

PREFÁCIO

série H CPCD40 , CPCD45, CPCD50, CPQD40, CPQD45, CPQD50, CPYD40, CPYD45, CPYD50 ,CPQYD40, CPQYD45, CPQYD50 e CPC40,CPC45,CPC50 interno combustão contrabalanceado empilhadeira empilhadeiras-material manuseio máquinas que está dirigido deixo dianteiro e dirigido pelo eixo traseiro. Empilhadeiras são usados para manuseio de materiais, carregamento e descarregando, e empilhando peça carga no a bens Jardim, estação, porta, prédio local e plantar,também usado para transportar em curta distância.

Para tais características: exterior de luxo, aerodinâmica fina, baixo ruído e poluição, flexível operação, mastro de visão ampla, segurança e confiabilidade, absorção de choque, à prova de poeira, trato fino eviando habilidade, multar cavalgando conforto, empilhadeiras está considerado Como ideal equipamentos para concluire mecanização da carga e descarga.

Haverá um uso mais amplo se as empilhadeiras forem equipados com todos os tipos de acessórios (como lateral turno, rotador, grampos de rolo de papel, petiçãoários de garfo e assim por diante).

Este manual descreve o desempenho, construção, operação e manutenção do empilhadeiras acima. Antes de colocar as empilhadeiras em uso, leia atentamente o manual em para garantir o bom funcionamento das empilhadeiras.

Para melhorar nossas empilhadeiras, absorva sua valiosa sugestão; por favor envie para nós conteúdo da sugestão.

Pedimos também a sua compreensão para o facto de, devido à melhoria contínua das peças e equipamentos, os valores numéricos indicados no manual estão sujeitos para alterar sem aviso prévio.

Sumário

I. CARACTERÍSTICAS _	1
II. EXTERNO VISUALIZAR E A PRINCIPAL	2
1. EXTERNO VISUALIZAR DE A INTERNO MÁQUINA	2
2. TORQUE CONVERSOR TIPO TRANSMISSÃO	3
2-1 EM GERAL DESCRIÇÃO	4
2-2 TORQUE CONVERSOR	5
2-3 GRUPO DE EMBREAGEM	6
2-4 VÁLVULA DE CONTROLE	7
2-5 ÓLEO CIRCULAÇÃO ROTA	8
2-6 BOMBA DE CARGA	11
2-7 DIFERENCIAL	11
2-8 DIFERENCIAL MANUTENÇÃO	12
3. FRENTE EIXO	13
3-2 EIXO HABITAÇÃO	15
3-3 FRENTE RODA EIXO	15
3-4 MANUTENÇÃO	15
4. SISTEMA DE TRAVAGEM	16
4-2. PEDAL DE FREIO	16
4-3 RODA FREIO (Fig.4-2)	17
4-4 ESTACIONAMENTO FREIO	19
4-5 AUTOMÁTICO LIBERAÇÃO AJUSTADOR	20
4-6 FREIO DE POTÊNCIA REFORÇO	20
4-7 MANUTENÇÃO	21
4-8 RESOLUÇÃO DE PROBLEMAS DE O SISTEMA DE FREIO	30
5-5 DIREÇÃO CILINDRO (Fig.5-7)	38
5-6 DIFICULDADE TIROTEIO	39
6-1 HIDRÁULICO BOMBEAR	40
6-2 FLUXO DIVIDINDO VÁLVULA (Fig.6-2)	41
6-3 VÁLVULA DE CONTROLE	42
6-4 LEVANTAR CILINDRO	47
6-5 FLUXO REGULADOR VÁLVULA	48
6-6 INCLINAR CILINDRO (Fig.6-16)	49
6-7 DIFICULDADE TIROTEIO	51
7. SISTEMA DE MANUSEIO DE CARGA	52
7-1 MASTRO	52
7-2 TRANSPORTE	53
7-3 LEVANTAR CORRENTE	53

8.	ELÉTRICO SISTEMA	54
8-2	SINALE OPERAÇÃO	54
8-3	FIANÇA DIAGRAMAS	56
4.	OPERAÇÃO, SEGURANÇA INSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO	59
1.	OPERAÇÃO E INSTRUMENTO	59
2.	ANTES DE USAR	59
3.	COMEÇAR MOTOR.....	61
	Observação:	62
4.	SEGURANÇA NOTAS.....	62
5.	NOTAS NO DURANTE O BRAKE-IN	63
6.	QUANTIDADE DE ÓLEO	63
8.	REGULARMENTE VERIFICA.....	64
9.	CASUAL VERIFICA	65
10.	TABELA DE LUBRIFICAÇÃO SISTEMA	65

I. CARACTERÍSTICAS _

série H CPCD40, CPCD45, CPCD50, CPQD40, CPQD45, CPQD50, CPYD40, CPYD45, CPYD50, CPQYD40, CPQYD45, CPQYD50 e CPC40, CPC45, CPC50 empilhadeira o caminhão adota o modo de movimentação: motor-conversor de torque hidráulico-caixa de câmbio-eixo motriz. Recursos são mostrados a seguir:

(1) Porque de adoção hidráulico dirigir, guarda contra motor parando debaixo a condição de sobrecarga, se a capacidade de carga for aumentada acentuadamente, enquanto isso, realize uma operação suave operação de deslocamento. Para as empilhadeiras, como parar e dar partida regularmente, mudar de marcha com frequência, aumentar a eficiência de trabalho, simplificar a operação, reduzir a intensidade do trabalho do motorista, reduzir o requisitos da habilidade operacional de um motorista.

(2) Adote dispositivo de direção hidráulica completa, eixo de direção transversal, pequeno raio de giro, flexível direção, segurança e confiabilidade.

(3) Os sistemas de freio adotam freio a óleo, operação suave e freio confiável.

(4) Adote mastro telescópico modelo CC de 2 estágios, alta resistência, visão ampla, design em série, mastro com diferentes alturas de elevação podem ser escolhidas.

(5) Integrante máquina tem esses recursos: Luxo exterior, multar linha de fluxo, baixo barulho, vibração amortecimento, à prova de poeira operação confortável, segurança e confiabilidade.

(6) o Series empilhadeiras posso ser equipado com 2 estágios de 3 estágios cheio gratuitamente mastro, até todos tipos de anexos de acordo com as demandas dos clientes.

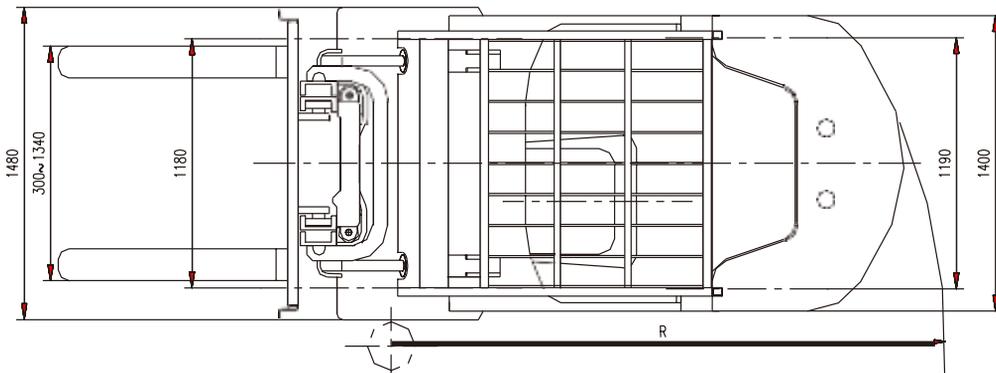
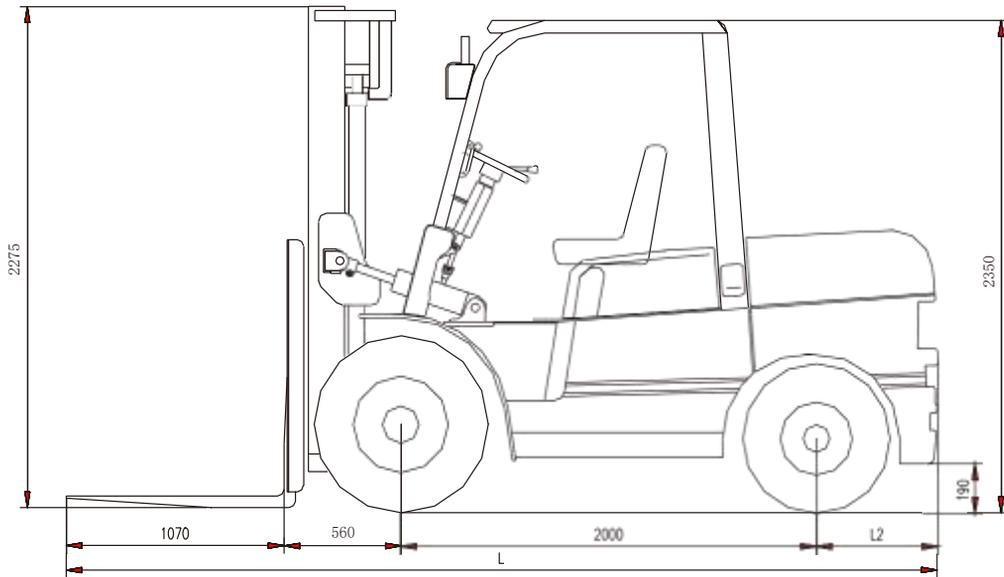
(7) O guarda aéreo e cabine do motorista pode ser escolhido de acordo com diferentes demandas de cliente.

É uma escolha ideal para o cliente usar as empilhadeiras da série.

II. EXTERNO VISUALIZAR E A PRINCIPAL

ATUAÇÃO TABELA

1. EXTERNO VISUALIZAR DE A INTERNO MÁQUINA



Series	eu	L2	R
4t	4145	520	2720
4.5t	4165	540	2740
5t	4209	584	2800

Os modelos e parâmetros do motor são mostrados na Tabela 1 à Tabela 2. A construção do motor referir-se a OPERAÇÃO DO MOTOR MANUAL.

A potência do motor é transferida para o eixo dianteiro para satisfazer as necessidades de deslocamento através do conversor de torque e da transmissão do tipo conversor de torque, é transferido para o Operação bombear para encontrar a precisa de a hidráulico sistema e a carregar entregando sistema através da polia e do eixo de acionamento.

1. TORQUE CONVERSOR TIPO TRANSMISSÃO

Torque Conversor

Tipo: tipo	de 3 elementos, 1 estágio, 2 fases
Parar Taxa de torque:	3
Ajuste de pressão (pressão de saída):	0,5-0,7Mpa

Carregando Bombear

Tipo:	tipo de engrenagem embutida
Descarga:	25mL/r

Transmissão

Tipo:	Powershift constante malha
Relação de transmissão:	fwd 3.232/2.143 rev 2.727

Embreagem

Tamanho da frente da embreagem (mm):	$134 \times 90 \times 2,8^2$
Área de superfície:	$7740 \text{ (mm}^2\text{)} \times 12$
Ajuste de pressão:	$12\text{-}15\text{kg/cm}^2$
Óleo a ser usado:	Torque conversor óleo

20LDiferencial

Taxa de redução:	6,333
Peso:	184kg
Óleo a ser usado:	Torque conversor óleo 7L

1-1 EM GERAL DESCRIÇÃO

A transmissão power shift montada nesta série de empilhadeiras foi projetada e fabricada na nossa CORPORATION com base na incorporação da experiência avançada da casa e no exterior, tem excelentes características como segue:

(1) Um avançando vale fornece a máquina com melhorado avançando atuação. Devido para esta vale, a levantar caminhão é permitido para executar avançando Operação independentemente de se o motor está em baixa rotação ou em alta rotação, e quando o caminhão é ligado.

(2) Como placas de embreagem, três placas de aço e o mesmo número de placas compostas submetidas a tratamento especial são fornecidos para que a durabilidade melhorada possa ser assegurada.

(3) Uma roda livre instalada no conversor de torque melhora a eficiência da transmissão. (4) O torque conversor o circuito é dado um em linha filtrar para melhorar a durabilidade.

