

крого асбеста, ограничив зону прогрева, во избежание коробления тонколистового металла.

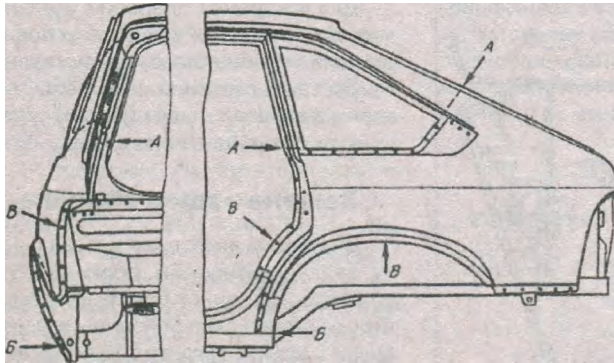


Рисунок 8.41. Замена заднего крыла:

А - рубка панели «по телу»; **Б** - удаление паяного стыка; **В** - высверливаемые точки сварки.

Замена элементов мотоотсека

При замене верхней поперечины 5 мотоотсека (см. рисунок 8.1), его стоек 3, 26, косынок 9 перегородки, боковины мотоотсека 24 следует руководствоваться вышеописанными приемами удаления деформированных деталей и приваркой новых.

Контроль основных геометрических размеров мотоотсека после замены отдельных деталей следует произвести согласно данным рисунка 8.42. ■

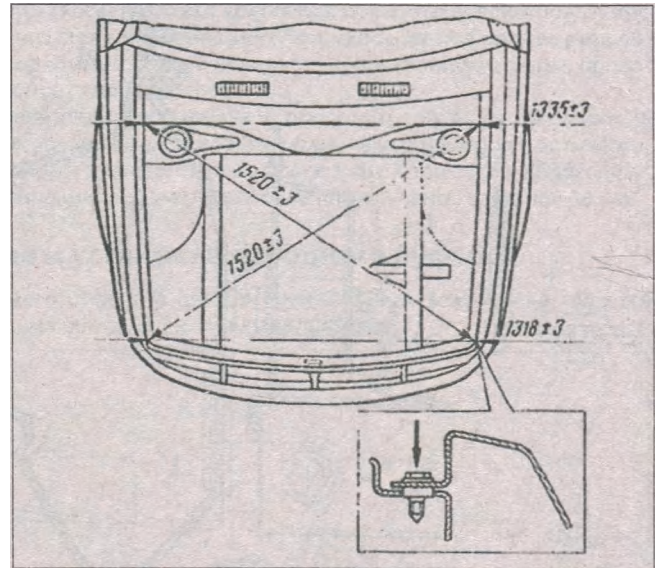


Рисунок 8.42 Основные контрольные размеры мотоотсека.

Замена подmotorной рамы

Эта операция является весьма сложной и трудоемкой. Для ее осуществления необходимо изготовить приспособление (кондуктор). В зависимости от объема повреждений может потребоваться несколько приспособлений, обеспечивающих точность взаимного расположения элементов и жесткость конструкции.

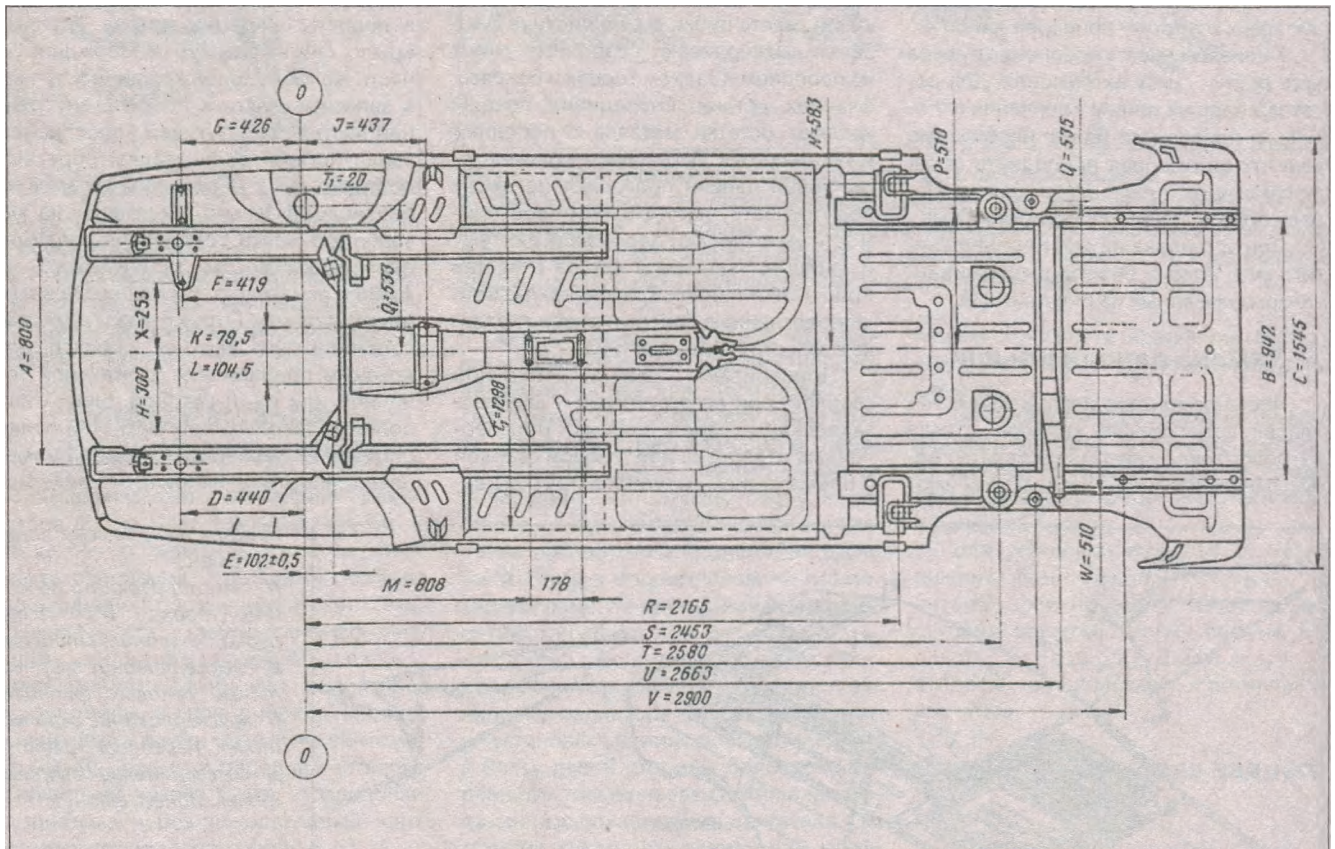


Рисунок 8.43. Основные контрольные точки присоединения различных узлов автомобиля к основанию кузова:

0-0 - базовая линия (ось передних колес); **А, О** - координаты контрольных точек лонжеронов рамы; **В, V** - координаты контрольных точек лонжеронов пола; **С** - габарит наставок пола; **Е, Н** - то же, геометрического центра нижнего кронштейна передней подвески; **К, T** - то же, крепления задней опоры силового агрегата; **М** - то же, крепления механизма переключения передач; **П, В** - то же, геометрического центра кронштейна рычага задней подвески; **Р, 5** - то же, пружины задней подвески; **О, Т** - то же, крепления амортизаторов задней подвески; **И, IV** - то же, геометрического центра кронштейна поперечной реактивной тяги; **1, T1** - то же, крепления стоек передней подвески; **С1** - расстояние между порогами пола.