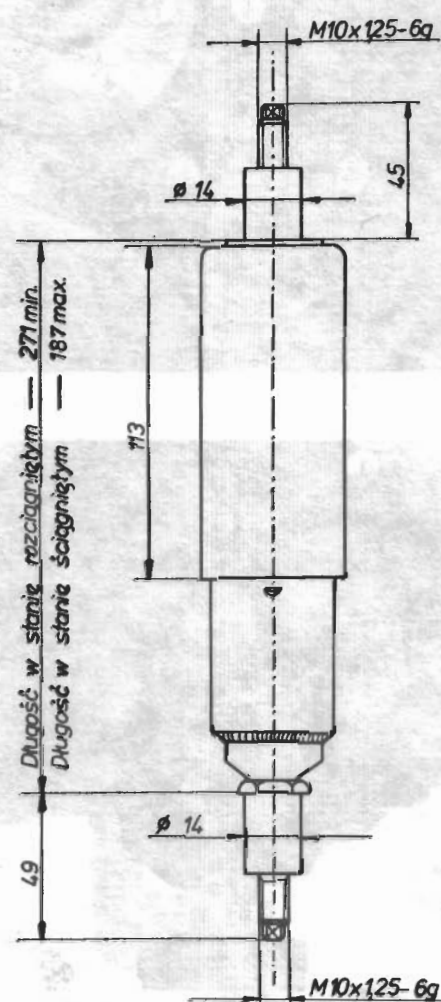
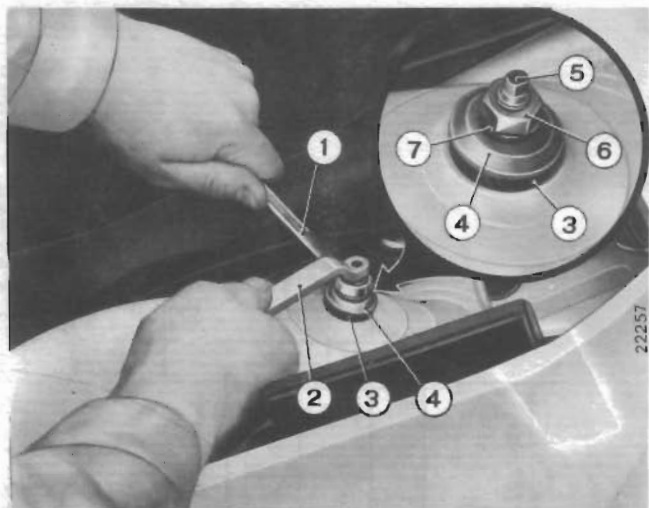


Amortyzator przedni



Amortyzator tylny



MONTAŻ I DEMONTAŻ

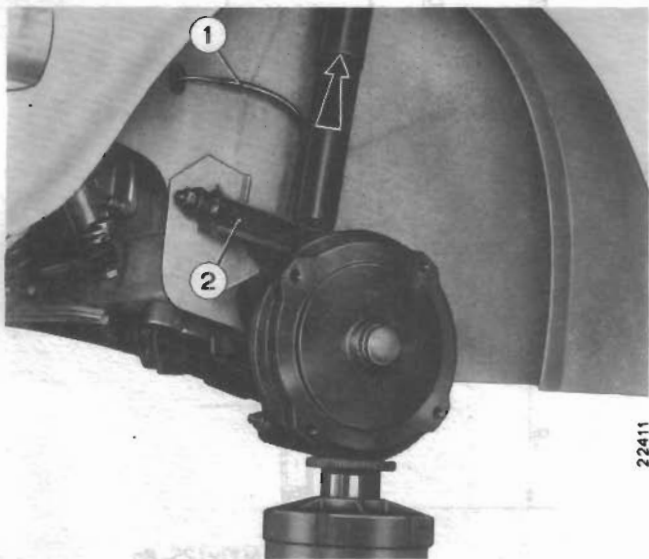
Amortyzator przedni

Odkręcić górne mocowanie amortyzatora uniemożliwiając kluczem A.57020/30 jego obracanie się.

Górny demontaż amortyzora

- 1 – klucz oczkowy,
- 2 – klucz A.57020/30,
- 3 – podkładka elastyczna gumowa,
- 4 – miseczka górna,
- 5 – końcówka gwintowana amortyzatora,
- 6 – nakrętka mocowania górnego amortyzatora,
- 7 – podkładka sprężysta

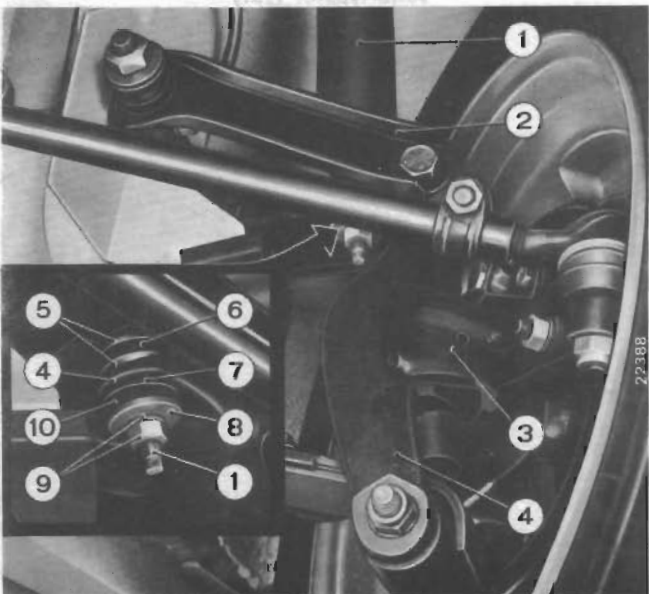
W celu ułatwienia operacji demontażu i montażu górnego amortyzatora należy podnośnikiem hydraulicznym ściągnąć zespół zawieszenia tak, jak pokazano na zdjęciu.



Uginanie zawieszenia przedniego do demontażu i montażu amortyzatora

- 1 – przewód hamulcowy sztywny,
- 2 – wahacz

Odkręcenie dolnego mocowania amortyzatora wykonuje się również zabezpieczając amortyzator przed obrotem kluczem A.57020/30.



Mocowanie dolne amortyzatora przedniego

- 1 – amortyzator i jego końcówka gwintowana,
- 2 – wahacz,
- 3 – zwrotnica,
- 4 – kolumna zwrotnicy,
- 5 – miseczka górna,
- 6 – podkładka elastyczna górna,
- 7 – miseczka dolna,
- 8 – podkładka płaska,
- 9 – nakrętka i podkładka sprężysta mocowania amortyzatora,
- 10 – podkładka elastyczna dolna

Amortyzatory tylne**Demontaż:**

- wyjąć poszycie wewnętrzne wnęki koła,
- zablokować końcówkę gwintowaną amortyzatora kluczem A.57020/30 i odkręcić nakrętkę mocowania górnego.

Mocowanie górne amortyzatora tylnego

- 1 – końcówka gwintowana mocowania górnego amortyzatora,
- 2 – nakrętka,
- 3 – podkładka zabezpieczająca,
- 4 – podkładka płaska,
- 5 – podkładka elastyczna górna

W celu ułatwienia demontażu i montażu górnego amortyzatorów należy podnieść zawieszenie przyrządem A.74052.

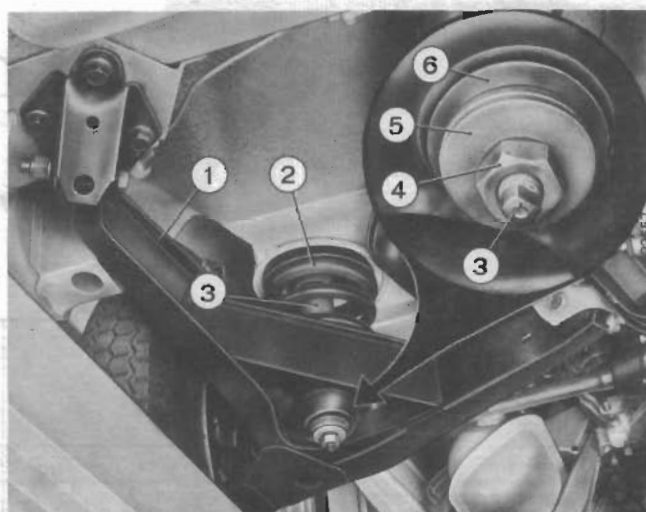
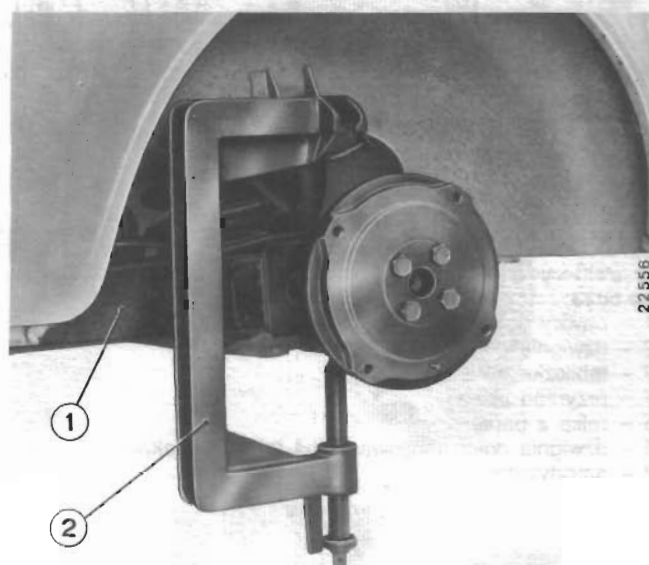
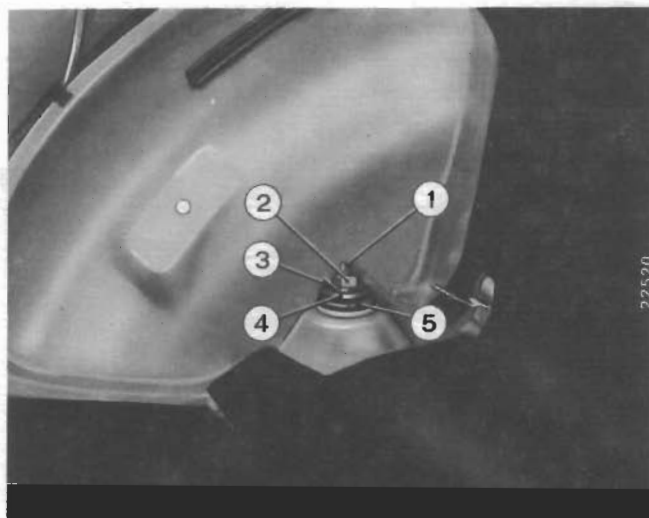
Podnoszenie zespołu zawieszenia

- 1 – wahacz,
- 2 – przyrząd A.74052

- zablokować końcówkę gwintowaną kluczem A.57020/30 i odkręcić nakrętkę dolnego mocowania amortyzatora,
- zdjąć przyrząd A.74052, przesunąć w dół zespół zawieszenia, wyjąć sprężynę i amortyzator.

Mocowanie dolne amortyzatora tylnego

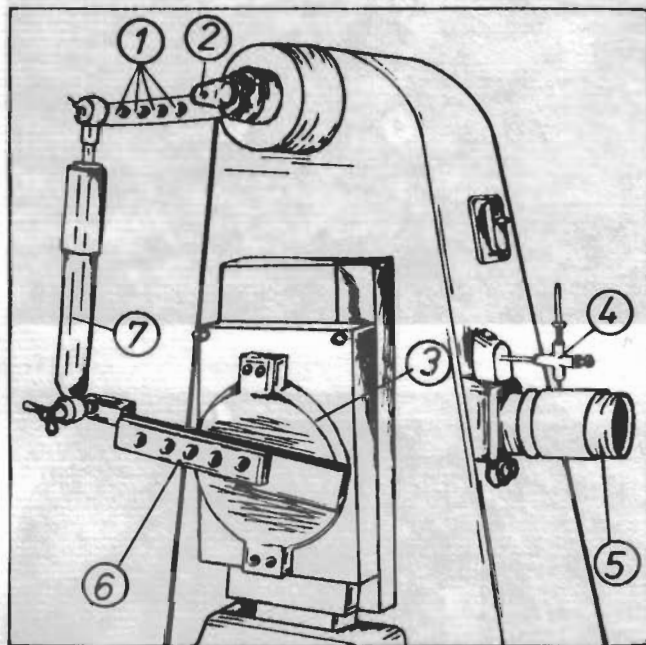
- 1 – wahacz,
- 2 – sprężyna zawieszenia,
- 3 – amortyzator,
- 4 – nakrętka mocowania dolnego amortyzatora,
- 5 – podkładka płaska,
- 6 – podkładka elastyczna dolna





Amortyzatory

Sprawdzanie charakterystyki amortyzatorów jest wymagane w przypadku wystąpienia objawów ich nieprawidłowego działania.



