

## فهرست مطالب

صفحه	عنوان
۱	کاربراتور پیکان ۱۶۰۰
۸	سیستم سوخت رسانی بنزینی
۹	علائم سوختگی واشر سر سیلندر
۹	علائم تاب برداشتن سر سیلندر
۱۰	دلایل کمپرس در قسمتهای موتور
۱۱	میل لنگ
۱۲	قطعات میل سوپاپ
۱۳	نقطه تایمینگ
۱۴	انواع سوپاپ
۱۶	علت فیلر گیری سوپاپ ها
۱۷	موتور دیزل
۲۲	دلایل دل زدن کلاچ
۲۳	صدای غیر عادی در گیربکس
۲۴	قطعات اصلی گاردان

۲۴	سیستم جرقه و الکتریکی
۲۵	کوئل
۲۶	دلکو
۲۹	استارت
۲۹	دینام
۳۰	آفتمات
۳۱	سیستم سوخت رسانی بنزینی
۳۲	علائم مخلوط شدن روغن و بنزین
۳۳	کاربراتور
۳۵	سیستم خنک کننده و خنک کاری
۳۸	سیستم روغنکاری
۳۹	سیستم ترمز - فرمان و تعلیق
۴۱	تاریخچه سیستم ترمز ABS
۴۳	سیستم ABS چیست؟
۴۵	اصول کارکرد ABS
۴۸	سنسورهای سرعت چرخ

تنظیم کاربراتور و دلکو پیکان ۱۶۰۰- تعویض شمع و پلاتین پژو ۴۰۵- فیلر

گیری و تعویض سوزن ژینگلور کاربراتور و تعویض لنگرها و فنرهای دلکو

پیکان وانت. باز کردن گیر بکس پیکان و تعویض شافت و دنده زیر و

واشرگیری . فیلر گیری موتور پژو ۴۰۵ - تعویض لنتهای پیکان و هوا گیری

مدار ترمز

بازو بسته کردن پمپ کلاچ و تنظیم لقی پدال کلاچ پیکان وانت . باز کردن

موتور پیکان RD ۱۶۰۰. بستن موتور RD ۱۶۰۰ - فیلر گیری و تعویض وایرها و

چکش برق پیکان تنظیم کاربراتور ولقی دهانه شمع و تعمیر دلکو (تعویض فنر و

صفحه نگهدارنده پلاتین). هواگیری مدار ترمز پیکان - تعویض کار براتور شمع

پیکان- تست اولیه پیکان توسط دستگاه کامپیوتری

تست اولیه پژو پارس توسط دستگاه کامپیوتری سوخت پیکان توسط دستگاه

(...HO4-CO4-CO) فیلر گیری دلکو پیکان CD ۱۶۰۰.

تنظیم کاربراتور پژو ۴۰۵ و تعویض شمع و سه دلکو - تعویض لنگری پیکان و

تنظیم موتور کامل بازدید شمع ، پلاتین و بررسی مدار سوخت رسانی پیکان RD

.۱۶۰۰

بررسی مدار جرقه و تست کوئل و تعویض کوئل و تنظیم پلاتین و بازدید شمع

تعویض چکش برق و زغال سرد لکو-نصب فیوز بر روی کوئل پیکان پژو و فیلر

گیری آن. تعویض دلکو و سوزن ژینگلور کاربراتور پیکان RD- تعویض کوئل و

وایر شمع ها - تست اولیه پژو و پارس - تست اولیه پیکان RD تنظیم دهانه

پلاتین و تعویض دیافراگم کاربراتور پیکان.

تعویض میل دلکو ، چکش برق و زغال سرد لکو پیکان RD - تنظیم کاربراتور

پژو ۴۰۵ - تعویض کاربراتور پیکان - تست اولیه پیکان و فیلرگیری موتور پژو

۴۰۵. فیلر گیری موتور پژو ۴۰۵- تعویض شمع و سه دلکو ، تنظیم کاربراتور

پیکان و کم کردن سوخت آن - بازدید پمپ بیزین برقی پیکان و تعویض آن -

تعمیر دلکو پیکان (تعویض صفحه نگهدارنده ثابت).

بازو بسته کردن دیفرانسیل پیکان وانت و واشرگیری و تعویض بلبرینگهای سر

پلوسها - تعویض دیسک و صفحه کلاچ پیکان- هواگیری مدار ترمز

تعمیر لوستر پیکان- بازوبسته کردن سرسیلندر و تعویض سوپاپها و آب بندی -

بازکردن واترپمپ و تعویض آن باز کردن گیربکس پیکان وانت.

۷۷۰

واشه گیری و تعویض ماهک، میل، ما هک، بلبرینگ و شافت خروجی گیر بکس

پیکان وانت - بستن گیر بکس پیکان وانت - بازکردن موتور پژو ۴۰۵ و

هواگیری مدار ترمز و تعویض لوازم پمپ بالای پیکان وانت.

تعویض رینگ و یاتاقان و پمپ روغن و رسوب گیری مدار خنک کاری موتور-

تعویض صفحه کلاچ و تعویض صفحه کلاچ و تعویض بلبرینگ ته میل لنگ پژو

۴۰۵

تعویض بلبرینگ سر پلوسهای پیکان - تعویض لنت جلو پژو ۴۰۵ و هواگیری

مدار ترمز آن - باز کردن گیر بکس وانت مزدا ۱۶۰۰.

تعویض دنده ۲، ماهک و میل ماهک ۱ و ۲ تعویض بوش برنجی و پوسته گیر

بکس و تعمیر شافت خروجی وانت مزدا - تعویض چهار شاخه گاردان

پیکان RD ۱۶۰۰.

باز کردن موتور پژو ۴۰۵ تعویض رینگ، پیستون، یاتاقان و ... و بستن آن باز

کردن گیر بکس پیکان ۱۶۰۰ و تنظیم موتور کامل خودرو سمند.

سرویس اولیه پژو پارس، تعویض شمع و سوزن ژینگلور پیکان وانت بستن گیر

بکس پیکان و آزمایش خودرو واشه گیری این قست و آزمایش خودرو.

تست کامپیوتری قسمت الکترونیک پیکان انژکتوری ، بازوبسته کردن دیفرانسیل

تعویض هرزگردها (معیوب بودن) و اشرفگیری این قسمت آزمایش خودرو.

هواگیری مدار ترمز ، تعویض لوازم پمپ بالای کلاچ ، تعویض صفحه کلاچ

پیکان وانت ، تعویض لنتهای پژو پارس.

بالانس چرخ کامپیوتری پیکان و پژو پارس ، تعویض کاسه درام و لنت ترمز

پیکان و هواگیری مدار ترمز آن.

بازو بسته کردن موتور پیکان و تعمیر اویل پمپ و تعویض دو شاخه میل دلکو و

سراویل پمپ به علت شکسته شدن ، تعویض رینگ و جمع آوری قطعات موتور.

سرویس اولیه خودروی پژو ۴۰۵- تست موتور پیکان، تنظیم موتور کامل پژو

۴۰۵- تعمیر دلکو پیکان تعویض کاربراتور پیکان وانت.

بازوبسته کردن استارت پیکان و تعویض دنده استارت وزغالها بازوبسته کردن

دینام پژو ۴۰۵، تعویض پوسته دنده خنک کاری مجموعه دیوها

جمع آوری استارت پیکان و آزمایش آن ، باز کردن دینام پیکان و تعویض

آرمیچر آن ، باز کردن استارت پیکان و تعویض پوسته جلو و بوشهای سر جلو و

عقب و اتوماتیک استارت.

تعویض اتوماتیک و دسته راهنما، سیم کشی برای نصب رله چراغی و نصب رله،

تعویض استارت پیکان RD بعلت معیوب بودن آرمیچر آن.

بازوبسته کردن دینام پژو ۴۰۵ و تعویض زغالهای آن ، بازوبسته کردن کولر و

بخاری پژو و پارس به علت عمل نکردن تعویض کامل آن ها.

تنظیم دینام پیکان و تعمیر استارت پژو ۴۰۵- تنظیم نور چراغهای جلو و نصب

رله چراغی و رله بوق پیکان.

بادگیری فنرهای شمش پیکان و نصب آنها برروی خودرو و تعویض کمکهای

عقب پیکان، تنظیم نمودن زاویه چرخهای جلو و بالانس چرخهای خودرو پیکان .

بازوبسته کردن سیلکها و تعویض کامل آنها ، بازو بسته کردن جعبه فرمان و

تعویض بلبرینگ جلو و عقب و گریسکاری جعبه فرمان پیکان و تنظیم زاویه

چرخها.

تنظیم لقی جانبی پیکان ، پژو ۴۰۵ . تعویض رولبرینگ چرخهای جلو پیکان وانت،

تعویض کمکهای عقب پیکان ، بادگیری فنرهای پیکان وانت.

