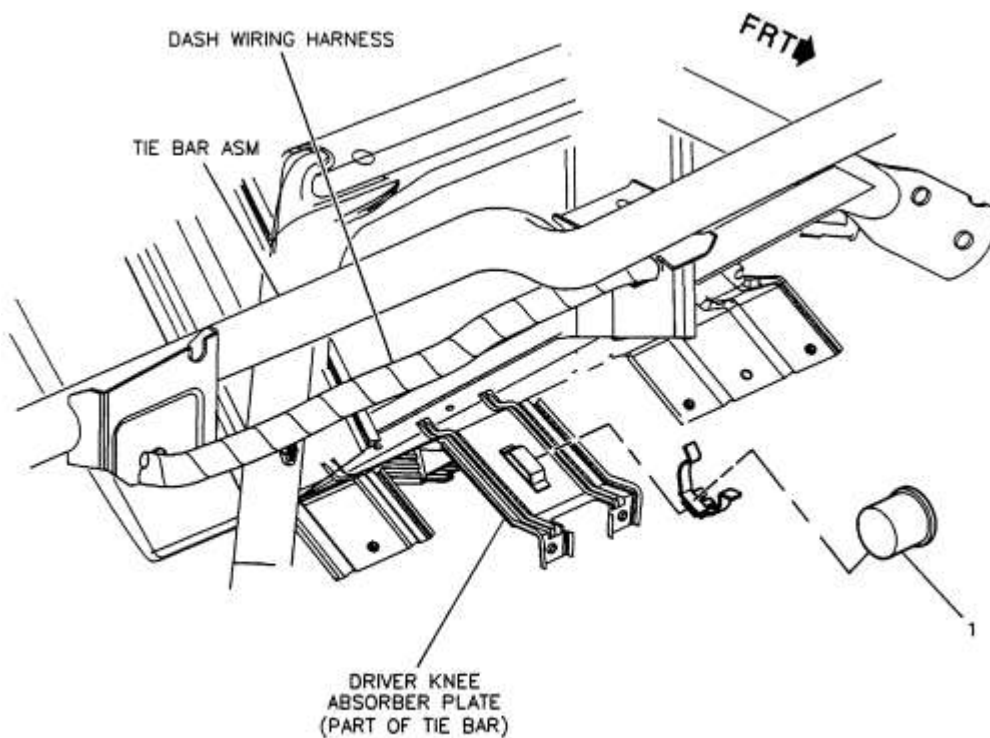


Higo. Higo. 2: los componentes del sistema SIR



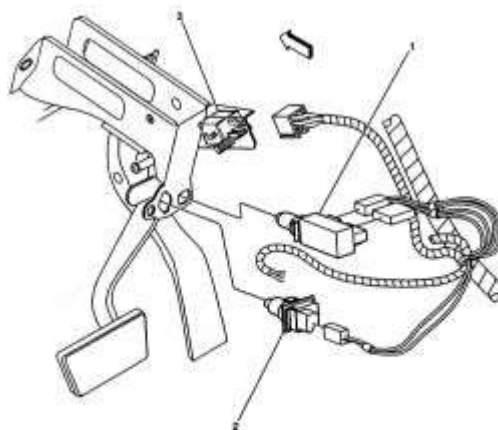
1 TURN FLASHER

Higo. Higo. vehículos de ubicación en 1995 el interruptor intermitente de la señal de giro: 2

La luz intermitente de la señal a su vez está montado en un clip en el lado derecho de la escuadra de soporte de columna de dirección. La luces de emergencia está situado en el centro del componente, en el marco del panel de instrumentos, en el lado derecho. Vuelva a colocar el interruptor intermitente desenchufando el viejo y enchufar el nuevo.