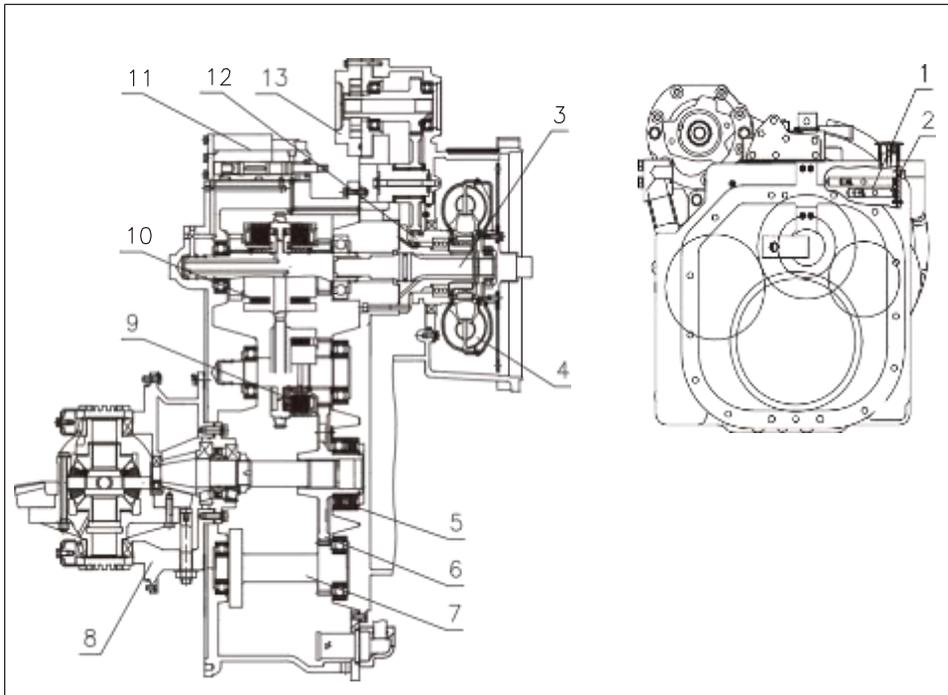


Fig.2-1 Torque Conversor Tipo Transmissão

- | | | |
|--|--|------------------------|
| 1. Válvula de alívio de entrada do conversor | 2. Válvula de alívio de saída do conversor | 3. Turbina haste |
| 4. Torque conversor | 5. Rolamento de esferas | 6. Engrenagem de saída |
| 7. Contra-engrenagem | 8.Redutor de velocidade principal | |
| 9. Embraiagem de 2ª velocidade FWD | 10. Embraiagem hidráulica | |
| 11. Ao controle válvula | | |
| 12. Carregando bomba | 13. Acionamento da bomba de engrenagens | |

1-2 TORQUE CONVERTOR

O conversor de torque consiste principalmente em uma roda de bomba conectada ao eixo de entrada, um roda da turbina conectada ao eixo de saída e uma roda do estator fixada na carcaça.

o bombear roda é girado de a dirigir haste e fluido é fortemente ejetado ao longo a fileira de bombear roda palhetas debaixo centrífuga força. (No esta Estado mecânico energia é convertidoem energia cinética.) Os fluxos de fluido ejetado na linha da roda da turbina são alterados pelo roda do estator para que flua para a roda da bomba no ângulo adequado. Neste momento, o torque de reação empurrar o estator é criado para que o torque de saída exceda o torque de entrada por esta reação torque. À medida que a velocidade de rotação da roda da turbina aumenta e se aproxima da entrada velocidade de rotação, a mudança de ângulo do fluido

é reduzida e o torque do eixo de saída é diminuído. Finalmente fluido flui para dentro a fileira de estator palhetas no a marcha ré direção, causando marcha ré torque de reação. Como resultado, o torque do eixo de saída torna-se menor que o do eixo de entrada torque. Para evitar essa condição, uma roda livre (embreagem unidirecional) é fornecida no estator seção para permitir que a roda do estator gire livremente quando o torque de reação age no sentido inverso direção.

O torque de saída é mantido igual ao torque de entrada para que a operação altamente eficaz seja assegurado. Desde a a Estágio de torque transmissão é convertido de a mecânico meios (embreagem), este tipo de conversão de torque.

A seção do conversor de torque da transmissão do conversor de torque é conectada através a placa flexível ao volante do motor e projetada para girar conforme o motor gira. Dentro de caixa do conversor de torque são a roda da turbina, a roda da bomba e a roda do estator. O espaço interior é abastecido com óleo do conversor de torque. A engrenagem motriz é fixada na roda da bomba para acionar o bomba de carregamento. A roda da turbina é fixada ao eixo principal para transmitir a potência à embreagem hidráulica.

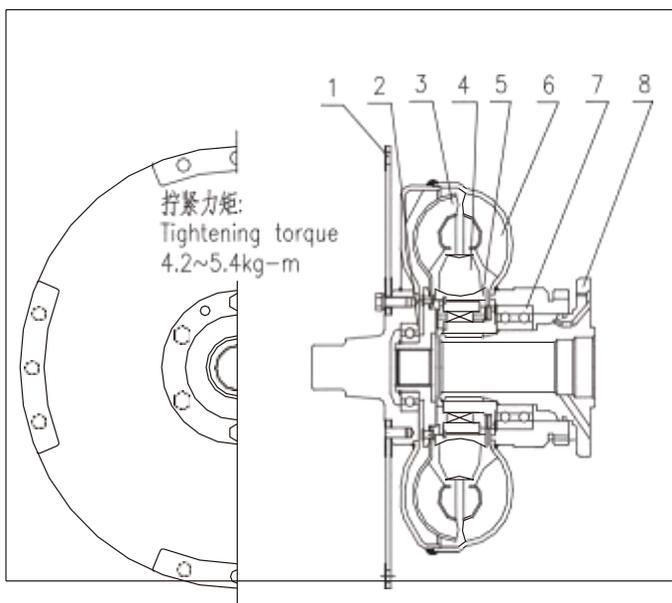


Fig.2-2 Torque Conversor

- | | | | |
|----------------------------|-------------------------|-------------------------|----|
| 1. Placa de entrada | 2. Rolamento de esferas | 3. Turbina roda | 4. |
| Roda do estator | | | |
| 5. Embreagem unidirecional | 6. Roda impulsora | 7. Rolamento de esferas | |
| | 8. O-ring | | |

1-3 GRUPO DE EMBREAGEM

A transmissão do tipo conversor de torque é fornecida com o grupo de embreagem de avanço e grupo de embreagem reversa, cada um dos quais consiste em 6 discos de embreagem e 6 placas de aço montadas alternadamente uma pistão, e um fim prato. o pistão é forneceu com pistão argolas em Está interno e exterior circunferências envolver para garantir óleo vedação no decorrer Operação. o pistão tem uma Verifica bolapara evitar arrastar.

A superfície da embreagem e as buchas das engrenagens são sempre lubrificadas com óleo para evitar a gripagem. Quando for necessária a substituição de qualquer disco de embreagem, a placa de aço correspondente deve também ser alterado.

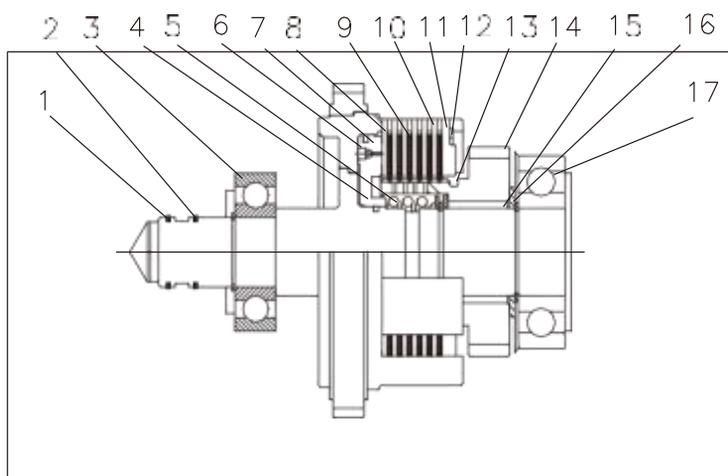


Fig.2-3 Grupo de embreagem

1. Anel de vedação	2. Anel de vedação	3. Rolamento de esferas	4. Anel de vedação
5. Mola de retorno	6. Pistão	7. Anel de vedação	8. Placa cônica
9. placa de embreagem	10. Placa de aço	11. Fim prato	12. Anel de pressão
13. arruela de pressão	14. Engrenagem	15. Rolamento de agulhas	16. arruela de pressão
17. Rolamento de esferas			

1-4 VÁLVULA DE CONTROLE

A válvula de controle consiste principalmente na válvula seletora direcional, válvula reguladora, pistão acumulador, válvula eletromagnética seletora direcional, válvula eletromagnética de velocidade e incluindo a válvula. O pistão do acumulador, intertravado com a válvula seletora direcional. Éacionado pela operação do carretel do seletor direcional.

o óleo escolhido pra cima de a engrenagem bombear flui para dentro a ao controle válvula e fluxo regulamentado deo orifício enquanto sua pressão é regulada para a pressão especificada (12 ~ 15 kg/cm²).

Quando a válvula eletromagnética seletora direcional é colocada na posição de avanço ou ré posição, a pressão regulamentado óleo é enviado para a frente ou marcha ré embreagem pacote de aválvula seletora direcional, enquanto o pistão do acumulador é movimentado pelo óleo para que o choque induzido pelo engate da embreagem é aliviado pela operação do acumulador junto com o orifício.

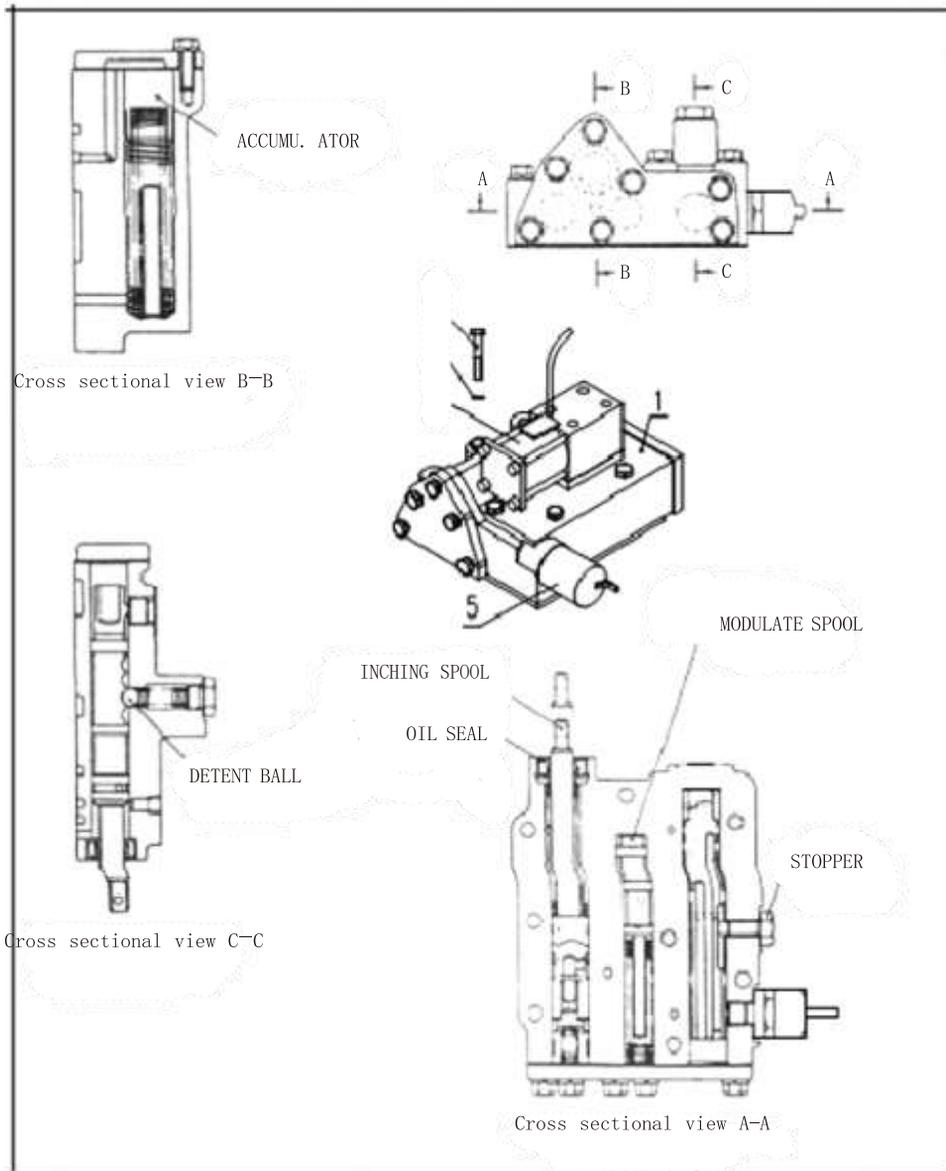


Fig.2-4 Ao controle Válvula

1. Válvula 2. Parafuso 3. Máquina de lavar
 4. Válvula eletromagnética seletora direcional 5. Válvula eletromagnética de velocidade

1-5 ÓLEO CIRCULAÇÃO ROTA

Quando o motor está ligado e a bomba de carga é acionada pela engrenagem de acionamento da bomba instalada para a saliência da roda da bomba, óleo do conversor de torque retirado do tanque de óleo (caixa de transmissão) através do filtro pela bomba e é encaminhado sob pressão para a válvula reguladora principal e a válvula de controle no alojamento do conversor. O óleo necessário para a operação da embreagem é ajustado para a pressão especificada pela válvula reguladora principal.

o óleo que flui para a válvula de controle é fluxado através de orifício e a pressão controlada pelo mecanismo de controle de pressão para a pressão especificada.

