

Honda Stream с 2000 г.

Руководство по ремонту и эксплуатации

ГЛАВА 1. РУКОВОДСТВО ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

1. Общие сведения об автомобиле 1•1
2. Органы управления, приборная панель, оборудование салона 1•10
3. Обкатка автомобиля 1•25
4. Оборудование для перевозки багажа и других грузов 1•26
5. Устранение неисправностей в пути 1•26

ГЛАВА 2. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ АВТОМОБИЛЯ

1. Регламент технического обслуживания автомобиля 2•37
2. Отметки о выполнении технического обслуживания автомобиля 2•39
3. Операции обслуживания, выполняемые владельцем автомобиля 2•40
4. Рабочие жидкости автомобиля 2•41
5. Обслуживание элементов и систем автомобиля 2•46
6. Колеса и шины 2•51
7. Приборы освещения и сигнализации 2•53
8. Хранение автомобиля 2•57

ГЛАВА 3. МЕХАНИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ ДВИГАТЕЛЯ

1. Общие сведения 3•59
2. Силовой агрегат в сборе 3•62
3. Головка блока цилиндров в сборе 3•74
4. Газораспределительный механизм 3•85
5. Блок цилиндров в сборе 3•93
6. Кривошипно-шатунный механизм 3•96

ГЛАВА 4. СИСТЕМА ПИТАНИЯ

1. Общие сведения 4•103
2. Система топливopодaчи и замена ее элементов 4•103
3. Замена датчиков топливной системы 4•104
4. Система улавливания паров топлива (EVAP) 4•105

ГЛАВА 5. СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ

1. Общие сведения 5•107
2. Проверка крышки радиатора 5•109
3. Проверка радиатора 5•109
4. Проверка электродвигателя вентилятора 5•109
5. Проверка термостата 5•109
6. Проверка водяного насоса 5•110
7. Замена водяного насоса 5•110
8. Проверка уровня охлаждающей жидкости 5•110
9. Замена охлаждающей жидкости 5•110
10. Замена термостата 5•110
11. Замена радиатора с электровентилятором 5•111
12. Органы управления электровентилятором 5•112
13. Причины и признаки неисправностей 5•112
14. Проверка выключателя электровентилятора 5•112
15. Замена выключателя электровентилятора 5•113

ГЛАВА 6. СИСТЕМА СМАЗКИ

1. Общие сведения 6•115
2. Проверка датчика давления масла 6•117
3. Проверка давления масла 6•117
4. Замена масла 6•117
5. Замена масляного фильтра 6•117
6. Замена подводящего патрубка масляного фильтра 6•119
7. Масляный насос 6•119
8. Установка воздухоотделителя 6•120
9. Замена датчика давления масла 6•120

ГЛАВА 7. СИСТЕМЫ ВПУСКА И ВЫПУСКА

1. Система впуска 7•121
2. Система выпуска 7•122
3. Выхлопная труба и глушитель 7•123

ГЛАВА 8. ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ ДВИГАТЕЛЯ

1. Общие сведения 8•125
2. Система зарядки 8•127
3. Система зажигания 8•135
4. Система пуска 8•137

ГЛАВА 9. СЦЕПЛЕНИЕ

1. Общие сведения 9•143
2. Регулировка педали сцепления 9•146
3. Снятие главного цилиндра сцепления 9•146
4. Установка главного цилиндра сцепления 9•146
5. Разборка и сборка главного цилиндра сцепления 9•147
6. Замена рабочего цилиндра сцепления 9•148
7. Разборка и сборка рабочего цилиндра сцепления 9•149
8. Замена сцепления 9•149

ГЛАВА 10. КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

1. Общие сведения 10•153
2. Автоматическая коробка передач в сборе 10•156
3. Селектор переключения режимов работы (АКП) 10•166
4. Дифференциал (АКП) 10•168
5. Механическая коробка передач в сборе 10•170
6. Механизм переключения (МКП) 10•183
7. Дифференциал (МКП) 10•185
8. Синхронизаторы 10•187

ГЛАВА 11. ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

1. Общие сведения 11•189
2. Передняя подвеска 11•190
3. Задняя подвеска 11•195
4. Колеса и шины 11•197
5. Регулировка углов установки управляемых колес 11•197

ГЛАВА 12. РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

1. Общие сведения 12•199
2. Проверка люфта рулевого колеса 12•200
3. Проверка усилия на рулевом колесе 12•200
4. Снятие и установка рулевого колеса 12•201
5. Снятие и установка рулевой колонки 12•202
6. Проверка рулевого механизма 12•202
7. Замена замка зажигания 12•203
8. Проверка рычага регулировки угла наклона рулевой колонки 12•203
9. Направляющая рейка рулевого механизма 12•203
10. Механизм рулевого управления 12•204

ГЛАВА 13. ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА

1. Общие сведения 13•213
2. Проверка тормозной системы 13•215
3. Прокачка тормозной системы 13•216
4. Регулировка педали тормоза 13•216
5. Главный цилиндр тормозной системы 13•217
6. Вакуумный усилитель тормозов 13•219
7. Проверка датчика уровня тормозной жидкости 13•222
8. Тормозные шланги и магистрали 13•222