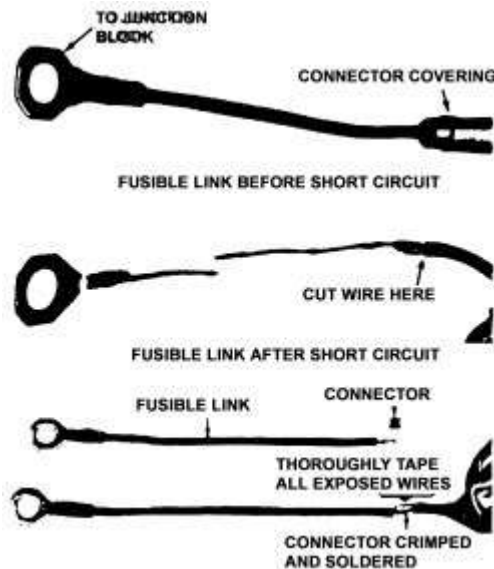
1996-00 Vehículos

Ver las figuras 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9



Legend

- (1) Brake Switch
- (2) Cruise Control Brake Switch
- (3) Turn/Hazard Flasher



ENLARGE

Higo. Higo. 2: enlaces fusibles pueden ser reparados por soldadura un nuevo enlace en el alambre

4. Si los extremos del conector no estén acceder fácilmente, reparar la longitud en el vehículo:
 - A. Pele el aislamiento fundido y cortar el vínculo termina quemado del alambre.
 - B. Pelar el cable de vuelta $1/2$ pulg. (12,7 mm) para permitir la soldadura del nuevo enlace.
 - C. El uso de un nuevo enlace fusible de calibre y longitud apropiada, soldarlo al circuito.
5. Cinta de todo el cableado expuesto con cinta aislante y sellar con silicona o utilizar un tubo retráctil de calor, si está disponible, de impermeabilizar la reparación.
6. Si se extrae del vehículo, colocar el enlace para asegurar los conectores.
7. Vuelva a conectar el positivo, seguido de los cables de la batería negativas.

- ,control de Velocidad

Información general

Impresión

Ver figuras 1, 2, 3, 4, 5 y 6

El control de crucero es un sistema de control de velocidad que mantiene una velocidad deseada del vehículo en condiciones normales de conducción. Sin embargo, pendientes pronunciadas arriba o hacia abajo pueden causar variaciones en las velocidades seleccionadas. El sistema de control electrónico de velocidad tiene la capacidad de crucero, la costa, la velocidad del curriculum vitae, acelerar, tap-tap-y hacia abajo.

Los principales componentes del sistema de control de crucero son los interruptores de control funcionales, montaje de módulos de control de crucero, sensor de velocidad del vehículo y los interruptores de accionamiento.



ENLARGE

Higo. Higo. 6: Extraer el guarnecido del tronco ganchos de retención y empuje el ajuste fuera del camino



ENLARGE

Higo. Higo. 7: Separe el conector de la lámpara



ENLARGE

Higo. Higo. 8: Apriete la lengüeta de retención y ...



ENLARGE

Higo. Higo. 6: Levante el panel y sacarlo del vehículo



ENLARGE

Higo. Higo. 7: Separe el conector para el motor del limpiaparabrisas



ENLARGE

Higo. Higo. 8: El conjunto del motor del limpiaparabrisas es retenido por tres pernos de retención

3. Retire el conjunto del filtro de aire.
4. Separar el conector eléctrico del interruptor de nivel de líquido.
5. Separar los conectores eléctricos de los solenoides del ABS.
6. Separar los 3 pines y de carga del motor de 6 pines conectores eléctricos del modulador hidráulico del ABS.
7. Retire las tuercas del tubo tubería 4 del cilindro maestro de freno y el conjunto del modulador. Si es necesario, la etiqueta para la identificación y la colocación. Lugar tienda de los paños en la parte superior del paquete de motor para recoger el fluido de goteo. Tenga cuidado de no permitir que el líquido de frenos para entrar en el fondo de la mochila del motor o los conectores eléctricos.

Al desconectar las líneas de frenos del cilindro maestro y la eliminación de la unidad, tenga cuidado de no derramar líquido de frenos en las superficies pintadas o conectores eléctricos. Una vez que las líneas de freno están desconectados de la bomba de freno, conecte las líneas para evitar la pérdida excesiva de líquido de frenos y la contaminación.

