

ного барабана. При шлифовании проследить за тем, чтобы головки заклепок оставались утопленными не менее чем на 1,5 мм от рабочей поверхности накладок.

Накладки тормозных колодок удобнее всего шлифовать на специальном приспособлении, которое монтируется или на цапфу поворотного кулака, или на полуось. При помощи этого приспособления рабочие поверхности накладок обрабатываются после установки колодок на опорном диске тормоза. При отсутствии специального приспособления шлифование накладок может быть выполнено при помощи переносных электрических шлифовальных приборов.

После первой приработки новых фрикционных накладок в процессе эксплуатации рекомендуется удалить из системы гидропривода воздух и отрегулировать зазоры между накладками и тормозными барабанами. Это обеспечит длительную и надежную работу тормозов в процессе дальнейшей эксплуатации.

Регулировка тормозов

Регулировка свободного хода педали тормоза

Необходимые инструменты: ключи гаечные 14 и 19 мм.

Регулировку свободного хода педали тормоза производить в следующем порядке:

1. Проверить, возвращается ли педаль под действием оттяжной пружины в крайнее исходное положение. При этом нижний конец педали должен упираться в выступ (отгиб) кронштейна оси педали. Если педаль возвращается медленно, проверить действие оттяжной пружины, легкость вращения педали на оси и нет ли заедания в наклонном полу кузова и коврик и устранить обнаруженные дефекты.

2. Отрегулировать длину тормозного стержня в сборе с толкателем поршня главного тормозного цилиндра таким образом, чтобы свободный ход педали был в пределах от 6 до 12 мм.

Для регулировки необходимо отпустить контргайку 13 (фиг. 178) тормозного стержня и ввертывать или вывертывать толкатель 19 в стержень 14.

3. Законтрить толкатель, завернув контргайку, и проверить свободный ход педали.

Регулировка зазоров между накладками колодок и барабанами

Необходимые инструменты и приспособления:

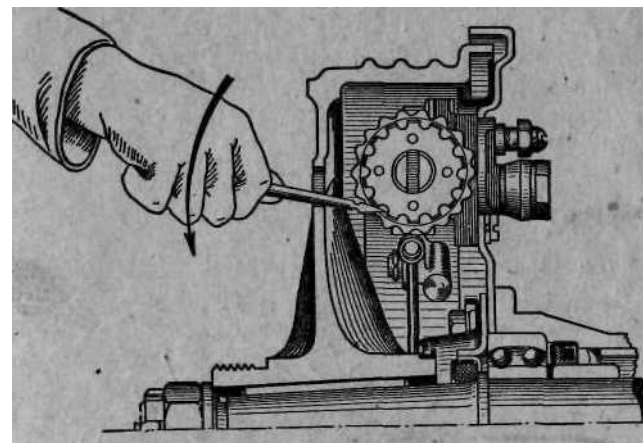
1) домкрат; 2) отвертка.

Регулировка положения тормозных колодок производится вращением защитных колпаков колесных цилиндров отверткой через окно в тормозном барабане.

Каждую колодку регулировать отдельно в следующем порядке.

1. Поднять домкратом переднюю (заднюю) часть автомобиля так, чтобы колесо, тормоз которого регулируется, могло свободно вращаться. Снять колпак колеса.

2. Поворачивая колесо вперед, вращать отверткой передний колпак колесного тормозного цилиндра (фиг. 186) вверх (для правых колес) или вниз (для левых колес) до тех пор, пока передняя тормозная колодка не прижмется к барабану, после чего повернуть колпак обратно до полного прекращения соприкосновения фрикционных накладок с тормозным барабаном.



Фиг. 186. Регулировка тормозных колодок.

3. Поворачивая колесо назад, а задний колпак колесного тормозного цилиндра вверх (для левых колес) или вниз (для правых колес), отрегулировать заднюю колодку.

4. Повторить операции 2—3 для тормозов всех колес.

5. Проверить ход тормозной педали. При полном торможении педаль должна перемещаться не более чем на половину своего хода.

6. Проверить уровень тормозной жидкости в главном цилиндре гидропривода и, если необходимо, долить жидкость.

7. Тщательно очистить (обтереть) все соединения трубопроводов и клапаны выпуска воздуха колесных цилиндров. Далее, сильным нажатием на тормозную педаль, длящимся примерно 1/2 мин., создать в системе гидропривода давление и проверить, нет ли подтекания тормозной жидкости.

8. Проверить нагрев тормозных барабанов. При движении автомобиля тормозные барабаны не должны нагреваться.

9. Проверить эффективность торможения при движении автомобиля. При этом убедиться:

а) обеспечивают ли тормоза полную блокировку колес («юз») с одного нажатия при умеренном усилии на педаль;

б) все ли колеса одинаково и одновременно блокируются и особенно, нет ли разницы между эффективностью торможения колес правой и левой сторон автомобиля; не «уводит» ли автомобиль в сторону при торможении.

Тормозной путь автомобиля, движущегося со скоростью 30 км/час, на сухом асфальтированном шоссе не должен превышать 5 м, а движущегося со скоростью 50 км/час—14 м.

При проверке эффективности действия тормозов на специальном станке с барабанами показания динамометров, соответствующие полному тормозному моменту (усилие на педали равно приблизительно 50 кг), должны быть в пределах:

для тормозов передних колес	200 ± 15 кг;
для тормозов задних колес	160 ± 15 кг.

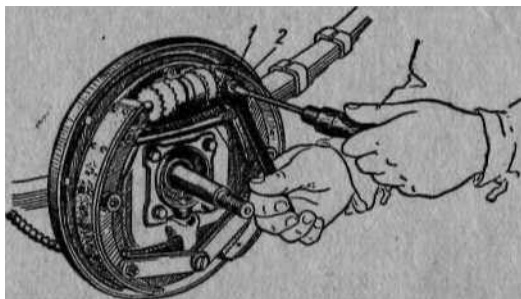
Разница в показаниях динамометров для правых и левых колес не должна превышать 25 кг.

