

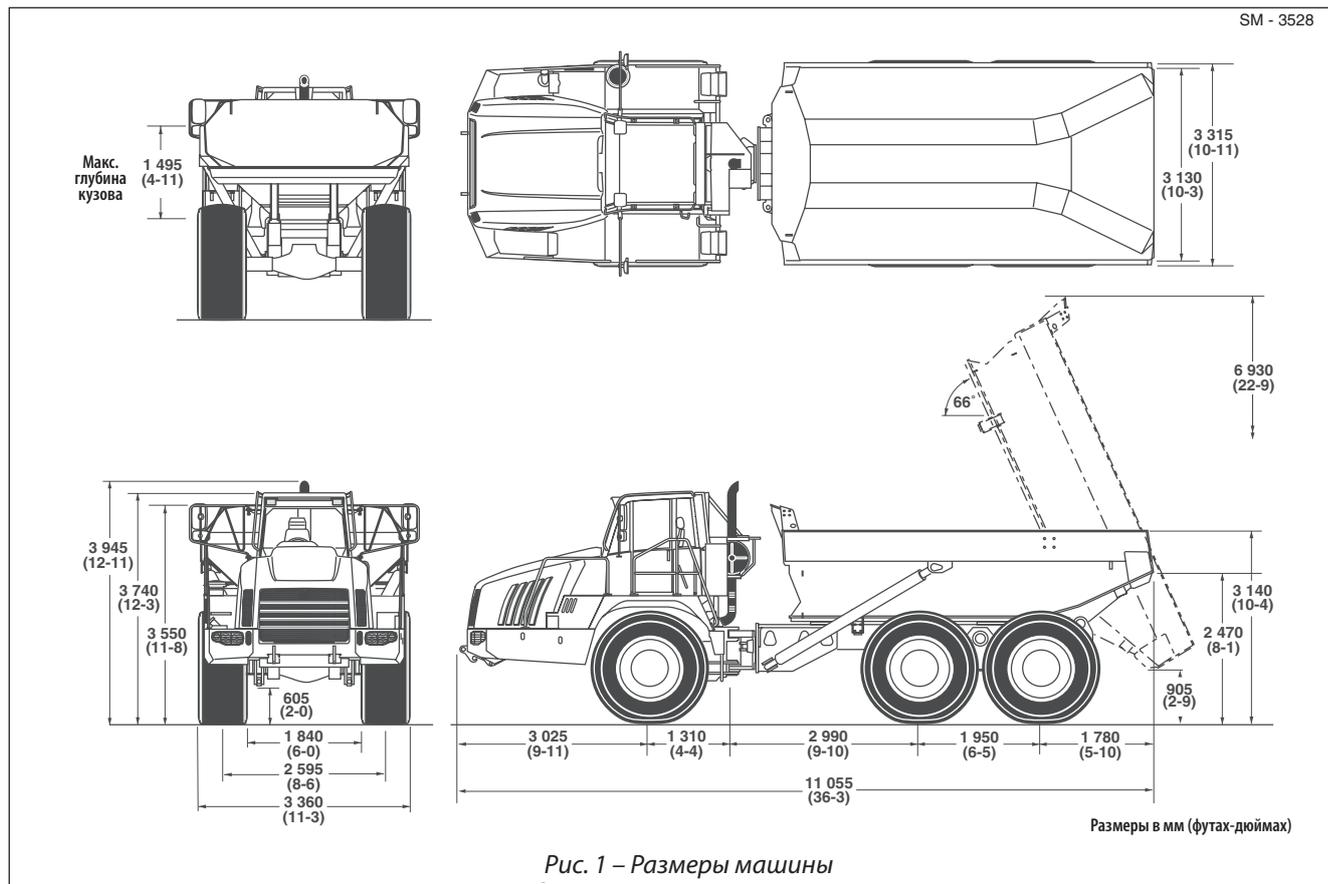
ОГЛАВЛЕНИЕ

№ раз-дела	Наименование	№ руко-водства
000	ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ	
0000	Технические характеристики - ТА35	2498
0000	Технические характеристики - ТА40	2436Изд2
0010	Порядок выполнения сварочных работ	2172
100	ШАСИ	
0010	Сочлененная рама и	2403
0020	Поворотная передняя часть и поворотный капот	2438
0040	Опоры	2383Изд1
110	ДВИГАТЕЛЬ	
0030	Двигатель и опоры	2384
0050	Воздушный фильтр	2404
120	КОРОБКА ПЕРЕДАЧ	
0010	Коробка передач и опоры	2416Изд. 1
0090	Механизм отбора мощности от коробки передач	2371
125	РАЗДАТОЧНАЯ КОРОБКА	
0010	Раздаточная коробка и опоры	2367Изд.4
0020	Аварийный насос рулевой системы	2369
130	КАРДАНЫЕ ПЕРЕДАЧИ	
0010	Карданная передача переднего моста	2385
0020	Карданная передача задних мостов	2386
140	ГРУППА ПЕРЕДНЕГО МОСТА	
0020	Группа моста (ступица)	(см. раздел 160-0030)
0040	Обод, диск и ступица	(см. раздел 160-0050)
0060	Ведущая шестерня дифференциала	(см. раздел 160-0020)
150	СРЕДНИЙ МОСТ	
0020	Ведущая шестерня дифференциала	2249
160	ГРУППА ЗАДНЕГО МОСТА	
0020	Ведущая шестерня дифференциала	2248
0030	Группа моста (ступица)	2408Изд.1
0050	Колесный диск и ступица	2389Изд.1
165	ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА	
0015	Дисковые тормозные механизмы с масляным охлаждением	2390
170	СТОЯНОЧНЫЙ ТОРМОЗ	
0010	Стояночный тормоз и опора	2428
180	ПОДВЕСКА	
0020	Передняя подвеска	2391
0040	Задняя подвеска	2392
190	ЭЛЕКТРОБОРУДОВАНИЕ	
0000	Схемы электрооборудования (коробки передач DDEC V, 4000Series)	2439Изд1
0085	ЭБУ гидравлической системы	2443Изд1
0270	Переключатели и датчики	2368Изд2
200	СИСТЕМА ПИТАНИЯ	
0040	Система питания	2394
0051	Электронная педаль акселератора	2395

ОГЛАВЛЕНИЕ

№ раз-дела	Описание	№ сервисного руководства
210	СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ	
0000	Система охлаждения (двигатель серии 60)	2260
0005	Схема системы охлаждения	2397
0010	Вентилятор охлаждения с мотором	2458Изд. 1
0040	Радиаторы и опоры	2445Изд.1
0044	Клапан отключения вентилятора	2457
0050	Масляный радиатор дисковых тормозов	2153
0060	Масляные радиаторы коробки передач	2433Изд.1
0065	Масляный радиатор раздаточной коробки	2432
0100	Масляный радиатор гидравлической системы	2459
215	ГЛАВНЫЙ ГИДРАВЛИЧЕСКИЙ РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬ	
0050	Главный гидравлический распределитель в сборе	2442Изд. 2
220	РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ	
0000	Рулевое управление	2423Изд.1
0090	Схема распределителя рулевого управления	2364
0120	Рулевой цилиндр	2399
230	КУЗОВ	
0000	Схема системы кузова	2441Изд.1
0040	Бак гидравлической системы (См. раздел250-0025)	-
0050	Главный насос гидравлической системы	2370Изд.2
0081	Рычаг подъема кузова	2418
0130	Цилиндр подъема кузова	2402
250	ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА	
0000	Схема тормозной системы	2430Изд.1
0025	Гидравлическое охлаждение тормозных механизмов	2447Изд.2
0045	Мотор и тройной насос в сборе	2422
0050	Клапан тормозного трубопровода	2456
0060	Энергоаккумулятор	2431
0070	Клапан с ножным приводом	2427
0075	Разгрузочный клапан OCDB	2426
260	РАБОЧЕЕ МЕСТО ВОДИТЕЛЯ	
0010	Кабина и опоры	2388
0090	Водительское сиденье и опора	2400
0130	Система кондиционирования воздуха	2460Изд.1
270	КУЗОВ	
0010	Кузов и опоры	2429
300	ПРОЧЕЕ	
0020	Система смазки	2435Изд.4
0070	Сервисные инструменты	2437
0080	Стандартные моменты затяжки болтов и гаек	1238
0090	Вещевой ящик	1239

* * * *



ДВИГАТЕЛЬ

Изготовитель/модельDetroit Diesel Series 60
 Тип6-цилиндровый, рядный, 4-тактный, дизельный,
 с воздушным охлаждением, турбонаддувный с интеркулером
 «воздух-воздух» и системой электронного управления.

