

- mască inferioară; fig. ② și ⑤

Se montează ansamblul și șuruburile (→) de fixare:

- a tablei antirecirculare (4)
- a măștii inferioare
- a barei de protecție

Se strâng șuruburile (→) și se montează bușoanele obturatoare pe bara de protecție

Se cuplează cablul (12) de deschidere a capotei.

Cuplarea cablurilor și comenzilor de poziționare a farurilor: fig. ②

Se introduc comenzile "a" în orificiul tablei antirecirculare (4) apoi se rotesc apăsând pînă la cuplarea plotului.

Se montează: fig. ②, ④ și ⑤

- farurile; se blochează cu siguranțele de oprire (9) și clema (8)

Se conectează conectoarele lor (5)

- masca
- filtrul de aer, se cuplează furtunele și tubul de admisie aer cald
- bara (13) de menținere a capotei
- scutul motor
- cricul
- roata de rezervă

Se conectează cablurile pozitiv și negativ la baterie

Se purjează frînele față: fig. ③

(Vezi Op. nr. TA. 453-0)

Se purjează prin șurubul (7).

CARACTERISTICI SI PUNCTE PARTICULARE
ALE CUTIEI DE VITEZE

2	Op.nr. TA.330-00	CARACTERISTICI SI PUNCTE	OLTCIT
		PARTICULARE ALE CUTIEI DE VITEZE	TA

CARACTERISTICI

I. Rapoarte de viteze:

NOTA: Vitezele sînt date pentru autoturisme echipate cu pneuri 145 x 13 a cîror circumferință sub sarcină este de 1,720 metri.

Cutie de viteze a autoturismului echipat cu motor de 652 cm³.

Viteze	Rapoarte de transmitere		Rapoarte de transmitere totale	Viteză la 1000 rot/min. motor (in km/h)
	C.V.	Grup conic		
1	(11/50) 4,545	(8/35) 4,375	19,884	5,190
2	(18/45) 2,500		10,937	9,435
3	(28/46) 1,642		7,183	14,367
4	(34/39) 1,147	(11/23x23/46) 4,181	5,018	20,565
M.IN.			18,291	5,642

Raport de transmitere la kilometraj: 6/15

Cutie de viteze a autoturismului echipat cu motor de 1,129 cm³

Viteze	Rapoarte de transmitere		Rapoarte de transmitere totale	Viteză la 1000 rot/min. motor (in km/h)
	C.V.	Grup conic		
1	(11/42) 3,818	(8/33) 4,125	15,75	7,2
2	(17/39) 2,294		9,463	11,983
3	(26/39) 1,5		6,187	18,328
4	(32/33) 1,031		4,253	26,663
M.IN.	(11/23x23/46) 4,181		17,25	6,573

Raport de transmitere la kilometraj: 6/14

II. Ungere:

- Ulei:.....80W/85W
- Capacitate carter după golire:.....1,4 litri

III. Comanda vitezelor:

- Levier de comandă la podea.

IV. Capac spate:

Demontarea sa este posibilă fără demontarea cutiei de viteze.

PUNCTE PARTICULARE

Reglaje:

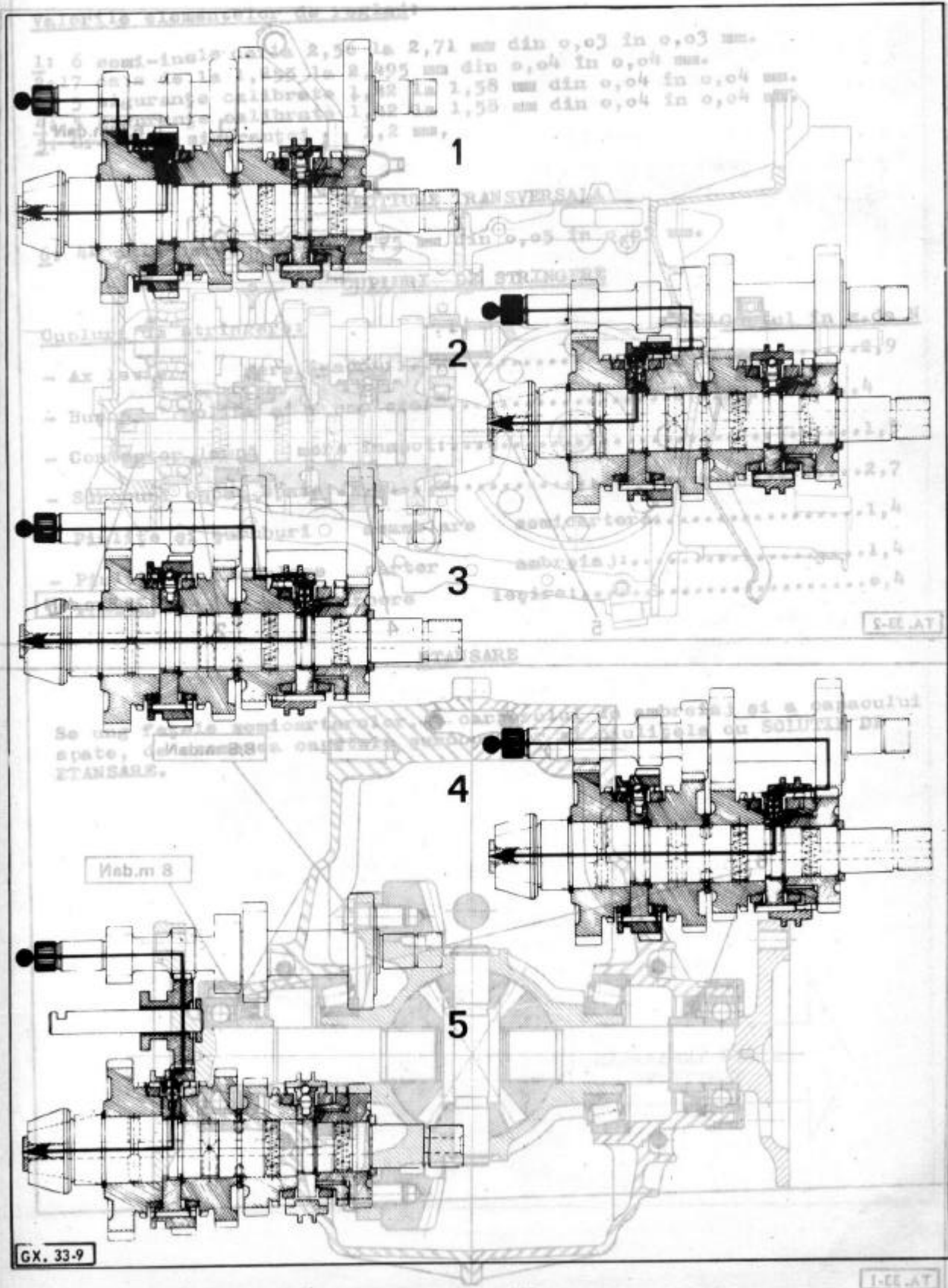
- Joc axial între arborele primar și arborele de comandă:.....joc minim
- Joc axial al butucului sincron viteza: 1-a - 2-a:.....0,05 mm maxim
- Joc axial al butucului sincron viteza: 3-a - 4-a:.....0,05 mm maxim
- Joc axial al semirondelilor între pinioanele vitezelor: 2-a-3-a-0,05 mm max
- Joc între dinții grupului conic:.....0,13 la 0,27 mm
- Prestrîngerea totală a rulmenților diferențialului:.....0,05 mm

LANTUL CINEMATIC

- Figura 1: viteza 1.
- Figura 2: viteza 2-a.
- Figura 3: viteza 3-a.
- Figura 4: viteza 4-a.
- Figura 5: Mers înapoi

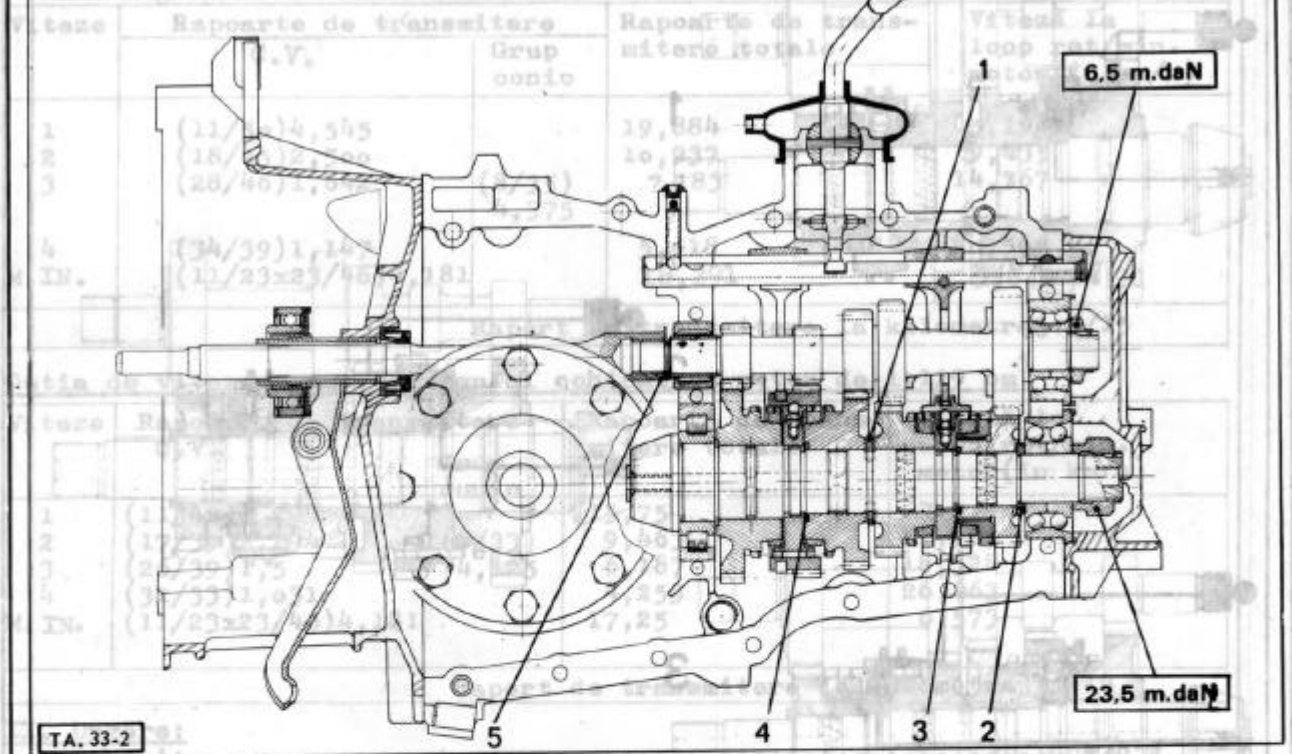
NOTA: Pinioanele arborelui primar sînt angrenate permanent cu pinioanele conduse de pe arborele secundar.

OLTECI	CARACTERISTICI SI PUNCTE PARTICULARE ALE CUTIEI DE VITEZE	Op. nr. TA. 330-01a	3
OLTCTT TA	CARACTERISTICI SI PUNCTE PARTICULARE ALE CUTIEI DE VITEZE	Op. nr. TA. 330-01a	3



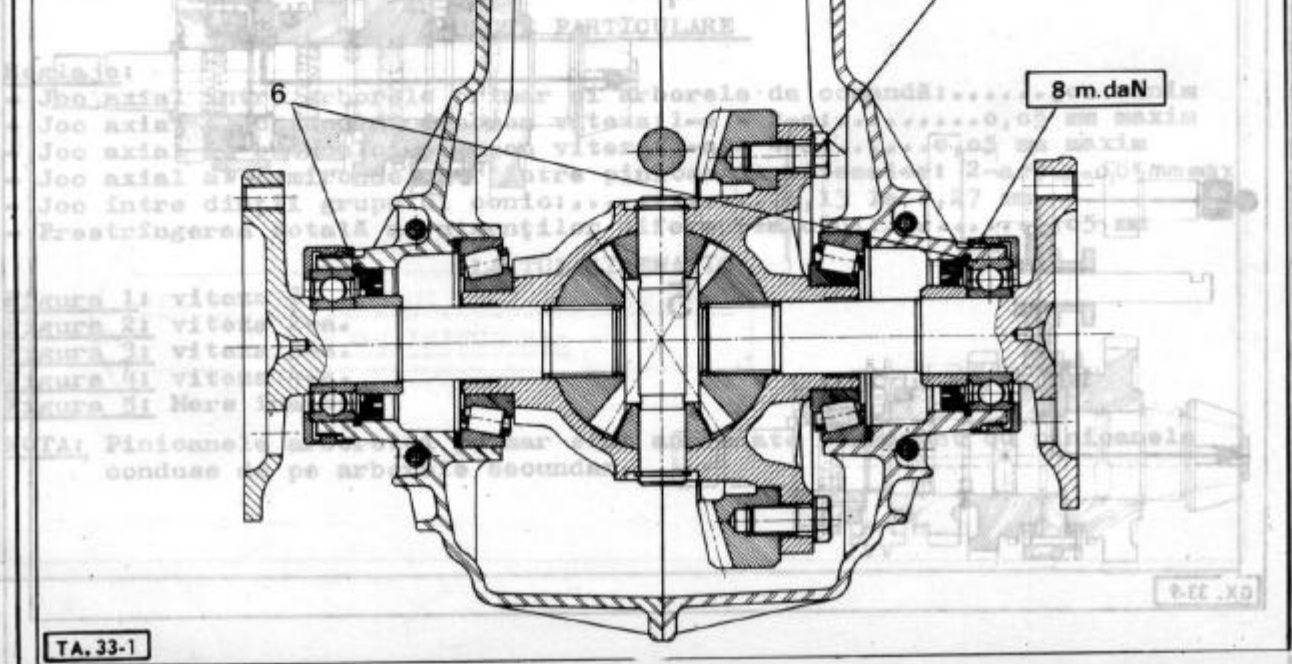
I. Rapoarte de viteze:

NOTA: Vitezele sint date pentru autoturismul echipat cu motor 145 x 13 a cărui circumferință sub sarcină este de 1,20 metri.
 Cutia de viteze a autoturismului echipat cu motor 145 x 13 are:



I. Comanda vitezelor:

Arborele de comandă în
 Căsuța conică:
 Demontarea sa este posibilă doar de la partea din spate a cutiei de viteze.



SECTIUNE LONGITUDINALA

Valorile elementelor de reglaj:

- 1: 6 semi-inele de la 2,56 la 2,71 mm din 0,03 în 0,03 mm.
- 2: 17 cale de la 1,855 la 2,495 mm din 0,04 în 0,04 mm.
- 3: 5 siguranțe calibrate 1,42 la 1,58 mm din 0,04 în 0,04 mm.
- 4: 5 siguranțe calibrate 1,42 la 1,58 mm din 0,04 în 0,04 mm.
- 5: Grosimea siguranței 1,2 mm,

SECTIUNE TRANSVERSALA

- 6: 44 cale de la 1,60 la 3,75 mm din 0,05 în 0,05 mm.

CUPLURI DE STRINGERE

<u>Cupluri de stringere:</u>	<u>Cuplul în m.da N</u>
- Ax levier mers înapoi:.....	2,9
- Bușon golire și umplere:.....	4
- Contactor lampă mers înapoi:.....	1,3
- Suruburi capac spate:.....	2,7
- Piulițe și șuruburi asamblare semicartere.....	1,4
- Piulițe de asamblare carter ambreiaj:.....	1,4
- Prezoane de fixare arbore ieșire:.....	0,4

ETANSARE

Se ung fețele semicarterelor, a carterului de ambreiaj și a capacului spate, de asemenea capetele șuruburilor și piulițele cu SOLUȚIE DE ETANSARE.

REPARAREA CUTIEI
DE VITZE

2 1	Op. nr. TA. 330-3 E-000 .AT. 25. q0	REPARAREA CUTIEI DE VITEZE CUTIE DE VITEZE	OLTCIT TA
--------	--	---	--------------

S. D. V. -uri SPECIALE

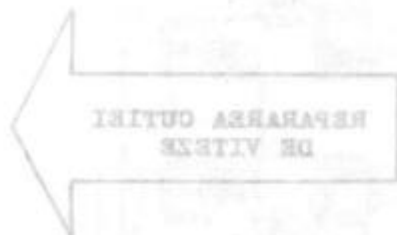
A : Trusă cu dispozitive pentru repararea cutiei de viteze. Cod. D. 00-201

- A** : Dispozitiv centrare pentru reglare distanță conică: Cod: D. 20-201/1
- B** : Suport comparator: Cod: D. 20-201/2
- C** : Cală etalon grosime 40 mm: Cod: D. 20-201/3
- D** : Ax fals pentru reglare diferențial: Cod: D. 20-201/4
- E** : Dorn pentru montare simering arbore ieșire: Cod: D. 20-201/5
- F** : Suport comparator: Cod: D. 20-201/6
- G** : Dorn: Cod: D. 20-201/7
- H** : Piesă de centraj: Cod: D. 20-201/8

L : Comparator.

M : Clește pentru siguranțe
Cod: S. 00-203

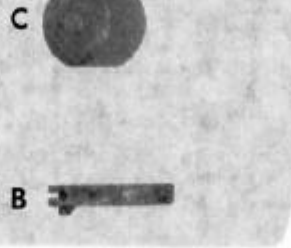
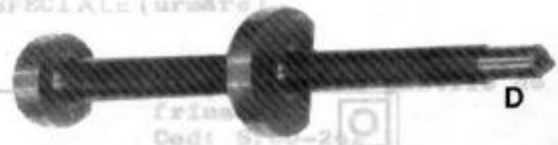
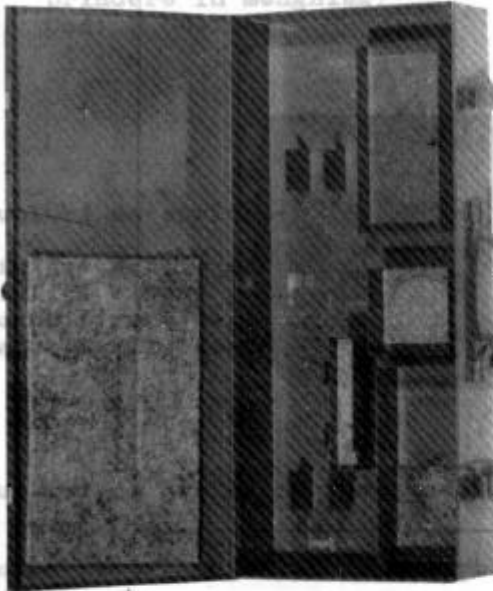
N : Extractor universal
(se utilizează cu piesa de centraj H din trusa **A**)



A

S. D. V. -uri SPECIALE (urmare)

Suport cutia de viteze pentru
prindere in machina



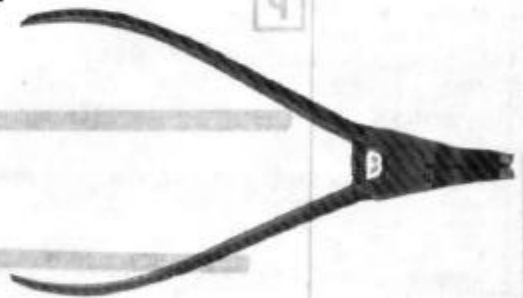
14722

L



12 827

M



12763

N



12762

4

Op. nr. TA 110-

Op. nr. TA 330-3

REPARAREA CUTIEI DE VITEZE

REPARAREA CUTIEI DE VITEZE

OLTCIT

TA

OLTCIT TA

S.D.V.-uri SPECIALE

A **O** Trusă de piese pentru repararea cutiei de viteze. Cod. D. 00-201

A : Dispositiv centrare pentru reglare

B : Suport comparator

3 C : ...

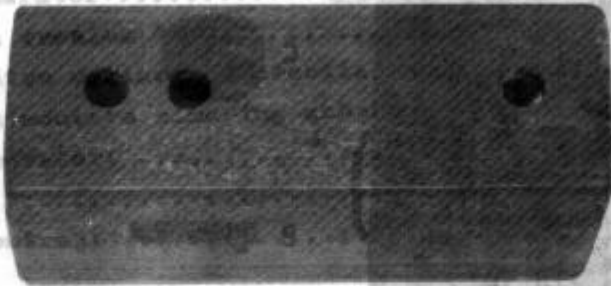
D : ...

E : ...

F : ...

9 G : ...

H : ...

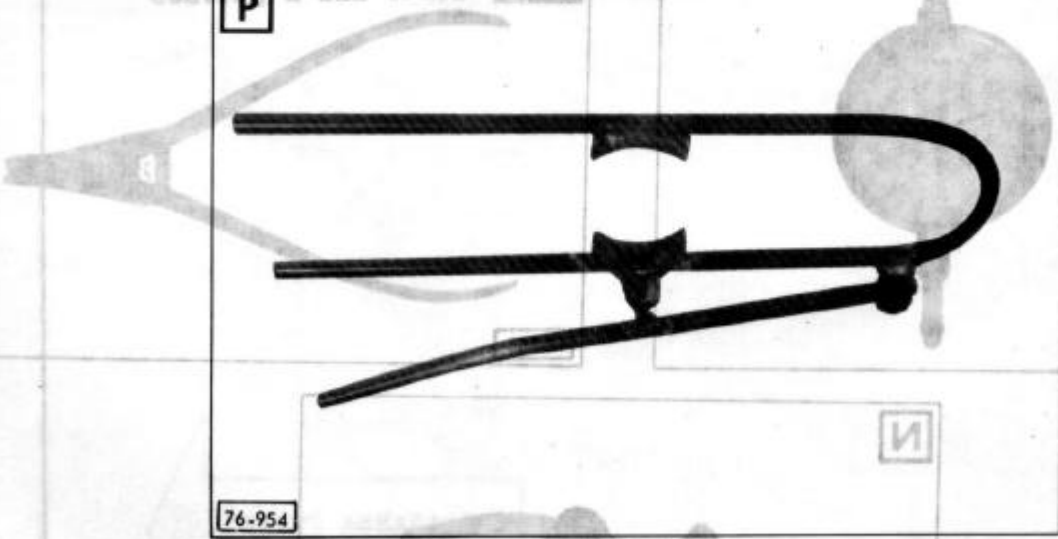


80-304

M : Cleşte pentru siguranţe
Cod: S. 00-203

H : Extractor universal
(se utilizează cu piese
centrate din trusă)

P



76-954

OLTICIT	REPARAREA CUTIEI DE VITEZE	Op. nr. TA. 330-3	5
TA			

S.D.V.-uri SPECIALE (urmare)

: Suport cutie de viteze pentru
prindere în menghină.
Cod: D.00-206.

: Clește pentru pastile de
frinare.
Cod: S.00-202

CUPLURI DE STRINGERE

Cupluri de stringere obligatorii (cheie dinamometrică) Cuplul în m.daN.

Piuliță arbore secundar:.....	23,5
Piuliță arbore primar:.....	6,5
Surub fixare capac spate:.....	2,7
Surub fixare coroană diferențial:.....	8,5

Cupluri de stringere recomandate:

Bușă piuliță arbore de ieșire:.....	6,7
Contactor lampă mers înapoi:.....	1,4
Surub și piuliță asamblare semicarter:.....	1,5
Piuliță asamblare carter ambreiaj:.....	1,5
Bușoane de golire și de umplere:.....	4

6.	Op. nr. TA. 33o-3	REPARAREA CUTIEI DE VITEZE	OLTCIT
			TA

REPARAREA CUTIEI DE VITEZE CU AMBREIAJ MECANIC

DEMONTARE

Se golește de ulei cutia de viteze: fig. ① (TA) și fig. ②. (TA 2)

Demontarea arborilor de ieșire și diferențialului:

Se deșurubează bușele-piulițe cu ajutorul unei chei cu lanț (1).

Se scot arborii de ieșire (2) și diferențialului (dacă este necesar se bate cu un cican de metal moale).

Se fixează pe semicarterul stînga suportul ① fig. ③

Cod: D.00-2o6

Se prinde ansamblul în menghină.

Se demontează (dacă este necesar): fig. ④

- agrafa (8)
- rulmentul de ambreiaj (9)
- șurubul opritor (1o) al axului de furcă.
- axul de furcă (11)
- furca (14)
- resortul (13)
- bușele antizgomot (12)

Demontarea carterului ambreiajului (15): fig. ③ ④ și ⑤

Se demontează piulițele (3) și se scoate carterul (15)

Demontarea capacului spate (6): fig. ③ și ⑤

Se demontează șuruburile (4), (5) și (7) și se îndepărtează capacul (6).

Demontarea semicarterului dreapta: fig. ③ și ⑥

Se pune un deget pe obturatorul (17) și se scoate cuiul spintecat (16)

Se demontează șuruburile și piulițele de asamblare (→)

Se ridică semicarterul dreapta.

Atenție să nu sară: bila de blocare (18) ghidul (23) al rotulei și resortul ghidului (23).

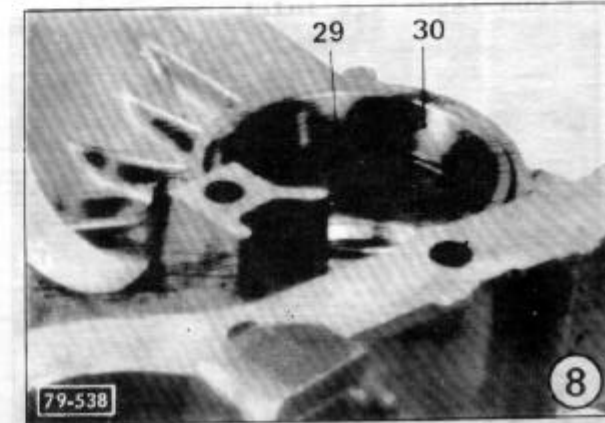
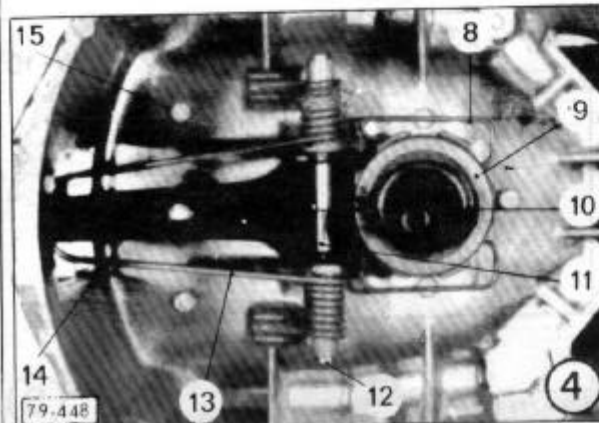
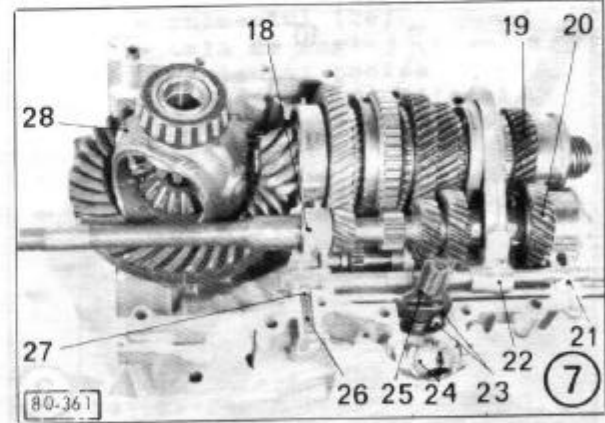
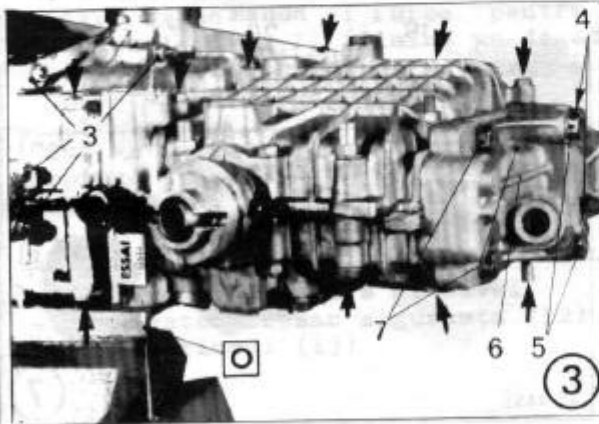
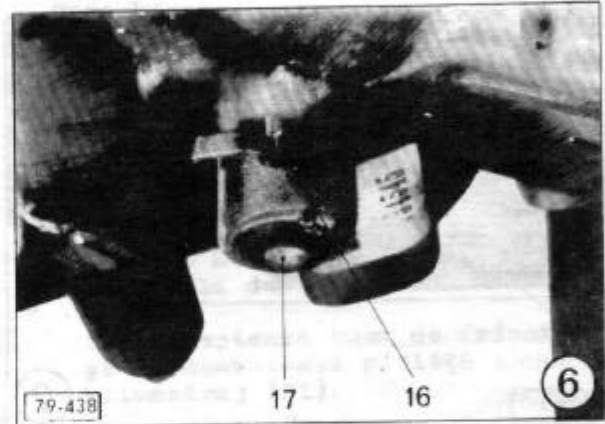
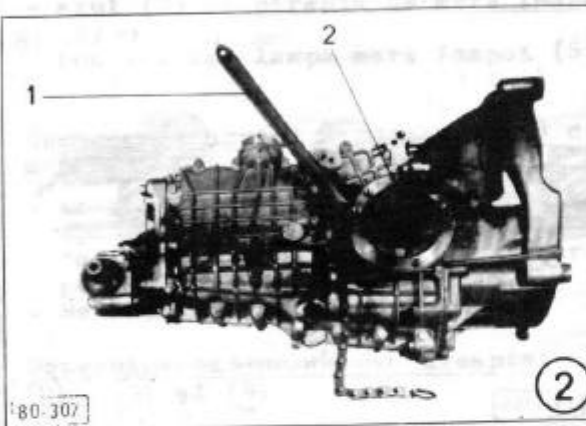
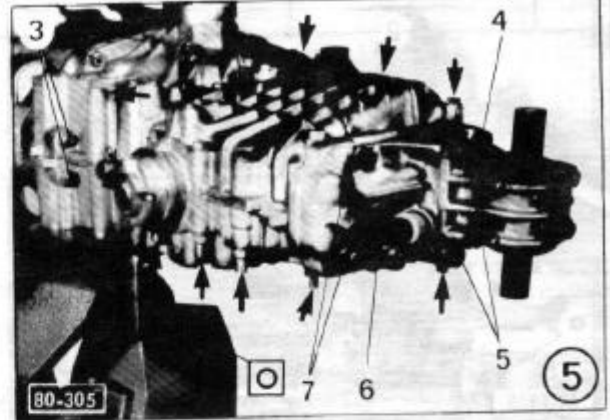
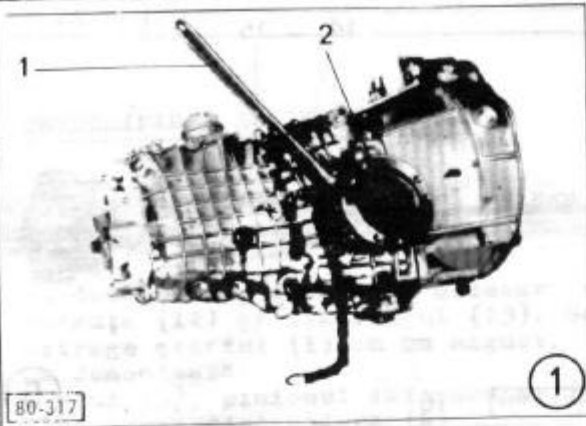
Se demontează: fig. ⑦ și ⑧

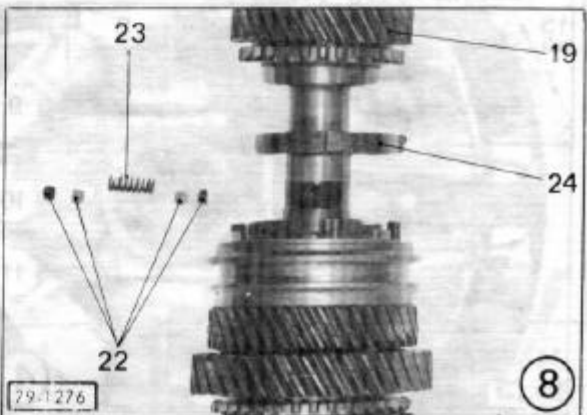
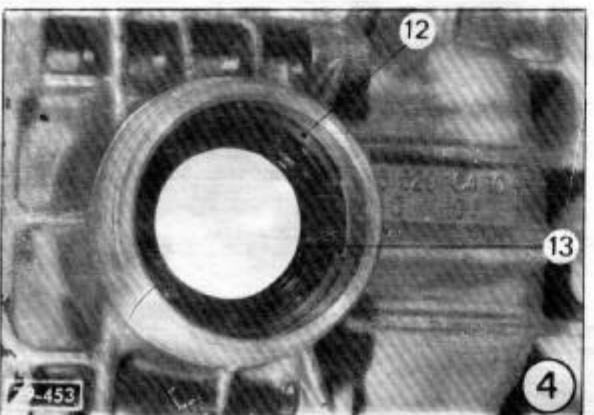
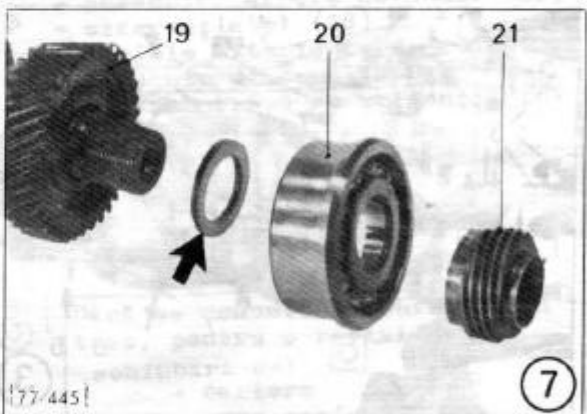
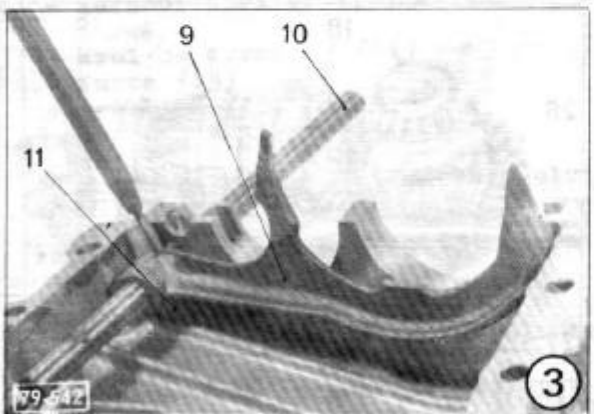
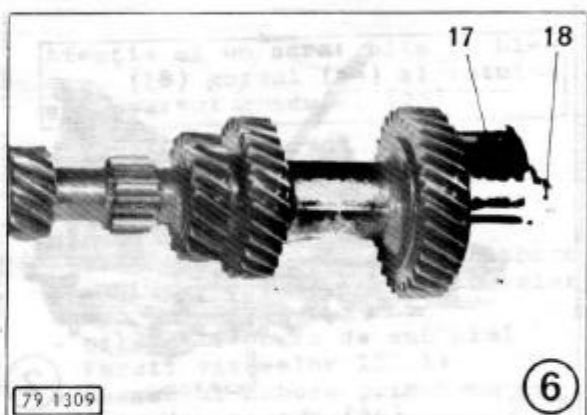
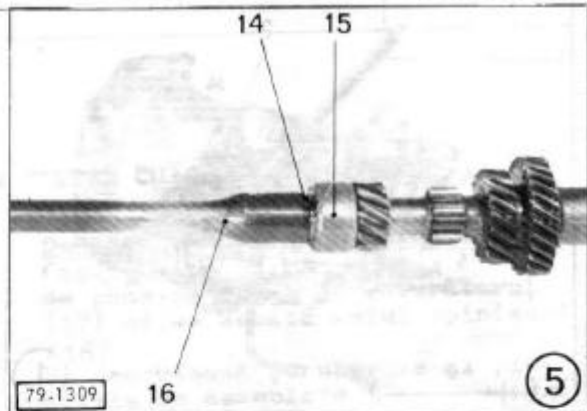
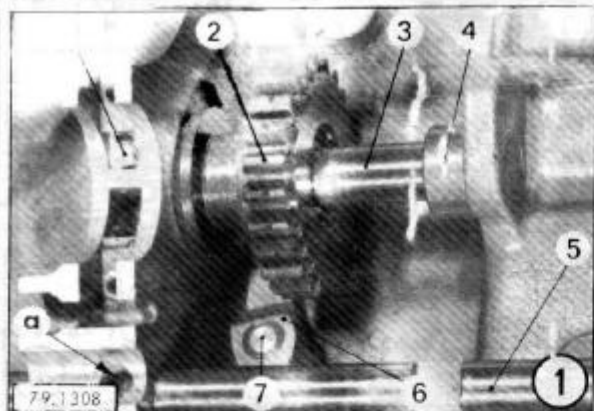
- placa port-resoarte (25)
- rotula (24)
- pana zăvorfire (21)
- resortul (26), bila^[27] de blocare
- axul comandă și furca vitezelor III, IV (22)
- bila de blocare de sub axul furcii vitezelor III, IV
- ansamblul arbore primar cu arbore de comandă (2o).
- ansamblul arbore secundar (19)
- diferențialul (28)
- inelele exterioare de rulment (3o) ale diferențialului
- (Se reperează cu rulmenții corespunzători)

Dacă se demontează cutia de viteze, pentru o revizie, fără schimbări de:

- cartere
- grup conic
- rulmenți diferențial
- casetă sateliți

Se reperează poziția calelor de reglaj (29) pentru a evita refacerea reglajului grupului conic.





DEZECHIPAREA SUBANSAMBLELOR**Dezechiparea semicarterului stînga**
Fig. ① ② și ④

Se demontează, dacă este necesar, siguranța (12) și simeringul (13). Se extrage știftul (1) cu un magnet.

Se demontează:

- axul (3), pinionul intermediar (2) și bușca distanțieră (4)
- axul (7) și pirghia de mers înapoi (6)
- contactorul lampă mers înapoi (8)

Demontarea axului de comandă (5) de mers înapoi.

- Se scoate axul, împingîndu-l către spate, ținînd un deget pe orificiul "a" al locașului bilei de blocare pentru a evita aruncarea sa.
- Se scoate bila și resortul ei.

Dezechiparea semicarterului dreapta:
fig. ③ și ④

Se demontează:

- axul de comandă și furca pentru vitezele I și II (ținînd un deget pe orificiul bilei de blocare pentru a evita aruncarea sa).

Cînd se demontează știftul (11) se împinge ansamblul de comandă (10) și furcă (9) în lagărul spate al axului pentru a evita deteriorarea lor.

- bușcanele de golire și nivel
- dacă este necesar siguranța (12) și simeringul (13)

Dezechiparea ansamblului arbore primar - arbore de comandă:
fig. ⑤ și ⑥

Se demontează arborele de comandă (16) desfăcînd siguranța (14).

Se demontează rulmentul cu ace (15).

Se îndreaptă buza de blocare și se demontează piulița (18)

Se scoate rulmentul (17).

Dezechiparea arborelui secundar: fig. ⑦ și ⑧

Suprafețele de contact cu roțile pe arbore, avînd un tratament de suprafață toate rizurile sau loviturile pe aceste suprafețe pot provoca un gripaj al pieselor în mișcare

TREBUIE LUATE DECI MASURILE necesare la demontare.

Se îndreptează buza de frinare și se demontează piulița pinion kilometraj (21).

a) Se demontează:

- rulmentul (20)
- cala de reglaj (→) a distanței conice
- pinionul (19) vitezei a IV-a degajînd cu atenție pastilele de frinare (22) și (23)
- bușca sincron (24) viteza a IV-a

Dacă revizia cutiei de viteze se face fără schimbarea:

- semicarterelor
- grupului conic
- rulmenților (20)

Se păstrează cala de reglaj (→) pentru a evita refacearea reglajului distanței conice.

10	Op. nr. TA. 330-3	REPARAREA CUTIEI DE VITEZE	OLTCIT TA
----	-------------------	----------------------------	--------------

b) Demontarea siguranței (1): fig. ①

Pentru aceasta se învește extremitatea arborelui cu o foaie de tablă de oțel A (grosime = 0,10 mm) menținând-o sprijinită pe siguranța (1).

Se desfac ușor extremitățile siguranței cu ajutorul cleștelui M.

Cod: S.00-203

Se introduce foaia de tablă sub siguranță.

Se scoate siguranța (1) făcînd-o să alunece pe foaia de tablă.

Se demontează: fig. ⑤

- siguranța (11) (Vezi punctul "b")

c) Se demontează: fig. ②

- ansamblul (3) butuc și manșon sincron vitezele III și IV.

- buca sincron (4) viteza a III-a

- pinionul (5) viteza III-a (la scoaterea pinionului, atenție ca pastilele (2) de frinare și resortul (6) să nu sară.

f) Se demontează: fig. ⑥

- ansamblul (12) butuc și manșon sincron vitezele I și II

- buca sincron (13) viteza I.

- pinionul (14) viteza I-a

Bucșele sincron pentru vitezele I și II sînt diferite. Trebuie lăstate obligatoriu împerecheate cu pinioanele corespunzătoare.

Bucșele sincron vitezele III și IV sînt identice. Dacă aceste piese nu se schimbă, trebuie lăstate împerecheate cu pinioanele respective.

Bucșele sincron se pot identifica prin:

Buca sincron viteza I-a:

fig. ⑦ și ⑨
- unghiurile "a" diferite
- trei canale "c"

d) Se demontează: fig. ③ și ④

- inelul de menținere (8) și semiinelele (7).

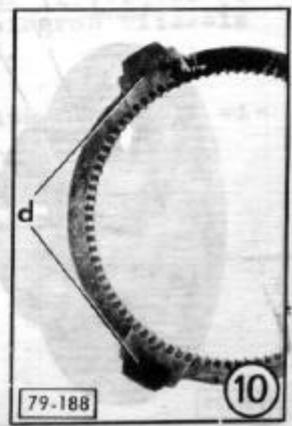
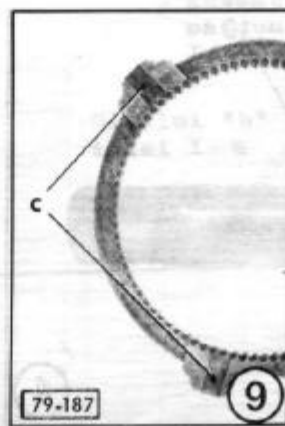
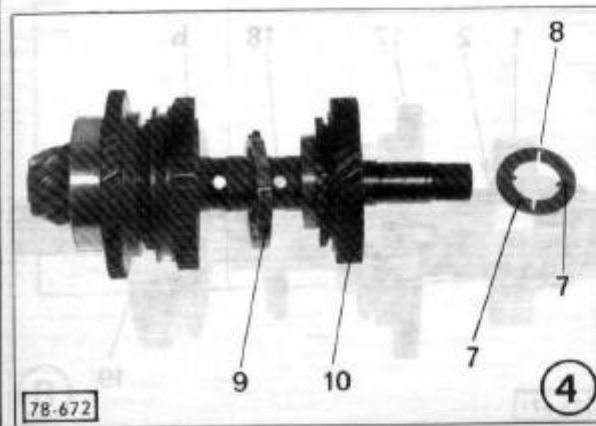
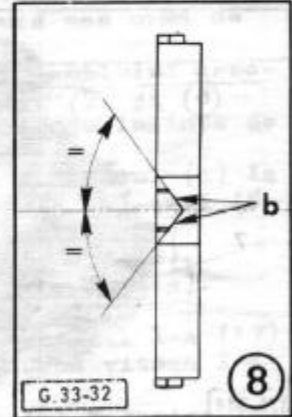
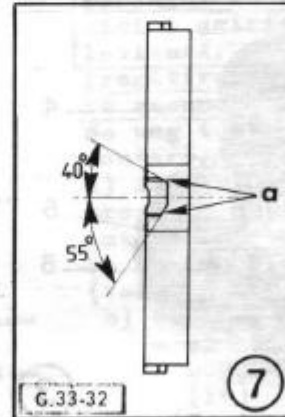
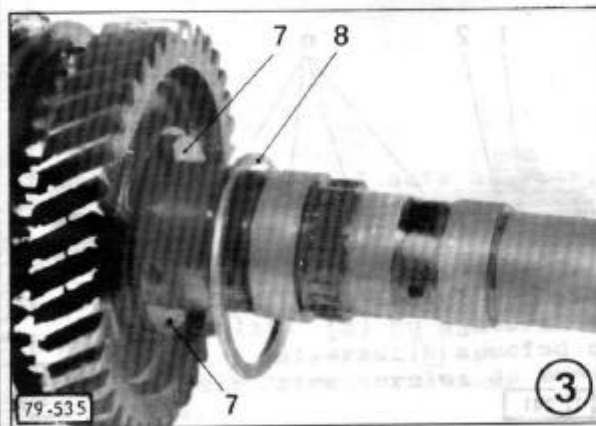
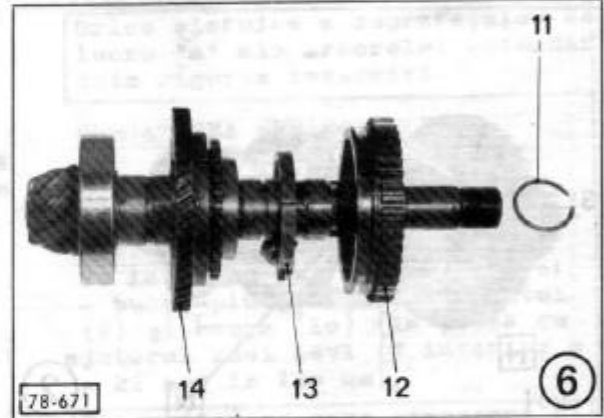
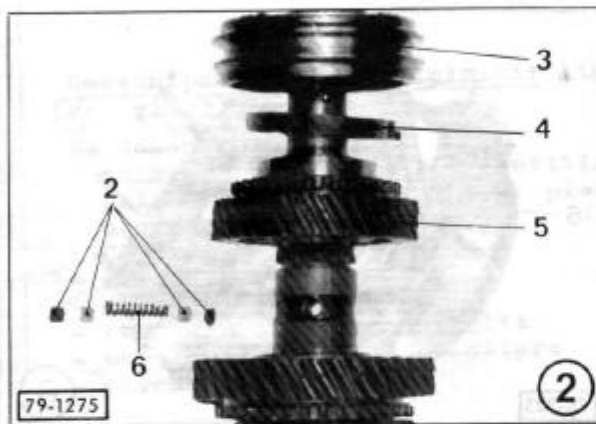
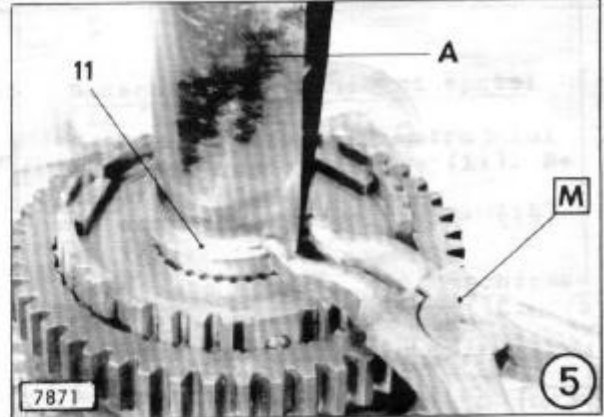
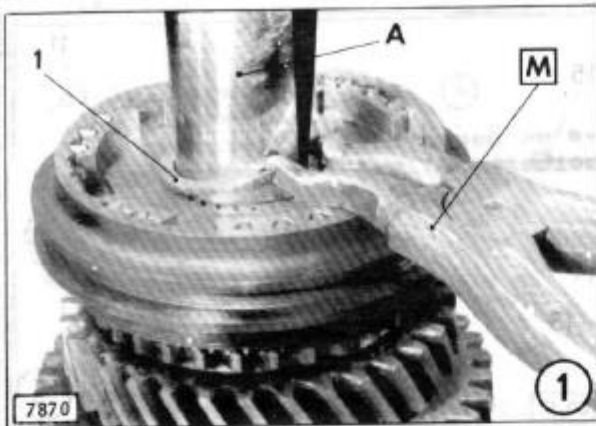
- pinionul (10) viteza a II-a

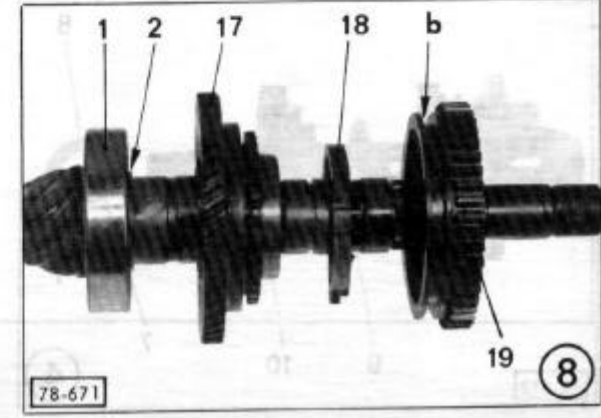
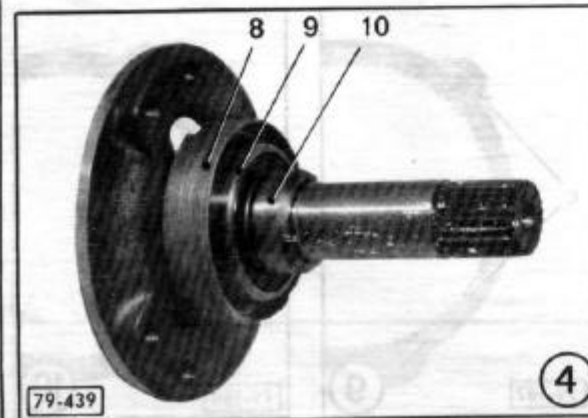
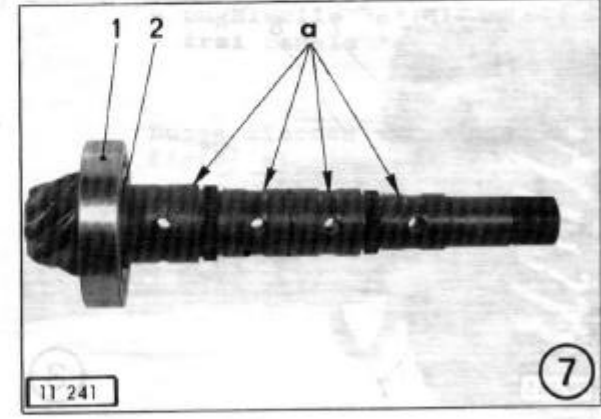
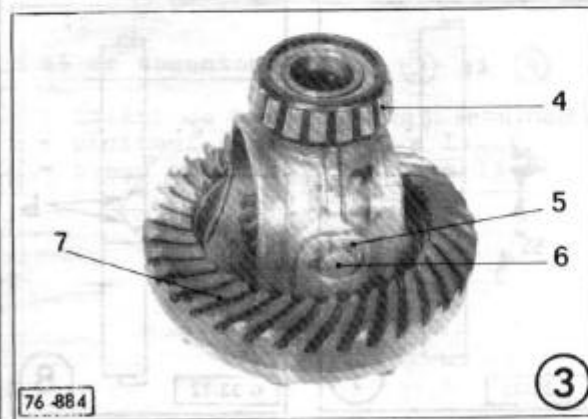
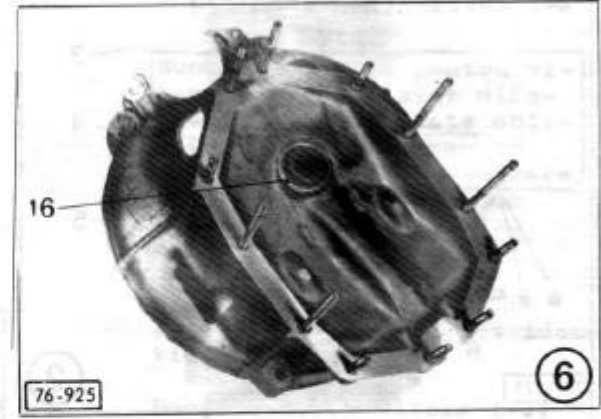
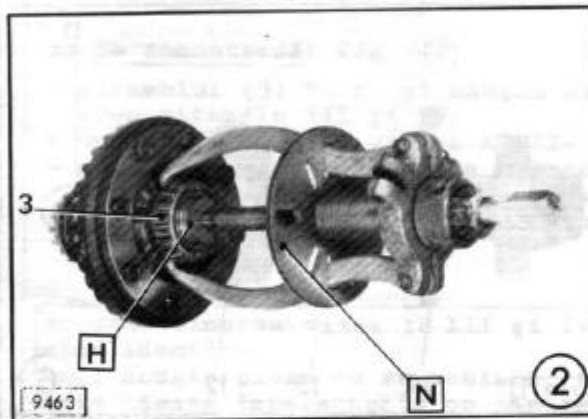
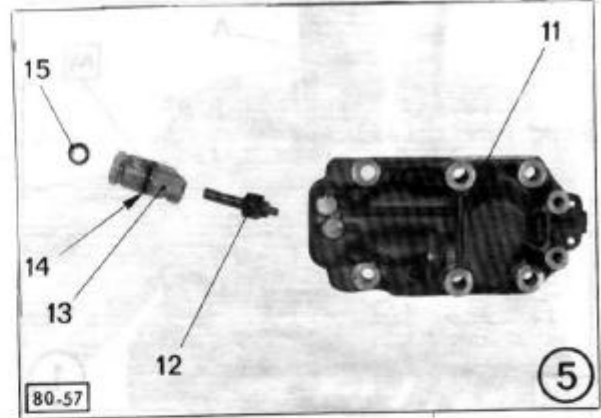
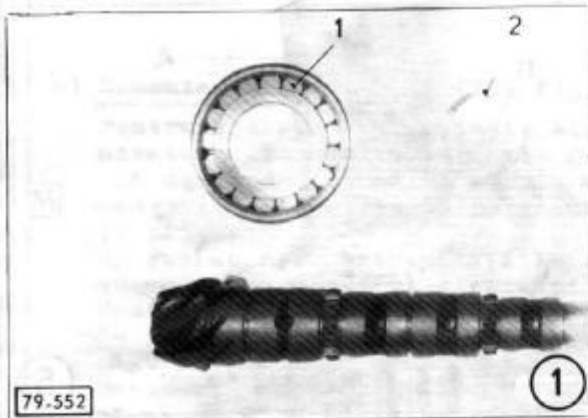
- buca sincron (9) viteza II-a

Buca sincron viteza II-a: fig. ⑧ și ⑩

- unghiurile "b" egale

- trei bosaje "d"





OLTCIT	REPARAREA CUTIEI DE VITEZE	Op. nr. TA. 330-3	13
TA			

- g) Se demontează: fig. ①
- siguranța (2)
 - rulmentul (1) la presă cu ajutorul unei țevi (ϕ interior=50mm, l=60 mm).

Dezechiparea diferențialului: fig. ② și ③

- Se demontează:
- rulmentii (3) și (4) (se utilizează extractorul universal N și piesa de centrare H a trusei A)
 - Cod: D.00-201
 - siguranța (5)
 - axul (6)
 - cele două pinioane satelit
 - cele două pinioane planetare
 - coroana (7)

Dezechiparea dacă este necesar, a arborilor de ieșire ai diferențialului: fig. ④

- Se demontează:
- bucușă (10), rulmentul (9) și bucușă-piuliță (8) cu ajutorul extractorului universal N apucând cu brațele extractorului de bucușă-piuliță.

Dezechiparea capacului spate: fig. ⑤

Se scoate priză kilometrajului (13) din capacul spate (11). Se scoate pinionul (12). Se demontează garniturile (14) și (15).

Dacă este necesar se dezechipează carterul ambreiajului: fig. ⑥

- Se demontează:
- prezoanele
 - simeringul (16)

Se curăță piesele: fig. ⑦

Orice slefuire a suprafețelor de lucru "a" ale arborelui secundar este riguros interzisă.

PREGATIREA SUBANSAMBLELOR

Se pregătesc dacă este necesar, arborii de ieșire ai diferențialului: fig. ④

Se introduc pe fiecare arbore:

- bucușă-piuliță (8), rulmentul (9) și bucușă (10) (la presă cu ajutorul unei țevi (ϕ interior = 26 mm; l= 120 mm)).

Bucușă (10) pe care etanșează simeringul nu trebuie să prezinte nici o zgirietură sau urmă de lovitură.

Pregătirea subansamblului arbore secundar: fig. ⑦ și ⑧

Se ung toate piesele înainte de montare.

a) Se montează rulmentul (1) la presă cu ajutorul unei țevi (ϕ interior=45mm; l= 220 mm).

Se montează siguranța (2). (Vezi punctul b pagina 10).

b) Se introduc:

- pinionul vitezei I-a (17)
- bucușă sincron viteza I-a (18)

(Vezi punctul f pagina 10)

- ansamblul (19) butuc și manșon sincron vitezele I și II.

Canalul "b" către pinionul vitezei I-a

c) Reglarea jocului axial al butucului sincron vitezele I și II:
fig. ①

(Se alege dintre siguranțele calibrate (1) aprovizionate ca piese de schimb, aceea care asigură un joc: $J_1 = 0,05$ mm.
Grosimile siguranțelor (1) variază de la 1,42 mm la 1,58 mm din 0,04 mm în 0,04 mm.

d) Se introduce siguranța calibrată (1) pe arbore.
(Vezi punctul b pagina 10).

f) Se introduc pe arbore: fig. ③
- bușă sincron viteză II-a (3)
(Vezi punctul f pag. 10 pentru identificare)
- pinionul viteză II-a (4).

f) Reglarea jocului axial între pinioanele vitezelor II-a și III-a:
fig. ③ și ④

Se aleg dintre semiinelele (2) aprovizionate ca piese de schimb, două semiinele care asigură un joc de:

$$J_2 = 0,05 \text{ mm maxim}$$

Grosimile semiinelelor (2) variază de la 2,56 mm la 2,71 mm din 0,03 mm în 0,03 mm.

Trebuie obligatoriu ca cele două semiinele să aibă aceeași grosime.

G) Se montează: fig. ⑤
- cele două semiinele (2)
- inelul de menținere (3)

h) Se montează: fig. ⑥ și ⑦
- pastilele de frinare (9)
și resortul (10)
- pinionul vitezei III-a (5).

(Se utilizează cleștele P
Cod: S.00-202)

- bușă sincron (8)
- ansamblul (6) butuc și manșon sincron pentru vitezele III și IV.

Ansamblul (6) butuc și manșon sincron este simetric.

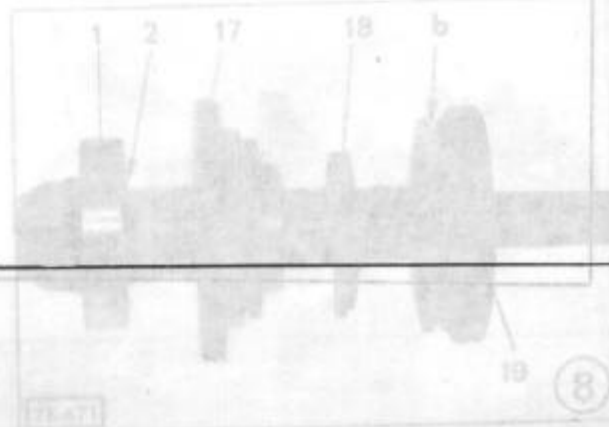
j) Reglarea jocului axial al butucului sincron vitezele III-IV: fig. ⑦ și ⑧

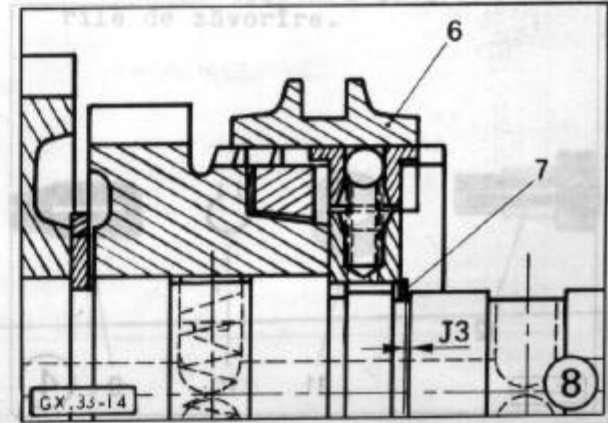
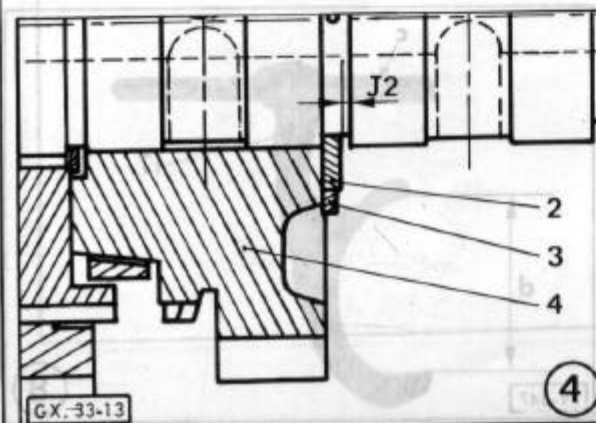
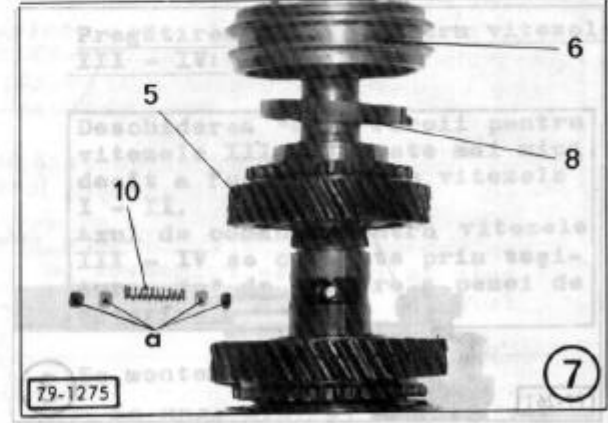
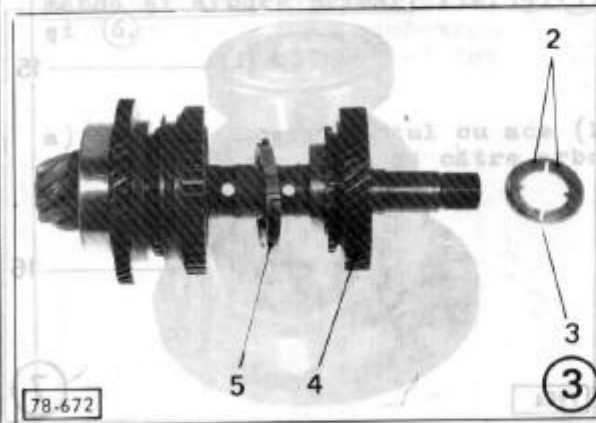
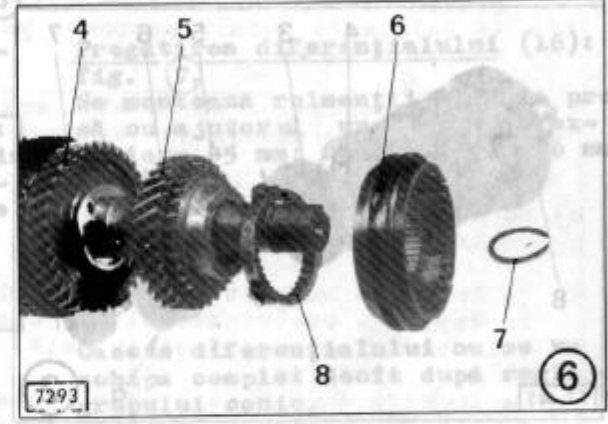
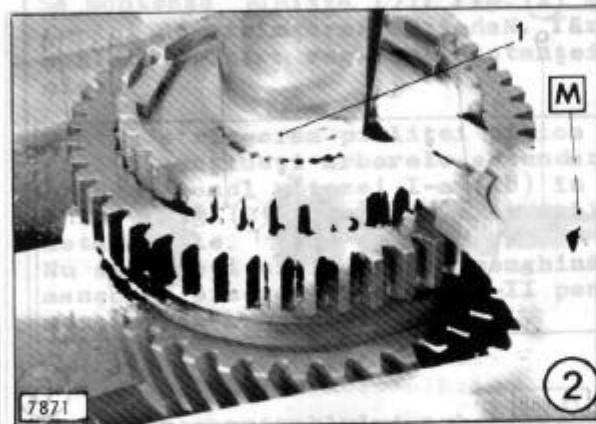
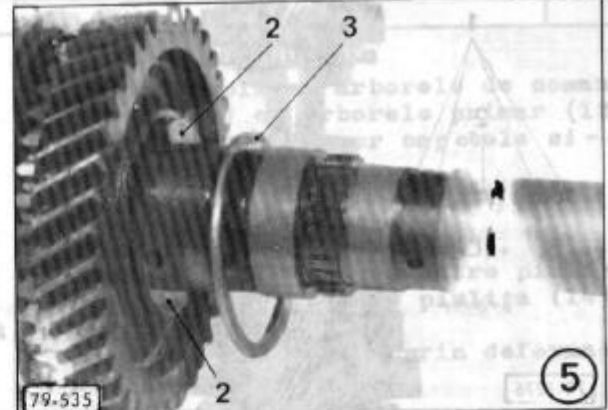
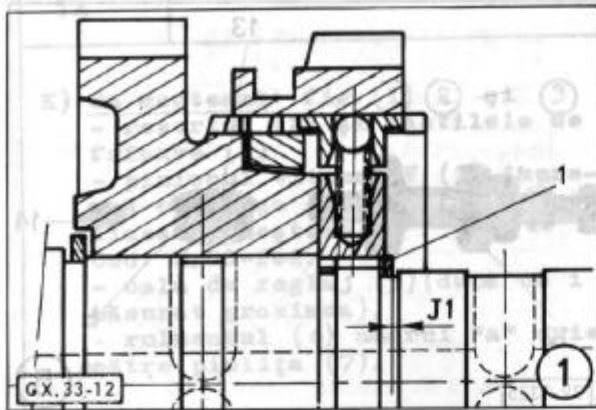
Se alege dintre siguranțele calibrate (7) aprovizionate ca piese de schimb, aceea care asigură un joc de:

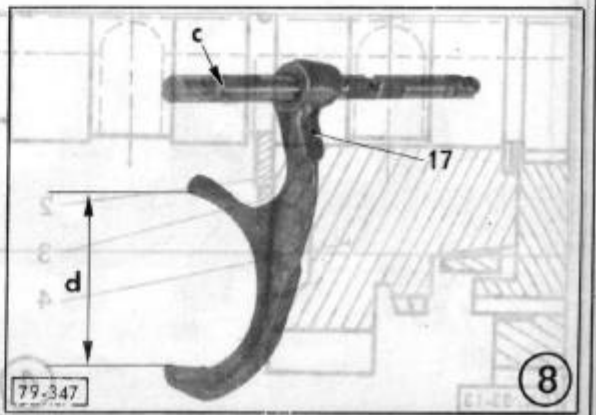
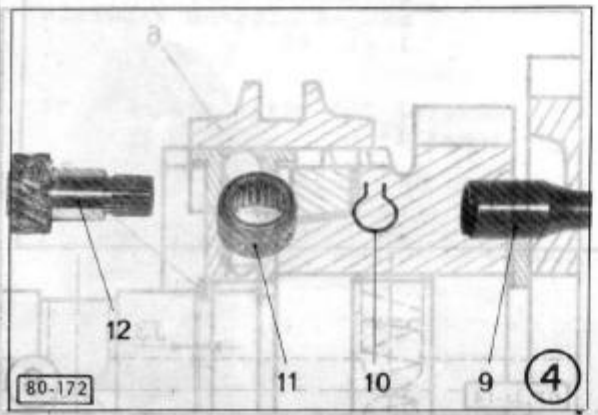
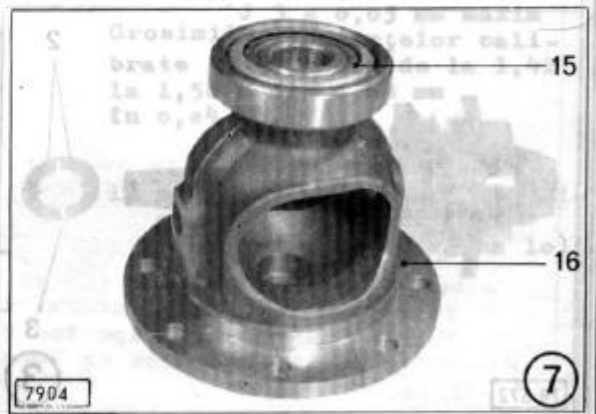
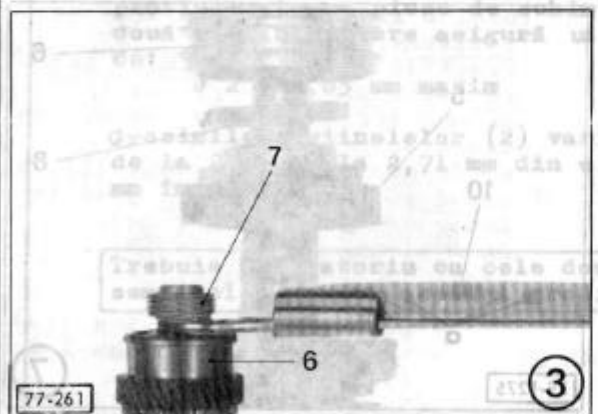
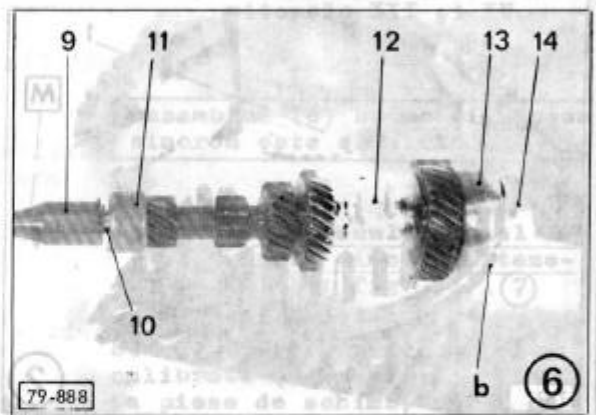
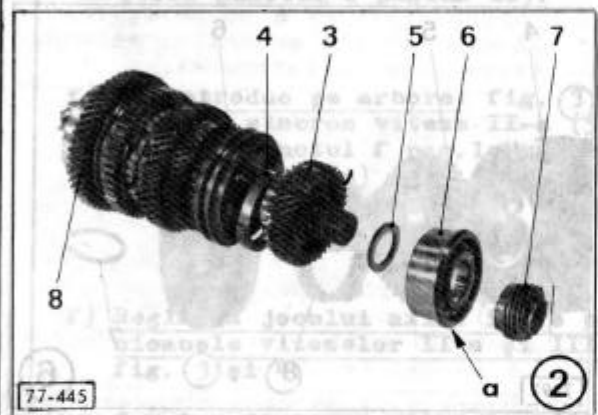
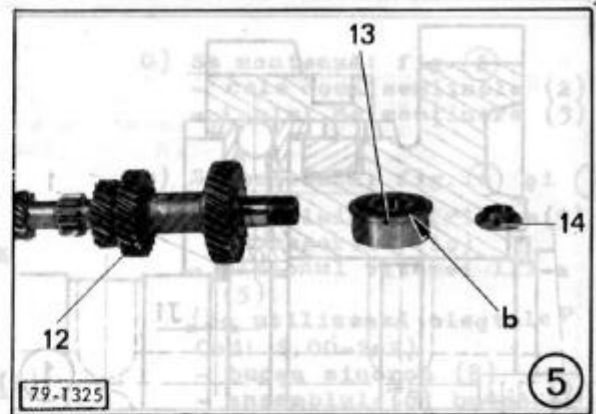
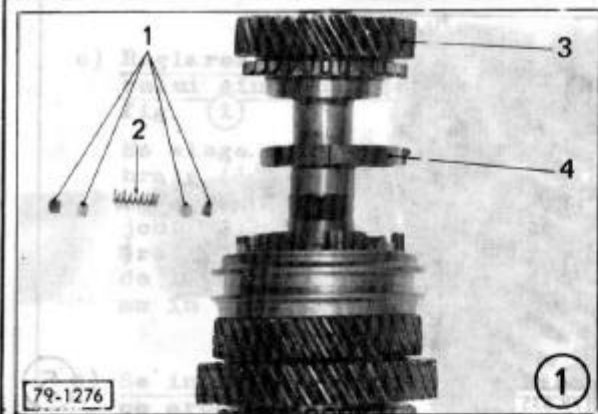
$$J_3 = 0,05 \text{ mm maxim}$$

Grosimile siguranțelor calibrate (7) variază de la 1,42 la 1,58 mm din 0,04 mm în 0,04 mm.

i) Se introduce pe arbore, siguranța calibrată (7):
(Vezi punctul b pagina 10)







OLCIT	REPARAREA CUTIEI DE VITEZE	Op. nr. TA. 330-3	17
TA			

K) Se montează: fig. ① ② și ③
 - resortul (2) și pastilele de frinare (1)
 - pinionul viteza IV (3) împreună cu buca sincron (4) se utilizează cleștele P
 Cod: S.00-202.
 - cala de reglaj (5) (după ce i s-a măsurat grosimea).
 - rulmentul (6) umărul "a" orientat către piulița (7).

Se montează piulița (7): fig. ② și ③
 Cuplul de strângere: 23,5mdaN. fără a o bloca, pentru reglajul distanței conice.

Pentru strângerea piuliței pinion (7): fig. ③ mențineți arborele secundar prin pinionul vitezei I-a (18) în menghină: fig. ② protejându-l cu tablă de metal moale.
 Nu strângeți niciodată în menghină manșonul sincron vitezele I-II pentru menținerea arborelui.

Pregătirea ansamblului arbore de comandă și arbore primar: fig. ④ ⑤ și ⑥.

a) Se montează rulmentul cu ace (11) (față inscripționată către arborele de comandă).

b) SE cuplează arborele de comandă (9) cu arborele primar (12) distanțind ușor capetele și garanței.

Se montează rulmentul (13). (umărul "b" orientat către piulița (14). Se strânge piulița (14) cu: 6,5 m.daN. și apoi se asigură prin deformarea gulerului.

Pregătirea diferențialului (16): fig. ⑦.

Se montează rulmenții (15) la presă cu ajutorul unei țevi (ϕ exterior = 45 mm; ϕ interior = 36 mm; L = 40)

Caseta diferențialului nu se va echipa complet decât după reglajul grupului conic.

Pregătirea furcii pentru vitezele III - IV: fig. ⑧

Deschiderea "d" a furcii pentru vitezele III - IV este mai mică decât a furcii pentru vitezele I - II.
 Axul de comandă pentru vitezele III - IV se cunoaște prin tegitura "c" de trecere a penei de zăvorire.

Se montează știftul (17)

Se unge axul și se pune vaselină în tegitură și creștăturile de zăvorire.

Pregătirea carterului de ambreiaj
(dacă este necesar): fig. ① ② ③

- a) Se unge alezajul din carter și simeringul pe exterior.
Se presează simeringul în alezaj, gulerul metalic (5) orientat către prezoane) cu ajutorul dornului G din trusa A.
Cod: D. 00-201.
- b) Se montează prezoanele de asamblare. Ele au trei lungimi diferite.
Se montează în felul următor:
- prezoanele (4) și (6) cele mai lungi.
- prezoanele (3) de lungime medie
- în celelalte locuri prezoane mai scurte.

Capătul prezonului cu filetul mai scurt se înșurubează în carterul ambreiajului.

- c) Se verifică prezența bușelor de centraj (1) și (2).
- d) Se introduc bușele antizgomot (10) în capetele resortului (11) (gulerile se orientează față în față).
Se unge axul (12).
Se introduce axul (12) prin fereastra "a" a carterului apoi prin resort, furcă și lagăre.
Se poziționează axul și se montează șurubul (9) SOLUTIE ETANSARE-FRINARE
Se sprijină cele două extremități ale resortului (11) pe bosa-jele "b" ale carterului.
Se introduce rulmentul ambreiajului (8) (se unge cu vaselină locul duș rulmentului).
Se introduce agrafa (7) care trebuie să blocheze rulmentul pe furcă.

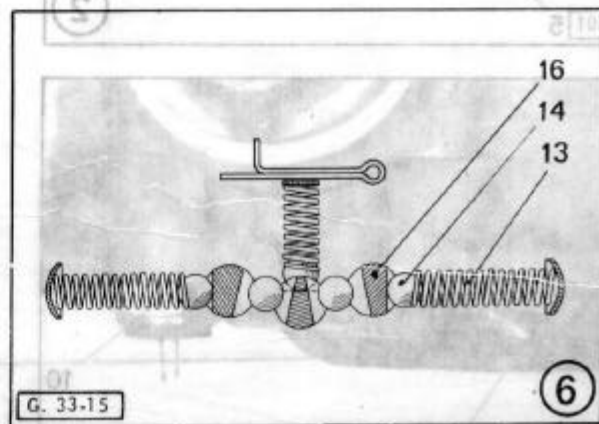
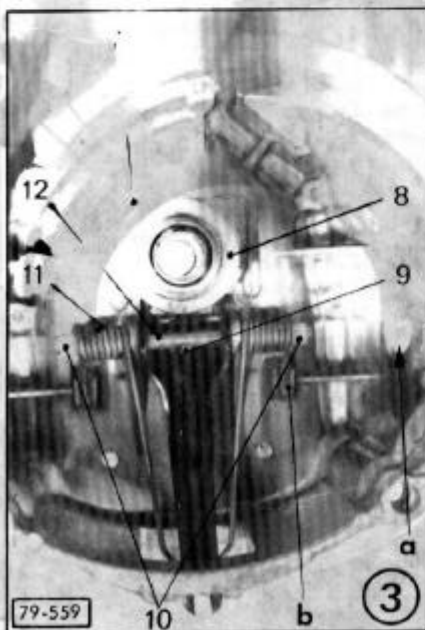
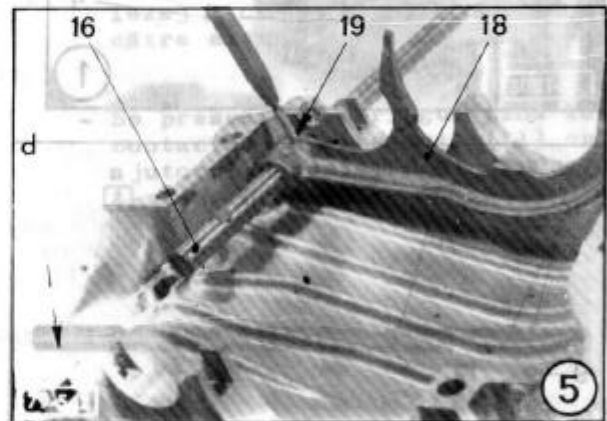
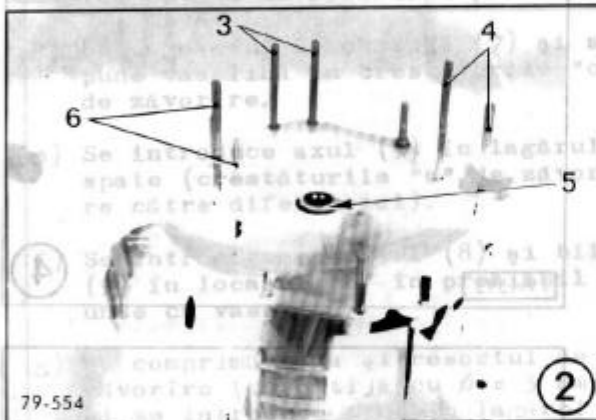
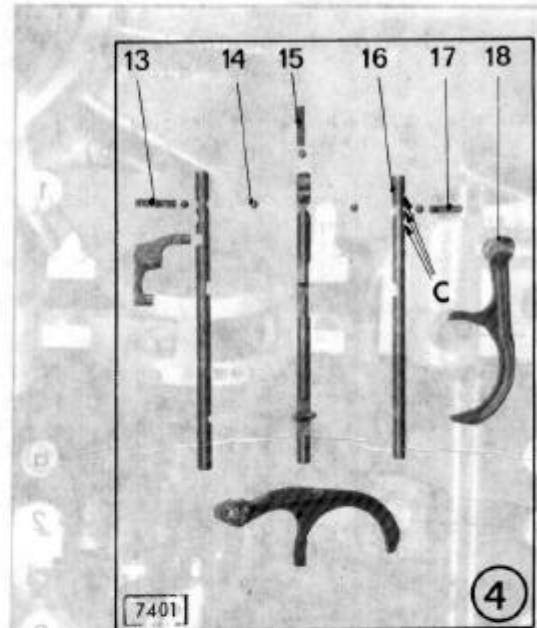
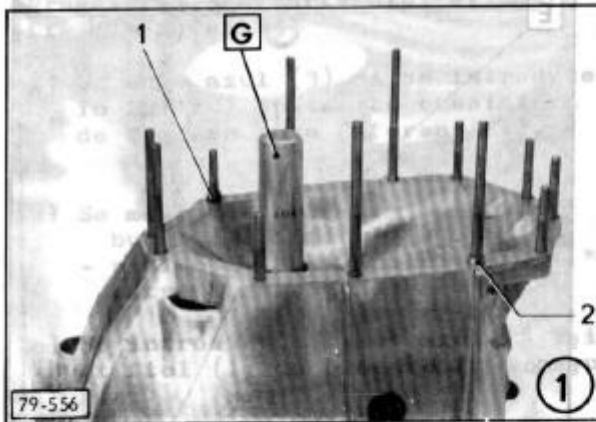
Pregătirea semicarterului dreapta: fig. ④ ⑤ și ⑥

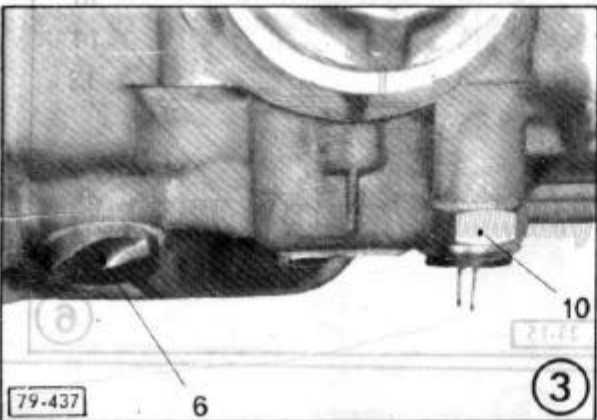
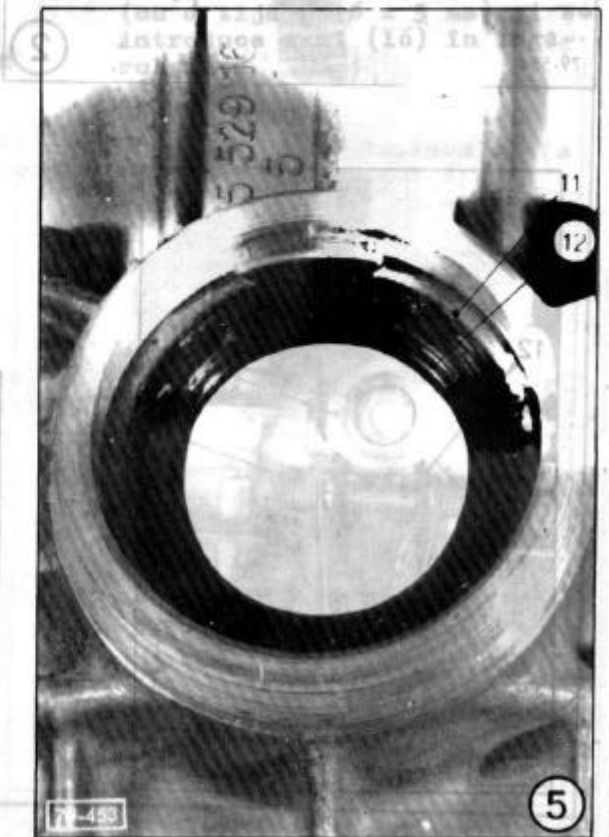
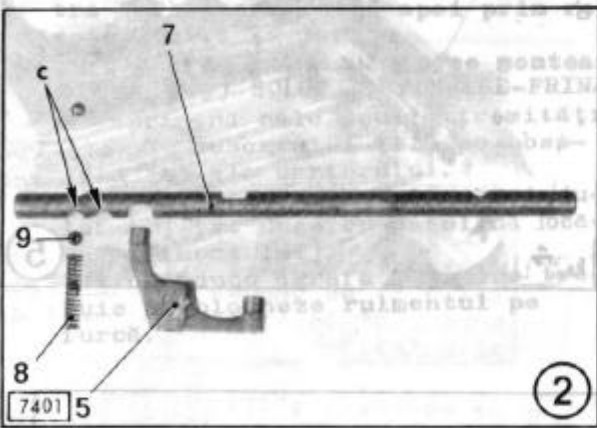
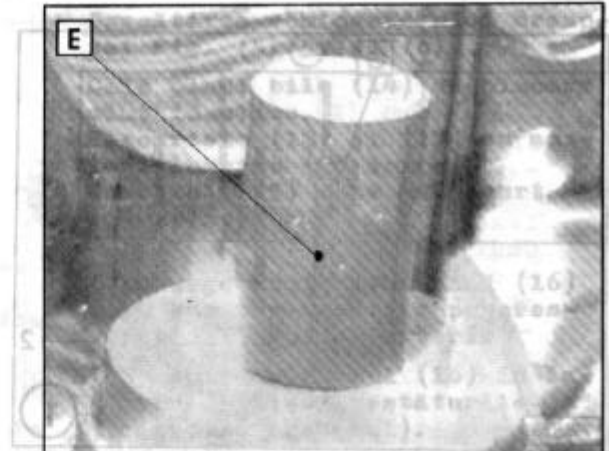
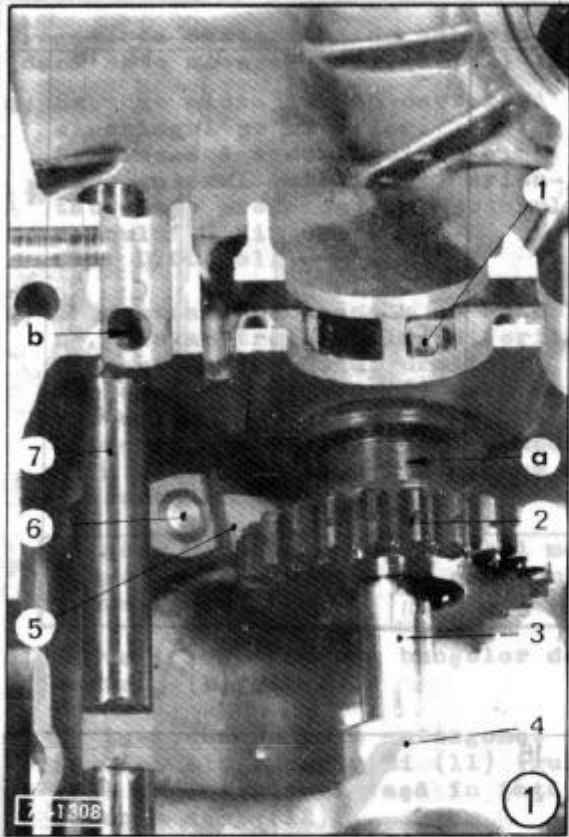
Cele cinci bile (14) de blocare sînt identice.
Resortele (13) și (17) au aceeași lungime (20 spire)
Resortul (15) este mai scurt (14 spire).

- a) Se unge axul de comandă (16) și se pune vaselină pe creștăturile "c" de zăvorfire.
- b) Se introduce axul (16) în lagărul spate (creștăturile "c" către diferențial).
- c) Se introduce furca (18) pentru vitezele I și II pe axul (16).
- d) Se introduce știftul (19) de fixare a furcii.

Pentru a presa știftul, se sprijină axul și furca pe lagărul spate pentru a evita deteriorarea lor.

- e) Se introduc în locașul "d" resortul (13) și bila (14) în prealabil unse.
- f) Se comprimă bila și resortul (cu o tijă cu $\phi = 5 \text{ mm}$) și se introduce axul (16) în lagărul față.





Pregătirea semicarterului stînga:
fig. ① ② și ③

- a) Se unge axul (3) și se introduce în lagăru) spate (cu creștătura de blocare spre diferențial).
 - b) Se montează:
 - bucașa distanțieră (4)
 - pinionul (2) (canalul furcii "a" către diferențial)
 - c) Se introduce complet axul (3) și știftul (1) de blocare în locașul său.
- Știftul (1) rămîne cu un capăt puțin în afară pentru a opri rulmentul cu ace al arborelui primar.
- d) Se unge axul de comandă (7) și se pune vaselină în creștăturile "c" de zăvorșire.
 - e) Se introduce axul (7) în lagăru) spate (creștăturile "c" de zăvorșire către diferențial).
 - f) Se introduc: resortul (8) și bila (9) în locașul "b" în prealabil unse cu vaselină.
 - g) Se comprimă bila și resortul de zăvorșire (cu o tijă cu $\phi = 5$ mm) și se introduce axul în lagăru) față.

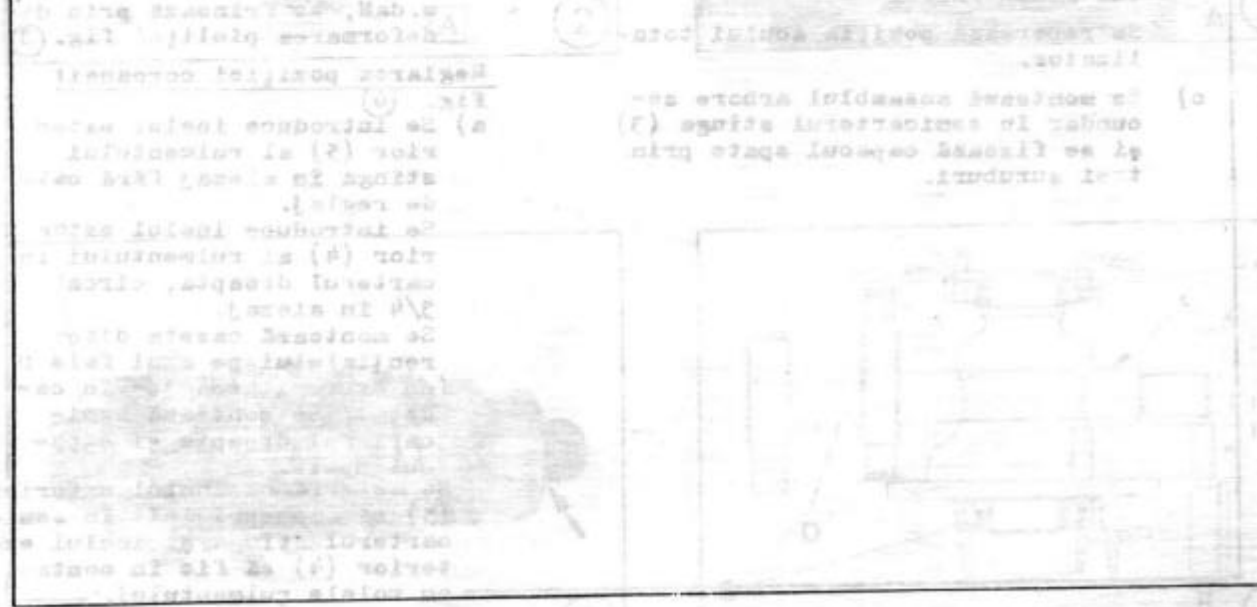
h) Se introduce pîrghia (5) de mers înapoi.

- i) Se montează și se strînge axul (6) al pîrghiei (5)
- j) Se montează și se restrînge contactorul lămpilor de mers înapoi (10) cu: 1,3 u.d.v.

Montarea simeringurilor arborilor de ieșire ai diferențialului prin interiorul semicarterelor: fig. ④ și ⑤

Pe fiecare semicarter:

- Se montează siguranța (11) în alezaj cu ajutorul unei foi de tablă de oțel (lungime = 150, grosime = 0,2 mm, lățime = 60mm)
 - Se unge cu vaselină alezajul și simeringul (12) pe exterior.
 - Se introduce simeringul în alezaj cu inscripția orientată către exterior.
 - Se presează simeringul pînă la contactul cu siguranța (11) cu ajutorul dornului E din trusa.
- A** Cod: D.00-201.



REGLAJUL CRUPULUI CONIC: fig. ①

Pinionul de atac și coroana sînt imperecheate și reparate cu inscripții identice, gravate cu creion electric pe fețele F1 ale pinionului de atac și pe flancul F3 al coroanei.

Nu desperecheați grupul conic.

Doă cote sînt deasemeni gravate pe flancul F3 al coroanei. Cota mai mare L1: Distanța de la fața spate a pinionului la intersecția "a" a axelor grupului.

Cota mai mică L2: distanța de la fața de reazem a coroanei pe casetă la intersecția "a" a axelor grupului.

Principiul de reglaj al grupului conic.

Constă în poziționarea pinionului de atac în raport cu axa diferențialului și a coroanei în raport cu axa pinionului de atac pentru a asigura o angrenare corectă a pinionului cu coroana.

Reglarea distanței conice L1: fig. ②

④ și ⑤

- Se fixează un comparator L pe dispozitivul A al trusei A Cod: D.00-201
- Se etalonează ansamblul pe o suprafață perfect plană astfel ca zeroul cadranelui să fie în dreptul acului mare. Se reperează poziția acului totalizator.
- Se montează ansamblul arbore secundar în semicarterul stînga (3) și se fixează capacul spate prin trei șuruburi.

- Se montează cala etalon C pe pinionul de atac și dispozitivul A echipat cu comparatorul etalonat, în alezajul rulmentului diferențialului.

Ansamblul cală C și dispozitiv A cu comparatorul, la poziția de etalonare, la poziția de etalonare, corespunde unei distanțe $K1 + K2 = 78 \text{ mm}$ cotă gravată pe dispozitiv în "b".

- SE pivotează dispozitivul A și se imobilizează în momentul cînd acul comparatorului își schimbă sensul de rotație.
- Se readuce acul comparatorului la poziția de etalonare și se eliberează încet, numărînd turele și fracțiunile de tură.

Cota citită (E) + cota gravată pe suport = distanța conică.