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

СОДЕРЖАНИЕ

9. Передние тормозные механизмы	13•223	8. Вентилятор отопителя/кондиционера	15•258
10. Задние тормозные механизмы	13•226	9. Блок системы отопления	
11. Стояночная тормозная система	13•230	и кондиционирования	15•259
12. Антиблокировочная система тормозов	13•234	10. Замена фильтра салона	15•260
ГЛАВА 14. КУЗОВ			
1. Двери	14•237	ГЛАВА 16. СИСТЕМА ПАССИВНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ	
2. Внешние элементы кузова	14•243	1. Меры предосторожности	16•261
3. Внутренние элементы кузова	14•248	2. Модуль подушки безопасности водителя	16•263
4. Ветровое стекло	14•251	3. Модуль подушки безопасности пассажира	16•263
ГЛАВА 15. СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ		4. Модуль боковой подушки безопасности	16•264
И ОТОПИТЕЛЬ		5. Контактное кольцо	16•264
1. Меры предосторожности	15•253	6. Фронтальный датчик удара	16•265
2. Элементы системы кондиционирования	15•254	7. Боковой датчик удара	16•265
3. Система климат-контроля	15•255	8. Модуль системы SRS	16•266
4. Компрессор	15•256	9. Датчик системы контроля положения	
5. Конденсатор	15•257	сиденья	16•266
6.осушитель	15•257	ГЛАВА 17. ЭЛЕКТРОСХЕМЫ	
7. Испаритель	15•258	17•269	
		УКАЗАТЕЛЬ СОКРАЩЕНИЙ	
		У•295	

ВВЕДЕНИЕ

Дебют Honda Stream состоялся в 2000 году в Японии, а менее чем через год модель представили в Европе. По замыслу создателей Stream должен был восполнить пробел, который образовался после снятия с производства Shuttle и Civic в кузове Aerodeck. Компактный семиместный минивэн построен на удлинённой платформе нового Honda Civic.

Honda Stream - новое слово в классе однообъёмников, сказанное на этот раз японским производителем. Ещё не минивэн, уже не легковая машина - Stream балансирует где-то на грани, предлагая покупателям лучшие черты обоих классов. Автомобиль сочетает в себе возможность многоцелевого использования, простоту управления и маневренность.

Автомобили марки Honda всегда отличаются сравнительно небольшой высотой кузова и низкой посадкой водителя и пассажиров, что является не просто данью «спортивности» имиджа, но и действенным способом понижения центра тяжести, а значит, улучшения ходовых качеств. Теперь это помогло вписать в габариты стандартного универсала многоместный салон и обеспечить отличную управляемость.

Сравнительно небольшая высота придает Stream привлекательность и стремительный облик, но не сказывается на комфортности размещения пассажиров: продуманная компоновка деталей под днищем и достаточно низкий пол позволяют пассажирам чувствовать себя свободно и удобно на любом из трех рядов сидений. Салон обладает широкими возможностями по трансформации, третий ряд сидений складывается, освобождая место для крупногабаритного груза. Для задних пассажиров предусмотрены специальные контейнеры и даже дефлекторы системы вентиляции.

Оснащается бензиновыми двигателями объемом 1,7 и 2,0 литра. Цельноалюминиевый двухлитровый агрегат получил новую «интеллектуальную» систему динамического управления фазами газораспределения и высотой подъема клапанов i-VTEC (intelligent-VTEC). Его молниеносная раскрутка, еще на второй передаче разгоняет полторатонный автомобиль до «сотни» менее чем за 9,5 секунд. Кстати, обновлен и второй из предлагаемых для Stream

двигателей: он сохранил прежнюю VTEC-систему, имеет объем 1,7 л и переключался сюда с американского Civic Coupe. Коробки передач - механическая пятиступенчатая и два «автомата» - четырехступенчатый для двигателя 1,7 л (в Россию не поставляется) и пятиступенчатый для двухлитрового, причем с «секвентальным» режимом. Селектор «автомата» расположен на центральной консоли, что очень удобно.

Автоматическая коробка перебирает передачи мягко и почти неслышно, обеспечивая плавную и спокойную езду. При желании в левом положении селектора включается режим ручного управления коробкой.

Дизайн автомобиля привлекает внимание. Веретенообразный кузов с красной лентой фонарей, опоясывающей заднее стекло, смотрится оригинально. Салон поражает своей гармоничностью. Здесь на весьма ограниченном пространстве (длина 4550 мм), конструкторам удалось создать невероятно удобный и комфортный салон, где присутствуют все необходимые мелочи.

В отделке салона японский эстетический минимализм: здесь царят простые линии, темно-серая пластмасса, а в укромных местах множество боксов и полок для мелких вещей. Оживляют общую картину вставки «под титан» и флуоресцентная оранжевая графика шкал ручек климат-контроля. На традиционной высоте качество подгонки и крепежа панелей.

Stream оснащают независимыми подвесками всех колес, дисковыми тормозными механизмами, стабилизаторами поперечной устойчивости спереди и сзади.

Honda Stream оснащена множеством элементов безопасности и комфорта: центральный замок, иммобилайзер, ABS, ремни с натяжителями, четыре подушки безопасности, климатическая установка, электроприводы люка, стекол и зеркал, обогрев зеркал и передних сидений, музыкальная подготовка с четырьмя динамиками, а также противотуманные фары и легкосплавные колесные диски.

В течение 2002 появился спортивный вариант Stream с более сильным двигателем. В Японии выпускается также полноприводный вариант Honda Stream.

В декабре 2003 года в Японии поступил в продажу Honda Stream Absolute - 7-ми местный переднеприводный минивэн с кузовом повышенной жесткости, спортивно настроенной подвеской, двигателем 2.0L DOHC i-VTEC I и автоматической коробкой передач с вариатором (CVT) и 7-ми скоростным типтроником.