Мощность брутто при 2110 об/мин298 кВт (400 л.с., 405 л.с.)
 Мощность нетто при 2110 об/мин389 кВт (388 л.с., 393 л.с.)

Примечание: Мощность брутто измерена по стандарту SAE J 1995 Jun 90. Токсичность выхлопных газов двигателя соответствует нормам USA EPA Tier 3 /CARB MOH 40 CFR 89 Tier 3 и предлагаемой директиве EU NRMM (самходные внедорожные машины) Tier 3.

Максимальный крутящий момент 2 000 Н·м (1475 фунт-сил на фут) при 1 200 об/мин

Число и расположение цилиндров6, рядное
 Диаметр цилиндра x ход поршня 133 x 168 мм (5,24 x 6,61 дюйма)

Рабочий объем 14 л (855 куб.дюймов)

Воздушный фильтр Сухой, двухэлементный

Стартер Электрический

Максимальные обороты без нагрузки2 300 об/мин

Макс. обороты при полной нагрузке2 200 об/мин

Холостные обороты 700 об/мин

Безопасный угол работы уклон 43°/94%

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Изготовитель/модельAllison 4500 ORS
 со встроенным ретардером, устанавливается непосредственно на двигатель, полностью автоматическая, с планетарными передачами, блокировкой на всех передачах. Электронная система управления, 6 передач переднего и 1 заднего хода.

Главное18,5 + 3,4 бар (269 + 50 ф./кв.дюйм)

Температуры:

Нормальная 60° - 135° C (140° - 275° F)

Максимальная 165° C (329° F)

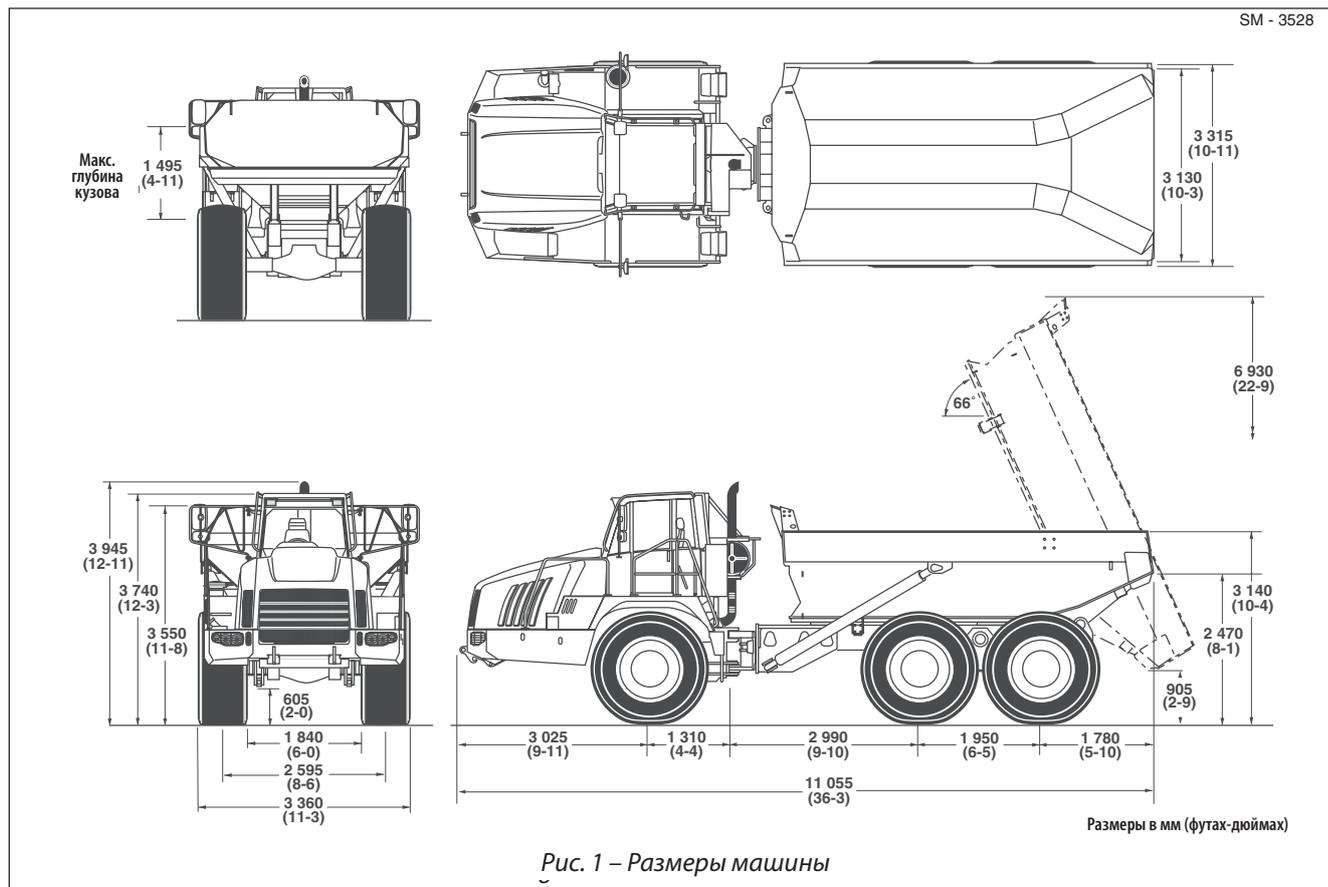
Передаточные числа См. следующую таблицу

ПОНИЖАЮЩИЙ РЯД

Передачи переднего хода						
Передача	1	2	3	4	5	6
км/ч	5,2	11,0	15,9	24,3	31,0	35,2
миль/ч	3,2	6,8	9,9	15,1	19,3	21,9
Задний ход						
Передача	1					
км/ч	4,6					
миль/ч	2,9					

ПОВЫШАЮЩИЙ РЯД

Передачи переднего хода						
Передача	1	2	3	4	5	6
км/ч	7,9	16,8	24,3	37,1	47,7	53,9
миль/ч	4,9	10,4	15,1	23,1	29,6	33,5
Задний ход						
Передача	1					
км/ч	7,0					
миль/ч	4,3					



ДВИГАТЕЛЬ

Изготовитель/модель..... Detroit Diesel Series 60
 Тип 6-цилиндровый, рядный, 4-тактный, дизельный, с воздушным охлаждением, турбонаддувный с интеркулером «воздух-воздух» и системой электронного управления.

Мощность брутто при 2110 об/мин.....338 кВт (454 л.с., 460 л.с.)

Мощность нетто при 2110 об/мин326 кВт (437 л.с., 443 л.с.)

Примечание: Мощность брутто измерена по стандарту SAE J 1995 Jun 90. Токсичность выхлопных газов двигателя соответствует нормам USA EPA Tier 3 /CARB MON 40 CFR 89 Tier 3 и предлагаемой директиве EU NRMM (самоходные внедорожные машины) Tier 3.

Максимальный крутящий момент 2 100 Н·м (1548 фунт-сил футов) при 1 350 об/мин

Число и расположение цилиндров 6, рядное
 Диаметр цилиндра x ход поршня 133 x 168 мм (5,24 x 6,61 дюйма)

Рабочий объем 14 л (855 куб.дюймов)

Воздушный фильтр Сухой, двухэлементный

Стартер Электрический

Максимальные обороты без нагрузки 2 300 об/мин

Макс. обороты при полной нагрузке 2 200 об/мин

Холостые обороты 700 об/мин

Безопасный угол работы уклон 43°/94%

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Изготовитель/модель.....Allison 4500 ORS со встроенным ретардером, устанавливается непосредственно на двигатель, полностью автоматическая, с планетарными передачами, блокировкой на всех передачах. Электронная система управления, 6 передач переднего и 1 заднего хода.

