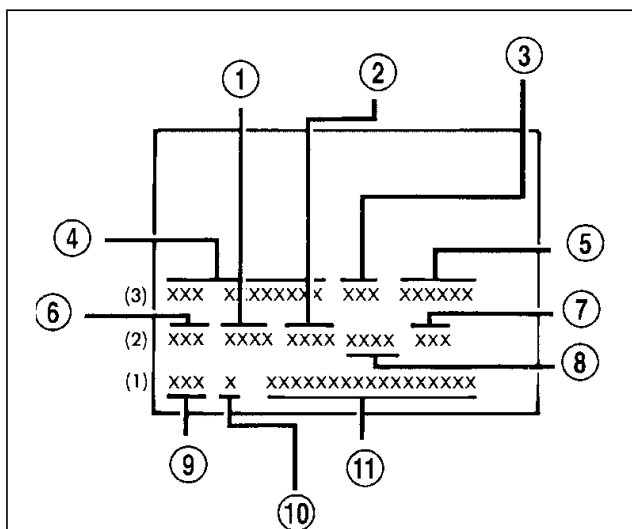


ИДЕНТИФИКАЦИЯ АВТОМОБИЛЯ

КОДОВАЯ ПЛАСТИНА КУЗОВА

Кодовая пластина кузова находится в моторном отсеке на опоре стойки со стороны водителя. На кодовой пластине кузова содержится информация, заключенная в семи строках. Строки 4, 5, 6 и 7 не используются для определения информации по обслуживанию. Информация читается слева направо, начиная со строки 3 в центре пластины до строки 1 в нижней части пластины.



Кодовая пластина кузова:

- 1. основная окраска; 2. вспомогательная окраска;
- 3. мягкий верх; 4. порядковый номер автомобиля;
- 5. корпус семейства легковых автомобилей; 6. технологический процесс покраски; 7. двигатель; 8. отделка салона; 9. коробка передач; 10. рынок; 11. идентификационный номер автомобиля

Строка 2 кодовой пластины кузова

Цифры 1, 2 и 3 технологический процесс покраски
 Цифра 4 пробел
 Цифры с 5 по 7 код основной окраски

Цвета кузова	
Цвет кузова	Код Даймлер-Крайслер
Блестящий серебряный металлик – прозрачный	WS2
Ярко-черный перламутровый	AXR
Серебряный стальной металлик с/с	DA4
Инферно с красным оттенком перламутровый	ARH

Цвета кузова	
Цвет кузова	Код Даймлер-Крайслер
Льняной золотистый перламутровый	CYG
Перламутровый магниевый	BPK
Полночный синий перламутровый	BB8
Атласный нефритовый перламутровый	AP4
Керамический белый прозрачный	SW1
Цвета салона	
Цвет салона	Код Даймлер-Крайслер
G – глубокий нефритовый / светлый серо-коричневый	P2
L – светлый серо-коричневый	L2
T – серо-коричневый	L5
S – темный синевато-Серый	DV

Цифра 8 и 9 пробел
 Цифры с 10 по 12 вспомогательная окраска
 Цифра 13 и 14 пробел
 Цифры с 15 по 18 код внутренней отделки салона

Цифра 19 пробел

Цифры 20, 21 и 22 код двигателя

- ECC – 2,0 л, четырехцилиндровый (DOHC), последовательный многоточечный впрыск топлива (SMPI), бензин;
- EDV – 2,4 л, четырехцилиндровый (DOHC), высокая выходная мощность, турбодвигатель, бензин;
- ECC – 2,4 л, четырехцилиндровый (DOHC), бензин;
- ECC – 2,4 л, четырехцилиндровый (DOHC), автомобиль, работающий на бензине с частично бездымным сгоранием (PZEV);
- EEE – 2,7 л, шестицилиндровый, работающий на универсальном топливе;
- EEE – 2,7 л, шестицилиндровый (DOHC), многоточечный впрыск топлива (MPI), бензин.

Цифра 23 пробел

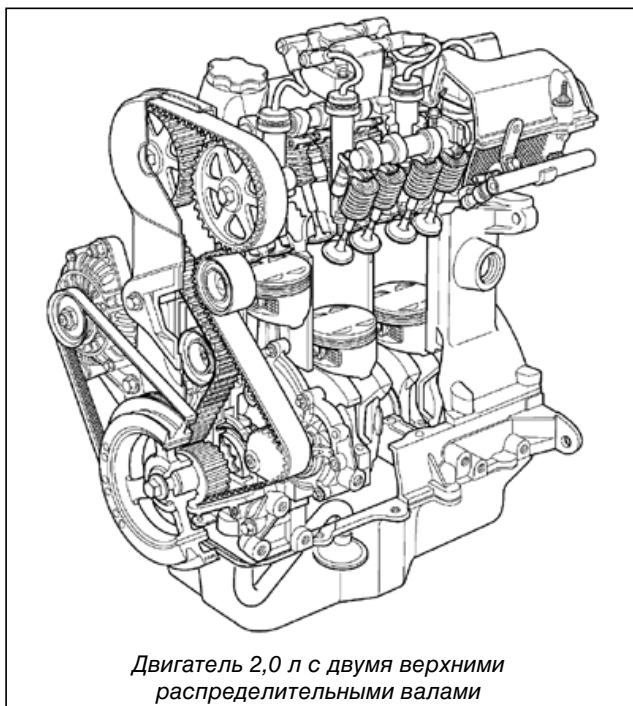
Строка 1 кодовой пластины кузова

Цифры 1, 2 и 3 коды коробки передач в блоке с трансмиссией

ДВИГАТЕЛЬ 2,0 Л

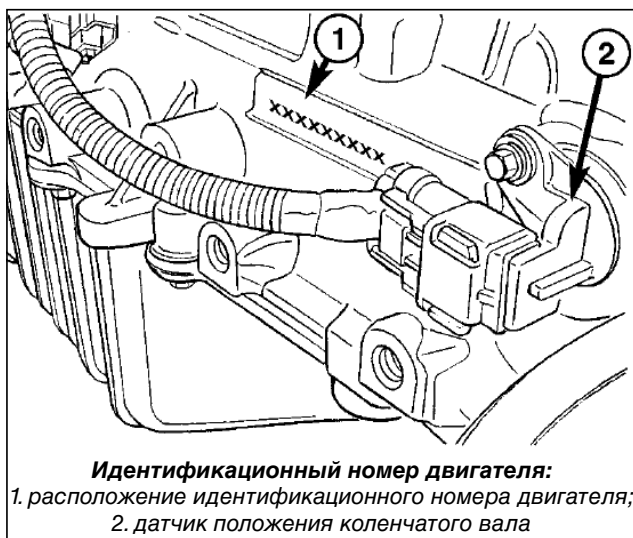
ОПИСАНИЕ

Двухлитровый, четырехцилиндровый, рядный двигатель – это двигатель с двумя верхними распределительными валами с гидравлическими регуляторами зазора и четырьмя клапанами на цилиндр.



Нумерация цилиндров начинается от передней части двигателя к его задней части. Порядок зажигания следующий: 1–3–4–2.

Идентификационный номер двигателя расположен на левой стороне блока цилиндров на базовой плите/линии контакта блока двигателя возле датчика положения коленчатого вала.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Количество цилиндров.....	4
Коэффициент компрессии.....	9,4:1
Порядок зажигания.....	1-3-4-2
Рабочий объем.....	2,0 л
Диаметр поршня.....	87,5 мм
Ход поршня.....	83,0 мм
Давление компрессии.....	1172–1551 кПа

Блок цилиндров

Диаметр гильзы цилиндра.....	87,4924–87,5076 мм
Отклонение от круглости (макс.).....	0,051 мм
Сужение (макс.).....	0,051 мм

Поршни

Диаметр поршня.....	87,463–87,481 мм
Зазор на 17,5 мм от основания юбки.....	0,018–0,50 мм
Вес поршня.....	340–350 г
Диаметральный зазор между гребнем поршня и цилиндром....	0,740–0,803 мм
Длина поршня.....	64,8 мм
Глубина канавки поршневого кольца:	
№1.....	3,983–4,132 мм
№2.....	4,456–4,605 мм
№3.....	3,841–4,075 мм

Пальцы поршней

Зазор в поршне.....	0,008–0,020 мм
Зазор в шатуне.....	натяг
Диаметр пальца.....	20,998–21,003 мм
Осевой зазор.....	нет
Длина пальца.....	74,75–75,25 мм

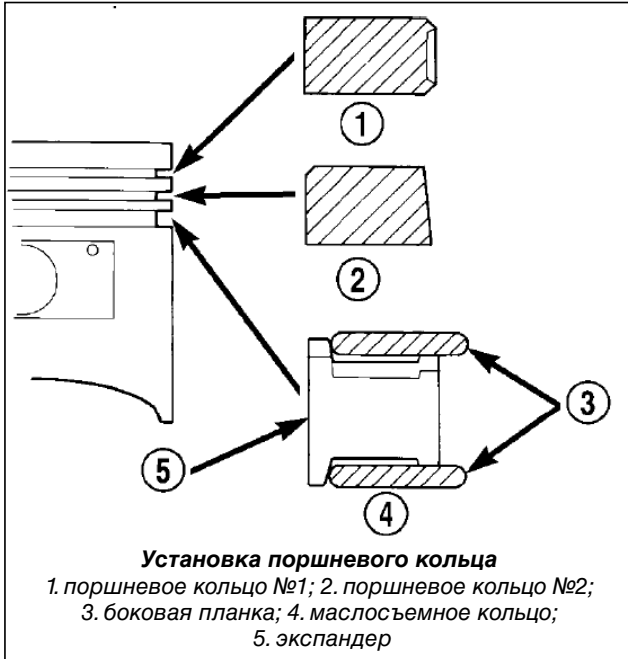
Поршневые кольца

Зазоры в замках поршневых колец:	
верхнее компрессионное кольцо ...	0,23–0,52 мм
второе компрессионное кольцо	0,49–0,78 мм
Максимально допустимый износ.....	0,8 мм
Зазор в замке маслосъемного кольца, стальные направляющие	0,23–0,66 мм
Максимально допустимый износ.....	1,0 мм
Боковой зазор компрессионных колец.....	0,025–0,065 мм
Максимально допустимый износ.....	0,10 мм
Боковой зазор блока маслосъемного кольца.....	0,004–0,178 мм
Ширина компрессионных колец.....	1,47–1,50 мм
Ширина блока маслосъемного кольца	2,854–3,008 мм

УСТАНОВКА ПОРШНЕВЫХ КОЛЕЦ

ВНИМАНИЕ! Идентификационная маркировка на наружной стороне верхнего и промежуточного поршневых колец должны быть направлены вверх, к верхней части поршня.

