

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
۱	گیربکس
۳	کنترل مقدار روغن
۴	شافت اصلی
۶	دیفرانسیل از نوع بلبرینگی
۱۲	انتخاب واشر خار دار
۱۶	تعویض دسته دنده و بوشها
۱۷	تعویض کانال هدایت کننده روغن
۲۴	انژکتور
۲۷	انواع نازل یا سوخت پاش
۲۸	انژکتور نوع سوراخ دار
۲۹	سوخت پاشهای زبانه ای یا تنبل
۳۲	آزمایشهای انژکتور
۳۷	تمیز کردن سوخت پاش

جهت خرید فایل word به سایت www.kandooch.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

گیربکس :

این تیپ اتومبیلها دارای گیربکس نوع JB می باشند :

L42-B37-C37-S37-L48-B40-B40-C40-S40-F40

تیپ و پسوند تیپ و شماره ساخت بروی پلاکی که روی پوسته کلاچ حک شده است .

توجه: بعضی از پلاکها تیپ دوم رنگی هستند . این کد تیپ شافت گیربکس اتومبیل را مشخص می کند.

راهنمای تعویض دنده

سیستم همدور کننده از نوع بورگ وانر می باشد.

گیربکس پنج دنده

تیپ چهارم: تغییر رزوه‌های پیچ و انتهای دمنده پنج

در صورتیکه عمق رزوه‌های و پنج انتهای شافت دوم کاهش یافته باشد باید از

یک پنج بطول 27mm استفاده شود.

کنترل مقدار روغن

درپوش فولادی A بدون میله اندازه گیری که روغن تا قسمت رزوه شده پر می شود.

در پوش پلاستیکی B با میله اندازه را تمیز کنید .

درپوش را مجدداً جا بزنید ولی آنرا پیچانید بطوریکه میله اندازه گیری آن بسمت پائین باشد. درپوش را خارج کنید سطح روغن باید در نقطه 2 باشد.

خصوصیات مهم دیفرانسیل از نوع بلبرینگ

از پایه های به شماره B.ri q50-01 یا Bri q50-02 می بایست جهت تعمیر

گیربکس استفاده شود . بطوریکه بتوان در گیربکس های تیپ JB2,JB3

بلبرینگهای دیفرانسیل را براحتی خارج کرد.

دو شاخه کلاچ هنگامی از داخل پوسته خارج می شود که از بستهای اتصال

جدا شده باشد .

قبل از اینکه گیربکس را بپایه اختصاصی به شماره Bri q50-01 یا Bri q50-

02 متصل کنید پیچهای اتصال پوسته کلاچ را باز کنید .

بعد از خارج کردن بوشهای راهنما از نقاط C,B گیربکس را روی پایه
مخصوص قرار دهید .

شافت اصلی :

1-اگر دنده پیچ در نقطه A فاصله ای نداشته باشد . ابزار مخصوص B.ri

1003 را روی توپی دنده پاج قرار دهید و مجموعه را خارج کنید.

قطعات زیر را بترتیب خارج کنید:

-درب پشت گیربکس

درب پشت گیربکس می بایست بطور افقی و در جهت فلش خارج شود .

بطوریکه لوله روغن پوسته بتواند از داخل شافت خارج شود.

گیربکس چهار دنده :

دو خار فنری را از شافتهای اصلی و دوم همراه با واشرهای آنها خارج کنید .

گیربکس پنج دنده :

دنده یک را دسته دنده و دنده پنج را از گیربکس با حرکت دنده پنج روی

میل ماهک انتخاب کنید .

مهره شافت اصلی و پیچ شافت دوم را در آورید .

جهت خرید فایل word به سایت www.kandooch.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۵۱۱ تماس حاصل نمایید

شافت میل ماهک را بسمت بیرون نکشید زیرا پین قفل کننده آن داخل

گیربکس می افتد.

گیربکس را در حالت خلاص قرار دهید .

یک قطعه چوب بین میل ماهک دنده پنچ و دنده قرار دهید و با استفاده از

ابزار Bri 31-01 پین را خارج کنید.

-شافت اصلی قابل تعمیر نبوده و احتیاج به تنظیم ندارد .

در صورتیکه ژینگلور B از قبل داخل شافت نصب شده باشد قابل تعویض و

پیاده کردن نمی باشد .

کانال مربوط به دنده پنچ را روی شافت تمیز کنید .بلبرینگ . کاسه نمد لبه

دار همیشه با شافت اصلی در تماس هستند .محل نشست بلبرینگ و کاسه

نمد را روی شافت محل باز دید و در صورت خوردگی شافت اصلی را

تعویض نمائید.

شافت دنده عقب

شافت مخصوص

شافت دنده عقب قنابل تعمیر نمی باشد . شافت دنده عقب و دنده عقب

یکپارچه بوده و کامل تعویض می شود . و احتیاج به تنظیم ندارد.

کلیپسها می بایست در هر پیاده و سوار شدن تعویض شوند. هنگام سوار

کردن کلیپس ها از دنباریک استفاده کنید مراقب باشید که به کلیپس ها صدمه

نرسد.

خارج کردن دنده ها

شافت را به همراه مجموعه دنده ها یش از انتها به گیره ایی که دارای فکهای

نرم باشد ببندید و دنده ها را بترتیب از راست به چپ از روی شافت خارج

سازید.

سوار کردن

برای سوار کردن دنده ها پس از تعویض قطعات مورد لزوم و دوغنکاری

بترتیب پیاده کردن آنها را سوار کنید .

بطور صحیح قطعات زیر را سوار کنید :

جهت خرید فایل word به سایت www.kandoo.cn.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

دنده ۱ و ۲ و ۳ و ۴ و ۵ را همراه با کشویی و مغزی کشویی ، با لغزنده روی

شافت جا بزنید .

فنرهای النگویی می بایست به انتهای کلیپس ها متصل بشوند.

دیفرانسیل از نوع بلبرینگی

عملیات فوق پس از جدا کردن پوسته ها انجام می شود.

پیاده کردن

مجموع دیفرانسیل را بچرخانید و از نحل ۴۵ به یک گیره با فکهای نرم

متصل کنید .