В 2004 году модель Stream была изменена. Дизайнеры поработали над внешностью и модернизировали интерьер. В передней части автомобиля были переработаны все кузовные элементы, появилась более агрессивная решетка радиатора с одной поперечной и «прозрачные» фары. В новом бампере с большим воздухозаборником расположены круглые противотуманные фары, ставшие теперь стандартным оборудованием для всех комплектаций. Изменился и задний бампер, а лампы заднего хода и противотуманные фонари переехали на заднюю дверь. После рестайлинга Stream стал шестиместным. В салоне во втором ряду вместо трехместного дивана появились два отдельных кресла, разделенные подлокотником с подстаканниками.

С водительского места открывается отличный обзор, что особенно важно и удобно для передвижения в быстром городском потоке.

С технической точки зрения все осталось без изменений. В передней подвеске - стойки МакФерсон, а в задней - двойные рычаги с реактивной тягой.

В комплектации S на Stream стоят разрядные передние фары. На автомобиле комплектаций SS Package (объем двигателя 2,0 л) и Absolute установлены алюминиевые колесные диски цвета темно-серый металл. В модификациях высокого класса в салоне есть держатели для кружек, совмещенные с откидным столиком, а также подсветка ключа зажигания. У модификации G (двигатель объемом 1,7 л) есть встроенный иммобилайзер.

Honda Stream - автомобиль гармоничный, красивый, динамичный, надёжный и при этом достаточно вместительный и функциональный.

В данном руководстве рассмотрены эксплуатация и ремонт всего модельного ряда Honda Stream, как с левосторонним, так и с правосторонним рулевым управлением, выпускаемых с 2000:

Honda Stream	
1.7 i Годы выпуска: 2001 – по настоящее время Тип кузова: Минивэн Объем двигателя: 1668	Дверей: 5 КП: мех
2.0 i Годы выпуска: 2001 – по настоящее время Тип кузова: Минивэн Объем двигателя: 1998	Дверей: 4 КП: мех., авт.
2.0 i 4WD Годы выпуска: 2001 – по настоящее время Тип кузова: Минивэн Объем двигателя: 1998	Дверей: 4 КП: мех., авт.

В некоторых случаях операции ремонта или обслуживания автомобилей разных моделей если не идентичны, то очень схожи, поэтому описание таких операций приводится на примере только одной модели.

Указания по ремонту и техническому обслуживанию для автомобилей с правым расположением рулевого колеса идентичны соответствующим указаниям для автомобилей с левым расположением рулевого колеса с той лишь разницей, что расположение узлов при этом симметрично. Исключения из этого оговорены особо

в примечаниях к тому или иному разделу.

Необходимым условием надежной работы любого автомобиля и безопасности персонала является строгое соблюдение указаний по ремонту и техническому обслуживанию. Приведенные в Руководстве методики и описания дают общие принципы выполнения работ по ремонту и техническому обслуживанию с применением эффективных приемов и способов.

Применяемые способы и приемы выполнения работ, инструмент, приспособления и используемые запас-

ные части, а также степень мастерства исполнителей весьма разнообразны. Невозможно дать указания или предупреждения по каждому случаю выполнения работ по настоящему Руководству. Поэтому каждый раз при использовании запасных деталей, методик или инструментов и приспособлений, не рекомендованных производителем автомобиля, следует предварительно твердо убедиться, что применяемые запасные части, методики или инструменты не нанесут ущерба безопасности персонала и исправности автомобиля.

Глава 3

МЕХАНИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ ДВИГАТЕЛЯ

1. Общие сведения	59	4. Газораспределительный механизм	85
2. Силовой агрегат в сборе	62	5. Блок цилиндров в сборе	93
3. Головка блока цилиндров в сборе	74	6. Кривошипно-шатунный механизм	96

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

ДВИГАТЕЛЬ D17A2

Наименование	Величина	Условие	Номинальное значение	Предельное значение
Компрессия	Давление (Проверяется при вращении коленчатого вала стартером)	Минимальное значение	930 кПа	-
		Максимальная разность между цилиндрами	200 кПа	-
Головка блока цилиндров	Деформация		-	0,05 мм
	Высота		92,95 – 93,05 мм	-
Распределительный вал	Осевой зазор		0,05 – 0,15 мм	0,5 мм
	Радиальный зазор в опорном подшипнике		0,05 – 0,089 мм	0,15 мм
	Общее биение		0,03 мм	0,04 мм
	Высота выступа кулачка	Впускной, первичный	38,604 мм	
		Впускной, вторичный	38,784 мм	-
		Выпускной	38,784 мм	-
Клапаны	Зазор (холодный)	Впускной	0,18 – 0,22 мм	-
		Выпускной	0,23 – 0,27 мм	-
	Диаметр стержня	Впускной	5,48 – 5,49 мм	5,45 мм
		Выпускной	5,45 – 5,46 мм	5,42 мм
	Зазор между стержнем и направляющей клапана	Впускной	0,020 – 0,050 мм	0,08 мм
		Выпускной	0,050 – 0,080 мм	0,11 мм
Седло клапана	Ширина	Впускной	0,850-1,150 мм	1,60 мм
		Выпускной	1,250-1,550 мм	2,00 мм
	Высота посадки стержня	Впускной	53,17-53,64 мм	53,89 мм
		Выпускной	53,17-53,64 мм	53,89 мм
Пружина клапана	Длина в свободном состоянии	Впускной	56,49 мм	-
		Выпускной	58,70 мм	-
Направляющая стержня клапана	Внутренний диаметр	Впускной	5,51 – 5,53 мм	5,55 мм
		Выпускной	5,51 – 5,53 мм	5,55 мм
	Установочная высота	Впускной	17,85 – 18,35 мм	-
		Выпускной	18,65 – 19,15 мм	-
Коромысла	Зазор между осью и коромыслами	Впускной	0,017 – 0,05 мм	0,08 мм
		Выпускной	0,018 – 0,054 мм	0,08 мм