Главное.....18,5 + 3,4 бар (269 + 50 ф./кв.дюйм)

Температуры:

Нормальная 60° - 135° C (140° - 275° F)

Максимальная 165° C (329° F)

Передаточные числа..... См. следующую таблицу

ПОНИЖАЮЩИЙ РЯД

Передачи переднего хода						
Передача	1	2	3	4	5	6
км/ч	5,5	11,7	16,9	25,8	33,0	37,5
миль/ч	3,4	7,3	10,5	16,0	20,5	23,3
Задний ход						
Передача	1					
км/ч	4,8					
миль/ч	3,0					

ПОВЫШАЮЩИЙ РЯД

Передачи переднего хода						
Передача	1	2	3	4	5	6
км/ч	8,4	17,8	25,8	39,5	50,4	60,0
миль/ч	5,2	11,0	16,0	24,5	31,3	37,3
Задний ход						
Передача	1					
км/ч	7,4					
миль/ч	4,6					

ШАССИ – Шарнир продольного и вертикального складывания рамы

Раздел 100-0020

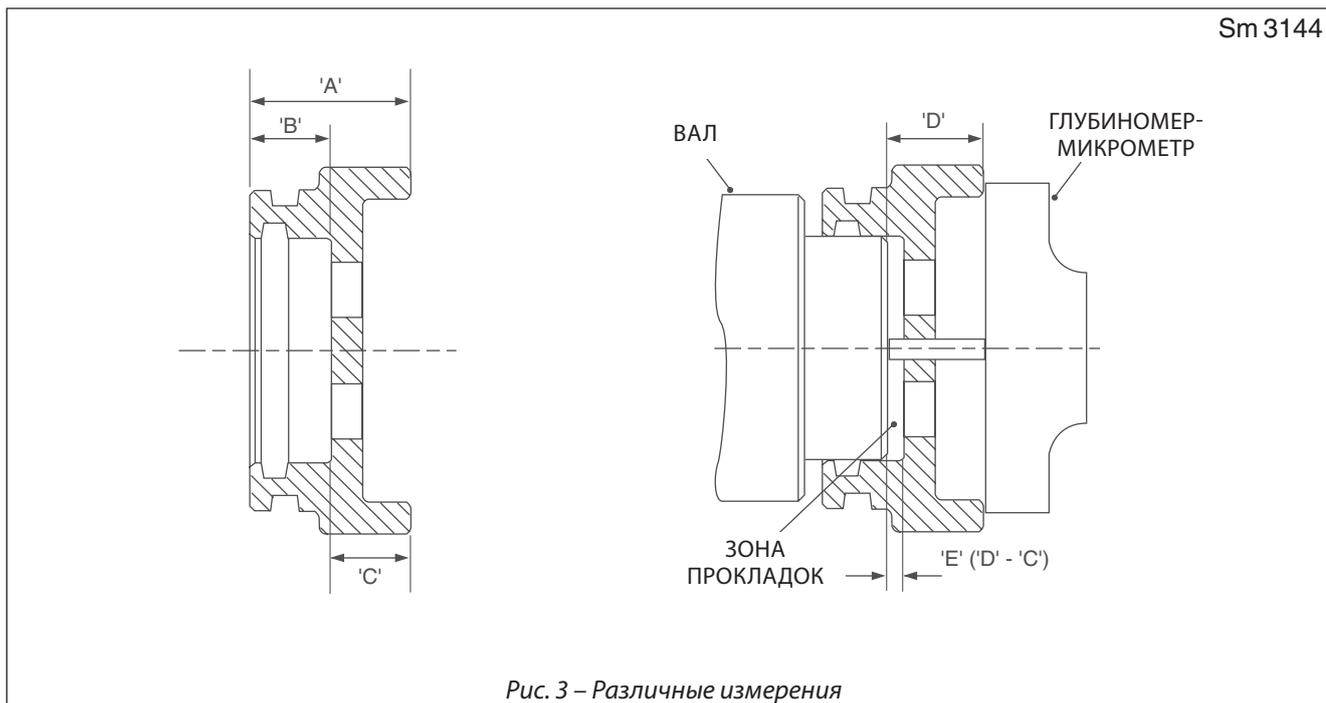


Рис. 3 – Различные измерения

17. Возьмите оставшийся сальник (15), нанесите Loctite (3) и установите его на карданный вал скосом к подшипнику. С помощью оправки посадите сальник на место.

18. Нанесите консистентную смазку на шлицы тормозной вилки (18) и наденьте ее на карданный вал (14). Совместите фрезерованные прорези приводных фланцев с прорезями тормозной вилки.

Примечание: Буквенные обозначения измерений соответствуют рисунку 3, если не указано иное.

19. Перед установкой задней упорной манжеты (63) измерьте и запишите следующие значения:

i) Измерьте общую ширину «А» задней упорной манжеты (63).

ii) Микрометрическим глубиномером измерьте внутреннюю глубину «В» манжеты (63) и запишите результат.

iii) Вычтите «В» из «А», чтобы вычислить размер канавки «С».

20. Установите заднюю упорную манжету (63) без уплотнительных колец на карданный вал (14) и затяните задние болты (19) с номинальным моментом 15 Н·м/ 11 фунтов на фут.

Примечание: между торцом вала и внутренней поверхностью манжеты должен быть видимый зазор.

21. Микрометрическим глубиномером измерьте расстояние «D» от наружной поверхности манжеты (63) до торца карданного вала (14) через отверстие в манжете, и запишите значение.

22. Фактический зазор «Е» который необходимо устранить с помощью регулировочных прокладок, между концом вала (14) и прижимной плоскостью упорной манжеты (63) составляет:

$$E = 'D' - 'C'$$

23. Затем прибавьте 0,6 мм (0,024 дюйма) к размеру «Е» для допуска на превышение толщины шайб. Это будет размер «F» (торцевой люфт определяется вычитанием).

24. Выкрутите задние болты (19) и снимите заднюю упорную манжету (63) с торца картера шарнира и прижмите вал (14) к свободному подшипнику.

25. Рассчитайте номинальное сочетание минимального количества шайб (64), чтобы добиться размера, максимально близкого к величине «F». Запишите соответствующие номера деталей и суммарную номинальную толщину.

26. Подберите шайбы (64) и измерьте суммарную фактическую толщину их сочетания. Запишите полученное значение.

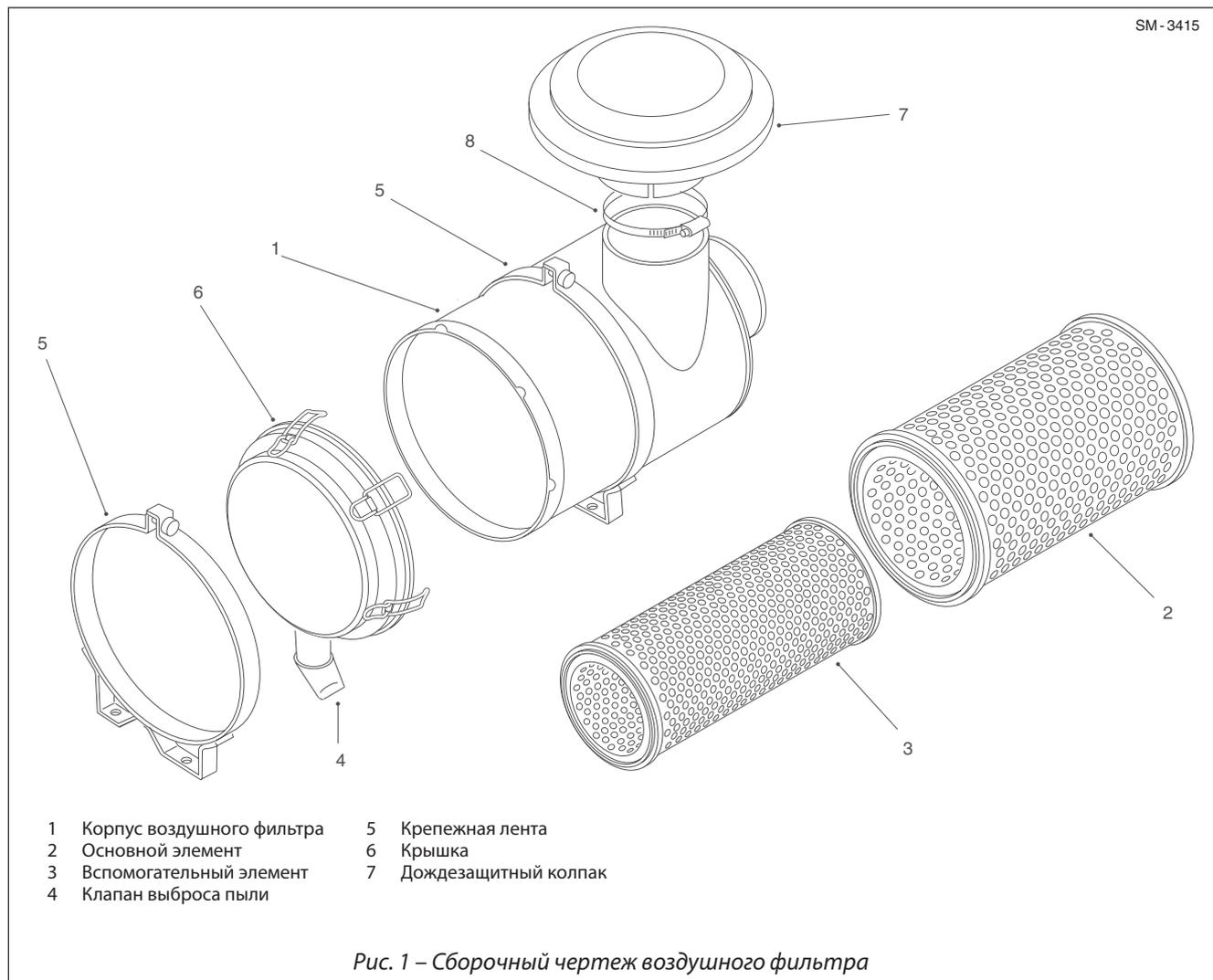
27. Вставьте блок шайб (64) в заднюю упорную манжету (63), застопорите тормозную вилку (18) от вращения подходящим способом / упором в землю. Полностью затяните болты (19).

