

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 presiunii 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.TA1.100-00</u>	CARACTERISTICI SI PUNCTE PARTICULARE	<u>OLTCIT</u>
		ALE MOTORULUI	<u>TA1</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

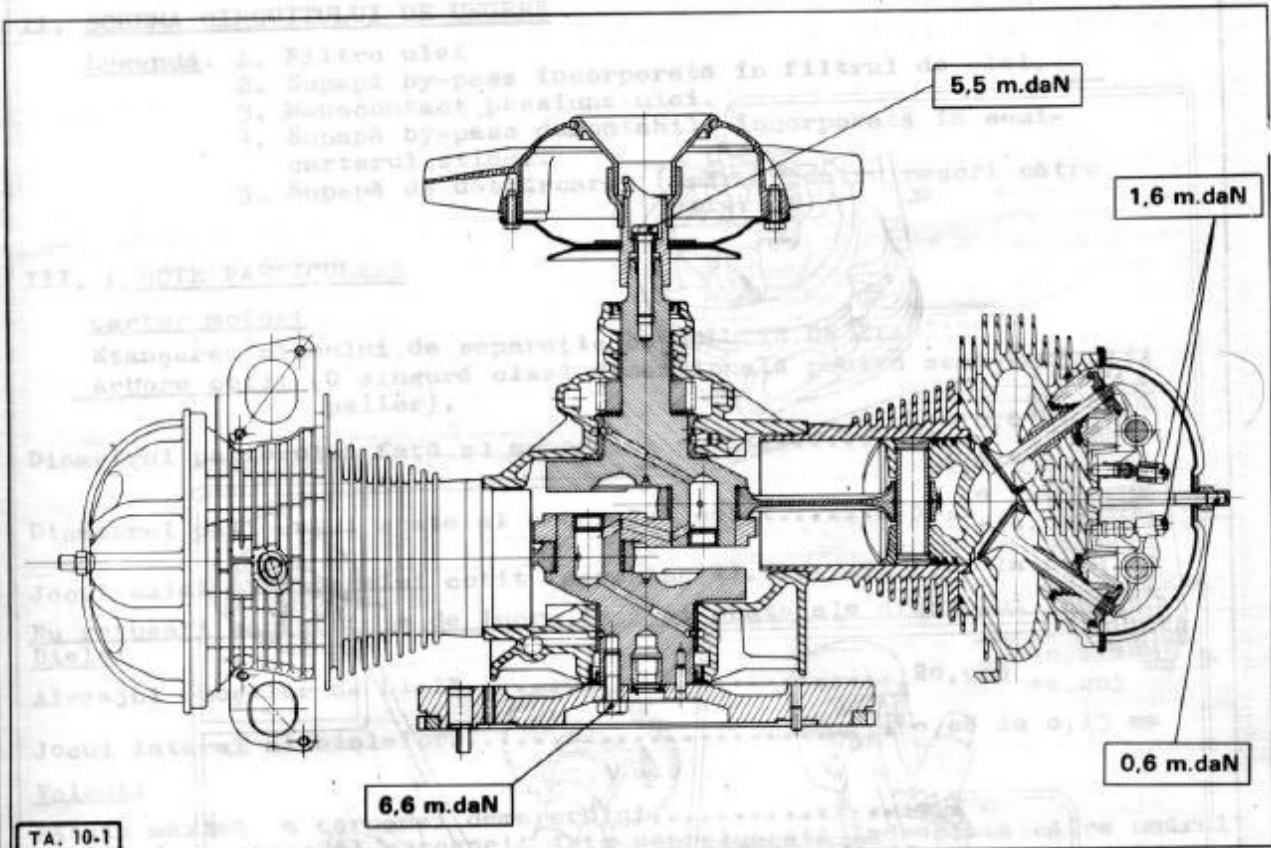
Distribuție:

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

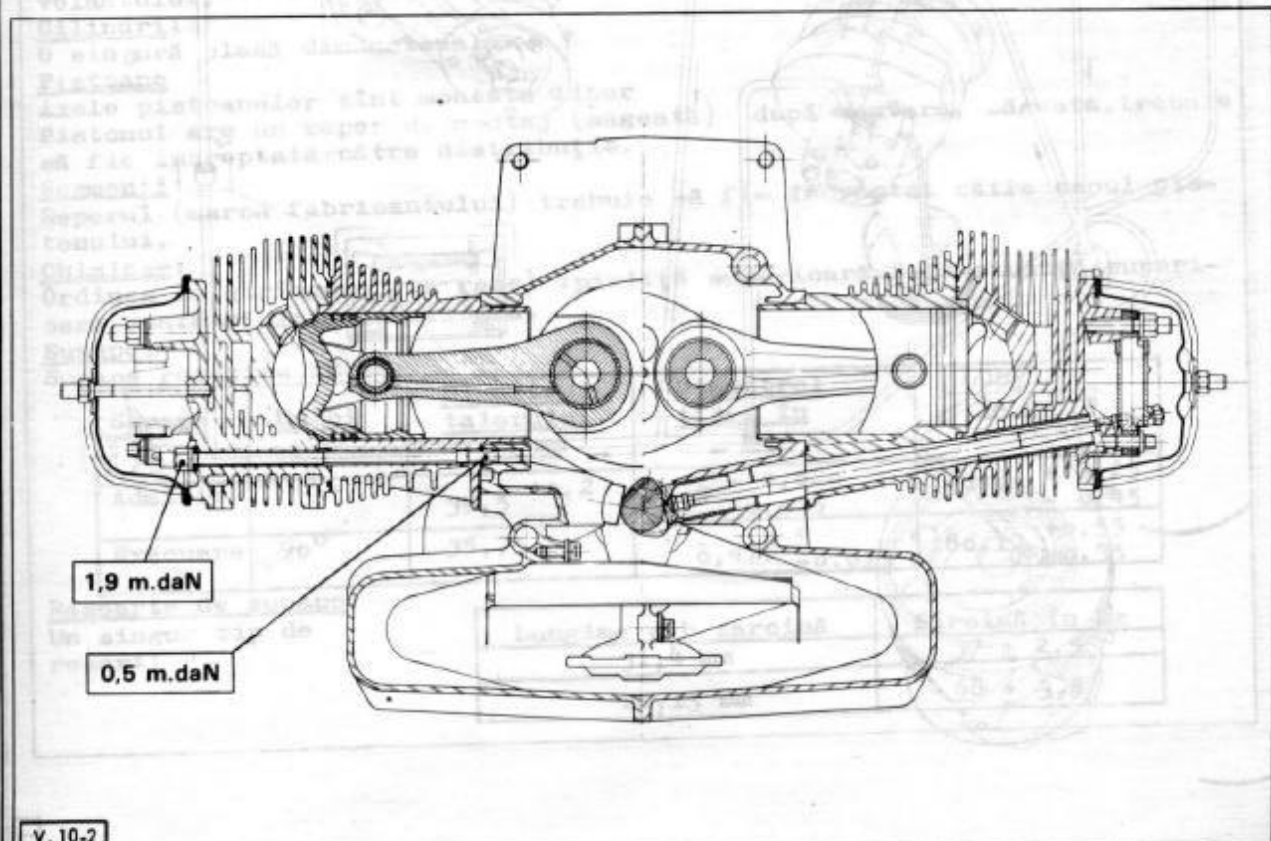
Cupluri de strângere:

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



TA. 10-1



V. 10-2

I. CARACTERISTICI GENERALE

Model

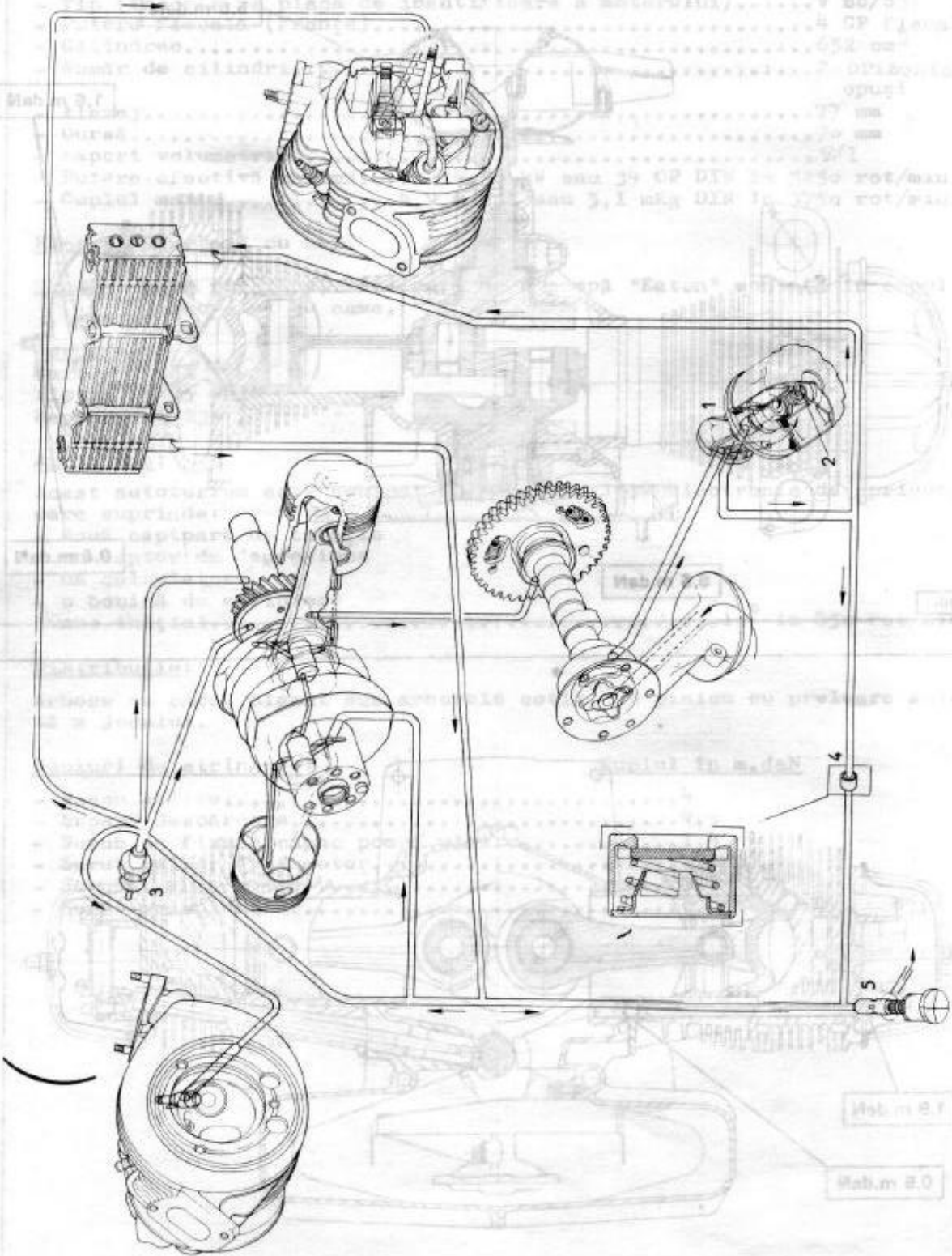
Tip (dupa placa de identificare a motorului)..... V 60/50
 Cilindree..... 4 CP (fixate)
 Caudr de cilindree..... 652 mm
 Diametru..... 77 mm
 Dura..... 77 mm
 Capacit volumetric..... 37 l
 Putere motor..... 34 CP DIN la 1500 rot/min.
 Capacit motor..... 3,1 mkg DIN la 1500 rot/min.

Tab. m 2.7

Tab. m 3.0

Tab. m 2.7

Tab. m 2.0



<u>OLT CIT</u>	CARACTERISTICI SI PUNCTE PARTICULARE	<u>Op.no.TAI-100-00</u>	5
<u>TAI</u>	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 ETANȘARE

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

Diametrul palierului față al arborelui cotit..... $30 - 0,045$ mm
 $+ 0,060$

Diametrul palierului spate al arborelui cotit..... $57,5^0$ mm
 $+ 0,015$

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..... $20,085 - 0,011$ mm
 $+ 0,005$

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 țipi 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	OLTGIT
		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 (neregabil)..... 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 $-10^{\circ}C$):..... 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
- Intre minimul și maximul jojei..... 1 litru
- Presiunea uleiului la $80^{\circ}C$ 5,5 la 6,5 bari la 6000 rot/min
- Tararea mancontactului..... 0,5 la 0,8 bari

Radiator ulei:

- 6 elemente (aluminu).

Pompă ulei:

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

Tip	Dimensiuni	Dimensiuni	Dimensiuni	Dimensiuni
1	10,00	10,00	10,00	10,00
2	10,00	10,00	10,00	10,00
3	10,00	10,00	10,00	10,00

Tip	Dimensiuni
1	10,00
2	10,00

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:

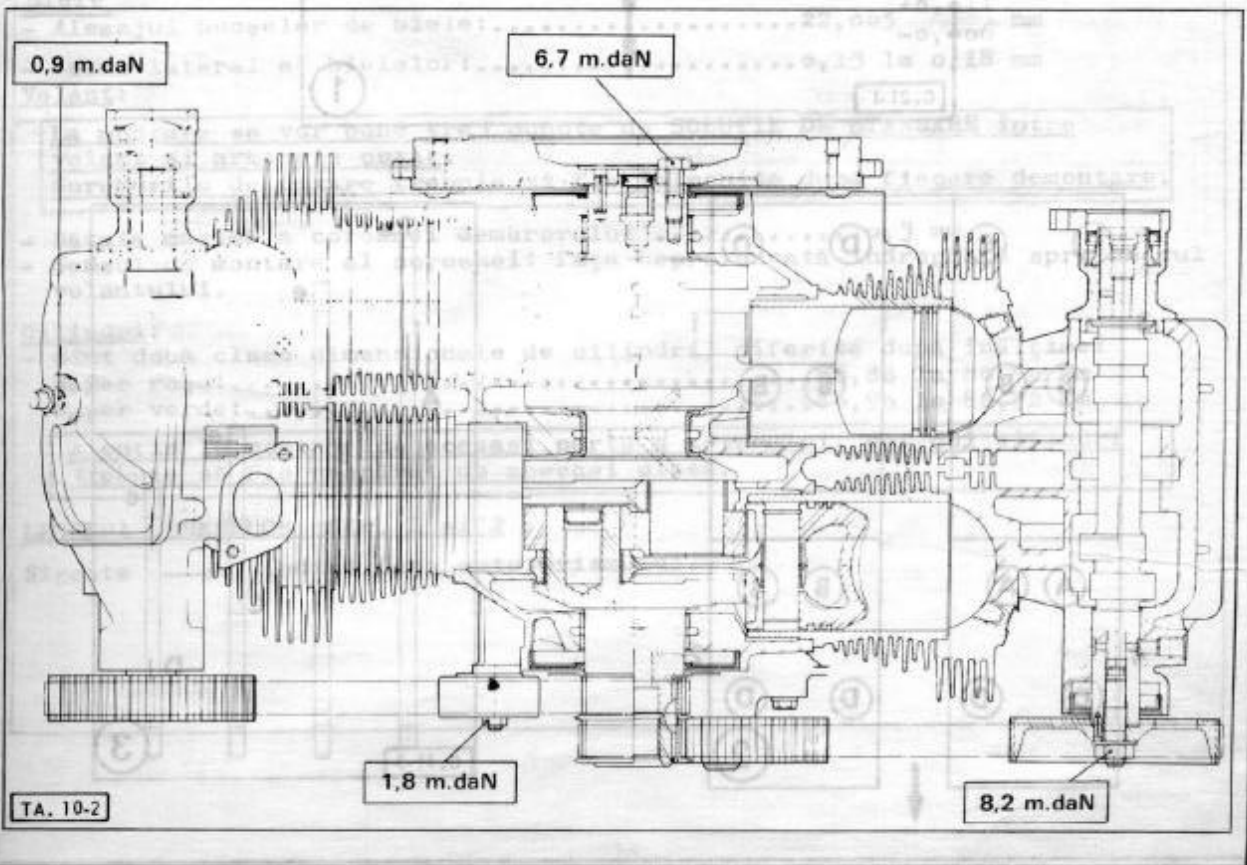
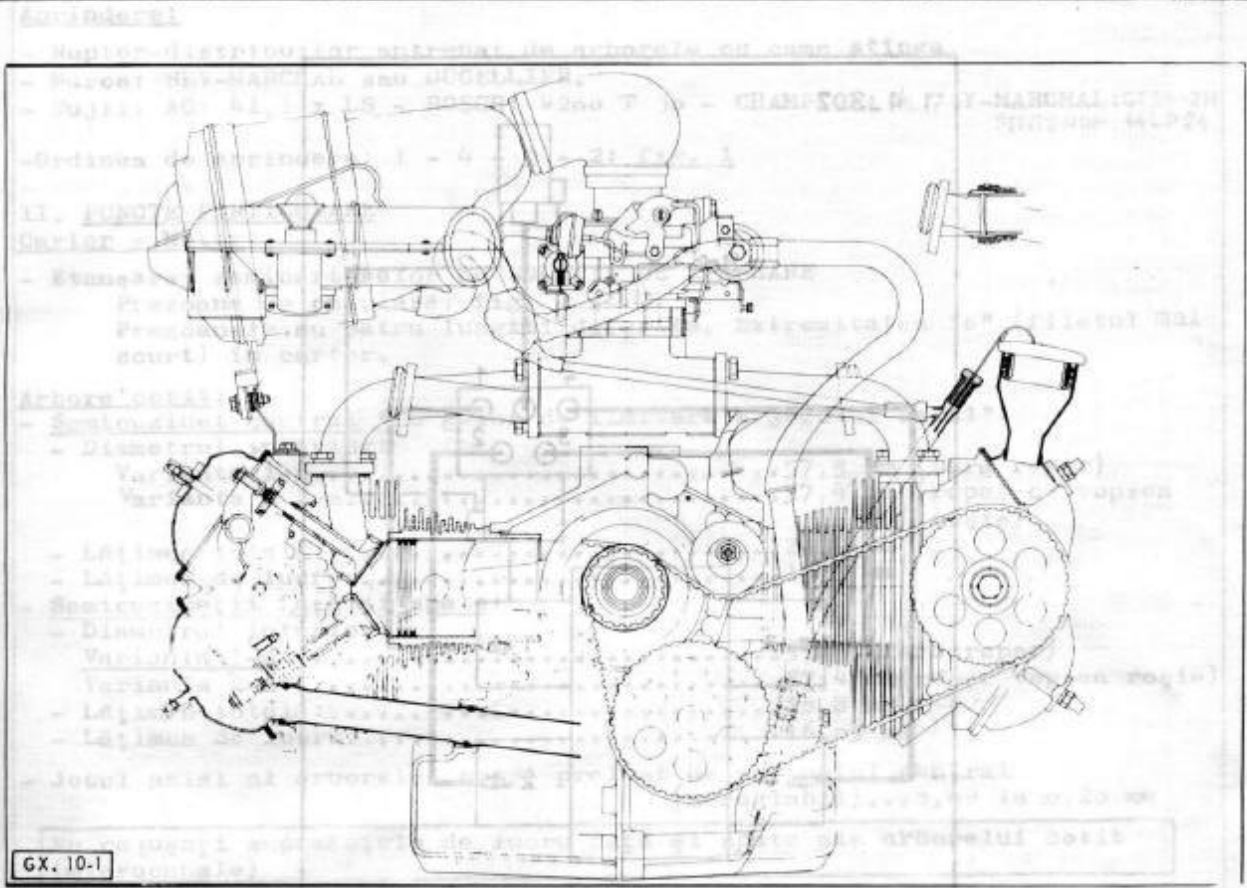
- Pompă de benzină mecanică comandată prin excentric în capul arborelui cu came dreapta.
- Carburator dublu corp, în trepte, SOLEX 28 CIC 4 reper: CIT 234.
- Filtrul de aer uscat, cu cartuș filtrant.
- Reglarea temperaturii aerului la admisie prin clapetă termostatică.
- Carburant utilizat: benzină Premium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

Distribuție:

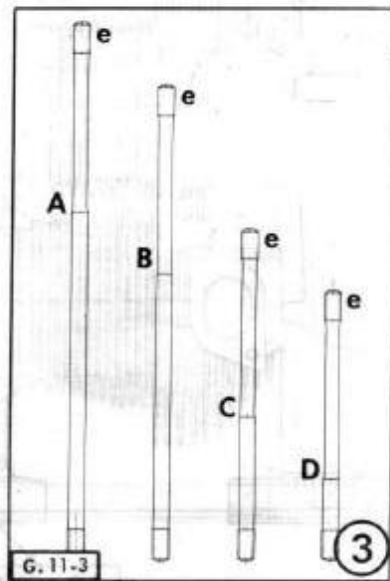
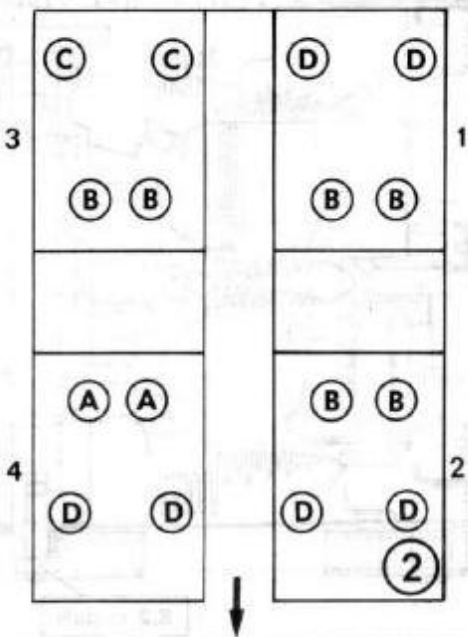
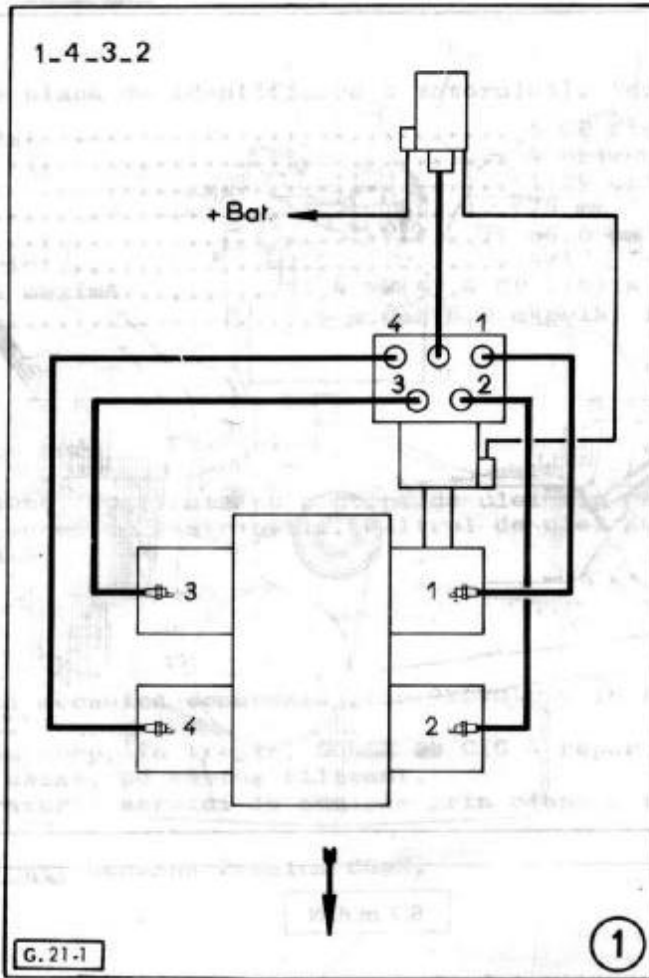
- Un arbore cu came în capul fiecărui grup de doi cilindri.
- Arborii cu came sînt antrenați prin două curele de distribuție (cu întindere reglabilă).



	CARACTERISTICI ȘI PUNCTE PARTICULARE	Op. no. TA2.100-00	3
TA2 OLTCIT TA2	CARACTERISTICI ȘI PUNCTE PARTICULARE ALE MOTORULUI	Op. no. TA2.100-00	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-distribuator antrenat de arborele cu came stînga.
- Marca: SEV-MARCHAL sau DUCELLIER.
- Bujii: AC: 41,1 x LS - BOSCH: W200 T 30 - CHAMPION: N 7 Y-MARCHAL:GT34-2H
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
- Semicuzineții 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 reușați 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: față 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

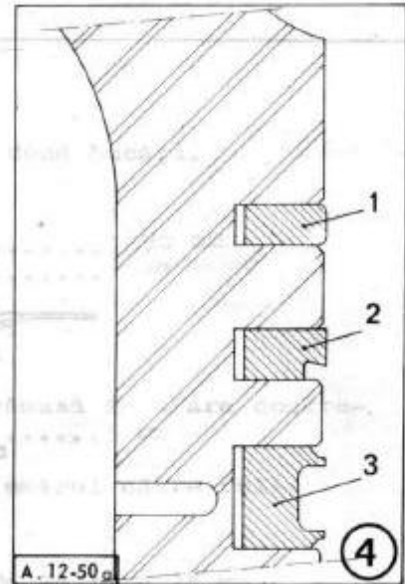
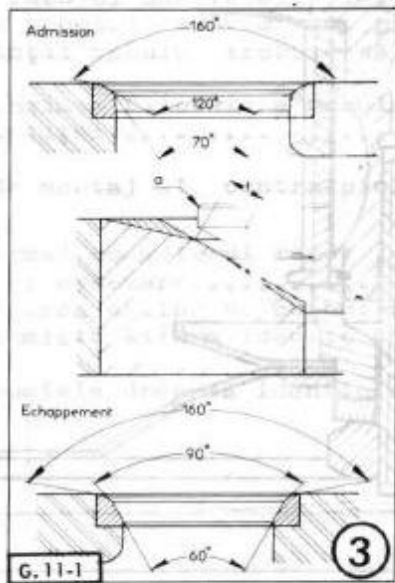
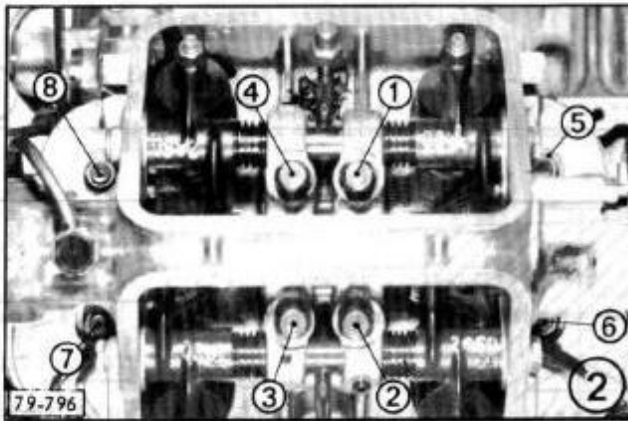
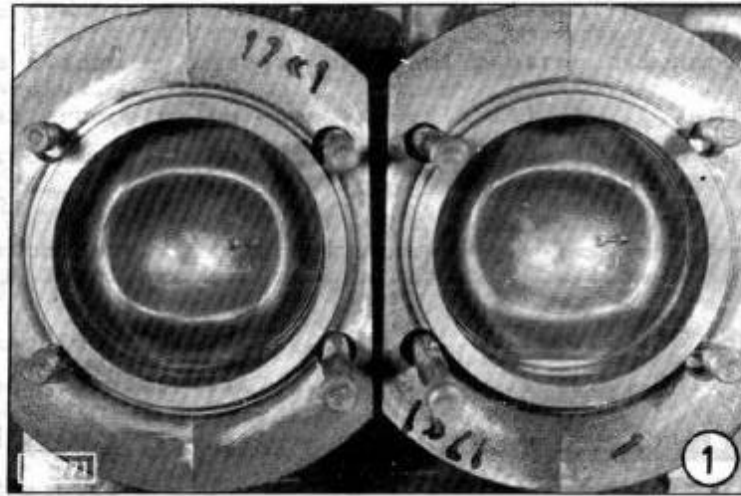
Lungimea sub sarcină (mm)	Sarcina (kg)	Lungimea sub sarcină (mm)	Sarcina (kg)	Sens de înfășurare
32	25,4 _{+2,5}	24	59,6 _{+ 2}	stînga

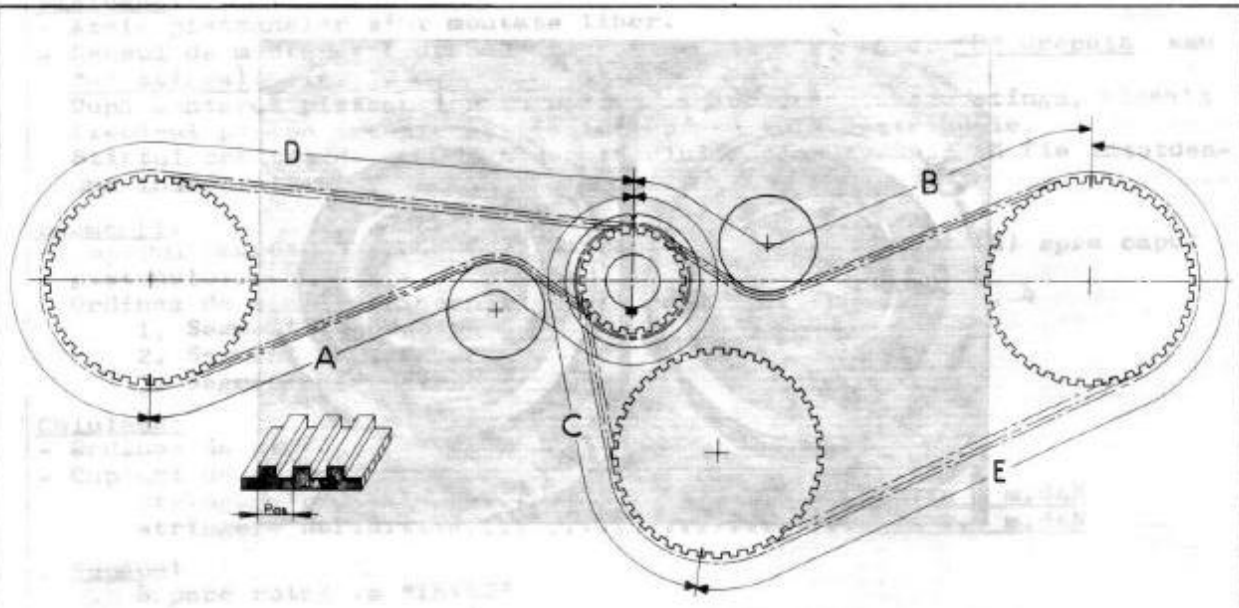
- Scaune de supape: fig. 3

- Lățimea suprafeței de lucru:
 - Admisie:.....1 la 1,4 mm
 - Evacuare:.....1,4 la 1,8 mm

- Ghiduri de supape:

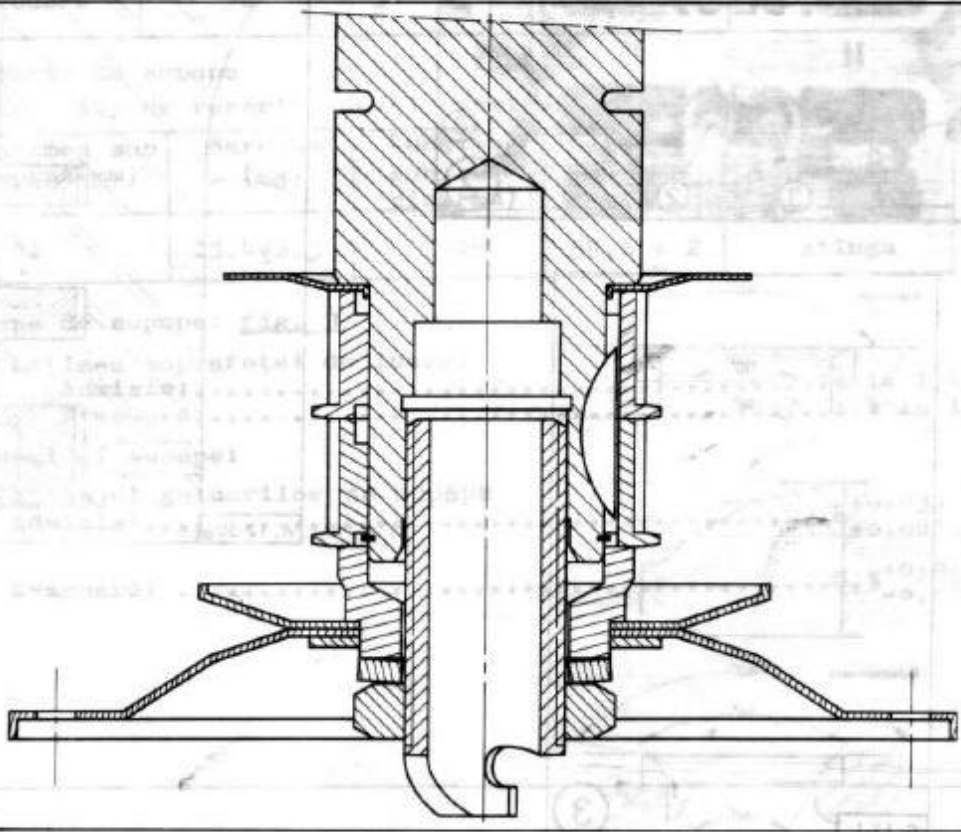
- Alezajul ghidurilor de supape
 - Admisie:.....8^{+0,030}
+0,005 mm
 - Evacuare:.....8,5^{+0,015}
-0,010





G. 10-14a

1



G. 12-11

2

<u>OLTICIT</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 stînga se găsește cuplajul pentru acționarea ruptor-distribuitorului.
 - Jocul axial al arborelui cu came (nereglabil).....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:..... $4^{\circ} 10' + 1^{\circ} 30'$
- Intîrzierea 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 stînga:

- 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 palete:..... 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 stînga identic cu axul de evacuare dreapta.....fără reper
 - axul admisie dreapta identic cu axul de evacuare stînga.....gaură infundată la mijlocul axului.

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

Circuit de ungere:

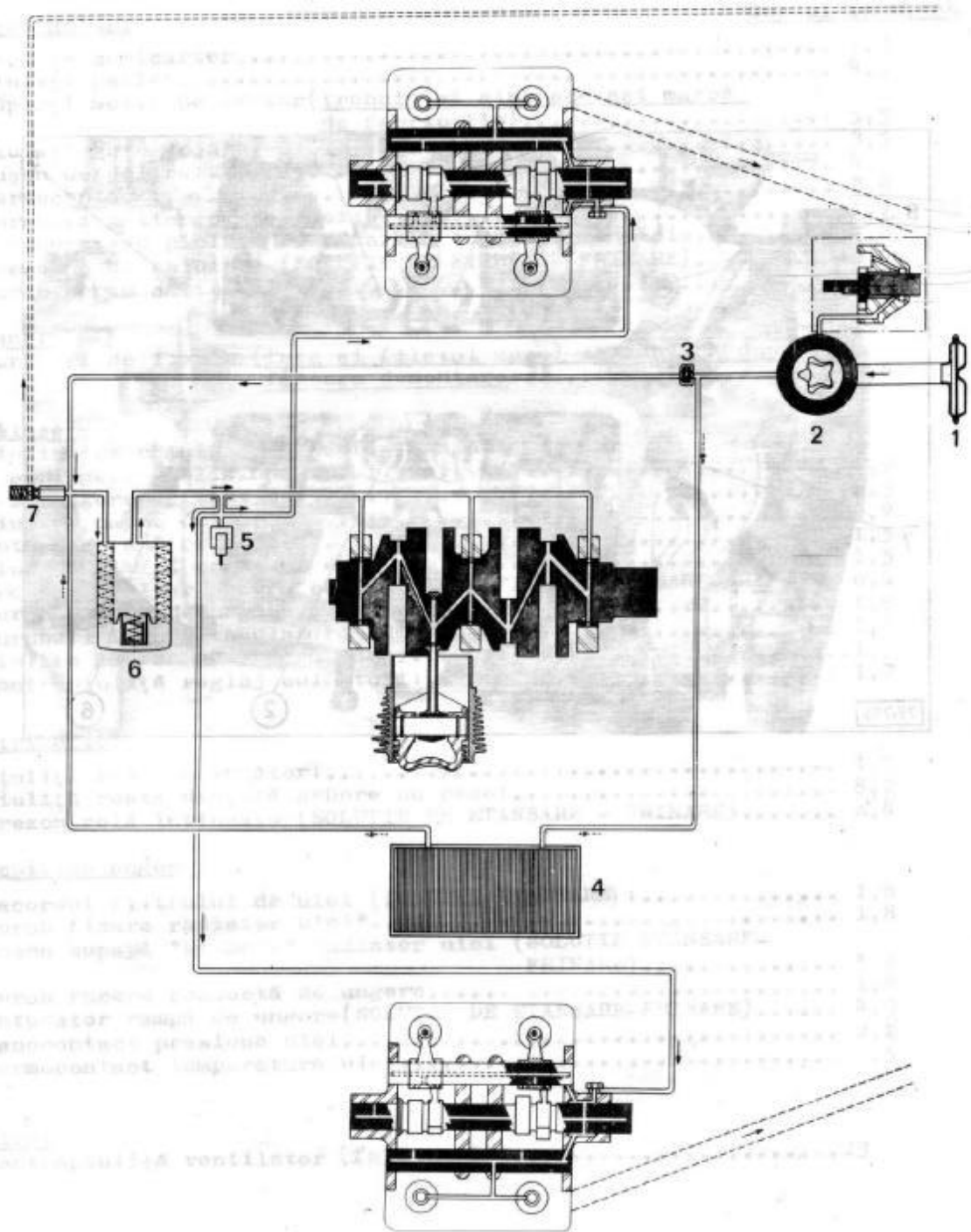
- Calitatea uleiului: Toate anotimpurile..... 15 W 40
Iarna (sub -10°C):..... 10 W 30
- Capacitatea carterului:
 - după demontare:..... 4 litri
 - după golire..... 3,5 litri
 - între minimul și maximul jojei..... 0,5 litri
- Presiunea de ulei la $80^{\circ}\text{C} \pm 5^{\circ}$:
 - la 2000 rot/min:..... 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

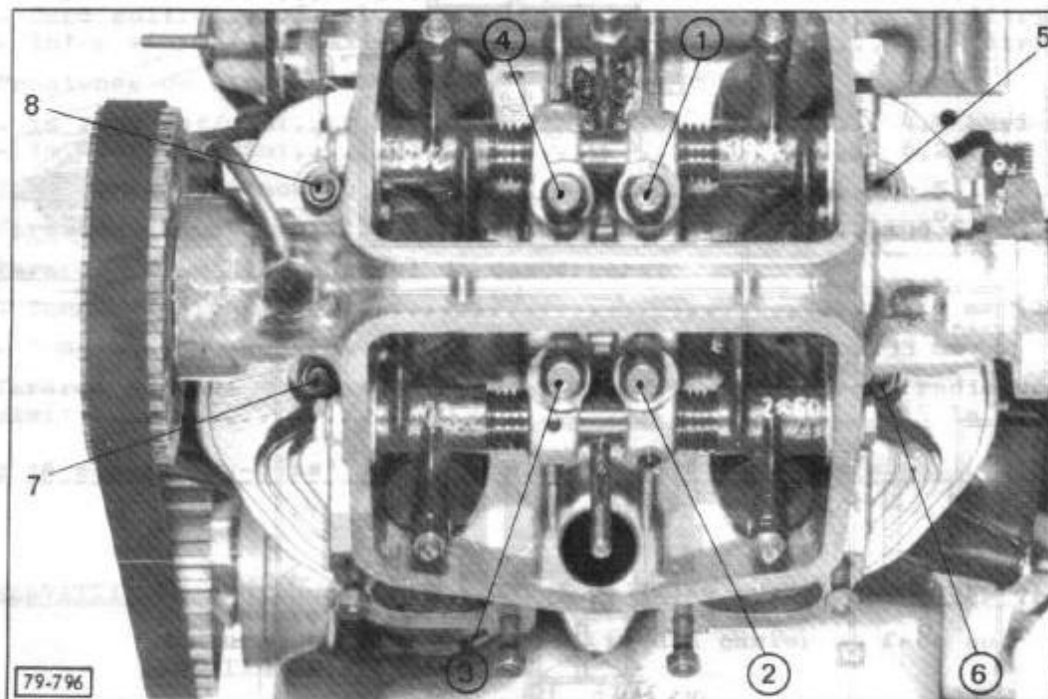
0 altă supapă "By-pass" este încorporată în filtrul de ulei.

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

CUPLURI DE STRINGERE

	<u>Cuplul în m. daN</u>
<u>Carter-motor:</u>	
- Piulițe semicarter.....	1,3
- Piulițe palier.....	4,3
- Suport 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>Volant:</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.TAl.100-3	REPARAREA MOTORULUI	OLTCIT
			TAl

S.D.V.-uri SPECIALE

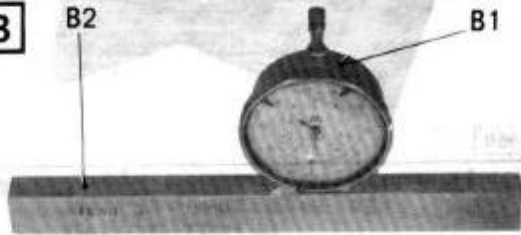
- | | |
|---|---|
| <p>A : Miner de rodat supape</p> | <p>F : Dorn pentru montare bucsă autelubrefiantă în capul arborelui cotit.
Cod: D.00-107</p> |
| <p>B : Ansamblu cuprinzînd:
B 1 : Comparator
B 2 : Riglă supert comparator
Cod: D.10-151</p> | <p>G : Extractor ventilator
Cod: D.10-143</p> |
| <p>C : Extractor bucsă autelubrefiantă din capul arborelui cotit.
Cod: D.00-108 și D.00-601</p> | <p>H : Bucsă montare segmenti \varnothing 77
Cod: D.10-145</p> |
| <p>D : Cheie pentru șurub fixare ax culbutori
Cod: S.10-150</p> | <p>I : Dispozitiv de comprimare researte 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



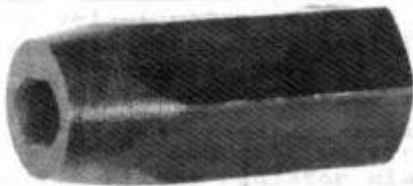
[12608]

C



[76 923]

D



[80.161]

E



[12694]

F



[80 160]

G



78.128

H



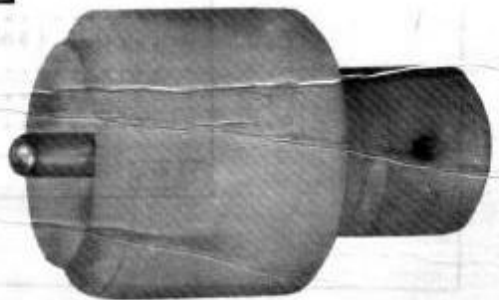
[76 949]

I



14 029

J



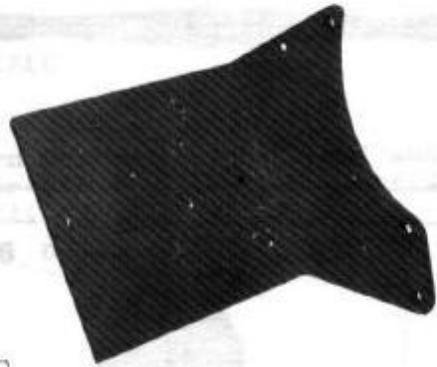
78-45

K



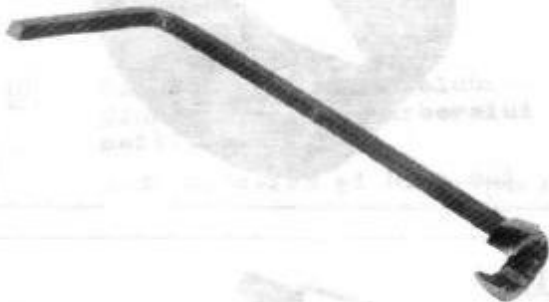
79.924

N



76.960

L



78.44

O



76.962

M



79.966

S.D.V.-uri SPECIALE

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

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

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]**
- Cod: S.00-104
- conductele de răcire (9)
- colectorul de aer (3)

Se demontează: fig. ③

- gura de umplere ulei (reniflard) (11)
- ghidul jojei de ulei (10)
- radiatorul de ulei (12), cheie **[L]**
- Cod: S.10-144
- pompa de benzină (13) și tija de acționare
- mancontactul presiunii de ulei și conducta (14) de ungere care merge spre chiulasa.

Se demontează: fig. ④

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

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

Demontarea pistoanelor: fig. ⑤

Se demontează o siguranță a axului piston.