- Установите кольца, заводской маркировкой вверх, к верхней части поршня.



Поршневые кольца устанавливаются в следующем порядке:

1. экспандер маслосъемного кольца;
2. верхняя боковая планка маслосъемного кольца;
3. нижняя боковая планка маслосъемного кольца;
4. промежуточное поршневое кольцо № 2;
5. верхнее поршневое кольцо № 1.

СТЯЖНОЙ ХОМУТ

Снятие

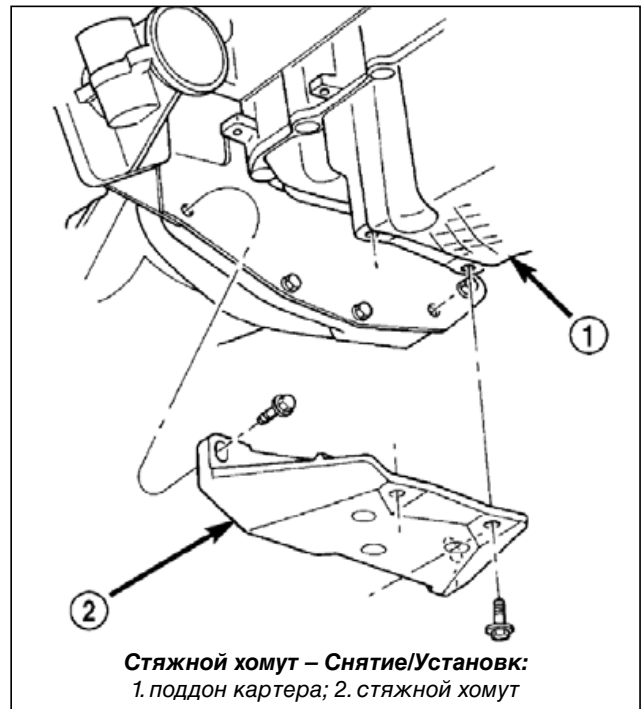
- Поднимите автомобиль с помощью подъемника;

ВНИМАНИЕ! Для того чтобы снять пылезащитный колпак трансмиссии, необходимо сначала снять переднюю балку, работающую на продольный изгиб.

- снимите стяжной хомут с участка между поддоном картера и трансмиссией;

Установка

ВНИМАНИЕ! Соблюдайте порядок затяжки стяжного хомута, в противном случае возможно повреждение поддона картера и хомута.



Установите стяжной хомут, выполнив следующие 3 этапа затяжки:

- шаг 1 установите хомут на болты поддона картера и затяните их моментом 3 Нм
- шаг 2 установите хомут на болты трансмиссии и затяните их моментом 108 Нм
- шаг 3 окончательно затяните хомут на болтах поддона картера моментом 54 Нм

- Опустите автомобиль.

ДЕМПФЕР КРУТИЛЬНЫХ КОЛЕБАНИЙ

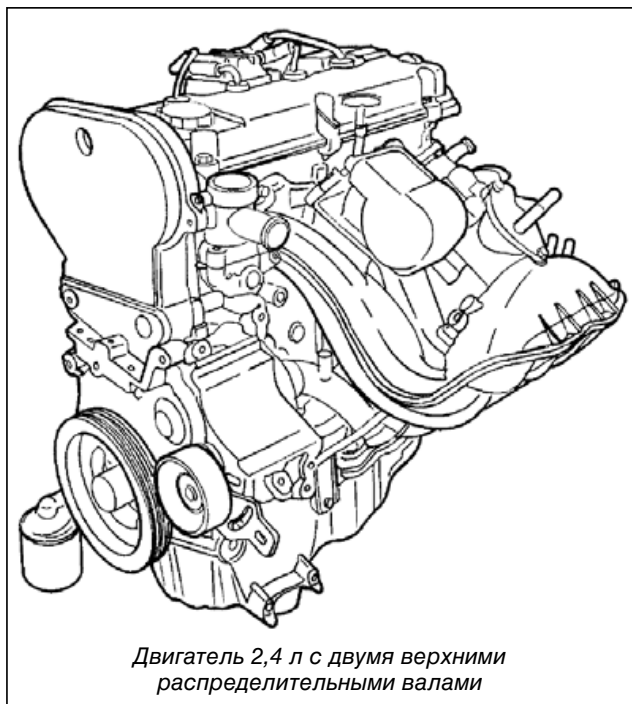
Снятие

- Отсоедините отрицательный кабель аккумулятора;
- обеспечьте поддержку двигателя, установив под поддон картера деревянный брусок и напольный домкрат;
- снимите три правых вертикальных болта крепления двигателя с переднего опорного кронштейна двигателя;
- поднимите автомобиль подъемником;
- снимите правое переднее колесо и защитный щиток ремня привода;
- обеспечьте поддержку двигателя, установив под поддон картера деревянный брусок и винтовой домкрат;
- снимите стяжные болты с передней и задней опоры двигателя. При помощи домкрата медленно опустите двигатель;

ДВИГАТЕЛЬ 2,4 Л

ОПИСАНИЕ

2,4 литровый (148 куб. дюймов), четырехцилиндровый, рядный двигатель – это двигатель с двумя верхними распределительными валами с гидравлическими регуляторами зазора и четырьмя клапанами на цилиндр.



Нумерация цилиндров начинается от передней части двигателя к его задней части. Порядок зажигания следующий: 1–3–4–2.

Идентификационный номер двигателя расположен в задней части блока цилиндров.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Количество цилиндров.....4
Коэффициент компрессии.....9,5:1

Порядок зажигания..... 1-3-4-2
Рабочий объем.....2,4 литра
Диаметр поршня 87,5 мм
Ход поршня 101,0 мм
Давление компрессии 1172–1551 кПа

Блок цилиндров

Диаметр гильзы цилиндра87,4924–87,5076 мм
Отклонение от круглости (макс.)0,051 мм
Сужение (макс.)0,051 мм

Поршни

Диаметр поршня87,456–87,474 мм
Зазор17,5 мм
от основания юбки 0,018–0,516 мм
Вес поршня.....345–355 грамм
Диаметральный зазор между
гребнем поршня и цилиндром 0,563–0,621 мм
Длина поршня66,25 мм
Глубина канавки поршневого кольца:
№13,946–4,045 мм
№24,555–4,680 мм
№34,108–4,220 мм

Пальцы поршней

Зазор в поршне..... 0,008–0,018 мм
Зазор в шатуне натяг
Диаметр пальца20,998–21,003 мм
Осевой зазорнет
Длина пальца 72,75–73,25 мм

Поршневые кольца

Зазоры в замках поршневых колец:
верхнее компрессионное кольцо ... 0,25–0,51 мм
второе компрессионное кольцо 0,23–0,48мм
Максимально допустимый износ.....0,8 мм
Зазор в замке маслосъемного кольца,
стальные направляющие 0,25–0,64 мм
Максимально допустимый износ.....1,0 мм
Боковой зазор
компрессионных колец..... 0,03–0,08 мм
Максимально допустимый износ..... 0,10 мм
Боковой зазор блока
маслосъемного кольца 0,012–0,178 мм
Ширина компрессионных колец 1,47–1,50 мм
Ширина блока
маслосъемного кольца2,72–2,88 мм

Шатун

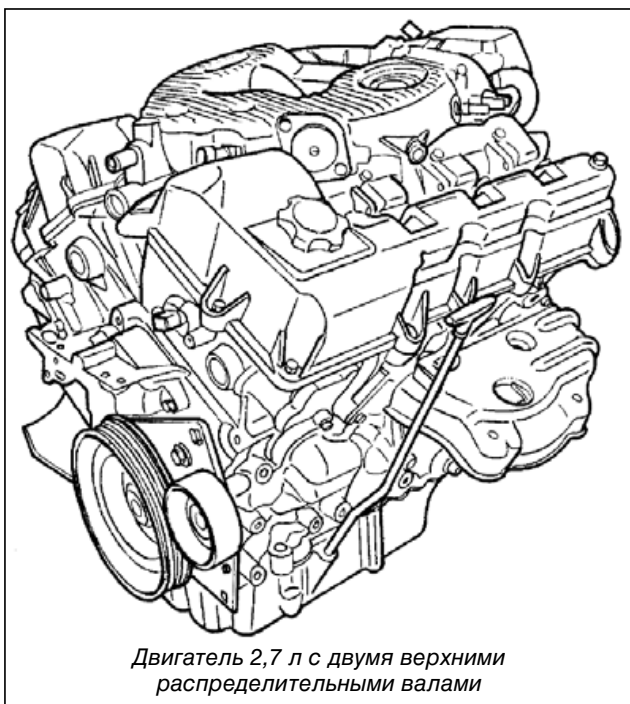
Зазор в подшипнике 0,025–0,071 мм

ДВИГАТЕЛЬ 2,7 Л

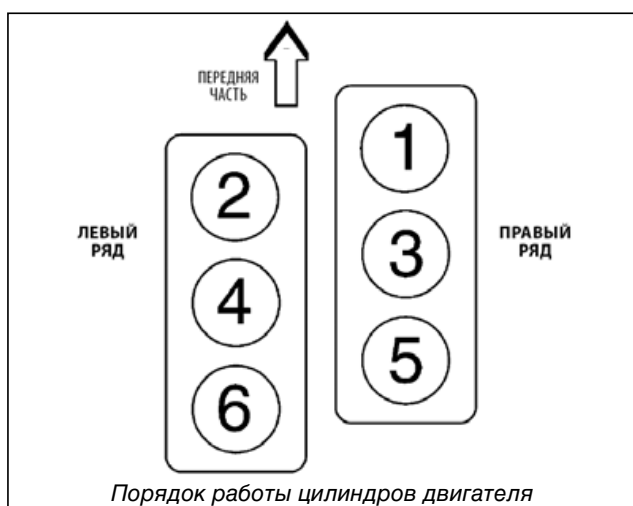
ОПИСАНИЕ

Шестицилиндровый двигатель объемом в 2,7 литра и углом развала блока цилиндров в 60 градусов – это двигатель с двумя верхними распределительными валами с гидрокompенсаторами и четырьмя клапанами на каждый цилиндр. Двигатель не предусматривает свободного перемещения клапанов. Цилиндры пронумерованы с передней части двигателя к задней, причем правый ряд цилиндров пронумерован нечетными номерами, а левый – четными. Порядок работы цилиндров: 1-2-3-4-5-6.