28. Уберите упор и проверните вилку (18), чтобы убедиться в свободном вращении вала (14).

29. Установите магнитный циферблатный индикатор на картер шарнира, иглой на торцевую поверхность упорной манжеты (63). Проверьте плавающее смещение тормозной вилки (18).

ДИАГНОСТИЧЕСКИЕ КОДЫ DDEC V

Код DDEC по вспышкам	PID	SID	FMI	Описание кода DDEC
-	240	-	2	Неверная контрольная сумма ферроэлектрического ОЗУ
-	251	-	10	Ненормальная частота модуля часов
-	251	-	13	Ошибка/неисправность модуля часов
-	-	253	13	Несовместимая версия калибровки
-	-	254	0	Неисправность внешнего ОЗУ
-	-	254	1	Неисправность внутреннего ОЗУ
-	-	254	6	Введена загрузка через переключатели
11	187	-	4	Низкое напряжение датчика VSG
11	187	-	7	Система включения VSG не отвечает
12	187	-	3	Высокое напряжение датчика VSG
13	111	-	4	Низкое входное напряжение датчика уровня охлаждающей жидкости
13	111	-	6	Низкое входное напряжение датчика долива охлаждающей жидкости
14	110	-	3	Высокое входное напряжение датчика температуры охлаждающей жидкости
14	175	-	3	Высокое входное напряжение датчика температуры масла
15	110	-	4	Низкое входное напряжение датчика температуры охлаждающей жидкости
15	175	-	4	Низкое входное напряжение датчика температуры масла
16	111	-	3	Высокое входное напряжение датчика уровня охлаждающей жидкости
16	111	-	5	Высокое входное напряжение датчика долива охлаждающей жидкости
21	91	-	3	Высокое входное напряжение TPS
22	91	-	4	Низкое входное напряжение TPS
23	174	-	3	Высокое входное напряжение датчика температуры топлива
24	174	-	4	Низкое входное напряжение датчика температуры топлива
25	-	-	-	Зарезервировано для «отсутствия кодов»
26	-	25	1	Дополнительное отключение № 1 активно
26	-	61	11	Дополнительное отключение № 2 активно
27	171	-	3	Высокое входное напряжение датчика температуры наружного воздуха (только для версии 2.00 и более поздних)
27	172	-	3	Высокое входное напряжение датчика температуры воздуха
27	105	-	3	Высокое входное напряжение датчика температуры воздуха во впускном коллекторе
28	171	-	4	Низкое напряжение в цепи датчика температуры наружного воздуха (только для версии 2.00 и более поздних)
28	172	-	4	Низкое входное напряжение датчика температуры воздуха
28	105	-	4	Низкое входное напряжение датчика температуры воздуха во впускном коллекторе
31	-	51	3	Разрыв цепи дополнительного выхода № 3 (со стороны высокого напряжения) (E-49)
		31	-	51 4 Короткое замыкание дополнительного выхода № 3 на массу (со стороны высокого напряжения) (E-49)
31	-	51	7	Неисправность механической системы дополнительного выхода № 3 (E-49)
31	-	52	3	Разрыв цепи дополнительного выхода № 4 (со стороны высокого напряжения) (E-48)
31	-	52	4	Короткое замыкание дополнительного выхода № 4 на массу (со стороны высокого напряжения) (E-48)
31	-	52	7	Неисправность механической системы дополнительного выхода № 4 (E-48)
32	-	238	4	Обрыв цепи SEL
32	-	238	3	Короткое замыкание SEL на (+) аккумуляторной батареи
32	-	239	3	Короткое замыкание CEL на (+) аккумуляторной батареи
32	-	239	4	Обрыв цепи CEL
33	102	-	3	Высокое входное напряжение датчика давления турбонаддува



ОПИСАНИЕ И РАБОТА

Цифры в скобках соответствуют позициям на рис. 1.

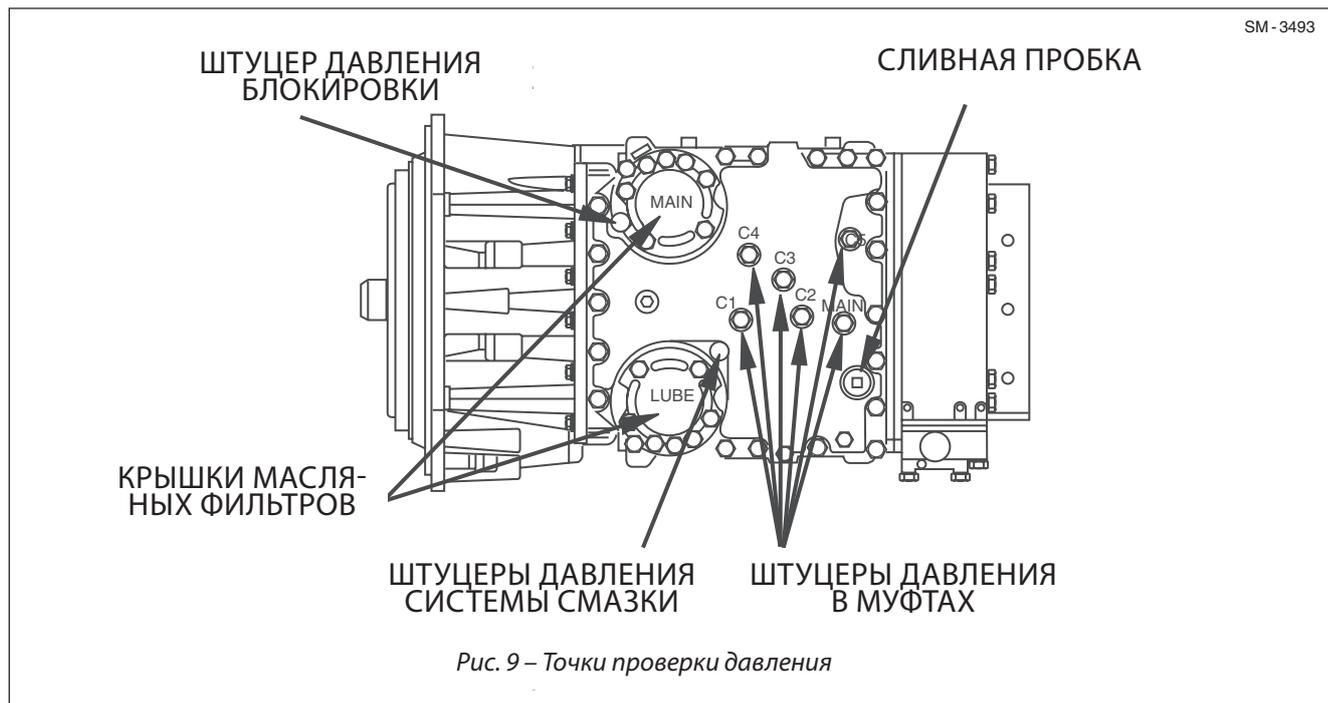
Двухэлементный сухой воздушный фильтр установлен отдельно, на правой стороне рамы тягача. Воздушный фильтр увеличивает срок службы двигателя, удаляя из поступающего воздуха грязь, пыль и воду. Грязь и пыль, смешиваясь с маслом, образуют высокоабразивную смесь, способную в сравнительно короткий срок вывести двигатель из строя.

