

<<新型柴油车结构与维修>>

图书基本信息

书名：<<新型柴油车结构与维修>>

13位ISBN编号：9787535954374

10位ISBN编号：7535954375

出版时间：2011-6

出版时间：广东科技出版社

作者：王国荣，吴忠海，胡小兵 主编

页数：356

字数：450000

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<新型柴油车结构与维修>>

内容概要

本书中采用图文结合的形式，深入浅出地介绍了新型柴油车各主要总成和部件的结构、特点和工作原理，以及基本的维修方法和维修技术规范。

各总成和零部件均有配图，机件内部结构、间隙尺寸的表达则配有装配剖面图，使读者更容易理解和学习，是汽车维修行业人员培训不可多得的技术参考资料。

同时，也可作为汽车专业院校师生的学习或参考用书。

在本书的撰写过程中，我们还借鉴和参考了部分专家、学者的研究成果和著作，整合了部分军（队）、地（方）柴油车专业维修人员的经验和资料，在此一并表示衷心感谢！

柴油车维修行业每年需要新增数目庞大的从业人员，而图书市场上有关新型柴油车的结构和技术，以及维修方面的专业书籍也十分稀缺，为适应汽车维修行业对高素质柴油车专业维修人才的需要，让他们能够方便快捷地学会柴油车结构、工作原理，掌握和提高维修技能，我们结合军（队）、地（方）柴油车使用和维修的经验，并整合了大量的教学和维修实践经验，撰写了本书。

<<新型柴油车结构与维修>>

书籍目录

- 第1章 柴油车离合器结构与维修
 - 第一节 典型柴油车离合器结构
 - 第二节 离合器的维修与调整
 - 第三节 离合器常见故障诊断与维修
 - 第四节 离合器助力器结构与维修调整
- 第2章 柴油车变速器结构与维修
 - 第一节 典型柴油车变速器结构
 - 第二节 变速器维修与调整
 - 第三节 变速器常见故障诊断与维修
 - 第四节 分动器结构特点
 - 第五节 分动器调整与维护
- 第3章 柴油车传动装置结构与维修
 - 第一节 典型柴油车传动轴结构
 - 第二节 万向节功用与结构特点
 - 第三节 传动装置检查与维修
 - 第四节 传动装置常见故障诊断与维修
- 第4章 柴油车车桥结构与维修
 - 第一节 典型柴油车前桥结构
 - 第二节 驱动桥的结构与维修
 - 第三节 驱动双联桥结构与维修
 - 第四节 车桥常见故障诊断与维修
- 第5章 柴油车转向系结构与维修
 - 第一节 典型柴油车转向系结构特点
 - 第二节 转向系检查与维修
 - 第三节 转向系常见故障诊断与维修
- 第6章 柴油车车架与悬架系结构与维修
 - 第一节 车架结构特点
 - 第二节 悬架系的结构特点
 - 第三节 车架与悬架系维修
 - 第四节 车架与悬架系常见故障与维修
- 第7章 柴油车制动系结构与维修
 - 第一节 典型柴油车制动系
 - 第二节 柴油车制动系组成与结构特点
 - 第三节 ABS结构特点与维修
 - 第四节 制动系检查调整与维修
 - 第五节 制动系常见故障诊断与维修
- 第8章 柴油车取力器和绞盘结构与维修
 - 第一节 取力器结构特点与使用维修
 - 第二节 绞盘结构特点与使用注意事项
 - 第三节 绞盘拆卸方法
 - 第四节 绞盘的装配、调整与维修
- 第9章 柴油自卸车举升系结构与维修
 - 第一节 自卸车类型与举升系结构
 - 第二节 柴油自卸车举升系检修与故障诊断
 - 第三节 柴油自卸车日常维护与正确使用

<<新型柴油车结构与维修>>

第10章 柴油车驾驶室结构与维修

第一节 驾驶室结构特点

第二节 驾驶室使用与维修

参考文献

<<新型柴油车结构与维修>>

章节摘录

1) 中、后轮主制动器不起制动作用。

原因是继动阀卡在上限位置。

这时活塞顶部虽受控制气压的作用，但却不能下行关闭排气阀和打开进气阀门，则储气筒内压缩空气不能经进气阀门充入中、后轮制动气室，故中、后轮制动器不起制动作用。

2) 中、后轮制动器不解除制动作用。

原因是继动阀活塞卡在下限位置所造成。

当活塞卡在下限位置后，由于不能上行打开排气阀门和关闭进气阀门，中、后轮制动气室内的压缩空气不能由排气阀门排入大气，故中、后轮制动器不能解除制动作用。

3) 中、后轮制动器的制动力不足。

原因是继动阀的排气阀漏气所致。

因排气阀门漏气后，继动阀便不能保证中、后轮制动气室有足够的空气压力，故中、后轮制动器产生的制动力不足。

4) 中、后轮制动器产生的制动力与踏板至某一位置所应有的制动力不相应。

原因是由进、排气阀门弹簧张力过小或过大所造成。

当制动踏板踩至某一位置而使制动器产生制动力时，若活塞下腔制动气体的作用力与进、排气阀门弹簧张力的合力等于活塞上腔室控制气体的作用力时，活塞便处于进、排气阀门均关闭的平衡状态。这时充入制动气室的气体压力（与活塞下腔室的气体压力相等）使制动器产生的制动力，即是踏板在此一位置所应有的制动力。

若进、排气阀门的张力过小或过大，则下腔室的气体压力（亦即制动气室的气体压力）必然要相应增大或减小，才能使活塞保持平衡状态，因而中、后轮制动气室使制动器这时产生的制动力，也就大于或小于踏板在此一位置所应有的制动力了。

(2) 故障维修 如果出现进、排气阀门弹簧弹力过大或过小，或阀门关闭不严，或活塞卡在极限位置不能移动时，应该首先考虑到是因为汽车制动管路中的继动阀的技术性能变差造成的，维修时应更换新件。

3.主制动阀 (1) 故障现象 1) 当踩下制动踏板时，主制动阀从排气口处漏气。

如果踩下制动踏板时，主制动阀从排气口漏气，故障主要在主制动阀本身。

2) 不踩制动踏板时，主制动阀漏气。

如果在制动解除之后，主制动阀从排气口3处向外漏气，一般是上腔或下腔进气口j和排气口h密封件破损，或是在阀与阀座之间存有异物，导致主制动阀漏气。

进气阀杆与壳体之间密封圈破损也会产生漏气。

3) 解除制动后，制动气室膜片不回位或回位太慢。

如果发现全车制动“发咬”，制动气室膜片都不回位，显然是制动踏板与主制动阀连接杠杆连接过紧，使制动踏板没有自由行程，主制动阀总处于打开的位置，因此全车制动回路总有一定的制动气压存在。

虽然该气压不高，但使制动总处于制动状态，气室推杆总以一定的力迫使制动蹄片贴在制动鼓上，从而产生“发咬”的现象，这种故障往往发生在更换或安装主制动阀时。

因此，在安装主制动阀，连接制动拉杆与主制动阀拐臂时一定应注意，安装后，连接拉杆后端应与主制动阀拐臂连接销存有一定的自由间隙，这一间隙可通过调整拉杆长度来实现。

换句话说，安装主制动阀后应保证制动踏板有一定的自由行程。

.....

<<新型柴油车结构与维修>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>