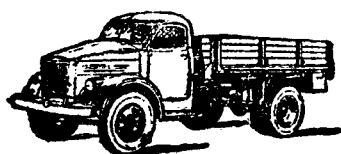


格斯 -51 型汽車 修理裝配與試驗技術條件

蘇聯汽車運輸與公路部

全蘇汽車運輸科學研究院 編

新疆十月汽車修配廠 譯



人民交通出版社

格斯—51型汽車修理裝配與試驗技術條件

**МИНИСТЕРСТВО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
И ШОССЕЙНЫХ ДОРОГ СССР**

**ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ВСЕСОЮЗНЫЙ
НАУЧНО ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
ВНИИАТ**

**ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ
НА РЕМОНТ, СБОРКУ
И ИСПЫТАНИЕ**

**АВТОМОБИЛЯ ГАЗ-51
НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
АВТОТРАНСПОРТНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ**

Москва 1956

本書根據蘇聯汽車運輸出版社1956年莫斯科俄文版譯出

新疆十月汽車修配廠 譯

人 民 交 通 出 版 社 出 版

(北京安定門外和平里)

北京市書刊出版業營業許可証出字第〇〇六號

新华书店北京发行所发行 全国新华书店經售

人 民 交 通 出 版 社 印 刷 厂 印 刷

1958年12月北京第一版 1964年9月北京第三次印刷

开本: 850×1168毫米 印張: 8 張

全書: 274,000字 印數: 7,101—9,400册

統一書號: 15044·4223

定價(科六): 1.20元

前 言

一、發动机	3
二、發动机的各附屬总成	42
三、燃油系統	50
四、冷却系統	62
五、离合器	63
六、变速器	69
七、中間軸与傳动軸	82
八、后桥	87
九、車架	101
十、汽車悬挂裝置	109
十一、避震器	116
十二、前軸	120
十三、轉向机构	129
十四、制动器	136
十五、电气設備与仪表	149
十六、駕駛室	186
十七、СЛ—12 型刮水器	188
十八、門鎖与門鎖傳动裝置	189
十九、右（左）玻璃升降器总成	191
二十、遮蓋裝置	192
二十一、車台	193
二十二、汽車的裝配	195
二十三、汽車的噴漆	205

二十四、修复汽車的驗收.....	206
二十五、滾珠軸承与滾柱軸承.....	209
二十六、各配合部分大修时的标称和容許尺寸与間隙.....	211
二十七、格斯—51型汽車上所用的各种軸承主要数据.....	252

前 言

近年来，对格斯-51 型汽车零件和组件的结构与制造工艺进行了许多修改，且在运用和修理这些车辆方面积累了不少经验，因此有必要重新审定和修正“中央汽车运输科学研究院”于1949年编制的现行汽车修理、装配与试验技术条件。本修理、装配与试验技术条件只包括了汽车的主要零件、组件与部件。

在编写本技术条件时，曾参考了莫洛托夫汽车工厂的零件施工图纸与部件装配试验技术条件，全苏汽车运输科学研究院于1954年编写的零件检查分类技术条件，以及其他部门编写的汽车修理、装配与试验的技术条件。

本技术条件按每一部件来分章节，每章由下列三节组成：

甲) 送往装配的各主要部件的状况；

乙) 部件的装配；

丙) 部件的试验。

本技术条件中包括的零件项目，比中央汽车运输科学研究院1949年出版的技术条件增加了许多。

本技术条件在装配时的容许配合方面、零件的修理方法方面、以及修理后部件的试验规范方面，也与早先出版者有很大不同。

例如，由于全苏汽车科学研究院的努力，对于许多鑄铁零件（气缸体、进排气管，离合器壳、变速器壳及后桥壳），推行了焊修裂缝的新方法，只要这些裂缝不穿过安装轴承之处，其长度和数量就不加限制。