تعویض سبک بغل شاسی و زیر کمک پیکان وانت، تعویض کمک جلو و عقب

پژو ۴۰۵- تنظیم و بالانس چرخهای پژو پارس و بالانس چرخ پژو ۲۰۶.

بازوبسته کردن جلوبندی پژو ۴۰۵ و تعویض سیبک ، کمکهای جلو و بالانس

چرخها و تنظیم زاویه چرخ و آزمایش خودرو بازو بسته کردن جعبه فرمان

پژو ۴۰۵ و تعویض میل فرمان ، بازوبسته کردن سیبک های پژو ۴۰۵ و تعویض

سیبک های پژو ۴۰۵ و تعمیر جعبه فرمان پیکان وانت.

باز کردن و تعمیر کاربراتور پیکان ، تعویض فیوز و پلاتین پژو ۴۰۵- تعمیر دلکو

پیکان، تعویض وایر شمع و سردلکو و چکش برق پژو ۵۰۴ و تعویض شمعها

تست کامپیوتری خودروی سمند تست اولیه خودروی پیکان انژکتور و بررسی

تشریح قسمت ACU(کامپیوتری) و تنظیم سوخت موتور.

تنظیم سوخت توسط دستگاه و تست  $NO_2, CO_2, CO$ ... تنظیم موتور و فیلتر گیری

و تعویض شمع های خودروی پیکان تعویض میل دلکو و فنرهای لنگری دلکو

پیکان وانت ، تعویض کویل و شمع خودرو پژو ۴۰۵.

تست کامپیوتری پژو پارس و بررسی دستگاه انژکتوری خودرو ، تعویض کویل

پیکان وانت و تنظیم موتور توسط دستگاه کامپیوتر مرکزی ، تعویض پمپ بنزین

پیکان.



تعویض کاربراتور پیکان بعلت سوراخ بودن مدار ساسات باروبسته و تعمیر

کاربراتور پژو ۵۰۴، تنظیم موتور کامل پژو ۴۰۵- تست کامپیوتری پیکان

تعویض فنر پیستون و دیافراگم کاربراتور پیکان، تعویض شمع و پلاتین پیکان

وانت ، تعویض سوزن ژینگلور کاربراتور پیکان، تعمیر دلکو پژو ۵۰۴.

بازوبسته کردن موتور پیکان (تعویض رینگ ، پیستون ، شاتون و یاتاقان ) و تعمیر

اوایل پمپ (تعویض روتوری) تنظیم لقی اوایل پمپ .

تنظیم موتور پژو پارس- تست اولیه خودروی سمند، تعمیر کاربراتور پیکان RD و

تعویض فنر پیستون آن تعویض شمع و پلاتین و وایر شمع خودروی پژو ۴۰۵.

بازدید جلوبندی پژو ۴۰۵ و بالانس چرخها، تعویض سیبک بغل شاسی و زیر

کمک پیکان و بادگیری فنرهای شمشی پیکان RD، بازدید و تعویض کمک

فنرهای جلو و عقب پیکان RD

تعمیر استارت پژو پارس (شکستن زغال ) نصب رله بوق و چراغ و سیم کشی

این مدارها، تعویض اتوماتیک استارت پژو پارس بعلت شکستن فنر برگرداننده.

## سیستم سوخت رسانی بنزینی

سر سیلندر : در روی سر سیلندر بسته شده و دارای محفظه احتراق است . و جنس آن از آلومینیوم یا چدن می باشد .

سیلندر : بزرگترین قطعه موتور است که در آن سوراخهایی برای عبور پیستون و روغن و آب و... وجود دارد . شامل قطعاتی مانند : ۱-بوش سیلندر ۲- پیستون ۳- شاتون ۴- رینگ کمپرسی و رینگ روغنی , گژن پین , میل لنگ , میل سوپاپ , یاتاقانهای ثابت و متحرک , اوایل پمپ , پمپ بنزین , دلکو , واتر پمپ , فیلتر روغن در سیلندر قرار دارد و یا بسته می شوند .

### علت ترکیدن سر سیلندر و سیلندر :

۱- یخ زدن آب موتور ۲- گرمای بیش از حد موتور ۳- بیش از حد سفت کردن

### پیچهای سر سیلندر

کارتر : در پایین سیلندر بسته و مخزن روغن است .

واشر سرسیلندر : بین سیلندر قرار می گیرد و وظیفه آن آبندی کردن بین سرسیلندر و سیلندر و جلوگیری از خارج شدن کمپرس و قاطی شدن آب و

روغن می باشد و علت سوختن آن ۱-جوش آمدن و یا داغ کردن موتور ۲- تاب

برداشتن سیلندر ۳- شل بودن پیچهای سر سیلندر ۴- ترکیدگی سر سیلندر .

علائم سوختگی واشر سر سیلندر : ۱- خارج شدن دود سفید و آب از اگزوز ۲-

کم شدن آب رادیاتور ۳- گرم و بد کار کردن موتور ۴- کاهش قدرت موتور ۵-

شیری رنگ کردن روغن ۶-ظاهر شدن حباب در روی آب رادیاتور (با گاز دادن

موتور )

علائم تاب برداشتن سر سیلندر :سوختن پی در پی واشر سر سیلندر

دلیل نفوذ آب به داخل اطاق احتراق

۱-سوختن واشر سر سیلندر ۲-شل بودن پیچهای سر سیلندر ۳- ترک برداشتن

سرسیلندر

پیستون : کارش به وجود آوردن کمپرس در موتور می باشد ساختمان پیستون :

استوانه ای است که در قسمت بالا و پایین باز است و رینگ های کمپرسی و

روغنی روی آن قرار دارد . علت گریپاژ نمودن پیستون در سیلندر ۱- جوش

آمدن موتور و گرمای بیش از حد موتور ۲- نداشتن روغن یا نرسیدن روغن

:النواع رینگ : رینگ کمپرسی - رینگ روغنی -رینگ کمپرسی به منظور آب

بندی بین سیلندر و پیستون در شیار پیستون نصب می شود و پس از خروج

کمپرسی اطاق احتراق به داخل کارتر جلوگیری می کند .

رینگ روغنی به منظور پاک کردن روغن بدنه سیلندر و برگشت آن بداخل کارتر

و جلوگیری از رفتن روغن به اطاق انفجار

تفاوت رینگ روغنی و کمپرسی : رینگ کمپرسی در بالای پیستون و رینگ

روغنی در پایین رینگ کمپرسی است هم چنین رینگ روغنی دارای سوراخ

می باشد .

توجه : اگر رینگ کمپرسی خورده و یا بشکند کمپرسی از بالای پیستون رد

می شود و موتور قدرت کافی را نخواهد داشت .

علائم خورده و یا شکسته شدن رینگ : از آگروز دود سیاه مایل به آبی بیرون

آمده و موتور قدرت کافی را نخواهد داشت .

**دلایل کمپرس در قسمتهای موتور**

۱-دلیل کاهش کمپرس موتور : ۱- فیلر نبودن سوپاپها ۲-آب بندی نبودن کیت

یا لبه سوپاپ ۳-سوختن سوپاپها ۴-سوختن واشر سرسیلندر ۵-شلبودن پیچهای

سر سیلندر ۶- ترکیدگی سر سیلندر

۲-دلیل کمپرس به داخل کارتر : ۱-خورده شدن و چسبیدگی و شکستن رینگ

۲-مقابل هم بودن چاک رینگها ۳-گشاد شدن سیلندر ۴-ترک برداشتن پیستون

۳-دلیل کمپرسی در رادیاتور : ۱-سوختن واشر سر سیلندر ۲-ترک برداشتن سر

سیلندر

شاتون : در بالا به وسیله گژن پین و در پایین به میل لنگ بسته می شود و شامل

۱-سر شاتون که به گژن پین وصل است ۲-بدنه شاتون ۳-انتهای شاتون که به

یاطاقان متحرک میل لنگ بسته می شود .

گژن پین : لوله ای (توخالی) است که پیستون را به شاتون وصل می کند و جهت

جلو گیری از بیرون آمدن گژن پین دو طرف آن خار فنری وجود دارد و

تشخیص خرابی آن در موقعی که موتور سرد است صدای گژن پین به خوبی به

خوبی شنیده می شود ولی در موقعی که موتور گرم است صدای گژن پین کمتر

شنیده می شود .

میل لنگ : حرکت خطی شاتون را به حرکت درونی تبدیل مکوده و به وسیله

زنجر (و یا در گیر شدن با دنده یا تسمه مخصوص) میل سوپاپ نیز به حرکت در

می آورد و هم چنین به وسیله تسمه پروانه واتر پمپ دینام، پروانه را می گرداند

و فلاپیول که در انتهای میل لنگ بسته می شود قدرت را به کلاچ منتقل می کند .

**ساختمان میل لنگ :** به طور کلی ساختمان میل لنگ از قسمتهای زیر تشکیل

شده است .