کلیپس فنری حلقوی ۴۶ را همراه با واشر خاردار ۴۷ خارج کنید .

دنده پولس ۴۸ را خارج کنید تا بتوانید شافت هوزینگ ۴۹ را خارج نمائید.

در گیربکسهای JB5,JB4

پین استوانه ایی ۷۴ را خارج سازید.

بوش ۷۳ را خارج کنید .

دنده هرز گرد ۵۰ و واشر کردی ۱/۵۱ خارج سازید .

مواظب باشید که واشر ها با هم قاطی نشوند.

جهت خرید فایل word به سایت www.kandoo.cn.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۵۱۱ تماس حاصل نمایید

انتهای شافت را خارج کنید تا بتوانید دنده کیلومتر شماره ۴۱ را خارج

سازید.

خارج کردن

اورینگ ۳۸ را خارج کنید.

کاسه نمد دیفرانسیل ۳۹ را توسط یک سنبه و چکش ابتدا یک پهلو کنید و

توسط ضربه چکش و با کمک انبردست آنرا خارج سازید. مواظب باشید که

به هزار خار دنده پلوس صدمه نرسد.

برای خارج کردن کرانویل از پوسته و صدمه دیدن کرانویل با گذاشتن قطعه

چوبی زیر دنده کرانویل و با فشار دادن توسط پرس خار قفلی 40 را خارج

کنید.

سپس با فشار پرس روی دنده پلوس ۵۲ مجموعه دیفرانسیل را خارج کنید و

و چنانچه واشر ۴۳ که پشت واشر ۴۴ قرار دارد در محل باشد آنرا خارج

سازید.

جاذدن مجدد

جا بنزید :

جهت خرید فایل word به سایت www.kandoo.cn.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

تیپ اول : قطعه ۴۴ همراه با ۴۱ و ۴۳

تیپ دوم و سوم : قطعه ۴۴ و سپس ۴۱

تیپ چهارم و به ترتیب تعمیرات : قطعه ۴۴ و سپس ۴۳ و ۴۱

توضیح : در تمام تیپها واشر تنظیمی ۴۴ مطابق شکل قرار می گیرد .

دیفرانسیل را در داخل پوسته کلاچ و دیفرانسیل جا بزنید .

توسط پرس :

یک تکه چوب را زیر کرانویل قرار دهید .

اطمینان حاصل کنید که ضخامت کلیپس حلقوی برابر شکاف محل نشست

آن است . خار فنری را بر روی ابزار B.ri q46 قرار داده و آنرا روی شافت

دنده پلوس بگذارید . سپس ابزار مخصوص Bri q46 به شماره ۲ را روی

ابزار به شماره ۱ قرار داده توسط پرس خار فنری را جا بزنید . ابزار

مخصوص را خارج کنید و با چرخاندن دنده ها اطمینان حاصل کنید که دنده

کیلومتر شماره براحتی می چرخد .

سوار کردن مجدد

نکات مهم

تیپ اول JB

هنگام سوار کردن می بایست پین ۷۴ تعویض شود. توسط ابزار مخصوص

به شماره Bri 31-01 دنده کیلومتر شماره ۴۱ را در محل خود نصب کنید.

توضیح: دقت کنید به هزار خار دنده پلوس صدمه ای نرسد.

با استفاده از ابزار مخصوص به شماره B.r q45 کاسه نمد دیفرانسیل را در

محل خود قرار دهید.

توجه: این کاسه نمد بدون اینکه گیربکس پیاده شود قابل تعویض می باشد.

تنظیمها

سفتی بلبرینگ دیفرانسیل

سفتی بلبرینگ کهنه 0 تا 1.6 dan

سفتی بلبرینگ نو 1.6 تا 3.2 DAN

این عملیات بعد از پیاده کردن و جدا کردن پوسته دیفرانسیل انجام می شود.

دیفرانسیل از نوع بلبرینگ زاویه دار:

با استفاده از ابزار مخصوص FACOM M50 و کاهش دهنده K232 و

S232 مهره دیفرانسیل را خارج کنید.

جهت خرید فایل word به سایت www.kandoo.cn.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

سپس واشر تنظیم به شماره ۷۹ را خارج کنید . با استفاده از پرس مجموعه

قطعات را از شافت دنده پلوس جدا سازید .

پیاده کردن :

مجموعه کرنویل را برگردانده و به یک گیره با فکهای نرم اتصال دهید .

کلپس فتری ۴۶ و واشر خار دار ۴۷ را خارج کنید . سپس دنده پلوس را

بیرون بکشید .

پین استوانه ای ۷۴ را خارج کرده و شافت ۴۹ را در آورید. سپس بوش ۷۳ و

دنده ۵۱ و واشر ۵۱ را خارج سازید و هر واشر را به دنده هرز گرد خودش

متصل سازید.

شافت دنده پلوس و در صورت لزوم دنده کیلومتر شمار را خارج سازید.

ت.جه : چنانچه دنده کیلومتر شمار از محل خود خارج شود می بایست

تعویض شود.

پیاده کردن

اورینگ ۳۸ را خارج کنید .

جهت خرید فایل word به سایت www.kandoo.cn.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۵۱۱ تماس حاصل نمایید

کاسه نمد دیفرانسیل ۳۹ را توسط یک سنبه و چکش ابتدا یک پهلو کرده و

سپس به کمک انبر دست آنرا خارج کنید .

مراقب باشید که به هزار خار دنده پلوس صدمه ای نرسد .

برای قفل کردن کرانویل از ابزار مخصوص B.ri 1057 که به پوسته

دیفرانسیل پیچ می شود استفاده کنید .

دیفرانسیل و پوسته آنرا مجددا جا بزنید .

بلبرینگ را در انتهای شافت دنده پلوس روی هوزینگ جا بزنید . مهره و

واشر را جا بزنید و مطمئن شوید که در محل صحیح خود قرار گرفته

اند(در شکاف انتهای بلبرینگ)به منظور قفل مردن کرانویل از ابزار

مخصوص B.ri 1059 استفاده کنید.