Резиновый клапан удаления пыли (4), установленный на торцевой крышке (6) и направленный вниз, выбрасывает из фильтра грязь, пыль и влагу при работающем двигателе. Клапан удаления (4) минимизирует потребность в ежедневном обслуживании фильтра. За счет того, что при работе двигателя в клапане удаления (4) создается небольшое разрежение, пульсация разрежения вызывает открытие и закрытие резинового клапана, выбрасывая пыль и воду по мере их накопления. При остановке двигателя клапан удаления пыли (4) открывается и выбрасывает скопившуюся грязь, пыль и влагу.

Реле давления, воспринимающее засорение основного элемента воздушного фильтра, воспринимает сопротивление прохождению воздуха через фильтр, и подает сигнал на дисплей в кабине, на котором загорается символ, который указывает водителю на необходимость проверки или замены фильтрующего элемента.

Хотя датчик засорения указывает на необходимость воздушного фильтра, он не дает точных показаний, как водяной или вакуумный манометр. См. пункт «Определение сопротивления воздушного фильтра».

Вспомогательный (предохранительный) элемент (3) устанавливается в корпусе воздушного фильтра (1) внутри основного элемента (2). Этот элемент повышает надежность защиты двигателя от грязи, содержащейся в воздухе. Он защищает двигатель от грязи в случае повреждения основного элемента (2), или грязи, случайно попавшей в фильтр при смене основного элемента (2).



ПРОВЕРКА ДАВЛЕНИЯ

Примечание: проверьте, нет ли диагностических кодов коробки передач, относящихся к имеющейся неисправности. Предпринимать действия по подготовке приборов к проверке давления следует только после считывания кодов неисправностей.

Проверка давлений в отдельных муфтах помогает выяснить, связана ли неисправность коробки передач с механической или электрической частью. Для правильного проведения этих проверок необходима подготовка коробки передач и автомобиля, запись данных и их сравнение с нормативными данными технических характеристик.

1. Выкрутите пробку штуцера давления и вкрутите подходящий гидравлический штуцер с манометром в месте измерения давления. В продаже имеется набор для измерения давления J26417-A.

Примечание: Для измерения оборотов двигателя следует использовать Allison DOC или Pro-link.



ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Убедитесь, что уровень масла в коробке передач достаточен для работы в холодном состоянии до того момента, когда можно будет установить рабочий уровень масла.

Примечание: Измерить температуру масла в картере коробки передач можно с помощью Allison DOC или Pro-link.

2. Доведите температуру масла в коробке передач до нормального рабочего уровня 71 - 93°C (160- 200°F). Убедитесь в отсутствии утечек жидкости в проверяемом контуре. Проверьте уровень масла.

3. Сравните давление в главной муфте с давлением в таблице. Если давление в муфте не находится в пределах спецификации, необходимо корректирующее действие для устранения неисправности.

4. Модуляция главного давления проверяется на нейтральной передаче, задней передаче, 1-м и 2-м трансформаторе.

5. Модуляция главного давления проверяется только на высоких оборотах и на нейтральной передаче.

См. следующие таблицы на стр. 10 и 11, которые следует использовать как справочные для проверки давления и поиска неисправностей в системе.

РАЗДАТОЧНАЯ КОРОБКА – раздаточная коробка и опоры

Раздел 125-0010

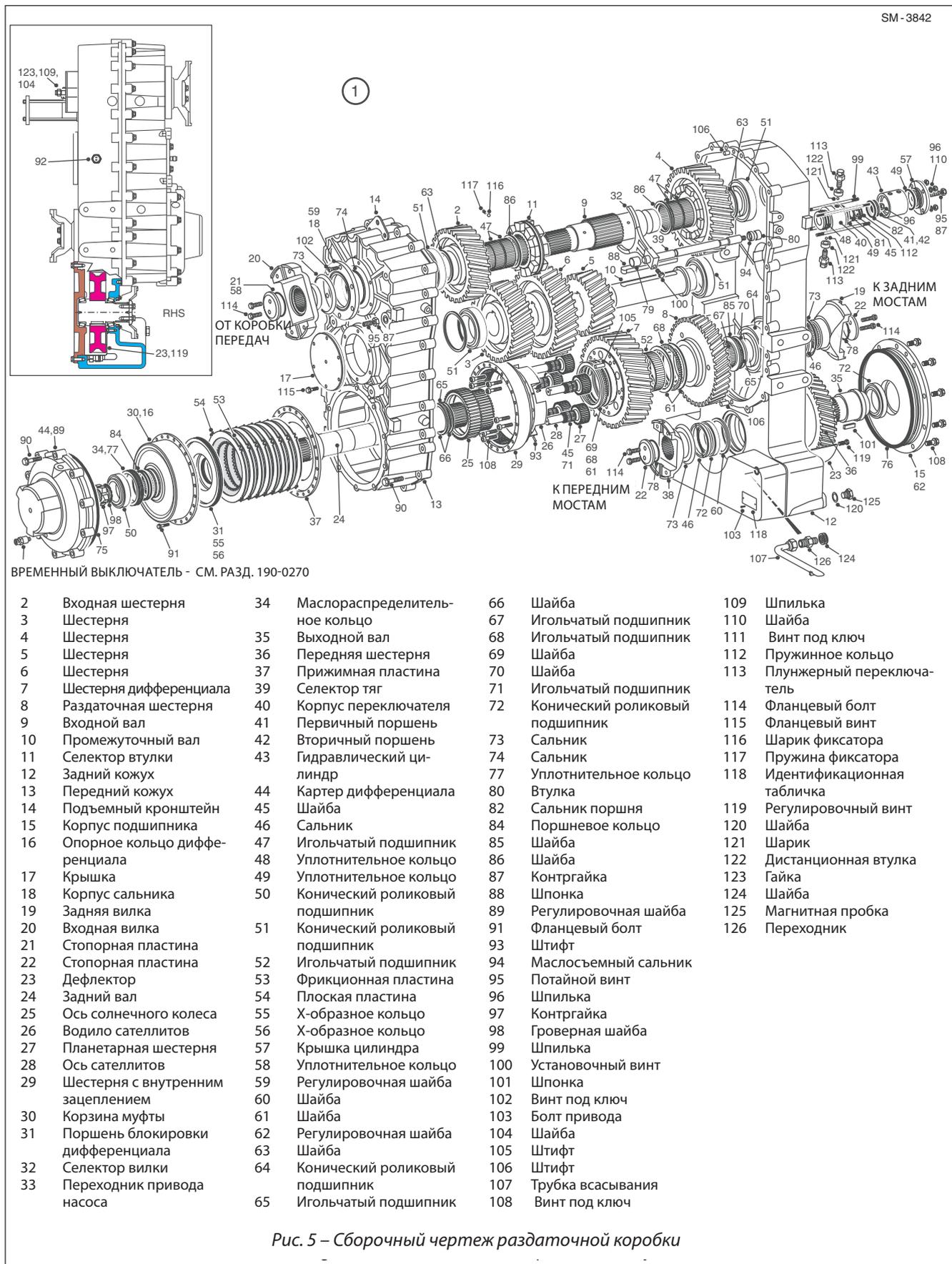


Рис. 5 – Сборочный чертёж раздаточной коробки

СРЕДНИЙ МОСТ – проходной дифференциал

Раздел 150-0020

РАЗБОРКА

Цифры в скобках соответствуют позициям на рис. 1 и 2.



ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Во избежание травм и повреждения имущества убедитесь, что колесные упоры и грузоподъемные приспособления надежно закреплены и имеют достаточную прочность и грузоподъемность для безопасного выполнения работ.

Примечание: нижеописанный порядок снятия приведен для случая, когда мост полностью снят с автомобиля.

1. Слейте масло из планетарных редукторов, картера моста, картеров дифференциалов (2 и 31) и картера промежуточного вала (3).

2. Выкрутите болты (93) крепления фланца (88) к картеру моста. Специальными инструментами (упором 15271101 и выколоткой 15500905) снимите фланец карданного вала (87), как показано на рис. 3.

3. Снимите стопорное кольцо (92) и регулировочную прокладку (91) с фланца карданного вала (87). Выпрессуйте фланец (88) и подшипник (90) с фланца карданного вала (87).