۱-پولی سر میل لنگ که برای عبور تسمه پروانه است ۲-چرخ دنده سر میل لنگ

که باعث گردش میل سوپاپ می شود ۳- محور ثابت و متحرک که محور ثابت

به بدنه سیلندر (یاتاقان ثابت) و محور متحرک به دسته پیستون (یاتاقان متحرک

)بسته می شود ۴- لنگهای تعادل ۵- مجرای عبور رون ۶- فلانچ اتصال فلاپیول

**انواع لقی :** لقی افقی - عمودی که لقی افقی در اثر خورده شدن بغل یاتاقانی

زیاد می گردد ولی لقی عمودی در اثر خورده شدن یاتاقان ثابت زیاد می شود.

**دلایل بریدن میل لنگ :** ۱-سفت بودن یاتاقانهای متحرک و ثابت ۲- تعویض

دنده معکوس در دور زیاد ۳-نداشتن بغل یاتاقانی و خلاصی حرکت میل لنگ

۴- گاز دادن زیاد در سر بالایی

**قطعات میل سوپاپ :** ۱-چرخ دنده سر میل سوپاپ ۲-بامکها ۳- دنده مورب

۴- دایره خارج از مرکز ۵- تکیه گاه ثابت

وظایف میل سوپاپ : ۱- چرخ دنده سرمیل سوپاپ به وسیله دنده سر میل لنگ می گیرد. ۲- سوپاپ های دود و هوا به وسیله بادامکها باز و بسته می شود ۳- اوپل پمپ و دلکو به دو میله دنده مورب می گردند ۴- پمپ بنزین مکانیکی به وسیله دایره خارج از مرکز کار می کند ۵- تکیه گاه ثابت , برای جلوگیری از لرزش و حرکت عرضی می باشد .

**شرح چگونگی درگیری میل لنگ و میل سوپاپ :** اگر دو چرخ دنده با هم فاصله داشته باشند و به وسیله زنجیر یا تسمه دندانه دار و اگر دو چرخ با هم فاصله نداشته باشند درگیری دنده با دنده می باشد و نسبت گردش میل سوپاپ به میل لنگ به دو می باشد یعنی در مقابل یک دور گردش میل سوپاپ دو دور میل لنگ می گردد .

**نقطه تایمیتگ :** در هنگام جا زدن میل لنگ و میل این دو نقطه (علامت) باید در مقابل هم باشند و در غیراین صورت موتور روشن نشده و با قدرت کافی ندارد .  
یاتاقان ثابت به وسیله کپه های ثابت در روی ثابت میل لنگ به بدنه سیلندر بسته می شود . و وظایف یاتاقان میل لنگ جلوگیری از خرابی میل لنگ می باشد و دلایل سوختن آنها ۱- نرسیدن روغن به یاتاقان و ۲- گرمای زیاد موتور می شود

که اگر یاتاقان بسوزد باعث کم شدن فشار روغن می شود و یاتاقان متحرک به وسیله شاتون در محور در محور متحرک میل لنگ بسته می شود . بغل یاتاقانی از حرکت طولی میل لنگ جلوگیری می کند و سوراخهای روی یاتاقان برای عبور روغن تعبیه شده است .

انواع سوپاپ : بر دو نوع ۱- سوپاپ هوا (گار) ۲- سوپاپ دود

تفاوت سوپاپهای دود و هوا : سوپاپ هوا پهن تر از سوپاپ دود است ۲- لبه سوپاپ دود از سوپاپ هوا تیز تر می باشد ۳- ساقه سوپاپ دود کلفت تر از سوپاپ هوا می باشد ۴- جنس سوپاپ دود محکم تر از سوپاپ هوا است برای اینکه بیشتر با حرارت در تماس می باشد .

قطعات متصل به سوپاپ : فنر سوپاپ , پولک سوپاپ , خار سوپاپ , لاستیک سوپاپ ,

شکل سوار شدن سوپاپ ها در موتور : ۱- ایستاده که در این طریق سوپاپ در بدنه سیلندر قرار می گیرد ۲- آویخته که در این طریق به صورت آویزان در سر سیلندر قرار می گیرد .



قطعات سوپاپ آویخته : بادامک , تایپیت , میل رابط , اسبک (انگشتی) میل

اسبک , پیچ تنظیم فیلر گیری , پولک سوپاپ , خار سوپاپ , فنر سوپاپ , لاستیک

سوپاپ , سوپاپ

ترتیب قرار دادن سوپاپها در یک موتور ۴ سیلندر معمولاً به شرح زیر است : دود

- هوا- , هوا - دود , دود-هوا, هوا - دود

در زمان تنفس سوپاپ هوا و در زمان تخلیه سوپاپ دود باز می شود و در بقیه

زمانها سوپاپ ها بسته هستند (زمان تراکم و زمان انفجار هر دو سوپاپ بسته

هستند و کار لاستیک سوپاپ این است که کار کاسه نمد را انجام می دهد و از

نفوذ روغن به اطاق احتراق جلوگیری می کند و ساق سوپاپ از آن عبور می کند .)

طریقه ورود روغن به اطاق احتراق ۱- از طریق لاستیک سوپاپ ۲- از طریق

رینگهای پیستون می باشد و کیت (گاید) سوپاپ که ساق سوپاپ از آن عبور می

کند برای جلوگیری از حرکت عرضی سوپاپ در سر سیلندر می باشد و کار

بادامک میل سوپاپ باز کردن سوپاپ می باشد و کار بستن سوپاپ را فنر سوپاپ

انجام می دهد .

## علت فیلر گیری سوپاپ ها :

چون فلزان در اثر حرارت انبساط پیدا می کند و در موقعی که موتور سرد و یا گرم است طول سوپاپ کمی تغییر پیدا می کند بدین خاطر لازم است بین اسبک و پایه سوپاپ لقی باشد و این فاصله به وسیله فیلر تنظیم می شود .

**قیچی سوپاپ :** هر گاه سوپاپ دود در حالت بسته شدن سوپاپ گاز شروع به باز شدن کند قیچی سوپاپ گویند در موتور ۴ سیلندر پیستونها او ۴ ، پیستونها ۲ و ۳ با هم بالا و پایین می کنند مثلاً اگر سوپاپها سیلندر یک در حالت قیچی باشد سوپاپهای سیلندر ۴ را می توان فیلرگیری کرد .

**سوختن سوپاپها :** هر گاه لبه سوپاپ در اثر حرارت و کار زیاد فرم اصلی خود را از دست بدهد با ترک داشته باشد گویند سوپاپ سوخته است و تاثیر آن در موتور ۱-موتور بر کار میکند ۲- موتور قدرت کافی ندارد ۳- مصرف سوخت زیاد می شود و از علائم سوختن و آبندی نبودن سوپاپها دود زیاد از اگزوز ، بد روشن کردن موتور ، زدن کمپرس در رگزوز و یا در کاربراتور می باشد .

**فلایویل :** وزنه سنگینی است که در آخر میل لنگ بسته می شود و ضربات حاصل از انفجار می کند را گرفته و نیرو حاصل از انفجار را در خود ذخیره می کند و

هم چنین کلاچ هم به آن بسته می شود و دنده سر آن در هنگام استارت در گیر شده باعث گردیدن میل لنگ و روشن شدن موتور می گردد و در زمانی که دنده استارت با دنده سر فلاپویل گیر کند باید خودرو را در دنده عقب قراردادده و در صورت امکان کمی به طرف جلو هل داده و یا بکشید اگر دنده استارت آزاد نشد استارت باید باز شود .

متوجه شدن سیلندر خراب در موتور و چگونگی کار با آن : وایرشمع سیلندر یک را بیرون آورده و اگر در صدای موتور تغییری کرد سیلندر یک کار می کند ولی اگر صدای موتور تغییر نکرد سیلندر یک خوب کار نمی کند این عمل با بر سیلندرها ۲,۳,۴,۰۰۰ تکرار کنید .

توجه : اگر در آگروز خمیدگی زیاد وجود داشته باشد باعث می شود دور به خوبی خارج نشده و موتور بد کار کند و باعث گرم شدن موتور نیز می شود .

## موتور دیزل

موتور دیزل : ۱-موتورهای تمام دیزل ۲- موتورهای نیم دیزل

سیستم سوخت رسانی دیزل : شامل باک, فیلترها , پمپ سه گوش , پمپ

انژکتور , انژکتور , لوله های رابط و لوله برگشت گازوئیل .

پمپ سه گوش : کار پمپ سه گوش کشیدن گازوئیل از باک و فرستادن آن به پمپ انژکتور می باشد .

پمپ انژکتور : به وجود آوردن فشار زیاد و فرستادن گازوئیل به انژکتور می باشد.