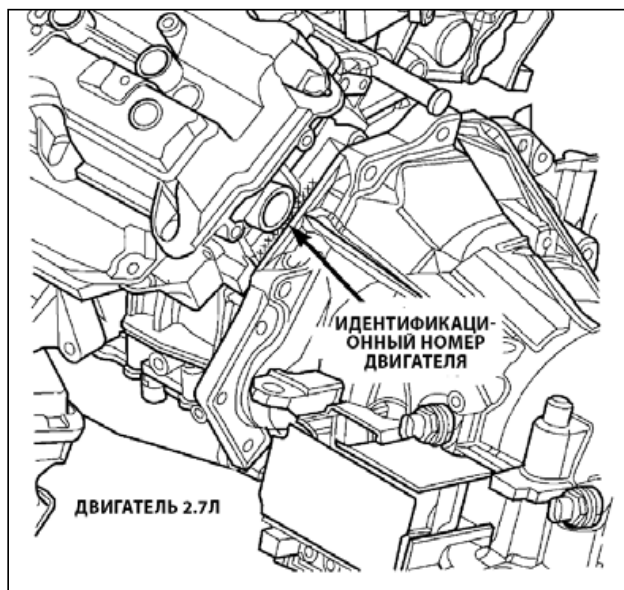
Идентификационный номер двигателя расположен в задней части блока цилиндров, прямо под левой головкой блока цилиндров.



Двигатель 2,7 л с двумя верхними распределительными валами



Порядок работы цилиндров двигателя



Х ГОД ВЫПУСКА МОДЕЛИ	ХХ ЗАВОД-ПРОИЗ- ВОДИТЕЛЬ	ХХХ КОД/ИСПОЛЬ- ЗОВАНИЕ КОМПОНЕНТА ДВИГАТЕЛЯ 2.7Л	ХХХХ МЕСЯЦ/ДЕНЬ	ХХХХХ СЕРИЙНЫЙ НОМЕР
ПОСЛЕДНЯЯ ЦИФРА ГОДА ВЫПУСКА МОДЕЛИ	КЕНОША 9	ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ		

Расположение идентификационного номера двигателя

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Количество цилиндров.....	6
Коэффициент компрессии.....	9,67:1
Порядок зажигания.....	1-2-3-4-5-6
Рабочий объем.....	2,7 литра
Диаметр цилиндра.....	86,0 мм
Ход поршня.....	78,5 мм
Давление компрессии.....	1172–1551 кПа

Блок цилиндров

Диаметр гильзы цилиндра.....	86,0 мм
Отклонение от круглости (макс.).....	0,076 мм
Сужение (макс.).....	0,051 мм

Поршни

Диаметр поршня.....	85,983±0,079 мм
Допуск по диаметру.....	-0,0096+0,0436 мм
Вес поршня.....	316–326 грамм
Глубина канавки поршневого кольца:	
№1.....	77,8–78,0 мм
№2.....	75,9–76,1 мм
№3.....	76,5–76,7 мм

Пальцы поршней

Тип..... полностью плавающий

ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА

СИСТЕМА ПОДАЧИ ТОПЛИВА

Описание

Автомобиль с передними ведущими колесами оборудован пластмассовым или стальным топливным баком. Бак расположен в задней центральной части автомобиля. Система подачи топлива состоит из следующих элементов:

- блок топливного насоса с электроприводом;
- топливный фильтр;
- патрубки/магистраль/шланги;
- топливные форсунки.

Топливный насос является составным элементом блока, расположенного в баке. Техническое обслуживание насоса осуществляется в рамках обслуживания блока топливного насоса. Замена топливного фильтра осуществляется только путем замены всего блока топливного насоса.

Принцип работы

Давление топлива в топливной системе создается с помощью блока насоса, расположенного в топливном баке. Регулирование работы топливной системы осуществляется блоком управления двигателем путем подачи напряжения аккумуляторной батареи на топливный насос через реле топливного насоса. Для управления реле топливного насоса блоку управления двигателем требуется только три исходных параметра и надежное заземление. Три исходных параметра:

- напряжение зажигания;
- сигнал датчика положения коленчатого вала;
- сигнал датчика положения распределительного вала.

Сброс давления топливной системы

- Извлеките реле топливного насоса из узла распределения питания. Чтобы определить место расположения реле, нужно руководствоваться наклейкой на днище коробки узла распределения питания.
- Запустите двигатель, дайте ему поработать до полной остановки;
- запускайте двигатель снова и снова до тех пор, пока он не перестанет запускаться;
- поверните ключ в замке зажигания в положение ВЫКЛ;
- установите реле топливного насоса обратно в узел распределения питания.

В результате изъятия реле топливного насоса в памяти блока управления двигателем и коробкой передач мог сохраниться один или более диагностический код неисправности. Для удаления кода неисправности используйте портативное диагностическое устройство третьего поколения DRBIII.

Слив топлива из бака

Самым быстрым способом слива топлива из бака является отсоединение бака.

ВНИМАНИЕ! Прежде чем приступить к выполнению работ по техническому обслуживанию элементов топливной системы, необходимо сбросить ее давление.

- Снимите крышку горловины топливного бака;
- выполните все действия, необходимые для сброса давления топливной системы;
- отсоедините кабель от отрицательной клеммы аккумуляторной батареи;
- поднимите автомобиль на опоры;
- в ряде моделей имеется отдельный провод (браслет) заземления, соединяющий трубу заливной горловины топливного бака с кузовом. Откройте винт, чтобы отсоединить провод;
- откройте заливную горловину и открутите винты крепления трубы горловины на кузове. Не отсоединяйте на данном этапе резиновые шланги подачи топлива от бака;
- поместите домкрат под центральную часть топливного бака и незначительно надавите на бак;
- снимите хомуты крепления топливного бака;
- опустите бак;
- извлеките заливную трубку из бака и вылейте топливо.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Моменты затяжки (Нм):	
хомуты крепления топливного бака	54,0
заземляющая перемычка заливного патрубка	7,5
винты заливного патрубка	2,3
хомут трубы заливной горловины топливного бака	3,6
соединение топливной ramпы с впускным коллектором (все автомобили)	11,9
соединение топливной ramпы с головкой блока цилиндров (автомобили с объемом двигателя в 2,0л/2,4л)	22,0
Давление топливной системы.....	400±34 кПа (4±0,35 кг/см ²)

СИСТЕМА ВПРЫСКА ТОПЛИВА

ПРИНЦИП РАБОТЫ

Все двигатели, описанные в настоящем разделе, оборудованы электронной многоточечной системой последовательного впрыска топлива. Многоточечная система впрыска топлива управляется с помощью компьютера и предоставляет точные соотношения топливной смеси (воздух/топливо) для всех условий управления автомобилем. Управление системой впрыска топлива осуществляется блоком управления двигателем PCM.

Блок PCM управляет:

- углом опережения зажигания;
- соотношением топливной смеси;
- устройствами системы регулировки выбросов;
- вентилятором системы охлаждения;
- системой зарядки;
- частотой вращения на холостом ходу;
- скоростью движения автомобиля.

Параметры, необходимые для правильного управления этими системами, предоставляют блоку PCM различными датчиками и рядом переключателей.

Блок PCM способен приводить свою программу в соответствие с изменениями в условиях функционирования автомобиля.

Топливо впрыскивается в точно отмеренных количествах во впускной канал, расположенный над впускным клапаном, через электрические форсунки. Блок PCM приводит форсунки в действие в определенной последовательности.

В зависимости от условий работы автомобиля блок PCM регулирует продолжительность впрыска (время открытия) форсунки, поддерживая следующее соотношение топливной смеси: 14,7 частей воздуха на 1 часть топлива.

Регулирование продолжительности впрыска осуществляется блоком PCM путем открытия и перекрытия заземляющего контура форсунки. Основными параметрами, определяющими продолжительность впрыска форсунки, является число оборотов двигателя в минуту и уровень абсолютного давления во впускном коллекторе (плотность воздуха).

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Моменты затяжки (Нм)

Датчик абсолютного давления во впускном коллекторе (все автомобили)....4,5

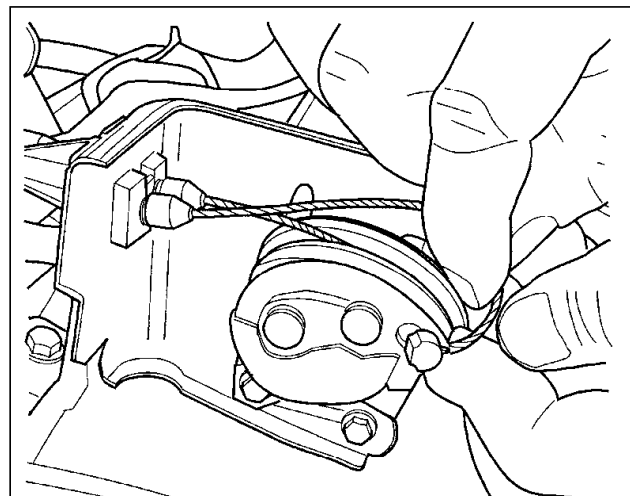
Пластмассовый коллектор емкости рулевого управления с гидроусилителем	5,7
Алюминиевый коллектор емкости рулевого управления с гидроусилителем.....	11,9
Кронштейн кабеля дроссельной заслонки (автомобили с объемом двигателя в 2,0л и 2,4л)	14,1
Кронштейн кабеля дроссельной заслонки (автомобиль с объемом двигателя в 2,7л) ...	13,6
Болты крепления корпуса дроссельной заслонки (все автомобили)	13,6
Кронштейн нижней опоры (автомобиль с объемом двигателя в 2,7л)	31,1
Кислородные датчики	27,0

Для крепления составных коллекторов используются специальные пластмассовые винты, установленные на заводе. Их можно выкручивать и вкручивать до пяти раз, не превышая момента затягивания. Во избежание расплавления исходного материала, винты следует вкручивать медленно (со скоростью ниже 600 об/мин). В наличии имеются запасные винты, но для их вкручивания/выкручивания требуется большего момента затягивания по сравнению заводскими винтами.