Quando a alavanca de mudança é colocada para frente ou para trás, o óleo é enviado do controle Válvula através da válvula seletora de avanço/ré para a câmara de pressurização do avanço ou a embreagem de ré. Além disso, parte do óleo da válvula de controle flui para o acumulador pistão para ajudar a assegurar uma elevação suave da pressão do óleo da embreagem.

O óleo que flui para a 2ª válvula reguladora principal é regulado por pressão pela entrada do conversor alívio válvula para 5~7kg/cm e faz esta maneira para conversor rodas. o óleo regulamentado de válvula de alívio de saída flui através do resfriador de óleo para os grupos de embreagem e lubrifica e esfria antes de retornar ao tanque de óleo.

Enquanto o grupo de embreagem de avanço ou ré estiver operando, o outro grupo de embreagem girando entre os discos da embreagem e suas placas de acoplamento. Esta área é assim lubrificada com óleo do resfriador de óleo para evitar que as placas fiquem presas.

Quando o pedal do freio é pressionado, a válvula de avanço opera para drenar a maior parte do óleo fluindo para a embreagem da válvula de avanço para a caixa de transmissão.

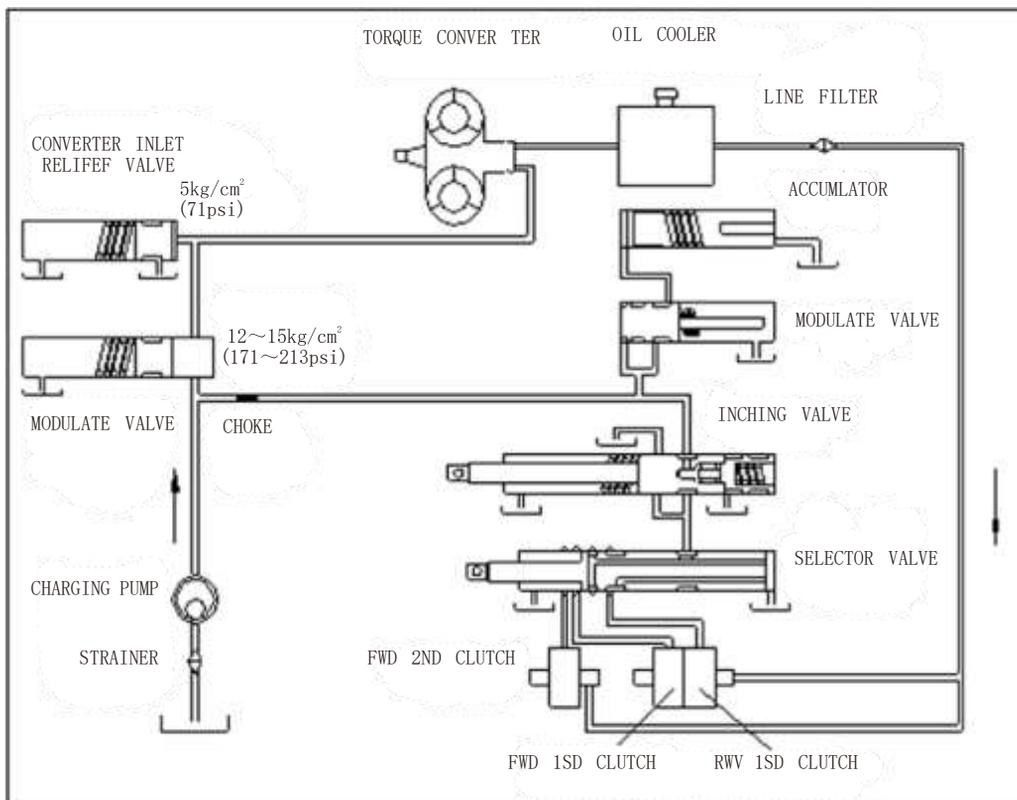


Fig.2-5 Rota de Circulação de Óleo

1-6 BOMBA DE CARGA

o carregando bombear é uma engrenagem tipo e é instalado no a torque conversor habitação, Istoalimentação óleo para o conversor de torque, embreagens hidráulicas e transmissão para lubrificar eles.

o carregando bombear consiste de a dirigir engrenagem, dirigido engrenagem, caso e cobrir, Vejo Fig.2-6.

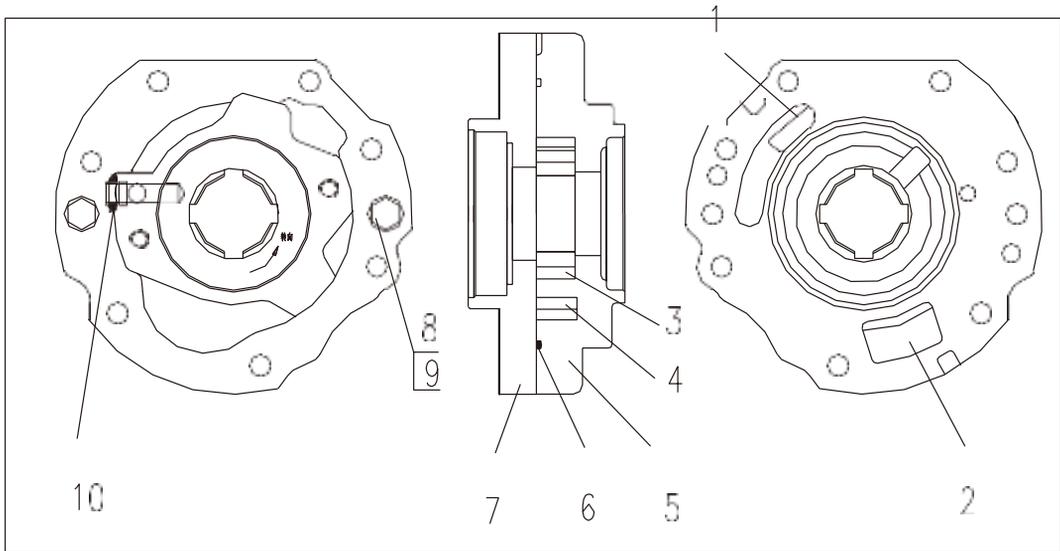


Fig.2-6 Carregando Bombear

1-7 DIFERENCIAL

O diferencial é montado na caixa traseira (caixa de redução) por rolamentos de esferas com capas dos mancais e cobertas com a carcaça do eixo.

A caixa transversal do diferencial é do tipo split contendo duas engrenagens laterais e quatro pinhão engrenagens. o impulso prato é instalado entre a Cruz caso e cada engrenagem de acordo com paraa reação.

o pinhão engrenagem é suportado de a pinhão haste, qual é seguro para a Cruz caso com uma bater PIN. o anel engrenagem é instalado em a circunferência de a Cruz caso com alargadorparafusos.

A rotação enviada da transmissão através do redutor é ainda mais reduzida e diferenciado por este dispositivo para acionar o eixo de transmissão.

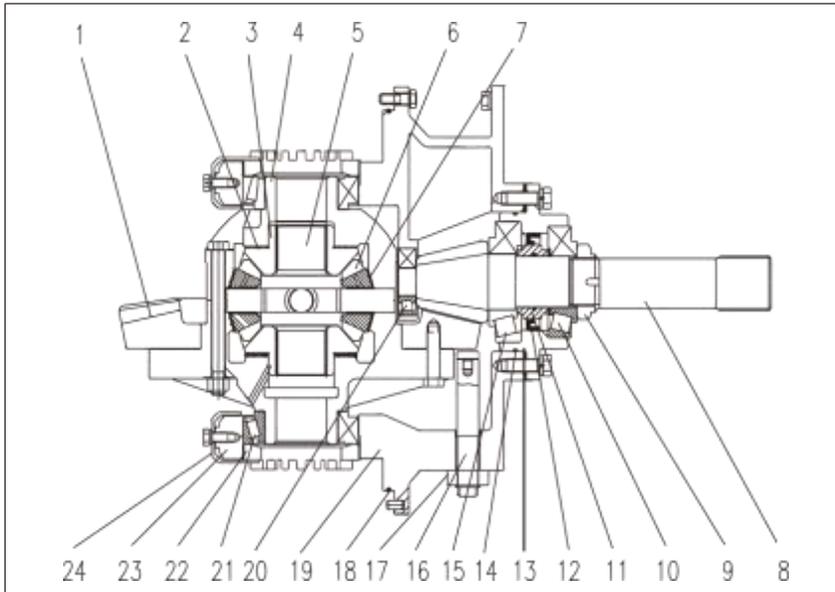


FIG. 2-7 Diferencial

- | | | |
|-------------------------------|-------------------------|--------------------------------|
| 1. Engrenagem de anel lateral | 2. Arruela de encosto | 3. Engrenagem lateral |
| 4. Carcaça transversal | 5. Eixo do pinhão | 6. Engrenagem do pinhão |
| 7. Arruela de encosto | 8. Engrenagem do pinhão | 9. Ajuste a porca |
| 10. Cônico rolo rolamento | 11. "O"-ring | 12. Vedação de óleo |
| 13. Caixa do mancal | 14. O-ring | 15. Rolamento de rolos cônicos |
| 16. Parafuso de ajuste | 17. Contraporca | 18. O-ring |
| 19. Suporte | 20. Rolamento de rolos | 21. Cônico rolo consequência |
| 22. Ajustar porca | 23. Consequência tampa | 24. Rolha |

1-8 DIFERENCIAL MANUTENÇÃO

Remontar a diferencial no a seqüência oposto para desmontagem, observando aseguíntes condições:

(1) Ajuste a folga entre a engrenagem lateral e o pinhão no valor especificado.

Folga especificada: 0,23~0,33 mm

Ajustamento devemos ser fez de mudando a espaçadores no a lateral engrenagem lateral.

Usar espaçadores dea mesma espessura em cada lado.

Espaçadores: 1,8, 1,9, 2,0, 2,2, 2,3, 2,6 mm

(2) Apertar a Cruz caso montando parafusos para a Especificadas torque e fazer certo a lateralas engrenagens estão girando sem inferência.

aperto torque: 130~195N.m

(3) Apertar a anel encaixe de engrenagem parafusos para o Especificadas torque.

aperto torque: 130~195N.m

(4) Ajuste a pré-carga do pinhão para o valor especificado.

Ajustamento devemos ser fez de usando a calços entre a cônico rolo consequência e espaçador

Calços: 0,1, 0,15, 0,2, 0,5, 2,3, 2,6 mm

(5) Ajuste a folga entre o pinhão trativo e a coroa no torque especificado.Folga:

0,23~0,33mm

Ajustamento devemos ser fez de usando a calços entre a consequência caso e a carr.