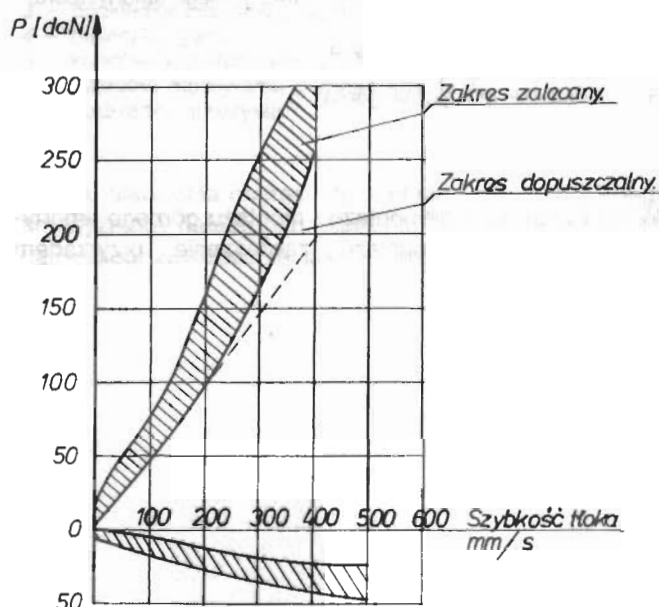
Charakterystykę amortyzatora sprawdza się na urządzeniu Ap.5023

- 1 – otwory do ustawienia długości ramienia,
- 2 – dźwignia górnego mocowania,
- 3 – tabliczka informacyjna,
- 4 – przyrząd piszący,
- 5 – rolka z papierem,
- 6 – dźwignia dolna mocowania na tarczy sanek,
- 7 – amortyzator

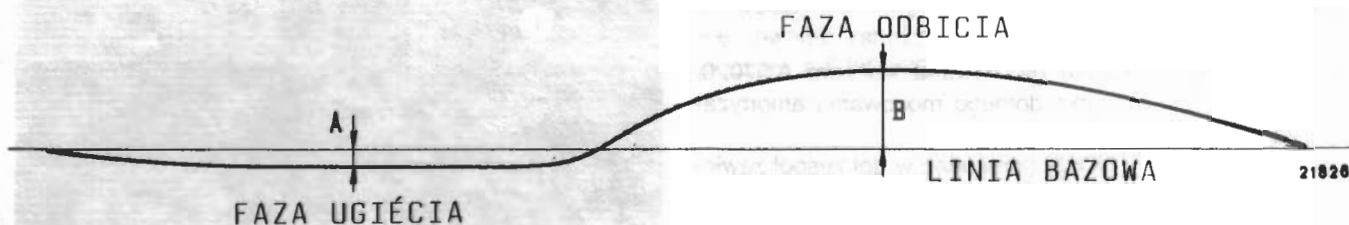
Sprawdzenie należy wykonać w temperaturze otoczenia 18°C.

Wykres zdjąć po pięciu pełnych skokach amortyzatora (między piątym a dziesiątym skokiem).

Otrzymany wykres porównać z wykresem wzorcowym. W całym zakresie krzywa powinna przebiegać w sposób płynny, a w punktach zwrotnych (od odbicia do ugięcia) nie może przebiegać równoległe do osi zerowej.



Wykres charakterystyki progresywnej amortyzatorów nowej konstrukcji



Charakterystyka amortyzatorów starej konstrukcji

Charakterystyka amortyzatorów

Rodzaj amortyzatorów	Odległość punktu A od linii zerowej mm		Odległość punktu B od linii zerowej mm	
	przód	tył	przód	tył
Amortyzatory starej konstrukcji	1,5...3,5	1...3,5	7...11	16...21
Amortyzatory nowej konstrukcji	1,5...3,5	4,5...7,5	7...11	21...26

ŁOŻYSKOWANIE KÓŁ JEZDNYCH PRZEDNICH

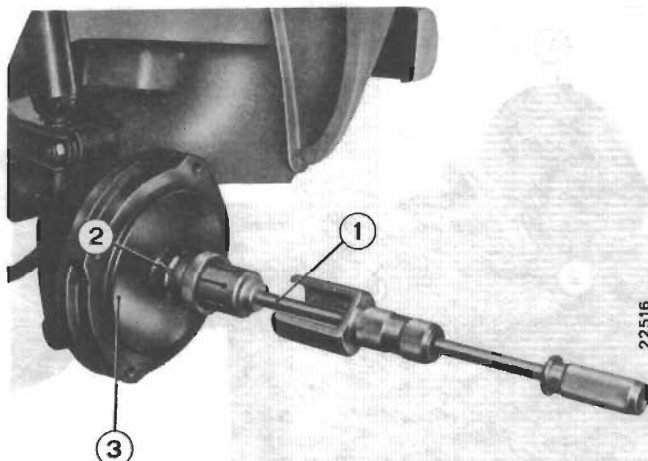
Wprowadzając zmodernizowany, wzmacniony układ hamulcowy, zmieniony został jednocześnie istotnie sposób łożyskowania kół przednich.

Ostateczne zaprzestanie produkcji przedmianowego układu nastąpiło w 1983 roku.

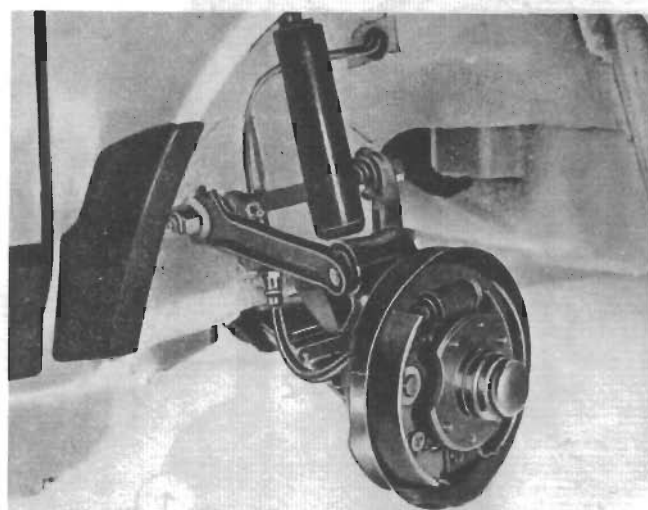
Ilustracje dotyczące tego układu są oznaczone znakiem (*).

Demontaż pokrywy piasty koła za pomocą ściągacza (*)

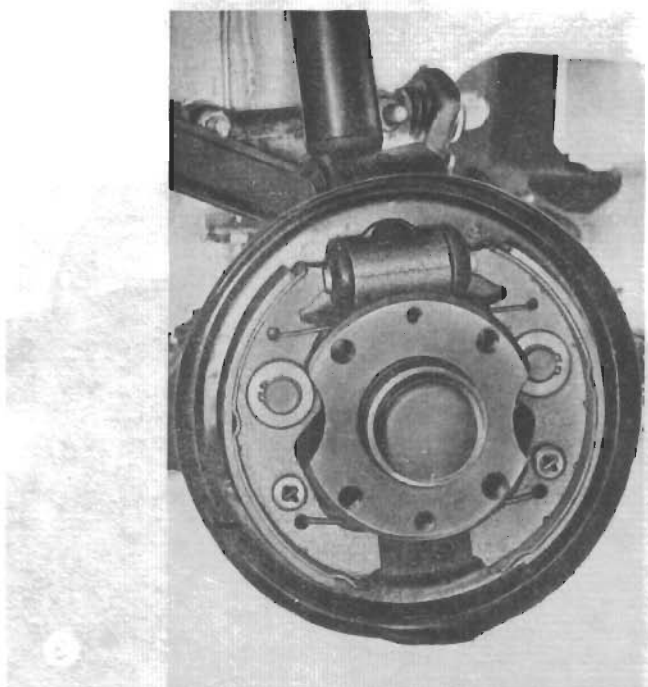
- 1 – ściągacz A.47023/59 lub A.47014/88 dla wzmacnionego układu hamulcowego,
- 2 – pokrywa piasty,
- 3 – bęben hamulcowy



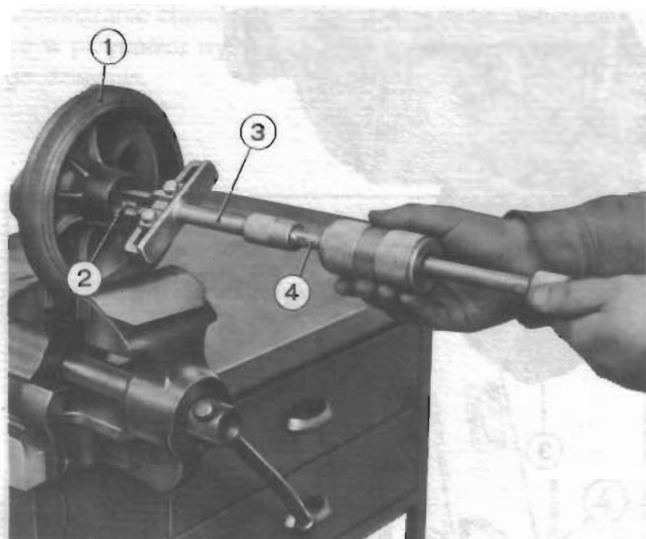
22516



Tarcza hamulcowa kompletna po zdemontowaniu bębna hamulcowego



Tarcza hamulcowa po zdemontowaniu bębna hamulcowego – układ wzmacniony



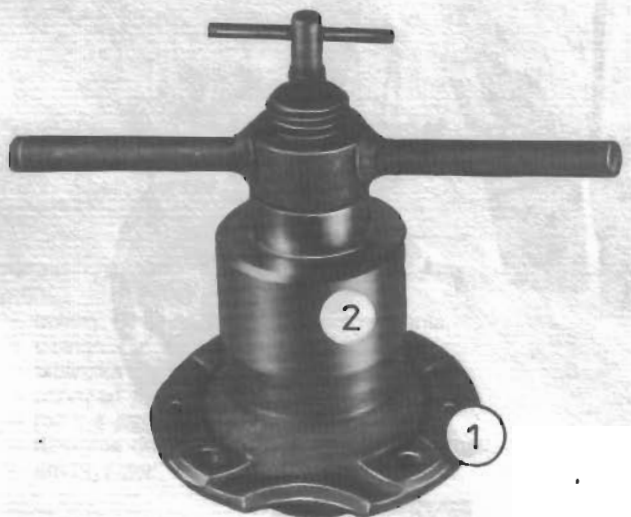
Demontaż pierścieni zewnętrznych łożysk piasty koła (*)

- 1 – bęben hamulcowy,
- 2 – pierścień zewnętrzny łożyska,
- 3 – przyrząd A.40005/009,
- 4 – przyrząd A.40206/801

UWAGA

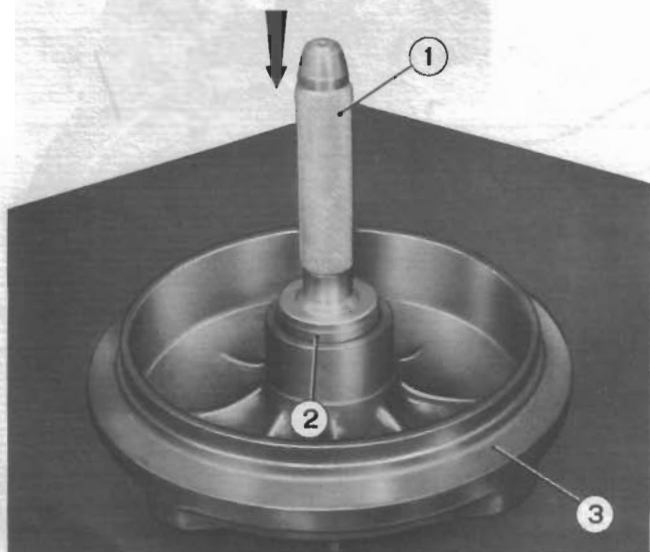
Przyrządy A.40005/009 i A.40206/801 do demontażu pierścieni zewnętrznych łożysk piast kół, można zastąpić przyrządem nr A.5200946.

Ww. przyrządami można demontować pierścienie zewnętrzne łożysk piast kół przednich i tylnych, ze standardowym i wzmocnionym układem hamulcowym.



Demontaż pierścieni zewnętrznych łożysk piasty koła (wzmocniony układ hamulcowy)

- 1 – piasta koła,
- 2 – przyrząd A.5200946



Przed demontażem pierścieni zewnętrznych łożysk osi należy wyjąć pierścień uszczelniający, który każdorazowo powinien być wymieniony na nowy.

Gniazda pierścieni zewnętrznych łożysk powinny być gładkie, bez śladów uszkodzeń mechanicznych.

Pomiędzy gniazdem a pierścieniem nie może występować luz.

Montaż pierścienia zewnętrznego łożyska wewnętrznego (*)

- 1 – trzpień A.74259; dla wzmocnionego układu hamulcowego A.74041/1,
- 2 – pierścień zewnętrzny łożyska wewnętrznego,
- 3 – bęben hamulcowy; lub piasta dla wzmocnionego układu hamulcowego

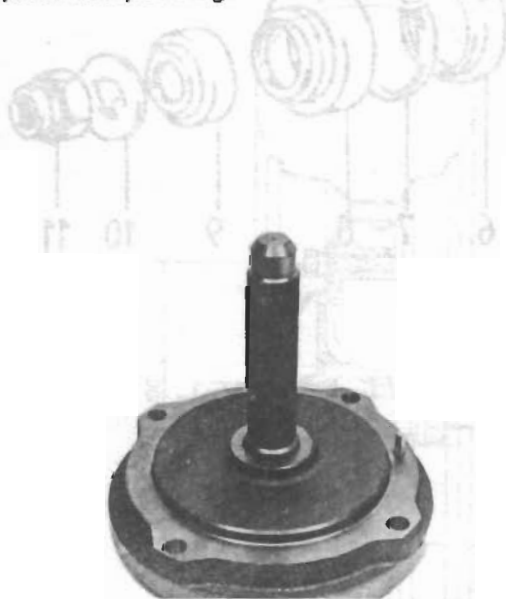
W podobny sposób wprowadza się pierścienie zewnętrzne łożysk zewnętrznych używając trzpienia A.74046, dla układu wzmocnionego A.74259/1.