4. Выпрессуйте сальник вала (89) с фланца (88).

5. Снимите оба планетарных редуктора и полуоси, как описано в разделе 160-0030 «ГРУППА МОСТА (СТУПИЦА)». Подоприте дифференциал подходящим домкратом (или лебедкой). Если это не было сделано ранее, выкрутите болты с гайками и снимите дифференциал с картера моста, как показано на рис. 4.

6. Ослабьте болты зубчатого венца (56), как показано на рис. 5.

7. Извлеките штифты с пропилом (20), затем ослабьте регулировочные гайки (1 и 19), как показано на рис. 6.

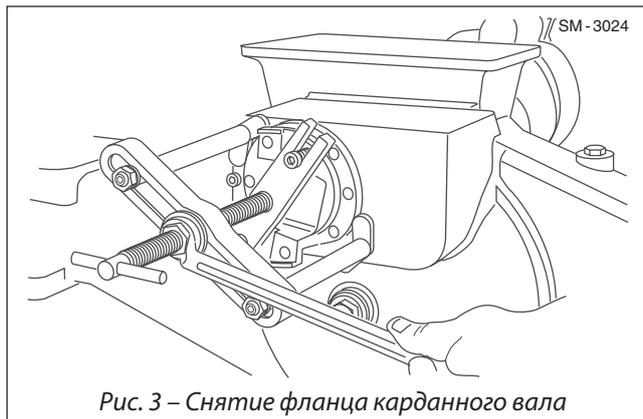


Рис. 3 – Снятие фланца карданного вала

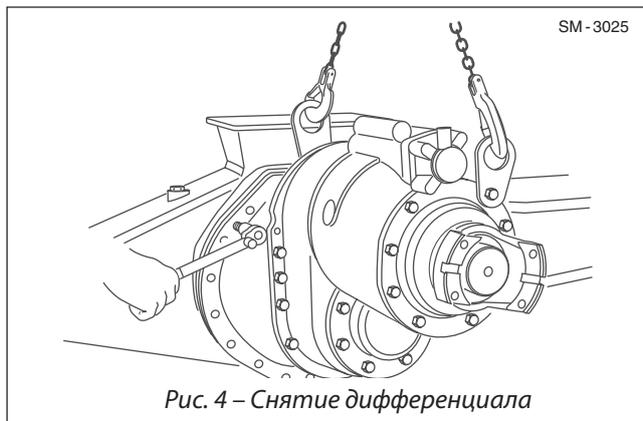


Рис. 4 – Снятие дифференциала



Рис. 5 – Откручивание болтов зубчатого венца

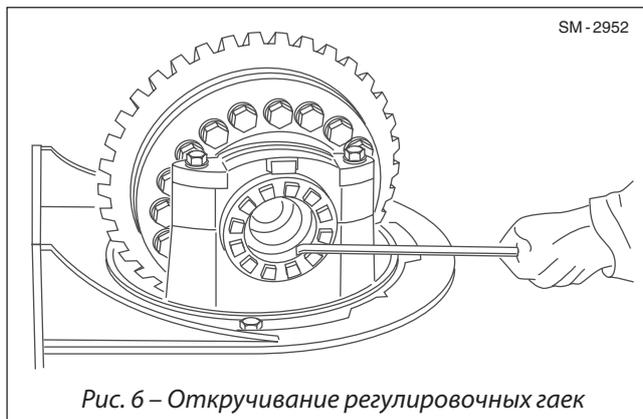


Рис. 6 – Откручивание регулировочных гаек

ГРУППА ЗАДНЕГО МОСТА – привод дифференциала

Раздел 160-0020

SM-2950

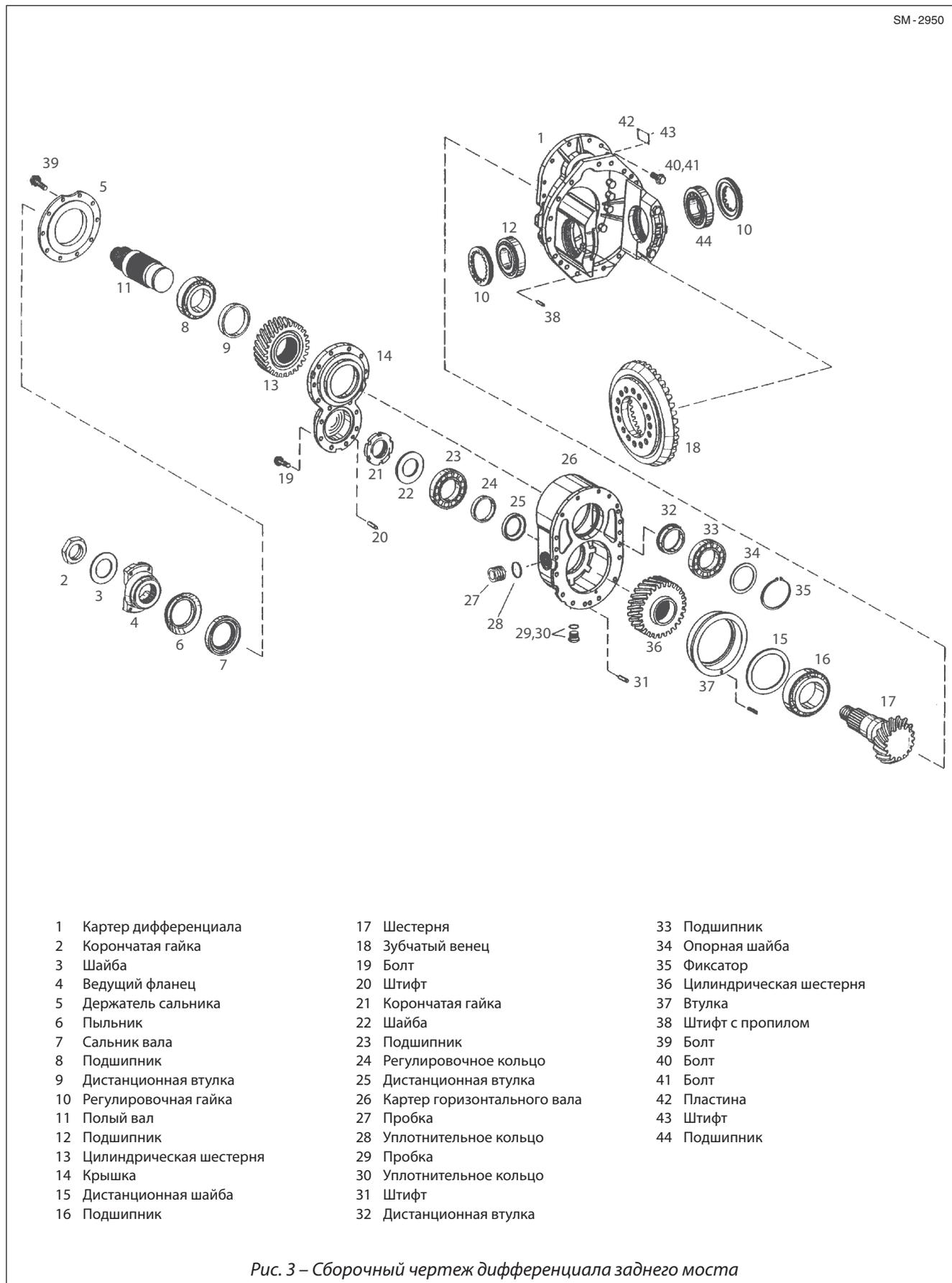
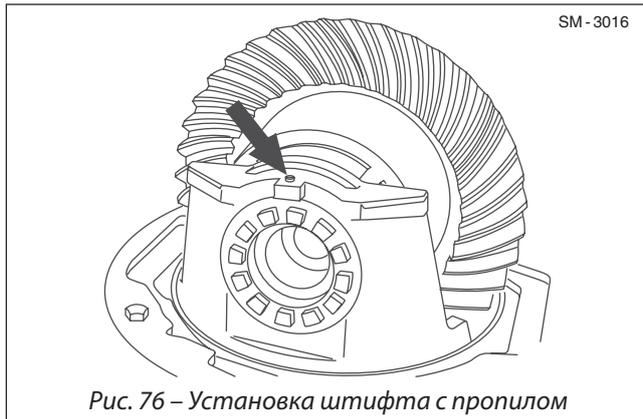
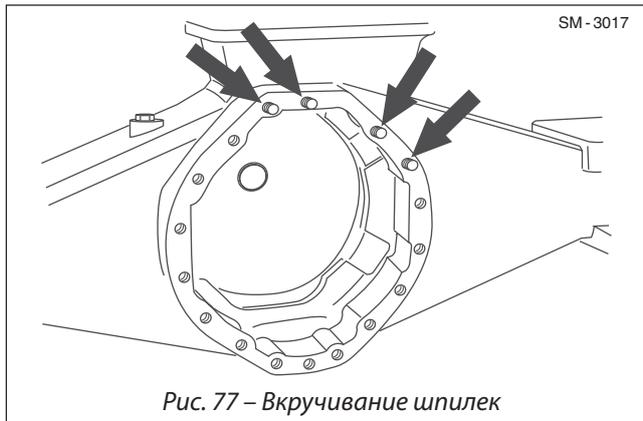