由于全苏汽车运输科学研究院的努力，对半轴及传动轴的键齿介绍用堆焊法修理。

容许配合间隙量的数值，与以前出版的技术条件比较，已经减小了许多，并且采用接近标称间隙的数值，这是为了促进大修后部件、组件和整个汽车的技术状况的改善。例如，在各种键齿接合中都采用容许间隙0.30公厘来代替以前出版的技术条件中所规定的0.45—0.50公厘，在前轴工字梁——转向节销的结合部分，采用容许间隙 $\frac{-0.013}{+0.080}$ 公厘来代替以前规定的 $\frac{-0.013}{+0.121}$ 公厘等等。

修理进气门时把容许磨损量自0.073改至0.045公厘，排气门——由0.078

改至0.048公厘。

根据全苏汽车运输科学研究院的研究结果和各汽车修理厂的经验，推行用镶套法来修理缸壁上具有穿孔的气缸，只要穿孔距离上边或下边不小于30公厘；装主轴承襯瓦的承孔，介绍用研磨轴承接口表面，并随后把承孔搪到标称尺寸的方法来修理；对于连杆大头的孔，也介绍用先磨连杆盖分离平面，然后搪孔到标称尺寸的方法来修理。

本技术条件包括了对送往装配的主要零件状况的要求、在检查与装配过程中所必需的数据、以及关于试验修竣和装配妥善的部件和汽车的指示。

本技术条件中载有新零件的标称尺寸及其配合数据（即间隙与公差），这些数据都是根据莫洛托夫汽车工厂的技术文件并加以修改得来的。

本技术条件中载有：关于决定自送修汽车上卸下的零件的堪用性的要求，对不经修理可继续装用的零件的要求，大修时零件的修理尺寸（见表），配合间隙与公差的容量。

本技术条件中对格斯-51 汽车的个别部件结构独有的特性作了指示。属于这类指示的，例如：格斯-51 汽车（与老式汽车不同）不容许气缸体和主轴承盖搅乱，因为它们在汽车工厂是配合在一起加工的；不容许气缸体与铰过的主轴承盖装配，以免损害襯瓦的互换性。

所介绍的零件修理方法都是以各汽车修理企业的工作经验和全苏汽车运输科学研究院的研究结果为依据的。在许多情况中，对零件的这个或那个毛病，介绍了几种消除方法。这时，就需要根据本企业的技术设备，选用其中最适宜的一种，同时也不限制采用在本技术条件中未规定的其他方法。

组件和部件的装配应当根据原厂图纸及汽车部件修理、装配与试验的技术条件进行。

假如根据装配条件，安装某些重要零件时，需用手锤敲击其加工表面，必需使用顶轴和有色金属手锤，以及压入零件的专用工具。

由于本技术条件中载有修理 格斯-51 汽车时所必需的原始资料，这将大大减轻汽车修理企业的工作，使修理技术要求统一，将为保证零件修理时的互换原则创造先决条件，并促进汽车修理质量的提高。

本技术条件由全苏汽车运输科学研究院在技术科学硕士斯·佛·旭杰宁的领导下编成。

参加编写本技术条件的有：斯·佛·旭杰宁，耳·依·罗静贝尔格，耳·特·格列庆斯卡亚，阿·依·席里霍夫斯卡亚，弗·依·雷特庆科，兹·斯·科辽辛斯基，阿·弗·科诺诺维奇，耳·格·洛沙维奥。

一、發 动 机

甲) 送往装配的發动机各主要零件的状况

零件 120—1002015-E 气缸体

1. 气缸体和主軸承盖在拆卸和檢查分类时不可攪乱, 送往装配时应連在一起。因为它們是配合在一起加工的, 故不能互换。

如有个别主軸承盖报废, 允許用堪用的主軸承盖来补充, 但要求能遵守气缸体装配的技术条件。

2. 不允許有裂縫和破口穿过装凸輪軸襯套的孔。

3. 在水套壁或上曲軸箱上的破口, 其面积不大于150平方公分者, 允許焊补丁或用螺釘固定补丁的办法修复。

气缸壁上的破口, 距离上边或下边大于30公厘者, 可用鑲缸套的办法修复。

4. 允許用氧炔焊(气缸体整个加热)修复:

1) 水套壁上的裂縫: 若这裂縫尚未伸达装气門导管的孔壁者;

2) 与气缸盖接合的表面上的裂縫(在气缸, 气門座等之間の間壁上);

3) 气門座上的裂縫;

4) 固定离合器壳或正时齿輪盖的平面上的裂縫或破口;

5) 气缸壁上的裂縫: 若此裂縫距离气缸体上边或下边小于15公厘者;

6) 主軸承襯瓦座的崩缺口, 如所占面积小于其表面的 $\frac{1}{4}$ 者。

5. 用电弧焊可修复:

1) 水套壁或上曲軸箱壁上的裂縫;

2) 固定油底壳平面上的裂縫或缺口;

3) 先前曾用焊接或打补丁的办法修复过的裂縫。

6. 經焊接、打补丁或鑲缸套等办法修理之后, 气缸体应在3—4公斤/平方公分的压力下重新进行水压試驗, 以檢查水套的密封性。

7. 下列各螺孔內的螺紋损坏多于两牙时, 允許在孔內鑲入螺塞:

- 1) 水泵及进排气管固定螺柱孔；
- 2) 正时齿轮盖底板固定螺栓孔和螺柱孔；
- 3) 凸轮轴推力凸缘，汽油泵和油底壳的固定螺栓孔；
- 4) 机油泵，机油滤清器凸缘和离合器壳的固定螺栓孔。

下列各螺栓孔内的螺纹损坏多于两牙时，允许在孔内割修修理尺寸的螺纹：

- 1) 气缸盖固定螺柱孔；
- 2) 发电机托架和连接拉杆（连接发动机与车架的）托架的固定螺栓孔；

- 3) 主轴承盖固定螺栓孔；
- 4) 装机油细滤清器，进油管接头的孔。

油底壳固定螺栓孔内的损坏螺纹允许予以填焊修复。

8. 取出断在螺孔中的螺栓和螺柱之后，孔内的螺纹应予以修整。

9. 修理主轴承镶瓦座时，允许研磨轴承盖的接口表面，然后安装垫片或将孔搪到标称尺寸。

搪镶瓦座之前主轴承盖螺栓应用12.5—13.6公斤的扭力扭紧。

搪削之后，装镶瓦的各孔的不同中心线，允许不大于0.025公厘。

装镶瓦的各孔表面光洁度应符合第8级（按ГОСТ2789—51）。

10. 当进气门座磨损大于1.5公厘时，允许镶座。

11. 送往装配的气缸体，其水套内的水垢，以及气道和油道内的油渣和积碳应予清除。

12. 气缸体配水管内的铁锈和其他污垢应予清除。

安装新配水管时，其缝口应朝向气门的一面。

13. 气门导管的内径应不大于表1内所载的大修容许尺寸。

14. 装气门导管的孔，其直径应不大于表2内所载的大修允许尺寸。

允许将装导管的孔铰到修理尺寸（见表2）。

15. 气门导管压入气缸体时的公差应在0.010—0.085公厘范围之内。

从气门导管的上端面至气缸体上平面的距离应在21.7—22.3公厘范围内。

16. 压入后，气门导管应当铰成标称或修理尺寸。

装气门挺杆的孔与各气门导管的孔中心线的不平行度，在30公厘的长度上允许不大于0.05公厘。

这些孔的中心线应当重合，误差允许不大于0.12公厘。

表 1

气門导管內徑的标称、修理和大修允許尺寸

尺 寸 名 称	尺 寸 (公 厘)	
	标 称 或 修 理 的	大 修 时 允 許 的
标 称 的	$\frac{9.000}{9.022}$	9.07
修 理 的	$\frac{8.750}{8.772}$	8.82

表 2

装气門导管的孔的标称、修理和大修允許尺寸

尺 寸 名 称	尺 寸 (公 厘)	
	标 称 的 或 修 理 的	大 修 时 允 許 的
标 称 的	$\frac{17.000}{17.035}$	17.05
修 理 的	$\frac{17.200}{17.235}$	17.25