Ajustar a noivado qualquer.

(6) Apertar a consequência boné apropriado parafusos para a

Especificadas torque.aperto torque: 222~232N.m

3.FRENTE EIXO

Tipo	Frente duas rodas dirigir, totalmente flutuante
Pneu Tamanho	8.25-15-14PR/300-15-18PR
Tamanho do aro	8,00V-15
Pressão do ar	0,83MPa

3-1 EM GERAL DESCRIÇÃO

O eixo dianteiro é do tipo totalmente flutuante e fundido em uma construção de peça única que consiste no carcaça do eixo, cubo da roda, tambores de freio e freios das rodas, conforme mostrado na Fig.3-1. Ele é instalado em a frente do quadro.

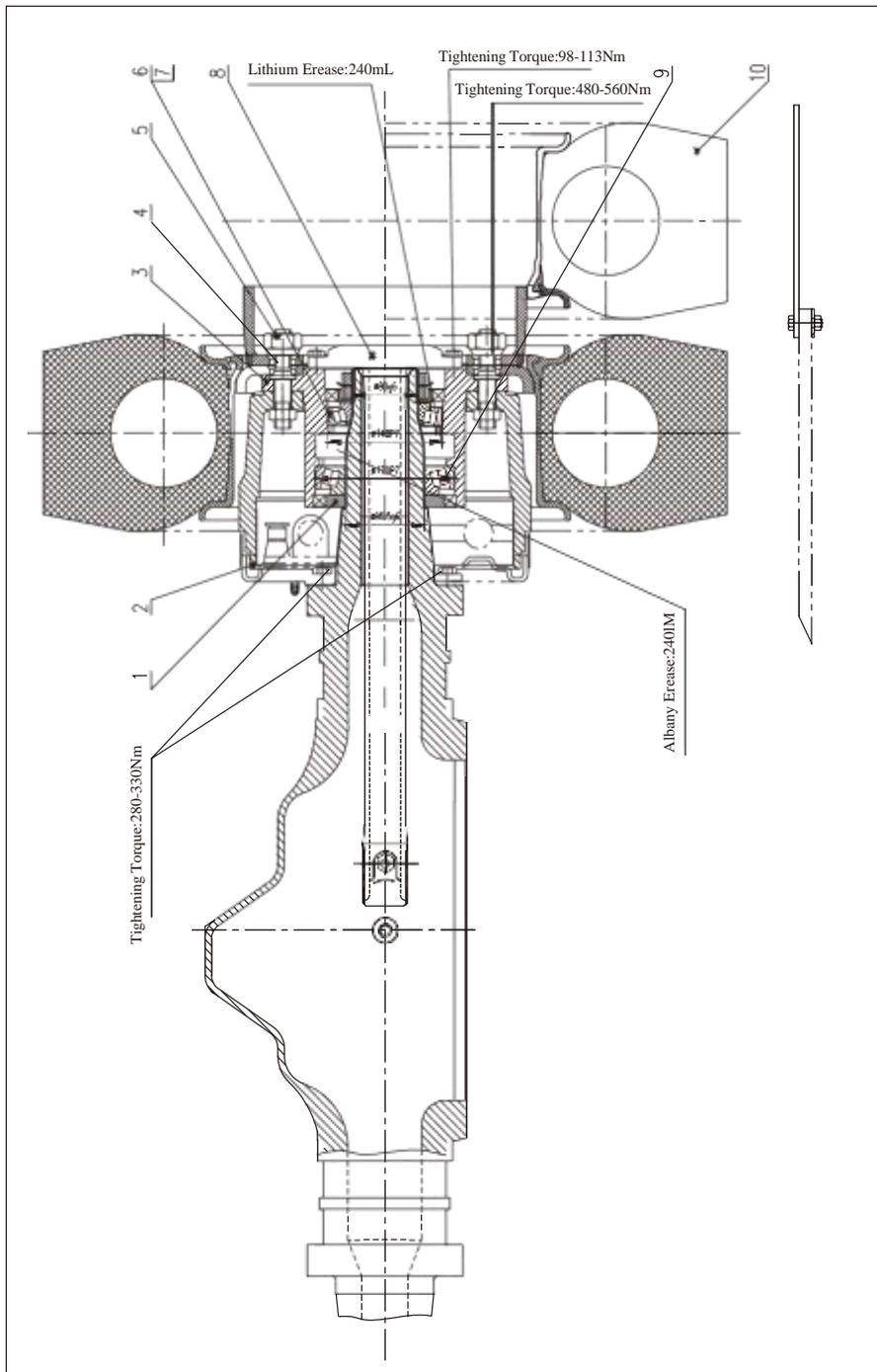


Fig.3-1 Frente eixo

- | | | | |
|--------------------------|---------------------|-----------------|----------|
| 1. Retentor de óleo | 2. Tambor de freio | 3. Cubo | 4. Porca |
| esférica dupla do pneu | 5. Porca esférica | | |
| 6. Cônico rolo rolamento | 7. Retentor de óleo | 8. Eixo do eixo | 9. |
| Cônico rolo consequência | | | |
| 10. Montagem da roda | | | |

3-2 EIXO HABITAÇÃO

A carcaça do eixo é uma construção de peça única que consiste em um diferencial em forma de banjo habitação e fuso e é preso ao quadro com setor de proibição.

3-3 FRENTE RODA EIXO

O cubo da roda dianteira recebe a força do diferencial através do eixo de transmissão e aciona as rodas dianteiras. O tambor e o aro do freio são montados no cubo da roda dianteira com cubo parafusos e porcas. O cubo é instalado na carcaça do eixo por dois rolamentos de rolos cônicos. a placa de apoio é presa à carcaça do eixo e alojada dentro do tambor de freio.

O peso total do caminhão é sustentado pelo cubo e pela carcaça do eixo e, portanto, o acionamento eixo apenas aciona as rodas.

Dentro do cubo existem retentores internos e externos para evitar vazamentos de óleo.

3-4 MANUTENÇÃO

3-4-1 PRELOAD AJUSTAMENTO

(1) Aperte a porca do rolamento e gire 1/8 do círculo para trás. (2) Aperte a consequência porca gradualmente enquanto medindo a (3) Quando a pré-carga é alcançado fechaduras a porca com a trancar porca e trancar máquina de lavar.3-4-

2 RODA INSTALAÇÃO PROCEDIMENTO

(1) Instalação de roda única [1]Alinhe os orifícios de encaixe da roda e os parafusos prisioneiros do cubo e instale a roda.[2]Mão aperta 6 rodas nozes em uma diagonal pedido.[3]Aperte 6 roda nozes uniformemente no de várias estágios no uma diagonal pedido.[4]Aperte todas as porcas da roda para o torque especificado. aperto torque: 480~560N.m

(2) Instalando a roda dupla

[1]Alinhe os orifícios de encaixe da roda com os parafusos prisioneiros do cubo e instale a roda interna.[2]Aperte 6 porcas de roda internas à mão.

[3] Apertar 6 interno roda nozes uniformemente no de várias estágios no uma diagonal pedido.

[4] Apertar todos interno roda nozes para a Especificadas torque. aperto torque: 480~560N.m

[5] Alinhe os orifícios de encaixe da roda externa com a posição da roda interna e a válvula de arfuro de passagem e instale a roda externa.

[3] Apertar 6 exterior roda nozes de mão. Apertar 6 exterior roda nozes uniformemente no de várias estágios no uma diagonal pedido.

[4] Apertar todos exterior roda nozes para a
Especificadas torque.aperto torque: 480~560N.m

Notas: Se retirar areia ou nenhum de outros contaminação em a acasalamento superfícies
de a aro ecubo e na rosca das porcas ou pernos.

4. SISTEMA DE TRAVAGEM

Tipo		TFfreio nas rodas dianteiras tipo hidráulico de expansão interna
impulsionad	Tipo	Tipo hidráulico
	Configuração de pressão	50 kg/ cm ²
	Taxa de servo	4.5
Freio da roda	Tipo	tipo Dou-serve
	Relação do pedal	5,0
	Furo do cilindro da roda	31,75 mm
	Diâmetro interno do tambor de freio	317,5 mm
	Tamanho do forro	330×63×10mm
	Área de superfície	416cm ²
Travão de mão	Tipo	Expansão interna do freio nas duas rodas dianteiras, tipo hidráulico

4-1 EM GERAL DESCRIÇÃO

o freio sistema consiste de uma freio pedal, roda freios e freio bateria, uma impulsador,tubos e assim por diante.

4-2. PEDAL DE FREIO

O pedal do freio é instalado na transmissão conforme mostrado na Fig.4-1. A haste de pressão conectado ao pedal do freio empurra o pistão de reação do booster e sua força é convertida em pressão do óleo e transmitida aos cilindros das rodas.

o não lubrificado consequência é montado entre a freio pedal e haste, tão a lubrificação não é necessária.

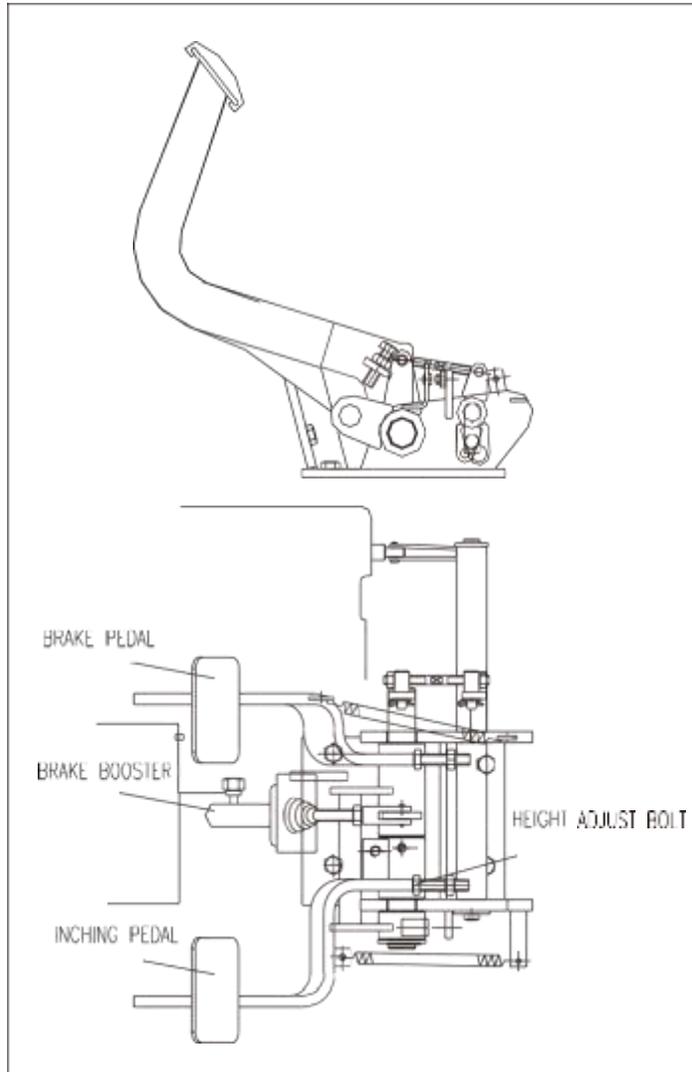


Fig.4-1 Freio pedal (Torque Converter Modelo)

4-3 RODA FREIO (Fig.4-2)

O freio da roda é do tipo hidráulico de expansão interna composto por sapatas de freio, molas, um cilindro de roda, um ajustador e placas de apoio. Dois freios de roda são fornecidos em cada extremidade ou o eixo dianteiro. A sapata de freio, sendo sua extremidade conectada ao pino de ancoragem e a de outros fim para a ajustador, é forçado contra a apoio prato com uma aguarde primavera e PIN.A sapata principal é fornecida com a alavanca do freio de estacionamento e a sapata secundária com o atuador do alavanca do ajustador automático de folga.