8. Retire las tuercas de montaje del cilindro maestro. Puede ser necesario para eliminar la válvula de retención de vacío de la dosis de refuerzo de vacío para acceder a la tuerca más cercana a la válvula de retención.
9. Retire el cilindro maestro y el modulador como un conjunto.
10. Separar el conjunto del modulador del conjunto del cilindro maestro. Utilice el siguiente procedimiento.
 - A. Girar el conjunto boca abajo para que la cubierta de engranaje plana quede hacia arriba.
 - B. Quitar los 6 tornillos de la tapa de fijación del engranaje. Esto debe permitir el acceso a los tornillos de carga del motor.
 - C. Quitar los tornillos Pack 4 motor y separar el paquete de motor del conjunto del modulador ABS.
 - D. Retire la cabeza Torx 2 a través de pernos que retienen el cilindro maestro al conjunto del paquete de motor. Tenga cuidado de no perder o dañar los 2 pequeños tubos de transferencia que se conectan entre la parte inferior del conjunto de cilindro maestro y el conjunto del modulador hidráulico. Esté atento a las juntas tóricas en ambos los tubos de transferencia y las aberturas de los pernos de cabeza Torx que sujetan. Los tubos de transferencia y todas las juntas tóricas deben ser sustituidos por piezas nuevas cada vez que el cilindro maestro y el modulador se separan.

Instalar:

11. Limpiar bien todas las piezas. Utilizar las nuevas juntas tóricas y tubos de transferencia de montar el cilindro maestro al modulador. Si el modulador hidráulico va a ser reemplazado, instalar los 3 marchas en la misma ubicación en el modulador de reemplazo. Tenga en cuenta que no hay reparación del modulador hidráulico está autorizado.
12. Asegúrese de que las 2 juntas tóricas están instalados correctamente en cada tubo de transferencia. Lubricar las juntas tóricas con líquido de frenos limpio. Instalar los conjuntos de tubos de transferencia de los puertos en el modulador hidráulico y empuje con la mano hasta que lleguen al fondo.
13. Lubrique con líquido de frenos limpio, las nuevas juntas tóricas para la cabeza Torx 2 tornillos pasantes e instalar tanto en las aberturas de cilindro maestro y el modulador. Montar el modulador al cilindro maestro. Puede ser útil para sujetar sólo la brida de montaje del cilindro maestro en un tornillo de banco de mordazas blandas. Mantenga el modulador y el rock en su posición en el cilindro maestro, la inserción de los conjuntos de tubos de transferencia en los puertos del cilindro maestro. Instalar la cabeza Torx 2 a través de pernos y par a 18 pies. Lbs. (24 Nm).
14. Con el modulador hidráulico al revés y los engranajes hacia arriba, gire hacia la izquierda hasta cada marcha se detiene el movimiento. Este procedimiento se posicionará el pistón muy cerca de la parte superior del orificio modulador hidráulico.
15. Montar el paquete de motor para el modulador hidráulico. Instalar la cubierta del engranaje.
16. Instalar el cilindro maestro y conjunto del modulador al conjunto de ampliación de potencia y apriete las tuercas de montaje de 20 pies. Lbs. (27 Nm).
17. Conectar las líneas de freno al cilindro maestro y apriete a 17 pies. Lbs. (23 Nm).

Zapatas de freno

Impresión

INSPECCIÓN

Después de retirar el tambor de freno, inspeccione las zapatas de freno. Si el revestimiento se ha desgastado hasta dentro de $\frac{1}{32}$ pulg. (0,8 mm) de un remache, el calzado debe ser reemplazado.

Esta cifra puede no estar de acuerdo con las leyes de inspección de automóviles de su estado.

Si el forro de freno se empapa con líquido de frenos o grasa, que debe ser reemplazado. Si este es el caso, el tambor de freno se debe lijar con papel lija para eliminar todo rastro de líquido de frenos, y los cilindros de rueda debe ser reconstruido. Limpiar todo el polvo de la superficie de fricción del tambor antes de reemplazarlo.