انژکتور : در سر سیلندر بجای شمع بسته می شود و گازوئیل را به صورت پودر

در آورده و رد آخر زمان ترکم در داخل سیلندر می پاشد و چون کمپرسی

موتورهای دیزل زیاد است در نتیجه داخل سیلندر گرم است و گازوئیل پودر

شده خود به خود آتش می گیرد چون در دیزل سیستم جرقه وجود ندارد

موتورهای بنزینی را از تعداد شمعها می توان تعداد سیلندرها را تشخیص داد ولی

در موتورهای دیزلی از تعداد انژکتور می توان تعداد سیلندرها را تشخیص دهیم

و زمانی که گازوئیل تمام شود یا لوله گازوئیل سوراخ گردد یا در هنگام تعویض

فیلتر سیستم سوخت رسانی دیزل هوا می گیرد و حداقل هر هفته یکبار قبل از

زوشن کردن بهتر است پیچ زیرفیلتر را باز کرده تا در صورت وجود آب تخلیه

شود و به وسیله پمپ دستی ، پمپ زده تا هوا گیری شود .

زمانی که استارت زده خوب می زند موتور روشن نمی شود یا ۱- باک گازوئیل

ندارد ۲- گازوئیل آب یا هوا دارد ۳- پمپ سه گوش معیوب است ۴- پمپ

اصلی معیوب است ۵- واشر سر سیلندر سوخته و نشت می دهد .

زمانی که موتور روشن ولی زود خاموش می گردد . ۱- پیچ هوا گیری شل است

۲- گازوئیل آب دارد ۳- فیلتر و استکان گازوئیل گرفته است .

زمانی که موتور بد کار می کند : ۱- گازوئیل آب دارد ۲- انژکتور معیوب است ۳-

استکان و فیلتر کثیف است ۴- شمع گرمکن معیوب و یا اتر پاش معیوب و یا اتر

تمام شده است ۵- فیبر فنر پمپ سه گوش معیوب است ۶- سوپاپها احتیاج به

فیلر گیری دارد .

**طریقه هوا گیری گازوئیل :** پیچ هوا گیری فیلتر گازوئیل را شل نموده وبه وسیله

پمپ دستی , پمپ می زنیم تا گازوئیلبدن حباب و خالص نیز از پیچ هوا گیری

پمپ انژکتور نیز خارج گردد . اگر با استارت زدن موتور روشن نشد باید عمل

هوا گیری روی انژکتورها نیز انجام گیرد ابتدا پیچ یک سیلندر را باز کرده و با

زدن استارت تا موقعی که گازوئیل بدون حباب خارج گردد و بعد پیچ را سفت

کرده و این عمل هوا گیری را برای بقیه انژکتورها تکرار کنید .

سوپر شارژر : قدرت موتورها به مقدار پاشش گازوئیل یا بنزین در داخل سیلندر

دارد اگر زیاد تر پاشیده شود به همان نسبت هوا نیز باید بیشتر به داخل سیلندر

برسد چون مکش پیستون نمی تواند هوای لازم را به داخل سیلندر برساند از

دستگاهی به نام سوپر شارژر استفاده می شود .

ساختمان سوپر شارژر : بدنه توربین - بدنه کمپرسور - بدنه کمپرسور - شافت که

دو طرف آن دارای یک سری پره می باشد که به توربین معروف است و مجرای

ورود و خروج دود و هوا

سیستم و دستگاه انتقال قدرت :

۱- کلاچ ۲- گیربکس ۳- گاردان ۴- دیفرانسیل ۵- چرخها

کلاچ : بعد از فلاپیویل نصب و شامل قطعاتی مانند ۱- پدال کلاچ ۲- اتصالات

کلاچ ۳- مخزن و پمپ بالای کلاچ ۴- پمپ زیر کلاچ ۵- زغال یا بلبرینگ کلاچ

۶- دو شاخه کلاچ ۷- دیسک کلاچ ۸- پوسته کلاچ ۹- صفحه کلاچ

انواع کلاچ : ۱- کلاچ خورشیدی (کلاچ دیافراگم) ۲- کلاچ فیبری و تفاوت آنها

در این است که دیسک فنر دارای فنر حقه ای بوده در صورتیکه دیسک

خورشیدی دارای صفحه فنر است .

وظیفه کلاچ تعویض دانه (قطع و وصل نیرو) است و با فشار دادن پا روی پدال

کلاچ قدرت از موتور به گیربکس قطع می شود و صفحه کلاچ بین فلائیویل و

دیسک کلاچ نصب می شود و هم چنین روس شافت کلاچ قرار می گیرد و

پوسته کلاچ به فلائیویل بسته می شود و بر روس دو شاخه کلاچ در بعضی

ماشینها بلبرینگ و در بعضی دیگر ذغال کلاچ نصب می گردد.

**صدای غیر عادی در کلاچ:** ۱- فنر صفحه کلاچ و یا فنر دیسک کلاچ شکسته

است ۲- لنت صفحه کلاچ تمام شده و به پرچ رسیده است ۳- بلبرینگ کلاچ

خراب یا ذغال کلاچ تمام شده است.

**علت خوب کلاچ نگرفتن:** ۱- صفحه کلاچ سائیده است ۲- ذغال کلاچ تمام

شده ۳- رون مخزن کلاچ کم است ۴- فنر دیسک کلاچ ضعیف و شکسته است

۵- کلاچ رگلاژ نیست ۶- صفحه کلاچ تاب دارد ۷- دیسک کلاچ تاب دارد ۸-

فلائیویل تاب دارد ۹- فنرهای روی صفحه کلاچ شکسته است ۱۰- پمپ کلاچ

خراب است ۱۱- صفحه کلاچ روغنی است.

دلایل دل زدن کلاچ : ۱-تاب برداشتن صفحه کلاچ و دیسک ۲- تنظیم نبودن

انگشتی های دیسک ۳- نا مرتب سائیده شدن لنت صفحه کلاچ ۴-شکسته بودن

سه شاخه کلاچ و فنر آن

طریقه آزمایش بکسواد کلاچ : ترمز دستی را کشیده و دسته دنده را در دنده

قرار دهید و موتور را گاز داده و به طور آهسته پا را از روی کلاچ بردارید اگر

موتور خاموش شد کلاچ سالم است اگر موتور خاموش نشد کلاچ بکسواد

می کند .

نشت روغن موتور از کاسه نمد ته میل لنگ , و نشت واسکازین گیربکس از

کاسه نمد (گلدونی ) جلو گیربکس باعث روغنی شدن صفحه کلاچ می شود

وقطع و وصل سریع کلاچ و بکسواد کردن کلاچ یا تمام شدن ذغال و خرابی

بلبرینگ و روغنی شدن صفحه کلاچ از علائم خرابی کلاچ می باشند .

گیربکس : گیربکس (جعبه دنده ) اتوماتیک -گیربکس (جعبه دنده )معمولی

گیربکس بین کلاچ و گاردان نصب شده و برای تعویض دنده ها در سرعتهای

مختلف و حالت خلاص و دنده عقب استفاده می شود و قسمتهای اصلی آن

عبارت اند از : ۱-گلدونی جلو ( پوسته فلاویول ) ۲- پوسته جعبه دنده (جای



دنده ها و شافت ها ( ۳- گلدونی عقب (جای کیلومتر شمار) و قطعات داخلی

آن ۱- دسته دنده ۲- ماهک ۳- میله ماهک و فنر و ساچمه ۴- دنده برنجی ۵-

شافت کلاچ (ورودی) ۶- دنده ها ۷- شافت خروجی ۸- شافت واسطه (زیری

۹- شافت دنده عقب ۱۰- پوسته گیربکس ۱۱- دنده کیلومتر شمار

شافت های گیربکس: ۱- شافت کلاچ (ورودی ۲- شافت گیربکس خروجی ۳-

شافت دنده عقب ۴- شافت زیری (همیشه گرد)

به وجود دنده برنجی عمل تعویض دنده ها آسانتر صورت می گیرد .

صدای غیر عادی در گیربکس: ۱- نبودن واسکازین در جعبه دنده ۲- خورده

شدن دنده ها ۳- خورده شدن دنده برنجی ۴- خورده شدن و یا شکستن

بلبرینگ (کاسه نمد) ۵- شل بودن پیچها درپوش گیربکس

خوردگی دنده ها و دنده برنجی و خوردگی فنر و ساچمه میل ماهک باعث بیرون

پریدن دنده می شوند که از علت های آن تاب برداشتن ماهک و خرابی بلبرینگ

شافت ها را می توان نام برد .

دلیل خوب جا نرفتن دنده : ۱- معایب دستگاه کلاچ ۲- تاب برداشتن ماهک و

میل ماهک گیربکس ۳- خوردگی شافت های گیربکس می باشد

گاردان : گاردان بین گیربکس و دیفرانسیل بسته می شود .

قطعات اصلی گاردان : ۱- سر کله گاوی که کشویی است ۲- قفل گاردان (چهار

شاخه گاردان ۳- کیل گاردان

کشویی گاردان روی شافت خروجی گیربکس به صورت هزار خار در آمده و

قسمت داخل سر گاردان نیز هزار خار است بطوریکه در دست اندازها بتواند

فاصله جعبه دنده و دیفرانسیل کم و یا زیاد شود (برای کوتاه و بلند شدن میل

گاردان در دست اندازها )

قفل گاردان معمولاً یکی در طرف جعبه دنده و دیگری در طرف دیفرانسیل قرار

دارد .