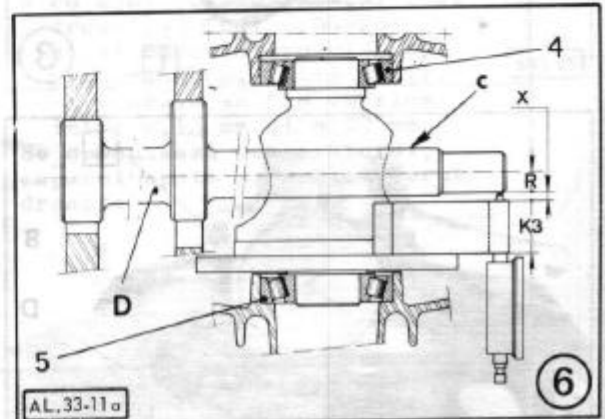
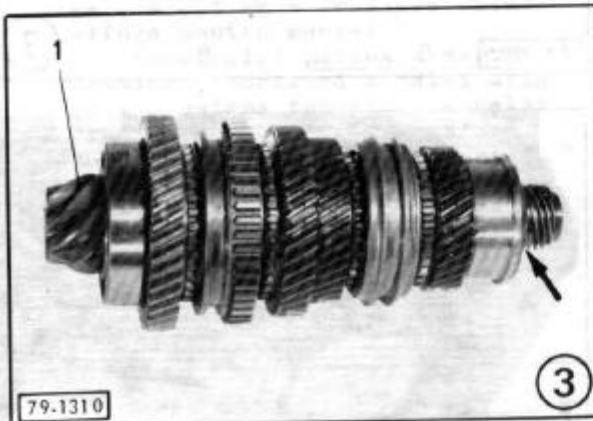
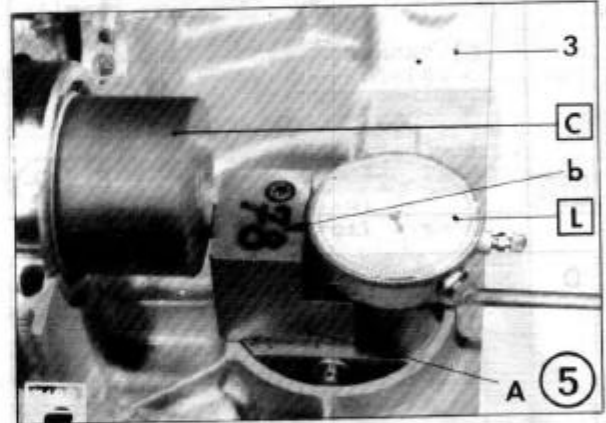
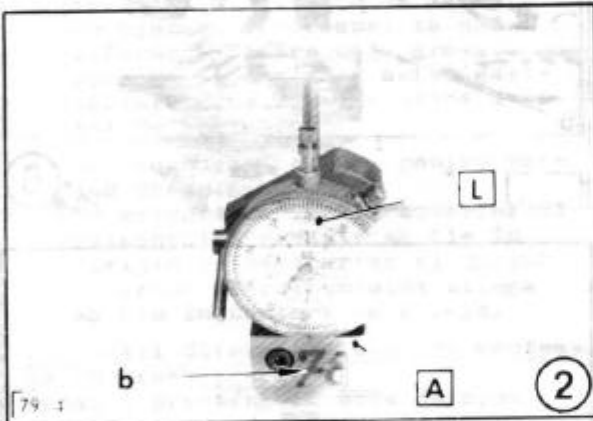
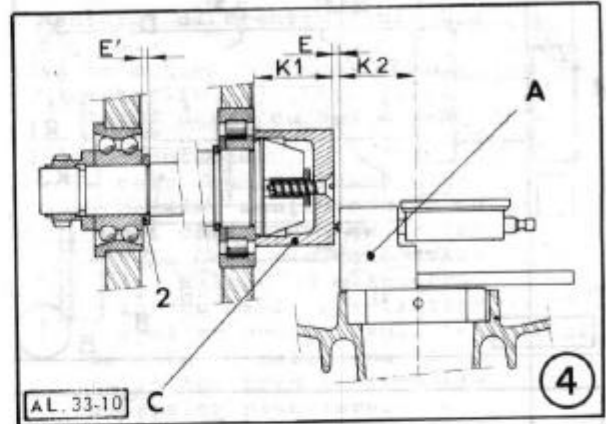
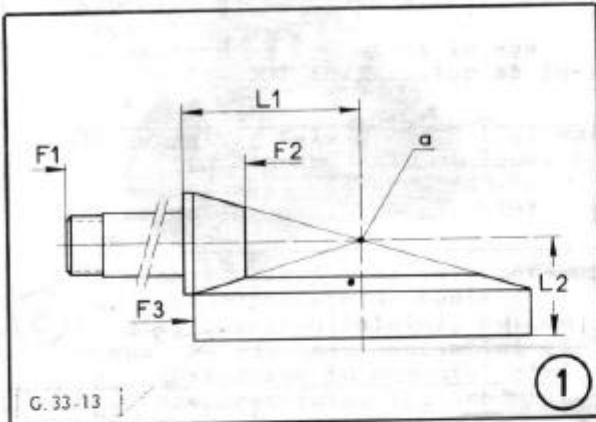
Se face diferența dintre cota gravată pe pinion și distanța conică găsită, se diminuează sau se mărește după caz, grosimea (E) a calei de reglaj (2) cu această diferență.

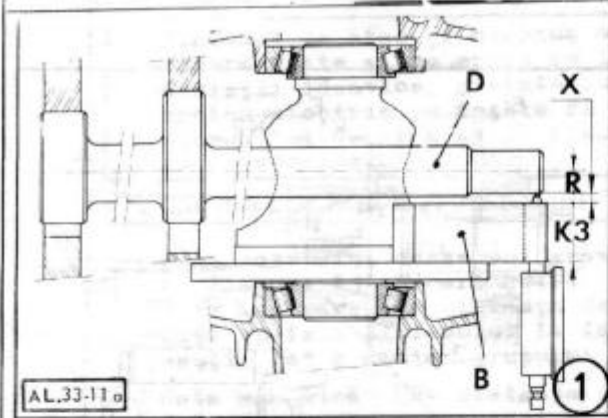
- Se înlocuiește cala de reglaj cu o cală cu grosimea determinată.

Se strînge piulița (→) arborelui secundar cu 23,5 m.daN, se frînează prin deformarea piuliței fig. ③

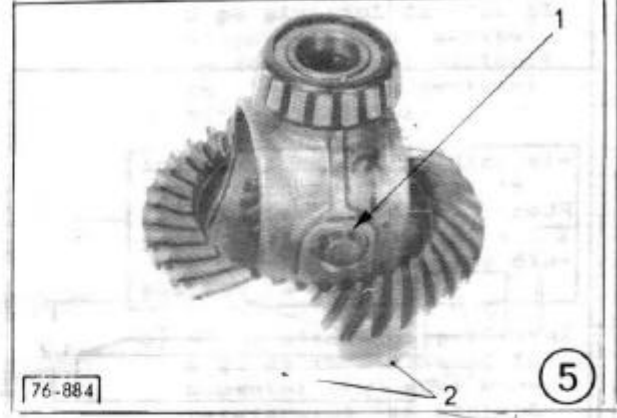
Reglarea poziției coroanei: fig. ⑥

- Se introduce inelul exterior (5) al rulmentului stînga în alezaj fără cală de reglaj. Se introduce inelul exterior (4) al rulmentului în carterul dreapta, circa $3/4$ în alezaj. Se montează cassetă diferențialului pe axul fals D (cu extremitatea "c" în cassetă). Se montează semicarterul dreapta și capacul spate. Se asigură ca inelul exterior (5) să fie sprijinit în semicarterul stînga și inelul exterior (4) să fie în contact cu rolele rulmentului.

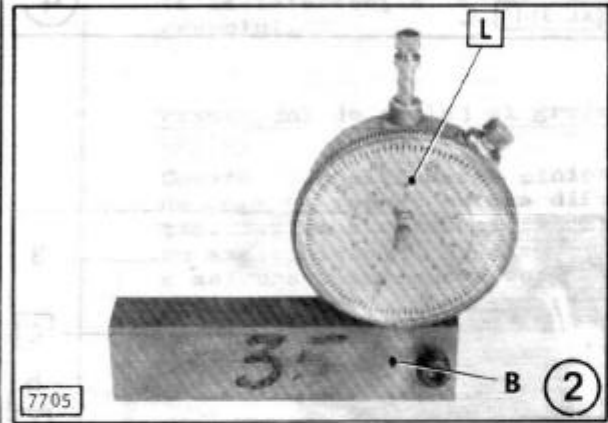




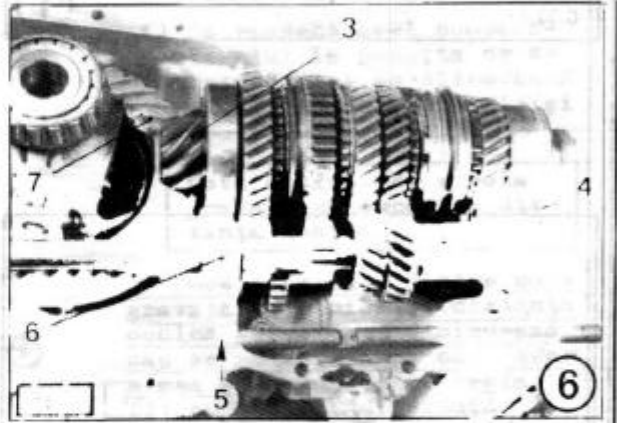
AL.33-11 a



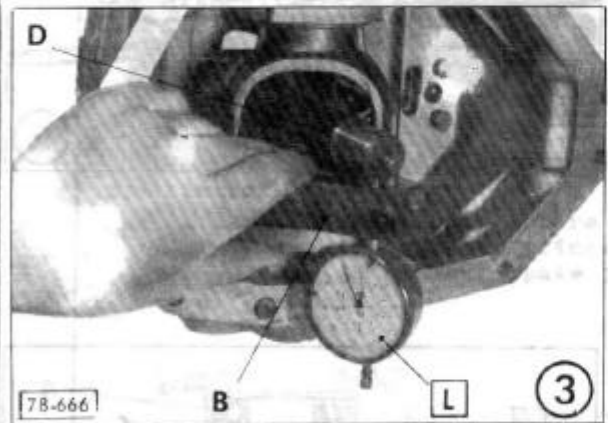
76-884



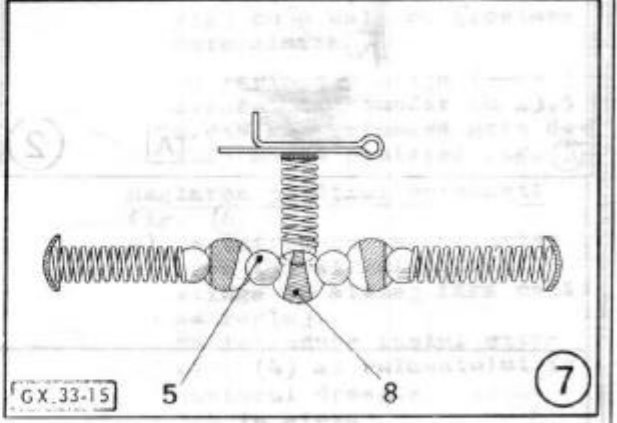
7705



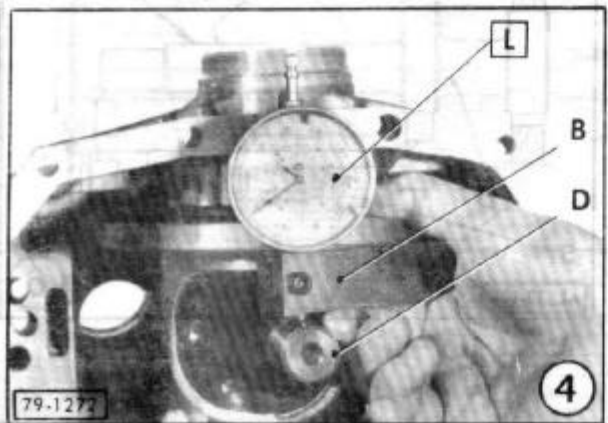
78-666



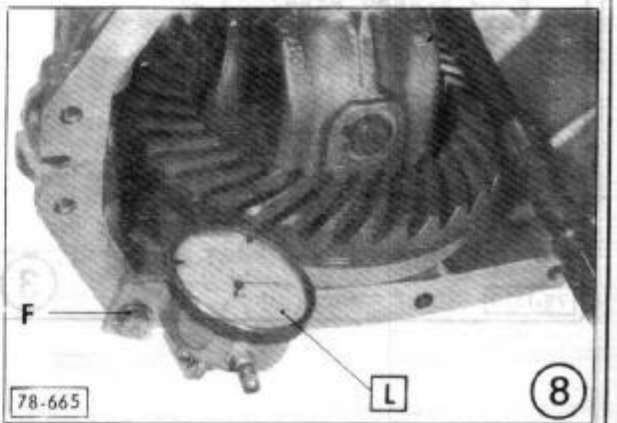
78-666



GX.33-15



79-1272



78-665

TA

- b) Se fixează: un comparator [L] pe suportul B al trusei [A] Cod: D.00-201; fig. 2.

Se etalonează ansamblul în așa fel încât acul totalizator să indice 8-9 mm.

Ansamblul ax fals D: fig. 1 și suportul cu comparatorul etalonat B corespund unei distanțe: $K3+R=35$ mm cotă gravată pe suportul comparator B.

- c) Se așează: fig. 3 și 4 suportul B pe suprafața de contact a casetei diferențialului, cu coroana. Se pivotează ansamblul și se imobilizează în momentul când acul comparatorului își schimbă sensul de rotație. Se readuce acul la poziția de etalonare și se eliberează încet numărind turele și fracțiunile de tură.

Cota gravată pe suport + cota măsurată X = distanța de la fața de așezare a coroanei la axă. Diferența dintre cota gravată pe coroană și distanța astfel găsită este grosimea teoretică a cunei de reglaj.

- d) Se procedează la fel pentru partea dreaptă. Se asigură ca inelul exterior al rulmentului dreapta să fie în sprijin pe semicaracter și inelul exterior al rulmentului stînga să fie în contact cu rolele.

Rulmenții diferențialului se montează cu prestîngere.

Această prestîngere este de: 0,05 mm pentru cei doi rulmenți.

adică: 0,025 mm pentru un rulment.

- a) Grosimea cunei partea stînga:
Grosimea teoretică a cunei stînga + 0,025 mm = grosimea cunei stînga pentru montat.
- b) Grosimea cunei partea dreaptă:
Grosimea teoretică a cunei stînga + grosimea teoretică a cunei dreapta + 0,05 mm = grosimea totală a cunei pentru montat.
Se face diferența între grosimea totală a cunei și grosimea cunei stînga calculată.
Grosimea totală a cunei - grosimea cunei stînga = grosimea cunei dreapta pentru montat.

MONTAREA.

Montarea diferențialului: fig. 5

- a) Se montează coroana strîngînd șuruburile (2) (fața și filetul unse) cu 8,5 m daN.

- b) Se montează:

- cele două pinioane planetare, menținîndu-le cu cei doi arbori de ieșire
- cele două pinioane satelită asigurînd alinierea lor cu axul sateliților, apoi se scoate axul.

Se asigură poziționarea sateliților prin rotirea pinioanelor planetare.

Se introduce axul sateliților și se montează siguranța. (1)

Montarea arborilor cu pinioane: fig. 6 și 7

Se montează în semicaracterul stînga.

- diferențialul (7)
- ansamblul arbore secundar (3)
- ansamblul arbore primar (4) rotînd rulmentul cu ace (6) în așa fel ca știftul să intre în degajarea din rulment.
- bila de zăvorîre (5) (unsă în prealabil) sub axul de comandă (8) al furcii vitezelor III-IV.

Verificarea jocului între dinții grupului conic: fig. 8

Dacă reglajul grupului conic a fost făcut cu atenție, jocul între dinți trebuie să fie corect.

Totuși este preferabil să se verifice.

- se montează semicaracterul dreapta și capacul spate.
- cu ajutorul suportului F al trusei [A] Cod: D.00-201 și al comparatorului [L] se măsoară jocul între dinți. El trebuie să fie cuprins între 0,13 mm și 0,27 mm. Se demontează comparatorul, capacul spate și semicaracterul dreapta.

26	Op. nr. TA. 330-3	REPARAREA CUTIEI DE VITEZE	OLTCIT TA
----	-------------------	----------------------------	--------------

Montarea semicarterului dreapta (9):
fig. ① ② ③ și ④

a) Se montează:

- placa port-resoarte (1)

Resoartele plăcii (1) sînt diferite: cel cu diametrul sîrmei mai mare trebuie să fie montat către pinionul intermediar de mers înapoi (în semicarterul stînga).

- ansamblul levier de comandă și rotula (3) (canalul "a" de ghidare către semicarterul dreapta)
- pana de zăvorîre (2)

b) Pe semicarterul dreapta (9) se menține cu vaselină bila (8) de zăvorîre, resortul și ghidul rotulei.

c) Se unge planul de înbinare al semicarterelor cu SOLUȚIE DE ETANSARE.

d) Se assemblează cele două semicartere.

e) Se montează șuruburile (șaibe plate sub cap, piulițe înfundate montate obligatoriu pe semicarterul dreapta) fără a le strînge

f) Se montează capacul spate (10) planul de separație uns cu SOLUȚIE DE ETANSARE.
Se montează șuruburile fără a le strînge (șaibe plate sub cap).

g) Se strîng definitiv șuruburile de asamblare a semicarterelor.

Respectați ordinea de strîngere alfabetică indicată: fig. ④

Cuplul de strîngere: 1,5 m.daN.

h) Se strîng cele șase șuruburi de fixare (11) și (12) ale capacului spate (10) cu: 2,7 m.daN: fig. 5.

Pe cutia de viteze a motorului 1129 cm³ se montează suportul spate (15).

Montarea carterului de ambreiaj:
Se unge planul de înbinare cu SOLUȚIE DE ETANSARE.

Cuplul de strîngere al piulițelor: 1,5 m.daN. (șaibe plate).

Se montează: fig. ③ și ⑥

- + bila de zăvorîre (4) și resortul (5)
- pastila (7)
- cuiul spintecat (6)
- obturatorul (13)

Montarea arborilor de ieșire ai diferențialului: fig. ⑦ și ⑧

Se asigură poziționarea corectă a pinioanelor planetare în cînt canelurile arborilor să intre în canelurile pinioanelor corespunzătoare (rotind cu mîna în același sens cei doi arbori de ieșire, ei trebuie să antreneze coroana diferențialului).

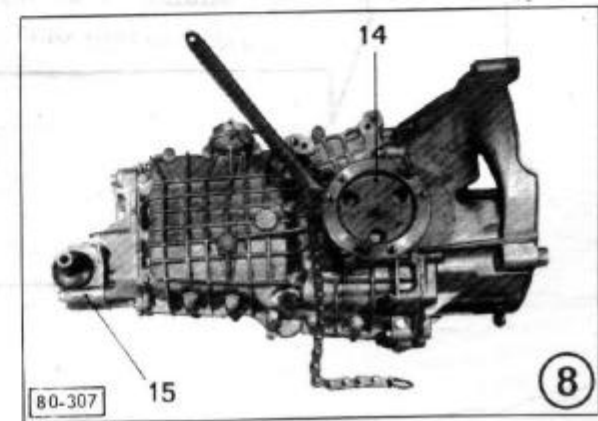
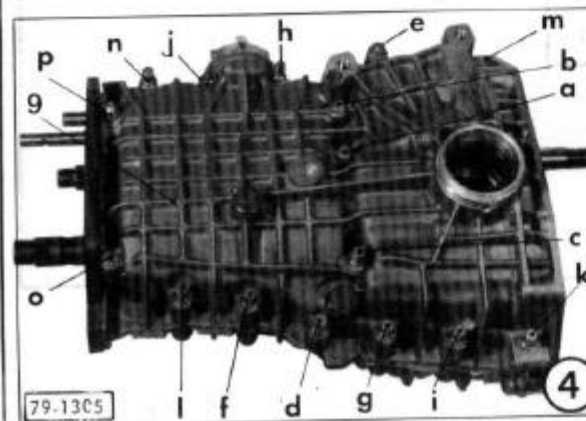
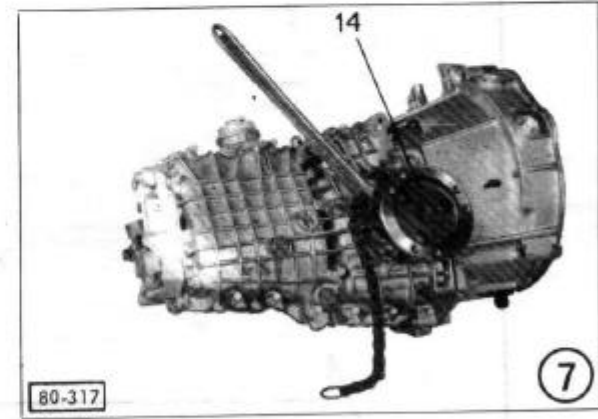
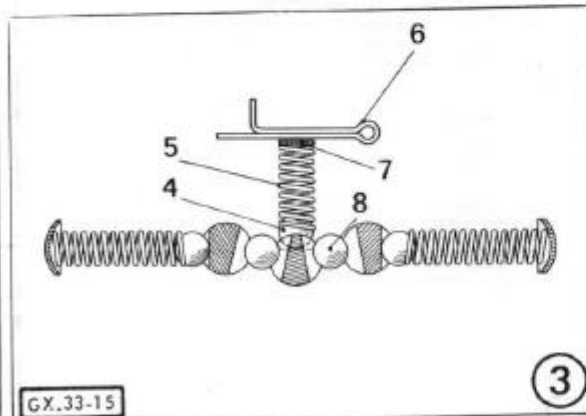
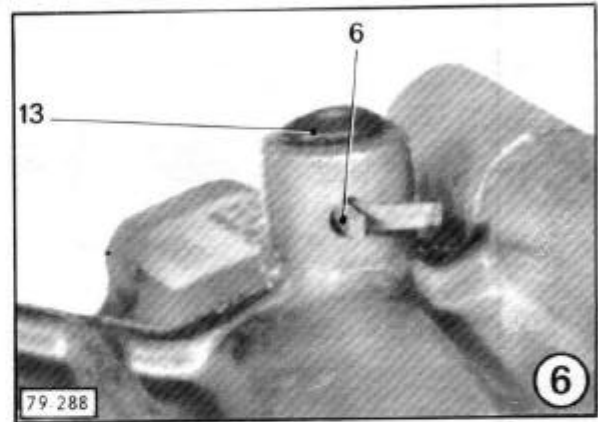
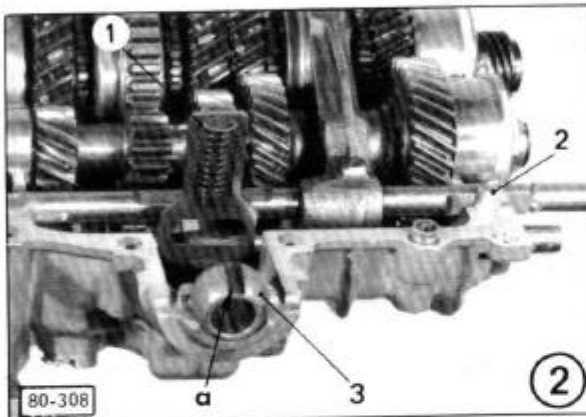
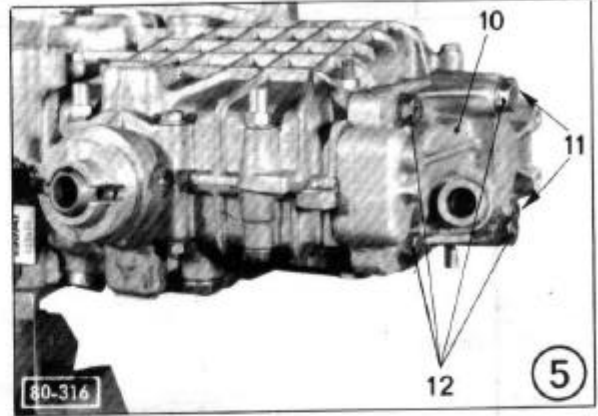
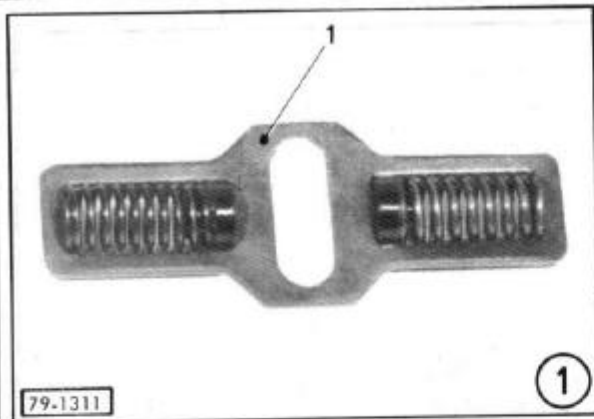
a) Se introduc arborii (14) lovind ușor cu un ciocan de metal moale pentru a ajuta introducerea rulmanților.

b) Se strîng bușele-piulițe cu: 6,7 m.daN cu ajutorul unei chei cu lanț.

c) Se asigură bușele-piulițe prin deformarea gulerului în frezările corespunzătoare semicarterelor.

Se montează bușoanele de golire și nivel.

Cuplul de strîngere: 4 m.daN. (garnituri cupru)



2	Op. nr. TA. 343-4	LUCRARI LA ARBORELE DE IESIRE DIN DIFERENTIAL	OLTCIT
			TA

S.D.V. -uri SPECIALE

A : Trusă cu dispozitive pentru repararea cutiei de viteze.
Cod: D.00-201

Se folosește dornul E pentru montarea
simeringului arborelui de ieșire din diferențial.

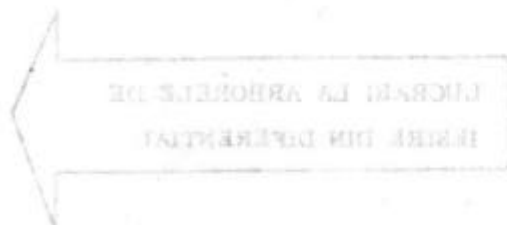
CUPLUL DE STRINGERE

Cuplul de strângere recomandat:

Cuplul în m.daN

Bucșă - piuliță de la arborele de ieșire

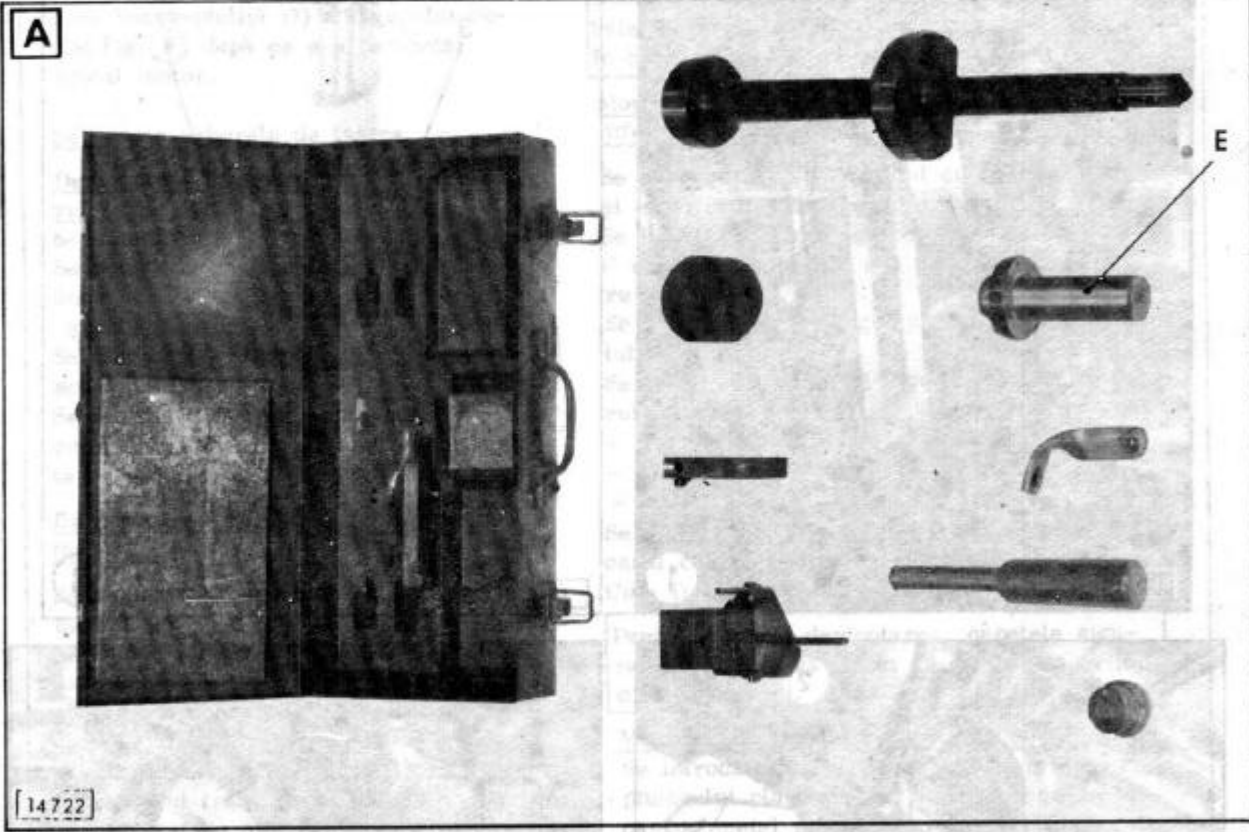
din diferențial. 8



DESMONTAJUL SI MONTAJUL UNUI ARBORE DE IESIRE
DIN DIFERENTIAL

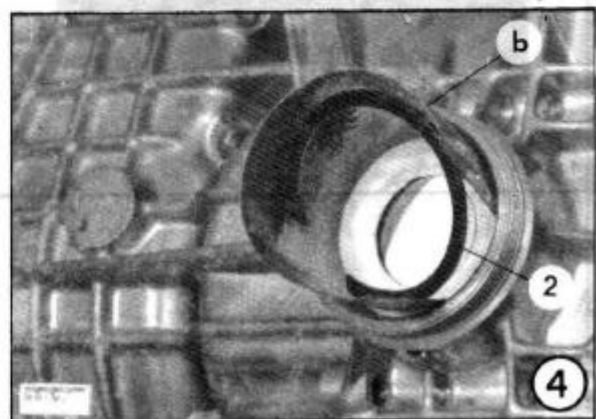
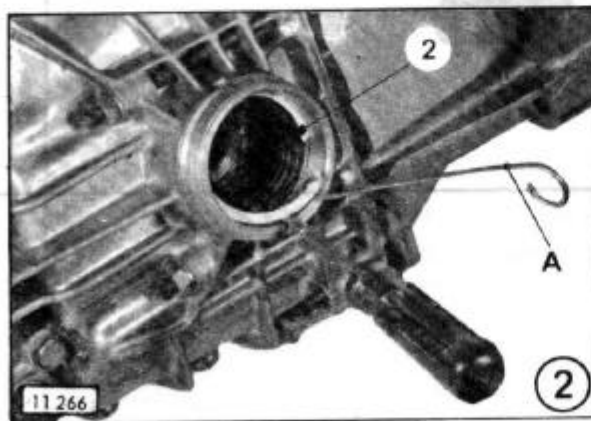
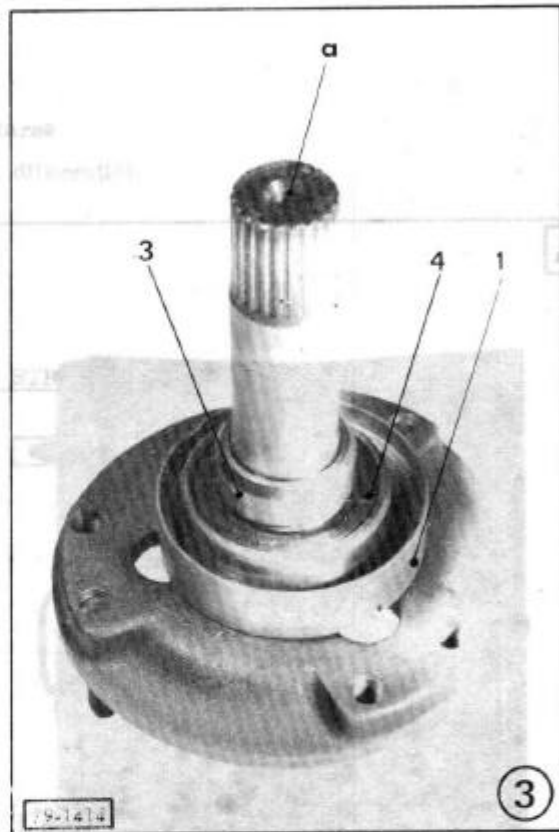
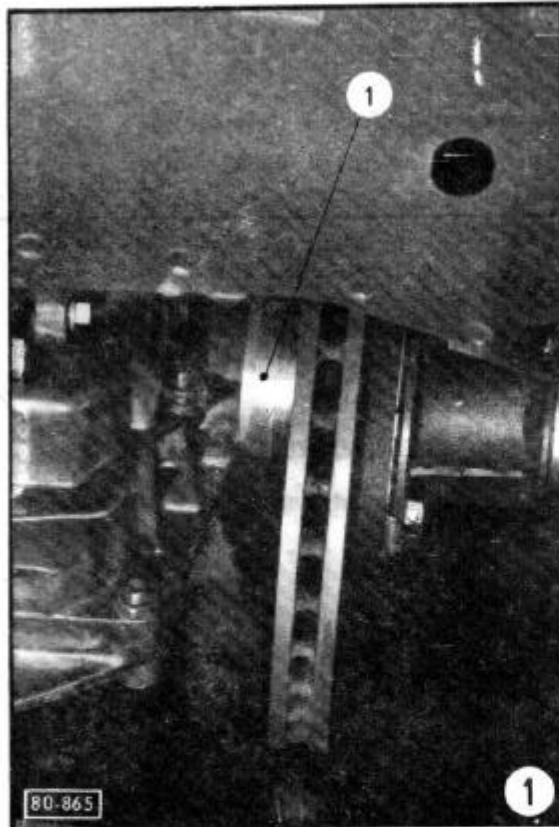
1. Se scoate arborele de iesire din carterul de inferioar.

2. Se scoate arborele de iesire din carterul de inferioar.



Schema de lucru

Fig. 1. Dispozitiv pentru repararea unui de vițel.



OLT CIT	<u>LUCRARI LA ARBORELE DE IESIRE</u>	Op. nr. TA. 343-4	5
TA	<u>DIN DIFERENTIAL</u>		

DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI ARBORE DE IESIRE
DIN DIFERENTIAL

(sau a unui rulment sau a unui simering)

DEMONTARE

Se deconectează cablul de la borna negativă a bateriei.
Se suspendă partea din față a autoturismului.

Se demontează discul de frână:
(Vezi op. TA 451-1)

Pe dedesubtul autoturismului se desface bucașa-piuliță (1) a lagămului cutiei fig. (1) după ce s-a demontat scutul motor.

Se scoate arborele de ieșire

Demontarea simeringului din cartelul cutiei, fig. (2)

Se demontează siguranța (2).
Se scoate siguranța din canalul său după ce s-a ridicat cu vârful unei șurubelnițe.

Se menține cu cârligul A pentru a o scoate complet.

Se înfundă simeringul cu o parte în cutia diferențialului și apoi se scoate cu mâna.

Dezechiparea arborelui de ieșire fig. (3) :

Se demontează bucașa (3) și rulmentul (4) :

Se folosește pentru aceasta, un extractor universal care prinde cu ghiarele bucașa-piuliță (1) cât mai aproape posibil de arbore.

Extractorul trebuie să aibă un șurub dotat cu o bilă pentru a evita deteriorarea extremității "a" a arborelui.

MONTARE

Pregătirea arborelui de ieșire: fig. (3) și (4):

Se montează:

- bucașa-piuliță (1) nouă
- rulmentul capsulat (4) (la presă, cu ajutorul unei țevi \varnothing interior = 26 mm, \varnothing exterior = 34 mm, lungime = 120 mm)
- bucașa (3)

Bucașa (3) (pe care etanșează simeringul) nu trebuie să prezinte nici o zgârietură sau lovitură. In caz contrar se înlocuiește.

Montarea simeringului arborelui de ieșire din diferențial:

Se unge alezajul carterului cutiei de viteze și exteriorul simeringului.

Se introduce simeringul cu ajutorul unui tub \varnothing exterior = 51 mm sau a unei chei tubulare de 36.

Se introduce simeringul până la nivelul canalului siguranței.

Se montează în alezaj siguranța (2) cu ajutorul unei table de oțel "b" cu dimensiuni

- lungime = 150 mm
- lățime = 50 mm
- grosime = 0,2 mm

Se scoate tabla și se introduce siguranța în canal cu ajutorul dornului E din trusa A.

Cod: D.00-201/5.

Pentru a ușura demontarea, capetele siguranței trebuie să fie la 10 mm de la orificiul din alezaj.

Montarea arborelui echipat: fig. (3) :

Se introduc canelurile arborelui în cele ale pinionului planetar. Se bate ușor cu un ciocan de metal moale pentru a introduce rulmentul (4) în alezaj.

Se strânge bucașa-piuliță (1) (cu cheie cu lanț) (cuplul de strângere recomandat 8 m.daN).

Se asigură bucașa (1) prin îndoirea buzei în frezarea corespunzătoare din carter. Se montează discul de frână (Vezi Op.TA.451-1).

Se verifică nivelul de ulei din cutia de viteze. Se conectează cablul la borna negativă a bateriei. Se lasă autoturismul pe sol.

2	<u>Op.nr.TA.372-00</u>	CARACTERISTICI SI PUNCTE PARTICULARE ALE ARBORILOR DE TRANSMISIE	<u>OLTOIT</u> <u>TA</u>
---	------------------------	---	----------------------------

CARACTERISTICI

- ① Articulație tripoidă, lângă cutia de viteze.
- ② Articulație cu bile: hemocinetică, lângă roată.

Arborii de transmisie stînga și dreapta sînt identici.

PUNCTE PARTICULARE

Rondela "a" de menținere a acelor trebuie să fie montată către arbore.
Bucșa "b", de egalizare a presiunii interioare a burdufului de etanșare cu atmosfera trebuie să fie montată către articulația cu bile.

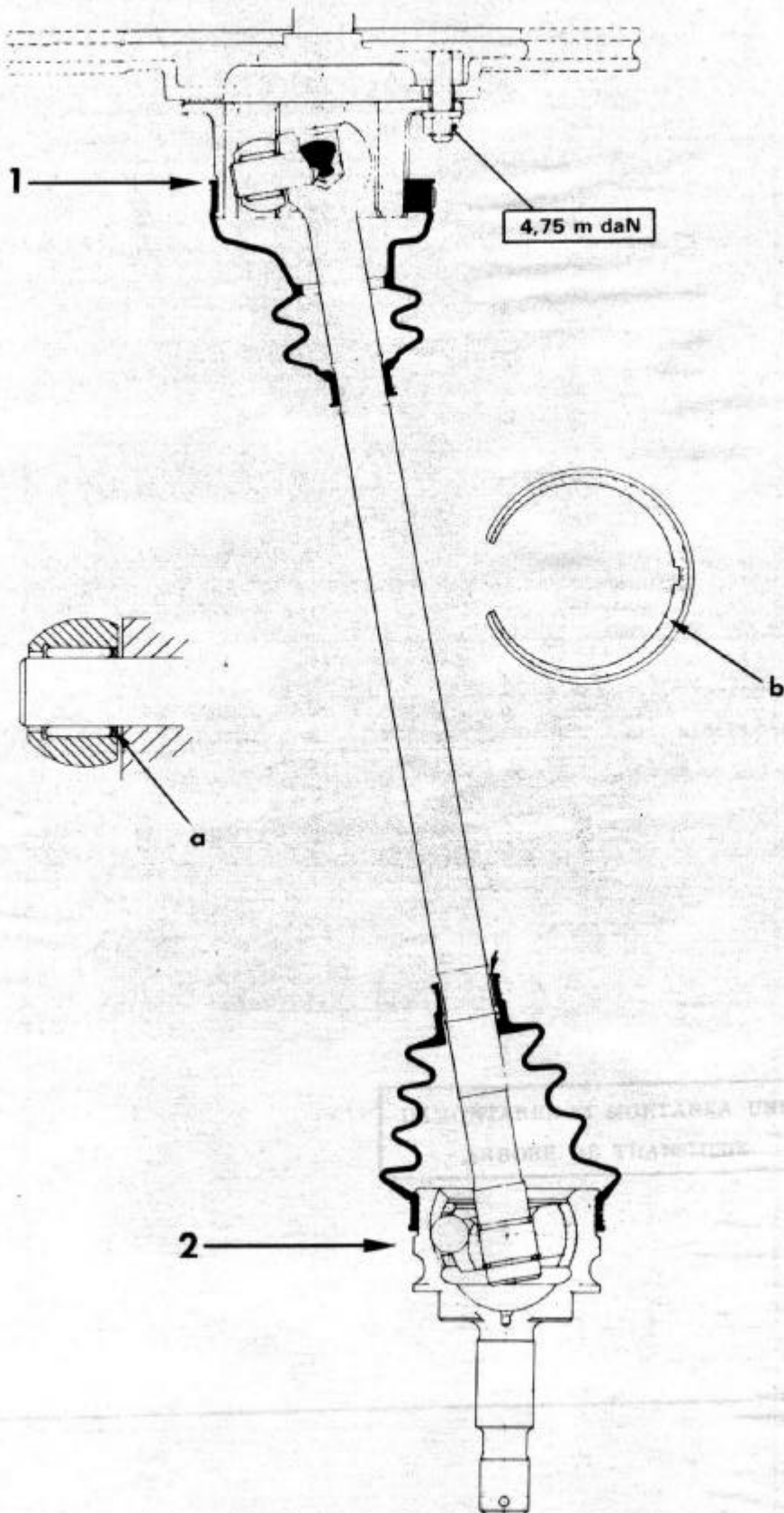
Gresare:

- Vaselină: GL 245 MO (cu bisulfură de molibden) se vinde cu setul de de reparație a arborelui de transmisie.

Cupluri de strîngere obligatorii (cheie dinamometrică) Cuplul în m.daN

- Piulița de fixare a arborelui de transmisie în butuc.....38
(Asigurare cu cui spintecat)
- Piulițele de fixare ale arborelui de transmisie pe arborele de ieșire din diferențial:.....4,7

STROM IR IZMENSITORMAD
PARTICULARE ALE ARBORILOR DE TRANSMISIE



S. D. V. -URI SPECIALE

A : Dispozitiv pentru imobilizarea butucului.

Cod: D. 00. 401

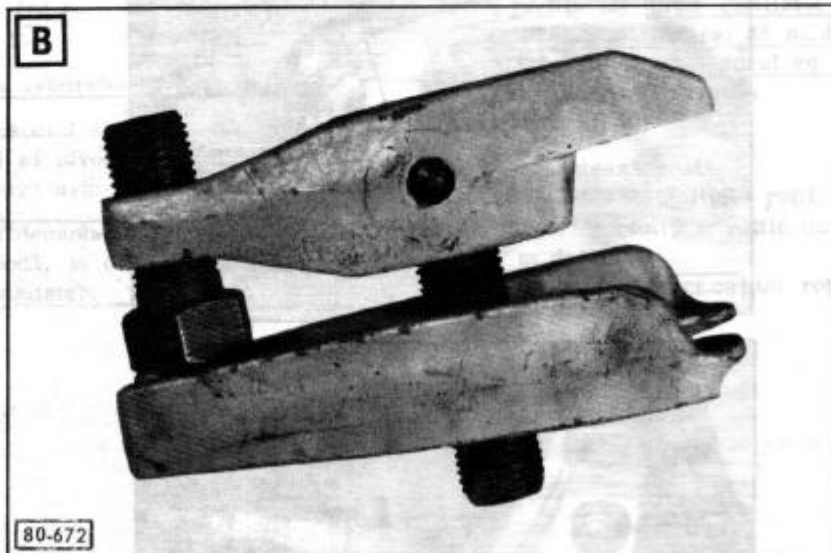
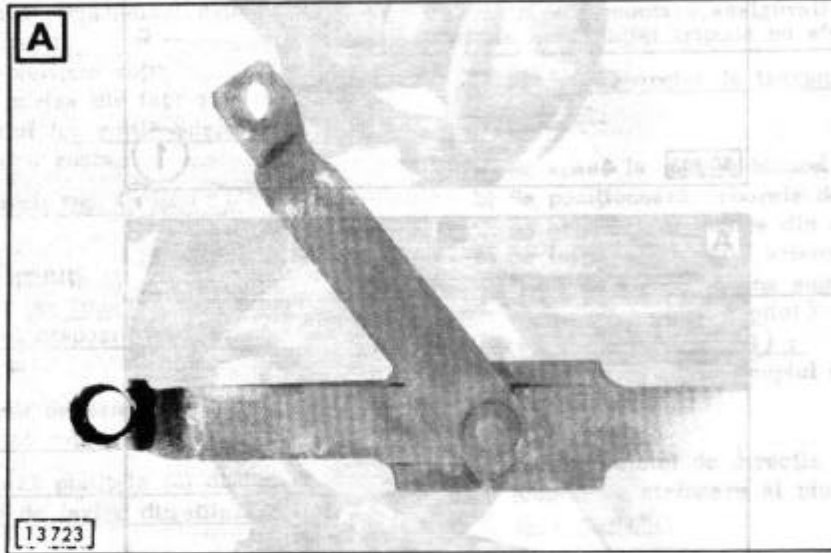
B : Extractor de rotule.

Cod: D. 00-404.

CUPLURI DE STRINGERECupluri de stringere recomandateCuplul în m. daN

Piuliță de fixare a rotulei superioare.....	4,5
Piuliță de fixare a rotulei bieletei de direcție.....	2,1
Piuliță de fixare pe arborele de ieșire din cutia de viteze.....	4,7
Piuliță arborelui de transmisie.....	38
Piuliță de fixare a roții.....	7

DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI
ARBORE DE TRANSMISIE

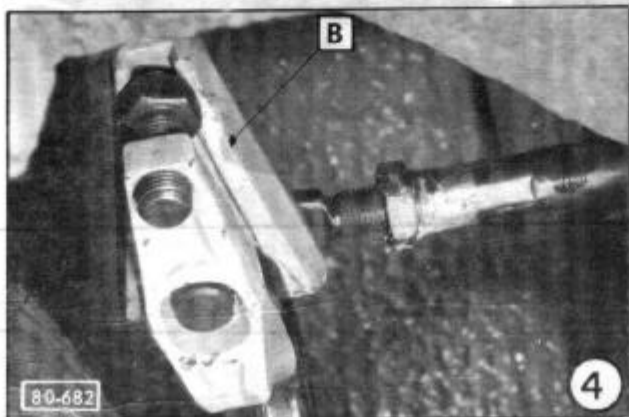
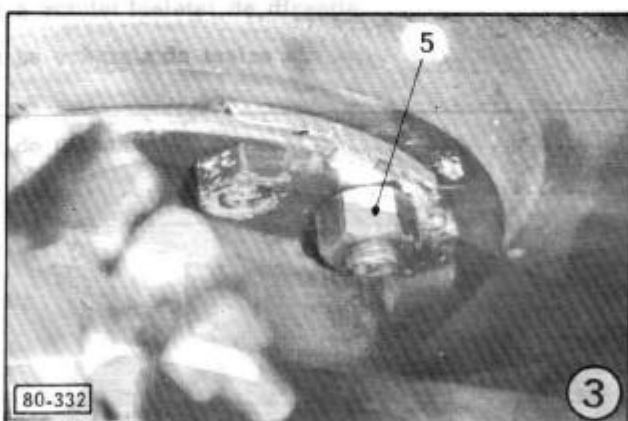
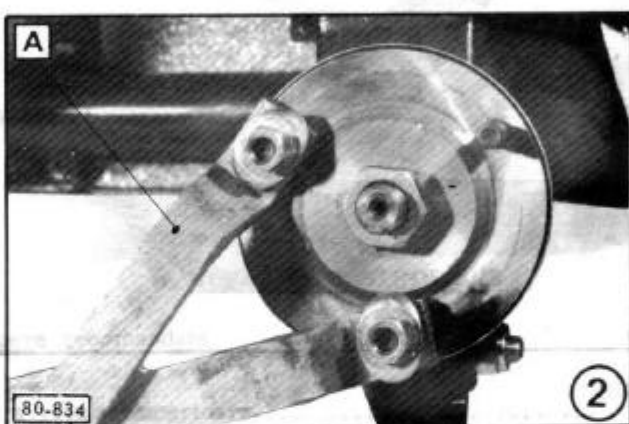
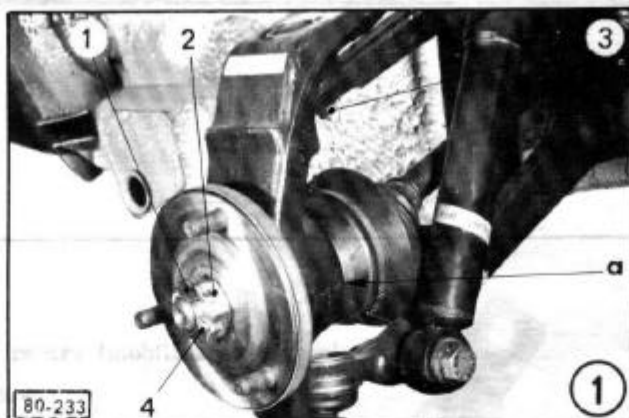


Op. n° TA. 372-1

Op. nr. TA. 372-1

DEMONTAREA ŞI MONTAREA UNUI
ARBORE DE TRANSMISIE

TA
OLTCIT TA



OLTCCIT	DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI	Op. nr. TA. 372-1	1
TA	ARBORE DE TRANSMISIE		

DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI
ARBORE DE TRANSMISIE

DEMONTARE

Se demontează ornamentul roții (dacă este cazul)
Se slăbesc piulițele roții.
Se calează partea din față a autoturismului (cu roțile suspendate)
Se demontează roata.

Se demontează: fig. (1) și (2):

- splintul (4)
- siguranța piuliță (1)
- piulița (2) (se imobilizează butucul cu ajutorul dispozitivului A)

Cod: D.00-401.

- apărătoarea de cauciuc (din pasajul roții)

Se demontează piulițele (5) de fixare pe arborele de ieșire din diferențial: fig. (3)

Se demontează: fig. (1) și (4):

- piulița (3) de fixare a rotulei superare
- piulița de fixare a rotulei bieletei de direcție.

Se depreseză rotulele. Se utilizează extractorul B

Cod: D.00.404.

Demontarea arborelui de transmisie:

Se scoate capătul arborelui din butucul roții făcînd să pivoteze butucul în jos.
Se demontează arborele de transmisie.

Atenție, nu decuplați rotulele din articulația tripodă, la demontarea arborelui de transmisie.

MONTARE

Înainte de montare, asigurați-vă că rotulele articulației tripodă nu sînt decuplate.

Montarea arborelui de transmisie:
fig. (1):

- a) Se apasă la maxim butucul în jos.
- b) Se poziționează arborele de transmisie pe arborele de ieșire din diferențial.
- c) Se introduce capătul arborelui în butucul roții (după ce s-a uns suprafața de etanșare "a" a simeringului.)

Se cuplează: fig. (1):

- rotula superioară (cuplul de strîngere a piuliței (3):
4,5 m.daN)
- rotula bieletei de direcție (cuplul de strîngere al piuliței)
(2,1 m.daN)

Se montează și se strîng piulițele de fixare (5) pe arborele de ieșire din diferențial: (fig.3)

Cuplul de strîngere: 4,7 m.daN.

Se montează apărătoarea de cauciuc din pasajul roții

Se montează fig. (1) și (2)

- piulița (2) (fața) și filetul unse.

Cuplul de strîngere: 38 m.daN

(se imobilizează butucul cu dispozitivul A)

- siguranța piuliță (1)
- splintul (2)

Se montează roata.

Se montează piulițele roții.

Se strîng piulițele roții cu:

7 m.daN.

Se montează ornamentul roții dacă este cazul.

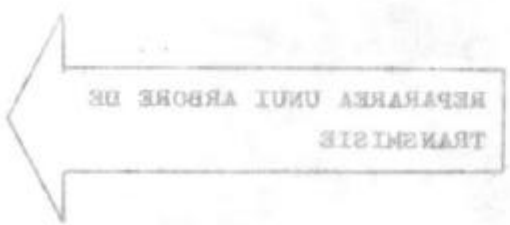
REPARAREA UNUI ARBOR DE TRANSMISIE

2	Op. nr. TA 372-3	REPARAREA UNUI ARBORI DE TRANSMISIE	OLTCIT TA
---	------------------	-------------------------------------	--------------

S. D. V. - uri SPECIALE

A : Dispozitiv cu inerție pentru extractoare.
Cod: D. 00-601.

B : Extractor pentru articulația cu bile
Cod: D. 00-414.



REPARAREA UNUI ARBORE DE TRANSMISIE

Se demontează colierele (3), se demontează burduful de protecție (1) și se demontează antranzorul (2).
Se demontează art. (4) cu ajutorul (5) cu ajutorul (6) Cod: 0.00-414.
Se demontează inelul de siguranță (8) și burduful de protecție.

A

13-551

13 551

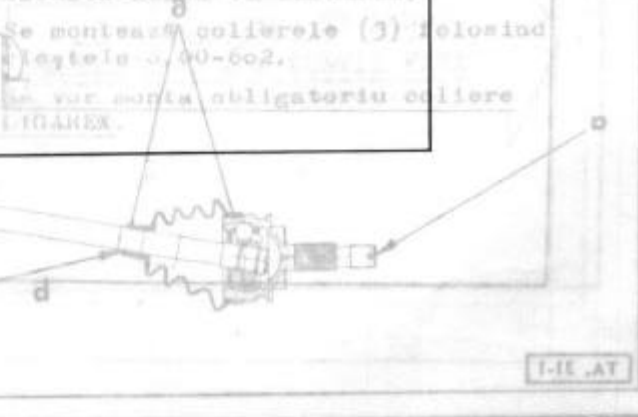
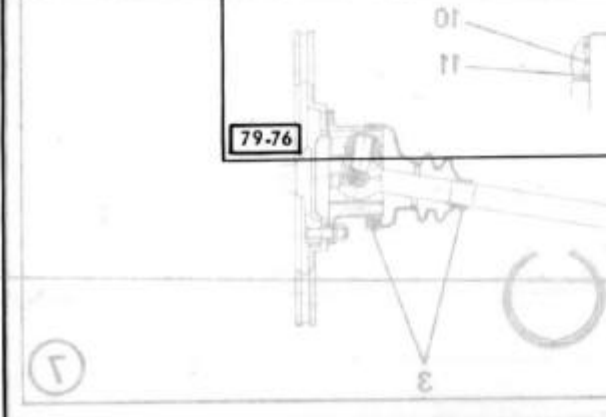


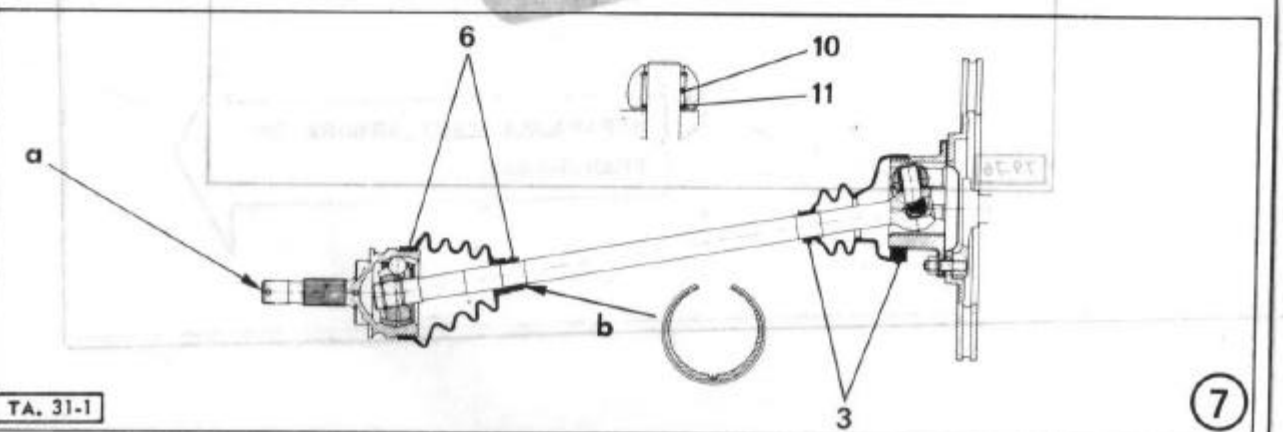
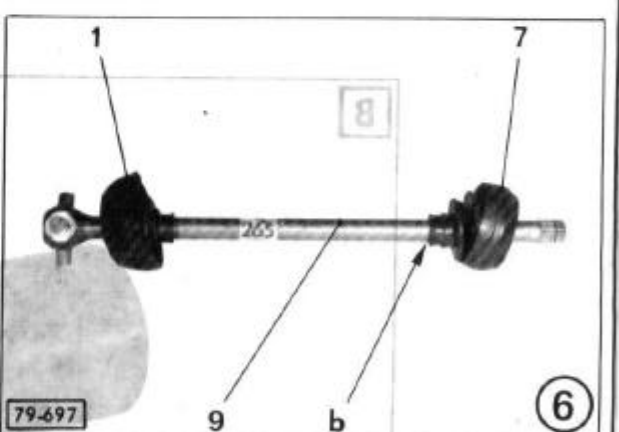
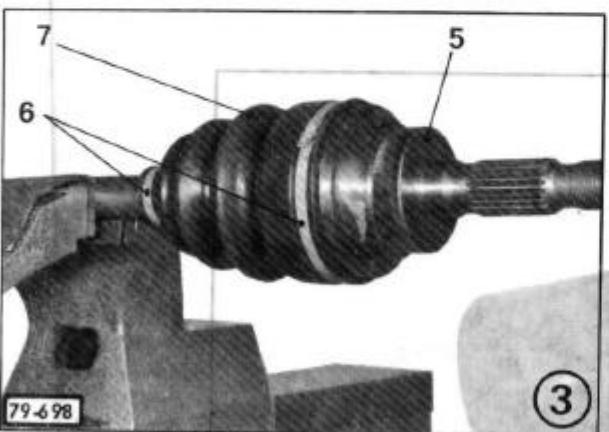
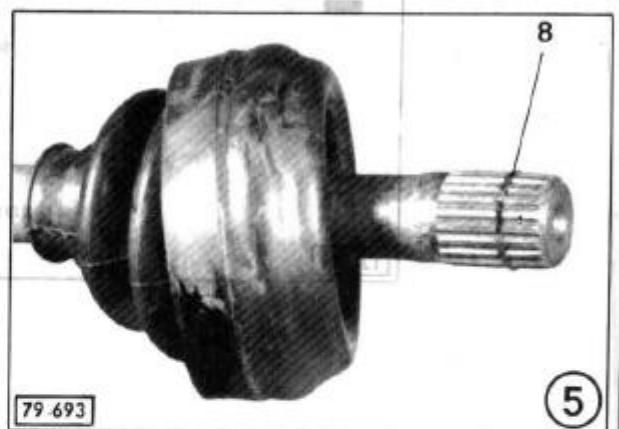
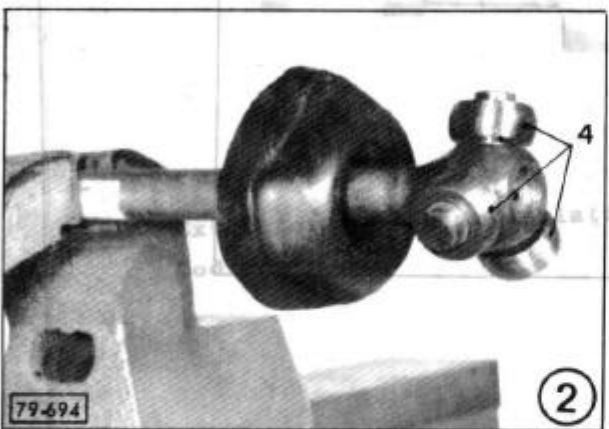
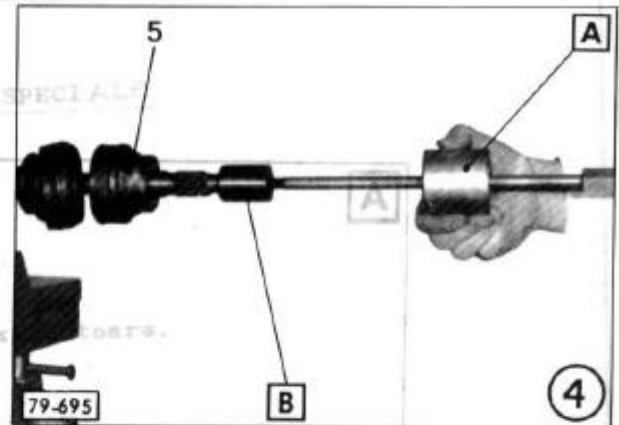
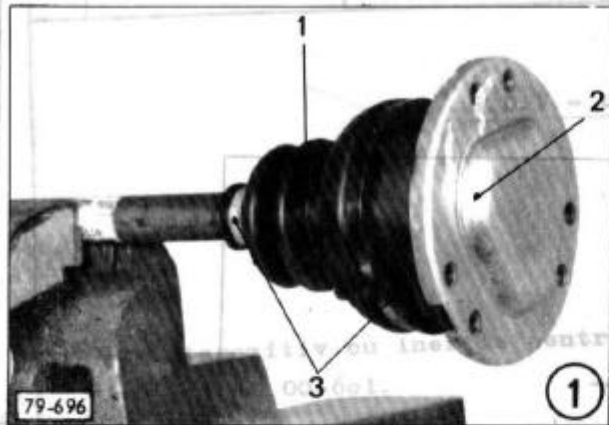
Se repartizează în mod egal lină GL 245 MO în articulațiile bile și în burduful de protecție (vaselina aprovisionată în mod obișnuit).

Se montează colierele (3) folosind cleștele S. 00-602.
Se vor monta obligatoriu coliere LIGAREX.
Montarea cal. (7) Ater. (8) ventual aceluși (9) Se reutilizează (10) reparații făcute (11) (12) (vaselina aprovisionată în mod obișnuit).

Se vor monta obligatoriu coliere LIGAREX.
Montarea cal. (7) Ater. (8) ventual aceluși (9) Se reutilizează (10) reparații făcute (11) (12) (vaselina aprovisionată în mod obișnuit).

79-76





OLTCIT	PUNTE FATA REPARAREA UNUI ARBORE DE TRANSMISIE	Op. nr. TA. 372-3 5
TA		

REPARAREA UNUI ARBORE DE TRANSMISIE

DEMONTARE

Demontarea articulației tripode
fig. ① și ②

Dacă piesele se reutilizează trebuie obligatoriu să se facă reperarea poziției lor.

- a) Se fixează arborele în menghină. (apărători pe bacuri).
- b) Se demontează colierele (3), se degajează burduful de protecție (1) și se demontează antrenorul (2).

- c) Se demontează galeții (4) atenție pentru a nu scăpa eventual acele (25 ace pe galeț).

Demontarea articulației cu bile:
fig. ③ și ④

Se demontează articulația cu bile (5) cu ajutorul dispozitivului cu inerție [A]. Cod: D.00-601 prevăzut cu extractorul [B]. Cod: D.00-414. Se demontează inelul de siguranță. (8) și burduful de protecție.

Curățarea pieselor:

Se va aproviziona ca piese deschimb:
- un ansamblu de protecție (cele două burdufuri și plicurile cu vaselină specială).

MONTARE

Montarea burdufurilor de protecție:
fig. ⑤ ⑥ și ⑦

Se introduc burdufurile de protecție (1) și (7) pe arborele (9).

Se gresează ușor arborele pentru a ușura trecerea burdufului tripodei.

Se introduce o bucsă de egalizare a presiunilor între burduf și arbore în "b".

Se montează un inel de siguranță (8) nou.

Se introduce articulația cu bile (5) lovind cu un dorn de cupru în extremitatea "a" a articulației.

Se poate introduce de asemenea cu ajutorul dispozitivului cu inerție [A] lovind ușor în extractorul [B].

Se repartizează 100 grame de vaselină GL 245 MO în articulația cu bile și în burduful de protecție (vaselină livrată odată cu burduful).

Se trage burduful (7) peste articulația cu bile.

Se montează colierele (6) folosind cleștele S.00-602.

Se vor monta obligatoriu coliere LIGAREX.

Montarea galeților (4): fig. ② și ⑦

Atenție pentru a nu scăpa eventual acele (10) sau rondelele (11).

Dacă piesele se reutilizează se va respecta reperajul făcut la demontare.

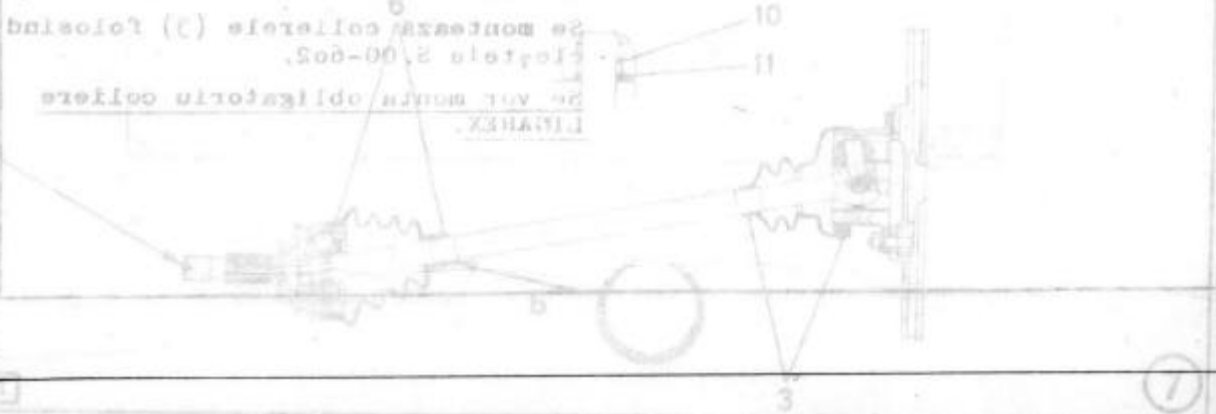
Se repartizează 100 grame vaselină GL 245 MO pe galeți și în antrenorul (2) (vaselină aprovizionată odată cu burduful)

Se montează colierele (3) folosind cleștele S.00-602.

Se vor monta obligatoriu coliere LIGAREX.

CAPITOLUL 3 PUNTE FATA - PUNTE SPATE

Nr. operației	Denumirea operației	pag.
TA.410-00	Caracteristici și puncte particulare ale punții față.....	230
TA.410-0	Controalele și reglajele punții cu ajutorul unui aparat mecanic.....	233
TA.410-0a	Controalele și reglajele punții cu ajutorul unui aparat optic.....	239
TA.412-1	Lucrări la brațele punții față.....	301
TA.412-3	Repararea unui braț inferior față.....	309
TA.413-1	Demontarea și montarea unui pivot roată pe autoturism.....	317
TA.416-3	Repararea unui butuc roată față.....	323
TA.420-00	Caracteristici și puncte particulare ale punții spate.....	331
TA.422-1	Demontarea și montarea unui braț punte spate.....	335
TA.422-3	Repararea unui ansamblu butuc și butuc roată spate.....	347
TA.424-1	Demontarea și montarea punții spate complete pe autoturism.....	357



I. CARACTERISTICI

Condiții pentru control și reglaj:

Autoturismul fiind fără sarcină și gata de drum cu 5 litri de benzină în rezervor, se verifică:

- Înălțimea față, măsurată în zona A sub lagărul brațului inferior, pînă la planul de sprijin al roților pe sol, trebuie să fie:

- TA1 230 ± 10 mm

- TA2 224 ± 10 mm

- Înălțimea spate (vezi Op.TA 420,00).

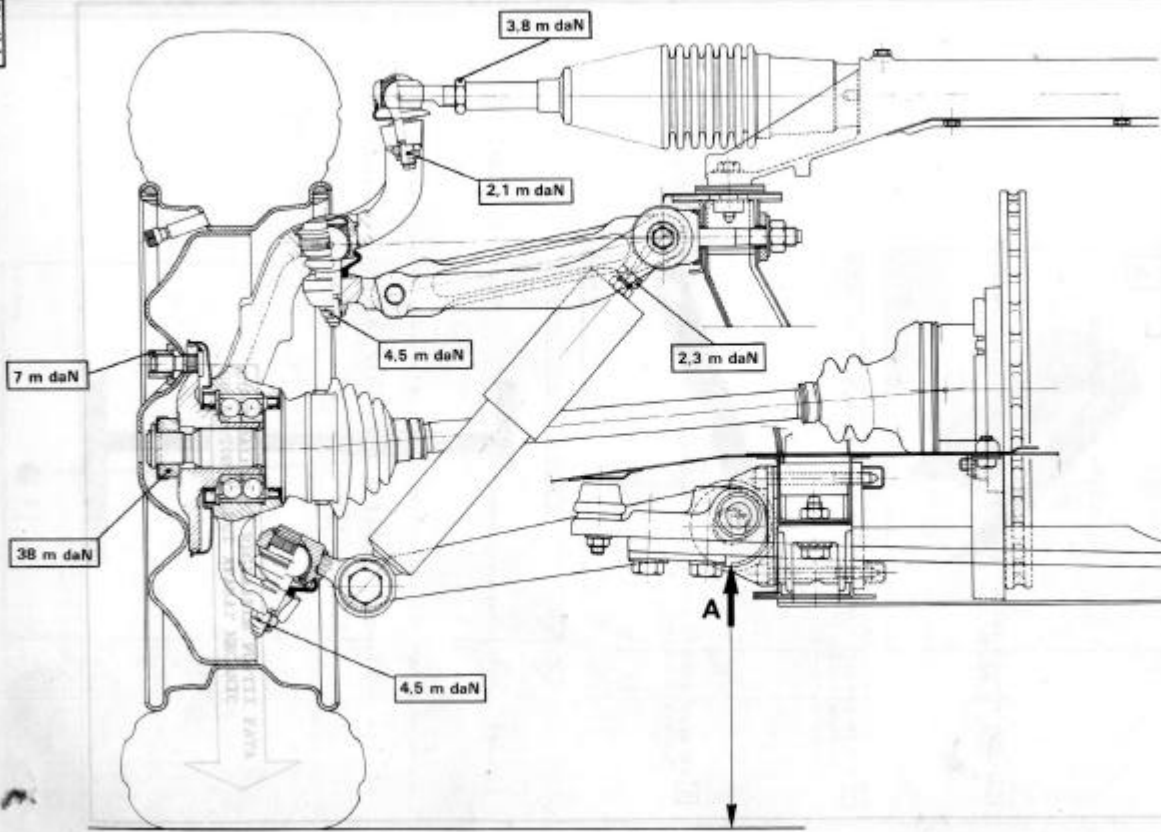
NOTA: Controalele următoare trebuie să se facă respectînd cît mai mult posibil valorile nominale ale înălțimilor.

	<u>TA1</u>	<u>TA2</u>
<u>Paralelism (reglabil)</u> deschiderea roților către față.	1^{+2}_{-1}	1^{+2}_{-1}
<u>Unghiul de fugă</u> (înclinarea pivotului fuzetei în planul longitudinal al autoturismului) (reglabil):	$2^{\circ}30'$	$2^{\circ}30'_{+30}'$
<u>Unghiul de înclinare</u> a pivotului fuzetei în planul transversal al autoturismului (neregabil):	$7^{\circ}21'$	$7^{\circ}22'$
<u>Unghiul de cădere</u> al roții (carosaj) (neregabil):	$30 \pm 30'$	$30 \pm 30'$
- Diferența maximă a unghiului de cădere între partea stîngă și partea dreaptă:	$25'$	$25'$

II. PUNCTE PARTICULARE

- Reglajul unghiului de fugă se face prin deplasarea brațului inferior.
- Reglajul paralelismului se face prin bieletele de direcție dreapta și stînga.
- Rotulele brațului inferior și ale bieletelor de direcție sînt demontabile.

TA 4110



TA
OIERII TA

CARACTERISTICI SI PUNTE PĂRȚII/ȚIARE
ALE PUNȚII PATA

OP. DE TA. 410-10

2011

(1)

S.D.V- uri SPECIALE

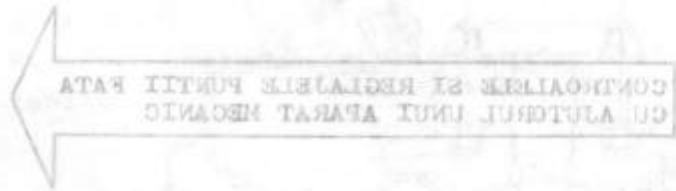
- A** : Semi-bucșă pentru poziționare în "linie dreaptă"
Cod: D.00-303

- B** : Tijele pentru poziționarea punții față la înălțime nominală (2 buc.)
Cod: D.00-418

- C** : Aparat pentru controlul unghiului de cădere (carosaj)
Cod: V.00-415

CUPLARI DE STRINGERE

Cuplari de strângere recomandate:	Cuplu: în m.daN.
Surub de fixare al carterului direcției.....	3,2
Fiușă de fixare a tiranșilor biocetelor de direcție.....	3,8

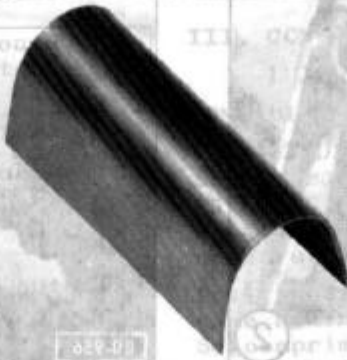


TA
OLT CIT FA

CONTROALELE SI REGLAJELE PUNTII FATA
CONTROALELE SI REGLAJELE PUNTII
FATA CU AJUTORUL UNUI APARAT MECANIC

Op. nr. TA. 410-01
Op. nr. TA. 410-0

A



[80-116]

B

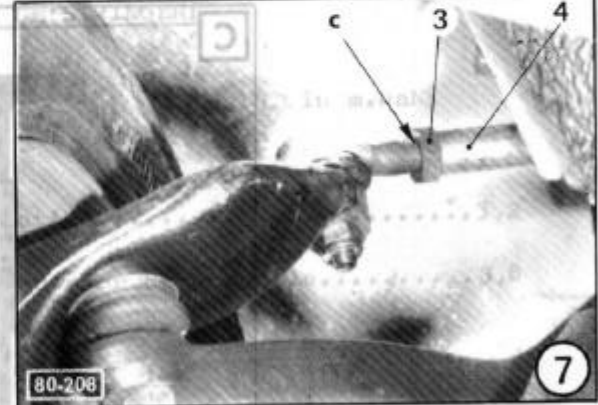
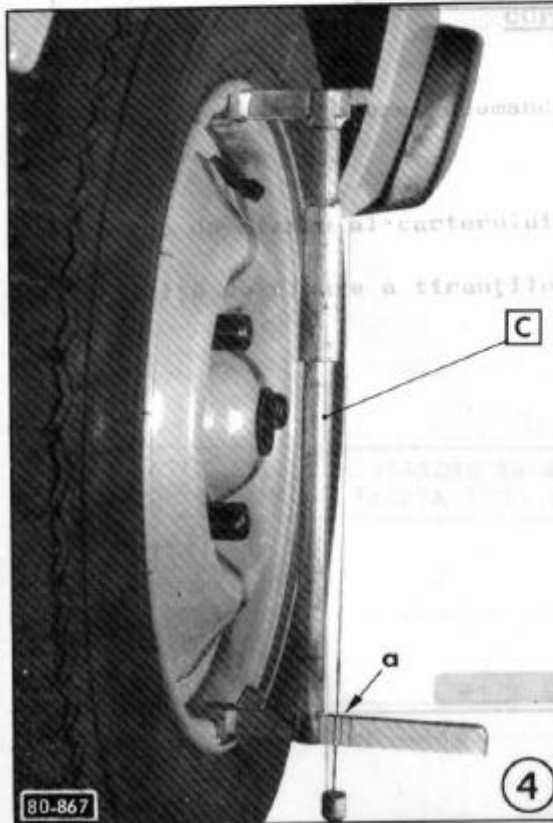
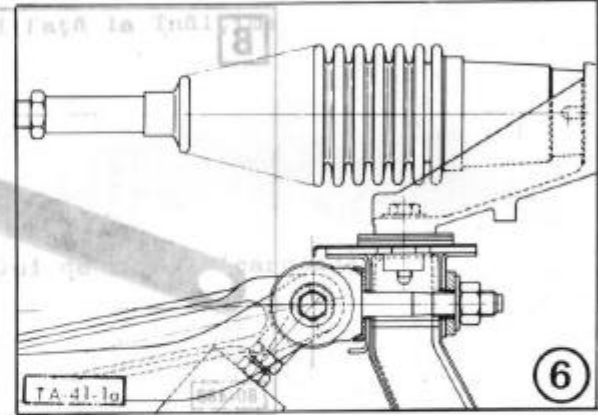
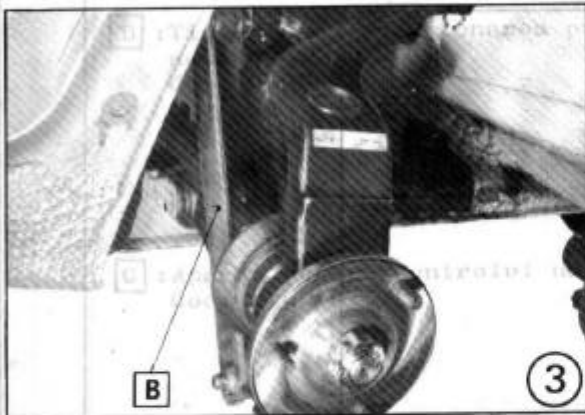
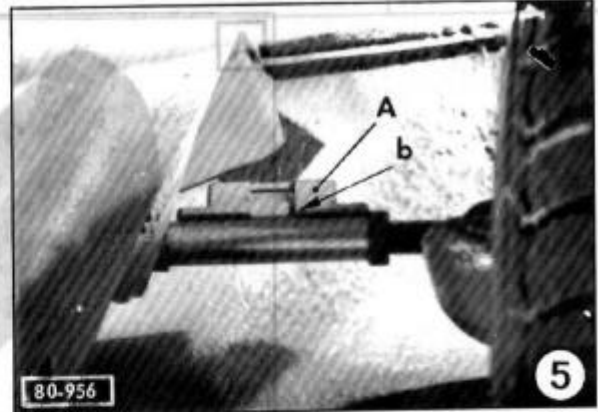
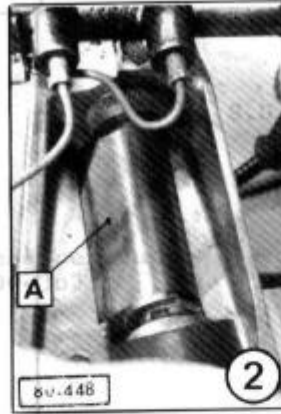
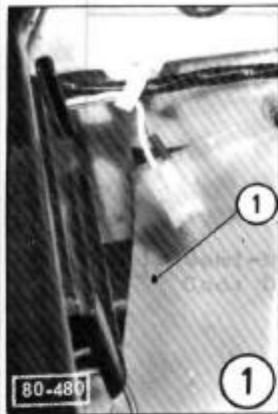


[80-488]

C



[80-868]



OLTCIT	CONTROALELE SI REGLAJELE PUNTII FATA	Op.nr.TA.410-0	5
TA	CU AJUTORUL UNUI APARAT MECANIC		

CONTROALELE SI REGLAJELE PUNTII FATA

Toate reglajele se efectuează cu autoturismul fără încărcătură gata de drum.

I. PREGATIREA AUTOTURISMULUI

Se verifică presiunea pneurilor (145 SR 13):

Față : 1,9 bari
Spate : 2,0 bari

Se controlează înălțimile autoturismului (fără încărcătură):

	Față	Spate
TA 1	230 ± 10	324 ± 10 mm
TA 2	223 ± 10	

Se reglează dacă este necesar (Vezi Op.430-0)

Poziționarea direcției în "linie dreaptă" fig. 1 și 2

Se demontează capacul de plastic (1) (dacă este necesar)

Se trag burdufurile de protecție ale barelor de direcție

Se așează semi-bucșa de poziționare în "linie dreaptă" A

Cod: D.00-303.

II. CONTROLUL UNGHIIULUI DE CADERE (CAROSAJ) Unghiul de cădere nu este reglabil.

Se așează autoturismul pe o suprafață plană orizontală.

Se pregătește autoturismul (vezi paragraful I).

Poziționarea autoturismului la "înălțimea nominală": fig. 3

Se comprimă suspensia față și se montează tijele B

Cod: D.00-415

care determină poziția "înălțimea nominală" a autoturismului.

Controlul unghiului de cădere la fiecare roată: fig. 4

Se poziționează aparatul de control C Cod: V.00-415.

Se efectuează controlul în mai multe puncte ale jantelor

Firul "cu plumb trebuie să se găsească în zona "a" între cele două repere.

III. CONTROLUL SI REGLAJUL UNGHIIULUI DE FUGA (Vezi Op.412-1 pag.6

CONTROLUL SI REGLAJUL CALARII CARTERULUI DE DIRECTIE:

Se așează autoturismul pe o suprafață plană orizontală.
Se pregătește autoturismul (vezi paragraful I).

Poziționarea autoturismului la "înălțimea nominală": fig. 3

Se comprimă suspensia față și se montează tijele B care determină "înălțimea nominală" a autoturismului.

Controlul și reglarea calării carterului direcției: fig.5 și 6

Se plasează un nivel cu bulă A pe bieleta de direcție în "b".

Autoturismul fiind în poziție "nominală" bieleta trebuie să fie orizontală.

Dacă nu este orizontală se reglează calarea carterului.

Trebuie să se mărească sau să se micșoreze înălțimea caielor plaseate în "a" până ce bieleta devine orizontală.

Se strâng șuruburile (2) de fixare acarterului direcției cu 3,2 m.daN.

IV. CONTROLUL SI REGLAJUL PARALELISMULUI ROTILOR FATA

NOTA: Controlul poate să se efectueze cu un aparat din dotarea service-ului.

Paralelismul trebuie să fie cuprins între 0 și 3 mm deschidere.

REGLARE: fig. 7

Reglarea se obține prin rotirea tiranților (4) ai bieletelor de direcție, după slăbirea piulițelor (3) Lungimile (în "c") de filete aparente trebuie să fie egale de fiecare parte cu aproximativ 2 mm diferență între ele.

Cuplul de strângere al piulițelor (3): 3,8 m.daN

NOTA: Controlalele cu aparate mecanice efectuate după reglajele punții nu sînt în nici un caz la fel de precise ca cele cu aparate optice.

2	Op.nr.TA.410-0 a	CONTROALELE SI REGLAJELE PUNTII FATA CU AJUTORUL UNUI APARAT OPTIC	OLT CIT
			TA

S.D.V.-uri SPECIALE

A: Semibucașă ptr.pозиționare în "linie dreaptă"
Cod.D.00-303

B: Tijă pentru poziționarea punții față la
înălțimea nominală (2 buc.)
Cod.D.00-418

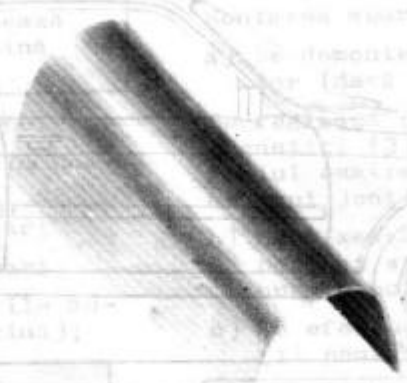
C: Dispozitiv pentru reglarea unghiului de
fugă
Cod.D.00-417

CUPLURI DE STRINGERE

Cupluri de strângere obligatorii;	Cuplul în m.daN
Surub de fixare a lagărului brațului inferior.....	3,2
Surub de fixare a suportului spate a barei de torsiune.....	12,8
Cupluri de strângere recomandate;	
Surub de fixare a carterului direcției.....	3,2

NOTĂ: ÎN CAZUL ÎNCHINĂRII LA SERVICIUL
DE REPARAȚII PENTRU ÎNCHINĂRI

A



80-116

B

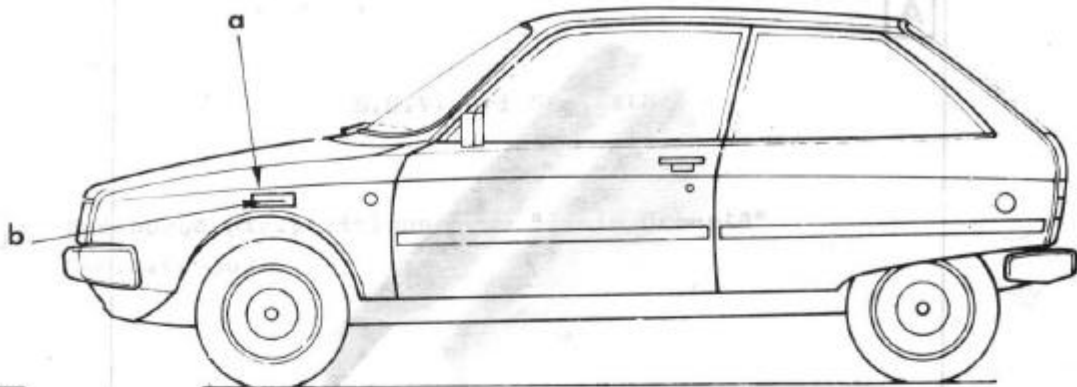


80-488

C

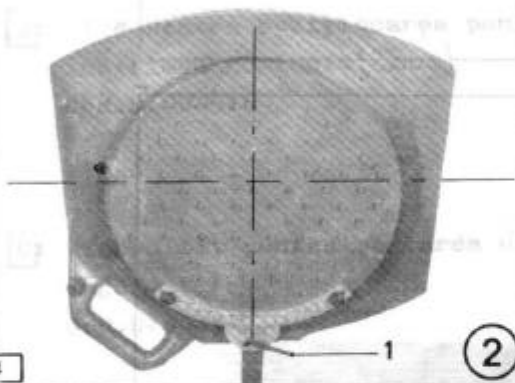


80-870



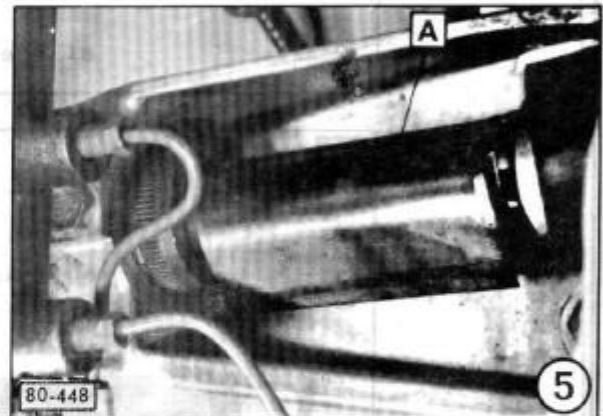
TA. 80-5

1



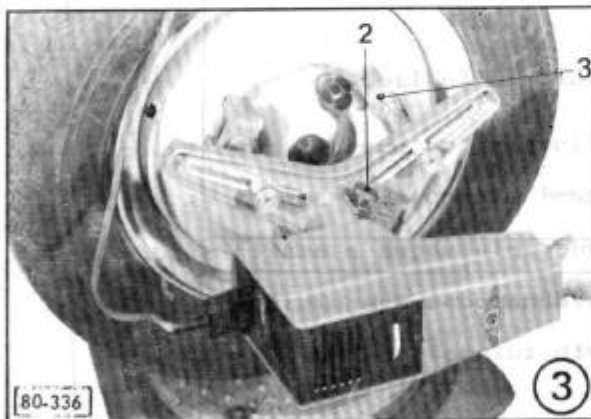
8644

2



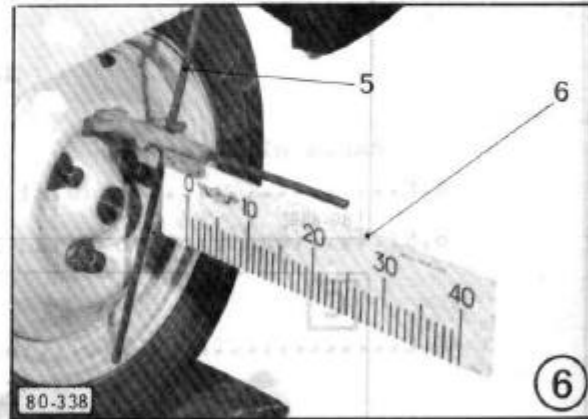
80-448

5



80-336

3



80-338

6



80-480

4

OLTCIT	CONTROALELE SI REGLAJELE PUNTII FATA	Op.nr.TA.410-0 a	5
TA	CU AJUTORUL UNUI APARAT OPTIC		

CONTROALELE SI REGLAJELE PUNTII FATA

Toate reglajele se efectuează cu autoturismul fără sarcină și gata de drum.

I. PREGATIREA AUTOTURISMULUI.

Se verifică presiunea în pneuri (145 SR 13);

Față ; 1,9 bari

Spate ; 2,0 bari

Se controlează înălțimile autoturismului (fără sarcină);

	Față	Spate
TA 1	230 [±] 10 mm	324 [±] 10 mm
TA 2	223 [±] 10 mm	

Se reglează dacă este necesar (Vezi Op.TA.430-0).

Reperarea poziției autoturismului: fig. ①

Se lipește în "a" o bandă adezivă și se trasează un reper "b".

II. POZITIONAREA AUTOTURISMULUI

Se poziționează autoturismul: fig. ②

a) Se blochează platourile pivotante cu ajutorul tijelor (1).

Se împinge ușor autoturismul în linie dreaptă pentru a-l plasa cu roțile față în centrul platourilor pivotante.

Dacă platourile pivotante nu sînt îngropate în beton se pune sub fiecare roată spate cîte o cală compensatoare a cărei grosime este egală cu cea a platourilor pivotante.

b) Se trage frîna de mînă.

Montarea aparatelor: fig. ③

a) Se demontează ornamentele roților (dacă sînt montate)

Se reglează poziția suportilor magnetici (3) în așa fel ca orificiul central să se găsească în centrul jenții.

b) Se fixează proiectoarele pe suport și se strîng ușor șuruburile moletate (2).

c) Se efectuează aceleași operații pentru cealaltă roată.

Poziționarea celor două aparate trebuie să fie făcută cu mare grijă pentru că precizia controlului depinde de aceasta.

d) Se conectează proiectoarele la o sursă de curent corespunzătoare aparatului (baterie).

Reperarea poziției linie dreaptă a direcției; fig. ④, ⑤ și ⑥

Pentru ca următoarele controale să fie corecte trebuie ca punerea la zero a platourilor pivotante să corespundă precis cu poziția linie dreaptă a autoturismului.

a) Se demontează capacul din plastic de la pasajul roții stînga (dacă este montat) Se degajează burduful de protecție de la carter.

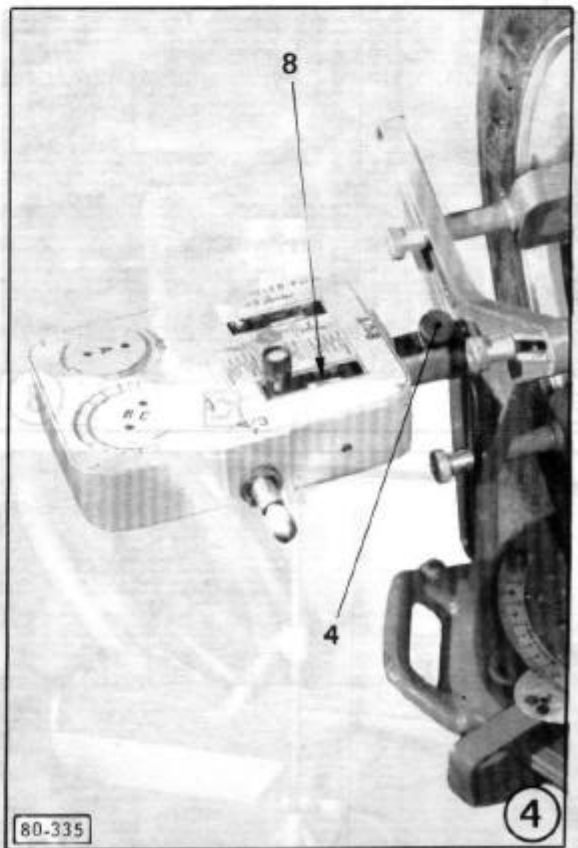
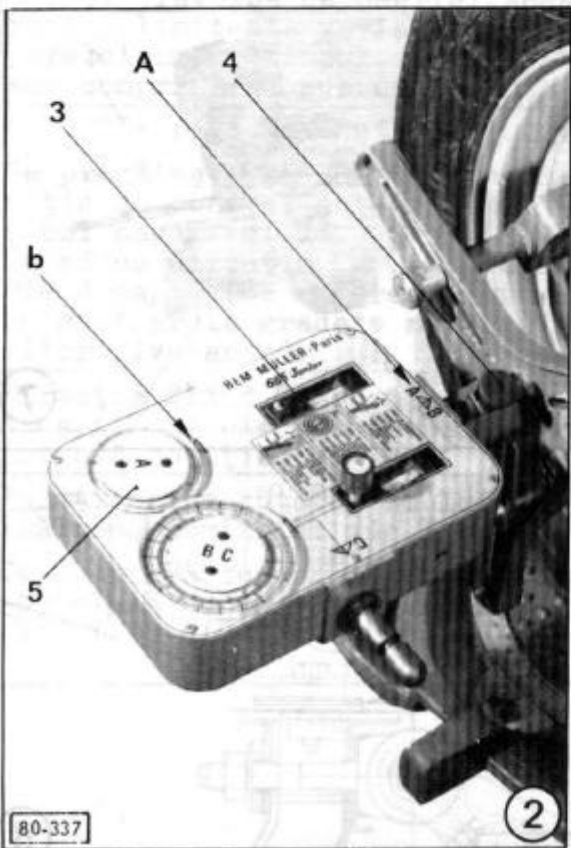
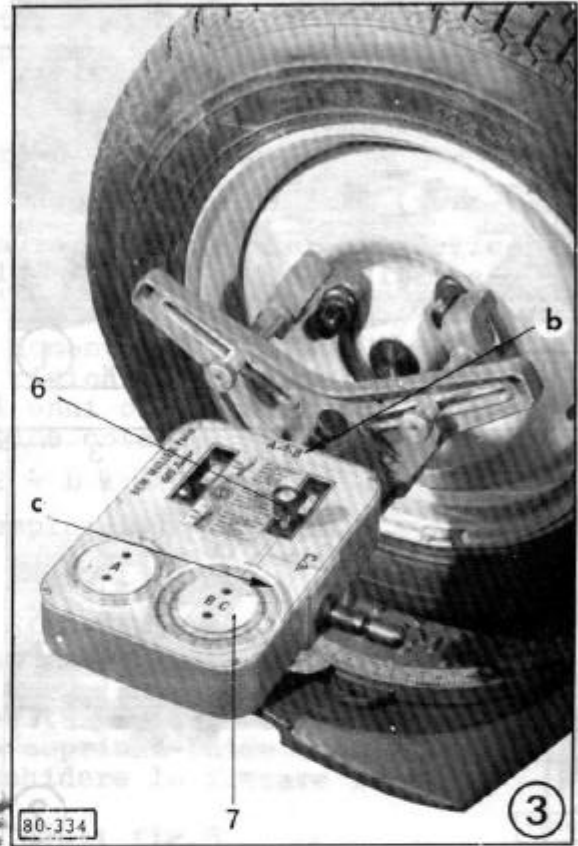
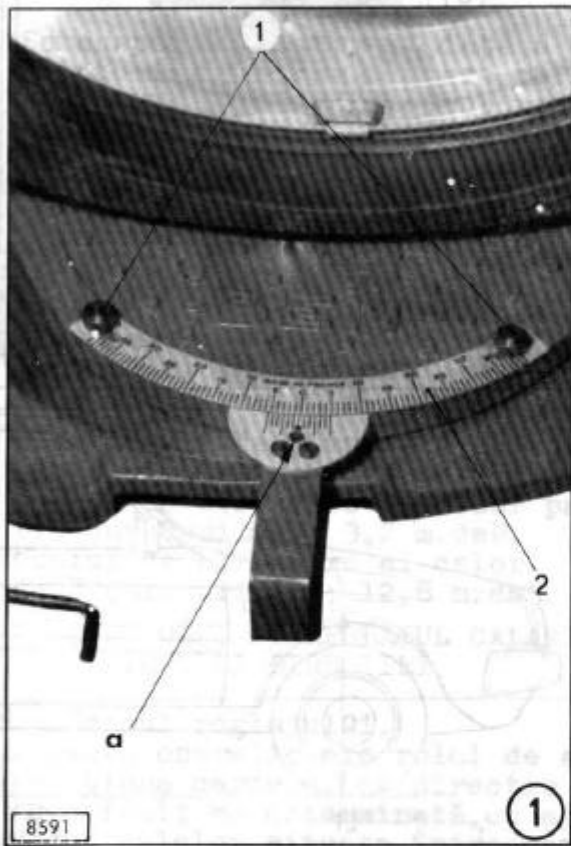
Se așează dispozitivul A Cod: D.00-303 pe cremalieră și se virează ușor la dreapta pînă la blocare.