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

Cod: D.00-106

Se demontează:

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

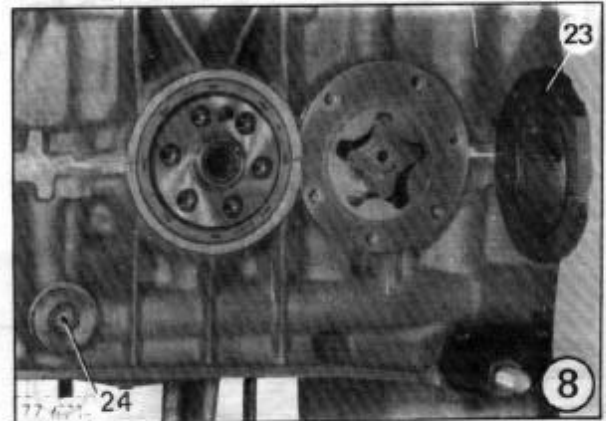
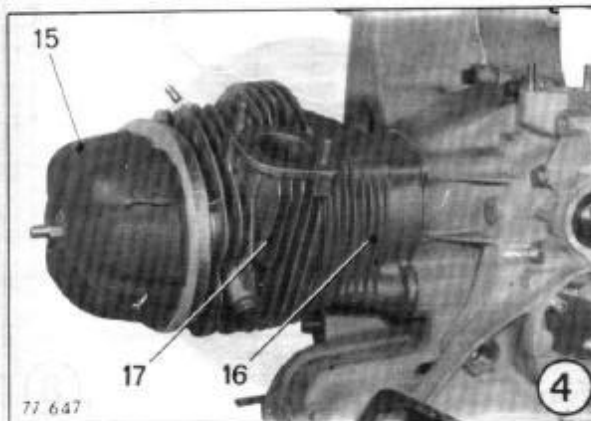
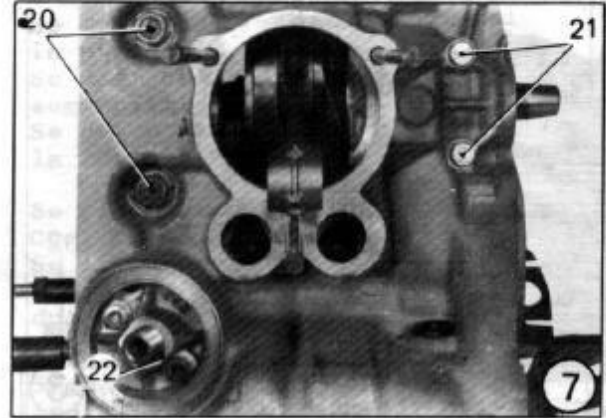
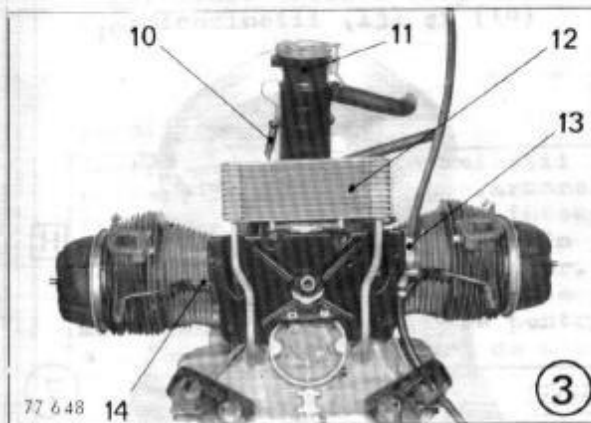
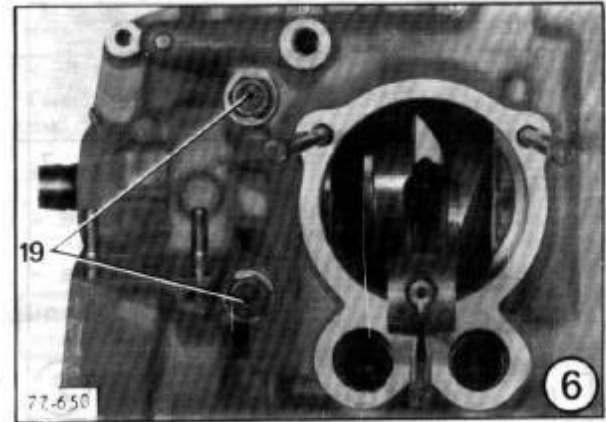
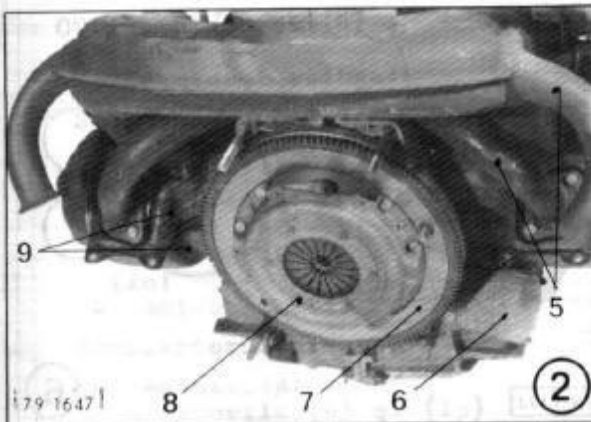
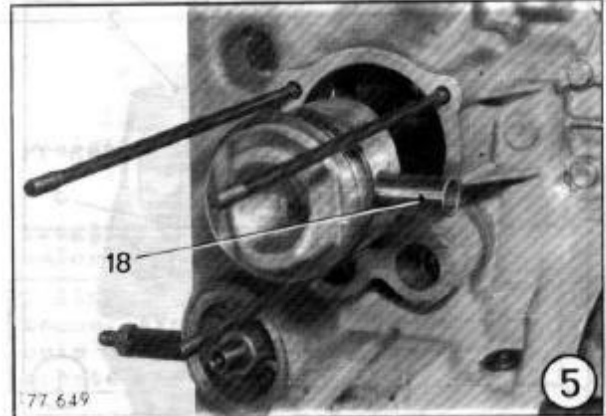
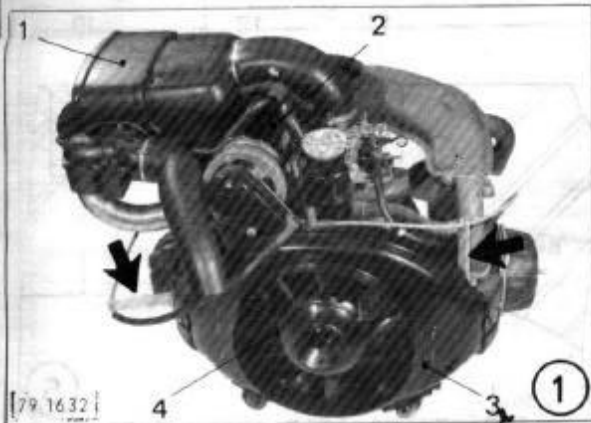
In partea dreaptă: fig. ⑦
- șuruburile (20) și (21)
- suportul (22) al filtrului de ulei

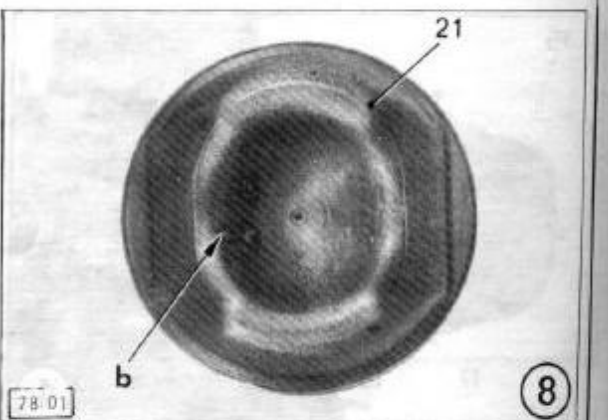
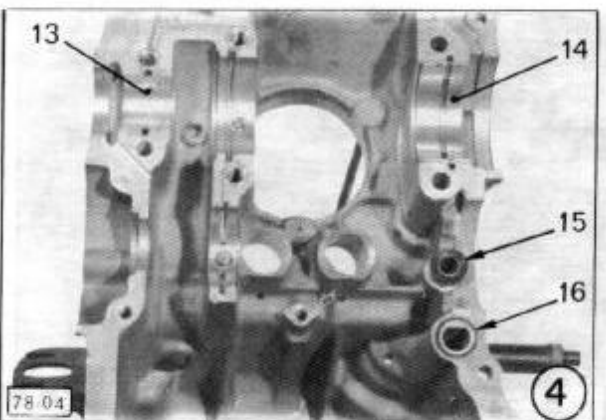
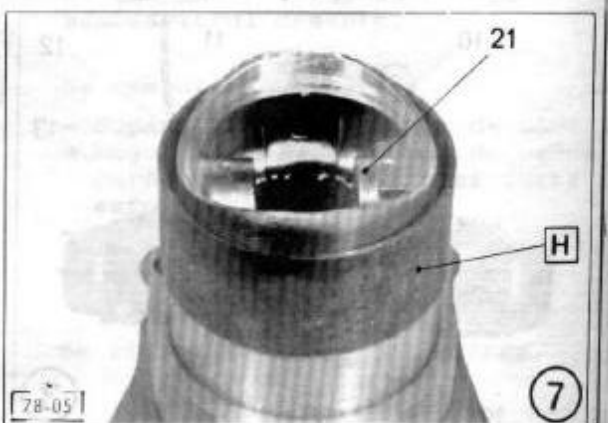
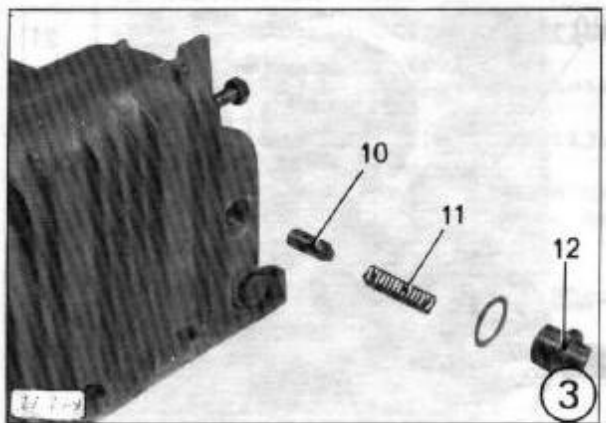
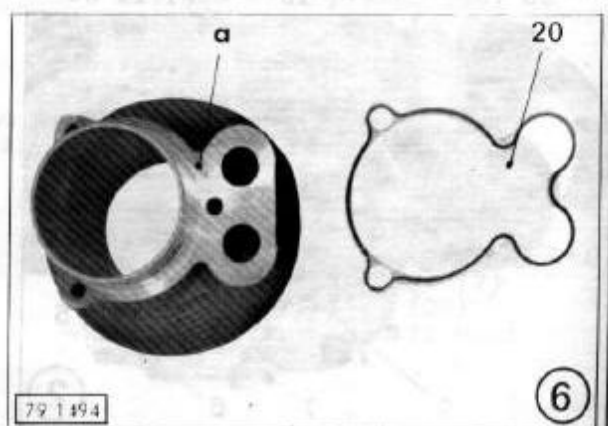
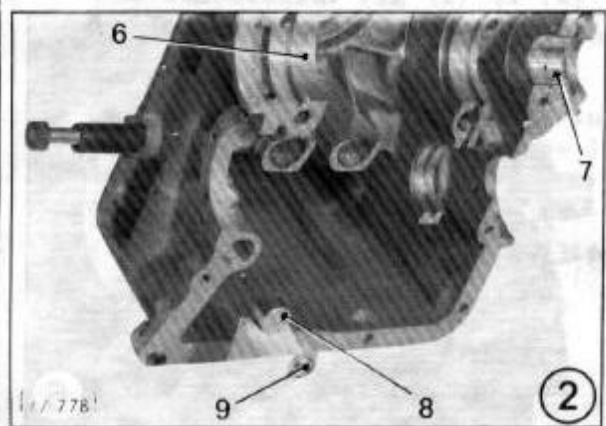
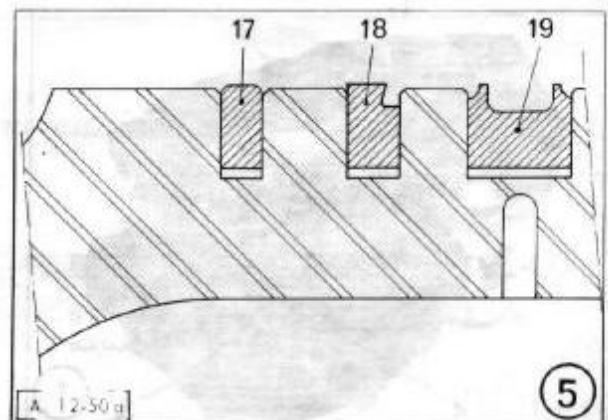
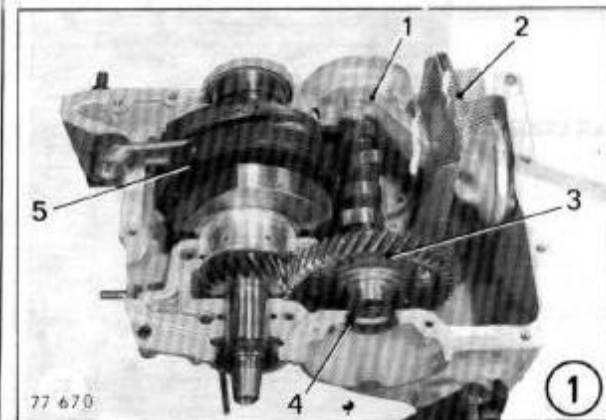
Se înclină motorul cu 90° pe semicarterul dreapta.

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 ridică semicarterul stînga.





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.

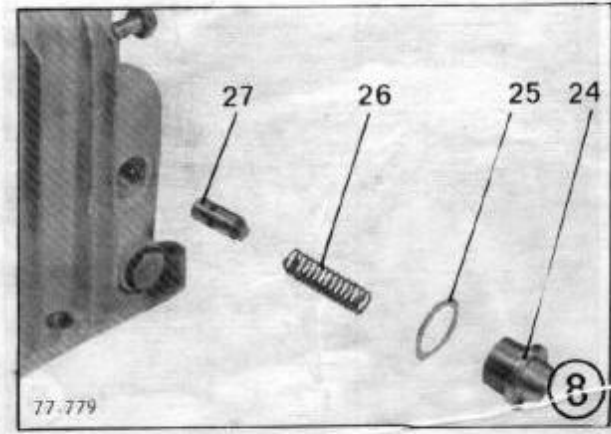
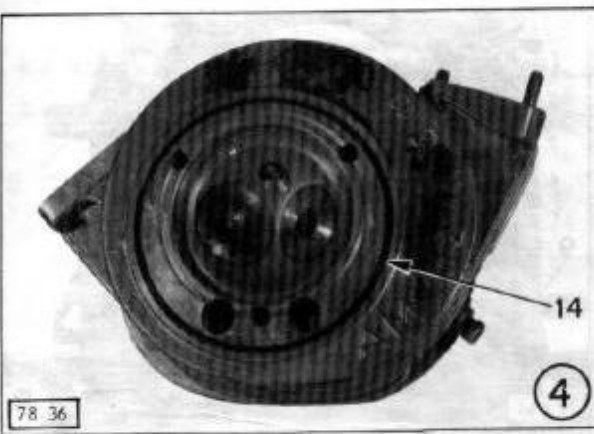
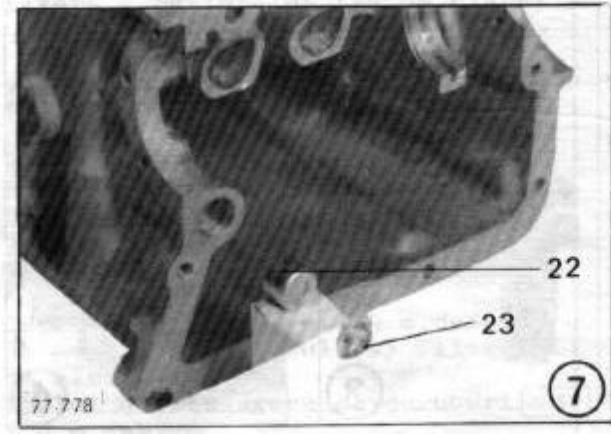
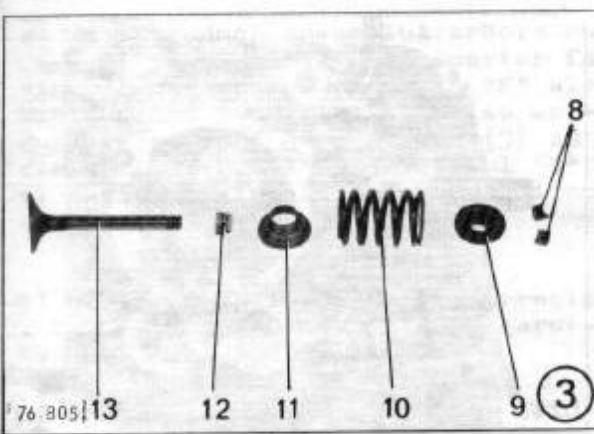
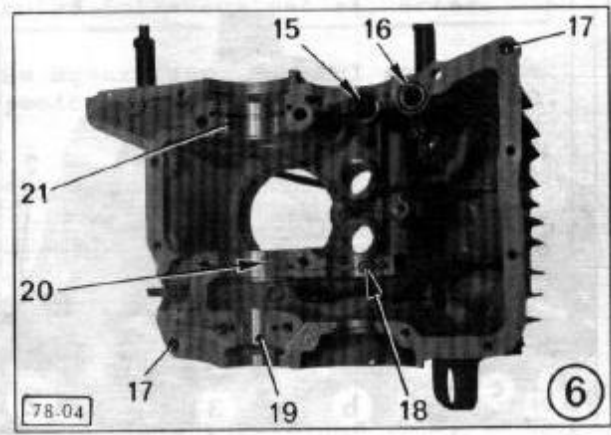
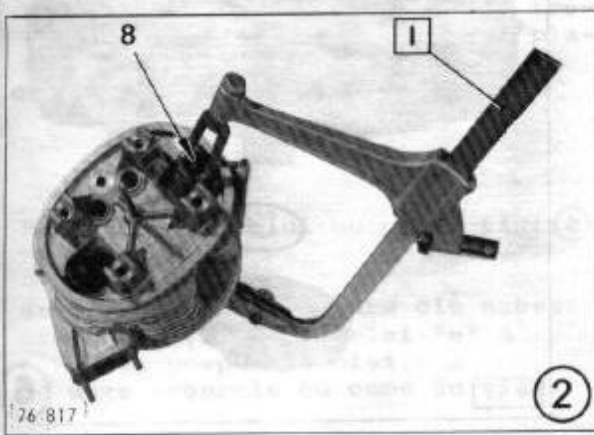
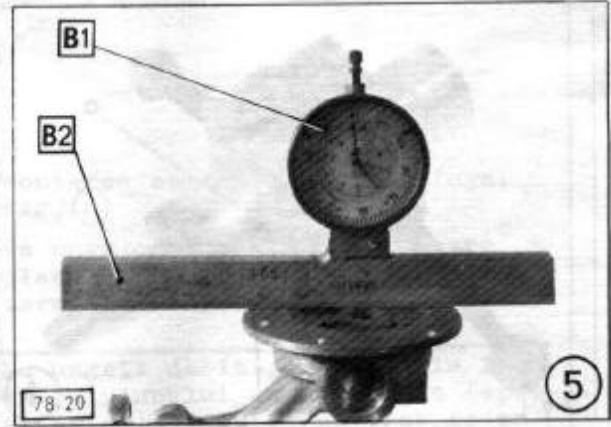
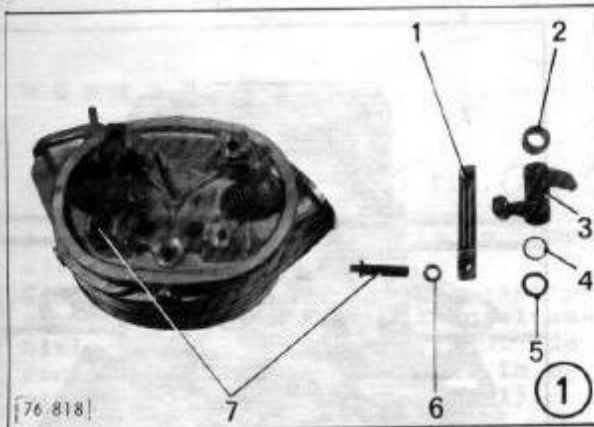
Se plasează bucușă H

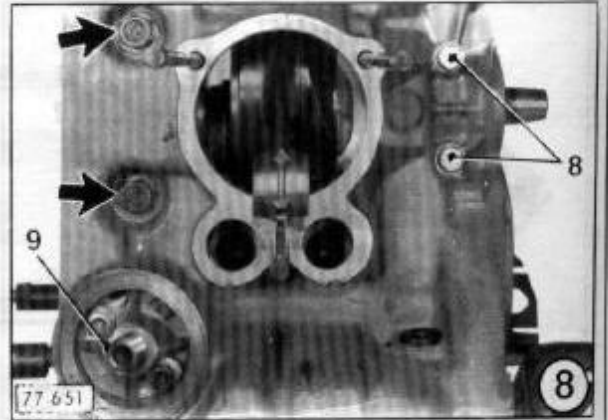
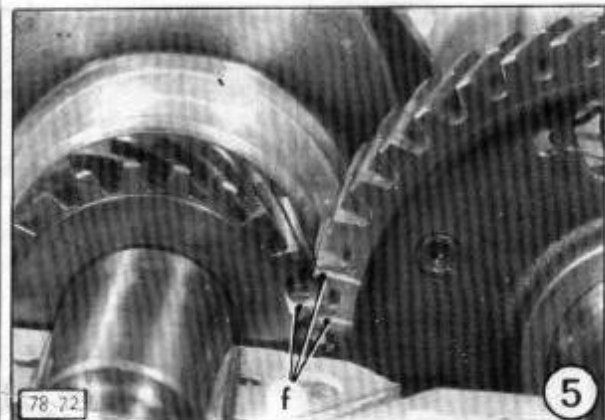
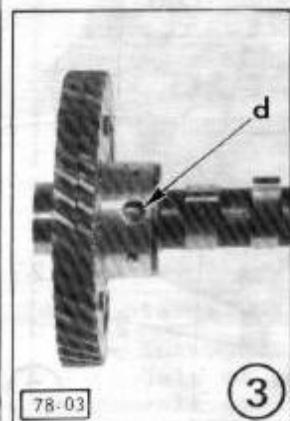
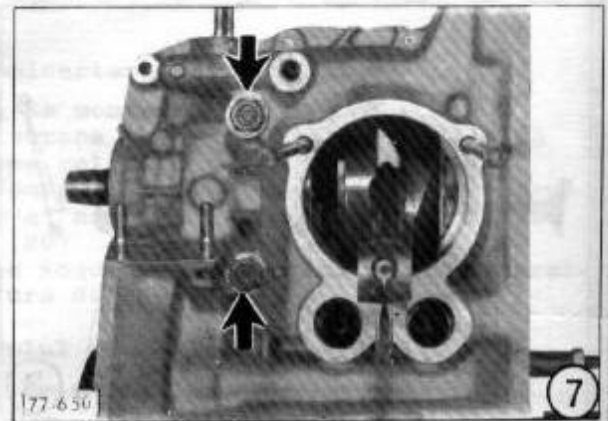
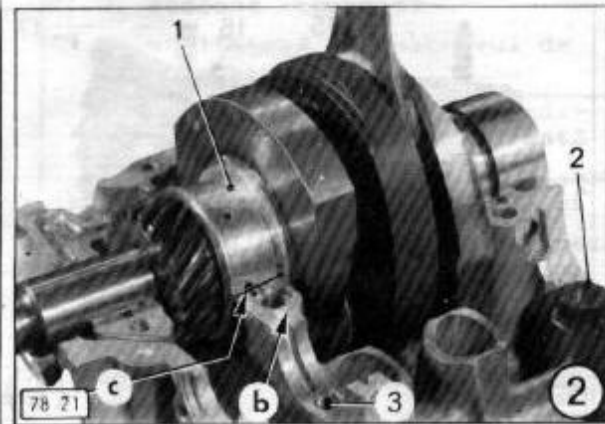
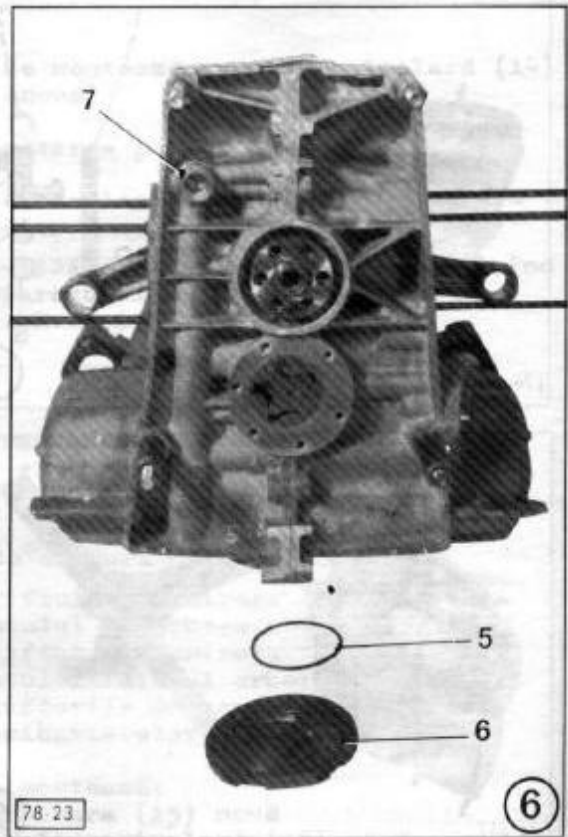
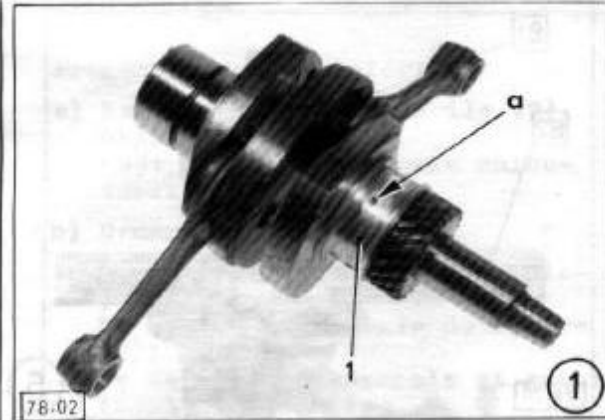
Cod: D.10-145 pe baza cilindrului. Se introduce pistonul (21) prin bucușă în cilindru (Nu se va introduce decît partea pistonului cu segmenti).

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".

10	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</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 5px 0;"> <p>Se va curăța cu grijă îndepărtându-se toate urmele de pastă de șlefuit.</p> </div> <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</p> <ul style="list-style-type: none"> - talerul inferior (11) - resortul (10) - talerul superior (9) <p>Se comprimă resortul cu dispozitivul I</p> <p>Se introduc semiconurile de oprire (8).</p> <p>e) Montarea culbutorilor: fig. ①</p> <p>Se introduce pe fiecare axă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rondela de sprijin (5) - rondela elastică (4) - culbutorul (3) complet - bucașa distanțieră (2) <p>Se montează acest ansamblu pe chiulasă.</p> <p>Se înșurubează șurubul (7) cu rondela de alamă (6).</p> <p>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</p> <p>Se controlează jocul axial al pini-oanelor.</p> <p>Se utilizează ansamblul B conținând comparatorul B 1 și rigla B 2. Cod: D.10-151</p> <p style="text-align: center;">Joc: 0,10 mm maxim</p> <p>Pregătirea semicarterelor: fig. ⑥ ⑦ și ⑧</p> <p>Semicarterul dreapta:</p> <p>a) Se asigură că s-au montat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>b) Se montează:</p> <ul style="list-style-type: none"> - garnitura (15) nouă - garnitura inelară (16) nouă - semicuzineții (19) și (21) <p>Semicarterul stînga:</p> <p>c) Se montează:</p> <ul style="list-style-type: none"> - supapa by-pass (22) și rondela sa de reținere (23) - supapa de descărcare (27) cu umărul "a" către exterior și resortul său (26) <p>Se înșurubează bușonul (24) cu garnitura de cupru (25).</p> <p>Cuplul de strângere: 4,5 m.daN.</p> <ul style="list-style-type: none"> - semicuzineții





OLT CIT	REPARAREA MOTORULUI	Op.nr.TA.100-3	13
TA 1			

MONTARE

Montarea ambielajului : fig. ① și ②

Se unge 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 reperatele "f" ale pinioanelor 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

Montarea simeringurilor: fig. ① ②

Schimbați obligatoriu simeringurile după fiecare demontare.

a) Montarea simeringului spate(1):
Se unge cu ulei alezajul și exteriorul simeringului.
Se utilizează dispozitivul **J**
Cod: D.10-146 pentru presare.

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.

c) Se montează garnitura(3) nouă în locașul său "a" și apoi placa de închidere (4).
Cuplul de strîngere=1,1 m.daN.

Montarea ansamblurilor cilindru-piston: fig. ③

Se ung cu ulei și se introduc tacheții în locașurile lor "b".

Se verifică prezența garniturii (6) nouă.

Se unge cu ulei piciorul bielei și axul pistonului.

Se introduce ansamblul cilindru-piston pe bielă.

Săgeata din capul pistonului indică sensul de montare. Ea trebuie să fie orientată către distribuție.

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.

Montarea chiulaselor: fig. ④ ⑤ și ⑥

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).

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) presune 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. ⑦

Se montează tabla de protecție (13)

Schimbați garniturile conductelor racord după fiecare demontare.

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.

Montarea pompei de benzină: fig. ⑧

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.

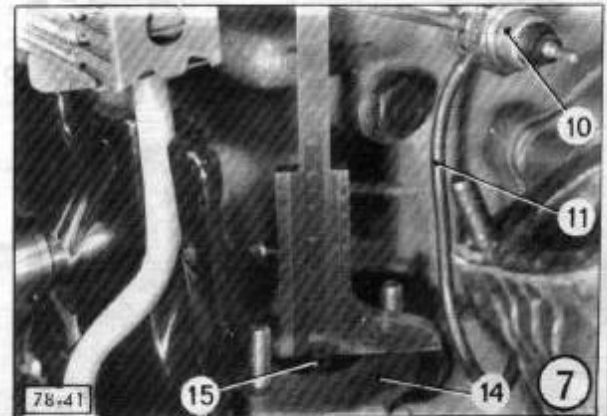
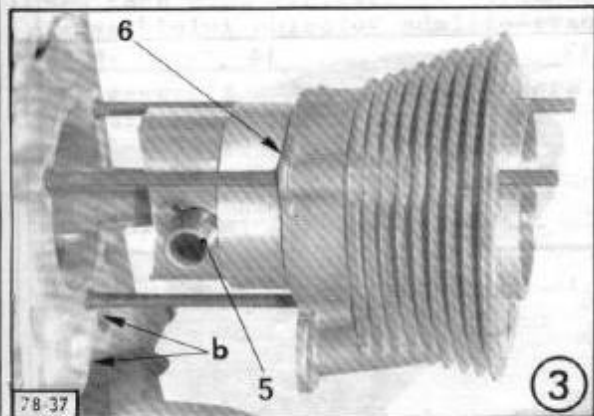
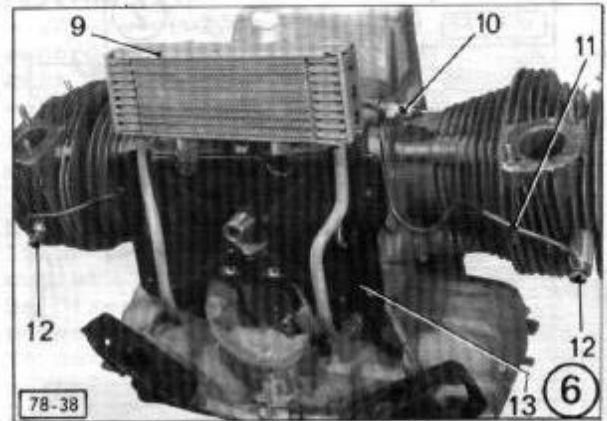
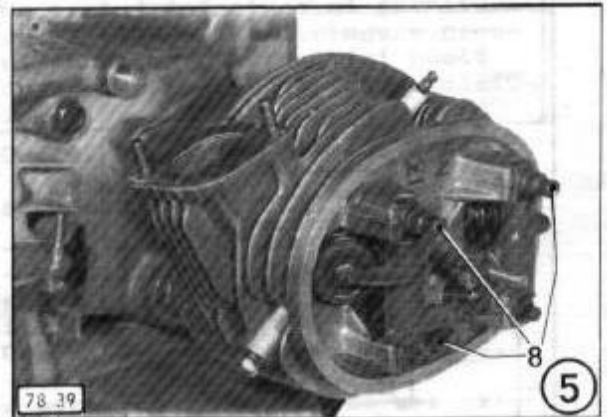
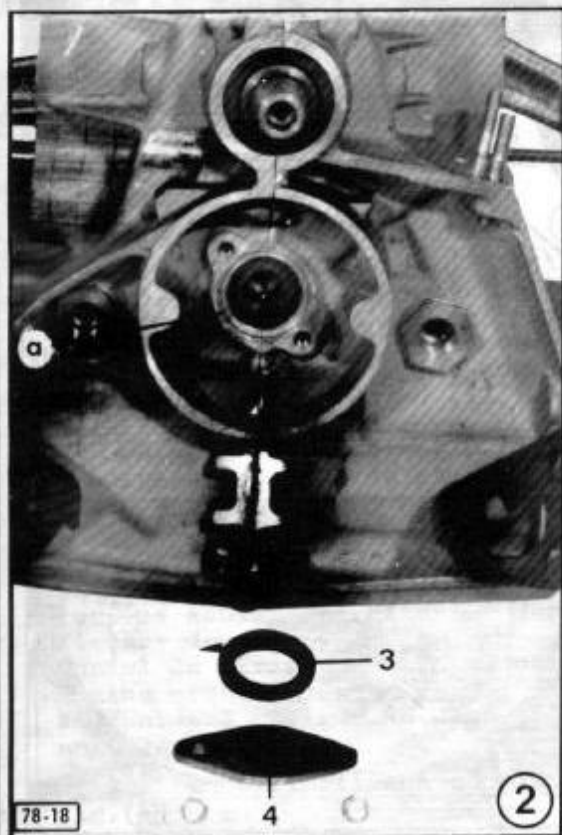
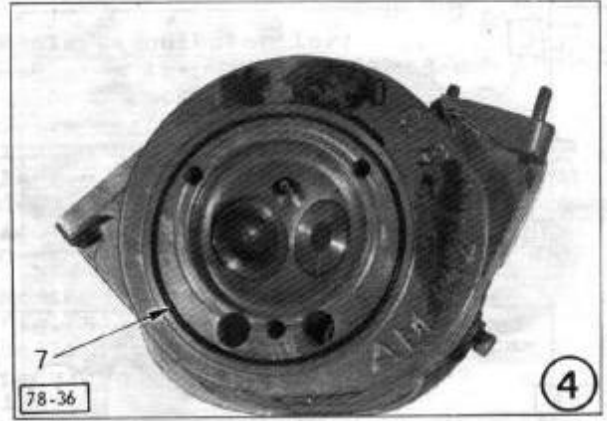
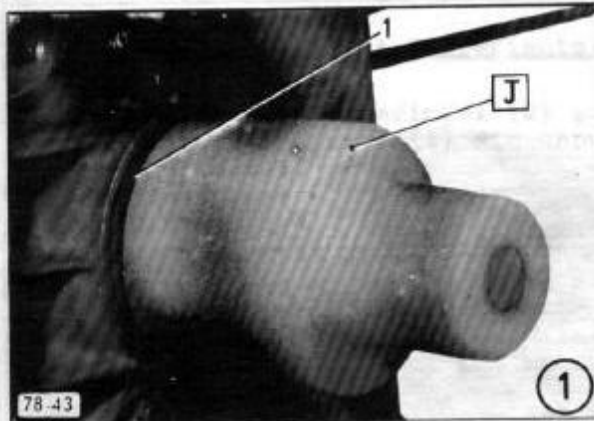
Se montează distanțierul (14).

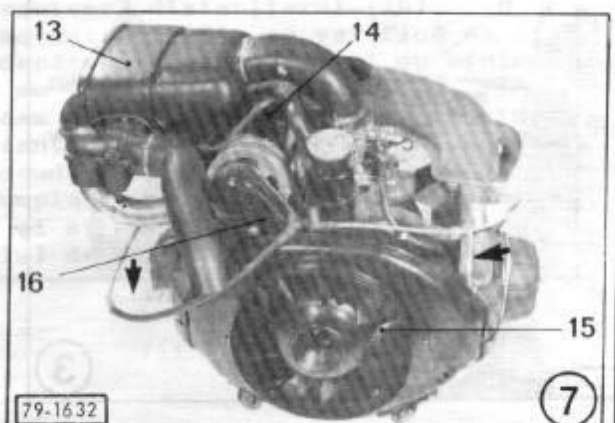
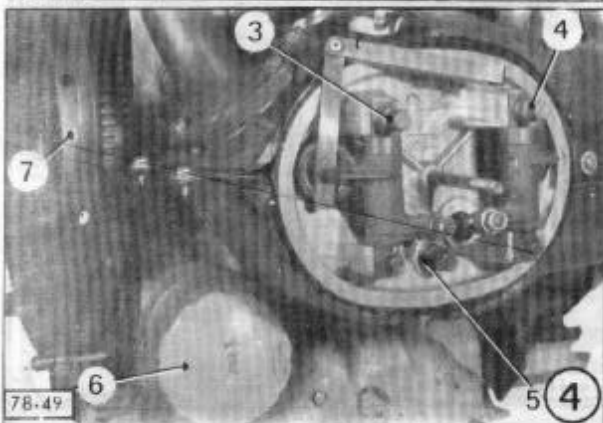
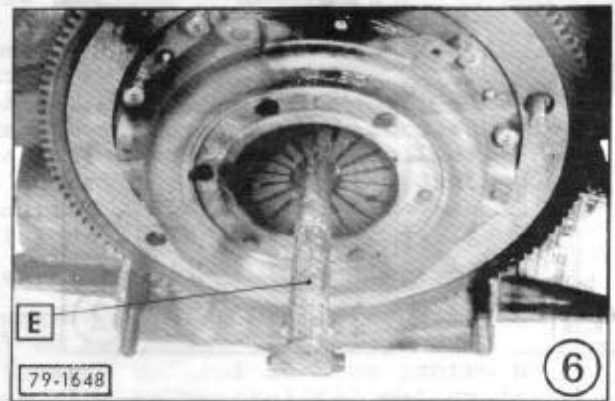
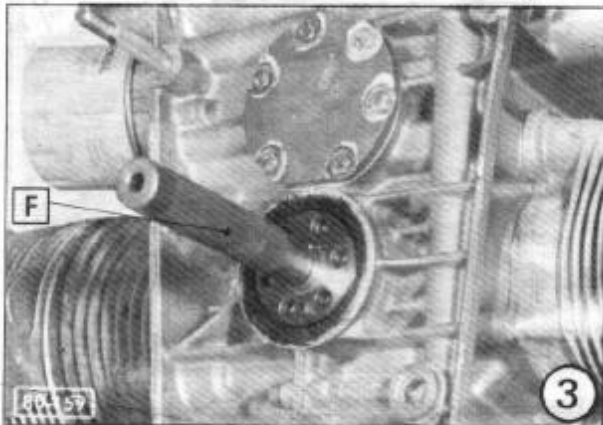
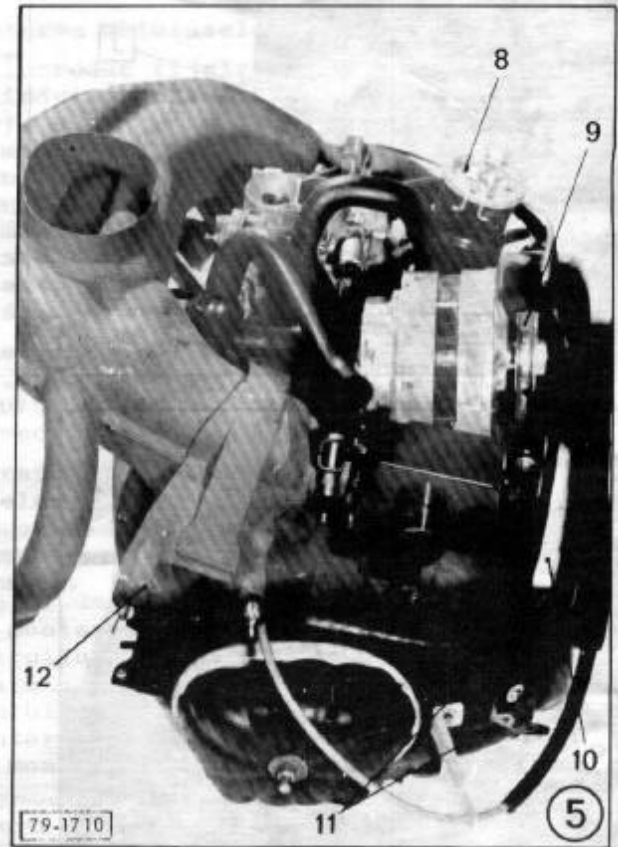
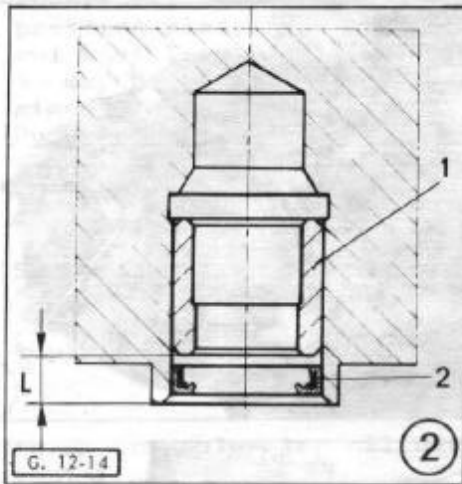
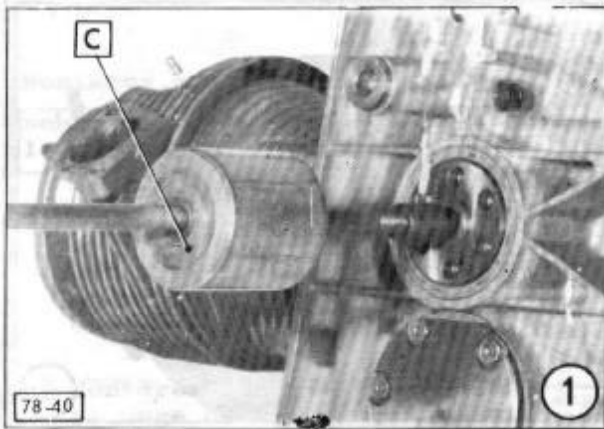
În această poziție se verifică ca tija să depășească distanțierul cu minim 0,8 mm (șubler de adîncime).

În 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.





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 bușea 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 bușea autolubrefiantă (1) respectând adâncimea 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)

Echipping 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 strângere: 6,6 m.daN.

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

Cuplul de strângere: 1,5 m.daN (șabte crestate)

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

Strângerea definitivă a chiulaselor:
fig. ④

Strângerea chiulaselor trebuie să se facă după montarea și strângerea ansamblului colector admisie-evacuare.

Se respectă ordinea de strângere următoare:

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

Cuplul de strângere: 1,9 m.daN.

Reglarea culbuturilor:

Reglarea trebuie să se facă cu motorul rece.

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

Admisie și evacuare = 0,20 mm

Cuplul de strângere: 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 strângere necorespunzătoare a piuliței poate duce la pierderea totală a uleiului.

Cuplul de strângere: 0,6 m.daN.

Se montează: fig. ⑤ și ⑦

- cureaua (9) alternatorului

- ventilatorul (15) asigurându-se să nu se atingă cureaua de radiatorul de ulei).

Cuplul de strângere: 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 strângerii șuruburilor, dornul culisează liber.

Cuplul de strângere: 1,2 m.daN.

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

S.D.V.-uri SPECIALE

A : Cheie de bujii.

E : Dispozitiv pentru montarea
simeringului spate motor.
Cod: D.20-172/3.

B : Extractor extensibil ϕ 12.
Cod: D.00-108 cu dispozitiv cu
inerție
Cod: D.00-601

F : Dorn pentru demontare și
montare axe piston.
Cod: D.00-106

G : Dispozitiv pentru demontat
prezoane.

C : Cheie pentru filtru ulei.
Cod: S.00-104

H : Cheie dinamometrică.

D : Dispozitiv pentru montarea
simeringului față motor.
Cod: D-20-172/1

I : Bucșă pentru montarea seg-
menților ϕ 74.
Cod: D.20-173.



TA2
OLTCIT TA2

REPARAREA MOTORULUI

Op. nr. TA2. 100-3

A



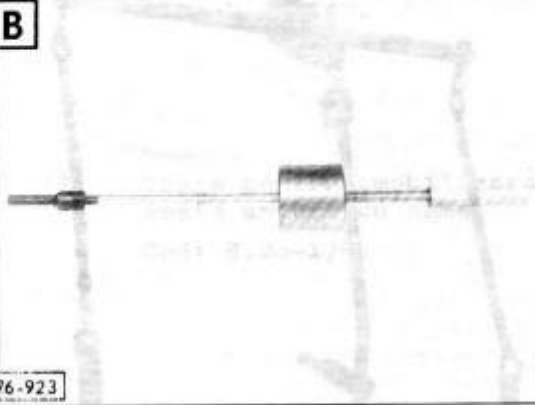
[79-789]

E



[79-788]

B



[76-923]

F



[79-966]

C



[76-924]

G



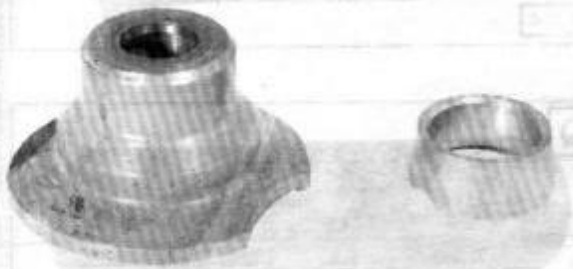
[12834]

H



[79-875]

D



[79-769]

I



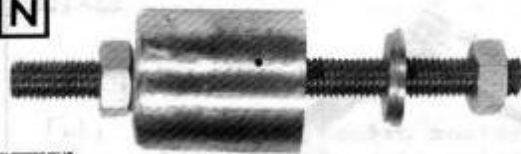
[76-949]

J



79-795

N



79-869

O



79-798

K



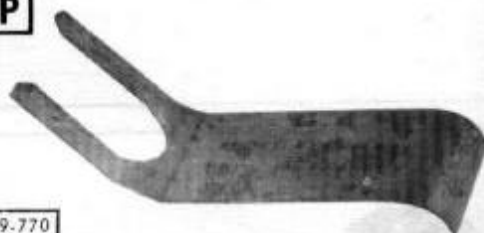
80-160

L



79-767

P



79-770

M



79-876

Q



79-1000

OLTCIT	REPARAREA MOTORULUI	Op.nr.TA2.100-3	5
TA 2			

(Urmare)

J : Suport motor pentru lucrul la banc.
Cod: D.20-177.

N : Extractor bușă picior bielă.
Cod: D.00-109.

K : Dispozitiv pentru montare bușă autolubrefiantă în capul arborelui cotit.
Cod: D.00-107.