Глава 4

СИСТЕМА ПИТАНИЯ

1. Общие сведения	103	3. Замена датчиков топливной системы	104
2. Система топливоподачи и замена ее элементов	103	4. Система улавливания паров топлива (EVAP)	105

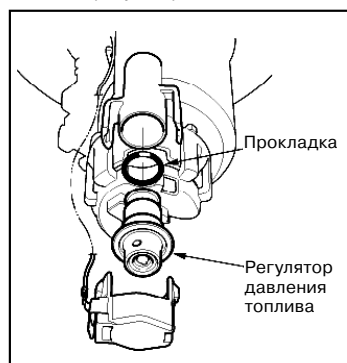
1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Наименование	Величина	Условие	Стандартное
Регулятор давления топлива	Давление при подключенном манометре		320-370 кПа
Топливный бак	Объем		42 л
Холостые обороты двигателя	Обороты холостого хода без нагрузки	Механическая коробка передач	750±50 об/мин
		Автоматическая коробка передач (вариатор)	750±50 об/мин
	Обороты холостого хода под нагрузкой (включен кондиционер, температура выставлена максимально холодно, вентилятор на максимальных оборотах, включен обогрев заднего стекла и включен дальний свет фар головного освещения)	Механическая коробка передач	850±50 об/мин
		Автоматическая коробка передач (вариатор)	850±50 об/мин
		СО на холостых оборотах	0.1 % max.

2. СИСТЕМА ТОПЛИВОПОДАЧИ И ЗАМЕНА ЕЕ ЭЛЕМЕНТОВ

ЗАМЕНА РЕГУЛЯТОРА ДАВЛЕНИЯ ТОПЛИВА

1. Снять топливный насос.
2. Снять регулятор давления топлива.



3. Установить регулятор давления топлива с новой прокладкой в порядке обратном снятию.

ЗАМЕНА ТОПЛИВНОГО ФИЛЬТРА

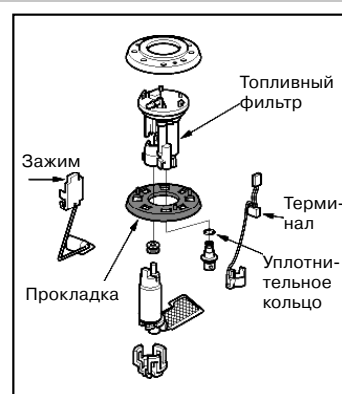
ПРИМЕЧАНИЕ:
Топливный фильтр должен быть заменен в любое время, если давление топлива упало ниже допустимой нормы, после проверки исправности топливного насоса и регулятора давления топлива.

1. Снять топливный насос.
2. Снять топливный фильтр.
3. Установку топливного фильтра производить с новой прокладкой и кольцевым уплотнением в порядке обратном снятию. После установки убедиться в следующем:

При установке убедиться, что зажим находится в правильном положении. (Издательство «Монолит»)

При подключении проводов, убедиться, что терминал установлен должным образом.

При подсоединении избегать перекручивания топливопроводов.



ЗАМЕНА ТОПЛИВНОГО НАСОСА

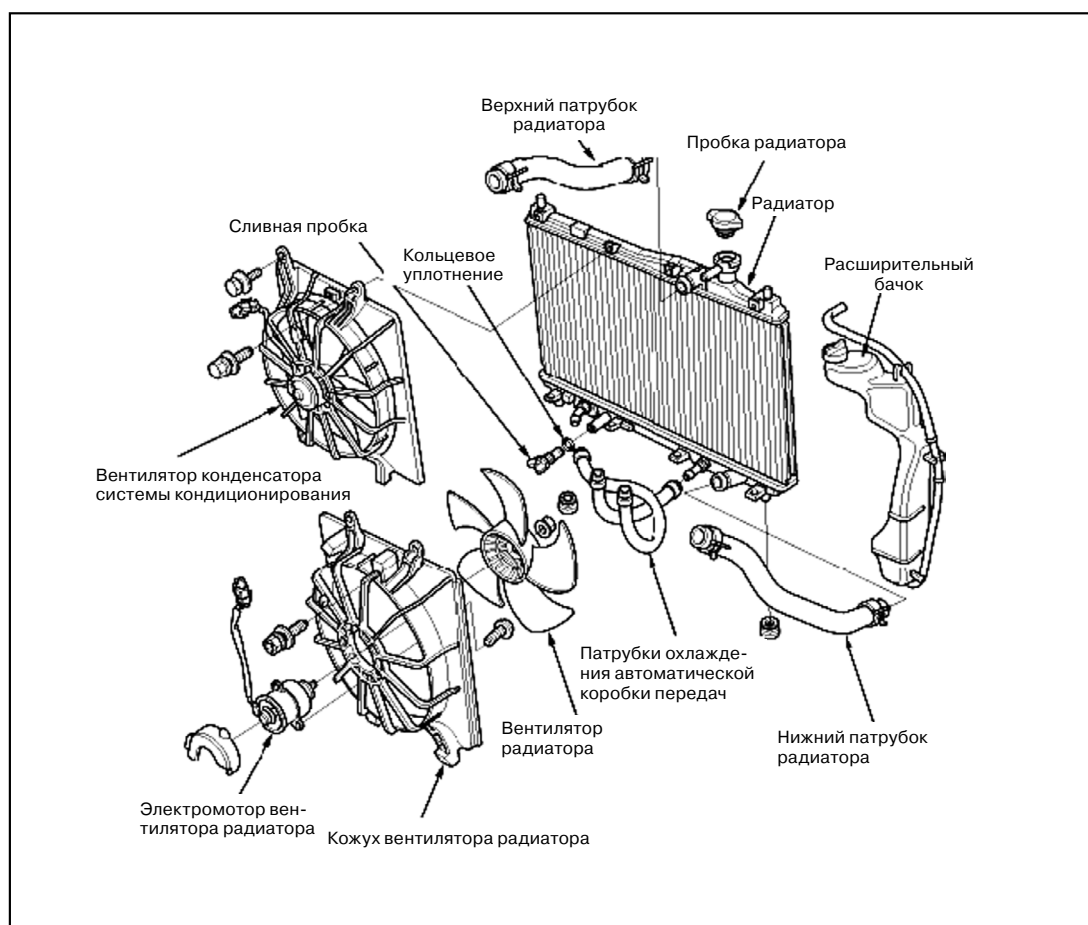
1. Понизить давление топлива в системе.
2. Снять крышку топливного насоса.
3. Снять подушку заднего сидения.