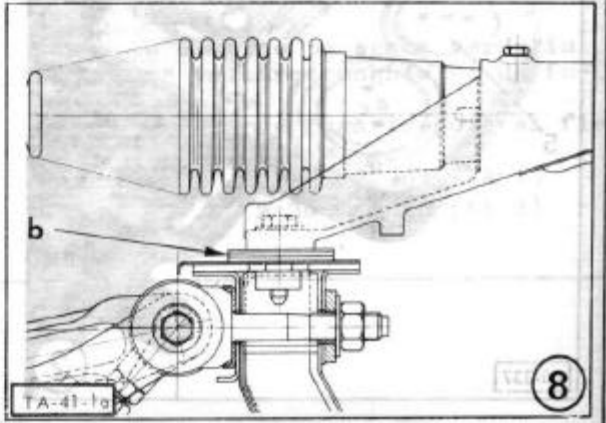
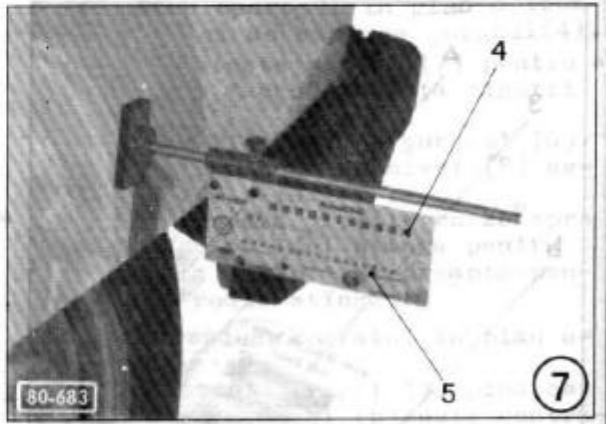
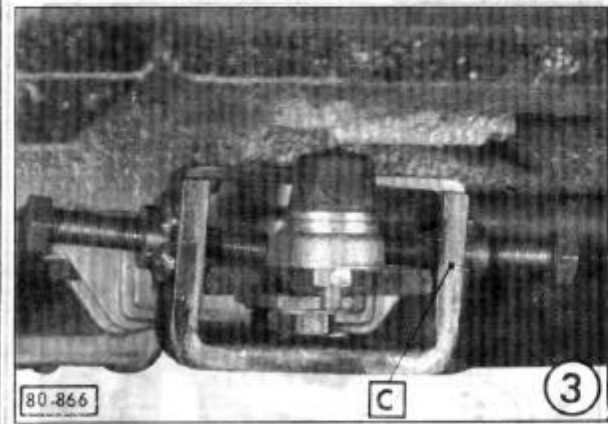
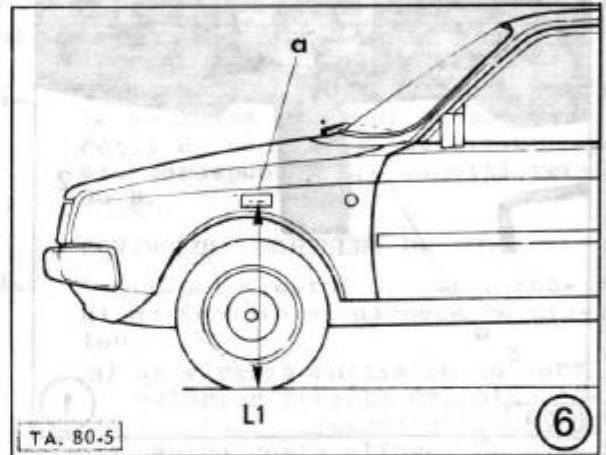
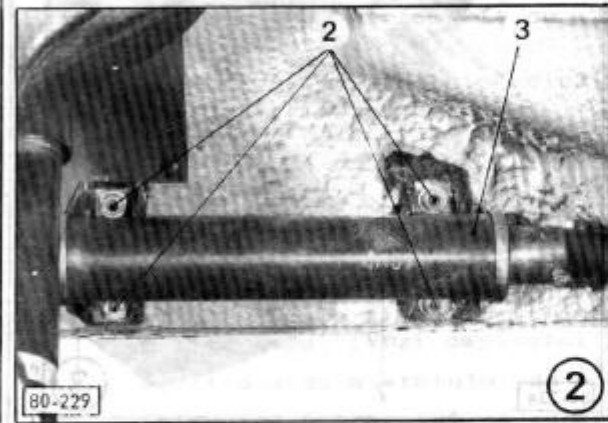
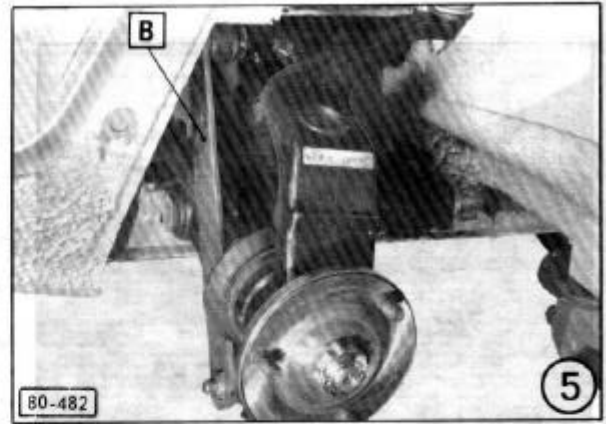
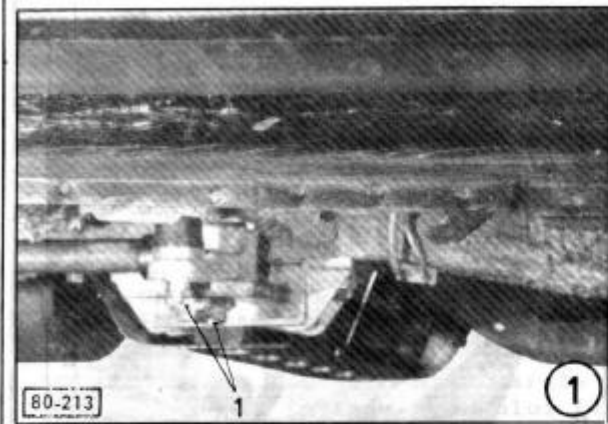
b) Autoturismul fiind pregătit și poziționat se demontează tijele (1) de blocare a platourilor pivotante.

c) Se montează pe axa verticală a fiecărei roți spate suportii magnetici (5) și rigletele (6)



Se aduce fiecare rigletă pînă în tamponul său de limitare a cursei

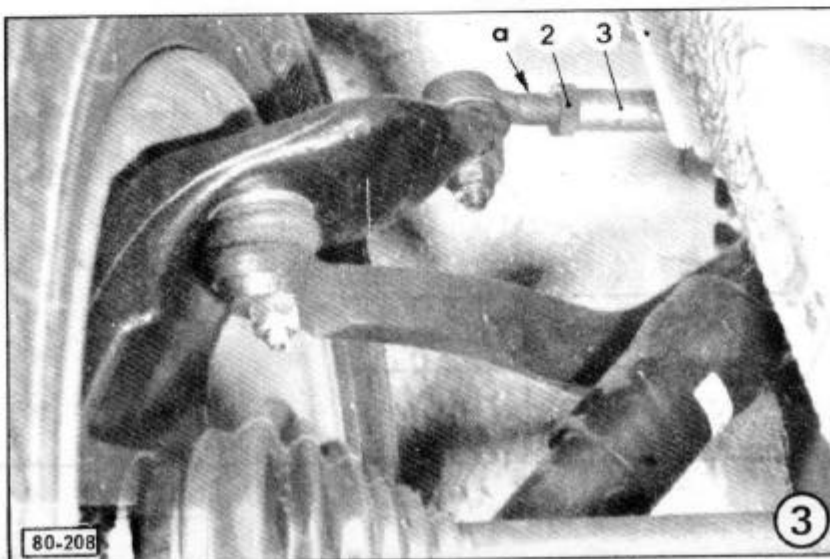
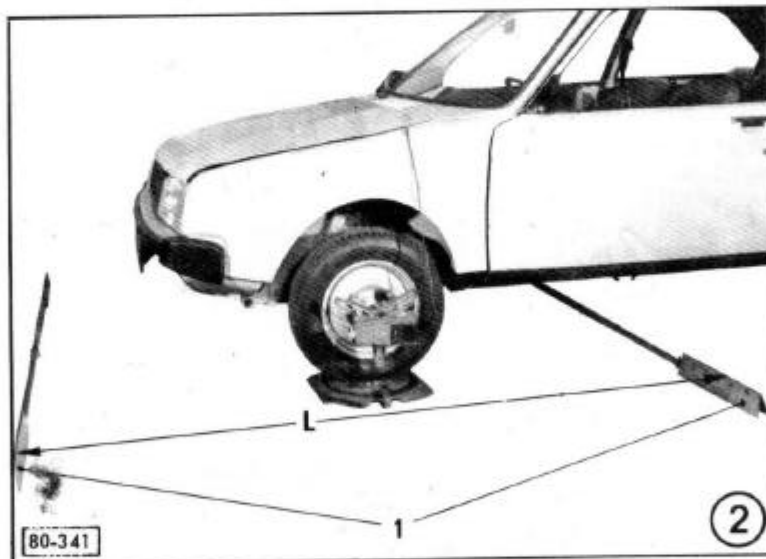
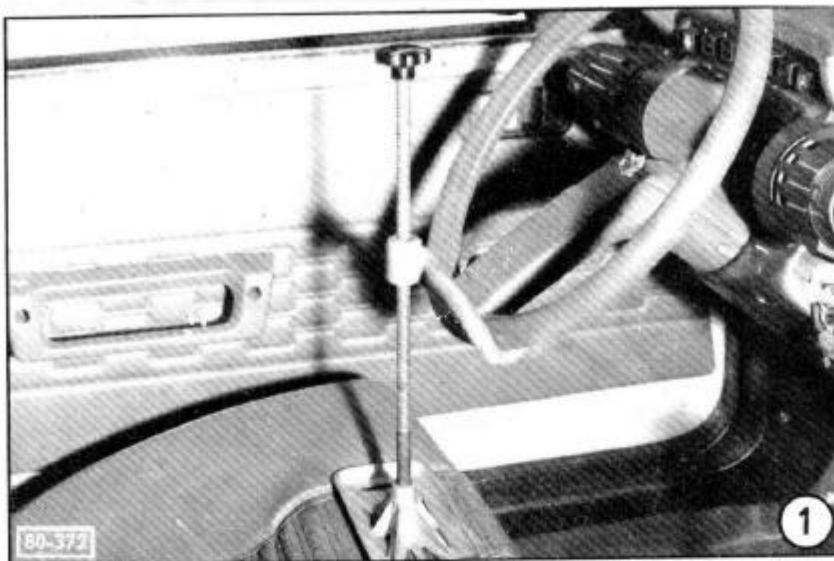
6	Op.nr.TA.410-o a	CONTROALELE SI REGLAJELE PUNTHI FATA CU AJUTORUL UNUI APARAT OPTIC	OLTCIT TA								
<p>d) Se dirijează spoturile luminoase spre riglete. Se reglează claritatea centru-spoturilor luminoase.</p> <p>Semibușca fiind în poziție se citește aceeași valoare indicată de spoturi în ambele părți ale autoturismului dacă nu, se acționează asupra bielețelor de direcție pentru obținerea aceleiași valori în acest caz trebuind să se facă ulterior și reglajul de paralelism</p> <p>e) Se aduc la "zero" sectoarele gradate (2) în fața reperului fix "a" la fiecare platou pivotant fig. ①</p> <p>Se blochează sectoarele cu ajutorul șuruburilor (1).</p> <p>f) Se demontează proiectoarele (se lasă suportii pe jenți).</p>	<p>III. CONTROLUL UNGHIULUI DE CADERE; fig. ②</p>	<p>Unghiul de cădere nu este reglabil.</p> <p>Se pregătește și se poziționează autoturismul (Vezi capitolul I și III.</p> <p>Poziționarea aparatului de control;</p> <p>Se montează aparatul pe suportul magnetic de pe janta roții de controlat.</p> <p>Se utilizează axa corespunzătoare săgeții albastre "A".</p> <p>Se menține orizontal aparatul și se strânge șurubul de blocare (4).</p> <p>Controlul unghiului de cădere;</p> <p>a) Se rotește discul (5) până ce bula de nivel (3) este centrată.</p> <p>b) Se citește pe scara albastră în "B" valoarea unghiului de cădere.</p> <p>c) Se execută aceeași operație pe cealaltă roată.</p>	<p>Unghiul de cădere trebuie să fie cuprins între 0° și 1°.</p>	<p>IV. CONTROLUL SI REGLAJUL UNGHIULUI DE FUGA.</p>	<p>Pentru ca acest control să fie exact, este necesar ca înălțimile față și spate să fie corect replate (Vezi Op.TA.430-o)</p> <p>NOTA; Înălțimile trebuie să fie reglate cât mai aproape de înălțimea nominală cu scopul de a avea cel mai bun control. (Valorile cotelor: Vezi tabloul de la pagina 5).</p>	<p>CONTROL ; fig. ③ și ④</p> <p>Poziționarea aparatului de control;</p> <p>Se montează aparatul pe suportul roții de controlat, utilizând axa corespunzătoare săgeții ver-de B.</p>	<p>CONTROLUL UNGHIULUI DE FUGA;</p>	<p>În timpul acestei operații pne-ul nu trebuie să alunece pe platon.</p>	<p>a) Se virează roțile cu 20° spre exterior fie: (la dreapta pentru roata dreaptă și la stânga pentru roata stângă) Se menține aparatul în plan orizontal și se strânge șurubul (4).</p> <p>b) Se rotește discul (7) pentru a aduce "zero" în fața săgeții în "c".</p> <p>c) Se acționează pe șurubul (6) până ce bula de nivel (8) este centrată.</p> <p>d) Se virează roțile cu 20° spre interior fie: stânga pentru roata dreaptă și dreapta pentru roata stângă).</p>	<p>Se readuce aparatul în plan orizontal.</p> <p>Se rotește discul (7) până ce bula de nivel (8) este centrată.</p>	<p>Se citește pe scara verde în "c" valoarea unghiului de fugă.</p> <p>Unghiul de fugă trebuie să fie cuprins între:</p> <p>2° și 2°30' (TA 1)</p> <p>2°30' 3° (TA 2)</p>





OLTCIT TA	CONTROALELE SI REGLAJELE PUNTII FATA CU AJUTORUL UNUI APARAT OPTIC	Op.nr. TA41o-oa	9
<p>REGLAJ : fig. ①, ② și ③</p> <p>Se suspendă partea din față a autoturismului. Se slăbesc cele patru șuruburi (2) ale suportului (3) și cele două șuruburi (1) de la suportul spate al barei de torsiune.</p> <p>Se montează dispozitivul C Cod: D.00-417</p> <p>Reglajul se obține prin deplasarea ansamblului (spre față pentru a mări unghiul de fugă și spre spate pentru a-l micșora).</p> <p>O deplasare de 1 mm. face să varieze unghiul de fugă cu 20'</p> <p>Cuplul de strângere al celor patru șuruburi (2); 3,2 m.daN.</p> <p>Cuplul de strângere al celor două șuruburi (1); 12,8 m.daN.</p> <p>V. CONTROLUL SI REGLAJUL CALARII CARTERULUI DIRECTIEI.</p>		<p>Se controlează cota L 1 astfel determinată (cotă măsurată între reperul "a" și planul de sprijin al roților cu solul).</p> <p>Se montează câte o tijă de fiecare parte).</p> <p>Se măsoară paralelismul (vezi VI)</p> <p>Măsurarea variațiilor paralelismului în funcție de înălțimea autoturismului.</p> <p>Se demontează tijele B</p> <p>Se ridică autoturismul cu ajutorul unui cric, cu scopul de a obține cota:</p> <p>$L 2 = L 1 + 70 \text{ mm.}$</p> <p>Exemplu: $L 1 = 696 \text{ mm.}$ $\text{deci } L 2 = 696 + 70 = 766 \text{ mm.}$</p> <p>Se citește variația de paralelism.</p>	
<p>Scopul reglajului.</p> <p>Această operație are rolul de a poziționa carterul de direcție la o înălțime determinată, cu ajutorul calelor situate între carter și traversa caroseriei. Acest reglaj limitează variațiile de paralelism în timpul destinderii sau comprimării suspensiei.</p>		<p>Această variație trebuie să fie cuprinsă între 0 și 1,5 mm deschidere la fiecare roată.</p> <p>Reglajul: fig.8</p> <p>Reglajul se obține făcând să varieze grosimea calelor situate în "b" (sub carterul direcției).</p>	
<p>CONTROL: fig. ④, ⑤, ⑥ și ⑦</p> <p>Se pregătește și se pune în poziția de control autoturismul (Vezi cap. I. și II.)</p> <p>Se aduce direcția în poziția linie dreaptă (Se reperează "zero" pe sectoarele gradate ale platourilor pivotante).</p>		<p>O cală de 1 mm. grosime face să varieze paralelismul cu 1,5 mm.</p> <p>Se obține:</p> <ul style="list-style-type: none"> - deschidere adăugând cale - închidere scoțind din cale <p>Se strâng șuruburile de fixare a carterului cu: 3,2 m.da N.</p>	
<p>Direcția fiind în poziție "linie dreaptă" se blochează volanul în această poziție, fig. ④.</p>			
<p>Poziționarea autoturismului la înălțime nominală: fig. ⑤ și ⑥</p> <p>Se comprimă suspensia față și se blochează cu ajutorul tijelor B Cod: D.00-413.</p>			

lo	Op. nr. TA. 410-0 a	CONTROALELE SI REGLAJELE PUNTII FATA CU AJUTORUL UNUI APARAT OPTIC	OLTCIT TA
<p>VI. CONTROLUL SI REGLAJUL PARALELISMULUI ROTILOR FATA.</p> <p>CONTROL: fig. ① și ②</p> <p>Se pregătește și se poziționează autoturismul (vezi cap. I și II)</p> <p>Se aduce direcția în poziție "linie dreaptă". (Se reperează "zero" pe sectoarele gradate ale platourilor pivotante)</p>		<p>Se deplasează aceasta lateral pentru a obține aceeași valoare ca pe bara față. Se rotește cel de-al doilea proiector pentru a orienta succesiv spotul luminos pe barele față și spate. Se notează de fiecare dată valoarea indicată de spot.</p> <p>Paralelismul trebuie să fie cuprins între 0 și 3 mm deschidere.</p>	
<p>DIRECȚIA fiind în poziție "linie dreaptă" se blochează volanul în această poziție: fig. ①</p>		<p>REGLAJUL: fig. ③</p>	
<p>Pregătirea aparatelor: fig. ②</p> <p>Se reglează aproximativ lungimea barelor telescopice (1) după ecartamentul autoturismului, cele două bare trebuie să fie de aceeași lungime.</p>		<p>Reglajul se obține prin rotirea tiranților (3) ai bieletelor de direcție după slăbirea piulițelor (2).</p>	
<p>Se pun barele de o parte și de alta a punții față, în așa fel ca ele să fie paralele între ele și perpendiculare pe axa longitudinală a autoturismului. Ecartamentul lor total L trebuie să fie obligatoriu de 2,31 m.</p>		<p>Lungimile în "a" ale bieletelor aparente trebuie să fie egale de fiecare parte cu o abatere de 2 mm.</p> <p>Cuplul de strângere al piulițelor (2); 3,8 m. daN.</p>	
<p>Nu este necesar ca barele să fie la egală distanță de puntea față. Numai ecartamentul lor este obligatoriu.</p>			
<p>EFFECTUAREA CONTROLULUI.</p> <p>Se orientează un spot luminos pe bara față. Se citește valoarea indicată. Se rotește proiectorul pentru a dirija spotul pe bara spate.</p>			
			



2	Op. nr. TA. 412-1	LUCRARI LA BRATELE PUNTII	OLT CIT
			TA

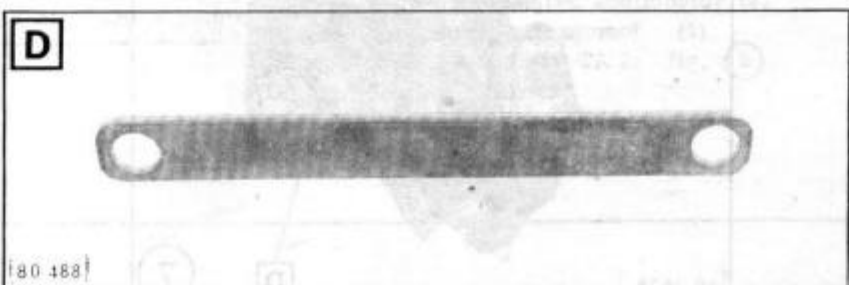
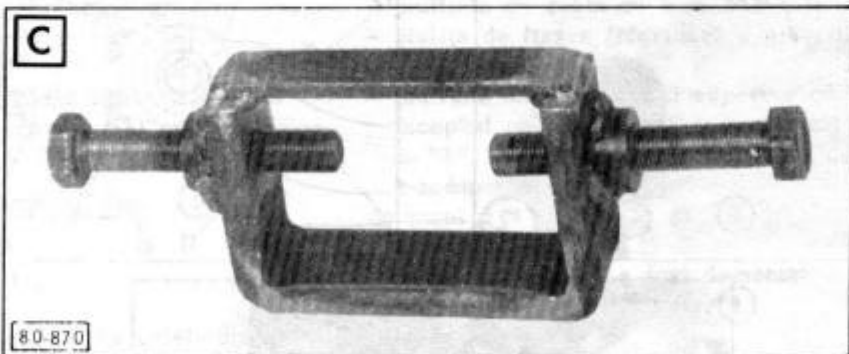
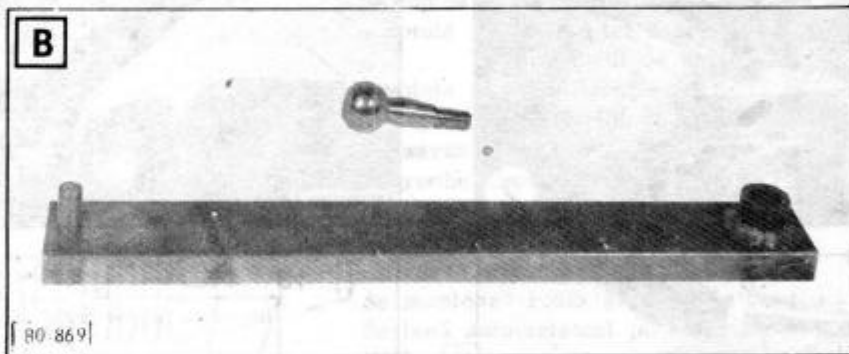
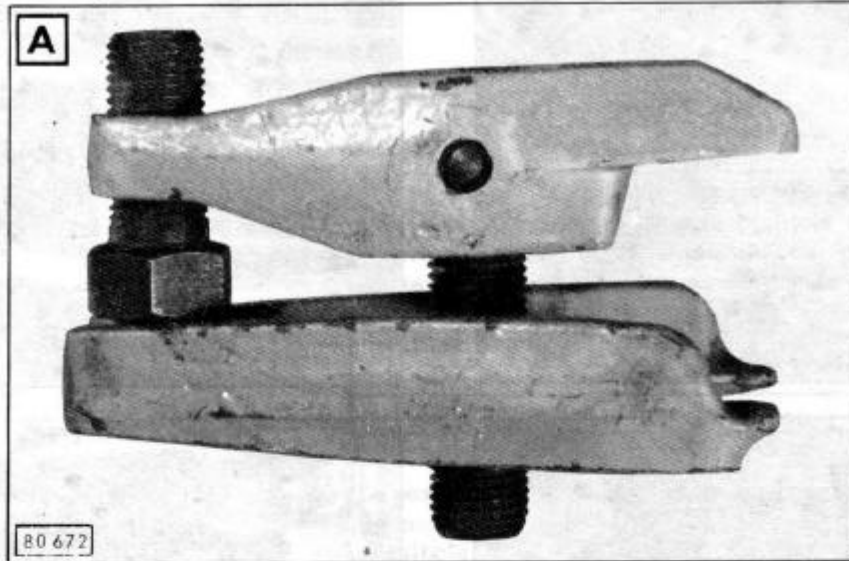
S. D. V. - UTI SPECIALE

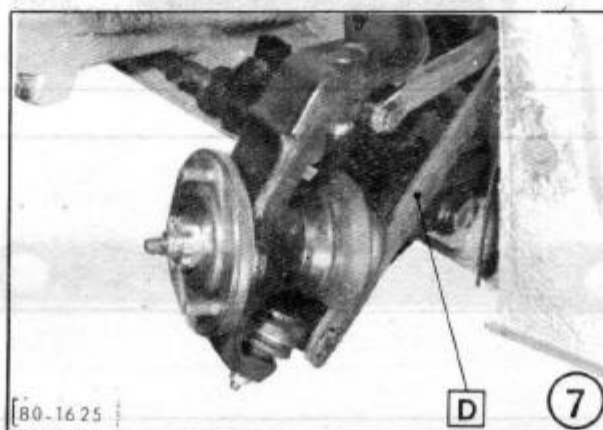
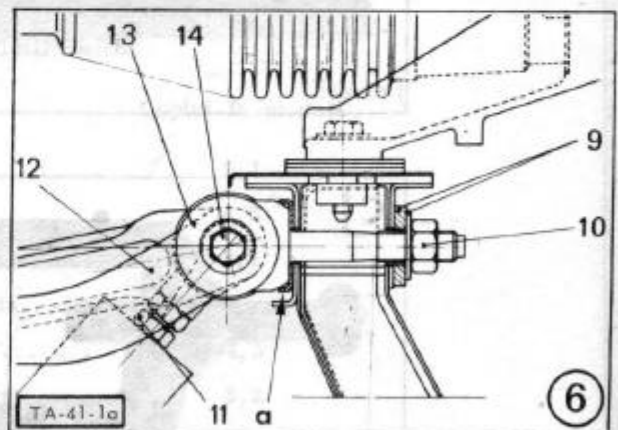
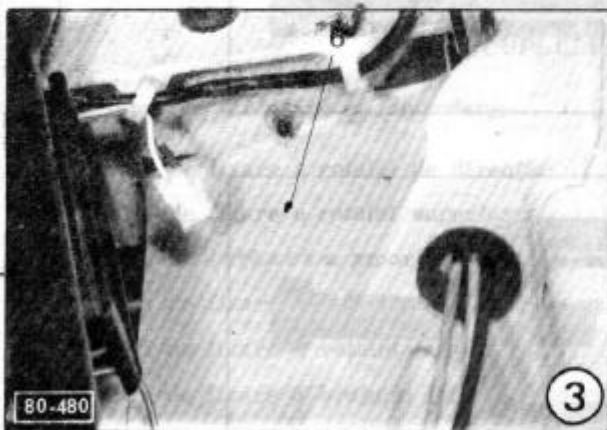
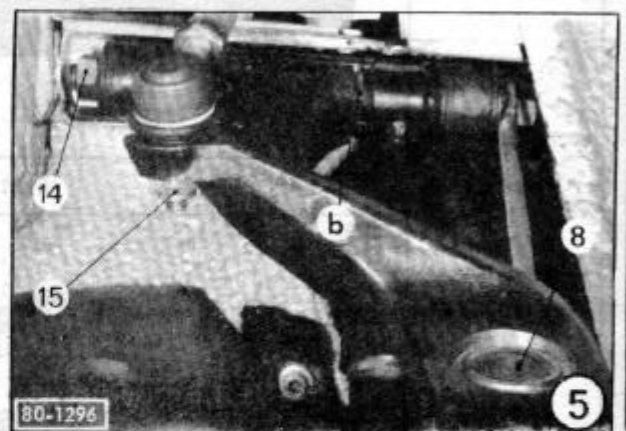
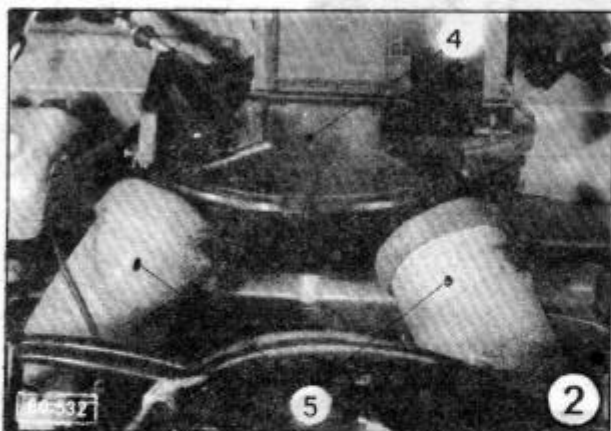
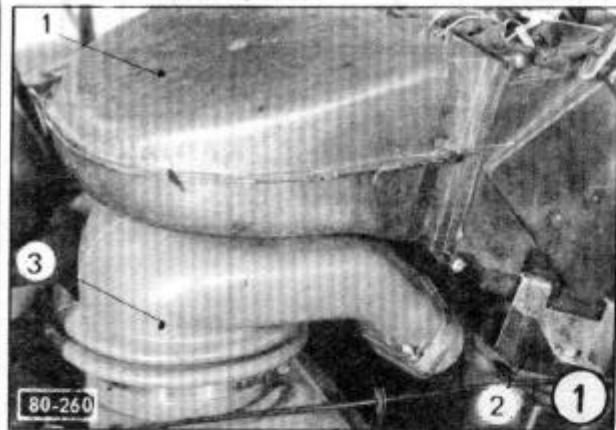
- A** : Extractor de rotule
Cod: D.00-404
- B** : Dispozitiv pentru verificarea unghiului de fugă
Cod: V.00-416
- C** : Dispozitiv pentru reglarea unghiului de fugă
Cod: D.00-417
- D** : Tije de poziționare la "înălțime nominală"
Cod: D.00-418 (2 buc)

CUPLURI DE STRINGERE

Cupluri de strângere recomandate:	Cuplul în m. daN
Piulița de fixare a rotulei de direcție.....	2,1
Piulița de fixare a rotulei superioare.....	4,5
Fixarea superioară a amortizorului.....	2,3
Piulița de fixare a brațului superior pe caroserie.....	14
Piulița de fixare a rotulei inferioare.....	4,5
Piulița de fixare a brațului inferior pe caroserie.....	3,2
Piulița prezonului de roată.....	7

LUCRARI LA BRATELE PUNTII





OLT CIT	LUCRARI LA BRATELE PUNTII	Op.nr. TA. 412-1	5
TA			

I. DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI BRAT SUPERIOR

DEMONTARE

Se deșurubează piulițele de roată.

Se suspendă partea din față a autoturismului.

Se demontează roata.

Pe autoturismul TA 1 : fig. 1

Se demontează:

- conducta antișgomot (1)
- conducta ieșire schimbător (3)
- cutia inferioară (2)

Pe autoturism TA 2: fig. 2

Se demontează:

- cele 2 conducte (5)
- cutia inferioară (4)

Se demontează:

- capacul (6) din pasajul roții (numai partea stângă)
- conducta (7) (partea la care se lucrează)

Se decuplează fig. ⑤ și ⑥

Se ridică brațul inferior cu ajutorul unui cric.

- rotula (15) de direcție
- rotula (8) a brațului superior

Se folosește extractorul [A]

Cod: D.00-404

- fixarea inferioară a amortizorului
- fixarea superioară (11) a amortizorului.

Demontarea brațului: fig. ⑥

Se demontează:

- piulițele (10)
- șalbele (9)
- brațul 12) (atenție la calele din "a")

Verificați înainte de montare, starea burdufurilor de etanșare a rotulelor.

MONTARE

Pentru o bună funcționare a amortizoarelor, este obligatoriu să se strângă piulițele de fixare a brațului și amortizorului cu Autoturismul cu roțile pe sol și suspensia comprimată utilizând ijele de poziționare la înălțime nominală [D]
Cod: D.00-418

Se montează piulițele NYLSTOP noi.

Se poziționează brațul cu cala sa de sprijin în "a".

Se montează: fig.6

- șalbele (9)
 - piulițele (10) Cuplul de strângere: 14 m.daN.
- Se cuplează: fig. ⑤ ⑥ și ⑦

- rotula (8) a brațului superior

Cuplul de strângere: 4,5 m.daN

- rotula (15) de direcție

Cuplul de strângere: 2,1 m.daN

- fixarea superioară (11) a amortizorului pe ureche. Cuplul de strângere: 2,7 m.daN

(marca BOGE)

5,7 m.daN (marca ALLINQUANT)

- fixarea inferioară a amortizorului

Se montează roata și piulițele de roată.

Se lasă autoturismul pe sol și se montează tijele [D]

Se strâng:

- piulițele de roată cu 7 m. daN
- piulița de fixare inferioară a amortizorului cu 11 m. daN
- piulițele axului brațului superior cu 17 m. daN începând cu piulița (14) și menținând axul în "b", se termină cu piulița față după ce s-au demontat tijele [D]

Se montează : fig. ③ și ④

- conducta (7)
- capacul (6) dacă a fost demontat

Pe autoturismul TA 1: fig. ①

Se monteaza:

- cutia inferioară (2)
- conducta ieșire schimbător (3)
- conducta antișgomot (1)

Pe autoturismul TA 2: fig. ②

Se montează:

- cutia inferioară (4)
- cele două conducte (5)

II. DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI BRAT INFERIOR

DEMONTARE

Se deșurubează piulițele roții
Se suspendă partea din față a autoturismului (roți suspendate)

Decuplarea rotulelor: fig. ① și ②

Se demontează piulițele (1), (4) și (7)

Se decuplează rotulele (2), (3) și (6) cu ajutorul extractorului de rotule A

Cod: D.00-404

Decuplarea amortizorului: fig. ①

Se agață pivotul pe pasajul roții.

Se ridică brațul inferior cu ajutorul unui cric.

Se demontează șurubul (5)

Se coboară brațul și se demontează cricul.

Demontarea brațului: fig. ④

Se demontează:

- șurubul (10)
- cele patru șuruburi (9)
- brațul inferior după ce s-a reperat poziția sa pe bara de torsiune.

Verificați înainte de montare starea garniturilor de etanșare a rotulelor.

MONTARE

Montarea brațului: fig. ④

Se poziționează brațul inferior.

(Se respectă reperatele făcute la demontare)

Se montează fără a strânge cele patru șuruburi (9)

Se montează șurubul (10):

cuplul de strângere 1 m.daN,

CONTROLUL SI REGLAJUL UNGHIULUI DE FUGA

La fiecare demontare a unui braț inferior este obligatoriu să se controleze și să se regleze dacă este necesar unghiul de fugă.

Controlul unghiului de fugă: fig. ⑤

Se poziționează calibrul "b" și rotula "a" a dispozitivului B

Cod: V.00-416

Se controlează jocul J care trebuie să fie cuprins între: 1 mm și 2,5 mm

Calibrul "b" se fixează în locul amortizorului cu șurubul (5)

Reglarea unghiului de fugă: fig. ③ ④ și ⑥

Se deșurubează șuruburile (8)

Șuruburile (8) și (9) fiind deșurubate se plasează dispozitivul C

Cod: D.00-417

Se acționează asupra unuia dintre cele două șuruburi ale dispozitivului pentru a deplasa ansamblul braț-inferior- bară de torsiune.

Se demontează dispozitivul C

Se strâng șuruburile (8) și (9).

Cuplul de strângere al celor două șuruburi (8): 12,8 m.daN.

Cuplul de strângere al celor patru șuruburi (9): 3,2 m.daN.

Se demontează dispozitivul B

Cuplarea amortizorului: fig. ①

Se ridică brațul cu ajutorul cricului.

Se poziționează amortizorul și se introduce bulonul (5).

Cuplarea rotulelor.

Montați piulițele NYLSTOP noi

Se montează:

- rotula inferioară (6)
- rotula superioară (2)
- rotula de direcție (3)

Cuplul de strângere al piulițelor (1) și (7): 4,5 m.daN.

Cuplul de strângere al piuliței (4): 2,1 m.daN

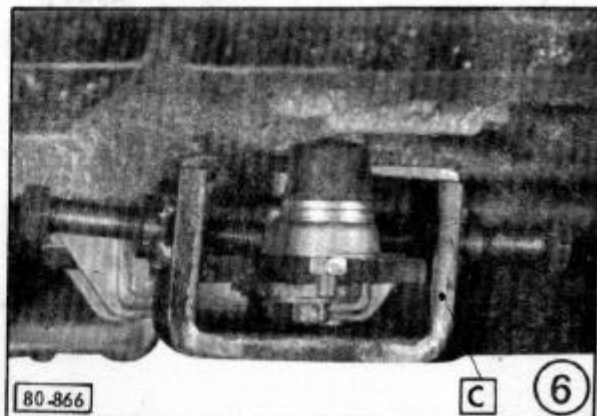
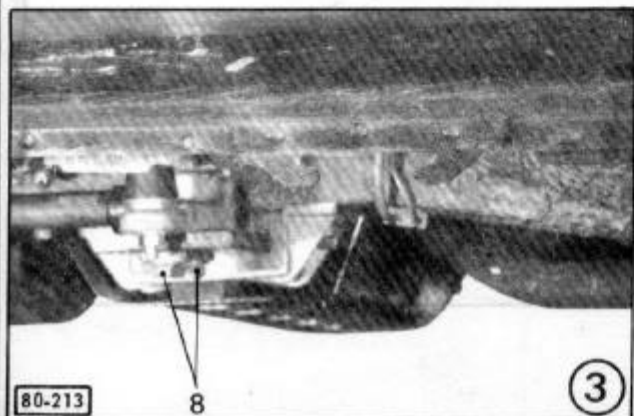
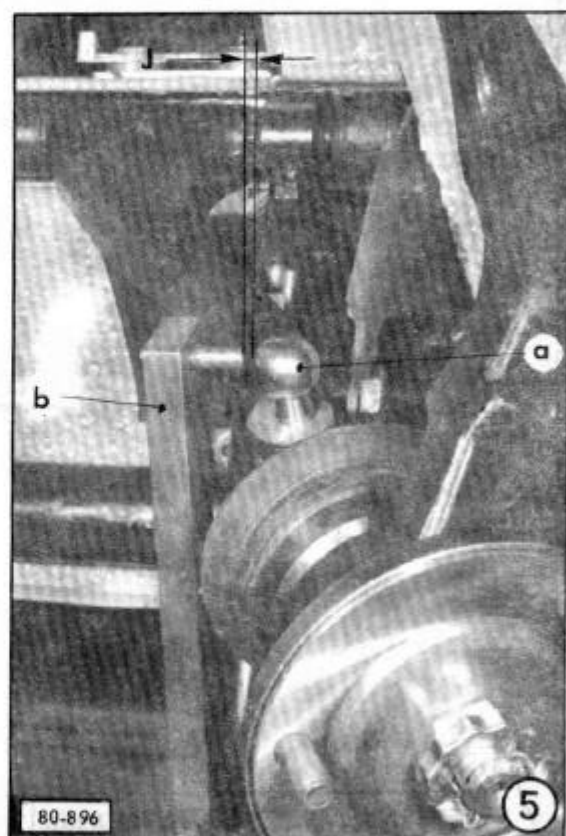
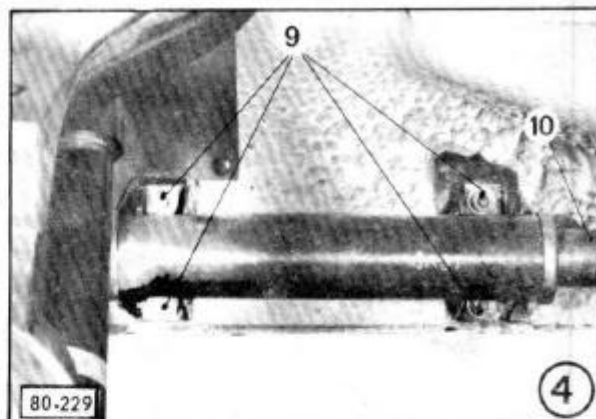
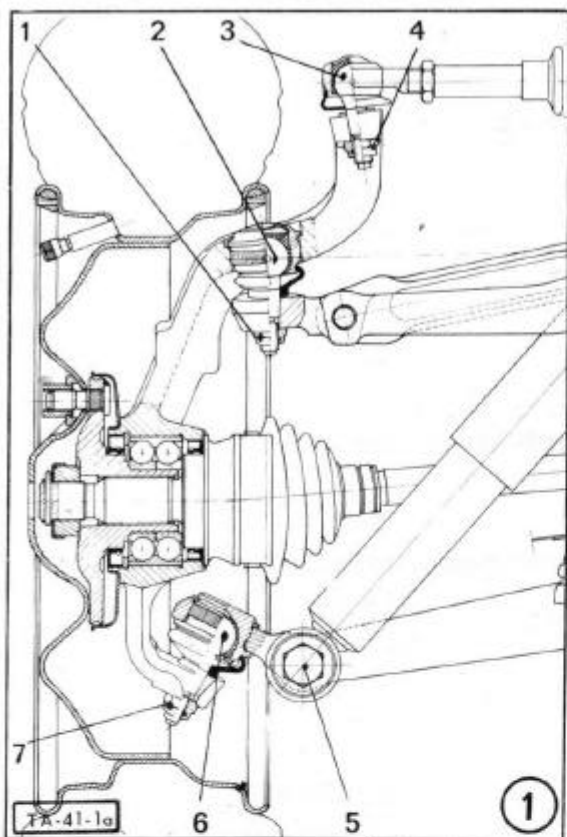
Asigurați-vă că articulația tripodă (spre cutia de viteze) nu este decuplată.

Se montează roata și piulițele roții.

Se lasă autoturismul pe sol.

Se strâng piulițele roții cu 7 m.daN.

Se strânge bulonul (5) al amortizorului cu 11 m.daN.



S. D. V. - uri SPECIALE

- A** : Dispozitiv pentru demontare și montare lagăre
braț spate.
Cod: D.00-407

Se utilizează:

- A : Rulmentul presiune
B : Ansamblul de tije filetate și piulițe

- B** : Presă pentru demontare și
montare rotule pivoți.
Cod: D.00-413

Se utilizează:

- A : Corp presă
D : Surub presare
E : Bucșă sprijin
F : Piesă centrare

- D** : Bucșă pentru montare inel
rulmenți cu ace la brațele
inferioare față.
(2 bucșe H și G)

Cod: D.00-411

c

- C** : Bucșă pentru montare tub
suport braț. spate

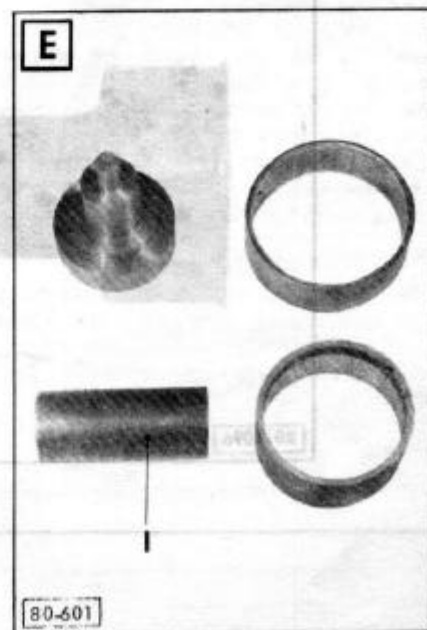
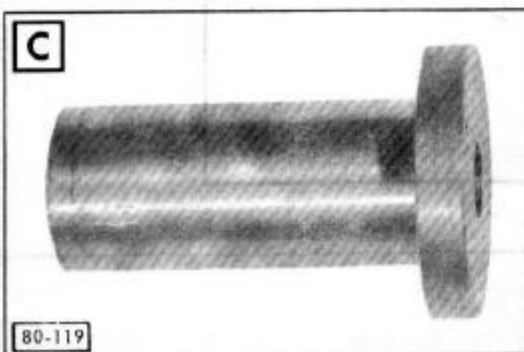
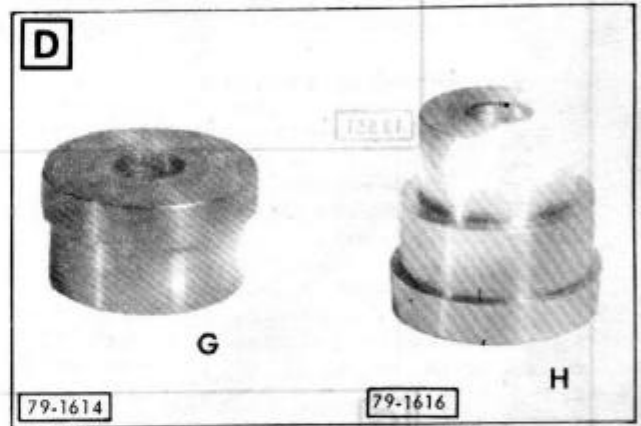
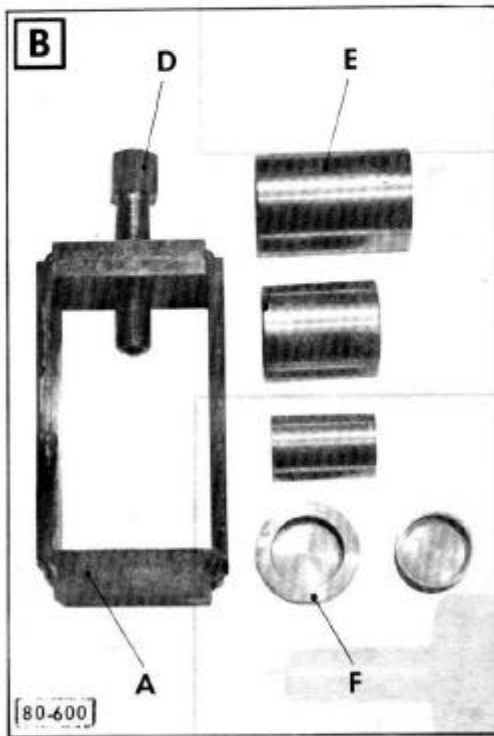
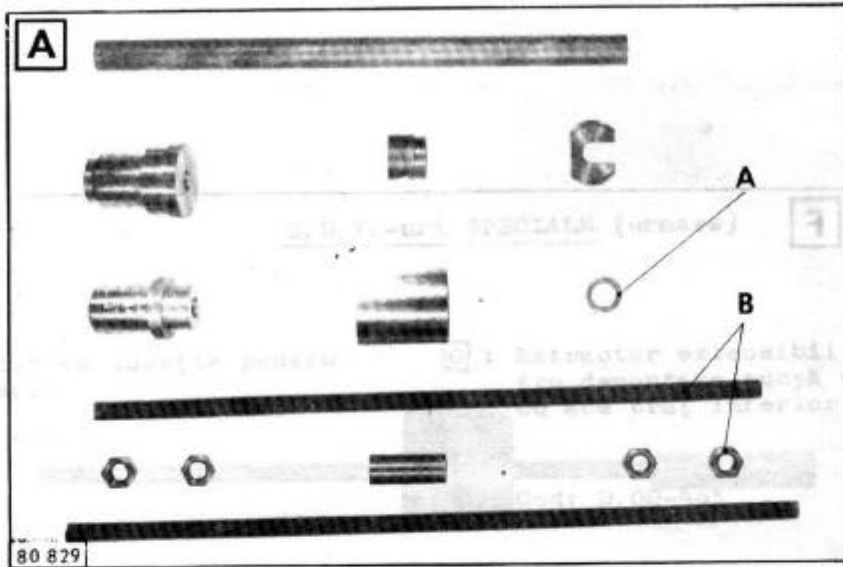
Cod: D.00-410

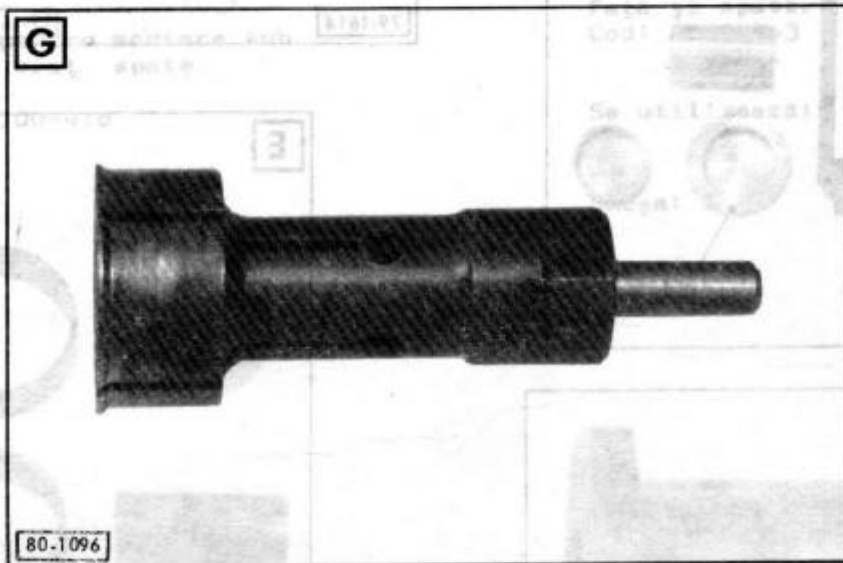
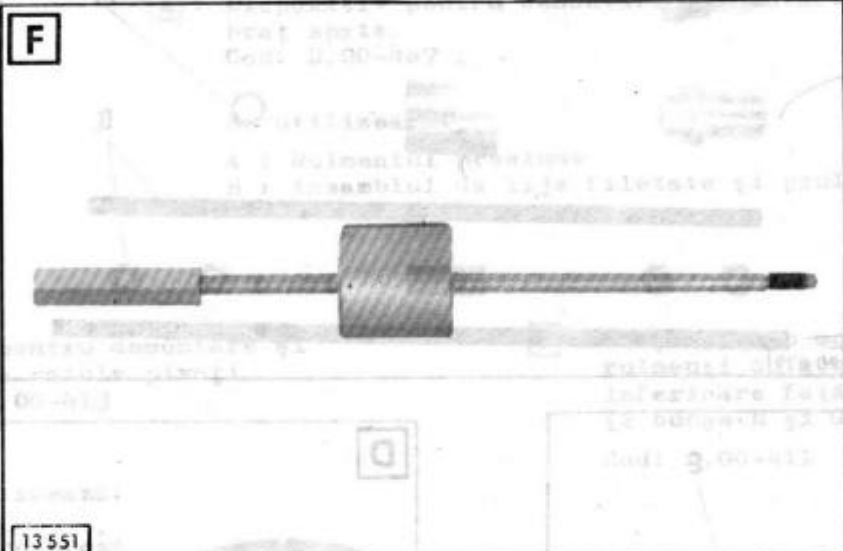
- E** : Dispozitiv pentru demontare
și montare rulmenții butuc
față și spate.
Cod: D.00-403

Se utilizează:

Bucșa: I

REINSTRUMENTARI TANSI TUMU ANHARAYEN
ATAI





OLTCIT	REPARAREA UNUI BRAT INFERIOR FATA	Op. nr. TA. 412-3	5
TA			

S. D. V. -uri SPECIALE (urmare)

F : Dispozitiv cu inerție pentru extractoare

Cod: D. 00-601

G : Extractor extensibil \varnothing 35 pentru demontare bucsă sau rulmentu cu ace braț inferior față.

Cod: D. 00-405



6	Op. nr. TA. 412-3	REPARAREA UNUI BRAT INFERIOR FATA	OLTCIT
			TA

REPARAREA UNUI BRAT INFERIOR FATA

Demontarea rotulei (2): fig. 1 și 2
(dacă este necesar)

Se demontează siguranța (1).
Se demontează rotula brațului cu ajutorul corpului de presă A, șurubul D și a bușei E aparținând presei B.
Cod: D.00-413.

Demontarea brațului: fig. 3

Se fixează lagărul brațului în menghină (plăci de protecție pe fălcile menghinei).
Se strânge moderat pentru a nu se deforma lagărul.
Se demontează:
- brațul (3)
- capacul (7)
- calele (6)

Dezechiparea lagărului (8): fig. 3 și 4.

Se demontează garniturile (4)
Se demontează rulmenții cu ace (5) cu ajutorul extractorului extensibil G.
Cod: D.00-405
și a dispozitivului de inerție F.
Cod: D.00-601.

MONTARE

Echiparea lagărului (8): fig. 3 și 5
Se montează rulmentul cu ace (5) nou.
Se unge cu vaselină în prealabil.

Se poziționează bușile G și H din ansamblul D o tijă filetată B și rulmentul de presiune A din ansamblul A.
Cod: D.00-407.

Se strânge piulița pînă cînd rulmentul se sprijină pe umărul lagărului (se menține tija cu o cheie).
Se demontează dispozitivele.
Se face același lucru pentru al doilea rulment cu ace.
Se montează garniturile (4) unse în prealabil.

Montarea brațului: fig. 3

Se asigură prezența calei (6) în "c".
Se gresează părțile de lucru ale tubului suport de braț cu vaselină.
Se introduce brațul (3) în lagăr.

Montarea capacului (7): fig. 3 și 6

Se asigură că tubul suport al brațului depășește lagărul cu aproximativ 44 mm.
Se introduce a doua cală (6).
Se montează capacul (7) nou.

Folosind:

- tija B din ansamblul A
- bușea G din ansamblul D
- bușea I din ansamblul E
- bușea C
- rulmentul presiune A din ansamblul A.

Se strânge piulița pînă cînd bușea C vine în contact cu tubul suport al brațului (se menține tija cu o cheie fixă).

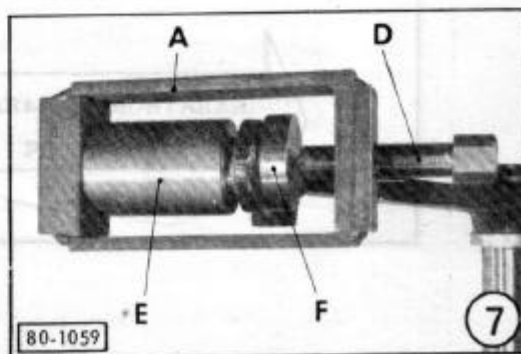
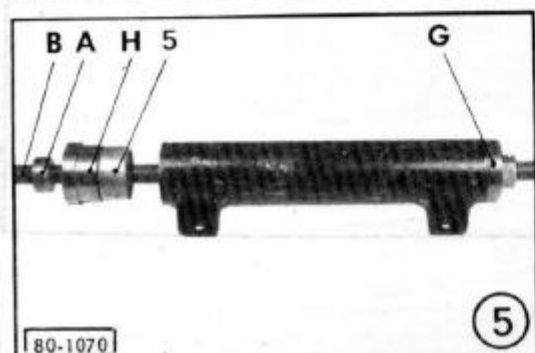
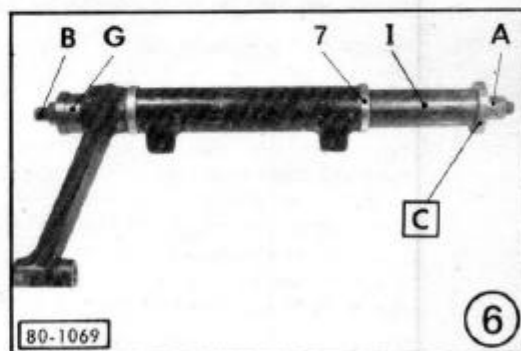
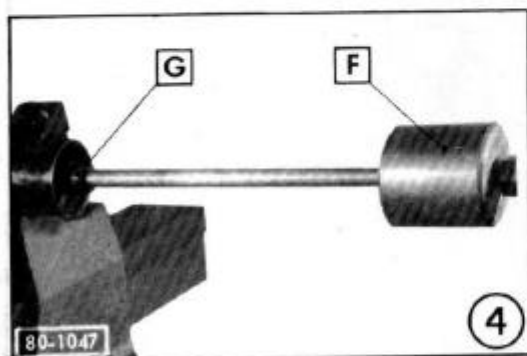
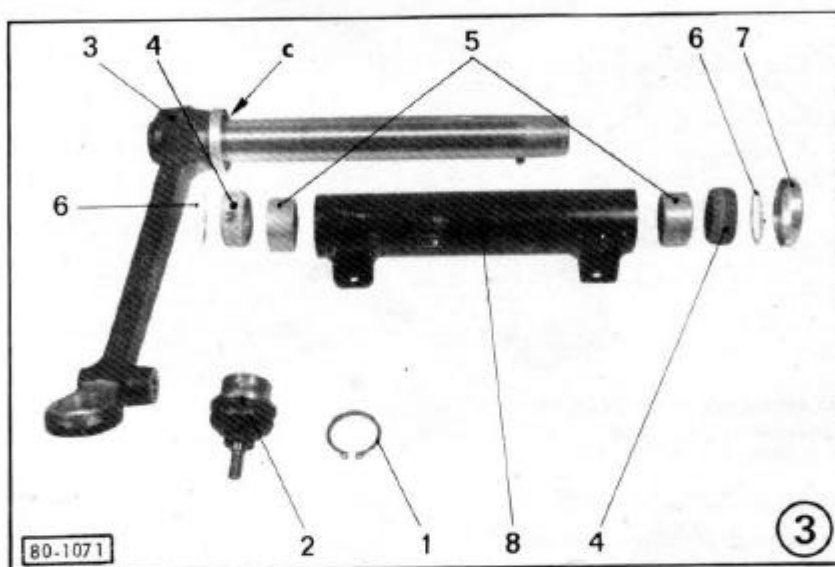
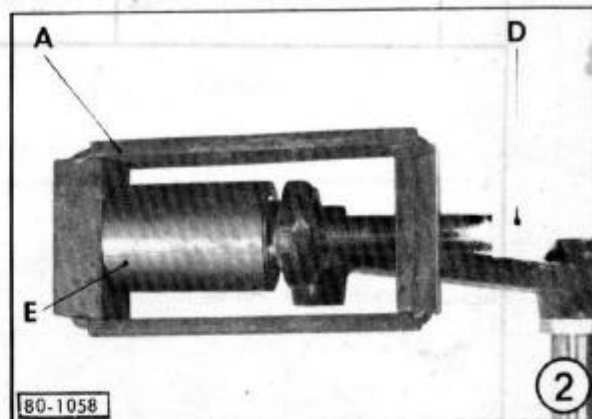
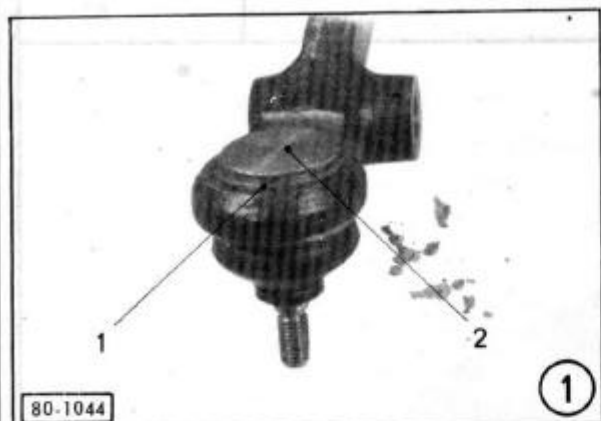
Se demontează dispozitivul.

Montarea rotulei (2) fig. 3 și 7
(dacă a fost demontată)

Se poziționează rotula pe braț.

Se poziționează bușea E și piesa de centrare F din presa B.
Se introduce ansamblul în corpul A al presei B.
Se strânge șurubul D pînă la o bună funcționare a rotulei (2)

Se montează siguranța (1).



S. D. V. - URI SPECIALE

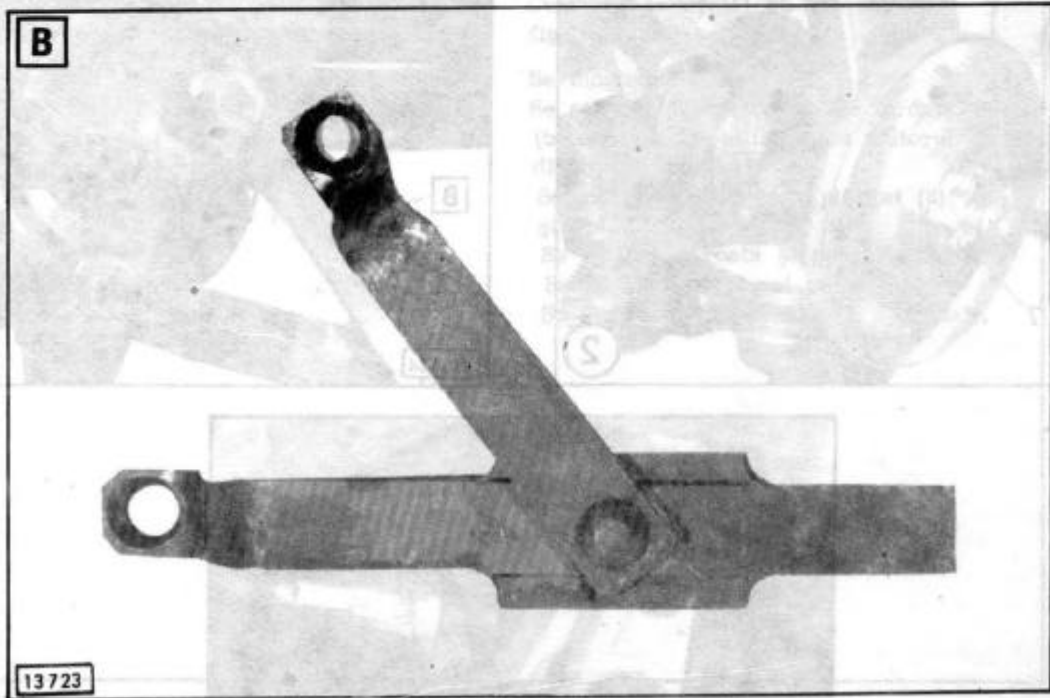
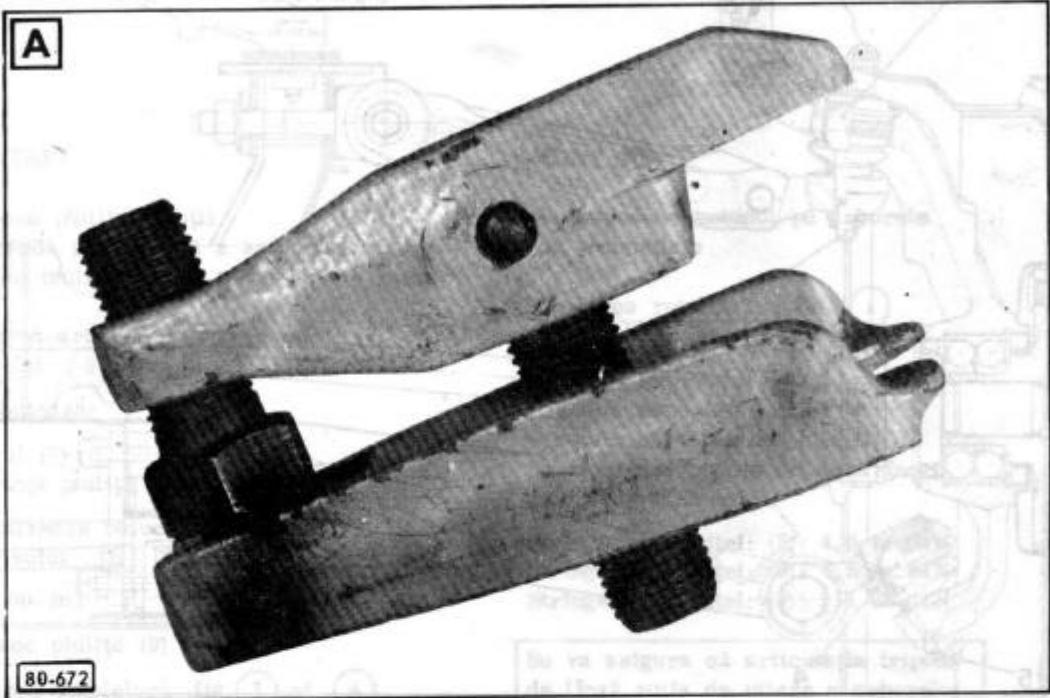
A : Extractor de rotule
Cod: D.00-404

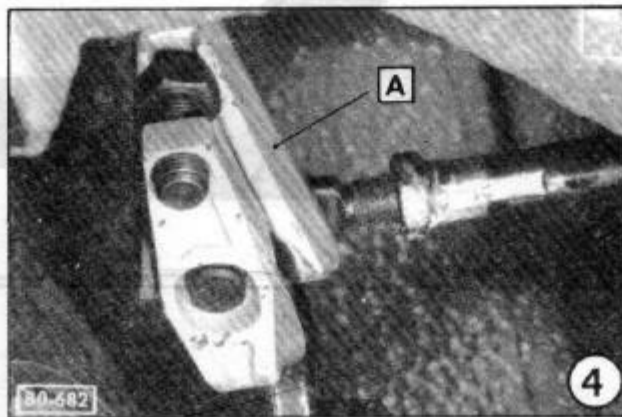
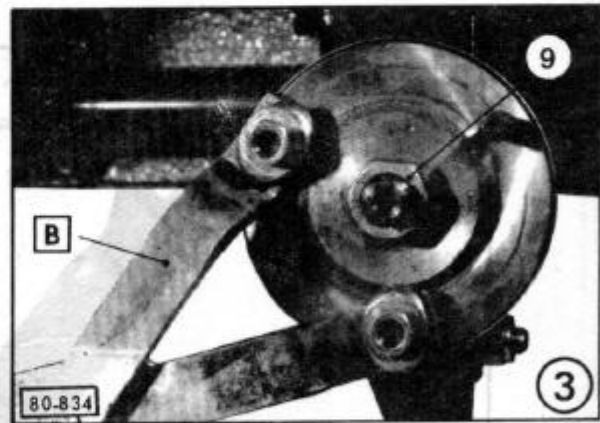
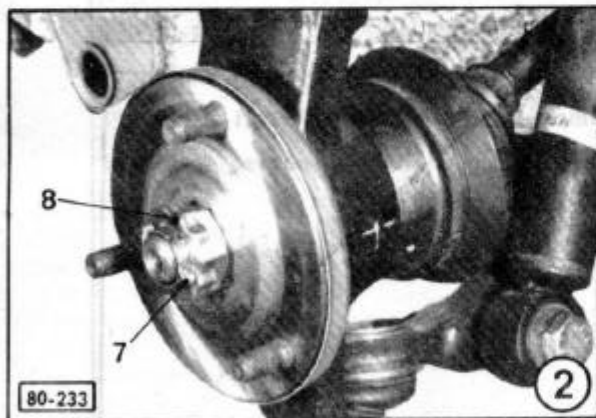
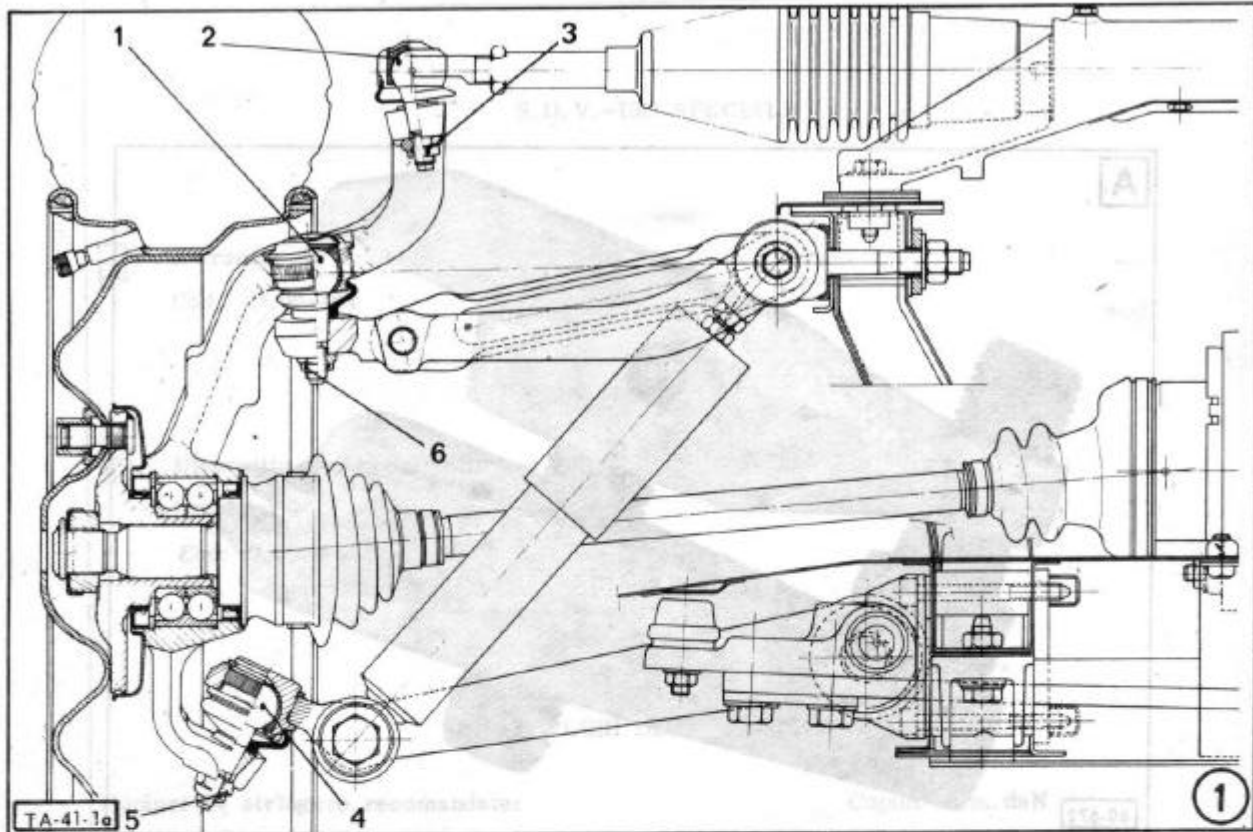
B : Dispozitiv pentru imobilizarea
butucului
Cod: D.00-401

CUPLURI DE STRINGERE

Cupluri de strângere recomandate:	Cuplul în m. daN
Piuliță de fixare a rotulei inferioare.	4,5
Piuliță de fixare a rotulei superioare.	4,5
Piuliță de fixare a bieletei de direcție.	2,1
Piuliță de fixare a arborelui de transmisie pe butuc. . . .	38
Piuliță de prezon roată	7

DEMONTAREA SI MONTAREA
UNUI PIVOT





OLTCIT	DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI PIVOT	Op. nr. TA. 413-1	5
TA			

DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI PIVOT

DEMONTARE

Se slăbesc piulițele roții
 Se suspendă puntea față a autoturismului
 Se desfac piulițele roții și se scoate roata

Decuplarea arborelui de transmisie:

fig. (2) și (3)

Se demontează:

- șplintul (7)
- siguranța piuliță (8)

Se imobilizează butucul cu ajutorul dispozitivului **B**

Cod: D.00-401

Se desface piulița (9)

Decuplarea rotulelor: fig. (1) și (4)

Se demontează piulițele (3), (6) și (5)
 Se decuplează rotulele (1), (2) și (4) cu ajutorul extractorului **A**

Cod: D.00-404.

Demontarea pivotului

Se decuplează butucul de arborele de transmisie și se demontează pivotul.

MONTARE

Se introduce butucul pe arborele de transmisie

Cuplarea rotulelor : fig. (1)

Se cuplează:

- rotula inferioară (4)
- rotula superioară (1)
- rotula barei de direcție (2)

Se montează piulițe cu autofrînare sau NYLSTOP noi.

Strângerea piuliței: (5): 4,5 m.daN

Strângerea piuliței: (6): 4,5 m.daN

Strângerea piuliței: (3): 2,1 m.daN

Se va asigura că articulația tripodă de lângă cutia de viteze a arborelui de transmisie nu este decuplată.

Cuplarea arborelui de transmisie: fig. (2) și (3)

Se montează piulița (9)

Se strânge piulița (9) cu 38 m.daN (butucul se imobilizează cu ajutorul dispozitivului **B**)

Se montează siguranța piuliței (8) și șplintul (7)

Se montează roata și piulițele roții.

Se lasă autoturismul pe sol.

Se strâng piulițele roții cu 7 m.daN.

2	Op. nr. TA. 416-3	REPARAREA UNUI BUTUC FATA	OLTCIT
			TA

S. D. V. - uri SPECIALE

A Presă pentru demontarea și montarea rotulelor de pivot
Cod: D.00-413.
Se utilizează:
G : Piesa de sprijin.
B : Piesă de presare
C : Piesă de presare

C : Dispozitiv pentru demontare și montare rulmenți butuc față și spate.
Cod: D.00-403.
Se utilizează:
E : Bucșă
F : Dorn
A : Bucșă

B Extractor de rulmenți

D : Trusă cu dispozitive pentru reparare cutie de viteze.
Cod: D.00-201

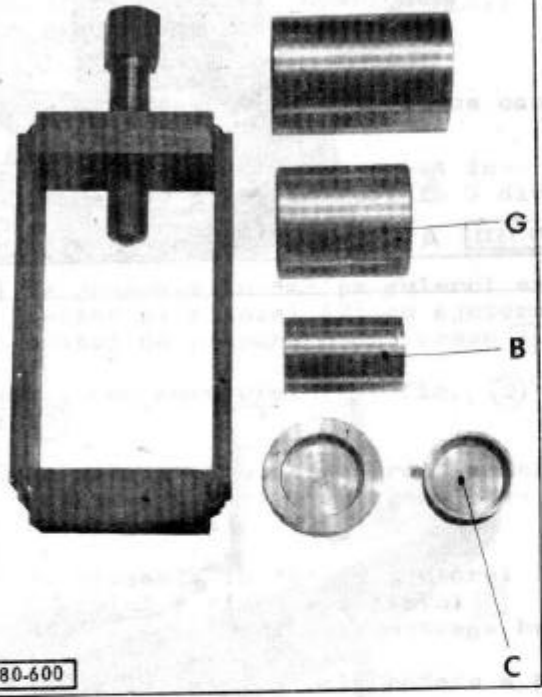
Se utilizează:

H : Piesă de centraj.
Cod: D.00-201/8

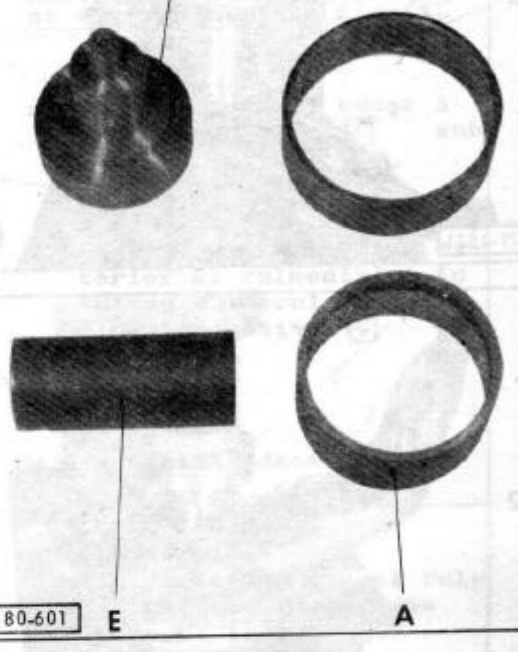
E : Bucșă pentru montare inel de rulment cu ace braț inferior.
Cod: D.00-411.

ATAI · OUIOS ITRU ASMARASA

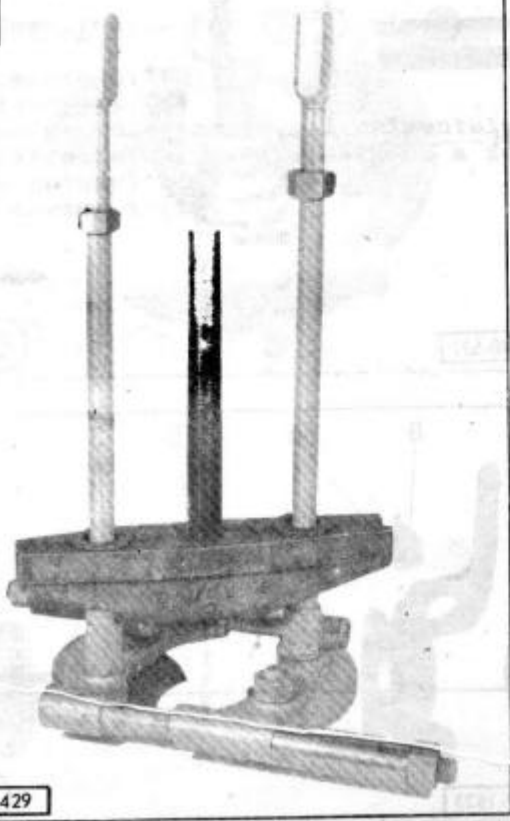
A



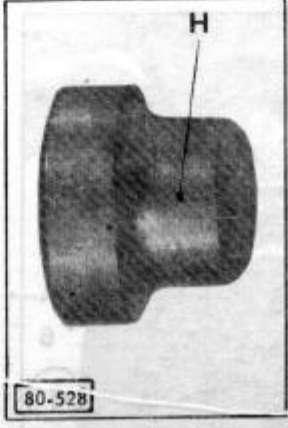
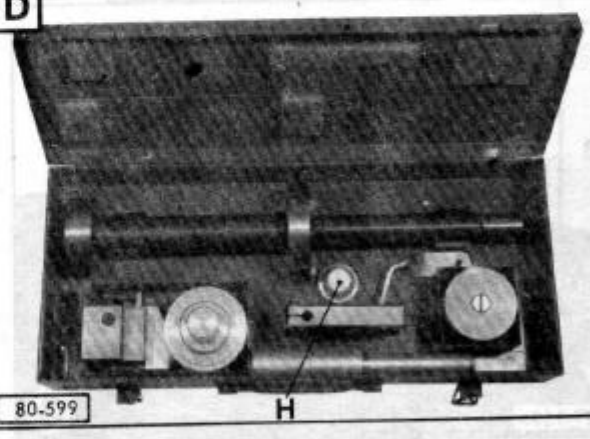
C

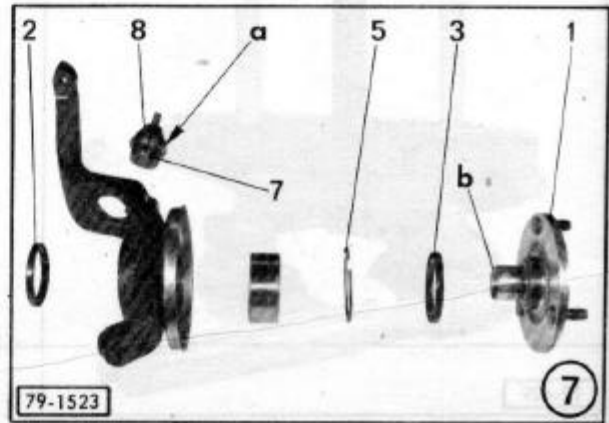
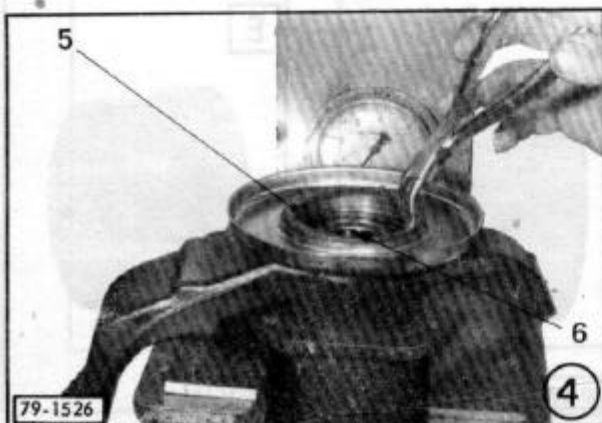
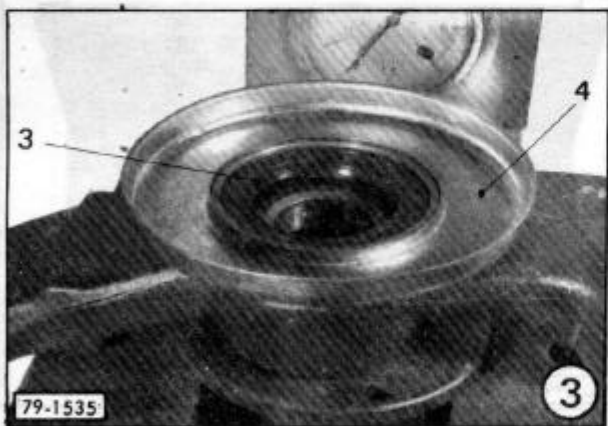
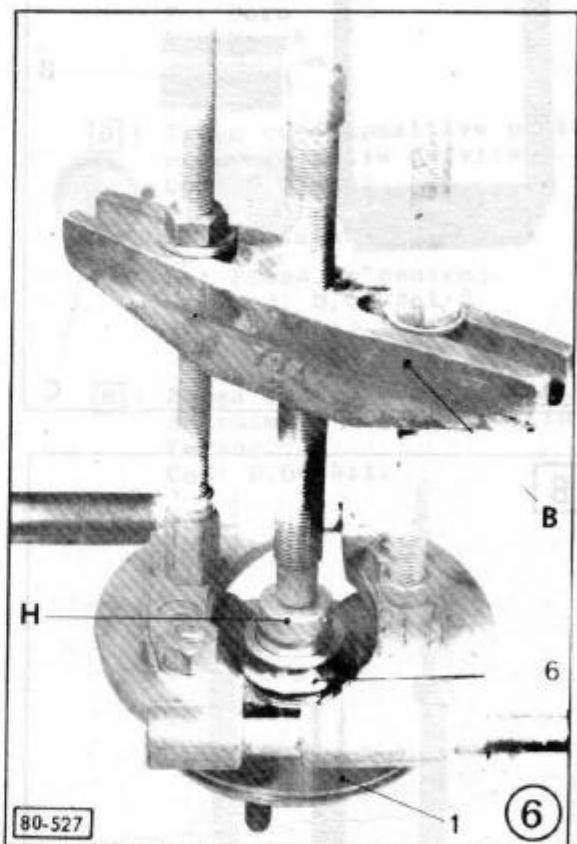
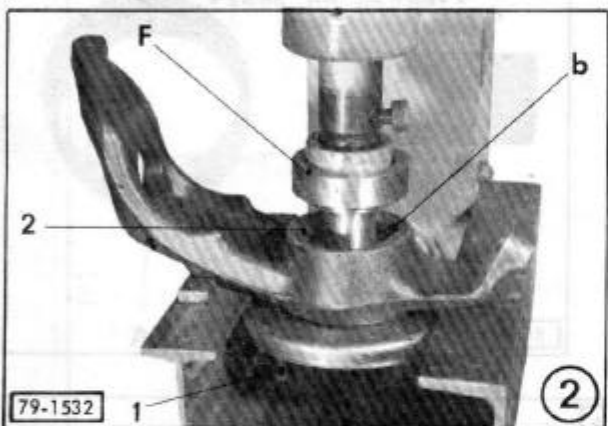
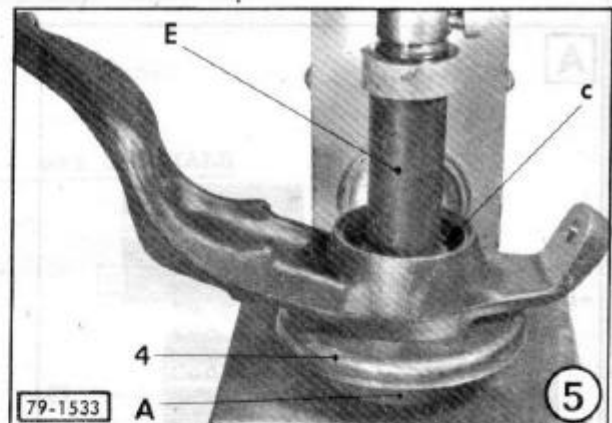
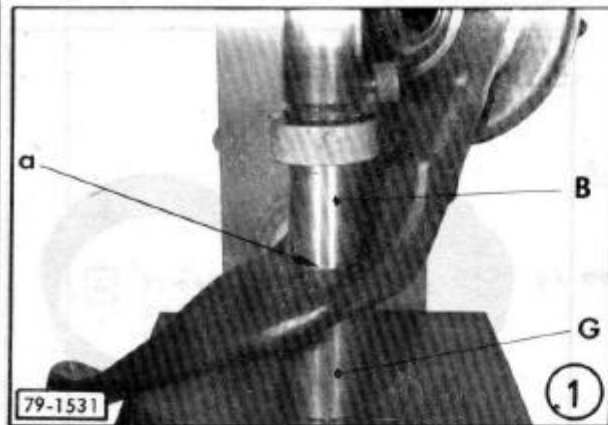


B



D





REPARAREA UNUI BUTUC FATADEMONTARE

Demontarea rotulei superioare (7)
din pivot (dacă este necesar):
fig. (1) (2) și (7)

- a) Se demontează protectorul de cauciuc (8)
- b) Se așează pivotul pe presă intercalând piesa de sprijin G din presa [A].
Cod: D.00-413
- c) Se presează în "a" pe gulerul exterior al rotulei (7) cu ajutorul piesei de presare B din presa [A].

Demontarea butucului (1): fig. (2)
și (3)

- a) Se așează pivotul pe presă astfel încât să nu se deterioreze deflectorul (4).
- b) Se presează în "b" cu ajutorul dornului F din dispozitivul [C].
Cod: D.00-403 pînă se extrage butucul.
(atenție la eventuala cădere a bi-
lelor)

Se demontează: fig. (3) (4) și (7)

- simeringul (3)
- siguranța (5)
- inelul interior (6) al rulmentului (către butuc) dacă acesta nu a ieșit cu butucul (1).
- simeringul (2).

Demontarea inelului exterior al rulmentului: fig. (5)

- a) Se poziționează bușca A din dispozitivul [C] sub deflectorul (4).
- b) Se presează pe inelul exterior al rulmentului în "c" cu ajutorul bușcii E din dispozitivul [C].

Se demontează (dacă este necesar)

fig. (5) și (6)

- deflectorul (4)
- inelul exterior (6) al rulmentului dacă el a rămas în butucul (1).

Se utilizează extractorul [B]
și piesa de centraj H din trusa [D].
Cod: D.00-201

6	Op. nr. TA. 416-3	REPARAREA UNUI BUTUC FATA	OLTCIT
			TA

MONTARE

Presarea inelului exterior (8) al rulmentului (5): fig. (2) și (6)

- Se poziționează pivotul (6) la presă.
- Se montează deflectorul (11) dacă a fost demontat.
- Se presează inelul exterior (8) pînă la fundul locașului său cu ajutorul dornului F din dispozitivul [C]
Cod: D.00-403.
Se utilizează, dacă este nevoie, bucașa E, din dispozitivul [C] ca distanțier.

Se montează inelul interior (9) al rulmentului pe butuc: fig. (3) și (6) cu șanfrenul "a" conform fig. (6)

Atenție să nu sară eventual bilele

Se montează siguranța (4) în pivot: fig. (3)

Se asigură poziționarea sa corectă în canal.
(Nu se reutilizează siguranța deformată).

Montarea simeringului: fig. (4)

- Se montează simeringul (3) nou, în prealabil uns, pe dornul F din dispozitivul [C]
- Se presează simeringul în pivot pînă la fund, intercalînd bucașa E din dispozitivul [C]

Montarea inelului interior (10) al rulmentului: fig. (5) și (6)

Se poziționează inelul în pivot orientînd șanfrenul "b" către exterior.

Montarea butucului: fig. (5) și (6)

- Se poziționează pivotul pe bucașa [E]
Cod: D.00-411.

- Se așează butucul (2) pe pivot.

- Se presează butucul în inelul (10) al rulmentului pînă la fund la presă cu ajutorul dornului F din dispozitivul [C]

Montarea simeringului: fig. (7)

- Se poziționează un simering nou (7) în prealabil uns.
- Cu ajutorul dornului F din dispozitivul [C] se presează simeringul pînă la fund. Se plasează bucașa A sub butuc în scopul de a proteja prezoanele.

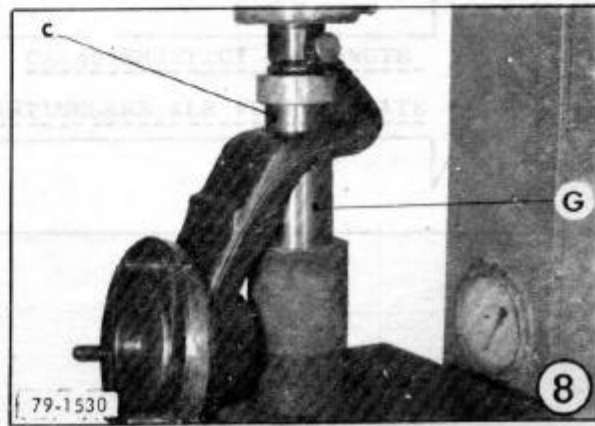
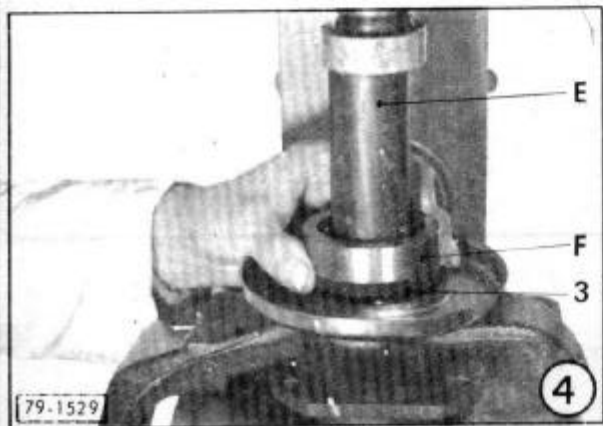
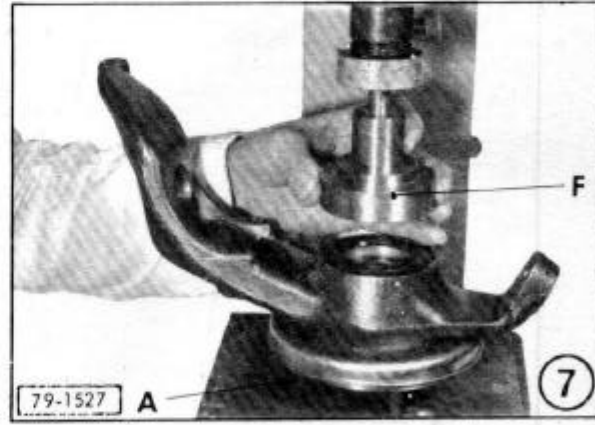
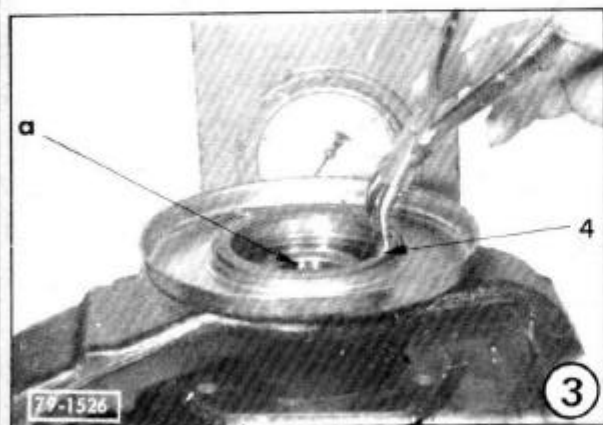
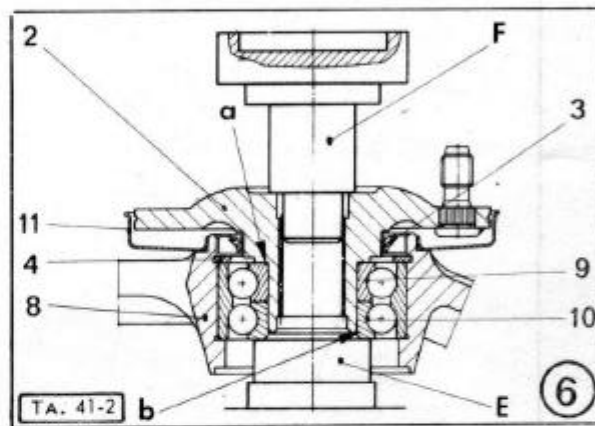
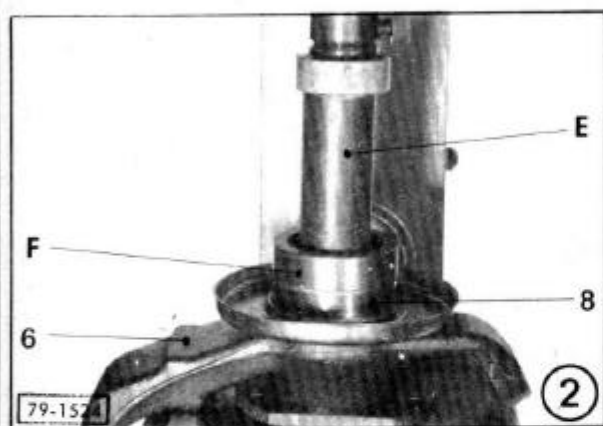
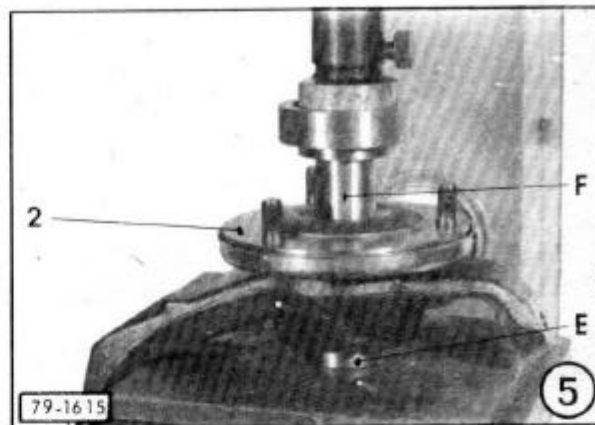
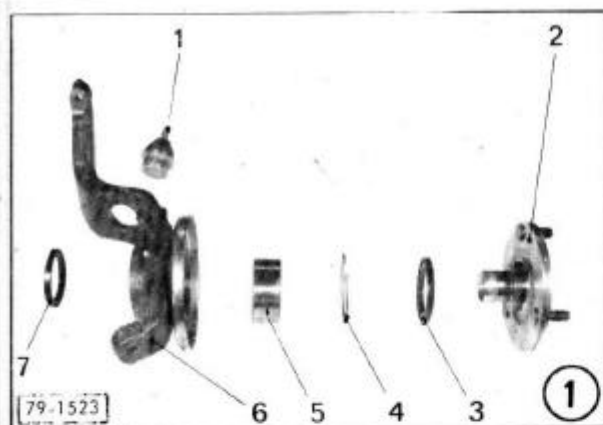
Montarea rotulei superioare: fig. (1) și (8) dacă este necesar

Se introduce conul rotulei (1) în pivot.