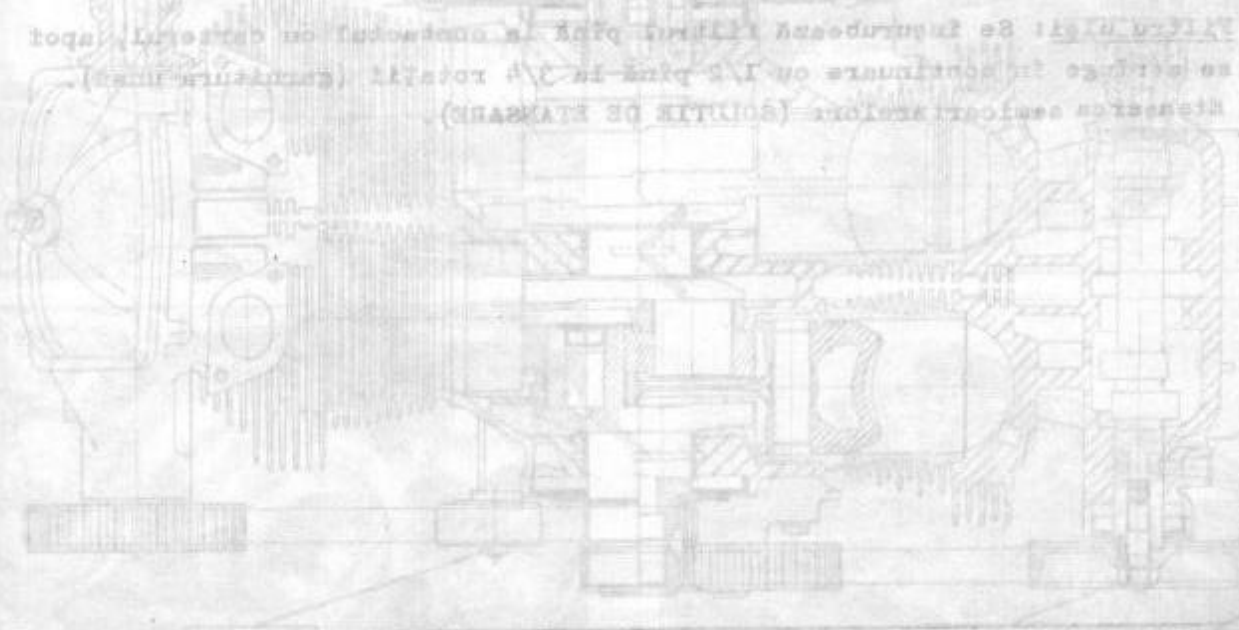
O : Dispozitiv de prindere pentru ridicat motor + C.V.
Cod: D.20-171.

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 supapă by-pass.
Cod: D.20-178.



CUPLURI DE STRINGERE

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

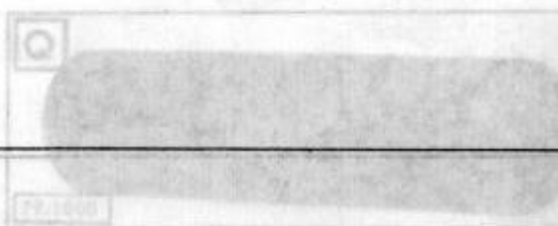
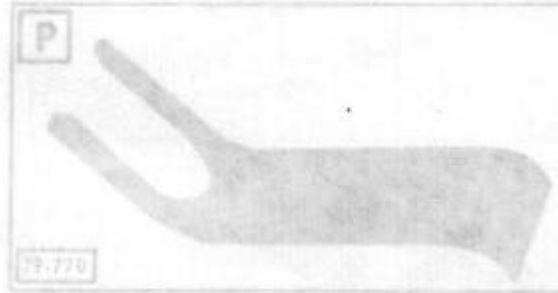
Piuliță palier arbore cotit	4,3
Piuliță stringere semicartere	1,3
Piuliță fixare chiulase	1,1
Stringere preliminară	1,1
Stringere definitivă	2,1
Surub racord conductă ungere	1,9
Manocontact ulei	2,2
Surub fixare mecanism ambreiaj	1,8
Surub fixare suport motor	5,5
Contrapiuliță rac (fața unsă)	2,3

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 până la contactul cu carterul, apoi se strânge în continuare cu 1/2 până la 3/4 rotații (garnitura unsă).
Etanșarea semicarterelor: (SOLUTIE DE ETANSARE).



CUPLURI DE STRINGERE

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

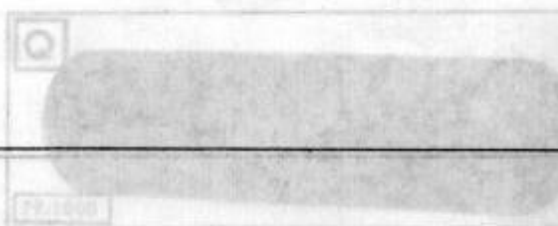
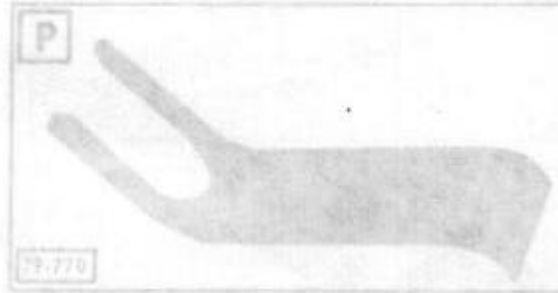
Piuliță palier arbore cotit	4,3
Piuliță stringere semicartere	1,3
Piuliță fixare chiulase	1,1
Stringere preliminară	1,1
Stringere definitivă	2,1
Surub racord conductă ungere	1,9
Manocontact ulei	2,2
Surub fixare mecanism ambreiaj	1,8
Surub fixare suport motor	5,5
Contrapiuliță rac (fața unsă)	2,3

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

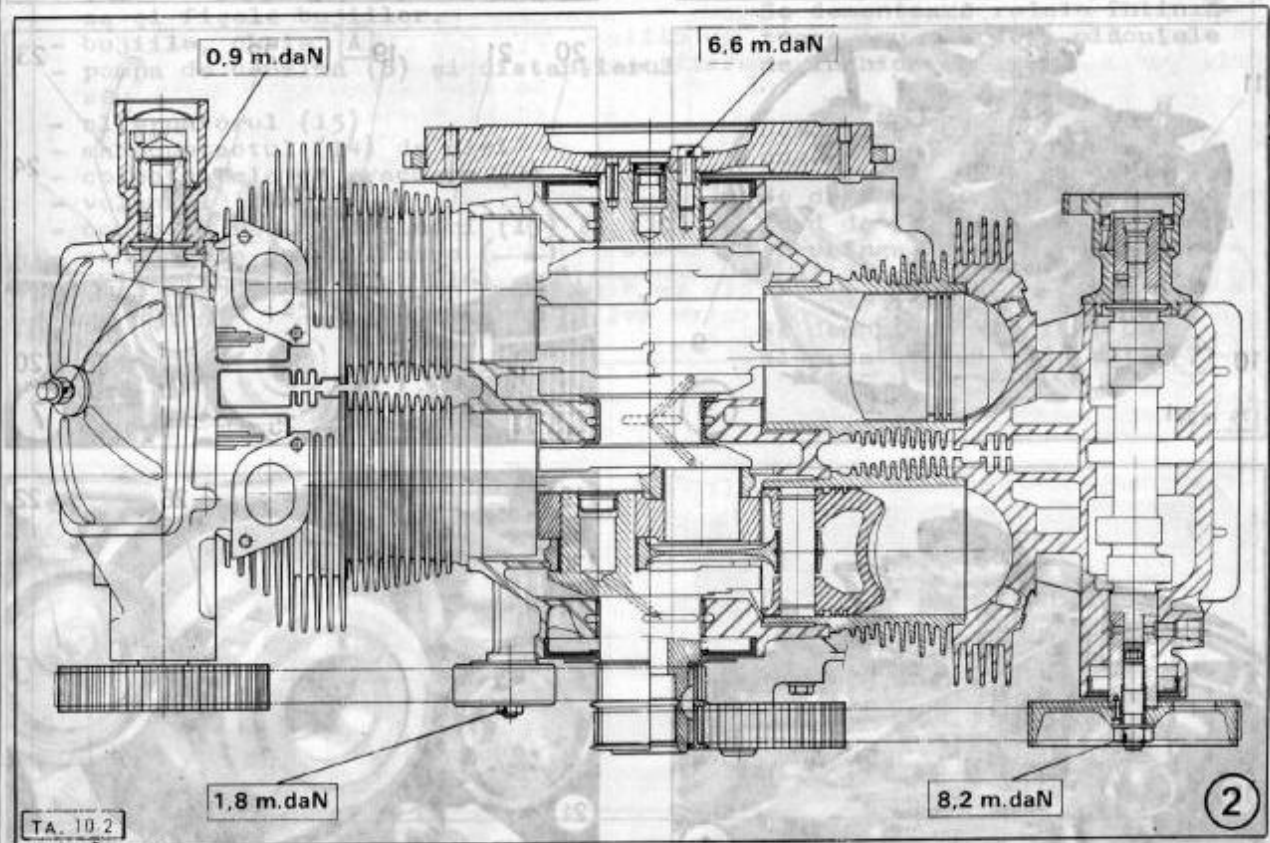
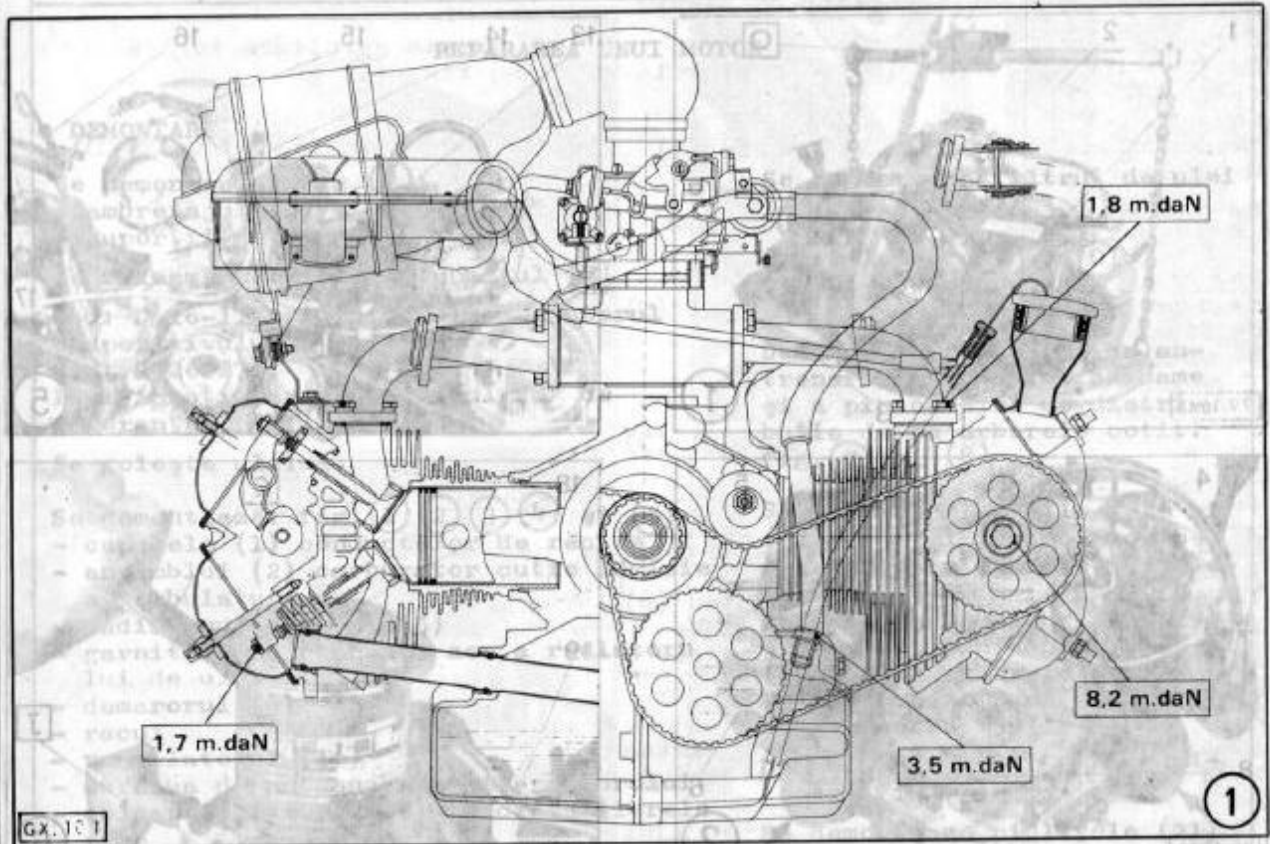
Filtru ulei: Se înșurubează filtrul până la contactul cu carterul, apoi se strânge în continuare cu 1/2 până la 3/4 rotații (garnitura unsă).
Etanșarea semicarterelor: (SOLUTIE DE ETANSARE).

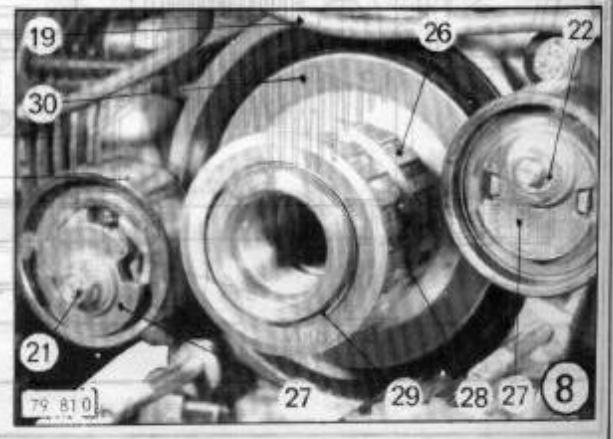
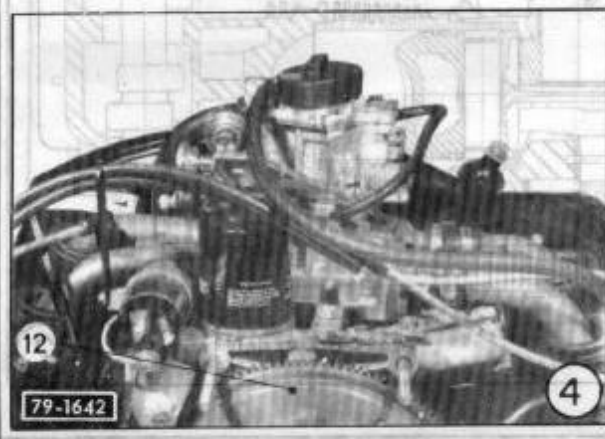
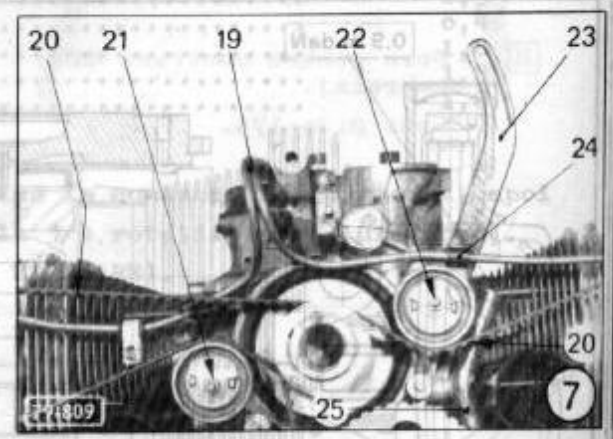
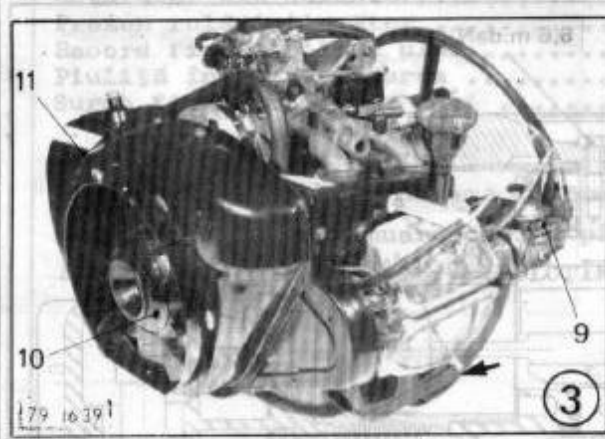
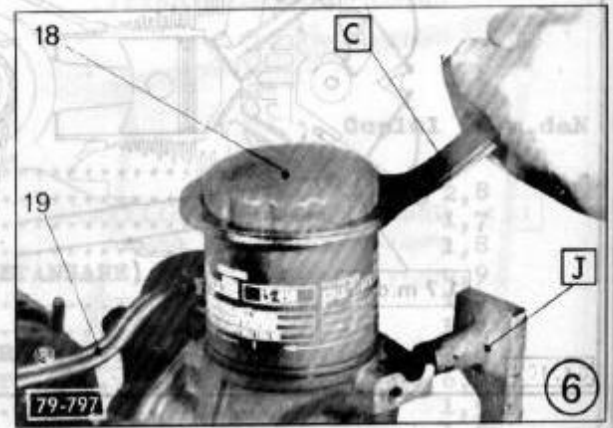
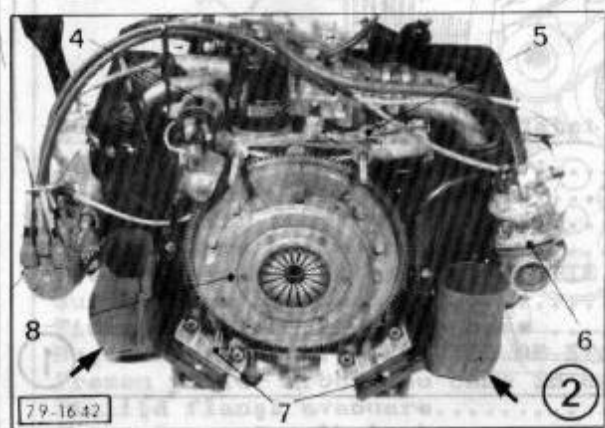
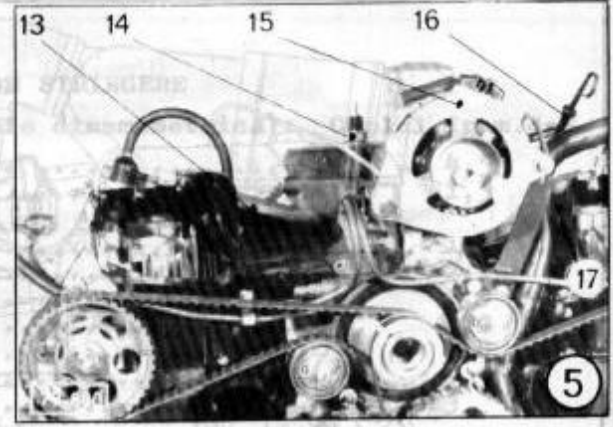
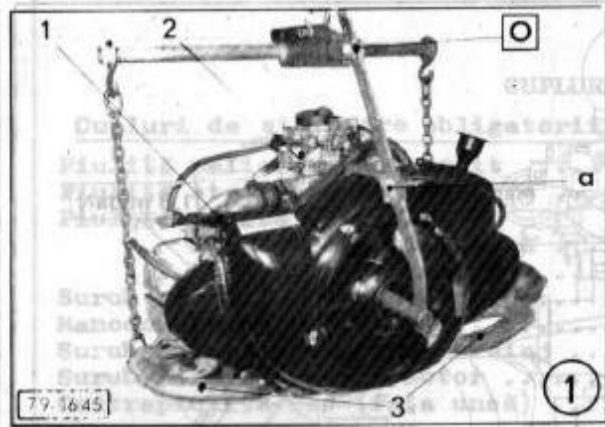


TA2
OLT CIT TA2

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)

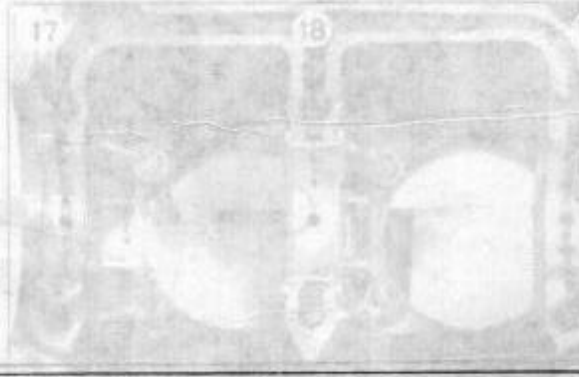
Se demontează piulițele (21) și (22).

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)



10	Op.nr.TA2.100-3	REPARAREA MOTORULUI	OLT CIT TA 2
----	-----------------	---------------------	-----------------

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 chiulaselor.

Demontarea chiulaselor: 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 cilindrilor:

Se scot cei patru cilindri.

Dacă cilindrii se refolesc, reparați poziția lor

Introduceți câte o bucată de furtun (8) pe prezoanele inferioare de chiulase pentru a evita zgîrirea pistoanelor,

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

Se scot bucățile de furtun.

Se demontează segmentii.

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

Se demontează cele 5 șuruburi de fixare (9).

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

Se scoate garnitura torică (10) fig. ⑤

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 semicar-terului dreapta: fig. ⑧

Se demontează:

- piulițele (14)
- piulițele (→) de asamblare a semicar-terelor

Se ridică semicar-terul dreapta (15)

Se demontează semicuzineții.

Demontarea arborelui cotit:

fig. ⑨ și ⑩

Se scot simeringurile palier față și spate.

Se demontează:

- ansamblul arbore cotit-biele (16)
- semicuzineții (17), (18) și (19).



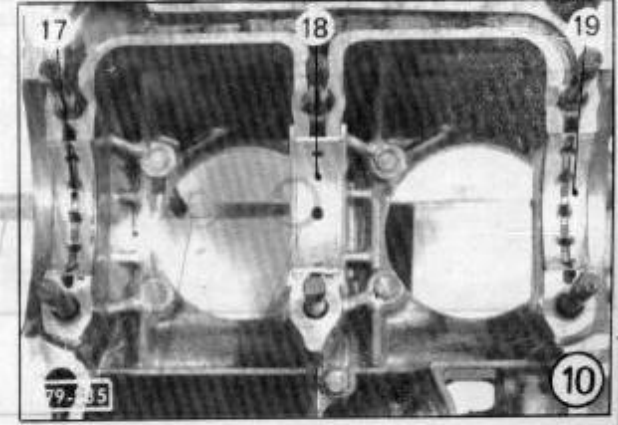
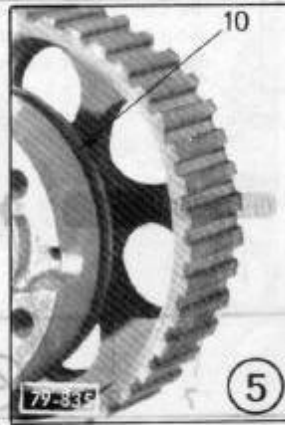
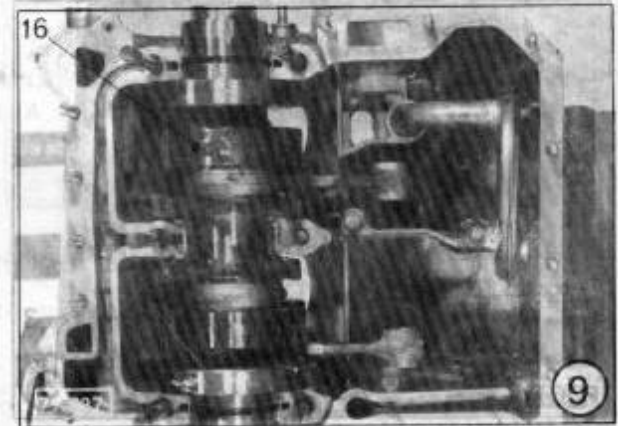
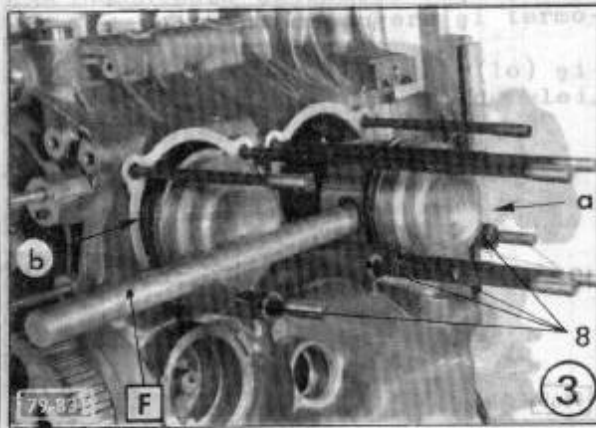
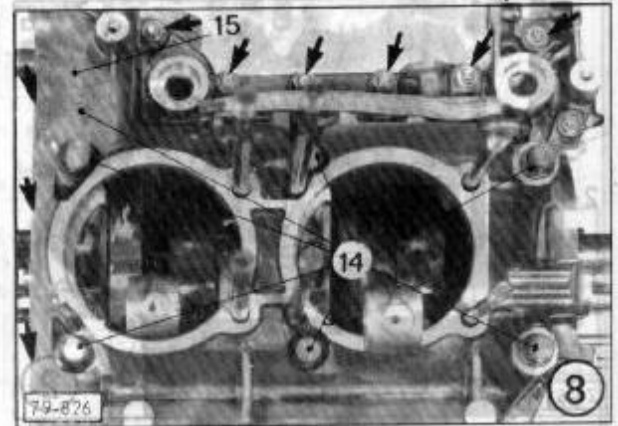
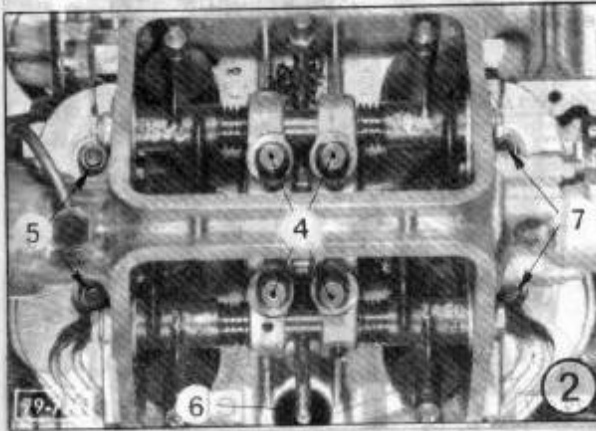
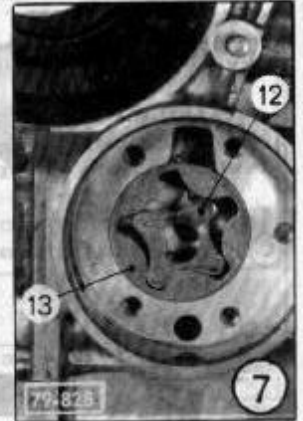
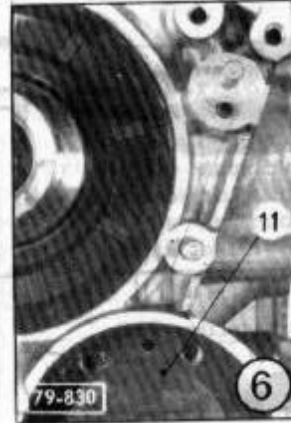
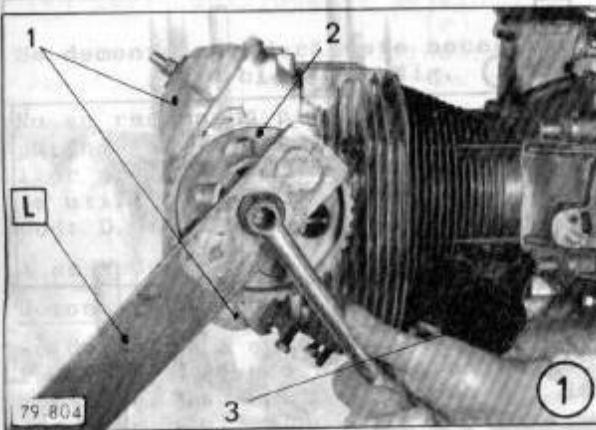
TA2
OLTCTP TA2

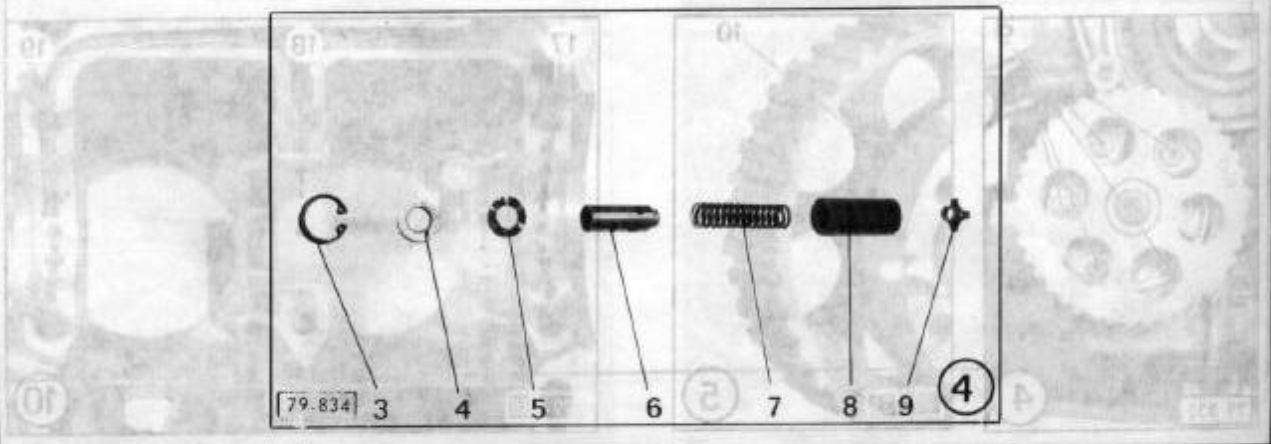
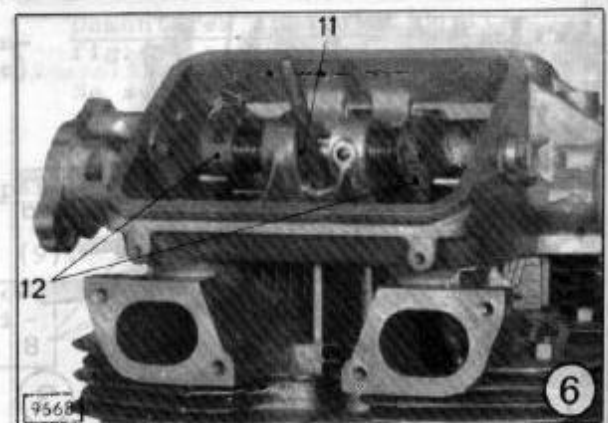
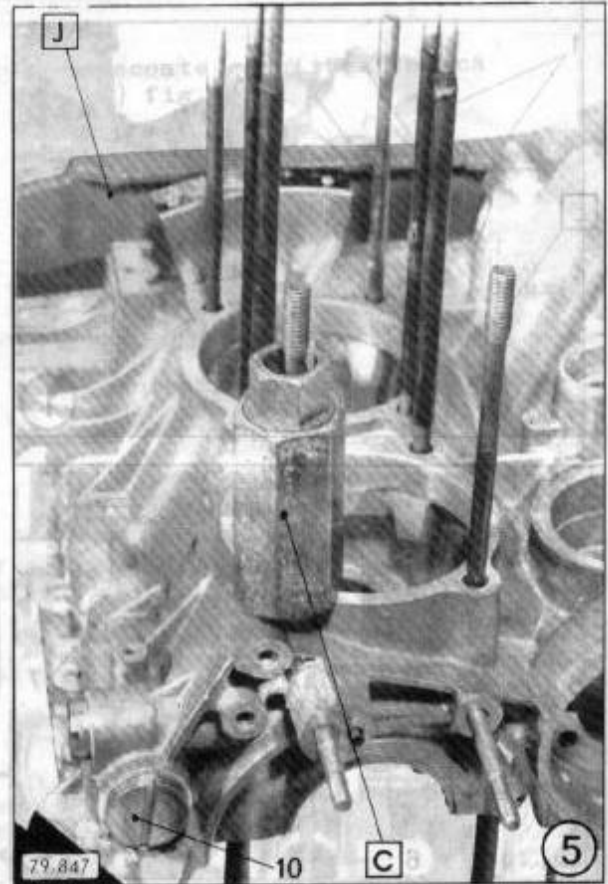
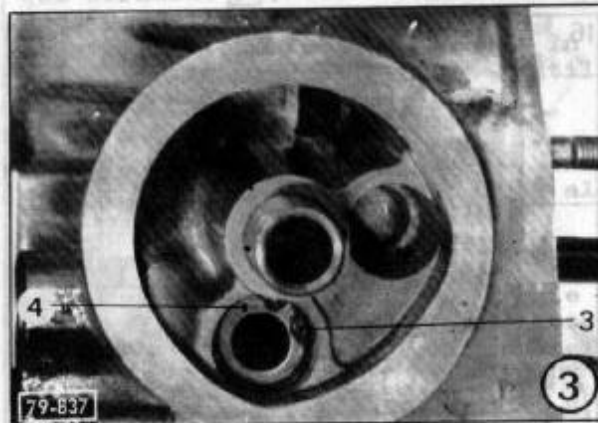
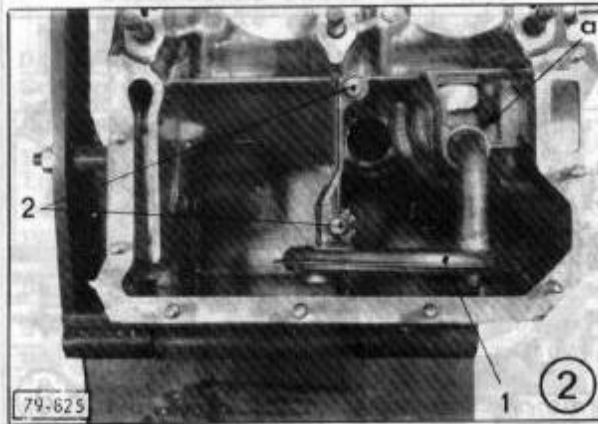
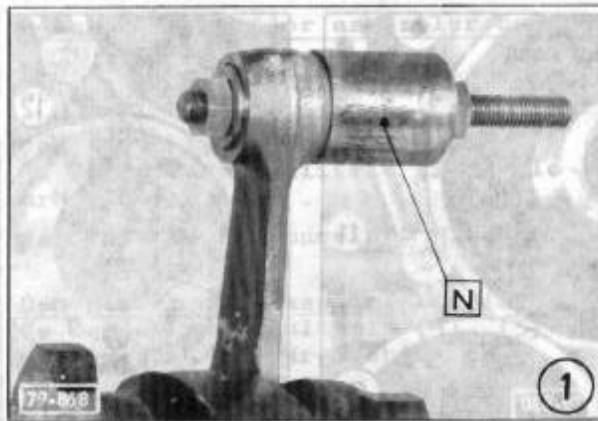
REPARAREA MOTORULUI
REPARAREA MOTORULUI

Op. nr. TA2.14a-3

Op. nr. TA2. 100-3

11





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)
- runda elastică (5)
- pistonul (6)
- resortul (7)
- bușă (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 [J].

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 cotit 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 eficace 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.

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 bucșele 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 \pm 0,011 mm
-0,006

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 așchii 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).

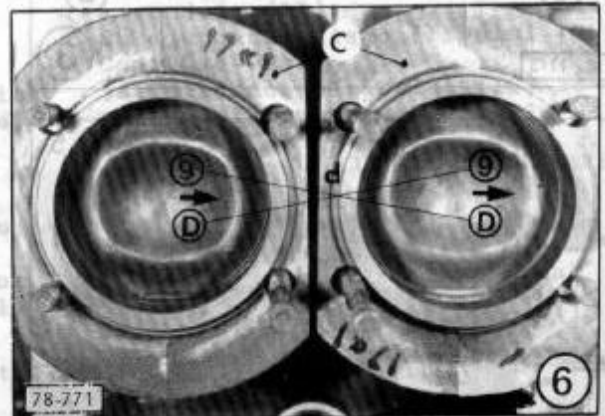
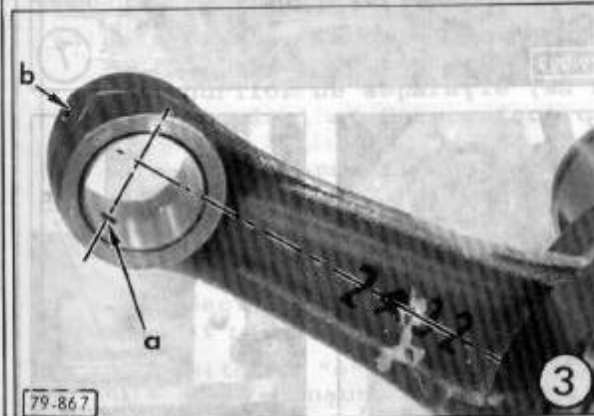
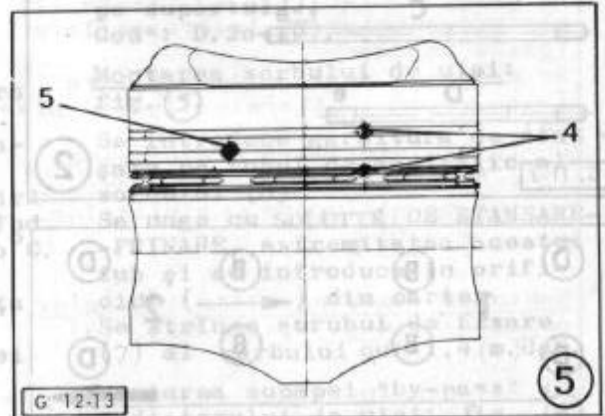
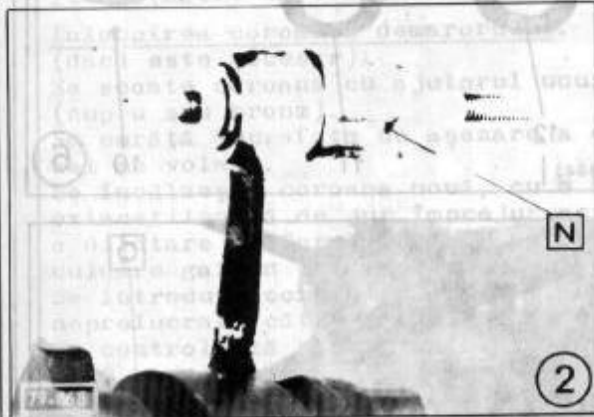
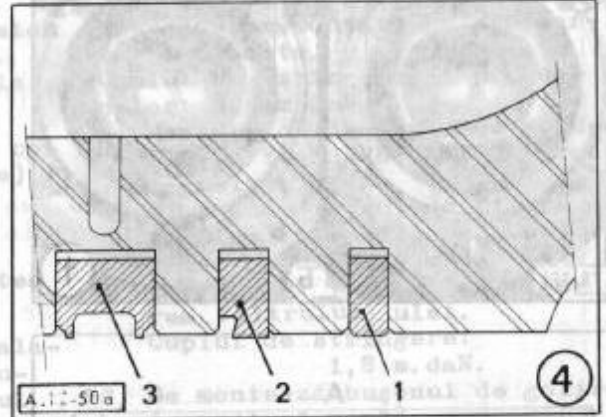
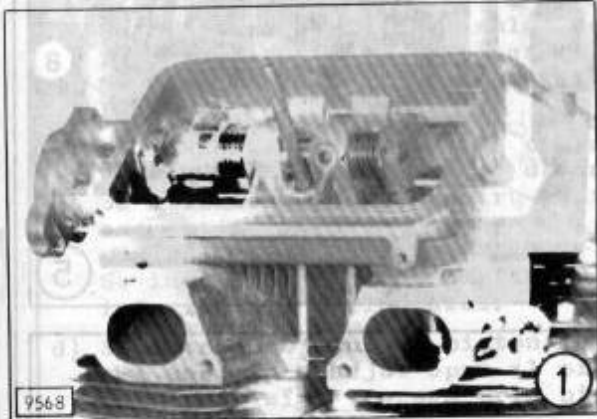
Totodată dacă există un joc axial excesiv în canalele segmentelor, pistoanele se schimbă.

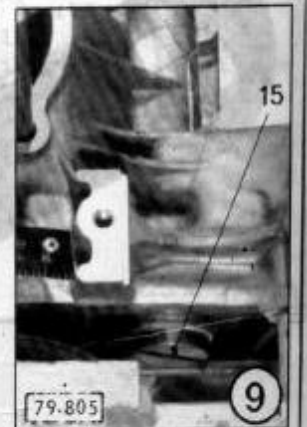
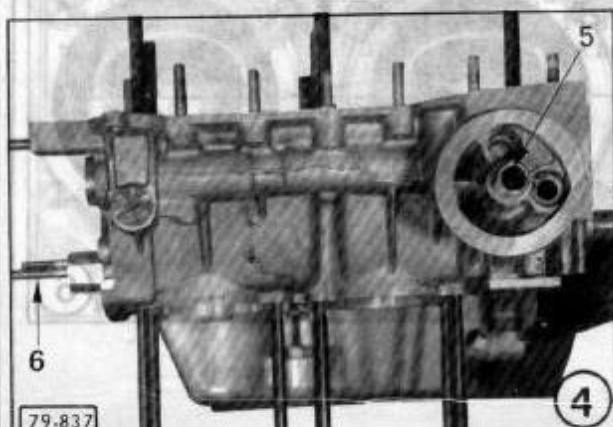
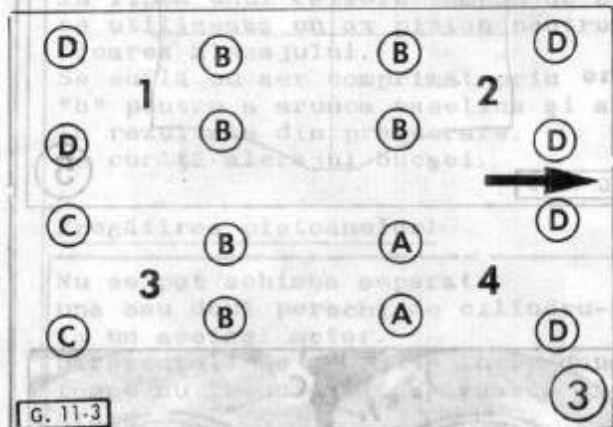
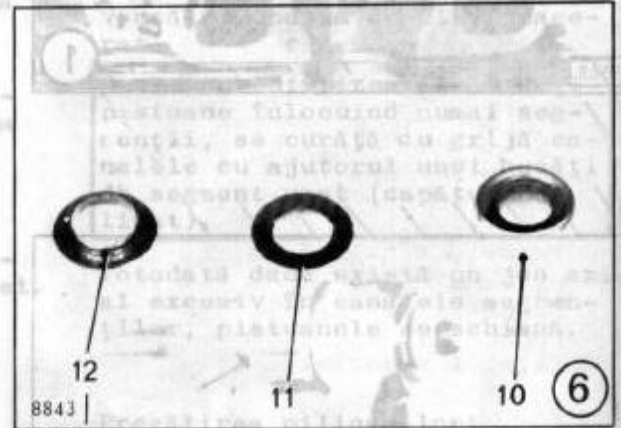
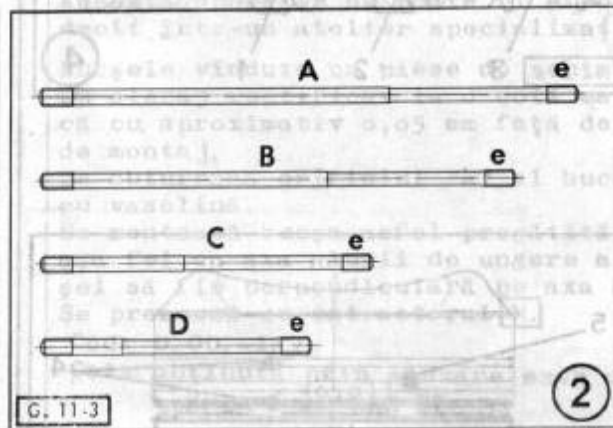
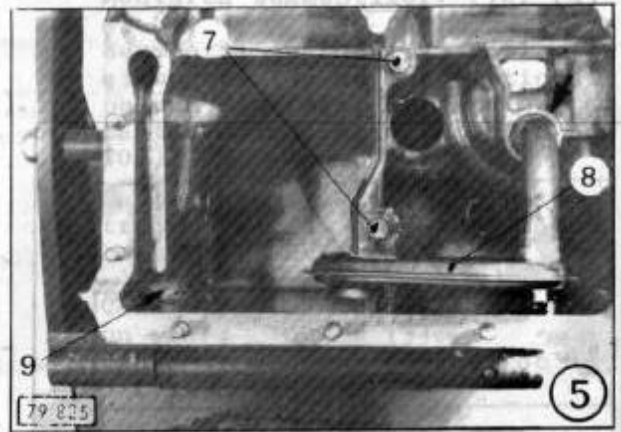
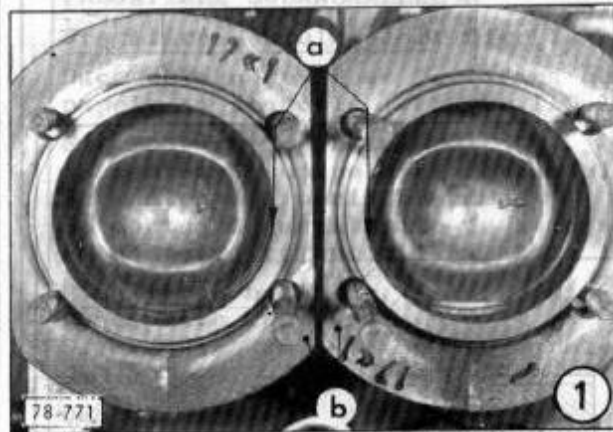
Pregătirea cilindrilor:

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





b) Înaintea de montarea pistoanelor:
fig. ①

Se montează siguranța axului de piston în partea "a" spre aripioarele "b".

Se orientează fantele segmentilor la 120°.

c) Se montează pistoanele în cilindri corespunzători (reparați la demontare).

Se utilizează bușca pentru montat segmentii I.

Cod: D.20-173.

Se introduce fiecare piston în partea inferioară a cilindrului.

d) Se introduce axul de piston în prealabil uns, în bosajul opus al pistonului (prevăzând trecere prin piciorul bielei).

Prepararea pompei de ulei:

Se verifică dacă fețele de așezare ale corpului pompei nu prezintă lovituri sau rizuri (către carter și către came).

Înlocuirea coroanei demarorului.

(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 flacăra 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).

Prepararea ruptor-distribuitoarelor:

Se verifică starea contactelor platinate. Se schimbă dacă este necesar.

Prepararea semicarterelor:

a) Se verifică starea:

- diferitelor găuri filetate
- planurilor de separație (să nu aibă lovituri și să fie perfect curate).

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.

Extremitatea "e" (filet mai scurt) trebuie să fie înșurubată în carter.

Ungeți obligatoriu cu soluție de etanșare extremitățile "e" ale prezoanelor montate pe semicarterul dreapta.

Cuplul de strângere al prezoanelor: 0,9 m.daN.

c) Montați obligatoriu cu SOLUȚIE DE ETANSARE-FRINARE următoarele piese:

- prezoanele (6) de fixare a roților întinzătoare. Cuplul de strângere 0,4 m.daN.

- suportul (5) pentru fixarea filtrului ulei.

Cuplul de strângere: 1,8 m.daN.

d) Se montează bușonul de golire (garnitură nouă)

Cuplul de strângere: 4 m.daN.

MONTARE

Se montează semicarterul stînga pe suportul J.