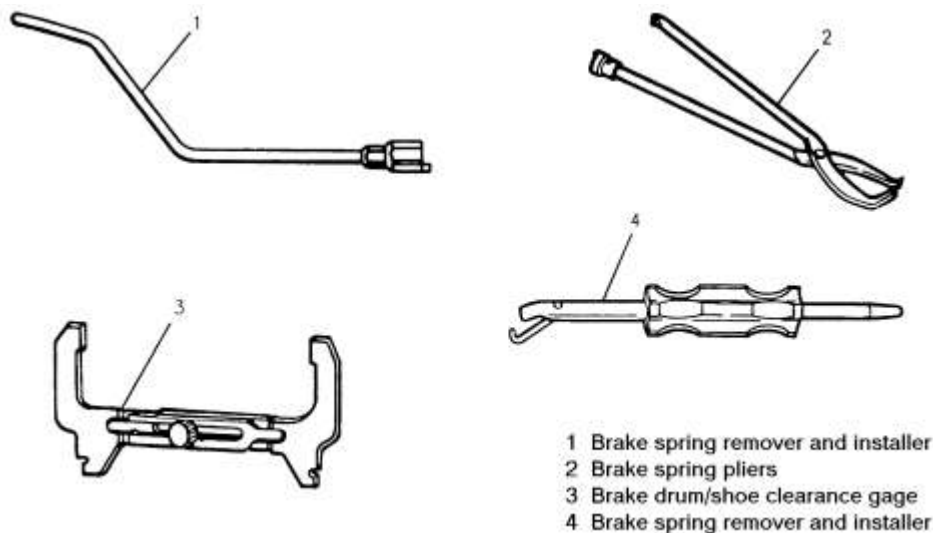
Si se salta el revestimiento, agrietado o dañado de otro modo, debe ser reemplazado con un nuevo revestimiento.

Siempre vuelva a colocar las pastillas de freno en juegos de dos en ambos extremos del eje. Nunca reemplace un solo zapato, o ambos zapatos en un lado y el otro no. Al reemplazar los frenos, es una buena idea para sustituir a uno de los lados a la vez para que siempre tenga un ejemplo para referirse a si usted se confunde durante el montaje.

Comprobar el estado de las zapatas, retrayendo muelles y resortes de sujeción de los signos de sobrecalentamiento. Si los zapatos o los muelles tienen un color azul ligero, esto indica se recomienda el sobrecalentamiento y la sustitución de las zapatas y los muelles. Los cilindros de rueda deben ser reconstruidas como medida de precaución contra los problemas futuros.

EXTRACCIÓN E INSTALACIÓN

Ver las figuras 1 a 11



Higo. Higo. 1: Se necesitan algunas herramientas especiales cuando se trabaja con los frenos de tambor

PRECAUCIÓN

almohadillas o zapatas de freno de mayor edad pueden contener asbesto, que ha sido determinada como agente causante de cáncer. Nunca limpie las superficies de freno con aire comprimido! Evitar la inhalación de polvo de cualquier superficie de freno! Al limpiar las superficies de freno, utilice un líquido de limpieza de freno disponible en el mercado.

Cuando se trata de buscar problemas de encendido, tener en cuenta las diversas entradas de sensor, que el PCM utiliza para el cálculo de tiempo puede afectar al rendimiento del motor. El PCM alterará calendario basado en las entradas del sensor de la siguiente manera:

Baja tensión de salida MAP = Más avance de la chispa

Más motor frío = avance de la chispa

tensión de salida de alta MAP = avance de chispa Lesa

motor caliente = Menos avance de chispa

Con esto en mente, detonación podría ser causada por una baja producción de MAP o de alta resistencia en el circuito del sensor de refrigerante. El bajo rendimiento podría ser causada por una salida de mapa de alta o de baja resistencia en el circuito del sensor de refrigerante.

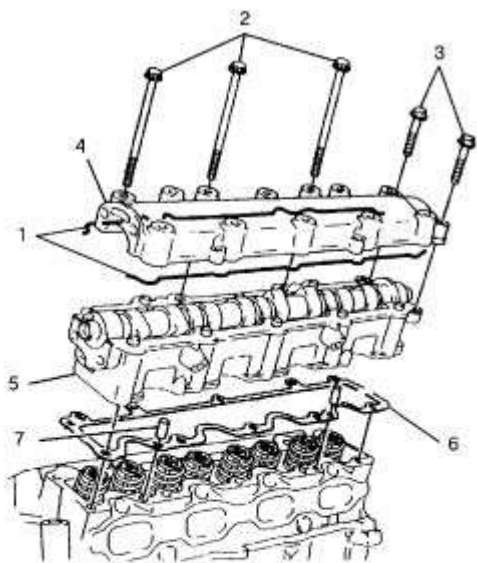
Ensayo de chispa SECUNDARIA

Ver figuras 1, 2, 3 y 4



ENLARGE

Higo. Higo. 1: Este probador de chispa se parece a una bujía, montaje de la pinza a tierra y hacer girar el motor para comprobar si hay chispa