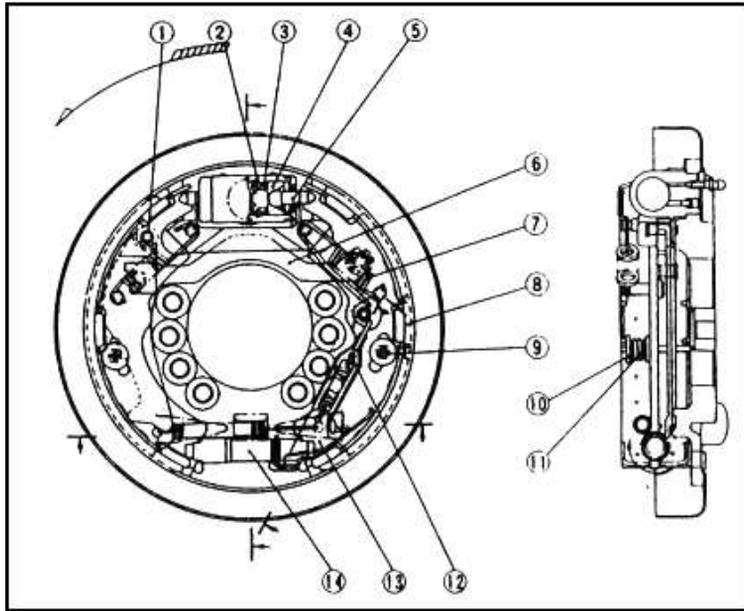


Fig.4-2 freio de roda

- | | | | | |
|-------------|---------------------|--------------------|------------------------|---------------------|
| 1. Retentor | 2. Cilindro de roda | 3. Copa | 4. Pistão | 5. haste de pressão |
| 6. Suporte | 7. Mola de retorno | 8. Sapata de freio | 9. Pino de retenção | |
| 10. Tampa | 11. Primavera | 12. Primavera | 13. Alavanca de ajuste | 14. ajustador |

A operação de frenagem no deslocamento para frente é a seguinte: (consulte a Fig.4-3) o primário e sapatas secundárias são forçadas por uma força igual, pela operação do cilindro da roda para trazer o lona em contato com o tambor de freio. A sapata primária força o ajustador com o auxílio de forro à força de fricção do tambor. Devido a isso, o ajustador empurra a extremidade do ajustador do secundário sapato por uma força maior do que aquela oferecida pela operação do cilindro da roda. O sapato secundário A extremidade da âncora é fortemente forçada contra o pino da âncora, proporcionando grande força de frenagem. No outra mão, a operação de frenagem em viagem reversa é realizada em sentido inverso, mas a força de travagem é a mesma que no caso da marcha para a frente. (Fig.4-4)

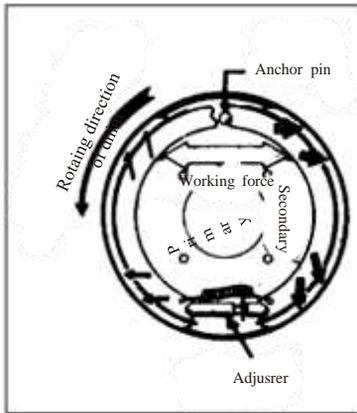


Fig.4-3 Em Frente

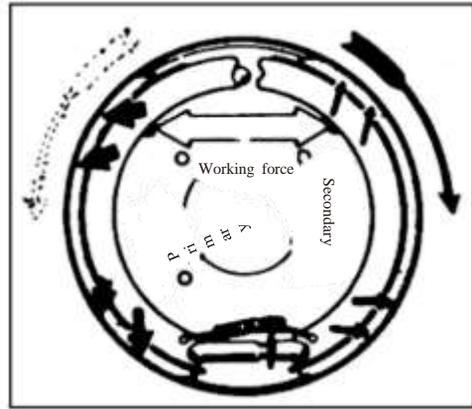


Fig.4-4 Em Ré

4-4 ESTACIONAMENTO FREIO

O freio de estacionamento consiste na alavanca e no cabo do freio de estacionamento, conforme mostrado na Fig.4-5. o sapatas de freio e tambor de freio são comumente usados com o sistema de freio da roda. A alavanca do freio é um tipo de alavanca que permite o ajuste da força de frenagem com o ajustador na ponta ou na alavanca.

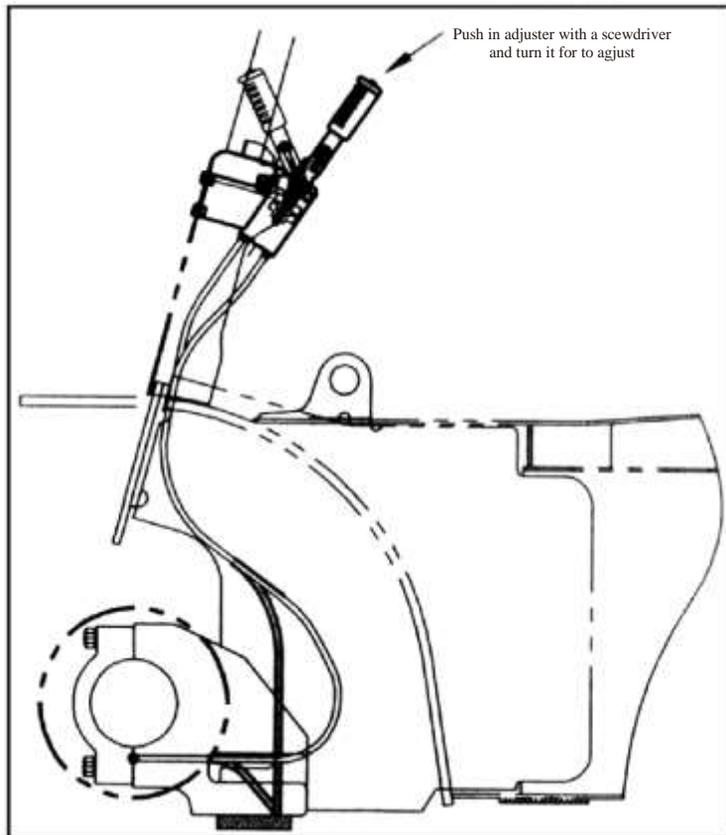


Fig.4-5 Freio de estacionamento

4-5 AUTOMÁTICO LIBERAÇÃO AJUSTADOR

O ajustador automático de folga mantém um revestimento para quebrar a folga do tambor de 0,4 ~ 0,6 mm automaticamente. Este ajustador, porém, atua apenas quando o caminhão é freado em marcha à ré. Quando o pedal do freio é pressionado em marcha à ré, as sapatas do freio são expandidas. Como resultado de isso, as sapatas secundária e primária entram em contato com o tambor de freio e giram juntos até que a extremidade superior da sapata primária entre em contato com o pino de ancoragem.

Por outro lado, conforme a sapata secundária sai do pino de ancoragem, a seção (A) da alavanca do atuador está relativamente puxada. Portanto, a alavanca do atuador gira em torno da seção (B) para que a seção (C) de a atuador do alavanca abaixa carro a seção (D) de a ajustador para virar Para a esquerda. À medida que o pedal do freio é pressionado, a força de compressão aplicada no ajustador torna-se maior. Esta resultado no aumentou resistência em a fio tão que a atuador do alavanca forçanão pode virar a seção (D).

4-6 FREIO DE POTÊNCIA REFORÇO

o potência freio impulsador consiste de a ao controle válvula qual converte pedal pressionando força em pressão hidráulica, e o cilindro mestre e o divisor de fluxo, conforme mostrado na Fig.4- 6. Faz uso da pressão hidráulica da direção hidráulica para sua operação.

Quando o pedal do freio é pressionado, a pressão do pedal do freio é transmitida através a haste de comando ao pistão de entrada do vale de comando, estreitando a parte “A”. Isso aumenta o óleo pressão na parte “B”,

movendo o pistão de entrada para a esquerda enquanto abre a parte “A”, de modo que a pressão do óleo na a parte “B” deixa de subir e o pistão de entrada pára.

A ação do pistão de entrada empurra o pistão do cilindro mestre, aumentando o óleo pressão dentro do cilindro da roda.

Parte da pressão na parte “B” atua no pistão de entrada como uma força de reação, de modo que é sentida pelo motorista como sensação de direção.

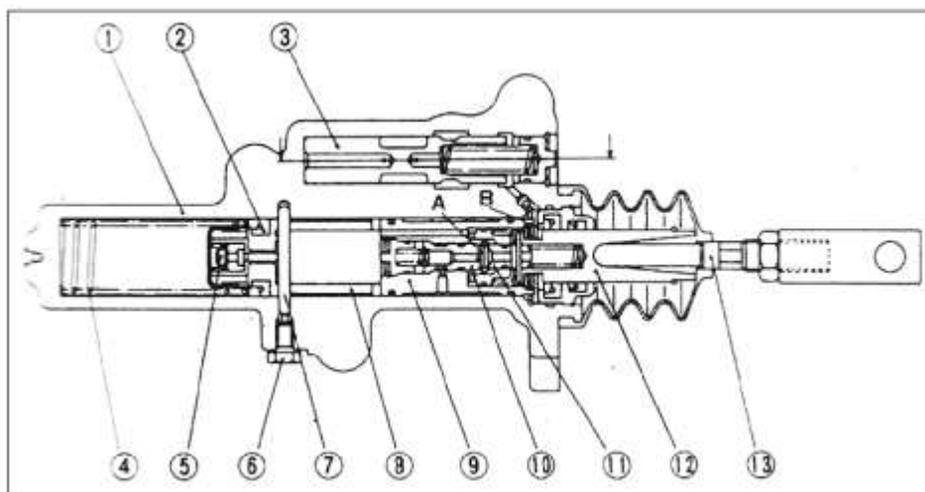


Fig.4-6 Reforço de quebra de energia

- | | | | | |
|-----------|----------------------|----------------------|-----------------------|-------------------------|
| 1. Corpo | 2. Copa | 3. Divisor de fluxo | 4. Mola | 5. válvula de retenção |
| 6. Plugue | 7. Rolha | 8. Pistão | 9. Pistão de potência | 10. Válvula de controle |
| 11. Sede | 12. Pistão de reação | 13. Haste de pressão | | |

4-7 MANUTENÇÃO

Este parágrafo cobre os procedimentos para desmontar, remontar e ajustar o freio da roda e o procedimento para ajustar o pedal do freio. Alguns esboços podem ser diferentes da unidade real. Mas o procedimento de manutenção é o mesmo.

4-7-1 RODA FREIO DESMONTAGEM

(1) Retirar a secundário sapato calma primavera, ajustador sempre, ajustador e Retornaprimavera.

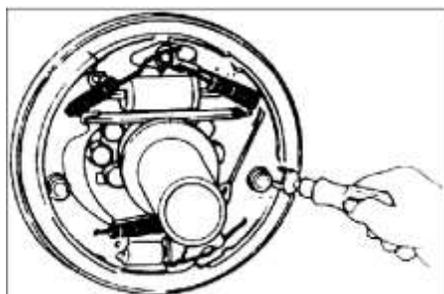


Fig. 4-7

(2) Remova a mola de retorno da sapata.

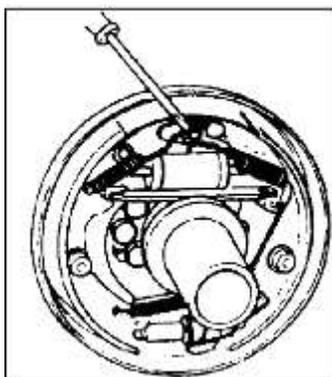


Fig.4-8

(3) Remova a mola de retenção da sapata primária.

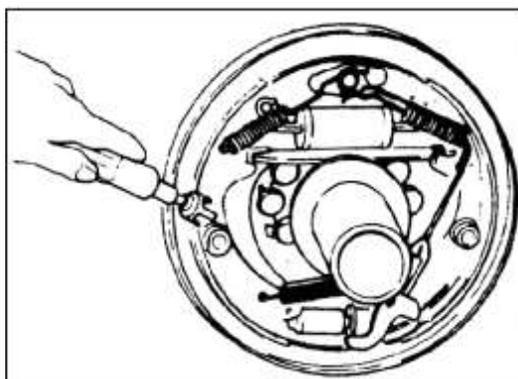


Fig.4-9

(4) Remova as sapatas primária e secundária junto com o ajustador e a mola do ajustador.