Cod: D.20-177.

Montarea sorbului de ulei:

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 șurubul de fixare (7) al sorbului cu: 1,4 m.daN.

Montarea supapei "by-pass" a radiatorului de ulei: 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

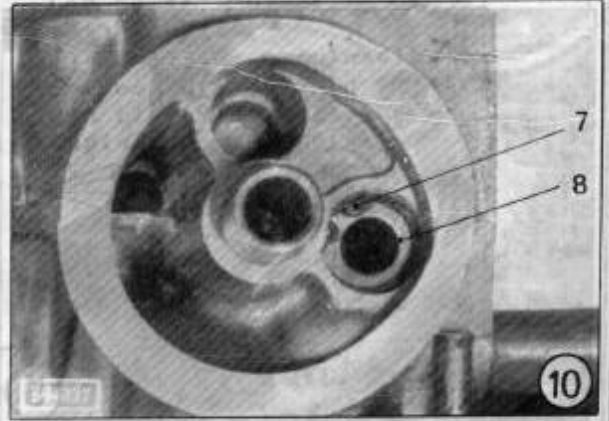
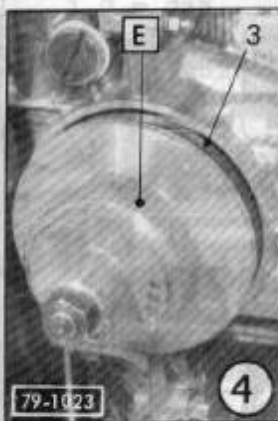
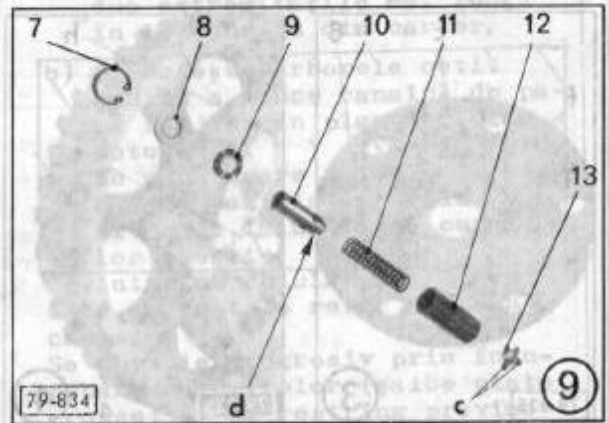
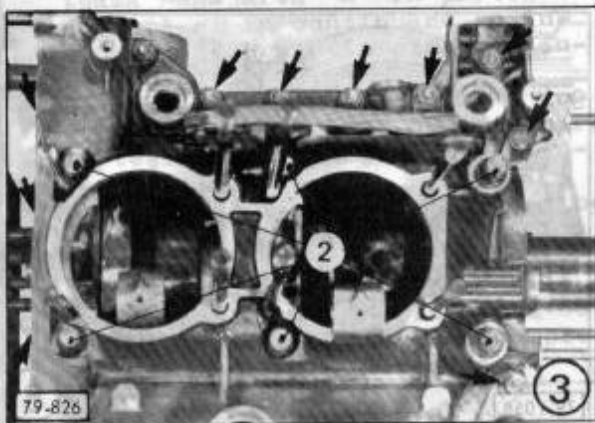
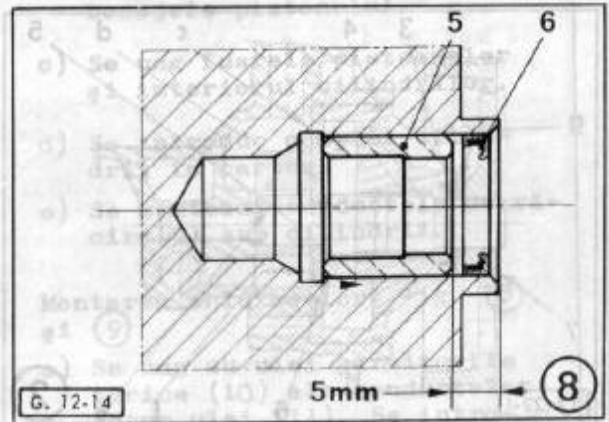
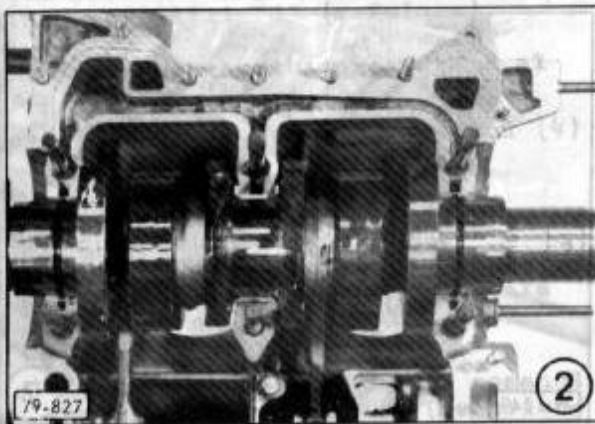
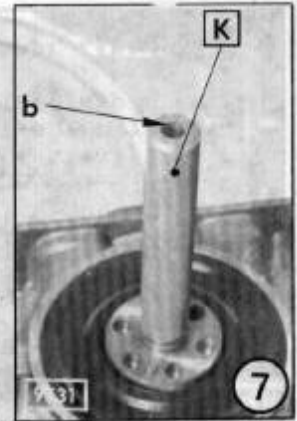
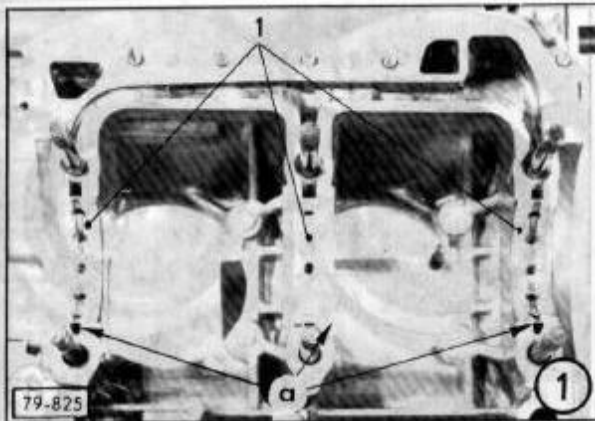
Montarea bușoanelor (14) și (15)

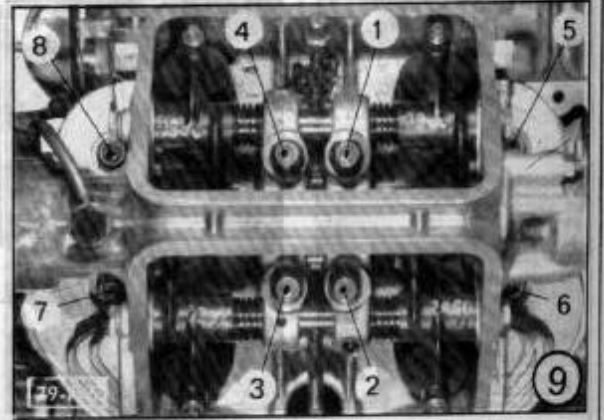
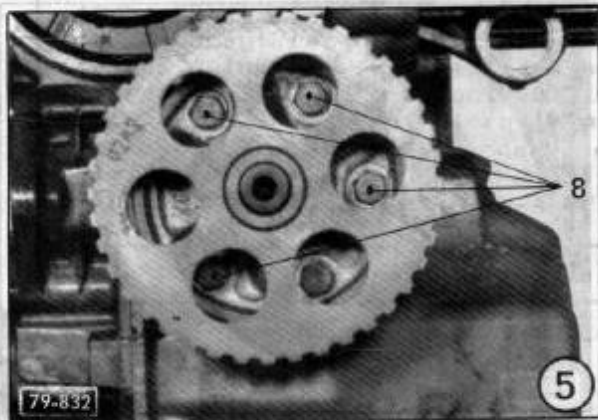
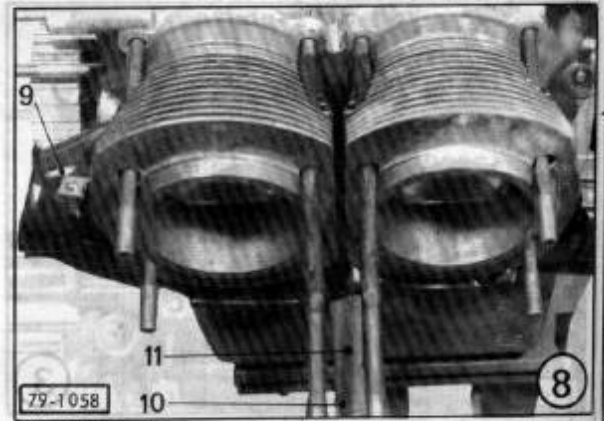
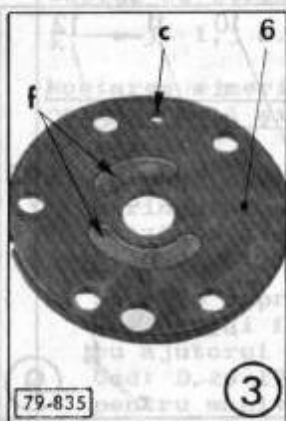
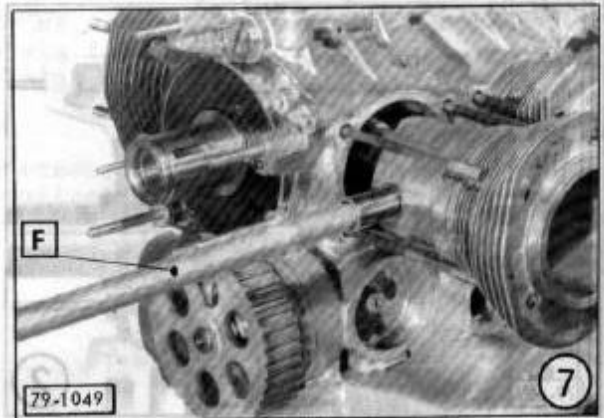
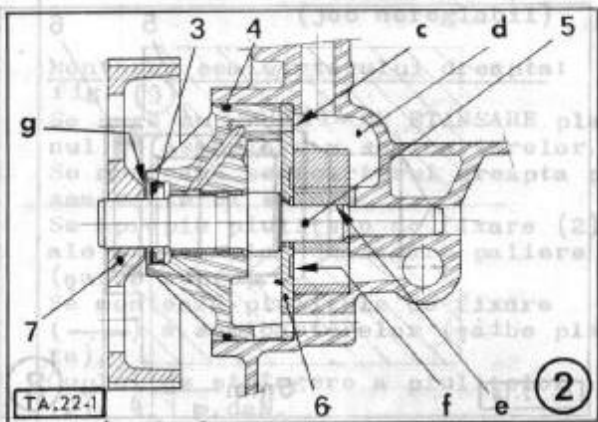
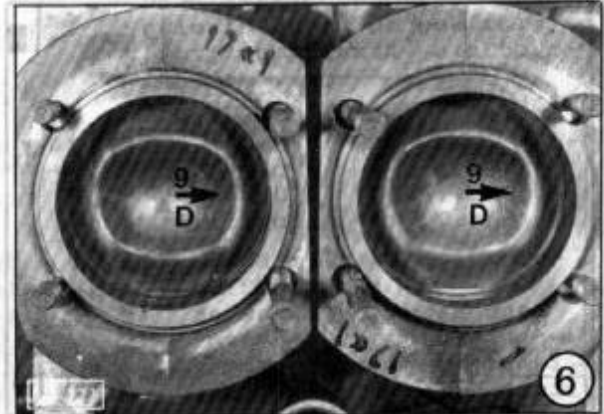
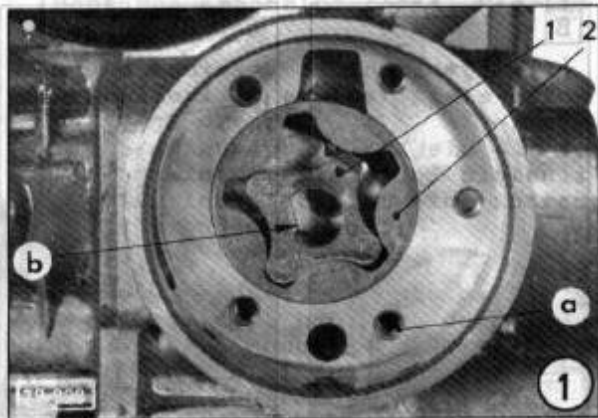
circuitului de ungere: fig. ⑧ și ⑨

Se ung filetele cu SOLUȚIE DE ETANSARE-FRINARE și se montează (garnituri cupru).

Cuplul de strângere: 3,8 m.daN.

18	Op. nr. TA2.100-3	REPARAREA MOTORULUI	OLTCIT TA 2
<p>Montarea arborelui cotit: fig. (1) și (2)</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>Dacă este necesar, se înlocuiește bucușa de centrare (autolubrifiantă) a arborelui de comandă din capul arborelui cotit: fig. (6), (7) și (8)</p> <p>a) Se demontează bucușa utilizînd extractorul [B]. Cod: D.00-108 și dispozitivul. Cod. D.00.601.</p> <p>b) Montarea bucușei autolubrifiante: Se scufundă bucușa nouă într-o baie de ulei motor la temperatura ambientă, timp de aproximativ o oră. Se lasă să se scurgă de ulei. Se montează bucușa (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 bucușei se scoate dispozitivul [K] cu ajutorul extractorului de inerție [B]. Cod: D.00-601, înșurubîndu-l în "b".</p> <p>c) Se montează garnitura de etanșare (6) fig. (7) și (8). Se orientează această garnitură cu inscripția fabricantului cître exteriorul motorului.</p>	
<p>Montarea semicarterului dreapta: fig. (3)</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>Montarea șimeringurilor lagărelor paliere față și spate: fig. (4) și (5).</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>			
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Schimbați șimeringurile după fiecare demontare. Nu le montați niciodată înainte de asamblarea semicarterelor, în caz contrar șimeringurile se pot deteriora (ciupți) ceea ce va duce la o pierdere de ulei. Nu montați decît șimeringuri corespunzătoare.</p> </div>		<p>Montarea supapei de descărcare: fig. (9) și (10)</p> <p>Se montează: - talerul resortului (13) (aripioarele "c" către fundul locașului supapei). - bucușa (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>	





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 infundarea 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 rötirea liberă a pinionului de comandă.

Montarea cilindriloř: fig. (6) (7) și (8)

a) Se ung bușele bielelor.
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 cilindriloř.

d) Se introduc complet cilindriloř 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.

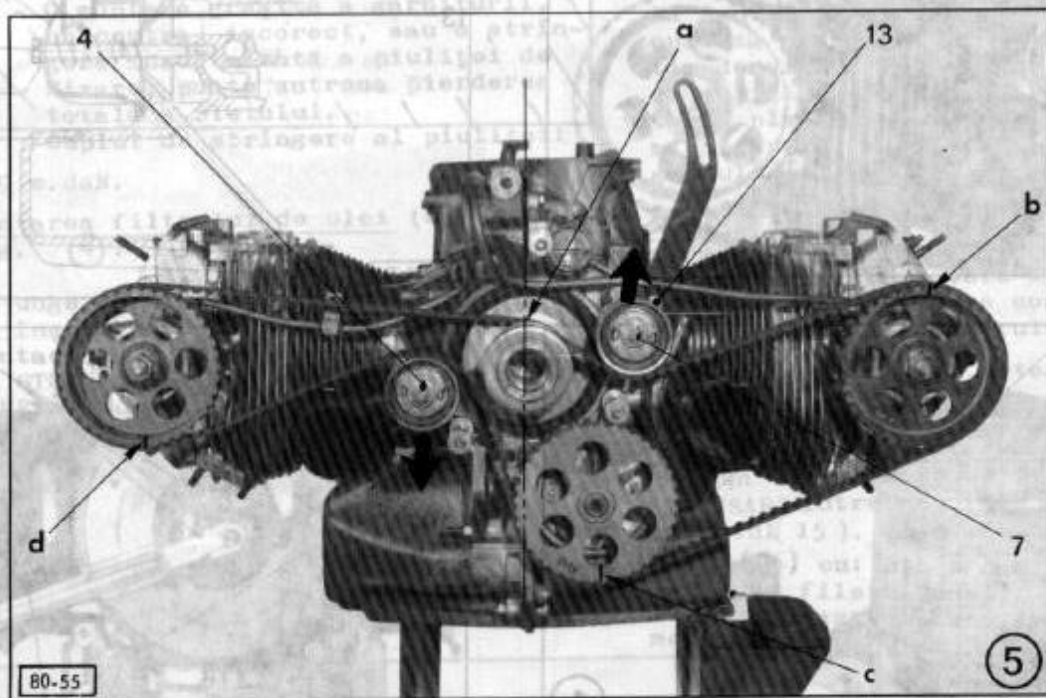
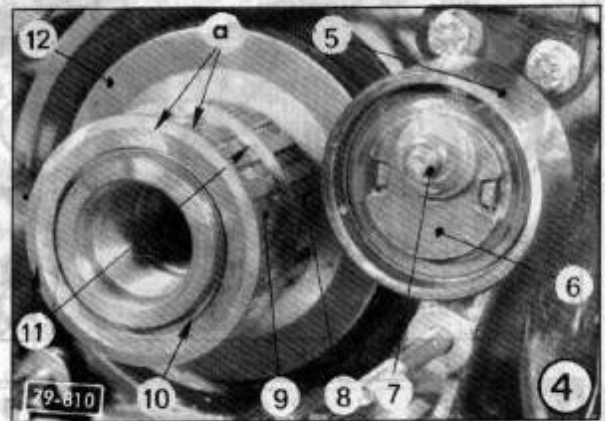
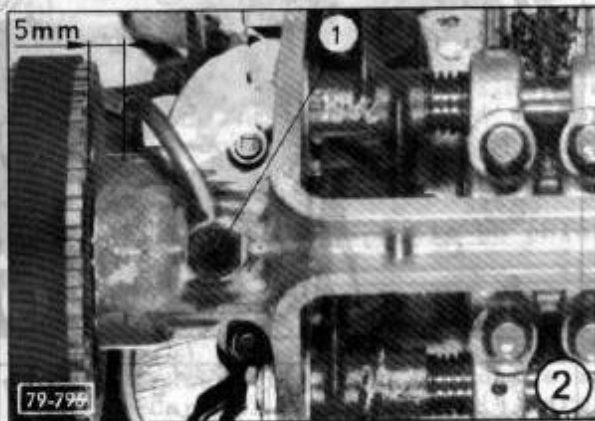
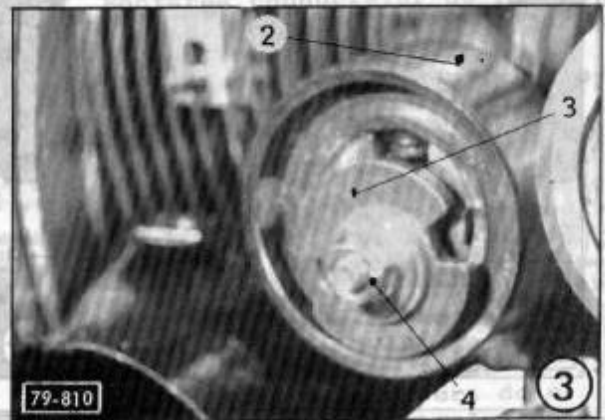
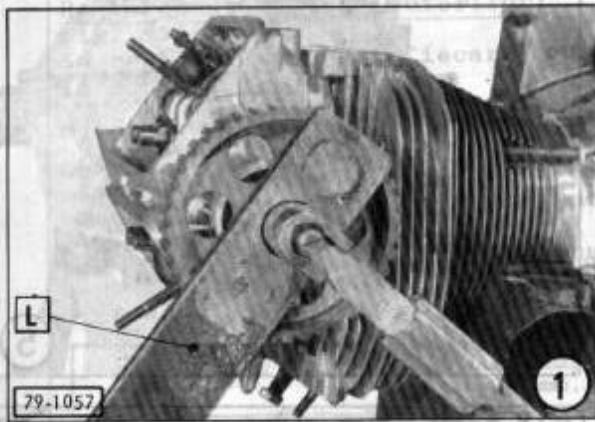
Se introduc chiulasele ghidînd conductele retur ulei în carter.

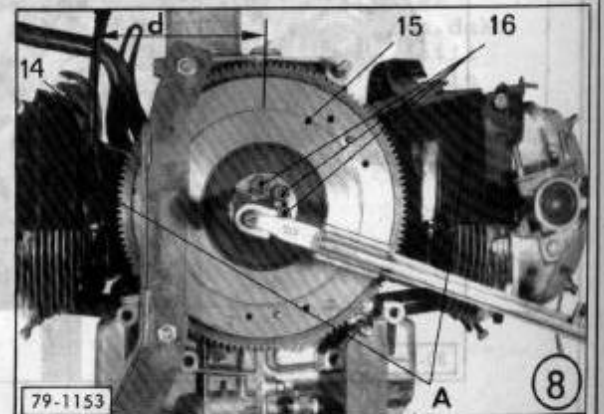
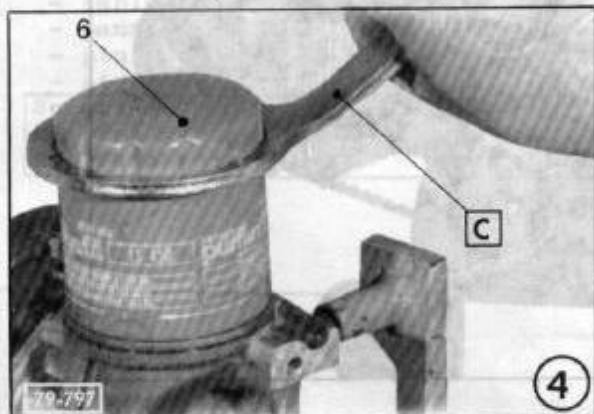
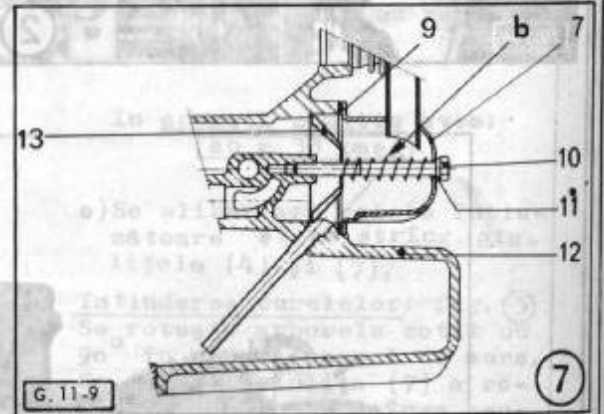
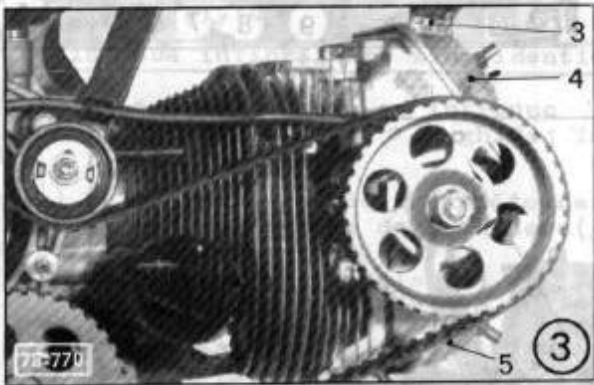
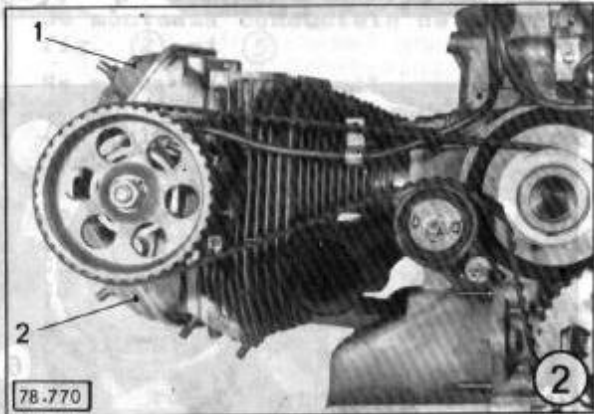
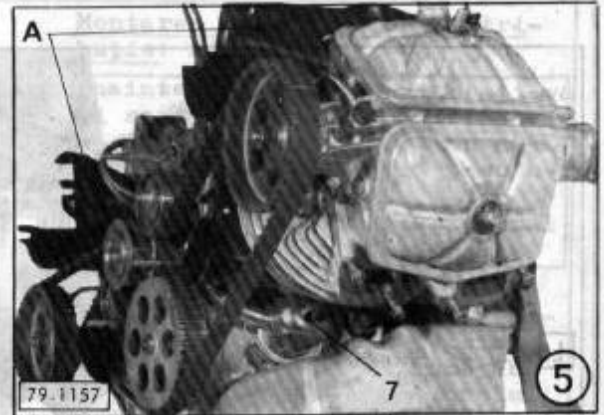
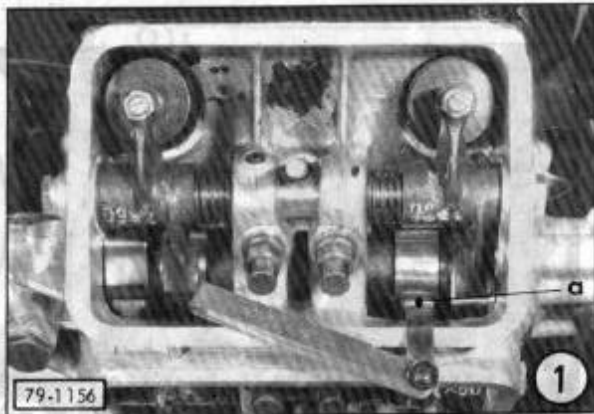
Se apropie progresiv prin înșurubarea piulițelor (șaibe plate groase) și se restrîng provizoriu cu 1,1 m.daN, începînd de la centru.

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 arborelui 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 piulițele 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 roțile, 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 roților arborilor cu came.</p> <p>b) Se comprimã rolele întinzãtoare (în sensul săgeților). Se strîng piulițele (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 piulițele (4) și (7).</p>	
<p>Montarea roților arborelui cu came: fig. (3) și (4):</p> <p>Cele două întinzãtoare sînt identice.</p> <p>a) Dacă este necesar se introduc știfturile elastice de ghidaj în locașurile lor.</p> <p>b) Se monteazã rolele întinzãtoare (2) și (5), plãcuțele de închidere (3) și (6) spre exterior.</p> <p>Se monteazã piulițele (4) și (7) (șaiabe), 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 piulița (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 (piulița 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>			





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 ÎN 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).

a) Partea stîngă

Se assemblează conductele inferioare și superioare și se fixează acestea din urmă pe chiulasă.

b) 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.

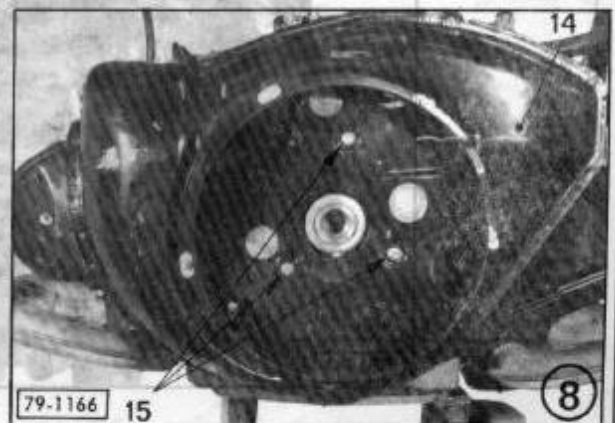
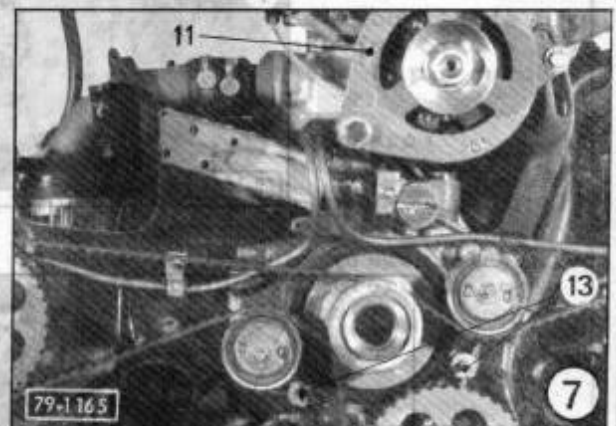
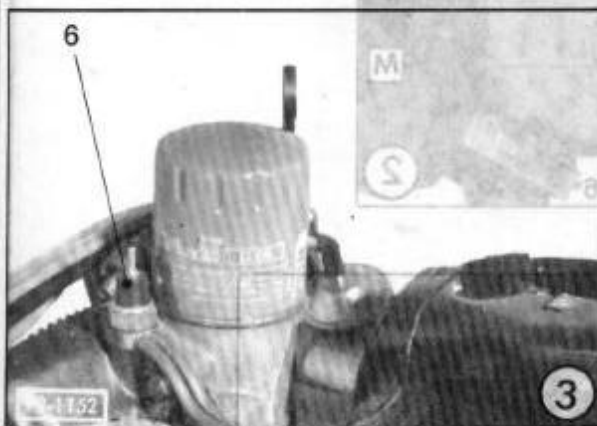
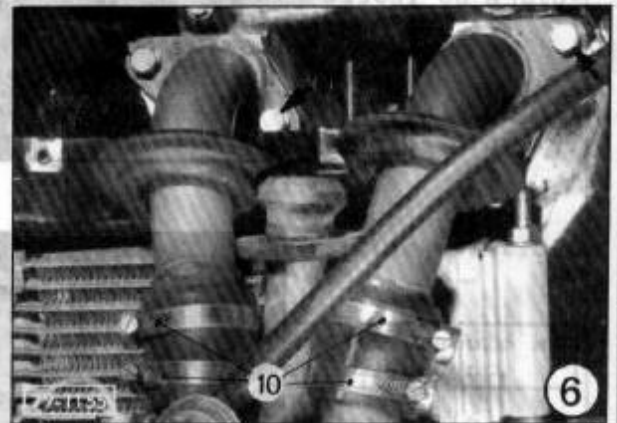
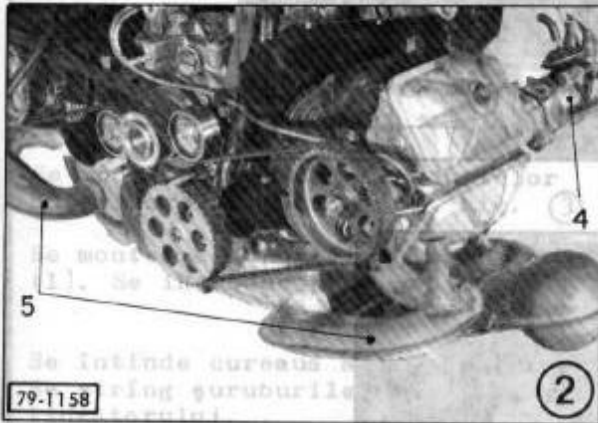
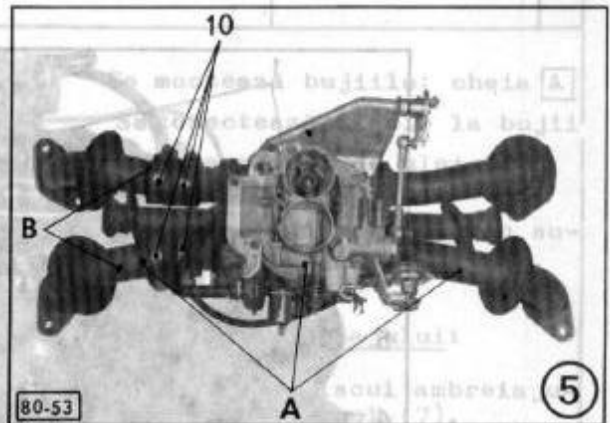
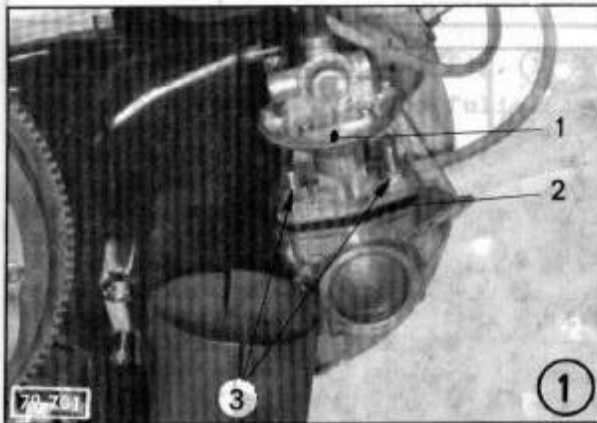
Se pun trei puncte de SOLUȚIE DE

ETANȘARE între arborele cotit și volantul (15). Se strîng șuruburile (16) cu: 6,6 m daN

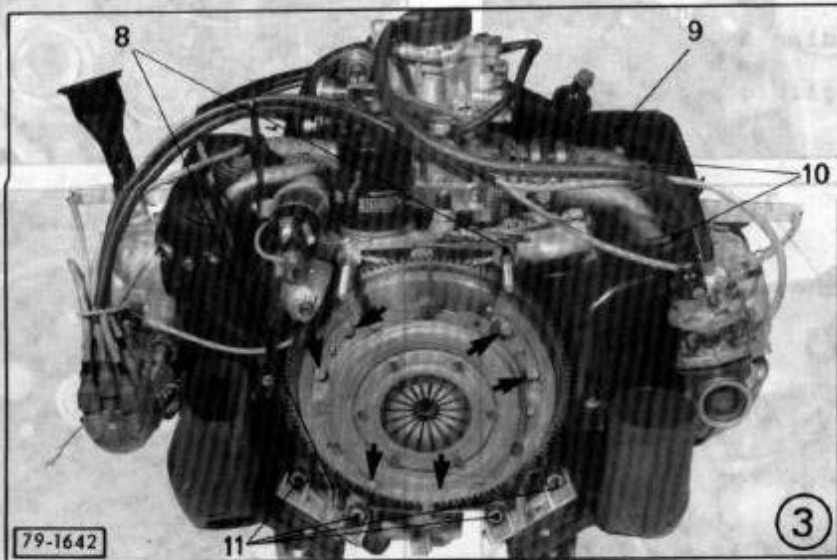
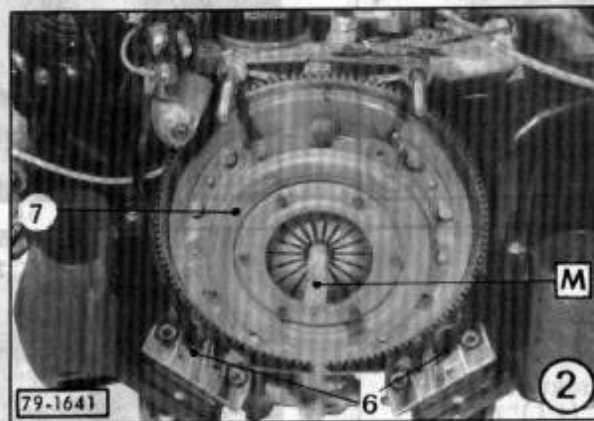
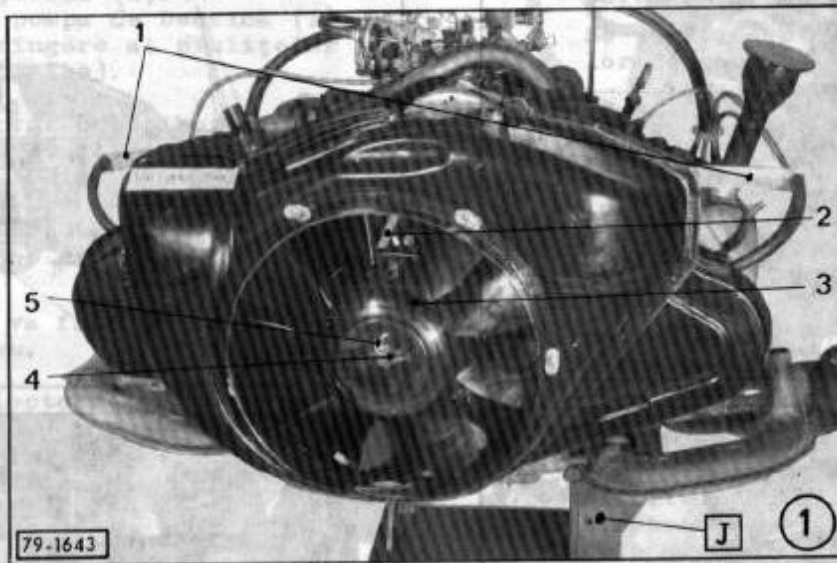
(fața și filetul unse).

Se utilizează o cheie dinamometrică

26	Op. nr. TA2.109-3	REPARAREA MOTORULUI	OLT CIT TA 2
<p><u>Montarea pompei de benzină: fig. ①</u> 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><u>Montarea ansamblului A tubulatură, cutie admisie și carburator: fig. ⑤:</u> Se verifică starea manșoanelor de cauciuc B.</p>	
<p><u>Montarea ruptor-distribuatorului: fig. ②.</u> Se montează garnitura de etanșare a ruptor-distribuatorului. Se montează ruptor-distribuatorul (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><u>Montarea colectoarelor de evacuare fig. ②</u> 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><u>Se montează manocontactul de ulei (6) fig. ③:</u> 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><u>Montarea radiatorului de ulei: fig. ④:</u> Se introduc 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><u>Se montează demarorul (8) fig. ④:</u> Cuplul de strîngere al șuruburilor de fixare: 1,8 m.daN (șaibe). Șurubul (9) mai lung, se montează în orificiul superior.</p>		<p><u>Montarea colectorului de aer (14) fig. ⑦ și ⑧:</u> Se introduce pe fiecare prezon (13) o șaiabă, un distanțier și încă o șaiabă. Se introduce colectorul de prezoane. Se montează șaibe pe contact. Se strîng piulițele (15).</p>	



26	Op. nr. TA2. 100-	REPARAREA MOTORULUI	OLTCIT TA2
28	Op. nr. TA2. 100-3	REPARAREA MOTORULUI	NAT



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

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 întinzătorului.

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

Suportii elastici trebuie să fie de același fabricant.

Se montează suportii (6).

Se montează șuruburile de fixare introducând câte o șaișaișă 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

"OLTCIŢ"	M O T O R 652 cm ³	Op. nr. TA1.100-4	1
TA1	DEMONTAREA SI MONTAREA MOTORULUI	Op. nr. TA1.100-4	

S.D.V.-URI SPECIALE

Dispozitiv de prindere pentru ridicat motor şi cutie de viteză
Cod: D.10-141



Cămin în m. dan

3,8
3,5

Cupluri de stringere recomandate:
Sursă de fixare a axului motor
(rondelă conică)
Polişala prezonaşor de asamblare
motor cutie de viteză

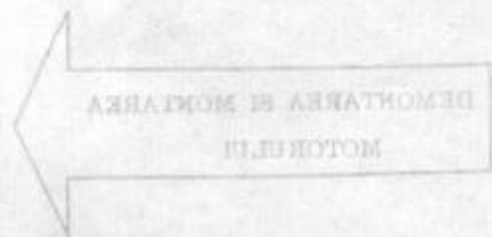
DEMONTAREA SI MONTAREA
MOTORULUI

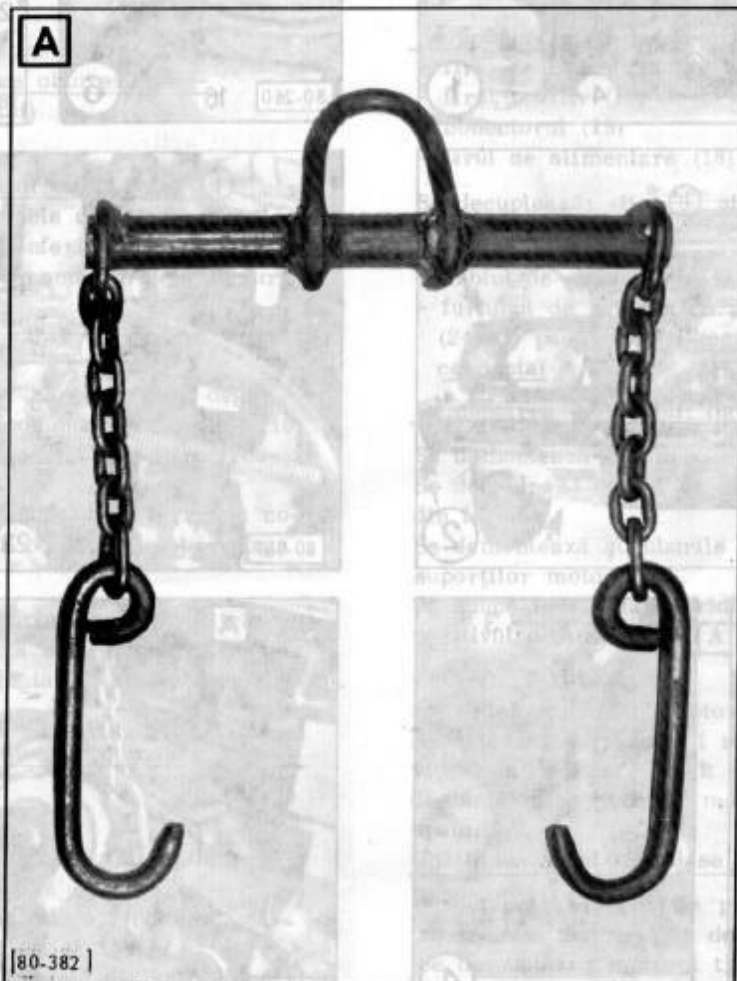
S. D. V. - URI SPECIALE

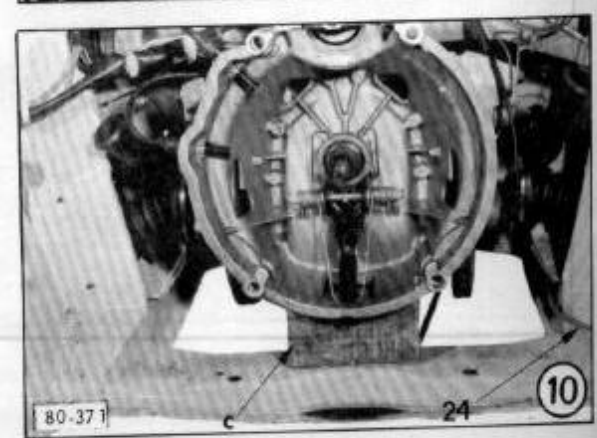
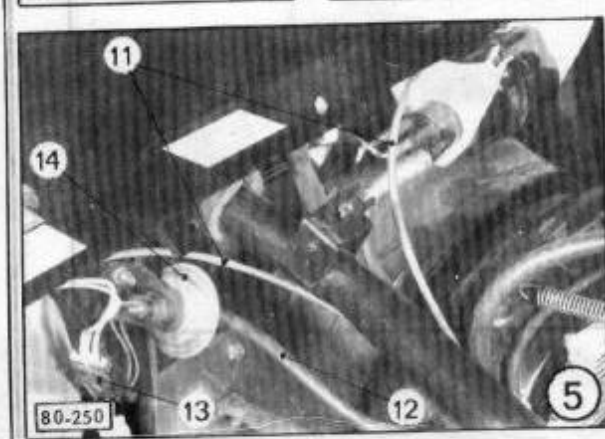
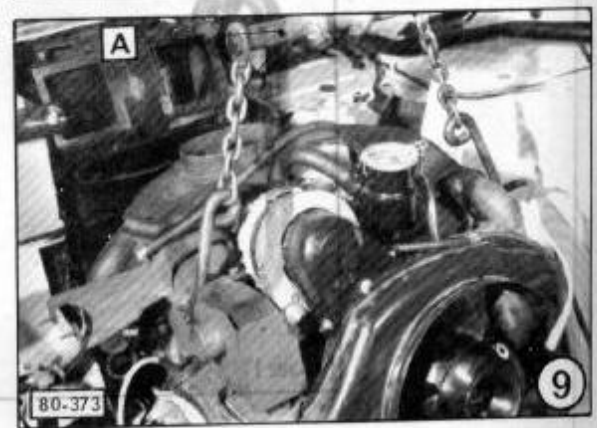
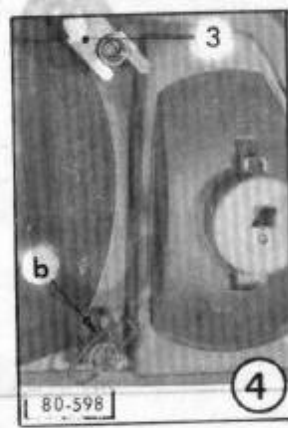
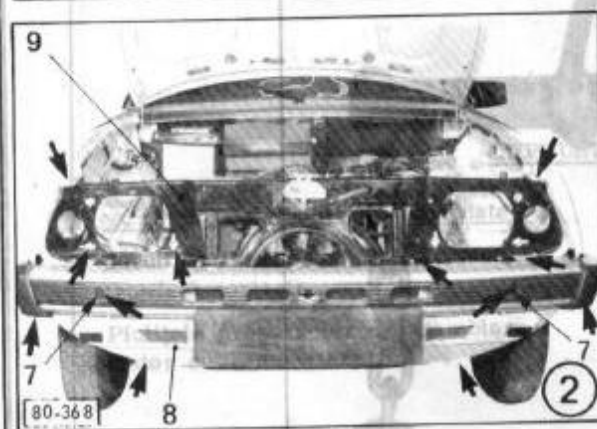
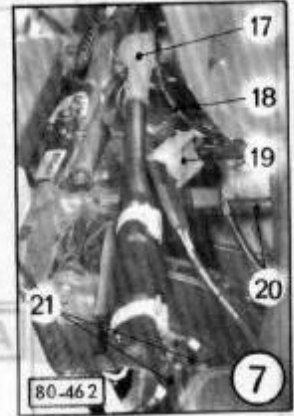
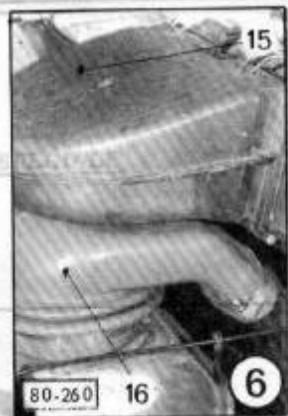
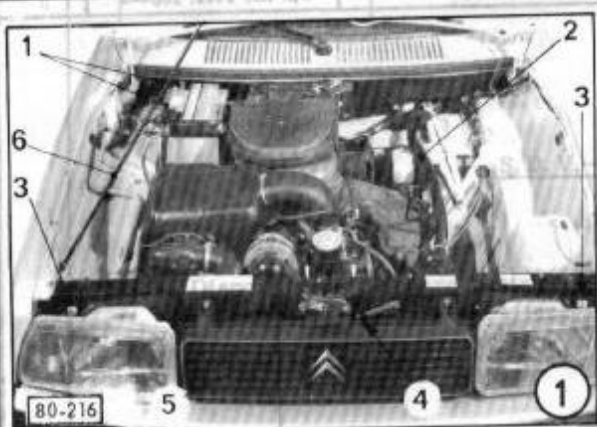
A : Dispozitiv de prindere pentru
ridicat motor și cutie de viteze
Cod: D.10-141

CUPLURI DE STRINGERE

<u>Cupluri de strângere 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







"OLTCHII"	DEMONTAREA 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 orificiul 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

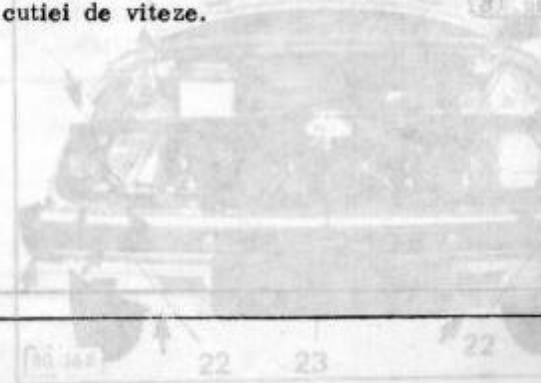
Se calează ansamblul sub cutia de viteze în "c" astfel încît să rămînă o distanță între carterul motor și traversa spate.