- 1 SEALS - CAMSHAFT HOUSING TO CAMSHAFT
- 2 BOLT - CAMSHAFT HOUSING TO CYLINDER HEAD - 15 N·m (11 LBS. FT.) PLUS TURN 90°
- 3 BOLT - CAMSHAFT HOUSING COVER TO CAMSHAFT HOUSING - 15 N·m (11 LBS. FT.) PLUS TURN 30°
- 4 COVER - CAMSHAFT
- 5 CAMSHAFT HOUSING (INTAKE SHOWN)
- 6 GASKET - CAMSHAFT HOUSING TO CYLINDER HEAD
- 7 DOWEL PIN (2)



ENLARGE

Higo. Higo. 3: despiece de la tapa de balancines y los componentes relacionados

13. Retire y deseche los sellos de tapa a la vivienda y limpiar las superficies de contacto.

Instalar:

14. Coloque juntas nuevas en la tapa del árbol de levas. Consulte la figura adjunta.



ENLARGE

Higo. Higo. 8: ... quitar la varilla



ENLARGE

Higo. Higo. 9: .Remove la tuerca de retención del soporte del tubo de bypass situada debajo de la válvula EGR



ENLARGE

Higo. Higo. 10: Puede ser necesario retirar la manguera del tubo de bypass para ...

16. Desabrocharse el colector de retención de tornillos y tuercas, a continuación, retire el colector de admisión del motor.

Si la instalación de un nuevo colector de admisión, transferir todas las partes necesarias del antiguo colector a la nueva.

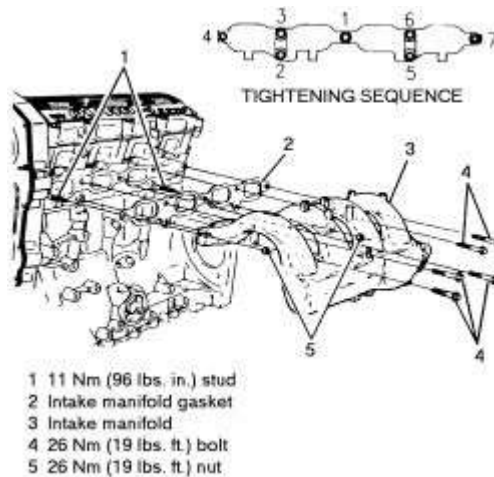
17. Utilizando una herramienta de raspado adecuado, limpiar el material de la junta de edad de las superficies de acoplamiento del colector de admisión. No permita que ninguna información posterior caída en el motor!

Instalar:

18. Instalar el colector con una junta nueva.

Asegúrese de que los números estampados en la junta se enfrentan hacia la superficie del colector.

19. Siga la secuencia de apriete en la figura adjunta, a continuación, apriete los tornillos / tuercas con 19 ft. Lbs. (26 Nm) para enginee 2.3L y 18 ft. Lbs. (24 Nm) para los motores de 2,4 litros.



ENLARGE

Higo. Higo. 28: Vista del montaje del colector de admisión del motor 2.3L. Al apretar los tornillos, asegúrese de seguir la secuencia de apriete adecuado

4. Retire las guías de la cadena de distribución.
5. Levantar y calzar el vehículo con seguridad.
6. Asegúrese de que toda la holgura en la cadena de distribución está por encima del conjunto del tensor, a continuación, quitar el tensor. La cadena de distribución debe ser desenganchado de las ranuras de desgaste en el zapato tensor con el fin de quitar el zapato. Deslizar un prytool adecuado debajo de la cadena de distribución al tiempo que tira del zapato hacia el exterior.

ADVERTENCIA

NO intente extraer la base fuera del árbol de levas o daños a la carcasa del piñón o de la cadena podría ocurrir.

7. Si la dificultad es tal como se encontró en la eliminación de la zapata de tensor de la cadena, quitar la rueda dentada del árbol de levas de admisión, de la siguiente manera;
 - A. baje con cuidado el vehículo.
 - B. Mantenga la rueda dentada del árbol de levas de admisión con una herramienta adecuada y retirar el perno de la rueda dentada y la arandela.
 - C. Retire la arandela del perno y vuelva a enhebrar el perno de nuevo en el árbol de levas con la mano. El perno de proporcionar la superficie para empujar contra.
 - D. Retire la rueda dentada del árbol de levas con un extractor de tres mordazas en los tres agujeros de alivio de la engranaje.
8. Desabrocharse el conjunto tensor de pernos de retención, a continuación, quitar el tensor.