При торможении ручным тормозом, поставленным на зашелку, показания динамометров должны быть в пределах 100±15 кг.

Регулировка ручного привода

Необходимые инструменты и приспособления:

1) домкрат; 2) плоскогубцы; 3) съемник заднего тормозного ба-



Фиг. 187. Ослабление регулировочного винта разжимного рычага задней колодки тормоза.

рабана; 4) отвертка; 5) рычажное приспособление для натяжения троса; 6) ключи гаечные 14 и 27 мм.

Ручной привод регулировать только после регулировки ножного привода и регулировки положения колодок.

Порядок регулировки привода ручного тормоза:

1. Поставить рычаг ручного тормоза в крайнее переднее положение.
2. Снять съемником заднее колесо с тормозным барабаном (фиг. 180) и отпустить на 2—3 оборота гайку / (фиг. 187) регулировочного эксцентрикового винта 2 разжимного рычага.
3. Установить снова колесо с тормозным барабаном на полуось.

4. Поворачивать регулировочный винт 2 разжимного рычага отверткой через окно в тормозном барабане по направлению часовой стрелки до тех пор, пока тормозные накладки колодок не прижмутся к барабану и не затормозят колесо.

5. Повернуть регулировочный винт на 1/6 оборота обратно и проверить, свободно ли вращается колесо.

6. Снять тормозной барабан вместе с колесом и, не меняя положения регулировочного винта 2 (удерживая его от проворачивания отверткой), плотно затянуть гайку 1, зафиксировав положение винта.

7. Надеть тормозной барабан с колесом на полуось, завернуть и зашплинтовать ее гайку.

8. Повторить операции 2—7 для тормоза второго колеса.

9. Отпустить гайку 4 (фиг. 188) регулировочного наконечника /- рычаг ручного тормоза; 2- сектор рычага; 3- тяга привода; 4- контргайка; 5 - регулировочный наконечник; 6 -уравнитель натяжения троса; 7- пружина поддерживающая; 8 - трос; 9 - рычажное приспособление для натяжения троса.

10. Расшплинтовать и вынуть палец уравнителя 6 троса.

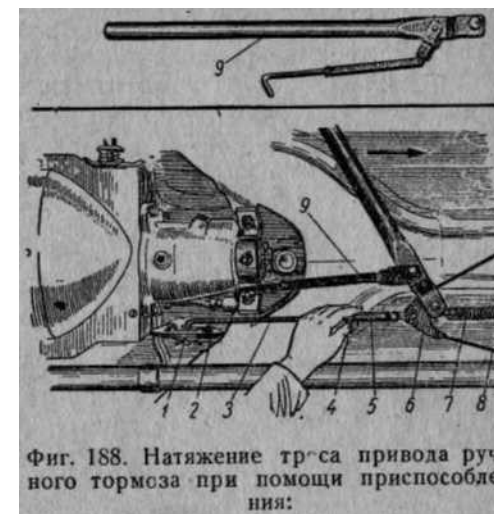
11. Укоротить тягу 3 привода вращением регулировочного наконечника 5 настолько, чтобы уравнитель 6 можно было соединить пальцем с наконечником тяги только усилием двух человек. Трос удобно натягивать пользуясь рычажным приспособлением, как показано на фиг. 188¹.

12. Зашплинтовать палец уравнителя троса и проверить действие ручного тормоза. При отпущенном ручном тормозе колеса должны свободно вращаться. При перемещении нижнего конца рычага 1 ручного тормоза на 30 мм* оба задних колеса должны одновременно надежно затормаживаться.

13. Затянуть до отказа контргайку 4 регулировочного наконечника 5 тяги привода ручного тормоза.

Если при проверке работы привода ручного тормоза будет обнаружено заедание троса в оболочках, то следует отсоединить трос в сборе с оболочками от тяги привода и от тормозных меха-

1 па автомобилях, выпускаемых с ноября 1951 г. тормозная тяга снабжена регулировочной муфтой с правой и левой резьбой.



Фиг. 188. Натяжение троса привода ручного тормоза при помощи приспособления:

ручного тормоза; 2- сектор рычага; 3- тяга привода; 4- контргайка; 5 - регулировочный наконечник; 6 -уравнитель натяжения троса; 7- пружина поддерживающая; 8 - трос; 9 - рычажное приспособление для натяжения троса.

низмов, тщательно очистить трос и оболочки от грязи, промыть их в керосине и обильно промазать графитной смазкой УС-А.

Трос, имеющий повреждения (переломы, оборванные или расплетенные проволоки), должен быть заменен новым.

Заполнение системы гидропривода тормозной жидкостью и удаление воздуха из системы (прокачка)

В систему гидропривода следует заливать специальную тормозную жидкость, состоящую из смеси 50% (по весу) касторового масла и 50% бутилового спирта. *Совершенно недопустима добавка хотя бы небольших количеств минерального масла, так как это приводит к выходу из строя всех резиновых деталей системы гидропривода.*

Не допускается смешивание тормозных жидкостей разных сортов, а также добавление тормозной жидкости иного состава по сравнению с залитой первоначально.

При отсутствии бутилового спирта он может быть заменен другим спиртом (в указанном выше весовом соотношении), например, винным этиловым (ректификатом), или изобутиловым. Наиболее доступным является винный (этиловый) спирт. Следует иметь в виду, что этиловый спирт испаряется быстрее бутилового. Испарение же спирта приводит к нарушению соотношения между компонентами смеси. Изменение состава тормозной жидкости будет особенно заметным при эксплуатации автомобиля в летнее время. Применение вместо касторового масла глицерина нежелательно.

Перед заправкой тормозной жидкости в систему гидропривода последняя должна быть тщательно промыта спиртом (в крайнем случае денатуратом) или заправляемой тормозной жидкостью.