(Înălțimea calei introduse 7 cm)

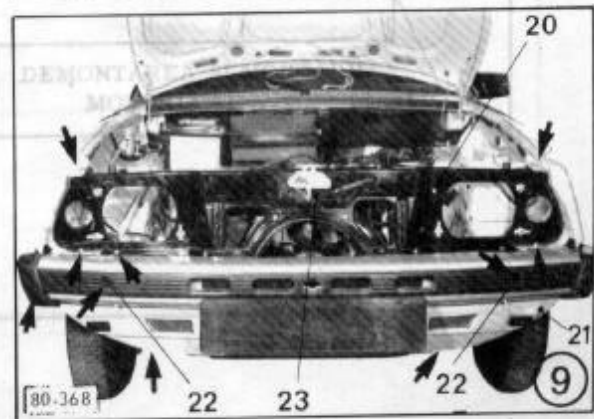
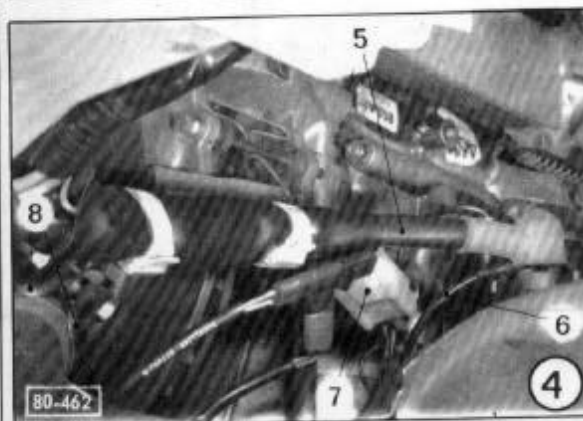
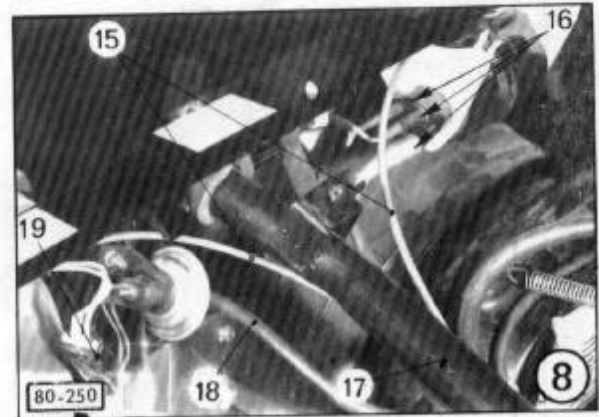
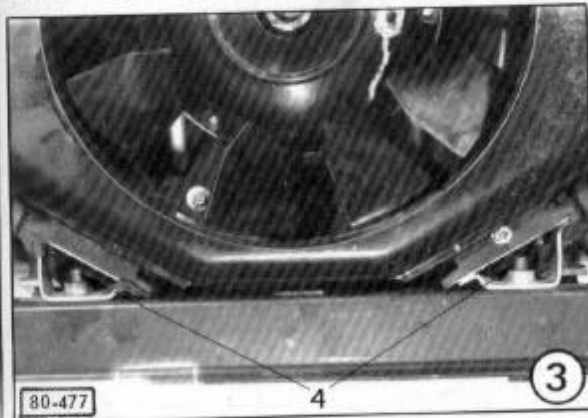
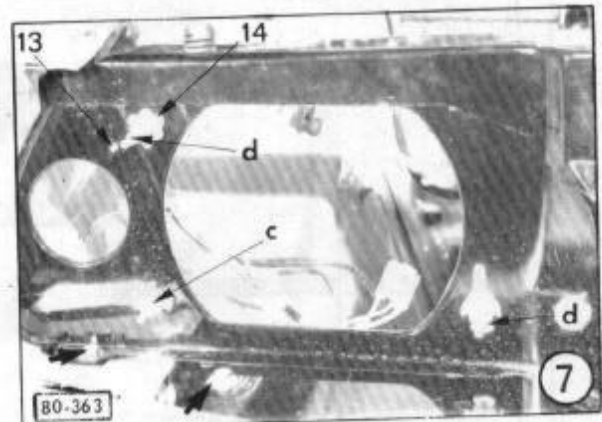
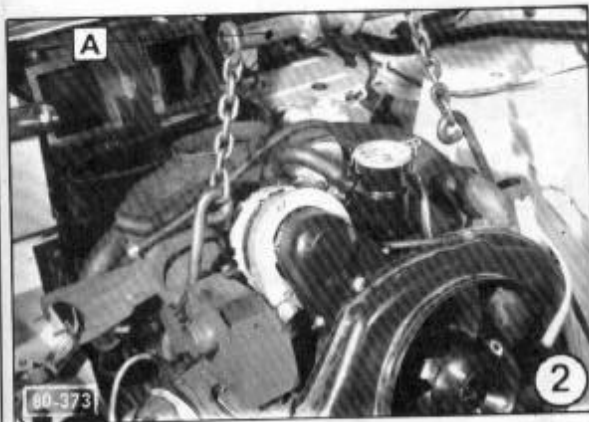
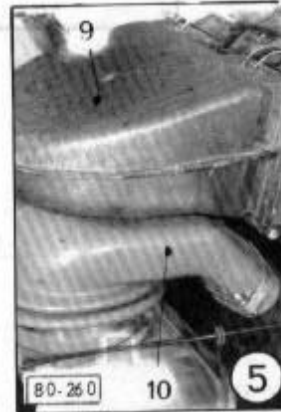
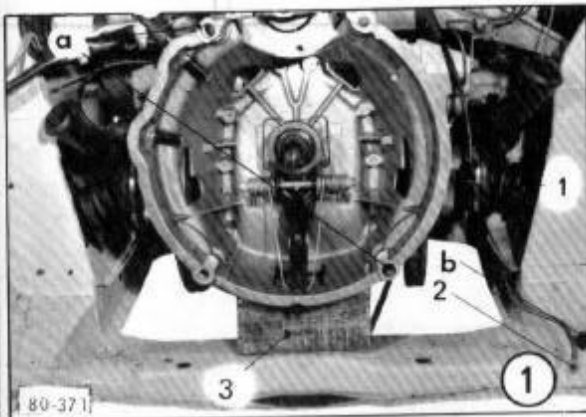
Se demontează piulițele prezoanelor de asamblare motor-cutie de viteze

Se demontează motorul trăgîndu-l către față

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

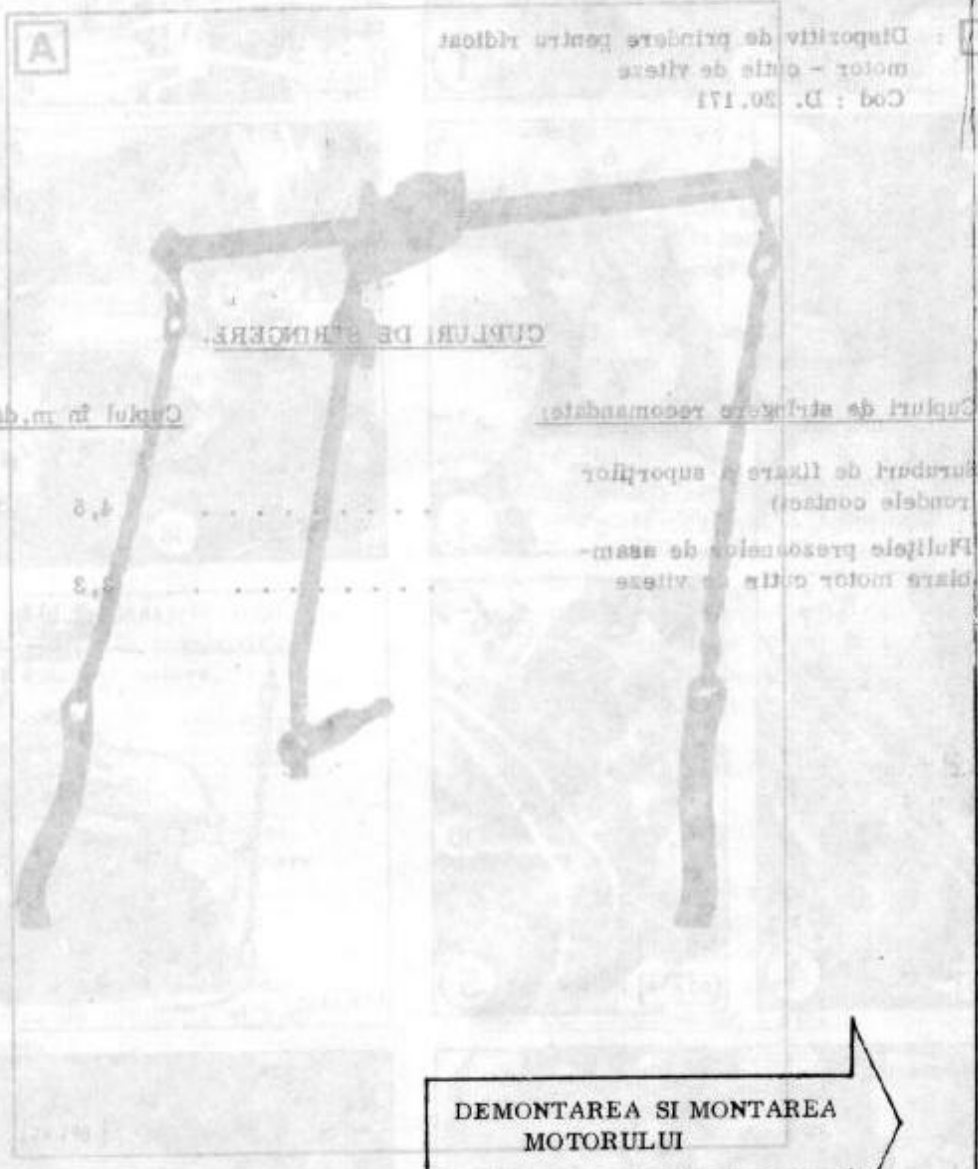


6	Op. nr. TA1.100-4	DEMONTAREA SI MONTAREA MOTORULUI	"OLT CIT" TA1
<p>MONTARE</p> <p><u>Cuplarea motorului cu cutia de viteze:</u> fig. (1) (2) și (3)</p> <p>Asigurați-vă de prezența bușelor de centrare pe carterul motor în "a"</p> <p>Se introduce motorul pe prezoanele de asamblare.</p> <p>Se rotește arborele cotit (dacă este cazul) pentru a introduce arborele de comandă în butucul discului de ambreiaj și extremitatea sa în bușă (în prealabil unsă) a arborelui cotit.</p> <p>Se montează și se strâng piulițele prezoanelor de asamblare cu 3,3 m.daN.</p> <p>Se scoate cala (3) așezată sub cutia de viteze și se coboară motorul pe traversa față.</p> <p>Se strâng șuruburile (4) suportilor elastici față cu 5,3 m.daN: fig.(3) (rondelă contact)</p> <p>Se cuplează cablul ambreiajului 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>Se cuplează: fig (1) și (6)</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 Se reglează farurile: (Vezi Op.TA, 540-0)</p>



"OLTCTI"	DEMONTAREA SI MONTAREA MOTORULUI DEMONTAREA SI MONTAREA MOTORULUI MOTOR - 1129 cm ³	Op. nr. TA2.100-4	1
TA2			

S.D.V.-URI SPECIALE



2	Op. nr. TA2.100-4	DEMONIAREA SI MONTAREA MOTORULUI	"OLTCIT"
			TA2

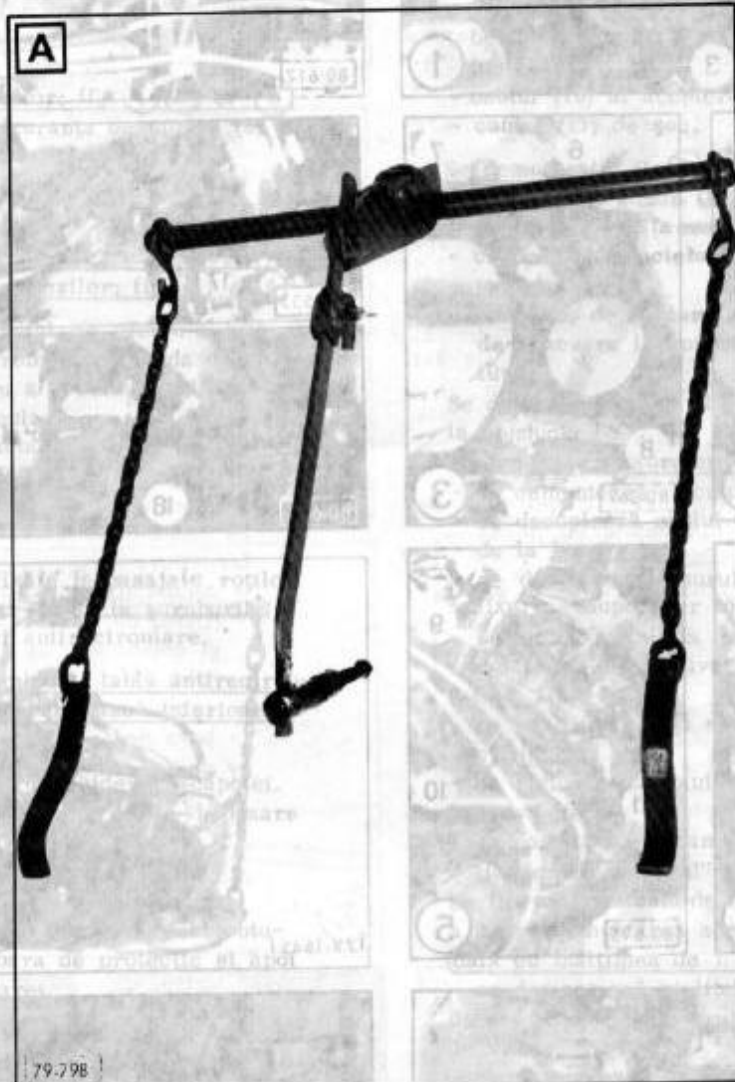
S. D. V. - URI SPECIALE

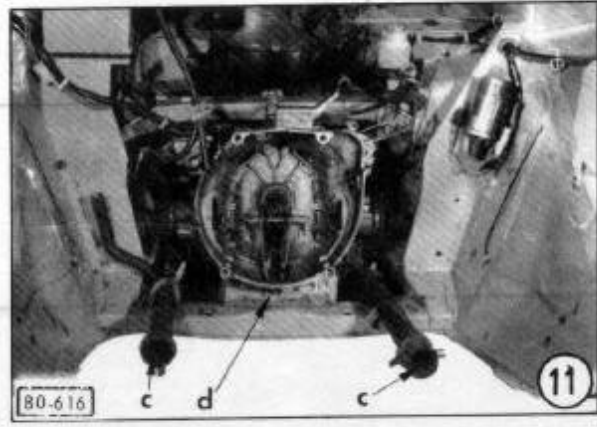
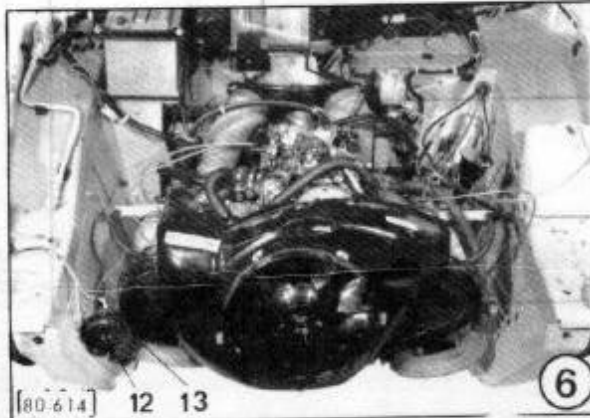
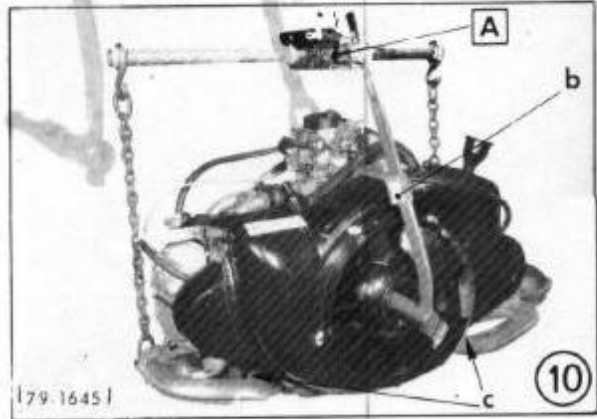
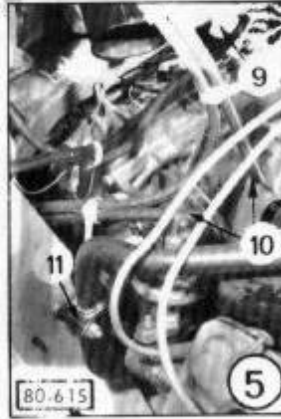
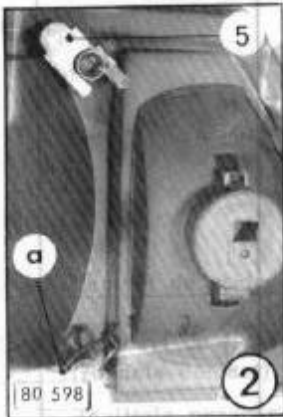
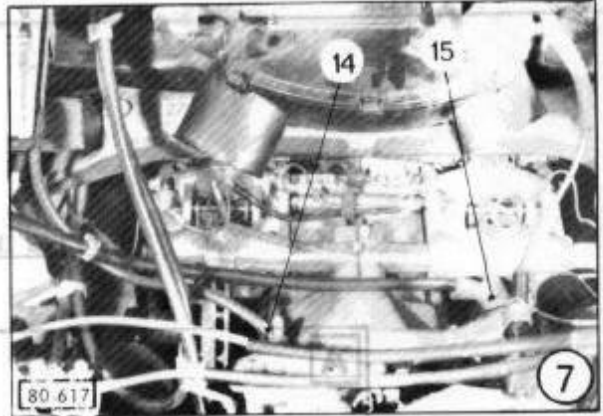
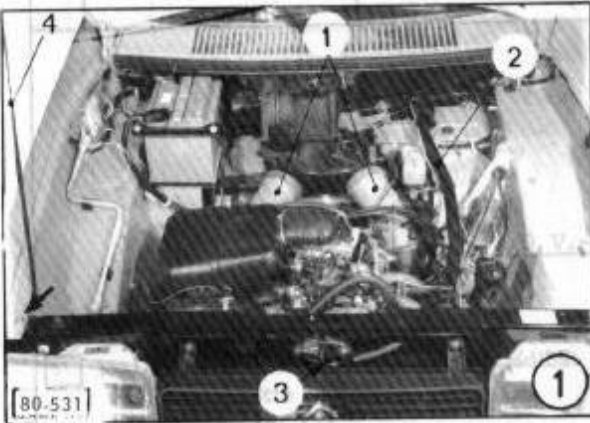
: Dispozitiv de prindere pentru ridicat motor - cutie de viteze
Cod : D. 20.171

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







"ULTIUM"	DEMONTAREA SI MONTAREA MOTORULUI	Op. nr. TA2.100-4
TA2		
DEMONTARE		
<u>Se deconectează cablul negativ și pozitiv de la baterie: fig. ①</u>		
<u>Se demontează:</u>		
<ul style="list-style-type: none"> - roata de rezervă - cricul - bara (4) de menținere a capotei - filtrul de aer (se obturează orificiul de la carburator) - masca - scutul motor 		
<u>Demontarea farurilor: fig. ① ② și ③</u>		
Se demontează siguranța de oprire (5) și se apasă știftul inferior în "a".		
Se deconectează firele de alimentare a farurilor.		
<u>Decuplarea cablurilor și comenzilor (7) de poziționare a farurilor: fig. ③ și ④</u>		
<p>a) Se apasă pe plotul (6) pentru a-l degaja; apoi se rotește comanda de reglaj (7) pentru a o demonta din tabla antirecirculare.</p>		
<p>b) Se așază ansamblul cabluri (8) și comenzi de reglaj (7) pe pasajul roții stînga.</p>		
<u>Se demontează:</u>		
<ul style="list-style-type: none"> - protectoarele fixate în pasajele roților față pentru a avea acces la șuruburile de fixare a tablei antirecirculare. 		
<u>Demontarea ansamblului tablă antirecirculare-bară protecție și mască inferioară:</u>		
<p>a) Se decuplează: fig. ①</p> <ul style="list-style-type: none"> - cablul (3) de deschidere a capotei. 		
<p>b) Se demontează șuruburile (→) de fixare fig. ① și ③:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a tablei antirecirculare - a măștii inferioare - a barei de protecție (se scot obturatoarele de pe bara de protecție și apoi șuruburile de fixare). 		
<p>c) Se demontează ansamblul tablă antirecirculare-bară protecție și mască inferioară.</p>		
<u>Se demontează: fig. ① și ④</u>		
<ul style="list-style-type: none"> - bara (2) suport al roții de rezervă - conductele (1) de încălzire 		
<u>Se deconectează: fig. ⑤ ⑥ și ⑦</u>		
<ul style="list-style-type: none"> - firul de la bobină - firul (13) de la avertizorul sonor - firul (14) de masa motor - firul pozitiv (15) pe demaror - conectorul (9) 		
<u>Se decuplează: fig. ⑤ și ⑧</u>		
<ul style="list-style-type: none"> - furtunurile (10) de la pompa de benzină și carburator (obturați furtunurile). - cablul (16) al accelerației - cablul (17) de șoc. 		
<u>Se demontează: fig. ⑤ ⑥ ⑨ și ⑩</u>		
<ul style="list-style-type: none"> - avertizorul sonor (12) - cablul (11) de la conducta de încălzire - capetele conductelor de încălzire (agrafale) - colierele de cuplare a colectoarelor de evacuare la conductele de legătură. 		
Se desfac colierele (18) de cuplare la conducta "Y".		
<u>Demontarea motorului: fig. ⑩ și ⑪</u>		
<ul style="list-style-type: none"> - se demontează scutul motor - se decuplează cablul ambreiajului de la furcă 		
<ul style="list-style-type: none"> - se demontează șuruburile de fixare a suportilor motor față - se aduce instalația de ridicare dotată cu dispozitivul A <p>Cod: D.20-171</p>		
<ul style="list-style-type: none"> - 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)		
<ul style="list-style-type: none"> - se demontează piulițele prezoanelor de asamblare a motorului cu cutia de viteze - se demontează motorul trăgîndu-l spre față. 		
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Atenție la decuplarea tubului de încălzire la carburator și să nu existe vreun efort pe arborele de comandă de la cutia de viteze.</p> </div>		

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 piulițele 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. (9)

- 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)

a) 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.

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

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

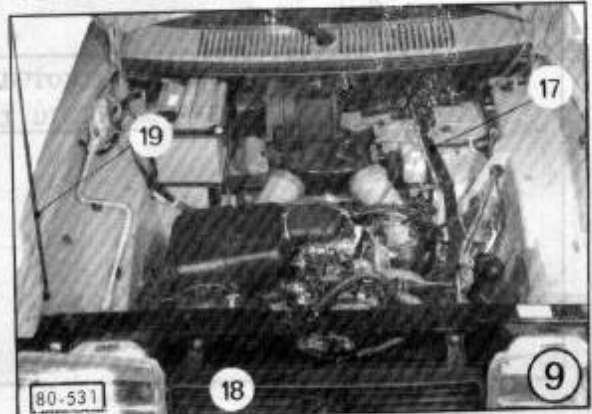
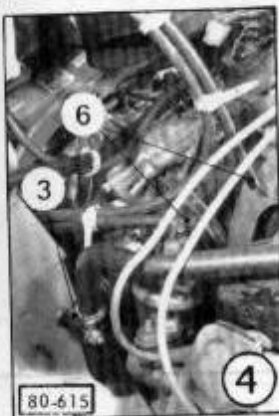
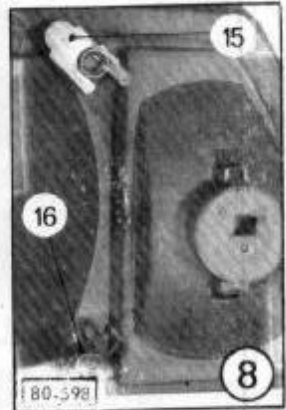
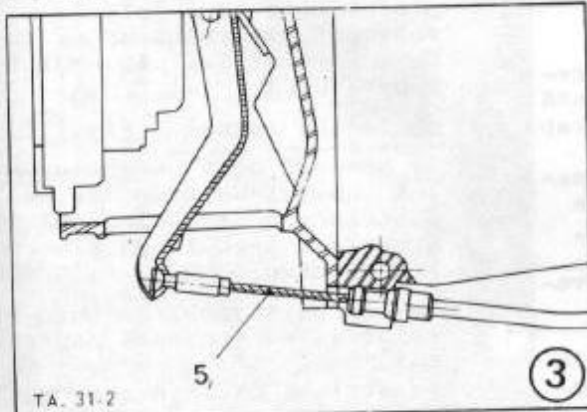
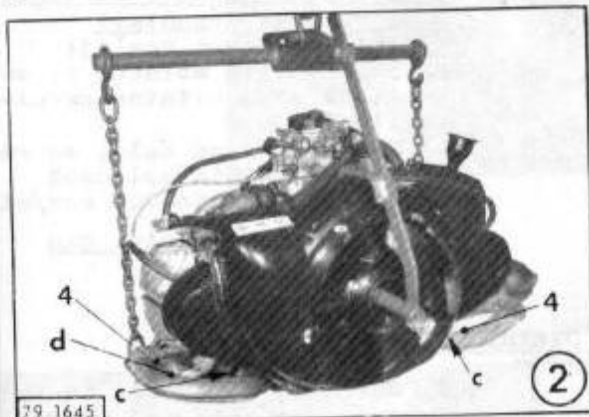
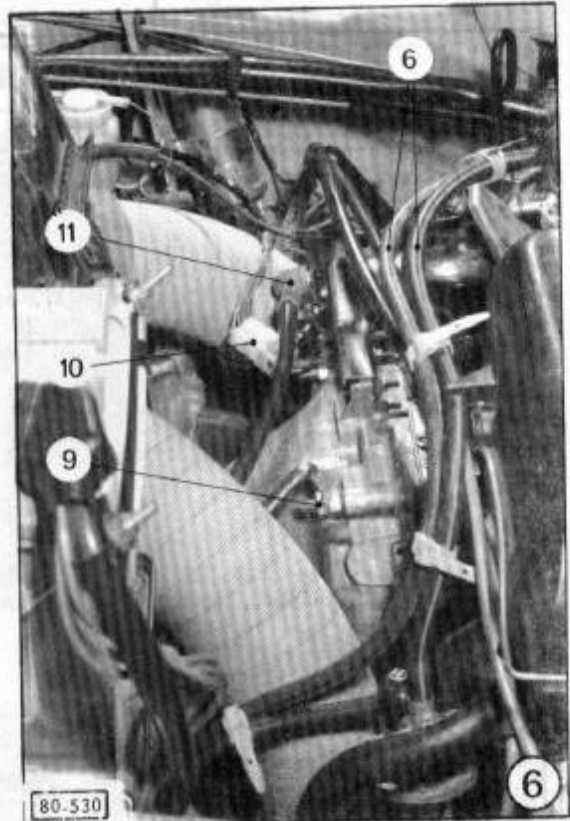
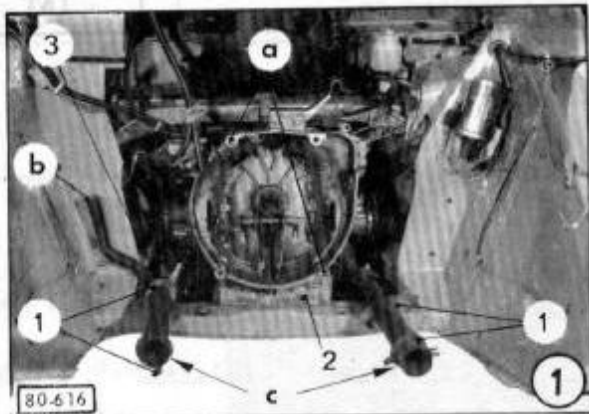
Se introduc comenzile (13) în orificiul tablei antirecirculare (12) apoi, se rotesc apăsând pînă la cuplarea plotului (14)

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)



REGLAJUL CULBUTORILOR

Montarea capetelor de
 Se demontează capetele de
 necesar.
 Se montează capetele de
 Se plasează pe capetele
 de distribuție șurubii
 și se demontează
 șurubii de distribuție.
 Se reglează jocul
 de distribuție
 și se montează
 șurubii de distribuție.
 Se montează șurubii
 de distribuție și se
 reglează jocul de
 distribuție.
 Motorul fiind cald, se
 reglează jocul de
 distribuție în poziția
 de distribuție
 este necesar (80-90 rot/min)
 Se completează nivelul din
 motor la nivel

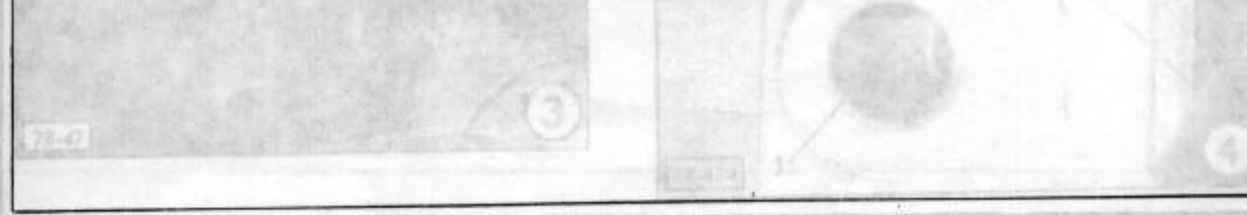
Reglajul trebuie făcut
 Se demontează capetele de
 necesar.
 Se montează capetele de
 Se plasează pe capetele
 de distribuție șurubii
 și se demontează
 șurubii de distribuție.
 Se reglează jocul
 de distribuție
 și se montează
 șurubii de distribuție.
 Se montează șurubii
 de distribuție și se
 reglează jocul de
 distribuție.
 Motorul fiind cald, se
 reglează jocul de
 distribuție în poziția
 de distribuție
 este necesar (80-90 rot/min)
 Se completează nivelul din
 motor la nivel

REGLAJUL CALARII DISTRIBUTIEI

Se reglează jocul
 de distribuție
 și se montează
 șurubii de distribuție.
 Se montează șurubii
 de distribuție și se
 reglează jocul de
 distribuție.
 Motorul fiind cald, se
 reglează jocul de
 distribuție în poziția
 de distribuție
 este necesar (80-90 rot/min)
 Se completează nivelul din
 motor la nivel

Se reglează jocul
 de distribuție
 și se montează
 șurubii de distribuție.
 Se montează șurubii
 de distribuție și se
 reglează jocul de
 distribuție.
 Motorul fiind cald, se
 reglează jocul de
 distribuție în poziția
 de distribuție
 este necesar (80-90 rot/min)
 Se completează nivelul din
 motor la nivel

REGLAJUL CULBUTORILOR SI CONTROLUL CALARII DISTRIBUTIEI



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 le 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 piuliței: 0,6 m.daN

Se montează tablele laterale dacă au fost demontate

Verificarea după reglaj:

a) Se pornește motorul și se verifică etanșeitaea garniturilor.

b) 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

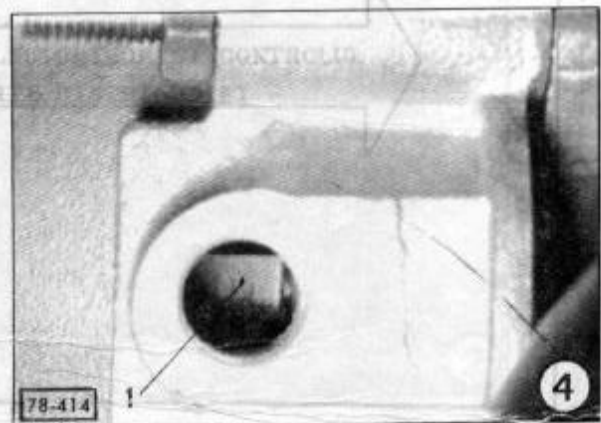
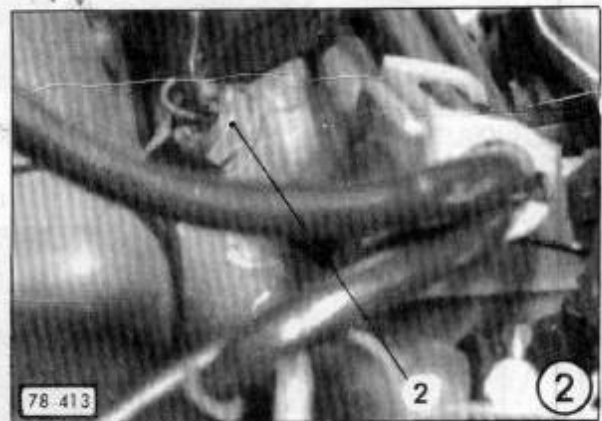
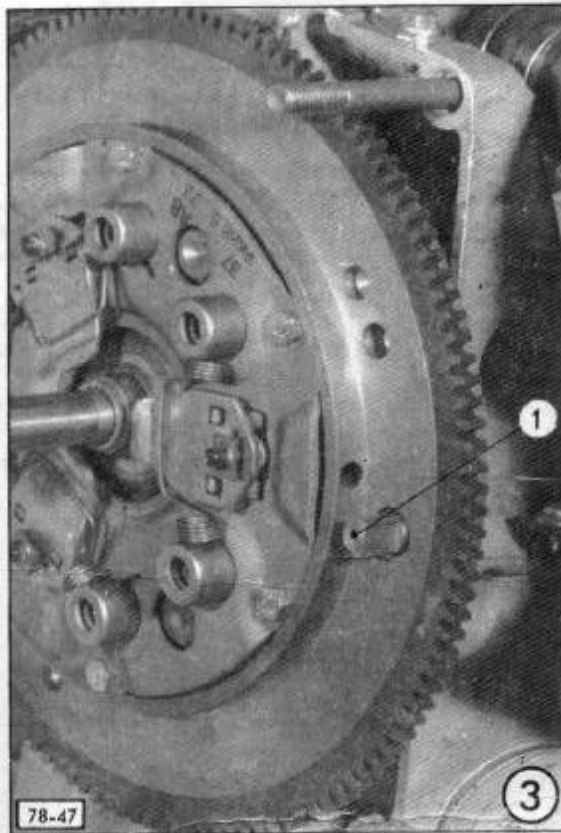
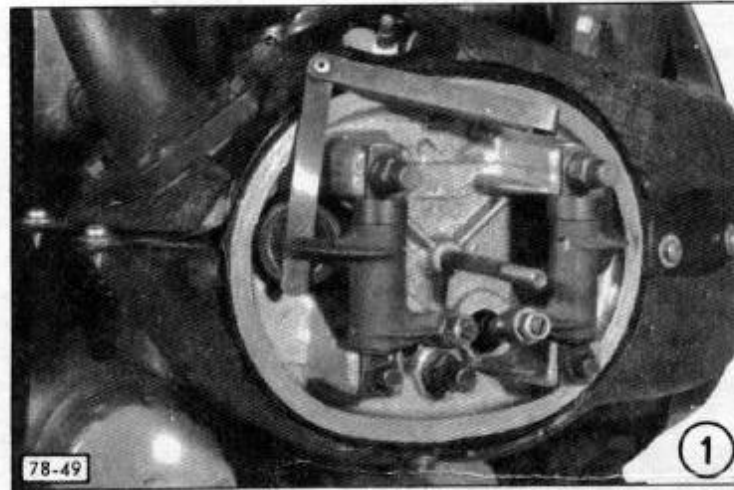
Se măsoară jocul culbutorului supapei de evacuare. Dacă distribuția este bine calată, acest joc trebuie să fie cuprins între 0,03 și 0,75 mm.

Se reglează jocul culbutorilor și se montează capacul chiulasei.

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

Se montează captorul (2): fig. ②

Se strânge cu: 2,9 m.daN (saibă plată)



I. REGLAJUL CULBUTORILOR

Reglajul trebuie făcut cu motorul rece

Se demontează tablele de acces laterale.

Se acoperă cu o cîrpă 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 capacelor 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

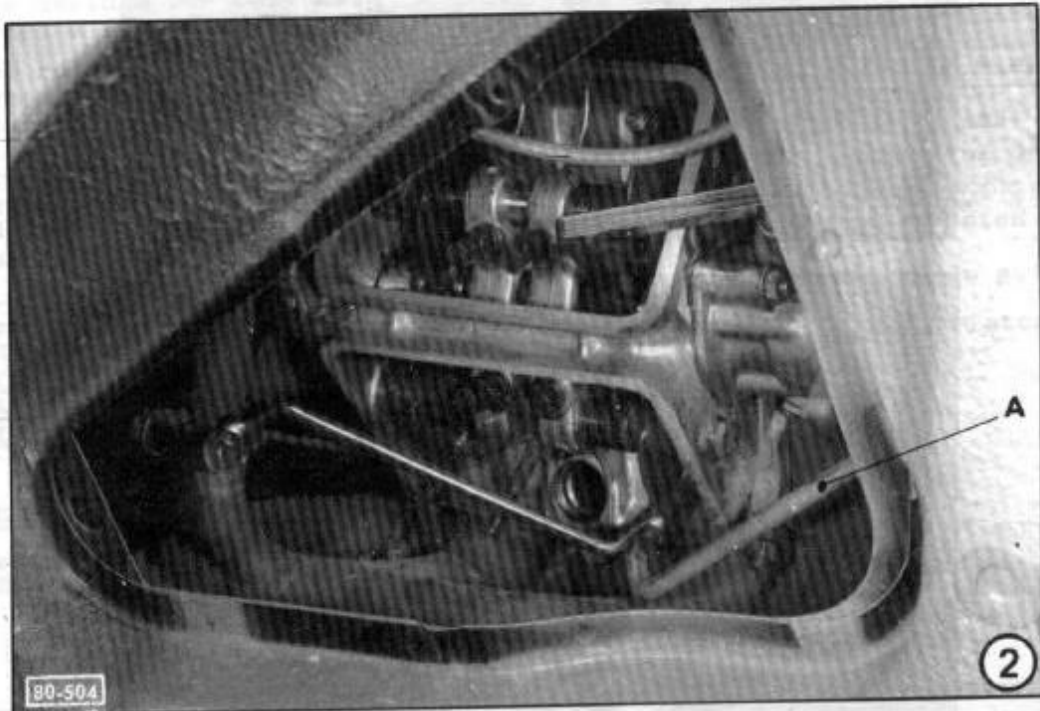
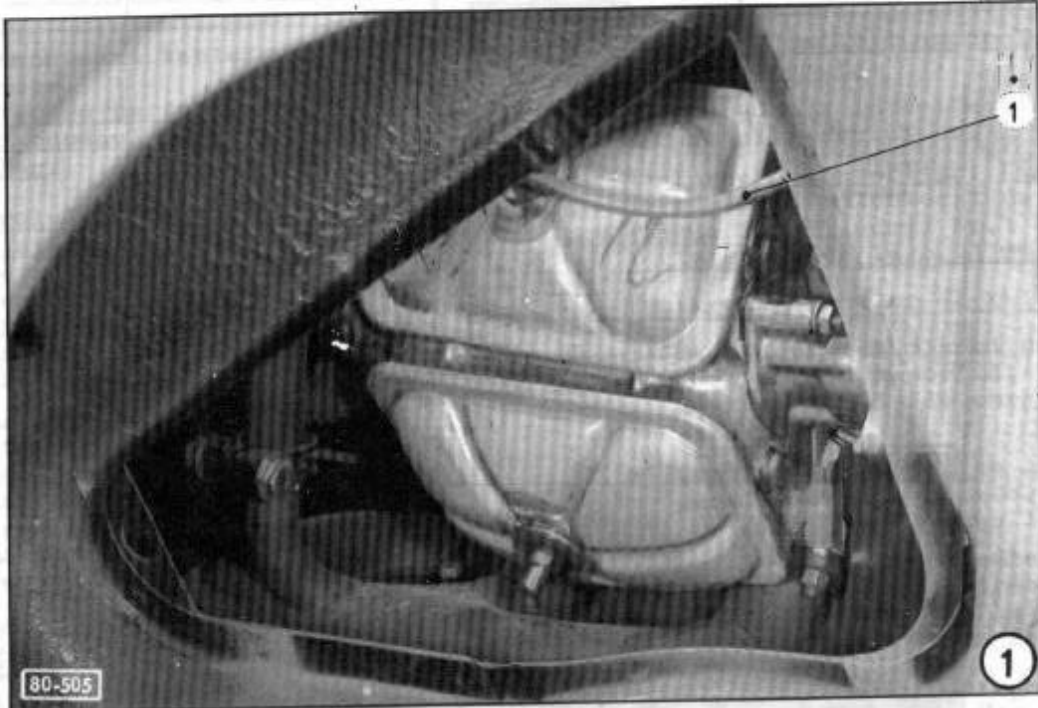
-Verificarea mersului în gol:

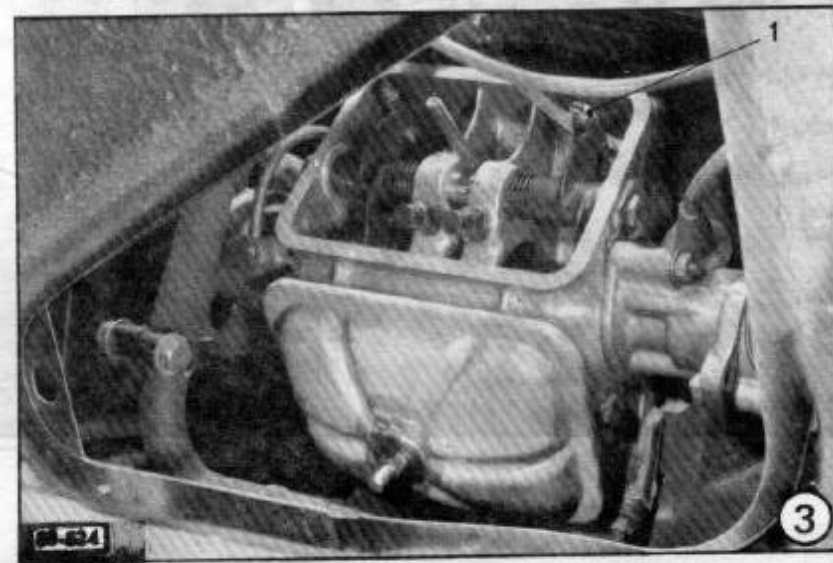
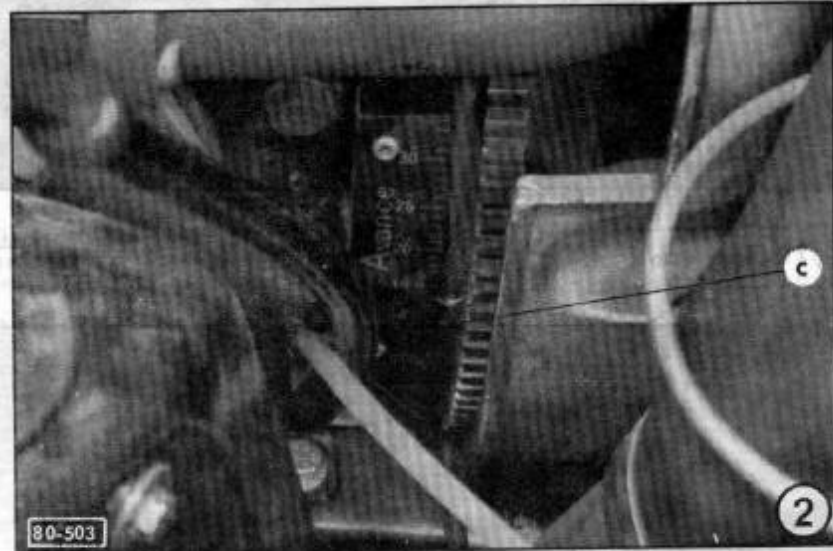
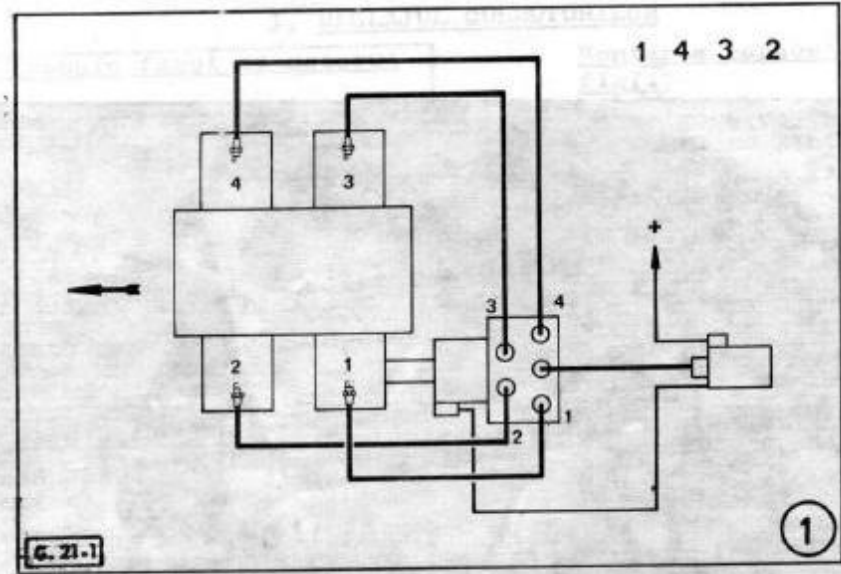
Se montează tablele laterale. Motorul fiind cald, se reglează mersul în gol dacă e necesar la 900 - 950 rot/min.