La cadena de distribución y el piñón del cigüeñal debe estar marcado antes de la retirada. Si la cadena o rueda dentada se instala con el patrón de desgaste en la dirección opuesta, el ruido y el aumento se puede producir desgaste.

9. Marcar el piñón del cigüeñal y la superficie exterior cadena de distribución para volver a montar, a continuación, quitar la cadena.
10. Limpiar el sellador viejo fuera el perno con un cepillo de alambre. Limpiar el orificio roscado en el árbol de levas con un cepillo de nylon ronda. Inspeccionar la parte de desgaste y reemplace si es necesario. Tenga en cuenta que algunos de puntuación de la zapata de cadena y las guías es normal.

Instalar:

ADVERTENCIA

Si no sigue el procedimiento Thie puede provocar graves daños al motor.

11. Coloque la rueda dentada del árbol de levas de admisión en la leva con la superficie marcada durante la presentación de la eliminación.
12. Coloque el perno de sujeción del piñón del árbol de levas de admisión y la arandela, apriete a 52 pies. Lbs. (70 Nm) mientras sostiene la rueda dentada con una herramienta adecuada. Use sellador de GM 12345493 o equivalente en el perno de la rueda dentada del árbol de levas.
13. Coloque GM herramienta J 36008, o pasadores del árbol de levas alineando equivalentes, a través de los agujeros de las ruedas dentadas del árbol de levas en los orificios de la carcasa de la cadena de distribución. Esto posiciona el vino para la sincronización correcta.
14. Si los árboles de levas están fuera de posición y deben ser rotados más de $\frac{1}{8}$ a su vez con el fin de instalar los pasadores de alineación para tonel, proceder ae sigue:
 - A. El cigüeñal se deben rotar 90° hacia la derecha fuera del TDC con el fin de cinco de las válvulas de despacho adecuada para abrir.

4. Compruebe la lectura de la presión de aceite en frío y registrar el número. Es posible que deba funcionar el motor a un régimen de revoluciones especificado, a fin de comprobar las especificaciones.
5. Hacer funcionar el motor hasta que se alcance la temperatura normal de funcionamiento (manguera superior del radiador se sentirá caliente).
6. Compruebe la lectura de nuevo con el motor caliente la presión del aceite y registrar el número. Hacer girar el motor *apagado*.
7. Compare su lectura de la presión de aceite caliente a la dada en la tabla. Si la lectura es baja, compruebe la lectura en contra de la tabla fría a presión. Si la presión en frío es muy por encima de la especificación, y la lectura en caliente fue menor que la especificación, es posible que tenga el aceite de viscosidad mal en el motor. Cambie el aceite, asegurándose de usar el grado y cantidad adecuada, a continuación, repita la prueba.

lecturas de baja presión de aceite se podrían atribuir a un desgaste de los componentes internos, los problemas relacionados con la bomba, un bajo nivel de aceite, o la viscosidad del aceite que es demasiado bajo. Las lecturas elevadas de presión de aceite podrían ser causados por un cárter demasiado llena, demasiado alto de una viscosidad del aceite o una válvula de alivio de presión defectuoso.

Bloque de motor

Impresión

INFORMACIÓN GENERAL

Una revisión a fondo o reconstrucción de un bloque de motor incluiría la sustitución de la bomba de pistones, anillos, rodamientos, montaje correa dentada / cadena y aceite. Para los motores OHV también incluirá un nuevo árbol de levas y elevadores. El bloque tendría entonces los cilindros aburridos y perfeccionado de gran tamaño (o si usa mangas desmontables cilindros, nuevas mangas instaladas) y el cigüeñal se reducirían tamaño insuficiente para proporcionar nuevas superficies de desgaste y espacios libres perfectos. Sin embargo, su motor particular puede no tener todo desgastado. ¿Qué pasa si sólo los anillos de los pistones han llevado a cabo y las holguras en todo lo demás son todavía dentro especificaciones- fábrica bien, sólo podría reemplazar los anillos y poner de nuevo juntos, pero esto sería un ejemplo muy raro. Es probable que, si uno de los componentes en su motor está desgastado, otros componentes están seguros de seguir, y pronto. Por lo menos, siempre se debe reemplazar los anillos, cojinetes y bomba de aceite. Esto es lo que comúnmente se llama una pequeña reforma.