Удаление воздуха («прокачка») из системы гидропривода выполняется по общепринятой методике, описанной в заводской инструкции по уходу за автомобилем. Необходимо лишь иметь в виду, что после шести-семи последовательных перемещений тормозной педали на величину, соответствующую полному ходу поршня главного тормозного цилиндра, следует добавлять жидкость в резервуар. При попытке продолжать прокачку без доливки жидкости, в систему попадает воздух, подсосанный через отверстия (компенсационное и перепускное) главного тормозного цилиндра.

Для быстрой заправки, исключаяющей возможность попадания воздуха в систему, рекомендуется применение специальных заправочных приспособлений, работающих при помощи сжатого воздуха от компрессора или ручного насоса для шин. Возможно также применение более простого приспособления, состоящего из банки с жидкостью и прикрепленной к ней двойной трубки с клапаном.

Питательный шланг заправочного приспособления, работающего при помощи сжатого воздуха, следует присоединять к трой-

нику главного тормозного цилиндра, вывернув из тройника на время «прокачки» системы гидравлический выключатель стоп-сигнала.

Нельзя присоединять питательный шланг к горловине резервуара главного тормозного цилиндра, так как резервуар, изготовленный из тонкой жести, может выдержать давление не более $0,5 \text{ кг/см}^2$.

Перед прокачкой системы посредством заправочного приспособления, использующего сжатый воздух, резервуар главного тормозного цилиндра должен быть заполнен жидкостью до нормального уровня, а педаль тормоза нажата до отказа и надежно зафиксирована в этом положении специальным упором.

Замена трубопроводов системы гидропривода тормозов

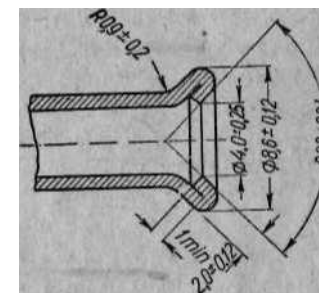
Трубопроводы системы гидравлического привода тормозов изготавливаются из медных трубок диаметром 6 мм и толщиной стенки 1 мм. Латунные трубки применять нельзя, так как они не могут быть развальцованы. При испытании трубки должны выдержать внутреннее давление не менее 350 кг/см^2 без заметного увеличения объема.

Концы трубок для получения прочного и герметичного соединения должны быть развальцованы, как показано на фиг. 189. Одинарная развальцовка не обеспечивает надежного соединения и поэтому не допускается.

В случае необходимости замены пришедшей в негодность трубки (при отсутствии заводской) можно применить мягкую отожженную медную трубку соответствующего размера, развальцевав ее концы. В выпрямленном состоянии заготовки трубок должны иметь приблизительно следующую длину (в мм):

Трубка от тройника к правому переднему тормозу . . .	1015
„ „ к левому переднему тормозу . . .	290
„ „ к гибкому шлангу задних тормозов . . .	2625
„ „ к правому заднему тормозу . . .	775
„ „ к левому заднему тормозу . . .	420

При монтаже трубопроводов на автомобиль необходимо следить за тем, чтобы подвижные детали шасси и ходовой части не могли соприкасаться в каком-либо месте с трубопроводами, во избежание повреждений последних от истирания. При смене соединительных деталей трубопроводов следует всегда ставить новые уплотнительные шайбы.



фиг. 189. Двойная развальцовка концов трубок системы гидропривода,

V. РЕМОНТ КУЗОВА

Выпускаемые заводом автомобили имеют кузова следующих моделей:

модель 420— закрытый цельнометаллический, четырехместный, четырехдверный, без внутренней перегородки «седан»;

модель 420А — четырехместный, четырехдверный, с открывающейся мягкой крышей «кабриолет»;

модель 422—закрытый двухместный с помещением для груза «фургон».

Все модели имеют несущую конструкцию и снабжены короткой рамой лишь в передней части. Рама служит для крепления переднего моста и передней опоры силового агрегата. Задняя опора силового агрегата, задний мост и другие механизмы крепятся непосредственно к кузову.

По основным размерам, внутренней планировке и конструкции кузова моделей 420 и 420А одинаковы и отличаются главным образом устройством крыши.

Корпус кузова собран из отдельных узлов и деталей, соединенных при помощи различных видов сварки (точечная, дуговая, газовая), и является поэтому неразъемным.

Непосредственно к передней части корпуса примыкает подмоторная рама вместе с приваренными к ней передними брызговиками и раскосами, а также приклепанной к брызговикам облицовкой радиатора. Весь этот узел может быть при необходимости легко отделен от корпуса кузова, так как задние концы рамы крепятся к днищу кузова болтами (в четырех местах — по четыре болта); раскосы крепятся также болтами к передку кузова, а задние фланцы брызговиков соединены с ним несколькими заклепками и приварены к передку лишь в четырех-пяти точках. Заклепки при необходимости могут быть срублены.

Оперение кузова, кроме облицовки радиатора, выполнено съемным: крылья крепятся к корпусу болтами и винтами; правая и левая половины капота соединены обоймой, концы которой крепятся к кузову и к облицовке радиатора специальными болтами.

Обивка кузова, за исключением обивки потолка, съемная. Обивка потолка, состоящая из лицевого материала и подкладки, приклеена непосредственно к внутренней поверхности металлической крыши кузова.

1. РЕМОНТ КУЗОВА МОДЕЛИ 420

Разборка ветрового окна

При замене разбитых стекол необходимо перед разборкой удалить все осколки.

Ветровое стекло разбирать в следующем порядке:

1. Снять щетки стеклоочистителей.

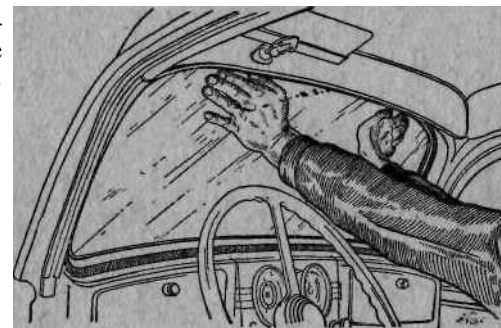
2. Снять с внешней стороны стекла обе накладки, через которые проходят валики привода щеток стеклоочистителя.