Глава 5

СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ

1. Общие сведения	107	9. Замена охлаждающей жидкости	110
2. Проверка крышки радиатора	109	10. Замена термостата	110
3. Проверка радиатора	109	11. Замена радиатора с электроventильатором	111
4. Проверка электродвигателя ventильатора	109	12. Органы управления электроventильатором	112
5. Проверка термостата	109	13. Причины и признаки неисправностей	112
6. Проверка водяного насоса	110	14. Проверка выключателя электроventильатора	112
7. Замена водяного насоса	110	15. Замена выключателя электроventильатора	113
8. Проверка уровня охлаждающей жидкости	110		

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

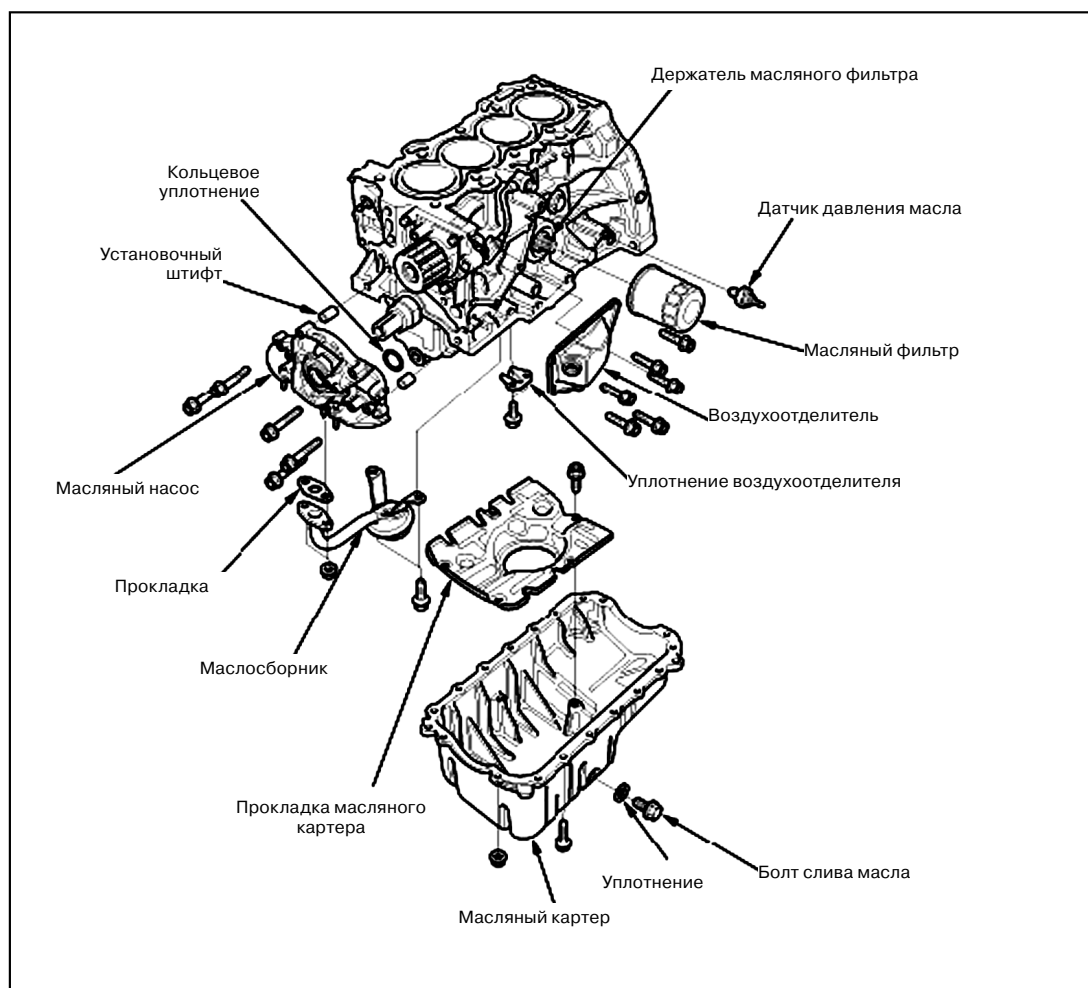


Глава 6

СИСТЕМА СМАЗКИ

1. Общие сведения	115	6. Замена подводящего патрубка масляного	
2. Проверка датчика давления масла	117	фильтра.....	119
3. Проверка давления масла	117	7. Масляный насос.....	119
4. Замена масла	117	8. Установка воздухоотделителя	120
5. Замена масляного фильтра	117	9. Замена датчика давления масла	120