ПЕДАЛЬ УПРАВЛЕНИЯ ДРОССЕЛЬНОЙ ЗАСЛОНКОЙ

Для снятия педали:

- удерживайте рычаг управления дроссельной заслонкой в широко открытом положении. Извлеките трос привода дроссельной заслонки из рычага дроссельной заслонки;



- изнутри автомобиля поднимите педаль, снимите фиксатор педали и трос привода дроссельной заслонки с верхнего конца рычага педали;

СЦЕПЛЕНИЕ

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

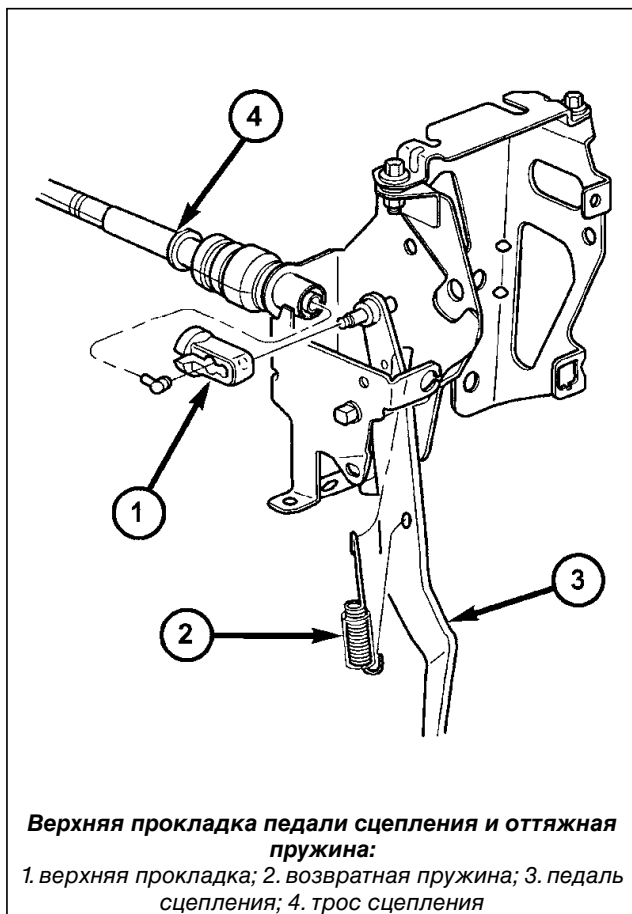
Моменты затяжки (Нм)

Гайка вала оси педали сцепления	31
Модульный диск привода сцепления	88
Болты крепления моста с коробкой передач к двигателю	95

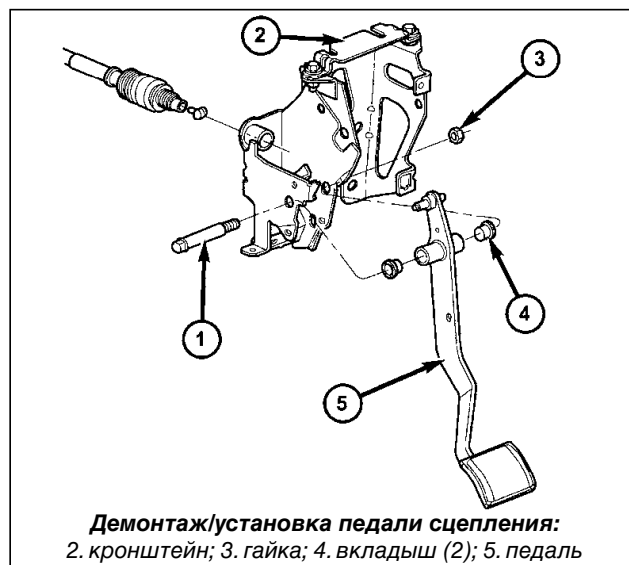
ПЕДАЛЬ СЦЕПЛЕНИЯ

Снятие

- Снимите левый нижний звукоизолятор облицовочной панели;
- с помощью подходящих плоскогубцев снимите возвратную пружину педали сцепления (2);



- снимите с оси педали фиксатор верхней прокладки сцепления. Снимите трос/прокладку с педали (5);
- снимите вал пальца педали сцепления и гайку (3);
- снимите педаль сцепления в сборе. Проверьте вкладыши на наличие чрезмерного износа и заменить при необходимости.



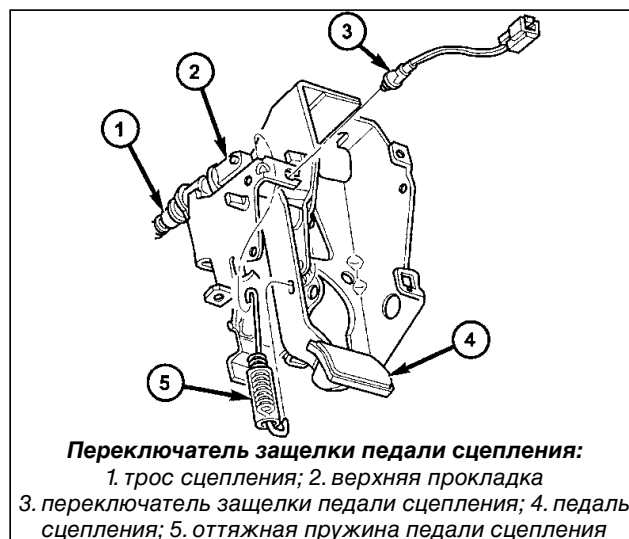
Установка

Установка производится в порядке обратном снятию.

ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ ЗАЩЕЛКИ ПЕДАЛИ СЦЕПЛЕНИЯ

Снятие

- Отсоедините кабель от отрицательной клеммы аккумуляторной батареи;
- снимите нижнюю панель рулевой колонки;
- снимите коленный буфер;
- отсоедините соединитель переключения положений;
- выжмите лапки на крыле переключателя и выдавите переключатель (3) из установочного кронштейна.



ПОЛУОСИ

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Этот автомобиль оборудован полуосями разной длины. Полуоси состоят из двух шарниров равных угловых скоростей (ШРУС), соединенных валом. Короткий соединительный вал установлен на левой стороне. Длинный соединительный вал установлен на правой стороне.

На некоторых полуосях используется регулируемая навеска резинового амортизатора. При замене узла полуоси необходимо удостовериться в том, что заменяемая полуось снабжена такой же навеской амортизатора, как и первоначальная.

В обоих узлах полуосей используется один и тот же тип внутренних и наружных шарниров. Внутренний шарнир обоих узлов полуосей представляет собой триподный шарнир, а наружный шарнир обоих узлов полуосей представляет собой шарнир Рцеппа. Как триподные шарниры, так и шарниры Рцеппа, являются шарнирными узлами равных угловых скоростей (С/У). Внутренний триподный шарнир обеспечивает возможность изменения длины полуоси при работе передней подвески в условиях тряски и отдачи при движении.

На автомобилях, оборудованных антиблокировочной тормозной системой (ABS), наружный шарнир С/У оборудован датчиком оборотов, ис-

пользуемым для определения скорости автомобиля для работы антиблокировочной тормозной системы (ABS).

Внутренние триподные шарниры обеих полуосей со шлицами пропущены в полуосевые шестерни коробки передач в блоке с трансмиссией. Внутренние триподные шарниры зафиксированы в полуосевых шестернях коробки передач в блоке с трансмиссией с помощью пружинного кольца, установленного на коротком валике триподного шарнира.

Наружный шарнир С/У снабжен коротким валиком со шлицами, пропущенным в ступицу колеса и зафиксированным стальной гайкой ступицы.

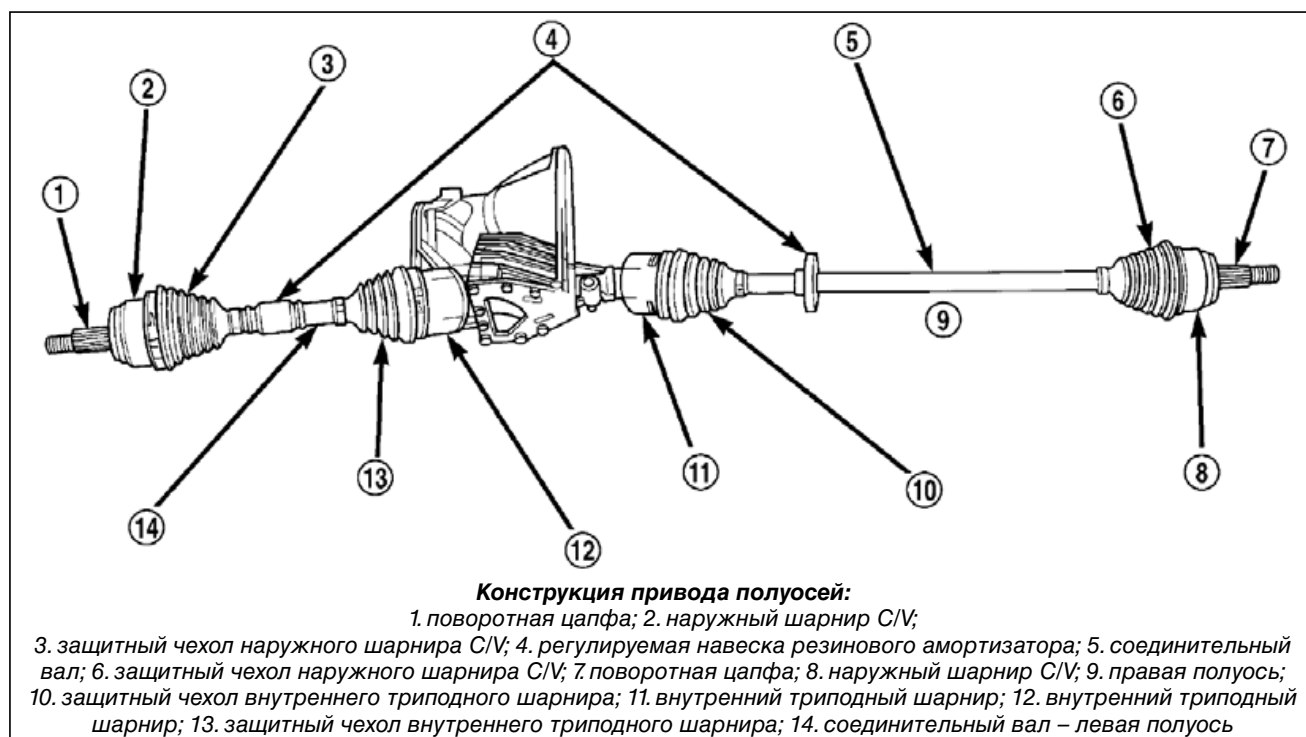
РАБОТА

Конструкцией узлов полуосей предусмотрена передача мощности от коробки передач в блоке с трансмиссией к передним колесам при обеспечении возможности изгиба трансмиссии и подвески.