Atenție să nu se deterioreze protectorul din cauciuc.

Se poziționează pivotul și conul rotulei în piesa de sprijin G din presa [A]
Cod: D.00 413.

Se presează pînă la fund cu ajutorul piesei de presare C din presa [A]



2	Op. nr. TA. 420-00	CARACTERISTICI SI PUNCTE PARTICULARE ALE PUNȚII SPATE	"OLTCIT TA
---	--------------------	--	---------------

1. - CARACTERISTICI

Condiții de control și reglaj:

Autoturismul fiind fără sarcină și gata de drum cu 5 litri de benzină în rezervor se verifică:

- înălțimea spate care trebuie să fie de 324 ± 10 mm între traversa tubulară a punții spate și planul de sprijin al roților pe sol.
- înălțimea față (vezi Op. TA. 410-00)

Înălțimile se reglează prin rotirea barelor de torsiune în suportul lor în altă poziție a canelurilor.

NOTA: Controalele următoare trebuie să se facă respectând cât mai mult posibil valorile nominale ale înălțimilor.

Convergența (închiderea roților către față) (nereglabilă) ----- 2 la 5,6 mm.

Unghiul de cădere al roții (înclinare către interior) (nereglabil), $-10^{\circ} \pm 20'$

Controlul se poate efectua cu un dispozitiv sau un aparat optic; autoturismul fiind pe o suprafață plană orizontală.

II. - PUNCTE PARTICULARE

Jocul lateral al brațelor.....2 mm

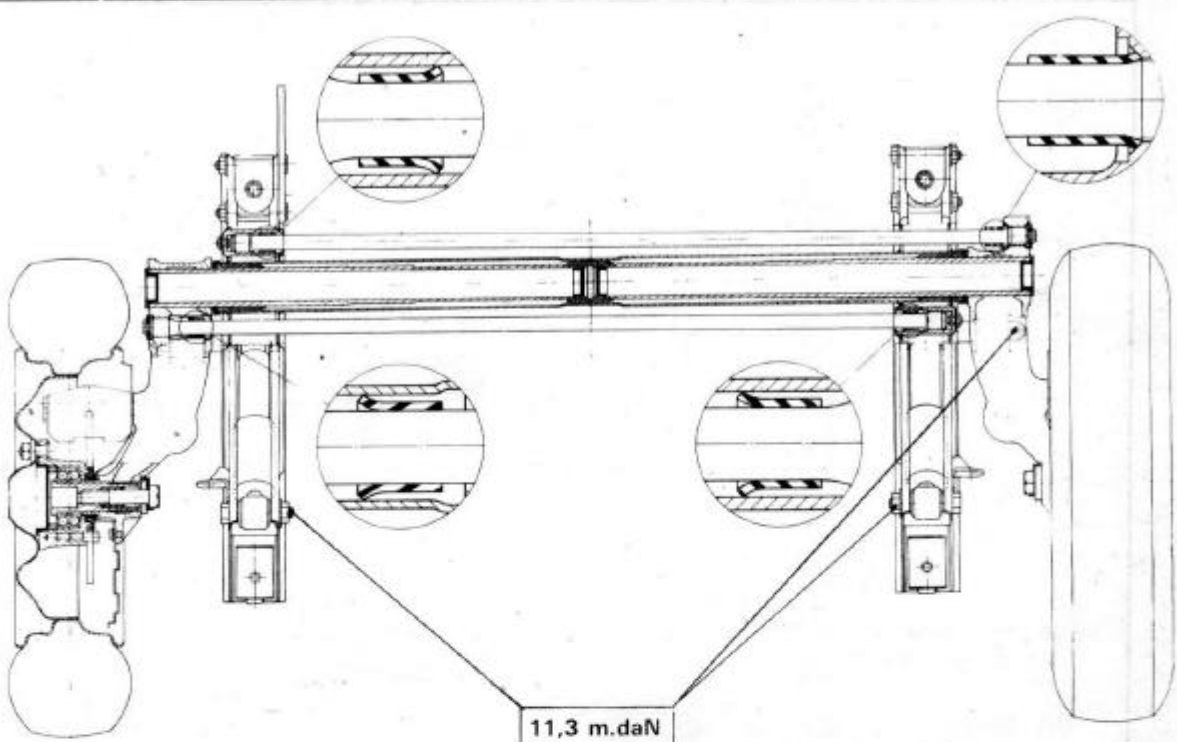
Rulmentul este menținut în alezaj de o bucsă - piuliță, strânsă cu 37,5 m. daN. și de fuzetă. Fuzeta este fixată pe braț printr-un șurub strâns cu 19,5 m. daN



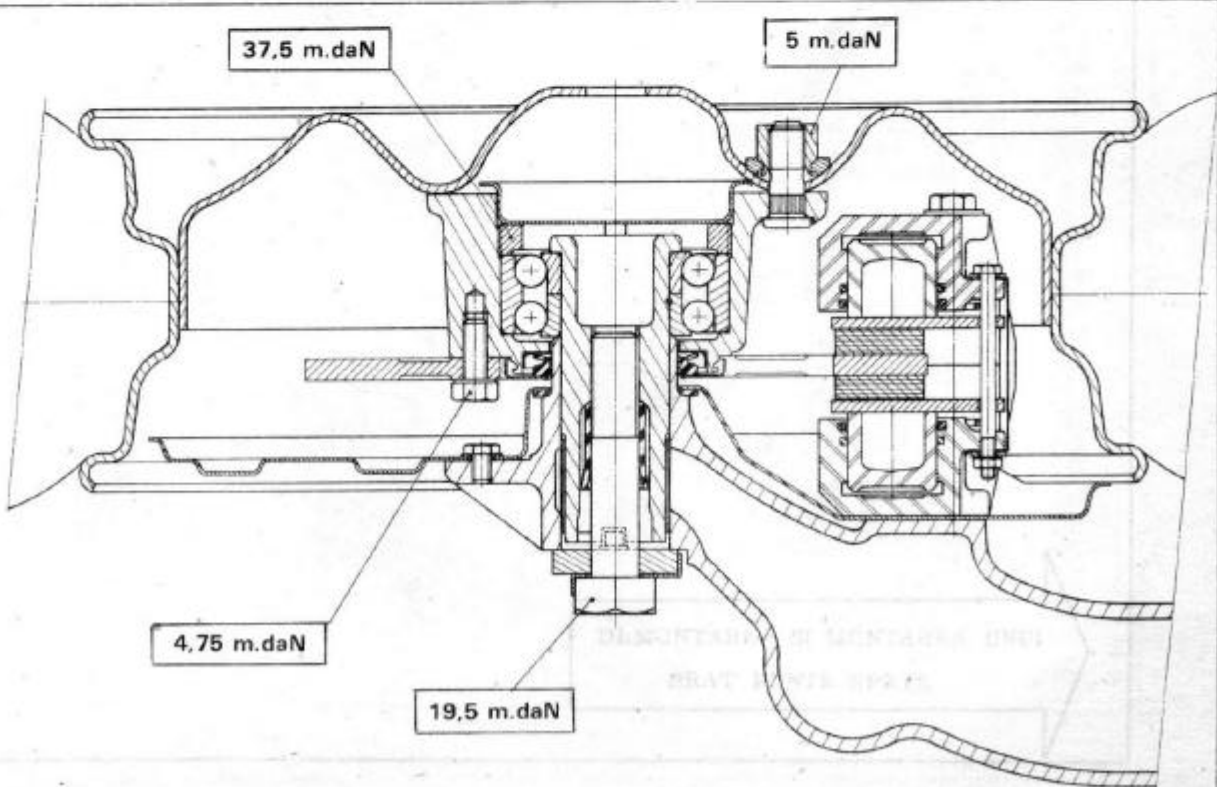
TA
OLCIT TA

CARACTERISTICI ȘI PUNCTE PARTICULARE ALE SUSPENSIEI

3



TA.42-1 a



TA.45-1 a

2	Op. nr. TA. 422-1	DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI BRAT PUNTE SPATE	OLTCIT
			TA

S. D. V. -uri SPECIALE

A : Dispozitiv pentru demontare și montare lagăre
brațe spate.
Cod: D. 00-407

Acest dispozitiv cuprinde

B : Dorn pentru montarea lagărelor
exterioare.

G : Ansamblu de tije filetate și piulițe

C : Dorn pentru demontarea și montarea
lagărului central.

H : Teavă pentru montare lagăr central

D : Bucșă pentru demontarea și montarea
lagărelor exterioare

I : Rulmentul de presiune cu bile.

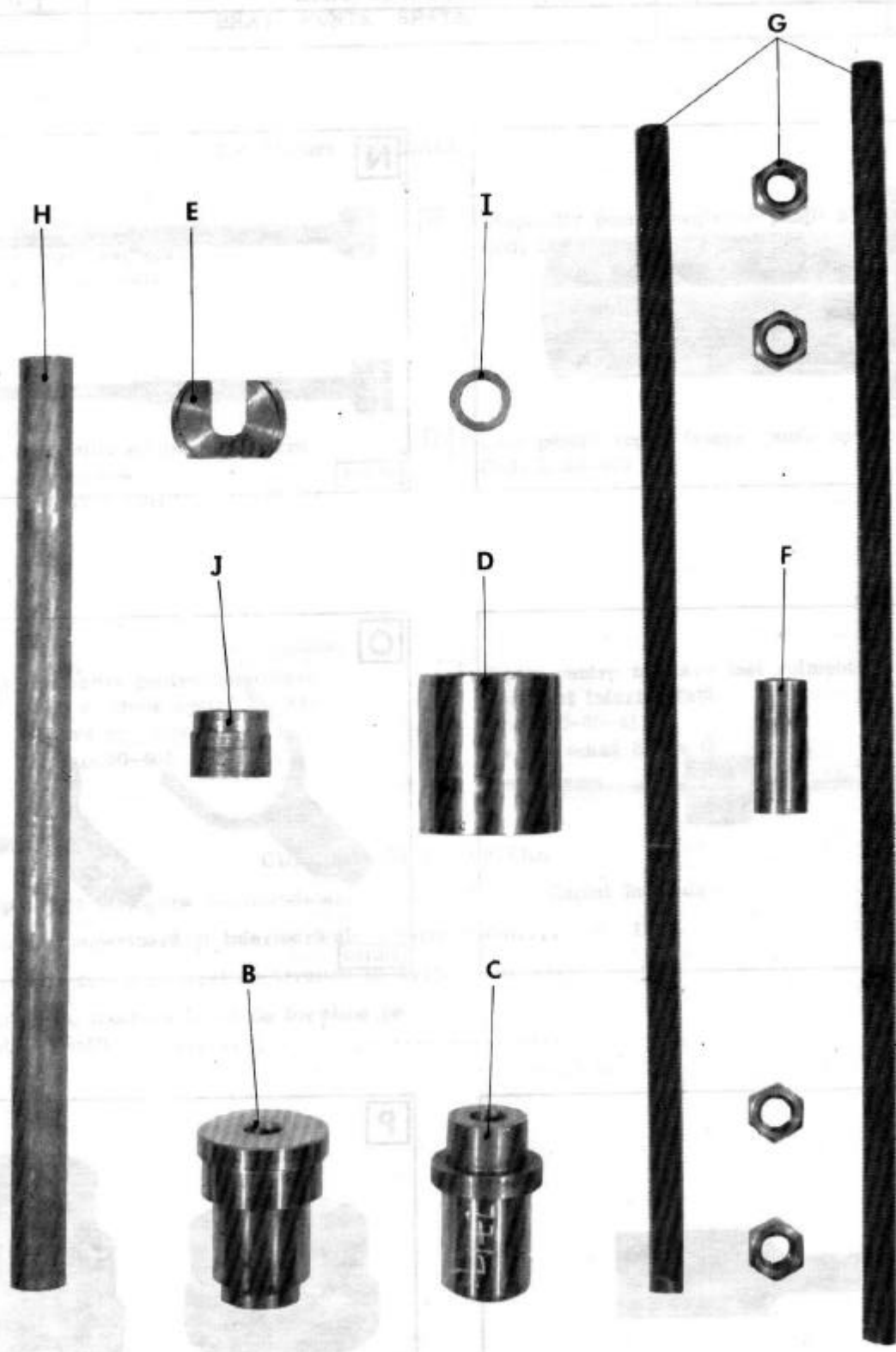
E : Rondelă pentru demontarea lagărelor
exterioare.

J : Dorn pentru montare obturatoare
de etanșare în brațe.

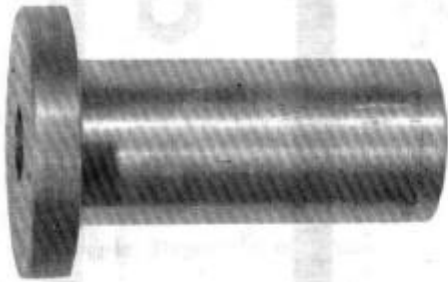
F : Manșon de legătură a tijelor filetate.

DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI
BRAT PUNTE SPATE

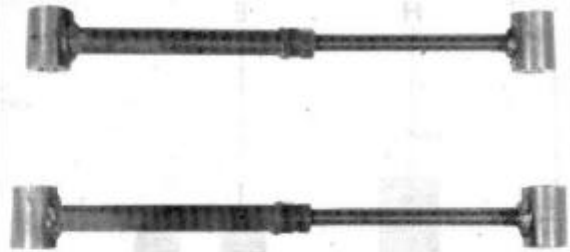
A



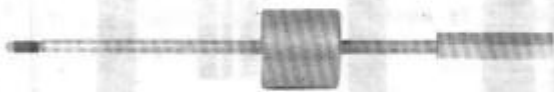
80-829

K

80-119

N

80-115

L

13 551

O

80-100

M

13 808

P

79-1614



79-1616

S. D. V. -uri SPECIALE

K: Bucșă pentru montare tub
suport braț spate
Cod: D.00-410

N: Dispozitiv pentru reglarea punții spate
Cod: D.00-412

L: Dispozitiv cu inerție pentru
extractoare
Cod: D.00-601

O: Cale pentru reglaj lateral punte spate
Cod: D.00-409

M: Dispozitiv pentru demontare
bare torsiune spate (Se uti-
lizează cu dispozitivul L
Cod: D.00-408

p: Bucși pentru montare inel rulment cu
ace braț inferior față.
Cod: D-00-411
Se utilizează bucșa Q

CUPLURI DE STRINGERĂ

Cupluri de strângere recomandate:

	Cuplul în m.daN.
Fixările superioară și inferioară ale amortizorului....	11,3
Surub de fixare a barei de torsiune pe braț.....	2,4
Piulița de fixare a barei de torsiune pe cadrul punții:.....	1,5

6	Op. nr. TA. 442-1'	DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI BRAȚ	OLTCIT
		PUNTE SPATE	TA

DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI BRAT PUNTE SPATE

DEMONTARE

Demontarea amortizoarelor : fig. ①

Se demontează șuruburile (5) atenție la bușele distanțiere pe șuruburile inferioare)

Se scot amortizoarele, prin partea de jos.

Se slăbesc piulițele roților.

Se suspendă spatele autoturismului.

Se demontează roțile.

Montarea dispozitivelor [N]: fig. ②

Se reglează dispozitivele [N]

Cod: D. 00-412 la o cotă între

axe de 337 mm.

Se montează dispozitivele în locul amortizoarelor.

Demontarea barei de torsiune:

fig. ① ③ și ④

Se demontează:

- șurubul (3)
- protectorul (2)
- piulița (1) (pe partea opusă)

Este OBLIGATORIU de a repera cu mare atenție poziția unghiulară a barei în raport cu brațul: fig. ③

Se demontează bara de torsiune cu ajutorul dispozitivelor [M] Cod: D. 00-408 și [L]

Cod. D. 00-601

Demontarea brațului punții: fig. ① și ②

Se demontează dispozitivul [N]

Se decuplează:

- conducta (6)
- racordul frână (4) în "a"
- resortul (7) de comandă al limitatorului (partea stângă)

Se demontează brațul punții.

Demontarea lagărelor (10) și (11) :

fig. ⑤ ⑥ și ⑦ (dacă este necesar)

Se demontează cel de-al doilea braț.

a) Se demontează:

- bușele (8)
- garniturile (9)

b) Se assemblează cele două tije G cu ajutorul mansonului F din ansamblul [A]

Cod: D. 00-407

(acest ansamblu nu se va demonta)

c) Demontarea lagărelor extreme (10): fig. ⑥

Se introduc tijele G în tubul punții.

Se plasează rondela E în spatele lagărului (10) (se va respecta fața de așezare a rondelii E vezi: fig. ⑥)

Se introduc pe tijă bușea D și rulmentul de presiune [I] din ansamblul [A]

Se înșurubează piulița până la ieșirea completă a lagărului (10) (se menține tija contra învîrtirii cu o cheie fixă).

Se repetă operația pentru lagărul opus.

Se demontează dispozitivul.

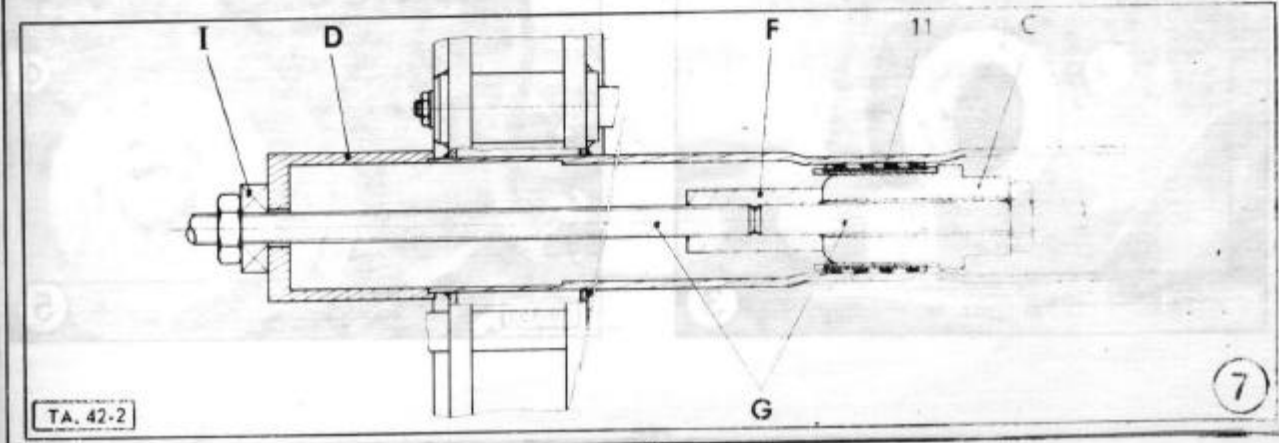
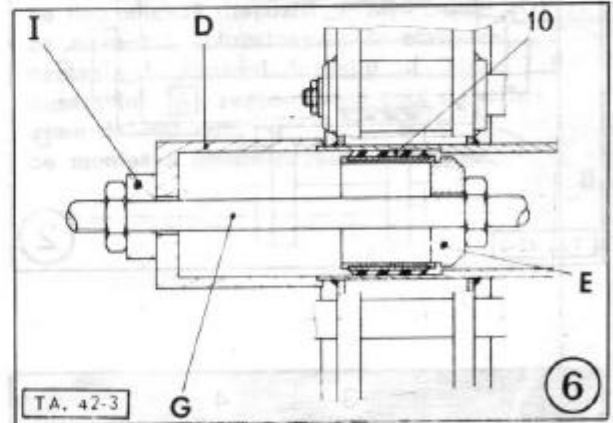
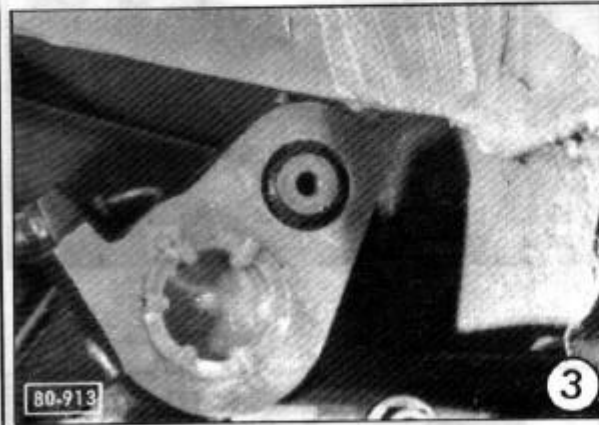
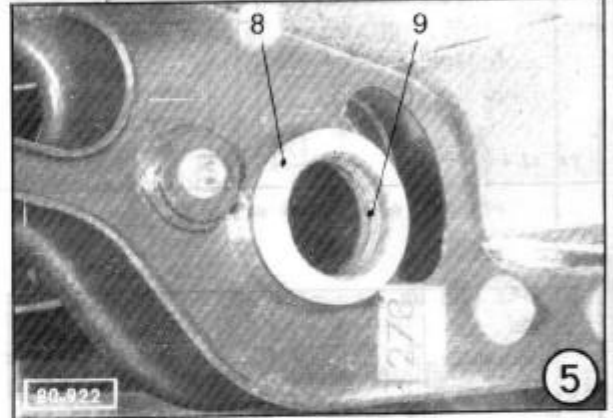
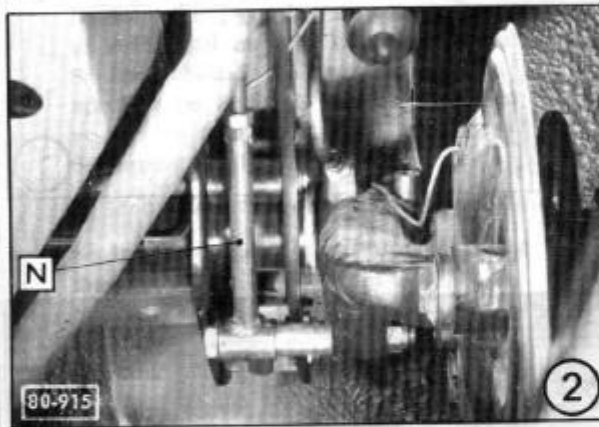
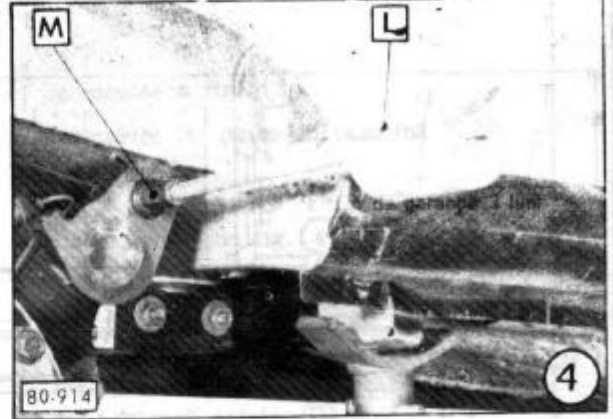
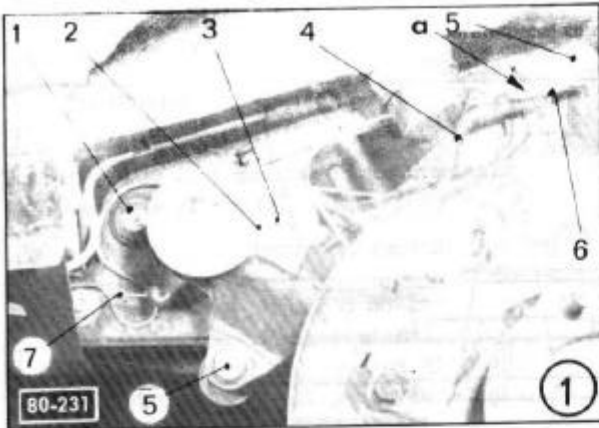
d) Demontarea lagărului central (11): fig. ⑦

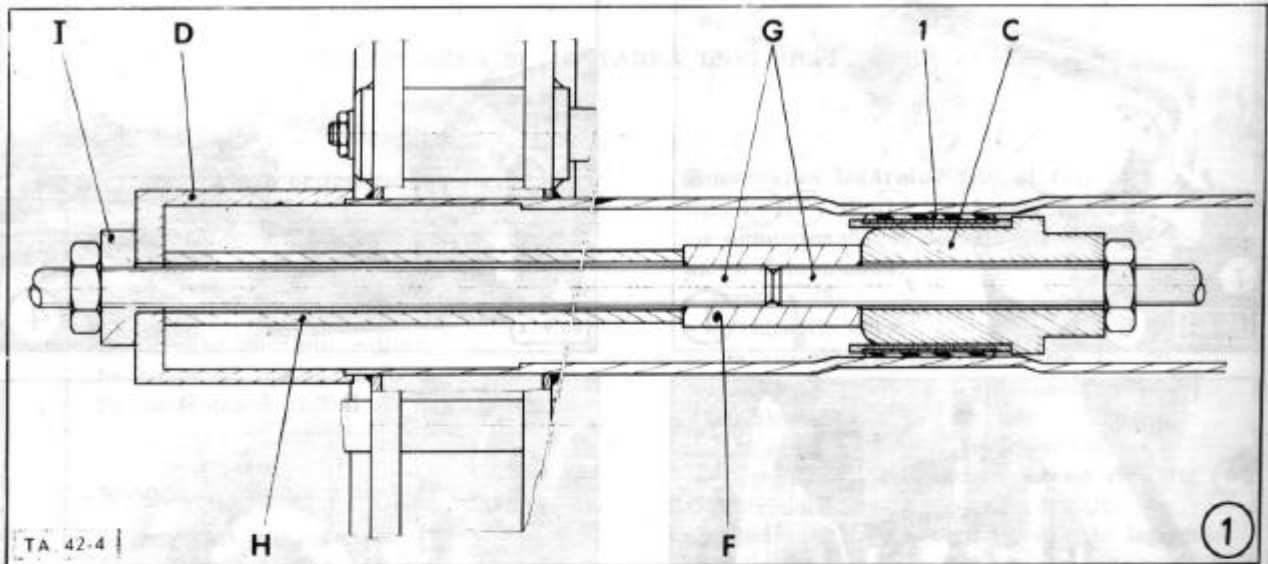
Se introduc pe tijele G dornul C din ansamblul [A] și o piuliță.

Se introduce acest ansamblu în tubul punții.

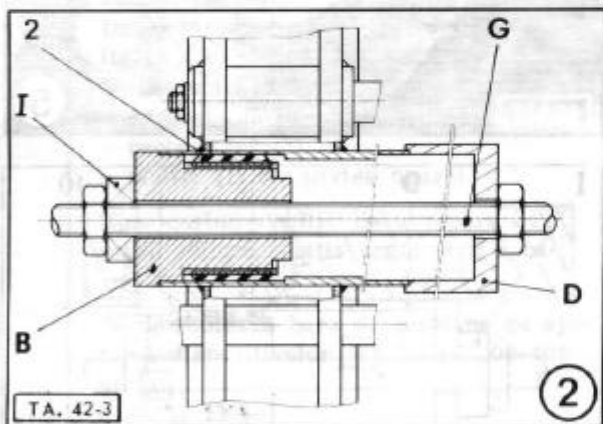
Se introduc pe tijă bușea D și rulmentul I din ansamblul [A]

Se înșurubează piulița până la ieșirea completă a lagărului (11) (se menține tija contra învîrtirii cu o cheie fixă).

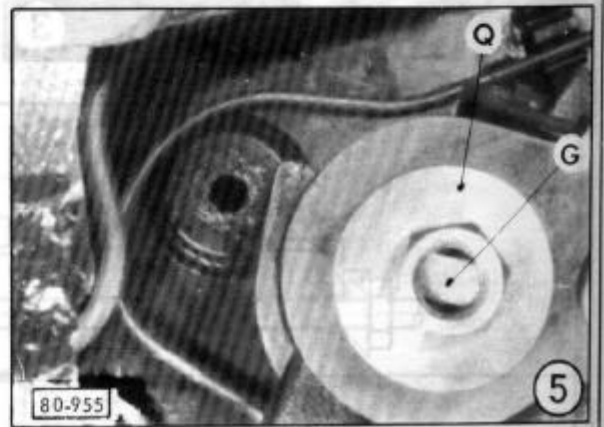
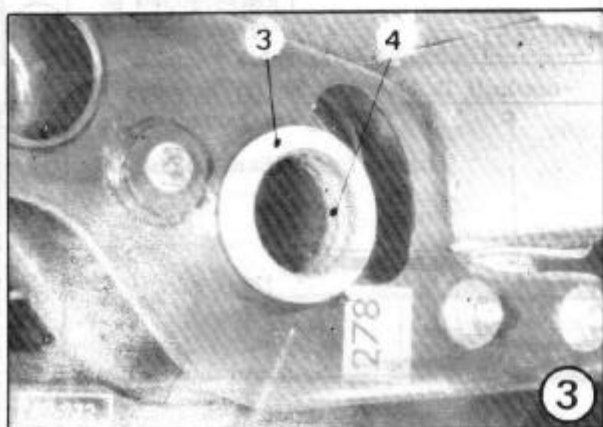
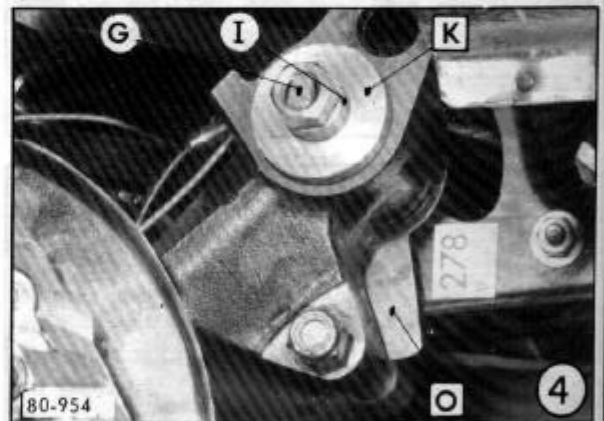




TA. 42-4



TA. 42-3



OLTCCIT	DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI BRAT	Op.nr. TA. 422-1	9
TA	PUNTE SPATE		

MONTARE

Dacă au fost demontate se montează lagărele (1) și (2): fig. ① ② și ③

a) Montarea lagărului central (1): fig. ①

Se introduce pe tijele G dornul C din ansamblul [A]. Cod: D.00-407

Se fixează dornul cu o piuliță.

Se unge lagărul cu vaselină SI 33.

Se montează lagărul pe dornul C și se introduce ansamblul în tub.

Se introduc pe tijă țeava H, bucșa D și rulmentul cu bile I din ansamblul [A]

Se înșurubează piulița pînă țeava H se sprijină pe bucșa D (se menține tija contra rotirii cu o cheie fixă.

Se demontează dispozitivul.

b) Montarea lagărelor extreme (2) fig. ②

Se introduce pe tijele G dornul B din ansamblul [A].

Se unge lagărul cu vaselină SI 33.

Se montează lagărul pe dornul B și se introduce ansamblul în tubul punții.

Se introduc pe tijă bucșa D și rulmentul I din ansamblul [A]

Se înșurubează piulița (din partea rulmentului) pînă ce dornul B se sprijină pe tub (se menține tija contra rotirii cu o cheie fixă).

Se demontează dispozitivul.

Se procedează la fel pentru cealaltă parte.

c) Se montează fig. ③

- garniturile (4) (unse cu vaselină SI 33)
- bucșele (3)

Montarea brațelor: fig. ④ și ⑤

a) Se demontează obturatoarele de etanșare ale brațelor.

b) Se ung suprafețele de lucru ale tubului suport al brațului cu vaselină SI 33.

Se introduc brațele în tubul punții.

Se intercalează calele [O]

Cod: D.00-409

Între fiecare braț și bucșele (3).

Se introduc tijele G ale ansamblului A în tubul punții.

Se introduc pe tije:

- de o parte bucșa [K]

Cod: D.00-410

și de cealaltă parte bucșa O a ansamblului [P]

Cod: D.00.411.

Se introduc pe tije rulmentul cu bile I din ansamblul [A] și o piuliță.

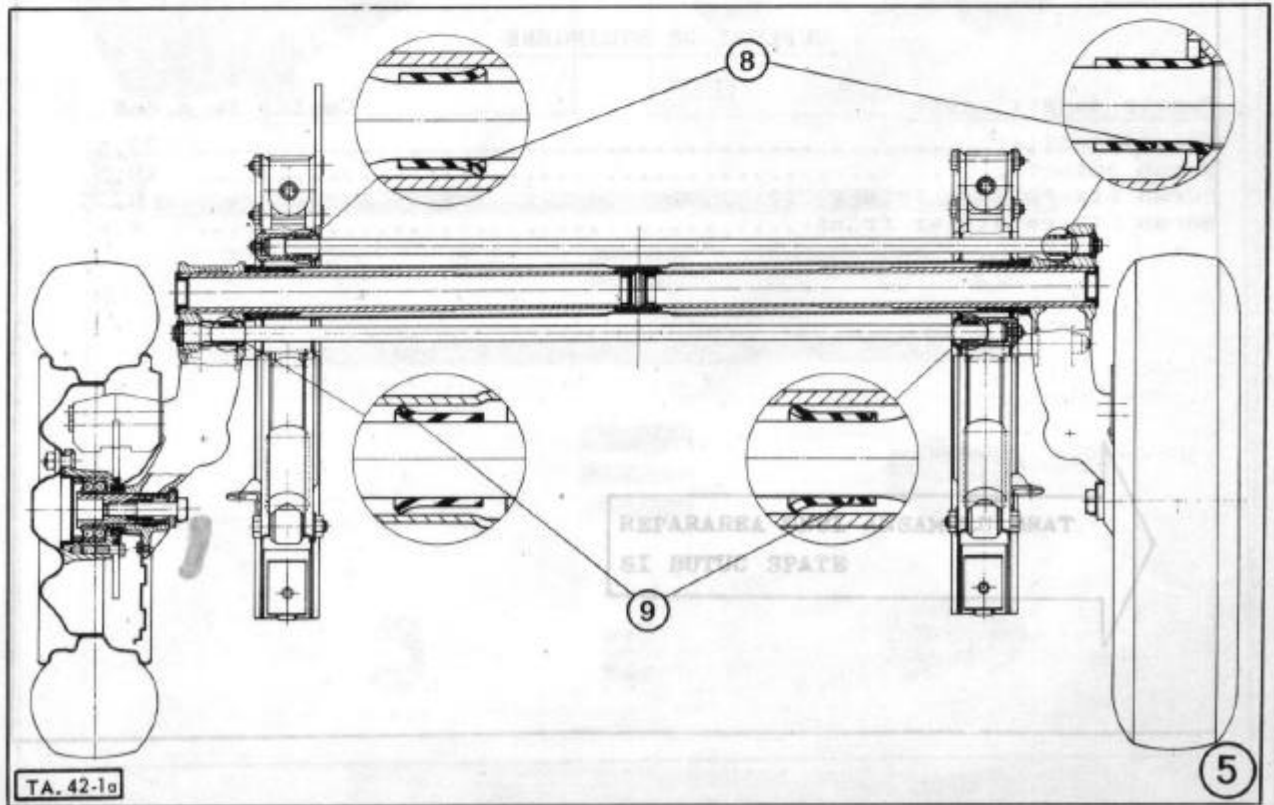
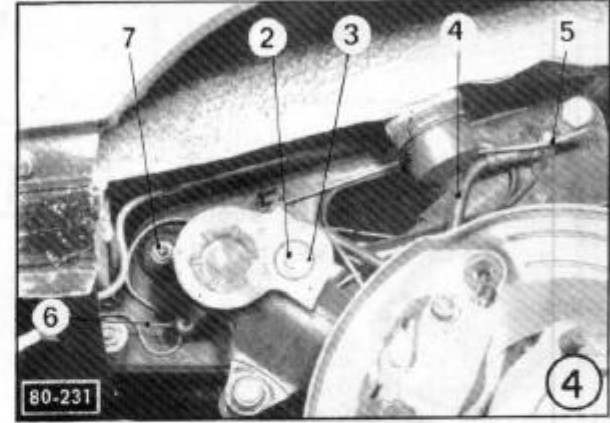
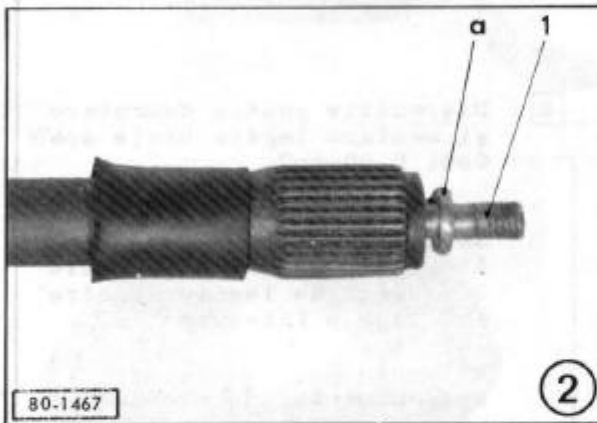
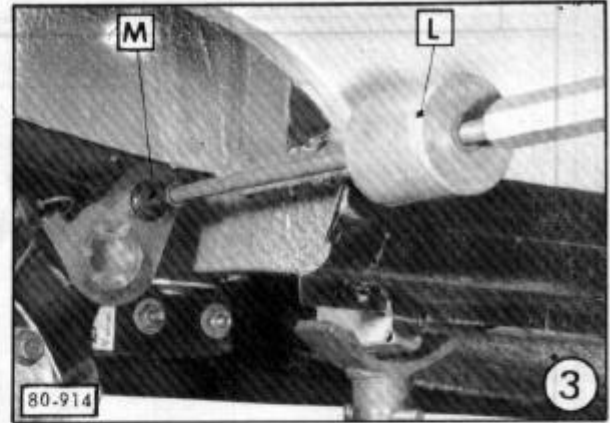
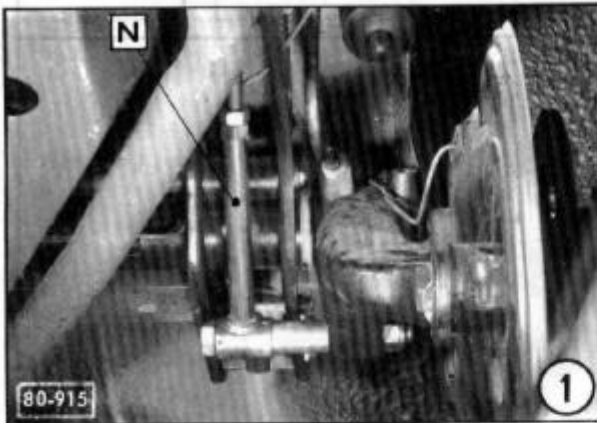
Se strînge piulița pînă ce calele [O] rămîn libere și fără joc.

Se demontează dispozitivul, fără calele [O]

Se montează obturatoarele de etanșare centrale cu ajutorul dornului J din ansamblul [A] respectînd o cotă de adîncime de 500 mm.

Se montează obturatoarele exterioare.

10	Op. nr. TA. 322-1	DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI BRAT PUNTE SPATE	OLTCIT TA
<p>Montarea barelor de torsiune: fig. ① ② ③ ④ și ⑤</p> <p>Se montează dispozitivele N Cod: D.00-412 (reglare la o distanță între axe de 337 mm).</p> <p>b) Pregătirea barelor de torsiune: Se introduc garnituri de etanșare noi (8) și (9) pe bare. Se înșurubează șurubul (1) până ce gulerul "a" se sprijină pe bară. Se ung canelurile cu vaselină SI 33</p> <p>c) Se poziționează bara în fixările ei respectând reperele făcute la demontare Se introduce complet bara cu ajutorul dispozitivelor M L Cod: D.00-408 și L Cod: D.00-601</p> <p>d) Se montează: Pe brațe: - căpăcelul (3) (umplut cu vaselină SI33) - șurubul (2) se strânge cu: 2,4 m.daN Pe punte - piulița (7) (după ce a fost luat jocul barei prin deșurubarea șurubului (1) până ce gulerul se sprijină pe punte) Se strânge cu: 1,5 m.daN</p> <p>e) Se montează la fel cealaltă bară</p> <p>f) Se introduc în fixările barelor garniturile de etanșare (8) și (9) (se umplu înainte locașurile cu vaselină SI 33)</p> <p>Se demontează dispozitivele M L și calele O Cod: D.00-409.</p> <p>Montarea amortizoarelor fig. ① și ④</p> <p>Se demontează dispozitivele N Se introduc amortizoarele prin partea de jos. Se strâng piulițele șuruburilor de fixare superioară cu: 11,3 m daN.</p> <p>Se cuplează: fig. ④</p> <ul style="list-style-type: none"> - conducta (5) - racordul de frână (4) - resortul (6) de comandă al limitatorului (partea stângă). <p>Se montează:</p> <ul style="list-style-type: none"> - roțile - piulițele roților - Se lasă autoturismul pe sol: - Se strâng piulițele roților cu: 5 m.daN. - Se cuplează fixările inferioare ale amortizoarelor și se strâng cu 11,3 m.daN (Nu uitați bușele distanțiere) <p>Se controlează înălțimile spate. (Vezi Op. TA. 430-0)</p> <p>Se face purjarea frânelor (Vezi Op. TA. 453-0).</p>			



2	Op. nr. TA. 422-3 Op. nr. TA. 422-3	REPARAREA UNUI ANSAMBLU BRAT SI BUTUC SPATE	OLT CIT
			TA

S. D. V. - uri SPECIALE

A : Dispozitiv pentru demontare și montare rulmenți bucuc față și spate.

Cod: D.00-403

Se utilizează:

A : Dorn

B : Bucșă de sprijin

C : Bucșă

C : Bucșă pentru montare tub suport braț spate (2buc).

Cod: D.00-410

D : Cale pentru reglajul lateral punte spate.

Cod: D.00-409

E : Dispozitiv pentru demontare și montare lagăre brațe spate

Cod: D.00-407

B : Cheie cu pinteni pentru bucșă-piuliță butuc spate.

Cod: S.00-402

Se utilizează:

A : Piulițe și tije filetate

B : Bucșă de legătură între tijele filetate

C : Dorn

D : Dorn

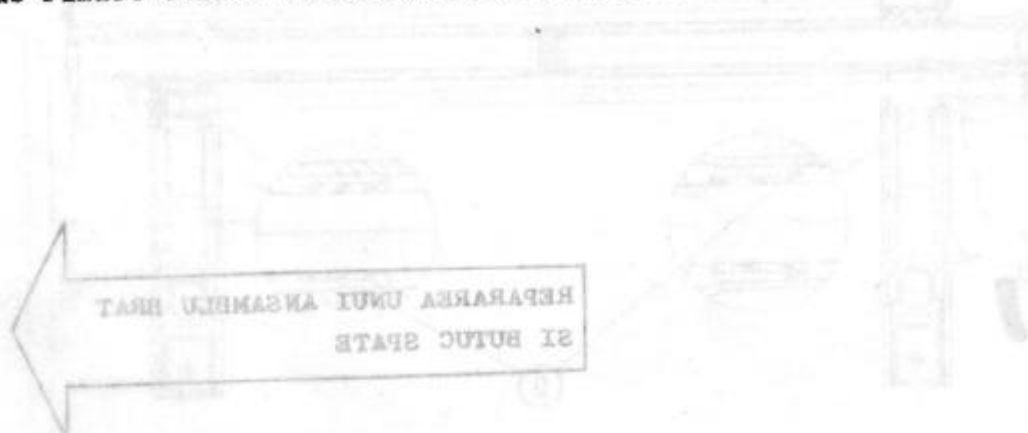
E : Rulmentul de presiune

CUPLURI DE STRINGERE

Puncte de strângere:

Cuplul în m. daN

Bucșă-piuliță:	37,5
Surub butuc:	19,5
Surub fixare disc frână:	4,75
Surub fixare etrier frână:	4,0



OLT CIT

REPARAREA UNUI ANSAMBLU BRAT SI BUTUC SPATE

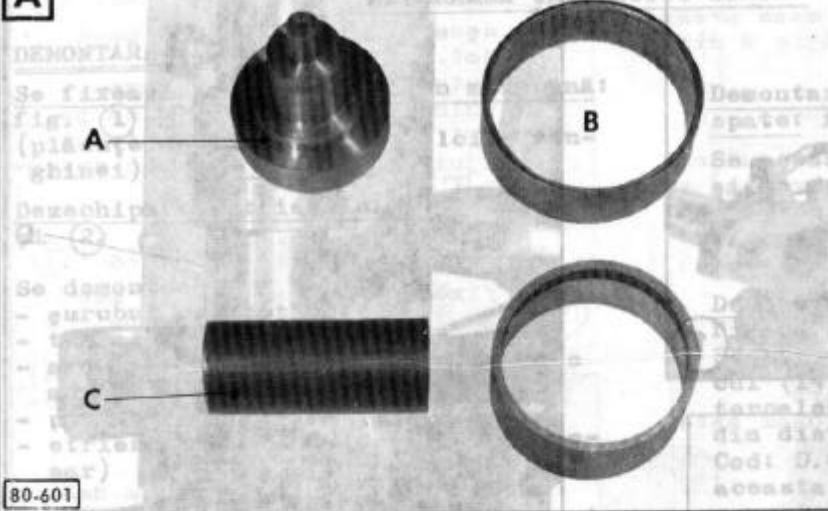
Op. nr. TA. 422-3 5

OLT CIT TA

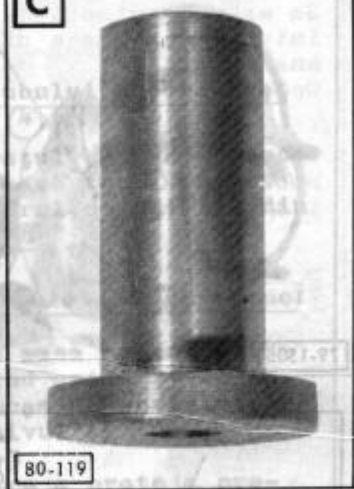
Op. nr. TA. 422-3

3

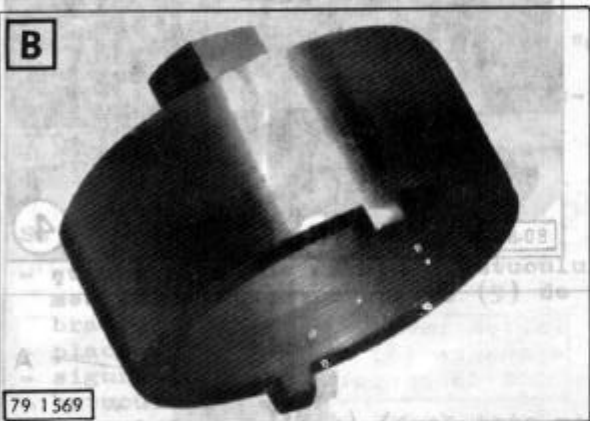
A



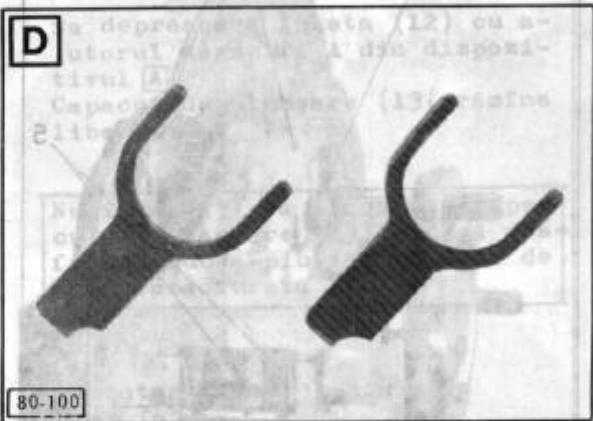
C



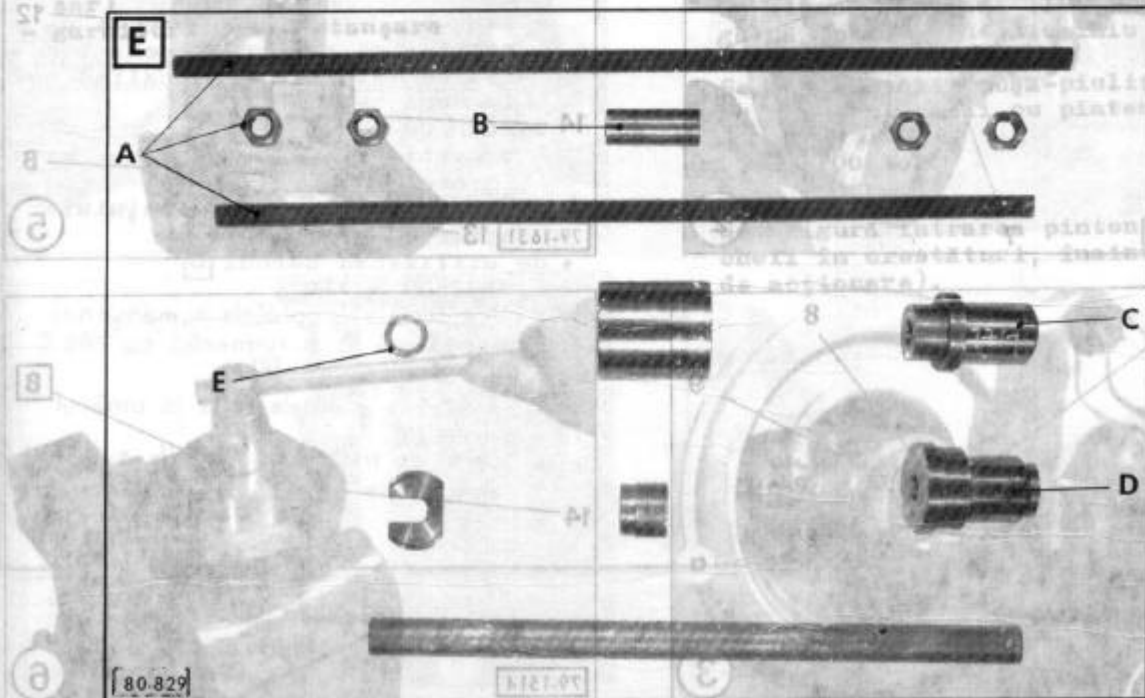
B



D



E



2

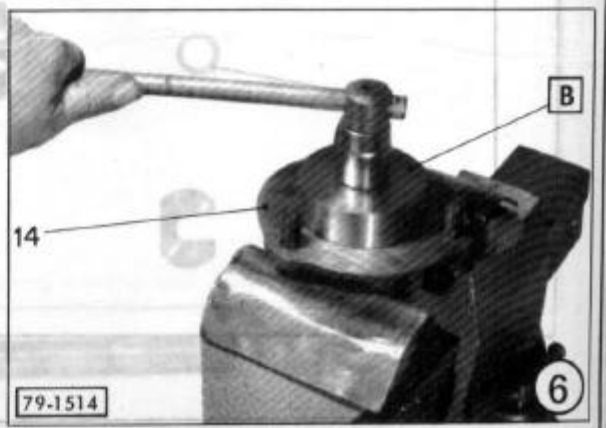
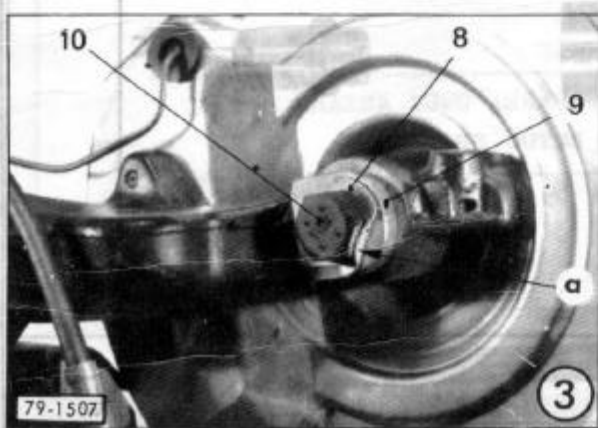
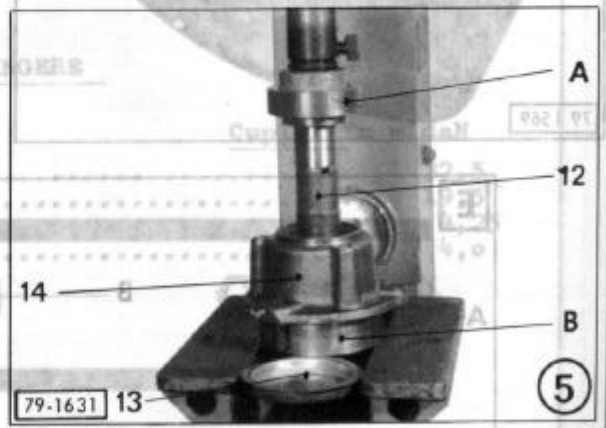
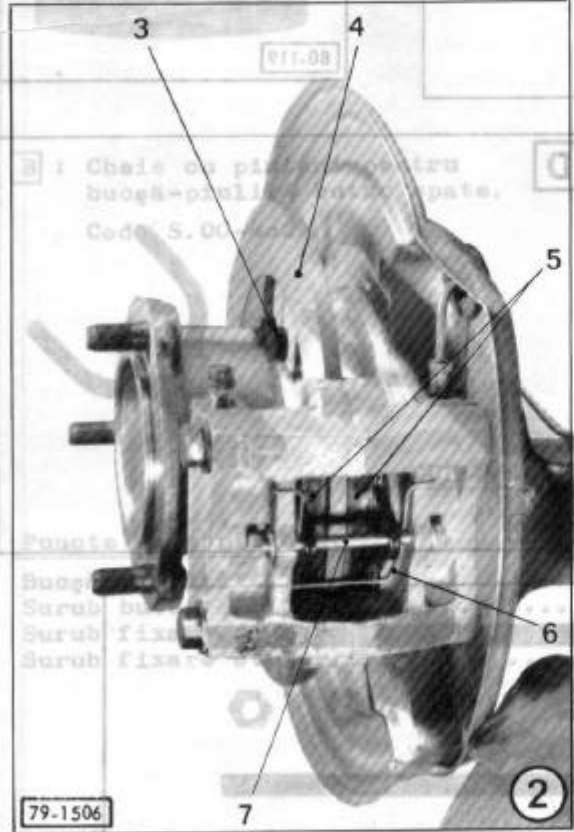
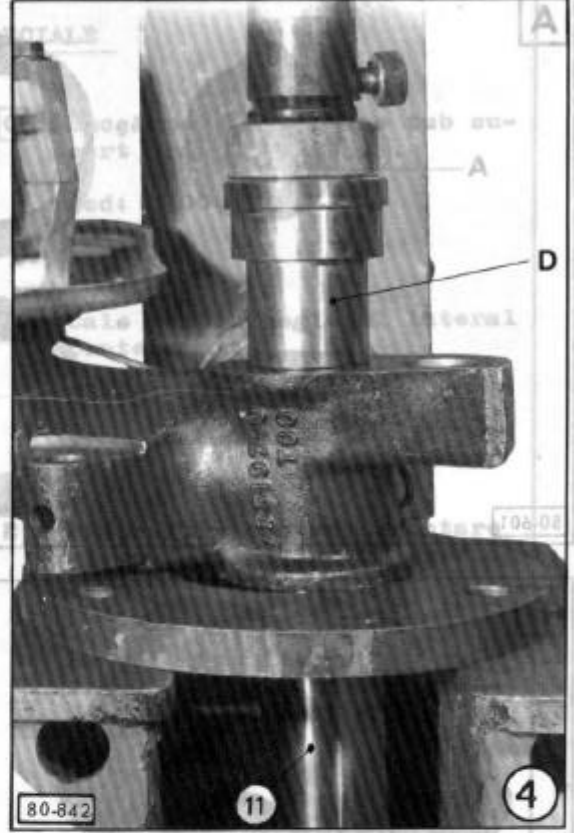
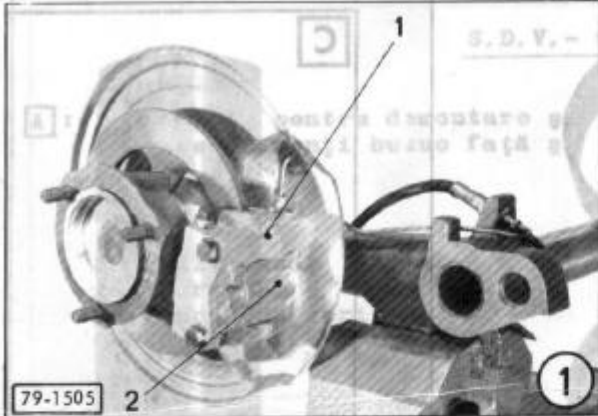
Op. nr. TA. 422-3

REPARAREA UNUI ANSAMBLU BRAT SI REPARAREA UNUI ANSAMBLU BRAT SI BUTUC SPATE

TA
OLT CIT TA

14

Op. nr. TA. 422-3



REPARAREA UNUI BUTUC SPATE

DEMONTARE

Se fixează brațul punții în menghină: fig. ① (plăcuțe de aluminiu pe fălcile menghinei)

Dezechiparea etrierului (1): fig. 1 și ②

- Se demontează:
- șurubul de menținere (7)
 - tabla de protecție (2)
 - arcul (6) (se reperează sensul de montare).
 - plăcuțele de frână (5).
 - etrierul de frână (dacă este necesar)

Demontarea butucului: fig. ② ③ și ⑤

Se desface siguranța șurubului în "a"
Se deșurubează șuruburile (3) de fixare a discului pe butuc (dacă etrierul nu a fost demontat).

Se demontează:

- șurubul (10) de fixare a butucului menținând placa de oprire (9) de pe braț.
- placa de oprire (9)
- siguranța (8)
- butucul (14)
- discul de frână (4) (dacă este necesar)
- garniturile de etanșare

Demontarea tubului suport braț spate: fig. ④

Se așează brațul pe masa presei și se depresează tubul suport (11) cu ajutorul dornului D din dispozitivul E.
Cod: D.00-407

Demontarea fuzetei din butuc: fig. 5

Se așează pe masa presei butucul (14) avînd grijă să se intercaleze bucașa de sprijin B din dispozitivul A.
Cod: D.00-403
aceasta pentru a proteja prezoanele roții.

Se depresează fuzeta (12) cu ajutorul dornului A din dispozitivul A.
Capacul de etanșare (13) rămîne liber.

Nu încercați să demontați capacul de etanșare (13) sau să desfaceți bucașa-piuliță înainte de a demonta fuzeta (12).

Demontarea bucașei-piuliță: fig. ⑥

Se fixează butucul (14) în menghină (plăcuțe de aluminiu pe fălcile menghinei)
Se deșurubează bucașa-piuliță cu ajutorul cheii cu pinteni B
Cod: S.00-402

Se asigură intrarea pintenilor cheii în creștături, înainte de acționare).



Demontarea rulmentului (3): fig. (1) și (2)

Se așează butucul (1) pe masa presei intercalînd bucșa de sprijin B din ansamblul [A].

Cod: D.00-403

Se depresează rulmentul cu ajutorul bucșei C din ansamblul [A] presînd pe inelul interior în "b".

Se demontează: fig. (3) și (4)

- capacul (2) al butucului,
- garnitura (8) de etanșare
- manșeta deflector (7) (dacă este necesar).

MONTARE

Se montează capacul de sprijin (2) pe butuc, unșînd cu vaselină ușor fața interioară a capacului.

Montarea rulmentului pe fuzeta butucului: fig. (5)

Se montează rulmentul (3) pe fuzeta (5) cu ajutorul bucșei C din dispozitivul [A] la presă.

Atunci cînd se introduce rulmentul (3) pe fuzetă, trebuie avut grijă să nu cadă bilele

Montarea ansamblului rulment (3) și fuzeta (5) în butuc: fig. (6)

Se așează butucul (1) pe masa presei.

Se introduce ansamblul fuzetă-rulment în butuc presînd pe inelul exterior al rulmentului cu ajutorul dornului A din ansamblul [A].

Montarea bucșei-piuliță fig. (7)

Se fixează butucul (1) în menghină (plăci de aluminiu pe fălci).

Se înșurubează bucșa-piuliță (4) (fața și fieltul unse) cu ajutorul cheii [B].

Cod: S.00-402.

Cuplul de stringere 37,5 m. daN (cheie dinamometrică).

Se montează discul de frînă (dacă etrierul a fost demontat).

Montarea capacului de etanșare (6): fig. (8)

Se aduce capacul de etanșare (6) în sprijin pe bucșa-piuliță cu ajutorul unei prese și a dornului A din ansamblul [A].

Partea rabătută a capacului de etanșare (6) nu trebuie să fie împită de corpul butucului.

Se montează pe braț: fig. (4) (9) și (10).

- manșeta deflector (7) dacă este necesar se asigură poziționarea sa laterală intercalînd cele două cale [D].

Cod: D.00-409

- o garnitură (8) nouă buza sa în prealabil unșă.

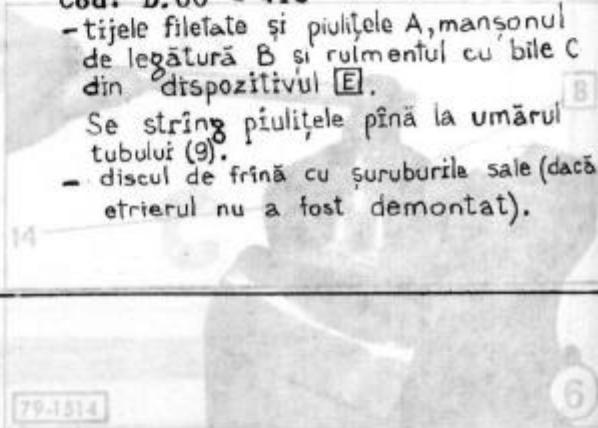
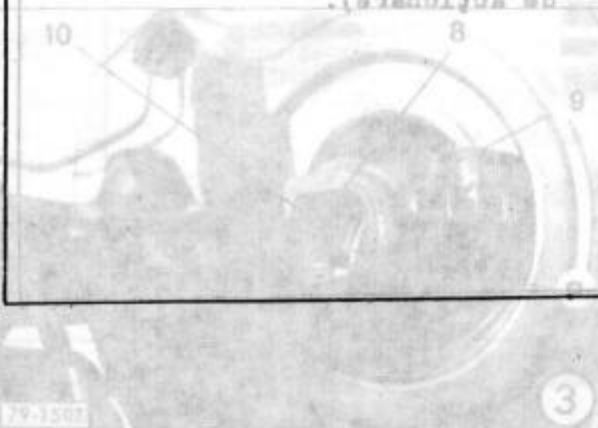
- tubul (9) suport al brațului spate.

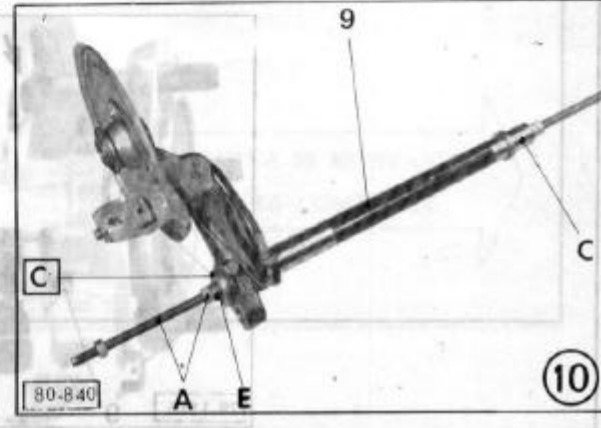
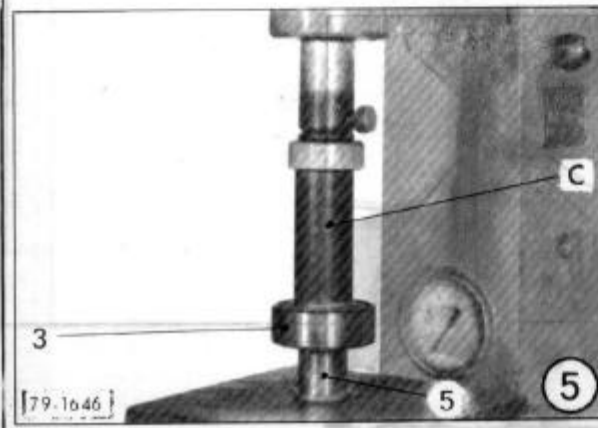
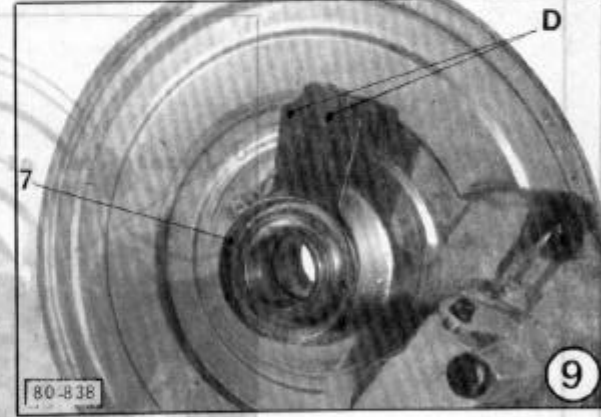
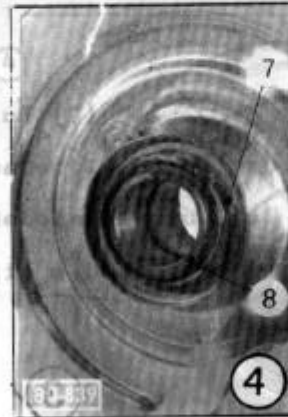
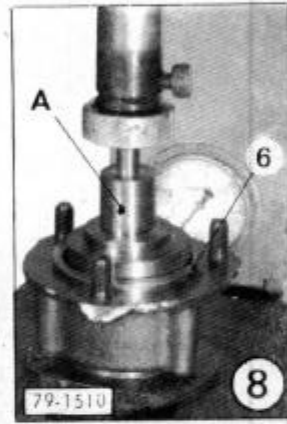
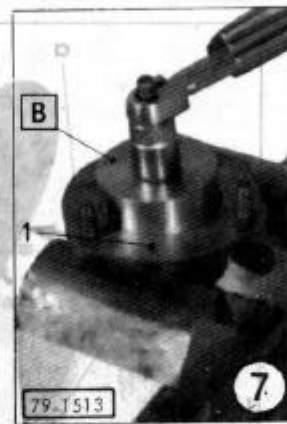
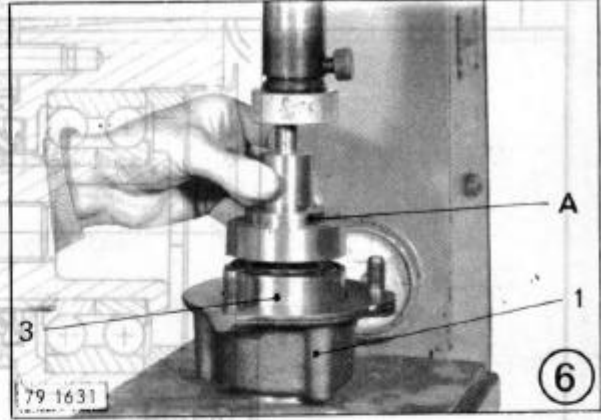
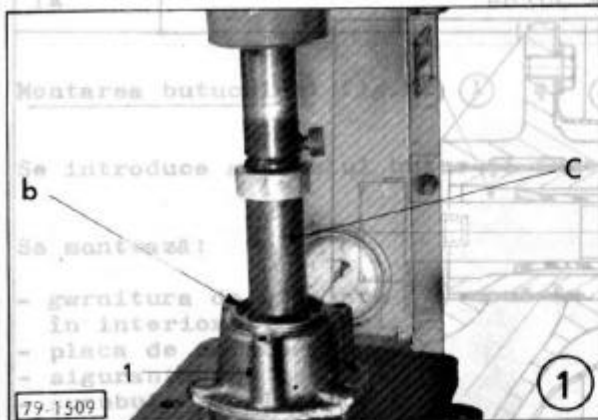
Se utilizează dornul [C]
Cod: D.00 - 410

- tijele filetate și piulițele A, manșonul de legătură B și rulmentul cu bile C din dispozitivul [E].

Se strîng piulițele pînă la umărul tubului (9).

- discul de frînă cu șuruburile sale (dacă etrierul nu a fost demontat).





Op. nr. TA. 422-3
Op. nr. TA. 422-3

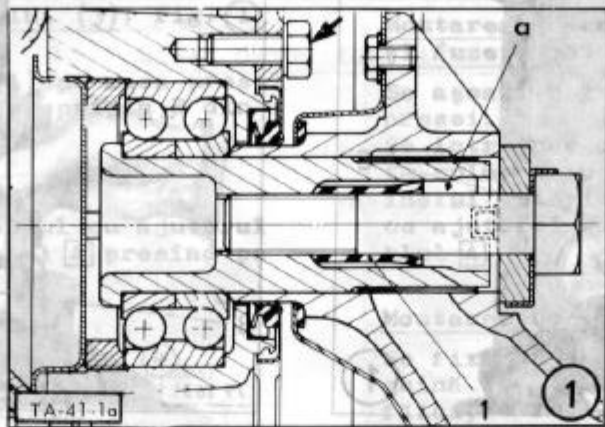
REPARAREA UNUI ANSAMBLU BRAT SI
REPARAREA UNUI ANSAMBLU BRAT
SI BUTUC SPATE

TA
TA
OLCIT TA

Demon
si
Se ay
inter
atmen
Codr

A
Se de
buce
inbli

8

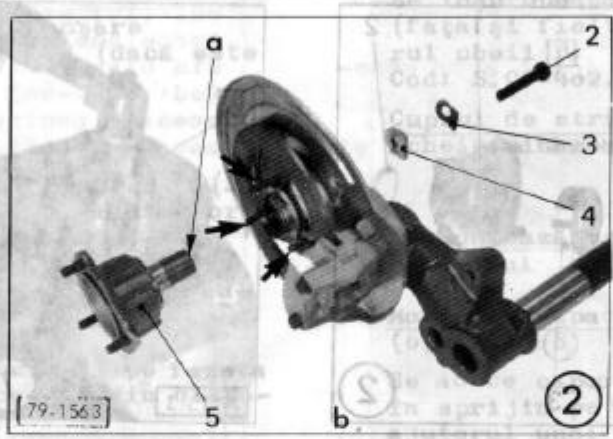


ruiment (3)
vo: fig. (6)
) pe masa
tul fuse-
presind pe
ruimentului
A din ansam-

(7)
in pen-

(8) d
A

8

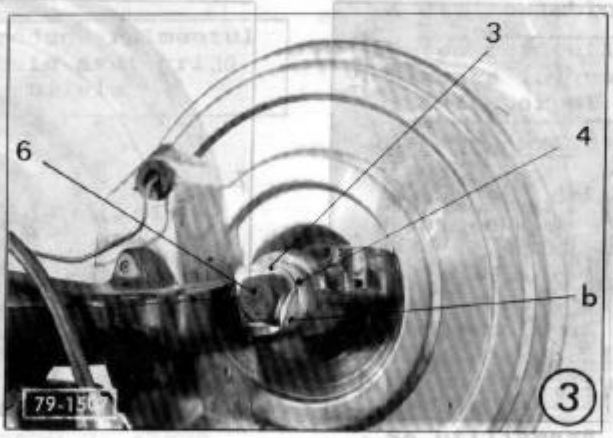


ruiment (4)
no) cu ajuto-

Cu de strangere 32,5 m.dan
de strangere (6)
Bucura-ului a lot.01

d
e

e

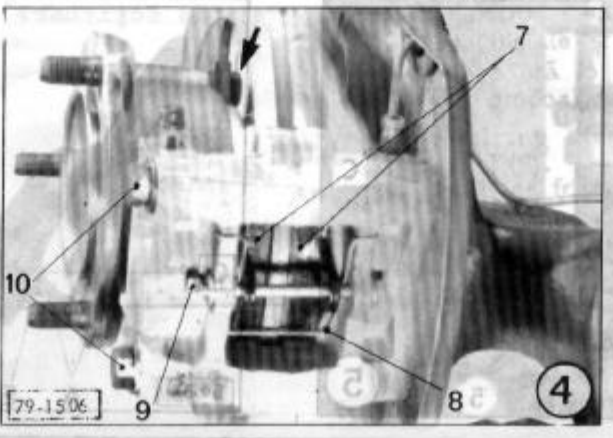


a capacitat
treburi
toaru

poz.
ca.1
i brațului
1988 08

e

01



ulile A, mansonul
ruimentul cu bile C
E.
pina la umărul
surubarile sale (dac
demonlat).

3
[anar. v.]

OLT CIT	REPARAREA UNUI ANSAMBLU BRAT SI	Op. nr. TA. 422-3	9
TA	BUTUC SPATE		

Montarea butucului: fig. ② ① și ③

Se introduce ansamblul butuc și fuzetă (5) pe braț.

Se montează:

- garnitura de etanșare (1) nouă în "a" în interiorul fuzetei,
- placa de oprire (4)
- siguranța (3)
- șurubul (6) al butucului

Cuplul de strângere: 19,5 m.daN (cheie dinamometrică)

Se rabate siguranța (3) în "b" cu o sculă fără muchii.

Fixarea discului de frână pe butuc: fig.

② și ④

Se strâng șuruburile (— — —) cu: 4,75 m.daN

Se montează etrierul de frână: fig. 4 (dacă este necesar)

Se strâng șuruburile (10) cu: 4 m.daN.

Se strânge racordul conductei de alimentare cu: 0,9 m.daN

Se montează: fig. ④

- plăcuțele de frână (7)
- arcul (8) (se respectă sensul reperat la demontare)
- șurubul (9) rondellele și piulița
- tabla de protecție a plăcuțelor

DEMONTAREA SI MONTAREA
PUNTI SPATE COMPLETE

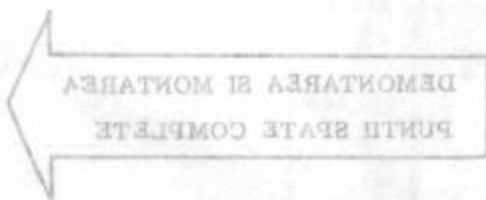
2	Op. nr. TA. 424-1	DEMONTAREA SI MONTAREA PUNTII SPATE COMPLETE	TITLUL OLTCIT
			AI TA

S. D. V. -uri SPECIALE

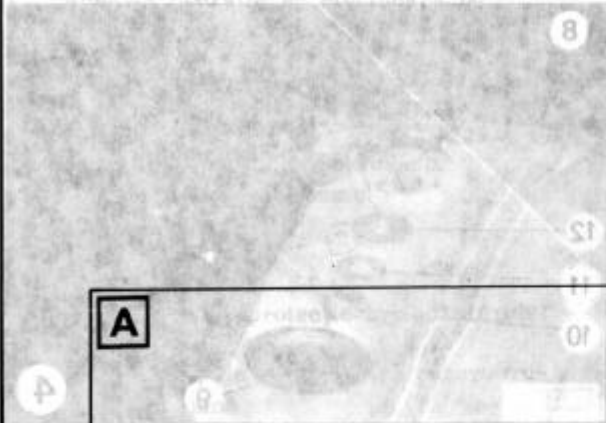
A: Traversă pentru ridicarea autoturismului
de spate
Cod: D.00-505

CUPLURI DE STRINGERE

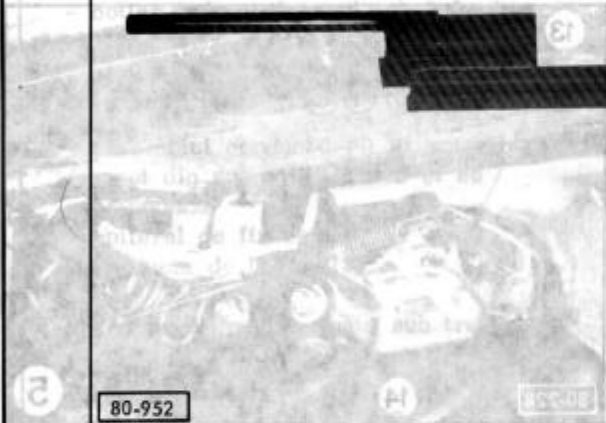
Cupluri de strângere recomandate:	Cuplul în m. daN.
Piuliță de fixare față a punții spate.	10,5
Piuliță de fixare spate a punții spate.	4,8
Piuliță de strângere a tamponelor limitatoare pe punte.	2,5



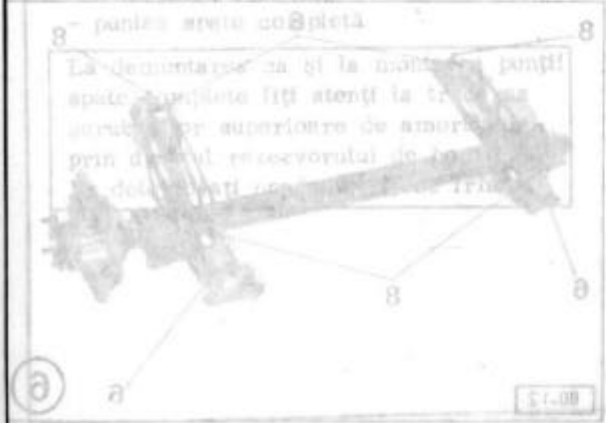
DEMONTARE



Se demontează:



Se demontează fig. (4) și (5)
- obturatorul (9)
- cele patru piulițe (10) și gașbele (11)
- cele trei cașe (12)

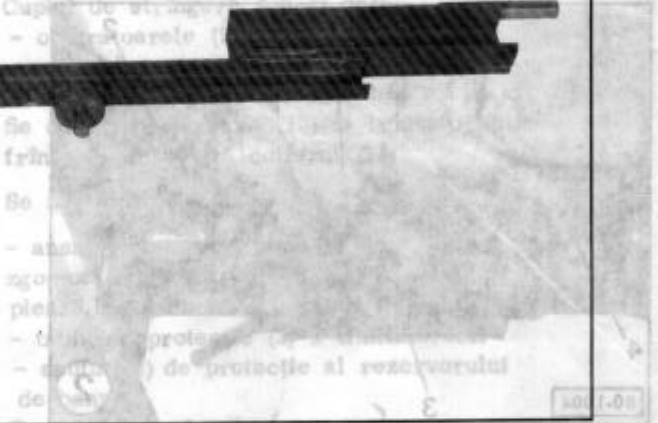


La demontarea și la montarea punții
spate, trebuie să se acorde atenție la
scara de măsurare superioară de amare
prin care se verifică poziția
de montare a punții față de
tracțiune.

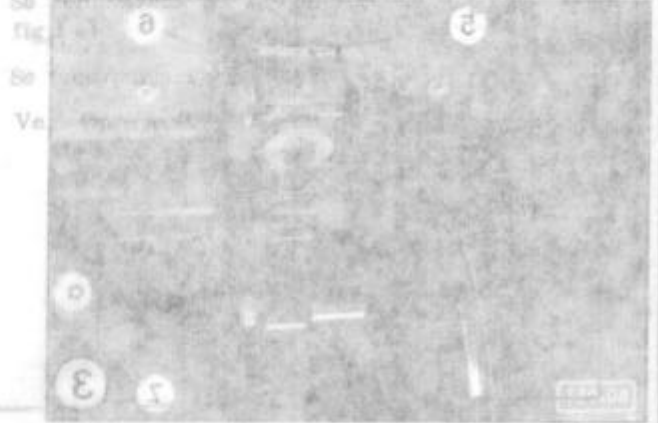
MONTARE



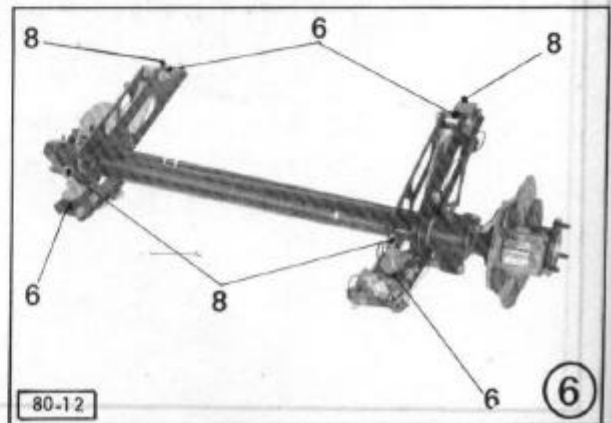
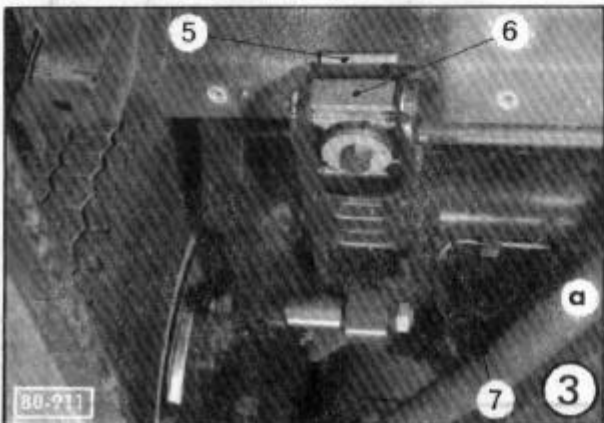
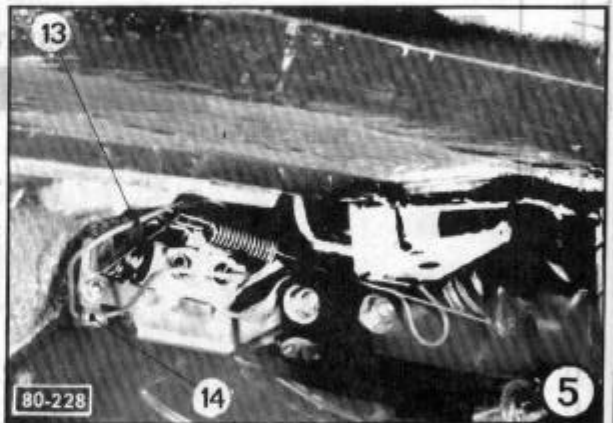
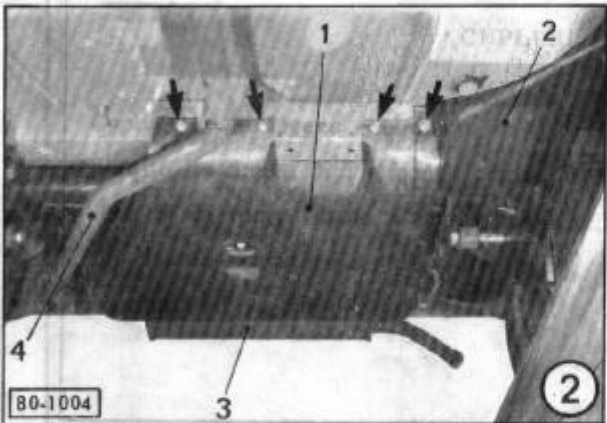
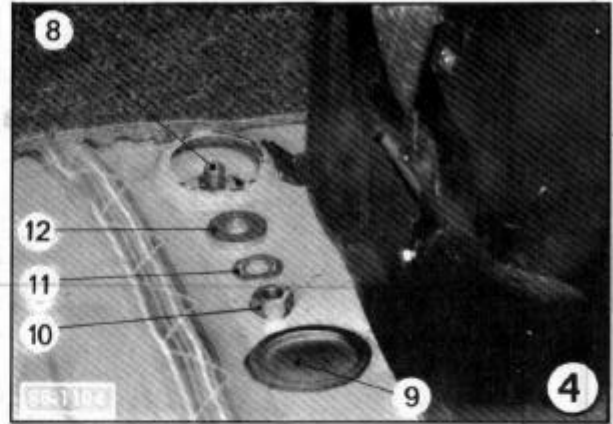
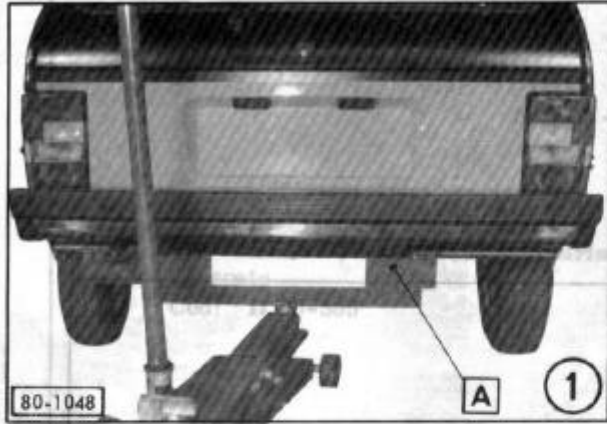
Cupul de strângere 10.5 m.daN
- piulițele de fixare spate



Se lasă autocurismul pe roți:
Se strâng piulițele roților cu 5 m.daN.



PUNȚII SPATE COMPLETE



OLTCIT	DEMONTAREA SI MONTAREA	Op. nr. TA. 424-1	5
TA	PUNȚII SPATE COMPLETE		

DEMONTARE

Această operație se efectuează pe un elevator sau un canal.

Se utilizează pentru ridicarea autoturismului, traversa de ridicare A
Cod: D.00-505.

Se slăbesc piulițele roților spate.
Se suspendă autoturismul

Se demontează: fig. ②

- roțile
- tabla (2) de protecție a limitatorului de frînare
- scutul (1) de protecție al rezervorului de benzină

Demontare instalație evacuare spate:
fig. ②

Se demontează:

- colierul de cuplare al tobei de dentă cu conducta Y.

Se decuplează: fig. ② ③ ⑤ și ⑥

- ansamblul conductă (4) și amortizor zgomot din suportii elastici și se demontează
- colierul de fixare (14)
- conducta de frână (13)

Se suspendă puntea spate sub traversă în "a" atenție la conducta de frână (7):
fig. ③

Se degajează covorul spate.

Se demontează fig. ④ și ⑥

- obturatoarele (9)
- cele patru piulițe (10) și șaibe (11)
- cele patru cale (12)
- puntea spate completă

La demontarea ca și la montarea punții spate complete fiți atenți la trecerea șuruburilor superioare de amortizor prin dreptul rezervorului de benzină. Nu deteriorați conducta (7) de frână.

MONTARE

Înainte de montarea punții spate complete (dacă este necesar) se schimbă suportii elastici (6). Se asigură prezența cailor (5) (se rabat în sus): fig. ③

Se cuplează puntea pe caroserie ghidând cele patru prezoane (8): fig. ⑥ în orificiile lor.

Se suspendă puntea spate în "a" pentru a o menține în poziție.

Se montează: fig. ③ ④ și ⑤

- calele (12) și șaibe (11)
- piulițele (10) de fixare față

Cuplul de strângere 10.5 m.daN

- piulițele de fixare spate

Cuplul de strângere 4,8 m.daN

- obturatoarele (9)
- covorul spate

Se retrage susținerea punții din "a"
Se cuplează conducta (13) la limitatorul de frână și se fixează colierul (14).

Se montează: fig. ②

- ansamblul conducta (4) și amortizorul zgomot (3) în suportii elastici și se cuplează la partea față

- tabla de protecție (2) a limitatorului
- scutul, (1) de protecție al rezervorului de benzină

Se strâng șuruburile (→)

- roțile

Se lasă autoturismul pe roți:

Se strâng piulițele roților cu 5 m.daN.

Se demontează traversa de ridicare A
fig. ①

Se face purjarea frînelor:

Vezi Op. TA. 453-0).

2	Op. nr. TA 430-00 TA 430-00	CARACTERISTICI SI PUNCTE PARTICULARE ALE SUSPENSIEI	"OMTCIT" TA II
---	--------------------------------	--	----------------------

SUSPENSIE FATA

I - CARACTERISTICI

Suspensie cu roți independente, asigurată prin două bare de torsiune plasate longitudinal și legate printr-o lamă de flexiune prin intermediul suporturilor.

Amortizoare hidraulice cu dublu efect, fixate de brațul superior de o parte și de brațul inferior de cealaltă parte, completând suspensia.

II - PUNCTE PARTICULARE

Bare de torsiune

<u>Partea de fixare</u>	<u>Numărul de caneluri</u>
în braț	30
în suport pe lamă	32

	<u>TA 1</u>	<u>TA 2</u>
Diametre	20 mm	21 mm
Reper culoare pe corpul barelor	bara dreapta 1 VERDE bara stînga 2 VERZI	1 ALB 2 ALBE

Lama de flexiune

- Grosime: 10 mm
- Repr: Verde

Lăcărele bratelor inferioare față și fixările spate ale barelor de torsiune: montaj cu reglaj longitudinal: ceea ce permite reglarea unghiului de fugă.

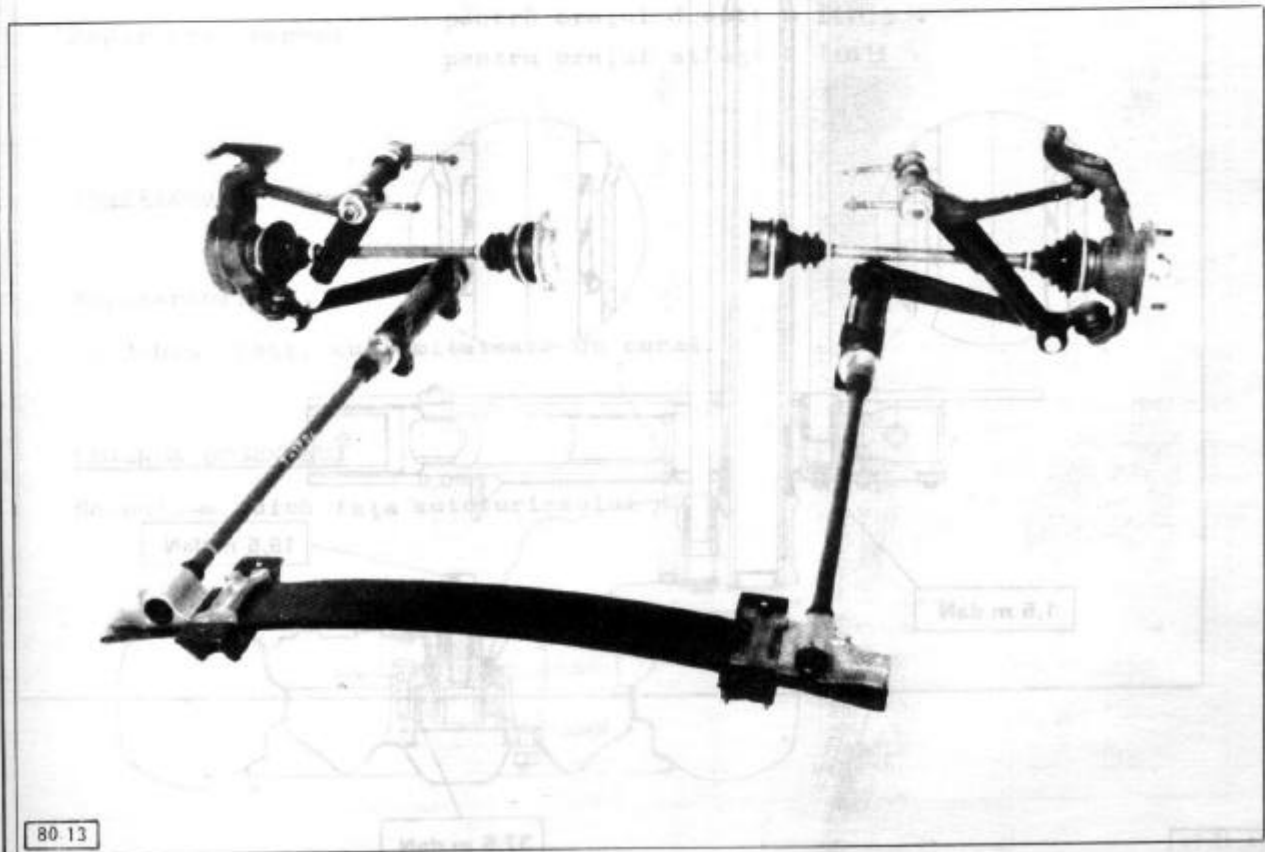
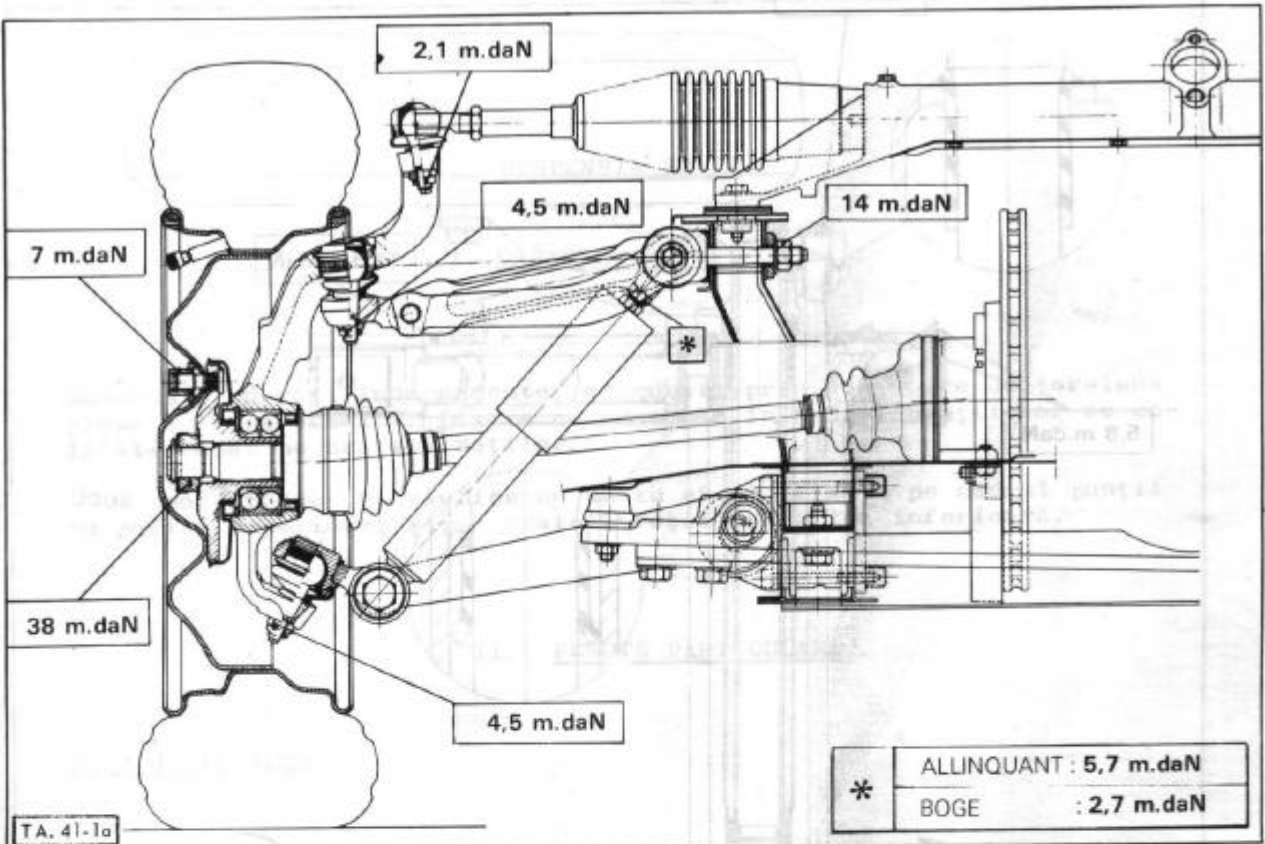
Amortizoare

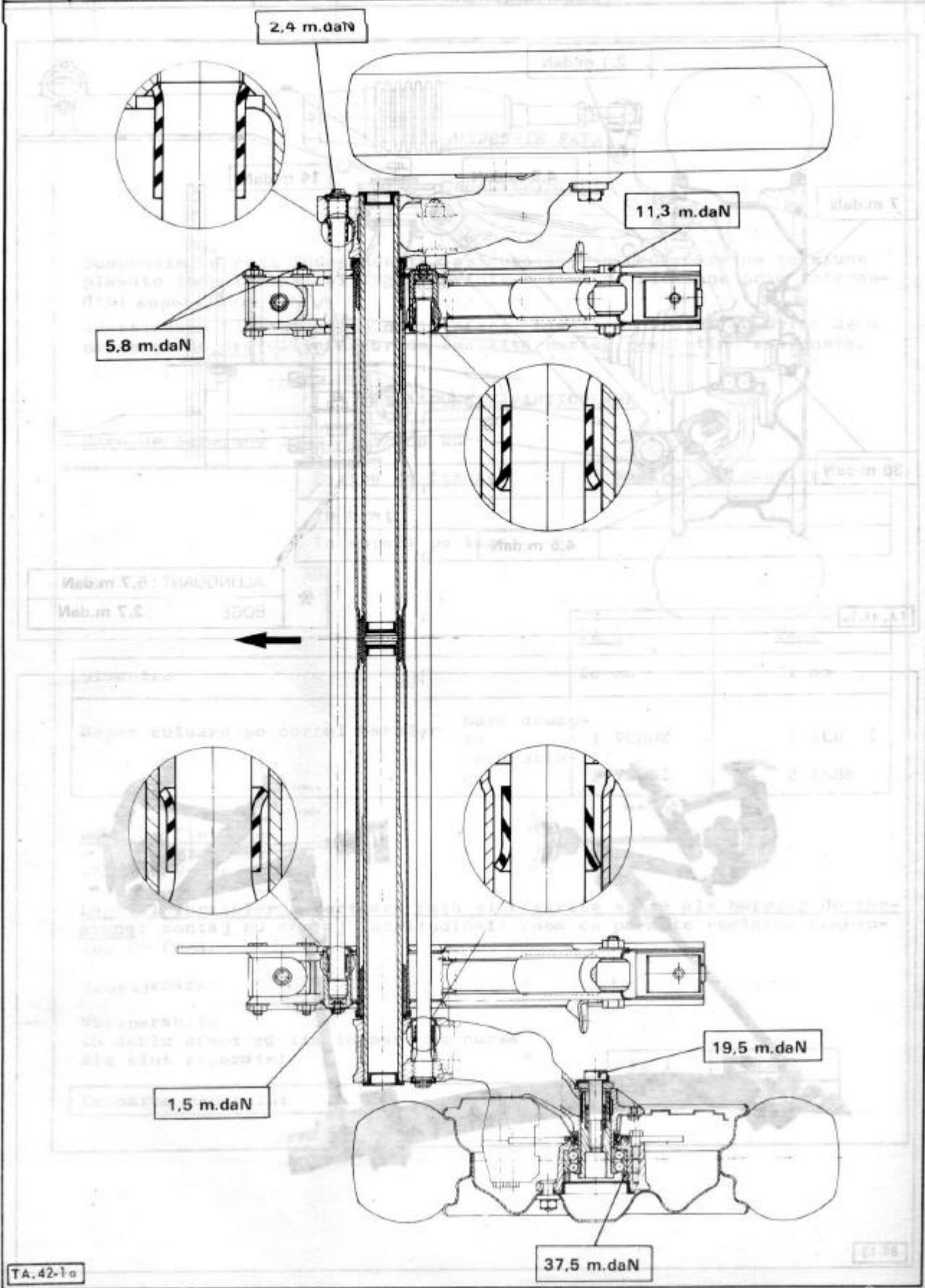
Nereparabile

Cu dublu efect cu limitatoare de cursă

Ele sînt reparate:

	<u>TA 1</u>	<u>TA 2</u>
Culoarea reperului	verde	albastru





"OLTGIT" TA	CARACTERISTICI SI PUNCTE PARTICULARE ALE SUSPENSIEI	Op.nr.TA 430-00 5
----------------	--	-------------------

SUSPENSIE SPATE

SUSPENSIE SPATE

1. CARACTERISTICI

Suspensie cu roți independente, asigurată prin două bare de torsiune plasate transversal și fixate cu un capăt în cadrul punții iar cu celălalt capăt pe brațele roților.