Se verifică etanșeitarea garniturilor.

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

REGLAJUL CULBUTORILOR SI CONTROLUL
CALARII-DISTRIBUTIEI





<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 $\varnothing = 5$ 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 ou 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 $\varnothing = 5$ 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 culbutorilor: fig. 3
Se reglează culbutorii de admisie de la cilindrul Nr.1 și 3.
Admisie = 0,20 la 0,25 mm

Montarea capacelor de chiulase:

a) Se asigură că planul de etanșare nu are asperități. El trebuie să fie curat și uscat.

b) Dacă este necesar se lipesc garniturile pe capace. (soluție de lipit BOSTIK 1400)

c) 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:

a) Se verifică nivelul de ulei.

b) Se pornește motorul și se verifică etanșeitarea garniturilor.

Se reglează mersul în gol, dacă este necesar.
Se montează tablele laterale de acces.



2	Op. nr. TA2. 112-3 M-211.141.70.40	REPARAREA UNEI CHIULASE MOTOM	OLTCIT
			TA2

S. D. V. -uri speciale

- | | |
|--|---|
| <p>A : Dispozitiv de rodat supape</p> | <p>D : Dispozitiv pentru montare simering arbore cu came.
Cod: D. 2o-174/4</p> |
| <p>B : Dispozitiv pentru montare simering arbore cu came spre ruptor distribuitor.
Cod: D. 2o-172/2</p> | <p>E : Dispozitiv de comprimare re-soarte supape (universal).</p> |
| <p>C : Cheie pentru imobilizare roată arbore cu came.
Cod: S. 2o-174</p> | <p>F : Extractor pentru ax culbutor
Cod: D. 2o-179</p> |
| | <p>G : Suport pentru fixare chiulasa în menghină.
Cod: D. 2o-18o</p> |

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

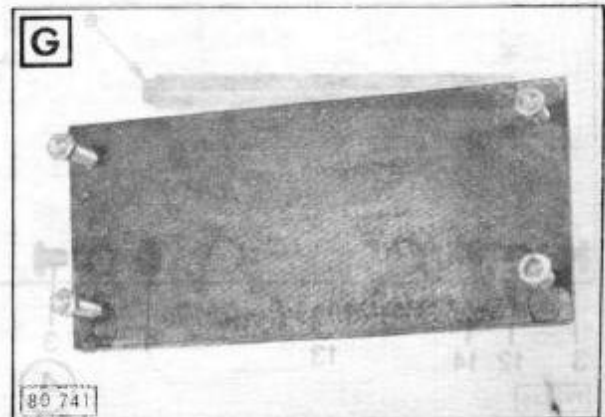
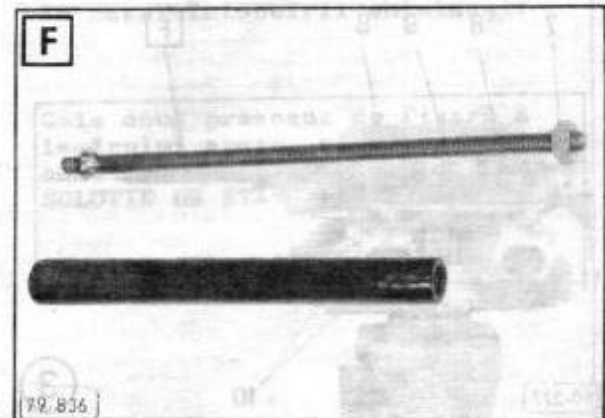
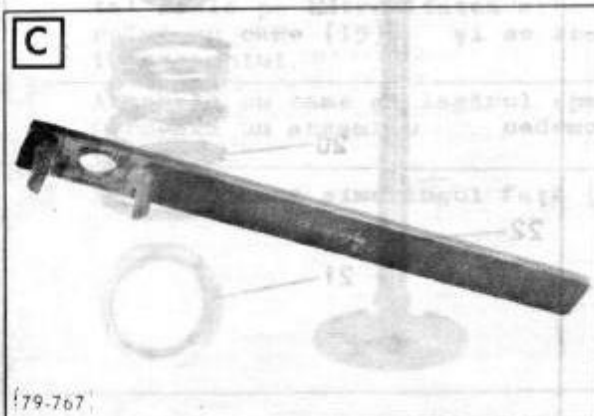
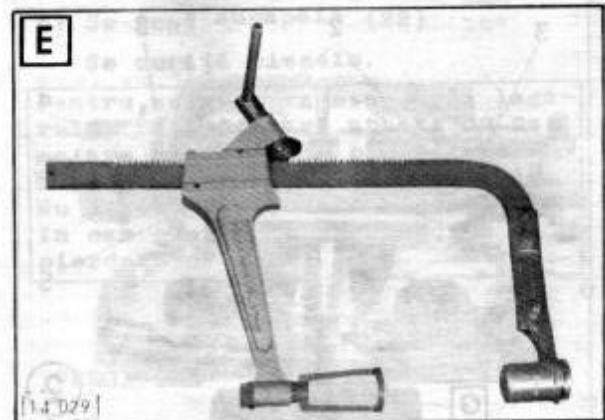
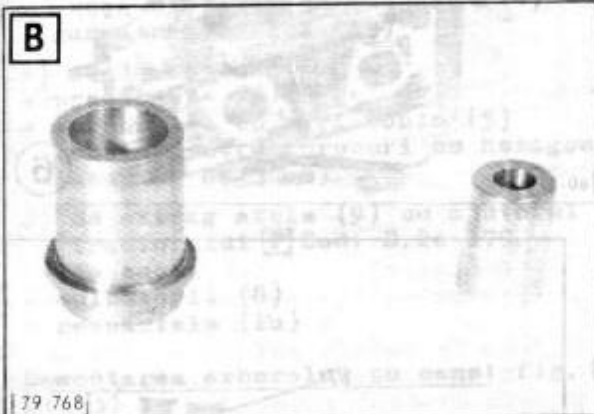
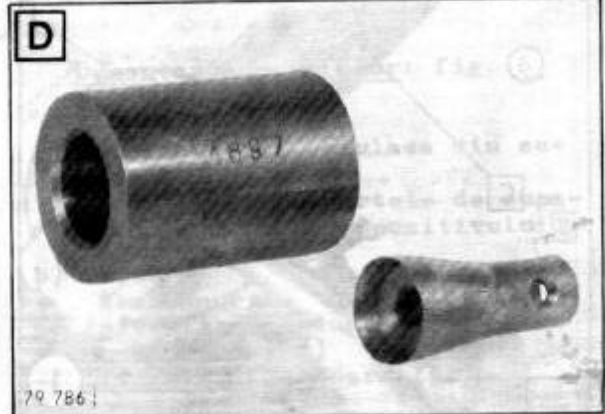
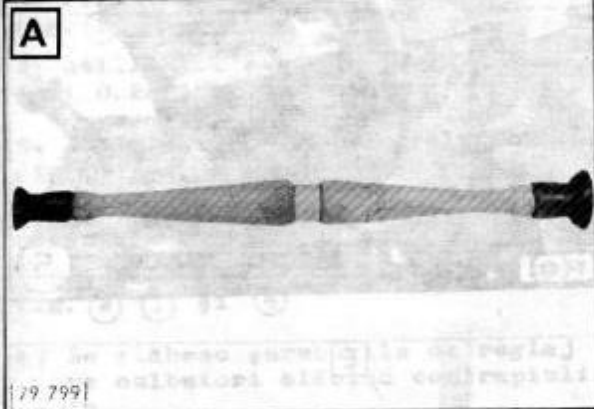


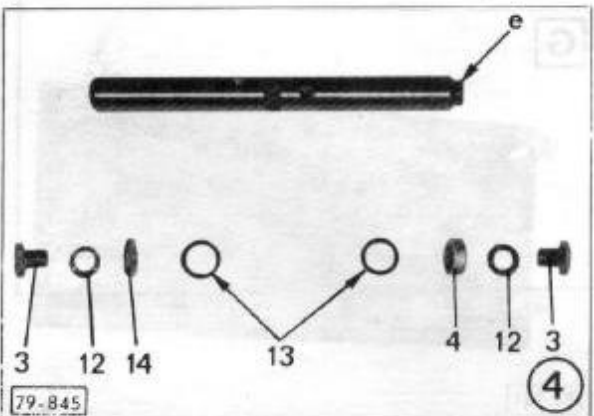
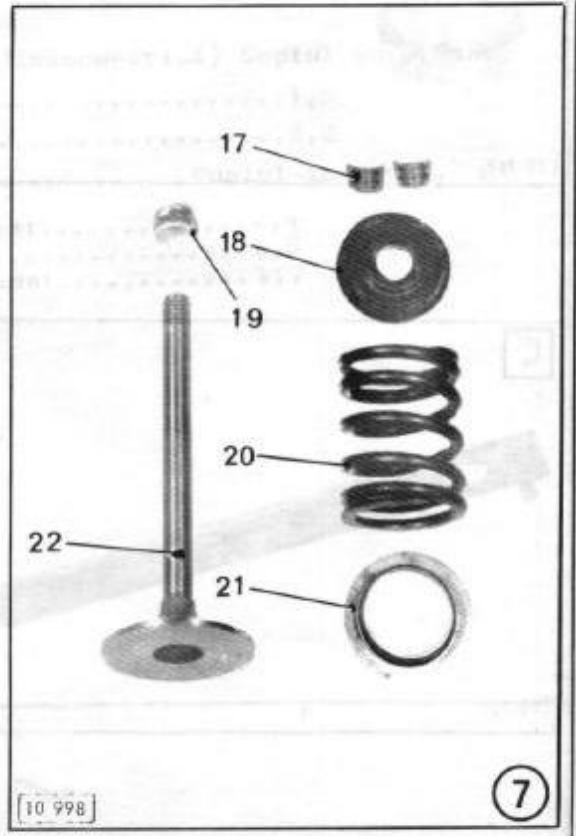
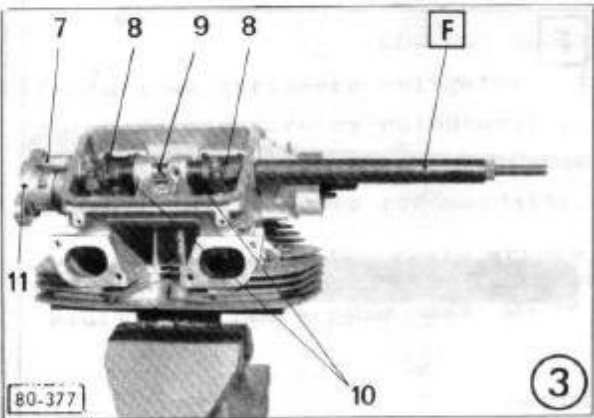
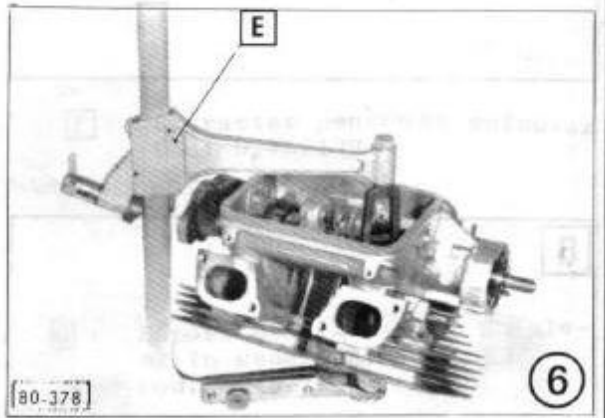
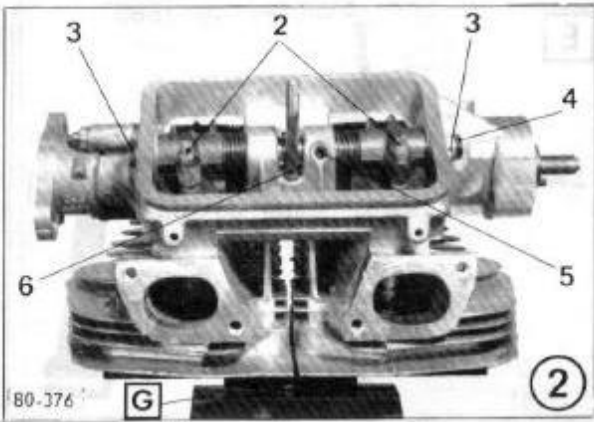
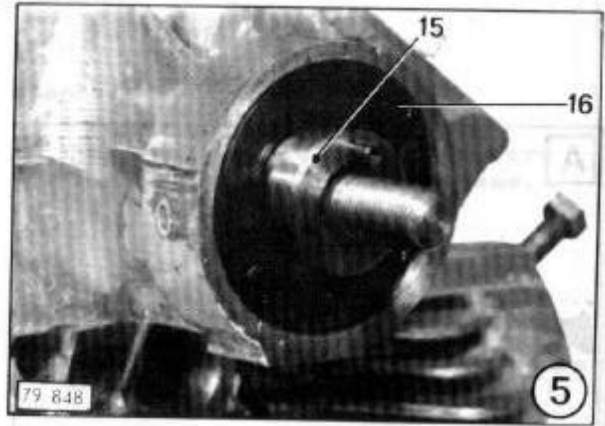
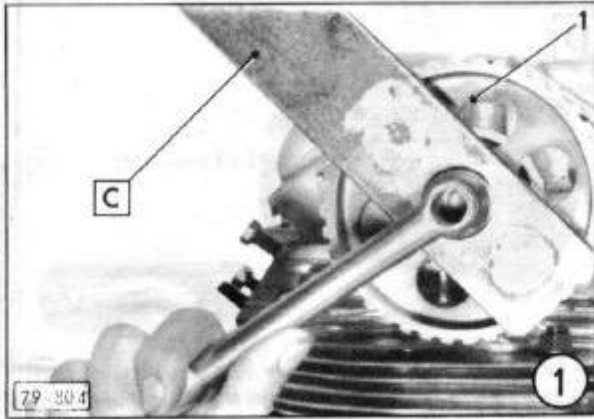
TA2
OLT CIT TA2

REPARAREA UNEI CHIULASE

Op. nr. TA2. 112-9

3





REPARAREA UNEI CHIULASE

DEMONTARE

Se fixează chiulasa în menșină:
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	OLTICIT
			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)	Ø taler (mm)	Ø tija (mm)	lungime (mm)
Admisie	120	39	8,5 ^{-0,021} _{-0,036}	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 șanț 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 glefuit 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.

Inercarea supapelor sub sarcină:

Lungimea sub sarcină (mm)	Sarcină (kg)	Lung. sub sarcină (mm)	Sar-cină (kg)	Sen-sul 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 șimeringul (1). Se montează un șimering 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-FRINARE

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.

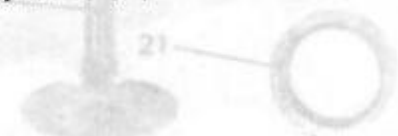
Se utilizează o țevă Ø interior = 8,5 mm pentru a introduce complet garnitura.

c) Se montează pe fiecare tijă de supapă:

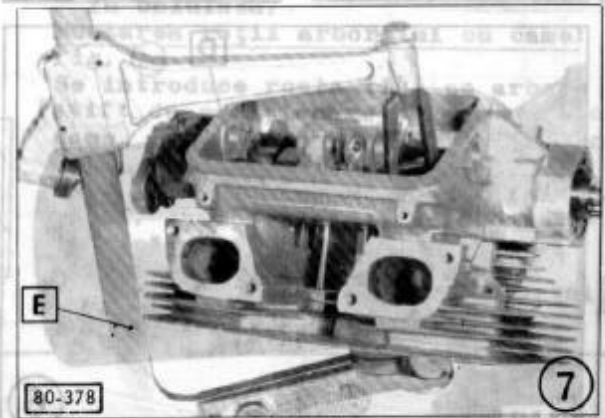
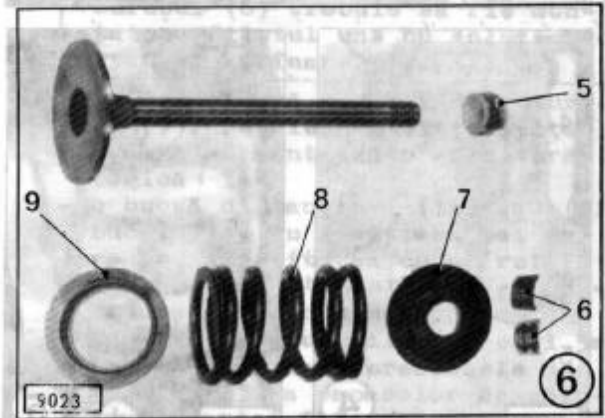
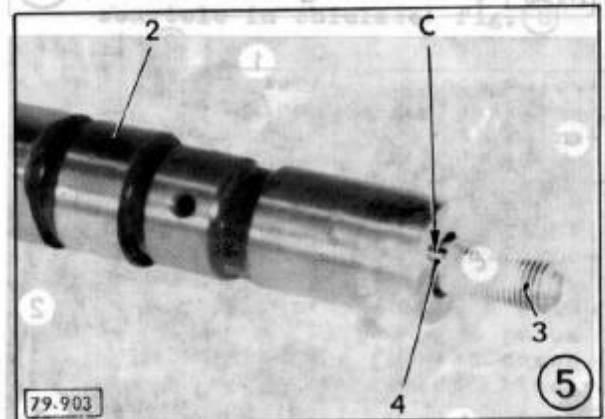
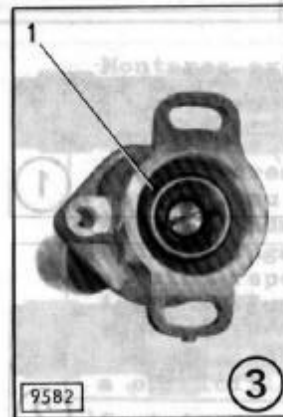
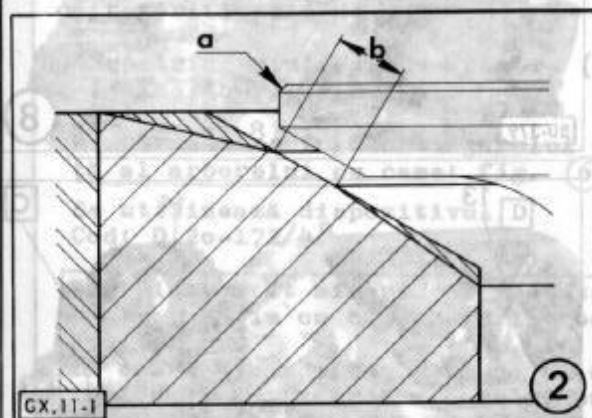
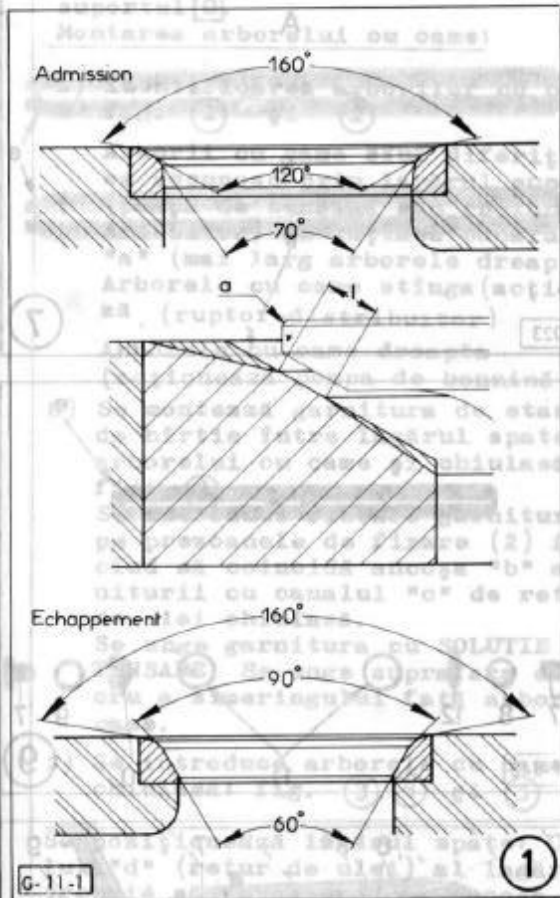
- talerul inferior (9)
- resortul (8)
- talerul superior (7)

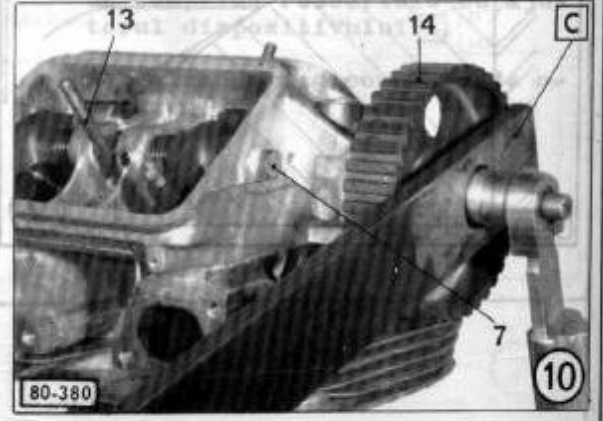
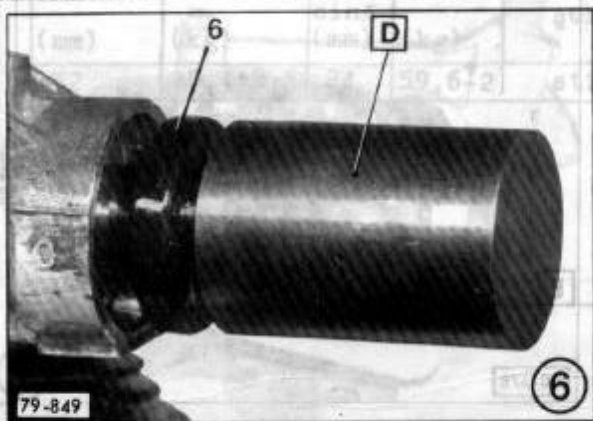
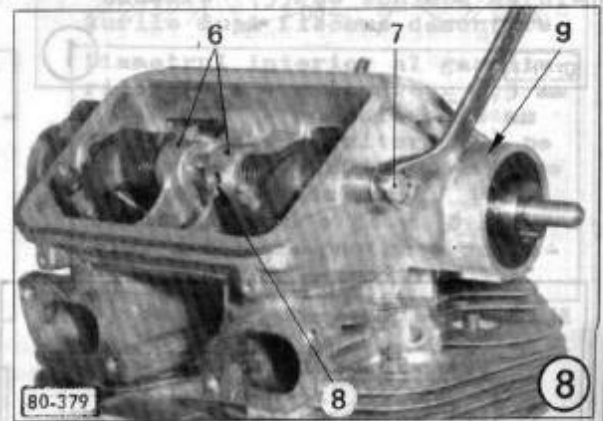
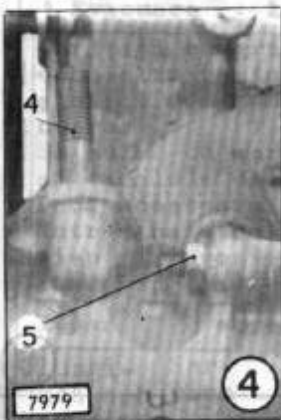
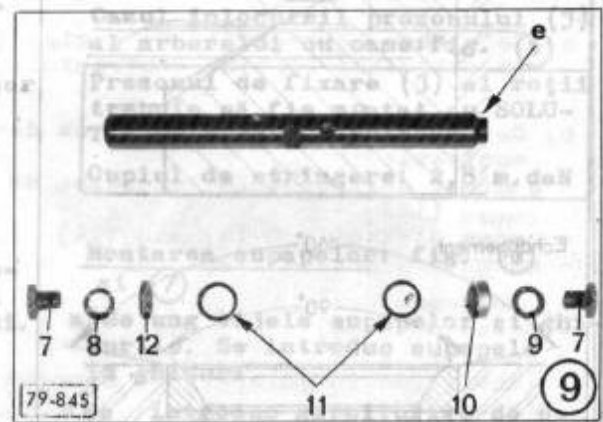
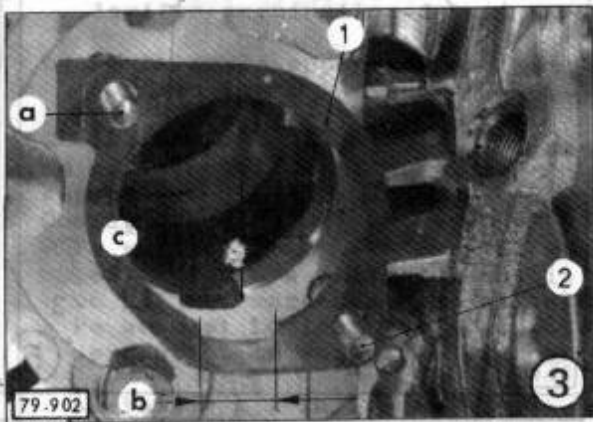
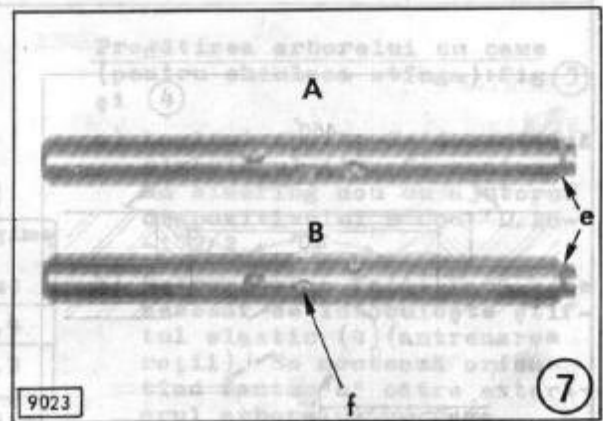
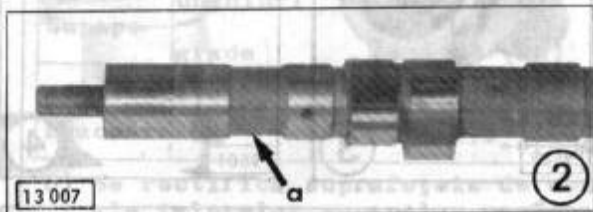
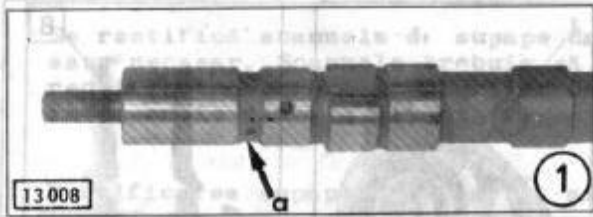
Se comprimă resortele cu ajutorul dispozitivului [E].

Se introduc semiconurile de oprire. (6)



(7)





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

Se fixează chiulasa în menghină 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 chiulasa: 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) buca (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**

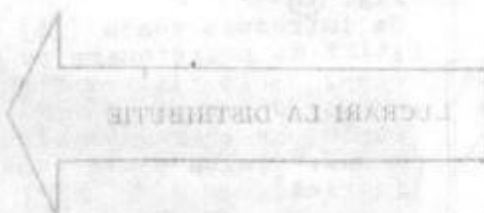
2	Op. nr. TA2.122-4	LUCRARI LA DISTRIBUTIE	"OLTCIT"
			TA2

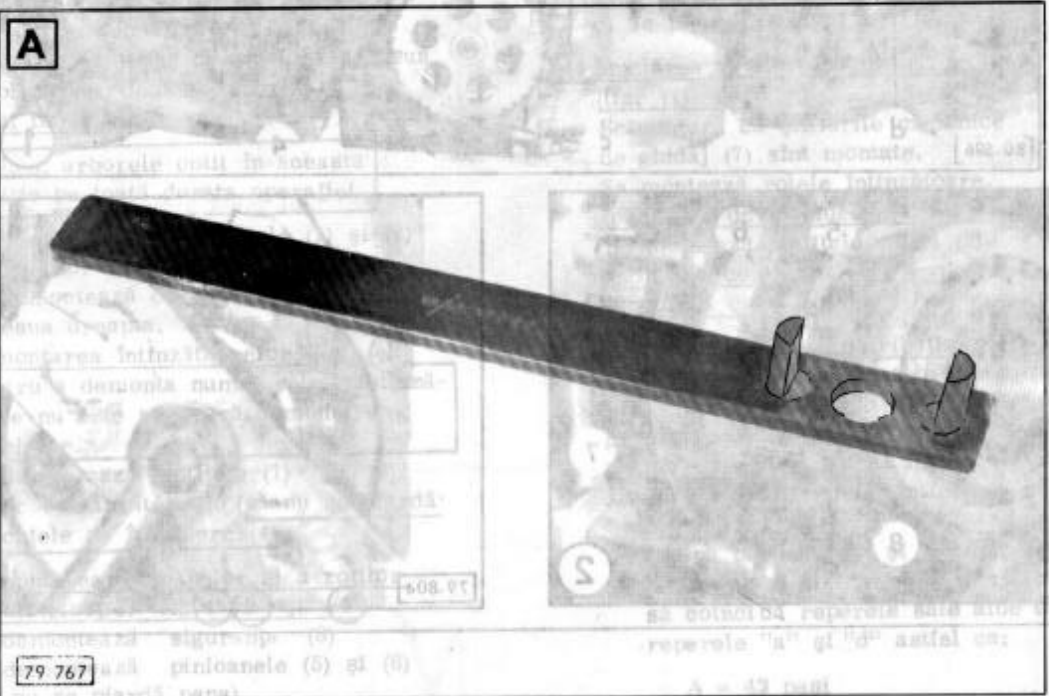
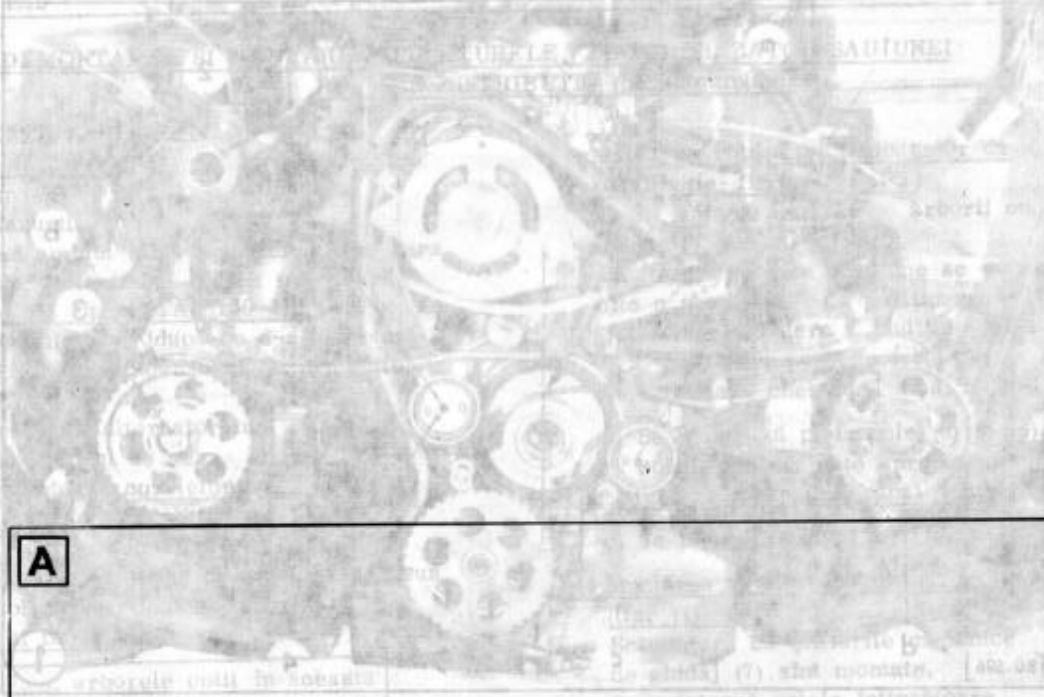
S. D. V. -URI SPECIALE

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

CUPLURI DE STRINGERE

<u>Cupluri de stringere 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 montează sigurta (6)
Se montează pinoanele (5) și (8)

Se montează reperul sau alina
reperul "a" și "d" astfel ca:

Se imobilizează roata cu ajutorul
cheii (7)
Se demontează piulițele (3)
Se demontează roțile de pe arborii
cu came

NOTA: 1 pas = 1 (vezi fig. 1)
Se montează curea și se
strâng piulițele (3)
- reperul sau alina reperul
"a" și "d"

**MONTARE
CUREA**

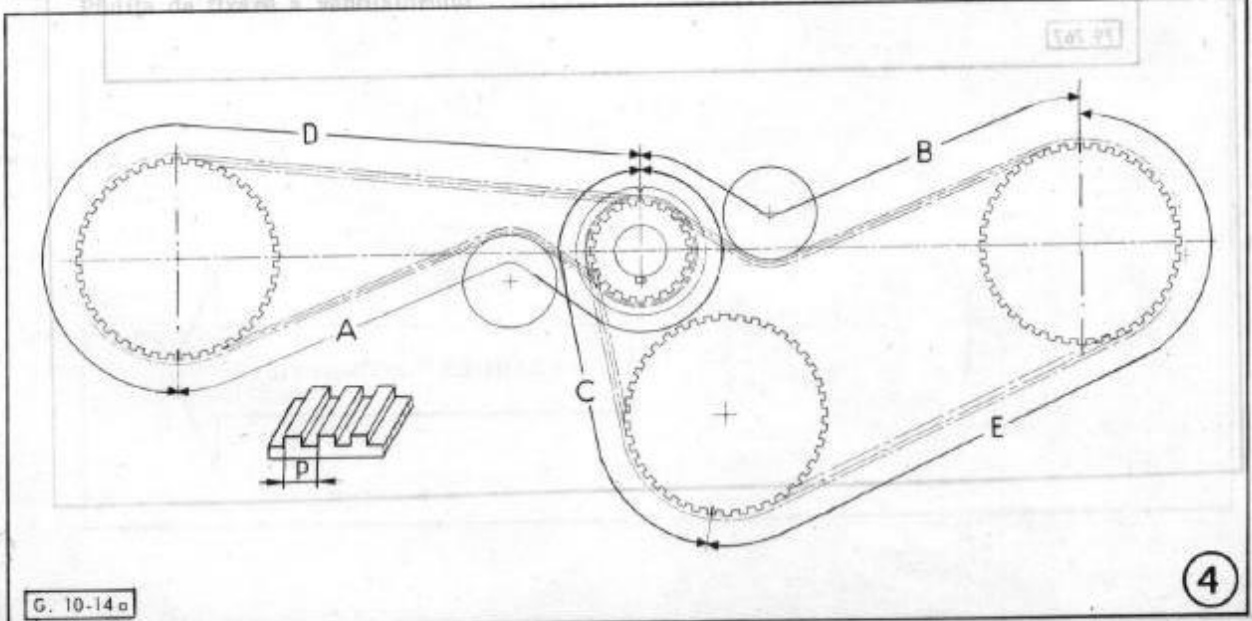
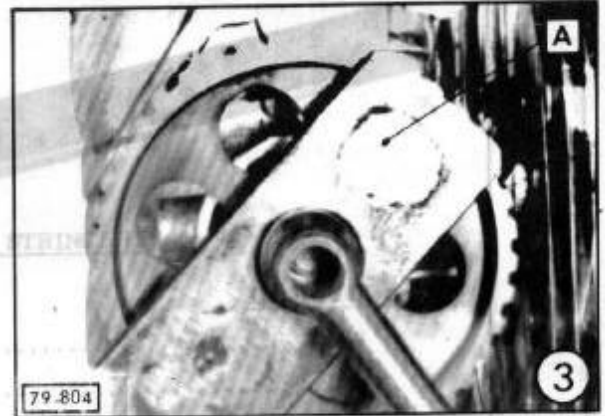
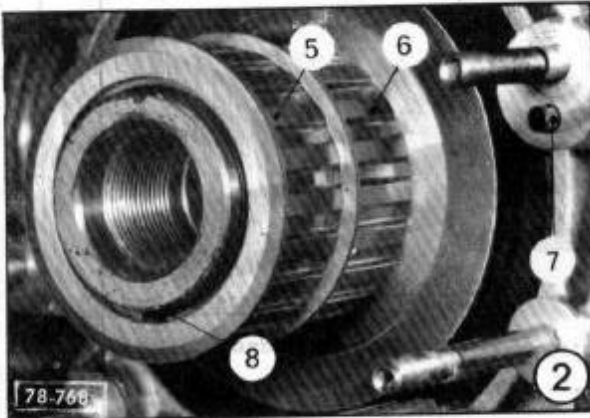
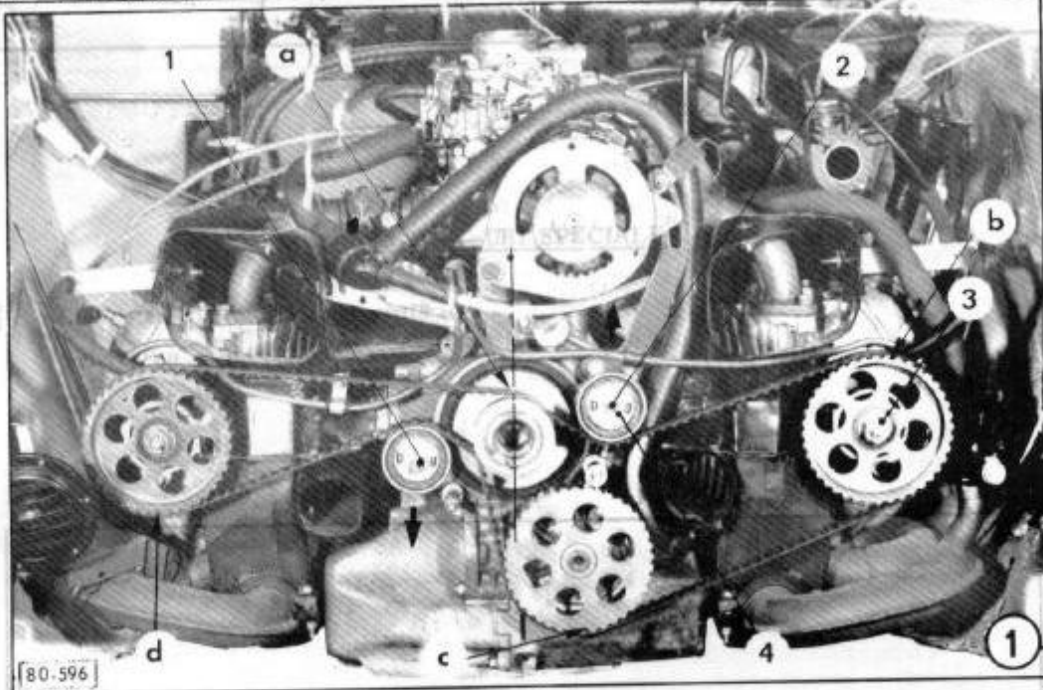
- cele două roți de pe arborii cu came,
- cele două pinoane (5) și (8)
- cele două role întinzătoare sînt identice
Înainte de montare verificați-vă că roțile,
curelele, pinoanele și rolele întinzătoare
nu prezintă nici o urmă de umoare sau ulei.

Se eliberează rolele întinzătoare
și se strîng piulițele (3) și (4)



4

10-1-01



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 pinion 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 câte 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 gurile 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 repera "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 repera sa albă cu repera "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:

- repera sa albă cu repera "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 cotit 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 cotit 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 aprindere.

Se strînge piulița cu 23 m.daN.

Se montează manșonul de protecție și ghidajul manivelei.

Se montează

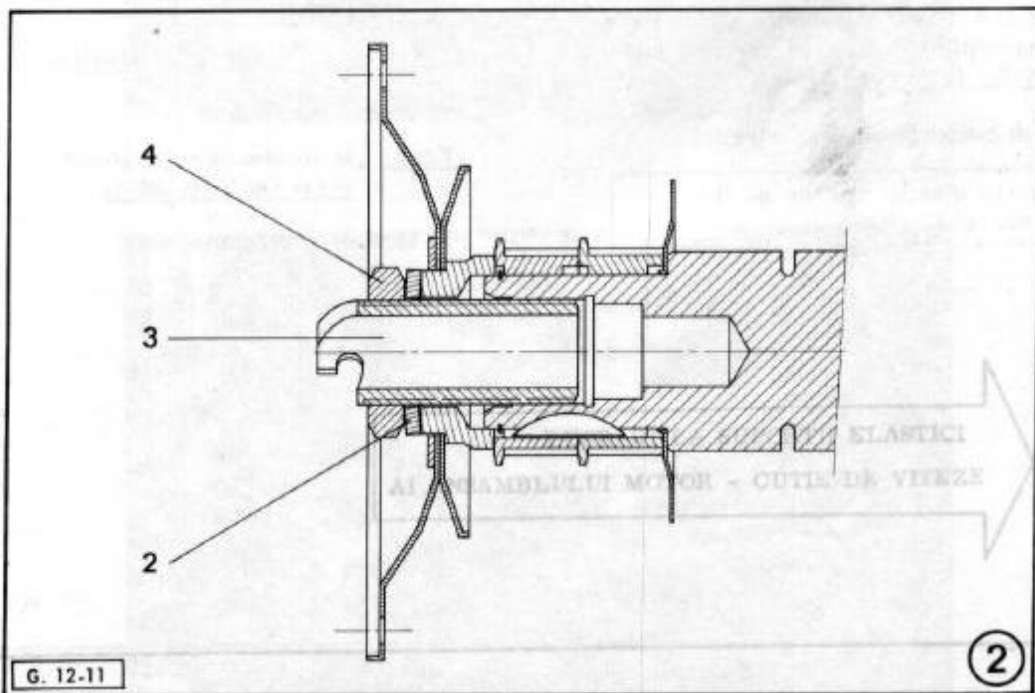
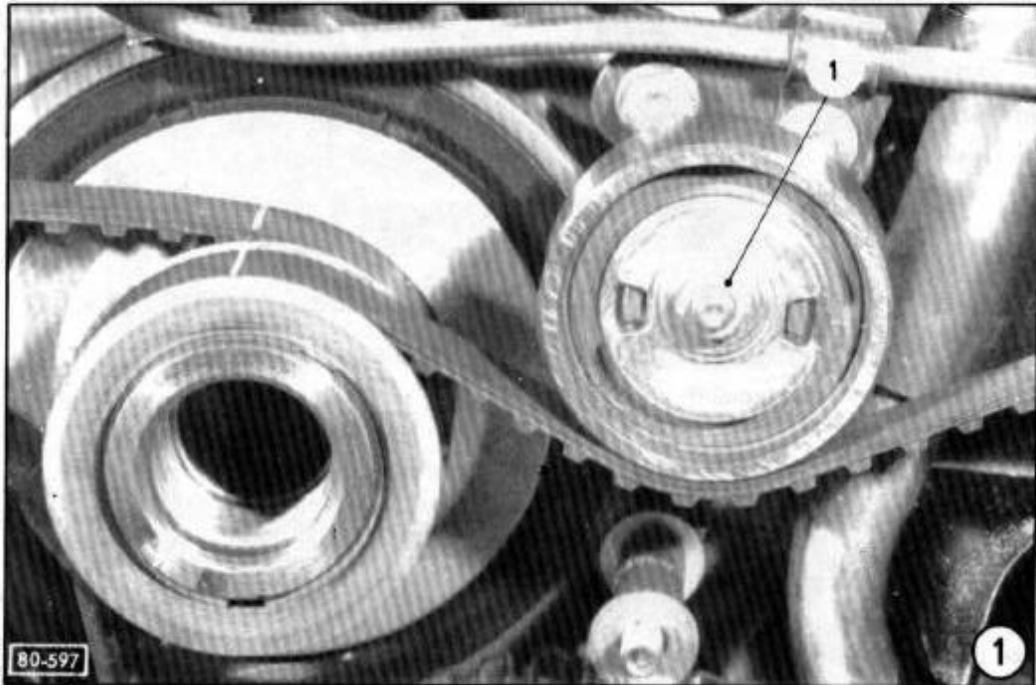
- filtrul de aer
- ansamblul tablă antirecirculare-bară de protecție și masca inferioară (vezi Op.nr. TA2.100-4)
- farurile
- masca

Se verifică reglajul farurilor.