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ



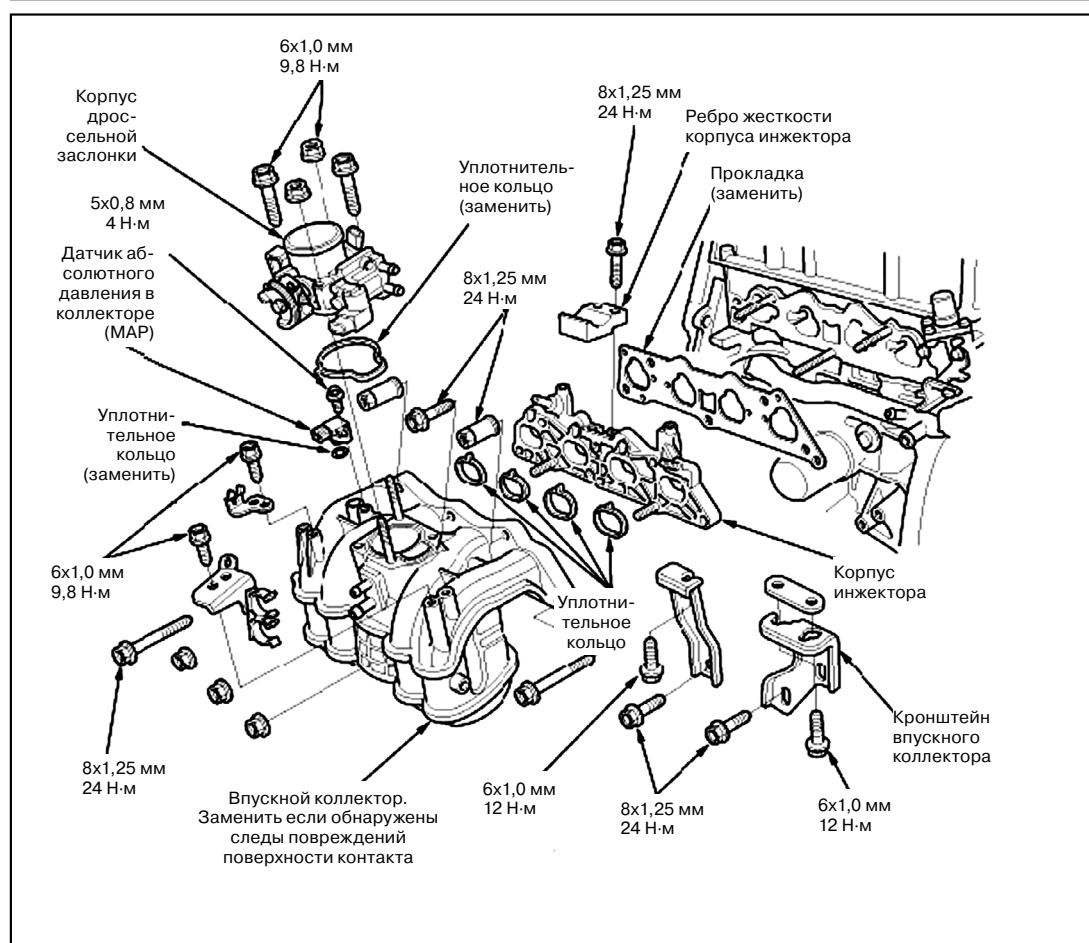
Глава 7

СИСТЕМЫ ВПУСКА И ВЫПУСКА

1. Система впуска.....	121	3. Выхлопная труба и глушитель.....	123
2. Система выпуска	122		

1. СИСТЕМА ВПУСКА

ДВИГАТЕЛЬ D17A2




Глава 8

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ ДВИГАТЕЛЯ

1. Общие сведения	125	3. Система зажигания	135
2. Система зарядки	127	4. Система пуска	137

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

ДВИГАТЕЛЬ D17A2

Наименование	Величина	Условие	Номинальное значение	Предельное значение
Катушка зажигания	Номинальное напряжение		12 В	
	Порядок работы цилиндров		1 — 3 — 4 — 2	
Свеча зажигания	Тип		NGK: ZFR6J-11 DENSO: KJ20CR-L11	
	Зазор		1,0-1,1 мм	
Угол опережения зажигания		На холостых оборотах (проверка красной метки)	МКП (в нейтральном положении): $8 \pm 2^\circ$ до верхней мертвой точки Автоматическая коробка передач (в положениях N или P): $8 \pm 2^\circ$ до верхней мертвой точки	
 ПРИМЕЧАНИЕ Отрегулировать новый приводной ремень по значениям для нового ремня, запустить двигатель на пять минут, а затем снова отрегулировать ремень по значениям для использованного ремня.	Прогиб при приложении силы 98 Н посередине между шкивами	Без системы кондиционирования (с системой кондиционирования см. «Ремень привода компрессора» в главе «Система кондиционирования и отопитель»)	Использованный ремень: 8,5 — 11 мм Новый ремень: 6,5 — 8,5 мм	
	Натяжение (измеряется специальным приспособлением)	Без системы кондиционирования (с системой кондиционирования см. «Ремень привода компрессора» в главе «Система кондиционирования и отопитель»)	Использованный ремень: 340 — 490 Н Новый ремень: 540 — 740 Н	
	Ток	При напряжении 13,5 В и нормальной температуре двигателя	80 А	
	Сопrotивление обмотки (ротор)	При 20°C	2,2 — 3,0 Ω	
Генератор	Внешний диаметр контактного кольца		14,4 мм	14,0 мм
	Длина щеток		10,5 мм	1,5 мм
	Нажимное усилие щеточных пружин		2,9 — 3,5 Н	