Două amortizoare hidraulice cu dublu efect, fixate pe cadrul punții cu partea superioară și pe brațele roții cu partea inferioară.

II. PUNCTE PARTICULARE

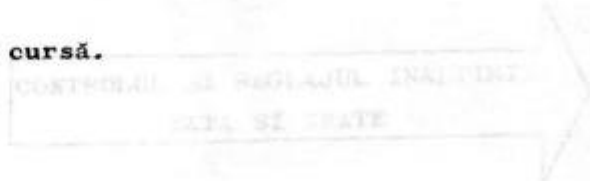
Bare de torsiune

Diametru: 17,9 mm

Reper prin vopsea pentru brațul drept: 0 linie .
 pentru brațul stîng: 2 linii .

Amortizoare:

Nereparabile
Cu dublu efect, cu limitatoare de cursă.



LEGENDA DESENULUI

Săgeata → indică fața autoturismului

CAPITOLUL 4. SUSPENSIE

Nr. operației	Denumirea operației	pag.
TA.430-00	Caracteristici și puncte particulare ale suspensiei.....	363
TA.430-0	Controlul și reglajul înălțimii față și spate.....	369
TA.434-1	Lucrări la organele mecanice ale suspensiei..	381
TA.434-1	Lucrări la suspensie.....	385

2	Op. nr. TA. 430-0	CONTROLUL SI REGLAJUL INALTIMII FATA SI SPATE	OLTCIT TA
---	-------------------	--	--------------

CAPITOLUL 4. SUSPENSIA

S. D. V. -uri SPECIALE

- A** : Tijă reglabilă pentru verificarea înălțimii sub caroserie
- B** : Dispozitiv cu inerție pentru extractoare
Cod. D.00-601
- C** : Dispozitiv pentru demontare și montare cuzineți lagăre brațe spate
Cod: D.00-407
Se utilizează:
A: Tije filetate M 16 și (4) piulițe.
B: Bucșă de legătură a tije-lor filetate
C: Rulment de presiune
D: Dorn pentru montarea obturatoarelor de etanșare a brașelor.
- D** : Dispozitiv pentru demontare bare torsiune spate.
Cod: D.00-408
(se utilizează cu dispozitivul vul B)
- E** : Dispozitiv pentru reglare punte spate.
Cod: D.00-412 (2 buc.)
- F** : Bucșă pentru montare inel rulment cu ace braț inferior față.
Cod: D.00-411
Se utilizează bucșă A
- G** : Cale pentru reglajul lateral punte spate.
Cod: D.00-409 (2 buc.)
- H** : Bucșă pentru montare tub suport braț spate.
Cod: D.00-410
- I** : Traversă pentru ridicarea părții spate a autoturismului.
Cod: D.00-505

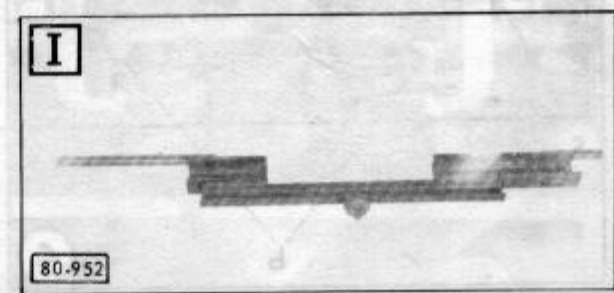
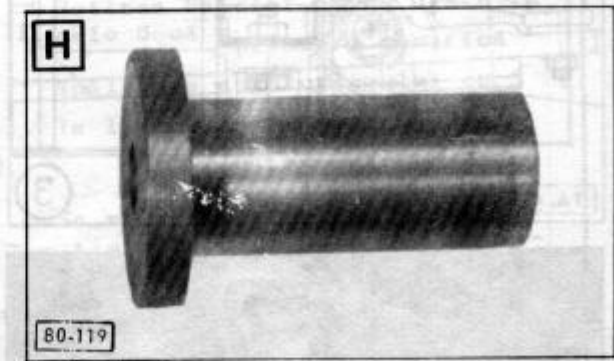
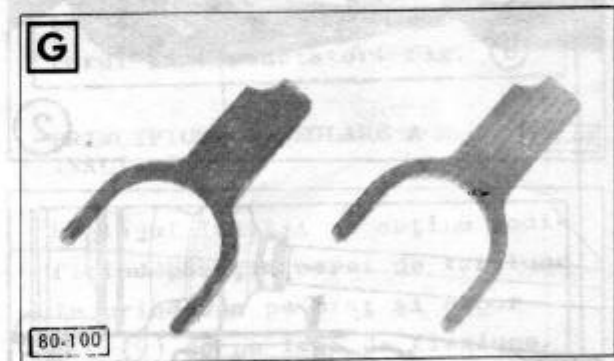
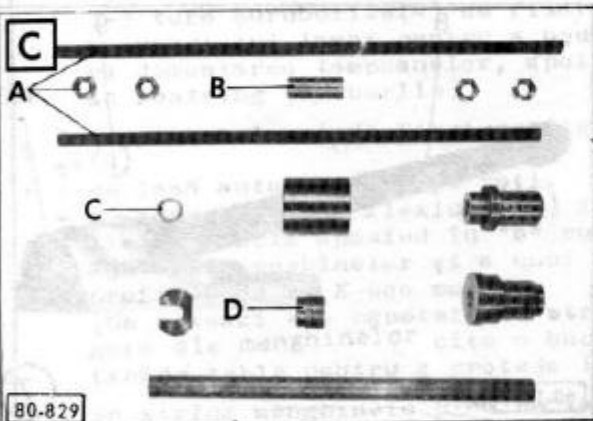
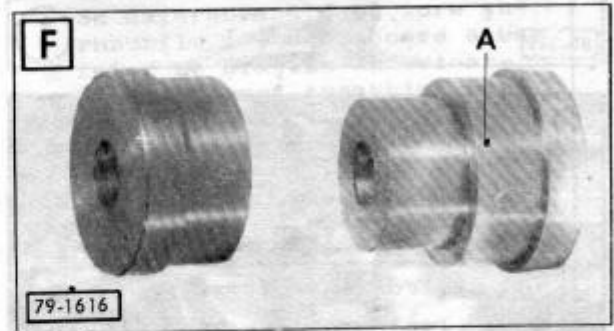
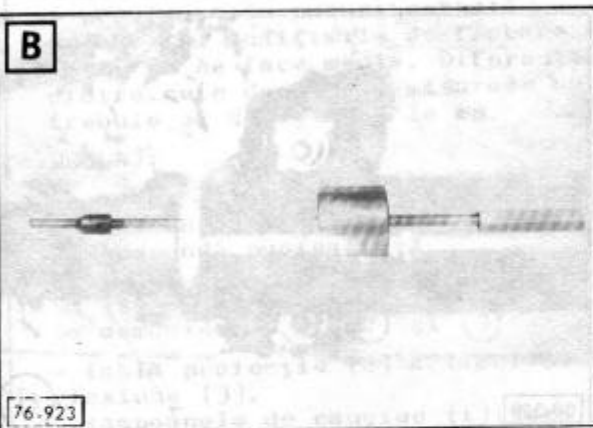
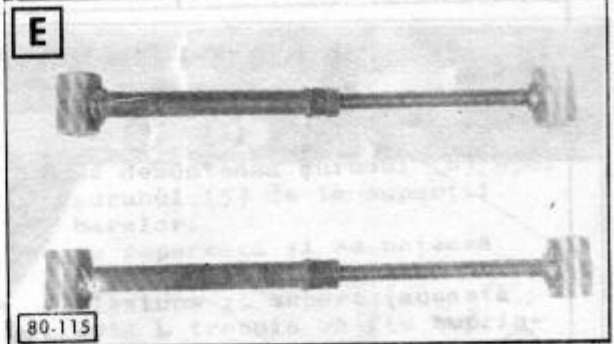
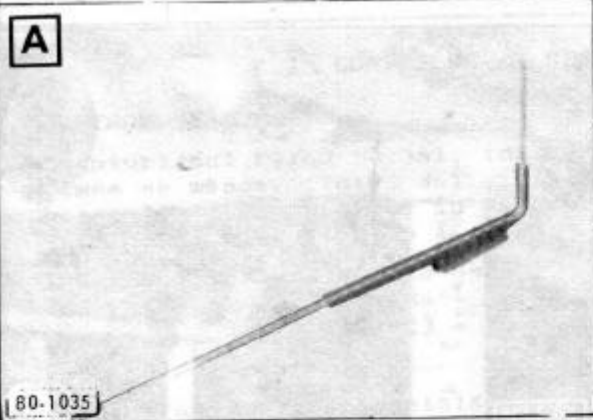
CUPLURI DE STRINGERE

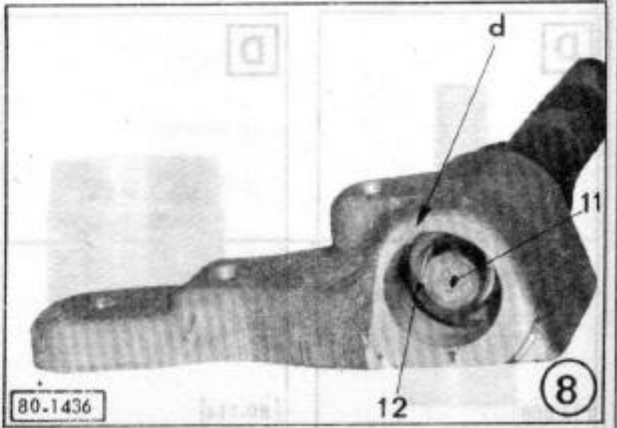
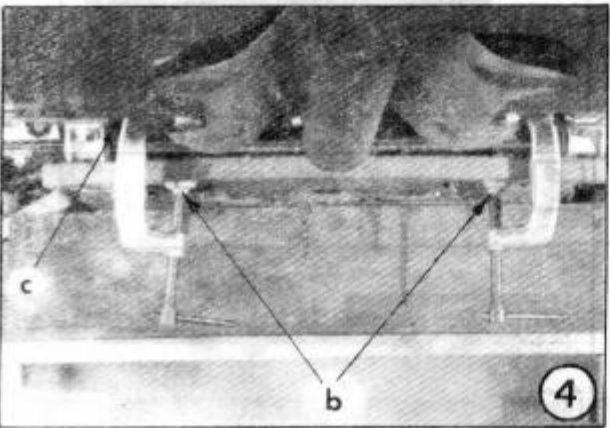
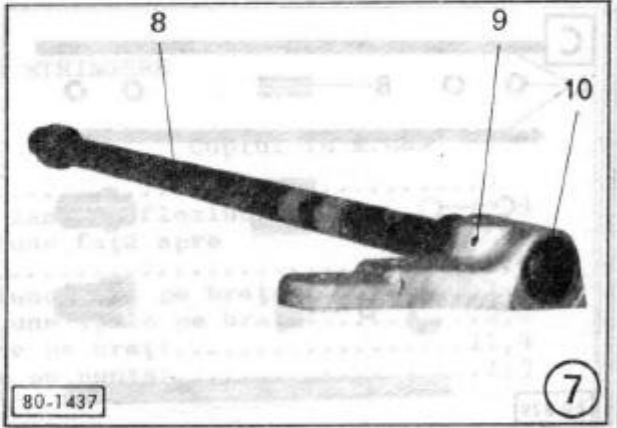
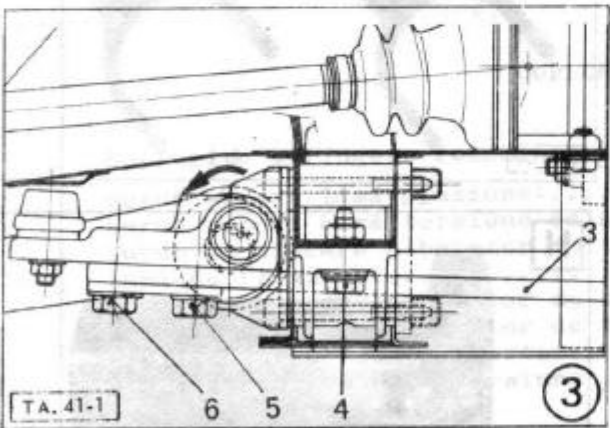
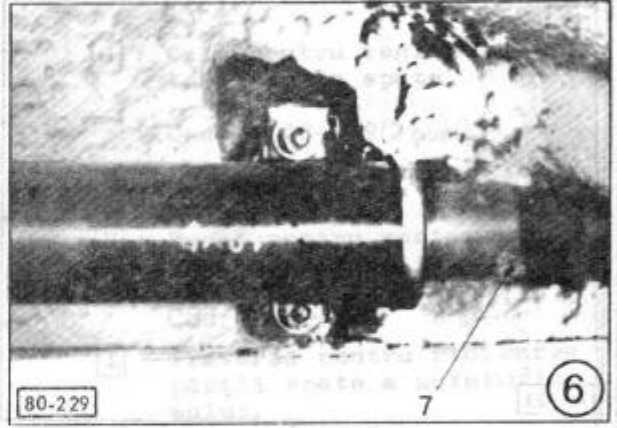
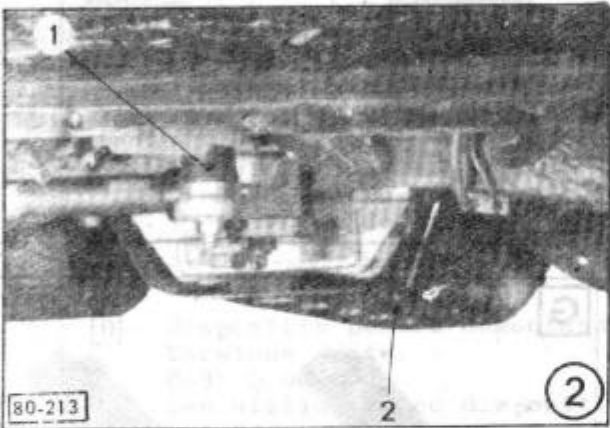
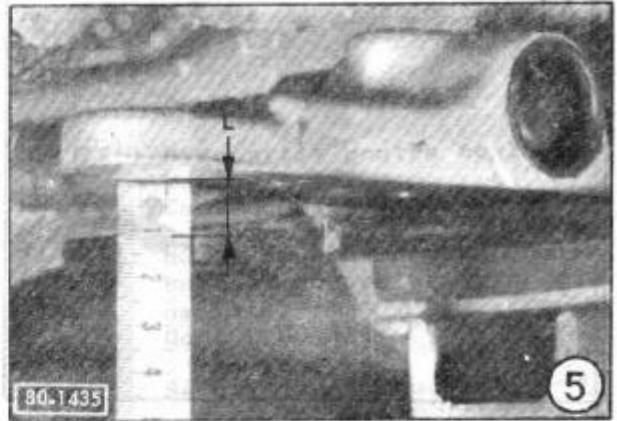
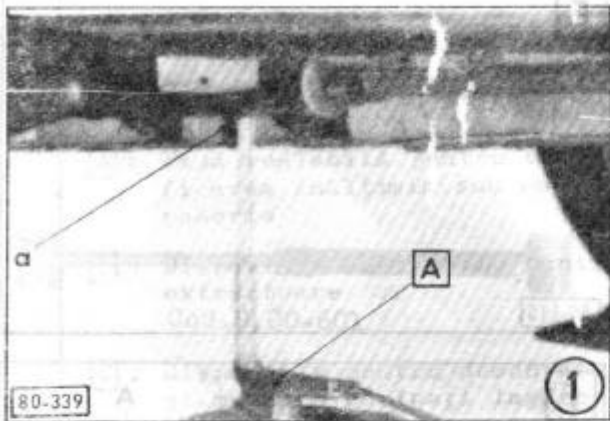
Cuplurile de stringere recomandate:	Cuplul în m. daN
Surub suport lamă flexiune:.....	7
Surub suport bară torsiune față pe lama de flexiune.....	12,8
Surub de blocare a barelor de torsiune față spre lama de flexiune:.....	2,4
Surub de blocare a barelor de torsiune față pe brațe:.....	1
Surub de blocare a barelor de torsiune spate pe brațe:.....	2,2
Piuliță șurub fixare amortizor spate pe braț:.....	11,4
Piuliță blocare bare torsiune spate pe punte:.....	1,3

TA
OLTCIT TA

CONTROLUL ȘI REGLAJUL
INALTIMII FAȚA ȘI SPATE

Op. nr. TA. 430-0





OLTCIT	CONTROLUL SI REGLAJUL	Op.nr.TA.430-o	5
TA	INALTIMII FATA SI SPATE		

I. CONTROLUL SI REGLAJUL INALTIMII FATA

CONTROL: fig. ①

Autoturismul fiind pe sol, înălțimea se măsoară între sol și lagărul brațului inferior în "a" cu ajutorul tijei reglabile A.

Înălțimea trebuie să fie de:

TA1 230 \pm 10 mm
TA2 223 \pm 10 mm

Condiții de control:

- suprafață plan orizontală
 - autoturismul fără încărcătură
 - presiunea în pneuri corectă
- Se măsoară înălțimile de fiecare parte și se face media. Diferența dintre cele două cote măsurate nu trebuie să depășească 10 mm.

REGLAJ:

Se aduce autoturismul pe un canal sau pe un elevator.
Se suspendă puntea față.

Demontarea barelor de torsiune:

Se demontează: fig. ② și ③

- tabla proiecție (2) a lamei de flexiune (3).
- tamponalele de cauciuc (1) (dacă este necesar se degurubează cu 2-3 ture șuruburile (4) de fixare a suportului lamei pentru a ușura demontarea tamponalelor, apoi se restrâng șuruburile)

Indreptarea lamei de flexiune: fig. ③ și ④

- se lasă autoturismul pe roți.
- se aduce lama de flexiune (3) în linie dreaptă apăsând în "b" cu ajutorul menghinelor și a unui profil.U de 80 X 600 mm.
(Se fixează sub capetele de strângere ale menghinelor câte o bucată de tablă pentru a proteja lama).
- Se strâng menghinele pînă ce lama devine dreaptă.
- Se va avea grijă să nu se deterioreze conductele de alimentare a frînei și conducta de alimentare cu benzină în "c".

Se suspendă puntea față.

Demontarea barelor de torsiune: fig. ③ ⑤ ⑥ ⑦ și ⑧

- Se demontează șurubul (6) apoi șurubul (5) de la suportii barelor.
- Se reperează și se notează deschiderea dintre lama de flexiune și suport (această cotă L trebuie să fie cuprinsă între 10 și 20 mm: fig. ⑤)
- Se degurubează două ture șuruburile (7) de blocare a barelor pe brațele inferioare.
- Se demontează ansamblul bară (8) și suport (9).
- Se demontează: - căpăcelul (10)
- șurubul (11)
- rondela excentrică (12)





Se reperează în "d" poziția barei de torsiune în raport cu reperul de pe suportul său cu ajutorul unui punctator: fig. ⑧

PRINCIPIUL DE REGLARE A INALTIMII

Reglajul înălții se obține modificînd poziția barei de torsiune în prinderea pe braț și suportul (9) de pe lama de flexiune. Rotirea barelor cu un dinte în cele două prinderi modifică înălțimea autoturismului cu 3 la 12 mm.

Se va respecta sensul de rotație a barelor după cum se doarește diminuarea sau mărirea înălțimii (vezi tabelul de la pag. 6).

6.	Op.nr.TA.43o-o	CONTROLUL SI REGLAJUL INALTIMII FATA SI SPATE	OLTCIT
			TA

P E N T R U.....	Sensul de rotație al barelor de torsiune	
	bara stînga	bara dreapta
...mărirea înălțimii autoturismului		
...diminuarea înălțimii autoturismului		

NOTA: Săgețile indică sensul de rotație a barelor de torsiune atunci cînd se privește din spatele suportului (7) barei pe lama de flexiune: fig. 4.

Reglajul efectuat pe o parte modifică înălțimea și pe partea opusă.

MONTAREA BARELOR

Se modifică poziția barei de torsiune în prinderile sale după metodologia de mai sus.

Se ung canelurile barelor și canelurile suportilor (vaselină SI 33)

Se montează: fig. ① și ④

- rondela excentrică (1)
- șurubul (2) (cuplul de strîngere 2,4 m. daN).
- căpăcelul (6)

Se introduce bara în brațul inferior (3).

Se montează și se strînge șurubul (4) cu 1 m. daN: fig. ②

Se verifică deschiderea formată de suport și bară.

Se asigură că această cotă L 1 este apropiată de cota L găsită mai înainte: fig. ③

Fixarea suportului (5) pe lama (7) fig. ③ și ④

Se montează și se strînge șurubul (9) apoi șurubul (8) cu 12,8 m. daN.

Se lasă autoturismul pe roțile sale.

Se desfac menghinele de pe lamă

Se verifică înălțimile (vezi pagina 5).

Se suspendă puntea față.

Se montează limitatoarele de cauciuc (11): fig. ④ și ⑤

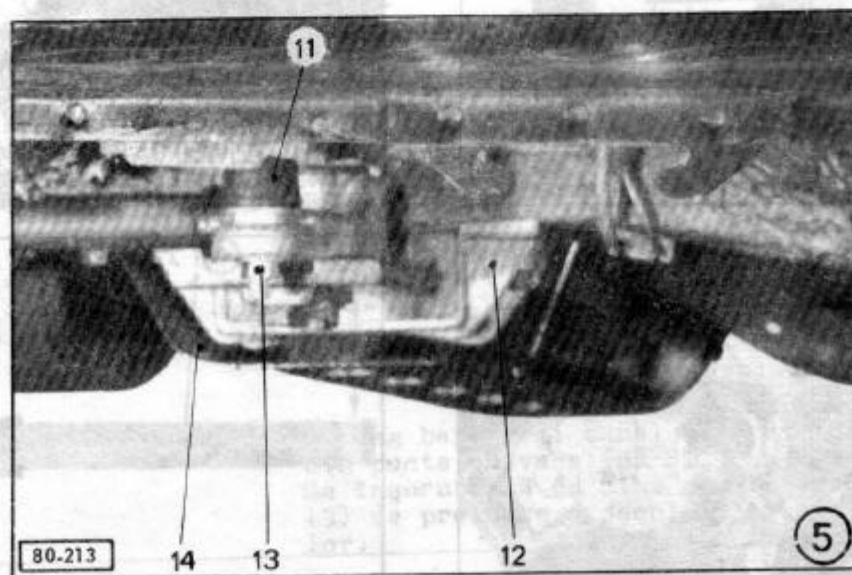
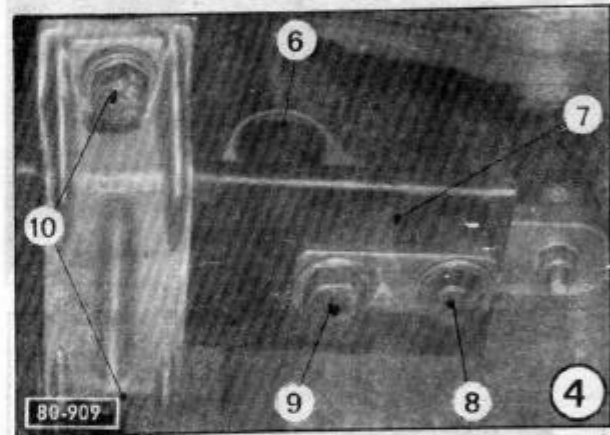
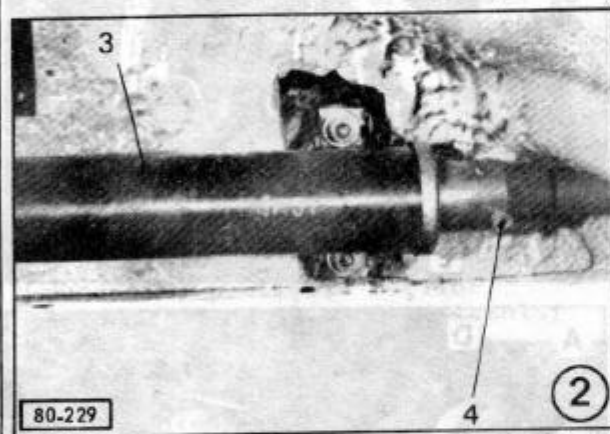
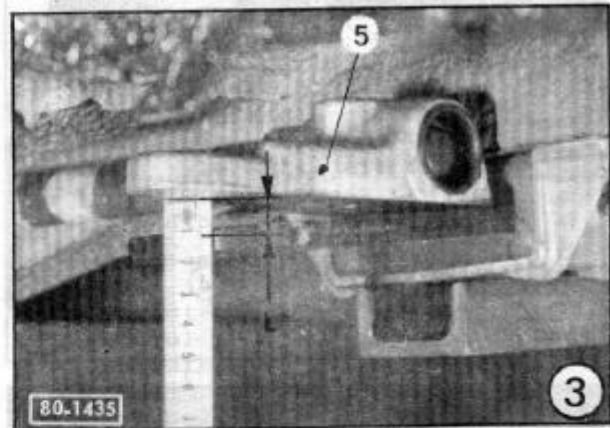
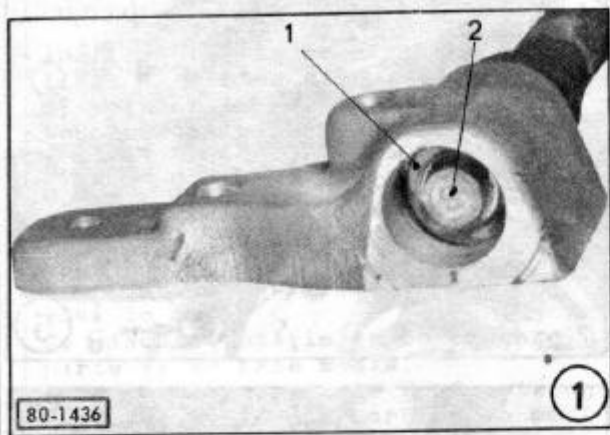
(dacă este cazul se desurubează ușor șuruburile (10) ale suportilor (12) pentru a ușura montarea limitatoarelor).

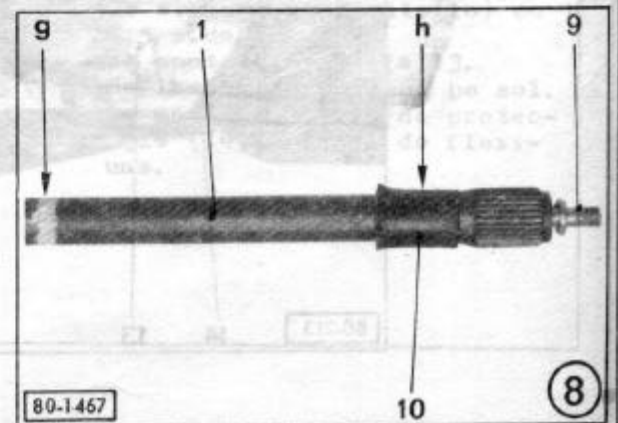
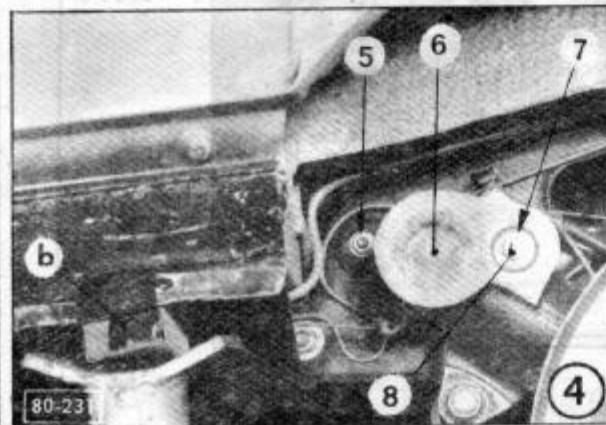
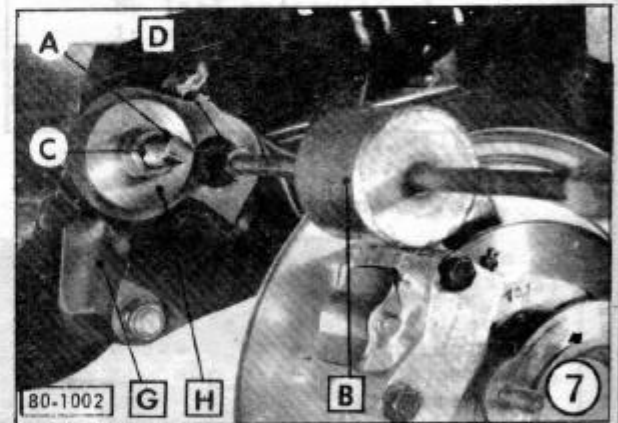
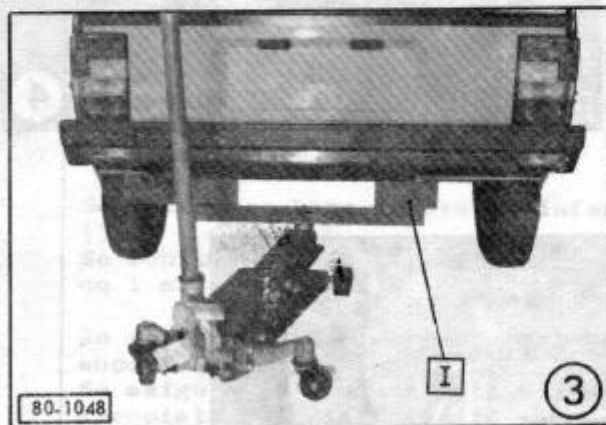
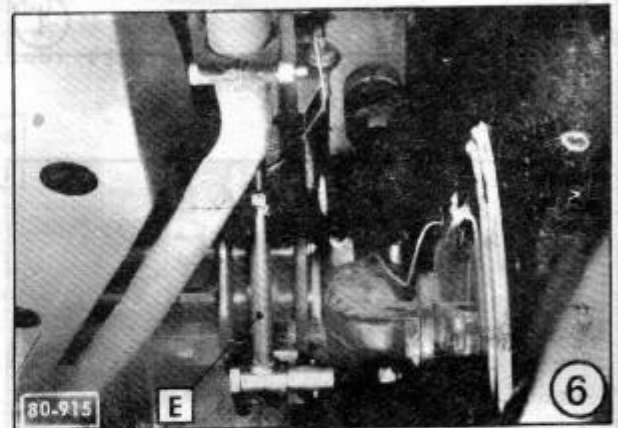
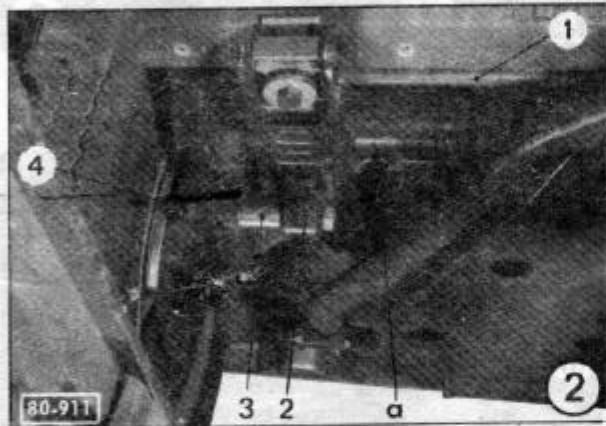
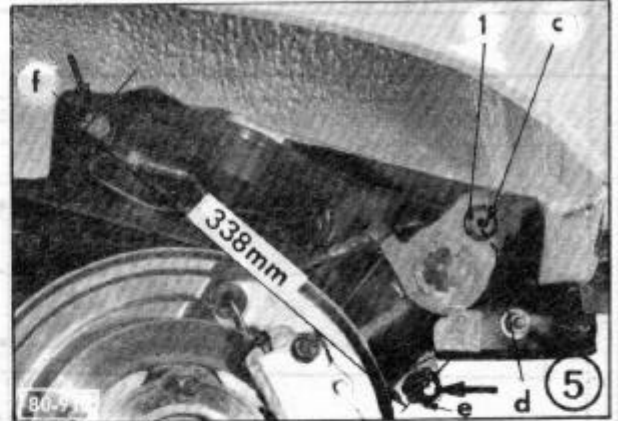
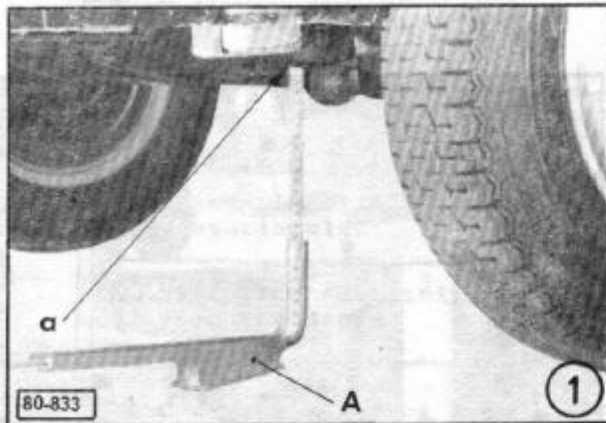
Se strîng șuruburile (10) cu 7,5 m. daN.

Se montează piulița 13.

Se lasă autoturismul pe sol.

Se montează tabla de protecție (14) a lamei de flexiune.





OLTCIT	CONTROLUL SI REGLAJUL	Op.nr.TA.43o-o	9
TA	INALTIMII FATA SI SPATE		

II. CONTROLUL SI REGLAJUL INALTIMII SPATE

CONTROL

Inălțimea spate se măsoară: fig. ① și ② între planul de sprijin al roților și partea de jos "a" a tubului traversei punții spate.

Se verifică presiunea în pneuri.

Controlul înălțimii: fig. ① (fără încărcătură)

Inălțimea trebuie să fie de 324± 10 mm.

Se măsoară înălțimile de fiecare parte și se face media.

Diferența între cele două cote nu trebuie să fie mai mare de 10 mm.

REGLAJ

Demontarea amortizoarelor: fig. ② Această operație se efectuează pe un canal sau un elevator cu roțile pe sol.

Se demontează:

- șuruburile de fixare (4)
- distanțierele (3)
- amortizoarele (2)

Demontarea roților spate: fig. ③ și ④

Se desfac piulițele roților.

Se ridică spatele autoturismului cu ajutorul traversei ①

Cod: D.00-505 și se calează sprijinindu-se în "b".

Se demontează roțile.

Se demontează: fig. ④

- obturatoarele (6)
- bușoanelă interioare tubului brațelor cu ajutorul dornului D, tijelor filetate A, și a dornului B din dispozitivul ① Cod: D.00-407

Pregătirea reglajului: fig. ⑤ și ⑥

Se reglează dispozitivele ②

Cod: D.00-412 la cota de 338 mm între axele "e" și "f" ale dispozitivelor.

Se montează: fig. ⑥ și ⑦

- dispozitivele ②
- calele G Cod: D.00-409 între brațe și bucșele de plastic ale punții spate.

Se utilizează pentru a menține brațele strinse în tot timpul operației de reglaj:

- bucșa ③ cod: D.00-410
- bucșa A din dispozitivul ④ pe partea opusă, Cod: D.00-411
- piulițele și tijele filetate A asamblate cu bucșa de legătură B din ansamblul ⑤

Demontarea barelor de torsiune: fig. ④ ⑤ și ⑦

Se demontează lângă brațe:

- șurubul (8)
 - căpăcelul (7)
- se demontează la partea opusă
- contrapiulița (5) și șaiba.

Se repercază în "d" cu un punctator pe fiecare braț lângă reperul "c" de pe fiecare bară de torsiune

Se demontează fig. ⑦

- barele de torsiune cu ajutorul dispozitivului cu inerție ③ Cod: D.00-408 echipat cu dispozitivul D Cod: D.00-408

Reglajul înălțimii spate: fig. ⑤ și ⑥

Pentru micșorarea înălțimii spate se diminuează cota între reperele "e" și "f" ale dispozitivului ②

Pentru mărirea înălțimii se acționează invers.

Pregătirea barelor: fig. ⑧

Bara pentru partea dreaptă este marcată cu o linie de vopsea, iar bara pentru partea stângă este marcată cu două linii de vopsea (în "g"). Se curăță barele și canelurile.

- Se montează garnituri (10) noi în "h" la fiecare extremitate.

Garniturile nefiind identice se va respecta obligatoriu pozițiile lor (Vezi OP.TA. 420-00 pagina 4).

Se ung barele și canelurile din brațe și din punte cu vaselină SI.33.
Se înșurubează cu mina șuruburile speciale (9) de preluare a jocului lateral al barelor.

10	Op.nr. TA.430-0	CONTROLUL SI REGLAJUL INALTIMII FATA SI SPATE	OLTCIT
			TA

Montarea barelor de torsione: fig. ① și ②

Se montează în suporti lor barele de torsione (1) apropiind cât mai mult reperul "a" de "b" cu ajutorul dispozitivului B

Cod: D.00-60
echipat cu dispozitivul Cod D00-408.

Se ung cu vaselină SI 33 fixările barelor din brațe și punte.

Se introduc barele în caneluri mișcând ușor de braț pentru a ușura poziționarea barelor.

Se va avea grijă să nu se deterioreze garniturile de etanșare a barelor în timpul montării acestora.

Se montează:

Lângă braț: fig. ⑤
- căpăcelul (6) umplut cu vaselină
- șurubul (5) de blocare
(Se strânge cu 2,2 m.daN.)

La fixarea din punte: fig. ③

Se elimină la maxim jocul lateral al barelor desurubind șurubul special (3).

Se strânge contrapiulița (2) cu 1,3 m.daN. menținând șurubul special (3).

Se efectuează același reglaj pentru cealaltă bară.

Se introduc garnituri inelare în orificiile de fixare a barelor în brațe și punte.

Se demontează dispozitivele E, C și calele G.

Se montează: fig. ⑤

- obturatoarele interioare ale tuburilor brațelor la aproximativ 500 mm de marginea brațelor cu ajutorul dornului D a tijelor filetate A și a bucșei de legătură B din ansamblul C.

Se ung obturatoarele cu vaselină SI 33.

Se montează obturatoarele (7)

Se montează roțile.

Se lasă autoturismul pe roțile sale.

Se strâng piulițele roților cu 5 m.daN.

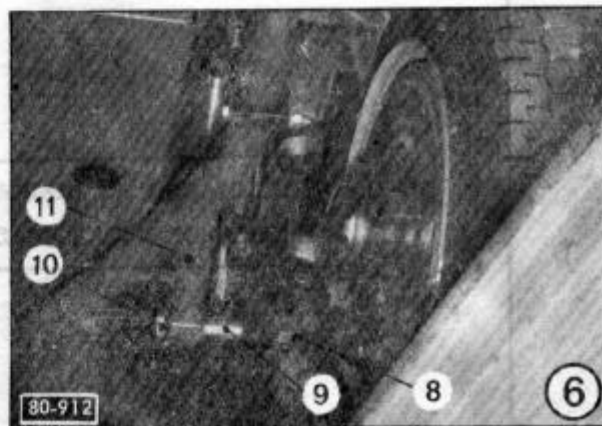
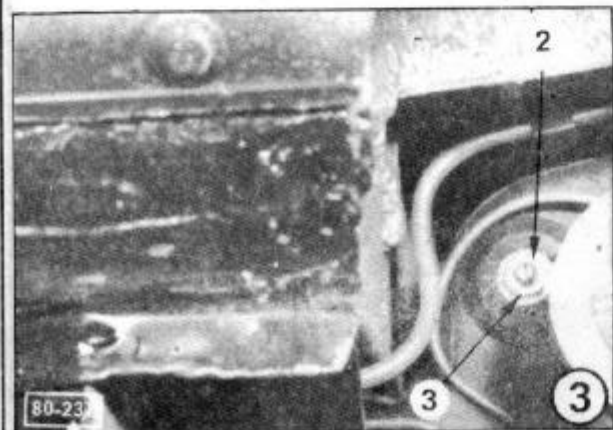
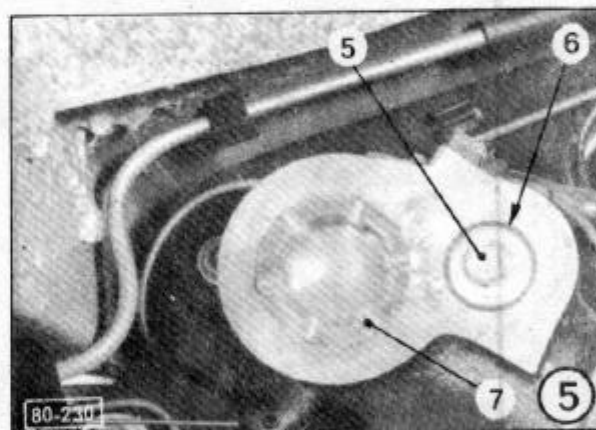
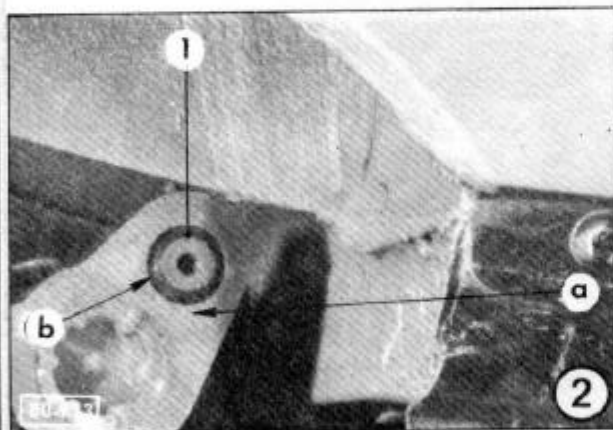
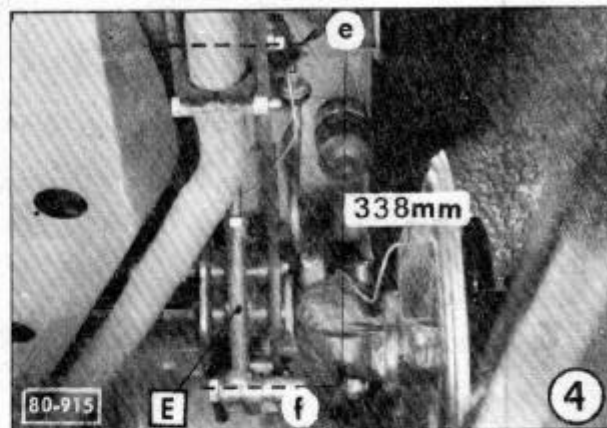
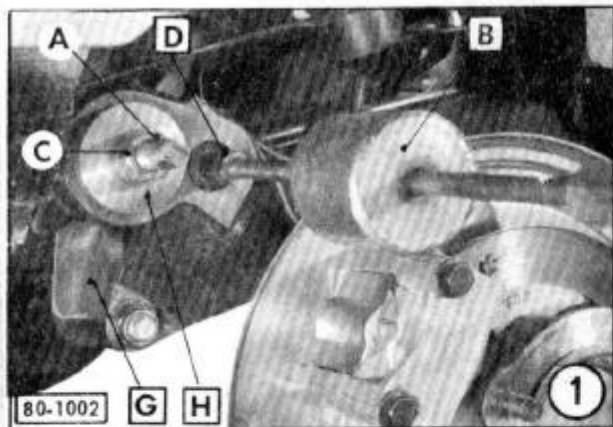
SE FACE CONTROLUL INALTIMII.

Se montează: fig. ⑥

- amortizoarele (11)
- șuruburile de fixare superioară.
- șuruburile (10) de fixare inferioară și bucșele distanțiere (9).
- piulițele nylstop (8) noi

Se strâng cu 11,4 m.daN.

Se demontează traversa.



2 Op.nr. TA. 434-1	LUCRARI LA ORGANELE MECANICE ALE SUSPENSIEI	OLTCIT ¹ NIO
		TA AT

CUPLURI DE STRINGERE

Cupluri de strângere recomandate:	Cuplul în m.daN:
Surub de fixare al suportului spate al barei de torziune pe lamă:	12,8
Surub de fixare al suportului lamei de flexiune.....	7,5

LUCRARI LA ORGANELE MECANICE ALE SUSPENSIEI

- I. DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI AMORTIZOR FATA
(Vezi Op. TA. 434-4)
- II. DEMONTAREA SI MONTAREA UNEI BARE TORSIUNE FATA
(Vezi Op. TA. 430-0)
- III. DEMONTAREA SI MONTAREA LAMEI DE FLEXIUNE

- b) Se decuplează barele de torziune. Se demontează șuruburile (4) începând cu șuruburile exterioare.
- c) Se suspendă fața autoturismului. Se demontează cele patru șuruburi (2) Se demontează ansamblul lamă flexiune și suportți.

În caz de demontare a suportilor lamei se reperează poziția lor în raport cu lama.

DEMONTARE

Demontarea limitatoarelor (1): fig. ①

Se așază autoturismul pe un canal sau un elevator.

Se suspendă fața autoturismului.

Se demontează tabla de protecție (3)

Se demontează piulițele (5).

Se slăbesc șuruburile (2) cu aproximativ trei ture.

Se demontează limitatoarele (1)

(Atenție la șaibe)

Se strâng ușor șuruburile 2.

Demontarea lamei de flexiune: fig. ① și ②

a) Se lasă autoturismul pe sol.

Se comprimă lama pînă ce ea devine dreaptă

Pentru aceasta: Se utilizează o bucată de profil U 8 de 600 mm lungime.

Se plasează menghinele cît mai aproape de suportii lamei avînd grijă de a interpune în "a" două bucăți de tablă pentru a evita imprimarea lamei.

MONTARE

Se poziționează suportții pe lama de flexiune respectînd reperele făcute la demontare (dacă suportții au fost demontați)

Se comprimă lama de flexiune: fig. ③

Montarea lamei de flexiune: fig. ① și ③

Se poziționează ansamblul lamă și suportți.

Se montează fără a strînge cele patru șuruburi (2).

(Se asigură prezența ghidurilor (6),

Se centreează lama.

Cuplarea barelor de torziune: fig. ①

Se montează șuruburile (4) începînd cu șuruburile interioare.

Cuplul de strîngere al șuruburilor (4): 12,8 m.daN.

Se lasă autoturismul pe sol.

Se demontează profilul U și menghinele.

Se suspendă fața autoturismului.

Montarea limitatoarelor: fig. ①

Se montează limitatoarele cu șaibe lor.

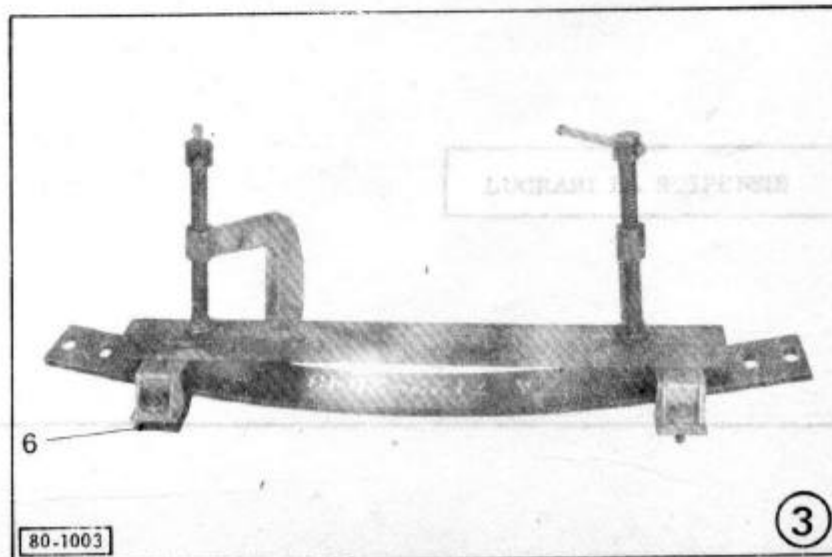
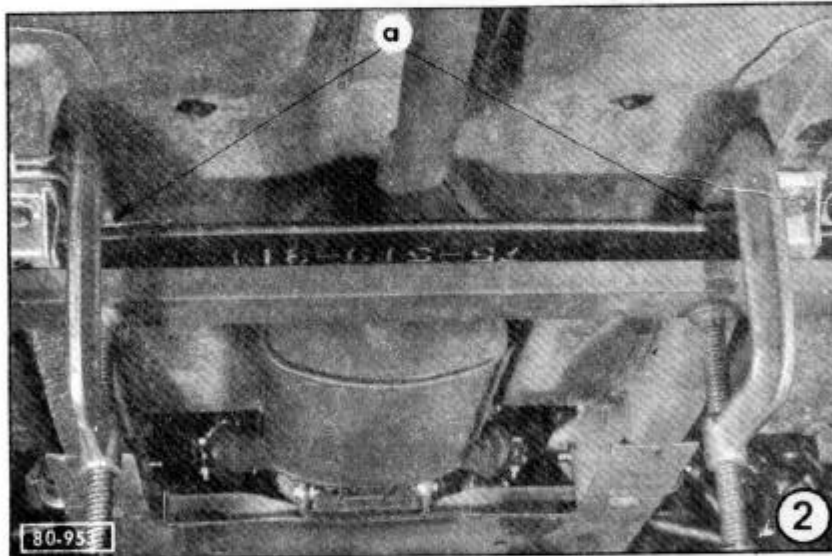
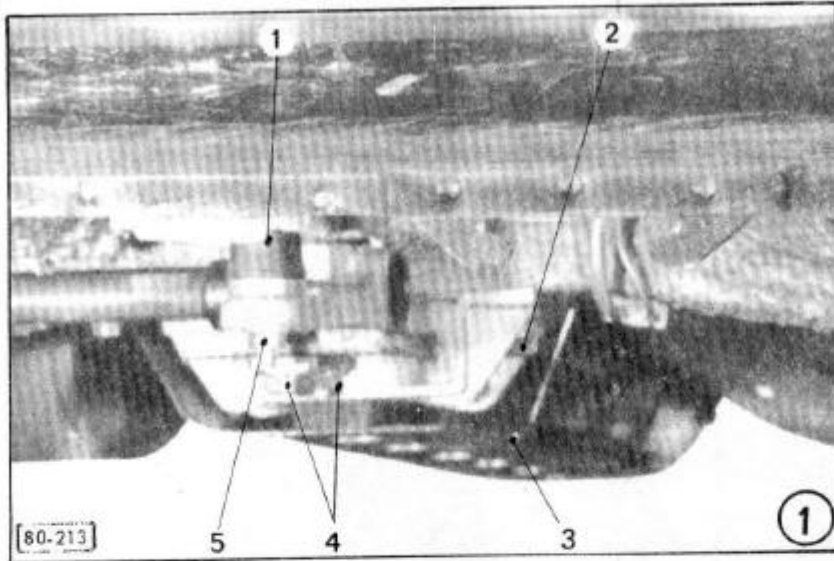
Se montează și se strîng piulițele (5)

Se strîng cele patru șuruburi (2) cu: 7,5 m.daN.

Se montează tabla de protecție (3)

Se lasă autoturismul pe sol.

LUCRARI LA ORGANELE
MECANICE ALE SUSPENSIEI



2	Op. nr. TA. 434-4	LUCRARI LA SUSPENSIE	OLTCIT TA
---	-------------------	----------------------	--------------

S.D.V. -uri SPECIALE

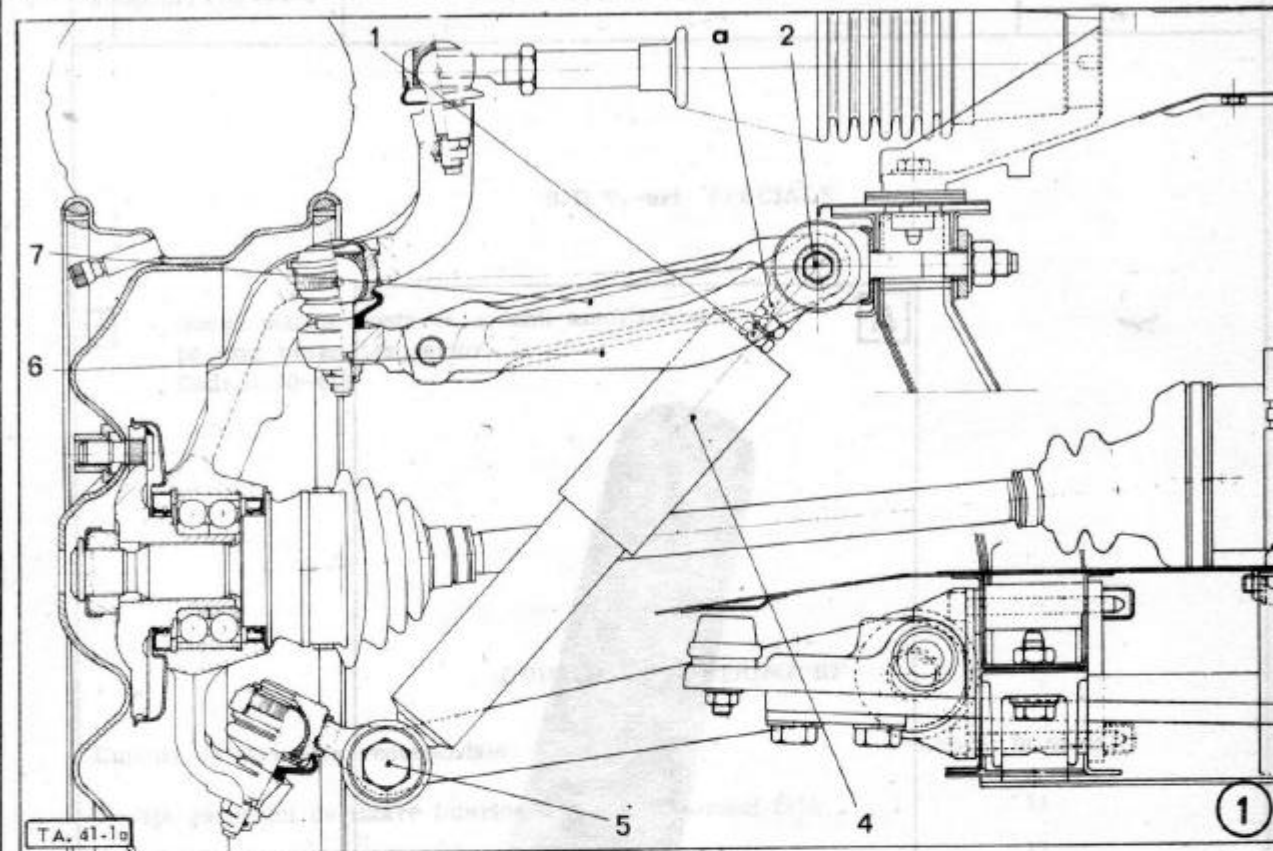
A : Bucșă pentru montarea urechii amortizorului
pe axul brațului superior.
Cod: D.00-419

CUPLURI DE STRINGERE

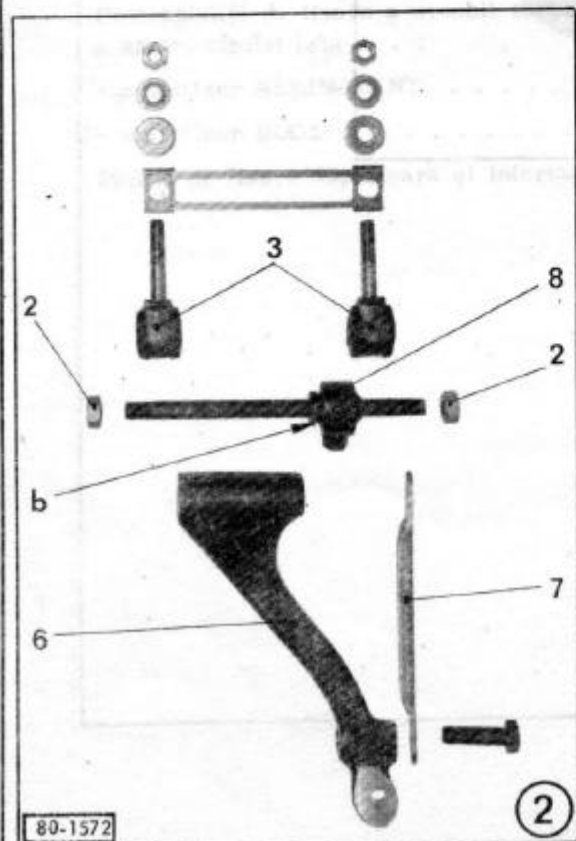
Cupluri de strângere recomandate:	Cuplul în m. daN.
Piulița șurubului de fixare inferioară a amortizorului față . . .	11
Șurub de fixare tijă ranfortare	17
Contrapiuliță de fixare a urechii superioare a amortizorului față	
- amortizor ALLINQUANT	5,7
- amortizor BOGE	2,7
Piuliță de fixare superioară și inferioară a amortizorului spate.	11,2



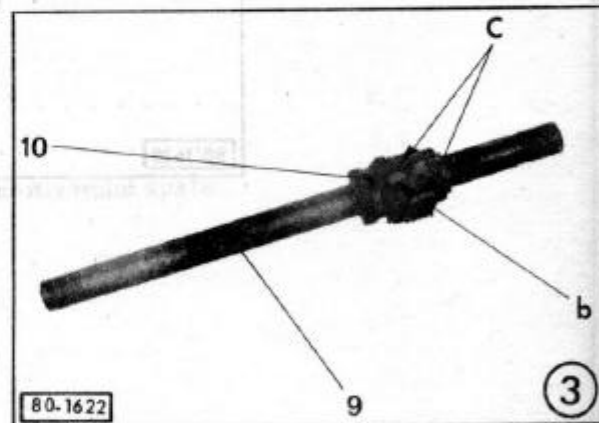




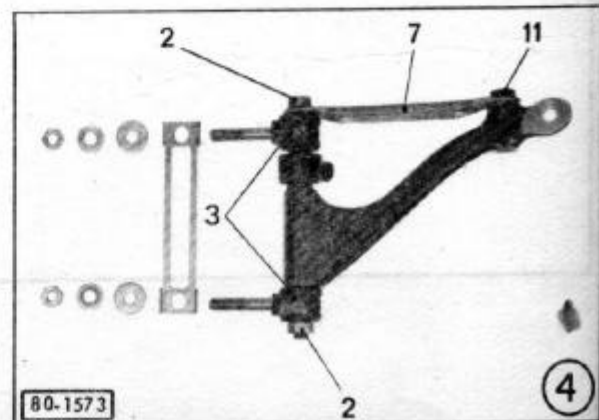
TA. 41-1a



80-1572



80-1622



80-1573

OLTCT	LUCRARI LA SUSPENSIE	Op.nr. TA. 434-4	5
TA			

DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI AMORTIZOR FARA URECHEA DE FIXARE SUPERIOARA

(Operația se execută cu autoturismul pe roți)

DEMONTARE: fig. ① și ②

Se demontează piulița și șurubul (5) de fixare inferioară a amortizorului. Se menține contra rotirii urechea (8) cu o cheie fixă și se slăbește contrapiulița (1).

Se decuplează amortizorul (4) de urechea superioară (8) în "a" deșurubind amortizorul.

MONTARE: fig. ① și ②

Se cuplează amortizorul în "a". Se înșurubează amortizorul. Se menține contra învîrtirii urechea (8) cu o cheie fixă.

Se strînge contrapiulița cu:
5,7 m.daN pentru ALLINQUANT
2,7 m.daN pentru BOGE

Se montează șurubul (5) (piuliță NYLSTOP nouă) se strînge la cuplul 11 m.daN

DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI AMORTIZOR CU URECHEA DE FIXARE SUPERIOARA

(Operația se execută pe un canal sau pe un elevator)

DEMONTARE: fig. ② ③ și ④

Această operație necesită demontarea brațului superior (6)
Vezi Op. TA. 412-1).

Demontarea axului (9) din urechea (8)
Se scoate bușca exterioră a urechii (8)
Se îndepărtează partea din cauciuc "b" (dacă este necesar) tăind în 4 puncte "c" cu ajutorul unui ferăstrău pentru metale.

Se bate pe partea goală a bușei (10) în două puncte "c" ținând contra, pentru a mări diametrul bușei.

Se scoate bușca de pe axul (9).

Pregătirea brațului:

Se montează:

- urechea (8) pe axul (9) la presă cu ajutorul bușei **A**

Cod: D.00-419

- brațul (6) pe axul (9)

- lășărele (3)

- tija de ranfortare (7)

Se strînge șurubul (11) cu 17 m.daN.

- piulițele (2) fără a le strînge.

Se montează brațul pe caroserie:

(vezi Op.nr. TA. 412-1 pagina 5)

NOTA: Strîngerea piulițelor (2) se face cu autoturismul pe sol cu scopul de a respecta poziția de funcționare a amortizorului.

DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI AMORTIZOR SPATE

(Operația se execută cu autoturismul pe roți plasat pe un canal sau pe un pod elevator)

DEMONTARE: fig. ① ② și ③

Se demontează:

- piulițele (1) și (2)
- șurubul (4) de fixare inferioară a amortizorului
- bucușă distanțieră (3)
- șurubul (5) de fixare superioară

MONTARE: fig. ① ② și ③

Se poziționează amortizorul prin partea de jos.

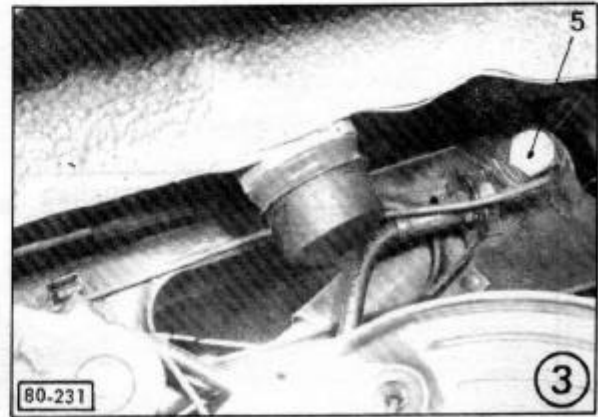
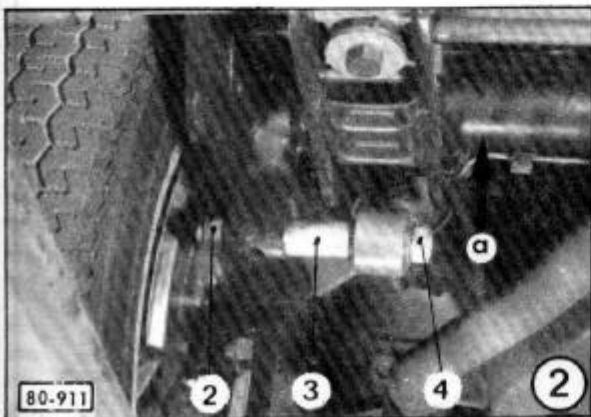
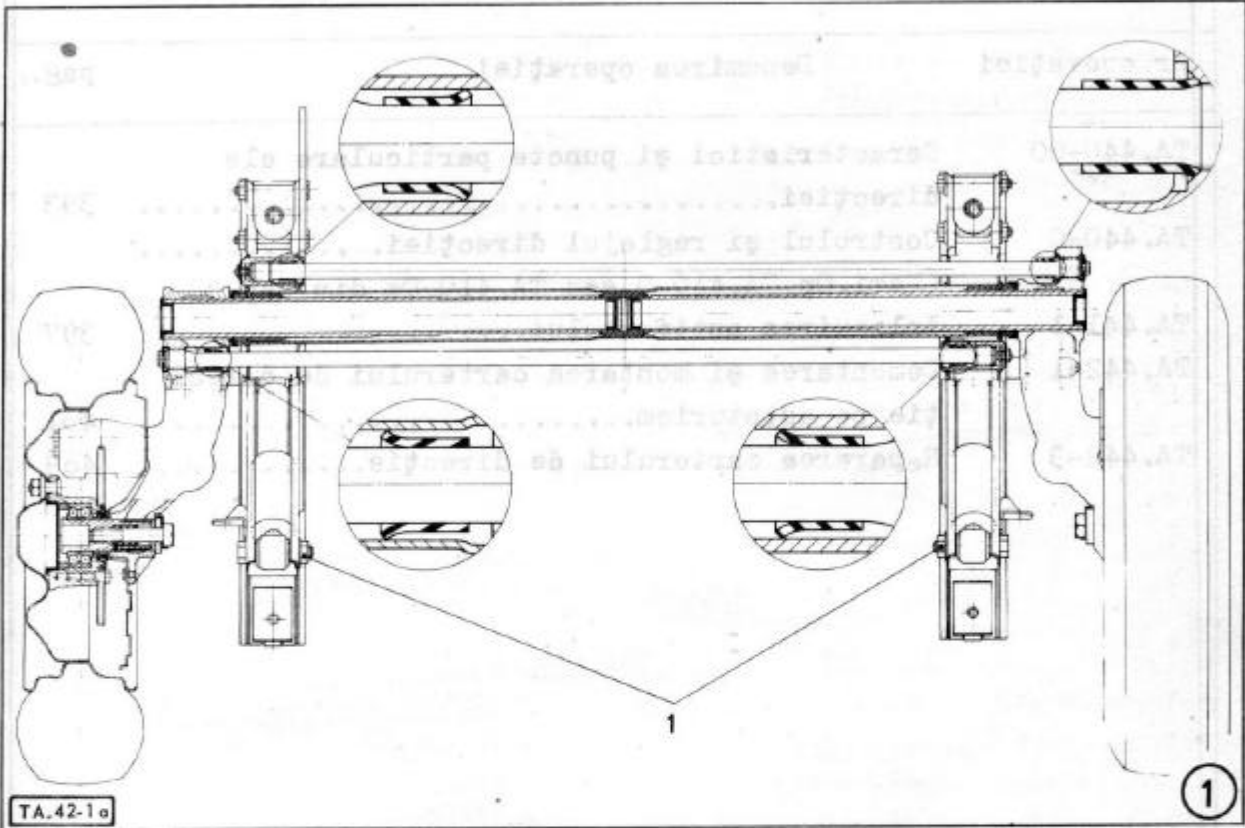
Se montează șurubul (5) de fixare superioară, cu capul spre exterior.

Se montează șurubul (4) de fixare inferioară, cu capul către interior (nu uitați bucușă distanțieră (3).

Se încarcă autoturismul cu o sarcină în așa fel încât să se obțină o înălțime de 290 mm, măsurată în "a" sub traversa punții și planul de reazem al roților pe sol.

Se strâng piulițele NYLSTOP (noi) (1) și (2) cu 11,2 m.daN.

Se descarcă autoturismul.



CAPITOLUL 5. SISTEMUL DE DIRECTIE

Nr. operației	Denumirea operației	pag.
TA.440-00	Caracteristici și puncte particulare ale direcției.....	393
TA.440-0	Controlul și reglajul direcției..... (Vezi.Op.TA.410-0 sau TA.410-0a din cap.3)	
TA.441-1	Inlocuirea antifurtului.....	397
TA.442-1	Demontarea și montarea carterului de direcție pe autoturism.....	401
TA.442-3	Repararea carterului de direcție.....	409



Se montează în poziția de lucru
cu ajutorul unui șurub de
reglare și se verifică
cu ajutorul unui
nivel pe șurub
de reglare
de direcție
de direcție



2	Op. nr. TA. 440-00	CARACTERISTICI SI PUNCTE PARTICULARE ALE DIRECTIEI	"OLTCEIT" TA
---	--------------------	--	-----------------

CAPITOLUL 3. SISTEMUL DE DIRECTIE

CARACTERISTICI

Direcție cu cremalieră și pînion de comandă central.
Paralelism cuprins între 0 și 3 mm deschidere către față

Unghiuri de bracă (nereglabile) { roată interioară.....44°
roată exterioară.....36°

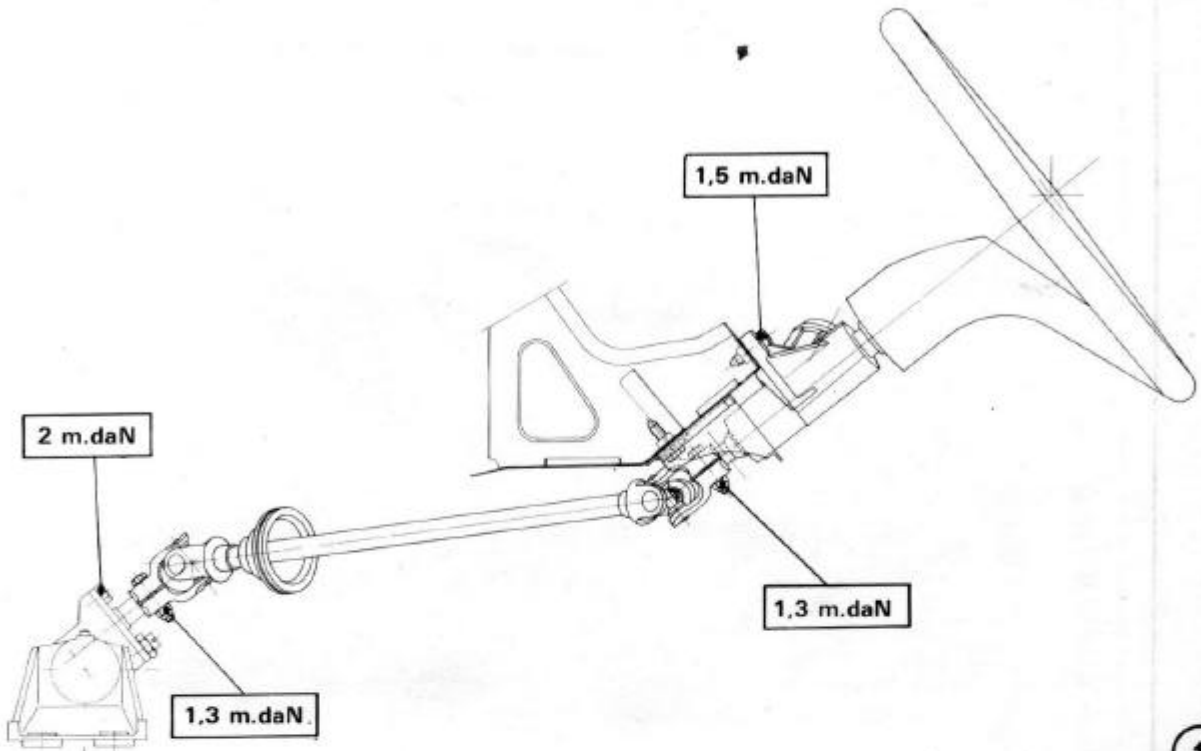
Diametre minime la vira
- între pereți:.....9,78 m
- între trotuare:.....9,06 m
Raport de demultiplicare1/18,7

PUNCTE PARTICULARE

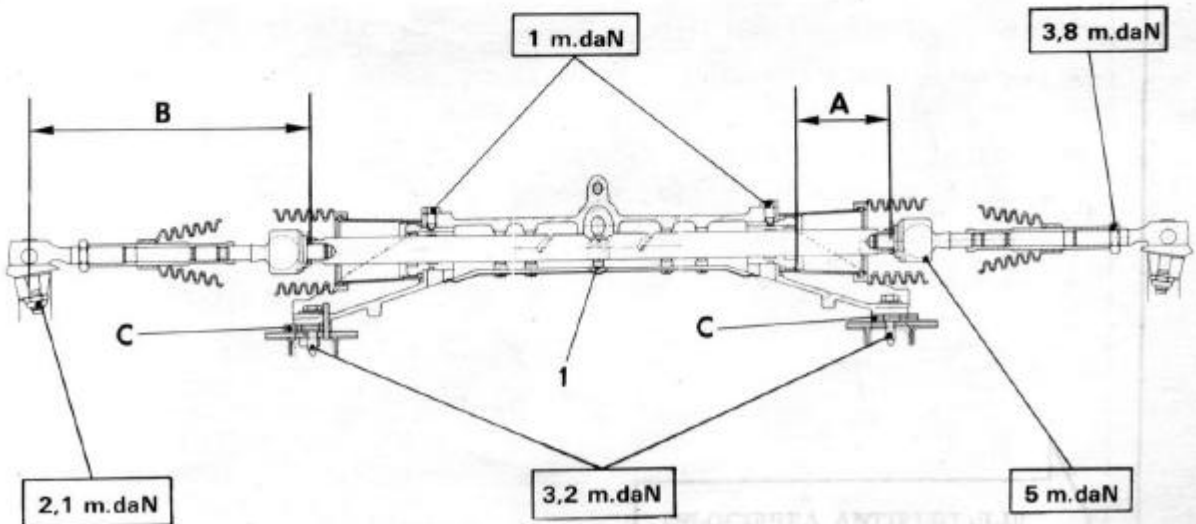
Număr dinți pînion:.....7
Număr dinți cremalieră:.....28
Joc între șurubul excentric (1) și cremalieră:.....0,03 la 0,08 mm
Cota B de prereglaj a bieletelor (2). (Vezi Op.TA.....230 mm
La poziția în "linie dreaptă"76 mm
Orientarea brațului volanului în jos în poziție "linie dreaptă"

CALAREA DIRECTIEI

Calele C sub carterul direcției sînt de două grosimi: 1 mm sau 2 mm
O grosime de 1 mm introdusă sau scoasă de sub carter face să varieze paralelismul la o roată cu 1,5 mm față de poziția inițială.



TA. 44-1



TA. 44-2

INLOCUIREA ANTIFURTULUI

DEMONTARE

Se deconectează cablul de masă de la baterie.

Se demontează:

- tabloul de bord (Vezi Op. TA. 520-1)

- capacul de închidere (1) fig.: ①

Se deconectează cablajul antifurtului.

Se demontează șurubul (2): fig. ②

Se rotește cilindrul yalei în poziția "G" (garare) cu ajutorul cheii de contact.

Se apasă știftul (—→) pentru degajarea antifurtului din locașul său.

NOTA: În caz de pierdere a cheilor, se găurește cilindrul pentru a-l putea demonta în vederea înlocuirii.

MONTARE

Se poziționează cilindrul yalei în poziția "G" (garare) cu ajutorul cheii de contact.

Se introduce antifurtul în locașul său și se orientează pentru a-i permite blocarea prin știft.

Se fixează antifurtul în suportul său cu șurubul (2): fig. ②

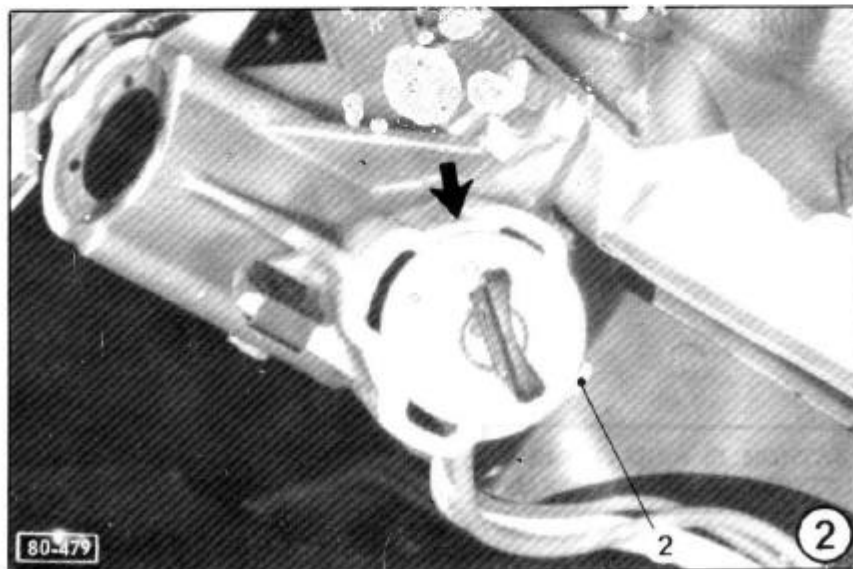
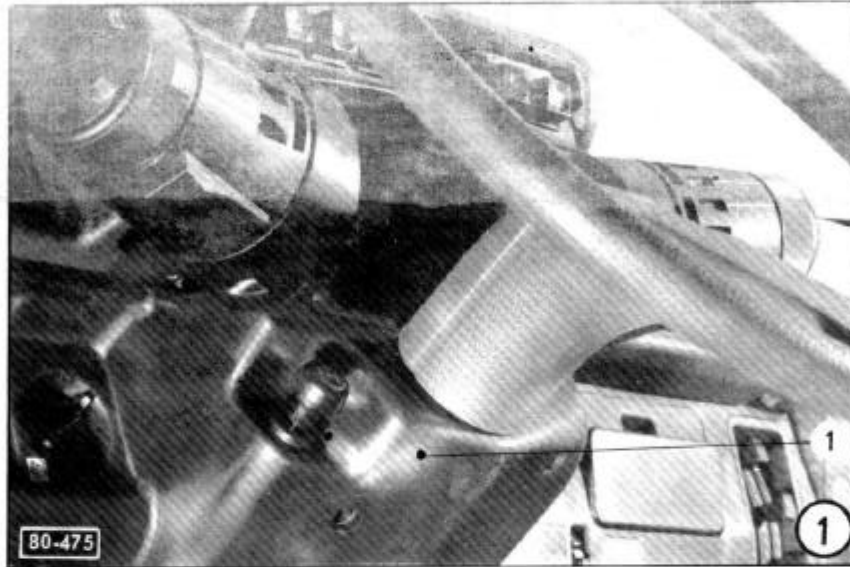
Se conectează cablajul,

Se montează:

- capacul de închidere (1) fig. ①

- tabloul de bord (Vezi Op. TA. 520-1).

Se conectează cablul de masă la baterie.



2	Op. nr. TA. 442-1	DEMONTAREA SI MONTAREA CARTERULUI DE DIRECTIE	1007.10
			OLT CIT
			TA

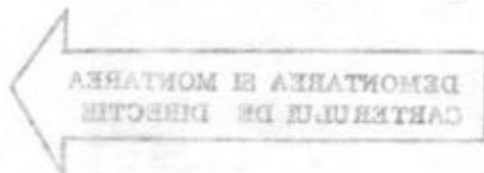
S. D. V. -uri SPECIALE

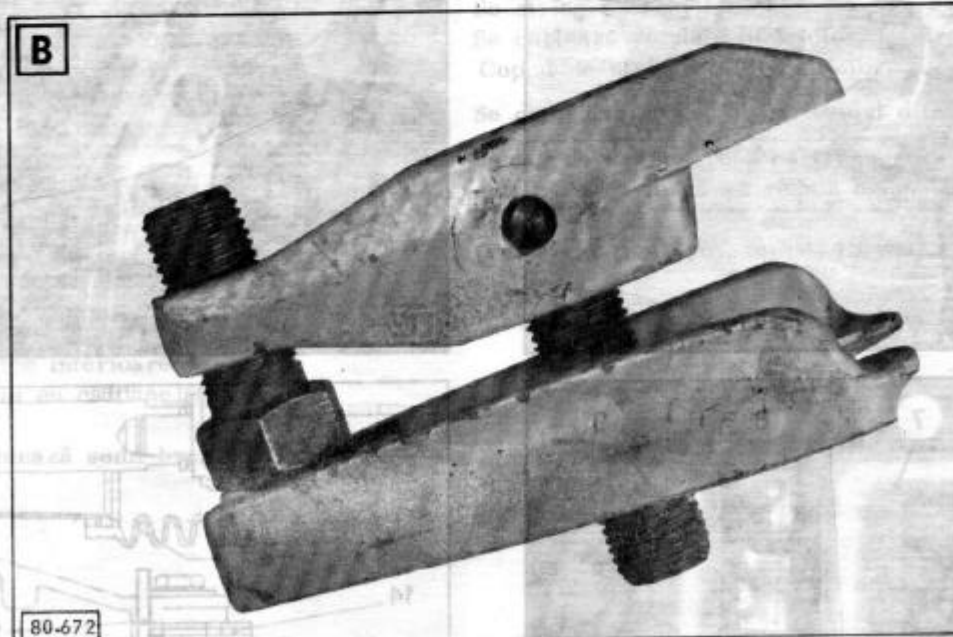
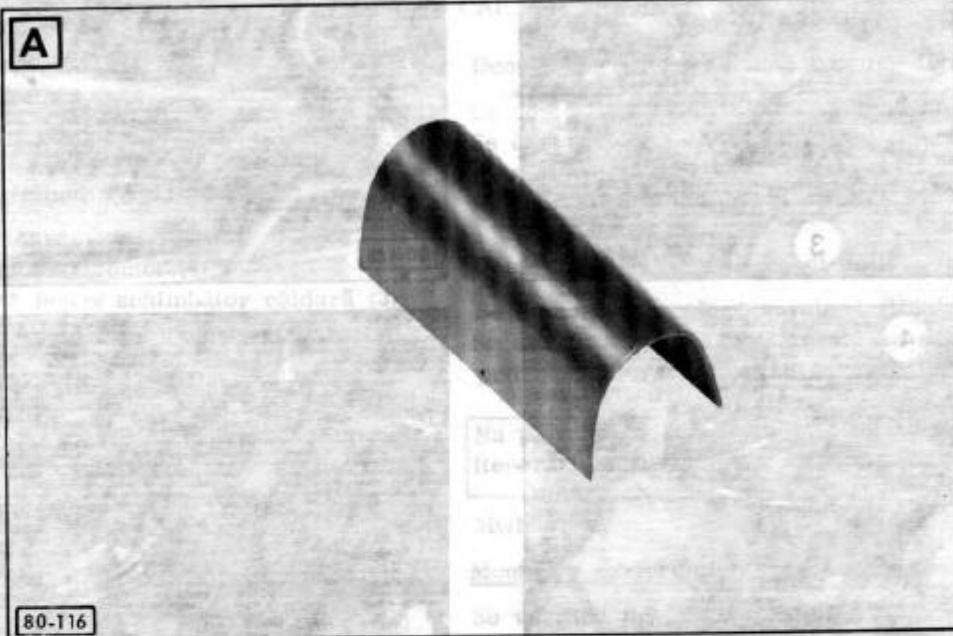
- A** : Semi-bucșă pentru punerea
în "linie dreaptă" a direcției
Cod: D.00-303

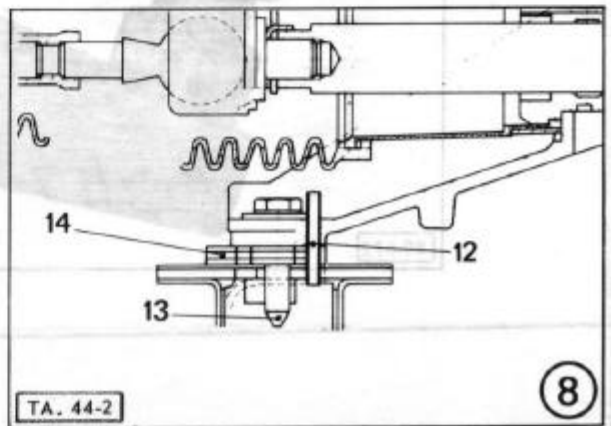
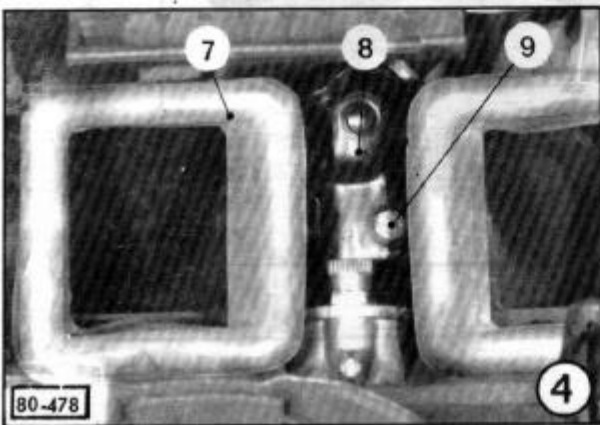
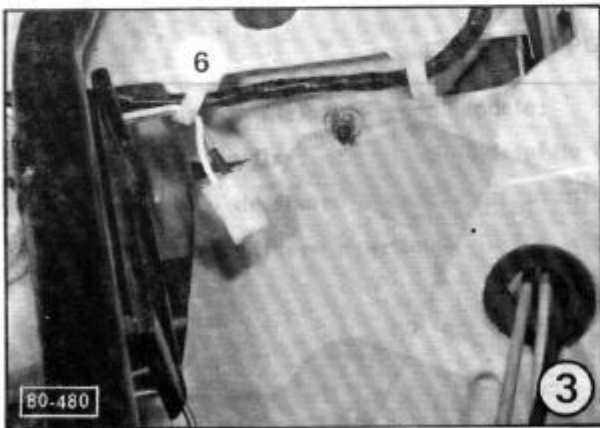
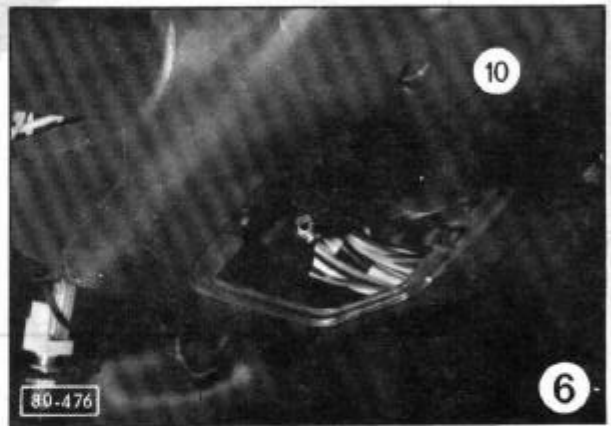
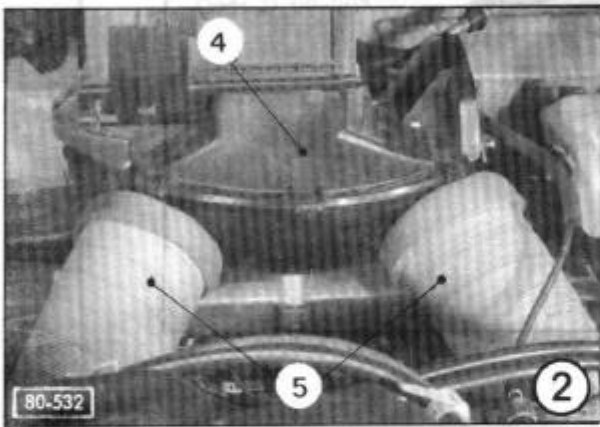
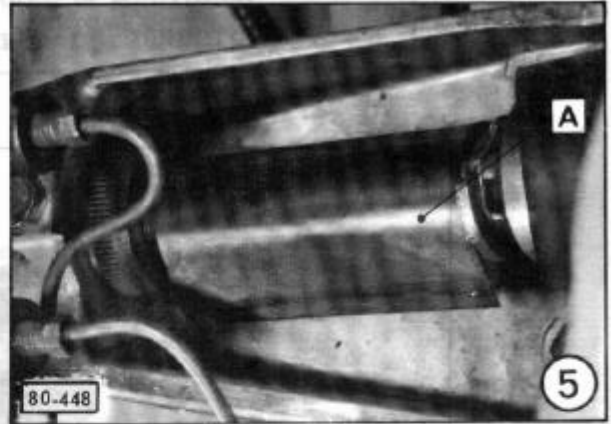
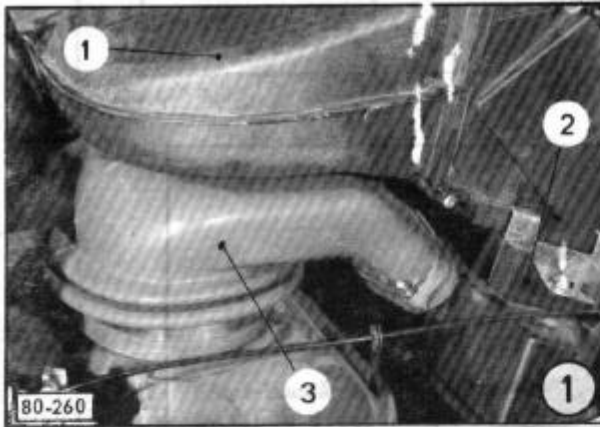
- B** : Extractor de rotule
Cod: D.00-404

CUPLURI DE STRINGERE

Cupluri de stringere recomandate:	Cuplul în m. daN
Piuliță de fixare a rotulei bieletei de direcție	2,1
Suruburi de fixare a carterului de direcție	3,2
Piuliță de fixare a articulațiilor cardanice ax-volan.	1,3







OLTCIT	DEMONTAREA SI MONTAREA	Op.nr. TA. 442-1	5
TA	CARTERULUI DE DIRECTIE		

DEMONTAREA SI MONTAREA CARTERULUI DIRECTIEI

DEMONTARE

Se suspendă puntea față a autoturismului.

Pe autoturismul TA 1: fig. ①

Se demontează:

- conducta antizgomot (1)
- conductă ieșire schimbător căldură (3)
- colectorul inferior de încălzire (2)

Pe autoturismul TA 2: fig. ②

Se demontează:

- conductele (5)
- colectorul inferior de încălzire (4)

Se demontează: fig. ③ și ④

- capacul (6) din pasajul roții stînga
- conductă (7) dreapta de ieșire a aerului

Demontare arbore cardanic al volanului: fig. ④ ⑤ și ⑥

Reparați pozițiile fiecărei articulații cardanice înainte de demontare

Se așază direcția în poziție "linie dreaptă" cu ajutorul semi-bucsei **A**
Cod: D.00-303.

Se plasează antifurtul în poziția G (garare)

Se demontează:

- capacul de plastic sub volan
- șurubul (10) de fixare a articulației cardanice superioare
- volanul
- șurubul de fixare (9) a articulației cardanice inferioare
- arborele cu cardane (8)

Se demontează semi-bucșa **A**

Decuplarea carterului de direcție fig. ⑦

Se demontează piulițele de fixare a rotulelor (11)
Se depresează rotulele brațelor cu ajutorul extractorului **B**
Cod: D.00-404

Demontarea carterului de direcție: fig. ⑧

Se demontează cele 4 șuruburi (13)
Se demontează carterul (acesta se scoate prin pasajul roții dreapta).

**Nu pierdeți calele de reglaj (14)
Reparați poziția lor.**

MONTARE

Montarea carterului fig. ⑧

Se verifică prezența știftului (12) (partea stîngă).

Se montează carterul (se introduce prin pasajul roții dreapta)

Se montează (fără a strînge) cele 4 șuruburi (13)

Se montează calele (14) găsite la demontare.
Se strîng șuruburile (13) cu 3,2 m.daN.

Se cuplează rotulele bieletelor de direcție.
Cuplul de strîngere al piulițelor: 2,1 m.daN.

Se controlează calajul carterului direcției

În caz de schimbare a carterului de direcție este obligatoriu să se reîncălească calajul lui.

(Vezi Op. TA. 410-0 sau TA. 410-Oa).

Montarea arborelui cu cardane

fig. ① ② și ⑤

Se plasează carterul în poziție
"linie dreaptă" cu ajutorul semi-bucșii [A]
Cod: D.00-303

Se montează articulația cardanică inferioară
după reperaile făcute la demontare.

Se strânge șurubul (2) cu 1,3 m.daN (piuliță
nystop nouă)

Se introduce volanul în articulația
cardanică superioară (Brațul volanului
trebuie să fie vertical și orientat în jos).

Cuplul de strângere al șurubului: 1,3 m.daN,
(piuliță nystop nouă).