چهار شاخه گاردان حالت لولایی دارد و می تواند قدرت را تحت زاویه انتقال

دهد .

تولید صدای گاردان در اثر کار زیاد و گریسکاری نگردن کاسه ساچمه چهار

شاخه گاردان می باشد که باعث خرابی گاردان و تعویض آن می باشد .

سیستم جرقه و الکتریکی :

باطری - سوئیچ - کوئل - دلکو - شمع ها - وایرها

باطری : مخزن که برق اولیه اتومبیل تامین می کند و هر خانه باطری آن ۲ ولت

برق داشته یعنی یک باطری ۱۲ ولت ۶ خانه دارد .

قسمتهای باطری : (۱) صفحات مثبت (۲) صفحات منفی (۳) صفحات عایق عایق

(۴) اسید سولفوریک (۵) پوسته (۶) قطبهای باطری (مثبت و منفی)

(۷) درب باطری برای ریختن اسید .

برای تشخیص ظاهری قطب مثبت از منفی کلفت تر می باشد که دارای علامت

+ یا p ولی قطب منفی با علامت - یا n می باشد و قطب مثبت با قرمز ولی منفی

با خاکستری نشان داده می شود .

کوئل : چون برق ۶ یا ۱۲ و یا ۲۴ ولت برای جرقه زدن شمع ضعیف می باشد

کوئل آن را هزار برابر افزایش داده و قوی می کند .

قسمتهای کوئل عبارتند از : (۱) بدنه (۲) هسته آهنی (۳) سیم پیچ اولیه (کلفت) (۴)

سیم پیچ ثانویه (نازک) (۵) روغن اگر فقط مویل سوخته باشد استارت می زند

ولی موتور روشن نمی شود .

طریقه آزمایش کوئل : وایر وسط (مربوط به کوئل) دلکو را بیرون آورده حدود

۸ میلی متر به بدنه فلز موتور نزدیک می کنیم اگر استارت زدن جرقه آبی زنگ

زد کویل سالم و اگر جرقه مایل به قهوه ای رنگ زد نسیم سوز و اگر اصلاً جرقه نزد کویل سوخته است .

دلایل سوختن کویل : ۱- اتصالی در سیم پیچ ها ۲- باز گذاشتن سوئیچ در هنگامی که موتوی خاموش و دهانه پلاتین بسته باشد ۳- نبودن روغن در کویل های روغنی

دلکو : ۱- تقسیم برق قوی کویل به سر شمع به حسب ترتیب احتراق ۲- قطع و وصل سیستم پیچ اولیه کویل ۳- تنظیم آوانس جرقه متناسب با دو موتور

قطعات دلکو : ۱- درب دلکو ۲- چکش برق ۳- فیوز (خازن) ۴- صفحه پلاتین ۵- پلاتین ها ۶- میل دلکو ۷- بدنه دلکو ۸- آوانس خلائی ۹- وزنه ها

وظایف میل دلکو : ۱- به گردش در آوردن چکش برق ۲- باز و بسته کردن پلاتین ۳- به گردش در آوردن وزنه های لوبیا شکل ۴- به حرکت در آوردن اوپل

پمپ

در یک موتور ۴ سیلندر ۵ تا برج بر روی درب دلگو وجود دارد ۴ تا آن برای وایر شمع و برج وسطی برای وایر کویل است و چکش برق هم بر رو میل دلکو سوار می گردد که وظیفه آن در اثر گردش میل دلکو برق قوی کویل را به

وایرهای سر شمع می رساند اگر دنده سر میل لنگ و دنده سر میل سوپاپ به

وسیله زنجیر به حرکت در آیند چکش برق مخالف عقربه های ساعت گردش می

کند (مثل پیکان) ولی اگر بدون زنجیر باشد بر عکس عمل می کند .

دو نوع پلاتین یکی ثابت و دیگری متحرک داریم که وظیفه آنها قطع و وصل

جریان برق در مدار اولیه (سیم کلفت) کوئل به منظور تولید برق قوی (ولتاژ

زیاد) در مدار ثانویه (سیم نازک) مویل می باشد .

موقعیت فیلر گیری پلاتین : در موقعی که فیبر (کائوچو) پلاتین متحرک بر روی

قسمت برآمده بادامک دلکو قرار گیرد در این لحظه باید باز باشد و می توان فیلر

گرفت و در موقع جرقه زدن سر شمع دهانه پلاتینها باید باز باشد .

**علائم نامیزانی دهانه پلاتین :** ۱- به روشن شدن وتور ۲- کاهش قدرت موتور

۳- ریپ زدن موتور ۴- به وجود آوردن حالت آوانس و یا ریتارد در موتور

خازن : کار خازن جلوگیری از سوختن دهانه پلاتین و ذخیره برق به منظور کمک

به تولید برق می باشد و اگر بسوزد پلاتین می سوزد . موتور دیر روشن شده و

به کار می کند و مهمترین دلیل آن خرابی فیوز می باشد .

آوانس : یعنی پیش جرقه

ریتارد: یعنی پس جرقه

آوانس : (۱) آوانس خلائی (برای دور کم) (۲) آوانس وزنه ای (برای دور زیاد)

وظیفه وزنه ها دلکو (لنگر لوییا شکل) به وجود آوردن آوانس در دور زیاد یا آوانس وزنه ای می باشد.

در چه مواقعی آوانس و ریتارد در موتور به وجود می آید

موقعی که دهانه پلاتین بیش از اندازه باز باشد موتور آوانس می شود (۲) موقعی

که دهانه پلاتین کمتر از اندازه باز باشد موتور ریتارد می شود.

علائم آوانس دلکو: (۱) عطسه کردن در کاربراتور (۲) گرم مردن موتور (۳) کمی کشش موتور

علائم ریتارد دلکو: (۱) عطسه کردن در اگزوز (۲) به روشن شدن موتور (۳) دور

نگرفتن و کمی کشش موتور

شمع: جرقه در محفظه احتراق بر روس مخلوط هوا و بنزین می باشد.

در چه مواقعی شمع خوب جرقه نمی زند:

(۱) دهانه شمع نامیزان باشد

(۲) شمع روغنی و یا دوده گرفته باشد

(۳) چینی شمع شکسته باشد .

ترتیب احتراق و وایر چینی موتورهای ۴ سیلندر ۲-۴-۳-۱ و ۶ سیلندر ۴-۶-۱-۳-۲-۴-۶-

۳-۵-۱ و ۸ سیلندر ۲-۷-۵-۶-۳-۴-۸-۱

استارت : انرژی الکتریکی را به انرژی مکانیکی تبدیل می کند .

قطعات اصلی استارت : (۱) بدنه (۲) دنده سر استارت (۳) اتومات (۴) ذغال (۵)

بالشتک (۶) آرمیچر

در هنگام استارت دنده استارت با دنده فلاویل در گیر می شود و در نتیجه باعث

روشن شدن موتور می شود و این کار توسط اتومات استارت انجام می گیرد که

اگر به بسوزد موتور روشن نخواهد شد .

دلیل خوردگی دنده استارت :

(۱) استارت زدن هنگامی که موتور روشن است (۲) خوردگی بوش استارت (۳)

شل بودن پیچ استارت به بدنه موتر (۴) تاب برداشتن فلاویل (۵) خورده بودن دنده

فلاویل

دینام : وسیله ای بقرقی است ک به وسیله تسمه پروانه به جرکت در می اید که

ضمن شارژ باطری ، برق ماشین را نیز تامین می کند .

قطعات اصلی : ۱- بدنه ۲- آرمیچر ۳- بالشتک ۴- ذغال ۵- پولی

علائم کار نکردن دینام :

ضعف شدن نور چراغها - خالی شدن ظرفیت باطری ذغال روی کلکتور آرمیچر  
سوار می شود و برق را جمع آوری می کند و بالشتک باعث ایجاد حوزه  
مغناطیسی که آرمیچر آنرا قطع می کند می شود .

طریقه آزمایش خرابی دینام : موقعی که موتور روشن است یکی از کابل‌های  
(قطب ) باطری را در آورید اگر موتور خاموش نشد دینام سالم است ولی اگر  
خاموش شد دینام خراب است و باید تعمیر گردد .

طریقه تشخیص صدای دینام :تسمه پروانه را باز کرده و اگر و با روشن کردن  
موتور صدای غیر عادی قطع شد اشکال از دینام است ولی اگر صدا ادامه داشت  
اشکال مربوط به قسمت‌های دیگر است .

آفتامات : کار آن کنترل جریان برق خروجی دینام و کنترل شارژ باطری و در بین  
باطری و دینام نصب می گردد .