ДИАГНОСТИКА ПОЛУОСИ

Осмотр автомобиля

- Проверить наличие консистентной смазки в области внутреннего и внешнего шарнира С/У;



ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА

На подвеске этого автомобиля нет подлежащих техническому обслуживанию мест смазки. Все шарниры представляют собой тип исполнения с постоянным уплотнением на весь срок службы и не требуют проведения технического обслуживания.

Описание

Передняя подвеска этого автомобиля представляет собой конструкцию с короткими и длинными рычагами, (SLA), используемую совместно с газовым амортизатором и пружиной.

Конструкция подвески с короткими и длинными рычагами (SLA) создает три преимущества по сравнению с традиционной шпренгельной системой Макферсона для автомобилей с передними ведущими колесами:

- лучшее управление благодаря геометрии, удерживающей шины в большей степени перпендикулярно относительно дороги;
- лучшая шумоизоляция;
- лучшее управление благодаря уменьшению трения.

Верхний рычаг независимой подвески автомобиля прикреплен с использованием резиновых изолирующих вкладышей к алюминиевому корпусу, который прикреплен к опоре амортизатора с помощью 4 монтажных болтов. Этот алюминиевый корпус используется также в качестве верхней опоры для узла передней стойки.

Амортизатор изолирован от алюминиевого кронштейна с помощью микрочаеистой изолирующей опоры из каучука.

Нижний рычаг независимой подвески прикреплен к поперечине передней подвески автомобиля с помощью двух стяжных болтов для каждого рычага. Нижний рычаг независимой подвески также изолирован от автомобиля с помощью двух резиновых вкладышей уникальной конструкции, предназначенных для установки с обеспечением переднего и заднего крепления.

Нижняя часть амортизатора прикреплена к нижнему рычагу независимой подвески с помощью скобы, являющейся частью узла амортизатора.

Скоба прикреплена к нижнему рычагу независимой подвески и изолирована от него с помощью резиновой изолирующей втулки и стяжного болта.

Передний поворотный кулак рулевого управления закреплен на автомобиле посредством

шарового шарнира, установленного на верхнем и нижнем рычагах подвески.

К переднему поворотному кулаку рулевого управления прикреплен герметизированный на весь срок службы узел передней ступицы и подшипника. Узел наружного шарнира C/V соединен шлицами с узлом передней ступицы и подшипника и удерживается гайкой, стопорной шайбой и шплинтом.

Работа передней подвески

Передняя подвеска обеспечивает возможность каждого переднего колеса автомобиля приспосабливаться к различным поверхностям дорожного покрытия и условиям без воздействия на управление автомобилем. Каждая сторона передней подвески обладает возможностью перемещения независимо от другой стороны. Обе стороны передней подвески характеризуются возможностью шарнирного поворота таким образом, что автомобиль можно повернуть в выбранном направлении.

Рулевое управление автомобилем обеспечивается с помощью реечного рулевого механизма, подсоединенного непосредственно к каждому поворотному кулаку рулевого управления с помощью наружной соединительной тяги.

ВНИМАНИЕ! Не снимать гайку штока амортизатора при установке узла амортизатора в автомобиль или прежде, чем сжата пружина узла амортизатора.

Ни при каких условиях обслуживания автомобиля нельзя устанавливать винт для скрепления тонколистового металла, болт или прочее крепежное средство для металлических компонентов в опору амортизатора вместо первоначального пластикового зажима. Кроме того, НЕЛЬЗЯ сверлить отверстия в передней опоре амортизатора на участке, показанном на рис.2, для установки каких-либо металлических крепежных деталей в опору амортизатора.

Из-за минимального зазора в этом пространстве, при установке металлических крепежных деталей может быть повреждено покрытие цилиндрической пружины, что приведет к ее коррозионному разрушению.

ВНИМАНИЕ! В случае искривления, повреждения или поломки элемента подвески не следует пытаться выпрямить или отремонтировать его. Необходимо всегда заменять его новым.

СОДЕРЖАНИЕ

ИДЕНТИФИКАЦИЯ АВТОМОБИЛЯ

КОДОВАЯ ПЛАСТИНА КУЗОВА	3
ИДЕНТИФИКАЦИОННЫЙ НОМЕР АВТОМОБИЛЯ	4
КОНТРОЛЬНЫЙ СИМВОЛ ИДЕНТИФИКАЦИОННОГО КОДА АВТОМОБИЛЯ (VIN)	4
ШИЛЬДА С ДАННЫМИ СЕРТИФИКАЦИИ АВТОМОБИЛЯ.....	5
БИРКА С ФАБРИЧНОЙ Е – МАРКОЙ АВТОМОБИЛЯ.....	5
БИРКА С ДАННЫМИ ПО ВЫБРОСУ В АТМОСФЕРУ ПРОДУКТОВ СГОРАНИЯ (VECI).....	5
ПЛАСТИНА С ДАННЫМИ ОБ ИЗГОТОВИТЕЛЕ	5

СМАЗКА И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

СМАЗКА	6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ.....	6
КУЗОВ.....	6
МОТОРНОЕ МАСЛО	6
ОХЛАЖДАЮЩАЯ ЖИДКОСТЬ	6
ЖИДКОСТЬ ДЛЯ КОРОБОК ПЕРЕДАЧ	6
ТОРМОЗНАЯ ЖИДКОСТЬ	6
ЖИДКОСТЬ ГИДРОУСИЛИТЕЛЯ РУЛЯ.....	6
ЗАПРАВОЧНЫЕ ЕМКОСТИ.....	7
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ.....	7
ГРАФИК В	8
ГРАФИК А.....	10

ДВИГАТЕЛЬ 2,0 Л

ОПИСАНИЕ	13
ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	13
МАСЛЯНЫЙ НАСОС.....	15
МОМЕНТЫ ЗАТЯЖКИ РЕЗЬБОВЫХ СОЕДИНЕНИЙ (Нм)	15
ГОЛОВКА БЛОКА ЦИЛИНДРОВ	15
САЛЬНИКИ РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫХ ВАЛОВ	18
РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЕ ВАЛЫ	18
КЛАПАННАЯ КРЫШКА	20
ГИДРОКОМПЕНСАТОРЫ ЗАЗОРА КЛАПАНОВ	21
КЛАПАНА И СЕДЛА	22
КОРОМЫСЛА КЛАПАНА	22
ПРУЖИНЫ И УПЛОТНЕНИЯ КЛАПАНОВ	23
БЛОК ЦИЛИНДРОВ ДВИГАТЕЛЯ	24
КОЛЕНЧАТЫЙ ВАЛ.....	25
ПЕРЕДНИЙ САЛЬНИК КОЛЕНЧАТОГО ВАЛА	29
ЗАДНИЙ САЛЬНИК КОЛЕНЧАТОГО ВАЛА	30
ШАТУНЫ И ПОРШНИ	30
УСТАНОВКА ПОРШНЕВЫХ КОЛЕЦ	33
СТЯЖНОЙ ХОМУТ	33
ДЕМПФЕР КРУТИЛЬНЫХ КОЛЕБАНИЙ.....	33
МАХОВИК	34
КРЕПЛЕНИЕ ДВИГАТЕЛЯ.....	34
СИСТЕМА СМАЗКИ ДВИГАТЕЛЯ.....	37
ПРИНЦИП РАБОТЫ	37
ПРОВЕРКА ДАВЛЕНИЯ МАСЛА ДВИГАТЕЛЯ.....	38
МАСЛЯНЫЙ НАСОС.....	39
ВПУСКНОЙ КОЛЛЕКТОР.....	40
ВЫПУСКНОЙ КОЛЛЕКТОР	41
ПРОВЕРКА УСТАНОВКИ ФАЗ ГАЗОРАСПРЕДЕЛЕНИЯ	41
РЕМЕНЬ ПРИВОДА ГРМ И ЗВЕЗДОЧКИ	42
УСТАНОВКА РЕМНЯ ПРИВОДА ГРМ	43

ДВИГАТЕЛЬ 2,4 Л

ОПИСАНИЕ	45
ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	45
МАСЛЯНЫЙ НАСОС.....	47