17. 在气缸体内装气門挺杆的孔, 其直徑应不大于表 3 內所載的大修允許尺寸。

装气門挺杆的孔, 允許鉋到修理尺寸或鑲入套筒修复 (見表 3)。

装气門挺杆的孔的中心綫与凸輪軸中心綫的不垂直度, 在每100公厘的長度上允許不大于0.10公厘。

装气門挺杆和气門导管的孔其中心綫的不平行度, 在每30公厘的長度上应不大于0.03公厘。

这些孔的中心綫的不重合度, 允許不大于0.10公厘。

18. 进排气門座应当鉋成 45° 的角度。

气門座工作斜面的寬度应在1.5—2.0公厘範圍內。

当工作斜面寬度大于2.0公厘时, 則应将气門座鉋成与导管中心綫成 75° 和 15° , 以减小斜面寬度。

气門座錐面应与气門导管孔同中心綫, 誤差允許不大于0.07公厘。

19. 在气缸体内装凸輪軸襯套的孔, 其直徑应不大于表 4 內所載的大修允許尺寸。

表 3

气門挺杆孔的标称、修理和大修允許尺寸

尺 寸 名 称	直徑的加大 量或减小量	尺 寸 (公 厘)	
		标称的或修理的	大修时允許的
标 称 的	—	$\frac{16.000}{16.019}$	16.07
第一次修理尺寸	+ 0.20	$\frac{16.200}{16.219}$	16.27
第二次修理尺寸	+ 0.80	$\frac{16.800}{16.819}$	16.87
第三次修理尺寸	+ 1.50	$\frac{17.500}{17.519}$	17.57
第四次修理尺寸	— 0.20	$\frac{15.800}{15.819}$	15.87

表 4

气缸体内装凸輪軸襯套的孔的标称尺寸和大修时允許尺寸

孔 的 名 称	尺 寸 (公 厘)	
	标 称 的	大修时允許的
装 前 襯 套 的	$\frac{55.500}{55.518}$	55.54
装 第 二 个 襯 套 的	$\frac{54.500}{54.518}$	54.54
装 第 三 个 襯 套 的	$\frac{53.500}{53.518}$	53.54
装 后 襯 套 的	$\frac{51.500}{51.518}$	51.54

允許装加大尺寸的凸輪軸襯套，或襯套修理气缸体内的孔。

20. 凸輪軸襯套应以下列公差压入气缸体内：

前襯套	0.10—0.19公厘
第二个襯套	0.10—0.19公厘
第三个襯套	0.09—0.18公厘

后襯套

0.09—0.18公厘

压入之后，襯套潤滑孔应与气缸体内的油孔相对合。

21. 压入气缸体内的凸輪軸襯套应搪或铰到标称尺寸或某一修理尺寸（見表5）。

表 5

凸輪軸襯套內徑的标称尺寸和修理尺寸

尺寸名称	凸輪軸襯套的內徑(公厘)			
	前 襯 套	第二个襯套	第三个襯套	后 襯 套
标 称 尺 寸	52.025	51.025	50.025	48.025
	52.050	51.050	50.050	48.050
第一次修理尺寸	51.825	50.825	49.825	47.825
	51.850	50.850	49.850	47.850
第二次修理尺寸	51.625	50.625	49.625	47.625
	51.650	50.650	49.650	47.650
第三次修理尺寸	51.425	50.425	49.425	47.425
	51.450	50.450	49.450	47.450
第四次修理尺寸	51.225	50.225	49.225	47.225
	51.250	50.250	49.250	47.250