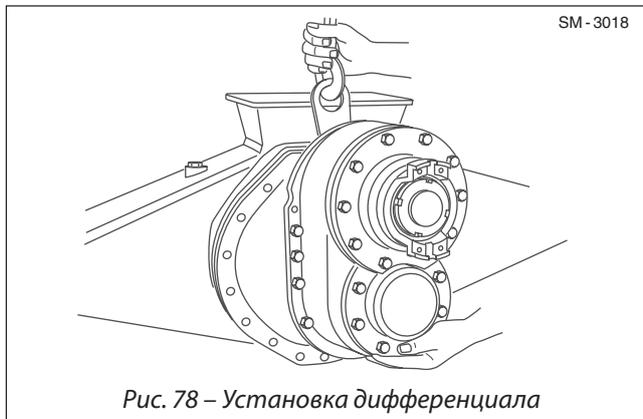
Рис. 3 – Сборочный чертёж дифференциала заднего моста



56. Зафиксируйте регулировочные гайки (10) штифтами с пропилом (38), как показано на рис. 76.



57. Вкрутите шпильки в отверстия, показанные стрелками на рис. 77. Нанесите на шпильки Loctite 262.

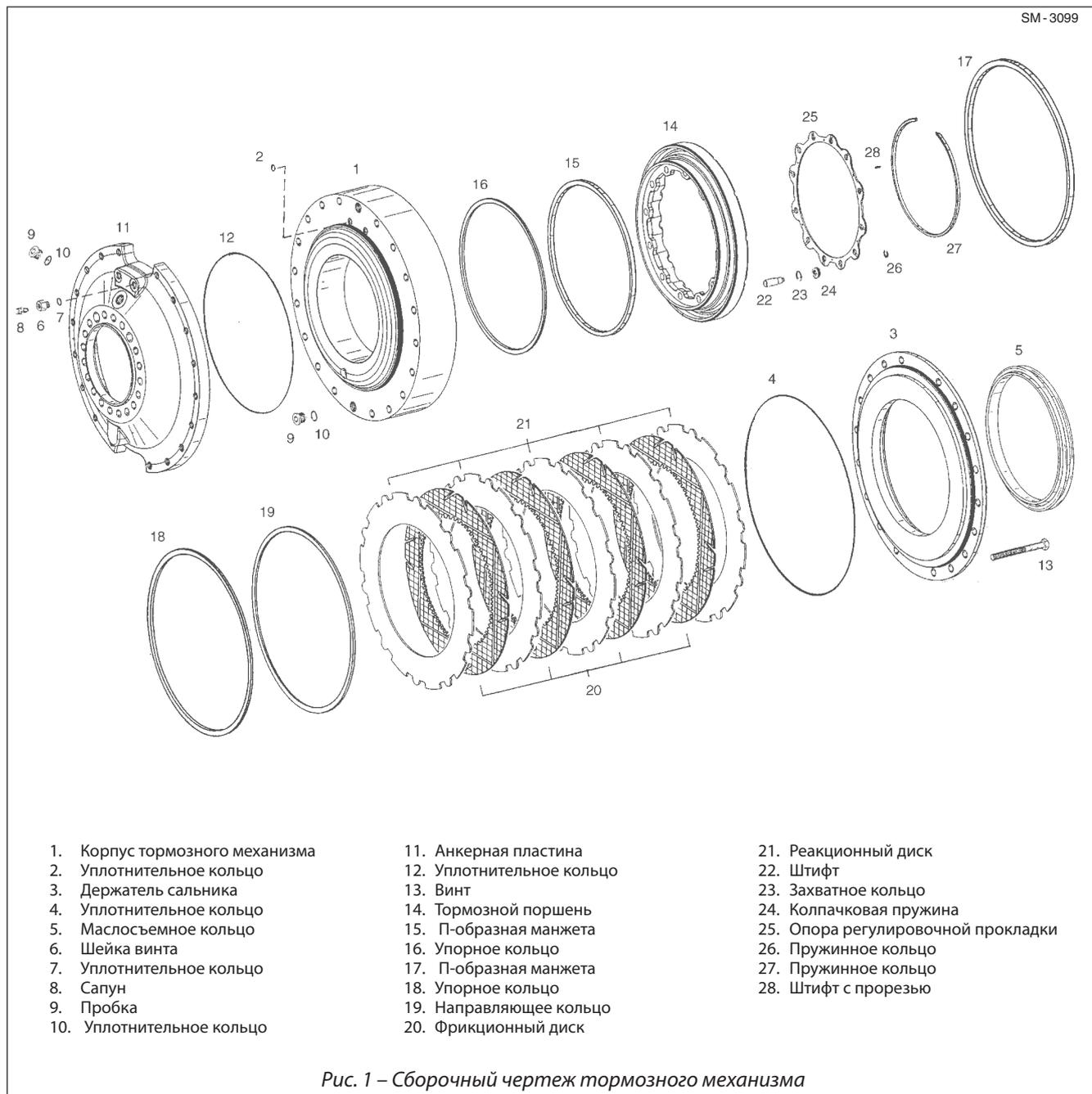


58. Нанесите Loctite 574 на установочную плоскость картера моста. С помощью подходящей лебедки установите собранный дифференциал в картер моста и закрепите его новыми болтами и гайками. Затяните болты с моментом 375 Н-м (277 фунт-сил на фут), гайки – с моментом 280 Н-м (206 фунт-сил на фут).

Установите полуоси по меткам, сделанным при снятии. См. раздел 160-0030 «ГРУППА МОСТА (СТУПИЦА)».

ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА – Дисковые тормоза с масляным охлаждением

Раздел 165-0015



УСТАНОВКА

1. См. рис. 33. С помощью подходящего подъемного устройства установите анкерную пластину (3), тормозной механизм (5) и водило ступицы (1) на ступицу моста (8) и закрепите его шайбами (7) и болтами (6); нанесите на болты (6) фиксатор 15500690 и затяните их с моментом 460 Н·м (339 фунт-сил на фут).

2. Порядок сборки приведен в разделе 160-0030 «ГРУППА МОСТА (СТУПИЦА)».

3. Залейте масло в ступицы и дифференциалы. См. разделы 160-0030 «ГРУППА МОСТА (СТУПИЦА)» и 160-0020 «ПРИВОД ДИФФЕРЕНЦИАЛА».