Po zamontowaniu pierścienia zewnętrznego łożyska wewnętrznego założyć dystansowy pierścień rozprężny i uszczelniający.

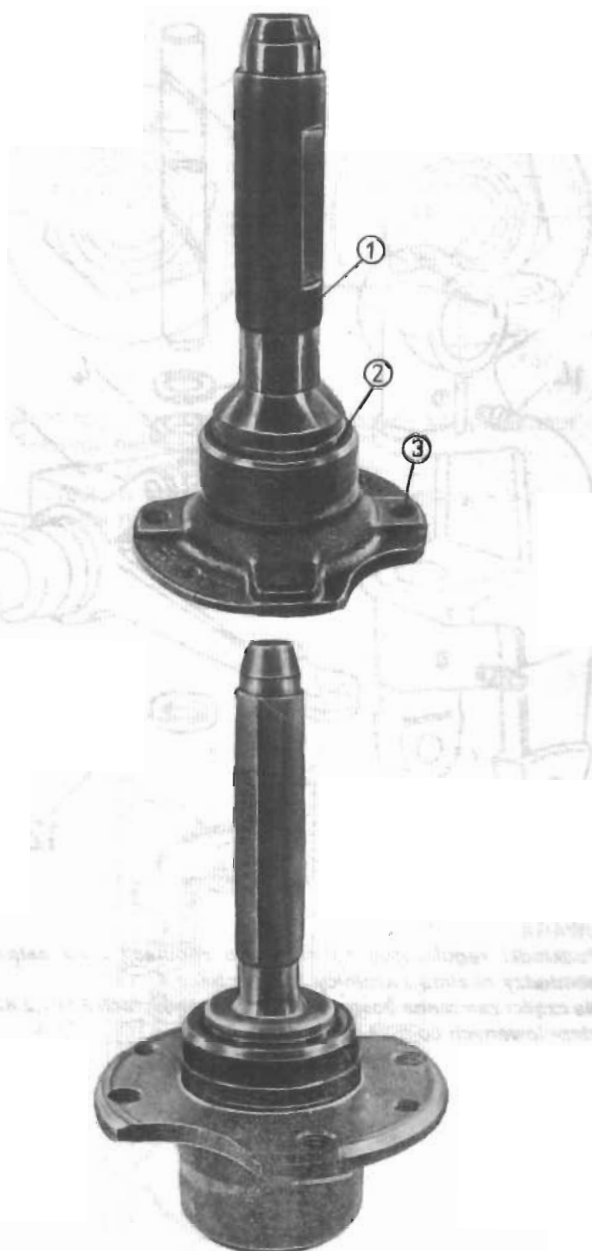
Po regulacji luzu osiowego łożysk nakrętkę na zwrotnicy zagnieść kleszczami A.74140 wyposażonymi w końcówki A.74140/1.

Montaż pierścienia zewnętrznego łożyska wewnętrznego – układ wzmocniony

- 1 – trzpień A.74041/1,
- 2 – pierścień zewnętrzny łożyska wewnętrznego,
- 3 – piaśta koła przedniego

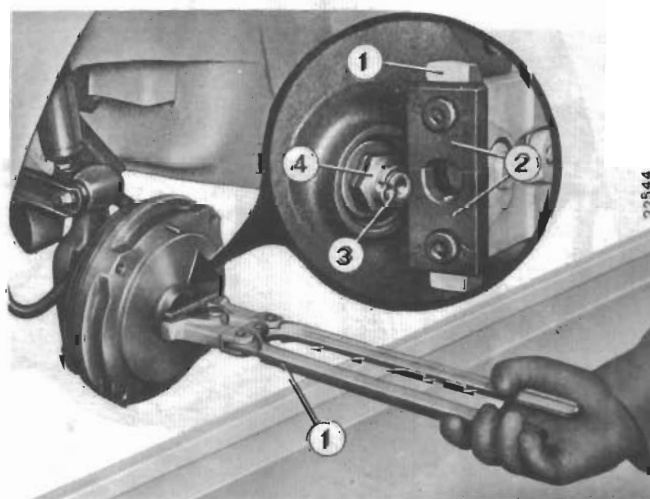


Montaż pierścienia zewnętrznego łożyska zewnętrznego



Zagniatanie nakrętki zwrotnicy po regulacji luzu osiowego łożysk (*)

- 1 – kleszcze A.74140,
- 2 – końcówki A.74140/1,
- 3 – zwrotnica,
- 4 – nakrętka zwrotnicy piaśta koła przedniego





- 1 — kołek rozprężny,
- 2 — obejma zwrotnicy,
- 3 — sworzeń zwrotnicy,
- 4 — pierścień uszczelniający górny,
- 5 — zwrotnica,
- 6 — pierścień uszczelniający,
- 7 — pierścień sprężysty,
- 8 — łożysko,
- 9 — łożysko,
- 10 — podkładka z zębkiem,
- 11 — nakrętka,
- 12 — pierścień uszczelniający dolny,
- 13 — podkładka regulacyjna,
- 14 — smarownicznica

UWAGA.
Podkładki regulacyjne 13 służą do regulacji luzu osiowego pomiędzy obejmą zwrotnicy 2 i zwrotnicą 6.
Na części zamienne dostarczane są o grubościach 2,50...2,82 mm stopniowanych co 0,02 mm.



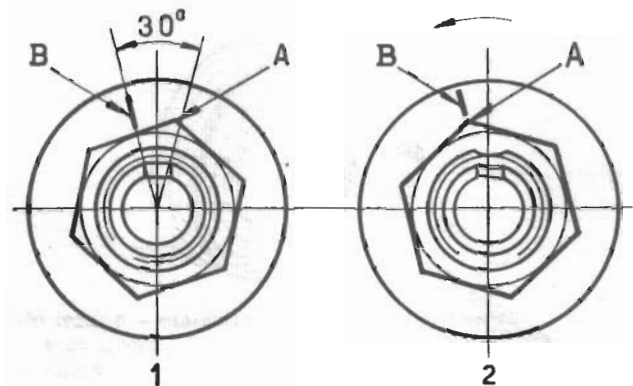
- 1 - przyrząd A.47023/59 dla układu przedmianowego (wzmocniony układ hamulcowy - A.47014/88),
2 - osłona piasty koła,
3 - bęben hamulcowy

Regulacja luzu osiowego łożysk kół przednich

W tym celu należy:

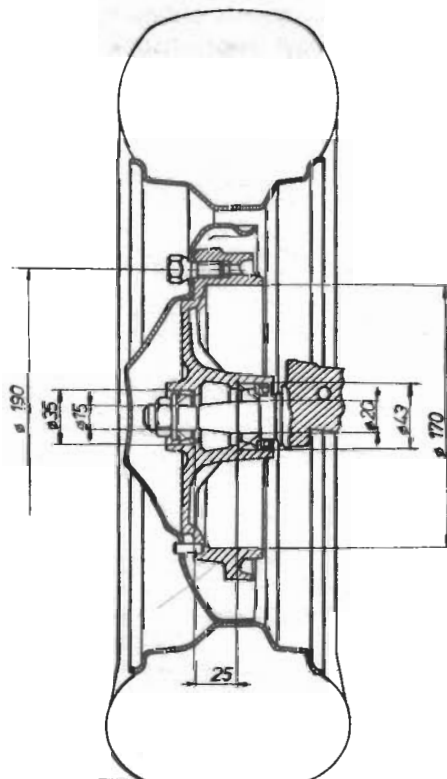
- dokręcić nakrętkę mocowania piasty wstępnie momentem ok. 20 Nm, aby nastąpiło osadzenie łożysk,
- zluźnić nakrętkę całkowicie,
- dokręcić nakrętkę mocowania piasty momentem 7 Nm (0,7 kGm),
- zluźnić (cofnąć) nakrętkę o 30° ,
- zagnieść nakrętkę.

Po prawidłowo przeprowadzonej regulacji luz osiowy łożysk kół przednich powinien wynosić 0,025...0,100 mm.



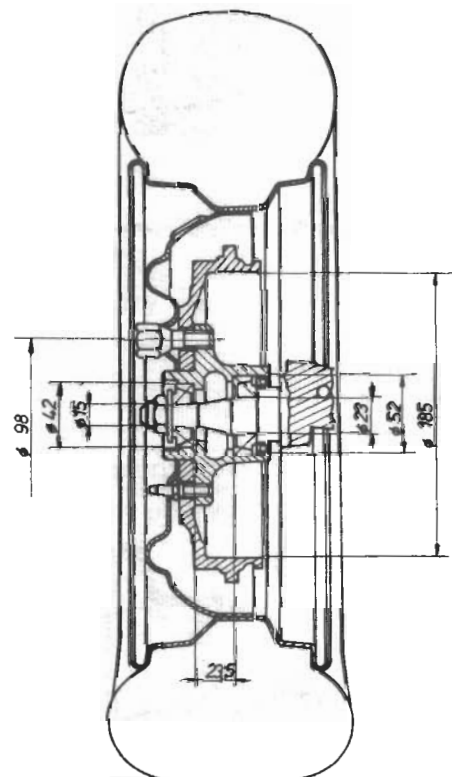
Schemat regulacji luzu osiowego łożysk kół przednich

- A – krawędź nakrętki
B – nacięcie odniesienia na podkładce,
1 – nakrętka w pozycji po dokręceniu momentem 7 Nm,
2 – nakrętka poluzowana (cofnięta) o 30°

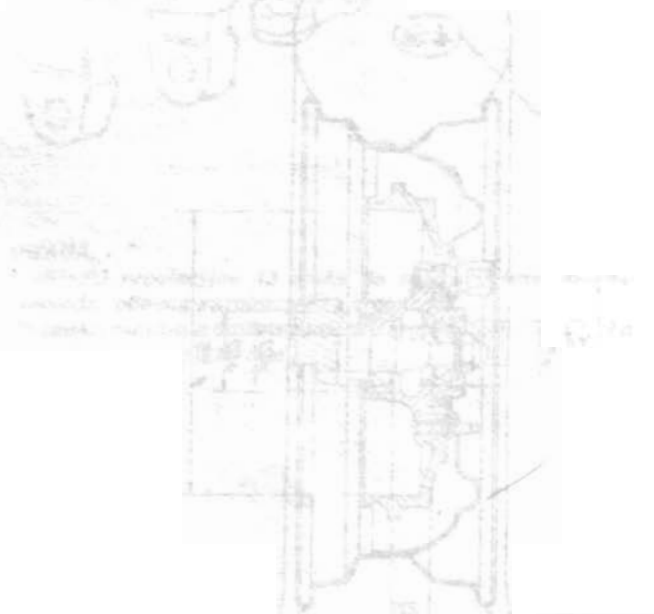
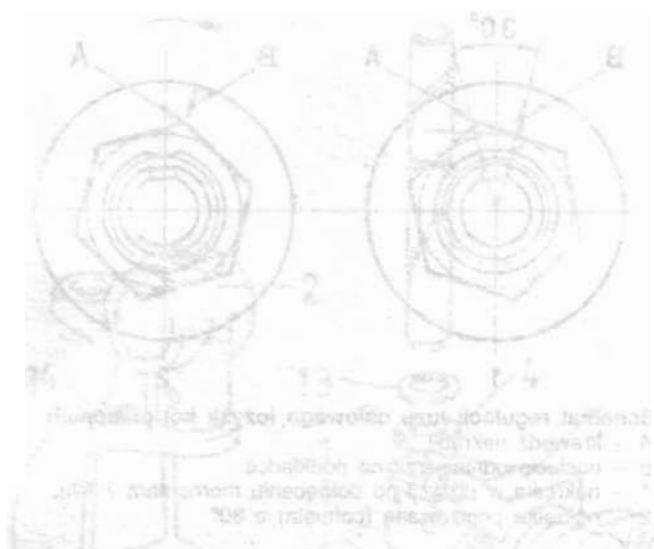


przedmianowy
(ze standardowym układem hamulcowym)

Układ jezdny kół przednich



pozmianowy
(ze wzmocnionym układem hamulcowym)



Wzrostki i inne części
złoty i srebrny
złoty i srebrny
złoty i srebrny



Koła

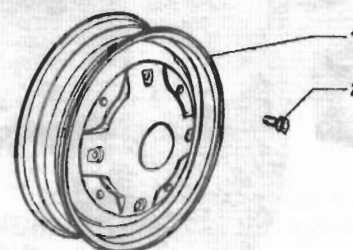
W samochodach produkowanych do końca 1983 roku montowane były zawieszenia z tzw. standardowym i wzmożnionym układem hamulcowym.

Koło jezdne

1. Koło przedmianowe do standardowego układu hamulcowego:
 - rozstaw śrub mocujących $\varnothing 190$ mm,
 - gwint śrub M10×1,5,
 - wymiar klucza do kół 17.
2. Koło pozmianowe do wzmożnionego układu hamulcowego
 - rozstaw śrub mocujących $\varnothing 98$ mm,
 - gwint śrub M12×1,5,
 - wymiar klucza do kół 19.