凸輪軸与曲軸中心綫的不平行度在全長上允許不大于0.05公厘。

凸輪軸各襯套孔的不同中心度应不大于0.05公厘。

凸輪軸各襯套孔表面的光潔度应当符合第7級。

22. 發动机各气缸应搪磨到同一个修理尺寸。

气缸的橢圓度和圓錐度应不大于0.025公厘。

气缸的标称尺寸和修理尺寸載于表6中。

气缸表面应光滑如鏡，而无砂眼和腐蝕印痕。

气缸表面的光潔度应相当于9級。

气缸中心綫与曲軸中心綫的不垂直度，在每100公厘的長度上不应大于0.05公厘。

23. 当气缸直徑大于83.525公厘时，气缸体应鑲套筒。

必要时，也允許在个别气缸內鑲套，但不能多于3个。

压入个别气缸內的套筒应搪成与其他气缸相同的尺寸。

表 6

气缸的标称尺寸和修理尺寸

尺 寸 名 称	直径的加大量(公厘)	气 缸 直 径 (公厘)
标 称 尺 寸	—	$\frac{81.880}{81.940}$
第 一 次 修 理 尺 寸	0.50	$\frac{82.488}{82.548}$
第 二 次 修 理 尺 寸	0.80	$\frac{82.788}{82.848}$
第 三 次 修 理 尺 寸	1.00	$\frac{82.988}{83.048}$
第 四 次 修 理 尺 寸	1.25	$\frac{83.238}{83.298}$
第 五 次 修 理 尺 寸	1.50	$\frac{83.488}{83.548}$

注：1. 气缸的修理尺寸是根据莫洛托夫汽车制造厂供应的备份活塞的修理尺寸而规定的。

2. 活塞与气缸之间的必要间隙0.012—0.024公厘，按气缸选配活塞的办法保证之。

修理气缸时，建议采用钛铜铸铁制的套筒。

套筒压入气缸时的公差应在0.075—0.125公厘范围之内。

零件 51—1002045 正时齿轮盖襯板

1. 允许填焊裂缝。
2. 襯板与气缸体接合的表面应当平整，允许误差不大于0.5公厘。
3. 定位螺钉孔的直径应在13.03—13.08公厘范围内。允许将孔铰到修理尺寸13.23—13.26公厘。

零件 11—6043 正时齿轮盖

1. 不允许有裂缝和破口穿过装油封的孔。
2. 不穿过装油封的孔的裂缝可予以焊修。
3. 正时齿轮盖凸缘的表面应当平整。在平板上检查时不应通过0.4公厘的厚薄片。

4. 装油封的孔，其直径应在80.00—80.18公厘范围内。

零件 12—1003010-B 气缸盖

1. 送往装配的气缸盖，其水套内的水垢和燃烧室表面的积碳应予清除。
2. 气缸盖上不允许有穿过燃烧室的破口和裂缝。
3. 与气缸体相接合的表面或水套上的裂缝允许填焊。
4. 气缸盖应在3—4公斤/公分²的水压下检查其密封性。
5. 当发现通过孔而漏水时，在装火花塞的孔内允许镶入螺塞，或者在缸盖固定螺柱孔内镶入套筒。

套筒或螺塞应与孔端面相平齐。

6. 允许装火花塞的孔内的螺纹（1M18×1.5）损坏不多于两牙，机油细滤器固定螺柱孔内的螺纹（M8×1.25——2级）和水套出水接头管固定螺柱孔内的螺纹（M8×1.25紧的）损坏不多于两牙。

损坏的螺孔可镶入螺絲套加以修复。

装火花塞的孔内的螺纹也可用填焊法修复。

7. 与气缸体接合的表面翘曲，在全长上，不应大于0.1公厘。

允许铣削与气缸体相结合的表面。这时燃烧室高度的减小，与标称尺寸比较，不应大于1.0公厘。

8. 与火花塞和气缸盖固定螺柱螺帽接触的表面磨损时，应予铣光。

零件 12—1004015-B, 12—1004015-EP, 12—1004015-KP, 12—1004015-ЛP, 12—1004015-MP, 12—1004015-HP 活塞