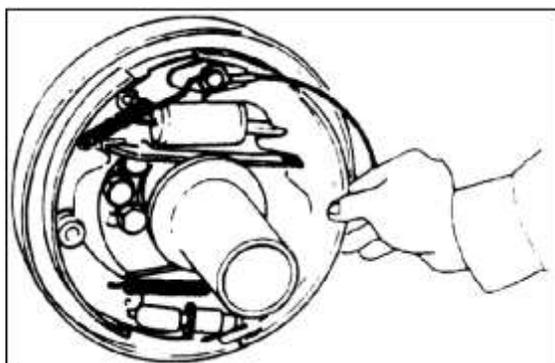


Fig.4-10

(5) Retirar a freio tubo a partir de a roda cilindro. Retirar a roda cilindromontagem parafusos e retire o cilindro da roda da placa de apoio.



Fig.4-11

(6) Retirar a "E" retentor protegendo a estacionamento freio cabo para a apoio prato. Remova os parafusos de fixação da placa de apoio e solte a placa de apoio do eixo.



Fig.4-12

(7) Retirar a bota, e Empurre a pistão para dentro a cilindro a partir de 1 lateral enquanto removendoas peças do outro lado. Em seguida, empurre as peças restantes do lado oposto.



Fig. 4 -13

4-7-2 INSPEÇÃO

Inspecionar todos a peças para desgaste e dano. Reparar ou substituir nenhum defeituoso peças com novouns.

- (1) Inspeccionar a roda do cilindro interno superfície e de pistão exterior superfície para o sinal de ferrugem.

A medida a liberação entre a pistão e cilindro. Especificadas valor: 0,03-0,10 mm

Limite: 0,15 mm

- (2) Visualmente Verifica a pistão copo para dano ou deformação e substituir isto, E se defeituoso, com um novo.

- (3) A medida a gratuitamente comprimento de a roda cilindro primavera. Se insatisfatório, substituir.

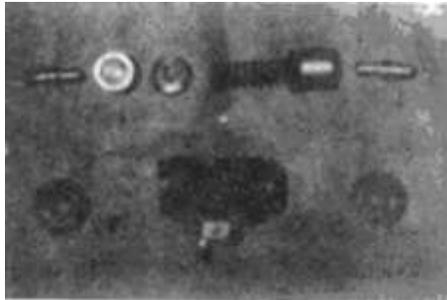


Fig.4-14

- (1) Medida a freio resina espessura e E se desgastado além a limite. Substituir isto com um novo.

Valor especificado: 10,0 mm



Fig.4-15

- (1) Visualmente Verifica a freio tambor interno superfície para arranhões, nicks ou desigual desgaste, ese encontrado, repare por esmerilhamento. Se a superfície estiver muito arranhada ou gasta, substitua. Tamanho padrão: 317,5 mm Limite: 319,5 mm

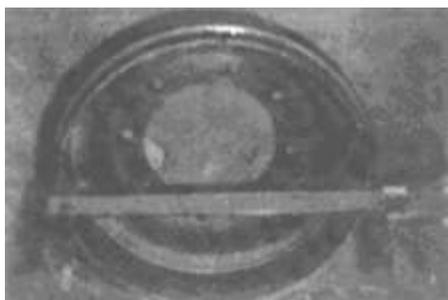


Fig.4-16

(1) Meça o comprimento livre e a carga de ajuste da mola de retorno da sapata do lado da âncora. (2) Verifique a ajustador para dano e Operação, e a contato área entre a pólo alavanca e a engrenagem para defeito. Substituir E se necessário.

4-7-3 RODA FREIO REMONTAGEM

(1) Aplicar freio fluido para a roda cilindro copo e pistão, e reinstalar a primavera, pistão copo, pistão e bota nessa ordem.

(2) Instalar a roda cilindro para a apoio prato. Observação: Fazer certo cada de a peças élocalizado na posição certa.

aperto torque: 18-27N.m

(3) Instale a placa de apoio no eixo dianteiro.

aperto torque: 120-140N.m

(4) Aplicar resistente ao calor graxa em a pontos indicado no Fig.4-17. Usando Cuidado tão Comopara não permitir que o revestimento seja contaminado com graxa.

(a) Superfície da borda da sapata da placa de apoio.(b) Pino de ancoragem

(c) Superfície da guia do cabo na qual o cabo do ajustador deve entrar em contato.(d) Pino da alavanca do freio de estacionamento.

(e) Rosca do ajustador e sua parte rotativa.

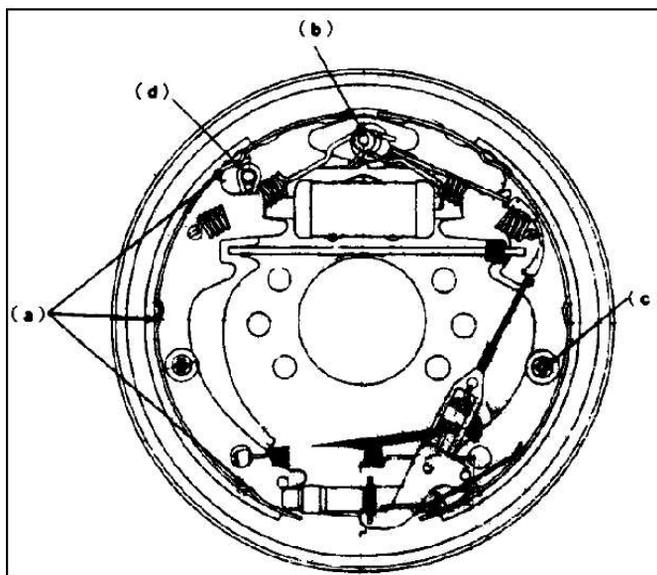


Fig.4-17

(1) Instalar a estacionamento freio cabo com “E” retentor.(2)

Instale as sapatas com a mola de retenção.

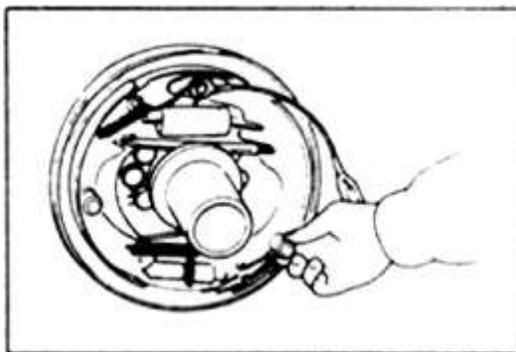


Fig.4-18

(1) Coloque a mola anti-vibração no suporte e instale-a na sapata.

(2) Instalar a sapato orientar PIN em a pin. Instalar a sapato Retorna primavera. Para estaprocedimento, comece com a sapata principal e depois prossiga com a secundária.

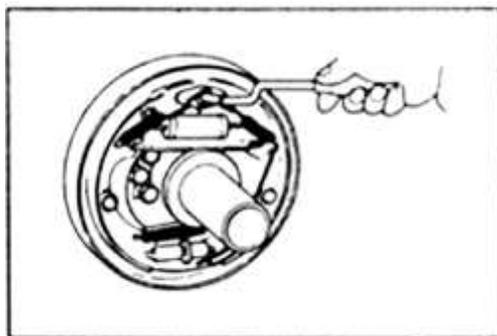


Fig.4-19

(1) Instalar a primavera, ajustador, ajustador primavera e ajustador alavanca, observando a Segue pontos:

[1] o lado esquerdo freio unidade tem uma deixei roscado ajustador e a lado direito freio unidade tem umarosca direita.

[2] Os dentes do ajustador não entram em contato com a mola.

[3] o ajustador sapato Retorna primavera é instalado com a mais tempo gancho vai para a ajustadoralavanca.

[4] Depois de remontagem, fazer certo a ajustador alavanca fim é no contato com o ajustador dentes.

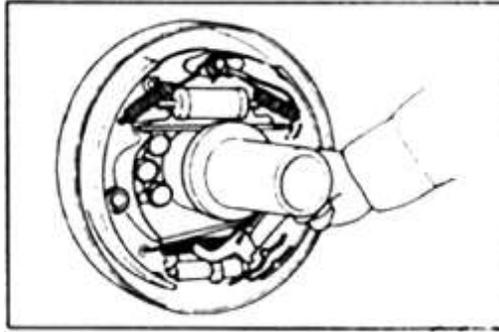


Fig.4-20

(10) Instalar a freio tubo em a roda cilindro.

(11) A medida a freio tambor interno diâmetro e a sapato exterior diâmetro. Ajustar aajustador de modo que o diâmetro externo da sapata de freio é o diâmetro interno do tambor - 1,0 mm.

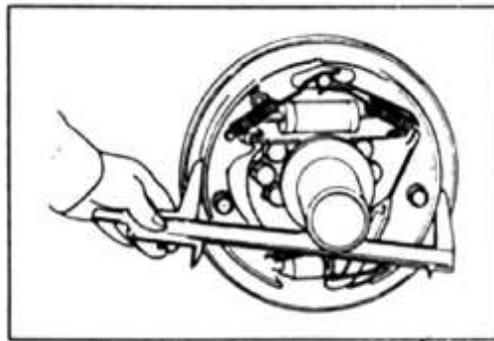


Fig.4-21

4-7-4 OPERAÇÃO TESTE DE AUTOMÁTICO LIBERAÇÃO AJUSTADOR

(1) Faça o diâmetro da sapata de freio quase no tamanho de ajuste especificado e puxe o alavanca do ajustador com a mão para girar a engrenagem do ajustador. Ao retirar da mão, o alavanca de ajuste retorna à posição original. Observação: a ajustador engrenagem poderia virar costas levemente ao longo com a ajustador alavanca quando removendo sua mão, mas o ajustador funcionará normalmente quando for colocado de volta no caminhão.

(2) Se a ajustador falha para Faz normal Operação quando empurrando a ajustador alavanca, aderência aseguíntes passos:

(a) Fazer certo a ajustador alavanca, ajustador, ajustador primavera, ajustador cabo e sapato Retornaa mola está instalada com segurança.

(b) Verificar a sapato Retorna primavera e ajustador primavera para deterioração. Também Verificase a ajustador é girando corretamente, Está dentes está livre de dano e desgaste.

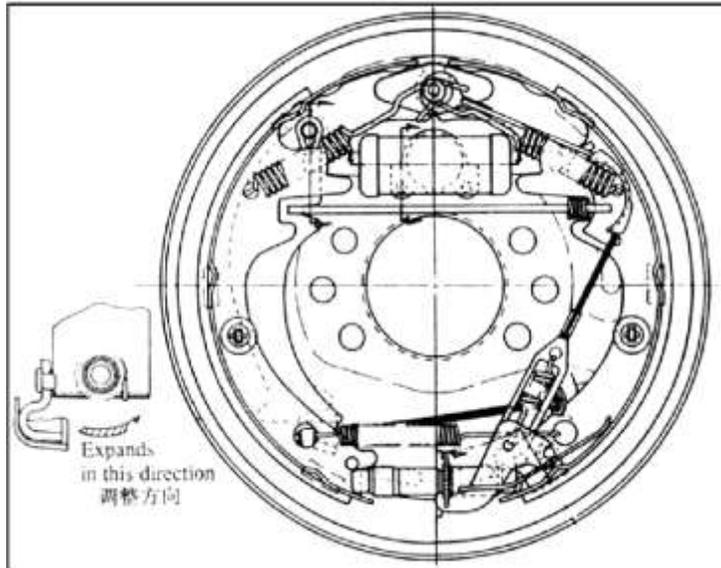


Fig.4-22

4-7-5 FREIO PEDAL AJUSTAMENTO

- (1) Encurtar a mestre cilindro Empurre Cajado devidamente.
- (2) Ajuste a altura do pedal com o parafuso limitador conforme mostrado na Fig.4-23.
- (3) Guardando a pedal pressionado 30mm, ampliar a Empurre Cajado tão que a Está fim contato apistão do cilindro mestre.
- (4) Apertar a Empurre Cajado trancar porca.