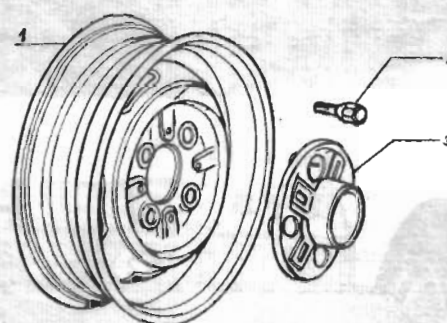
Od 1986 roku część samochodów jest wyposażonych w koła uniwersalne przystosowane również do zakładania opon bezdętkowych. Koła te mają dodatkowe przetłoczenie o promieniu R8 na obwodzie obręczy.

Opona bezdętkowa ma w oznaczeniu typu napis Tubeless.



Koło jezdne – standardowy układ hamulcowy

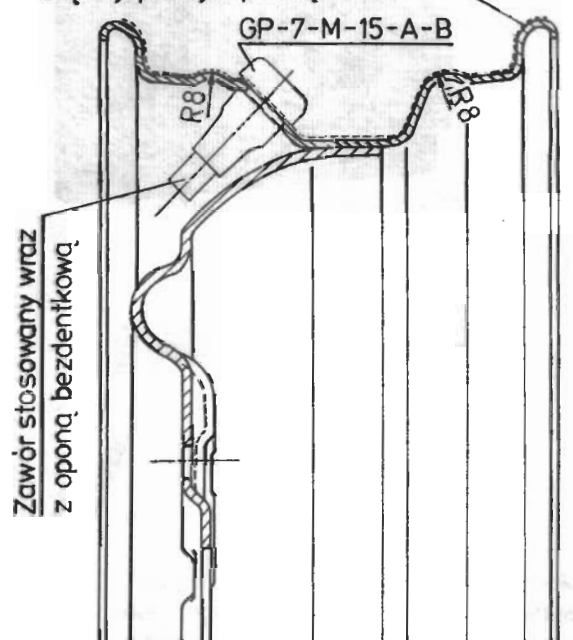
1 – koło jezdne,
2 – śruba



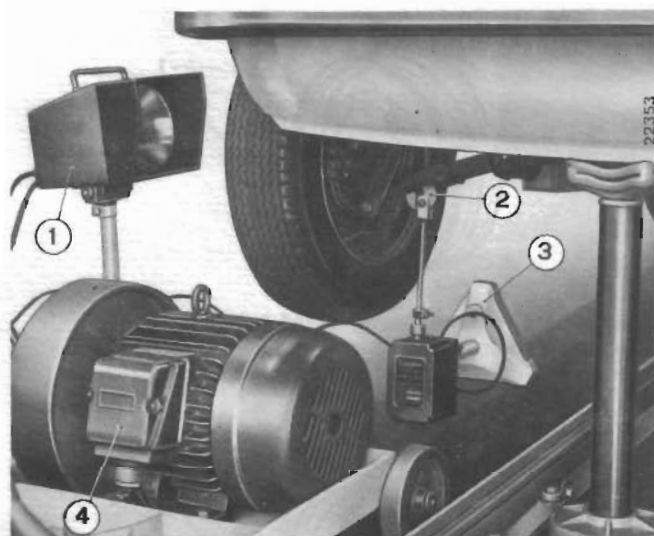
Koło jezdne – wzmożniony układ hamulcowy

1 – koło jezdne,
2 – śruba,
3 – kołpak piasty koła

Przed montażem opony półkę
obróczy pokryć pastą



Obręcz koła przystosowanego do opon bezdętkowych



Wyważanie kół

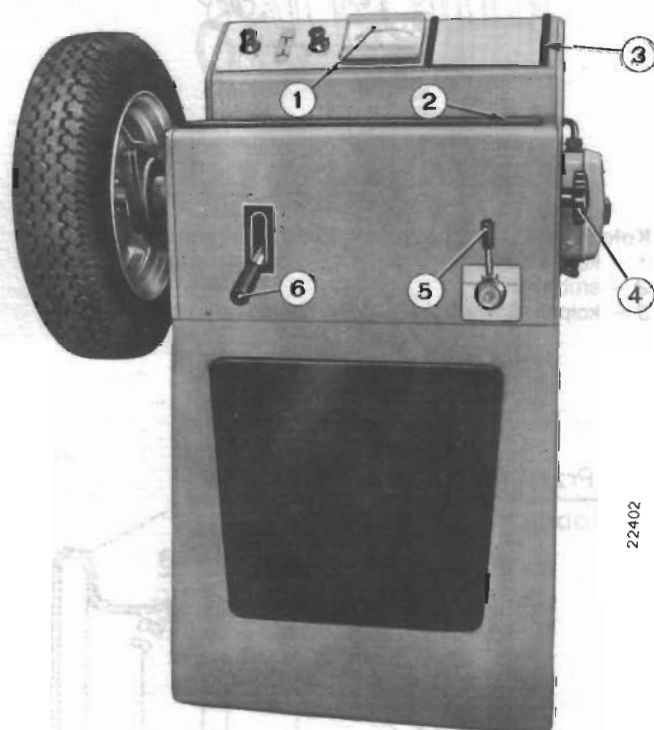
Dokładność wykonania kół i ogumienia, ich stosunkowo małe wymiary oraz umiarkowane prędkości obrotowe eliminują konieczność wyważania kół.

Jeżeli jednak zawieszenie wykazuje drgania zwłaszcza w zakresie większych prędkości obrotowych, np. po naprawie większych deformacji koła, to zaleca się wyważenie kół.

Wyważenie można wykonać bez zdejmowania (łącznie z bębniem) lub po zdjęciu koła z samochodu.

Wyważanie kół bez zdejmowania z samochodu

- 1 - wyważarka elektroniczna,
- 2 - dźwignia namagnesowana,
- 3 - czujnik wyważarki,
- 4 - elektryczny napęd koła



Wyważanie koła zdjętego z samochodu

- 1 - miernik niewyważenia,
- 2 - strzałka wskazująca kierunek obrotu pokręta,
- 3 - tabliczka informacyjna podająca wartość korekty,
- 4 - pokrętko do ustalania wielkości niewyważenia,
- 5 - włącznik wyważarki,
- 6 - dźwignia ustawienia wyważenia strony lewej lub prawej



A.47023/59 Przyrząd do montażu i demontażu osłony piasty kół przednich dla układu hamulcowego standardowego

A.47014/88 Ściągacz osłony piasty kół przednich dla układu hamulcowego wzmocnionego



A.57020/30 Klucz do blokowania końcówki gwintowanej amortyzatorów tylnych i przednich



A.74046 Trzpień do montażu pierścienia zewnętrznego łożyska zewnętrznego kół przednich dla układu hamulcowego przedmiannowego, standardowego

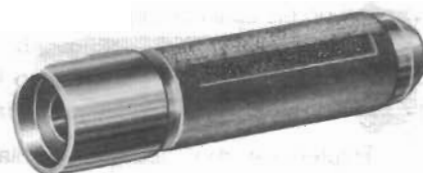
A.74259/1 Trzpień do montażu pierścienia zewnętrznego kół przednich dla układu hamulcowego pozmiannowego, wzmocnionego - rys. jw.



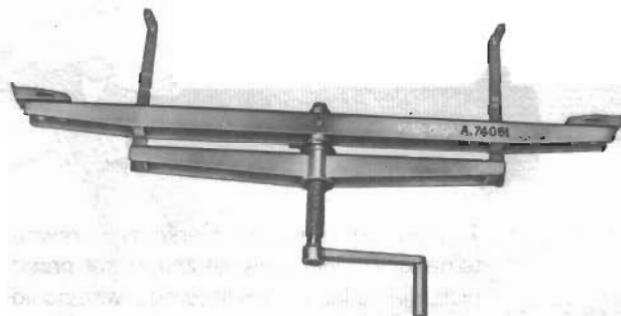
A.74053 Trzpień do montażu i demontażu tulejek metalowo-gumowych wahacza zawieszenia tylnego



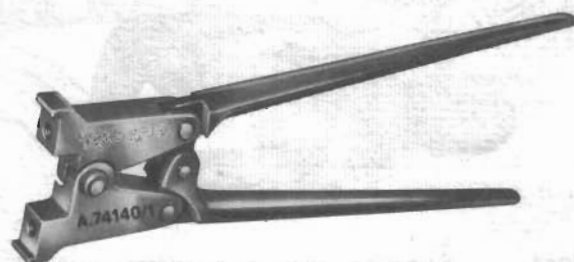
A.74056 Trzpień do montażu i demontażu tulejek metalowo-gumowych zwrotnicy i resoru



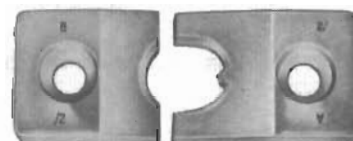
A.74044 Trzpień do montażu tulejek metalowo-gumowych w wahaczu zawieszenia przedniego



A.74061 Przyrząd do montażu resoru



A.74140 Szczypce do zagięcia nakrętek i tulejek kołnierzowych



A.74140/1
A.74140/2 Końcówki do szczypiec A.74140



A.74143 Trzpień prowadzący do montażu podkładek regulacyjnych geometrii zawieszenia tylnego



Narzędzia specjalne do obsługi i naprawy



A.74259 Trzpień do montażu pierścienia zewnętrznego łożyska wewnętrznego kół przednich dla układu hamulcowego przedmiannowego, standardowego



A.74041/1 Trzpień do montażu pierścienia zewnętrznego łożyska wewnętrznego kół przednich dla układu hamulcowego wzmocnionego



A.47044 Ściągacz rozłączania sworzni drążków kierowniczych



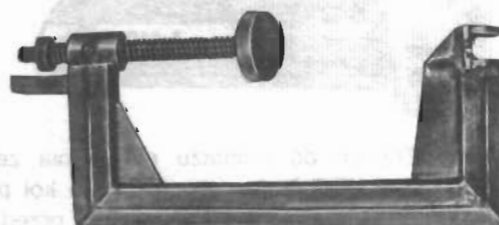
A.74016 Trzpień do montażu tulei sworznia zwrotnicy



A.90316 Rozwiertak tulei zwrotnic



A.96004 Sprawdźnik do kontroli zwrotnic



A.74052 Przyrząd do blokowania sprężyny zawieszenia tylnego



A.5200946 Przyrząd do demontażu pierścieni zewnętrznych piast kół

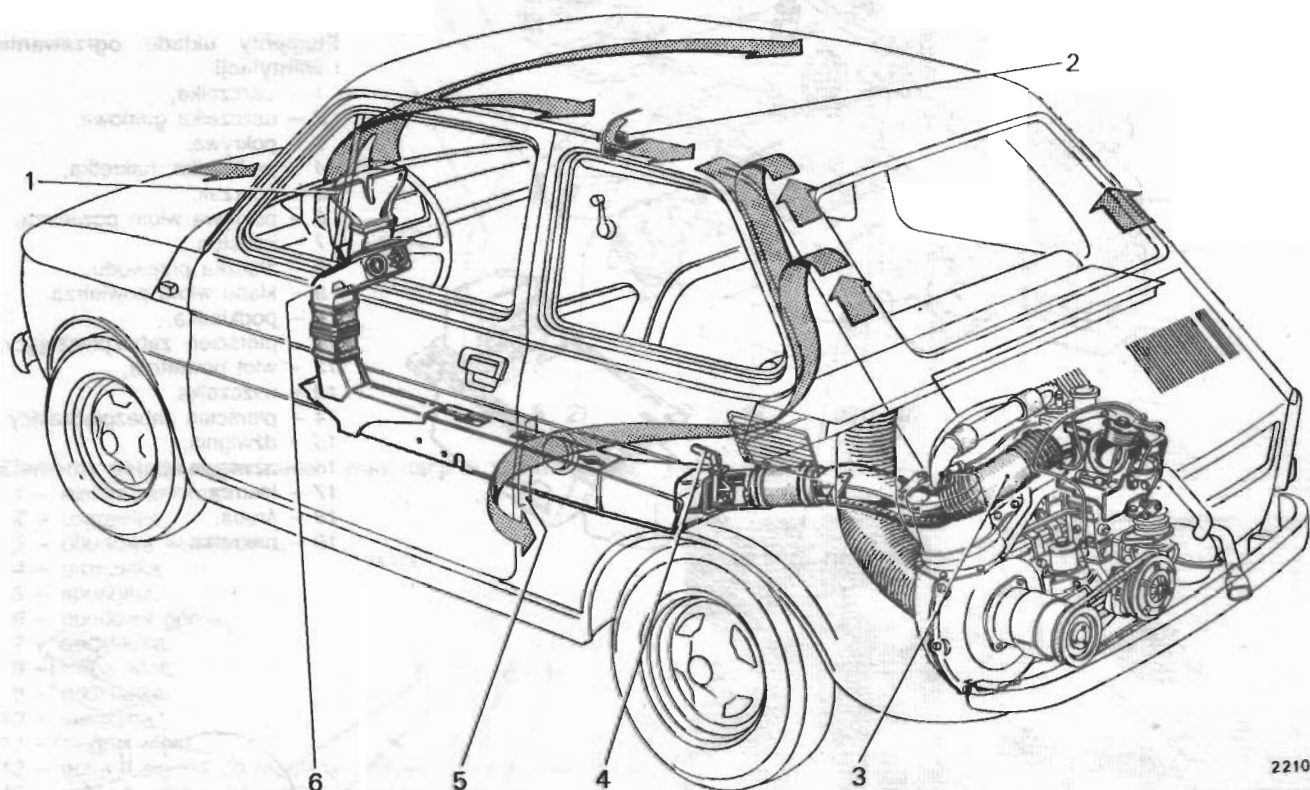


Wnętrze samochodu jest ogrzewane powietrzem nagrzanym od gorących części silnika.