سوار کردن

با استفاده از ابزار مخصوص B. ri 31-10 پین استوانه ای جدید به شماره ۷۴

را جا بزنید .

دنده کیلومتر شمار به شماره ۴۱ را در پوسته قرار دهید .

جهت خرید فایل word به سایت www.kandooch.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

انتخاب واشر خار دار:

سه حالت ممکن است وجود داشته باشد:

حالت اول : تمام قطعات کهنه هستند (بلبرینگ , دیفرانسیل و پوسته) در این

حالت واشر ۷۹ را مجددا جا بزیند و سفتی آنرا چک کنید .

حالت دوم: بلبرینگ های کهنه هستند اما یکی از قطعات عوض شده است

(دیفرانسیل یا پوسته): در این حالت از مهره با ضخامت 2.525mm استفاده

کنید . سفتی را چک کنید و در صورت لزوم آنرا تنظیم نمایید .

حالت سوم: بلبرینگها نو هستند (دیفرانسیل و پوسته ممکن است تعویض

شده یا تعویض شده باشند) در این حالت نیز مانند حالت دوم عمل می کنیم.

توجه : بلبرینگها را گریس کاری کنید.

دیفرانسیل از نوع زاویه دار

حالت اول و دوم : در صورتیکه بلبرینگ ها تعویض نشده باشند سفتی

دیفرانسیل می بایست ما بین 0 الی 1.6dan باشد.

جهت خرید فایل word به سایت www.kandooch.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

حالت سوم: چنانچه بلبرینگها تعویض شده باشند سفتی دیفرانسیل
می بایست ما بین 1.6 تا 3.2 باشد. که این تعداد نیرو جهت چرخاننده
دیفرانسیل لازم است.

در صورت تنظیم نبودن سفتی دیفرانسیل:

چنانچه از ضخامت واشر تنظیمی 0.05mm کم شود به مقدار 0.7 الی 0.8
دکا نیوتن به مقدار نیروی کشش اضافه می شود.

توضیح: ضخامت واشر های تنظیمی ما بین 2.525 الی 2.225 می باشد که
0.05 کم و زیاد می شود. برای تنظیم جدید که در اندازه های مختلف
می بایست از واشر های تنظیمی جدید که در اندازه های مختلف می بایست
اندازه شود. مجددا سفتی دیفرانسیل را کنترل کنید و پس از تنظیم مطمئن
شوید که دنده کیلومتر شمار بخوبی می چرخد.

توسط ترک متر مهره دنده پلوس را به اندازه 1 الی 2dan سفت کنید. سپس
ابزار قفل کننده دیفرانسیل به شماره B.ri 1057 را باز کرده و کرانویل را
بچرخانید تا از صحیح قرار گرفتن بلبرینگ ها مطمئن شوید. سپس مجددا
ابزار قفل کننده دیفرانسیل به شماره B.ri 1057 را روی پوسته هوزینگ

جهت خرید فایل word به سایت www.kandooch.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

نصب کرده و توسط ترک متر مهره شافت دنده پلوس را به مقدار 13dan

سفت کنید.

ابزار مخصوص قفل کننده دیفرانسیل به شماره B.ri 1057 را باز کنید .

کنترل سفتی :

دیفرانسیل را چند بار بچرخانید .

یک سر ریسمان را به دور کرانویل و سر دیگر را به کیلوکش متصل کرده و

با کشیدن کیلو کش مقدار سفتی کرانویل را کنترل کنید.

برای جلوگیری از خراب شدن کاسه نمد و تماس آن با هزار خار دنده

پلوس از ابزار مخصوص به شماره B.ri q45 استفاده کنید .

برای جا زدن کاسه نمد دیفرانسیل از ابزار اختصاصی به شماره B.ri 1058

استفاده نمائید .

توضیح : کاسه نمد بدون پیاده بدون پیاده کردن گیربکس از اتومبیل قابل

تعویض است.

تعویض بلبرینگها

سه نوع بلبرینگ برا سه تیپ گیربکس موجود می باشد:

جهت خرید فایل word به سایت www.kandoocn.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۵۱۱ تماس حاصل نمایید

: JB0,JB1.JB3

نوع اول به ضخامت 17mm

نوع اول به ضخامت 17/5mm

نوع سوم به ضخامت 17/5mm با شیار

هنگام تعویض بلبرینگ دقت کنید که از بلبرینگی استفاده شود که با بلبرینگ
تعویض شده یا اولیه مطابقت داشته باشد.

در گیربکسهای تیپ JB0,JB1,JB3 برای جا زدن بلبرینگها از ابزار

مخصوص به شماره B.riq470 استفاده می شود.

برای جا زدن بلبرینگ آنرا متصل به ابزار کرده و در محل خود روی پوسته

قرار می دهیم . سپس توسط ضربات چکش و با پرس ابزار را به داخل فشار

می دهیم . توسط ابزار مخروطی فنر را باز کرده و سپس در شیار بلبرینگ

قرار می دهیم .

توجه کنید که خار های فنری بطور صحیح داخل شیار بلبرینگ قرار گرفته و

بلبرینگها روی پوسته ثابت شده باشند.

خارج کردن :

جهت خرید فایل word به سایت www.kandoo.cn.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

ابتدا توسط خار باز کن در انتهای خارهای فنری را باز کرده و آنها را خارج

کنید. سپس توسط چکش با ضربه زدن به بلبرینگها آنها را داخل پوسته

گیربکس بیاندازید.

جازدن مجدد:

خارهای فنری را بطور صحیح داخل پوسته قرار دهید.

انگشتی ۵۶ را در محل خود سمت پوسته قرار داده، سپس شافت دسته دنده

به شماره ۵۷ را همراه با گرد گیر ۵۹ در محل خود روی پوسته جا بزنید.

دقت کنید که سوراخ انگشتی و سوراخ دسته دنده بر هم منطبق باشند. حال

پین های استوانه ای را جا بزنید.

تعویض دسته دنده و بوشها:

خارج کردن

کلیپس فنری ۵۳ را از اتصال مغزی سیبکی ۵۵ خارج کنید. سپس قطعات

۵۴ و ۵۵ را خارج نمایید.