МОМЕНТЫ ЗАТЯЖКИ РЕЗЬБОВЫХ СОЕДИНЕНИЙ (Нм)	47
ГОЛОВКА БЛОКА ЦИЛИНДРОВ	47
СНЯТИЕ ГОЛОВКИ ЦИЛИНДРОВ	48
УСТАНОВКА ГОЛОВКИ БЛОКА	49
САЛЬНИКИ РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫХ ВАЛОВ	50
РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЕ ВАЛЫ	51
КЛАПАННАЯ КРЫШКА	51
БЛОК ЦИЛИНДРОВ ДВИГАТЕЛЯ	52
КОЛЕНЧАТЫЙ ВАЛ	52
ПЕРЕДНИЙ САЛЬНИК КОЛЕНЧАТОГО ВАЛА	55
ЗАДНИЙ САЛЬНИК КОЛЕНЧАТОГО ВАЛА	55
МАХОВИК	56
ШАТУНЫ И ПОРШНИ	56
СТЯЖНОЙ ХОМУТ	57
СИСТЕМА СМАЗКИ ДВИГАТЕЛЯ	58
ПРОВЕРКА ДАВЛЕНИЯ МАСЛА ДВИГАТЕЛЯ	59
МАСЛЯНЫЙ НАСОС	60
ВПУСКНОЙ КОЛЛЕКТОР	62
ВЫПУСКНОЙ КОЛЛЕКТОР	63
КРЫШКИ РЕМНЯ ПРИВОДА ГРМ	64
РЕМЕНЬ ПРИВОДА ГРМ И ЗВЕЗДОЧКИ	65
РОЛИК НАТЯЖНОГО УСТРОЙСТВА РЕМНЯ ПРИВОДА ГРМ	67
УЗЕЛ БАЛАНСИРНЫХ ВАЛОВ И ДЕРЖАТЕЛЯ	68
<hr/>	
<u>ДВИГАТЕЛЬ 2,7 Л</u>	
ОПИСАНИЕ	72
ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	72
МОМЕНТЫ ЗАТЯЖКИ РЕЗЬБОВЫХ СОЕДИНЕНИЙ (НМ)	74
ФИЛЬТРУЮЩИЙ ЭЛЕМЕНТ ВОЗДУШНОГО ФИЛЬТРА	74
ГОЛОВКИ БЛОКА ЦИЛИНДРОВ	75
РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫЙ (ЫЕ) ВАЛ (Ы)	79
ПЕРЕДНЯЯ КРЫШКА ГОЛОВКИ БЛОКА ЦИЛИНДРОВ	80
ЗАДНЯЯ КРЫШКА ГОЛОВКИ БЛОКА ЦИЛИНДРОВ	81
ПРУЖИНЫ КЛАПАНА	83
МАСЛОСЪЕМНЫЕ КОЛПАЧКИ КЛАПАНОВ	85
ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ РЕГУЛЯТОРЫ ЗАЗОРА	85
КОРОМЫСЛА	85
БЛОК ЦИЛИНДРОВ ДВИГАТЕЛЯ	86
ПОДШИПНИКИ ШАТУНА	86
БОЛТЫ ШАТУНОВ	87
БОКОВОЙ ЗАЗОР ШАТУНА	87
КОЛЕНЧАТЫЙ ВАЛ	87
КОРЕННЫЕ ПОДШИПНИКИ КОЛЕНЧАТОГО ВАЛА	89
ПЕРЕДНИЙ САЛЬНИК КОЛЕНЧАТОГО ВАЛА	90
ЗАДНИЙ САЛЬНИК КОЛЕНЧАТОГО ВАЛА	90
ПОРШЕНЬ И ШАТУН	91
ПОРШНЕВЫЕ КОЛЬЦА	92
МАХОВИК	93
КРЕПЛЕНИЕ ДВИГАТЕЛЯ	93
СИСТЕМА СМАЗКИ ДВИГАТЕЛЯ	93
ПРОВЕРКА ДАВЛЕНИЯ МАСЛА	94
ЗАМЕНА МАСЛА	94
ПОДДОН КАРТЕРА	94
РАЗГРУЗОЧНЫЙ КЛАПАН ДАВЛЕНИЯ МАСЛА	95
ДАТЧИК ДАВЛЕНИЯ МАСЛА	96
МАСЛЯНЫЙ НАСОС	96
ВПУСКНОЙ КОЛЛЕКТОР	98
ВЫПУСКНОЙ КОЛЛЕКТОР	99
СИСТЕМА ПРИВОДА ГАЗОРАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНОГО МЕХАНИЗМА	100
ПРОВЕРКА СИНХРОНИЗАЦИИ ДВИГАТЕЛЯ	100
КРЫШКА ЦЕПИ ПРИВОДА ГРМ	101
ЦЕПЬ ПРИВОДА ГРМ И ЗВЕЗДОЧКИ	102

CHRYSLER SEBRING

ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА

СИСТЕМА ПОДАЧИ ТОПЛИВА.....	106
СПЕЦИФИКАЦИЯ	106
КЛАПАН РАСХОДА ТОПЛИВА.....	107
ДАТЧИК УРОВНЯ ТОПЛИВА	107
РЕГУЛЯТОР ДАВЛЕНИЯ ТОПЛИВНОЙ СИСТЕМЫ.....	108
ТОПЛИВНЫЙ НАСОС.....	108
БЛОК ТОПЛИВНОГО НАСОСА.....	109
ТОПЛИВНАЯ РАМПА.....	110
ТОПЛИВНЫЙ БАК	111
УСТРОЙСТВО БЫСТРОГО СОЕДИНЕНИЯ	112

СИСТЕМА ВПРЫСКА ТОПЛИВА

ПРИНЦИП РАБОТЫ.....	115
СПЕЦИФИКАЦИЯ	115
ПЕДАЛЬ УПРАВЛЕНИЯ ДРОССЕЛЬНОЙ ЗАСЛОНКОЙ.....	115
ДАТЧИК ПОЛОЖЕНИЯ КОЛЕНЧАТОГО ВАЛА	116
ДАТЧИК СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ	116
ТОПЛИВНАЯ ФОРСУНКА.....	116
РЕЛЕ ТОПЛИВНОГО НАСОСА.....	118
КЛАПАН РЕГУЛИРОВАНИЯ ПОДАЧИ ВОЗДУХА НА ХОЛОСТОМ ХОДУ	118
ДАТЧИК ТЕМПЕРАТУРЫ ВОЗДУХА НА ВПУСКЕ.....	118
ДАТЧИК АБСОЛЮТНОГО ДАВЛЕНИЯ ВО ВПУСКНОМ КОЛЛЕКТОРЕ	119
КИСЛОРОДНЫЙ ДАТЧИК	119
КОРПУС ДРОССЕЛЬНОЙ ЗАСЛОНКИ.....	120
ТРОС УПРАВЛЕНИЯ ДРОССЕЛЬНОЙ ЗАСЛОНКОЙ	122
ДАТЧИК ПОЛОЖЕНИЯ ДРОССЕЛЬНОЙ ЗАСЛОНКИ.....	123

СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ

ПРОВЕРКА УТЕЧЕК В СИСТЕМЕ ОХЛАЖДЕНИЯ	125
ПРОВЕРКА ВЕНТИЛЯЦИИ СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ.....	125
ПРОВЕРКА ДЕАЭРАЦИИ СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ.....	125
ПРОВЕРКА УРОВНЯ ОХЛАЖДАЮЩЕЙ ЖИДКОСТИ.....	126
ДОБАВЛЕНИЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ОХЛАЖДАЮЩЕЙ ЖИДКОСТИ.....	126
СЛИВ ОХЛАЖДАЮЩЕЙ ЖИДКОСТИ.....	127
ЧИСТКА СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ.....	127
ЗАПОЛНЕНИЕ СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ	128
СПЕЦИФИКАЦИЯ	129

СЦЕПЛЕНИЕ

СПЕЦИФИКАЦИЯ	130
ПЕДАЛЬ СЦЕПЛЕНИЯ.....	130
ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ ЗАЩЕЛКИ ПЕДАЛИ СЦЕПЛЕНИЯ.....	130
ПОДШИПНИК И РЫЧАГ ВЫКЛЮЧЕНИЯ СЦЕПЛЕНИЯ.....	131
ТРОС ВЫКЛЮЧЕНИЯ СЦЕПЛЕНИЯ (МОДЕЛИ Т350 С ОБЪЕМОМ ДВИГАТЕЛЯ 2,0 Л)	131
МОДУЛЬНОЕ СЦЕПЛЕНИЕ	132

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

МЕХАНИЧЕСКАЯ КОРОБКА ПЕРЕДАЧ Т350	133
ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ ФОНАРЕЙ ЗАДНЕГО ХОДА.....	143
ДИФФЕРЕНЦИАЛ	144
СТАКАНЫ ПОДШИПНИКОВ ДИФФЕРЕНЦИАЛА.....	147
МАСЛО.....	147
ТРОС МЕХАНИЗМА ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕДАЧ.....	147
МЕХАНИЗМ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕДАЧ.....	149
ПОДШИПНИК И ВТУЛКА ПЕРВИЧНОГО ВАЛА	149
ПЕРВИЧНЫЙ ВАЛ.....	150
ПОДШИПНИК ВТОРИЧНОГО ВАЛА И ДОРОЖКА КАЧЕНИЯ.....	153
ВТОРИЧНЫЙ ВАЛ.....	154
ПОДАЮЩИЙ ЖЕЛОБ ДЛЯ МАСЛА ЗАДНЕГО ПОДШИПНИКА	154
УРАВНИТЕЛЬНЫЙ ВАЛ МЕХАНИЗМА ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕДАЧ	154
ПОДШИПНИК НАПРАВЛЯЮЩЕЙ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЯ ПЕРЕДАЧ.....	154
ВАЛ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЯ ПЕРЕДАЧ	155
ПОДШИПНИК ВАЛА ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЯ ПЕРЕДАЧ.....	155