G. 10-14 a

"OLTECIT"	MOTOR	Op. n° TA2. 122-4	
OLTECIT TA2	LUCRARI LA DISTRIBUTIE	Op. nr. TA2. 122-4	7



CUPLURI DE STRINGERE

Cupluri recomandate:Cupluri în m.daN:

	<u>TA1</u>	<u>TA2</u>
Suruburi de fixare a suportilor elastici (pe carterul motorului.....)	2,5	5,5
Suruburi de fixare a suportilor elastici (pe traversă).....	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 3

Se 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

Suporții 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 3

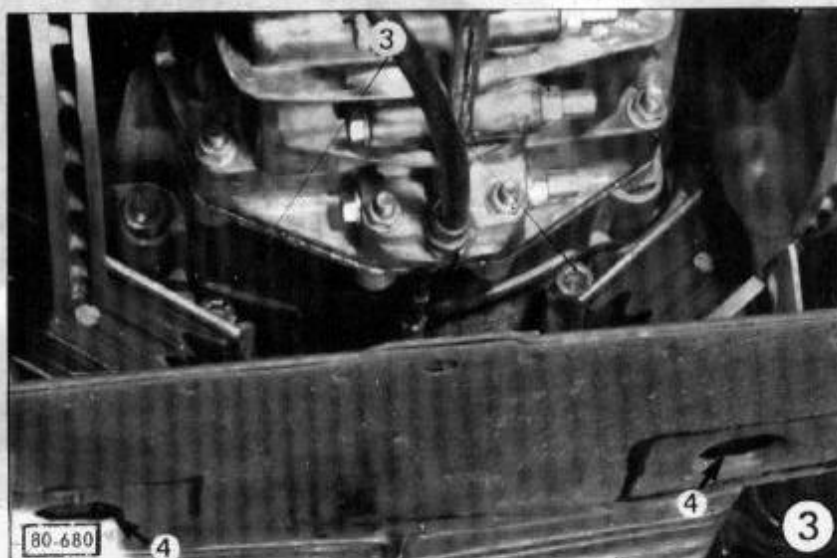
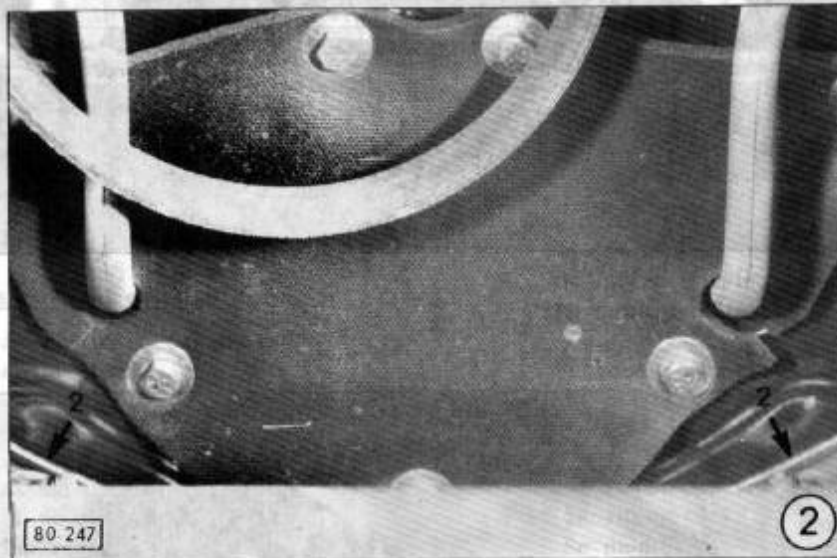
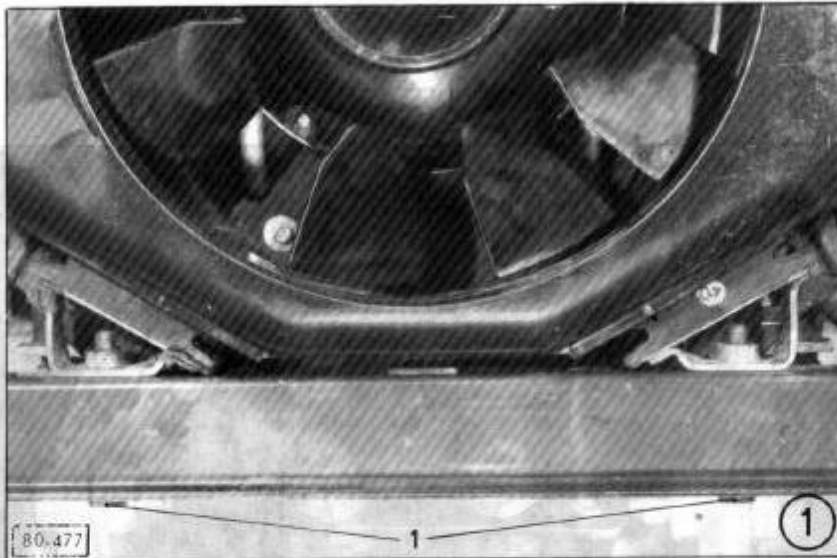
Cuplul de strângere al șuruburilor
(1): 5,3 m.daN

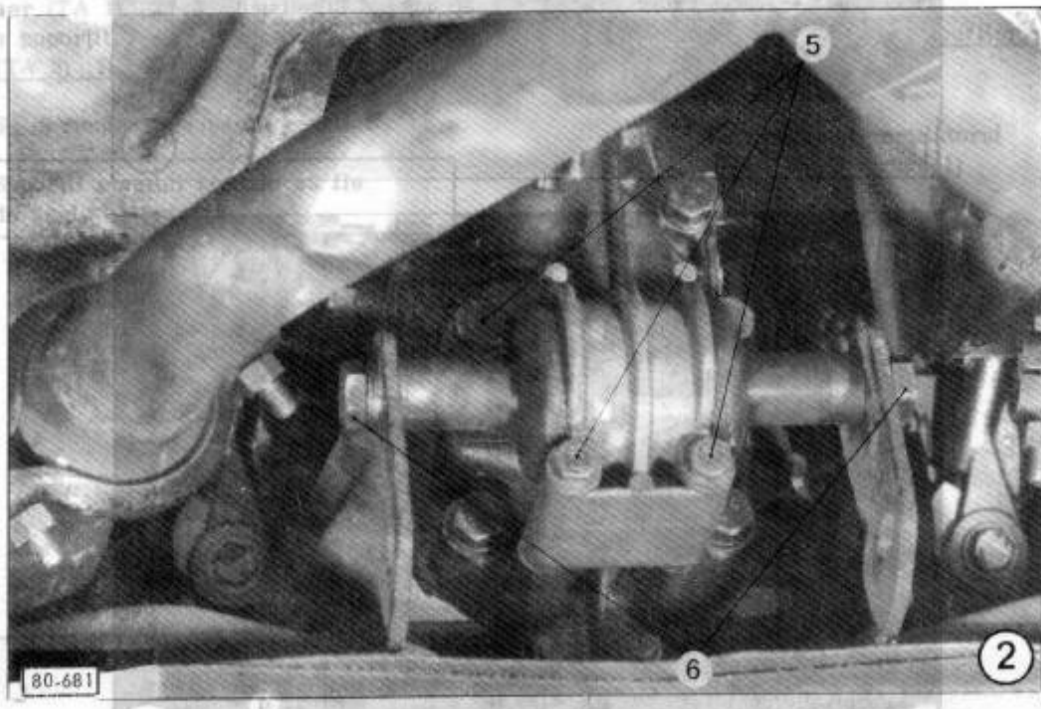
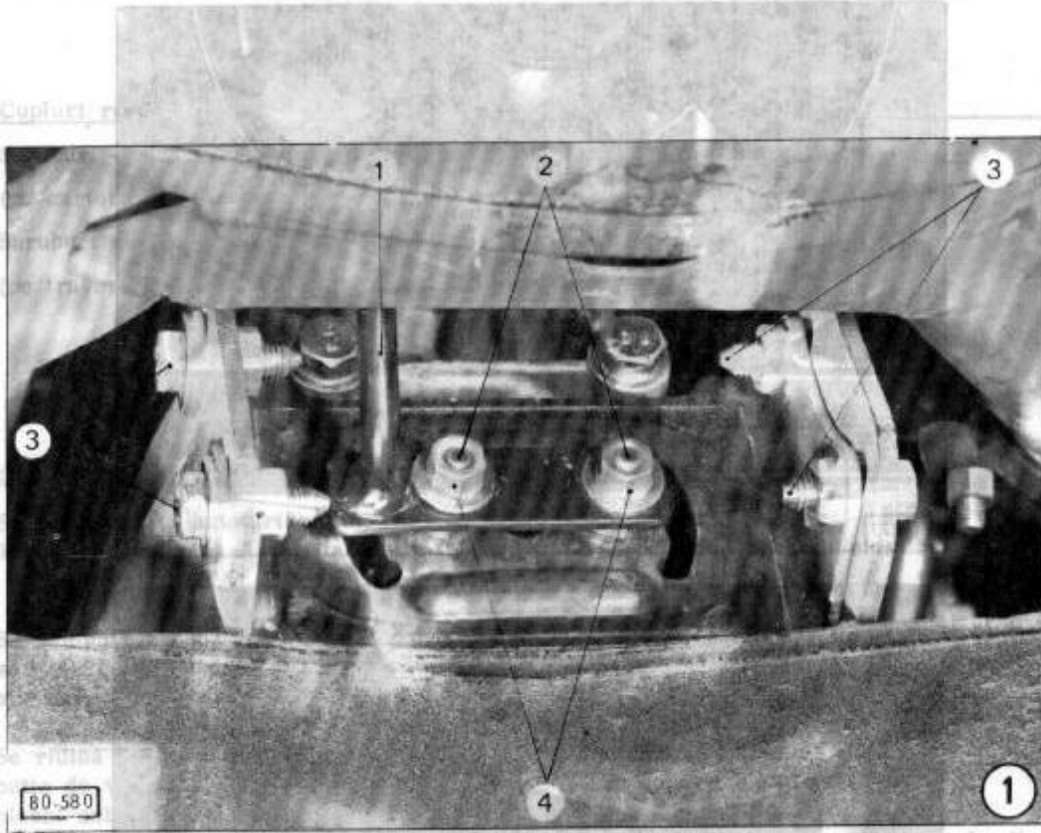
Cuplul de strângere al șuruburilor
(4): 4,5 m.daN

TA 1: Se montează ventilatorul
(Vezi Op.TA1.225-1)

Se lasă autoturismul pe sol.

LUCRARI LA SUPORTII ELASTICI
AI ANSAMBLULUI MOTOR - CUTIE DE VITEZE





"OLTCIT"	LUCRARI LA SUPTUL 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 SUPT 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.

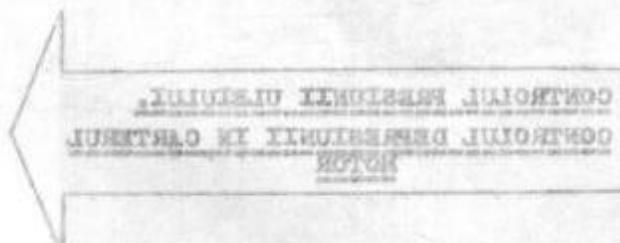
CONTROLUL PRESIUNII ULEIULUI.
CONTROLUL DEPRESIUNII IN CARTERUL
MOTOR

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

S.D.V. - uri SPECIALE

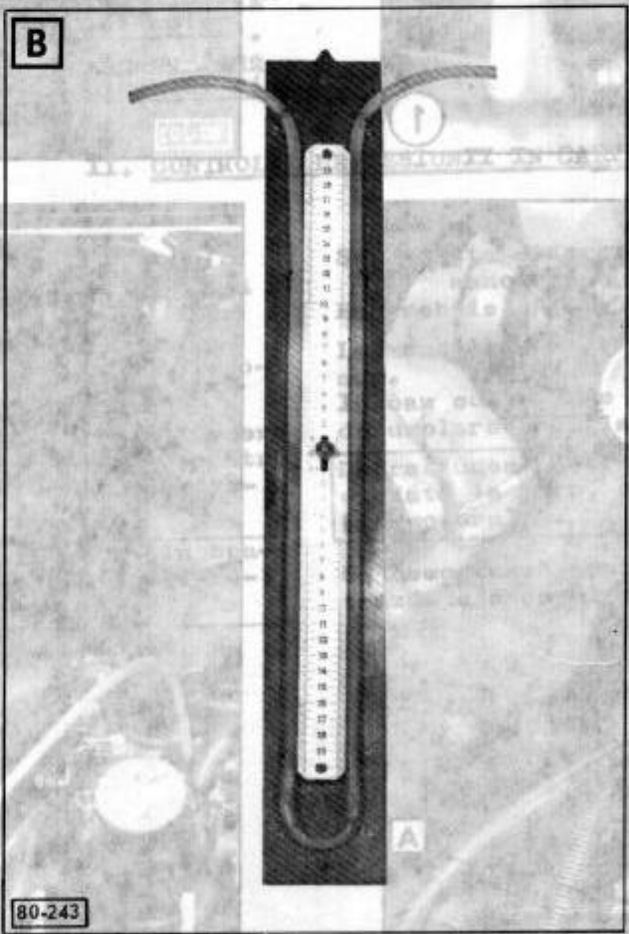
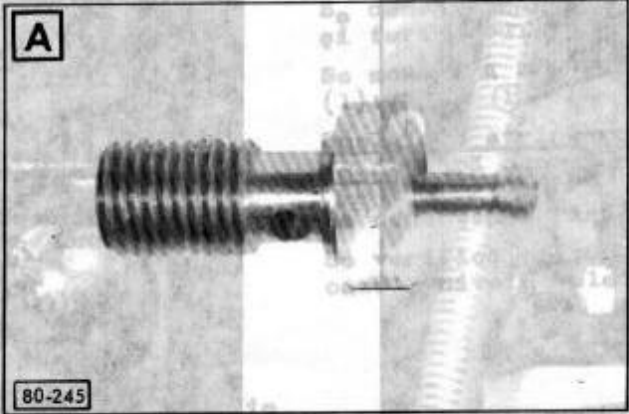
A: Racord pentru priza presiunii uleiului.
Cod: D.00-103.

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



I. CONTROLUL PRESIUNII ULEIULUI

Dacă motorul este fără
resorțică, se montează pompa de
ulei.

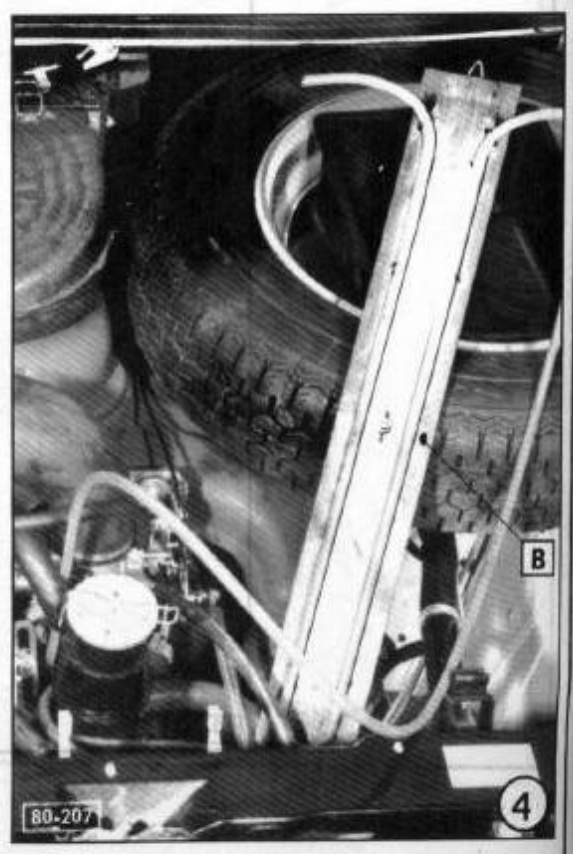
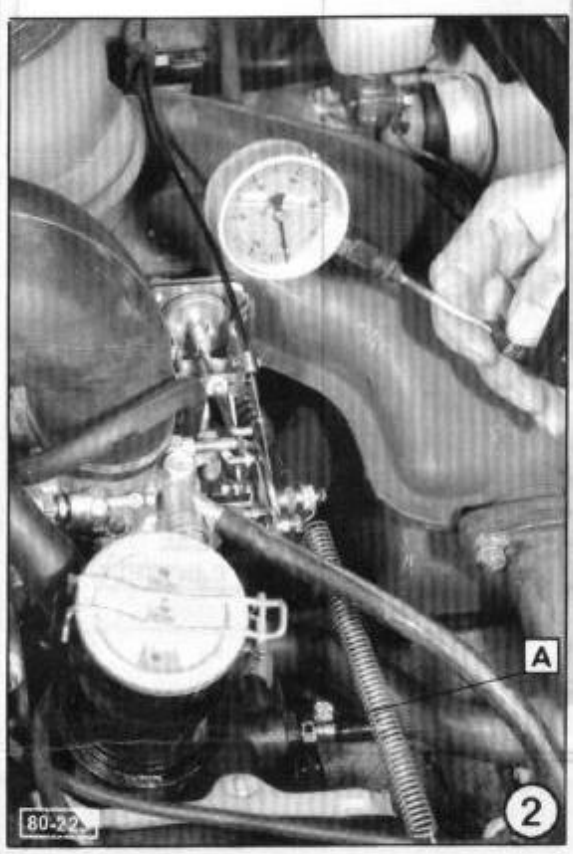
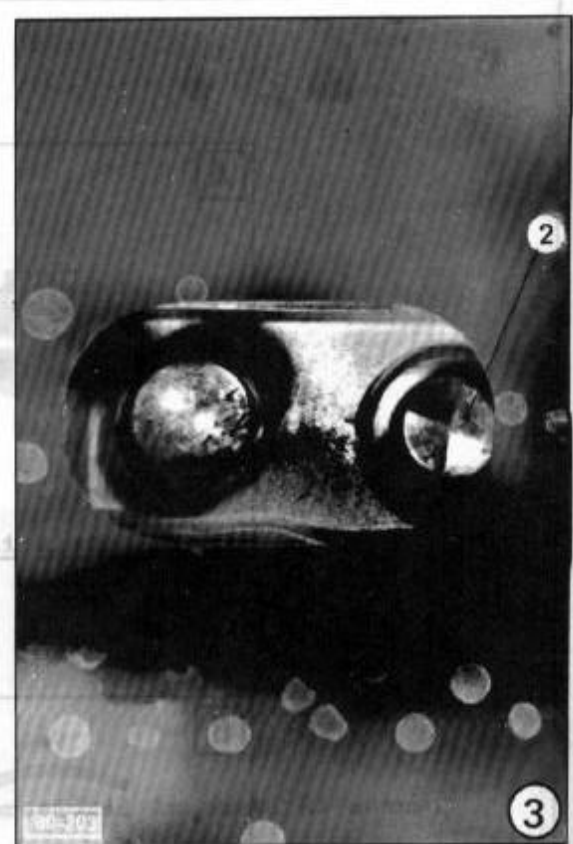
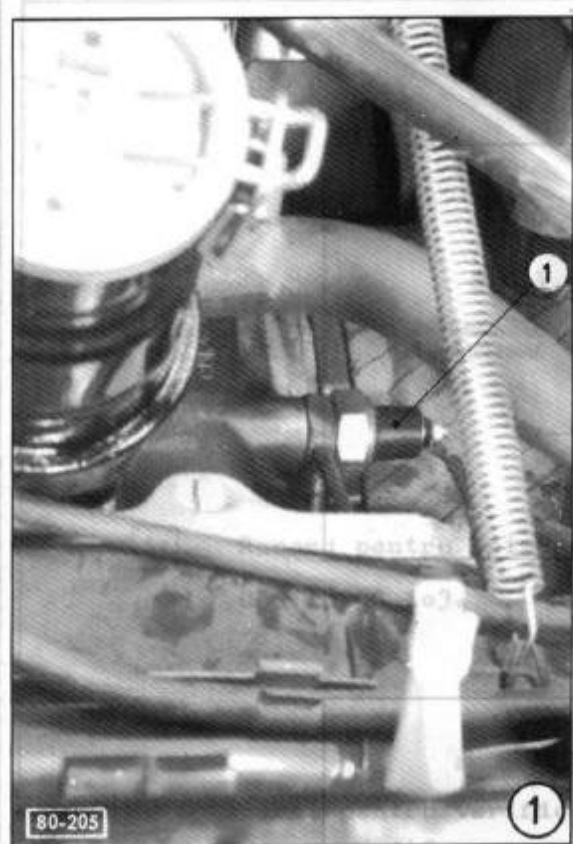


2
4

Op. nr. TAI. 220-0

CONTROLUL PRESIUNII ULEIULUI
CONTROLUL DEPRESIUNII IN CARTERUL MOTOR

OLTCIT TAI



OLTCTT TA1	CONTROLUL PRESIUNII ULEIULUI CONTROLUL PRESIUNII IN CARTERUL MOTOR	op.nr.TA1.22o-o	5
---------------	---	-----------------	---

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 stângă a carterului motor: 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 golirea 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.

CONTROLUL PRESIUNII ULEIULUI

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.

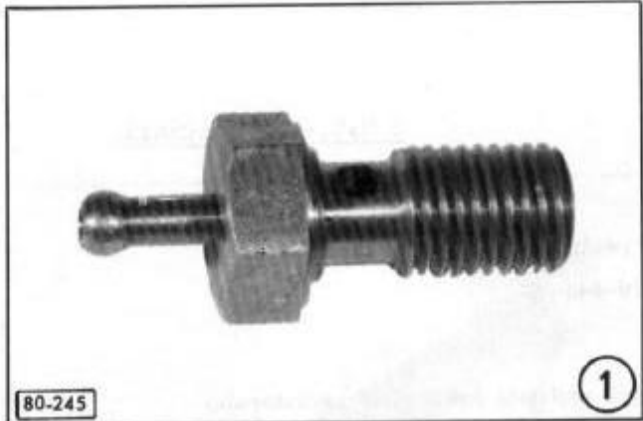
Se conectează firul de alimentare al manocontactului.

Se verifică nivelul uleiului.

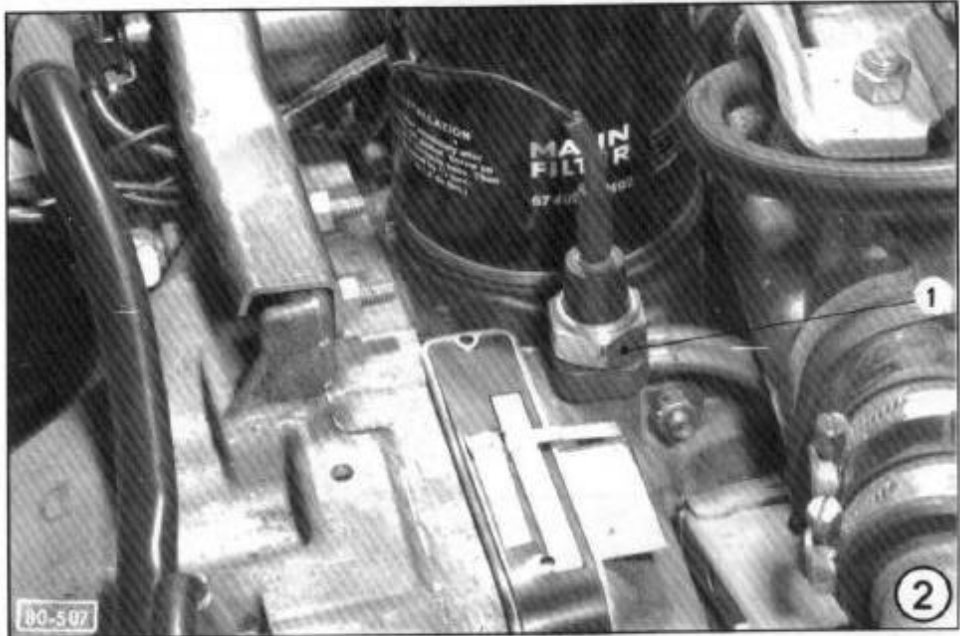
Se montează roata de rezervă.

CONTROLUL PRESIUNII ULEIULUI

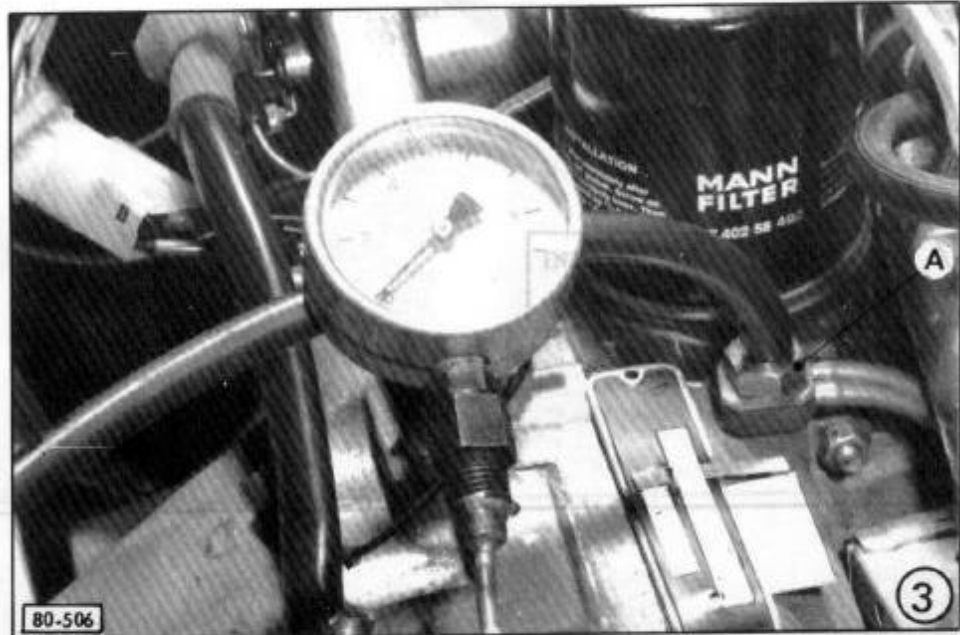
"OLTCIT"	MOTOR	Op. nr. TA1.220-1	3
OLTCIT TA2	CONTROLUL PRESIUNII ULEIULUI	Op. nr. TA2. 220-4	



80-245



80-507



80-506

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

S. D. V. - URI SPECIALE

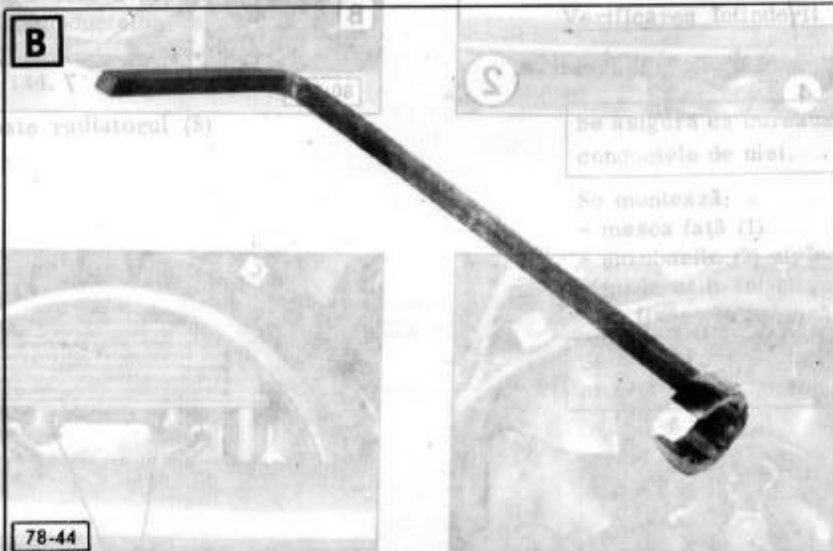
- A** : Extractor pentru demontarea ventilatorului
Cod: D.10-143

- 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 (rondelă de contact)	5,4
Piulițele racord de fixare a radiatorului de ulei	1,7

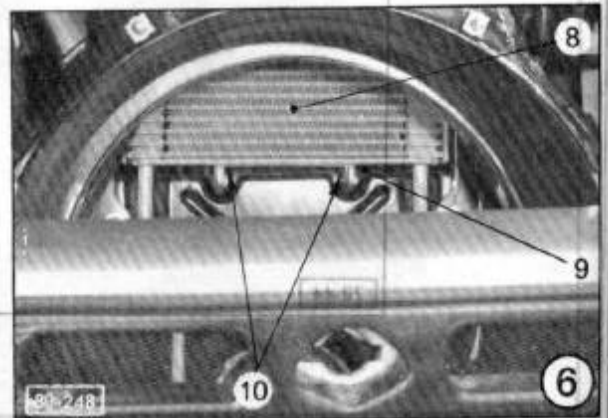
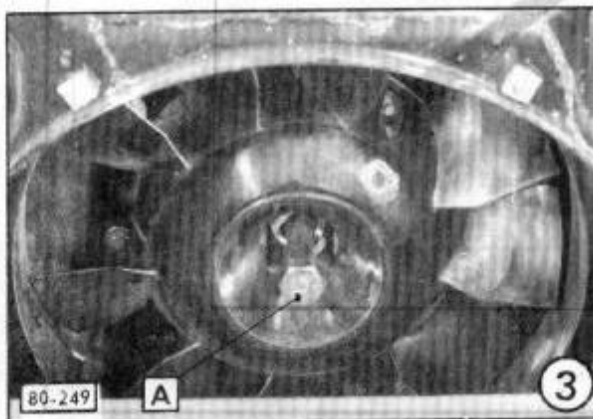
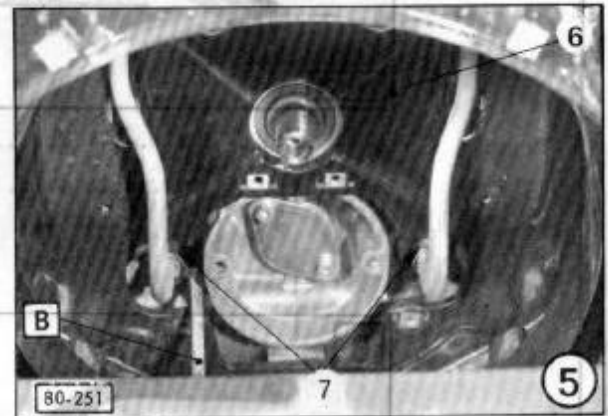
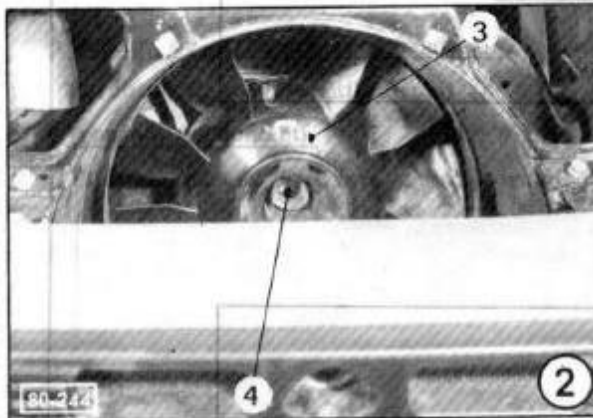
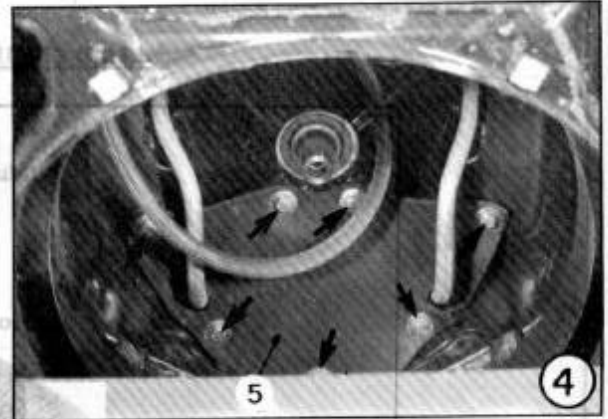
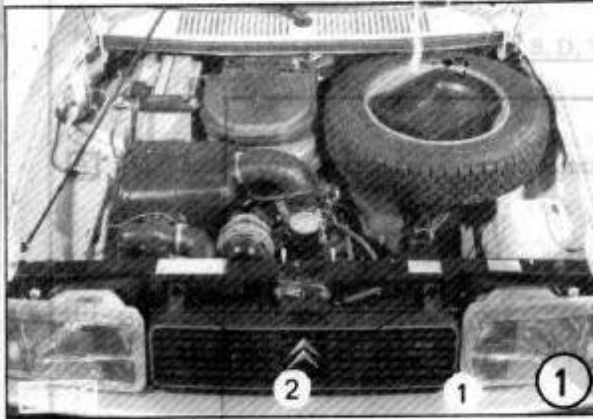




1,7 m. daN
Se montează buclele distanțiere (10) între carterul motor și suportul de fixare al radiatorului.
Se montează și se strânge șurubul (9)

b. Se strânge șurubul de fixare (4) cu 5,5 m. daN (ca bi de contact)

Se asigură un contact bun între conductele de ulei.
Se montează:
- masea față (1)



"OLT CIT"	CARBURATIA	Op. nr. TA. 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 (șalbă 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-URI
CARBURATIA

Op. nr. TA. 142-000	TRUSA CU SDV-uri PENTRU SIGILAREA CARBURATOARELOR	TITLUL OLTCTT 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(TA4).
 - [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.



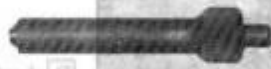



MONTARE:


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.

DEHONTAREA

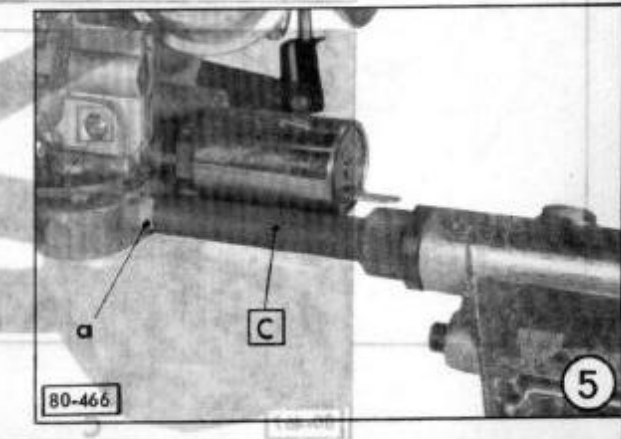
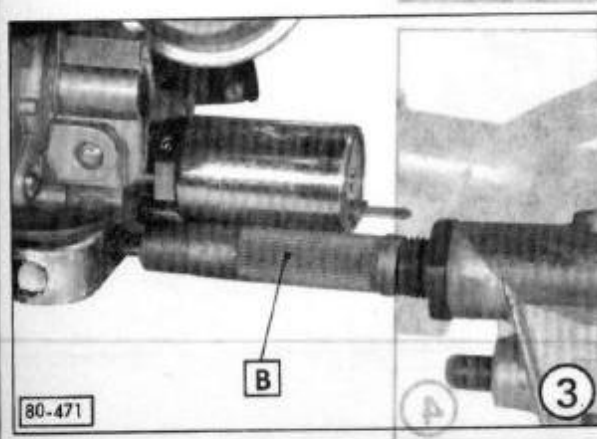
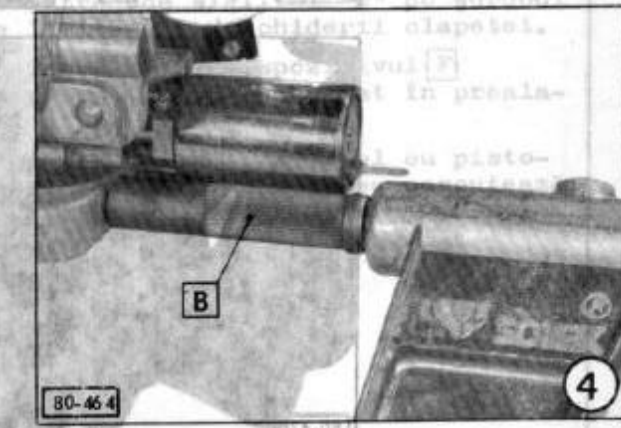
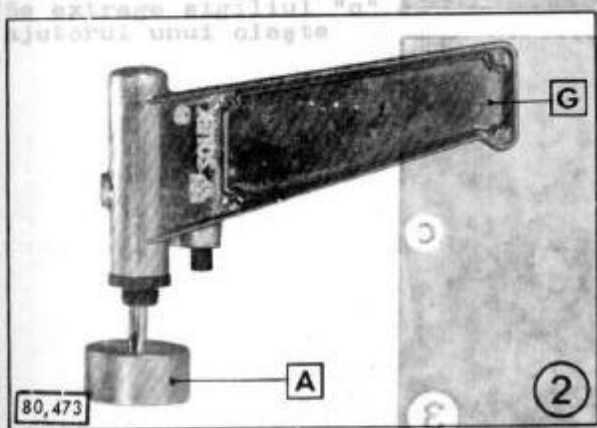
A  **B**  **C**  **D**  **E**  **F** 

G 

DEHONTAREA SI MONTAREA

a  **b**  **c** 

1



Sint interzis pe surubul de acensta putin scop trusa de desigilării e

CONTINUTUL

(D) : Pistolet

(A) : Dispozit

(B) : Dispozit

(C) : Dispozit

SDV-uri pent

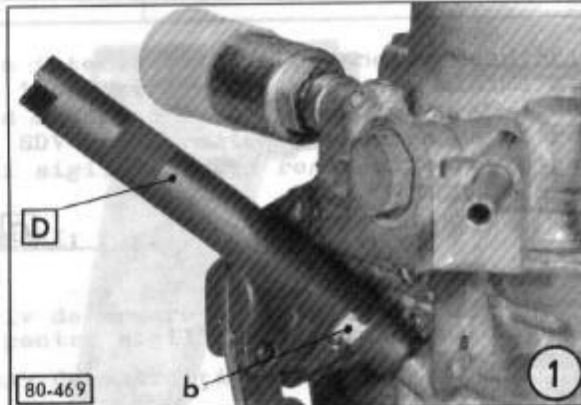
(D) : Dispozit

(E) : Dispozit

SDV-uri pent

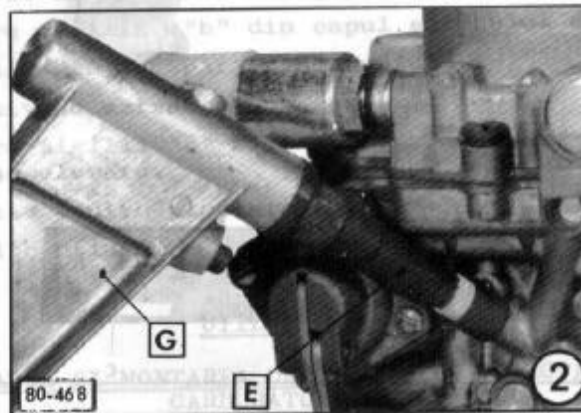
(F) : Dispozit

Acensta trusa



80-469

1



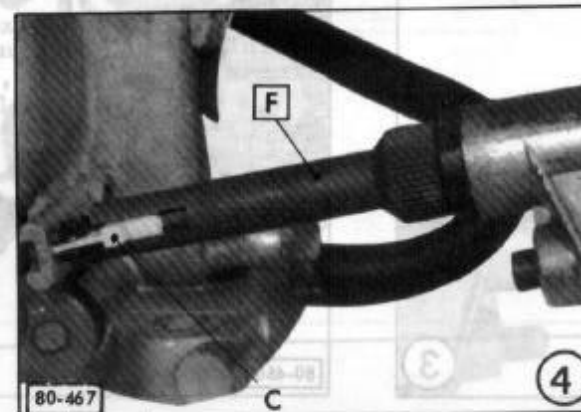
80-468

2



80-476

3



80-467

4

DEMONTARE:

Fig. (2)

Se arnasa p

torul dispo

de instruce

Fig. (4)

Se ingurbea

in partea di

pistoletului,

in prealabil

de percutan

sigiliul.

de asupra sigiliilor
de accelerație,
in gol. In acest
persoane autorizate a
lor.

carburatorului "SOLEX" (A)

imbogățire (TAI).

culoare albă.

DE TALPA

<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. TAI-142-00	CARACTERISTICILE CARBURATORULUI	OLT CIT
		TAI

Marca: SOLEX

Tip: 26/35 CSIC, reper 235.

Carburator cu dublu corp în trepte.

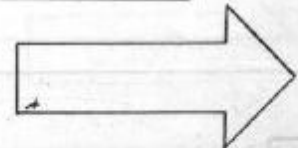
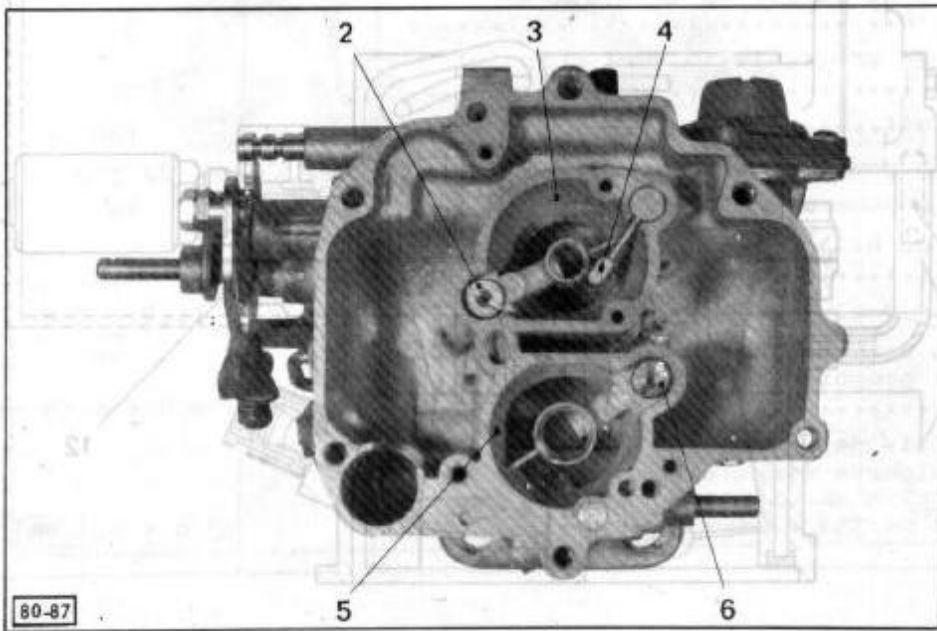
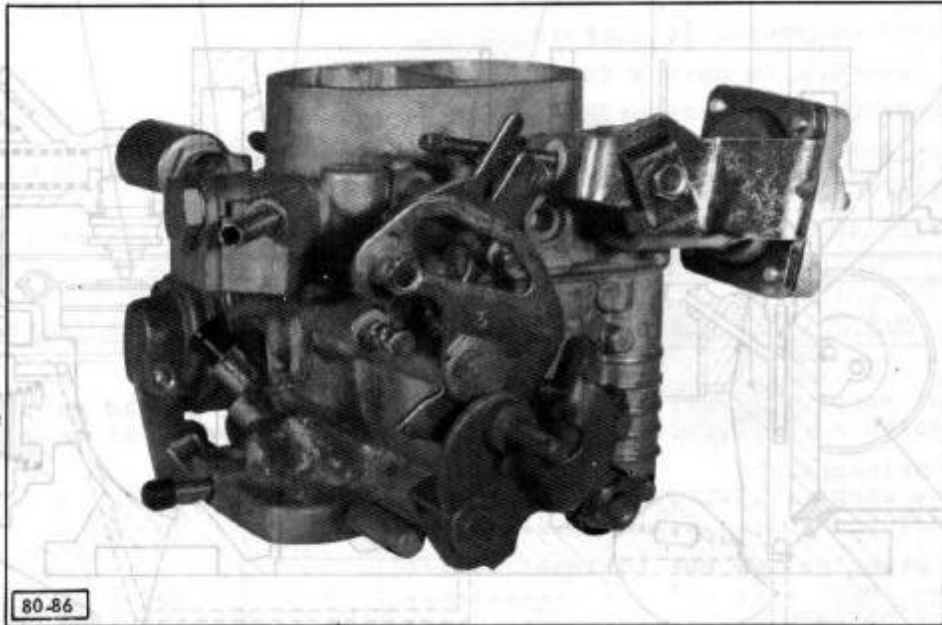
Soc cu clapetă pe primul corp.

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 îmbogățire....	-	165
Deschiderea clapetei corpului doi (sub 470 mmHg).....	-	3,1 ⁺ ₋ 0,2
Număr de orificii de progresiune.....	-	4
Pompă de repriză (camă).....	-	Nr. 59522012
Injector pompă repriză.....	4	40 ± 10
Debit la o acționare.....	-	0,7 ± 0,15 cm ³
Dispozitiv de pornire la recș (clapetă șoc):		
- deschiderea clapetei de șoc (capsula împotriva înecării supusă la o de- presiune de 500 mmHg):.....	-	3,2 ± 0,2 mm
- orificiu calibrat în capsula împo- triva înecării:.....	13	9,5
Supapă admisie a combustibilului:.....	8	1,7
Plutitor dublu din plastic:.....	11	12,3 ± 3 g



Marca: SOLEX

Tip: 26/35 CSIC, Super 235.

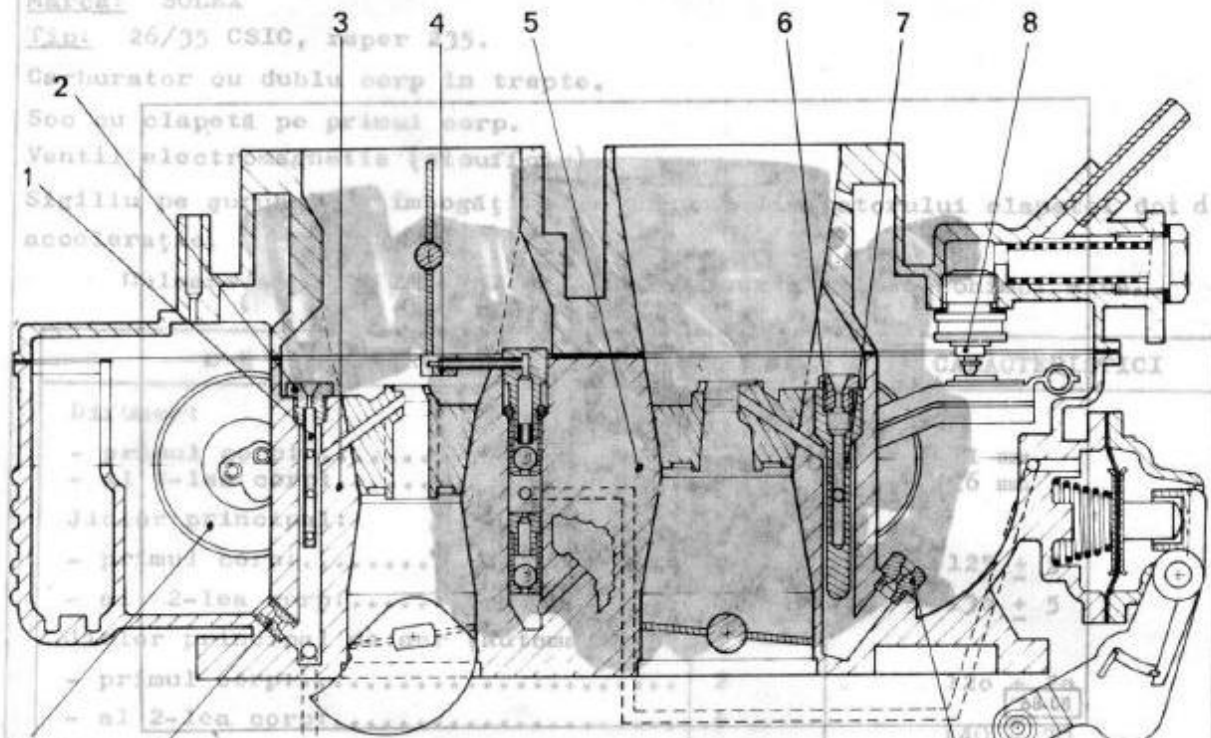
Carburator cu dublu corp in trepte.

Seo cu clapeta pe primul corp.

Ventil electrosensitiv pe al 2-lea corp.