توسط ابزار مخصوص به قطر 7mm پین های 6 را خارج کرده، سپس

انگشتی تعویض دنده ها به شماره ۵۶ را خارج کنید.

جهت خرید فایل word به سایت www.kandoocn.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

گردگیر ۱۱/۵۹ را از بوش ۵۸ جدا سازید و بعد شافت دسته دنده ۵۷ را پیاده

کنید. حال می توانید با خراب کردن بوش ۵۸ آنرا خارج کنید.

بوشهای شافت دسته دنده را با استفاده از یک لوله به قطر خارجی 16.5mm

از پوسته خارج سازید.

جا زدن مجدد:

بوشهای B را در محل خود (با ضربه زدن به آن توسط چکش فیبری) قرار

دهید. بوش ۵۸ را آغشته به گیربکس کرده و در محل خود قرار دهید و

مطمئن شوید که در عمق مناسب خود داخل پوسته قرار گرفته است.

تعویض کانال هدایت کننده روغن

تیپ اول:

تیپ دوم:

خارج کردن:

لبه قفل کننده کانال روغن را بطرف پائین کشیده و به داخل پوسته هدایت

کنید تا خارج شود. مطمئن شوید که پین های استوانه ای بطور صحیح سوار

شده اند و شیارهای آنها مخالف یکدیگر می باشد.

جهت خرید فایل word به سایت www.kandooch.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

مغزی سینکب ۵۵ را در محل خود روی شافت دسته دنده قرار داده و سپس

بوش سیبک گیر ۵۴ را در محل خود گذاشته و خار فنی ۵۳ را جا بزنیم.

تعویض لقمه های دو شاخه ماهک کشویی دنده پنج. این لقمه ها از سایش

سریع دو شاخه ماهک آلومینیمی که در تماس با کشویی های فولادی هستند

جلوگیری می کند.

تیپ اول

این لقمه ها به راحتی تعویض می شوند.

تیپ دوم در این تیپ لقمه ها قابل تعویض نیستند زیرا لقمه ها با دو شاخه

ماهک یکپارچه اند.

جا زدن مجدد:

کانال روغن را در داخل پوسته هدایت کنید. کانال روغن را تا انتها فشار داده

و لبه قفل کننده کانال قسمت A را بسمت بالا کشیده تا کانال روغن در محل

خود قرار گرفته و قفل شود.

توجه: تغییرات در کانال روغن درب پشت گیربکس برای دنده پنج.

دو نوع درب پشت گیربکس موجود است یکی با کانال فلزی و دیگری با

کانال پلاستیکی . چنانچه از درب پشت گیربکس با کانال پلاستیکی استفاده

می کنید می بایست به اندازه از کانال پلاستیکی کوتاه نمائید. (در صورت

جایگزینی به جای کانال فلزی).

پوسته راهنما مجهز به بلبرینگ کاسه نمد دار می باشد که در موقع جا زدن

می بایست دقت کرد که به کاسه نمد آسیبی نرسد. این کاسه نمد توسط

کانالی که در پوسته گیربکس قرار دارد روغنکاری می شود. چنانچه پوسته

راهنما تعویض شود شافت نیز می بایست تعویض گردد چنانچه بلبرینگ

(غلاف شافت) در جای صحیح خود قرار نگیرد کاسه نمد پوسته با شافت

اصلی تماس پیدا می کند.

خارج کردن :

پوسته راهنما را به کمک پرس از پوسته گیربکس خارج کنید . در صورت

خارج شدن , این قطعه دیگر قابل استفاده نبوده و می بایست تعویض شود.

جازدن مجدد:

جهت خرید فایل word به سایت www.kandoo.cn.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

محل نشست پوسته راهنما را آغشته به گیربکس 20 نمائید و دقت کنید که

کانال پوسته راهنمای A بر کانال پوسته کلاچ B منطبق باشد.

سپس به کمک پرس راهنما را به داخل فشار داده تا با سکوی متوقف کننده

پوسته کلاچ تماس پیدا کند. قبل از جا زدن شافت اصلی روی هزار خار

شافت نوار چسب بیچید تا به آن صدمه نرسد.

ابزار اختصاصی

بلبرینگ کش FACOM M41

تمیز کردن :

محل نشست بلبرینگ شافت دوم را با کاغذ سنباده فیلی نرم تمیز کنید. سپس

آن محل را با باد و یا با یک تکه پارچه از گردوغبار تمیز نمائید.

جا زدن مجدد:

در پوش انباره روغن را توسط پرس جا بزیند تا جائیکه سطح پوسته

گیربکس شود. بلبرینگ شافت دوم را در محل خود روی پوسته گیربکس

قرار داده توسط یک سنبه آنرا در محل خود به عمق $x=0.9$ تا 1.3mm جا

بزیند.

جهت خرید فایل word به سایت www.kandooch.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

بلبرینگ داخل پوسته گیربکس فشرده شده .

خارج کردن:

لبه های درپوش انباره روغن به شماره ۶۳ را توسط قلم نوک تیز خارج کنید. کنس خارجی بلبرینگ روی پوسته را (توسط ابزار مخصوص به شماره FACOM 41) خارج نمائید.

بلبرینگ شافت پلوس

خارج کردن

کلیپس ۱/۶۶ که نگهدارنده بلبرینگ ۶۵ می باشد از محل خود خارج کرده و سپس یک قطعه فلزی به قطر 50mm را روی بلبرینگ گذاشته و بلبرینگ را بسمت داخل فشار دهید و آنرا خارج کنید.

جا زدن مجدد

حصیری بلبرینگ را بسمت کرانویل در محل خود روی پوسته قرار دهید. با قرار دادن یک قطعه فلز به قطر ۶۵ بر روی کنس خارجی بلبرینگ و با استفاده از پرس بلبرینگ را در محل خود قرار دهید. کلیپس نگهدارنده بلبرینگ را در محل خود قرار دهید.