Napływa ono do wnętrza samochodu pod wpływem nadciśnienia wytworzonego przez dmuchawę i przez kanał

w tunelu środkowym przedostaje się do komory rozprężającej, stanowiącej jednocześnie komorę mieszania zimnego i gorącego powietrza.

Schemat układu ogrzewania i wentylacji obrazuje rysunek.



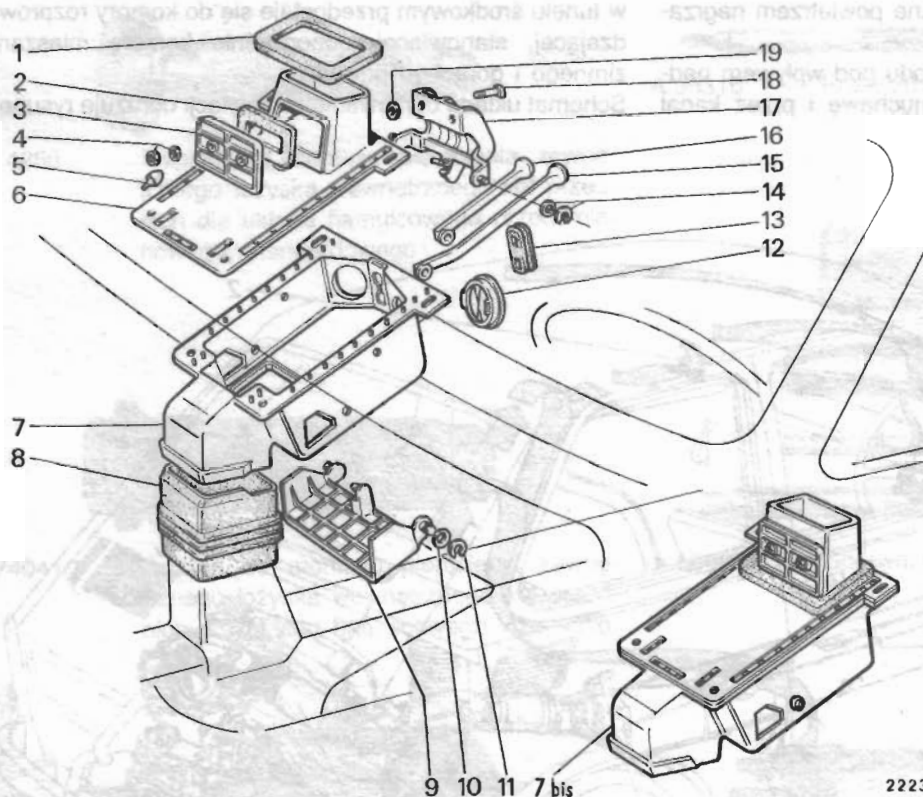
22106

Usytuowanie zespołów ogrzewania i wentylacji w samochodzie

- 1 – kierownica nadmuchu powietrza na szybę,
- 2 – przepływ powietrza,
- 3 – przewód odprowadzający ciepłe powietrze od silnika,
- 4 – dźwigienka przepustnicy ciepłego powietrza,
- 5 – otwór odprowadzający powietrze (w ostatnich modelach samochodów otwór ten wyeliminowano),
- 6 – komora mieszania



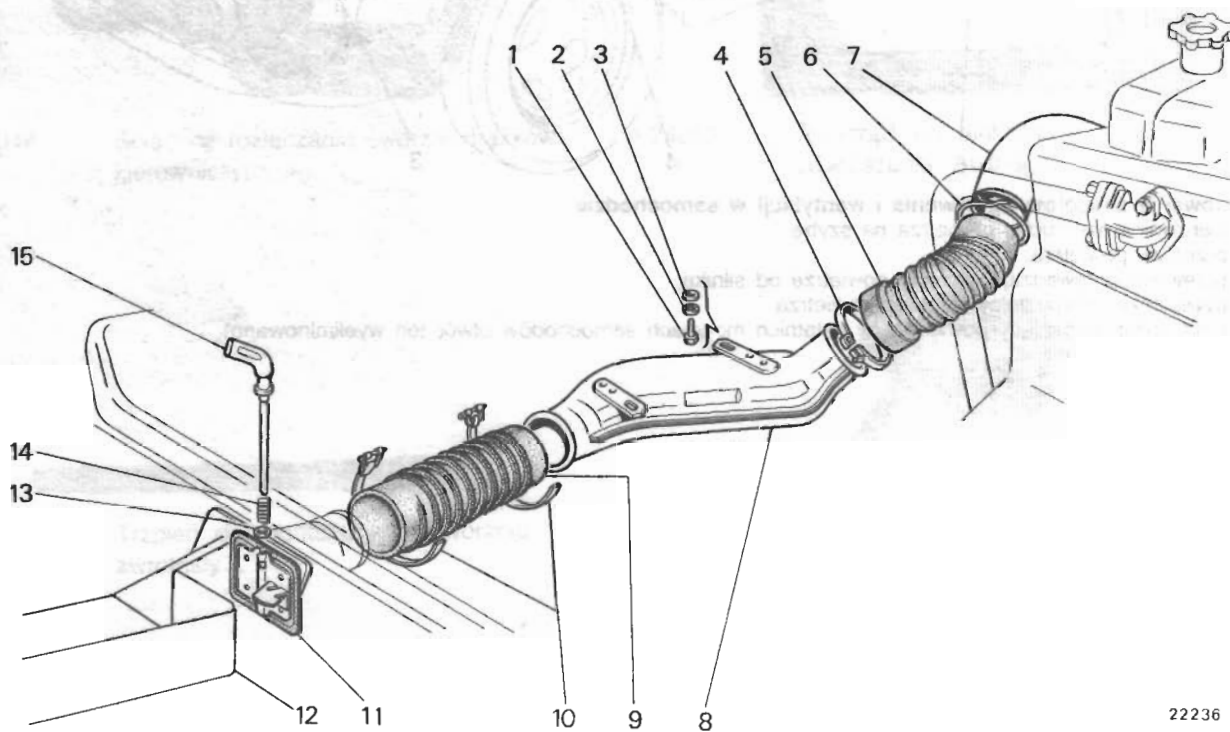
Ogrzewanie i wentylacja



Elementy układu ogrzewania i wentylacji

- 1 – uszczelka,
- 2 – uszczelka gumowa,
- 3 – pokrywa,
- 4 – podkładka, nakrętka,
- 5 – zderzak,
- 6 – pokrywa wlotu powietrza,
- 7 – kaseton,
- 8 – złączka przewodu,
- 9 – kłapa wlotu powietrza,
- 10 – podkładka,
- 11 – pierścień zabezpieczający,
- 12 – wlot powietrza,
- 13 – uszczelka,
- 14 – pierścień zabezpieczający,
- 15 – dźwignia,
- 16 – dźwignia,
- 17 – klamra,
- 18 – śruba,
- 19 – nakrętka

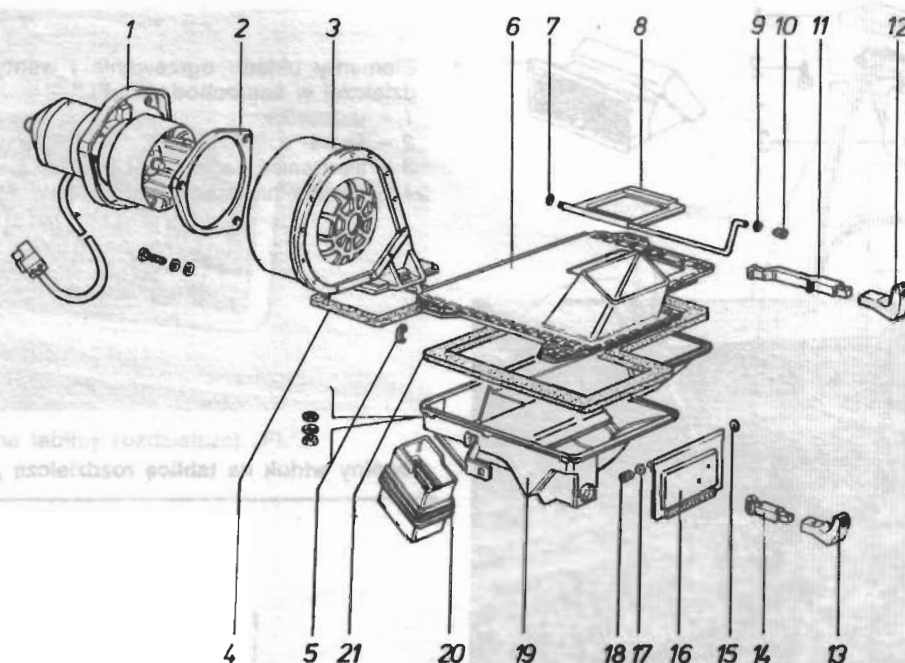
22235



22236

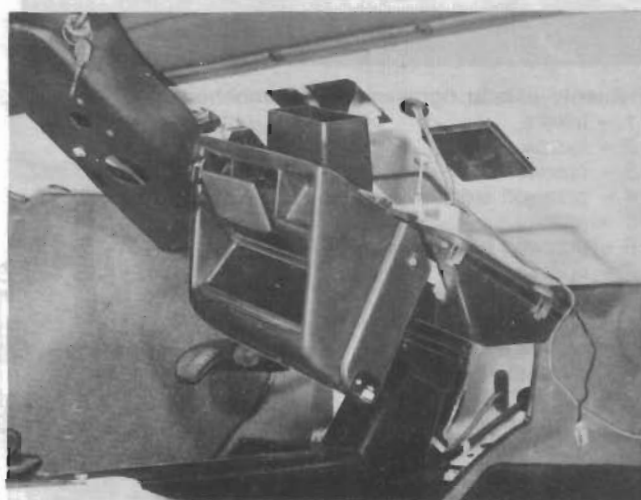
Elementy układu ogrzewania

- 1 – śruba,
- 2 – podkładka elastyczna,
- 3 – podkładka,
- 4 – opaska zaciskowa,
- 5 – przewód elastyczny ogrzewania,
- 6 – opaska zaciskowa,
- 7 – wlot ciepłego powietrza,
- 8 – przewód środkowy,
- 9 – przewód elastyczny ogrzewania,
- 10 – opaska,
- 11 – przepustnica,
- 12 – wylot ciepłego powietrza,
- 13 – podkładka,
- 14 – sprężyna,
- 15 – dźwignia przepustu wlotu powietrza

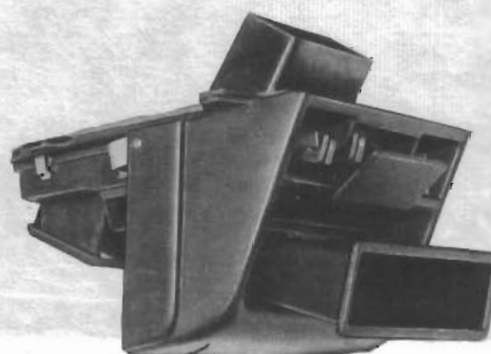


Elementy układu ogrzewania i wentylacji w samochodach „FL”

- 1 - elektrowentylator,
- 2 - uszczelka,
- 3 - obudowa wentylatora,
- 4 - uszczelka,
- 5 - sprężyna,
- 6 - obudowa górna,
- 7 - podkładka,
- 8 - kłapa wlotu,
- 9 - podkładka,
- 10 - sprężyna,
- 11 - ciągnio wlotu,
- 12 - uchwyt ciągnia do regulacji dopływu zimnego powietrza,
- 13 - uchwyt ciągnia do regulacji dopływu ciepłego powietrza,
- 14 - ciągnio wlotu,
- 15 - podkładka,
- 16 - kłapa rozdziálu powietrza,
- 17 - podkładka,
- 18 - sprężyna,
- 19 - obudowa dolna,
- 20 - złączka,
- 21 - uszczelka



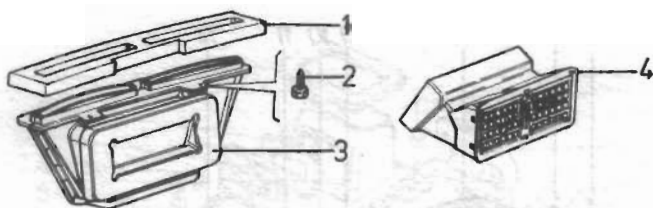
Widok na mieszalnik powietrza



Obudowa mieszalnika powietrza



Ogrzewanie i wentylacja

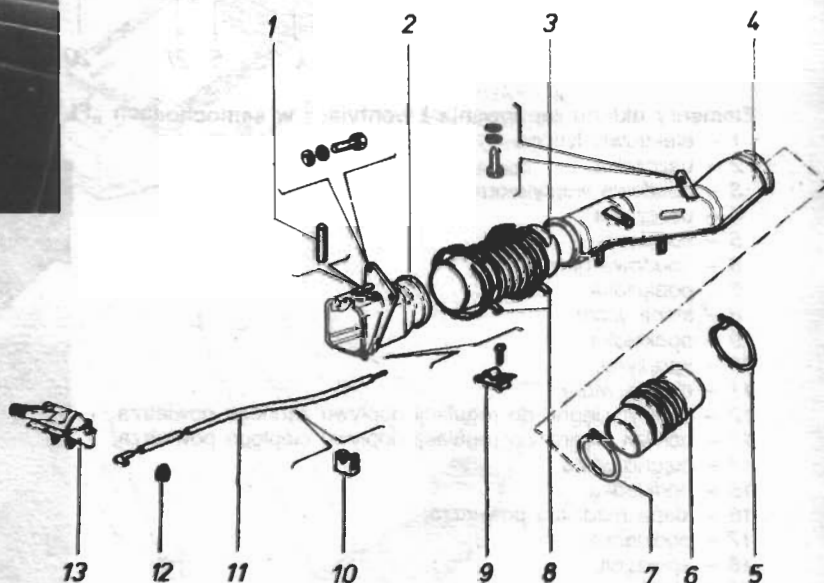


Elementy układu ogrzewania i wentylacji na tablicy rozdzielczej w samochodach „FL”