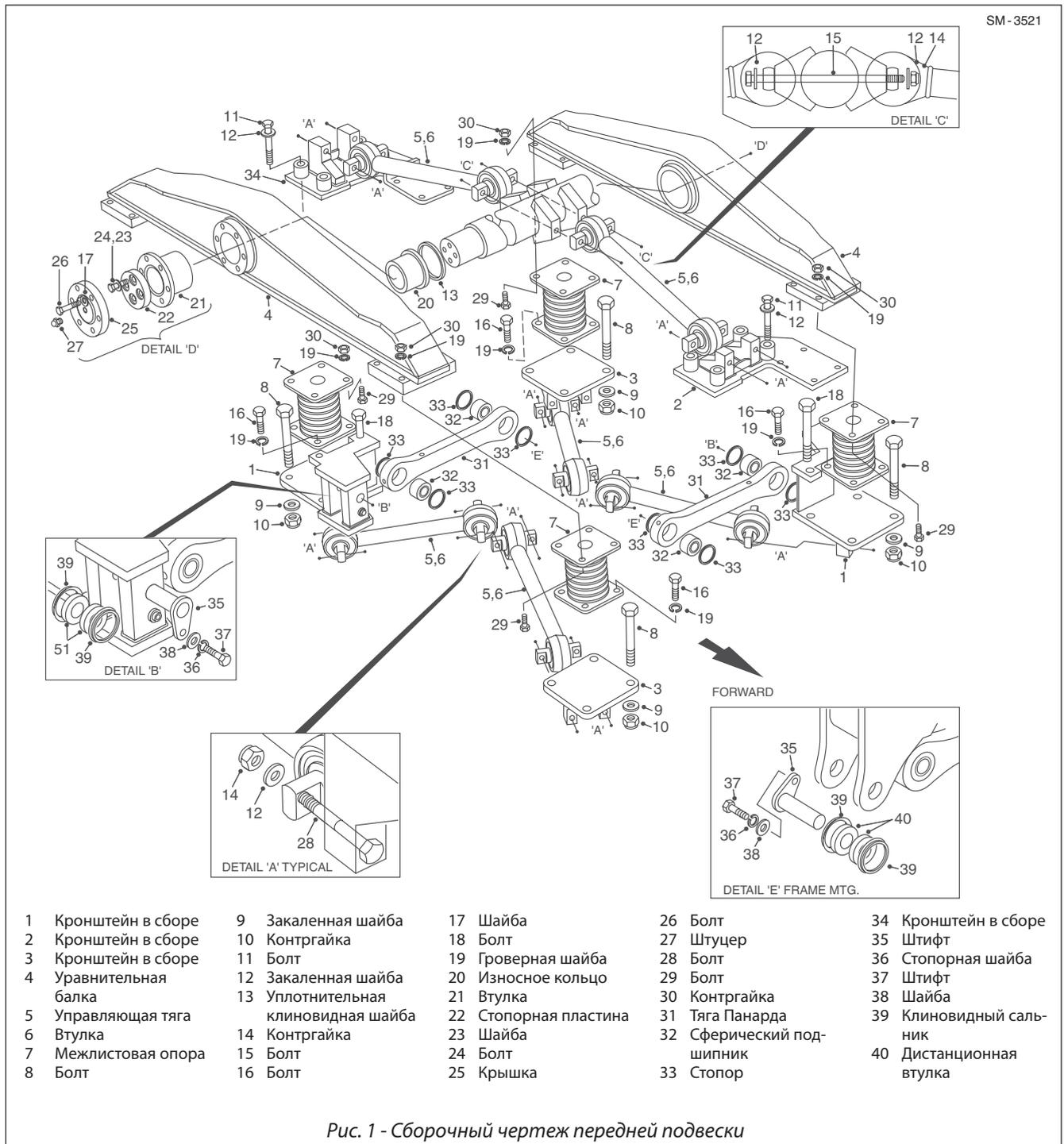
4. Залейте в охлаждающий бак тормозной системы масло, как описано в разделе 250-0025 «ОХЛАЖДАЮЩИЙ БАК ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЫ».



ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Во избежание травм и повреждения имущества следите, чтобы колесные упоры, блокираторы и грузоподъемные устройства были надежно закреплены, а их прочность и грузоподъемность были достаточны для безопасного выполнения работ.

SM - 3521



ОПИСАНИЕ

Цифры в скобках соответствуют позициям на рис. 1, если не указано иное.

Каждый мост устанавливается на раме через 3 управляющих тяги (5), установленных на резиновых втулках и ограничивающих продольное перемещение моста. Поперечное перемещение ограничивается реактивными штангами (31).

Нагрузки, воздействующие на средний и задний мосты,

уравновешиваются балансирными штангами (4) на центральном шарнире с амортизирующими межлистовыми опорами (7) между мостами и концами штанг. Межлистовые опоры (7) представляют собой многослойные резинометаллические блоки, работающие на сжатие, со связывающими цепочками.

Смазка сферических опор (32) реактивных штанг (31) производится через дистанционные пресс-масленки

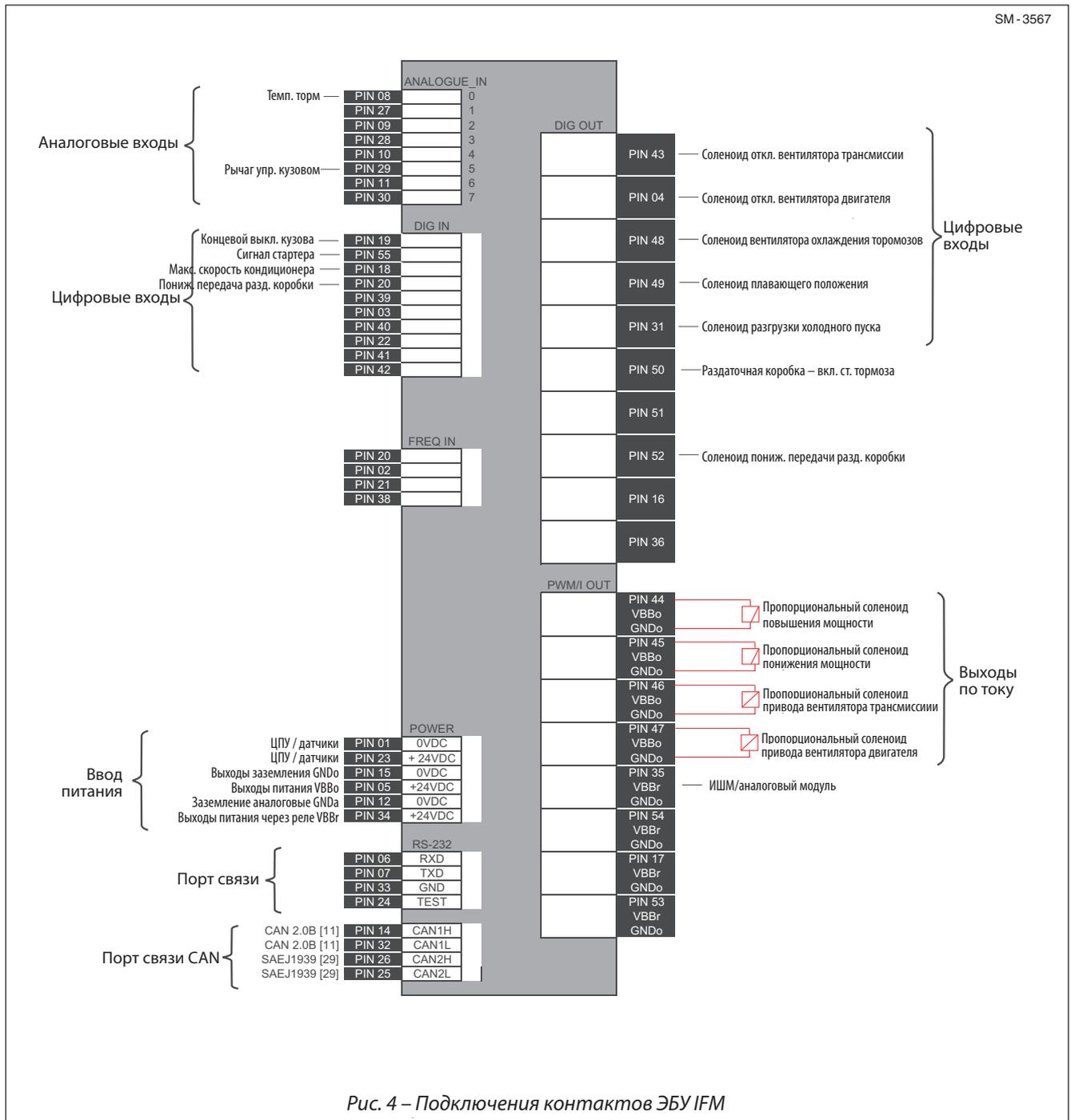


Рис. 4 – Подключения контактов ЭБУ IFM

Температура масла в двигателе больше или равна 108° C (226°F)

“Температура охлаждающей жидкости двигателя больше или равна 89° C (192° F)

“Включен кондиционер

Соленоид плавающего положения (контакт 49) – Когда кузов нажимает на концевой выключатель, ЭБУ выдает сигнал включения соленоида плавающего положения. При этом поднимающая сторона цилиндров кузова со-

единяется с баком, позволяя кузову опуститься на раму под собственным весом. При этом в подъемной части цилиндров кузова не сохраняется давление во время движения автомобиля, и кузов лежит на раме. Если кузов во время движения не опирается на раму, возможно повреждение петель и цилиндров кузова, особенно при движении с грузом. Если ЭБУ получает запрос на подъем кузова от рычага, сигнал включения соленоида плавающего положения отменяется, и давление в контуре подъема кузова нарастает.