دلیل کم یا زیاد شدن نور چراغها در هنگام گاز دادن :

(۱) خرابی آفتامات (۲) خرابی باطری (۳) شل بودن تسمه پروانه (۴) شل و یا کثیف

بودن بست های باطری و یا اتصال آهن

میزان شدن نور چراغهای جلو : ماشین را در فاصله ۵ متری دیوار تاریکی پارک

کنید و دو خط + موازی با چراغ ها روی دیوار بکشید به طوریکه فاصله دو

چراغ با فاصله دو خط + مساوی باشد سپس به وسیله پیچهای تنظیم (چاک دار)

نور پایین چراغ را از نظر عمودی و افقی تنظیم کنید .

سیستم سوخت رسانی بنزینی

باک - پمپ بنزین - کاربراتور

باک : مخزنی است که در آن بنزین می ریزند و معمولاً در عقب اتومبیل نصب

می شود .

پمپ بنزین : بین باک و کاربراتور قرار دارد و بر دو نوع است ۱- مکانیکی

۲- الکتریکی پمپ بنزین الکتریکی به وسیله دایره خارج از مرکز میل سوپاپ کار

می کند .

قسمتهای پمپ بنزین : (۱) شیطانک ۲- بدنه ۳- فنر ۴- دیاگرام ۵- سوپهای

ورودی و خروجی ۶- استکان ۷- واشر بین پمپ و بدنه سیلندر ۸- توری

(صافی) روی پمپ ۹- بست نگهدارنده و محکم کننده استکان .

### علت داغ کردن پمپ بنزین

۱- داغ کردن موتور و روغن کاری نشدن انگشتی و دایره خارج از مرکز -

رانندگی در سر بالایی و به مسافت زیاد ۳- خرابی دیافراگم

اگر پمپ داغ کرد کمی صبر کرده تا پمپ بنزین خنک شود و با پاشیدن آب

سرد و یا با قرار دادن مقداری ماسه خنک روی پمپ بنزین آنرا خنک نماید و اگر

شیطانک یا دایره خارج از مرکز میل سوپاپ معیوب شود و فشار بنزین پمپ

بنزین کم خواهد شد و برای این کار تعداد واشر بین سیلندر و پمپ بنزین را کم

نموده اگر یک واشر بود واشر دیگری با ضخامت کمتر قرار دهید. اگر دیافراگم

پمپ بنزین سوراخ شود بنزین به داخل روغن کارتل نفوذ پیدا می کند .

### علائم مخلوط شدن روغن و بنزین

۱- سطح روغن بالا می آید ۲- رنگ روغن تغییر کرده و روغن رقیق می گردد

۳- موتور بد کار می کند .

کاربراتور: دستگاهی است که مخلوط هوا و بنزین را در دورهای مختلف تهیه

می کند. و در روی مینیولند گاز نصب می گردد و انواع آن عبارتند از ۱- کاربراتور

با ونتوری متغییر (مانند اتومبیل پیکان) ۲- کاربراتور با ونتوری ثابت (کاربراتور با

ونتوری ثابت (کاربراتور معمولی مانند اتومبیلهای جیب و مزدا)

### قسمتهای مختلف کاربراتور:

۱) شناور ۲) شوزن شناور ۳) پیاله بنزین ۴) پیچ تنظیم دور آرام ۵) پیچ تنظیم

مخلوط و بنزین ۶) درچه گاز ۷) دریچه ساسات ۸) دهانه کارباتور ۹) ژینگلورها

انواع ژینگلور: ژینگلور دور آرام - ژینگلور کمکی (پمپ شتاب دهنده) ۳) ژینگلور

دور اصلی

ژینگلور آرام در موقعی که خودرو ایستاد و در جا کار می کند میزان مخلوط هوا و

بنزین را تعیین می کند ژینگلور کمکی در موقع گاز دادن و سبقت کردم مخلوط

هوا و بنزین را تعیین می کند ژینگلور اصلی در موقع حرکت و در دور بالا

مخلوط هوا و بنزین را تعیین می کند و ساسات هم برای زمستان و هوای سرد

مناسب می باشد.

کاربراتور فلوت کردن: یعنی بنزین به صورت مایع وارد سیلندر می شود.

## علت فلوت کردن :

نامیزانی شناور یا آب بندی نبودن سوزن شناور - سوراخ شدن شناور زیادی فشار پمپ بنزین - اهرم شناور گیر کرده است .

مواقعی که مصرف سوخت زیاد می شود : ژینگلور گشاد باشد - صافی هوا

(هواکش) کثیف باشد - کاربراتور (مخلوط هوا و بنزین ) نامیزان باشد - نا میزانی

ساسات - نامیزانی پلاتین و مئیفی شمع ها

زمانی که کاربراتور فلوت کرد باید چند دقیقه صبر کرد و بعد از استارت زد و

اگر باز تکرار شد شناور باید تنظیم گردد .

اگر استارت خوب بزند ولی موتور روشن نشود علت : ۱- بنزین در باک نیست

۲- کاربراتور نامیزان است ۳- وایر سر کوسل قطع است ۴- کویل سوخته است

۵۰ پلاتین سوخته یا دهانه پلاتین نامیزان است .

## دلایل دیرروشن شدن موتور

۱- تنظیم نبودن کاربراتور ۲- کثیف بودن صافی هوا ۳- معیوب بودن شمعها ۴-

تنظیم نبودن فیلر سوپاپها ۵- سوختن واشر سر سیلندر ۶- نیم سوز بودن کویل

۷- تنظیم نبودن دهانه پلاتین و یا سوختن آن ۸- کم بودن کمپرس سیلندر

## سیستم خنک کننده و روغنکاری

دلیل خاموش شدن در هنگام حرکت : گرفتگی ژینگلور کمکی کاربراتور - تمام

شدن بنزین - وجود آب در باک و کاربراتور - جرم گرفتن مسیر سوخت رسانی -

افتادن وایر سر کویل - گیر کردن سوزن شناور کاربراتور

دلیل لرزش موتور : ۱- نامیزانی کاربراتور ۲- کار نکردن یک و یا دو سیلندر

۳- نامیزانی دلکو (پلاتینها) ۴- کثیف بودن صافی هوا ۵ نامیزانی فیلر سوپاپها .

## قسمتهای سیستم خنک کننده :

۱- رادیاتور - پمپ آب و پروانه و. تسمه پروانه - ترموستات - شیلنگ بالا و

پایین رادیاتور

رادیاتور : از دو حفضه بالایی و پایینی و لوله های نازک رابط تشکیل شده که در

اثر عبور آب در داخل آن به وسیله باد پروانه خنک می شود و معمولاً در جلو

ماشین نصب می گردد .

واتر پمپ : به وسیله تسمه پروانه به حرکت در می آید آب را با فشار به داخل

موتور و رادیاتور به گردش در می آورد .

### قسمتهای واتر پمپ :

۱- کفی واتر پمپ ۲- آب پخش کن و میله ۳- بلبرینگ ۴- کاسه نمد (فیبر و فنر

( ۵- پوسته ۶- لوله ورودی و خروجی آب

دلیل کم کردن آب رادیاتور :

نشست آب از رادیاتور - واتر پمپ شیلنگ ها - سوختن واشر سر سیلندر - خرابی

درب رادیاتور - جوش آوردن موتور

دلیل نشست (چکه کردن) آب در واتر پمپ :

۱- خرابی کاسه نمد ۲- خرابی واشر واتر پمپ ۳- شل بودن پیچهای پوسته واتر

پمپ ۴- شکستگی کفی و بدنه واتر پمپ

خرابی واتر پمپ مربوط به چه قسمتهایی از آن می باشد :

۱- خرابی بلبرینگ ۲- خرابی کاسه نمد (قیبر) ۳- گرفتگی مجرای واتر پمپ

۴- شکستگی آب پخش کن (پروانه) واتر پمپ که دو تا ای آخری منجر به صدا

در واتر پمپ هم می شوند .

طریقه آزمایش سالم بودن واتر پمپ : موتور را روشن نموده و چند لحظه صبر

نمائید درب رادیاتور را باز کرده و نگاه کنید اگر آب در جریان باشد دلیل کار

کردن پمپ آب است و گرنه در سیستم خنک کننده اشکالی وجود دارد از جمله

خرابی واتر پمپ - پاره بودن تسمه پروانه - گیر کردن ترموستات و برای

تشخیص صدا در واتر پمپ تسمه پروانه را خارج کرده و بعد موتور را روشن

کنید اگر صدا قطع شد عیب از واتر پمپ است در غیر این صورت صدا مربوط

به قسمت‌های دیگر است .

ترموستات : سوپاپ اطمینانی است در موقعی که درجه حرارت آب به حد معینی

نرسیده باز نشده و آب از سر سیلندر به رادیاتور نمی رود و معمولاً در سر

سیلندر و محل ورودی آب به رادیاتور نصب می گردد .