3. Концом тонкого ножа или тонкой стальной пластиной отделить (подрезать) резиновый уплотнитель от проема окна по всему контуру с обеих сторон стекла.

4. В случае замены целого стекла при ремонте кузова нужно ладонями выдвинуть наружу верхнюю часть стекла (фиг. 190).

5. Вышедшую наружу верхнюю часть стекла захватить руками и вынуть стекло из проема вместе с уплотнителями.

6. Снять со стекла резиновый уплотнитель и вынуть из уплотнителя декоративный кант.



Фиг. 190. Выдвижение верхней части стекла ветрового окна,

Установка стекла ветрового окна

Перед сборкой стекла с уплотнителем для обеспечения водонепроницаемости необходимо тщательно протереть паз для стекла в уплотнителе и его посадочные места, соприкасающиеся с кузовом. Протирать чистой тряпкой, смоченной в бензине, до полного удаления пыли, талька или глицерина, которым покрыты уплотнители. Установка стекла производится в следующем порядке:

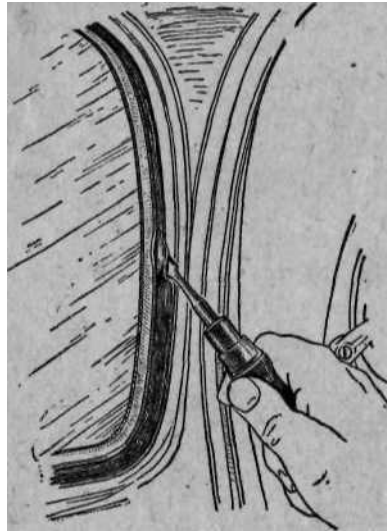
1. Надеть уплотнитель на стекло таким образом, чтобы место стыка уплотнителя пришлось посередине нижней части стекла.

2. Вставить декоративный кант, согнутый по форме контура стекла, в паз резинового уплотнителя так, чтобы место стыка канта пришлось под накладкой валика щетки стеклоочистителя.

3. Очистить проем окна от грязи и остатков резинового клея (отмыть бензином).

4. Смазать резиновым клеем весь контур проема окна снаружи Кузова.

5. Смазать этим же клеем посадочную поверхность уплотнителя по нижней половине контура окна и внутреннюю поверхность наружного гребешка уплотнителя — по всему контуру окна.



Фиг. 191. Извлечение гребешка уплотнителя стекла ветрового окна.

6. Сразу же после промазки вставить собранное с уплотнителем и кантом стекло в проем окна и ударами руки продвинуть стекло до упора в отбортовку проема.

7. Вытащить гребешок уплотнителя с помощью отвертки таким образом, чтобы он выступал по всему контуру (фиг. 191) с внутренней стороны окна.

8. Дополнительно продвинуть стекло до упора внутрь кузова. В случае затрудненной посадки стекла в проем следует осаживать стекло постепенно по всему контуру легкими ударами молотка (через деревянный брусок) в резиновый уплотнитель стекла.

9. Промазать клеем поверхность паза уплотнителя, прилегающую к стеклу, в нижней половине проема окна. При промазке необходимо постепенно от-

делять уплотнитель от стекла и заполнять клеем образующуюся щель.

10. Удалить остатки клея с поверхности кузова и стекла при помощи чистой тряпки, слегка смоченной в бензине.

11. Поставить накладки валиков щеток стеклоочистителя и установить щетки.

Разборка заднего окна и установка стекла

Заднее окно разбирается в следующем порядке:

1. Отвернуть шурупы крепления рамки окна внутри кузова и снять рамку.

2. Тонким ножом или тонкой стальной пластинкой отделить резиновый уплотнитель от проема окна по всему его контуру с обеих сторон.

3. В случае замены целого стекла (при ремонте кузова) нужно ладонями выдавить наружу верхнюю часть стекла и вынуть стекло вместе с уплотнителем из проема.

4. Снять со стекла резиновый уплотнитель.

Установка стекла заднего окна аналогична установке ветрового стекла. Декоративный кант у заднего окна отсутствует.

Окно боковины разбирать в следующем порядке:

1. Отвернуть винты крепления верхнего держателя стекла.

2. Отделить уплотнитель от проема окна по его дуговой части тонким ножом или стальной пластинкой.

3. В случае замены целого стекла при ремонте кузова выдавить задний угол стекла наружу нажимом (не ударом) ладони и вынуть стекло из проема.

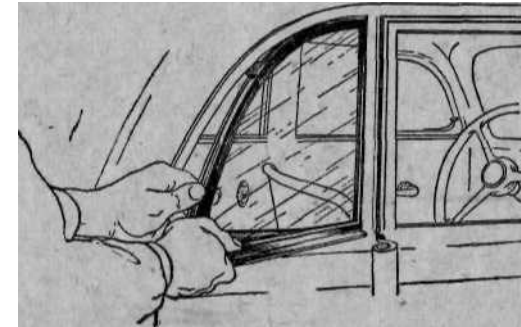
Установка стекла окна боковины

Стекло окна боковины необходимо устанавливать в следующем порядке:

1. Надеть уплотнитель на стекло.

2. Надеть верхний (металлический) держатель на уплотнитель стекла.

3. Промазать резиновым клеем проем окна по всему контуру.



Фиг. 192. Установка стекла окна боковины в проем панели кузова.

4. Вставить собранное с уплотнителем и держателем стекло, передней вертикальной частью в обойму на стойке боковины, после чего постепенно вдвинуть все стекло в проем, как показано на фиг. 192.