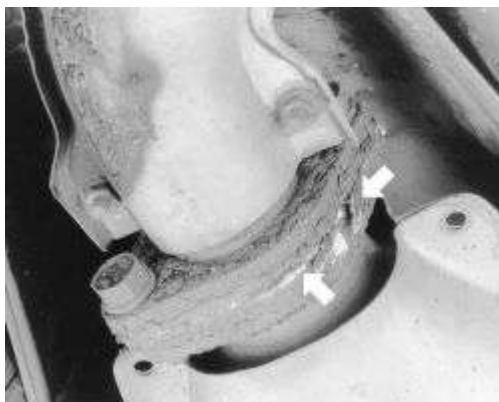
Extracción del cilindro de Ridge

Debido a que el anillo de pistón superior no se desliza a la parte superior del cilindro, una cresta se construye entre el final de la carrera y la parte superior de la superficie interior del cilindro.

Empujar el pistón y la biela allá de la proyección puede ser difícil, y los daños a las tierras de los segmentos del pistón podría ocurrir. Si el canto no se quita antes de instalar un nuevo pistón o no elimina del todo, se pueden producir roturas del anillo del pistón y daños en los pistones.

Siempre es recomendable que elimine algunos cantos de los cilindros antes de retirar el pistón y conectar conjuntos de barras. Si usted sabe que los nuevos pistones van a ser instalados y el bloque del motor se aburren de gran tamaño, es posible que pueda renunciar a este paso. Sin embargo, algunas crestas pueden llegar a prevenir las ensamblajes de ser eliminado, que deberán ser eliminados.

Hay varios tipos diferentes de Remers canto en el mercado, ninguna de las cuales son de bajo costo. A menos que se prevé una gran cantidad de reconstrucción de motores, pedir prestado o alquilar un escariador.



ENLARGE

Higo. Higo. 6: Inspeccionar las juntas de bridas para el que se han deteriorado y necesita reemplazo



ENLARGE

Higo. Higo. 7: Algunos sistemas, como éste, el uso de grandes juntas tóricas (anillos de espuma) en entre las alas

REEMPLAZO

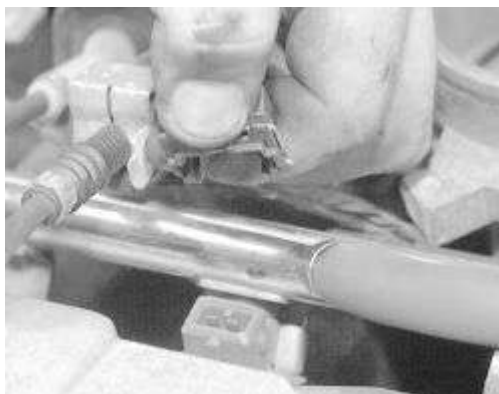
Vea la Figura 8

Hay básicamente dos tipos de sistemas de escape. Uno es el tipo de brida, donde los extremos de los componentes se unen con tornillos y una junta en el medio. El otro sistema de escape es el tipo de junta de deslizamiento. Estos componentes se deslizan uno dentro del otro usando pinzas para retener juntos.

PRECAUCIÓN

Deje que el sistema de escape se enfríe lo suficiente antes de pulverizar un disolvente sujetadores de escape. Algunos solvente son altamente inflamables y pueden encenderse cuando se pulveriza sobre los componentes de escape calientes.

Antes de la eliminación de cualquier componente del sistema de escape, chorro SIEMPRE un agente de óxido de disolución líquido sobre los elementos de fijación para la facilidad de eliminación. Una gran cantidad de piel nudillos se guardará



ENLARGE

Higo. Higo. 1: Desconecte el conector del inyector de combustible



ENLARGE

Higo. Higo. 2: Enchufe la luz noid correcta directamente en el conector de mazo de inyector



ENLARGE

Higo. Higo. 3: Si la luz parpadea correctas noid mientras el motor está en marcha, el circuito controlador de inyección dentro de la PCM está trabajando