Глава 9

СЦЕПЛЕНИЕ

1. Общие сведения	143	5. Разборка и сборка главного цилиндра сцепления.....	147
2. Регулировка педали сцепления.....	146	6. Замена рабочего цилиндра сцепления.....	148
3. Снятие главного цилиндра сцепления.....	146	7. Разборка и сборка рабочего цилиндра сцепления	149
4. Установка главного цилиндра сцепления	146	8. Замена сцепления	149

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

ДВИГАТЕЛЬ D17A2

Наименование	Величина	Условие	Номинальное значение	Предельное значение
Педаль сцепления	Высота над полом		214 мм	-
	Ход педали		130-140 мм	-
	Свободный ход		9 — 15 мм	-
	Высота педали сцепления, соответствующая полному выключению сцепления		115 мм	-
Маховик	Биение рабочей поверхности сцепления		0,1 мм	0,15 мм
Диск сцепления	Глубина головки заклепки		1,65 — 2,25 мм	0,8 мм
	Толщина		8,3 — 9,0 мм (8,5 — 9,1 мм для моделей 2003 года)	5,7 мм
Нажимной диск	Неплоскостность		0,03 мм	0,15 мм
	Высота лепестков диафрагменной пружины	Измеряется индикатором часового типа	0,6 мм	1,0 мм



ПРИМЕЧАНИЕ

На рисунке показаны компоненты сцепления D17A2 для моделей с левосторонним рулевым управлением, сцепление правосторонних моделей аналогично.

Глава 10

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

1. Общие сведения	153	5. Механическая коробка передач в сборе	170
2. Автоматическая коробка передач в сборе	156	6. Механизм переключения (МКП)	183
3. Селектор переключения режимов работы (АКП)	166	7. Дифференциал (МКП)	185
4. Дифференциал (АКП)	168	8. Синхронизаторы	187

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

АВТОМАТИЧЕСКАЯ КОРОБКА ПЕРЕДАЧ CVT (ВАРИАТОР)

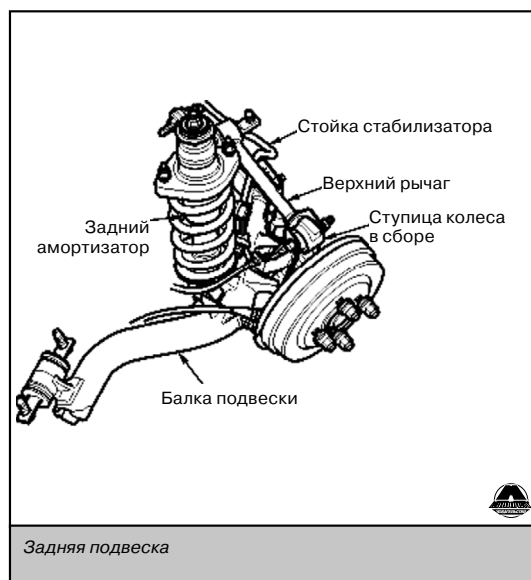
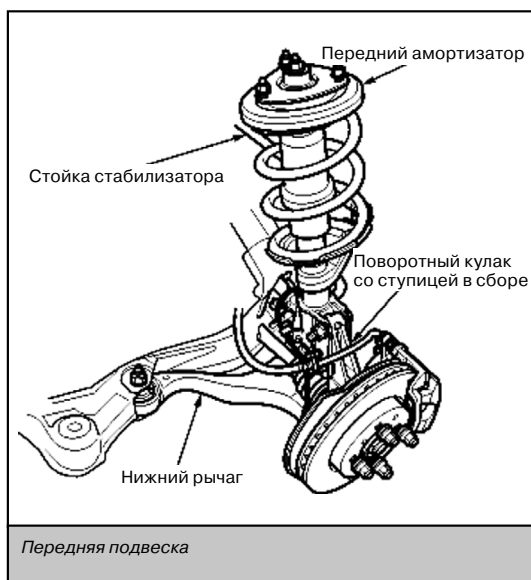
Наименование	Величина	Условие	Номинальное значение	Предельное значение
Трансмиссионное масло ATF	Объем (Использовать трансмиссионное масло ATF-Z1)	При замене масла	2,7 л	
		При ремонте	6,0 л	
Давление масла	Давление в муфте переднего хода	При 2000 об/мин в положении D	1.44-1.71 МПа	
	Давление в тормозе заднего хода	При 2000 об/мин в положении R	1.44-1.71 МПа	
	Давление в ведущем шкиве	При 2000 об/мин в положении N	0.31-0.58 МПа	
	Давление в ведомом шкиве	При 2000 об/мин в положении N	0.43-0.91 МПа	
	Давление смазки	При 2500 об/мин в положении N	0.27-0.40 МПа	
Трансмиссия	Обороты двигателя	В положении D и R	2500 об/мин	2350-2650 об/мин
		В положении S и L	3000 об/мин	2800-3100 об/мин
Муфта переднего хода	Зазор между краем муфты и главным диском		0.55-0.85 мм	-
	Длина возвратной пружины муфты в свободном состоянии		33.2 мм	31.2 мм
	Толщина диска муфты		1.94 мм	-
	Толщина пластины муфты		2.00 мм	-
Тормоз заднего хода	Зазор между пластиной тормоза и главным диском		0.70-0.85 мм	-
	Длина в свободном состоянии возвратной пружины		23.9 мм	21.9 мм
	Толщина диска		2.00 мм	-
	Толщина пластины		1.35 мм	