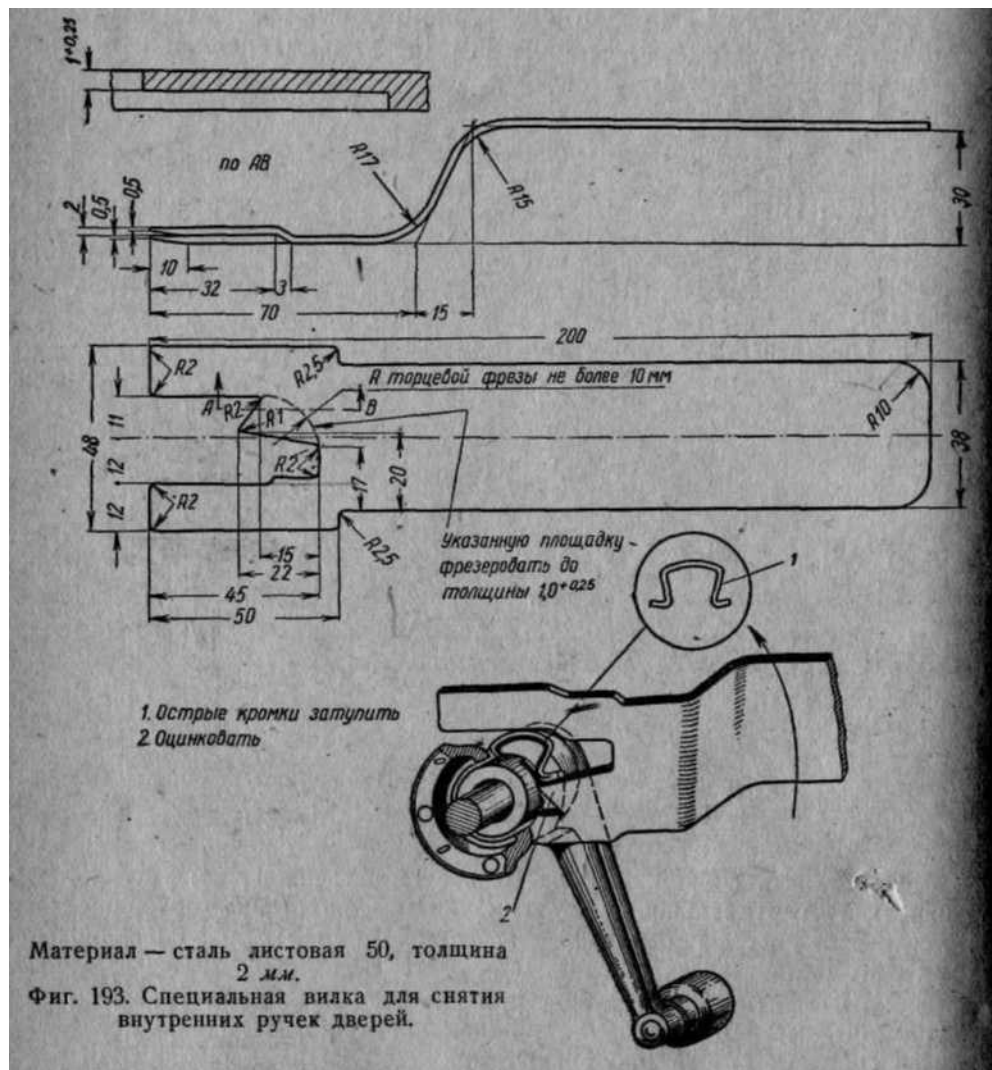
5. Вытащить внутрь кузова при помощи отвертки гребешок уплотнителя за отбортовку в нижней части проема окна, после чего снаружи кузова продвинуть стекло до упора в нижнюю отбортовку проема.

6. Закрепить винтами верхний держатель стекла.

7. Промазать клеем поверхность паза уплотнителя, прилегающую к стеклу, по всему контуру окна, отделяя уплотнитель от стекла при помощи отвертки.

Снятие и установка внутренних ручек дверей

Внутренние ручки дверей (замка и стеклоподъемника) снимаются при помощи специальной вилки (фиг. 193), вставляемой между пластмассовой розеткой и заплечиком ручки. При повороте.



вилки против часовой стрелки зуб 2 зацепляется за конец стопора 1 ручки и вытаскивает его, после чего ручка снимается вместе с розеткой. Ручки также могут быть сняты при помощи отвертки (для отжимания розетки) и какого-либо крючка для вытаскивания стопора.

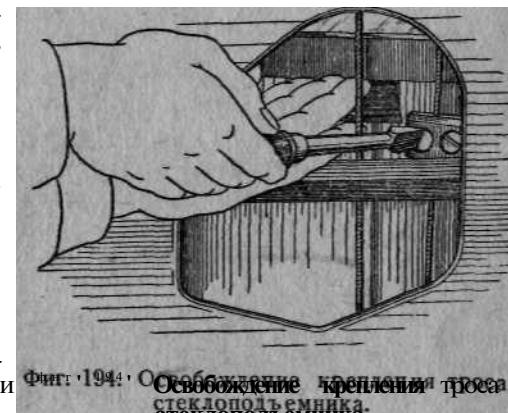
Внутренние ручки двери устанавливаются в следующем порядке:

1. Проверить наличие резиновой (губчатой) шайбы на валике стеклоподъемника и привода замка под обивкой.
2. Надеть пластмассовую розетку на шлицевый валик.
3. Надеть ручку на валик. Положение ручки должно соответствовать заводской установке.
4. Вставить упомянутую выше специальную вилку между розеткой и ручкой и нажать ручку до упора в торец валика. При этом прорезь, имеющаяся в шейке ручки, должна совпасть с канавкой, расположенной за шлицевой частью валика.
5. Вставить стопор в прорезь на шейке ручки. При этом дужка стопора не должна выступать за поверхность шейки ручки..
6. Вынуть специальную вилку.