1. 活塞上不允许有裂缝、疏松、蜂窝和夹渣等现象。
2. 活塞的标称尺寸和修理尺寸载于表7中。

活塞裙部的几何形状应与施工图纸符合。

活塞裙部的椭圆度应在0.24—0.34公厘范围内。同时椭圆的短轴应处在活塞肖平面。

活塞裙部的圆锥度应在0—0.05公厘范围内。圆锥的大直径应在活塞裙的下部。

活塞裙表面光洁度应符合8级。

3. 为易于选配活塞肖起见，活塞应按活塞肖孔的直径分为四组（表8）。活塞肖孔的椭圆度和圆锥度允许不大于0.005公厘。

表 7

活塞的标称尺寸和修理尺寸

尺 寸 名 称	直 徑 的 加 大 量 (公厘)	活 塞 裙 下 部 的 直 徑 (在垂直于活塞肖中心綫的平面) (公厘)
标 称 尺 寸	—	$\frac{81.868}{81.928}$
第 一 次 修 理 尺 寸	0.50	$\frac{82.476}{82.536}$
第 二 次 修 理 尺 寸	0.80	$\frac{82.776}{82.836}$
第 三 次 修 理 尺 寸	1.00	$\frac{82.976}{83.036}$
第 四 次 修 理 尺 寸	1.25	$\frac{83.226}{83.286}$
第 五 次 修 理 尺 寸	1.50	$\frac{83.476}{83.536}$

活塞肖孔表面的光潔度应符合第 8 級。

表 8

在活塞內的活塞肖孔直徑的分組

标称尺寸(公厘)	組 別			
	I	II	III	IV
$\frac{21.985}{21.995}$	$\frac{21.9850}{21.9875}$	$\frac{21.9875}{21.9900}$	$\frac{21.9900}{21.9925}$	$\frac{21.9925}{21.9950}$

4. 活塞肖孔中心綫应与活塞縱中心綫相切。允許誤差不大于0.06公厘。活塞中心綫与活塞肖孔的中心綫应相互垂直。誤差在每100公厘的長度上应不大于0.05公厘。

5. 上壓縮环槽寬应在2.45—2.47公厘範圍內；第二根壓縮环槽寬在2.435—2.455公厘範圍內；油环槽寬应在4.035—4.055公厘範圍內。

活塞环槽的两面应平滑，并垂直于活塞中心綫。

6. 活塞加工后的重量应在448—452克範圍內。

7. 活塞頂上应打上箭头, 并附“向前”字样和活塞的修理尺寸。

零件 11—6135-A 活塞銷

1. 活塞肖上不允许有裂纹、刻线痕、黑斑、击痕和腐蚀痕迹。
2. 为使活塞肖易按活塞选配起见, 活塞肖应按其外径分为四组(见表9)。

表 9

活塞肖的分组尺寸

尺 寸 名 称	组 别			
	I	II	III	IV
$\frac{21.990}{21.000}$	$\frac{21.9900}{21.9925}$	$\frac{21.9925}{21.9950}$	$\frac{21.9950}{21.9975}$	$\frac{21.9975}{22.0000}$

活塞肖的椭圆度和圆锥度不允许大于0.0025公厘。

活塞肖表面的光洁度应符合第10级。

3. 允许将送修的修理尺寸活塞肖磨成标称尺寸。

零件 12—1004030—B, 12—1004025—B,
 12—1004025—BP, 12—1004025—EP,
 12—1004025—IP, 12—1004025—LP,
 12—1004025—MP, 12—1004025—HP,

活塞上、下压缩环

零件 12—1004035—B, 12—1004035—BP,
 12—1004035—EP, 12—1004035—IP,
 12—1004035—LP, 12—1004035—MP,
 12—1004035—HP, 活塞油环

1. 活塞环上不允许有裂缝、砂眼、黑斑和夹渣痕迹。
2. 在活塞环开口的锐角上(在内面)允许有微小的缺口, 在修去锋边之后, 它不大于0.5公厘。
3. 压缩环和油环外径的修理尺寸载于表10中。

