



Год выпуска: 1994

Жанр: ремонт

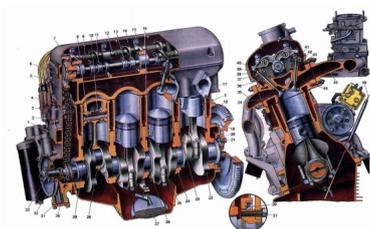
Формат: pdf

Качество: отлично

Количество страниц: 59

Язык: Русский

Иллюстрированный альбом обучает владельцев азлк с общей компоновкой и устройством основных узлов и механизмов автомобиля МОСКВИЧ АЗЛК-2140. Все рисунки выполнены в многокрасочном исполнении, что способствует лучшему пониманию устройства автомобиля.



Примеры страниц: Двигатель.

Блок цилиндров 19 основная несущая базовая деталь сложной конструкции изготавливается методом литья из высокопрочного алюминиевого сплава АЛЭ с

последующей механической обработкой. В блоке цилиндров размещены основные масляные каналы и полости для охлаждающей жидкости. В нижней части блока имеются пять перегородок. В которых располагаются постели коренных подшипников коленчатого вала. В средней части блока находятся цилиндрические гнезда, предназначенные для установки цилиндров. Крышки 24 коренных подшипников коленчатого вала изготовлены из ковкого чугуна. Каждая крышка фиксируется двумя установочными штифтами, запрессованными в тело приливов блока, и крепится к блоку двумя шпильками и гайками. На крышке среднего подшипника имеются проточки для установки упорных полуколец 26, которые воспринимают осевые усилия, действующие на коленчатый вал. Крышки коренных подшипников невзаимозаменяемые. Обработываются они совместно с блоком после затяжки их крепежа.

На фасонных площадках крышек выбиты их порядковые номера. Гильзы 23 цилиндров отлиты из легированного чугуна. В блоке цилиндров гильза фиксируется по цилиндрической поверхности, уплотняется медной прокладкой, которая устанавливается между буртиком гильзы и опорной поверхностью на блоке. Выступание верхнего торца гильз над верхней плоскостью блока цилиндров после предварительного прижатия их к блоку вертикальным направлением усилием 49...69 Н (5...7 кгс) должно быть в пределах 0,025-0,120 мм. Головка 17 блока цилиндров отлита из алюминиевого сплава. Камеры сгорания в головке блока полусферического типа с двухрядным расположением клапанов. Угол развала клапанов 52°. Впускные и выпускные каналы выполнены в отливке головки блока цилиндров отдельно для каждого клапана и расположены с противоположных сторон: впускные с левой, выпускные с правой стороны. Головка крепится к блоку цилиндров десятью шпильками и гайками. Между головкой и блоком устанавливается прокладка 16 из асбестового картона, пропитанного графитом и армированного стальным каркасом. Коленчатый вал 22 стальной кованый пятиопорный, имеет четыре противовеса, выполненные как одно целое со щеками кривошипов. Для исключения вибрационных нагрузок на двигатель коленчатый вал балансируется динамически. В шейках коленчатого вала под коренные и шатунные подшипники выполнены радиальные сверления, которые попарно соединяются между собой наклонными каналами, просверленными через щеки вала. Эти каналы предназначены для подачи моторного масла к шатунным подшипникам. Вкладыши 29 коренных подшипников тонкостенные сталеалюминевые. На внутренней цилиндрической поверхности вкладыш имеет кольцевую канавку, через которую подводится масло к сверлениям в коленчатом вале. Диаметральный зазор в коренном подшипнике 0,037...0,080 мм. Передний и задний концы коленчатого вала уплотнены резиновыми самоподжимными сальниками 20 и 33. На переднем конце коленчатого вала установлены ведущая звездочка 30 цепного привода распределительного вала, ведущая шестерня 32 привода масляного насоса и распределителя зажигания и ведущий шкив клиноременной передачи. К заднему торцу коленчатого вала прикреплен болтами чугунный маховик 18. Он центрируется по наружной поверхности цилиндрического фланца. На обод маховика напрессован стальной зубчатый венец для шестерни привода стартера. Поршни 3 отлиты из высокопрочного с хорошей теплопроводимостью сплава АЛЗО (или ЖЛС). Днище поршня имеет сферическую форму.

Ввиду того, что масса металла в поршне распределяется неравномерно, его юбка в холодном состоянии имеет сложную геометрическую форму. Юбка поршня представляет собой конус, большее основание которого совпадает с нижней кромкой юбки. Поперечное сечение юбки имеет овальную форму. Овальность составляет 0.305...0.335 мм, конусность 0.018...0.038 мм. Номинальный зазор, обеспечивающий нормальную работу пары поршень-гильза цилиндра, составляет 0.06...0.08 мм (измеряется в направлении большой оси эллипса, перпендикулярной оси поршневого пальца). Для уменьшения радиальной составляющей от давления газа на стенку поршня ось отверстий в бобышках под поршневой палец смещена на 1.5 мм в правую сторону двигателя. Такое смещение пальца снижает износ как трущейся пары (поршень-гильза), так и возможный стук поршня при работе двигателя. Для улучшения условия приработки поршня к зеркалу цилиндра юбка поршня покрыта слоем олова толщиной 0.0040,006 мм. На цилиндрической поверхности головки поршня имеются три кольцевые канавки для установки поршневых колец: две верхние для компрессионных колец, нижняя для маслосъемного кольца. Выше канавок под компрессионные кольца расположены пять мелких кольцевых проточек, частично задерживающих газы перед поршневыми кольцами. Поршневые кольца изготавливаются из индивидуальных отливок и покрыты: верхнее компрессионное пористым хромом, следующее оловом для ускорения приработки и увеличения срока службы. Шатун 25 стальной кованный. Стержень шатуна имеет двутавровое сечение.

[скачать 5 мб](#)