Разборка опускающего стекла передней двери

Опускающее стекло передней двери разбирать в следующем порядке:

1. Открыть дверь и опустить стекло вниз.
2. Снять внутренние ручки двери и выключатель замка.
3. Отвернуть винты крепления обивки двери и снять обивку.
4. Через люк на внутренней панели двери отвернуть винты накладки, крепящей трое стеклоподъемника к обойме стекла (фиг. 194).
5. Отвернуть винты крепления стоек оконной рамки



двери на внутренней панели двери и со стороны замочного торца двери. Придерживая стекло, вынуть рамку из двери вместе со стеклом.

6. Вынуть стекло из стоек рамки.
Примечание. Снимать обойму с целого стекла не нужно; если стекло разбито, необходимо отделить от обоймы все осколки стекла; при этом не следует стучать молотком по обойме во избежание ее повреждения.

Установка опускающего стекла передней двери

Перед установкой необходимо измерить толщину стекла и подобрать для обеспечения требуемого натяга соответствующую по толщине резиновую прокладку:

Толщина стекла в мм	4	0 — 4,5	4,6 — 5,2
Толщина прокладки в мм		2,2 — 1,8	1,7 — 1,3

Если требуемая по толщине прокладка отсутствует, то для обеспечения натяга следует уменьшить ширину профиля обоймы

в стекла при помощи молотка и деревянного бруска, или сжатием стенок обоймы в тисках.

Для установки стекла необходимо:

1. Запрессовать стекло с резиновой прокладкой в обойму. При этом нужно следить за тем, чтобы стекло было расположено в обойме, как показано на фиг. 195.

Запрессовывать стекло можно на любом прессе, имеющем ручную подачу, или без прессы при помощи молотка. В обоих случаях при запрессовке нужно следить за тем, чтобы стекло постепенно входило в обойму, без перекосов. Ручную запрессовку производят на столе, упирая вертикально стоящее стекло верхней (полированной) кромкой в стол на войлочную подкладку. На кромку стекла, подлежащую запрессовке, накладывают резиновую прокладку и обойму, после чего ударами молотка через деревянный брусок (такой же длины, как обойма) постепенно осаживают обойму до упора.



Фиг. 195. Правильное положение опускающего стекла передней двери в обойме.

2. Вставить резиновый уплотнитель в паз обоймы стекла.
3. Вставить стекло в направляющие стойки оконной рамки.
4. Вставить рамку вместе со стеклом в дверь. При этом стекло может быть опущено в нижнее положение.
5. Закрепить все стойки рамки винтами.
6. Надеть на валик стеклоподъемника ручку и, вращая ее, поднять в крайнее верхнее положение ведущую ветвь троса (к которой будет прикреплена обойма стекла).
7. Поднять стекло в крайнее верхнее положение до упора в перекладину рамки.
8. Удерживая стекло в верхнем положении, закрепить обойму на тросе скобой.
9. Вращая ручку стеклоподъемника, проверить подъем и опускание стекла.
10. Поставить на место и закрепить винтами обивку двери.
11. Поставить выключатель замка и проверить работу выключателя.
12. Поставить внутренние ручки двери.

Разборка поворотного стекла передней двери

Стекло следует разбирать в указанном ниже порядке независимо от того, закреплена ли в двери или вынута из нее оконная рамка:

1. Открыть дверь.

2. Вывернуть отверткой верхнюю ось поворотного стекла (фиг. 196).

3. Закрыть стекло и вытащить его вверх, отжав верхнюю часть внутрь кузова.

4. Если стекло разбито, вынуть его из поворотной рамки. При этом необходимо сначала удалить мелкие осколки.

Установка поворотного стекла

Перед установкой поворотного стекла необходимо измерить его толщину и подобрать для обеспечения требуемого натяга соответствующую по толщине резиновую прокладку:

Толщина стекла в мм	4,0 — 4,5	4,6 — 5,0
Толщина прокладки в мм	2,0 — 1,7	1,6 — 1,3

Для установки стекла нужно:

1. Отогнуть крючки, приваренные на концах поворотной рамки.
2. Вставить в рамку водосливной желобок и резиновую прокладку, запрессовать стекло в рамку при помощи приспособления, как показано на фиг. 197.



Фиг. 197. Запрессовка поворотного стекла в его рамку при помощи приспособления.



Фиг. 196. Снятие верхней оси поворотного стекла передней двери.

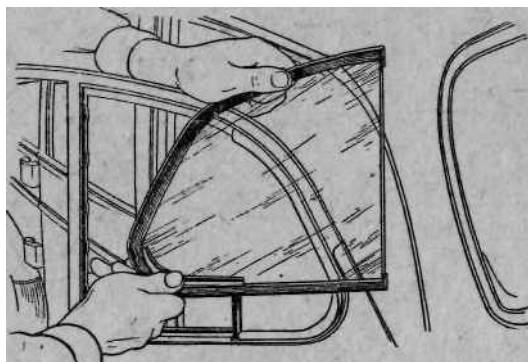
3. Загнуть крючки на концах рамки. Если при этом крючки сломаются, то восстанавливать их не нужно. Тщательно запрессованное стекло будет хорошо держаться в рамке без крючков.

4. Обрезать ножом или тонкой стамеской выступающие из рамки края резиновой прокладки так, чтобы кромки прокладки были заподлицо с кромкой поворотной рамки.

5. Вставить нижнюю ось в отверстие резино-

вого уплотнителя, держа поворотную рамку вертикально и параллельно рамке двери, и опустить рамку до упора вниз (фиг. 198).

6. Заправить верхнюю часть поворотной рамки на место и ввернуть верхнюю ось.



Фиг. 198. Установка рамки поворотного стекла в рамку передней двери.

Снятие и установка стеклоподъемника передней двери

Для снятия стеклоподъемника необходимо:

1. Снять внутренние ручки двери, выключатель замка и обивку.
2. Отвернуть винты и снять накладку, крепящую трос стеклоподъемника к обойме стекла.
3. Ослабить винты крепления кронштейна нижнего ролика стеклоподъемника.
4. Снять трос с роликов.
5. Отвернуть винты крепления стеклоподъемника и вынуть его из двери.