- 1 – uszczelka,
- 2 – śruba,
- 3 – kierownica nadmuchu i uszczelka,
- 4 – nawiew na tablicy rozdzielczej

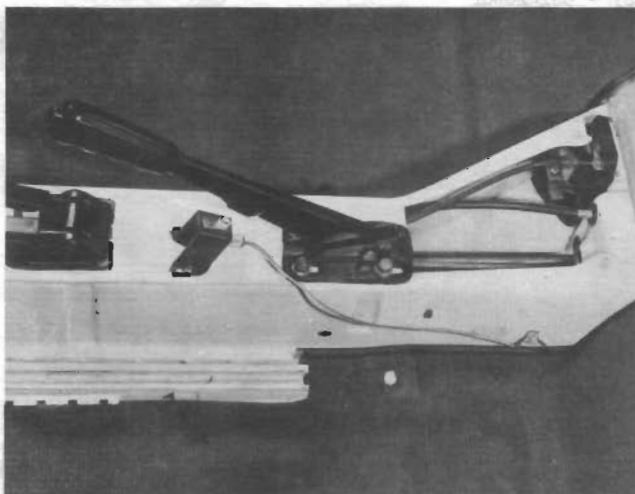


Ogólny widok na tablicę rozdzielczą „FL”

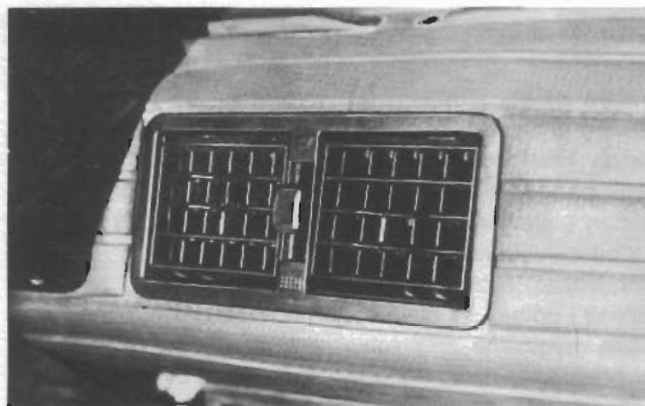


Elementy układu ogrzewania w samochodach „FL”

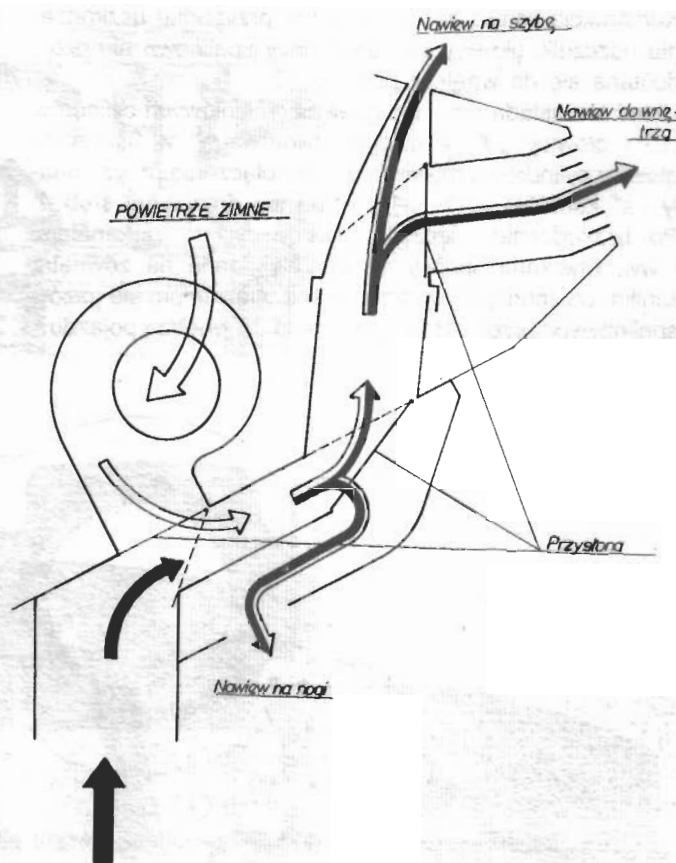
- 1 – tulejka,
- 2 – łącznik,
- 3 – przewód,
- 4 – przewód środkowy,
- 5 – opaska,
- 6 – przewód elastyczny,
- 7 – opaska,
- 8 – obejmę,
- 9 – płyta mocująca,
- 10 – spinka,
- 11 – pancerz linki,
- 12 – obejmę pancerza,
- 13 – zespół dźwigni



Umiejscowienie dźwigni przepustnicy ciepłego powietrza w samochodzie „FL”

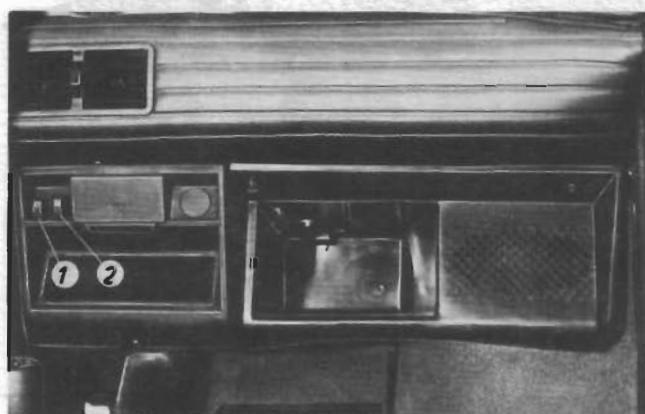


Nawiew powietrza na tablicy rozdzielczej „FL”



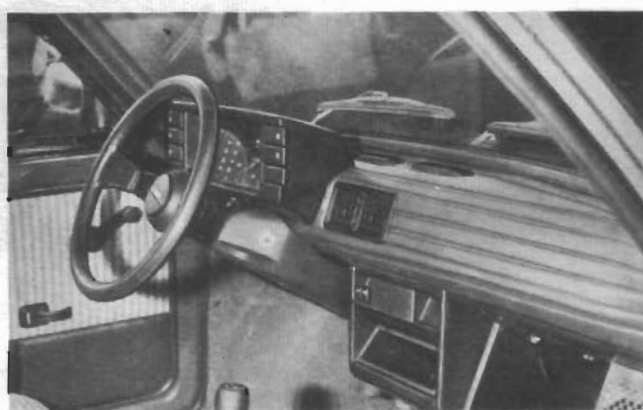
POWIERZYE Ciepłe

Schemat nawiewu powietrza „FL”



Regulacja dopływu powietrza „FL”

- 1 – cięgno regulacji dopływu zimnego powietrza,
- 2 – cięgno regulacji dopływu ciepłego powietrza



Ogólny widok na tablicę rozdzielczą w samochodzie „FL”



Konstrukcja silnika zapewnia, że w przypadku uszkodzenia uszczelki głowicy cylindrów gazy spalinowe nie przedostaną się do wnętrza pojazdu.

Układ ten składa się z kanałów pierścieniowych cylindrów „c” i głowicy „d”, z dwóch otworów „b” w uszczelce głowicy cylindrów umożliwiającą połączenie przez kanały „a” kanałów „c” i „d” z otworami drążonymi śrub 1. Po uszkodzeniu uszczelki głowicy cylindrów, kanałami i ww. otworami spaliny są odprowadzane na zewnątrz silnika, co zabezpiecza przed przedostawaniem się gazów spalinowych przez układ ogrzewania do wnętrza pojazdu.

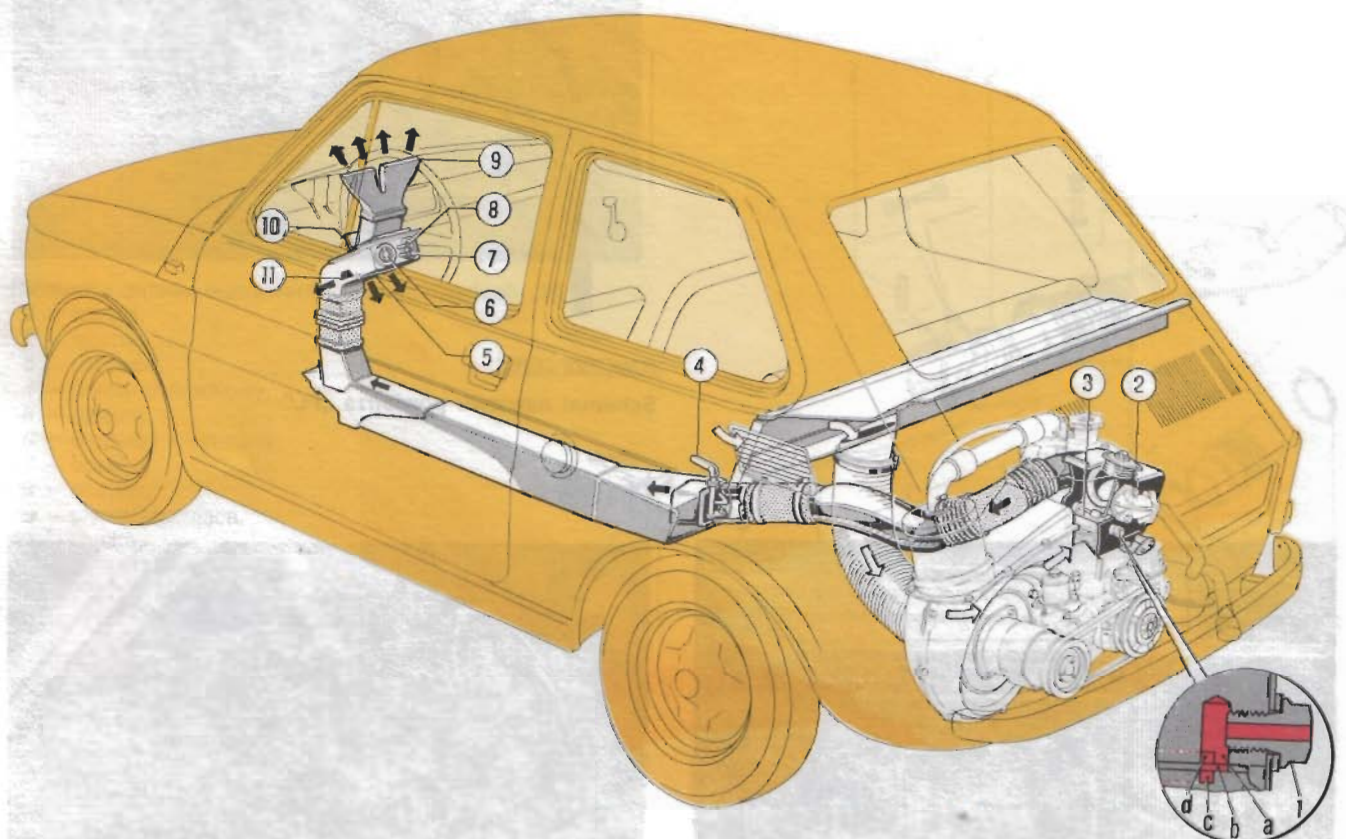
Naprawa

Przy demontażu głowicy cylindrów, uszczelkę głowicy cylindrów należy każdorazowo wymieniać na nową.

Otworki w uszczelce głowicy cylindrów muszą odstępować kanały pierścieniowe i pokrywać się z kanałami wykonanymi prostopadle do płaszczyzn styku i śrub drążonych. Kanały pierścieniowe oraz śruby drążone muszą być wolne od zanieczyszczeń.

Sprawdzać uszczelnienie osłon popychaczy zaworów (górne i dolne). W przypadku uszkodzenia wymieniać na nowe oryginalne.

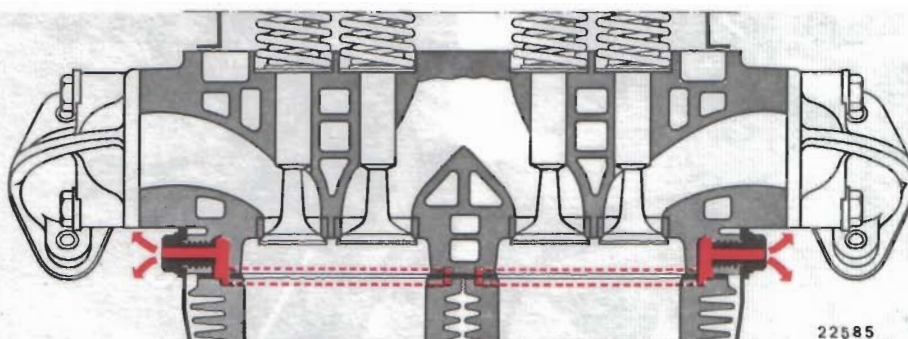
W przypadku demontażu cylindrów musi być wymienione uszczelnienie między cylindrami a korpusem wału korbowego.