ПРОКЛАДКИ ВАЛА ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЯ ПЕРЕДАЧ	155
СИНХРОНИЗАТОР	155
ДАТЧИК СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ	156
АВТОМАТИЧЕСКАЯ КОРОБКА ПЕРЕДАЧ 40ТЕ (41ТЕ).....	157
ОПИСАНИЕ	157
ИДЕНТИФИКАЦИЯ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ	158
ДИАГНОСТИКА И ПРОВЕРКИ ТРАНСМИССИЙ 4ХТЕ	159
СНЯТИЕ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ.....	165
РАЗБОРКА.....	166
СБОРКА.....	178
УСТАНОВКА.....	189
ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	190
ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ ФУНКЦИИ «AUTOSTICK»	191
ДИФФЕРЕНЦИАЛ	192
МАСЛО.....	197
ТРОС МЕХАНИЗМА ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕДАЧ.....	197
РЕГУЛИРОВКА РЫЧАЖНОГО МЕХАНИЗМА ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕДАЧ	199
МУФТА ПЕРВИЧНОГО ВАЛА В СБОРЕ	200
МАСЛЯНЫЙ НАСОС.....	208
ПЛАНЕТАРНАЯ ПЕРЕДАЧА	210
БЛОКИРОВОЧНЫЙ ТРОС ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ ПЕРЕДАЧ	210
ШТЕКЕРЫ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ	213
ЭЛЕКТРОМАГНИТНЫЕ КЛАПАНЫ В СБОРЕ С ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЯМИ ДАВЛЕНИЯ	213
ДАТЧИК СКОРОСТИ ВРАЩЕНИЯ ПЕРВИЧНОГО ВАЛА	213
ДАТЧИК СКОРОСТИ ВРАЩЕНИЯ ВТОРИЧНОГО ВАЛА	213
ГИДРОТРАНСФОРМАТОР	214
РЕЛЕ УПРАВЛЕНИЯ КОРОБКОЙ ПЕРЕДАЧ	214
ДАТЧИК ДИАПАЗОНА КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ	214
КАРТЕР КЛАПАНОВ.....	215
<hr/>	
ПОЛУОСИ	
ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ	220
РАБОТА	220
ДИАГНОСТИКА ПОЛУОСИ	220
СНЯТИЕ ПОЛУОСЕЙ	221
УСТАНОВКА	223
МОМЕНТЫ ЗАТЯЖКИ РЕЗЬБОВЫХ СОЕДИНЕНИЙ (Нм)	225
СПЕЦИАЛЬНЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ ПРИМЕНЯЕМЫЕ ДЛЯ РАБОТЫ С ПОЛУОСЯМИ	225
ЧЕХОЛ ВНУТРЕННЕГО ШАРНИРА (ШРУСА)	226
ОБЖИМНОЙ ХОМУТ ЧЕХЛА	229
ХОМУТ ЧЕХЛА С ЗАМКОВ	229
ЧЕХОЛ НАРУЖНОГО ШРУСА	229
<hr/>	
ПЕРЕДНЯЯ ПОДВЕСКА	
МОМЕНТЫ ЗАТЯЖКИ РЕЗЬБОВЫХ СОЕДИНЕНИЙ (Нм)	233
СТУПИЦА / ПОДШИПНИК	234
ПОВОРОТНЫЙ КУЛАК.....	235
НИЖНЯЯ ШАРОВАЯ ОПОРА	238
НИЖНИЙ РЫЧАГ НЕЗАВИСИМОЙ ПОДВЕСКИ.....	239
УЗЕЛ АМОТИЗАТОРА.....	244
СТАБИЛИЗАТОР ПОПЕРЕЧНОЙ УСТОЙЧИВОСТИ	250
ВЕРХНЯЯ ШАРОВАЯ ОПОРА.....	251
ВЕРХНИЙ РЫЧАГ НЕЗАВИСИМОЙ ПОДВЕСКИ.....	251
<hr/>	
ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА	
ЭКСПЛУАТАЦИЯ	253
МОМЕНТЫ ЗАТЯЖКИ РЕЗЬБОВЫХ СОЕДИНЕНИЙ (Нм)	253
СТУПИЦА/ПОДШИПНИК	253
ДИАГНОСТИКА СТУПИЦЫ И ПОДШИПНИКА.....	254
ПОВОРОТНЫЙ КУЛАК.....	254
РЕАКТИВНЫЕ ТЯГИ.....	257
УЗЕЛ АМОТИЗАТОРА.....	259
СТАБИЛИЗАТОР ПОПЕРЕЧНОЙ УСТОЙЧИВОСТИ	262
ПРОДОЛЬНЫЙ РЫЧАГ ПОДВЕСКИ	264

CHRYSLER SEBRING

ВЕРХНЯЯ ШАРОВАЯ ОПОРА.....	266
ВЕРХНИЙ РЫЧАГ НЕЗАВИСИМОЙ ПОДВЕСКИ.....	266

РЕГУЛИРОВКА УГЛОВ УСТАНОВКИ КОЛЕС

РАЗВАЛ.....	271
ПЕРЕКРЕСТНЫЙ РАЗВАЛ.....	271
ПЕРЕКРЕСТНЫЙ УГОЛ ПРОДОЛЬНОГО НАКЛОНА ШКВОРНЯ.....	272
СХОЖДЕНИЕ.....	272
ОТРИЦАТЕЛЬНОЕ СХОЖДЕНИЕ НА ПОВОРОТАХ.....	272
ДИНАМИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ СХОЖДЕНИЯ.....	273
УГОЛ ПОПЕРЕЧНОГО НАКЛОНА ОСИ РАЗВОРОТА (S.A.I.).....	273
УГОЛ ТАНГАЖА (I. A.).....	273
УГОЛ РАЗВОРОТА ЗАДНЕГО МОСТА.....	274
ДИАГНОСТИКА ПОДВЕСКИ И РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ.....	274
ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ОСМОТР УГЛОВ УСТАНОВКИ КОЛЕС.....	275
ИЗМЕРЕНИЕ ВЫСОТЫ БОРДЮРНОГО КАМНЯ.....	275
РЕГУЛИРОВКА УГЛОВ УСТАНОВКИ КОЛЕС.....	275
ЗАДНИЙ РАЗВАЛ И СХОЖДЕНИЕ.....	276
ПЕРЕДНИЙ РАЗВАЛ И УГОЛ ПРОДОЛЬНОГО НАКЛОНА ШКВОРНЯ.....	277
ПРОЦЕДУРА РЕГУЛИРОВКИ РАЗВАЛА.....	277
ПЕРЕДНЕЕ СХОЖДЕНИЕ.....	278
РЕГУЛИРОВКА УГЛОВ УСТАНОВКИ КОЛЕС.....	278
ВСЕ КРОМЕ DODGE SDD.....	278
DODGE SDD.....	279

РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

КОЛОНКА РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ И РУЛЕВОЕ КОЛЕСО.....	280
ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ВАЛ КОЛОНКИ РУЛЕВОГО УПРАВЛЕНИЯ.....	286
РУЛЕВОЙ МЕХАНИЗМ.....	287
ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ ДАВЛЕНИЯ В СИСТЕМЕ ГИДРОУСИЛИТЕЛЯ РУЛЕВОГО МЕХАНИЗМА.....	292
НАРУЖНАЯ РУЛЕВАЯ ТЯГА.....	293
НАСОС.....	294
НАГНЕТАТЕЛЬНЫЙ ШЛАНГ.....	296
ОБРАТНЫЙ ШЛАНГ С ПАТРУБКОМ.....	297
ОБРАТНЫЙ ШЛАНГ, ИДУЩИЙ К БАЧКУ.....	298
ШЛАНГ ПОДАЧИ РАБОЧЕЙ ЖИДКОСТИ.....	298
ШКИВ.....	299

ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА

БАЗОВАЯ ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА.....	301
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ.....	301
УДАЛЕНИЕ ВОЗДУХА ИЗ СИСТЕМЫ.....	301
СПЕЦИФИКАЦИЯ.....	301
ДАТЧИК УРОВНЯ ТОРМОЗНОЙ ЖИДКОСТИ.....	302
КЛАПАН АСПИРАТОРА.....	302
ТОРМОЗНЫЕ МАГИСТРАЛИ.....	302
ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ ПЕРЕДНЕГО ДИСКОВОГО ТОРМОЗА.....	302
ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ ЗАДНЕГО ДИСКОВОГО ТОРМОЗА.....	304
ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ ЗАДНЕГО БАРАБАННОГО ТОРМОЗА.....	306
РЕГУЛИРОВКА КОЛОДКИ БАРАБАННОГО ТОРМОЗА.....	308
СУППОРТ ПЕРЕДНЕГО ДИСКОВОГО ТОРМОЗА.....	308
СУППОРТ ЗАДНЕГО ДИСКОВОГО ТОРМОЗА.....	310
БАРАБАН.....	311
ТОРМОЗНАЯ ЖИДКОСТЬ.....	312
СОЕДИНИТЕЛЬНЫЙ БЛОК.....	312
ГЛАВНЫЙ ТОРМОЗНОЙ ЦИЛИНДР.....	313
ВАКУУМНЫЙ УСИЛИТЕЛЬ ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЫ.....	314
ОГРАНИЧИТЕЛЬ ДАВЛЕНИЯ.....	315
ТОРМОЗНОЙ ДИСК.....	315
ОПОРНАЯ ПЛИТА.....	316
РАБОЧИЙ ТОРМОЗНОЙ ЦИЛИНДР.....	317
СТОЯНОЧНЫЙ ТОРМОЗ.....	317
АНТИБЛОКИРОВОЧНАЯ ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА (АБС).....	322
ОПИСАНИЕ.....	322