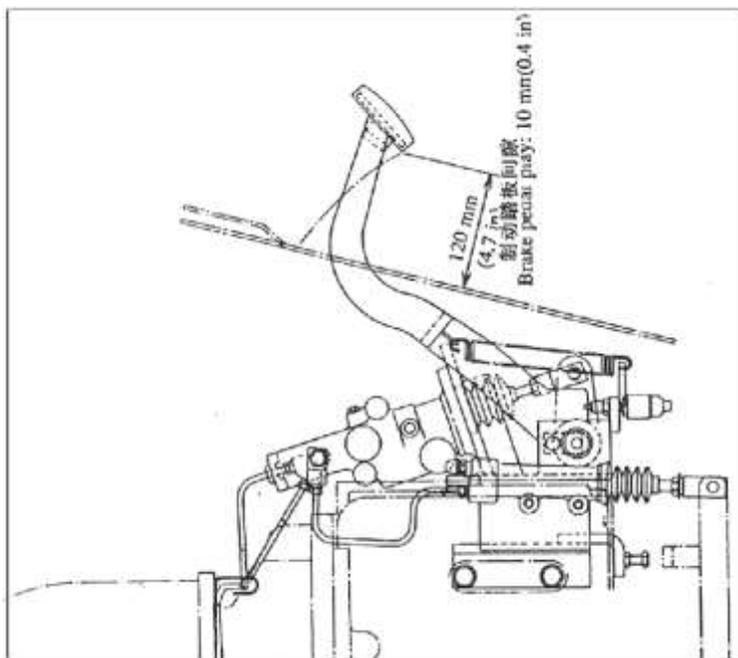


Fig.4-23

4-7-6 INTERRUPTOR DE FREIO AJUSTAMENTO

(1) Depois de fazer certo que a freio pedal altura é Como indicado no Fig.4-23, solto acontraporca do interruptor do freio.

(2) Retirar a freio trocar liderar arame a partir de a conector.

(3) Virar a troque assim que o tamanho no “A” é 1 mm.

(4) Certifique-se de que as lâmpadas de freio acendem quando o pedal do freio é pressionado 30 mm.4-7-7 SANGRAMENTO DE AR

(1) Lugar a caminhão em uma nível superfície e Aplique a estacionamento freio com segurança.

(2) Mudança a transmissão em neutro e fechar fora do motor.

(3) Conectar uma vinil tubo para a sangrador plugue de a roda cilindro e colocar a abrir fimda mangueira em uma panela.

(4) Ligue o motor.

(5) Pressione o pedal do freio e segure-o. Solte o bujão de sangria.

(6) Quando não há bolhas de ar são observados em o óleo vindo de o bujão de sangria, aperte obujão de sangria.

(7) Use o mesmo procedimento para o outro lado da unidade de freio.

4-8 RESOLUÇÃO DE PROBLEMAS DE O SISTEMA DE FREIO

Problema	Causa provável	Intervenção
Frenagem ruim	1. Vazamentos de fluido do sistema de freio	Reparar
	2. Mau ajuste da folga da sapata de freio	Verifique e ajuste o ajustador
	3. Freio superaquecido	Verifique se está arrastando
	4. Mau contato entre o tambor de freio e a lona	Ajustar contato
	5. Matérias estranhas aderidas ao forro	Reparar ou substituir
	6. Matérias estranhas misturadas no fluido de freio	Verifique o nível do fluido de freio
	7. Mau ajuste do pedal do freio	Ajustar
Freio barulhento	1. Superfície de revestimento endurecida ou matéria estranha aderida	Reparar ou substituir
	2. Placa de apoio deformada ou parafusos defeituosos	Reparar ou substituir
	3. Sapato deformado ou mal instalado	Reparar ou substituir
	4. Desgaste irregular do forro	Substituir
	5. Rolamento da roda com defeito	Substituir
Frenagem desigual	1. Revestimento contaminado	Reparar ou substituir
	2. Mau ajuste da folga da sapata de freio	Verifique e ajuste o ajustador
	3. Cilindro da roda com defeito	Reparar ou substituir
	4. Mola de retorno da sapata com defeito	Substituir
	5. Ficar sem tambor	Reparar ou substituir
	6. Impróprio na pressão do pneu	Ajustar
Macio ou esponjoso brake	1. Fluido de freio vaza do sistema	Reparar
	2. Desajuste da folga da sapata de freio	Verifique e ajuste o ajustador
	3. Ar misturado no sistema de freio	Sangrar o ar do sistema
	4. Desajuste do pedal do freio	Ajustar

5.DIREÇÃO SISTEMA (ORBITROL TIPO)

Eixo de direção	Tipo	pino central suportado
	Espaçamento do pino mestre	1020mm
	Ângulo do pino rei	0°
	Ton-in	0°
	Cambagem	1°
	Rodízio	0°
Eixo de direção	roda interna	78°42'
	Roda externa	54°36'
Redirecionador	Tipo	Tipo de reação sem carga e entrada aberta
	Descarga	160ml/r
	Pressão	12,5 MPa
cilindro de direção	Tipo	Tipo de pistão de ação dupla
	Diâmetro do cilindro	90mm
	Diâmetro da haste do pistão	60mm
	derrame	226mm

5-1 descrição geral

O sistema de direção consiste principalmente em um volante, válvula reguladora de fluxo orbitrol, direção eixo, e direção cilindro. Quando a direção roda é virou, a movimento é transmitida ao orbitrol. As passagens de óleo no orbitrol são alteradas para direcionar o hidráulico pressão a partir de a fluxo regulador válvula para a direção cilindro qual estende ou contratos dependendo da pressão hidráulica, dirigindo assim o caminhão. O óleo não pode ser fornecido de a bombear enquanto o motor paradas. o caminhão é dirigido pelo mão de obra, mas isso é muito difícil.

O cilindro de direção é do tipo de dupla ação. Dois lados da haste do pistão são conectados com o junta pela haste de impulso. A pressão do óleo do orbitrol é transmitida ao cilindro de direção, e empurra a haste do pistão para girar. Então o caminhão é dirigido.

5-2 DIREÇÃO EIXO

o direção eixo é de aço soldado construção com uma caixa em forma Cruz seção, incorporando um cilindro de direção em seu interior. Veja a Fig.5-1. O cilindro de direção está alojado no eixo para protegê-lo de ser danificado por obstáculos na superfície da estrada. O eixo é instalado no estrutura do caminhão através de um pino central com bucha e tampa, e ele se encaixa em torno deste pino central.

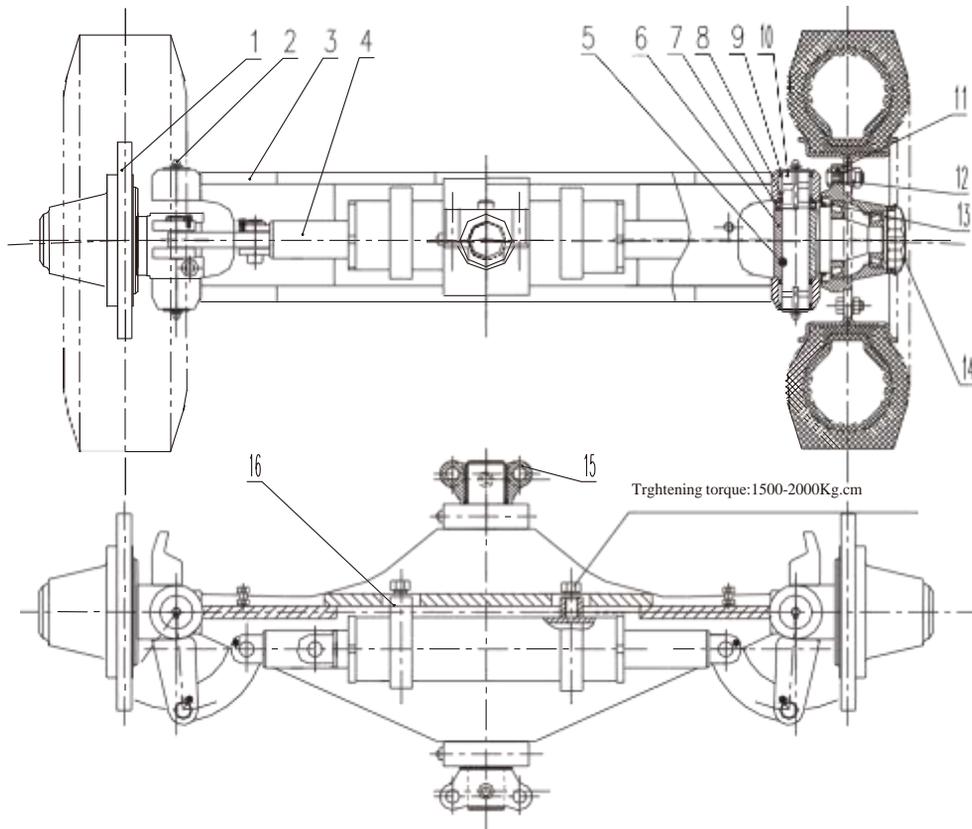


Fig.5-1 Eixo de direção

5-3 DIREÇÃO RODA CONJUNTO

O conjunto do volante é organizado conforme mostrado na Fig.5-2. O orbitrol está localizado na inferior da assembléia. No o centro da roda é o botão da buzina.

O eixo de direção é conectado através da junta universal ao eixo de acionamento do orbitrol de modo que a direção roda possa ser mudado-se para uma certo extensão costas e para frente para Traje a motoristafísico.

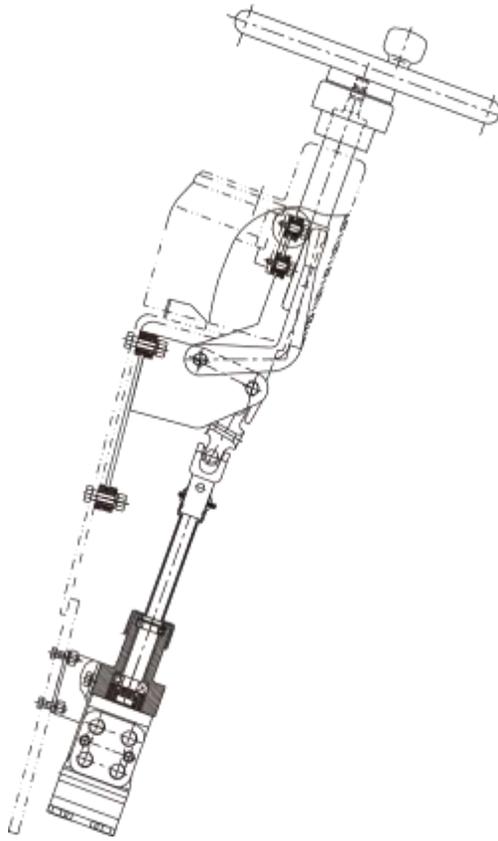


Fig.5-2 Direção Roda Conjunto

5-4 ORBITRON

O orbitrol do tipo cicloidal modelo BZZ é um dispositivo de reação sem carga de centro aberto (Fig.5-3).O rotor e o estator são um par de engrenagens internas de engrenagem de pino cicloidal. É servida entre o válvula divisora de fluxo e o cilindro de direção durante a operação normal, funcionava como um motor a óleo. O ângulo de giro é proporcional ao óleo que flui para ou do cilindro de direção Porque o óleo deve fluir através do óleo motor.

O volante é conectado ao núcleo da válvula pelo retentor 1 e move a luva 6 pela mola 4. A luva 6 é conectada ao rotor 9 pelo braço de mudança 5 e o eixo de acionamento 8. O rotor 9 não se move porque a rota do óleo não está conectada. Quando o volante estiver girado, o rotor 9 se move entre o núcleo da válvula e a luva. Então o óleo é enviado para a direção cilindro Através dos a óleo motor. Quando a direção roda é não virou, a válvula essencial e a mangaé localizado na posição neutra pela mola 4 para fechar a rota do óleo.