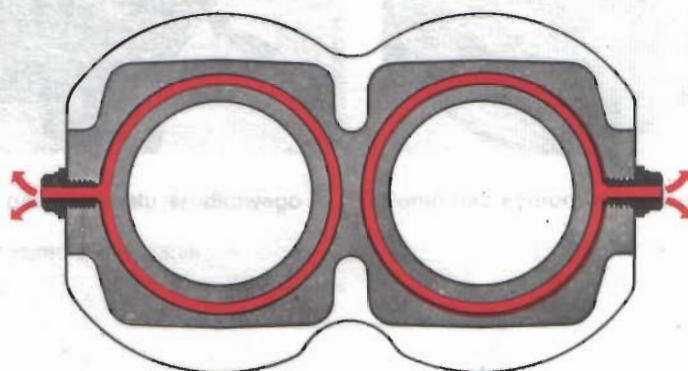
Schemat układu ogrzewania i wentylacji

- 1 – zawór (śruba drążona) odprowadzająca spaliny w przypadku uszkodzenia uszczelki głowicy,
- a – kanał łączący kanały „c” i „d” z zaworem 1,
- b – dwa otworki uszczelki głowicy,
- c – kanał pierścieniowy cylindra,
- d – kanał pierścieniowy głowicy,
- 2 – termostat sterowania przepustnicą układu chłodzenia,
- 3 – przepustnica układu chłodzenia,
- 4 – dźwignia regulacji ogrzewania,
- 5 – przepustnica nawiewu powietrza ciepłego względnie zimnego na nogi,

- 6 – regulowane wloty nawiewu powietrza do wnętrza samochodu,
- 7 – ciągnio regulacji i kierowania dopływu ciepłego powietrza do wnętrza samochodu,
- 8 – ciągnio regulacji dopływu zimnego powietrza do wnętrza samochodu,
- 9 – kierownica nadmuchu powietrza na szybę przednią,
- 10 – przepustnica wlotu zimnego powietrza,
- 11 – otworki wylotu powietrza



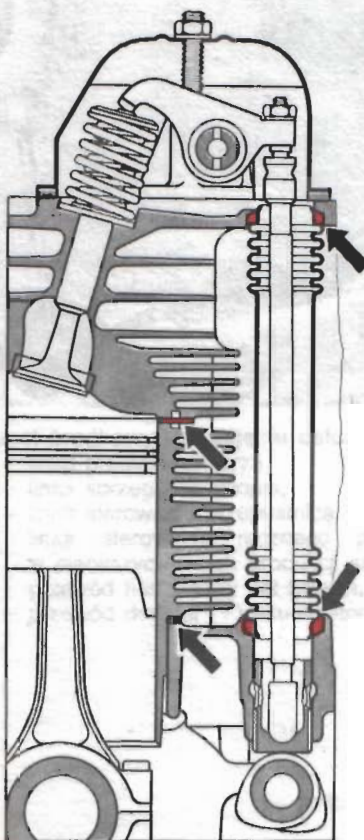
22585



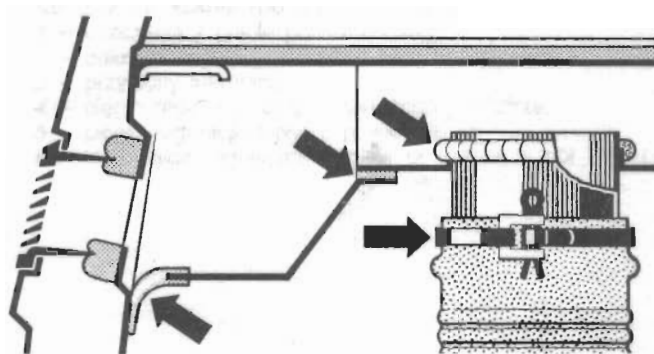
22584

Rowek pierścieniowy i kanał wydmuchiwania spalin (gazów spalinowych) z komory spalania silnika

Uszczelnienia podlegające wymianie przy każdorazowym demontażu



22583

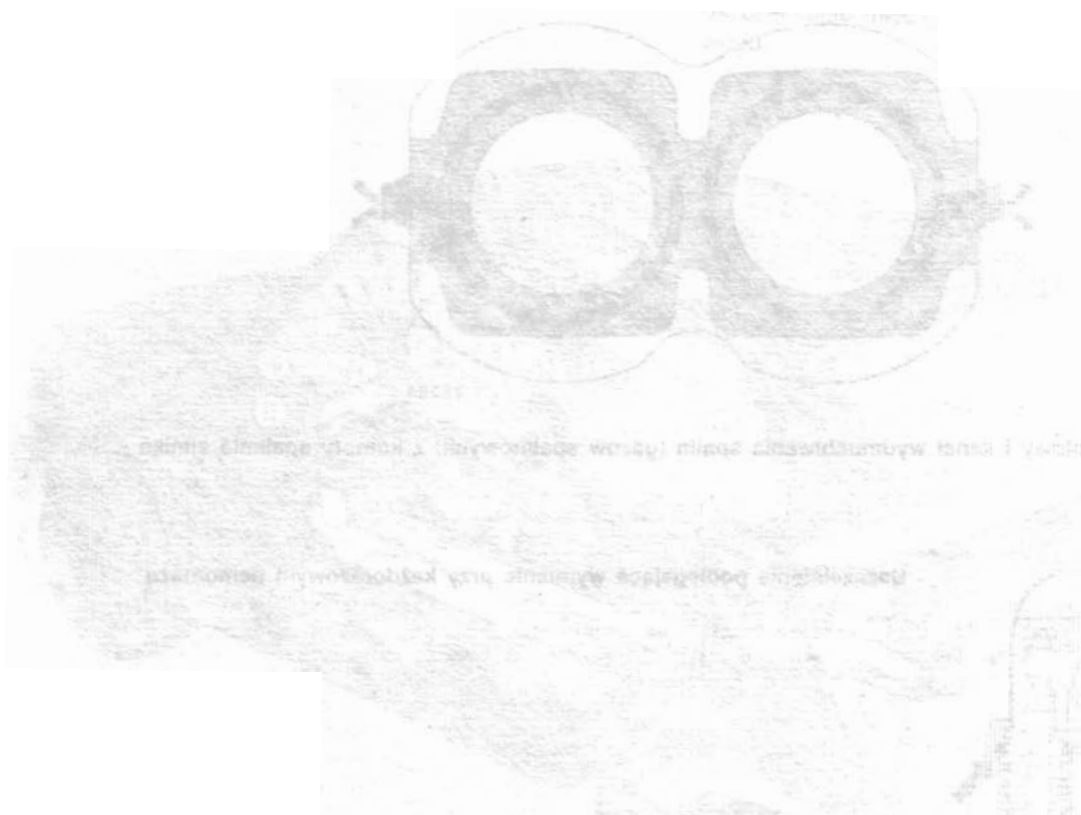
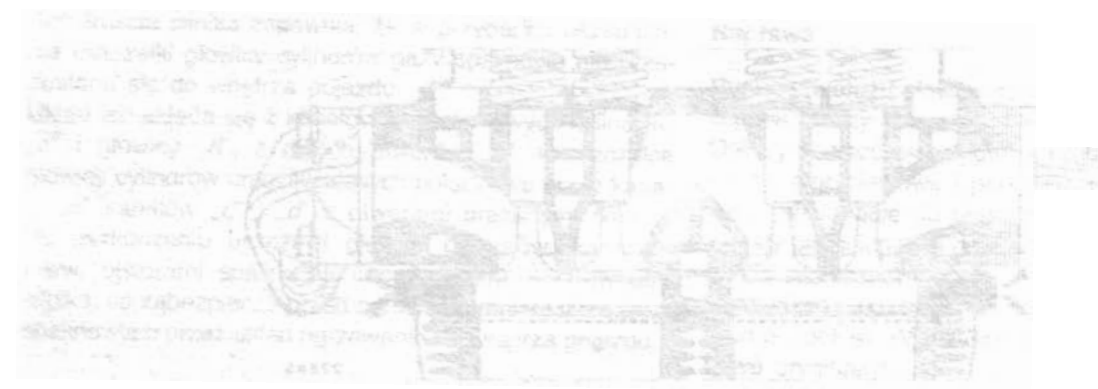


24587

Wlot zimnego powietrza do chłodzenia silnika, sprawdzać stan uszczelnień uwidocznionych na rysunku

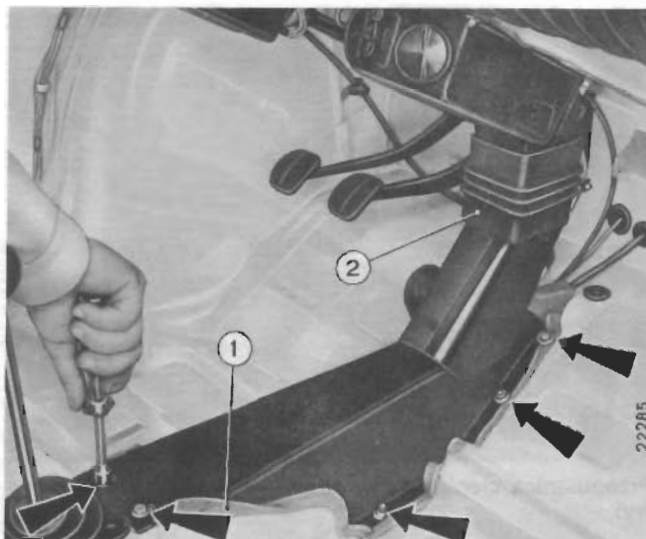


Ogrzewanie i wentylacja



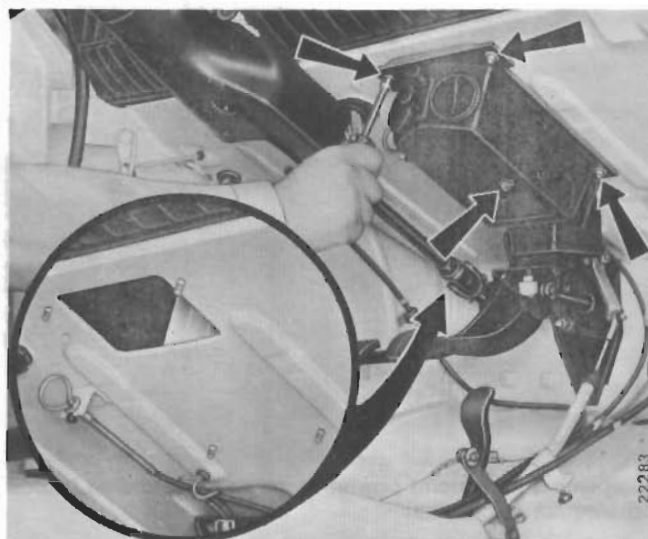
Wzrost temperatury powietrza w pomieszczeniu spowodowany jest przez ciepło przewodzone przez ścianę zewnętrzna i ciepło promienne z słońca.



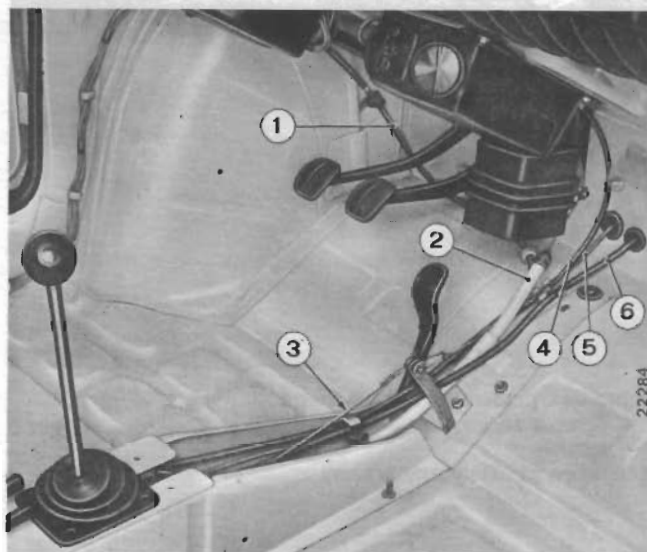


Demontaż części przedniej osłony tunelu środkowego

- 1 – uszczelka,
2 – element łączący osłonę z komorą mieszania

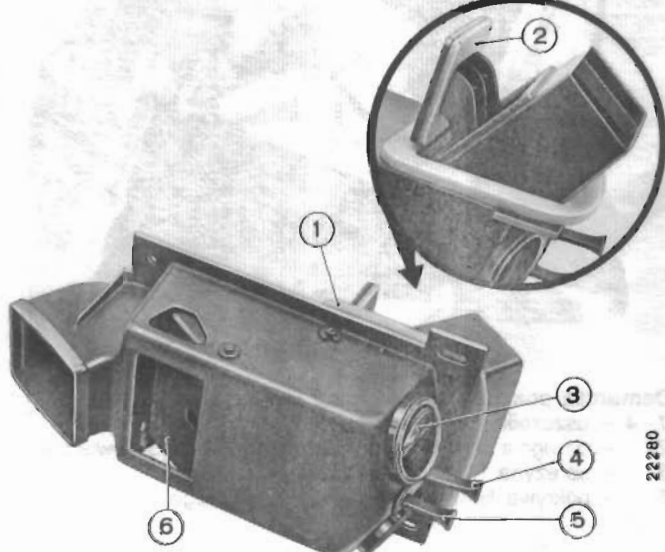


Demontaż komory mieszania powietrza



Tunel środkowy (po zdjęciu osłony)