بلبرینگهای کرانویل

خارج کردن

قطعه فلز دایره ای به قطر کنس داخلی بلبرینگ انتخاب کرده و از پوسته عبور دهید و بر روی کنس داخلی بلبرینگ قرار دهید. سپس توسط یک لوله و به کمک پرس بلبرینگ را از پوسته جدا سازید.

جا زدن نقطه C بلبرینگ را بسمت کرانویل در محل خود روی پوسته قرار دهید و توسط یک قطعه فلز لبه دار به قطر حداقل ۱۲۵ و حداکثر 128mm روی کنس خارجی بلبرینگ با پرس آنرا در محل داخل پوسته گیربکس جا بزنید.

جا زدن مجدد

قطعه چوبی را زیر کرانویل قرار داده تا بتواند فشار را حمل کند. سپس با استفاده از ابزار اختصاصی به شماره B.ri 105q و به کمک پرس بلبرینگ را

روی پوسته کرانویل جا بزنید.

بلبرینگ های انتهای کرانویل

خارج کردن

جهت خرید فایل word به سایت www.kandoo.cn.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

با استفاده از ابزار اختصاصی به شماره 0536 FACOM بلبرینگ انتهایی

کرانویل را از محل خود خارج کنید.

دیفرانسیل از نوع بلبرینگ زاویه دار

کنس بلبرینگ انتهایی شافت دنده پلوس

خارج کردن

استفاده از یک قطعه لوله و به کمک پرس کنس نگهدارنده بلبرینگ شافت

دنده پلوس را از پوسته جدا سازید.

جا زدن

با استفاده از ابزار اختصاصی به شماره B.ri losq به کمک پرس کنس

نگهدارنده بلبرینگ شافت دنده پلوس را در جای خود هم سطح پوسته جا

بزنید.

توجه ک اطمینان حاصل کنید که کنس در محل اصلی خود قرار گرفته است.

کنس خارجی نگهدارنده بلبرینگ کراندیل

خارج کردن

با استفاده از یک قطعه لوله و به کمک پرس کنس نگهدارنده

جهت خرید فایل word به سایت www.kandoo.cn.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

بلبرینگ را از پوسته جدا سازید

جا زدن

با استفاده از ابزار اختصاصی به شماره B.vi 10s9

و به کمک کنس نگهدارنده بلبرینگ انتهای کرانویل

را در جابی خود هم سطح پوسته جا بزنید .

دنده پلوس عنکبوتی را در محل خود قرار دهید .

حالت دوم:دنده پنیون و دنده کیلومتر شماره

انژکتور

وظیفه

انژکتور دستگاهی است که سوخت تحت فشار رادر دو مرحله انتهای تراکم

و شروع قدرت موتور در داخل هوای قشرده و داغ تطاق احتراق وارد می

کند . فشار تزریق سوخت سوخت بداخل سیلندر باید به اندازه‌های باشد که

اطمینان پیدا کنیم.

الف- سوخت بطور کامل اتمیزه شده. ب- بتواند به خوبی در داخل هوای

فشرده تحت شکل بخصوص و صحیح نفوذ کند و در ضمن باید فرم اطاق

احتراق و فرم و نوع پاشش با یکدیگر منطبق باشد.

انژکتور شامل: الف- سوخت پاش

ب- و نگهداره سوخت پاش است

سوخت پاش شامل سوپاپ سوزنی و نشیمنگاه آن است. سوپاپ سوزنی

توسط یک فنر فشرده که در داخل نگهدارنده سوخت پاش تعبیه شده بر

روی نشیمنگاه خود می نشیند. فشار فنر روی سوپاپ سوزنی را می توان

توسط یک عدد پیچ و مهره قفلی و یا با قرار دادن واشر در پشت فنر تنظیم

کرد.

انژکتور را معمولاً با قرار دادن یک واشر مسی بین پایه انژکتور و سرسیلندر به

موتور وصل می کنند و یا اینکه در بعضی از موتورها خود انژکتور در روی

سرسیلندر پیچ می شود در بیشتر موتور های تزریق مستقیم سوخت قبل از

وارد شدن بداخل محفظه سوپاپ سوزنی انژکتور و پاشیده شدن در داخل

اطاق احتراق از داخل یک صافی که در مجرای ورودی سوخت بانژکتور واقع

شده عبور می کند. این صافی ذرات را در خود نگاهداشته و از فرستادن انها

به داخل انژکتور و صدمه دین سوزن جلوگیری می کند .

نگهدارنده سوخت پاش دارای دو اتصال است یکی از این اتصالات مربوط به

لوله ای می شود که پمپ فشار قوی را بانژکتور وصل نموده و سوخت تحت

فشار را بداخل انژکتور هدایت میکند , اتصال دیگر برای لوله برگشت

سوخت اضافی از اطراف سوزن انژکتور به تانک است. معمولاً توسط

درپوش سوخت پاش که قسمت داخلی آن رزوه شده و می تواند در روی

بدنه انژکتور پیچیده محکم نگاهداشته می شود. در موقع بستن مجدد درپوش

سوخت پاش و هم چنین نصب انژکتور روی موتور حتماً باید پیچ ها را با

گشتاور معینی که در کاتالوگ تعمیراتی داده شده سفت کرد.

سوخت تحت فشار پس از عبور از مجرایی که در بدنه انژکتور تعبیه شده

وارد محفظه زیر سوپاپ سوزنی می شود.

طرز کار:

هنگامیکه فشار سوخت داخل لوله تحویل و انژکتور در اثر بالا آمدن پلانجر

در بارل افزایش یافت سوپاپ تحویل واقع در بالای پمپ فشار قوی از روی

نشیمنگاه خود بلند می شود و فوراً این فشار زیاد به محفظه زیر سوزن
انژکتور منتقل می شود. این فشار به جداره سوپاپ سوزنی اثر نموده و نیروی
حاصل سوپاپ سوزنی را برخلاف نیروی فنر بالایش بلند می کند. وقتی که
این نیرو از نیروی فنری که در روی سوپاپ سوزنی است بیشتر شد، سوپاپ
سوزنی از روی نشیمنگاه خود بلند شده متمیزه شده در داخل اطاق احتراق
پاشیده می شود.