Se montează capacul de plastic sub volan

Se demontează semi-bucșa [A]

Se montează: fig. ② și ④

- conducta (1) dreapta de ieșire a aerului
dîn pasajul roții stînga
- capacul (4)

Pe autoturismul TA 1: fig. 5

Se montează:

- colectorul inferior de încălzire (7)
- conducta ieșire schimbător căldură (5)
- conducta antizgomot (6)

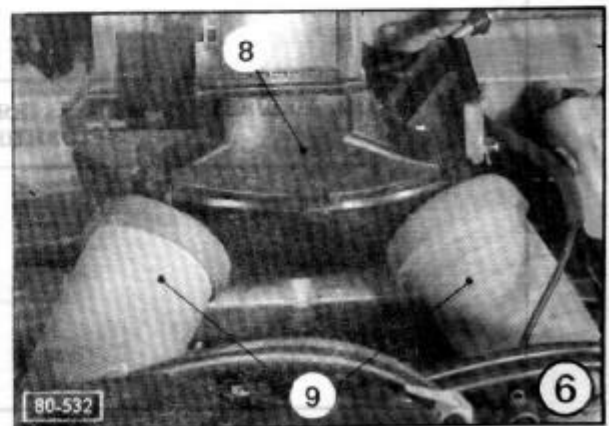
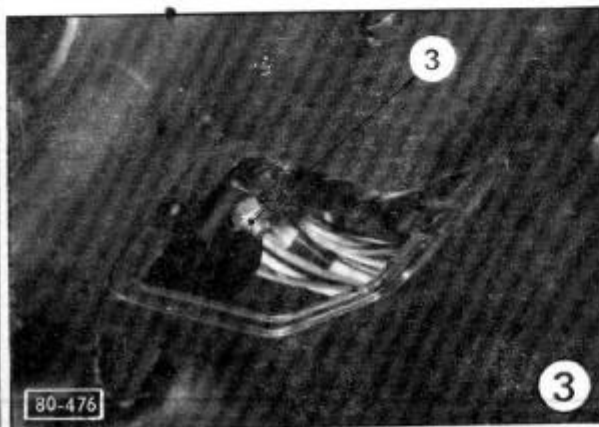
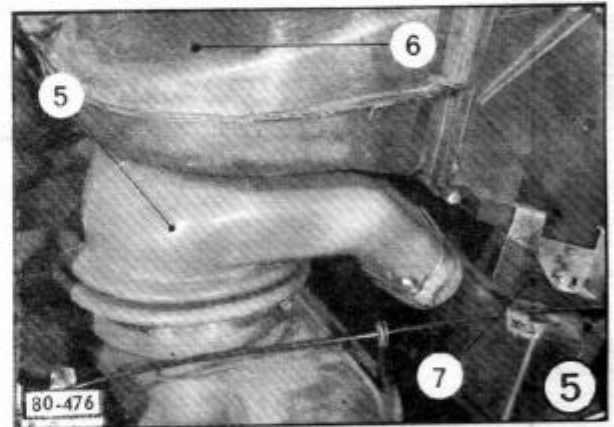
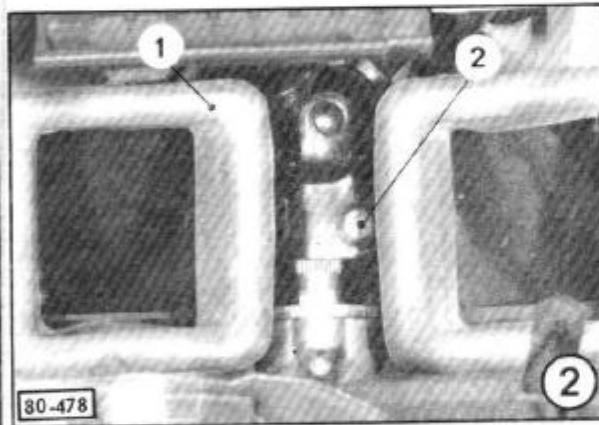
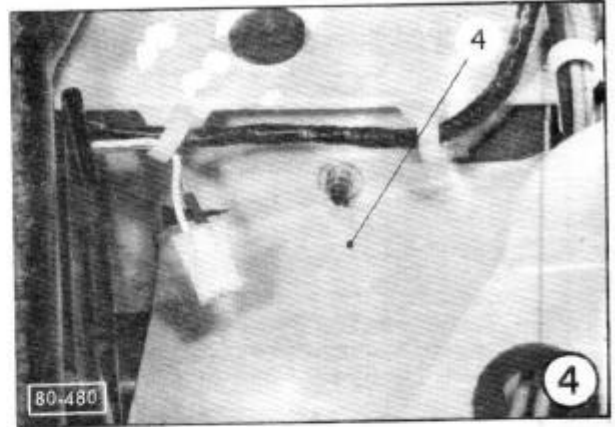
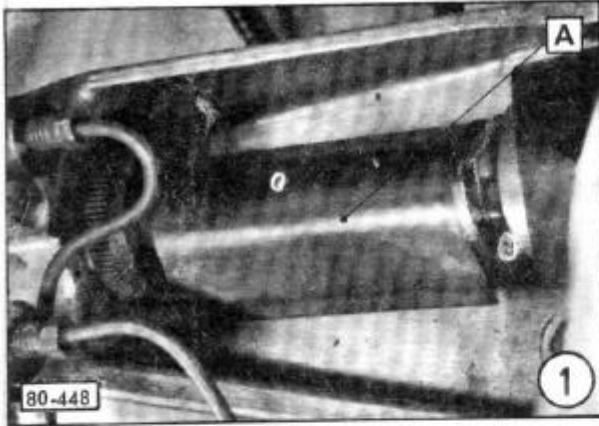
Pe autoturismul TA 2: fig. ⑥

Se montează:

- colectorul inferior de încălzire (8)
- contactele (9)

Se lasă autoturismul pe sol.





2	Op. nr. TA. 442-3	REPARAREA CARTERULUI DE DIRECTIE	OLTCIT
			TA

S. D. V. -uri SPECIALE

A : Cheie pentru rotule bielete de conexiune pe cremalieră
Cod: S.00-3o1

B : Dorn pentru demontare și montare rulment
pinion direcție
Cod: D.00-3o2

C : Dispozitiv pentru controlul cuplului de rotație
cuprinzînd:
- șurubelnița dinamometrică
- cheie tubulară de 17 cu 12 laturi cu pătrat de 3/8"
- reducție pătrat 3/8" cu 1/4"
- cap cuplare cu pătrat de 1/4"

CUPLURI DE STRINGERE

Cupluri de strîngere obligatorii (cheie dinamometrică) Cuplul în m. daN.

Rotule bielete de conexiune a direcției pe cremalieră:.....	5
Contrapiuliță bieletă conexiune:.....	3,8
Surub blocare bucșă excentrică:.....	1
Surub fixare bridă pinion:.....	2
Contrapiuliță șurub excentric de reglaj:.....	2,8

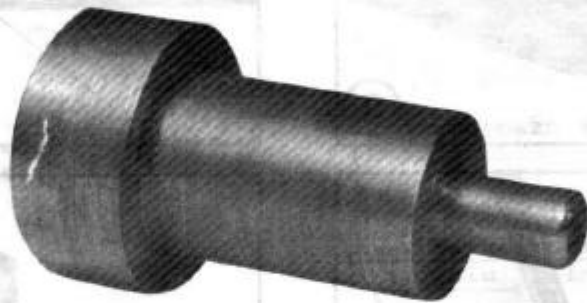


A



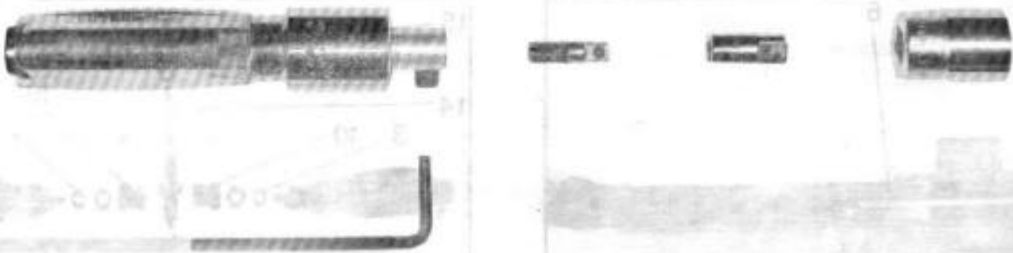
[78-912]

B

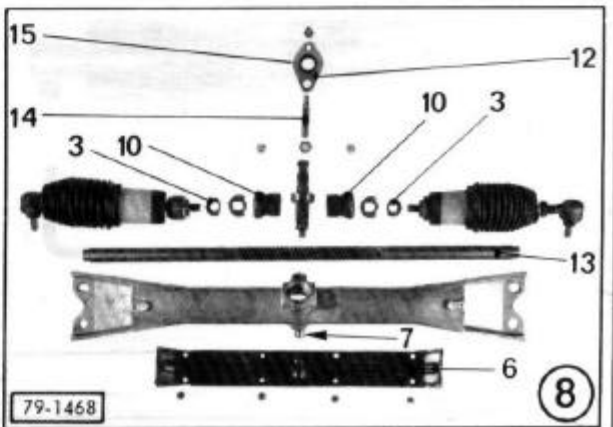
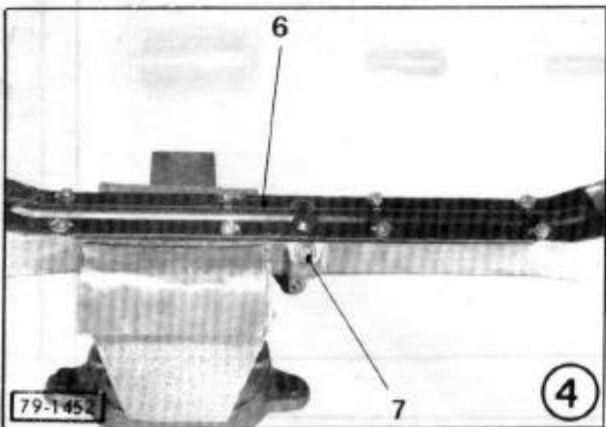
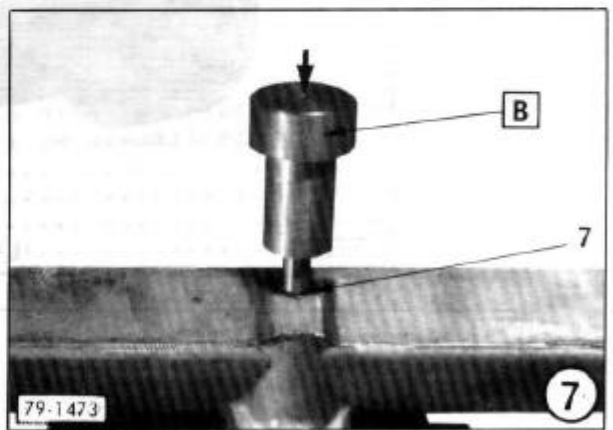
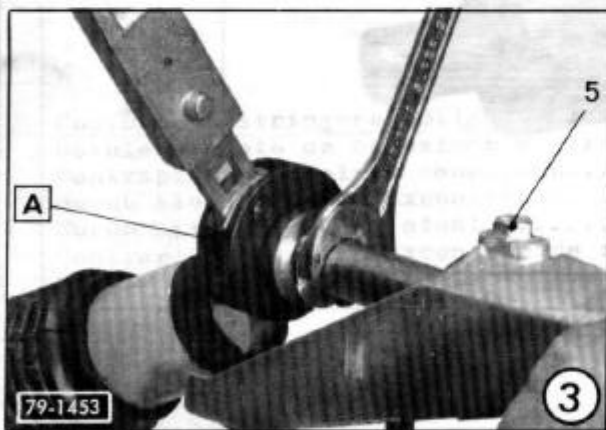
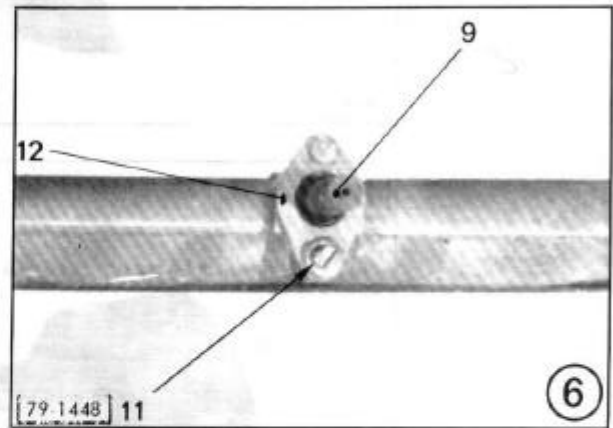
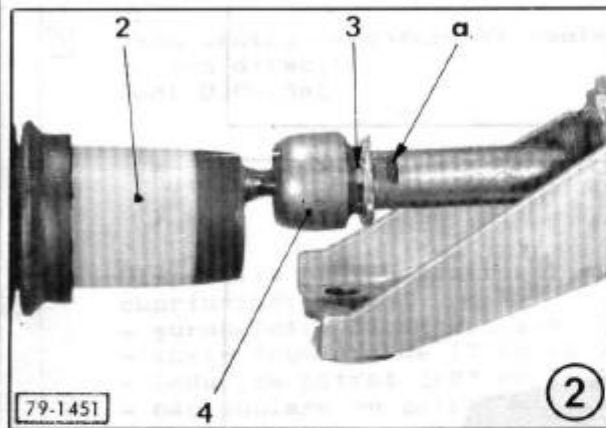
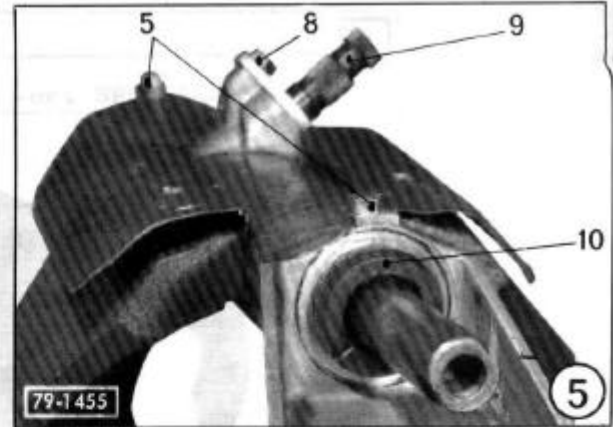
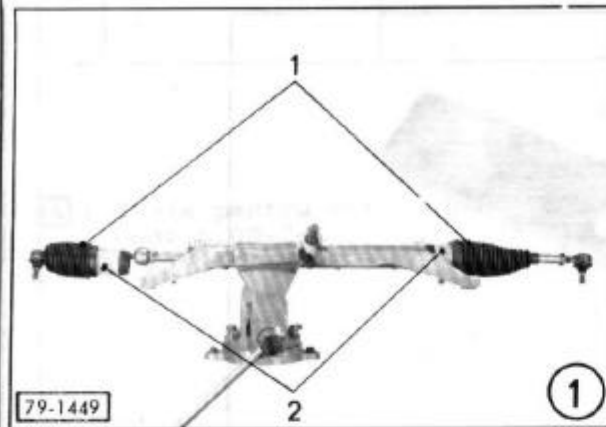


[79-1480]

C



[79-1760]



REPARAREA CARTERULUI DE DIRECTIEDEMONTARE

Demontarea bieletelor de conexiune a direcției: fig. ① ② și ③

Se fixează carterul direcției în menșină (bacuri cu apărători)

Se trag afară burdufurile de cauciuc (1) cu bușele de sprijin (2).

Se deblochează șaiba de siguranță (3) de rotulă.

Se deșurubează rotula (4) menținând cremaliera în "a" cu o cheie plată. Se utilizează cheia **A**.
Cod: S.00-301

Se demontează: fig. ③ ④ și ⑤

- capacul inferior (6) al carterului
- cele două șuruburi (5) de blocare a bușelor excentrice
- bușele excentrice (10)

Demontarea pinionului direcției (9): fig. ⑤ ⑥ și ⑧

Se demontează:

- contrapiulița (11) a șurubului excentric
- șurubul (8) de fixare
- brida (12) cu garnitura sa de etanșare (15)
- pinionul (9)

Se scoate cremaliera (13):

Se reperează sensul de montare dacă se reutilizează:

Se demontează șurubul excentric (14).

Demontarea rulmentului cu ace al pinionului: fig. ⑦

Se extrage inelul rulmentului (7) cu ajutorul dornului **B**.
Cod: D.00-302 și se scoate prin interiorul carterului (→)

Se curăță piesele.

6	Op. nr. TA. 442-3	REPARAREA CARTERULUI DE DIRECTIE	OLTCIT
			TA

MONTARE

Montarea rulmentului cu ace al pinionului: fig. (1) și (2)

Se montează inelul (7) al rulmentului în locașul său (ungându-l cu vaselină GL 270 Y) cu ajutorul dornului [B].
Cod: D.00-302.

Se asigură inelul rulmentului cu ace prin două chernere între inel și carterul direcției. Se lasă dornul în inel până se dau chernerele.

Montarea cremalierii:

Dacă una din cele două piese, cremaliera sau pinionul, nu sînt reutilizate, este obligatoriu de a schimba ambele piese.

Se gresează cu vaselină (TOTAL MULTIS) cremaliera și pinionul.

Se introduce cremaliera (6) în carterul direcției.

(Se ține cont de reperarea făcută la demontare, dacă cremaliera se reutilizează)

Se montează șurubul excentric de reglaj (3): fig. (3)

Adîncimea de înșurubare:
 $P = 44,25 \pm 0,7 \text{ mm}$
Se poziționează excentricitatea opus cremalierii.

Montarea pinionului: fig. (4)

Se introduce pinionul (4) în carter (lovindu-l ușor pentru a-l introduce pînă la fund).

Fixarea pinionului (4): fig. (5)

Se montează:

- brida de menținere (2) a pinionului cu garnitura de etanșare (8).

Inscripția garniturii se orientează spre exterior

- șurubul de fixare (1)

Cuplul de strîngere: 2 m. daN

- contrapiulița (9) a șurubului excentric fără a o strînge.

Montarea bușelor excentrice (5): fig. (6) (7) și (8)

a) Se introduc bușele pînă la nivelul carterului

b) Se orientează creștătura superioară A, a bușei, perpendicular pe axa pinionului (je maxim al cremalierii) fig. (6)

c) Se rotesc cele două bușe excentrice (5) în jur de 90° fără a le forța în sensul săgeții: fig. (7)
Se strîng ușor șuruburile de blocare.

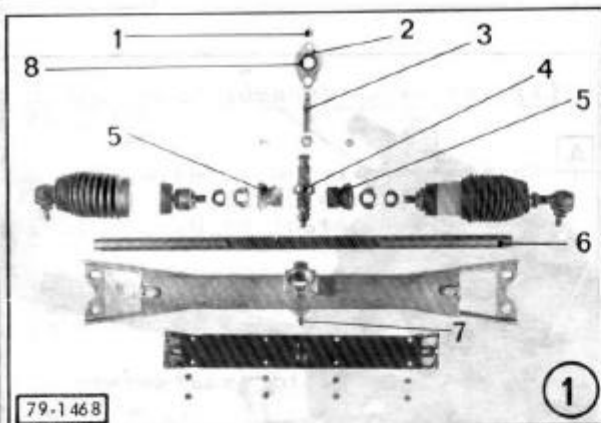
d) Se controlează cuplul de rotație al pinionului trebuie să fie pentru toate pozițiile cremalierii de la 0,1 la 0,15 m. daN.

Se utilizează pentru acest control ansamblul [C].

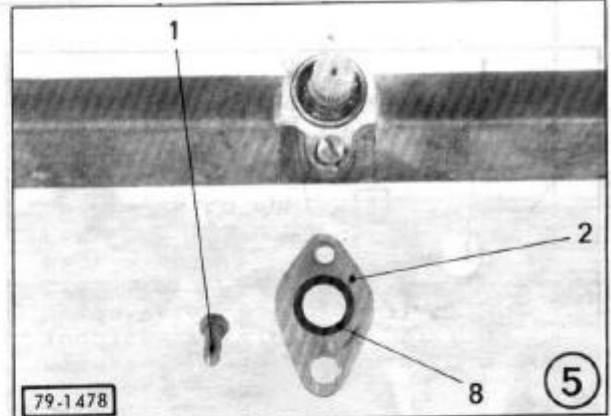
Se atașează pe pinion cheia tubulară de 17 cu reducățiile și se controlează cu ajutorul șurubelniței dinamometrice.

e) Se fac determinări pentru toată cursa cremalierii. Dacă este necesar: Se rotesc cele două bușe excentrice într-un sens sau altul în așa fel încît să se obțină cuplul cerut pentru rotirea pinionului.

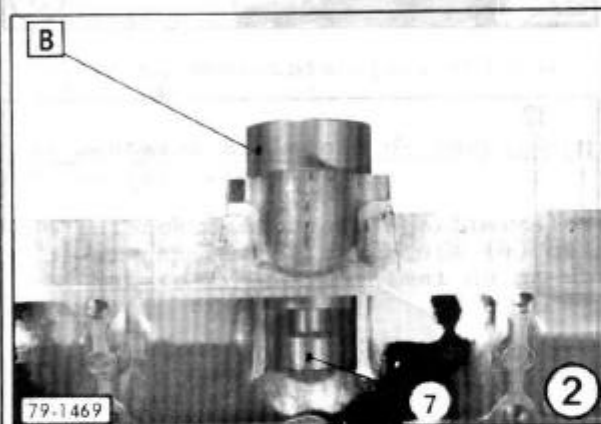
Se strîng șuruburile (10) cu 1 m. daN.



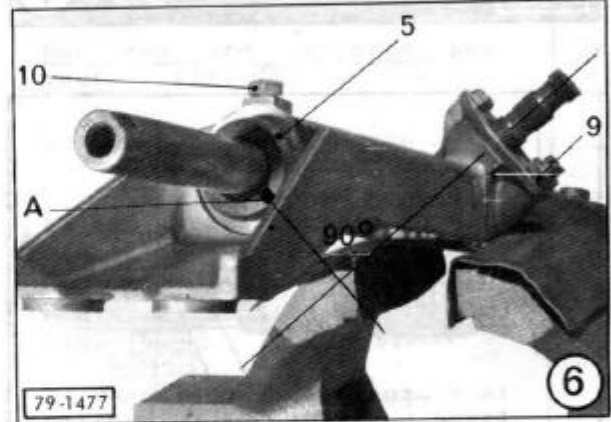
79-1468



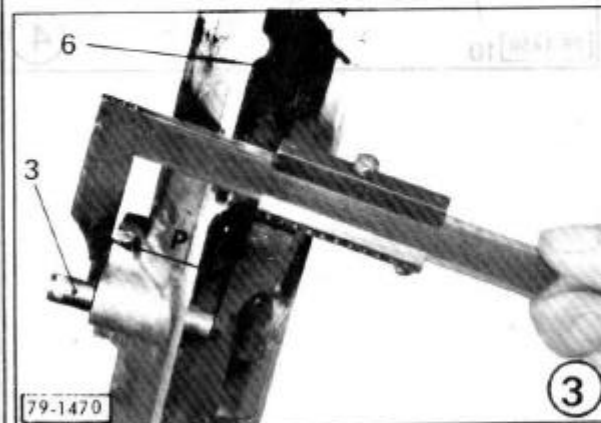
79-1478



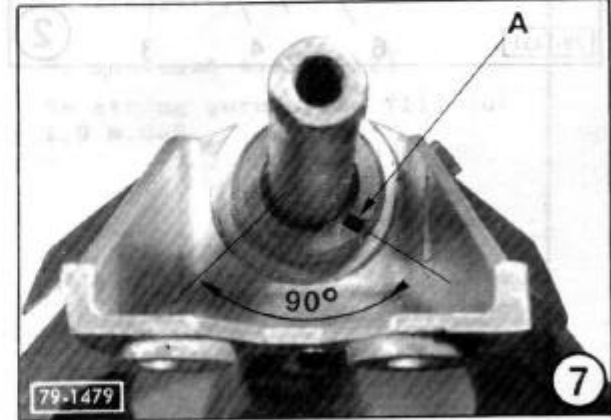
79-1469



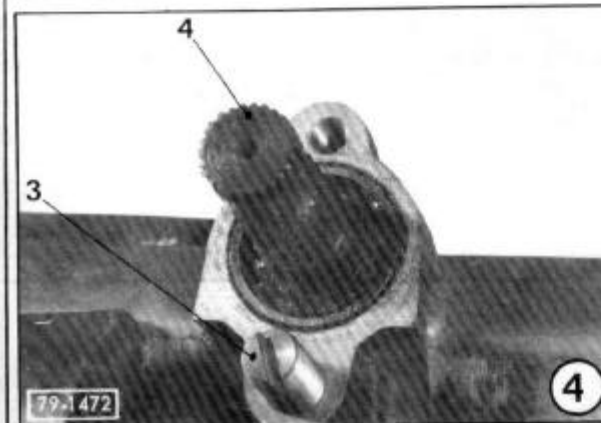
79-1477



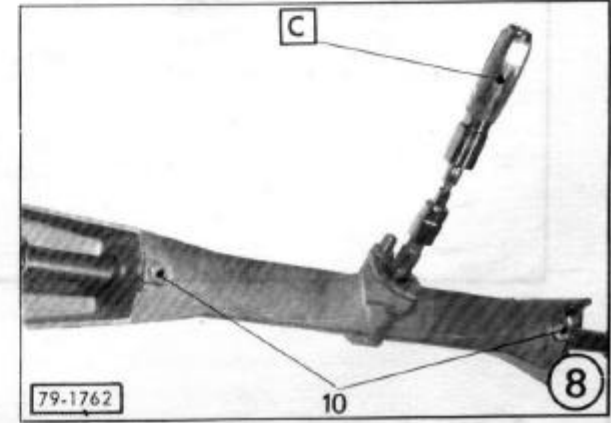
79-1470



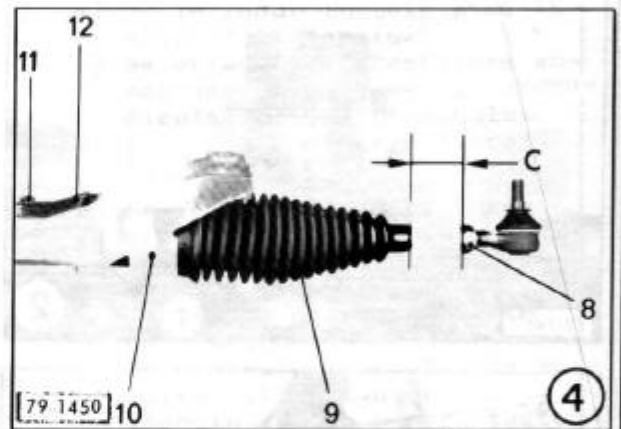
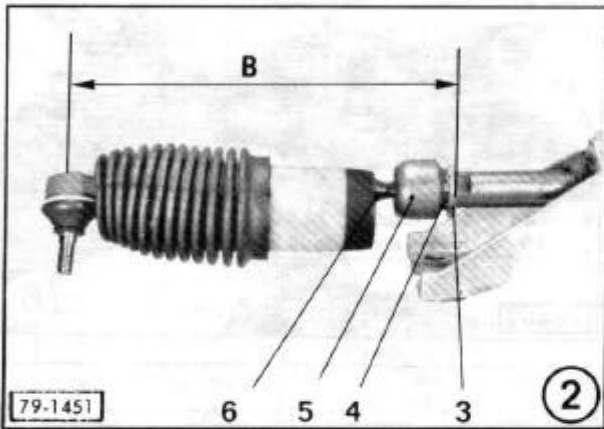
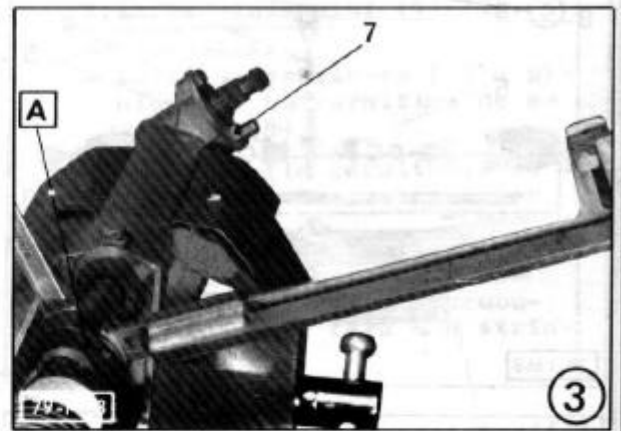
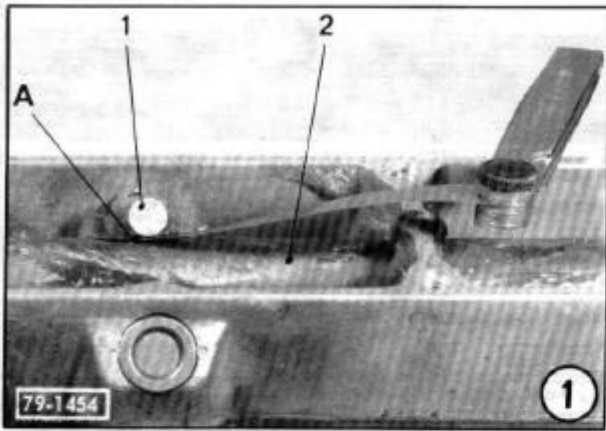
79-1479



79-1472



79-1762



OLTCIT	REPARAREA CARTERULUI DE DIRECTIE	Op. nr. TA. 442-3 9
TA		

Se reglează șurubul excentric (1):
Fig. (1)

Jocul între șurub și cremalieră:
A = 0,03 la 0,08 mm
OBLIGATORIU pe toată cursa cremalierii.

Cuplul de strângere al contrapiuliței (7): 2,8 m.daN.

Se prereglează bieletele de conexiune ale direcției (6): fig. (2) și (4)

Distanța B = 230 mm

Se strâng contrapiulițele (8) cu:
3,8 m.daN.

Se montează bieletele de conexiune ale direcției: fig. (2)

Se intercalează rondelule limitatoare (3) și șabilele de siguranță (4) noi.
(Se rabate marginea șabei de siguranță pe cremalieră)

Cuplul de strângere al rotulelor lor (5): 5 m.daN (cheie dinamometrică): fig. (3)

Se strâng cu cheia [A]
Cod: S.00-3ol
menținând cremaliera cu o cheie plată.
Se asigură rotulele (5) prin îndoirea marginii șabilelor de siguranță (4) pe rotule cu o sculă fără muchii.

Montarea burdufurilor de protecție: fig. (4)

Se introduc burdufurile (9):

Cota C = 45 mm
și se fixează bușele de sprinjin (10) pe bușele excentrice.

Montarea tablei inferioare (12):
fig. (4)

Se unge planul de etanșare al carterului cu tabla, cu pastă de etanșare.

Se montează tabla (12)

Se strâng șuruburile (11) cu:
1,9 m.daN.



CAPITOLUL 6. SISTEMUL DE FRINARE

Nr. operației	Denumirea operației	pag.
TA.450-00	Caracteristici și puncte particulare ale sistemului de frînare.....	419
TA.450-0	Controlul și reglajul limitatorului de frînare.....	425
TA.451-1	Lucrări la sistemul de frîne.....	429
TA.451-3	Repararea unui etrier frîne(față și spate)..	438
TA.453-0	Purjarea frînelor.....	443
TA.454-0	Reglarea frînei de mână.....	445

TA

IDENTIFICARE

.....

.....

.....

.....

.....

.....
.....

PUNCTE PARTICULARE

.....

DATA		DATA	
TAI	TAI	TAI	TAI	
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

.....

CARACTERISTICI SI PUNCTE PARTICULARE ALE SISTEMULUI DE FRINARE

.....

-
-
-
-
-

CARACTERISTICI

Frâna principală:

Frână cu disc pe cele patru roți (două pistoane pe etrier)

Comandă prin cilindru principal și limitator de presiune pe frânele spate:

fig. 2

Valoarea presiunii limitate.....25 bari

TA 2: Senzori uzură la plăcuțele frână față

TA1: Nu au senzori uzură

Lichid de frână corespunzând normelor: NFR126 40 S sau V sau SAE J 1703
(exemplu: TOTAL SY;LIFROM 010)

Frână de mână:

Independentă de sistemul de frinare principal.

Asigurată prin două plăcuțe acționind pe fiecare disc față.

	<u>TA 1</u>	<u>TA 2</u>
<u>Suprafața totală de frinare</u>		
Frâna principală (în cm ²)	163,5	205
Frâna de mână..... (în cm ²).....	42	42

PUNCTE PARTICULARE

Joc între tija pedalei și pistonul cilindrului principal.....0,1 la 0,5mm

Contactator de stop: Lămpile trebuie să se aprindă ori de câte ori
pedala acționează asupra cilindrului principal.

Frâna principală:

	<u>FATA</u>		<u>SPATE</u>	
	<u>TA1</u>	<u>TA2</u>	<u>TA1</u>	<u>TA2</u>
Diametrului discului: în mm	252	270	208	208
Grosimea discului (pe față ventilat): în mm	18	18	7	7
Grosimea minimă admisibilă: în mm	15	15	5	5
Bătaia axială maximă a discului în mm	0,15	0,15	0,15	0,15
Diametrul pistonului receptor: în mm	42	45	30	30
Suprafața unei plăcuțe: în mm	25,5	35,5	15,65	15,65
Grosimea garniturii fricțiune a unei plăcuțe: în mm	12	12	9	9

Controlul bătaii axiale a discurilor: Se fac măsurători în opt puncte diferite pe același diametru, diferențele măsurătorilor neputind depăși: 0,15 mm.

Frâna de mână:

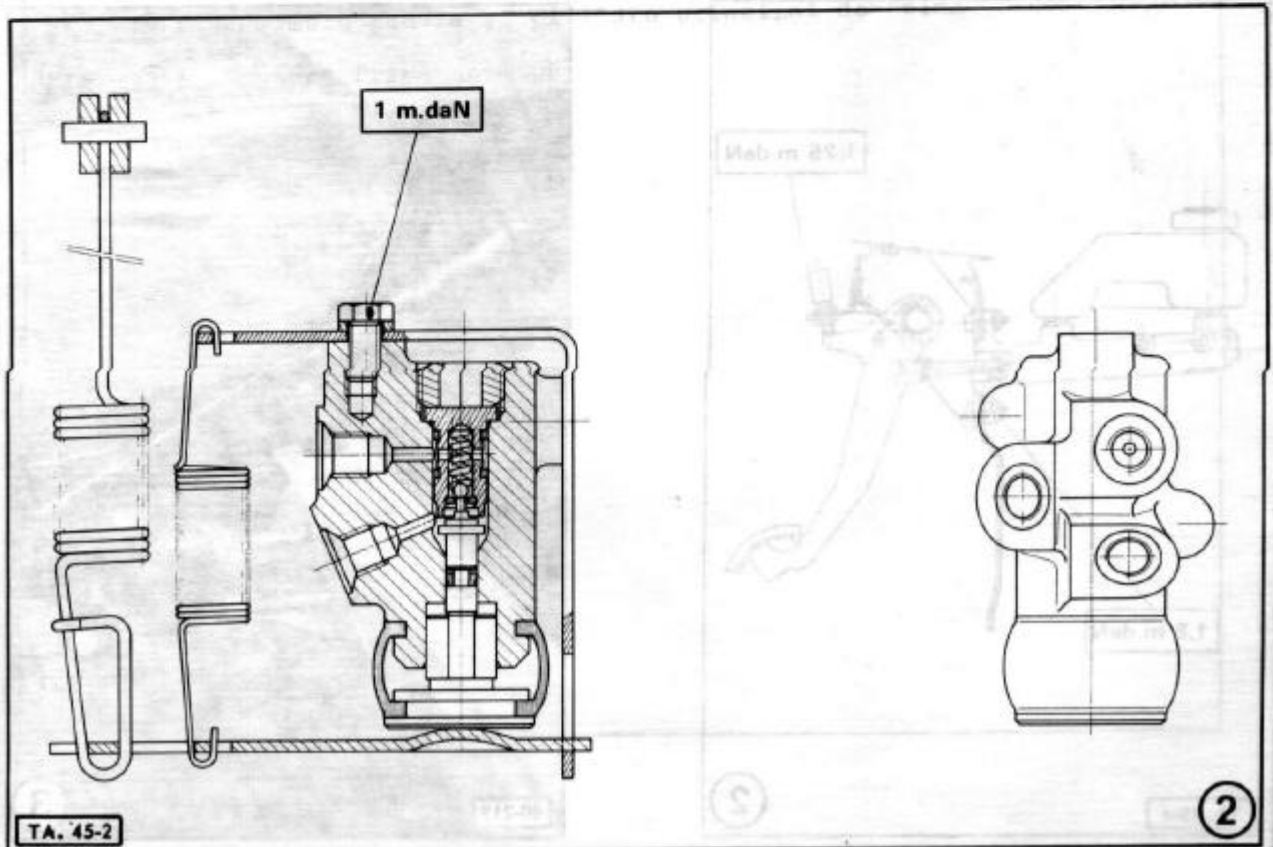
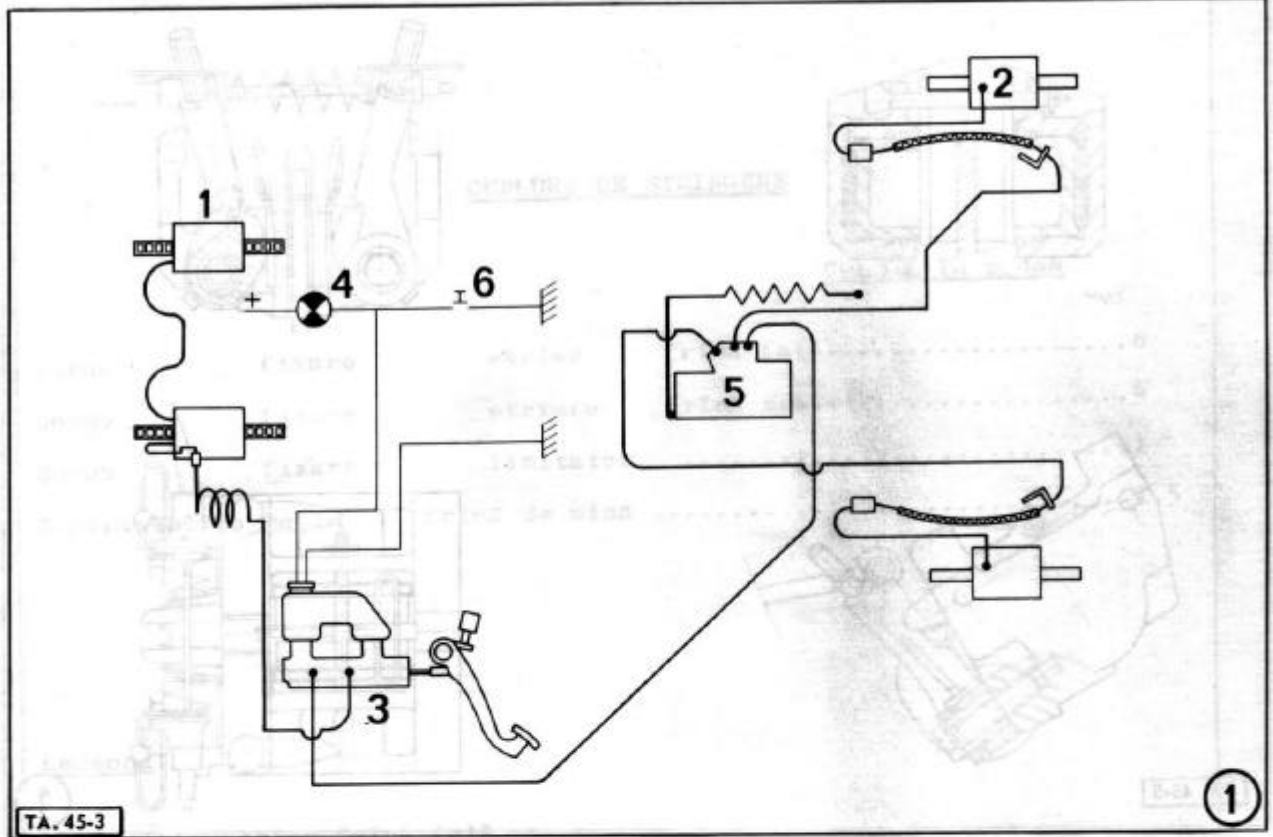
Grosimea garniturii de fricțiune a unei plăcuțe:.....6 mm

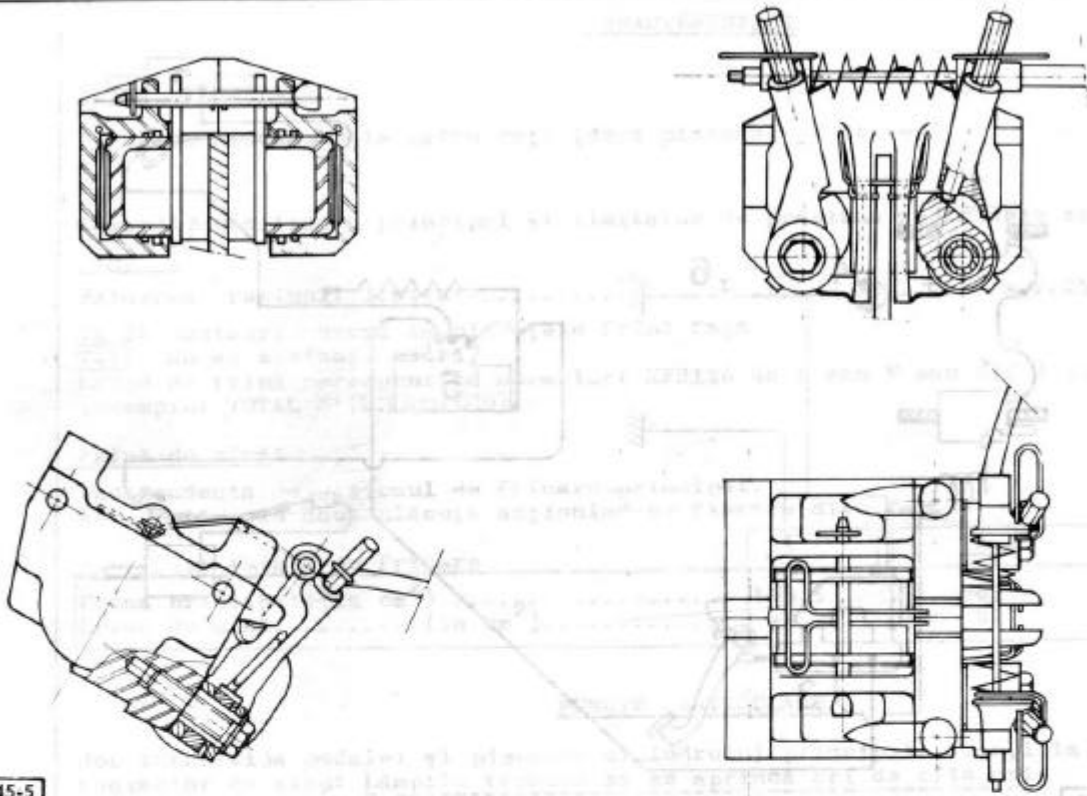
Suprafața unei plăcuțe:.....10,5 cm²

Reglajul plăcuțelor: LA ATINGERE: In punctul de bătaie maximă, plăcuțele să atingă discul ușor.

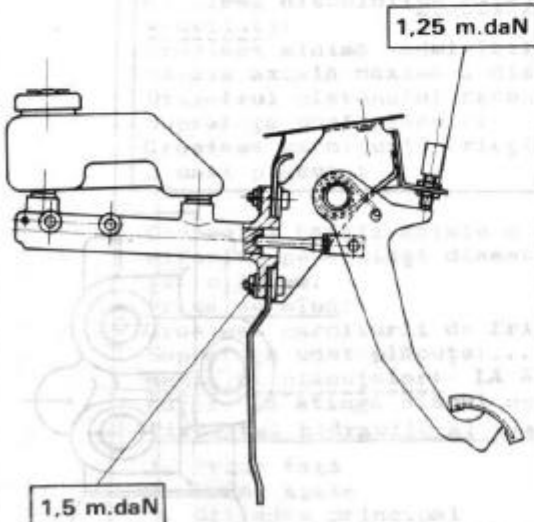
Circuitul hidraulic al sistemului de frinare (legenda): fig. 1

1. Frâne față
2. Frâne spate
3. Cilindru principal
4. Indicator nivel lichid frână
5. Limitator de presiune
6. Contactator verificare indicator nivel lichid frână.

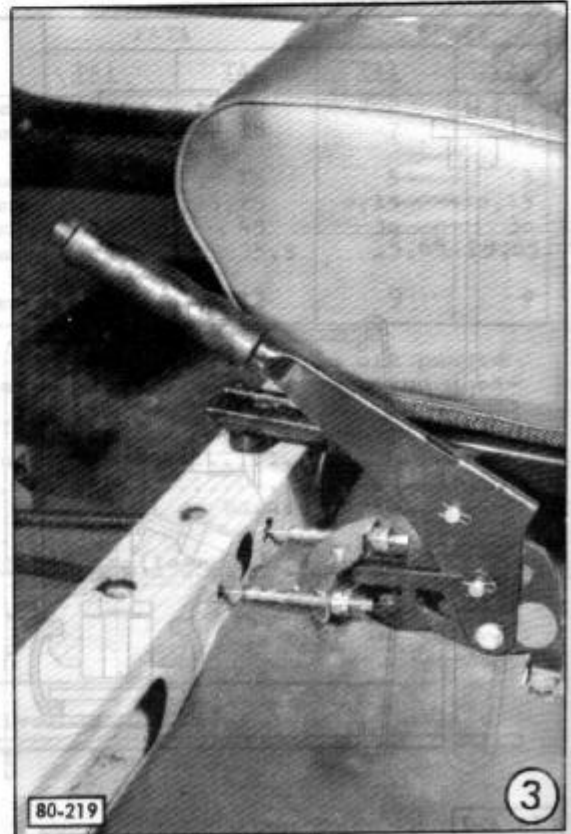




TA. 45-5



TA. 45-4



80-219

CUPLURI DE STRINGERE

Cuplul în m.daN

Surub	fixare	etrier	frână față:.....	6
Surub	fixare	etriere	frână spate:.....	4
Surub	fixare	limitator	1
Contrapiulița	cablu	frână de mână	1,5

Legenda:

- Fig. ①: Etrier frână față
- Fig. ②: Ansamblu pedală și cilindru principal de frână
- Fig. ③: Comandă frână de mână.



CONTROLUL SI REGLAJUL PRESIUNII LIMITATE
(pe vehicul)

FIG. ① ② și ③

Conditii pentru control:

Autoturismul gata de drum.

Inălțimile reglate corect (vezi Op.TA.430-0)

Se demontează protectorul de plastic al limitatorului

Controlul și reglarea presiunii limitate (autoturism neîncărcat):
fig. ① ② și ③

Se asigură că resortul (2) nu acționează asupra pîrghiei (4).

Se decuplează conducta (1) de alimentare a etrierului spate stînga.

In locul conductei (1) se montează un manometru cu scala de la 0 la 100 bari.

Se apasă încet pe pedala de frînă și se citește presiunea de alimentare a frînelor spate.

Această presiune trebuie să fie cu cuprinsă între: 24 și 28 bari.

Pentru obținerea acestei presiuni se deformează suportul (3).

Se demontează manometrul.

Se cuplează conducta (1) se strînge racordul cu: 0,9 m.daN.

(garnitura de etanșare nouă)

Se purjează frînele spate (vezi Op. TA.453-0)

Reglarea poziției limitatorului (limitate în sarcină): fig. ③

Se poziționează spatele autoriscului la o înălțime de 310 mm cota măsurată între planul de sprijin al roților pe sol și de-
desubtul tubului punte spate.

Se controlează jocul:

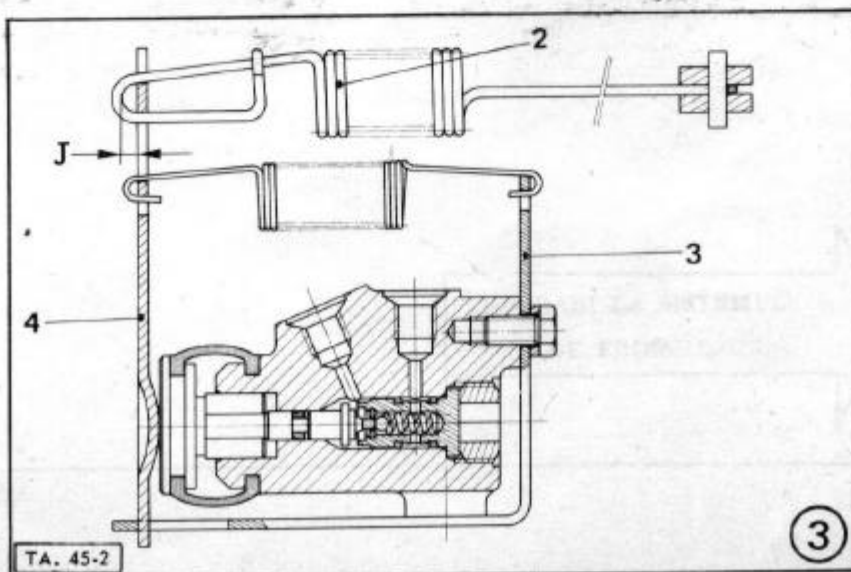
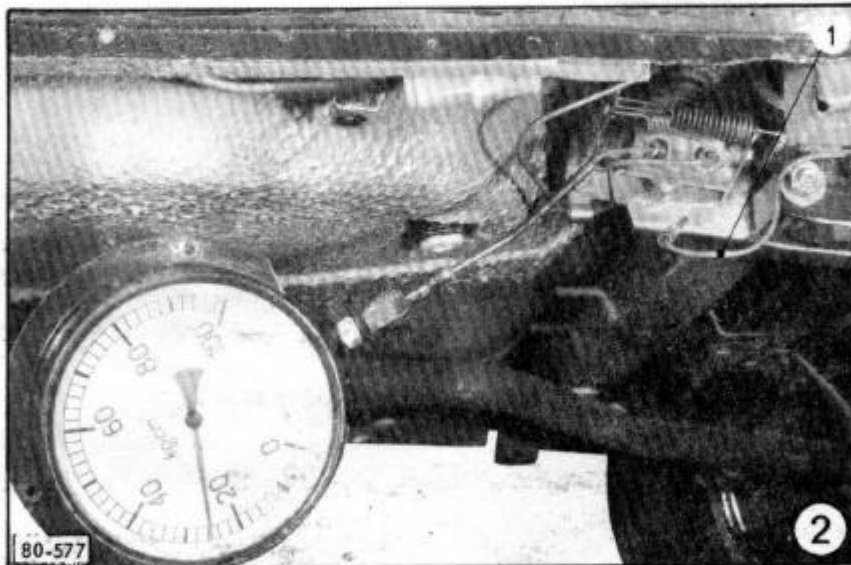
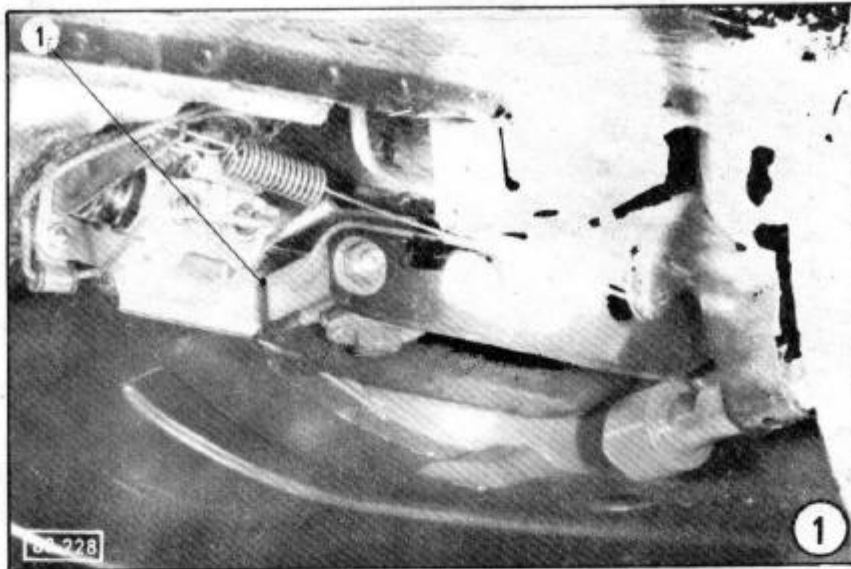
$$J = 3 \text{ mm}$$

(Se utilizează un burghiu de 3 mm drept calibru) între pîrghia de acționare (4) și resortul (2).

Dacă este necesar se reglează acest joc prin deplasarea suportului limitatorului.

Cuplul de strîngere a șuruburilor de fixare a limitatorului:

Se montează protectorul de plastic al limitatorului.



I. LUCRARI LA SISTEMUL DE FRINARE FATA

DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI CABLU DE FRÎNA MÎNĂ: fig. ① și ②

DEMONTARE

Decuplarea cablului de la palonier:

Se demontează capacul de protecție (1).

Se demontează contrapiulița (3) și piulița (4)

Se scoate cablul din palonierul (2)

Decuplarea cablului de la etrier

Se trage de cablu pentru a putea degaja opritorul tecii.

Se demontează opritorul tecii (Aceasta este spintecat)

Se scoate cablul.

MONTARE

NOTA: fig. ②

- cablul A agățat în "a" acționează frîna de mînă stînga

- cablul B agățat în "b" acționează frîna de mînă dreapta.

Montarea cablului

Cuplarea cablului la etrier:

Se introduce cablul în pîrghie.

Se introduce opritorul tecii pe cablu.

Se trage de cablu pentru a introduce opritorul tecii în pîrghie,

Cuplarea cablului la palonier

Se introduce cablul în palonierul (2)

Se montează piulița (4) și contrapiulița (3)

Reglarea frînei de mînă

(Vezi Op. 454-0).

Se montează capacul de protecție.

DEMONTAREA SI MONTAREA PLACUȚELOR DE FRÎNA: fig. ③

DEMONTARE

Se apasă în "c" pe fiecare plăcuță pentru a împinge pistoanele la fund.

Se demontează

- agrafa (5)

- axul de menținere plăcuțe (6)

- resortul antizgomot (7)

Dacă este necesar se deconectează firele sesizorilor de uzură (numai TA 2)

Se demontează plăcuțele.

DEMONTARE

Pentru a avea o bună repartitie a frînării, trebuie înlocuite toate cele patru plăcuțe odată.

Se montează:

- plăcuțele

- resortul antizgomot (7)

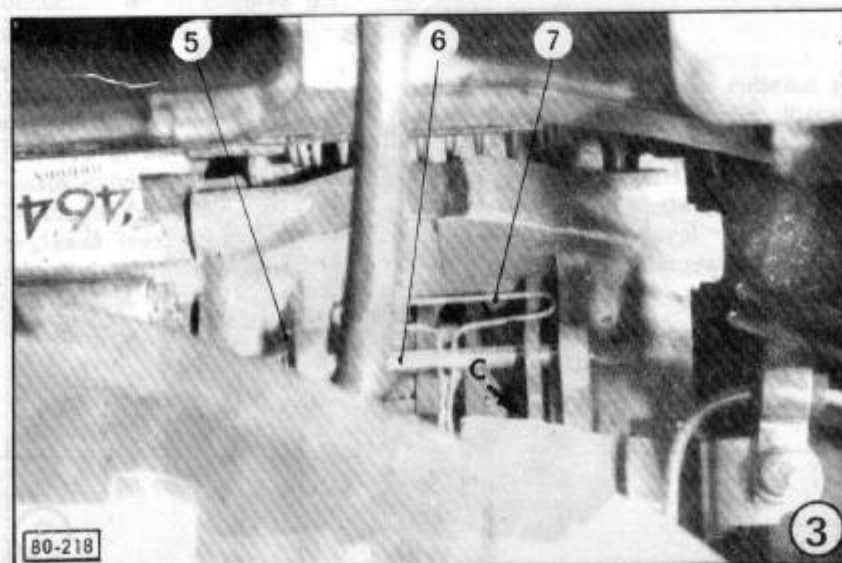
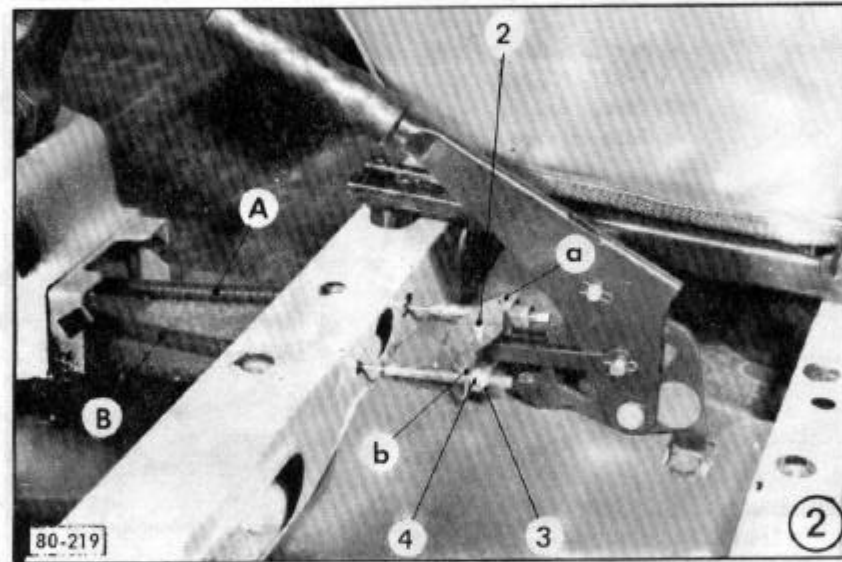
- axul de menținere plăcuțe (6)

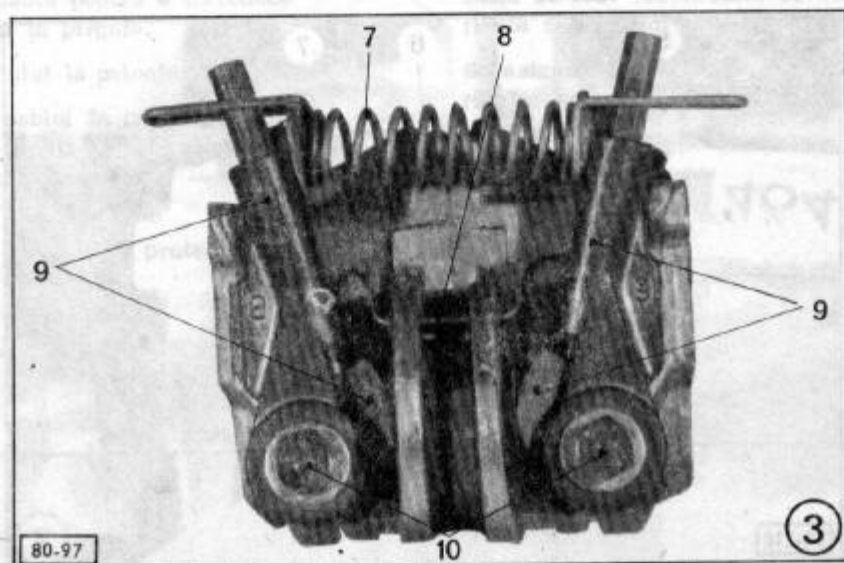
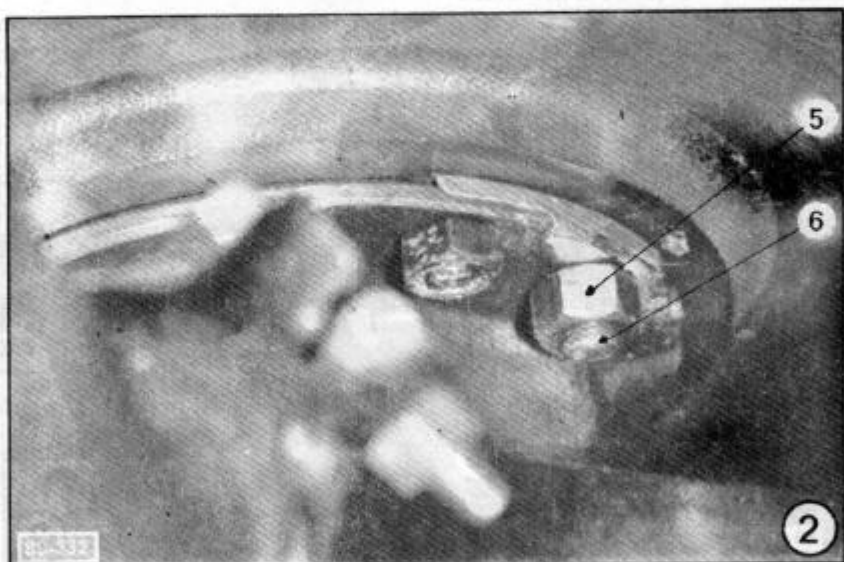
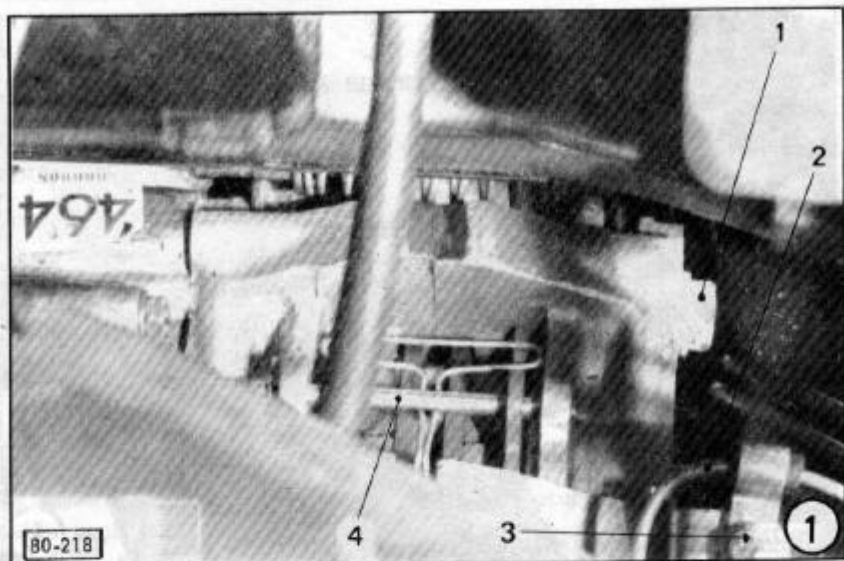
- agrafa (5)

Dacă au fost deconectate se conectează firele sesizorilor de uzură.

Se asigură dacă cursa pedalei de frînă rămîne normală după mai multe acționări, ale acesteia.

MINISTERUL AJUTULUI
DE FRINARE





OLT CIT	LUCRARI LA SISTEMUL DE FRINARE	Op. nr. 451-1	5
TA			
<p>DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI ETRIER DE FRÎNA: fig. ①</p> <p>DEMONTARE</p> <p>Se demontează roata de rezervă și suportul său.</p> <p>Se decuplează cablul frânei de mână (Vezi pag. 2)</p> <p>Se decuplează plăcuțele de frână (Vezi pag. 2)</p> <p>Se mențin asamblate cele două semietriere cu ajutorul unui șurub și al unei piulițe montate în locul axului (4).</p> <p>Demontarea etrierului:</p> <p>a) Partea stângă, se demontează:</p> <ul style="list-style-type: none"> - conducta de legătură între cele două etriere și conducta de alimentare (2) - șurubul 3 <p>b) Partea dreaptă, se demontează:</p> <ul style="list-style-type: none"> - conducta de legătură între cele două etriere. <p>c) Se demontează cele două șuruburi (1).</p> <p>d) Se scoate etrierul.</p> <p>MONTARE</p> <p>Montarea etrierului de frână</p> <p>a) Se verifică suprafața de așezare a etrierului pe cutia de viteze. Se elimină bavurilor.</p> <p>b) Se introduce etrierul complet cu plăcuțele de frână (cele două semietriere fiind asamblate și strânse cu un șurub și o piuliță în locul axului (4).</p> <p>Se introduc și se strâng cele două șuruburi (1) cu 6 m. daN.</p> <p>Se cuplează conductele de alimentare (garnituri de etanșare noi) cuplul de strângere al racordurilor 0,9 m. daN.</p> <p>Se strânge șurubul (3) (Partea stângă)</p> <p>Se demontează șurubul de menținere a celor două semietriere și se montează plăcuțele frânei principale (vezi pag. 2).</p> <p>Se montează cablul de frână de mână (Vezi pag. 2) și se reglează (vezi Op. TA. 454-0).</p> <p>Se montează suportul roții de rezervă.</p> <p>Se purjează frânele față (Vezi Op. nr. TA. 453.0).</p>	<p>DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI DISC DE FRÎNA: fig. ②</p> <p>DEMONTARE</p> <p>Se suspendă puntea față a autoturismului.</p> <p>Se demontează:</p> <ul style="list-style-type: none"> - etrierul (Vezi operația alăturată) - piulițele (5) și prezoanele (6) de fixare a arborelui de transmisie - scutul motor <p>Se virează roata către exterior apoi se comprimă articulația tripodă, pentru a se scoate arborele de transmisie.</p> <p>Se demontează discul prin partea de jos.</p> <p>MONTARE</p> <p>Se poziționează și se montează prezoanele (6)</p> <p>Se montează arborele de transmisie (Vezi Op. TA. 372-1)</p> <p>Se montează etrierul (Vezi operația alăturată)</p> <p>Se montează scutul motor.</p> <p>Se lasă autoturismul pe sol.</p>		
<p>DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI DISC DE FRÎNA: fig. ③</p> <p>DEMONTARE</p> <p>Se demontează etrierul (Vezi operația alăturată).</p> <p>Se demontează :</p> <ul style="list-style-type: none"> - resortul (7) - cele două șuruburi (10) - ansamblurile (9) (leviere și came) (atenție la șaibele elastice) <p>Se demontează plăcuțele menținând resortul (8).</p> <p>MONTARE</p> <p>Se montează plăcuțele ridicând resortul (8)</p> <p>Se montează ansamblurile (9) (șaiabă elastică într-un levier și camă)</p> <p>Se montează resortul (7)</p> <p>Se strâng șuruburile (10)</p> <p>Se montează etrierul (Vezi operația alăturată)</p>	<p>DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI DISC DE FRÎNA: fig. ③</p> <p>DEMONTARE</p> <p>Se demontează etrierul (Vezi operația alăturată).</p> <p>Se demontează :</p> <ul style="list-style-type: none"> - resortul (7) - cele două șuruburi (10) - ansamblurile (9) (leviere și came) (atenție la șaibele elastice) <p>Se demontează plăcuțele menținând resortul (8).</p> <p>MONTARE</p> <p>Se montează plăcuțele ridicând resortul (8)</p> <p>Se montează ansamblurile (9) (șaiabă elastică într-un levier și camă)</p> <p>Se montează resortul (7)</p> <p>Se strâng șuruburile (10)</p> <p>Se montează etrierul (Vezi operația alăturată)</p>		

6	Op. nr. TA. 451-1	LUCRARI LA SISTEMUL DE FRINARE	OLTCIT
			TA

II. LUCRARI LA SISTEMUL DE FRINARE SPATE

Se suspendă puntea spate a autoturismului. Se demontează roțile

DEMONTAREA SI MONTAREA PLACUTELOR DE FRINA: fig. ① și ③

DEMONTARE

Se demontează tabla (1) de protecție.
Se presează ușor pe fiecare plăcuță pentru a permite demontarea acesteia.

Se demontează:

- axul (2) și resortul (11)
- plăcuțele

Se depun câteva picături de lichid de frână pe pistoane după ce în prealabil s-au curățat în alcool.

Se montează plăcuțele vechi și se apasă asupra lor pentru a introduce pistoanele complet în cilindrii.

Se demontează plăcuțele și se curăță locașul lor.

MONTARE

Pentru a avea o bună repartiție de frinare trebuie înlocuite cele 4 plăcuțe în același timp.

Se montează plăcuța de lângă roată și se introduce axul (2) parțial.

Se montează cea de-a doua plăcuță și resortul (11).

Se introduce complet axul (2) și se montează piulița. Se montează tabla de protecție (1) și se strânge piulița axului (2).

DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI ETRIER DE FRINA: fig. ①

DEMONTARE:

Se demontează plăcuțele (Vezi operaț. de mai sus)
Se remontează axul (2) pentru a menține strânse cele două semietriere.

Se decuplează conducta (3) de alimentare.

Demontarea etrierului:

Se demontează cele două șuruburi (4)

Se demontează etrierul (5)

MONTARE

Montarea etrierului.

Se poziționează etrierul (5)

Se montează și se strâng cele două șuruburi (4)

Cuplul de strângere: 4,0 m.daN.

Se cuplează conducta de alimentare (3). Cuplul

de strângere al racordului 0,9 m.daN.

Se montează plăcuțele. Vezi operația de mai sus)

Se purjează frânele spate (Vezi Op. TA. 453-0).

DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI DISC DE FRINA: fig. ② și ③

DEMONTARE:

Se demontează plăcuțele (Vezi operația alăturată).

Demontarea butucului:

- se îndreaptă siguranța (7) în "a"
- se decuplează discul de butuc deșurubind șuruburile (9)

Se demontează:

- șurubul (6) de fixare (se menține plăcuța (8) apăsată pe braț)
- plăcuța de blocare (8) și siguranța (7)
- butucul (10)
- garniturile de etanșare (12) și (13)

Se demontează discul de frână.

MONTARE

Se montează pe braț:

- discul de frână și cele trei șuruburi de fixare
- garnitura (12) (se unge partea de etanșare)

Montarea butucului

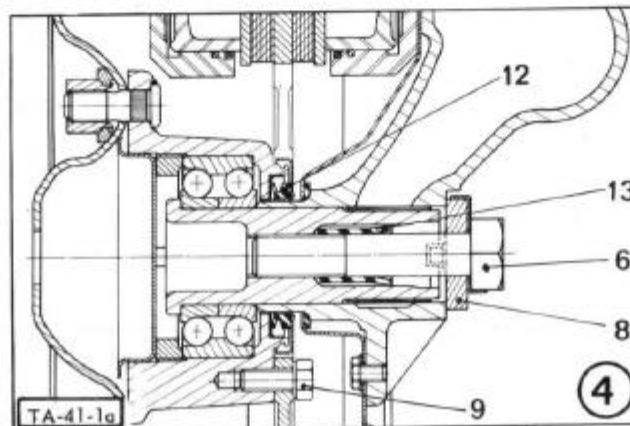
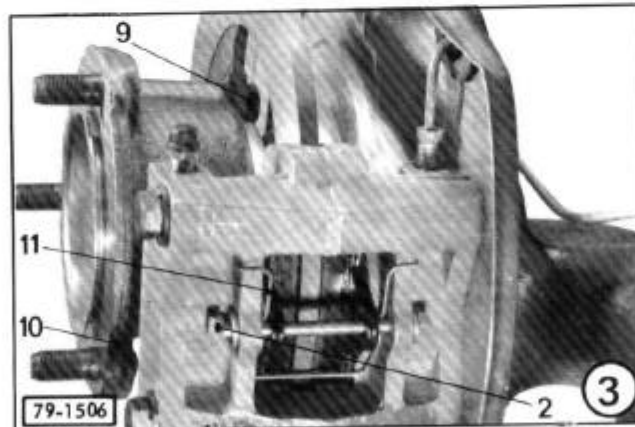
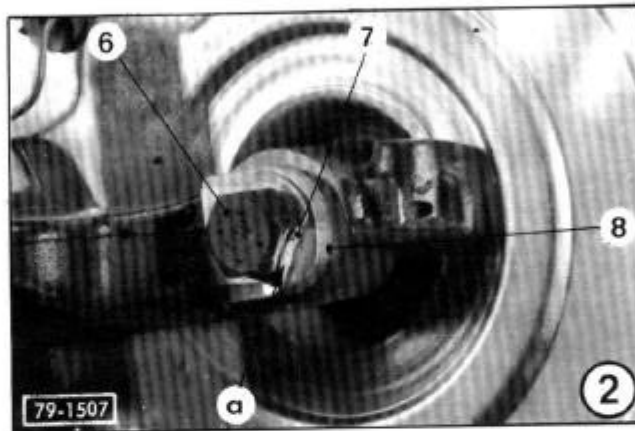
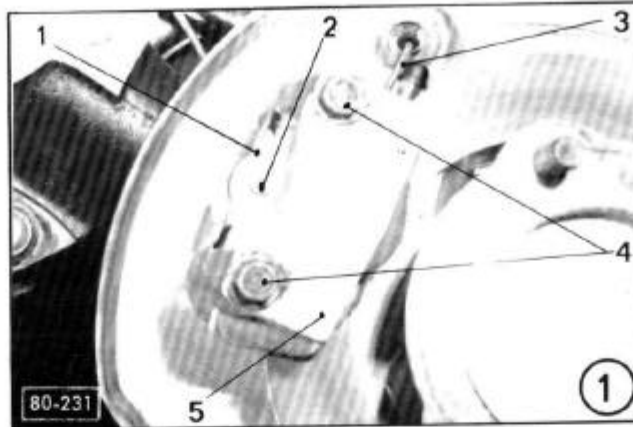
Se introduce butucul (10) pe braț.

Se montează:

- o garnitură (13) nouă (în interiorul fuzetei)
- plăcuță (8)
- siguranța (7)
- șurubul butucului (6) Cuplul de strângere 19,5 m.daN (se rabate siguranța pe capul șurubului cu o sculă fără muchii ascuțite)

Se fixează discul pe butuc. Cuplul de strângere a șuruburilor (9) = 4,75 m.daN.

Se montează plăcuțele (Vezi operația alăturată).



2	Op. nr. TA. 451-3	REPARAREA UNUI ETRIER DE FRINA (Față și spate)	OLTCIT
			TA

I. REPARAREA UNUI ETRIER DE FRINA (Față)

NOTA: Cele două simetriere se mențin împreună, după demontare, printr-unul din cele două șuruburi (6) și piulița A.

DEMONTARE

Dezechiparea etrierului de frână:
fig. ①

Se demontează:

- plăcuțele (2) de frână de mină
- cele două șuruburi (3)
- ansamblurile (5) levier și excentrice
- resortul (1)

Se demontează:

- resortul (4) de blocare a plăcuțelor.
- piulița A montată la demontarea etrierului.

Se scoate șurubul (6) și se desfăcă cele două simetriere

Dezechiparea semietrierelor fig. ②

Se scoate pistonul (7) suflând cu aer comprimat prin orificiul de alimentare (11).

(Se menține pistonul cu o pânză pentru a evita aruncarea lui).

Se demontează:

- garnitura torică (9)
- apărătoarele de praf (8)
- garnitura cu secțiune pătrată (10)

PREGATIREA PENTRU MONTARE

Se spală piesele în alcool. Se suflă și se usucă cu aer comprimat.

Pistoanele și interiorul cilindrilor nu trebuie să prezinte nici o zgîrietură sau lovitură, în caz contrar se înlocuiesc

MONTARE

Pregătirea semietrierelor: fig. ②

Inlocuiți toate garniturile după fiecare demontare.

a) Se unge pistonul (7) și locașul său cu lichid de frână (TOTAL SY)

b) Se montează:

- garnitura cu secțiune pătrată (10)
- apărătoarea de praf (8)

c) Se introduce pistonul (7) în locașul său, degajarea pistonului "b" către exteriorul semietrierului.

Se montează garnitura inelară (9) în "a".

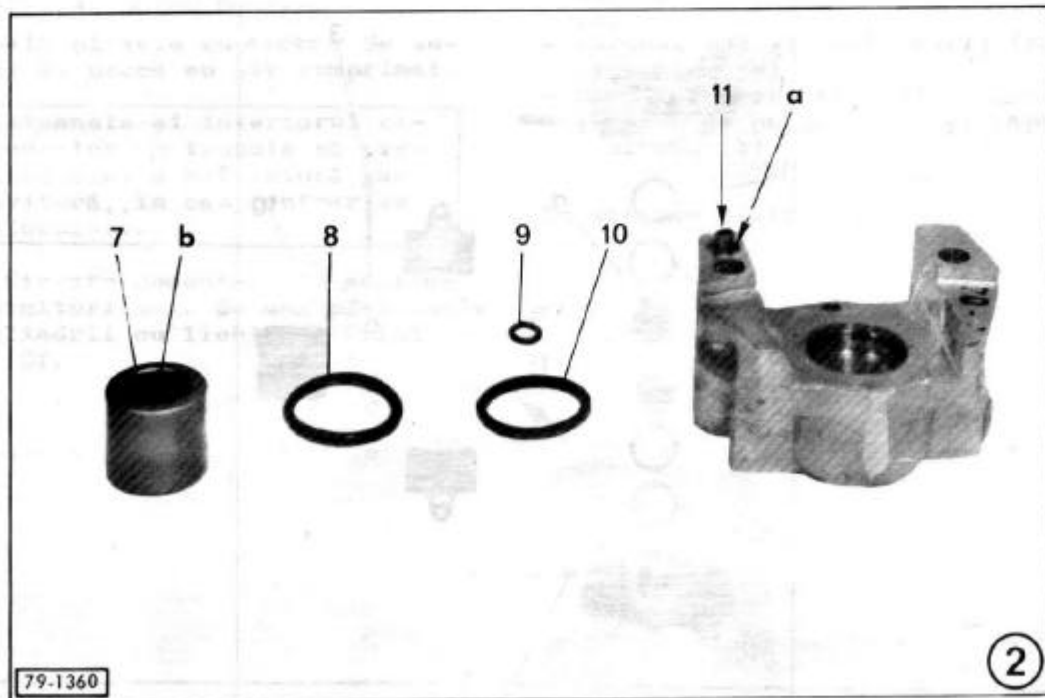
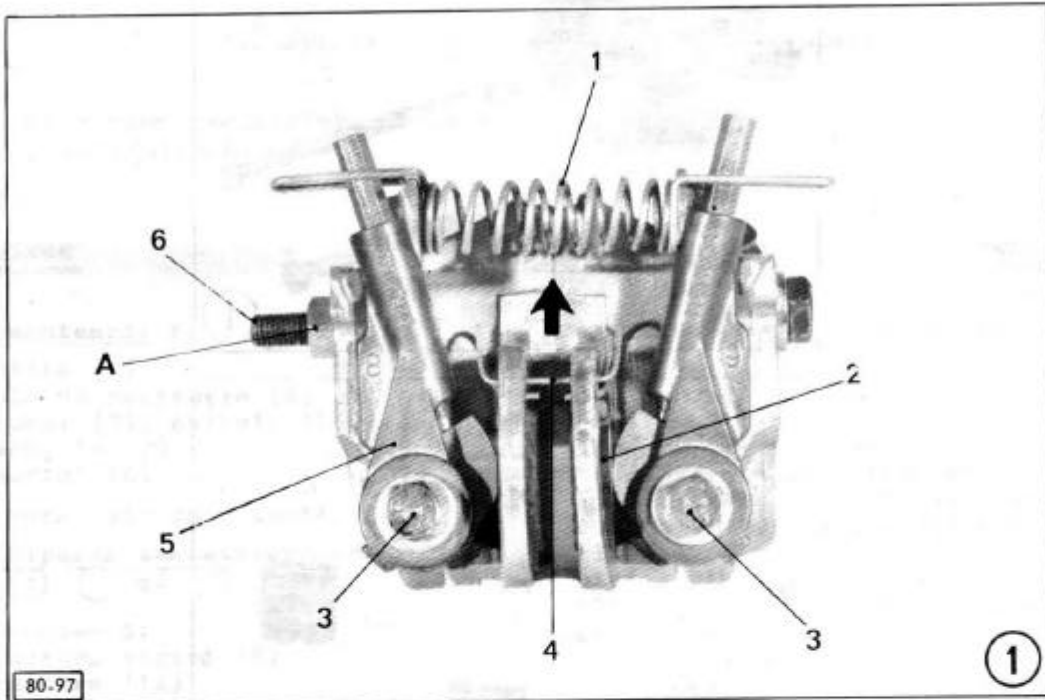
(Se verifică prezența bucșii de ghidare (11)).

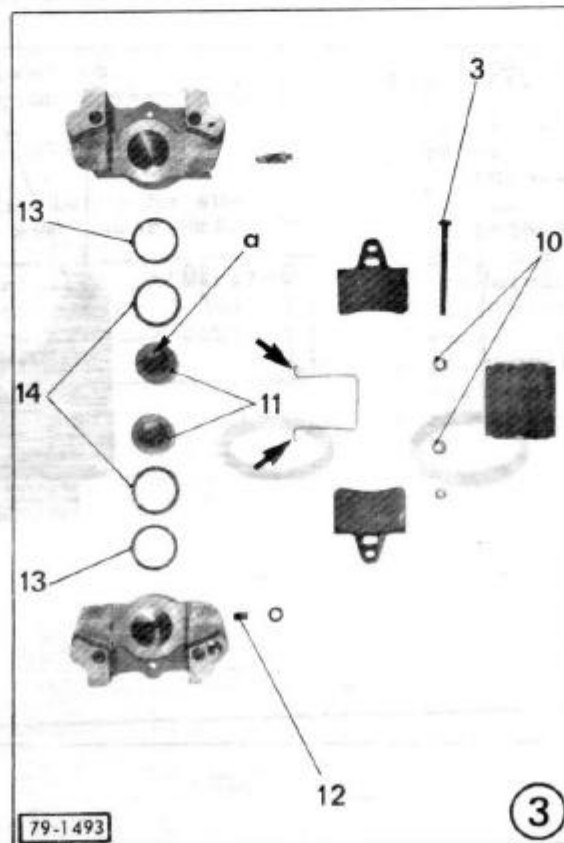
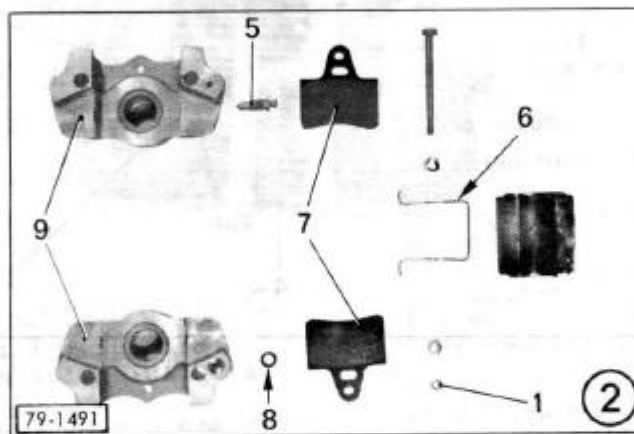
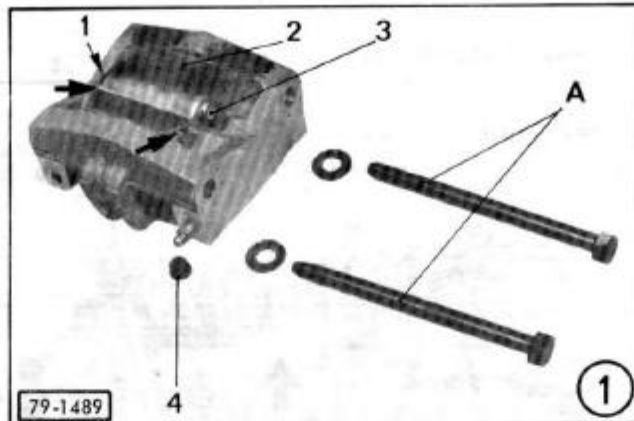
Se assemblează cele două simetriere cu ajutorul șurubului (6) și a piuliței A: fig. ①

Pregătirea etrierului de frână:
fig. ①

Se montează:

- resortul (4)
- plăcuțele (2) de frână de mină (se basculează resortul (4) în față în sensul săgeții, pentru a obține blocarea plăcuțelor).
- ansamblurile (5) levier și excentrice
- șuruburile (3) (fără a le strânge)
- resortul (1)





OLT CIT	REPARAREA UNUI ETRIER DE FRINA	Op. nr. TA. 451-3	5
TA	(Față și spate)		

II. REPARAREA UNUI ETRIER DE FRINA (Spate)

Nota: Cele două semietriere se mențin împreună, după demontare, prin șurubul (3) și piulița (1).

DEMONTARE

Se demontează: fig. ① ② și ③

- piulița (1)
- tabla de protecție (2)
- șurubul (3), șaibele (10)
- plăcuțele (7)
- resortul (6)

Se separă cele două semietriere.

Dezechiparea semietrierelor:

fig. ① ② și ③

Se demontează:

- garnitura torică (8)
- garnitura (12)
- pistoanele (11)
- apărătoarele de praf (14)
- inelele de etanșare (13)
- șurubul de purjare (5) și căpăcelul său (4)

PREGATIREA PENTRU MONTARE

Se spală piesele cu alcool. Se suflă și se usucă cu aer comprimat.

Pistoanele și interiorul cilindrilor nu trebuie să prezinte nici o zgârietură sau lovitură, în caz contrar se înlocuiesc.

După fiecare demontare se montează garnituri noi. Se ung pistoanele și cilindrii cu lichid de frână TOTAL SY.

MONTARE

Pregătirea semietrierelor: fig. ② și ③

Se montează:

- inelele de etanșare (13) (reperul de culoare roșie către exterior)
- apărătoarele de praf (14) (reperul de culoare roșie către interior)
- pistoanele (11): orificiul "a" către exteriorul semietrierului.
- garnitura torică (8)

Se montează: fig. ① și ②

- plăcuțele (7)
- resortul (6) (extremitățile dirijate către șurubul de purjare).
- șurubul (3) și piulița (1) (fără strângere)
- tabla de protecție (2)
- șurubul de purjare (5) și căpăcelul său (4)

Se strânge piulița. (1)

PURJAREA CIRCUITELOR DE FRINA

In timpul operației de purjare lichidul din rezervor nu trebuie să scadă sub nivelul minim. Utilizați lichid de frână conform normelor N F R 126 4o S sau V sau SAE J 17o3 (Exemplu TOTAL SYLIFROMO10) Se așază spatele autoturismului pe capre și se demontează roțile pentru purjarea etrierelor spate.

- Se purjează circuitele începînd cu fața autoturismului.

Se purjează fața (șurub de purjare numai pe etrierul dreapta), spatele dreapta și spatele stînga.

- Se plasează pe fiecare șurub de purjare un tub transparent cu extremitatea cufundată într-un recipient curat cu lichid.

- Se apasă moderat pe pedala de frînă.

- Se desface șurubul de purjare.

- Se menține pedala apăsată la fundul cursei.

- Se strînge șurubul de purjare.

- Se eliberează pedala încet pînă la limitator.

- Se repetă operația pînă la dispariția completă a bulelor de aer.

- Se procedează în același mod pentru celelalte etriere.

SEGEVIRI ASRAJUV

REGLAREA FRINEI DE MINA

Se ridică fața autoturismului și se lasă pe capre.

Se împinge spre podea la maxim levierul comenzii frânei de mână

Se demontează roata de rezervă.

Reglarea excentricelor: fig. (2) și (3)

Se asigură că levieretele (2) se sprijină pe limitatorul etrierelor în "a" și "b".

Se acționează asupra șuruburilor de reglaj (1) în scopul obținerii reglajului la limita de atingere.

Acest reglaj trebuie să fie efectuat în punctul de fulaj maxim al discului (se rotește discul acționând asupra roții corespunzătoare)

Reglarea cablurilor de comandă a frânei de mână fig. (2) și (3)Pe fiecare etrier:

Se asigură că levieretele (2) sînt sprijinite pe etrier în "a" și "b" iar opritoarele tecilor cablurilor sînt bine poziționate în locașurile lor.

La levierul de comandă:

Se demontează capacul de protecție din plastic.

Levierul de comandă (3) fiind în poziție de repaus, cablurile întinse, se apropie piulițele (4) și se strîng contrapiulițele (5) cu 1,5 m. daN.

Se asigură că diferența maximă între lungimile L 1 și L 2 să nu depășească 1,5 mm (în această poziție palonierul (6) se găsește perpendicular pe axa autoturismului) și că opritoarele cămășilor sînt bine poziționate în locașurile lor.

Se verifică ca, atunci cînd levierul de comandă (3) este în poziție de repaus, levieretele (2) să fie sprijinite pe etrier în "a" și "b"

Controlul frânei de mână

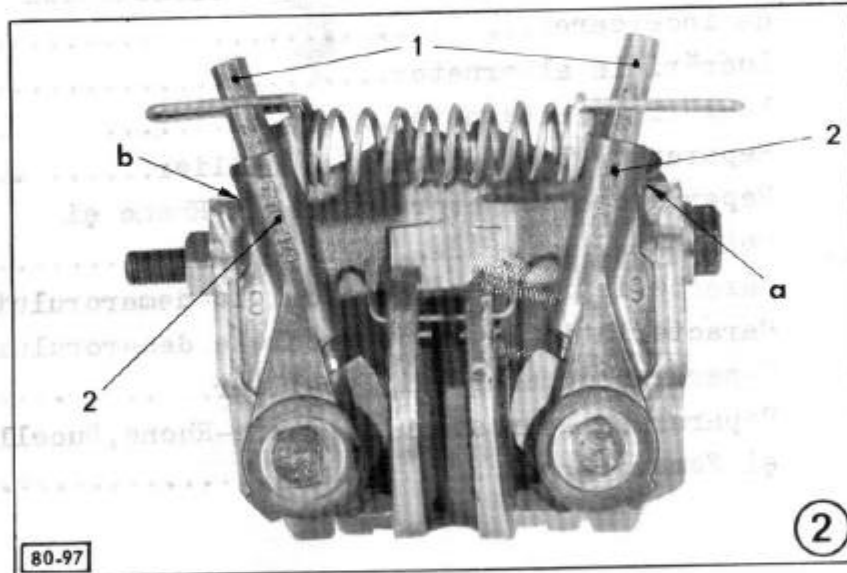
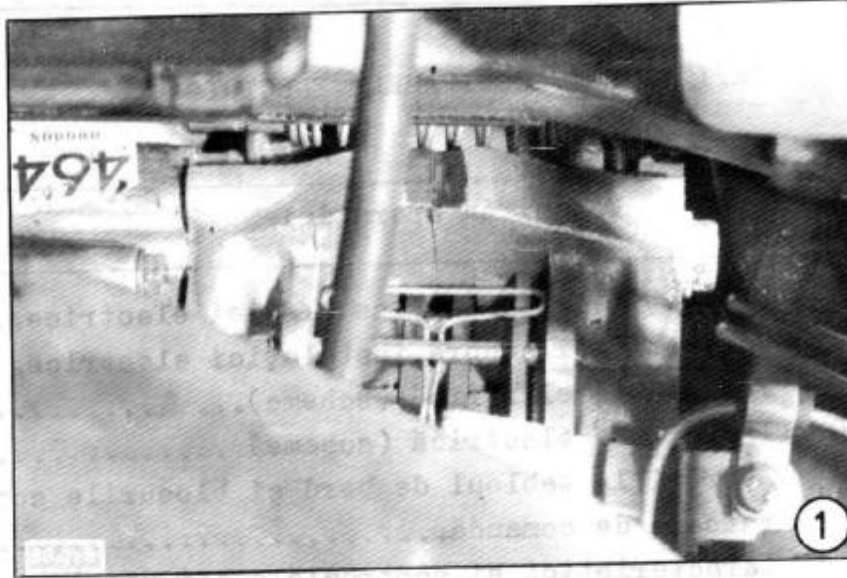
Se manevrează de mai multe ori levierul de comandă (3) și se verifică că reglajul se menține și că sistemul de comandă funcționează.

Levierul de comandă fiind la al cincilea dinte nu trebuie să se mai poată face rotirea roților cu mîna.

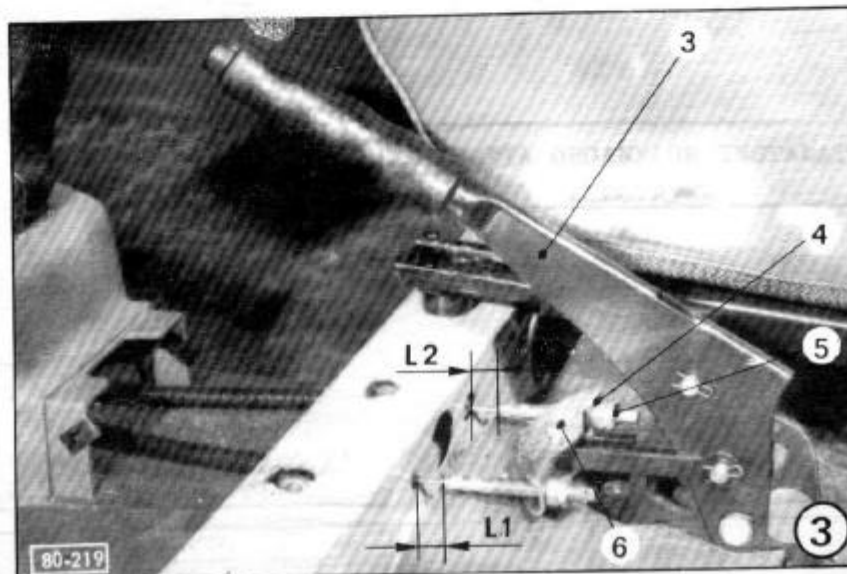
Se montează roata de rezervă și capacul de protecție la palonier.

Se lasă autoturismul pe sol.





80-97



80-219

CAPITOLUL 7. ECHIPAMENT ELECTRIC

Nr. operației	Denumirea operației	pag.
TA-01	Protecția organelor instalației electrice.....	449
TA.510-000	Generalități asupra instalației electrice.....	451
TAL.510-00	Instalația electrică (scheme).....	453
TA2.510-00	Instalația electrică (scheme).....	457
TA.520-1	Lucrări la tabloul de bord și blocurile comutatoare de comandă.....	461
TA.532-0	Caracteristici și controalele circuitului de încercare.....	465
TAL.532-1	Lucrări la alternator.....	469
TA2.532-1	Lucrări la alternator.....	473
TA.532-3	Repararea alternatorului Ducellier.....	477
TA2.532-3	Repararea alternatorului Paris-Rhone și Motorola.....	481
TAL.533-0	Caracteristicile și controalele demarorului....	489
TA2.533-0	Caracteristicile și controalele demarorului....	493
TAL.533-3	Repararea demarorului Ducellier.....	497
TA2.533-3	Repararea alternatorului Paris-Rhone, Ducellier și Femsa.....	501

-2	<u>Op.nr.TA.01</u>	PROTECTIA ORGANELOR INSTALATIEI	OP. TICIT
		ELECTRICE	TA

MASURI IMPUSE IN CAZUL UNEI INTERVENTII PE AUTOTURISM

Evitați greselile de manevrare care pot duce la distrugerea anumitor organe electrice sau pot provoca un scurtcircuit (risco de incendiu sau accident).

Baterie de acumulare

- Se deconectează, în primul rând, cablul de la borna negativă a bateriei, apoi cel de la borna pozitivă.
- Se conectează, cu prudență cele două cabluri pe bornele bateriei, cablul de la borna negativă (masa) trebuie conectat ultimul.
- Înainte de conectarea cablului la borna negativă, se asigură că nu există consumatori conectați sau scurtcircuit.
Pentru aceasta se realizează contacte intermitente ale cablului cu borna negativă a bateriei: nu trebuie să apară scinteie, în caz contrar există consumatori conectați sau un scurtcircuit, care trebuie remediat.
- Bateria trebuie să fie corect conectată: borna negativă trebuie să fie legată la masă.
- Înainte de acționarea demarorului, se asigură că cele două cleme sînt corect strînse pe bornele respective.

Alternator - Regulator:

- Nu rotiți alternatorul montat pe motor fără ca el să fie conectat la baterie. Nu deconectați niciodată bateria cînd alternatorul funcționează.
- Asigurați-vă înainte de conectarea alternatorului, că bateria este corect conectată (borna negativă la masă), în caz contrar, regulatorul electronic va fi distrus instantaneu.
- Nu inversați cele două fire conectate la regulator.
- Nu puneți la masă borna de alimentare a regulatorului încorporat în alternator.
- Nu încercați rearmarea alternatorului: nu este nevoie de aceasta. În caz contrar se distruge alternatorul și regulatorul.
- Nu conectați un condensator de deparazitare radio la borna de alimentare a regulatorului pe alternator.
- Nu legați bornele bateriei la o stație de încărcare și nu sudați niciodată cu arc electric sau prin puncte fără să fie deconectate și izolate cele două cabluri de legare la baterie.
Deconectați de asemenea firele alternatorului pentru toate operațiile de sudură.