**علائم پاره شدن تسمه پروانه**

جوش آمدن آب رادیاتور - کار نکردن دینام کم نور شدن چراغها علت جوش

آوردن موتور : ۱- شل یا پاره بودن تسمه پروانه ۲- کمی آب رادیاتور ۳- استفاده

زیاد از دانه سنگین ۴- بازدید ۵- کثیفی آب و گرفتگی مجرای رادیاتور و موتور

۶- خرابی واتر پمپ ۷- خرابی ترموستات

**علائم سوختن واشر سیلندر در رادیاتور**

درب رادیاتور را برداشته موتور را گاز بدهید اگر حباب زیادی روی آب داخل

رادیاتور ظاهر شد نشانه سوختن واشر سیلندر است .

دلیل خروج آب و دود سفید ممتد از اگزوز : اگر در زمستان هوای سرد و یا در

هنگام با رندگی برای چند دقیقه از اگزوز دود سفید خارج شود مانعی ندارد وای

اگر همیشه از اگزوز دود سفید خارج شود دلیل آن سوختن واشر سر سیلندر -

ترک داشتن سر سیلندر و سیلندر است .

### سیستم روغنکاری

کارتیر - پمپ روغن اوایل پمپ - فیلتر روغن

خاصیت روغنکاری در موتور : ۱- جلوگیری از سائیدگی در اثر چرب کردن و

روان کار کردن موتور ۲- تمیز کردن ۳- خنک کردن ۴- آب بندی کردن

اوایل پمپ : کشیدن و فرستادن روغن تحت فشار به قسمتهای مختلف موتور و

دارای دنده و چاک در انتها می باشد که با اندازه انتهای میل دلکو در گیر بوده و

یا بالعکس و به وسیله و به وسیله دنده مورب روی میل سوپاپ به گردش در می

آید و در دو نوع - ستاره ای و دنده ای موجود است .



فیلتر : کثافات روغن را می گیرد و بنابراین بهتر است هر دو بار تعویض روغن

یک بار فیلتر روغن نیز عوض گردد .

علت پایین بودن (افت) فشار روغن : ۱-خوردگی دنده های اوایل پمپ ۲-رقیق

بودن روغن ۳- گرمای زیاد موتور ۴- ضعیف شدن فنر و ساچمه تنظیم فشار ۵-

سوختن یاطاقانهای و شل بودن پیچهای کپه یا تاقان

### علت بالا بودن فشار روغن

۱- سفت بودن روغن ۲- سفت بودن یاطاقان ثابت میل لنگ ۳ سرد بودن موتور

۴- گرفتگی کانال روغن

### سیستم ترمز - فرمان و تعلیق

سیستم و ترمز : ۱- پدال ۲- ترمز دستی ۳- پمپ بالا (پمپ اصلی) ترمز ۴-

بوستر ۵- سیلندر ترمز چرخ ۶- کاسه و یا دیسک ترمز ۷-لنت ترمز ۸-طبق ترمز

دلیل دو پا گرفتن ترمز : ۱- وجود هوا در لوله ها و قسمت های دیگر ترمز ۲-نشستی

روغن در لوله ها و قسمت های دیگر ترمز ۳- کمی روغن در مخزن روغن ترمز ۴-

زیاد بودن فاصله لنت که در اثر سائیدگی و تمام شدن لنت به وجود می آید ۵-

خرابی پمپ بالای ترمز ۶- خرابی سیلندر ترمز چرخ

## دلیل دل زدن پدال ترمز

۱- دو پهن بودن کاسه چرخ ۲- تاب برداشتن لنت و کفشک ترمز ۳- شل یا

شکسته بودن بلبرینگ چرخ ۴- شل بودن مهره های چرخ

دلیل چوب کردن ترمز : بعضی از رانندگان برای کاستن از سرعت اتومبیل خود

در سرازیری از ترمز به طور مداوم استفاده می کنند که باعث گرم شدن در نتیجه

نگرفتن ترمز می شود و دلیل دیگر چوب کردن ترمز روغنی شدن لنت است .

## علائم تمام شدن لنت

۱-خوب نگرفتن ترمز ۲- ایجاد صدا در هنگام ترمز (به پرچ رسیدن )

دلیل داغ کردن کاسه چرخ : ۱- استفاده زیاد از ترمز ۲- گریپاژ کردن پیستون

سیلندر ترمز چرخ ۳- شکسته بودن فنر کفشک ترمز ۴- کشیده بودن ترمز دستی

قطعات ترمز بادی : ۱-کمپرسور ۲- رگلاتور ۳- سوپاپ اطمینان منبع ۴-منبع باد

۵- هواکش ۶-سوپاپ ترمز ۷-بوستر ترمز ۸- شیر تخلیه منبع ۹-اهرم تنظیم

ترمز و چرخ

تخلیه آب تانک باد در ترمزهای بادی : بخار موجود در تانک تبدیل به آب شده و در هوای سرد یخ می زند و هم چنین وجود آب باعث زنگ و یخ زدن لوله ها و بعضی از قطعات ترمز می گردد بنابراین مخصوصاً در زمستان هر روز قبل از روشن کردن موتور با کشیدن شیر تخلیه آب داخل تانک را خارج نمائید .

### تاریخچه سیستم ABS

در ابتدای دهه ۱۹۷۰ کمپانی دایملر بنز ، گروهی از مهندسين و کارشناسان خود را مامور بررسی و آزمایش سیستمی نمود که از سال ۱۹۵۹ پیشنهاد گردیده و بطور قطعی بر روی آن کار شده بود .

گروه مهندسی دایملر بنز برای پیشبرد کار خود با کمپانی تلدیکس وارد عمل شد و مدتها بر روی آن کار شد اما نتیجه مطلوبی نداد و گروه مهندسی مجبور گشتند قرارداد خود را با کمپانی فوق لغو کرده و یک قرارداد جدید با کمپانی بوش ببندند . این گروه پس از ماهها فعالیت موفق گردیدند سیستم ضد بلوکه ترمز (ABS) را در اواسط دهه هفتاد عرضه کنند . بدین ترتیب کمپانی دایملر بنز اولین کمپانی بود که توانست این سیستم را به صورت گسترده در خودروهای خود بکار گیرد.

کمپانیهای بی ام و و تویوتا در ادامه ، فعالیت خود را در این زمینه آغاز کردند . از اواسط دهه هشتاد تعداد بیشتری از کمپانی های سازنده شروع به نصب سیستم ضد بلوکه ترمز نمودند ، مثل کمپانیهای پژو ، رنو ، سیتروئن ، لانچیا و خصوصاً هوندا که موفق گردید سیستم ضد بلوکه پیشرفته تری نسبت به سایر کمپانیها به روی خودروهایش نصب نماید.

سیستمهای اولیه ABS فقط چرخهای عقب را کنترل می کردند ، با این هدف که پایداری خودرو در هنگام عمل ترمزگیری بر روی سطوح لغزنده حفظ شده و خودرو ثبات بیشتری داشته باشد . به تدریج این سیستم پیشرفته تر شد به شکلی که در دهه هشتاد سیستمهای ABS که ترمز چهار چرخ را کنترل میکردند بر روی خودروها نصب گردید.

سیستم ABS امروزه در اکثر تولیدات کمپانیهای بزرگ خودروساز بصورت استاندارد بر روی خودروهای شخصی و کامیونهای سبک نصب می شود و یا در برخی از خودروها بصورت انتخاب برای مشتری قرار داده می شود .

### سیستم ABS چیست؟

ترمزهای معمولی با ایجاد این دو نوع مقاومت باعث توقف و یا کاهش سرعت خودرو می شوند. یک مقاومت ناشی از اصطکاک بین صفحات لنت و دیسک (و یا لنت های کفشکی و کاسه چرخ) و مقاومت دیگر ناشی از اصطکاک بین تایرهای خودرو و سطح جاده می باشد.

عمل ترمزگیری در صورتی با ثبات و کنترل شده انجام می شود که رابطه زیر بین مقاومت ایجاد شده توسط سیستم ترمز و مقاومت ایجاد شده توسط تایرها و سطح جاده برقرار باشد:

مقاومت بین سطح جاده و تایرها < مقاومت سیستم ترمز

با این وصف اگر رابطه قبل عکس شود، چرخها قفل شده و خودرو شروع به سرخوردن می کند:

نیروی اصطکاک بین تایرها و سطح جاده > مقاومت سیستم ترمز

در نتیجه اگر چرخهای جلوی خودرو قفل شوند ، کنترل فرمان خودرو از دست خارج می شود ، و اگر چرخهای عقب قفل شوند ، باعث می شود که خودرو روی جاده سر خورده و دور خود بچرخد .

سیستم ABS ، فشار هیدرولیکی را که به سیلندر چرخها وارد می شود به گونه ای کنترل می کند که از قفل شدن چرخها در روی جاده های لغزنده و یا هنگام ترمزهای شدید جلوگیری شود . همچنین پایداری کنترل فرمان خودرو هنگام ترمز گرفتن حفظ شود .