Устанавливается стеклоподъемник в обратном порядке.

При установке необходимо следить за тем, чтобы трос не был спутан и правильно лежал в канавках барабана подъемника.

Натяжение троса стеклоподъемника осуществляется опусканием кронштейна нижнего ролика. Натяжение считается правильным, если вертикальная ветвь троса, оттянутая усилием пальца, дает стрелу прогиба **около 15 мм**.

Разборка и установка опускающего стекла задней двери

Опускающее стекло задней двери нужно разбирать в следующем порядке:

1. Открыть дверь.
2. Снять внутренние **ручки** двери.

3. Снять выключатель замка.
4. Отвернуть винты крепления обивки двери и снять обивку.
5. Через люк на внутренней панели двери отвернуть винты накладки, крепящей трос стеклоподъемника к обойме стекла.
6. Отвернуть винты крепления передней стойки рамки на замочном торце двери, нижний винт задней стойки на петле двери и верхний винт задней стойки (через отверстие во внутренней панели двери).

7. Вынуть рамку из двери вместе со стеклом, придерживая рукой опускающее стекло.

Дальнейшую разборку производить, как указано в разделе «Разборка опускающего стекла передней двери».

Опускающее стекло задней двери устанавливается аналогично установке опускающего стекла передней двери, как описано в разделе «Установка опускающего стекла передней двери». При этом взаимное положение опускающего стекла задней двери и его обоймы должно быть таким, как показано на фиг. 199.



Снятие и установка стеклоподъемника задней двери

Для снятия стеклоподъемника необходимо:

1. Снять внутренние ручки двери, выключатель замка и обивку.
2. Отвернув винты, снять накладку, крепящую трос стеклоподъемника к обойме стекла.
3. Накернить и высверлить заклепки стеклоподъемника. Не рекомендуется срубать головку заклепки зубилом, так как это может привести к повреждениям внутренней панели, что затруднит правильную установку нового стеклоподъемника.
4. Снять трос с роликов и вынуть подъемник из двери.

Стекло-подъемник устанавливать в следующем порядке:

1. Привинтить стеклоподъемник к панели двери; при этом винты должны быть вставлены со стороны панели двери, чтобы не препятствовать плотному прилеганию обивки.

Примечание. Весьма важно при подборе винтов и гаек проверить У гайк размер под ключ, так как крепежные отверстия в крышке подъемника расположены очень близко от кромки барабана, который при вращении может задевать за гайки.

2. Надеть трос на ролики, проследив за тем, чтобы он не был спутан и правильно лежал в канавках барабана подъемника.
3. Натянуть трос, опуская кронштейн нижнего ролика. Натя-

жение считается правильным, если вертикальная ветвь троса, оттянутая пальцем, дает стрелу прогиба около 15 мм.

Смена наружной ручки двери

Для смены наружной ручки двери необходимо:

1. Открыть дверь и срубить тонким зубилом (или высверлить) расклепанную часть заклепки, крепящей розетку наружной ручки к двери.



2. Отвернуть винт, крепящий ручку к торцу ее стержня со стороны внутренней панели, после чего ручка свободно вынимается из двери.

Установку наружной ручки на место производить в следующем порядке:

1. Вставить ручку в отверстие наружной панели двери таким образом, чтобы конец стержня ручки вошел в гнездо кулачка замка, а розетка ручки плотно прилегла к поверхности двери. Конец заклепки 2 (фиг. 200) должен войти в отверстие 1 панели двери.

2. Закрепить ручку винтом с пружинной шайбой со стороны внутренней панели двери.

3. Расклепать заклепку розетки ручки.

Снятие и установка замка двери

Механизмы замков дверей не нуждаются в какой-либо регулировке в процессе эксплуатации. Замок не будет работать лишь при чрезмерном износе его трущихся деталей. В этом случае рекомендуется заменить замок новым.

Перед снятием замка необходимо снять внутреннюю ручку двери, ручку стеклоподъемника, выключатель замка и обивку двери. После этого нужно вывернуть (отверткой) винт крепления наружной дверной ручки и вынуть его вместе с зубчатой шайбой.

Замок следует снимать в таком порядке:

1. Накернить и высверлить сверлом диаметром 4 мм заклепки, крепящие замок к двери.

2. Удалить остатки заклепок из отверстий при помощи борodka легкими ударами молотка.

Примечание. Срубить заклепки зубилом не допускается во избежание повреждения внутренней поверхности двери.

3. Отделить замок от двери, повернуть его на угол 90° вверх или вниз и отъединить от тяги привода. Новый замок крепится к двери винтами (диаметром 4 мм) с гайками и пружинными шайбами. Винты должны иметь потайные или полупотайные головки. Головки винтов должны располагаться со стороны замка. Устанавливая замок, необходимо надеть на него тягу привода и, повернув замок на угол 90° вверх или вниз, направить квадратный стержень наружной дверной ручки в отверстие кулачка замка.

После установки и закрепления замка нужно поставить на место зубчатую шайбу, завернуть отверткой винт крепления наружной дверной ручки, поставить обивку двери, выключатель замка, ручку стеклоподъемника и внутреннюю ручку двери.

Замена поясных декоративных накладок кузова

Декоративные накладки на передке, дверях и боковине кузова крепятся специальными винтами с гайками, накрученными с внутренней стороны кузова. Для доступа к гайкам крепления накладок передка нужно отвернуть винты крепления картонного щита к нижней кромке панели приборов.

Для замены дверных накладок нужно снять обивку дверей, предварительно сняв внутренние ручки и выключатель замка. Для замены накладок боковины нужно отвернуть винт крепления кромки картона, которым обшито багажное помещение, и винт крепления верхней части подлокотника к полке задка. Далее оттянуть подлокотник и его картон от подоконника, после чего обеспечивается доступ к гайкам крепления накладки.