Calculator (numai TA1)

Nu deconectați niciodată o clemă de la baterie atunci cînd motorul funcționează: (în caz contrar calculatorul se distruge instantaneu).

Bobina de aprindere:

Se conectează condensatorul de deparazitare radio în derivație pe bornele de alimentare ale bobinei. Se montează numai condensatorul recomandat de uzină (50 μ F).

NOTA: Acest condensator este montat în serie pe autoturismele echipate cu opțiuni, "radio" sau cu ceas cu afișaj digital.

Becuri cu iod:

- Nu înlocuiți un bec cu iod cînd farul este aprins. După utilizarea farurilor, este prudent să le lăsați cinci minute înainte de a proceda la înlocuire.
- Nu atingeți becul cu iod. Urmele degetelor lăsate din neatenție trebuie să fie șterse cu puțină apă și săpun și becul uscat cu un tifon.

2	Op.nr.TA.510-000	GENERALITATI ASUPRA INSTALATIEI ELECTRICE	OLT CIT TA
---	------------------	---	---------------

PREZENTAREA SCHEMELOR

Schema instalației:

Prezintă amplasamentul aproximativ al organelor electrice pe autoturism.

Schema de principiu:

Reprezintă într-o manieră funcțională diferite circuite, ușurând astfel căutarea eventualelor pene.

Nomenclatorul pieselor:

Permite identificarea unui organ electric pe schema instalației, apoi de a găsi poziția sa pe schema de principiu.

Reperajul:

- Firele sînt reperate conform codului culorilor. Ex.Mv=Mov (marcaj sau manșon de culoare pe fir). Reperul de culoare precedat de "F" indică culoarea firului Ex.F.Ve=fir verde.
- Cablajele sînt reperate prin litere mari. Ex.R.G = Cablaj spate stînga
- Organele electrice (reprezentate pe schema de principiu) sînt numerotate
- Legăturile firelor prin conectori sînt reperate după culoarea conectorului urmate de numărul circuitului utilizat.
Ex. Na 2 =Conector de culoare natural circuitul 2.

EXEMPLU DE UTILIZARE (Schema TA1.510.00)

Incident constatat: Luminile de avarie nu funcționează dar luminile de semnalizare direcție funcționează:

- se caută numărul unei lămpi de semnalizare a direcției pe schema de instalație (Ex. reper 1).
- se citește în nomenclatorul pieselor poziția lămpii de semnalizare (poziția 51)
- Pe schema de principiu se caută urmărind linia verticală (poziția 51) pe care se găsește lampa de semnalizare față dreapta (reper 1).

Schema indică că lampa de semnalizare este alimentată prin releul de semnalizare (reper:21) apoi comanda (reper:35).
Funcționarea luminilor de avarie este asigurată prin comutatorul (reper:30). Se verifică funcționarea comutatorului de avarie. Dacă acesta funcționează se controlează conexiunile electrice ale cablajului față sau cablajul tabloului de bord (conector negru). Se caută amplasamentul conectorului negru pe schema instalației.

CODUL CULORILOR

Bc: Alb / Gr: Gri / J: galben / MV: Mov / R: Roșu / Na: Natural
Bl: Albastru / Ic: Incolor / Mr: Maron / N: Negru / Ve: Verde / F.Ve: Fir verde

LEGENDA SIMBOLURILOR SCHEMELOR

	Fișă: fără blocare-cu blocare (negru)		Condensator-Diodă
	Conector (culoare albastră-circuitul 3)		Motor - Contact prin camă
	Siguranță fuzibilă		Lampă iluminare - Indicator
	Contact: manual-întrerupător-mecanic		Aparat indicator
	Manocontact-Termocontact		Rezistență-Variabilă-Traductor nivel
	Electro-Bobinaj		Circuit electric - Generator de impulsuri

2	Op.nr.TA1.510-00	INSTALATIA ELECTRICA	OLTICIT
			TA 1

CARACTERISTICILE BECURILOR

Locul de folosire	Nr buc.	Tip fasung	Tensiune	Putere	Tip internațional
Faruri fază lungă și scurtă	2	P.45t.41	12 V	45-40W	R2
Lămpi semnalizare direcție	4	BA15s/19	12 V	21W	P 25/2 P 25/1
Lămpi stop	2				
Lămpi mers înapoi	2				
Lămpi ceață spate	2				
Lămpi poziție față	2	BA 9s	12 V	4W	T 8/4
Lămpi poziție spate	2	BA15s/19	12 V	5W	R 19/5
Lămpi iluminare număr	2				
Piafonieră	1	Navette	12 V	5W	C 11
Indicatoare bloc comutatoare și tablou bord	12	Liliput	12 V	1,2W	
Indicatoare întrerupătoare (nelemontabile)	4	Luciole	12 V	1W	

SIGURANȚE PUZIBILE

Alimentare	Siguranțe		Protecție
	culoare	curent maxim admis	
"+" Baterie (prin anti-furt)	Galbenă	16 A	<ul style="list-style-type: none"> - Alimentare regulator pe alternator - Alimentare tablou bord - Indicatoare defincărcare baterie, presiune ulei, frână mină, uzură plăcuțe frână față, nivel minim carburant. - Motor ștergător și spălător parbriz. - Aparat indicator nivel benzină - Indicator nivel lichid frână - Bobina releului de alimentare al ventilatorului de aer
	Albă	10 A	<ul style="list-style-type: none"> - Ventil electromagnetic (etouffoir) - Lămpi mers înapoi
"+" Baterie	Albastră	10 A	<ul style="list-style-type: none"> - Lămpi stop - Piafonieră - Lămpi semnalizare și indicator - Indicator avarie
	Verde	16 A	<ul style="list-style-type: none"> - Ventilator aer și indicator
Bloc de comutatoare	Verde	10 A	<ul style="list-style-type: none"> - Lămpi poziție față și spate - Iluminare tablou bord și număr
	Roșie	10 A	<ul style="list-style-type: none"> - Lămpi ceață spate și indicator

6	Op. nr. TA1.510-00	INSTALATIA ELECTRICA	"OLICI"
			Op. TA1.512.510-00

NOMENCLATORUL PIESELOR

Re-per	Denumire	Pozi- tie	Re- per	Denumire	Pozi- tie
1.	Bloc optic dreapta:			indicator frână mină:.....	9
	-lampă poziție.....	58		indicator uzură frâne față:.....	10
	-Far fază de drum.....	54		indicator nivel minim carburant:.....	11
	-Far fază de întâlnire.....	56		aparatură indicator nivel carburant:.....	12
	-Lampă semnalizare direcție.....	51		iluminare tablou bord:.....	60-61
2.	Avertizor sonor.....	66	28.	Comutator ventilator aer:.....	41-42
3.	Bobină de aprinde e.....	21-22	29.	Comutator încălzire lunetă:.....	39-40
4.	Bloc optic stînga :.....		30.	Comutator avarie:.....	50-52
	-lampă poziție	57	31.	Comutator temporizare ștergător	
	-Far fază de drum.....	53		lunetă:.....	32
	-Far fază de întâlnire.....	55	32.	Comutator ștergător spălător lunetă:	34
	-Lampă semnalizare direcție.....	48	33.	Tester și indicator nivel lichid frână:36-37	
5.	Ventil electromagnetic (etouffoir)...	23	34.	Releu temporizare ștergător parbriz. 28-29	
6.	Alternator.....	3 la 7	35.	Bloc comutator stînga:	
7.	Manocontact ulei motor.....	8		-Comutator spălător parbriz:.....	25
8.	Capsulă de avans prin depresiune...18-19			-Comutator ștergător parbriz:.....	26 la 29
9.	Baterie.....	1		-Comandă lumini semnalizare direc.48 la 49	
10.	Demaror.....	2 la 4		-Comandă avertizor sonor:.....	66
11.	Pompă spălare parbriz.....	25	36.	Contactur ușă:.....	44
12.	Etrier frînă față dreapta.....	8-9	37.	Contactur indicator frînă mină:.....	9
13.	Captor inferior turație.....	14-15	38.	Plafonieră:.....	44-45
14.	Captor superior turație.....	16-17	39.	Pompă spălare lunetă:.....	35
15.	Etrier frînă față stînga.....	10-11	40.	Releu temporizare șterg.lunetă:.....	32-34
16.	Cutie siguranțe fuzibile:9.23.39.43.57. 63		41.	Încălzire lunetă:.....	39
17.	Motor ventilator aer.....	41	42.	Motor ștergător lunetă:.....	31-33
18.	Motor ștergător parbriz.....26 la 30		43.	Traductor nivel carburant:.....	11-12
19.	Contactur lumini mers înapoi.....	24	44.	Bloc semnalizare spate dreapta:	
20.	Rezervor lichid frînă.....	36		-Lampă mers înapoi.....	24
21.	Releu semnalizare direcție.....46 la 49			-Lampă stop.....	43
22.	Contactur lumini stop.....	43		-Lampă semnalizare direcție.....	50
23.	Calculator electronic.....15..la 21			-Lampă poziție.....	59
24.	Releu.....	38-39		-Lampă ceață.....	63
25.	Bloc comutatoare dreapta lumini... -indicator lumini fază de drum.....	54	45.	Lămpi iluminare număr.....	61-62
	-indicator lumini fază de întâlnire... 55		46.	Bloc semnalizare spate stînga	
	-indicator lumini poziție.....	58		-Lampă mers înapoi:.....	23
	-indicator lumini ceață spate.....	62		-Lampă stop.....	42
26.	Contactur antifurt.....	4 la 22		-Lampă semnalizare direcție.....	49
27.	Tablou bord: -indicator încărcare baterie.....	7		-Lampă poziție.....	60
	-indicator presiune ulei.....	8		-Lampă ceață.....	64

NOMENCLATORUL LEGATURILOR LA MASA

m1	Masă în spatele blocului semnalizare spate dreapta.....	35-63	m4	Masă în spatele blocului semnalizare spate stînga.....	12
m2	Masă pe ușă spate.....	33-61	m5	Masă în spatele tabloului de bord.	13
m3	Masă în portbagaj dreapta.....	34	m6	Masă în compartimentul motor, în dreapta.....	1-2

NOMENCLATORUL CABLAJELOR

Fără reper:	Față	UF: Uzură frîne	RJ:	Traductor nivel combustibil
RG:	Spate stînga	M: Motor	GP:	Stînga ușă spate
RD:	Spate dreapta	BAR:Ceață spate	DP:	Dreapta ușă spate
TB:	Tablou bord	P: Plafonieră	LT:	Legătură releu temporizare spate

2	Op.nr. TA2.510-00	INSTALATIA ELECTRICA	OLTICIT
			TA 2

CARACTERISTICILE BECURILOR

Locul de folosire	Nr. buc.	Tip fasung	Tensiune	Putere	Tip internațional
Faruri fază de drum și de întilnire	2	P.43t.38	12 V	60-55W	H 4
Lămpi semnalizare direcție	4	BA.15s/19	12 V	21 W	P 25/1
Lămpi stop	2				
Lămpi mers înapoi	2				
Lămpi ceață spate	2				
Lămpi poziție față	2	BA. 9 s	12 V	4 W	T 8/4
Lămpi poziție spate	2	BA.15s/19	12 V	5 W	R.19/5
Iluminare număr	2				
Plafonieră	1	Navette	12 V	5 W	C 11
Indicatoare bloc comutatoare și tablou de bord	12	Wedge basse Ø5	12 V	1,2 W	
Indicatoare întrerupătoare (nedemontabile)	4	Luciole	12 V	1 W	

SIGURANTELE FUZIBILE

Alimentare	Siguranțe		Protecție
	Culoare	Curent maxim admis	
"+" Baterie (prin anti-furt)	Galbenă	16 A	<ul style="list-style-type: none"> - Alimentare regulator pe alternator - Alimentare tablou de bord - Indicatoare; încărcare baterie, presiune ulei, frână mână, uzură plăcuțe frână față, nivel minim carburant - Aparat indicator nivel benzină - Motor ștergător și spălător parbriz - Indicator nivel lichid frână - Alimentare bobină releu ventilator aer, încălzire lunetă și iluminare ceas
	Albă	10 A	<ul style="list-style-type: none"> - Ventil electromagnetice (etouffoir) - Lămpi mers înapoi
"+"Baterie	Albastră	10 A	<ul style="list-style-type: none"> - Lămpi stop - Plafonieră - Lămpi semnalizare direcție și indicator - Indicator avarie - Bricetă - Alimentare radio - Alimentare ceas
	Mov	16 A	<ul style="list-style-type: none"> - Incălzire lunetă și indicator - Ventilator aer și indicator - Alimentare iluminare ceas
Bloc comutatoare	Verde	10 A	<ul style="list-style-type: none"> - Lămpi poziție față și spate - Iluminare tablou bord și placă număr
	Roșie	10 A	<ul style="list-style-type: none"> - Reostat iluminare ceas - Lămpi ceață spate și indicator

6	Op.nr.TA2.510-00	INSTALATIA ELECTRICA	CLTCIT
			TA2

NOMENCLATORUL PIESELOR

Nr. rep.	Denumirea	Poz.	Nr. rep.	Denumirea	Poz.
1.	Bloc optic dreapta:			-comut. spăl. parbriz.	20
	-lanternă poziție.....	58		-comut. șterg. parbriz.	21-24
	-far fază de drum.....	54		-comut. lum. semn. dir.	41-43
	-far fază de întîlnire.....	56		-cont. avertiz. sonor	66
	-lampă semnaliz. direcție.....	45	25.	Contact. ușă dreapta...	50
		66	26.	Priză radio.....	48
2.	Avertizor sonor.....		27.	Bricetă	47
3.	Ventil electromagnetic (etouffoir).....	19	28.	Contact. antifurt.....	4-17
4.	Alternator.....	4-8	29.	Contact. indicatorului frînă mînă.	10
5.	Bloc optic stînga.....		30.	Comut. ventil. aer.....	36-37
	-lanternă poziție.....	57	31.	Comut. încălz. geam spate.....	34-35
	-far fază de drum.....	53		Comut. semn. avarie....	44-46
	-far fază de întîlnire...	55	32.	Contact. șterg. geam spate cu intermitență	28
	-lampă semnaliz. direcție....	42	33.	Comut. șterg. spălător..	29
6.	Siguranțe fuzibile 10;18;34;38; 57;63		34.	Tester și indic. nivel minim lich. frînă.....	31-32
7.	Baterie.....	2	35.	Releu temporiz. șterg. parbriz.....	23-24
8.	Motor ventil. aer.....	36-37		Contact. ușă stg.....	49
9.	Etrier fr. față dr.....	9-10	37.	Ceas electronic și iluminare.....	51-52
10.	Demaror.....	3-5	38.	Lampă plafonieră.....	49-50
11.	Ruptor distribuitor.....	15-17	39.	Rpă. spăl. geam. spate.....	30
12.	Etrier fr. față stg.....	11-12	40.	Releu temporiz. șterg. geam spate.....	27-29
13.	Manocont. ulei motor.....	9	41.	Încălz. geam spate.....	34
14.	Contact. niv. minim lich. fr.	31	42.	Moș. șterg. geam spate...	26-28
15.	Rpă. spăl. parbriz.....	20	43.	Traductor niv. combust.	12-13
16.	Motor șterg. parbr.....	21-25	44.	Bloc semnaliz. sp. dr.	
17.	Contact. lumini mers înapoi.....	18		-lampă mers înapoi...	18
18.	Bobină aprindere.....	16-17		-lampă stop.....	38
19.	Releu semn. direcție.....	40-43		-lanternă poz.....	59
20.	Contact. lumini stop....	38		-lampă ceață.....	62
21.	Releu.....	33-34	46.	Ilumin. placă număr...	61-62
22.	Bloc comutat. lumini dreapta:		47.	Bloc semnaliz. sp. stg.:	
	-indic. lumini: fază de drum	54		-lampă mers înapoi...	18
	-indic. lumini fază de întîl.	55		-lampă stop.....	38
	-indic. lumini poziție.....	58		-lampă semn. direcție....	42
	-indic. lumini ceață spate...	62		-lanternă poziție.....	60
23.	Tablou de bord:			-lampă ceață.....	64
	-indic. încărc. baterie	8			
	-indic. presiune ulei.....	9			
	-indic. fr. mînă.....	10			
	-indicator uz. frîne față....	11			
	-indic. niv. minim carburant	12			
	-apar. indic. niv. carburant	13			
	-ilum. tablou bord.....	60-61			
	-turometru motor.....	15			
24.	Bloc comutatoare stînga:				

NOMENCLATORUL LEGATURILOR LA MASA

m1	Spatele blocului: semnaliz. sp. dr.	m4	Spatele bloc. semn. sp. stg.
m2	Ușă spate	m5	Compartiment motor dreapta
m3	Spatele bloc. semn. spate stg.		

NOMENCLATORUL CABLAJELOR

Fără reper: Față	UF	: Uzură frîne	RJ	: Traductor niv. benz.
RG	:	Spate stg.	GP	: Stg. ușă spate
RD	:	Spate dr.	DP	: Dr. ușă spate
TB	::	Tabl. bord	LT	: Legăt. releu temporiz. spate
		M	:	Motor
		BAR	:	Ceață spate
		P	:	Plafonieră

2	Op.nr. TA. 520-1	LUCRARI LA TABLOUL DE BORD SI BLOCURI COMUTATOARE COMANDA	OLT CIT
			TA

DEMONTAREA SI MONTAREA TABLOULUI DE BORD

DEMONTARE

Se deconectează cablul de masă de la baterie
Se decuplează cablul vitezometru (în compartimentul motor)

DEMONTAREA VOLANULUI DIRECTIEI fig. ① și ②

- Se demontează obturatorul (1)
- Se reperează poziția volanului
- Se demontează cuplajul cardanic (2)

Se demontează cele patru șuruburi (→): fig. ③

Se scoate tabloul de bord.

Se deconectează firele electrice și se decuplează cablul flexibil de la vitezometru

MONTARE.

Se poziționează tabloul de bord.

Se conectează firele electrice și se cuplează cablul flexibil la vitezometru.

Se fixează tabloul de bord cu ajutorul celor patru șuruburi (→): fig. ③

Montarea volanului;

- Se montează cuplajul cardanic ținând cont de reperajul făcut la demontare

Se montează obturatorul (1): fig. ①

Se cuplează cablul vitezometrului (în compartimentul motor).

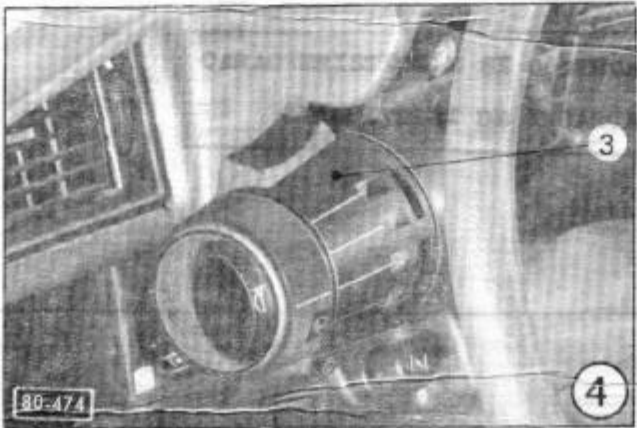
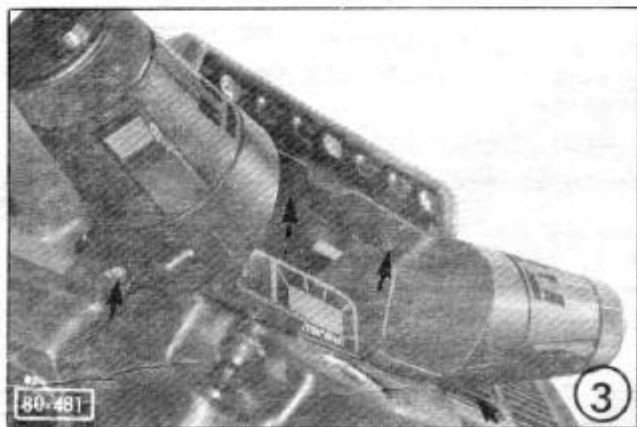
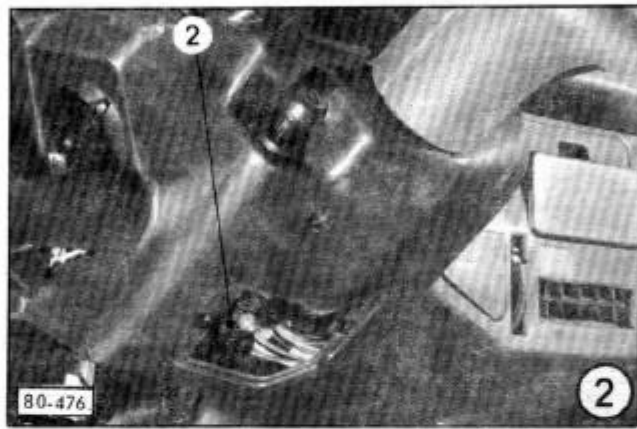
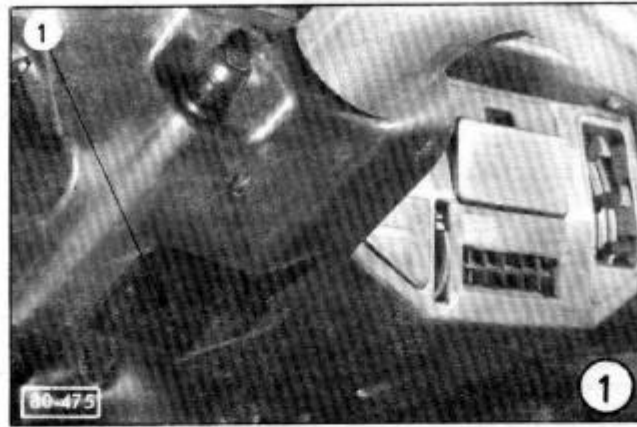
Se conectează cablul de masă la baterie.

INLOCUIREA UNUI BEC INDICATOR AL UNUI COMUTATOR COMANDA

Se desface capacul (3) din agrafe trăgând de el: fig. ④

Se înlocuiește becul defect.

Se montează capacul pe bloc prin apăsare.



2	Op.nr.TA.532-0	CARACTERISTICILE SI CONTROALELE CIRCUITULUI DE INCARCARE	OLTICIT
			T _A

CARACTERISTICI

Baterie: 12 volți; 225/45 Ah(TA1);225/55Ah(TA2).
Alternator: Alternator cu regulator electronic încorporat

Tip autoturism	Marca	Codul alternatorului	Codul regulatorului
TA 1	DUCELLIER FEMSA	514.008 ALP 12 x 18	511.011 33544/2
TA 2	DUCELLIER PARIS-RHONE MOTOROLA FEMSA	514.006 A 12 R 38 9 AR 2748 G ALP 12 x 17	511.007 YL 131 9 RC 7053 33544/1

Caracteristici comune:

- Intensitatea nominală : 40 amperi
 - Tensiunea nominală : 12 volți
 - Putere maximă : 530 Watti
 - Sens de rotație (văzut dinspre fulie) : sensul acelor de ceasornic
- Rezistența inductorului: $7 \pm 0,552 \Omega$
Tensiunea curelei: 175 la 200N
Raportul turațiilor: 2/1 (alternator / motor)

Indicatorul de încărcare:

Comandat de regulator, el detectează prin aprindere, o lipsă sau un exces de încărcare.

Aprinderea și stingerea indicatorului (la $22^\circ \pm 5^\circ C$)

	Aprins	Stins	Aprins
Tensiune crescătoare	12,8 V	13,3 la 15 V	15,5 V
Tensiune descrescătoare	15,5 V	14,5 la 11,9 V	11,4 V

CONTROALE PE AUTOTURISM

Controalele intensității și tensiunii curentului trebuie făcute cu o baterie bine încărcată.

Controlul intensității curentului; (la cald)

Se realizează conectarea electrică a aparatelor conform figurii alăturate: voltmetru V

Ampermetru A - Reostat Rh.

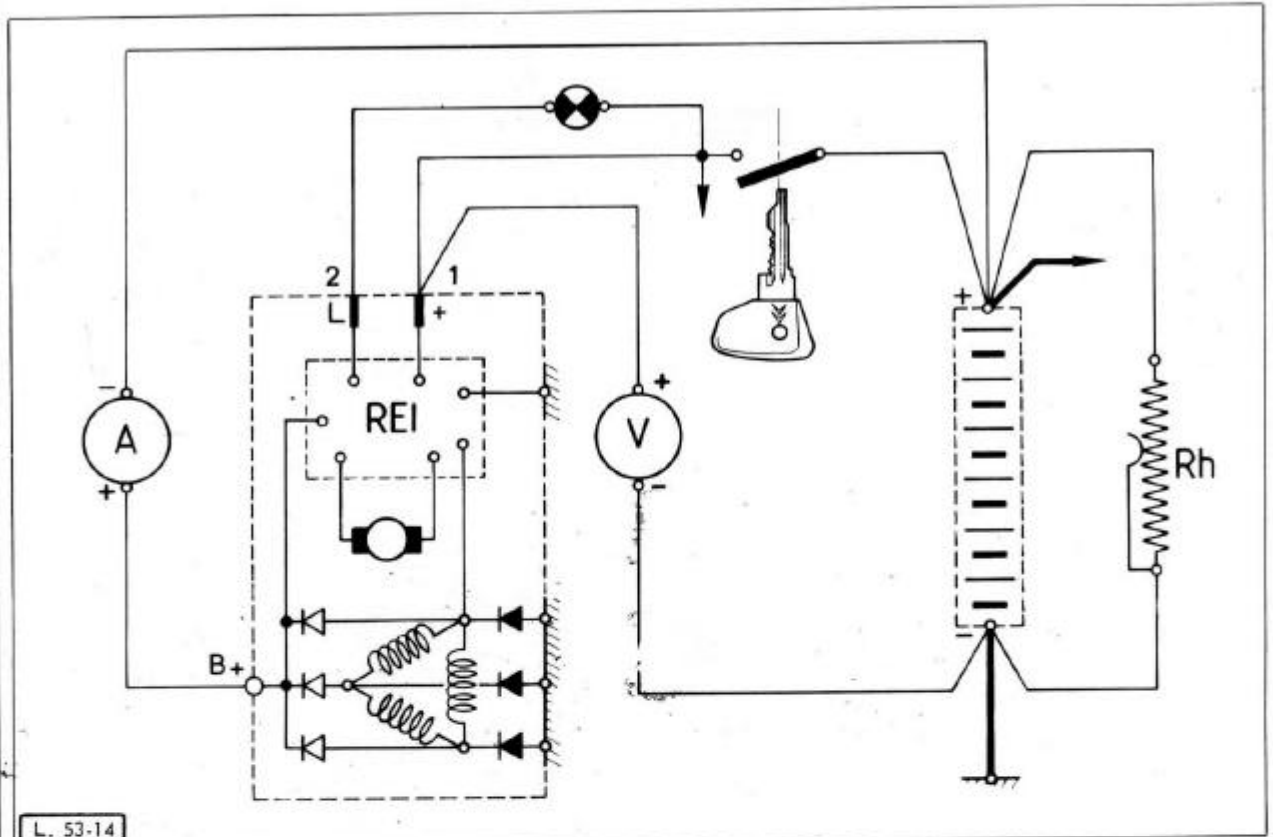
Se pornește motorul, apoi, se compară intensitatea curentului debitat menținând tot timpul tensiunea la 13,5 volți cu ajutorul reostatului Rh.

20 amperi la 900 rot/min.motor	37 amperi la 3250 rot/min.motor
30 amperi la 1625 rot/min.motor	38,5 amperi la 4330 rot/min.motor

Controlul tensiunii reglate:

Se pornește motorul apoi se accelerează la 3000 rot/min. Se mărește curentul alternatorului de la 5 A la 36 A cu ajutorul reostatului Rh. Tensiunea trebuie să fie cuprinsă între 13,8 și 14,5 volți la $22^\circ \pm 5^\circ C$.

Dacă această condiție nu este îndeplinită se verifică tensiunea curelei. Dacă și aceasta este bună se înlocuiește regulatorul și se face un nou control. Dacă anomalia persistă alternatorul este defect.



L. 53-14

2	Op.nr.TA.1.532-1	LUCRARI LA ALTERNATOR	CLTCIT
			TA1

DEMONTAREA SI MONTAREA ALTERNATORULUI

DEMONTARE

Se deconectează cablul de masă de la baterie

Se demontează: fig. (1)

- apărătoarea 3
- filtrul de aer (1) și racordul său (2)

Se acoperă orificiul carburatorului.

Se deconectează firele electrice (→): fig. (2)

fig. (3)

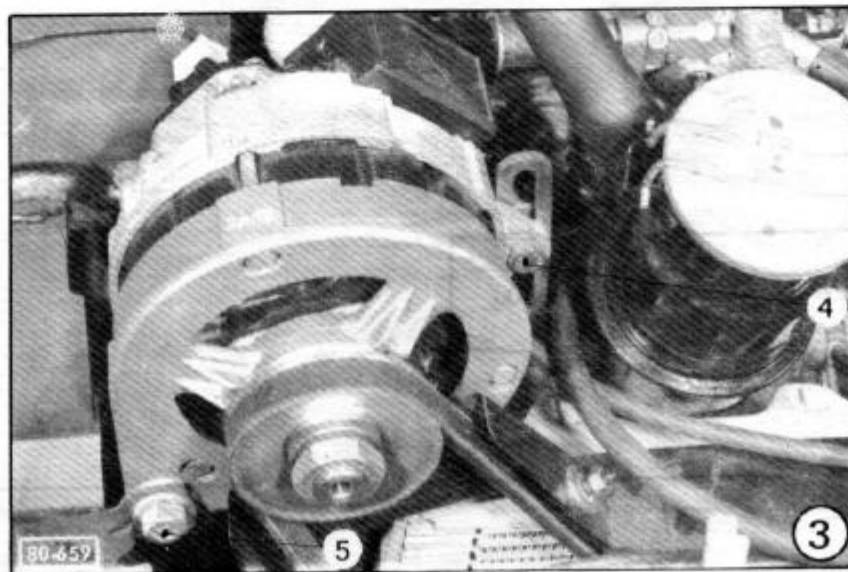
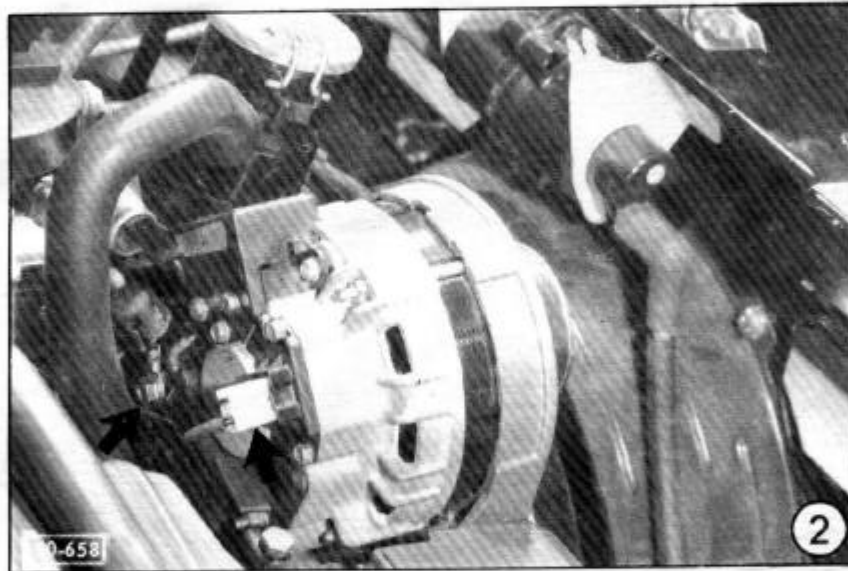
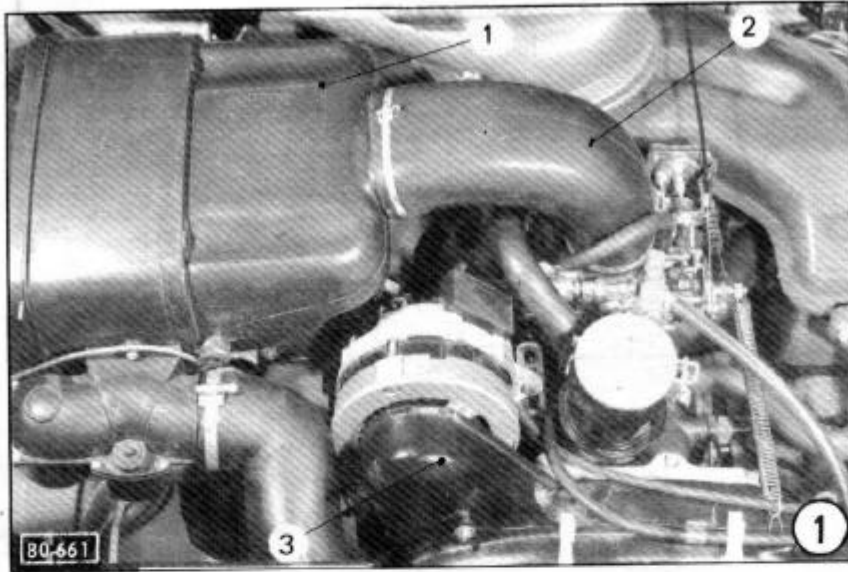
- Se slăbește șurubul de fixare inferioară (5).
- Se demontează șurubul de reglare (4).
- Se basculează alternatorul către motor, apoi se degajează cureaua.
- Se demontează șurubul de fixare inferioară (5).
- Se scoate alternatorul.

MONTARE

- Se poziționează alternatorul.
- Se montează șurubul de fixare inferioară (5).
- Se poziționează cureaua pe canalul fuliei.
- Se montează șurubul de fixare (4) fără a-l strânge.
- Se basculează alternatorul pentru a întinde cureaua.
- Se strânge șurubul de reglaj (4) apoi șurubul inferior (5).
- Se controlează săgeata curelei (aproximativ 5 mm)
- Se conectează firele electrice (→): fig. (2)
- Se montează:
 - apărătoarea (3)
 - filtrul de aer

Se conectează cablul de masă la baterie.





2	Op.nr. TA2.532-1	LUCRARI LA ALTERNATOR	OLTCIT
			TA 2T

DEMONTAREA SI MONTAREA ALTERNATORULUI

DEMONTARE

Se deconectează cablul de masă de la baterie.

Se demontează masca

Se demontează: fig. (1)

- apărătoarea (3)
- agrafa (1) apoi se deplasează racordul (2) al reniflardului

Se slăbește piulița inferioară (6).

Fig. (1) și (2)

Se deconectează cablurile electrice în "a" și "b".

Se demontează șurubul de reglaj (7).

Se basculează alternatorul spre motor pentru a degaja cureaua

Se demontează șurubul (5) de fixare inferioară: fig. (1)

Se degajează alternatorul.

MONTARE.

Se poziționează alternatorul.

Se montează șurubul (5) de fixare inferioară fără a-l strânge

Se trece cureaua pe canalul fuliei de antrenare.

Se montează șurubul (7) de reglaj fără a-l strânge.

Se basculează alternatorul pentru a întinde cureaua (săgeata=5mm
aproximativ).

Se strânge șurubul (7) de reglaj și șurubul (5) de fixare inferioară.

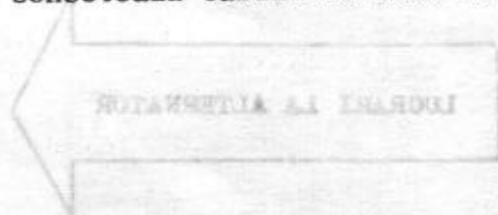
Se montează:

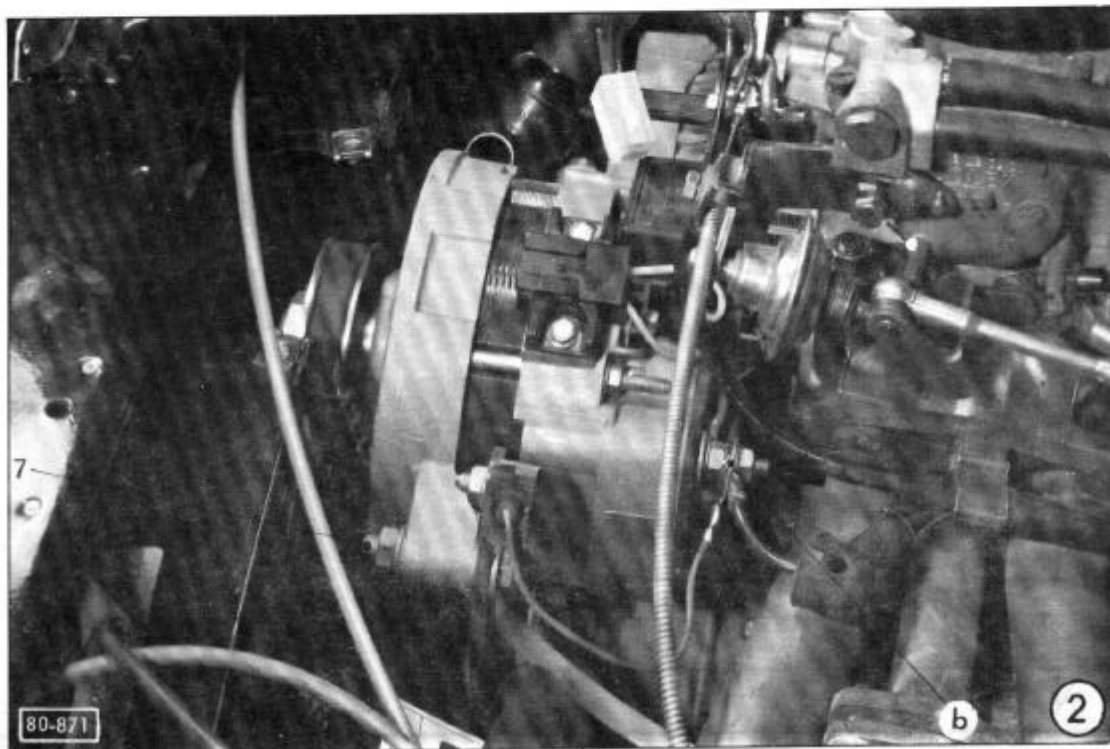
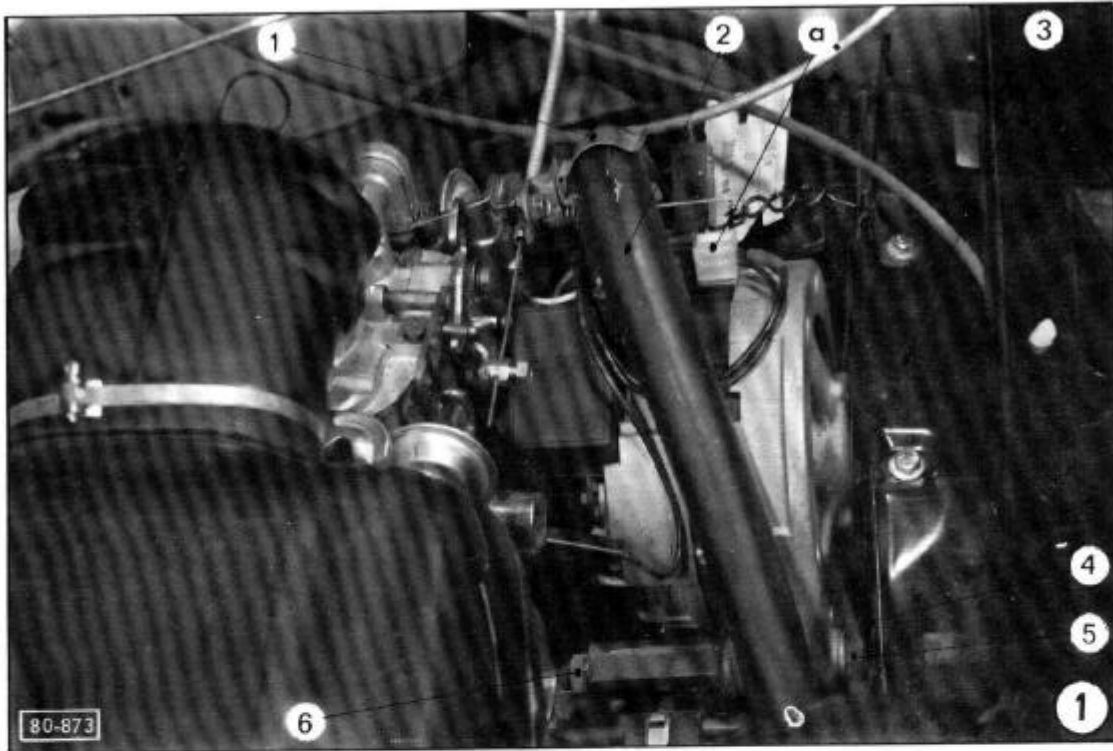
- obturatorul (4)
- apărătoarea (3)
- agrafa (1) cu racordul (2) al reniflardului

Se conectează cablurile electrice în "a" și "b".

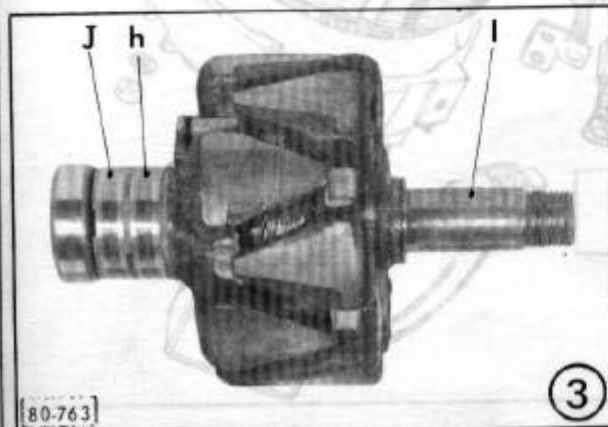
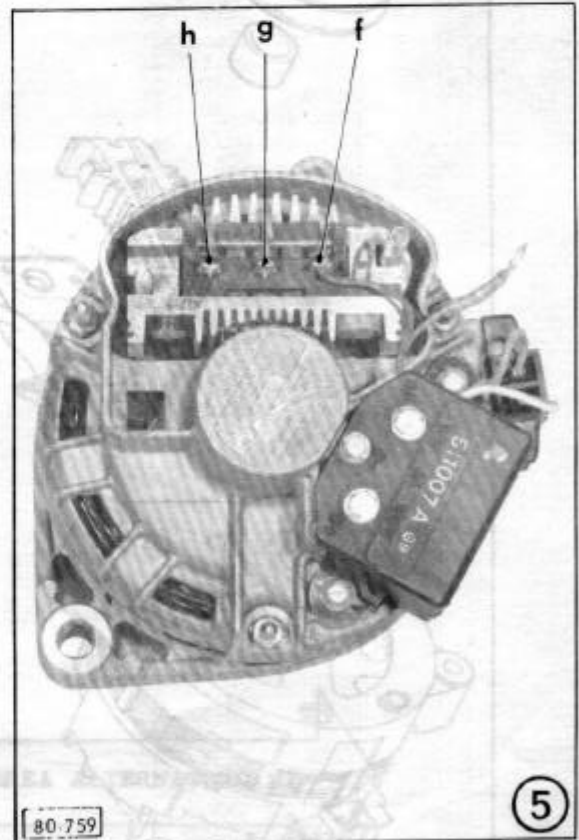
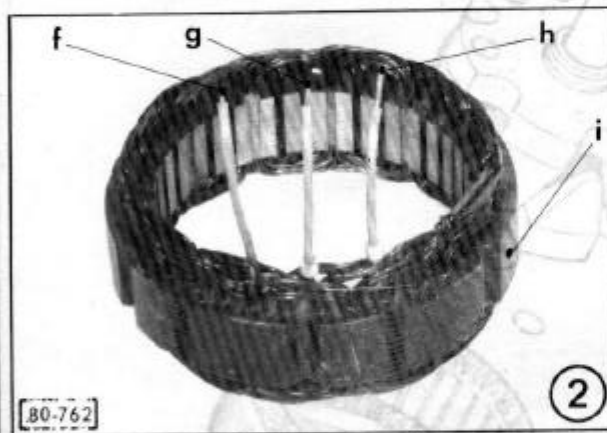
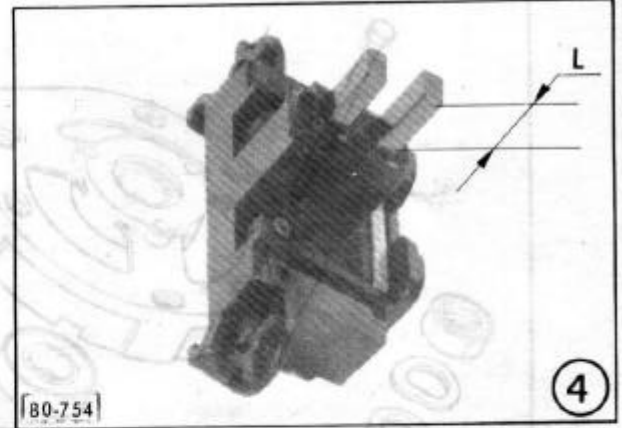
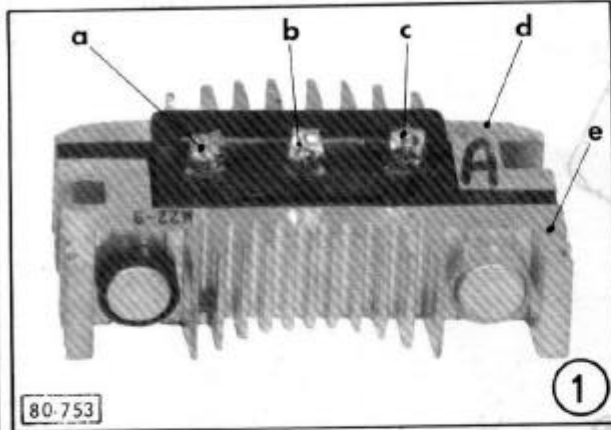
Se montează masca.

Se conectează cablul de masă la baterie.

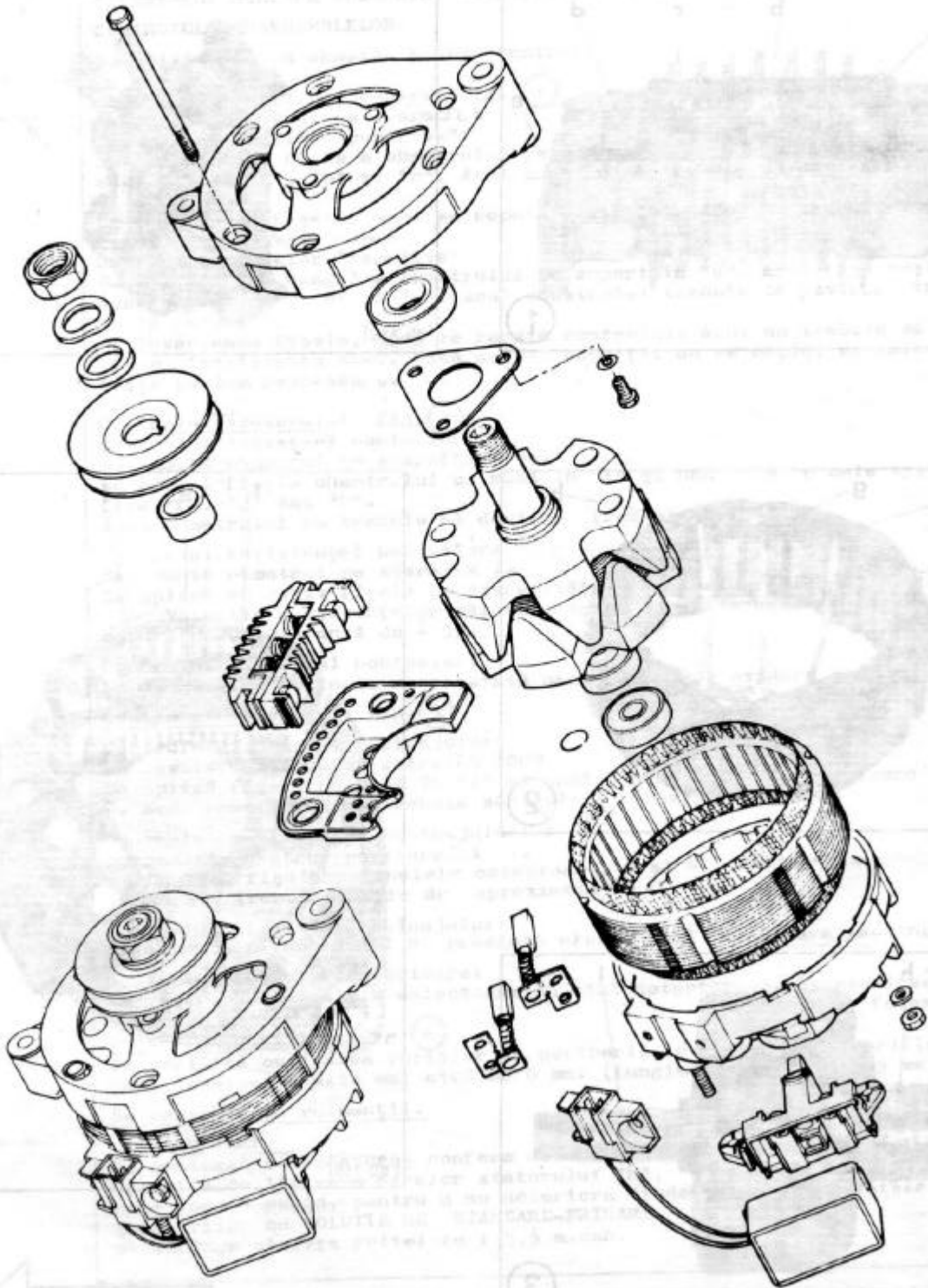




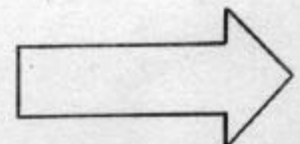
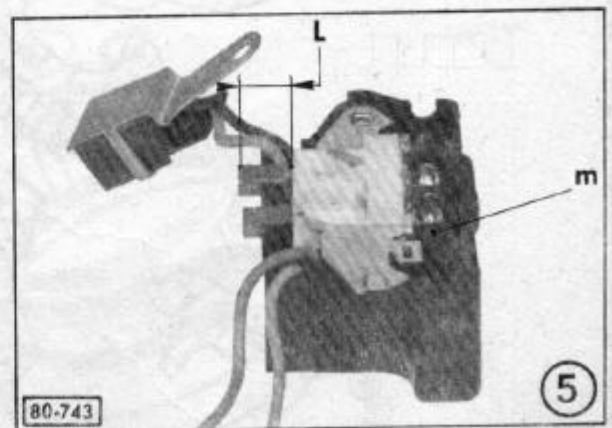
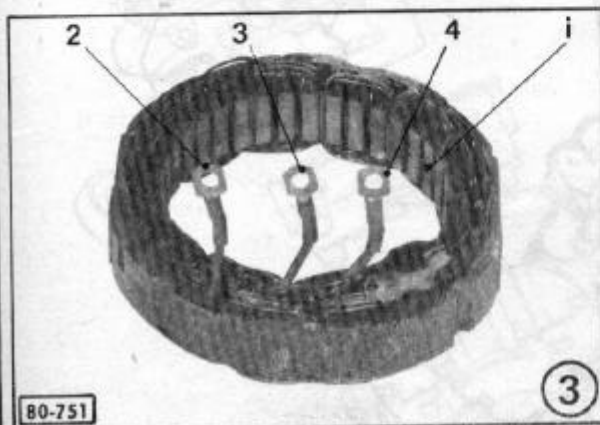
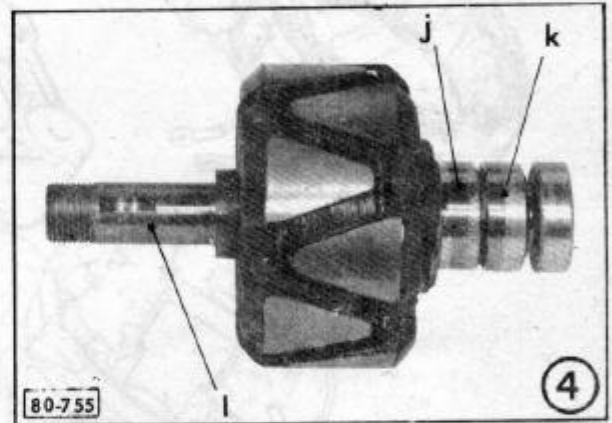
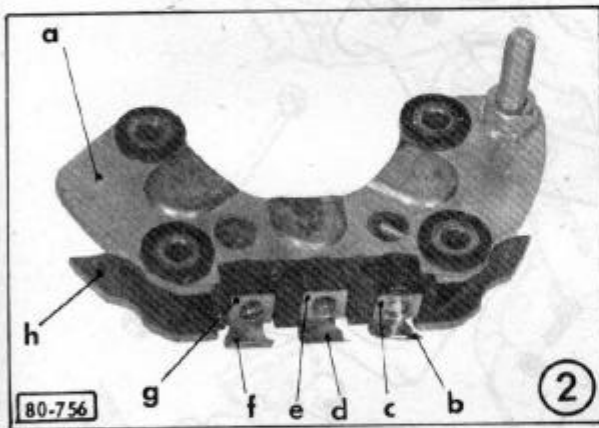
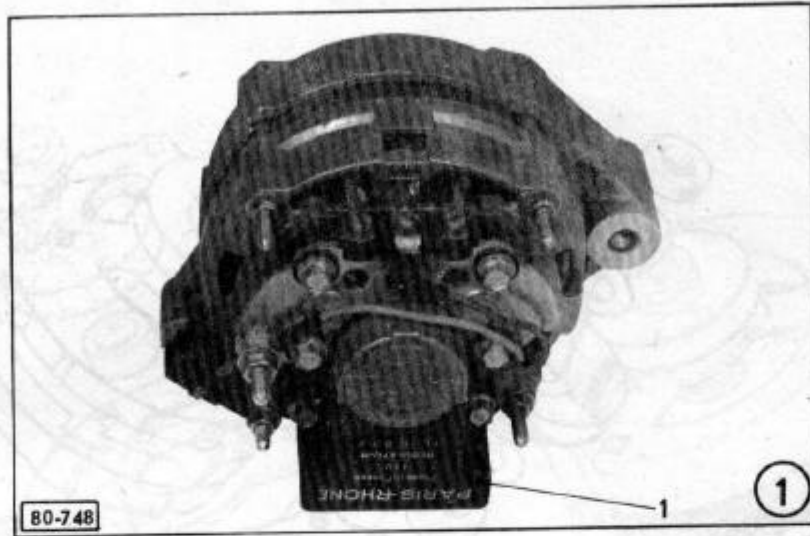
1	2 Op.nr.TA.532 - 3	REPARAREA ALTERNATORULUI ALTERNATORULUI	OLT CIT TARILE AT
<u>ALTERNATOARE DUCELLIER 514.006 și 514.008.</u>			
<u>DEMONTARE</u>			
Se demontează regulatorul de tensiune. Se face un reparaaj al scuturilor cu statorul, apoi se demontează alternatorul conform desenului desfășurat de la pagina 4.			
<u>CONTROLUL SUBANSAMBLELOR.</u>			
Se utilizează un ohmetru pentru control.			
<u>Controlul punții redresoare: fig. ①</u>			
Se comută ohmetrul pe scara $\Omega \times 10$ sau $\Omega \times 100$			
Controlul diodelor "pozitive":			
Se aplică fișa roșie a ohmetrului pe suport în "d", apoi fișa neagră succesiv în "a", "b" și "c". Acul ohmetrului trebuie să devieze în toate cazurile.			
Se inversează fișele, apoi se repetă controlul. Acul nu trebuie să devieze (rezistența $=\infty$).			
Controlul diodelor "negative":			
Se aplică fișa neagră a ohmetrului pe suport în "e", apoi fișa roșie succesiv în "a", "b" și "c". Acul ohmetrului trebuie să devieze în toate cazurile.			
Se inversează fișele, apoi se repetă controlul. Acul nu trebuie să devieze (rezistența $=\infty$). Dacă aceste condiții nu se obțin, se înlocuiește puntea redresoare.			
<u>Controlul statorului: fig. ②</u>			
Controlul izolației bobinelor:			
Se comută ohmetrul pe scara $\Omega \times 1000$.			
Se aplică fișele ohmetrului pe masă în "i" și unul dintre cele trei fire "f", "g" sau "h".			
Acul ohmetrului nu trebuie să devieze (rezistența $=\infty$).			
Controlul rezistenței bobinelor:			
Se comută ohmetrul pe scara $\Omega \times 1$.			
Se aplică succesiv fișele pe extremitățile bobinelor: "f" și "g"; "g" și "h"; "i" și "h". Valorile rezistențelor măsurate trebuie să fie egale în cele trei cazuri cu o toleranță de $\pm 5\%$.			
Controlul vizual al bobinelor:			
Se asigură că bobinele nu prezintă nici o urmă de oxidare sau încălzire.			
<u>Controlul rotorului: fig. ③</u>			
Controlul izolației bobinajului:			
Se comută ohmetrul pe scara $\Omega \times 1000$			
Se aplică fișele pe masă în "1" și unul dintre inelele colectoare J sau K. Acul ohmetrului nu trebuie să devieze (rezistența $=\infty$).			
Controlul rezistenței bobinajului:			
Se comută ohmetrul pe scara $\Omega \times 1$.			
Se aplică fișele pe inelele colectoare, J și K. Rezistența măsurată trebuie să fie de aproximativ 4Ω .			
Controlul vizual al bobinajului:			
Se asigură că bobinajul nu prezintă nici o urmă de oxidare sau încălzire.			
Controlul inelelor colectoare:			
Se verifică că inelele colectoare nu sint deteriorate. Eventual se șlefuiesc.			
<u>Controlul periilor: fig. ④</u>			
Se verifică culisarea periilor în portperii. Se înlocuiesc periile dacă lungimea L este mai mică de 6 mm. (Lungimea nominală = 15 mm).			
Se controlează rulmenții.			
<u>MONTARE.</u>			
Se montează alternatorul conform desenului desfășurat de la pagina 4. Operația de lipire a firelor statorului "h", "g" și "f": fig. ⑤ trebuie făcută rapid, pentru a nu deteriora diodele. Se ung filetele șuruburilor cu SOLUȚIE DE ETANSARE-FRINARE.			
Se strânge piulița fuliei cu : 5,5 m.daN.			

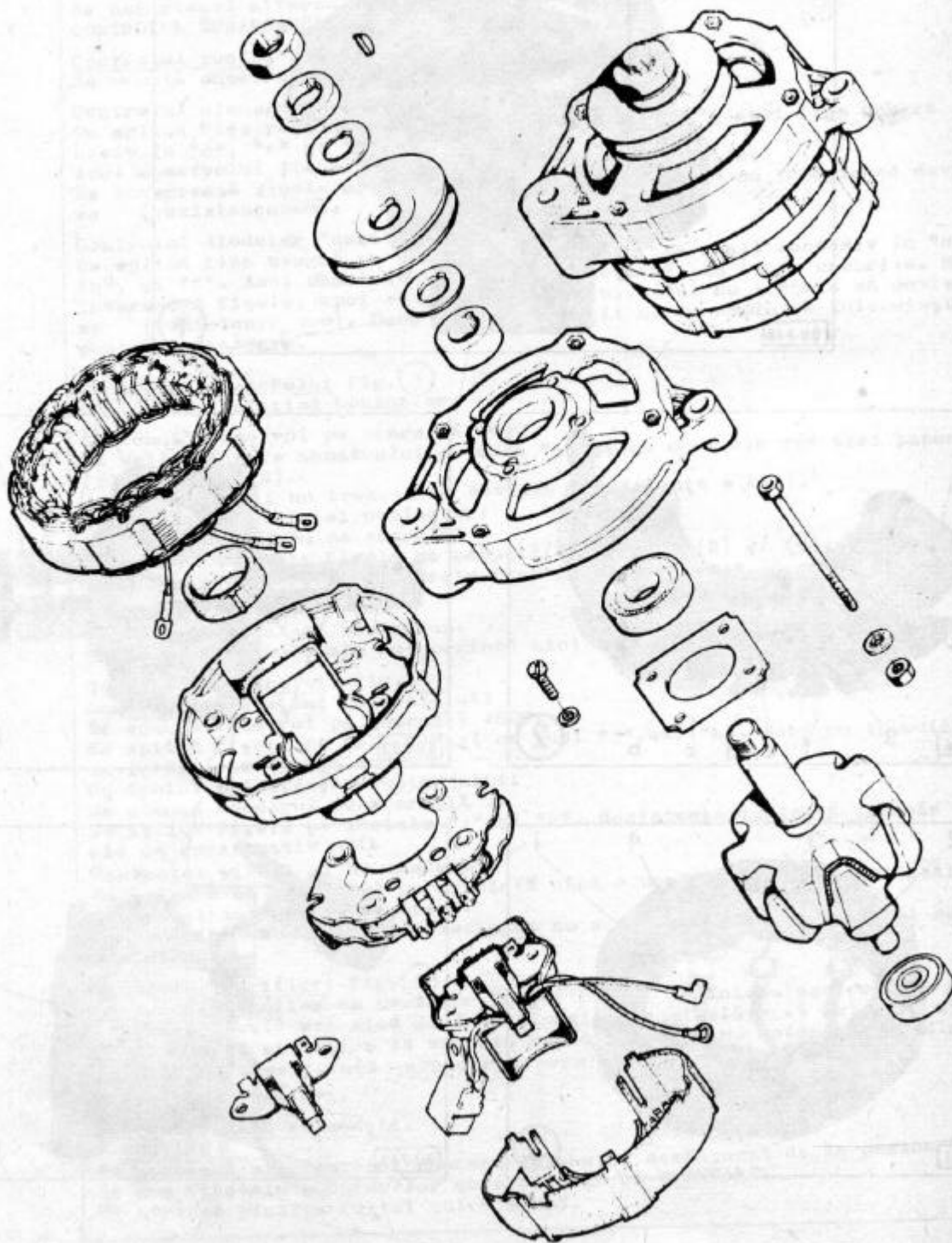


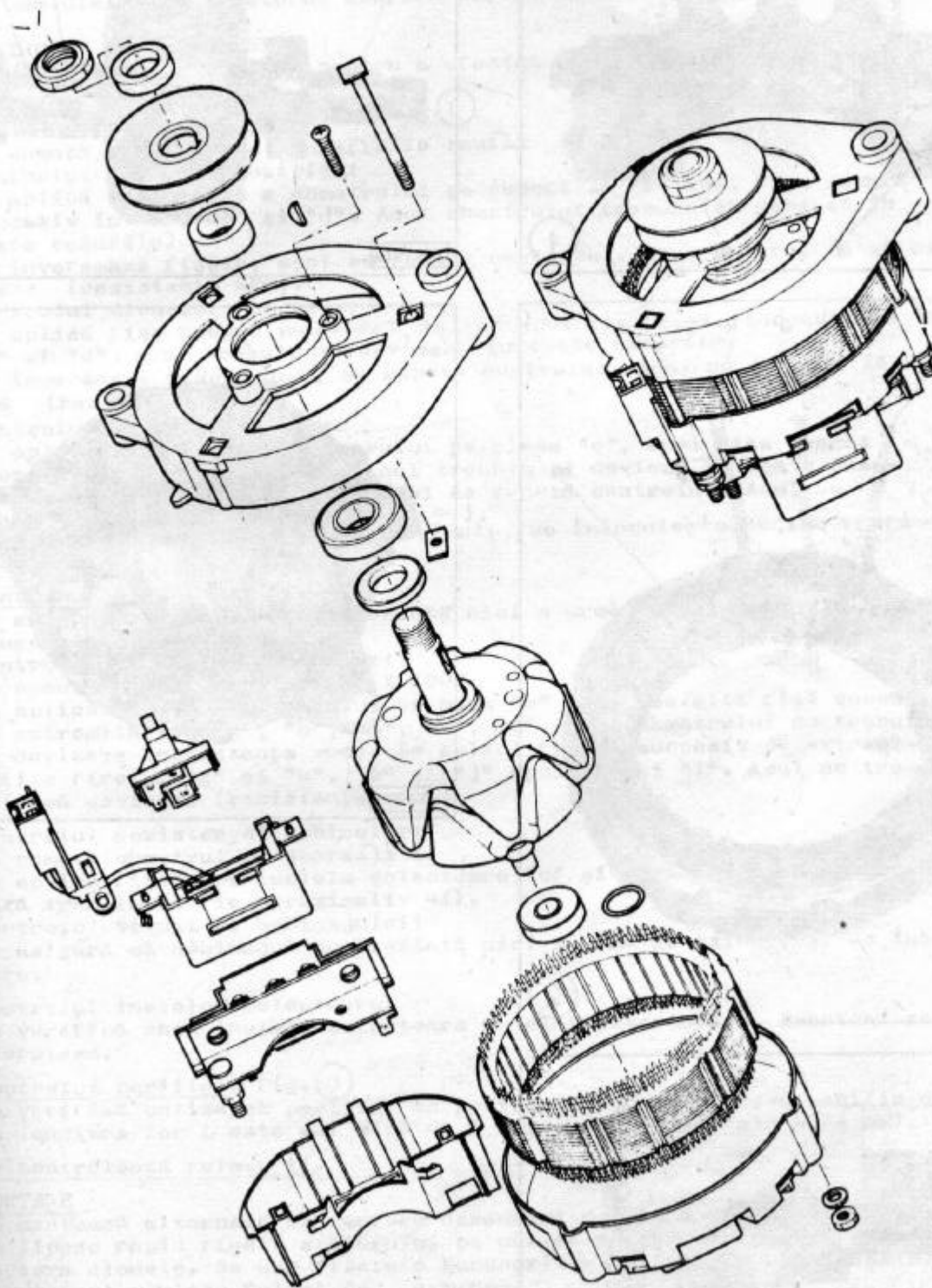
T.S.V.P. →

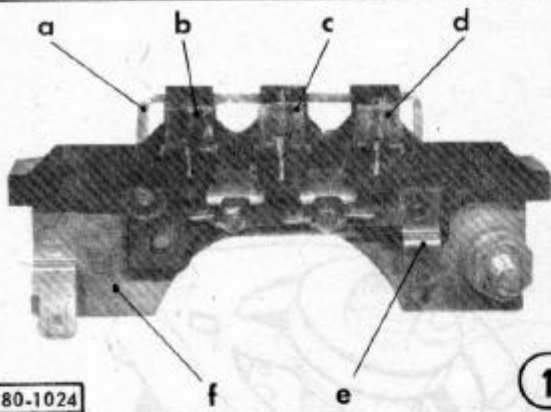


2	Op.nr. TA2.532-3	REPARAREA ALTERNATORULUI	OLT CIT TA
<u>ALTERNATOR PARIS-RHONE A 12 R 38</u>			
<u>DEMONTARE</u>			
Se demontează regulatorul de tensiune (1): fig. (1)			
Se efectuează un reperaj al scuturilor cu statorul.			
Se demontează alternatorul conform desenului desfășurat de la pagina 4.			
<u>CONTROLUL SUBANSAMBLELOR.</u>			
<u>Controlul punții redresoare:</u> fig. (2)			
Se comută ohmetrul pe scara $\Omega \times 10$ sau $\Omega \times 100$.			
<u>Controlul diodelor "pozitive":</u>			
Se aplică fișa roșie a ohmetrului pe suport în "a", apoi fișa neagră succesiv în "c", "e" și "g".			
Acul ohmetrului trebuie să devieze în toate cazurile.			
Se inversează fișele apoi se repetă controlul. Acul nu trebuie să devieze (rezistența = ∞).			
<u>Controlul diodelor "negative":</u>			
Se aplică fișa neagră pe suport în "h" apoi fișa roșie succesiv în "d", "b", și "f". Acul ohmetrului trebuie să devieze în toate cazurile. Se inversează fișele, apoi se repetă controlul. Acul nu trebuie să devieze (rezistența = ∞). Dacă aceste condiții nu se obțin se înlocuiește puntea redresoare.			
<u>Controlul statorului</u> fig. (3)			
<u>Controlul izolației bobinelor:</u>			
Se comută ohmetrul pe scara $\Omega \times 1000$			
Se aplică fișele ohmetrului pe masa "i" și pe unul din cei trei papuci (2), (3) sau (4).			
Acul ohmetrului nu trebuie să devieze (rezistență = ∞).			
<u>Controlul rezistenței bobinelor:</u>			
Se comută ohmetrul pe scara $\Omega \times 1$			
Se aplică succesiv fișele pe papucii (2) și (3); (2) și (4); (3) și (4).			
Valorile rezistențelor măsurate trebuie să fie egale în cele trei cazuri cu o toleranță de 5%.			
<u>Controlul vizual al bobinelor:</u>			
Se asigură că bobinele nu prezintă nici o urmă de oxidare sau încălzire.			
<u>Controlul rotorului:</u> fig. (4)			
<u>Controlul izolației bobinajului:</u>			
Se comută ohmetrul pe scara $\Omega \times 1000$.			
Se aplică fișele pe masa "l" și un inel "j" sau "k". Acul nu trebuie să devieze (rezistența = ∞).			
<u>Controlul rezistenței bobinajului:</u>			
Se comută ohmetrul pe scara $\Omega \times 1$.			
Se aplică fișele pe inelele "j" și "k". Rezistența indicată trebuie să fie de aproximativ 4Ω			
<u>Controlul vizual al bobinajului:</u>			
Se asigură că bobinajul nu prezintă nici o urmă de oxidare sau încălzire			
<u>Controlul inelelor colectoare:</u>			
Se verifică dacă inelele colectoare nu sînt deteriorate. Eventual se șlefuiesc.			
<u>Controlul perilor:</u> fig. (5)			
Se verifică culisarea perilor în portperii. Se înlocuiesc perile dacă lungimea L este mai mică de 5 mm (lungimea nominală = 11 mm). Operația de dezlipire și lipire se execută rapid pentru a nu deteriora regulatorul. Trebuie asigurată evacuarea termică menținînd cu un clește diferitele legături.			
Se controlează rulmenții.			
<u>MONTARE</u>			
Se montează alternatorul conform desenului desfășurat de la pagina 4.			
Se ung filetele șuruburilor cu o SOLUȚIE DE ETANSARE.			
Se strînge piulița fuliei cu: 4 m.daN.			



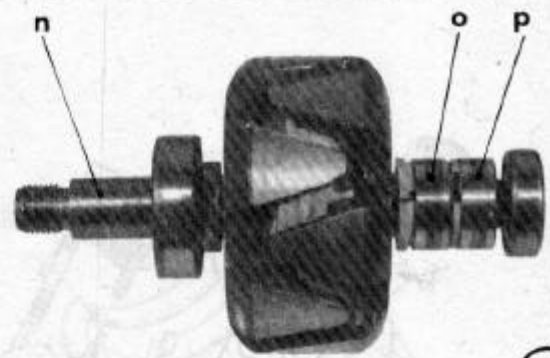






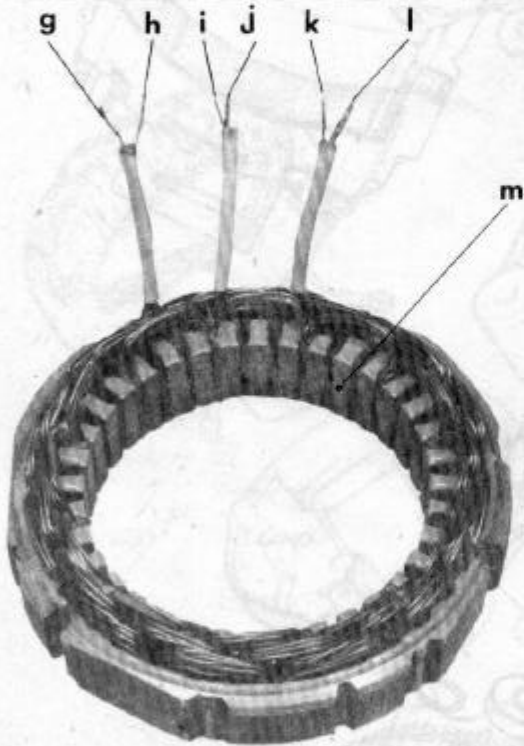
80-1024

1



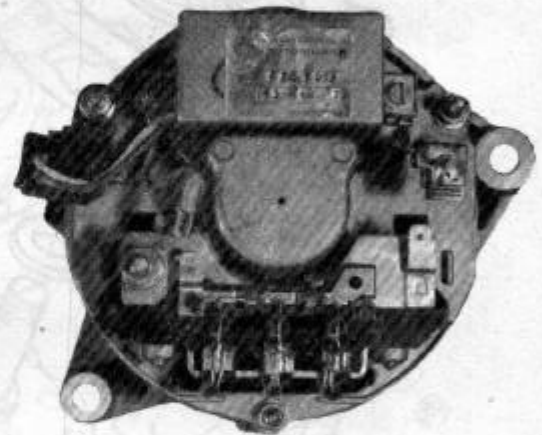
80-1016

4



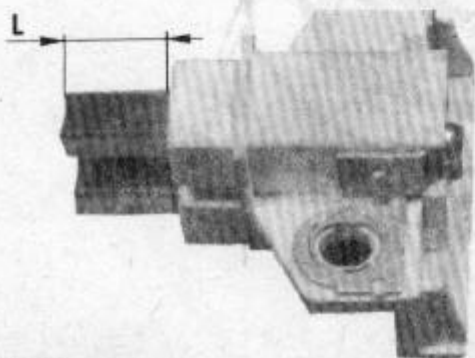
80-1017

2



80-1015

5



80-1025

3

OLTCIT TA 2	REPARAREA ALTERNATORULUI	Op.nr.TA2.532-3	7
<u>ALTERNATOR MOTOROLA 9 AR 27 48 G</u>			
DEMONTARE			
Se efectuează reperajul scaturilor cu statorul. Se demontează alternatorul conform desenului desfășurat de la pagina 5.			
CONTROLUL SUBANSAMBLELOR			
Se utilizează un ohmetru pentru a efectua controlul subansamblelor.			
Controlul punții redresoare: fig. 1			
Se comută ohmetrul pe scara $\Omega \times 10$ sau $\Omega \times 100$.			
Controlul diodelor pozitive:			
Se aplică fișa roșie a ohmetrului pe suport în "f" apoi fișa neagră succesiv în "b", "c" și "d". Acul ohmetrului trebuie să devieze în toate cazurile.			
Se inversează fișele, apoi se repetă controlul. Acul nu trebuie să devieze (rezistența = ∞).			
Controlul diodelor "negative":			
Se aplică fișa neagră pe suport în "a" apoi fișa roșie succesiv în "b", "c" și "d". Acul trebuie să devieze în toate cazurile.			
Se inversează fișele apoi, se repetă controlul. Acul nu trebuie să devieze (rezistența = ∞).			
Controlul diodelor "pozitive":			
Se aplică fișa roșie a ohmetrului pe clema "e", apoi fișa neagră succesiv în "b" "c" și "d". Acul trebuie să devieze în toate cazurile. Se inversează fișele, apoi se repetă controlul. Acul nu trebuie să devieze (rezistența = ∞).			
Dacă aceste condiții nu sînt obținute, se înlocuiește puntea redresoare.			
Controlul statorului: fig. 2			
Se asigură că bobinele nu prezintă nici o urmă de oxidare, de străpungere sau încălzire.			
Controlul izolației bobinelor:			
Se comută ohmetrul pe scara $\Omega \times 1000$.			
Se aplică o fișă a ohmetrului pe masa "m" apoi cealaltă fișă succesiv pe extremitățile "g", "h", "i", "k", "l". Acul ohmetrului nu trebuie să devieze (rezistența = ∞). Se aplică fișele succesiv pe extremitățile firelor "g" și "h", "i" și "j" apoi "k" și "l". Acul nu trebuie să devieze (rezistența = ∞).			
Controlul rezistenței bobinelor:			
Se comută ohmetrul pe scara $\Omega \times 1$.			
Se aplică fișele pe inelele colectoare "o" și "p". Rezistența măsurată trebuie să fie aproximativ 4Ω .			
Controlul vizual al bobinajului:			
Se asigură că bobinajul nu prezintă nici o urmă de oxidare și de încălzire.			
Controlul inelelor colectoare:			
Se verifică dacă inelele colectoare nu sînt deteriorate. Eventual se șlefuiesc.			
Controlul periiilor: fig. 3			
Se verifică culisarea periiilor în portperii. Se înlocuiesc periiile dacă lungimea lor L este mai mică de 8 mm (lungimea nominală = 14 mm).			
Se controlează rulmenții.			
MONTARE			
Se montează alternatorul conform desenului de la pagina 5. Se lipesc rapid fișele statorului pe puntea redresoare pentru a nu deteriora diodele. Se ung filetele șuruburilor cu SOLUTIE DE ETANSARE. Se strînge piulița fuliei cu: 4.m.daN.			

2	Op.nr. TA1533-0	CARACTERISTICI ȘI CONTROLULE DEMARORULUI	OLT CIT
			TA 1

CARACTERISTICI

Marca:

FEMSA: MOM 12 - 1
DUCELLIER: 634 - 017

Demaror 12 volți cu pinion lansoar.
Pinion 10 dinți (Modul 2,116/1,814)
Putere: 0,760 kw.

CONTROALE

PE AUTOTURISM: se asigură că bateria este bine încărcată și se măsoară:

- a) Intensitatea curentului absorbit, cu pinionul blocat.
340 - 380 amperi.
- b) Intensitatea curentului absorbit în gol (demarorul demontat)
trebuie să fie mai mică de 60 amperi

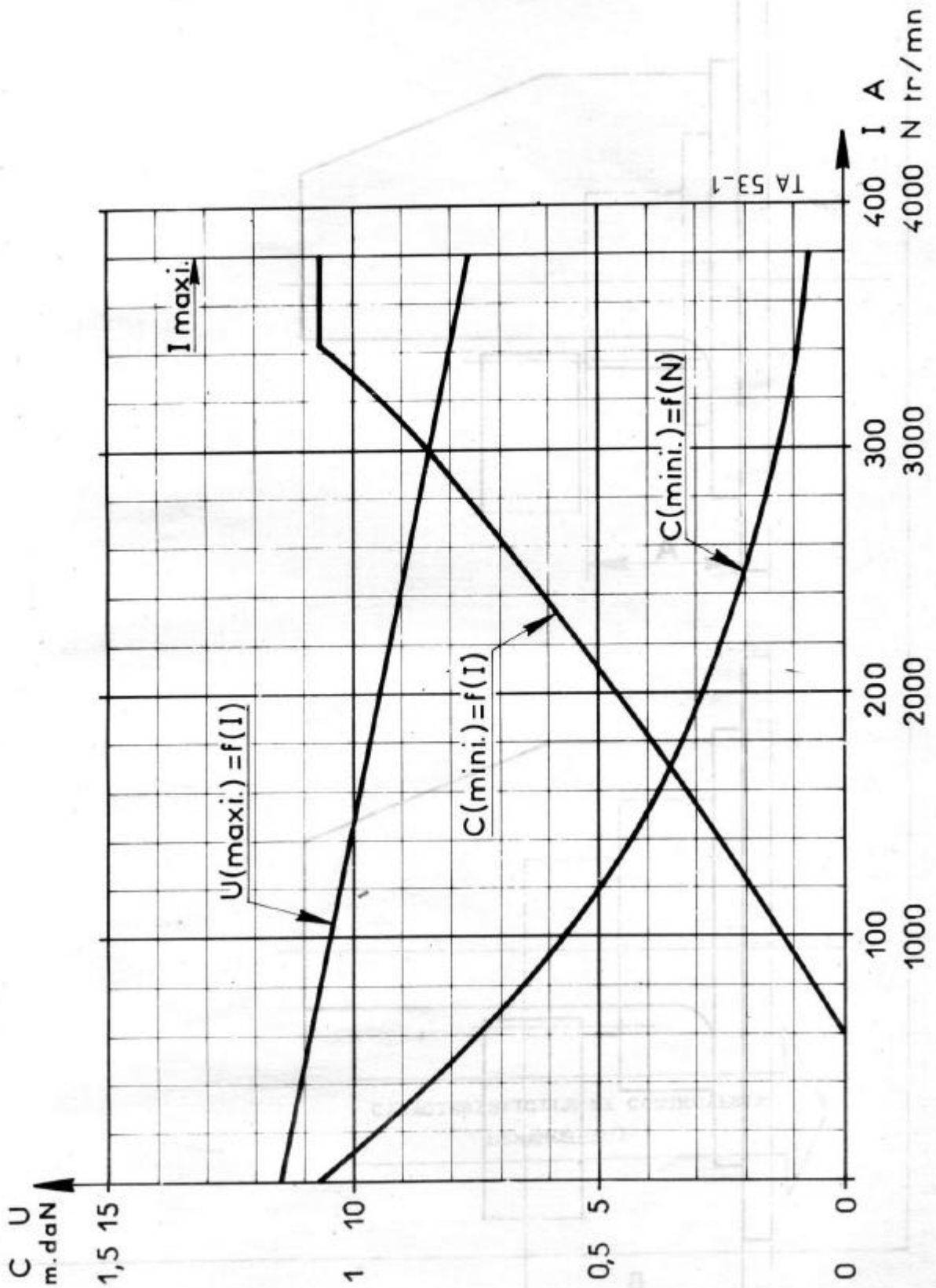
LA BANC: urmărind curbele alăturate:

Cuplul mediu la 1000 rotații/min:..... 0,6 mdaN
Intensitatea curentului corespunzător:..... 230 amperi
Cuplul cu pinionul blocat:..... 1,07 m.daN.
Intensitatea curentului corespunzător:..... 380 amperi
Tensiunea:..... 7,5 volți

Reglajul pinionului lansor: (vezi pagina 4)

Cota de reglaj a pinionului necuplat: A = 22 mm maximum
Cota de reglaj a pinionului cuplat: B = 31 mm maximum





TA. 53-1

2	Op.nr.TA2.533-0	CARACTERISTICILE SI CONTROALELE DEMARORULUI	OLT CIT
			TA 2

CARACTERISTICI

Nărci:

FENSA : MOB 12 - 2
 DUCELLIER : 532.016
 PARIS-RHONE: D 8 E 155
 Demaror 12 volți cu pinion lansor.
 Pinion 9 dinți (Modul 2,116/1,814)
 Puterea: 0,956 kw

CONTROALE

PE AUTOTURISM: Se asigură că bateria este bine încărcată și se măsoară:
 - intensitatea curentului absorbit, pinionul blocat:

380 la 440 amperi

- intensitatea curentului absorbit în gol (demarorul demontat)
trebuie să fie mai mică de 50 amperi

LA BANC: Corespunzător curbelor alăturate:

Cuplul mediu la 1000 rot/min:.....0,70w.daN.
 Intensitatea curentului corespunzător:.....280 amperi
 Cuplul cu pinionul blocat.....1,1m.daN
 Intensitatea curentului corespunzător:.....380 amperi
 Tensiunea:.....7,5 volți

Reglajul pinionului lansor:
 Cota de reglaj a pinionului *necuplat*.

A = 46,8 mm.minim

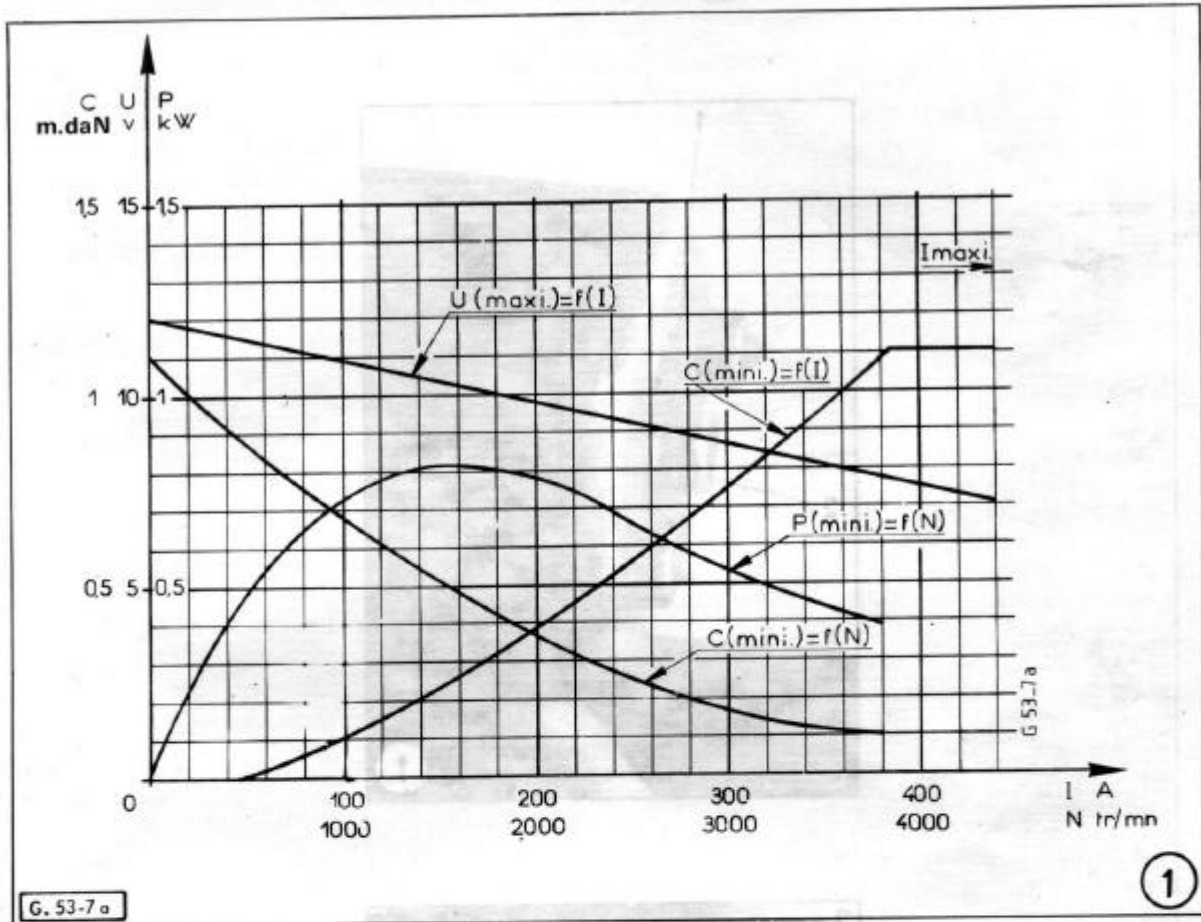
Cota de reglaj a pinionului *cuplat*.

B = 37,3 mm.maxim

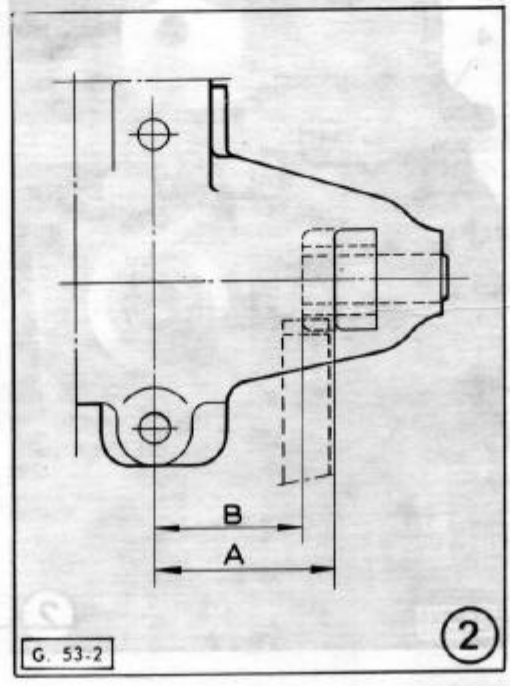
OBSERVATII; (vezi pagina 4).

- Demarorul DUCELLIER: fig. (1)
 Reglajul pinionului se face acționând asupra manșonului (1) pentru a obține un joc de 0,5 mm la 1 mm, între manșon și capul șurubului (2), ceea ce conduce la obținerea cotelor de mai sus.

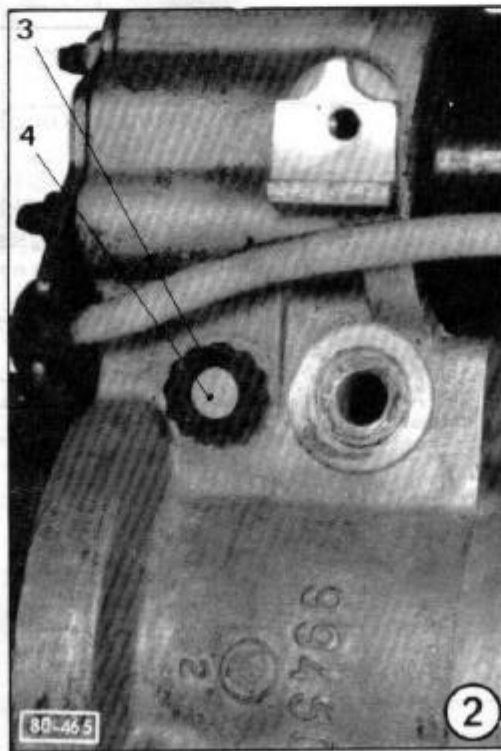
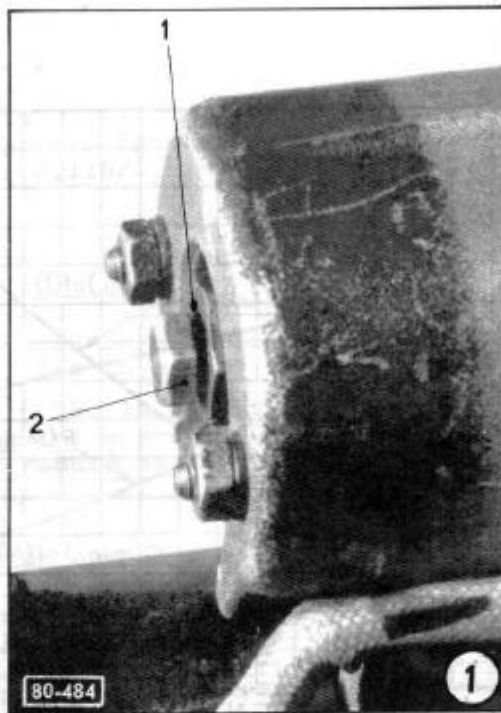
- Demarorul PARIS-RHONE: fig. (2)
 Reglajul pinionului se face rotind manșonul excentric (3) după ce a fost scos axul (4) și degajat ușor manșonul din canelurile alezajului



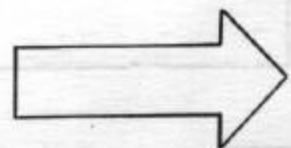
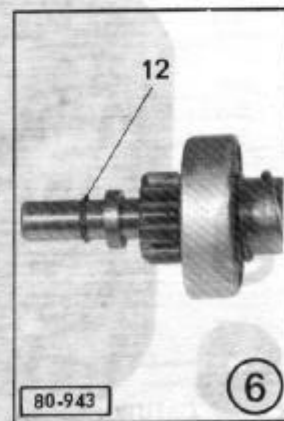
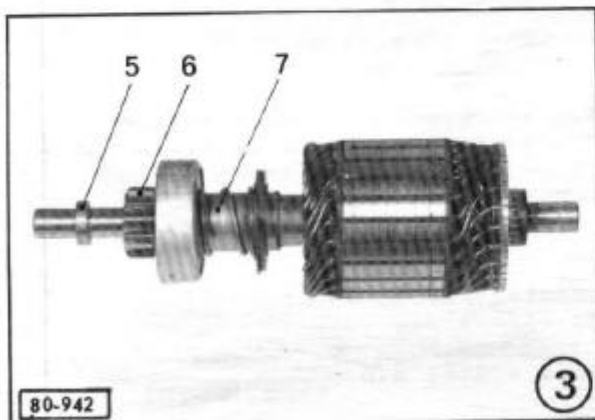
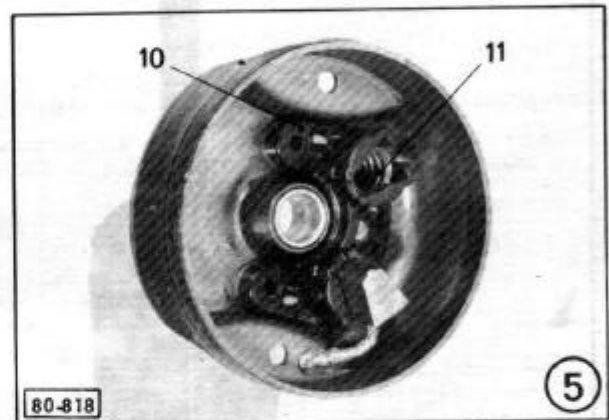
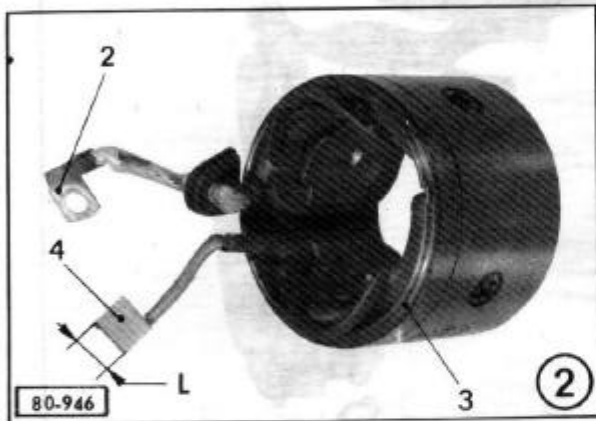
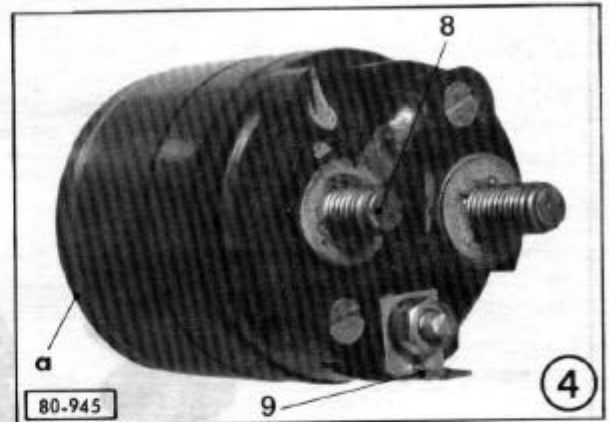
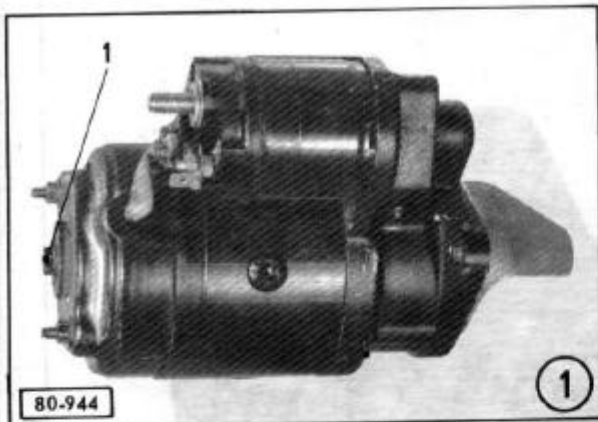
G. 53-7a

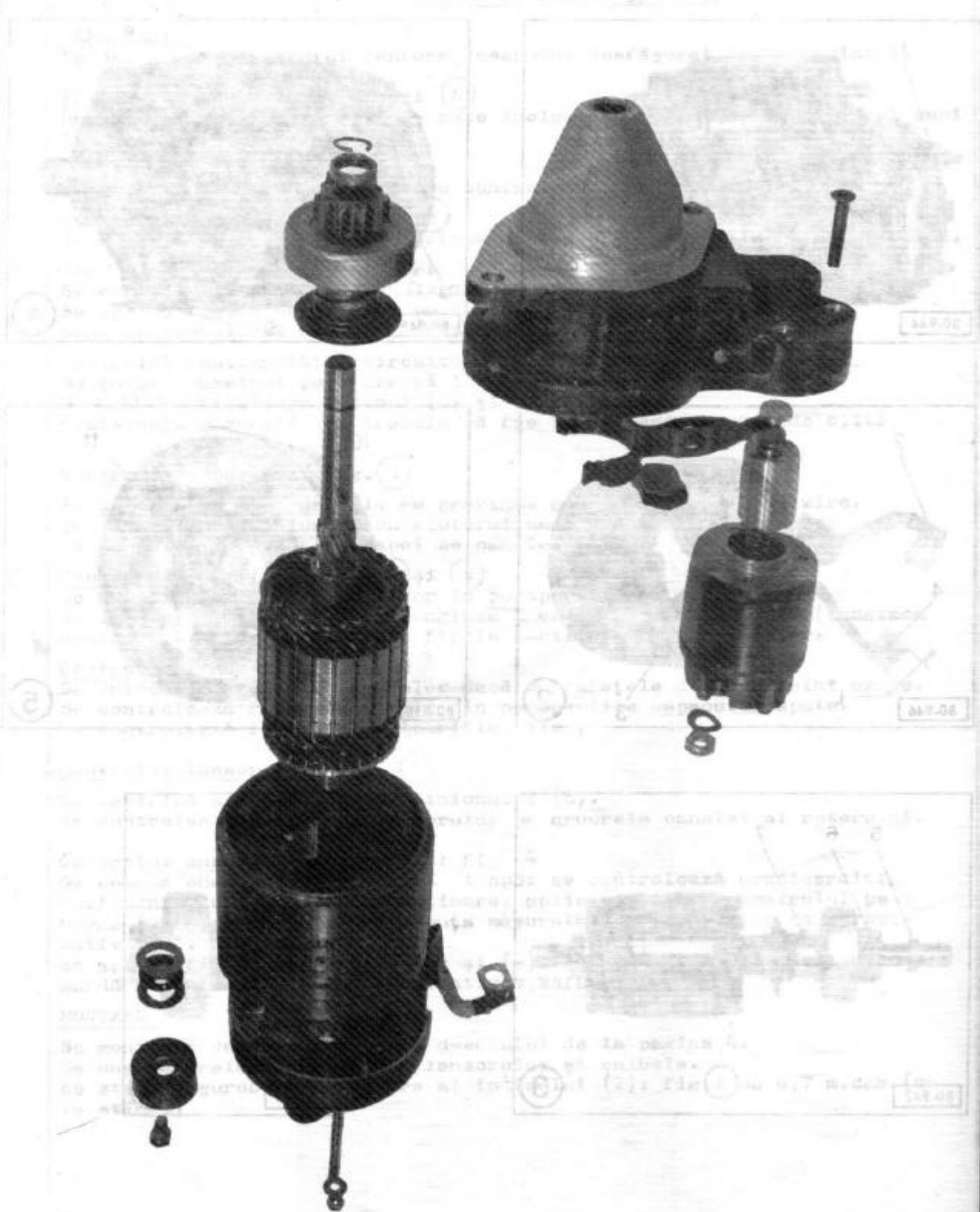


G. 53-2



2 Op.nr.TA1.533-3	REPARAREA DEMARORULUI	OLTCIT TA 1
<u>DEMOROR DUCELLIER 534 017</u>		
<u>DEMONTARE</u>		
Se demontează demarorul conform desenului desfășurat de la pagina 4.		
<u>PUNCTE PARTICULARE:</u> fig. (3) și (6) Demontarea lansorului (7): Se bate inelul de oprire (5) cu ajutorul unui tub, apoi se demontează.		
<u>CONTROALELE ELEMENTELOR</u>		
Se folosește un ohmetru, pentru controlul subansamblelor.		
<u>Controlul inductorului:</u> fig. (2)		
Se asigură că bobinele nu prezintă nici o urmă de încălzire sau frecare.		
<u>Controlul izolației bobinelor:</u>		
Se comută ohmetrul pe scara $\Omega \times 1000$		
Se aplică fișele ohmetrului pe carcasa (3) și pe papucul (2).		
Acul nu trebuie să devieze (rezistența = ∞).		
<u>Controlul continuității circuitului:</u>		
Se comută ohmetrul pe scara $\Omega \times 1$		
Se aplică fișele pe papucul (2) și pe peria (4).		
Rezistența măsurată nu trebuie să fie inferioară valorii de $0,1\Omega$		
<u>Controlul indusului:</u> fig. (3)		
Se asigură că înfășurările nu prezintă nici o urmă de încălzire.		
Se controlează bobinajul cu ajutorul unei instalații speciale.		
Se șlefuieste colectorul apoi se canelează.		
<u>Controlul periiilor:</u> fig. (2) și (5)		
Se verifică culisarea periiilor în portperii.		
Se înlocuiesc periiile când lungimea L este mai mică de 5 mm (Lungimea nominală = 15 mm). Se lipsesc firele periiilor noi, cu cositor.		
<u>Controlul lagărelor:</u> fig. (5)		
Se înlocuiesc bușele lagărelor dacă suprafețele de lucru sînt uzate.		
Se controlează rescartele (11) din portperiiile capacului spate.		
Se controlează izolația portperiiilor (10).		
<u>Controlul lansorului:</u> fig. (3)		
Se verifică starea dinților pinionului (6).		
Se controlează culisarea lansorului pe arborele canelat al rotorului.		
<u>Controlul ansamblului solenoid:</u> fig. 4		
Se comută ohmetrul pe scara $\Omega \times 1$ apoi se controlează următoarele:		
Rezistența înfășurării de menținere, aplicînd fișele ohmetrului pe borna (9) și masa "a". Rezistența măsurată trebuie să fie de aproximativ 1Ω .		
Se aplică fișele pe bornele (8) și (9). Rezistența înfășurării de comandă trebuie să fie de aproximativ $0,25\Omega$.		
<u>MONTARE</u>		
Se montează demarorul conform desenului de la pagina 4.		
Se ung lagărele, canelurile, lansorului și saibele.		
Se strînge șurubul de frînare al indusului (1): fig. (1) cu $0,7 \text{ m.daN}$ (nu la stînga)		





2	Op.nr.TA2.533-3	REPARAREA DEMARORULUI	OLT CIT
			TA 2

DEMOROR FEMSA MOB. 12.2

DEMONTARE

Se reperează poziția ansamblului solenoid (1) fig. (1)
Se demontează demarorul conform desenului desfășurat de la pagina 4.