حال هنگامیکه در اثر بالا آمدن پلانجر در داخل بارل شیار مارپیچی اطراف
پلانجر بر مجرای ورود سوخت به داخل بارل منتقل شد، فشار در محفظه
پمپ فوراً از بین می رود و خیلی سریع سوزن انژکتور توسط فنر بالایش بر
روی نشیمنگاه خود بر می گردد و با بسته شدن سوپاپ تحویل توسط فنر
بالایش همواره مقداری سوخت را تحت فشاری که برای تزریق سوخت
مورد لزوم است در داخل لوله تحویل و بدنه انژکتور ذخیره می کند.

انواع نازل یا سوخت پاش

در موتورهای دیزل معمولاً دو نوع نازل مورد استفاده قرار می گیرد، نوع
سوراخدار (یک سوراخه و چند سوراخه) و نوع زبانه ای یا پتیل.

انژکتور نوع سوراخ دار

این نوع سوخت پاش در موتورهای تزریق مستقیم مورد استفاده قرار می گیرد و ممکن است از نوع معمولی و یا ساقه بلند باشند. نوع ساقه بلند معمولاً در جاهایی مورد استفاده قرار می گیرد که جا محدود و یا حرارت خیلی زیاد باشد. سوخت پاش های نوع یک سوراخه ممکن است دارای یک سوراخ در امتداد محور سوزن و یا در کنار باشند.

در نوع چند سوراخه سوراخها طوری تعبیه شده اند که نحوه پاشش سوخت در جهت های مختلف یکسان و هم شکل باشد. سوخت پاش های چهار سوراخه از سایر نوع های دیگر متداولتر است اما در بعضی از نازلها تعداد سوراخها ممکن است از دوازده عدد نیز تجاوز کند.

قطر سوراخهای سوخت پاش انژکتور مشخص کننده شکل و نحوه نفوذ سوخت به داخل اطاق احتراق است. قطر سوراخها بین ۰/۰۲ تا ۰/۰۹۲ میلیمتر متغیر است .

سوخت پاشهای زبانه ای یا پنتیل

این سوخت پاشهای در موتورهای تزریق غیر مستقیم و یا محفظه مجزا مورد استفاده قرار می گیرد. در این نوع موتورها جریان هوا باندازه کافی آشفته است تا بطور کامل با سوخت مخلوط شود. در سوخت پاش نوع پنتیل قسمت پائین سوپاپ سوزنی (پائین تر از لبه آب بندی کننده) دارای شکل مخصوص (استوانه ای - مخروط ناقص) بوده و نوک آن از داخل یک سوراخ بیرون می آید. شکل و اندازه قسمت نوک سوپاپ سوزنی مشخص کننده شکل و نحوه نفوذ سوخت بداخل اطاق احتراق است.

در بعضی از سوخت پاشها شکل نوک سوزن طوری است که در شروع پاشش حرکت جزئی سوزن بسمت بالا باعث تزریق ابتدائی سوخت بداخل سیلندر شده و تحویل سوخت اصلی قدری بتأخیر بیفتد. با استفاده از ایننازله فشار در اطاق احتراق بطور تدریجی بالا رفت بنابراین عمل احتراق یکنواختتر و ضربه وارد شده بموتور کمتر شده و موتور نرم تر کار می کند.

سوخت پاشهای خنک شونده

در موتورهای دیزل خیلی بزرگ که از سوخت سنگین استفاده می کنند ممکن است که بخنک کردن سوخت پاش احتیاج پیدا کنیم. لذا لازم است که قسمت پائین انژکتور را مطابق شکل دو جداره بسازیم تا بتوانیم مقداری سوخت در داخل این محفظه حرکت نموده و حرارت اضافی سوخت پاش را بگیرد. معمولاً سوختی که از اطراف سوزن انژکتور نشت می کند توسط لوله ای باین محفظه هدایت شده و سپس از طرف دیگر بتانک منتقل می شود.

پتوکس نازل

در موتور های تزریق غیر مستقیم یا با محفظه احتراق مجزا بالاترین درجه حرارت در شرایط کار موتور (یعنی زمانیکه موتور بدمای نرمال رسیده باشد) در ناحیه چپ اطاق احتراق بوجود می آید.

در موقع سرد بودن موتور موتور و بخصوص هنگام استارت زدن گرمترین نقطه سمت راست اطاق احتراق است. بنابراین اگر در این موتورها از

سوخت پاشهای پنتیل نوع معمولی استفاده شود روشن شدن موتور بسختی صورت می گیرد.

سوخت پاش نوع پنتوکس یک نوع مخصوصی از سوخت پاش نوع پنتیل بوده که در موقع استارت زدن و روشن کردن موتور در حالت سرد پاشش سوخت جهت مختلف که بوسیله سرعت بالا رفتن سوپاپ سوزنی کنترل می شود عمل روشن شدن موتور را آسانتر می کند.

سوپاپ سوزنی بفرمی ساخته شده که وقتی بآهستگی بالا می رود (یعنی در موقع استارت زدن) در حدود ۹۰٪ سوخت تحویلی بانژکتور قبل از باز شدن کامل سوراخ اصلی از سوراخ مایل عبور می کند. و در ناحیه B اطاق احتراق که در موقع استارت زدن بخاطر وجود گرم کن داغتر است پاشیده می شود. در سرعتهای نرمال موتور فشار سریعتر در پمپ انژکتور بالا رفته ، بنابراین سوپاپ سوزن حرکت سریعتری دارد، و تنها زمان خیلی کوتاه برای تحویل مقدار کمی سوخت برای عبور از سوراخ مورب کمک به کم نمودن فشار ناگهانی در اطاق احتراق و همچنین کم کردن ضربه احتراق و در نتیجه حرکت آرام تر موتور را فراهم می آورد .