表 10

壓縮環和油環外徑的修理尺寸

尺 寸 名 稱	加 大 量 (公 厘)	活 塞 環 外 徑 (公 厘)
第 一 次 修 理 尺 寸	0.50	82.50
第 二 次 修 理 尺 寸	0.80	82.80
第 三 次 修 理 尺 寸	1.00	83.00
第 四 次 修 理 尺 寸	1.25	83.25
第 五 次 修 理 尺 寸	1.50	83.50

4. 上活塞環外圓柱表面應鍍多孔鉻。鍍鉻層的總厚度為0.10—0.15公厘，多孔鉻層的厚度為0.004—0.006公厘。

下壓縮環和油環的外圓柱表面應鍍錫或磷化處理。鍍層厚度為0.005—0.010公厘。

5. 活塞環與標稱或修理尺寸氣缸工作表面相接合的外柱形表面，其幾何正確性應可保證所指表面相互密接。彼此之間不允許有漏氣現象(間隙)。

6. 標稱或修理尺寸的活塞環，裝入環規內之後，其開口中的間隙應在0.20—0.45公厘範圍內。

7. 當用鋼帶把活塞環壓縮到使開口間隙為0.20—0.45公厘時，壓縮的彈性應在1.9—2.7公斤範圍內，油環的彈性應在1.6—2.2公斤範圍內。

8. 壓縮環的徑向厚度應在3.88—4.12公厘範圍內，油環徑向厚度應在3.58—3.82公厘範圍內。

9. 壓縮環高度應在2.388—2.400公厘範圍內。

壓縮環在本身的重量下應能自由地通過一個寬度為2.44公厘，高度為30公厘的樣板縫隙。

油環高度應在3.988—4.000公厘範圍內。

油環在本身的重量下應能自由地通過一個寬度為4.04公厘，高度為30公厘的樣板縫隙。

零件 11—6201 連杆總成—第2、4、6缸的

零件 11—6200 連杆總成—第1、3、5缸的

1. 在拆卸和檢查分類時，連杆和連杆蓋不應攪亂。送往裝配時，它們

应連在一起，因为連杆及其盖是配合在一起加工的，故不能互换。

2. 自同一部發动机上取下来的一套連杆不应当攪乱，因为在原制造厂中連杆已按重量配妥。

3. 連杆上不允許有崩缺口和裂縫。

4. 連杆下端的孔徑，于連杆螺栓螺帽擰紧之后，应在55.000—55.012公厘範圍內。

当連杆下端孔大于所指尺寸或者接合平面被銼过时，允許先将連杆及其盖的接合表面削平，然后把連杆下端孔搪到标称尺寸而修复之。

扭紧加工孔时，連杆螺栓帽的扭力应等于6.8—7.5公斤公尺。

連杆下端孔搪削之后，与襯瓦鎖齿配合的凸面应加深到标称尺寸。

連杆下端孔表面的光潔度应符合第8級。

5. 連杆上端装襯套孔，其直徑不应大于表11內所載的大修允許尺寸。

允許將連杆上端孔鉸到修理尺寸（見表11）。

表 11

連杆上头装襯套的孔的标称、修理和大修允許尺寸

尺 寸 名 称	尺 寸 (公 厘)	
	标称的或修理的	大修时允許的
标 称 尺 寸	$\frac{23.270}{23.293}$	23.34
修 理 尺 寸	$\frac{23.520}{23.543}$	23.59

6. 襯套压入連杆上端孔时的公盈应在0.105—0.220公厘範圍內。

7. 压入之后，襯套孔可搪到或鉸到标称尺寸21.997—22.007公厘。

連杆上端襯套孔的橢圓度和圓錐度不应大于0.005公厘。

連杆上端襯套孔表面的光潔度应当符合第8級。

8. 連杆上下孔中心綫之間的距离应在202.05—201.65公厘範圍內。

連杆上下孔的中心綫在两相互垂直的平面內应当平行；每100公厘長度上的允許誤差不大于0.04公厘。

两孔中心綫不平行度不大于0.15公厘时，連杆允許校正。