CONTROLUL SUBANSAMBLELOR

Se utilizează un ohmetru pentru controlul subansamblelor.

Controlul inductorului: fig. (2)

Se comută ohmetrul pe scara $\Omega \times 1000$

Se asigură că bobinele nu prezintă nici o urmă de încălzire sau frecare.

Controlul izolației bobinelor:

Se aplică fișele ohmetrului pe carcasa (4) și papucii (2). Acul nu trebuie să devieze (rezistența = ∞).

Controlul continuității circuitului

Se comută ohmetrul pe scara $\Omega \times 1$.

Se aplică fișele pe papucii (2) și (3). Rezistența măsurată trebuie să fie mai mică de $0,1 \Omega$.

Controlul indusului: fig. (3)

Se asigură că bobinajul nu prezintă nici o urmă de încălzire.

Se utilizează o instalație specială pentru controlul bobinajului

Controlul colectorului: Se controlează izolația lamelelor colectorului.

Se curăță canalele între lamele. Se rectifică dacă este necesar colectorul

(ϕ nominal = 32 mm)

Controlul periiilor: fig. (4)

Se verifică culisarea periiilor în portperii.

Se înlocuiesc periiile dacă lungimea lor L este mai mică de 8 mm (Lungimea nominală = 18 mm).

Controlul lagărelor:

Se înlocuiesc bușele dacă suprafețele de lucru sînt uzate.

Se controlează izolația portperiei pozitive (5): fig. (5)

Se verifică resortele

Controlul lansorului:

Se verifică dinții pinionului

Se controlează culisarea lansorului pe arborele canelat al rotorului.

Controlul ansamblului solenoid: fig. (6)

Se comută ohmetrul pe scara $\Omega \times 1$ apoi se controlează următoarele:

Rezistența bobinei de menținere, aplicînd fișele ohmetrului pe borna "b" și masa "c". Rezistența măsurată trebuie să fie de aproximativ 1Ω

Se aplică fișele pe bornele "a" și "b". Rezistența bobinei de comandă trebuie să fie de aproximativ $0,25 \Omega$.

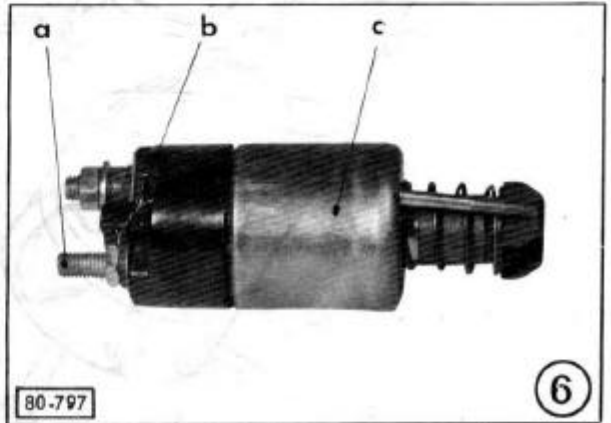
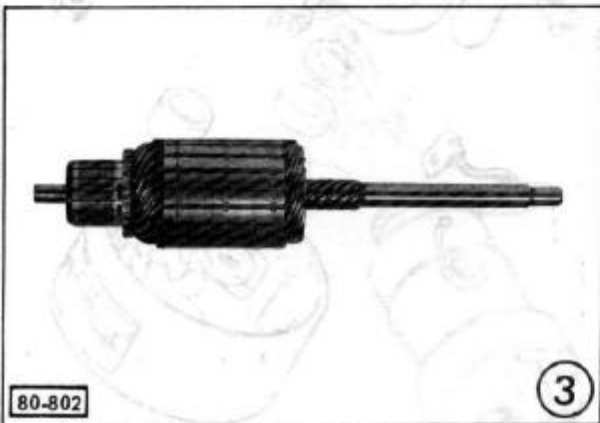
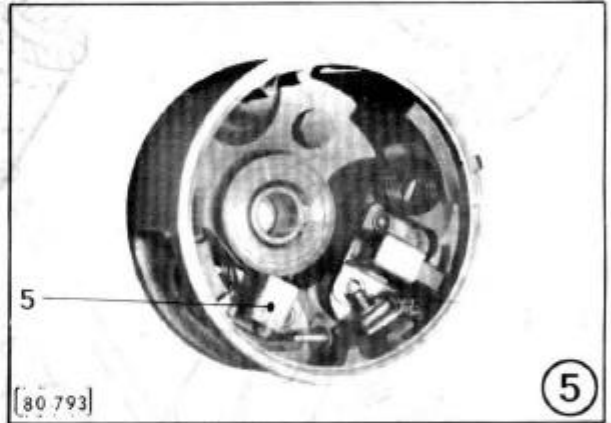
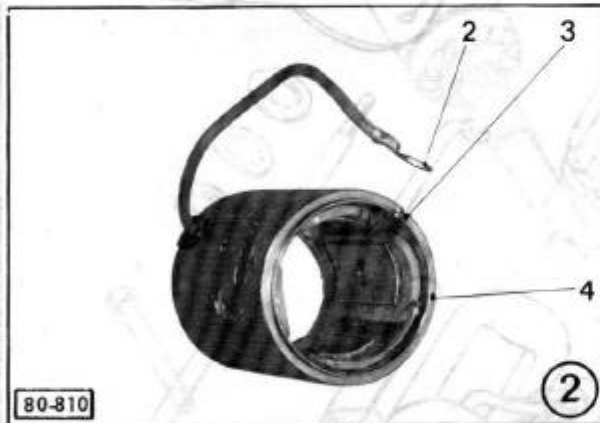
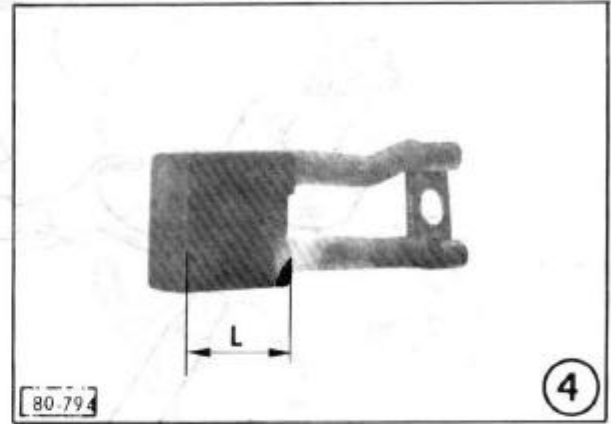
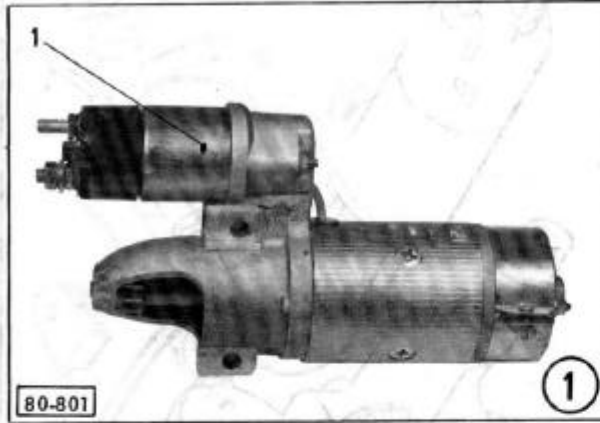
MONTARE.

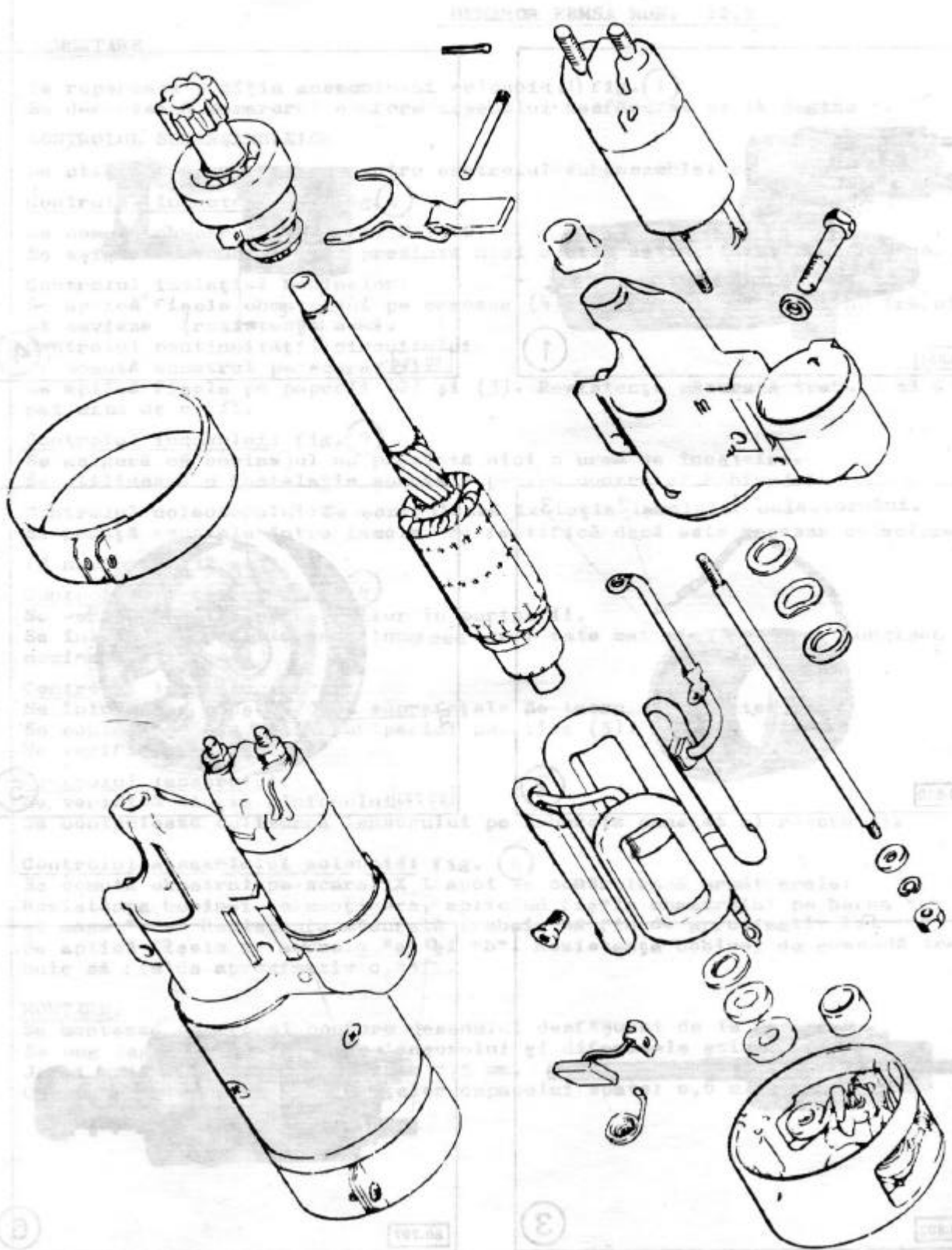
Se montează demarorul conform desenului desfășurat de la pagina 4.

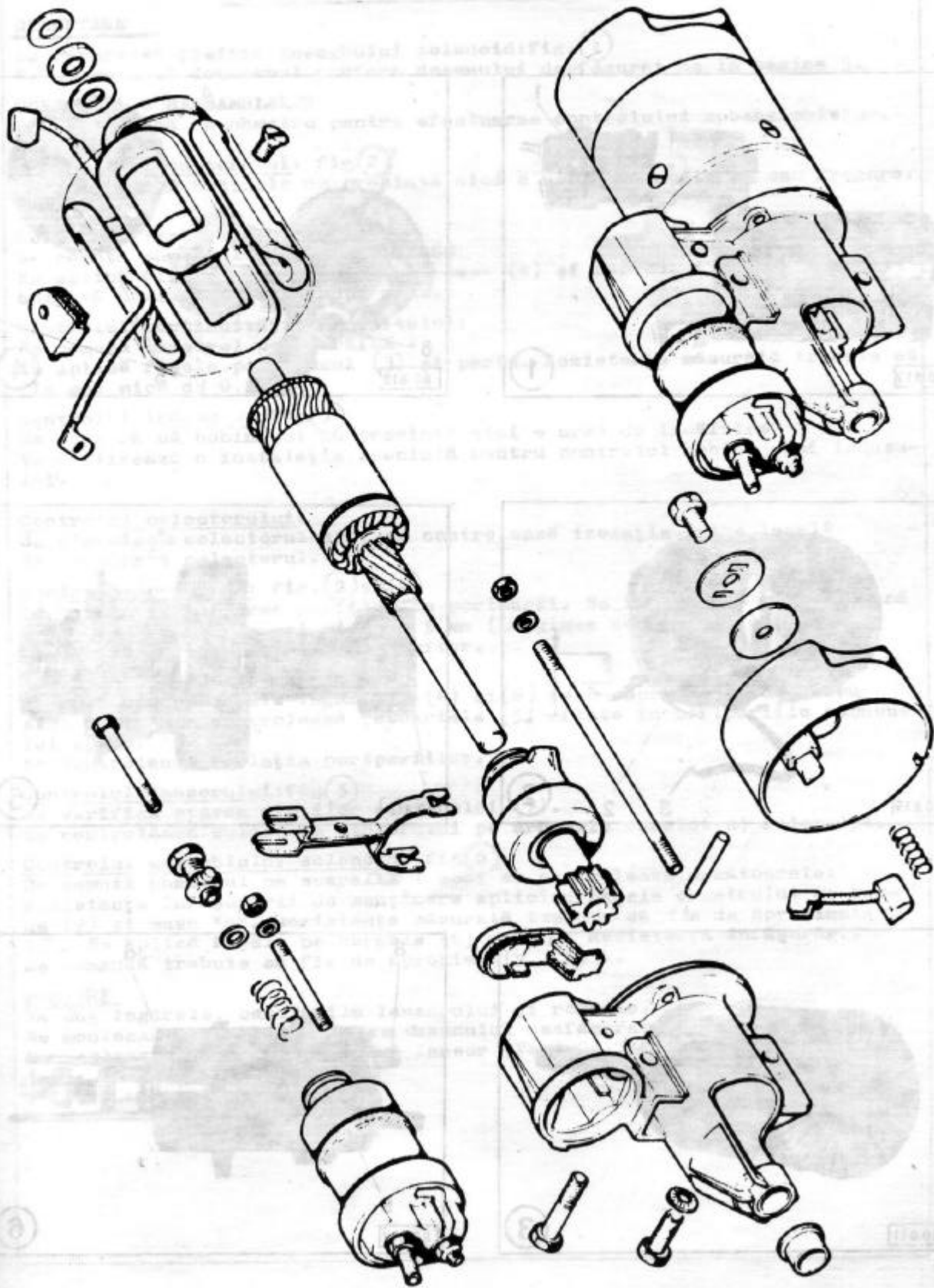
Se ung lagărele, canelurile lansorului și diferitele șaibe.

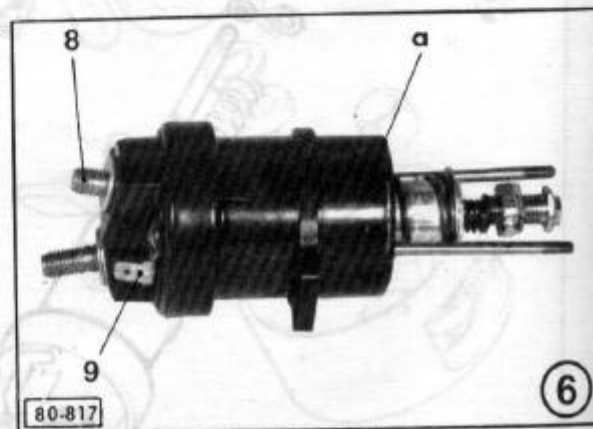
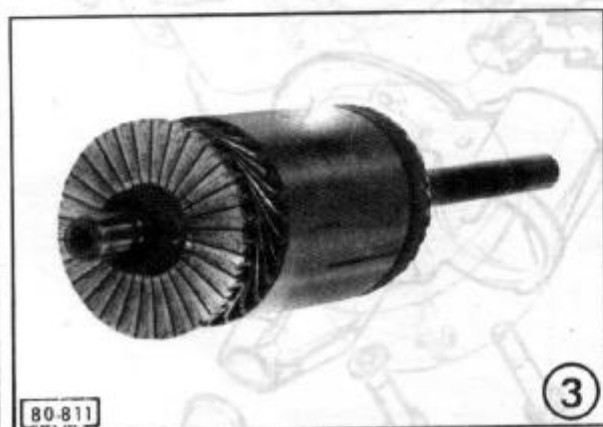
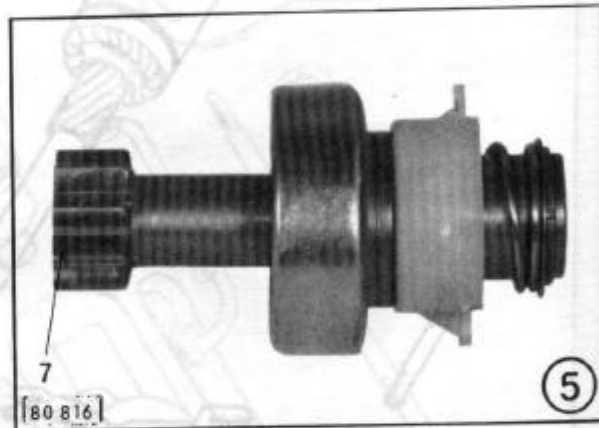
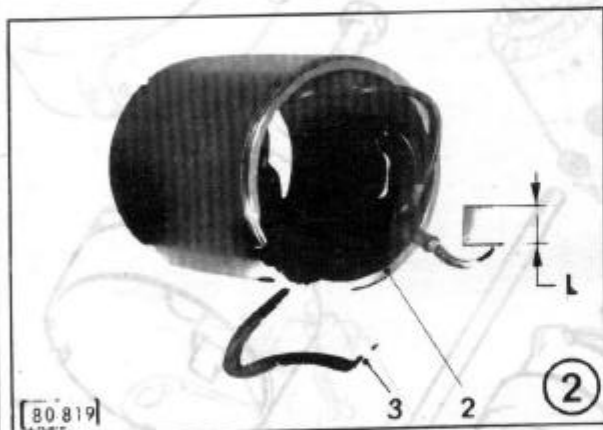
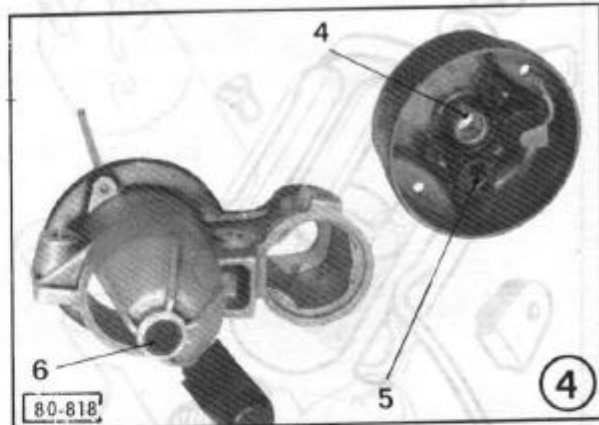
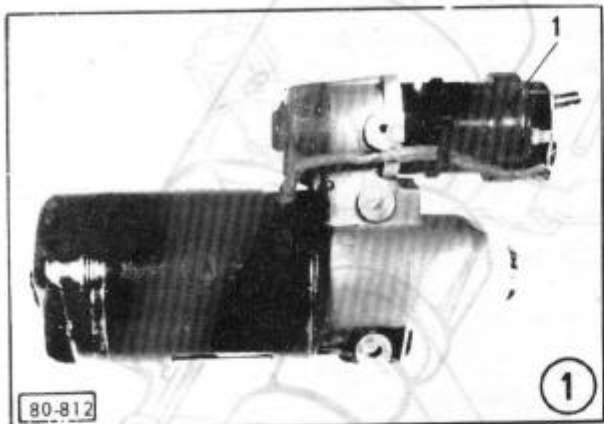
Jocul axial al rotorului: $0,1$ la $0,5$ mm.

Cuplul de strîngere al piulițelor capacului spate: $0,6$ m.da N.









OLT CIT	REPARAREA DEMARORULUI	Op.nr.Ta2.533-3 7
TA 2	DEMOROR DUCELLIER 532 016	

DEMONTARE

Se reperează poziția ansamblului solenoid: fig. ①
 Se demontează demarorul conform desenului desfășurat de la pagina 5.

CONTROLUL SUBANSAMBLELOR

Se utilizează un ohmetru pentru efectuarea controlului subansamblelor.

Controlul inducatorului: fig. ②

Se asigură că bobinele nu prezintă nici o urmă de încălzire sau frecare.

Controlul izolației bobinelor:

Se comută ohmetrul pe scara $\Omega \times 1000$

Se aplică fișele ohmetrului pe carcasa (2) și papucul (3). Acul nu trebuie să devieze (rezistența ∞).

Controlul "continuității" circuitului:

Se comută ohmetrul pe scara $\Omega \times 1$.

Se aplică fișele pe papucul (3) și perie. Rezistența măsurată trebuie să fie mai mică de $0,1 \Omega$.

Controlul indusului: fig. ③

Se asigură că bobinajul nu prezintă nici o urmă de încălzire

Se utilizează o instalație specială pentru controlul bobinajului indusului.

Controlul colectorului:

Se șlefuieste colectorul apoi se controlează izolația, între lamele.
 Se canelează colectorul.

Controlul periiilor: fig. ② și ④

Se verifică culisarea periiilor în portperii. Se înlocuiesc periiile dacă lungimea lor L este mai mică de 5 mm (Lungimea nominală = 15 mm).
 Se lipesc firele periiilor cu cositor.

Controlul lagărelor: fig. ④

Se înlocuiesc bușele lagărelor (4) și (6) dacă suprafețele de lucru sînt uzate. Se controlează resoartele (5) aflate în portperiiile capacului spate.

Se controlează izolația portperiiilor.

Controlul lansorului: fig. ⑤

Se verifică starea dinților pinionului (7).

Se controlează culisarea lansorului pe arborele canelot al rotorului.

Controlul ansamblului solenoid: fig. ⑥

Se comută ohmetrul pe scara $\Omega \times 1$ apoi se controlează următoarele:

Rezistența înfășurării de menținere aplicînd fișele ohmetrului pe borna (9) și masa "a". Rezistența măsurată trebuie să fie de aproximativ 1Ω . Se aplică fișele pe bornele (8) și (9). Rezistența înfășurării de comandă trebuie să fie de aproximativ $0,25 \Omega$.

MONTARE

Se ung lagărele, canelurile lansorului și rondelile.

Se montează demarorul conform desenului desfășurat de la pagina 5.

Se reglează poziția pinionului lansor (Vezi Op.TA2.533-0).

8	Op.nr.TA2.533-3	REPARAREA DEMARORULUI	OLTUIT
			TA 2

DEMAROR PARIS-RHONE D 8 E 155

DEMONTARE

Se demontează demarorul conform desenului desfășurat de la pagina 10.

CONTROLUL SUBANSAMBLELOR.

Se folosește un ohmetrul pentru controlul subansamblelor.

Controlul inductorului: fig. ①

Se asigură că bobinele nu prezintă nici o urmă de încălzire sau frecare.

Controlul izolației bobinelor:

Se comută ohmetrul pe scara $\times 1000$

Se aplică fișele ohmetrului pe carcasa (1) și papucul (2). Acul nu trebuie să devieze (rezistența = ∞).

Controlul continuității circuitului:

Se comută ohmetrul pe scara $\times 1$

Se aplică fișele pe papucul (2) și pe o perie (3). Rezistența măsurată trebuie să fie mai mică de $0,1 \Omega$.

Controlul indusului: fig. ②

Se asigură că bobinajul nu prezintă nici o urmă de încălzire sau frecare. Se șlefuieste colectorul apoi se canelează.

Se efectuează controlul bobinajului indusului cu ajutorul unei instalații speciale.

Controlul periiilor: fig. ① și ⑤.

Se verifică culisarea periiilor și portperiiile (5).

Se înlocuiesc periiile dacă lungimea lor L este mai mică de 6 mm (Lungimea nominală = 15 mm).

Controlul lagărelor;

Se înlocuiesc bușele lagărelor dacă părțile de lucru sînt uzate.

Controlul resoartelor periiilor: fig. ⑥

Se apasă pe resoarte și se asigură că baza acestora nu vine în contact cu masa (d).

Controlul lansorului: fig. ③

Se verifică starea pinionului (4).

Se controlează culisarea lansorului pe arborele canelat al indusului.

Controlul ansamblului solenoid: fig. ④

Se comută ohmetrul pe scara $\times 1$ apoi se controlează:

Rezistența înfășurării de menținere, aplicînd fișele ohmetrului pe borna "b" și masa "c". Rezistența măsurată trebuie să fie de aproximativ 1Ω

Se aplică fișele pe bornele "a" și "b". Rezistența înfășurării de comandă trebuie să fie de aproximativ $0,25 \Omega$.

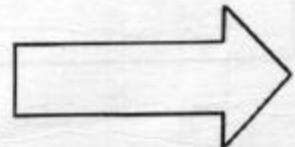
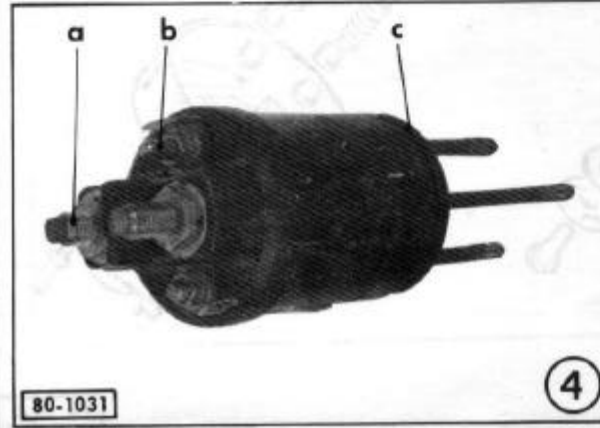
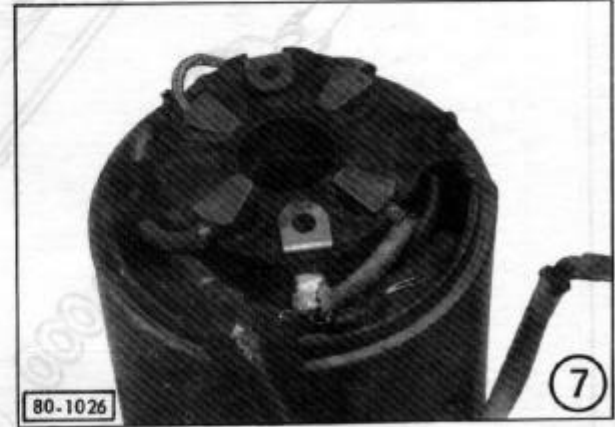
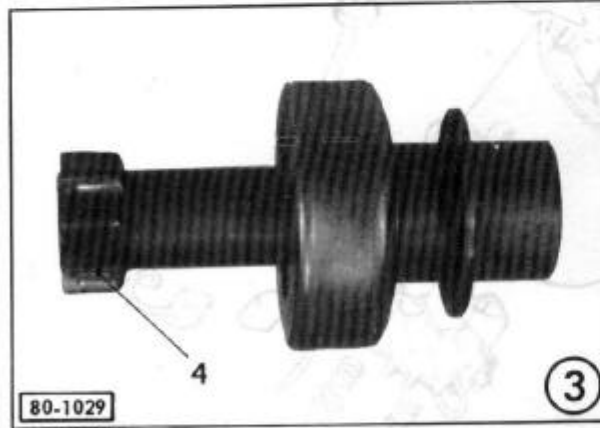
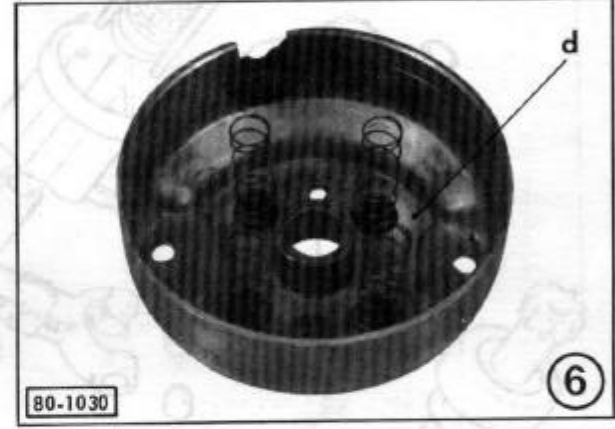
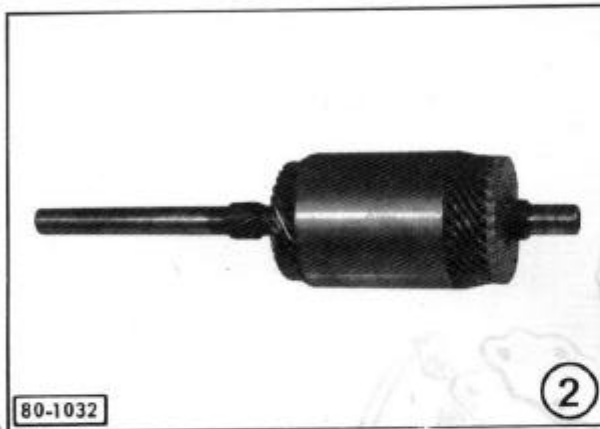
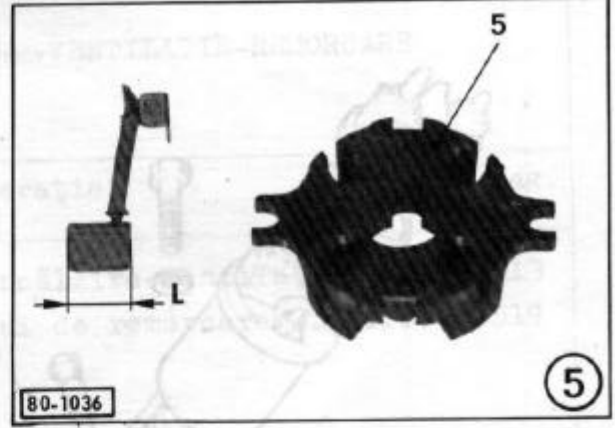
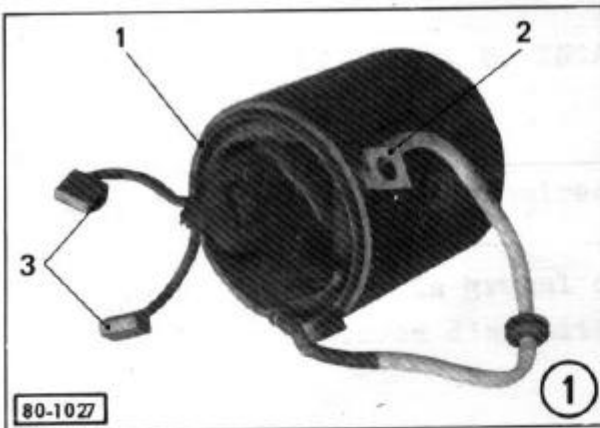
MONTARE

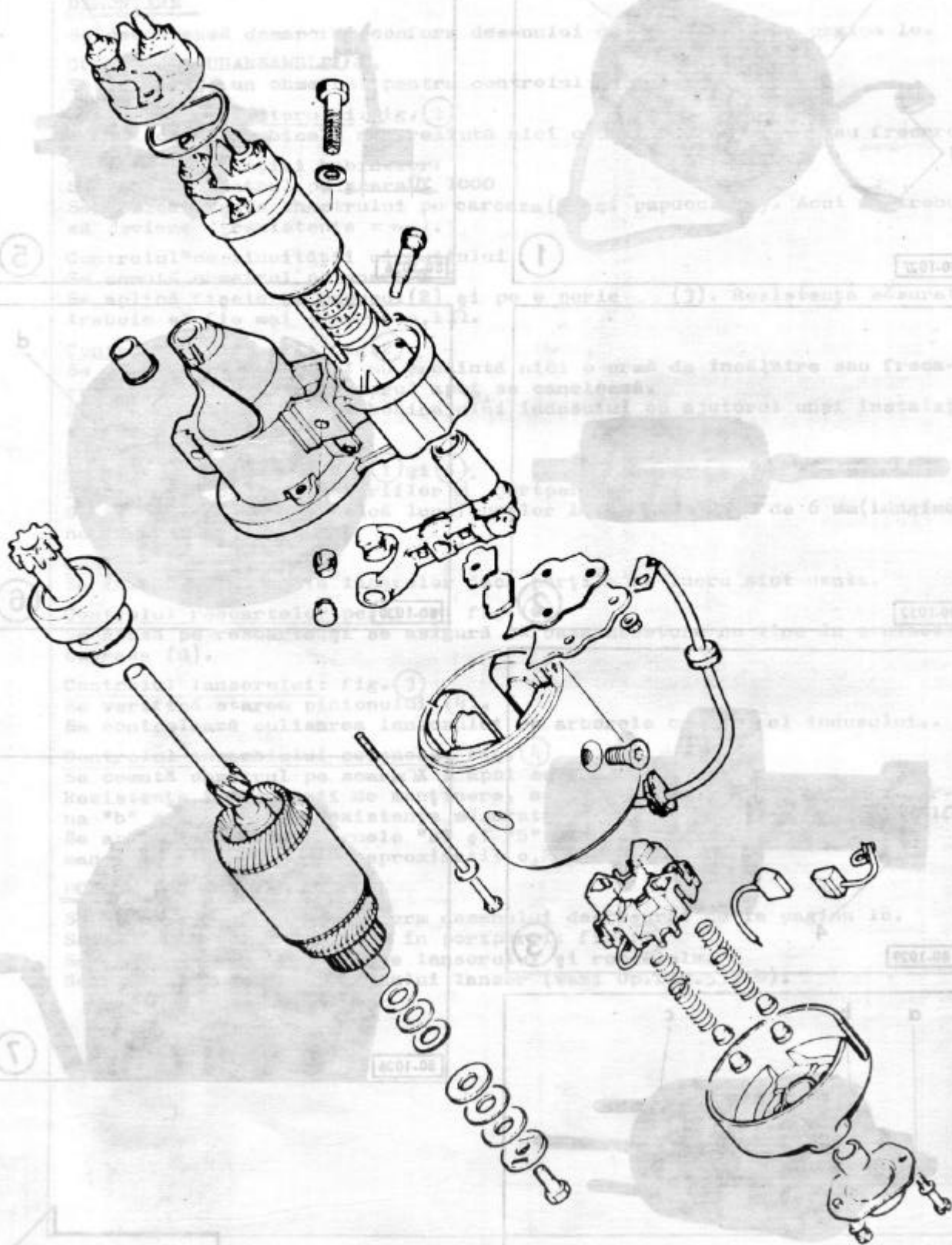
Se montează demarorul conform desenului desfășurat de la pagina 10.

Se introduc corect periiile în portperii: fig. ⑦

Se ung lagărele, canelurile lansorului și rondălele.

Se reglează poziția pinionului lansor (vezi Op.TA2.533-0).





OLTCIT TA.	LISTA DE OPERATII	Op. nr. TA. 640-1
CAPITOLUL 8. INCALZIRE-VENTILATIE-REMORCARE		
Nr. operatiei	Denumirea operatiei	pag.
TA.640-1	Lucrări la grupul de încălzire-ventilație.....	513
TA.660-1	Montarea dispozitivului de remorcare.....	519



2	Op.nr.TA.640-1	LUCRARI LA GRUPUL DE INCALZIRE - VENTILATIE	OLTCIT
			TA

DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI VENTILATOR AER

DEMONTARE

Demontarea bateriei:

Se deconectează în primul rând, papucul bornei negative a bateriei, apoi acela al bornei pozitive..

Fig. (1)

Se decuplează bieleta (4).

Se demontează:

- conducta insonorizantă(5)(se desfac clemele)
- șurubul (3) apoi suportul (2)

Se decuplează cablul (1) al levierului .

Fig. (2)

Se desfac clemele (8).

Se scoate cutia insonorizantă inferioară (7) după ce s-au decuplat conductele flexibile de legătură, (6).

Se deconectează cablajul electric.

Se demontează cele patru șuruburi (→) apoi se scoate ventilatorul.

MONTARE

Fig. (2)

Se poziționează ventilatorul aer și se fixează prin cele patru șuruburi (→).

Se conectează cablajul electric.

Se cuplează conductele flexibile (6) apoi se fixează cutia insonorizantă inferioară (7) cu ajutorul suportului (2): fig. (1) și clemele(8).

Fig. (1)

Se fixează conducta insonorizantă (5).

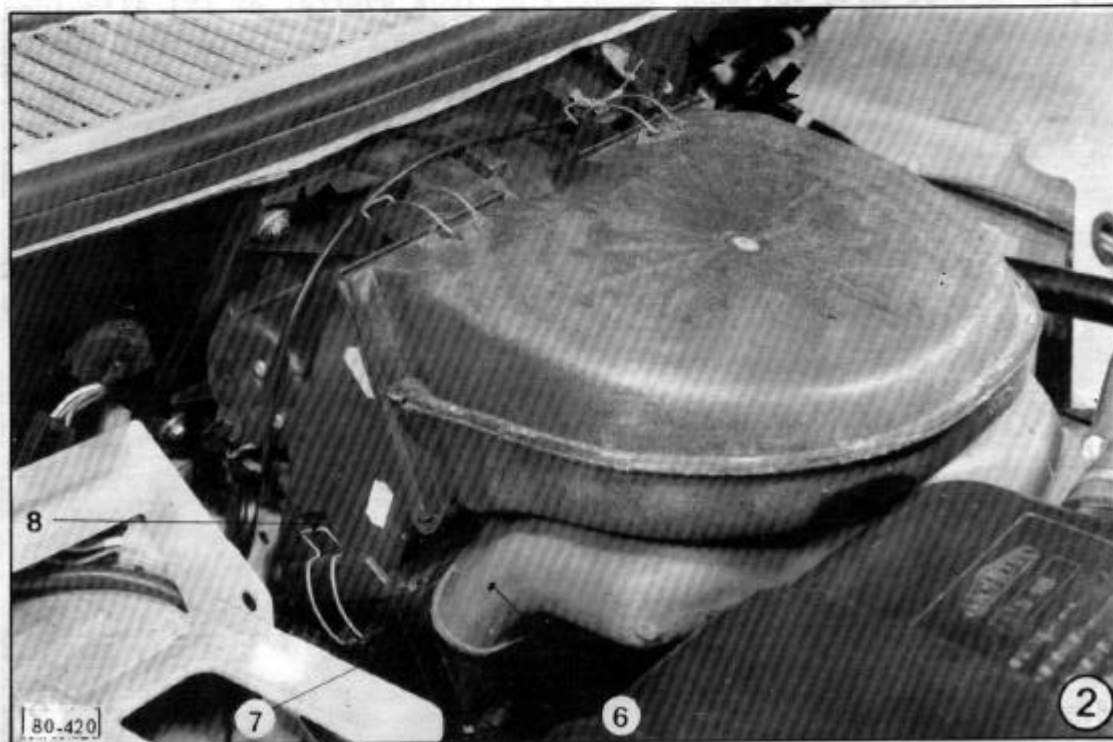
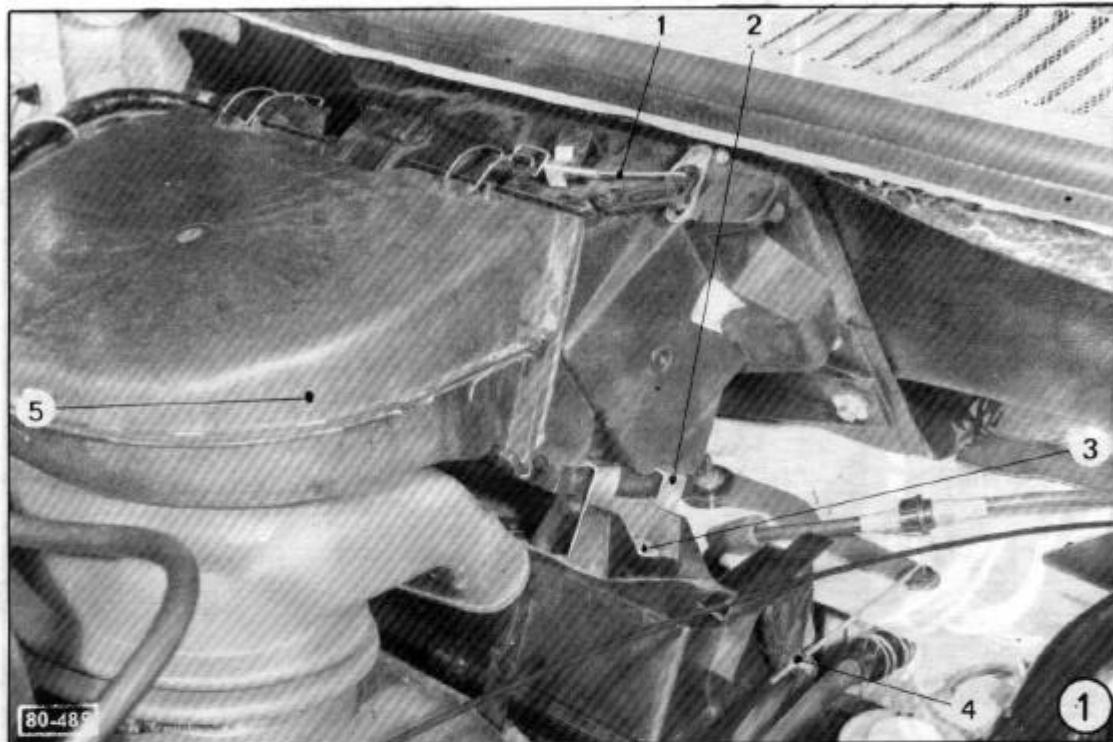
Se cuplează:

- cablul (1) al levierului
- bieleta (4)

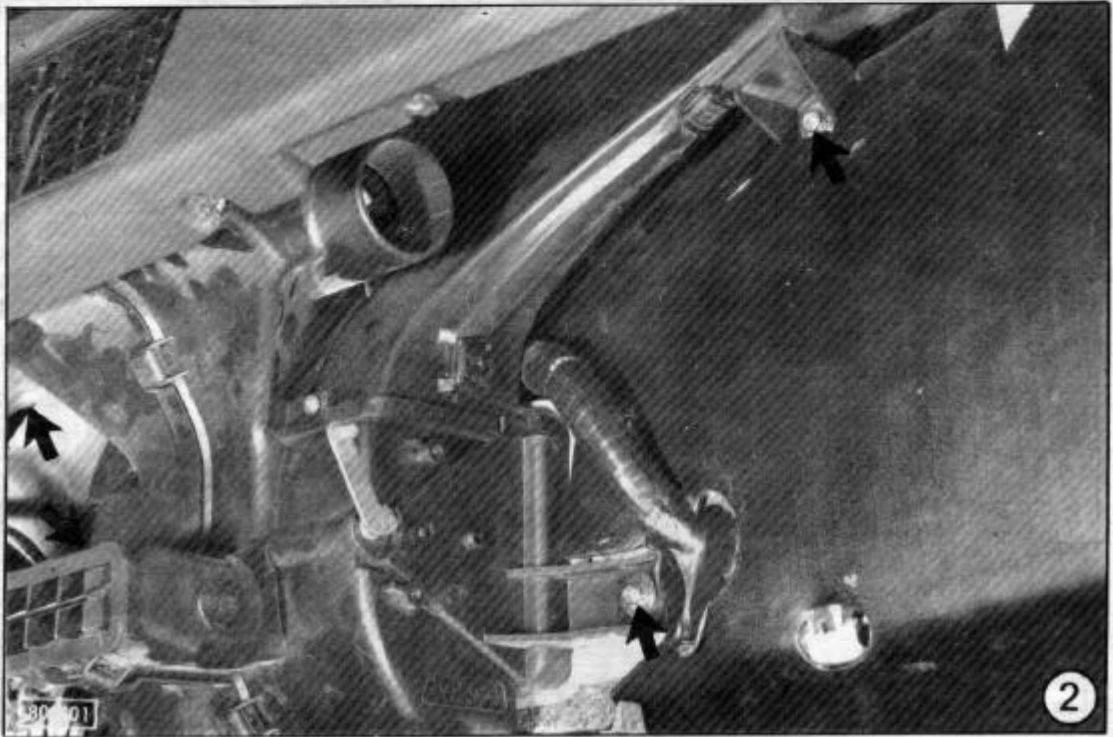
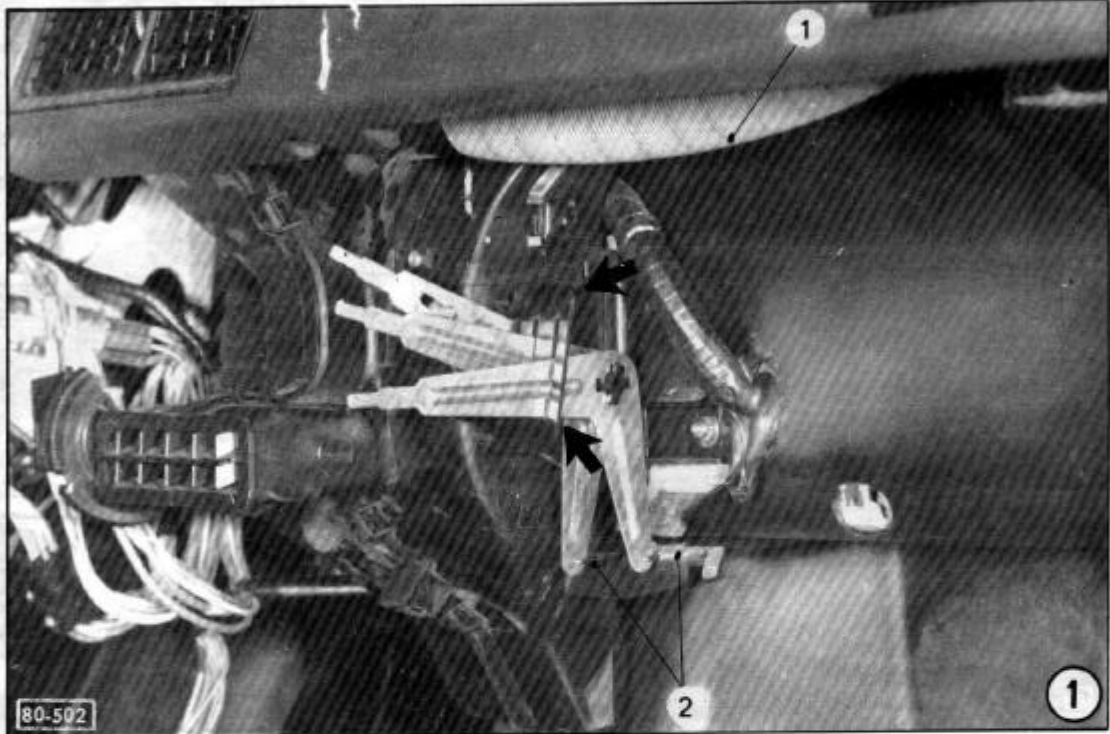
Se montează bateria.

Se conectează cablul pozitiv la baterie, apoi cablul negativ.

DESMONTAREA ȘI MONTAJUL UNITĂȚII DE ÎNCĂLZIRE ȘI VENTILAȚIE



DEMONTAJUL ȘI MONTAJUL UNUI CALDĂRIȘOR



OLTCIT	LUCRARI LA GRUPUL DE INCALZIRE	Op.nr.TA.640-1	5
TA	SI VENTILATIE		

DEMONTAREA SI MONTAREA UNUI REPARTITOR AER

Se demontează:

- tabloul de bord (Vezi Op.TA.520 - 1)
- planşa de bord (Vezi Op.TA.856-1)

Se decuplează: fig. (1)

- cablurile (2) după ce s-au demontat cele două şuruburi de fixare (→) a suportului levierelor
- conductele (1) dreapta şi stînga

Se demontează cele patru şuruburi (→): fig. (2)

Se scoate repartitorul.

DEMONTARE

Se poziţionează repartitorul şi se fixează prin cele patru şuruburi (→) fig. 1

Se cuplează: fig. (1)

- conductele (1) dreapta şi stînga
- cablurile (2) la levierle apoi se fixează suportul prin cele două şuruburi (→).

Se montează:

- planşa bord inferioară (Vezi Op.TA.856-1)
- tabloul de bord (Vezi Op.TA.520-1)



MONTAREA UNUI DISPOZITIV DE REMORCARE

(Partea mecanică)

DEMONTARE

Se demontează bara protecție spate: (Vezi Op.TA.853-4)

Demontarea scutului D al rezervorului de benzină:

Se demontează:

- șuruburile (3): fig. (3)
- șuruburile (5) (de fiecare parte): fig. (5)

Se scoate scutul.

PREGATIRE

Se decupează degajările prevăzute în scutul D în "a" și "b": fig. (4)

Se ridică bancheta spate și se întoarce pe ea covorul E al portbagajului: fig. (6)

MONTARE

Montarea scutului D al rezervorului de benzină.

Se montează:

- șuruburile (3): fig. (3)
- șuruburile (5) (de fiecare parte): fig. (5)

Fixarea dispozitivului de remorcare:

Se poziționează dispozitivul la partea din spate a autoturismului și se fixează prin șuruburile (1) menținând placa B în spatele traversei spate: fig. (2) și (5)

Prin interiorul autoturismului se montează placa de întărire C și șuruburile (6): fig. (6)

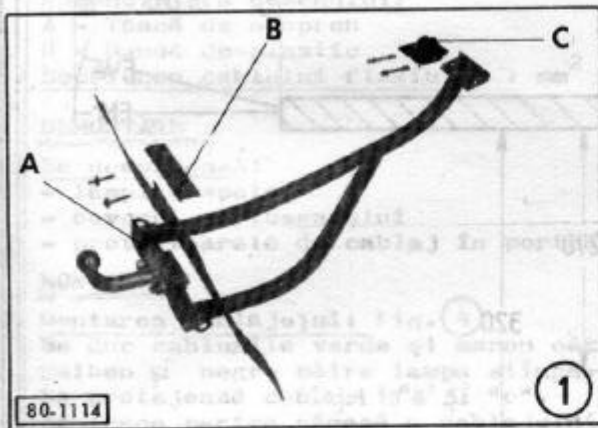
Pe dedesubtul autoturismului se fixează dispozitivul pe traversă și se strâng șuruburile (6) și piulițele (4): fig. (3) și (6).

Șuruburile (2) se vor monta odată cu bara de protecție.

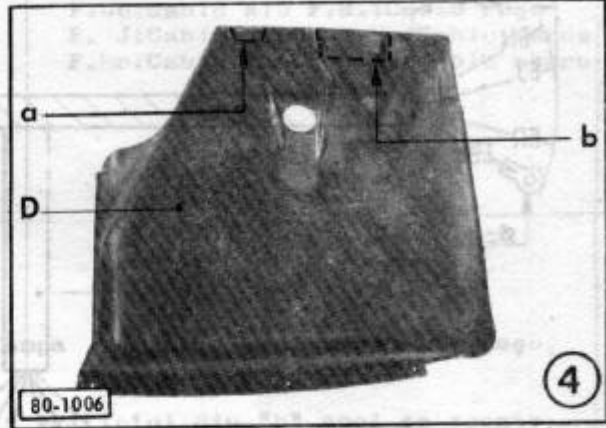
Se montează bara protecție spate: (Vezi Op.TA.853-4)

Se așează covorul în portbagaj și se rabate bancheta spate.

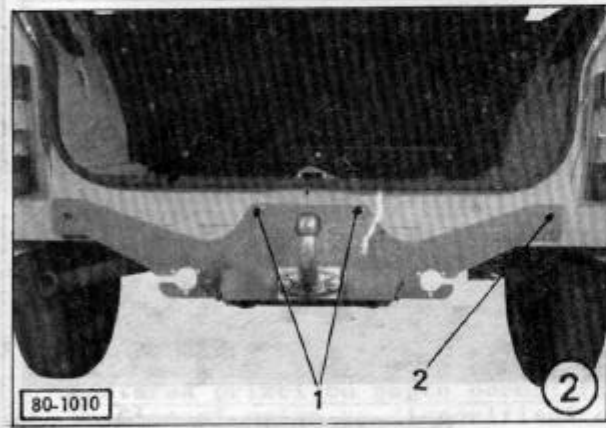
MONTAREA UNUI DISPOZITIV
DE REMORCARE



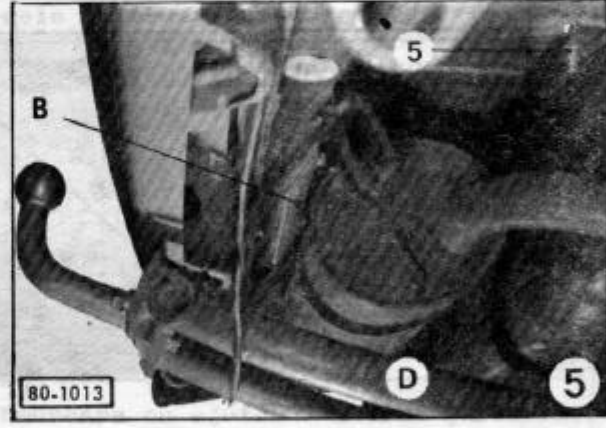
80-1114



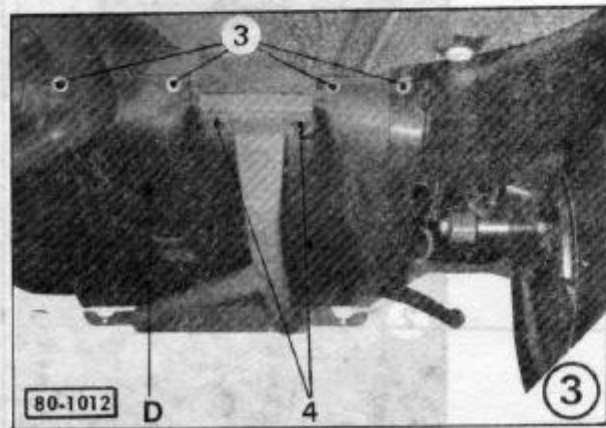
80-1006



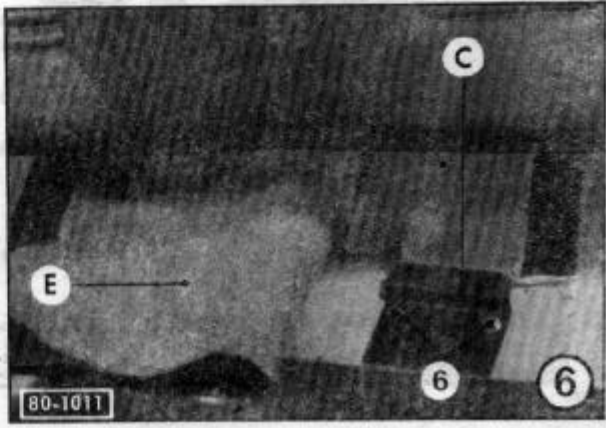
80-1010



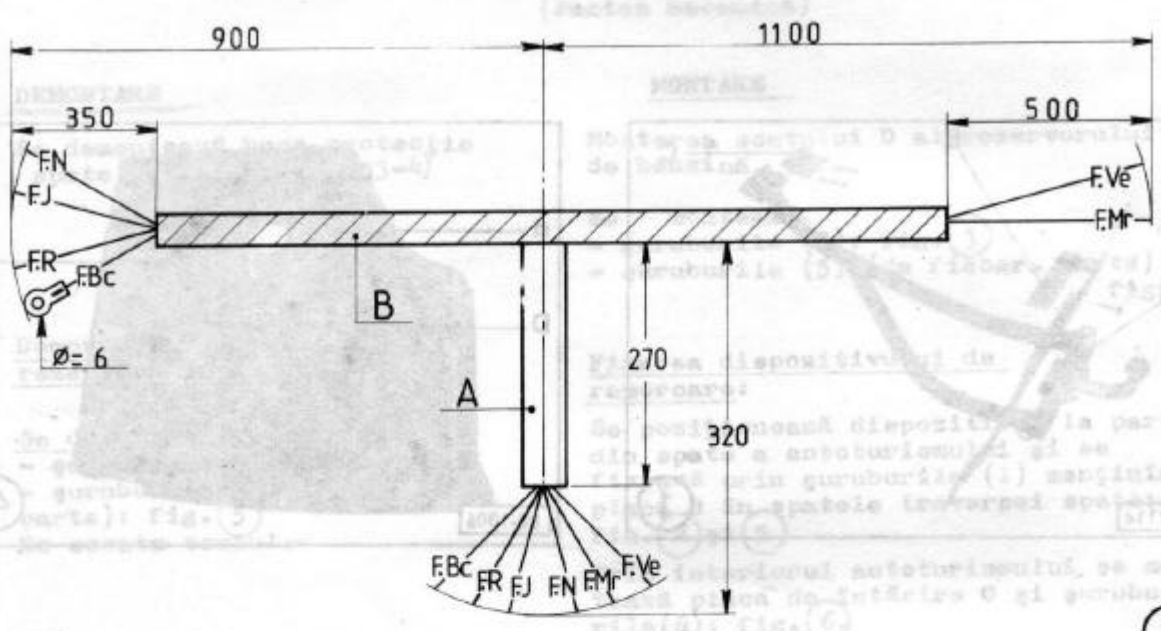
80-1013



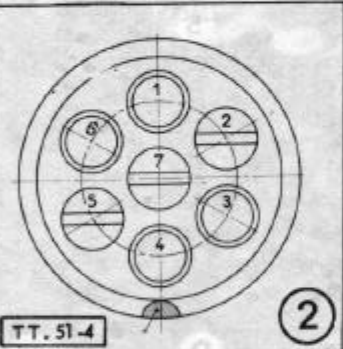
80-1012



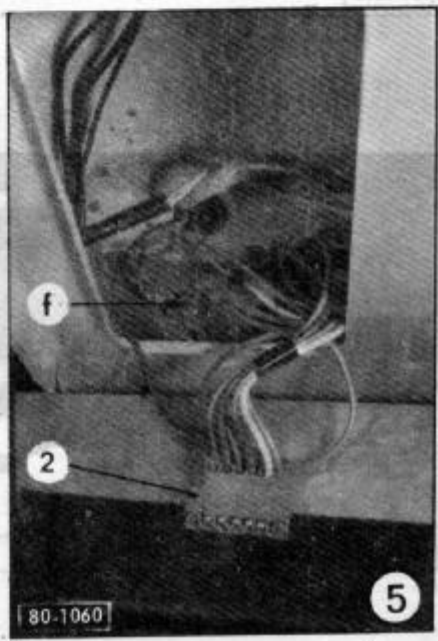
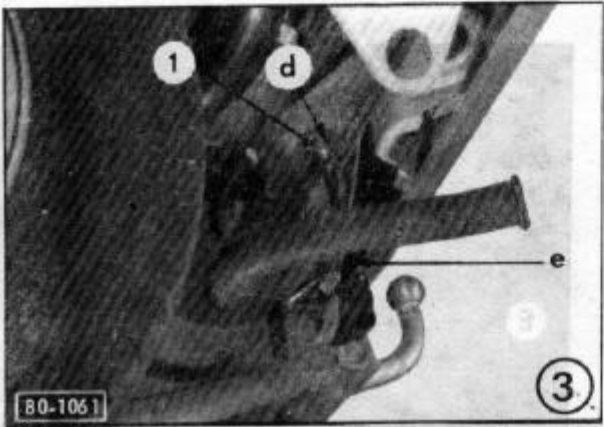
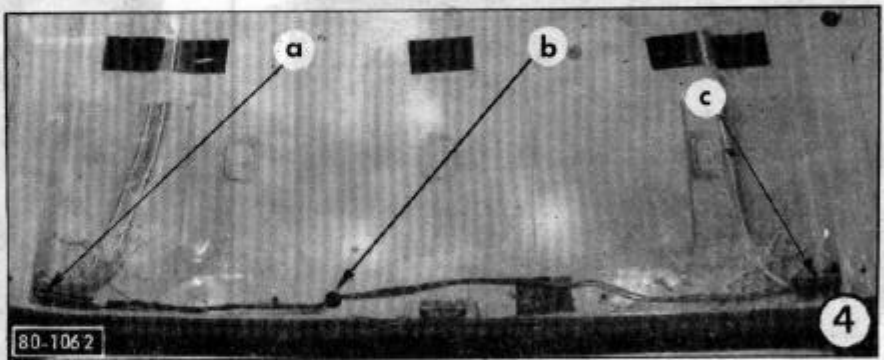
80-1011



TA. 51-5



TT. 51-4



OLICIT TA	MONTAREA UNUI DISPOZITIV DE REMARCARE	Op.nr.TA.660-1	5
--------------	---------------------------------------	----------------	---

MONTAREA UNUI DISPOZITIV DE REMORCARE
(Partea electrică)

PREGATIRE

Se execută cablajul conform desenului fig. ①

Culorile cablurilor

Nomenclatura desenului:

A - Tcacă de neopren

B - Bandă de plastic

Secțiunea cablului flexibil: 1 mm²

F.Bc: Cablu alb F.R.: Cablu roșu

F. J: Cablu galben F.Ve: Cablu verde

F.Mr: Cablu maron F.N.: Cablu negru

DEMONTARE

Se demontează:

- lămpile spate

- covorul portbagajului

- protectoarele de cablaj în portbagaj

MONTARE

Montarea cablajului: fig. ④

Se duc cablurile verde și maron către lampa dreapta apoi cablurile roșu, galben și negru către lampa stângă.

Se protejează cablajul în "a" și "c".

Se trece partea rămasă a cablajului prin orificiul din "b" apoi se scoate prin "d": fig. ③

Se montează inelul de protecție din cauciuc (1).

Conectarea firelor la priza cu șapte borne: fig. ② (Vedere către borne)

Se execută legăturile la borna după normele internaționale

Borna	Circuitul	Culoarea cablurilor
1	Lampă indicatoare direcție stînga	Galbenă
2	Fără legătură	-
3	Masă	Albă
4	Lampă indicatoare direcție dreapta	Verde
5	Lampă spate dreapta iluminare placă număr	Maron
6	Lampă stop	Roșie
7	Lampă spate stînga, iluminare placă număr	Neagră

Montarea prizei cu șapte borne: fig. ③

Se fixează priza pe dispozitivul de remorcare cu ajutorul a trei șuruburi, apoi se fixează cablajul în "e".

Conectarea cablajului la instalația electrică a autoturismului: fig. ⑤

- spre dreapta:

- cablul maron la cablul căii nr.1

- cablul verde la cablul căii nr.2

- spre stînga:

- cablul negru la cablul căii nr.1

- cablul galben la cablul căii nr.4

- cablul roșu la cablul căii nr.6

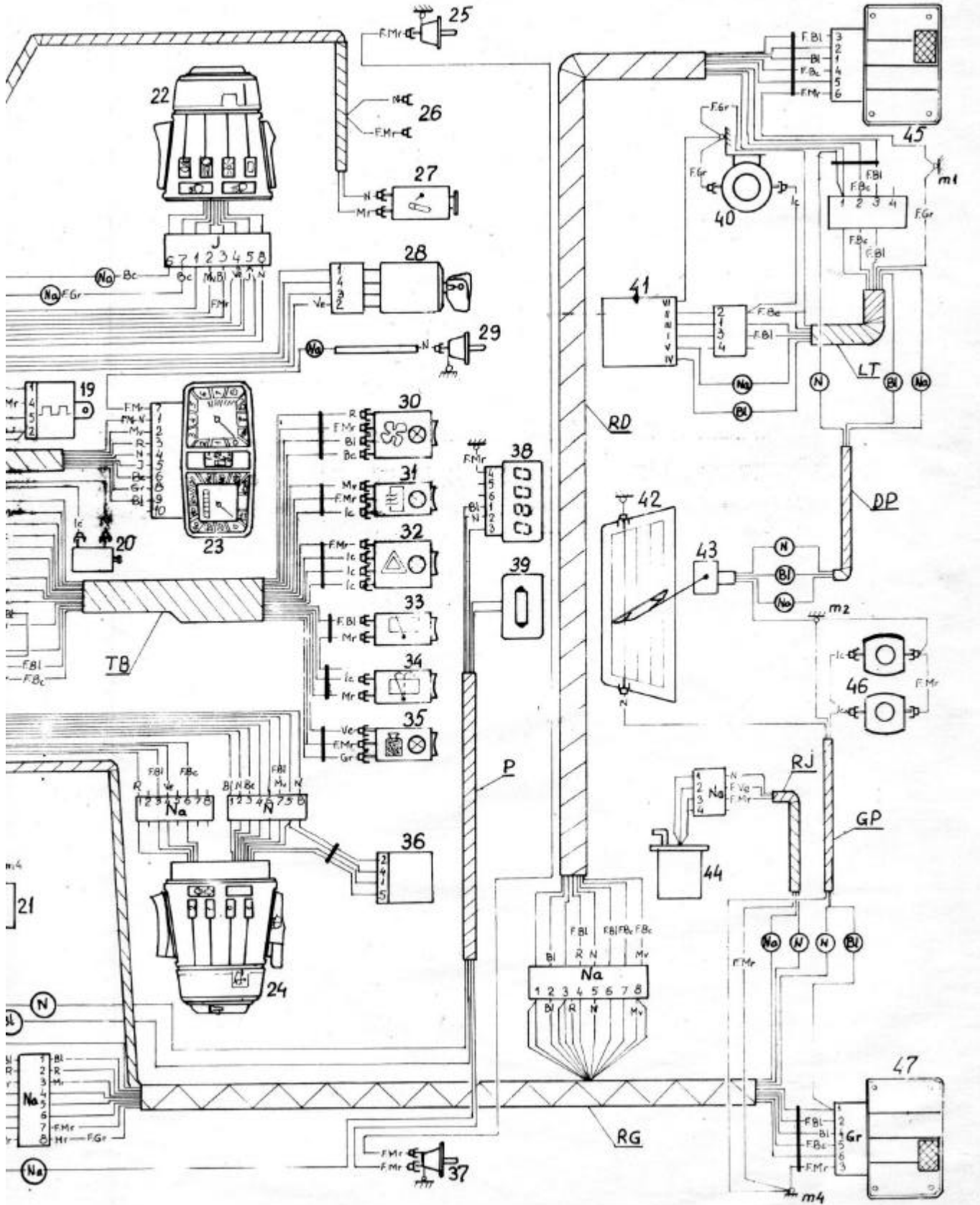
- cablu alb la punctul de masă (f).

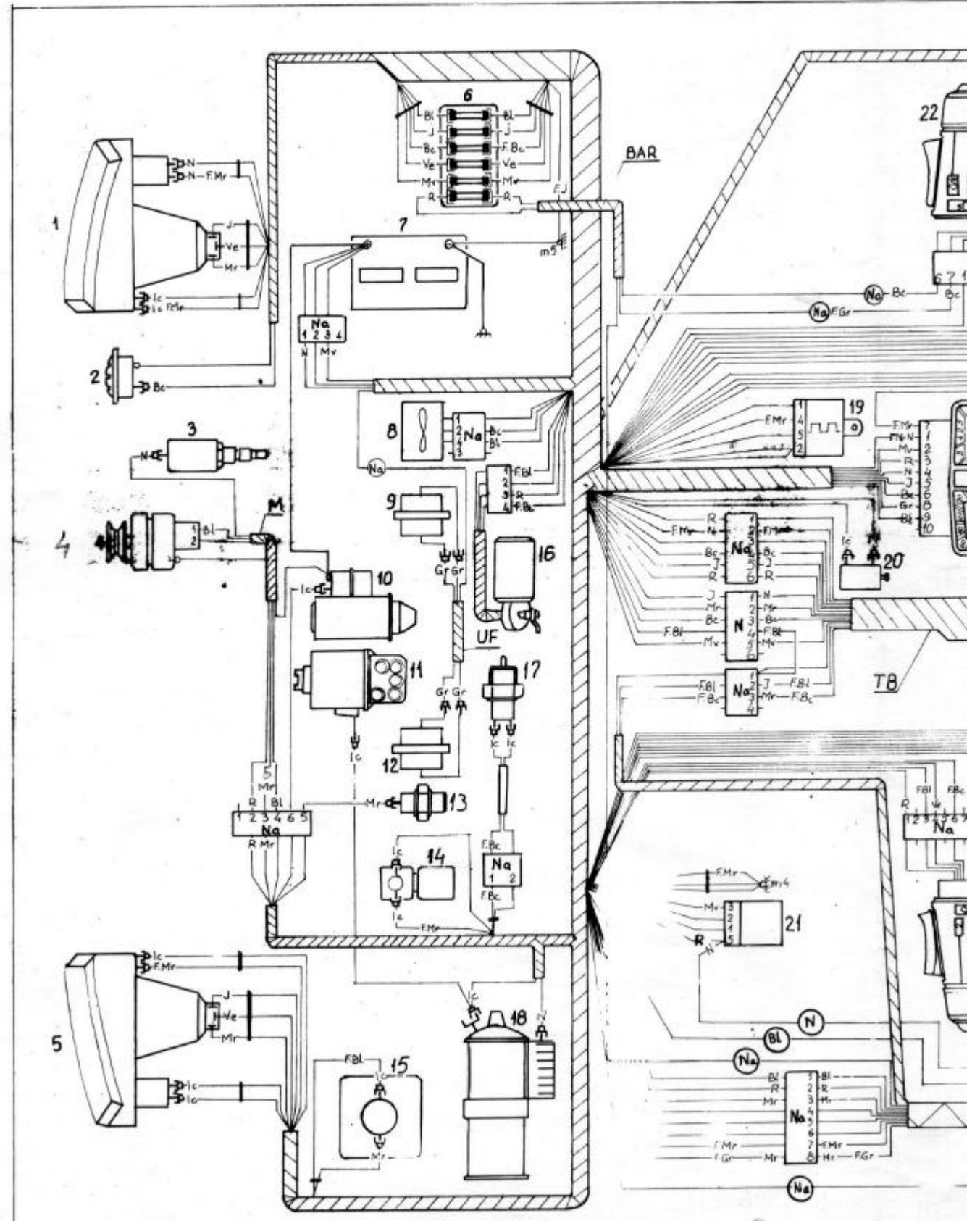
Se montează

- lămpile spate

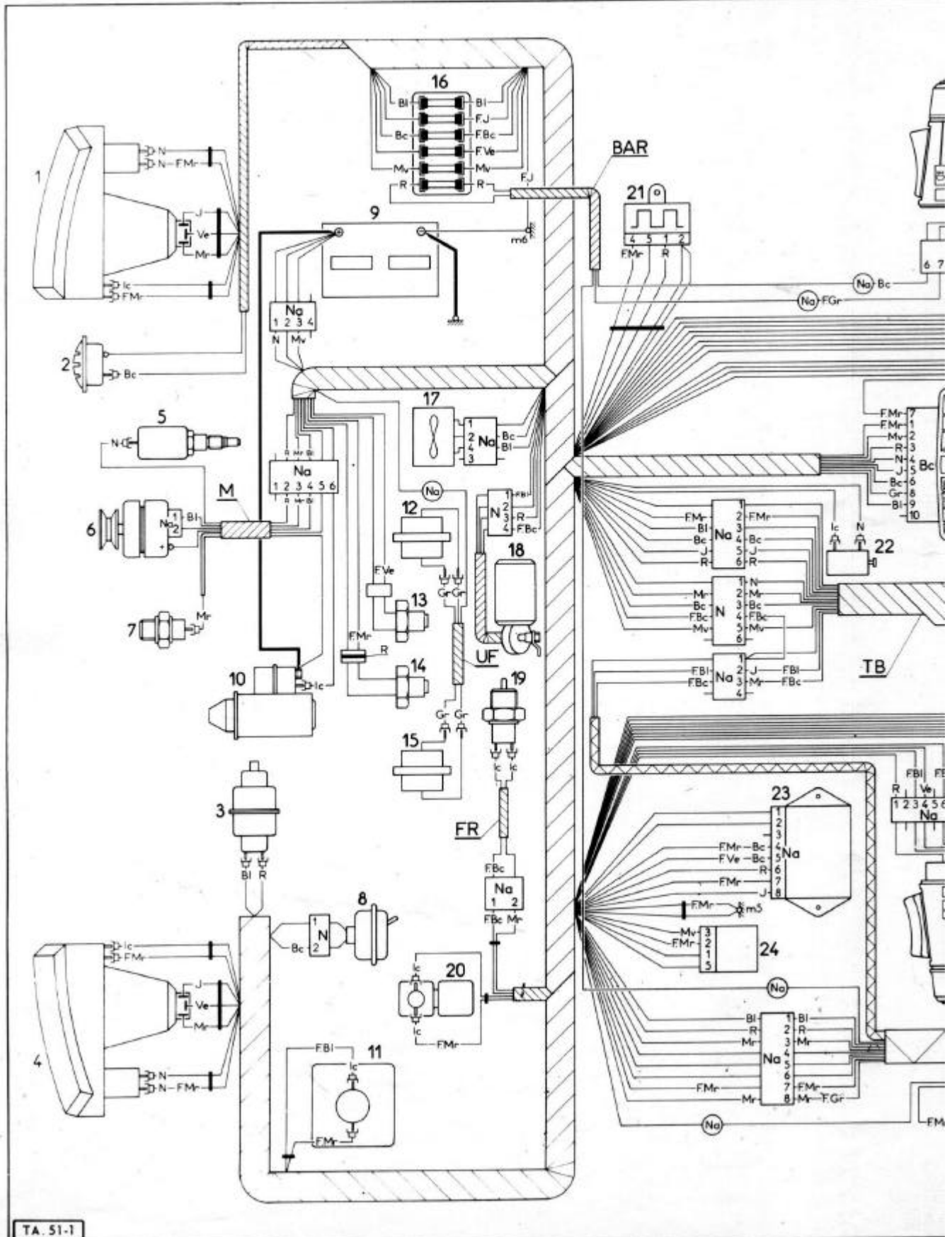
- protectoarele cablajelor în portbagaj.

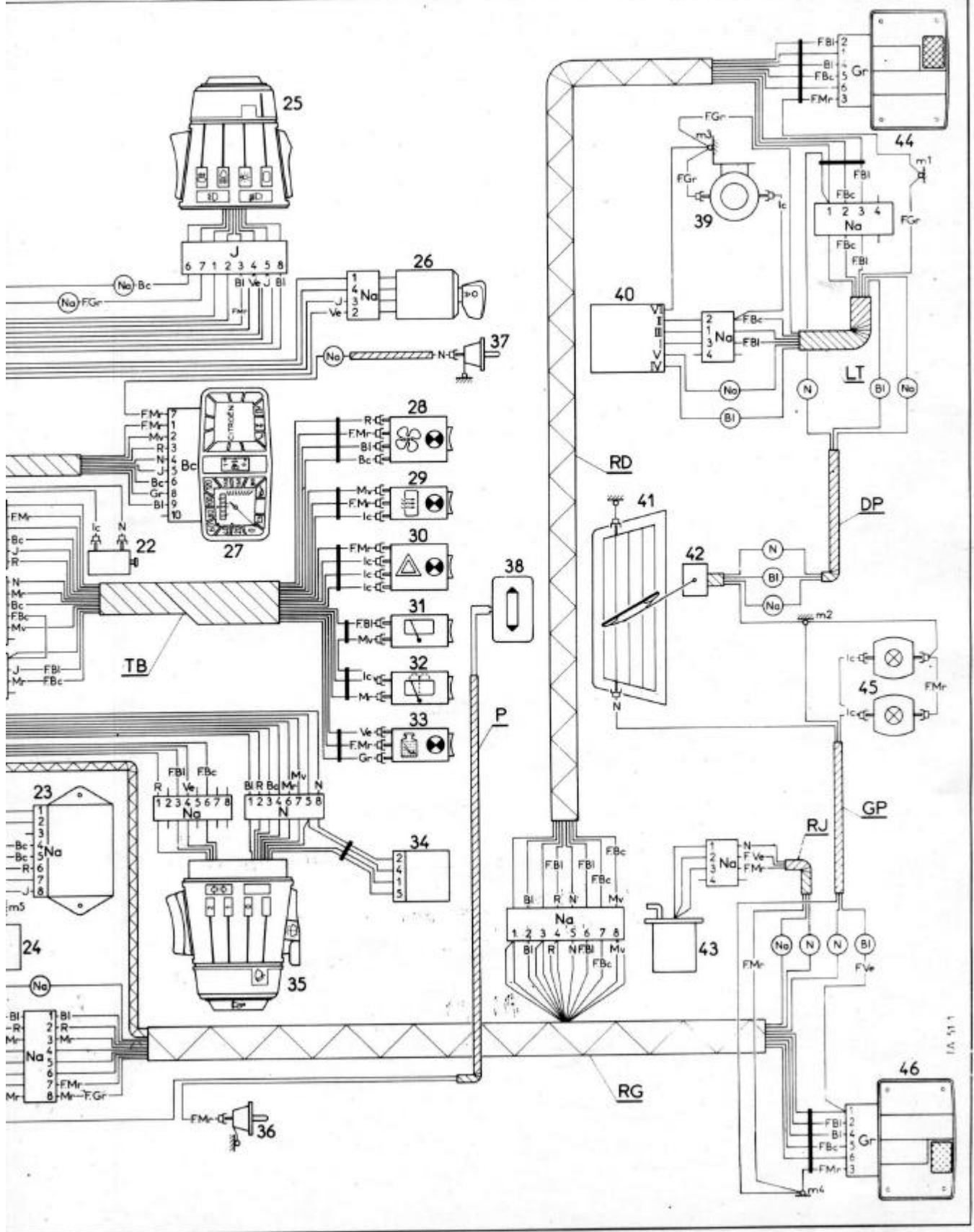
- covorul



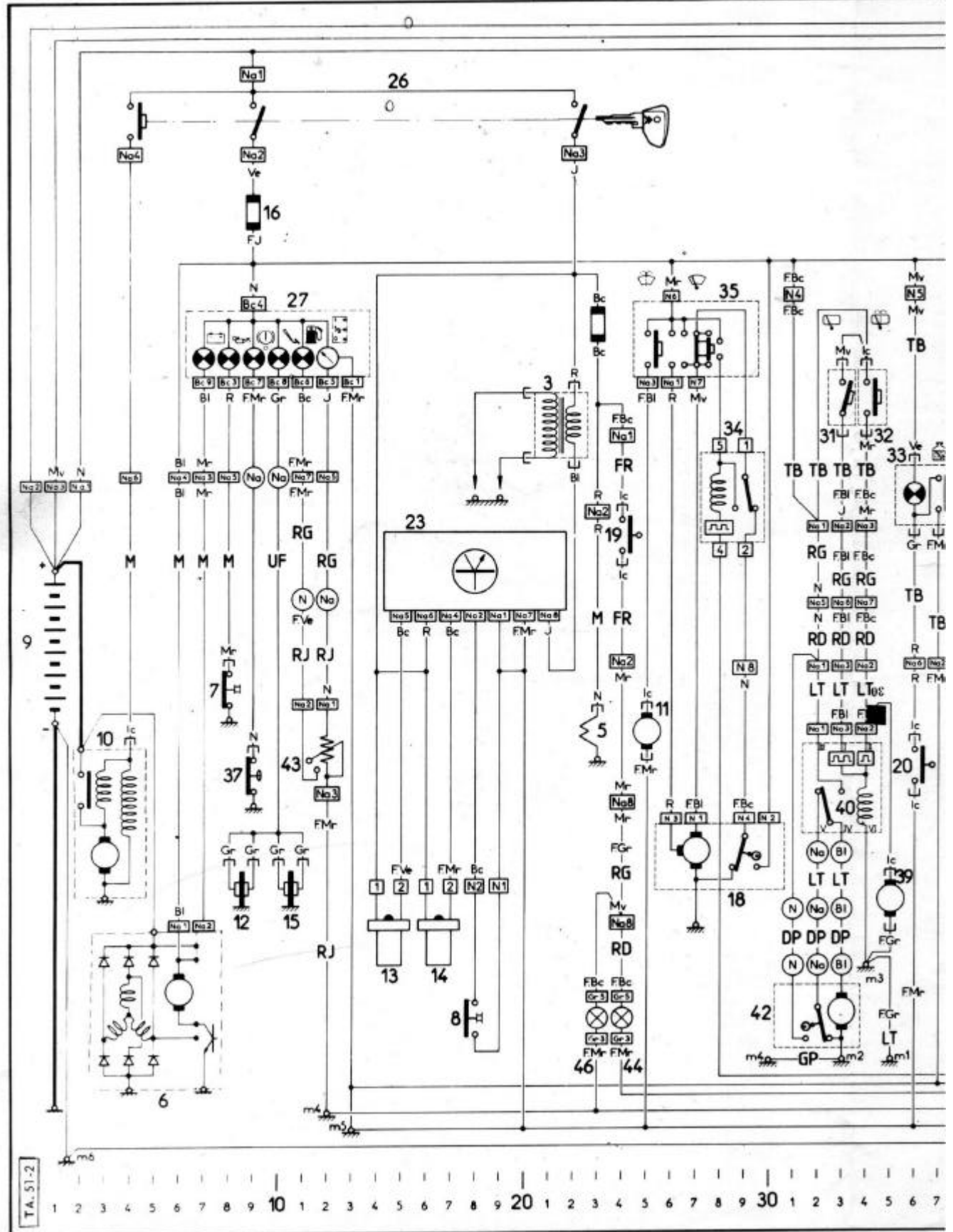


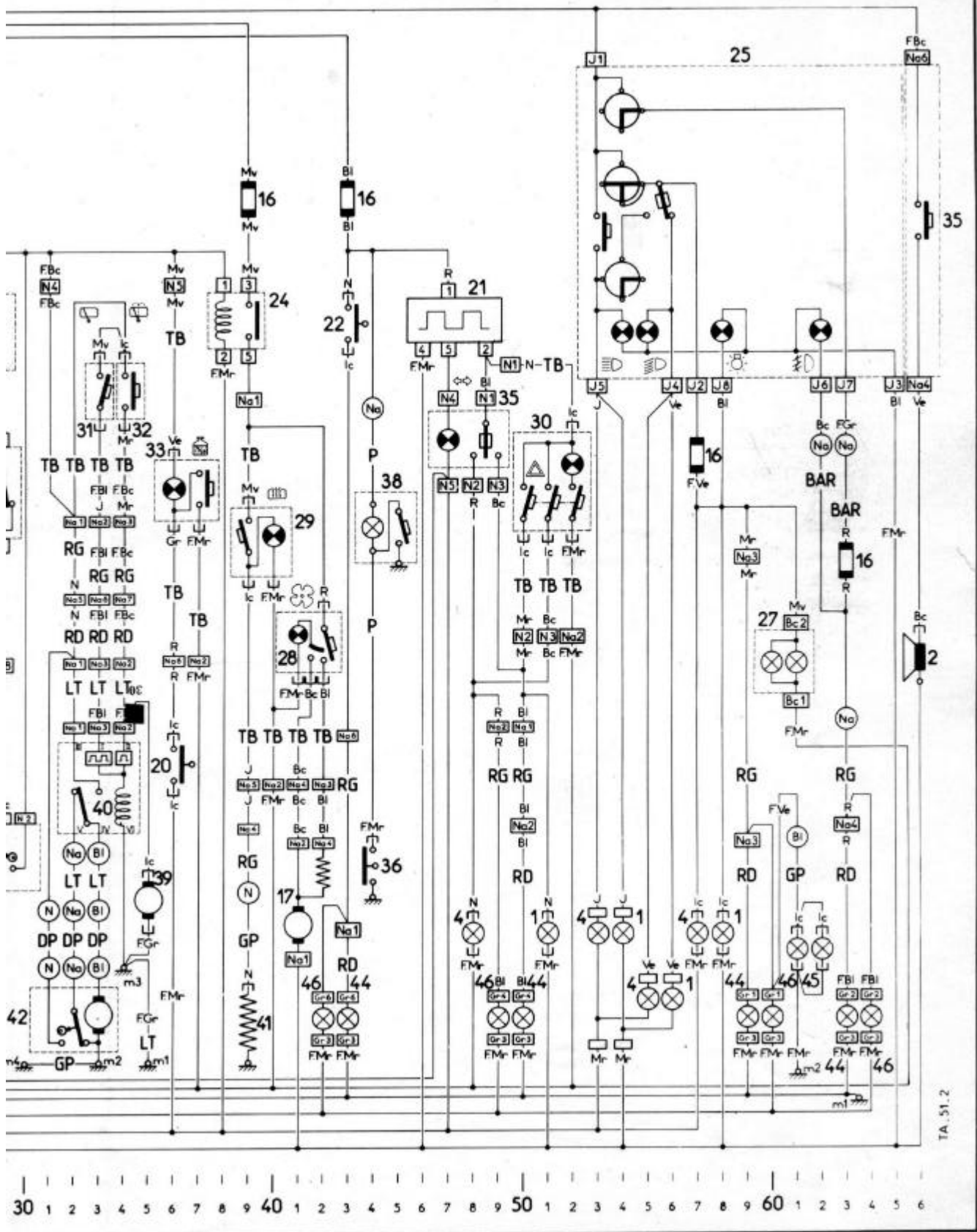
TA-51-4

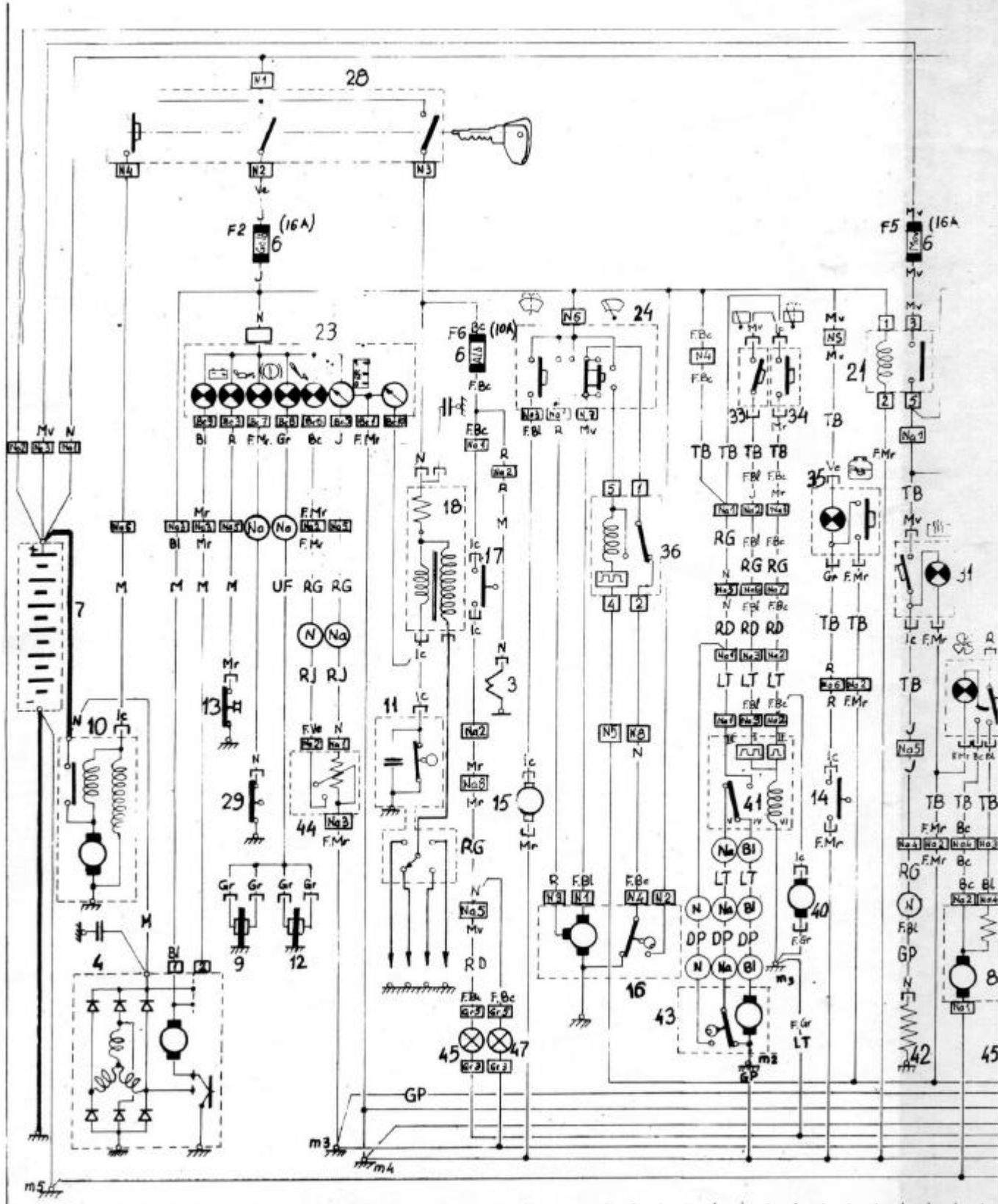




IA 511







1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 1 2 3 4 5 6 7 8 9 20 1 2 3 4 5 6 7 8 9 30 1 2 3 4 5 6 7