- 1 – linka prędkościomierza,
2 – linka sprzęgła w osłonie,
3 – linka sterowania przepustnicą,
4 – linka sterowania ręcznego przepustnicą (stosowana w pierwszych latach produkcji samochodów),
5 – przewód hamulcowy kół tylnych,
6 – przewód dodatni (+) akumulatora

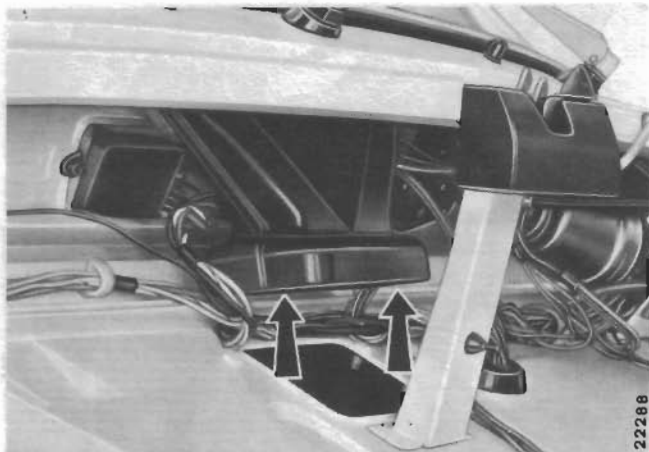


Komora mieszania (po wymontowaniu)

- 1 – uszczelka z pianki poliuretanowej,
2 – pokrywa regulująca dopływ świeżego powietrza,
3 – przysłony kierujące,
4 – cięgło regulacji dopływu świeżego powietrza,
5 – cięgło regulacji dopływu powietrza,
6 – kierownica regulująca napływ powietrza w dół i na boki



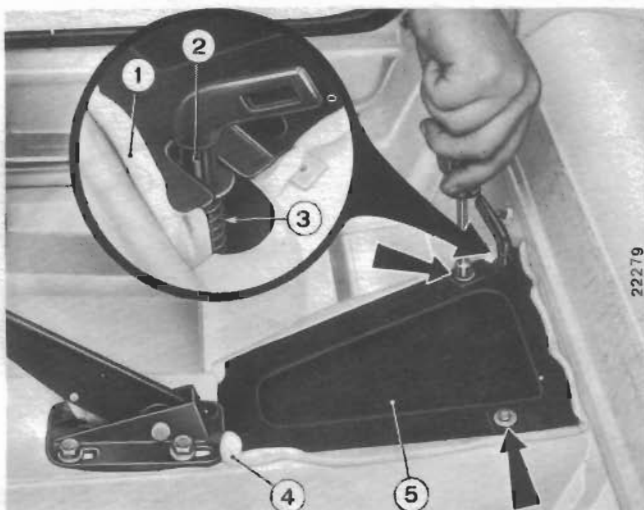
Urządzenia ogrzewania i wentylacji



Kierownica nadmuchu powietrza na szybę przednią (widok od wnętrza bagażnika)

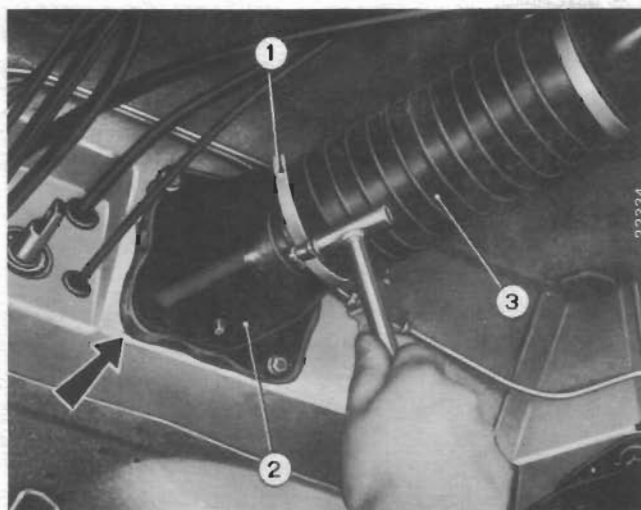


Przepustnica ciepłego powietrza (widok po zdjęciu pokryw)



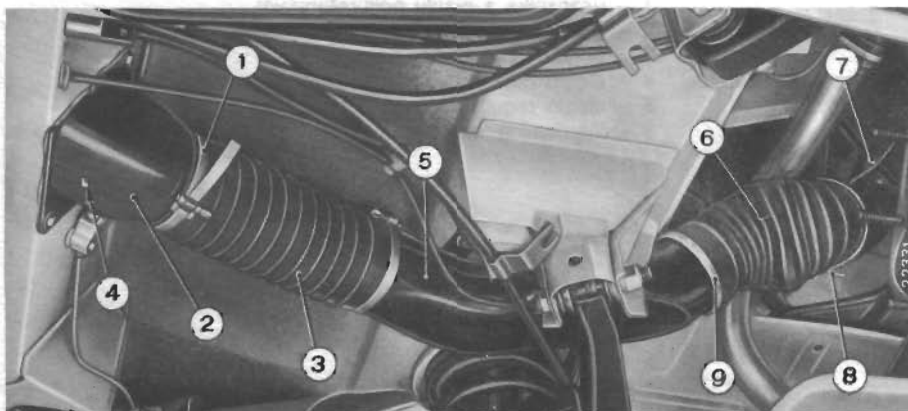
Demontaż pokryw tylniej części tunelu środkowego

- 1, 4 - uszczelki z pianki poliuretanowej,
- 2 - dźwignia sterowania przepustnicą ciepłego powietrza,
- 3 - sprężyna,
- 5 - pokrywa tylna części tunelu środkowego



Demontaż przewodu elastycznego

- 1 - opaska zaciskowa,
- 2 - łącznik,
- 3 - przewód elastyczny przedni



Elementy ogrzewania między silnikiem i tylną ścianą

- 1 - opaska zaciskowa,
- 2 - łącznik,
- 3 - przewód elastyczny przedni,
- 4 - sworzeń przepustnicy ciepłego powietrza,
- 5 - przewód środkowy,
- 6 - przewód elastyczny tylny,
- 7 - kolanko osłony silnika,
- 8 - opaska zaciskowa sprężysta,
- 9 - opaska zaciskowa

Spryskiwacz szyby

Zapion

Konstrukcja zapionu

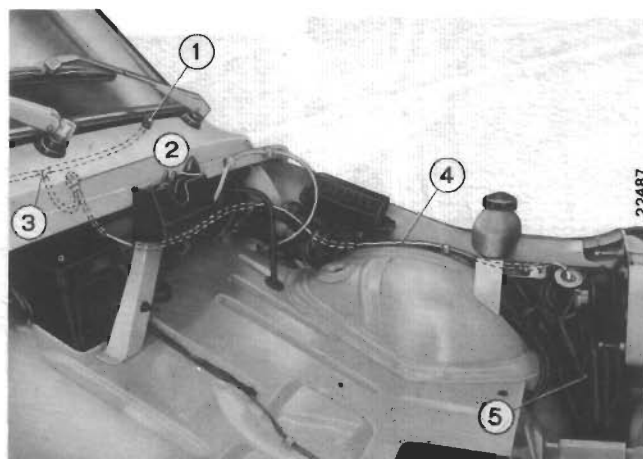
Konstrukcyjnego wyłączenia zasilania

Opis zapionu z włącznikiem

Tyło

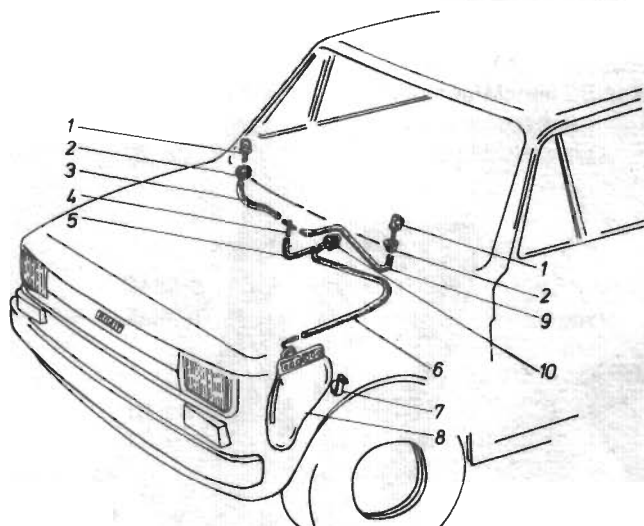
Usytuowanie elementów spryskiwacza w samochodzie

- 1 – dysza spryskiwacza (rozpylacz),
- 2 – pompka,
- 3 – trójnik,
- 4 – przewód łączący pompkę ze spryskiwaczem,
- 5 – zbiornik



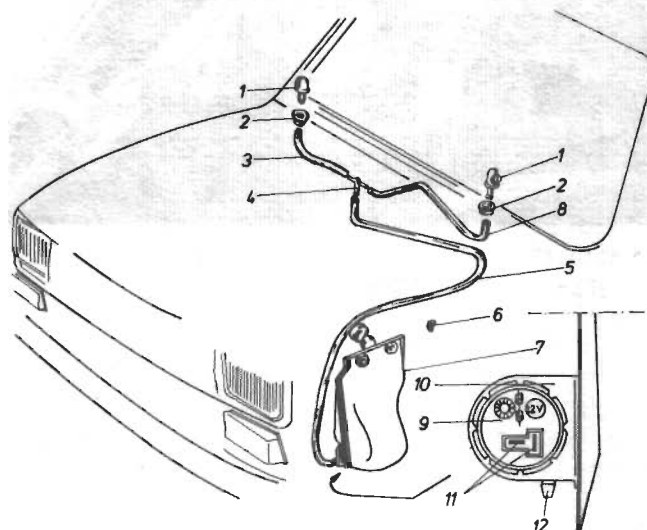
Układ spryskiwacza szyby

- 1 – dysza (rozpylacz),
- 2 – pierścień,
- 3 – przewód od dyszy do trójnika prawego
- 4 – trójnik,
- 5 – przewód od trójnika do pompki ręcznej,
- 6 – przewód od zbiorniczka do pompki ręcznej,
- 7 – uchwyt mocujący zbiorniczek,
- 8 – zbiorniczek spryskiwacza,
- 9 – przewód od dyszy do trójnika lewego,
- 10 – pompka ręczna spryskiwacza



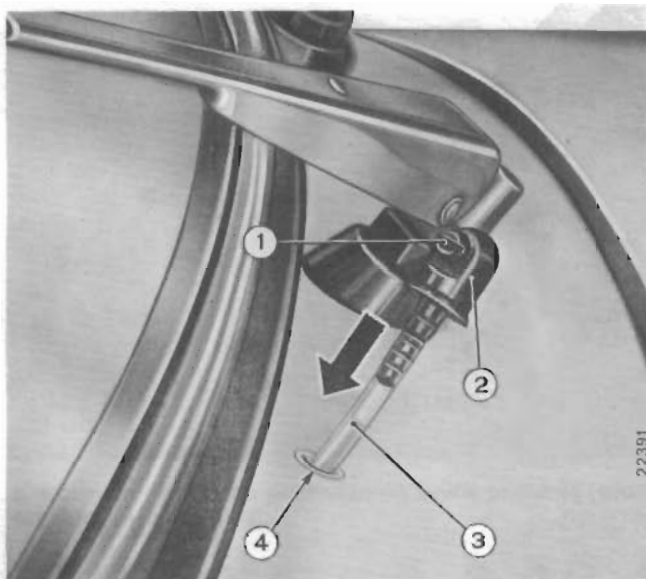
Układ spryskiwacza szyby z elektropompką „FL”

- 1 – dysza (rozpylacz),
- 2 – pierścień,
- 3 – przewód od dyszy do trójnika – prawy,
- 4 – trójnik,
- 5 – przewód od elektropompki do trójnika,
- 6 – uchwyt mocowania zbiorniczka,
- 7 – zbiorniczek spryskiwacza z elektropompką,
- 8 – przewód od dyszy do trójnika – lewy
- 9 – elektropompka,
- 10 – wspornik elektropompki,
- 11 – końcówki płaskie stałe do podłączenia elektrycznego,
- 12 – końcówka przewodu 5





Spryskiwacz szyby



Montaż dyszy spryskiwacza

- 1 – otwór rozpylacza,
- 2 – korpus,
- 3 – przewód łączący dyszę z trójnikiem,
- 4 – tulejka zatrzaskowa

Dane charakterystyczne elektropompy spryskiwacza:

- napięcie zasilające 12 V
- pobór prądu (maks.) 2,2 A
- czas zadziałania (maks.) 3 s
- wydajność 550 cm³/min

Dane charakterystyczne elektropompy ssącej osiowo:

- napięcie zasilające 13,5 V
- pobór prądu 0,5 A
- pobór prądu przy pełnym obciążeniu 2,5 A
- ciśnienie przy całkowicie zamkniętym dopływie 1,76 bar (1,8 kg/cm²)
- ciśnienie dla dwu dysz 1,37 bar (1,4 kg/cm²)
- przepływ swobodny 3,7 dm³/min
- przepływ dla dwu dysz 0,4 dm³/min
- obroty na biegu jałowym 25 000 obr/min
- obroty z pełnym obciążeniem 18 000 obr/min
- średnica wałka silnika elektrycznego 2,3 mm
- hałaśliwość elektropompy 67 dB
- elektropompa działa prawidłowo przy różnicy temperatur -20°C...+80°C
- czas ciągłej pracy silnika na biegu jałowym >10 min
- czas ciągłej pracy silnika z pełnym obciążeniem >10 min



Worek z płynem do spryskiwania szyby z elektropompką