ПРОКАЧКА СИСТЕМЫ АБС.....	323
СПЕЦИФИКАЦИЯ.....	324
ДАТЧИК СКОРОСТИ ПЕРЕДНЕГО КОЛЕСА.....	324
ДАТЧИК СКОРОСТИ ЗАДНЕГО КОЛЕСА.....	325
ДАТЧИК ОБОРОТОВ.....	327
ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ ПРОТИВОБУКСОВОЧНОЙ СИСТЕМЫ.....	327
ВСТРОЕННЫЙ БЛОК УПРАВЛЕНИЯ (ICU).....	328
КУЗОВ	
МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ.....	331
СМАЗКА.....	331
МОМЕНТЫ ЗАТЯЖКИ СОЕДИНЕНИЙ (Нм).....	331
БАГАЖНИК.....	332
КРЫШКА БАГАЖНИКА.....	332
ГАЗОВАЯ ОПОРА И ПЕТЛЯ.....	332
ЗАЩЕЛКА КРЫШКИ БАГАЖНИКА.....	332
БОЕК ЗАЩЕЛКИ КРЫШКИ БАГАЖНИКА.....	333
ЦИЛИНДР ЗАМКА КРЫШКИ БАГАЖНИКА.....	333
КАБЕЛЬ АВАРИЙНОГО РАСЦЕПЛЕНИЯ.....	333
ДВЕРИ.....	334
ЛЕНТА, ОГРАНИЧИВАЮЩАЯ ВЕЛИЧИНУ ОТКРЫТИЯ ДВЕРИ.....	334
ДВЕРЬ.....	334
ДВЕРНОЕ СТЕКЛО.....	335
СТАБИЛИЗАТОР ВНУТРЕННЕГО РЕМНЯ ДВЕРНОГО СТЕКЛА.....	336
НАРУЖНАЯ РУЧКА.....	336
ПЕТЛЯ.....	337
ЗАЩЕЛКА.....	337
БОЕК ЗАЩЕЛКИ.....	338
УГЛОВОЙ РЫЧАГ КНОПКИ ЗАМКА.....	338
ЦИЛИНДР ЗАМКА.....	339
ЗАДНИЙ ВЕРТИКАЛЬНЫЙ НАПРАВЛЯЮЩИЙ БРУС.....	339
РЕГУЛЯТОР СТЕКЛА.....	340
ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ НАКЛАДКА.....	340
УЗЕЛ ПАЛЬЦА ДВЕРИ.....	341
НАКЛАДКА ЗАЩИТЫ ОТ ВЛАГИ.....	341
ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ НАКЛАДКА ЗАДНЕЙ ДВЕРИ.....	342
НАРУЖНАЯ ЧАСТЬ.....	342
БРЫЗГОВИК РЕМНЯ ВСПОМОГАТЕЛЬНОГО ПРИВОДА.....	342
БРЫЗГОВИК АККУМУЛЯТОРНОЙ БАТАРЕИ.....	343
БРЫЗГОВИК ПЕРЕДНЕГО КОЛЕСА.....	343
БРЫЗГОВИК ЗАДНЕГО КОЛЕСА.....	343
БОКОВОЙ МОЛДИНГ КУЗОВА.....	344
КРЫШКА КАПОТА.....	344
ПЕРЕДНЕЕ КРЫЛО.....	344
КРЫШКА ЗАЛИВНОЙ ГОРЛОВИНЫ.....	345
РЕШЕТКА РАДИАТОРА.....	345
ОПОРНАЯ БАЛКА РАДИАТОРА.....	346
БОКОВОЕ ЗЕРКАЛО ЗАДНЕГО ВИДА.....	346
СПОЙЛЕР.....	347
КАПОТ.....	348
ПЕТЛЯ.....	348
КАПОТ.....	348
ЗАЩЕЛКА.....	349
КАБЕЛЬ РАСЦЕПЛЕНИЯ ЗАЩЕЛКИ.....	349
ШТОК-ОПОРА.....	350
ПРИБОРНАЯ ПАНЕЛЬ.....	350
ОБОДОК ОБШИВКИ CD-ПЛЕЕРА.....	350
ЗАЩЕЛКА ВЕЩЕВОГО ЯЩИКА.....	350
УЗЕЛ ПРИБОРНОЙ ПАНЕЛИ.....	350
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОБОДОК ПРИБОРНОЙ ПАНЕЛИ.....	352
ОБОДОК БЛОКА ПРИБОРНОЙ ПАНЕЛИ.....	353
ТОРЦЕВАЯ КРЫШКА ПРИБОРНОЙ ПАНЕЛИ.....	353
ПРИБОРНАЯ ПАНЕЛЬ ВНУТРЕННИЙ ОБОДОК.....	353

CHRYSLER SEBRING

НАРУЖНЫЙ ОБОДОК ПРИБОРНОЙ ПАНЕЛИ.....	354
ВЕРХНЯЯ КРЫШКА ПРИБОРНОЙ ПАНЕЛИ.....	354
ЛЕВАЯ НИЖНЯЯ ОБШИВКА ПРИБОРНОЙ ПАНЕЛИ.....	354
ЛЕВАЯ НИЖНЯЯ ПАНЕЛЬ УСТРОЙСТВА, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕГО БЕСШУМНОСТЬ РАБОТЫ ПРИБОРОВ	355
ПРАВАЯ НИЖНЯЯ ПАНЕЛЬ УСТРОЙСТВА, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕГО БЕСШУМНОСТЬ РАБОТЫ ПРИБОРОВ	355
ОБОДОК ПРАВОЙ ОБШИВКИ ПРИБОРНОЙ ПАНЕЛИ.....	355
ПРАВАЯ НИЖНЯЯ ОБШИВКА ПРИБОРНОЙ ПАНЕЛИ	356
ЗАЩИТНОЕ УСТРОЙСТВО ОТ УДАРНЫХ ВОЗДЕЙСТВИЙ.....	357
КОНТРОЛЬНЫЙ ЩИТОК	357
ВЕРХНЯЯ НАКЛАДКА ПРИБОРНОЙ ПАНЕЛИ	358
САЛОН.....	359
ОБШИВКА ПЕРЕДНЕЙ СТОЙКИ КУЗОВА	359
НИЖНЯЯ ОБШИВКА ЦЕНТРАЛЬНОЙ СТОЙКИ КУЗОВА	360
ЦЕНТРАЛЬНАЯ ПАНЕЛЬ ОБШИВКИ ВЕРХНЕГО БРУСА	360
ПАНЕЛЬ ОБШИВКИ ОБТЕКАТЕЛЯ.....	360
ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ.....	360
ПЕРЕДНИЙ ПУЛЬТ ПРИБОРНОЙ ПАНЕЛИ.....	361
НИЖНЯЯ ОБШИВКА ЗАДНЕЙ БОКОВОЙ ЧАСТИ КУЗОВА	362
ПАНЕЛЬ ОБШИВКИ ЗАДНЕЙ БОКОВОЙ ЧАСТИ КУЗОВА.....	362
ПАНЕЛЬ ОБШИВКИ ЗАДНЕЙ ПОЛКИ	362
ЗЕРКАЛО ЗАДНЕГО ВИДА.....	363
ПРОТИВОСОЛНЕЧНЫЙ КОЗЫРЕК	363
ВЕРХНЯЯ ОБШИВКА ЦЕНТРАЛЬНОЙ СТОЙКИ КУЗОВА.....	364
МОЛДИНГ ВЕРХА КУЗОВА.....	364
ВЕРХНЯЯ ОБШИВКА ЗАДНЕЙ БОКОВОЙ ЧАСТИ КУЗОВА	364
АМОРТИЗАТОР ВЕРХНЕГО БРУСА ВЕТРОВОГО СТЕКЛА.....	364
НЕПОДВИЖНЫЕ СТЕКЛА	365
ВЕТРОВОЕ СТЕКЛО	365
ЗАДНЕЕ СТЕКЛО.....	368
<hr/>	
БАМПЕРЫ И КАРКАС	
БАМПЕРЫ.....	369
ОБЛИЦОВКА ПЕРЕДНЯЯ	369
ОБЛИЦОВКА ЗАДНЯЯ	370
УСИЛЕНИЕ ЗАДНЕГО БАМПЕРА	371
КАРКАС.....	371
ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ КАРКАСА.....	371
ПОПЕРЕЧНАЯ БАЛКА ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ.....	373
ПОПЕРЕЧНАЯ БАЛКА ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКИ.....	374
ПЕРЕДНЕЕ ПРИЦЕПНОЕ УСТРОЙСТВО	377
<hr/>	
ВЫХЛОПНАЯ СИСТЕМА	
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ	378
СИСТЕМА ОТВОДА ОТРАБОТАВШИХ ГАЗОВ	378
СПЕЦИФИКАЦИЯ	380
КАТАЛИТИЧЕСКИЙ ПРЕОБРАЗОВАТЕЛЬ (ДВИГАТЕЛИ 2,0/2,4 Л).....	380
ПЕРЕДНИЙ КАТАЛИТИЧЕСКИЙ ПРЕОБРАЗОВАТЕЛЬ (ДВИГАТЕЛЬ 2,7 Л).....	381
ЗАДНИЙ КАТАЛИТИЧЕСКИЙ ПРЕОБРАЗОВАТЕЛЬ (ДВИГАТЕЛЬ 2,7 Л)	382
ПЕРЕПУСКНАЯ ТРУБА (ДВИГАТЕЛЬ 2,7 Л).....	383
ВЫХЛОПНАЯ ТРУБА: ПРОМЕЖУТОК ОТ ПЕРЕПУСКНОЙ ТРУБЫ ДО ТРУБЫ РЕЗОНАТОРА (ДВИГАТЕЛЬ 2,7 Л)	384
ТЕПЛОЗАЩИТНЫЕ ЭКРАНЫ	384
ГЛУШИТЕЛЬ С ТРУБОЙ В СБОРЕ	385
РЕЗОНАТОР С ТРУБОЙ В СБОРЕ	385
<hr/>	
ШИНЫ И ДИСКИ	
ШИНЫ.....	386
ОПИСАНИЕ	386
ИДЕНТИФИКАЦИЯ ШИН	386
ШИНЫ С РАДИАЛЬНЫМ КОРДОМ.....	386
ВРЕМЕННЫЕ (ЗАПАСНЫЕ) ШИНЫ	386
ПЕРЕСТАНОВКА КОЛЕС	387
ИЗНОС ШИН	387
ДАВЛЕНИЯ В ШИНАХ	388

ДИСКИ.....	389
ОПИСАНИЕ	389
ОСМОТР	390
УХОД ЗА АЛЮМИНИЕВЫМИ ДИСКАМИ.....	390
СПЕЦИФИКАЦИЯ	390
ШПИЛЬКИ КРЕПЛЕНИЯ ПЕРЕДНЕГО КОЛЕСА.....	390
ШПИЛЬКИ КРЕПЛЕНИЯ ЗАДНЕГО КОЛЕСА	391

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ	
АККУМУЛЯТОРНАЯ БАТАРЕЯ	392
ПЛАВКИЕ ПРЕДОХРАНИТЕЛИ.....	392
КЛЕММОВАЯ ПАНЕЛЬ.....	393
РЕЛЕ ФАР.....	394
РЕЛЕ ЗВУКОВОГО СИГНАЛА.....	394
РЕЛЕ ОБОГРЕВАТЕЛЯ ЗАДНЕГО СТЕКЛА.....	394
РАСПОЛОЖЕНИЕ РАЗЪЕМОВ/ЗАЕМЛЕНИЙ/СОЕДИНИТЕЛЕЙ	397