Глава 11

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

1. Общие сведения	189	4. Колеса и шины	197
2. Передняя подвеска	190	5. Регулировка углов установки управляемых колес	197
3. Задняя подвеска	195		

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ



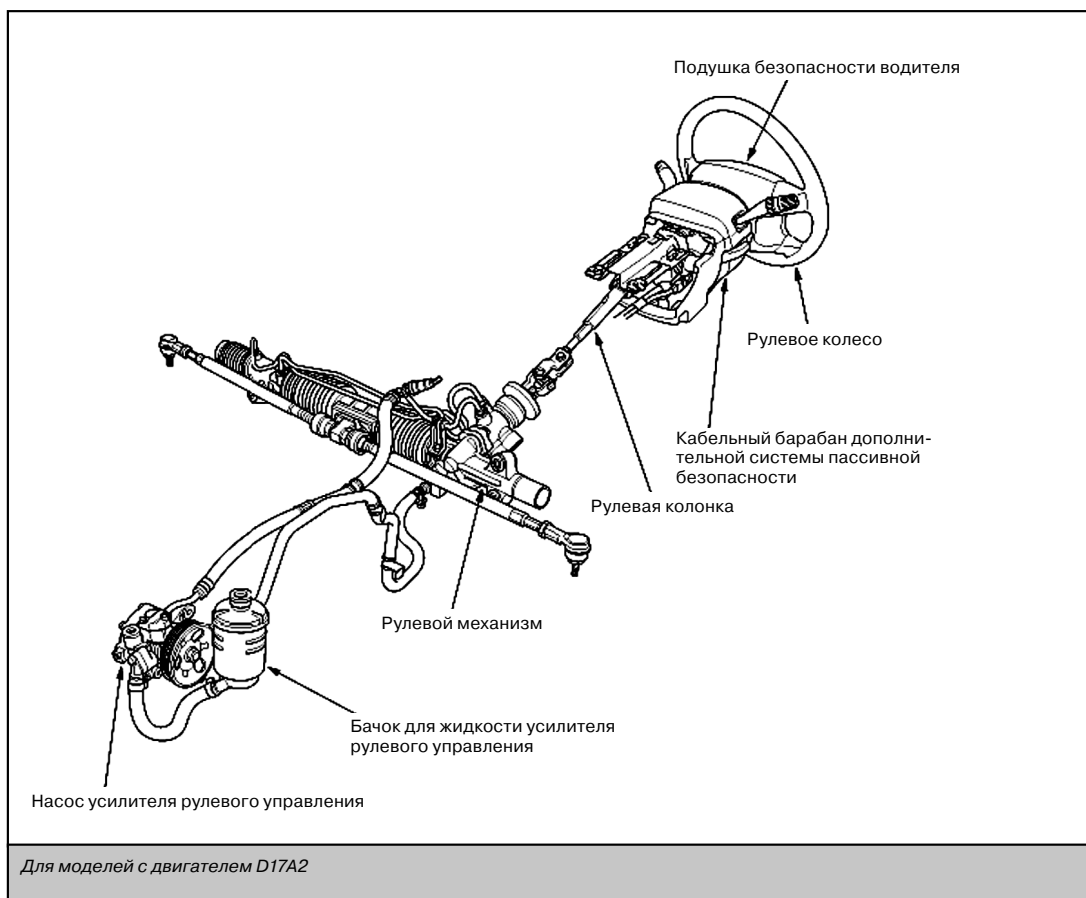
Наименование	Величина	Условие	Номинальное значение	Предельное значение
Углы установки	Поперечный угол наклона оси поворота	Передние	0°00'±45'	
		Задние	-1°00'±45'	
	Продольный угол наклона оси поворота	Передние	1°22'±1°	
		Задние	0±3 мм	
	Схождение	Передние	0±3 мм	
		Задние	2±2 мм	
Колеса	Максимальный угол поворота управляемых колес модель с двигателем D17A2	Внутреннее колесо	40°00'±2°	
		Внешнее колесо	31°00'	
	Максимальный угол поворота управляемых колес модель с двигателем K20A1	Внутреннее колесо	38°00'±2°	
		Внешнее колесо	30°00'	
Подшипник	Биение (стальной диск)	Осевое	0-1.0 мм	2.0 мм
		Радиальное	0-1.0 мм	1.5 мм
	Биение (легкосплавный диск)	Осевое	0-0.7 мм	2.0 мм
		Радиальное	0-0.7 мм	1.5 мм
Подшипник	Осевой зазор	Передний	0-0.05 мм	
		Задний	0-0.05 мм	

Глава 12

РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

1. Общие сведения	199	7. Замена замка зажигания	203
2. Проверка люфта рулевого колеса	200	8. Проверка рычага регулировки угла наклона рулевой колонки	203
3. Проверка усилия на рулевом колесе	200	9. Направляющая рейка рулевого механизма	203
4. Снятие и установка рулевого колеса	201	10. Механизм рулевого управления	204
5. Снятие и установка рулевой колонки	202		
6. Проверка рулевого механизма	202		

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ



ЭЛЕКТРОСХЕМЫ

