

8. Оправка

Шкив приводного ремня/гасителя колебаний (1) снять. Снять разбрызгивающее кольцо (2). Снять масляный картер (7). Снять переднюю крышку (4). Снять уплотнительную прокладку (5). Вытащить радиальный сальник (3) из передней крышки (4). Для этого радиальный сальник (4) положить плоско на 2 деревянных бруска и выбить сальник (3) с помощью оправки (8). Поверхность скольжения радиального сальника (3) на переднем фланце коленвала или на кольце скольжения проверить. Если имеются канавки накатки на фланце коленвала или на кольце скольжения: Установить новое кольцо скольжения на фланец коленвала.

Установить новую прокладку (5). Очистить уплотняемые поверхности. Установить переднюю крышку (4). Переднюю крышку (4) надеть через направляющие штифты (6) на картер блока цилиндров и вдавить. Установить масляный картер (7). Радиальный сальник (3) вложить в переднюю крышку (4). Радиальный сальник (3) по наружной поверхности просушить и на поверхность скольжения нанести масло. Если на фланец коленвала установлено кольцо скольжения: устанавливать радиальный сальник (3) с более большим внутренним диаметром. Установить разбрызгивающее кольцо (2). Следить за монтажным положением. Разбрызгивающее кольцо (2) должно быть установлено плоской стороной к приводному шкиву/гасителю колебаний (1). Шкив приводного ремня/гасителя колебаний (1) установить. Запустить двигатель и провести пробную работу двигателя. Остановить двигатель и переднюю крышку (4), радиальный сальник (3) и масляный поддон (7) проверить на герметичность.

Картер блока цилиндров, крышка картера ГРМ, задняя крышка

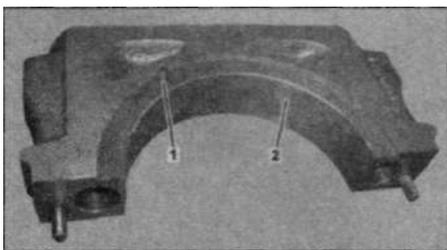
Обозначение		ДВИГАТЕЛЬ 541.9, 542.9
Болты передней крышки на картере блока цилиндров	M8 10.9, Нм	25
	M8 12.9, Нм	40
	МЮЮ.Э.Нм	50

Снять, установить штифт на крышку коренного упорного подшипника

Проверочные параметры блока цилиндров

Обозначение	ДВИГАТЕЛЬ 541.9, 542.9
Выступание просечного штифта относительно крышки упорного коренного подшипника, мм	4,5...4,7

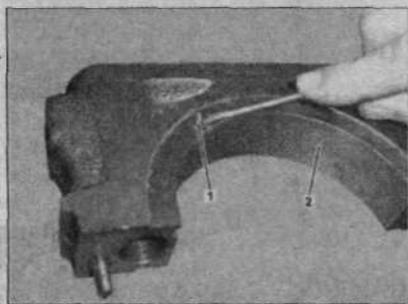
1. Вынуть штифт (1) из крышки коренного упорного подшипника (2) с помощью клещей. Если штифт (1) слишком мал для вынимания, его необходимо высверлить.



Высверливание

2. Накернить по центру штифт (1) и просверлить отверстие сверлом диаметром 2,5 мм на глубину не более 9 мм.

3. Рассверлить штифт (1) сверлом диаметром 3,5 мм на



глубину не более 9 мм. Не повредить крышку коренного упорного подшипника (2).

4. Рассверленный штифт (1) выпрессовать из крышки (2) с помощью маленькой отвертки.

Установка

5. Очистить отверстие в крышке коренного упорного подшипника (2).

6. Запрессовать новый штифт (1) на размер (А) в крышку (2). Штифт (1) должен плотно сидеть в крышке (2).

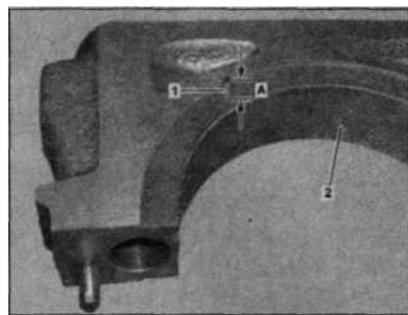
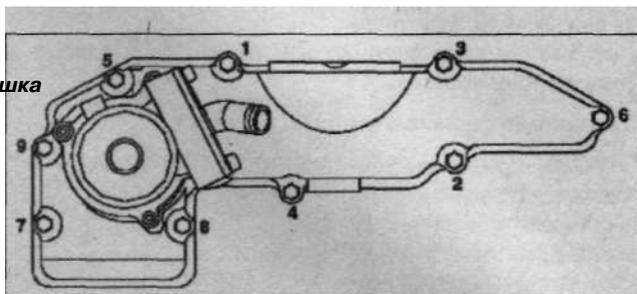


Схема затягивания крышки картера ГРМ

Картер блока цилиндров, крышка картера ГРМ, задняя крышка

Обозначение	ДВИГАТЕЛЬ 541.9, 542.9
Болты крышки картера ГРМ с маслоотделителем на картере ГРМ и на картере блока цилиндров, Нм	25

Порядок затяжки болтов



Указание по оценке поверхности зеркала цилиндра

ДВИГАТЕЛЬ 541.9, 542.9

Следующие рекомендации при оценке рабочей поверхности цилиндра должны помочь, принять технически правильное решение о состоянии и дальнейшем использовании блока цилиндров двигателя или гильзы цилиндров. На новом двигателе рабочая поверхность цилиндра имеет цилиндрическую форму, при длительной эксплуатации появляется износ. Рабочая поверхность цилиндра истирается не равномерно, при нормальном износе оно имеет коническую форму. На хонингованной рабочей поверхности цилиндра также хорошо различимы износ или повреждение. Изображенные ниже виды повреждений являются только частью возможных форм повреждений зеркала цилиндра. При оценке характера повреждений, для их диагностики, необходимо всегда учитывать качество обработки поверхностей поршня и поршневых колец.

Износ или повреждения рабочей поверхности цилиндра зачастую обусловлены: разгерметизация воздухозаборной магистрали за воздушным фильтром, неисправность системы впрыскивания топлива, слишком маленький или слишком большой зазор между направляющей юбкой поршня и зеркалом цилиндра, плохое качество масла в двигателе (вязкость масла) или разжижение масла топливом, загрязненные или поврежденные масляные фильтры, неисправность в масляном контуре, напр. давление масла в двигателе слишком малое, погнутые или поврежденные масляные форсунки для охлаждения поршня.