در یک سیستم ترمز معمولی (بدون سیستم ABS) اگر عمل ترمز گیری در یک جاده لغزنده صورت گیرد ، راننده برای جلوگیری از عدم کنترل خودرو ، می بایست به صورت تلمبه زدن (فشار دادن و رها کردن متناوب پدال ترمز) پدال ترمز را فشار دهد تا خودرو متوقف شود . در خودروهایی که مجهز به سیستم ABS هستند این عمل به طور اتوماتیک انجام می شود ، با این تفاوت که کنترل ترمز در این حالت بسیار دقیقتر و صحیح تر می باشد .

## اصول کارکرد سیستم ABS

وقتی که یک خودرو با سرعت ثابت حرکت می کند ، سرعت حرکت خودرو با سرعت چرخهای آن متناسب است ، به عبارت دیگر لغزش تایرها وجود ندارد . اما وقتی راننده به منظور کم کردن سرعت خودرو ، بر روی پدال ترمز فشار می آورد ، سرعت چرخها به تدریج کم شده و تناسب چرخها با بدنه خودرو نیز از بین می رود ، باید توجه داشت که بدنه خودرو به سبب نیروی اینرسی تمایل به حرکت دارد ، در این حالت یک لغزش کوچک بین چرخها و سطح جاده ایجاد می شود .

اختلاف بین سرعت بدنه خودرو و سرعت چرخها توسط نرخ لغزش شناخته می شود . نرخ لغزش توسط عبارت زیر محاسبه می گردد :

سرعت چرخ - سرعت خودرو

$$\text{نرخ لغزش} = \frac{\text{سرعت چرخ} - \text{سرعت خودرو}}{\text{سرعت خودرو}} * 100\%$$

سرعت خودرو

نرخ لغزش حالتی را نشان می دهد که چرخ به طور آزاد حرکت کرده و با هیچ نوع مقاومتی مواجه نیست . همچنین نرخ لغزش ۱۰٪ نیز مبین است که چرخ کاملاً قفل شده است و تایر کاملاً بر روی جاده می لغزد .

وقتی اختلاف بین سرعت چرخ و سرعت خودرو زیاد می شود ، لغزش بین تایر و سطح جاده زیاد شده و این خود باعث ایجاد اصطکاک شده که نیروی ترمزی را تولید می کند و نهایتاً سرعت خودرو کم می شود .

نیروی ترمزی ضرور تا با نرخ لغزش همیشه مرتبط نیست ، اما بیشترین مقدار نیروی ترمزی اتفاق می افتد که نرخ لغزش بین ۱۰٪ تا ۳۰٪ شود و نیروی ترمزی در نرخ لغزش بالاتر از ۳۰٪ به تدریج کاهش می یابد ، بنابراین به منظور در اختیار داشتن ماکزیمم نیروی ترمزی در تمام مواقع ، همواره لازم است که نرخ لغزش بین ۱۰٪ تا ۳۰٪ قرار داشته باشد .

به علاوه لازم است که پایداری خودرو در بیشترین سطح خود در حالت ترمزگیری حفظ گردد . به این منظور نرخ لغزش در حد ۱۰٪ - ۳۰٪ برای ایجاد بیشترین کارایی ترمز بدون توجه به وضعیت سطح جاده قرار داشته ، ضمن اینکه



پایداری فرمان پذیری خودرو در این حالت حفظ شده و مشکلی برای آن به وجود نخواهد آمد .

توجه :

۱- در جاده هایی با سطح لغزنده که ضریب اصطکاک ( $\mu$ ) پایینی دارند ، فاصله ترمزگیری در مقایسه با سطوح جاده با ضریب اصطکاک بالا ، افزایش می یابد . حتی در صورت فعال بودن سیستم ترمز ABS ، به همین دلیل با وجود سیستم ترمز ضد قفل ، اکیداً توصیه می شود که بر روی جاده های لغزنده با سرعت پایین رانندگی شود .

۲- در جاده های شنی ، یخی و یا پوشیده از برف که سطح جاده به شدت لغزنده می باشد ، وجود سیستم ABS باعث می شود که فاصله ترمزگیری نسبت به ترمز عادی بیشتر گردد . (به نمودار قبل توجه شود .)

### عملکرد کلی سیستم ABS

- سنسورهای سرعت با تشخیص سرعت چرخش چرخها ، اطلاعات مربوطه را به صورت سیگنال به ECU مربوط به ترمز ABS ارسال می نمایند

- ECU وضعیت چرخها را (با محاسباتی که اطلاعات اولیه آن را سرعت خودرو و تغییرات سرعت چرخشی چرخها تشکیل میدهد) به دست می آورد.
- در وضعیت ترمزگیری شدید ، ECU به گونه ای به فعال کننده سیستم فرمان می دهد که فشار بهینه را بر هر کدام از ترمزها اعمال نماید .
- واحدهای کنترل فشار هیدرولیک ترمز براساس فرمانی که از ECU می گیرد ، فشار هیدرولیک را کاهش یا افزایش داده و یا فشار هیدرولیک را براساس نیاز ثابت نگه می دارد ، تا اینکه نرخ لغزش مورد نیاز (۳۰٪ - ۱۰٪) برای جلوگیری از قفل شدن چرخها ایجاد شود .

### سنسورهای سرعت چرخ

سنسورهای سرعت چرخ های عقب و جلو شامل یک آهنربای دائم ، کوئل و یک هسته می باشند . محل نصب سنسورهای سرعت و نیز روتور سنسور همانند تعداد دنده های روتور سنسور بسته به مدل های مختلف خودرو متفاوت است .

### عملکرد سنسور سرعت چرخ

دنده هایی که دور تا دور روتور قرار گرفته اند ، هنگام چرخش روتور یک ولتاژ AC را که فرکانس آن با سرعت چرخشی روتور متناسب است ، تولید می کنند .

این ولتاژ AC در ECU برای دریافت اطلاعات مورد نیاز سرعت چرخها مورد

استفاده قرار می گیرد .

### سنسور شتاب

استفاده از سنسور شتاب ECU سیستم ABS را قادر می سازد تا مقدار شتاب

منفی خودرو (شتاب هنگام توقف یا کم شدن سرعت) را اندازه گیری کرده و

بدین ترتیب از شرایط و وضعیت سطح جاده بهتر مطلع شود ، در نتیجه دقت

ترمزگیری برای جلوگیری از قفل شدن چرخها افزایش می یابد . به سنسور

شتاب ، سنسور G نیز گفته می شود .

### ساختار سنسور شتاب

سنسور شتاب از دو دیود نوری ، یک صفحه شکاف دار و یک مدار تبدیل

سیگنال تشکیل شده است . سنسور شتاب نرخ شتاب خودرو را حس کرده و آن

را به صورت سیگنال به ECU میفرستد .

ECU با استفاده از این سیگنال ها وضعیت و مشخصات دقیقتر سطح جاده را

برای تصمیم گیری مناسب تر به دست می آورد .

در بعضی از خودروها ، شتاب جانبی خودرو نیز تشخیص داده شده تا مشخص

گردد آیا خودرو در سر پیچ جاده در حال گردش است یا خیر .

در حین گردش ، چرخهای داخلی (نزدیک به مرکز گردش) تمایل به هرز

چرخیدن داشته در حالیکه چرخهای داخلی به سبب نیروی جانب مرکز ، محکم

به سطح جاده فشرده می شوند ، به عبارت دیگر ، چرخهای داخلی در حین

گردش خودرو براحتی قابل قفل شدن بوده ، در حالیکه چرخهای خروجی در

برابر قفل شده مقاوم میباشند .

در سیستم کنترل شتاب جانبی ، پس از تعیین اینکه خودرو در حال گردش است

یا خیر ، فشار هیدرولیک وارد بر چرخ عقب و خارجی مسیر گردش نسبت به

چرخ داخلی افزایش پیدا می کند .

یک سنسور ترانزیستوری نوری (مشابه آنچه در قبل توضیح داده شده) بصورت

جانبی نصب شده است ، که شتاب جانبی را تعیین می کند .

سنسور دیگری که برای تعیین شتاب جانبی کاربرد دارد ، سنسور نوع نیمه هادی

می باشد . مزیتی که این نوع سنسور نسبت به سنسور ترانزیستوری نوری دارد

جهت خرید فایل word به سایت [www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com) مراجعه کنید

یا با شماره های ۰۹۳۶۶۰۲۷۴۱۷ و ۰۹۳۶۶۴۰۶۸۵۷ و ۰۶۶۴۱۲۶۰-۰۵۱۱ تماس حاصل نمایید

۷۷۰

این است که با یک واحد از این نوع سنسور شتاب سنج ، هم شتاب منفی خطی

خودرو و هم شتاب جانبی تشخیص داده می شود .

[www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com)  
[www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com)  
[www.kandoo.cn.com](http://www.kandoo.cn.com)