آزمایشهای انژکتور

قبل از آزمایش یک سوخت پاش باید با مراجعه به کاتالوک تعمیراتی موتور مشخصات و توصیه هائی را که کارخانه سازنده سوخت پاش برای آزمایش و بازرسی آن بیان نموده یادداشت کنید . هر چند که ممکن است دستور العمل و روش آزمایش برای تنظیم سوخت پاشهای موتور های مختلف متفاوت باشد ولی هدف اصلی از این آزمایش ها برای اطمینان از اینکه (a) نشیمنگاه سوپاپ سوزنی کاملاً اب بندی است یعنی هیچگونه نشتی اضافی از نوک سوزن وجود ندارد (b) فشار تزریق سوخت صحیح است نشتی سوخت اضافی از اطراف سوزن انژکتور وجود ندارد (c) فرم پاشش سوخت از نوک انژکتور بطور صحیح می باشد وقتی که یک موتور دیزل در حین کار لرزش بیش از اندازه داشته احتمالاً اشکال در یک یا چند انژکتور است . برای تشخیص پیچ لوله تحویل سوخت از پمپ به انژکتور راز روی پمپ بنوبت (یکی یکی) در حالی که موتور کار می کند شل کنید ،(مانند اتصال بدنه کردن وایر های شمع در موتور های بنزینی) . انژکتور معیوب ان انژکتور است که با شل کردن پیچ لوله تحویل ان از روی پمپ فشار قوی هیچ تغییری در

دور موتور بوجود نیورد . انژکتور را ممکن است در روی خود موتور و فقط
باباز کردن ان از روی سر سیلندر و یا اینکه در جائیکه دسترسی به دستگاه
آزمایش وجود دارد با دستگاه آزمایش انرا آزمایش کرد مسلما روش دوم
دقیقتر و صحیحتر است .

آزمایشهای انژکتور در روی موتور

۱-لوله های تحویل سوخت رابه منظور پر نشدن سوخت در اطاق احتراق از
روی پمپ باز کنید (باستثنای لوله انژکتوری که باید آزمایش شود)

۲-انژکتور مورد آزمایش را از روی سر سیلندرباز کنید

۳-در حالیکه لوله رابط بین پمپ و انژکتور متصل است موتور را با دست
بچرخانید .شکل نحوه پاشش را مشاهده کنید . یک سوخت پاشش خوب در
حین عمل تزریق تولید صدای مخصوصی نموده و نحوه پاشش در تمام
جهت ها یک شکل و طول تزریق نیز در همه جهات یک شکل و طول
تزریق نیز در همه جهات یکسان و نسبت بمحور سوزن متقارن است
معمولی ترین اشکال برای خوب نبودن نحوه پاشش سوخت وجود کثافت

یا کربن در روی نشیمنگاه سوپاپ سوزنی می باشد . این عیب را می توان با تعمیر کردن توسط ابزار مخصوص بر طرف نمود .

آزمایشهای انژکتور

همانطوریکه قبلاً نیز گفته شد قبل از آزمایش یک سوخت پاش باید با مراجعه به کاتالوگ تعمیراتی مشخصات و توصیه های کارخانه سازنده را برای آزمایش پیدا کرد. اما آزمایشها به منظور اطمینان از اینکه a سوپاپ سوزنی و نشیمنگاه آن آب بندی است یعنی هیچگونه نشتی اضافی از نوک سوزن وجود ندارد b فشار تزریق سوخت صحیح است c نشتی اضافی سوخت از اطراف سوزن انژکتور وجود ندارد d فرم پاشش سوخت انژکتور بطور صحیح می باشد , انجام می گیرد.

دستگاه آزمایش مطابق شکل شامل یک تانک سوخت کوچک , یک فیلتر از نوع کاغذی , یک پمپ فشار قوی که به سیله اهرمی بکار می افتد , یک فشار سنج مدرج که معمولاً بر حسب Psi و اتمسفر مدرج شده است , و یک محفظه تزریق که نحوه پاشش سوخت از نوک انژکتور از خارج به طور کامل مشخص است.

انژکتور در داخل محفظه تزریق دستگاه آزمایش قرار گرفته و لوله انژکتور تحت آزمایش را به پمپ فشار قوی متصل می کند. پمپ را چندین بار بکار انداخته و با باز کردن پیچ هواگیری هوا را از سیستم خارج کنید. سپس آزمایشهای مربوط به انژکتور را به ترتب زیر انجام دهید.

۱- آزمایش نشتی اضافی از اطراف سوپاپ سوزنی انژکتور

بوسیله باز کردن پیچ کنترل فشار سنج دستگاه آزمایش انژکتور را وارد عمل کنید ، سپس فشار تزریق سوخت از انژکتور را با پیچاندن پیچ تنظیم بالای سوپاپ سوزنی و با قرار دادن واشر در حدود ۱۶۰ الی ۱۷۰ اتمسفر میزان کنید. سپس زمان افت فشار از ۱۵۰ به ۱۰۰ اتمسفر را اندازه گیری کنید. این افت فشار در یک انژکتور قابل استفاده نباید از ۶ ثانیه کمتر طول بکشد(در انژکتور های نوع سوراخ دار) میزان فشار برای انژکتورهای نوع پنتیل از ۱۰۰ به ۷۵ اتمسفر می باشد.

سوخت پاشهای نوع پنتوکس احتیاج به یک ادابتور مخصوص داشته و نحوه آزمایش برای آنها متفاوت است. اگر زمان افت فشار ۶ ثانیه کمتر شد یا میزان نشتی از درپوش سوخت پاش نشت کند. در صورت مشاهده نشتی از

کنار دنده های درپوش سوخت پاش باید درپوش آنرا باز نموده و سطح اتصال بین سوخت پاش و بدنه انژکتور را کاملاً تمیز کرد. و سپس دوباره درپوش با گشتاور معین سفت نموده و یکبار دیگر زمان افت فشار را اندازه گیری کنید. هر گاه این زمان هنوز خیلی کم است (بعد از تمیز کردن سطح اتصال) علامت دیگری برای نشتی وجود نداشته و تنها سوخت از اطراف سوزن انژکتور بطرف بالا نشت می کند و باید سوزن و نشیمنگاه آنرا تعویض کرد.