Skilul pe gură imbogată

accelerat



- 11 Tub esuloar:
- primul corp: 1
- al 2-lea corp: 2

- 10 Jiclor mers in gol: 12
- Jiclor de aer pentru mers in gol: -
- Orificiu de control prin guratul de

- Destierca
- (si pe unu)
- Numar orif
- Pompa de re
- Injec

- Debit
- Dispo
- loc

- eschier
- impo
- presia

- 13 orificiu de
- triva ino
- Supap admisi
- Flutitor dublu

- 12

- 12,3 ± 3

2	Op.nr.TA2.142-00	CARACTERISTICILE CARBURATORULUI	OLTCIT
			TA2

Marca: SOLEX

Tip: 28 CIC 4, reper 234

Soc cu clapetă pe primul corp.

Carburator cu dublu corp în trepte.

Ventil electromagnetic (etouffoir)

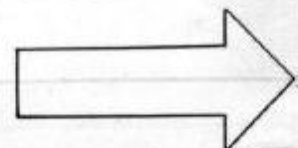
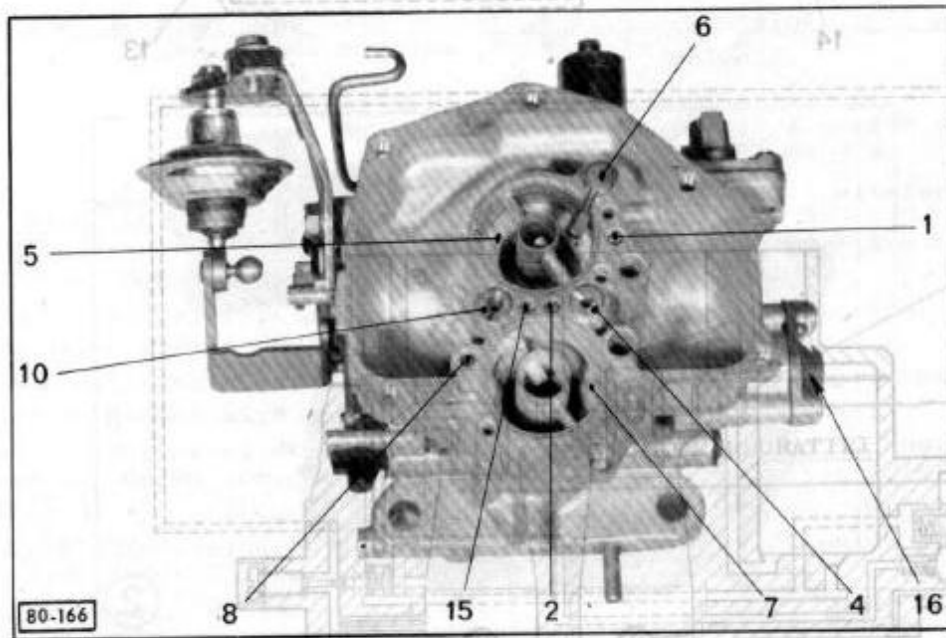
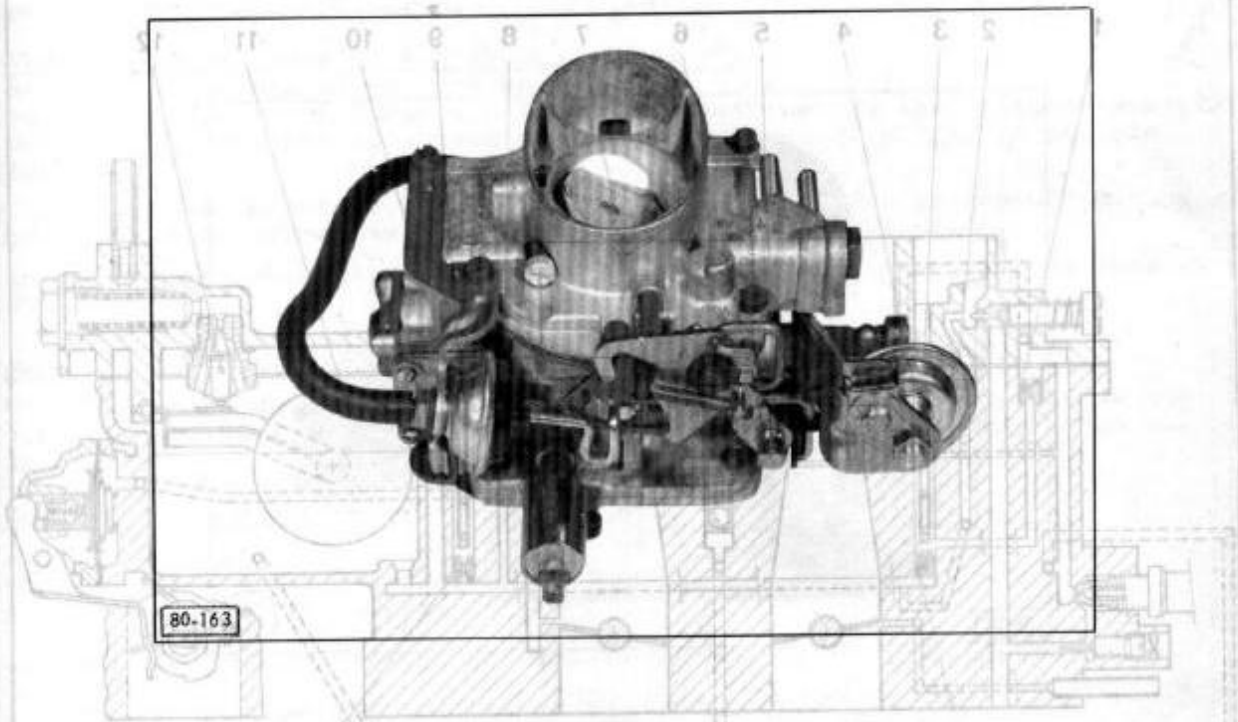
Frână de revenire la mersul în gol.

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 CIO 4, reper 234

Sac cu clapetă pe primul corp.

Carburator cu bob corp în drept.

Ventil electro-magnetic (stoufoir).

Prinț de prevenire la mersul în jos.

Notarul benzinei în rezervor.

Stivă de siguranță de la bob.

Acționarea în bob.

Culoare în bob.

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

...

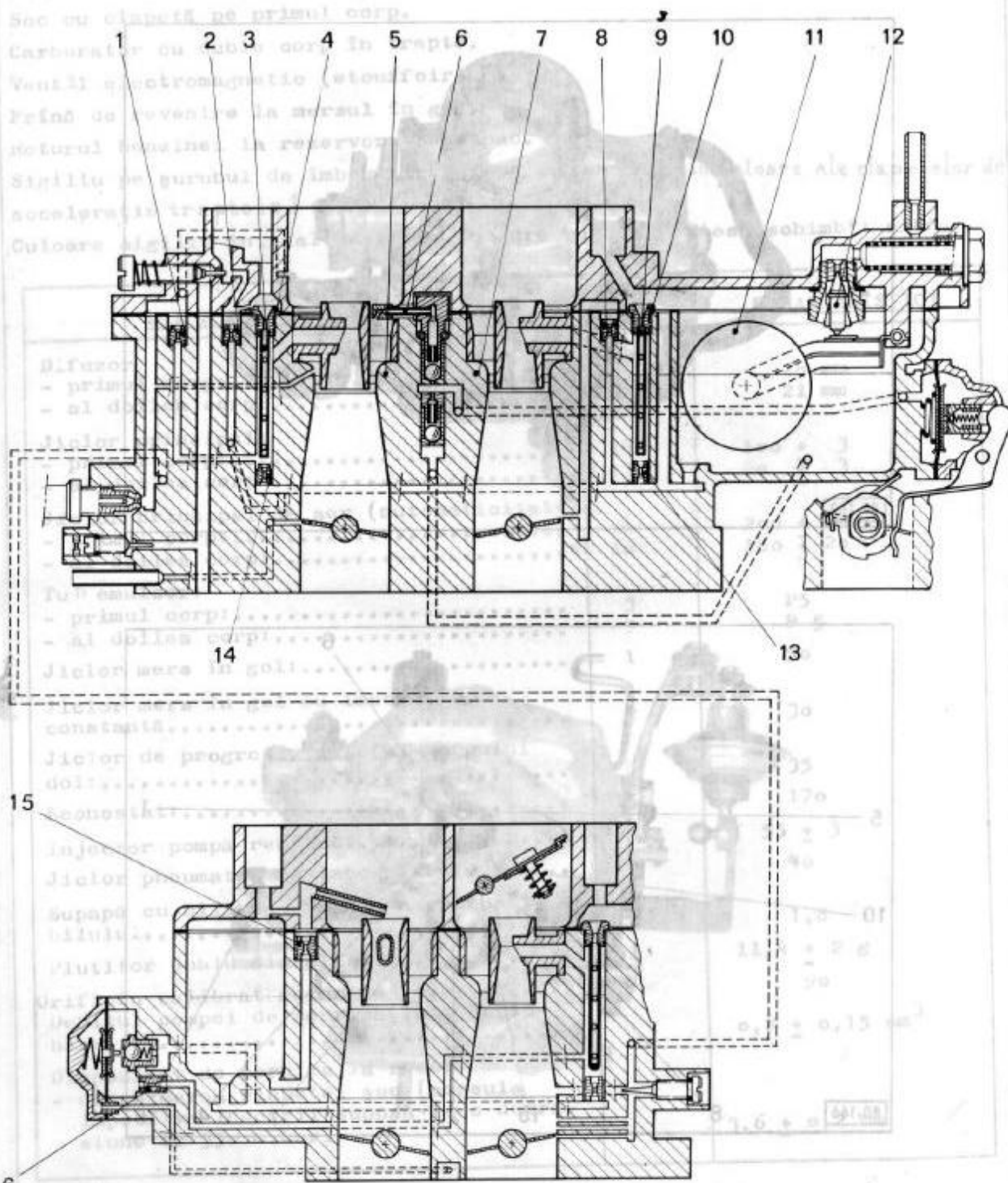
...

...

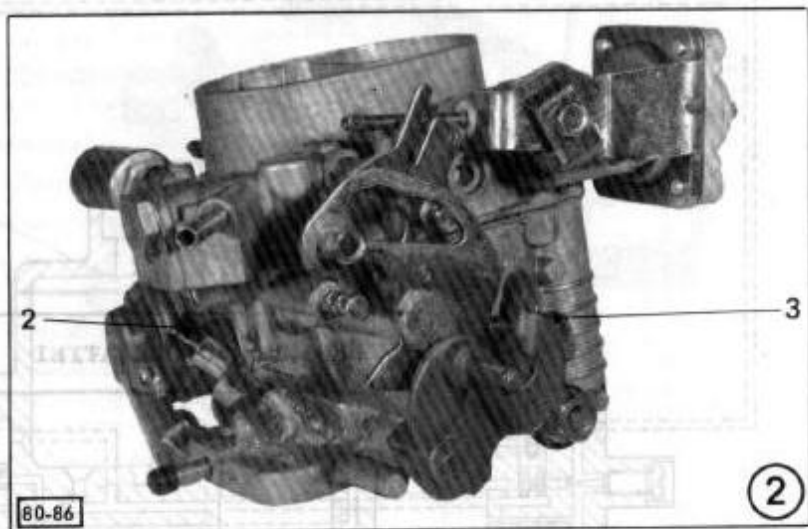
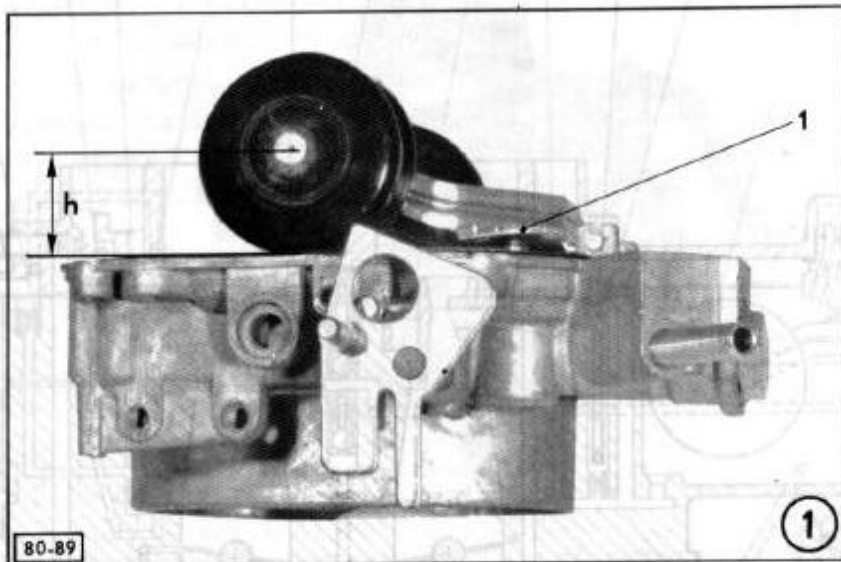
...

...

...



TA. 14-2



2	Op.nr. TAL.142-0	REGLAJUL CARBURATIEI	OLT CIT TAL
---	------------------	----------------------	----------------

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 2 %.

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 corectat (X). Rezultatul trebuie să fie inferior valorii de 4,5 %.

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

Se sigilează șurubul de îmbogățire.



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.

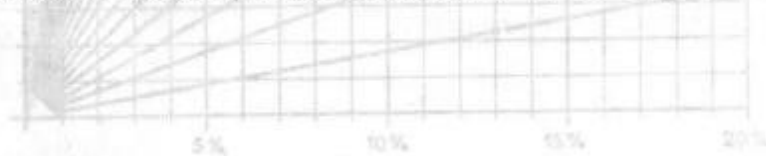
NOTA: După fiecare modificare a reglajelor, se accelerează motorul (în jur de 3000 rot/min) și se lasă să revină la mersul în gol.

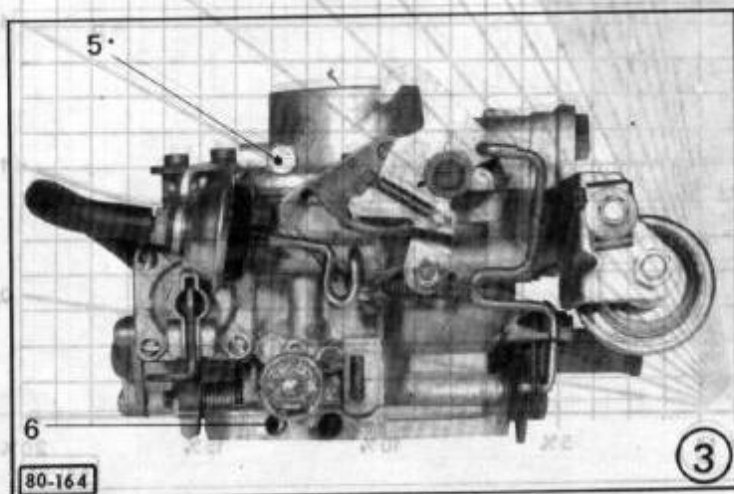
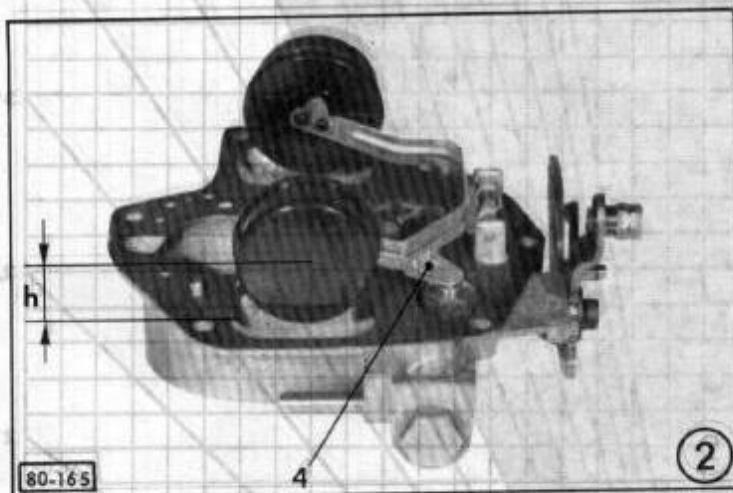
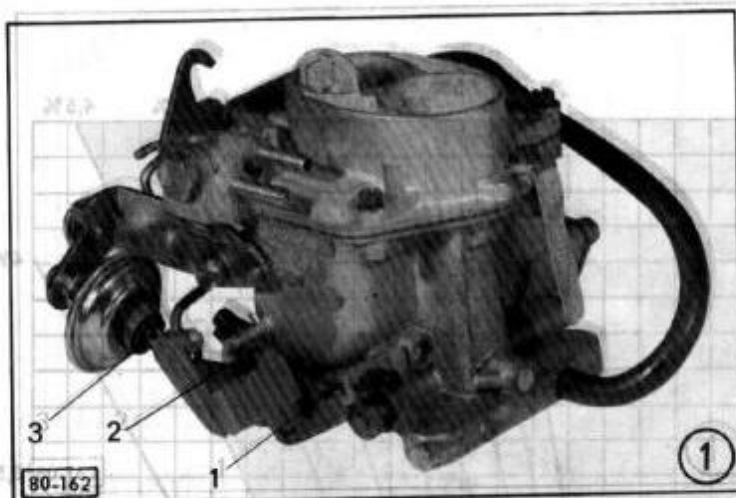
Se reportează conținuturile de CO și CO₂ pe nomograma din pag.(4), apoi se caută procentul de CO corijat (X).

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,

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.

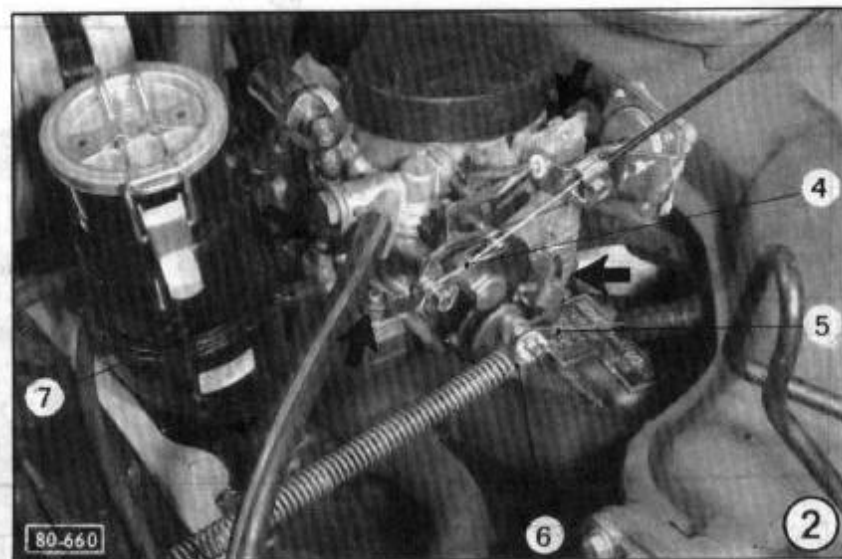
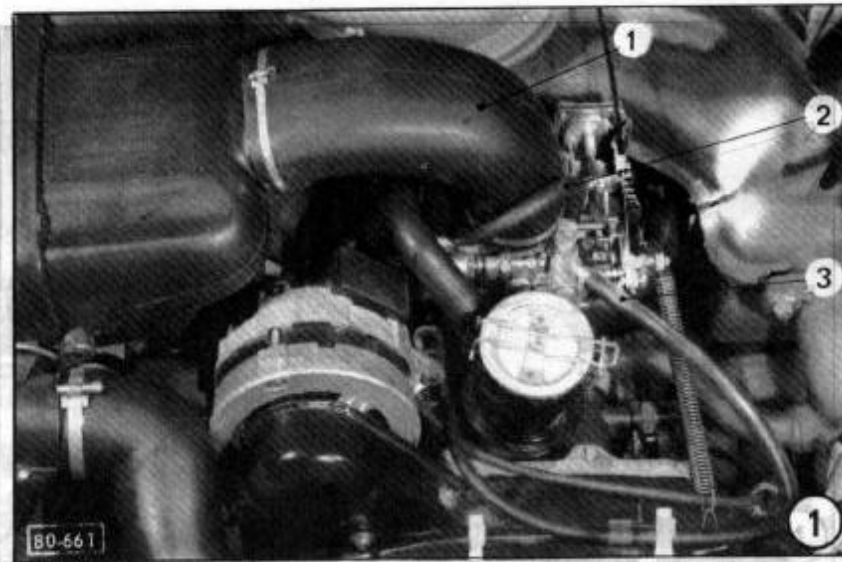
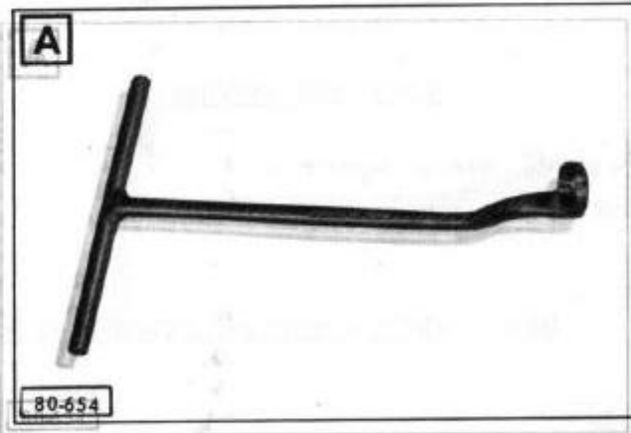
MONTARE

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"
	1-391.SAT.kn.q0		TA2

S.D.V.-URI SPECIALE

A : Chete 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:

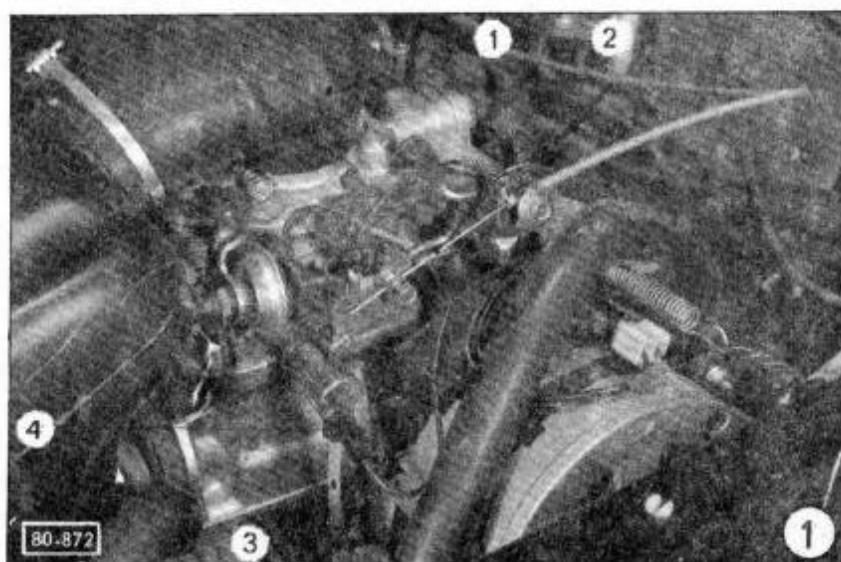
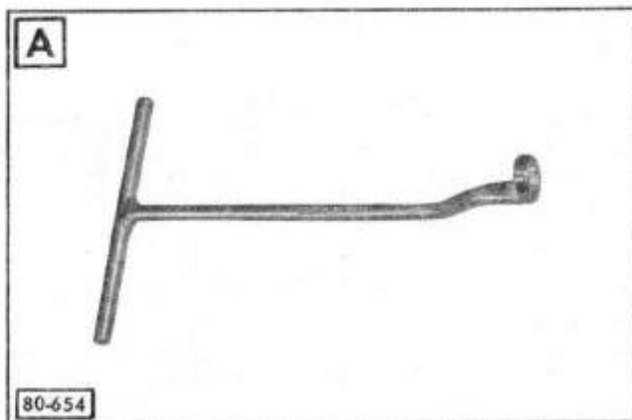
- tuburile elastice de alimentare și retur la rezervor (5)
- comanda accelerației (6)
- resortul de readucere (7)

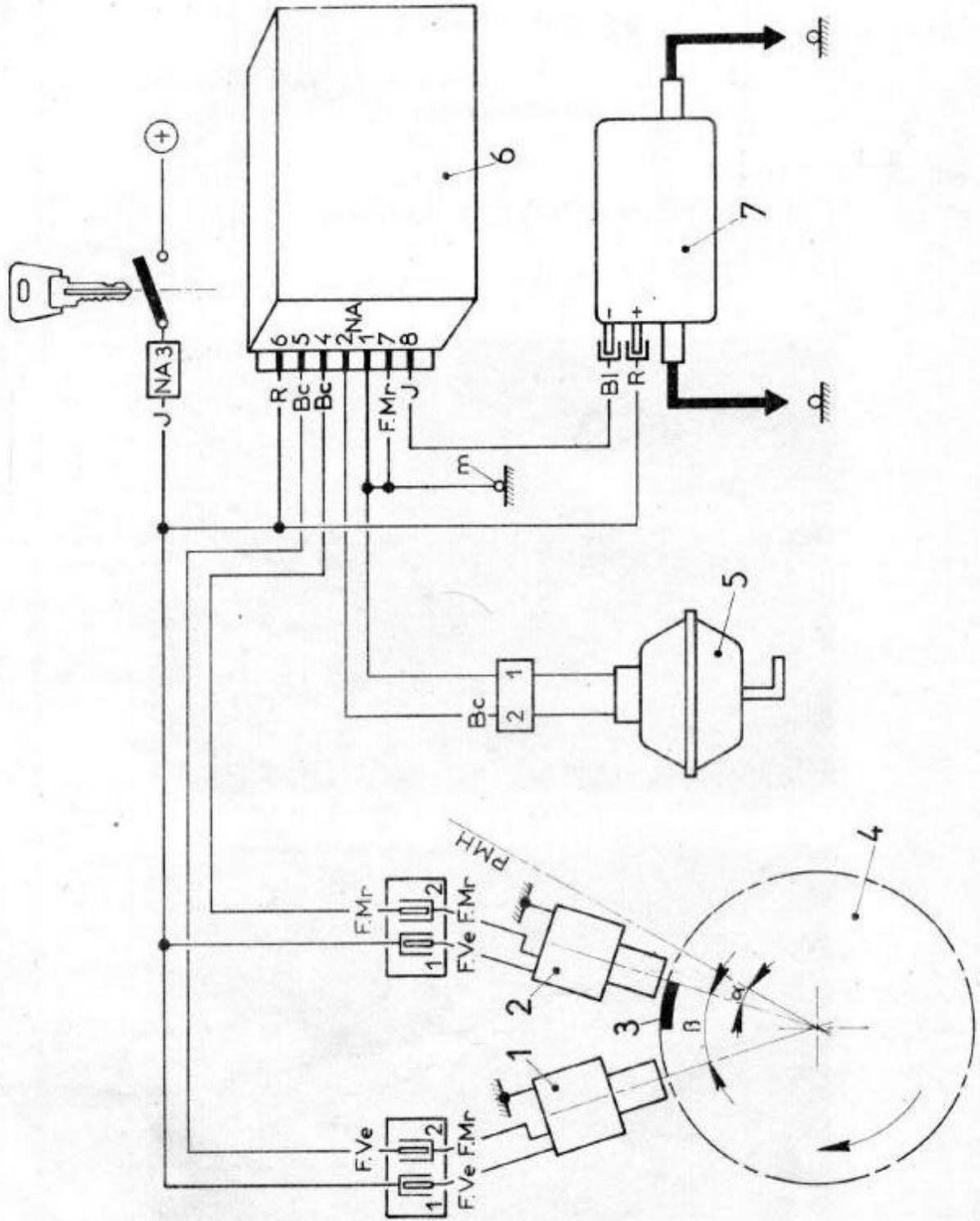
Se montează filtrul de aer cu racordul său (1)
Se conectează fișa (4)

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)

Componenta 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 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	OLTCIT 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 dinamiei (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

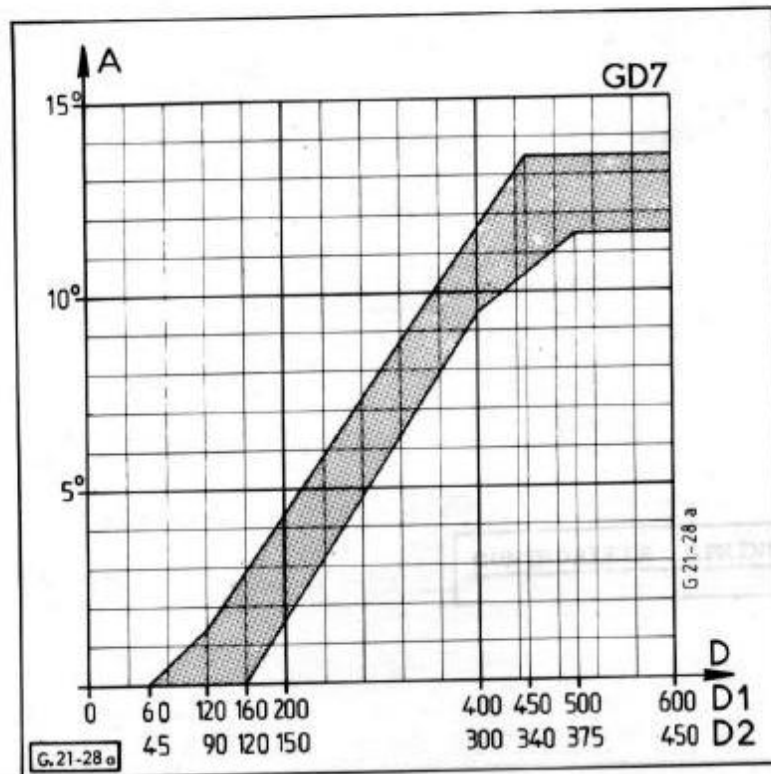
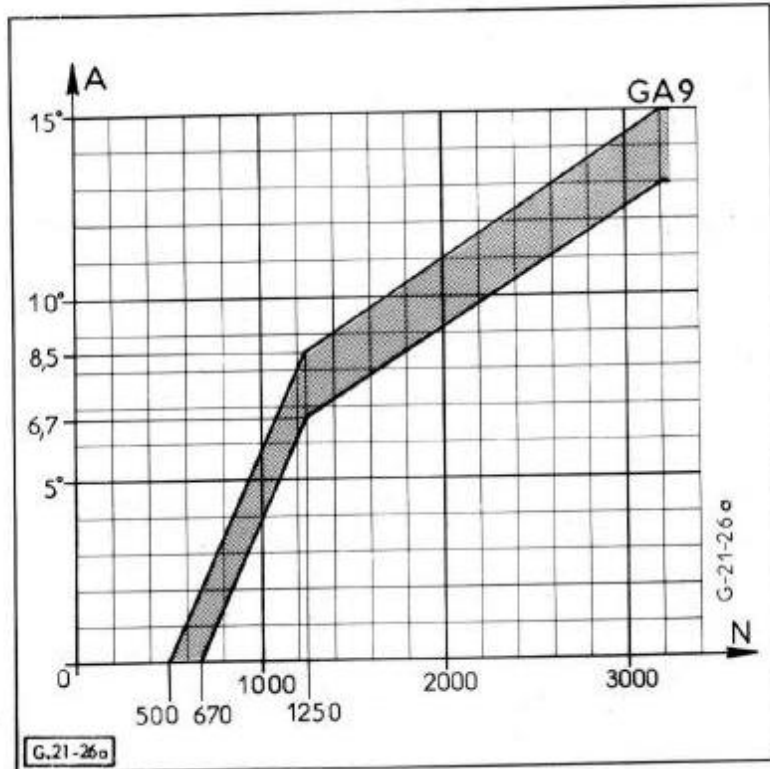
Marca și simbolul	DUCELLIER	SEV-MARCHAL	MARELLI	FEMSA
	2777	E 44 910 304	BZR 206 A	BI 12 R 7
Rezistența primar	1,26-1,33	1,5	1,3-1,4	1,2-1,35
la 20°C exterior	0,66-0,7	1,1-1,2	0,7-0,9	0,6
în: secundar	6,5-8,5	6,1-6,8	6,7-8,2	7,4-8,9

FIȘE DE APRINDERE BUJII: Marca: ELECTRICFIL.

Denumirea fiselor	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):

- a) Se demontează fișa reper roșu a bobinei de aprindere.
- b) 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.
- c) Se efectuează același control pentru captorul superior (2).
- d) Se conectează fișa reper roșu la bobina de aprindere.

Controlul captorului de depresiune (5):

- a) Se montează un depresiometru în paralel între capsulă și carburator.
- b) Se pornește motorul și se lasă să funcționeze la ralanti.
- c) 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.
- d) Se accelerează motorul.
La o depresiune a motorului cuprinsă între 120 și 180 m.bari, voltmetrul trebuie să indice 0 volți.
- e) Se demontează și deconectează aparatele de control și se oprește motorul.

Controlul primarului bobinei de aprindere(7):

- a) Se conectează un voltmetru pe primarul bobinei fără deconectarea fișelor:
 - "+" voltmetrului pe "+" bobinei (reper roșu) în "d".
 - "-" voltmetrului pe "-" bobinei (reper albastru) în "e".
- b) Se pune contactul:
Acui voltmetrului deviază ușor și trebuie să revină aproape instantaneu la "0".
- c) Se întrerupe contactul și deconectează voltmetrul.

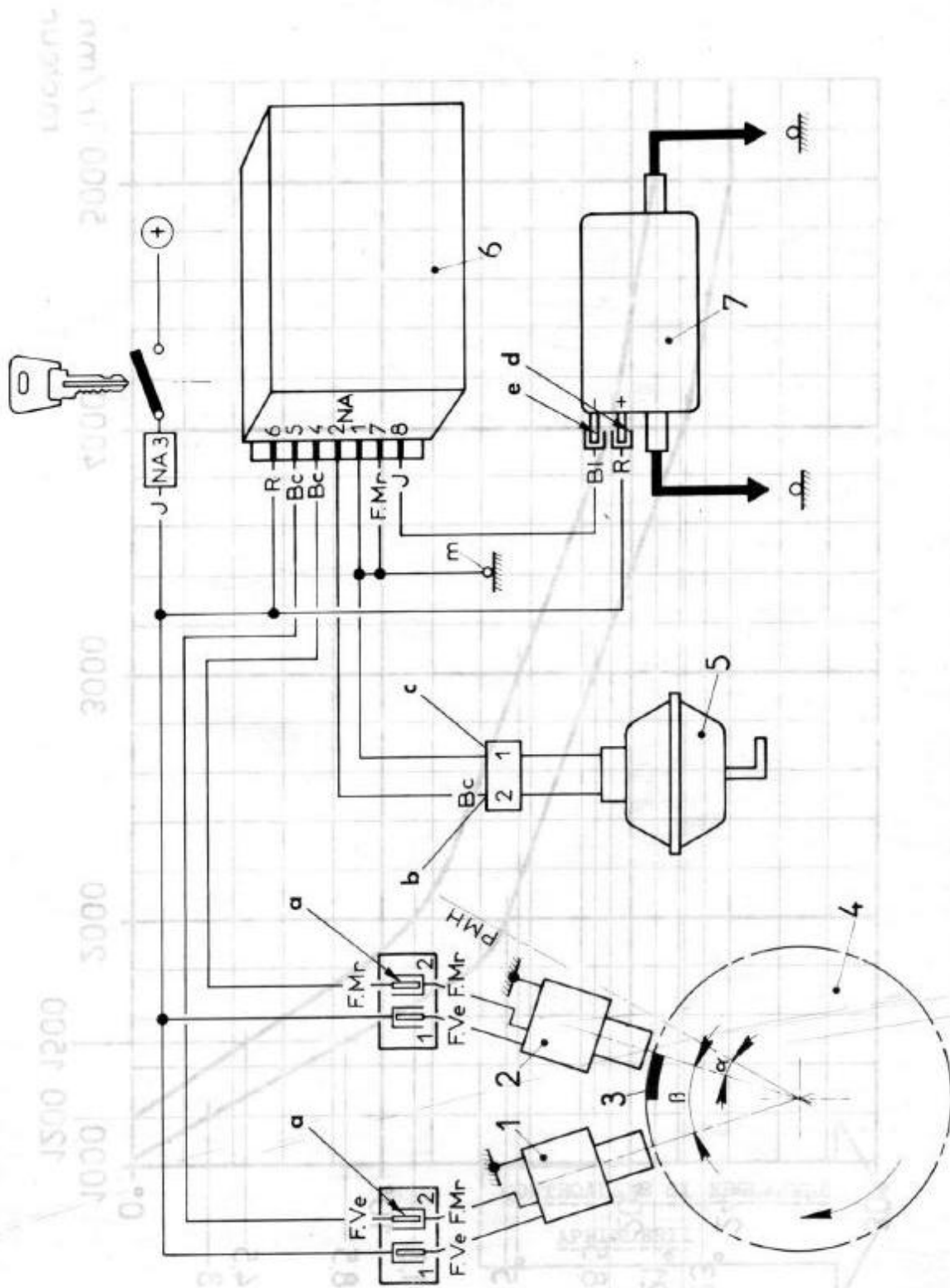
Controlul dezvoltării curbei avansului și corecției prin depresiune

- a) Căutarea punctului de avans inițial:
Se procedează ca și la controlul captorului superior (2).
In 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.
- b) 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).
- c) Se introduce tubul la capsula de depresiune: Punctele de avans ridicate trebuie să fie superioare cu 10° celor ridicate anterior fără capsulă.

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

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

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



TA.21.1

TA.21.1

2	Op. nr. TA2.210-0	CONTROALELE SI REGLAJELE APRINDERII	OLTCIT TA2
---	-------------------	--	---------------

CALAJUL RUPTOR-DISTRIBUITORULUI

Calarea statică a ruptor-distribuatorului: fig. (1)

Se introduce o tijă $\varnothing=5$ mm în orificiul situat pe carterul ambreiajului în "a".
Se rotește motorul cu manivela pînă cînd tija intră în creștătura volantului. În acest moment motorul se află în punctul de aprindere.

Se scoate tija.

Se conectează o lampă între borna ruptorului de la bobina de aprindere și masă. Se pune contactul. Se deșurubează piulițele de fixare ale ruptor-distribuatorului. 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.

Controlul dinamic al aprinderii fig. (3)

Se desface tubul flexibil de la capsula de depresiune.
Se brânșează un turometru și o lampă stroboscopică pe fișa de înaltă tensiune de la cilindru Nr.1: fig. (4).
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).
Dacă rezultatul nu este corect, ruptor-distrib. trebuie să fie demontat și reglat pe banc.
Se oprește motorul.
Se debrânșează aparatele de control.
Se brânșează tubul flexibil la capsula de depresiune.

CONTROALELE SI REGLAJELE RUPTOR-DISTRIBUITORULUI PE BANC

Verificarea stării ruptorului:

Se schimbă ruptorul dacă contactele sînt ciupite sau arse.
Se controlează ca platina mobilă să nu intre în rezonanță cînd ruptor distribuatorul este rotit pînă la 3500 rot/min.

Reglarea unghiului camei

Se rotește ruptor-distribuatorul la un regim stabil și se reglează unghiul de închidere al ruptorului la $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$.

Controlarea simetriei camelor:

Se verifică, ca unghiul dintre deschiderile succesive ale ruptorului să fie $90^{\circ} \pm 1^{\circ}$.

Controlarea condensatorului:

Se măsoară capacitatea condensatorului: 0,25 - 0,30 μ F.

Controlul desfășurării curbei avansului centrifugal:

Curba: GA 9

A: grade ruptor-distribuator.

N: rot/min. ruptor-distribuator

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.

Controlul desfășurării curbei de avans prin depresiune:

Curba: GD 7

A: grade ruptor-distribuator:

D1: depresiunea în m.bari

D2: depresiunea în mm.Hg.

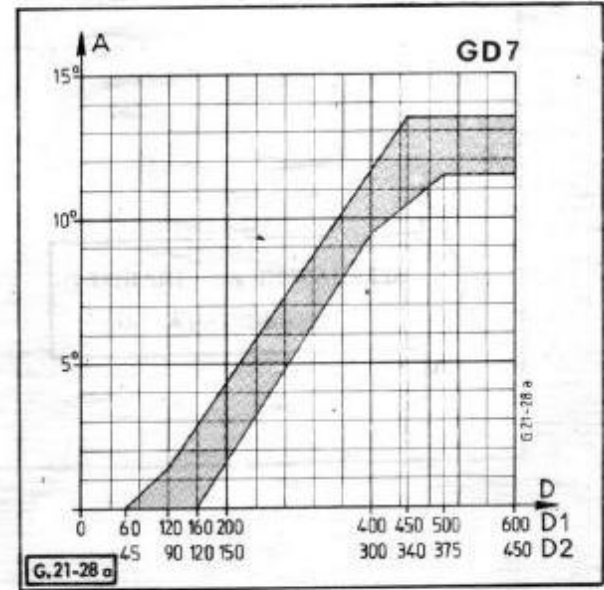
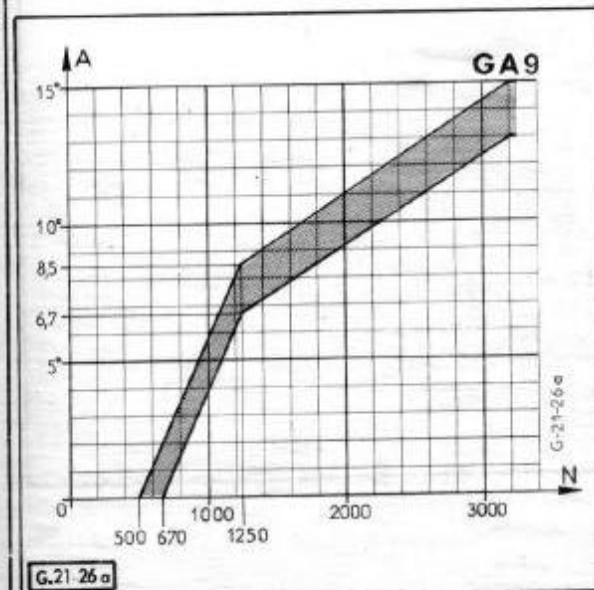
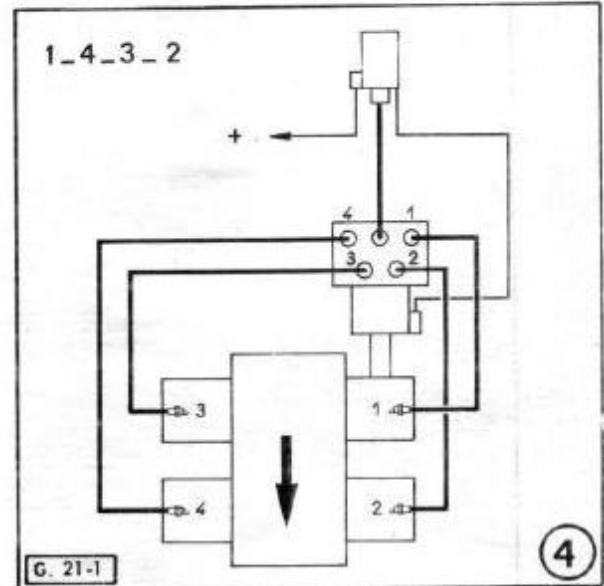
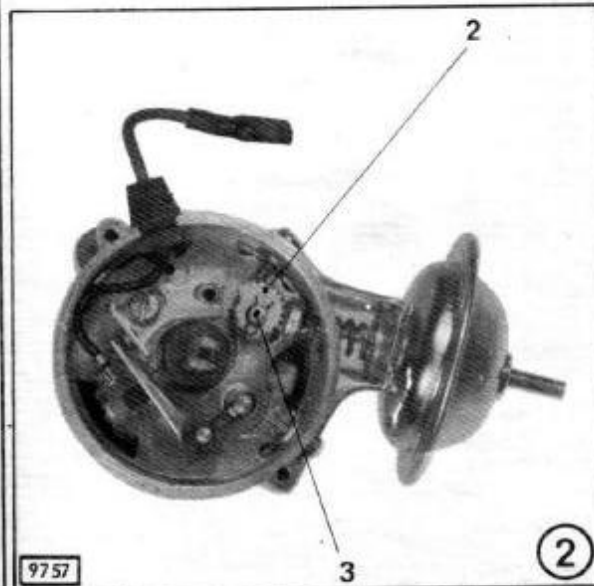
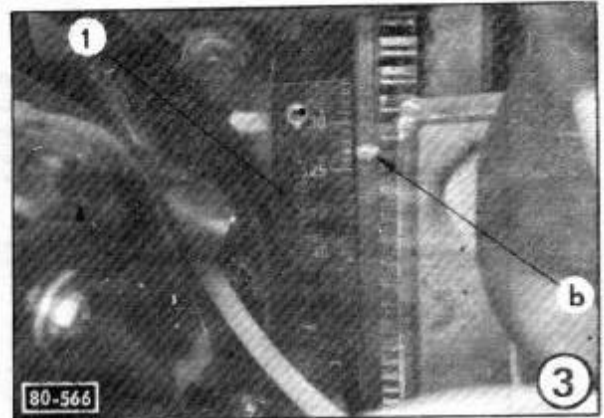
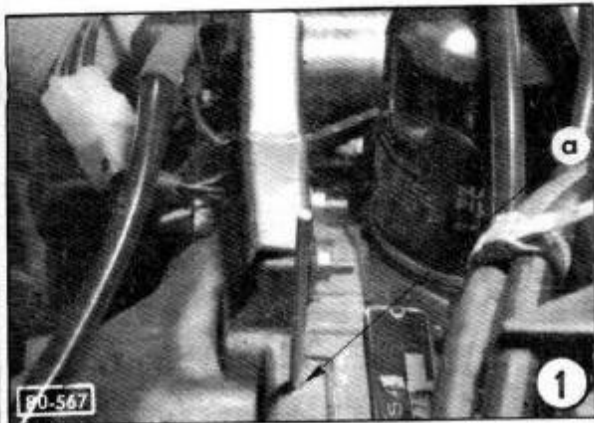
Se rotește ruptor-distribuatorul cu 200 rot/min.

Se astupă orificiul de legătură cu atmosfera pe capsulă (bandă adezivă).
Se efectuează o ridicare prin puncte a curbei făcînd să crească depresiunea de la 0 la 600 m.bari apoi descrescînd depresiunea.
Punctele determinate trebuie să se înscrie între curbele minim și maxim. Ruptor-distribuatorul DUCELLIER (2).

Se acționează asupra sectorului dințat (2) pentru modificarea tensiunii resortului capsulei dacă desfășurarea curbei este incorectă.

NOTA: Ruptor-distribuatorul DUCELLIER fig. (2). Se asigură că unghiul camei rămîne în toleranța $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$ aplicînd, apoi suprimînd depresiunea la capsulă.

Se acționează asupra punctului (3) pentru a obține această condiție.



S. D. V. - URI SPECIALE

A : Mîner dinamometric; pentru cheie de bujii (declanșea: ă la 1,2 m. daN)

B : Cheie tubulară 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 calculatorul 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.