Снятие, навеска и регулировка (подгонка) дверей

Для того чтобы отвернуть винты крепления дверных петель на кузове или на двери, необходимо предварительно «стронуть» головки винтов с места при помощи борodka, так как на заводе головки винтов закернены и не могут быть сразу отвернуты отверткой. После отвертывания винтов крепления двери к кузову дверь вместе с петлями легко снимается.

Двери навешивать в следующем порядке:

1. Привернуть собранные петли к двери.

2. Привернуть петли двери к кузову, не затягивая винты окончательно.

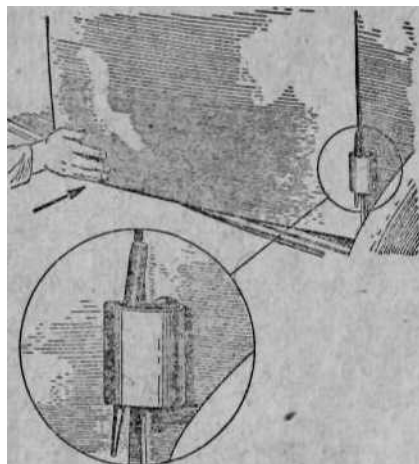
При навешивании задней двери необходимо предварительно отвернуть винты крепления картона багажника и подлокотника и оттянуть последний от подоконника, для того чтобы получить доступ к пластине, в которую завертываются винты крепления дверной петли.

Для навески передней двери никакой предварительной разборки кузова не требуется.

3. Подогнать дверь к проему.

Если дверь не входит свободно в проем и замочным торцом упирается в центральную стойку кузова, необходимо отогнуть соответствующее ушко петли (нижнее, верхнее или оба ушка) по направлению от центральной стойки.

Если дверь входит в проем с большим зазором у центральной стойки и язык замка не зацепляется за укрепленную на стойке

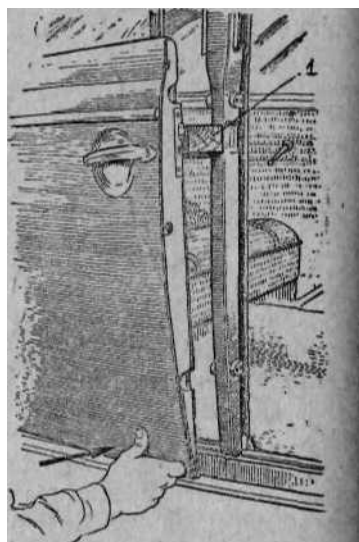


Фиг. 201. Подгонка двери к проему кузова.

двухзубую зашелку, следует, заложив бородок между половинками петли, несколько раз закрыть дверь (фиг. 201). Необходимо, чтобы конусные гнезда на замочном торце двери точно совпадали с резиновыми фиксаторами на центральной стойке. В случае несовпадения следует отогнуть дверь вниз или вверх, нажимая на верхний угол открытой двери у замочного торца или поднимая дверь за нижний угол.

При подгонке двери нужно также следить за тем, чтобы дверь правильно прилетала к сопряженным с ней участкам кузова. Для устранения перекосов между дверью и центральной стойкой помещают деревянный брусок / (фиг. 202) и нажимают рукой на соответствующий угол двери.

Подогнанная закрытая дверь не должна иметь свободного хода. Для этого необходимо, чтобы язык замка зашел за внутренний зуб зашелки, а резиновые фиксаторы плотно упирались в гнезда на замочном торце двери. Для обеспечения последнего требования следует отпустить винты крепления фиксаторов, сместить фиксаторы и закрепить их в нужном положении.



Фиг. 202. Подгонка двери к центральной стойке.

4. После окончательной подгонки двери нужно смазать петли, затянуть до отказа винты крепления петель и раскернить их по концам шлицев.

Разборка и сборка капота

Капот разбирать в следующем порядке:

1. Открыть левую боковину капота и отвернуть гаечным ключом гайки крепления переднего держателя обоймы петли капота.
2. Отвернуть винты крепления изоляционного щита передка кузова к фланцу внутренней панели.
3. Отогнув край изоляционного щита, отвернуть гайки крепления заднего держателя обоймы петли капота.
4. Открыть правую боковину капота и поднять вверх передний конец капота настолько, чтобы держатель обоймы полностью вышел из отверстия в облицовке радиатора.
5. Поднять задний конец капота настолько, чтобы задний держатель обоймы полностью вышел из отверстия в передке кузова.
6. Снять капот с кузова и снять обойму с боковин капота; при этом также снимется передний держатель обоймы.
7. Вынуть из обоймы задний держатель.

Сборка капота и установка его на кузов производятся в обратном порядке.

Устранение трещин кузова

При эксплуатации автомобиля по дорогам с неровным покрытием в результате вибрации в отдельных местах кузова могут появиться трещины. При устранении трещин следует укреплять треснувшие места для того, чтобы предупредить появление трещин при дальнейшей эксплуатации автомобиля.

Обнаруженные на кузове трещины завариваются газовой сваркой. При этом необходимо соблюдать следующие правила:

1. Сварка должна выполняться опытным сварщиком.
2. Вблизи мест сварки во избежание повреждения от нагрева должны быть сняты: вся обивка, стекла вместе с резиновыми уплотнителями, детали из цинкового сплава, пластмассы, древесины и т. п. во избежание их загорания или порчи.
3. Поверхность, подлежащая сварке, должна быть тщательно очищена от смазки, грязи, краски и ржавчины.
4. Во избежание коробления от расширения металла при нагреве место сварки следует обложить толстым валиком из мокрой асбестовой массы (измельченное асбестовое волокно).
5. При сварке мест кузова, покрытых оплавкой, необходимо полностью удалить ее, расплавив пламенем горелки, с последующей зачисткой стальной щеткой и прогревом до вишнево-красного цвета.