۲- آزمایش فشار تزریق

اهرم پمپ را به آرامی پائین برده و بفشار سنج دقیقاً نگاه کنید. بالاترین فشاری که فشار سنج قبل از بلند شدن سوزن نشان می دهد فشار تزریق است. تنظیم این فشار ممکن است توسط پیچ و مهره قفلی بالای سوزن انژکتور و یا اینکه بوسیله واشر گذاری صورت میگیرد.

۳- آزمایش آب بندی سوزن و نشیمنگاه آن

فشار را توسط پائین بردن اهرم پمپ به میزانی در حدود ۱۰ اتمسفر کمتر از

فشار آزمایش مرحله ۲ برسانید در این حالت باید نوک سوخت پاش کاملاً

خشک بوده و هیچ چکه و یا نشتی در آن ظاهر نشود.

۴-آزمایش فرم پاشش

پمپ را با سرعتی معادل ۱۰۰ ضربه در هر دقیقه بکار اندازید . نحوه پاشش

سوخت باید بصورت کاملاً متمیزه باشد , یعنی سوخت خارج شده از انژکتور

بصورت ذرات بسیار ریز که مقدار برد آن در تمام جهات ها یکسان و نسبت

بمحور سوزن انژکتور قرینه باشد.

تمیز کردن سوخت پاش

عمل تمیز کردن سوخت پاش باید در داخل اطاقی که دارای تهویه بوده

انجام گیرد

نحوه تمیز کردن سوخت پاش بترتیب زیر است :

۱-درپوش آن را باز نموده سوپاپ سوزنی و نشیمنگاه انرا جدا کنید دقت

کنید که سوزن و نشیمنگاه ان صدمه نبیند . تمام قسمت‌های انژکتور را در داخل

سوخت روغنی بشوئید

۲-نشیمنگاه و سوپاپ سوزنی را در داخل یک سوخت فیلتر شده و کاملاً

تمیز ابکشی کنید سپس سوپاپ سوزنی را در داخل نشیمنگاه امتحان کنید .

اگر بوسیله نوک انگشتها سوپاپ سوزنی بتواند در داخل نشیمنگاهش بدون

اینکه گیر کند بچرخد سوخت پاش قابل استفاده است . یکبار دیگر سطوح

اتصال را بوسیله سوخت فیلتر شده بشوئید و پس از آن انژکتور را ببندید .در

موقع بستن تمام اتصالات باگشتاور معینی سفت شود .

۳- بعد از انجام چهار آزمایش انژکتور در صورت سالم بودن آن با قرار دادن

واشر مسی جدید انژکتور را بر روی سرسیلند وصل کنید.

عیب:

۱-سوخت پاش در حین تزریق سوخت صدای نرمال تولید نمیکند .در

سوخت پاش نوع تاخیری این آزمایش انجام نمی شود

علل عیب:

سوپاپ سوزنی کج شده یا نشیمنگاه آن نشتی دارد .مهره درپوش خراب شده

است.

نحوه رفع عیب :

انژکتور را باز کرده آنرا تمیز و دوباره انرا جمع کنید و آزمایشهای مربوطه را

انجام دهید در صورت منفی بودن نتیجه آزمایشها آنرا عوض کنید

مهروه را عوض کنید و با گشتاور معین آنرا محکم کنید .

عیب :

۲- میزان نشتی زیاد است یعنی زمان افت فشار از ۶ ثانیه کمتر است .

علل عیب:

میزان لقی بین سوپاپ سوزنی و گاید آن زیاد است.

سطح بین سوپاپ پاش و در پوش آن کثیف یا آب بندی نیست . در پوش

سخت پاش شل است .

نحوه رفع عیب :

سوپاپ سوزنی و نشیمنگاه آنرا عوض کنید . در پوش سوخت پاش را باز

کرده آنرا تمیز و سطح تماس را تا گشتاور معین محکم کنید.

عیب:

۳- سوخت پاش آبی مایل به بنفش میشود .

علل عیب :

پی چهای اتصال انژکتور به سر سیلندر خیلی محکم است. در پوش بیش از اندازه سفت است . موتور بیش از اندازه گرم میکند.

نحوه رفع عیب :

انژکتور را روی موتور باز کرده و با عوض کردن و اشر بین انژکتور را با گشتاور معین سفت کنید .

آنها با گشتاور معین سفت کنید . محل عیب را پیدا نموده و آنها اصلاح کنید.

عیب:

۴- فشار تزریق سوخت خیلی زیاد است .

علل عیب:

فشار فنر بالای سوپاپ سوزنی خیلی زیاد است . سوزن انژکتورگیر کرده است. سوراخهای سوخت پاش مسدود است.

نحوه رفع عیب :

فشار بالای آنها تنظیم کنید سوپاپ سوزنی را تمیز نموده و یا آنها عوض نمائید. با وسیله مخصوص آنها تمیز کنید.

عیب :

۵- فشار تزریق خیلی کم است

علل عیب:

فشار فنر کافی نیست فنر پشت سوپاپ سوزنی شکسته است

نحوه رفع عیب:

فشار آن را تنظیم کنید فنر شکسته را با یک فنر نو عوض نموده و فشار آن را

تنظیم کنید

عیب:

۶- سوخت پاش نشتی دارد (از نوک سوزن چکه می کند)

علل عیب :

سوپاپ سوزنی گیر کرده است رسوب کربن در روی نشیمنگاه سوپاپ

سوزنی بوجود آمده است

نحوه رفع عیب:

انژکتور را باز نموده تمیز کرده و در صورت لزوم سوخت پاش آنرا عوض

میند

جهت خرید فایل word به سایت www.kandooch.com مراجعه کنید
یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

عیب:

۷- فرم پاشش سوخت از نوک انژکتور از حالت نرمال خارج شده است

علل عیب

سوراخها بطور جزئی گرفته است. رسوب کربن در نوک سوپاپ سوزنی

قسمت پنتیل سوپاپ سوزنی صدمه دیده است

نحوه رفع عیب :

با ابزار صحیح آنرا تمیز کنید. سوخت پاش را تمیز کنید. قسمت سوخت پاش

انژکتور را عوض کنید.