Em caso de emergência, a válvula safety 14 é aberta por vácuo a partir da rota de retorno dentro do válvula. O motor de óleo pode ser usado como bomba manual para enviar o óleo de uma das câmaras da direção cilindro para outro, assim o giro da mão de obra é realizado.

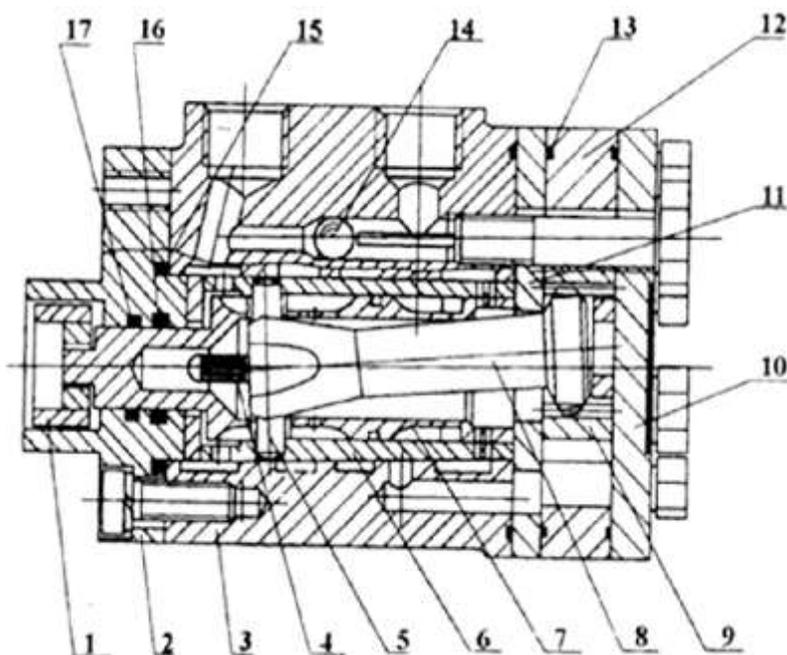


Fig.5-3 Orbitrol

- | | | | | |
|------------------|--------------------------|------------------------|-------------------|------------|
| 1. Retentor | 2. Tampa da cabeça | 3. Válvula | 4. Mola | 5. |
| Braço de mudança | | | | |
| 6. Manga | 7. Válvula núcleo | 8. Eixo de acionamento | 9. | |
| Rotor | 10. Tampa da extremidade | | | |
| 11. Espaçador | 12. Estator | 13. O-ring | 14. Esfera de aço | 15. O-ring |
| 16. Anel "X" | 17. Anel "O" | | | |

(1) operação de orbitrol

(a) Em "Neutro"

Enquanto o volante está na posição reta, o óleo da bomba flui através do óleo passagem (1) para o sulco de óleo (2). A manga tem 24 furos de óleo (3) que agora estão alinhados com o buracos (4) no a carretel tão que a óleo que fluiu para dentro sulco (2) passa Através dos óleo buracos (3)e (4) para espaço (5) entre a carretel e dirigir haste. Então a óleo flui Através dos carretelranhura (6) e ranhura da luva (7) de volta ao tanque de óleo.

Uma vez que as portas do cilindro (20) e (21) estão respectivamente abertas para os orifícios de óleo (18) e (17) no manga mas não para ranhura (16) nem (19) no carretel, o óleo no cilindro não sai Onde.

A passagem de óleo (15) que leva ao motor hidráulico está aberta para o orifício de óleo (14) na luva qual é usada Como a entrada e tomada para a hidráulico motor, mas não para sulcos (13) nem (16)no carretel e assim o óleo permanece imóvel.

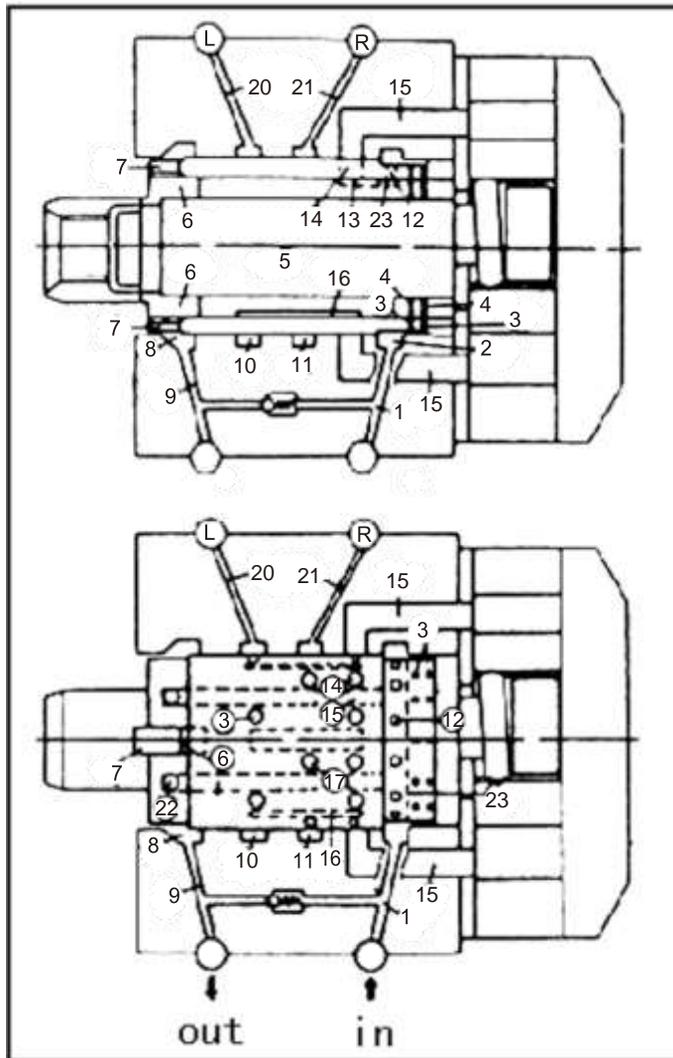


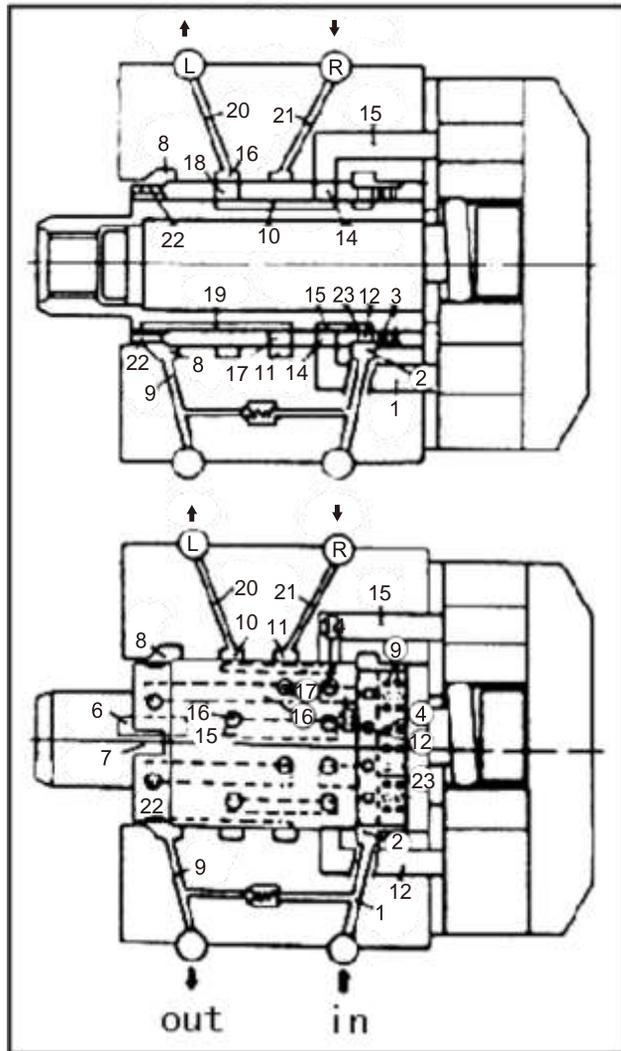
Fig.5-4

(b) Quando direção roda Está virado sentido anti-horário

Como a direção roda é virou sentido anti-horário, a sulcos no a carretel mudança para adeixado em relação aos furos e ranhuras da manga para que os furos (4) do carretel saiam linha com furos (3) na manga. O óleo que fluiu na ranhura (2) até agora começa a fluir para dentro buraco (12) no a manga, passagem Através dos sulcos (23) e (13) no a carretel, buraco (14) noa manga e passagem de óleo (15) no alojamento, ao motor hidráulico.

o hidráulico motor portanto gira no a sentido anti-horário direção e a óleo descarregado do motor hidráulico flui através do orifício de óleo (14) na manga, ranhura (16) na o carretel e o orifício de óleo (18) na luva para a porta do cilindro L e, assim, aciona a direção cilindro.

o retornando óleo a partir de a direção cilindro fluxos, atribuir Através dos a cilindro porta R, sulco (11) no a válvula habitação, óleo buraco (17) no a manga, sulco (19) no a carretel, óleo buraco na luva e ranhura (8) no alojamento da válvula, de volta ao tanque de óleo. Fig.5-5



(c) Quando o volante é girado no sentido horário Conforme o volante é girado no sentido horário, as ranhuras no carretel se deslocam para a direita em em relação aos furos de óleo e ranhuras na luva para que os furos de óleo (4) no carretel saiam com furos (3) na manga. O óleo que fluiu na ranhura (2) até agora começa a fluir furo (12) na luva e depois flui pelas ranhuras (23) e (13) no carretel, furo de óleo (14) na luva, e passagem de óleo (15) na carcaça da válvula para o motor hidráulico. o hidráulico motor gira no sentido horário e o óleo descarregado do motor hidráulico flui Através dos óleo buraco (14) no a manga, sulco (16) no a carretel, e óleo buraco (17) no a

manga para a porta do cilindro R no alojamento e, assim, aciona a direção do cilindro de direção. o retornando óleo a partir de a direção cilindro fluxos, passagem Através dos a cilindro porta EU, sulco (10) no a habitação, óleo buraco (18) no a manga, sulco (19) no a carretel, óleo buraco (22) na luva e ranhura (9) na carcaça de volta ao tanque de óleo.

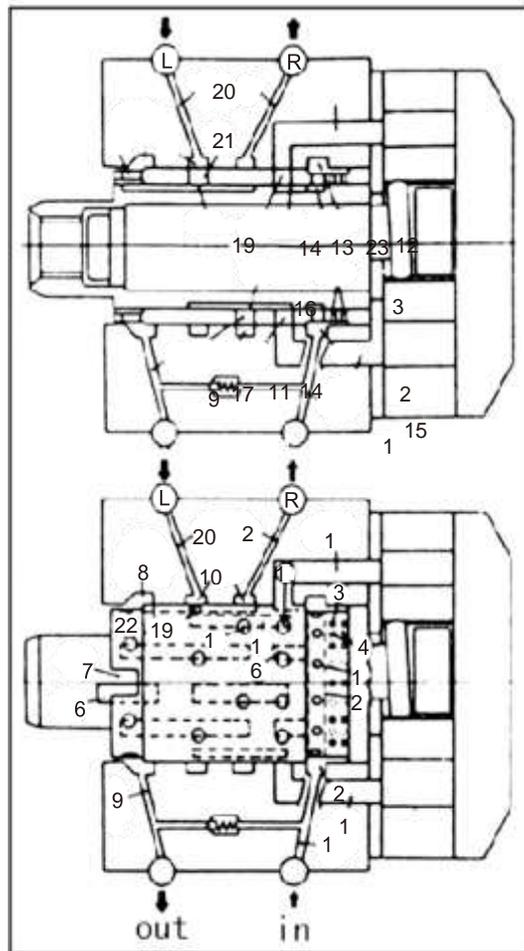


Fig.5-6

(2) Relação entre velocidade de rotação e força de operação do volante

Em princípio, a força necessária para operar o orbitrol é apenas a força para mudar ao longo do válvula, a força de compressão da mola centralizadora é de 0,3kg.m. Em outras palavras, uma vez que existem conexões mecânicas entre o volante e os pneus e apenas a mola força de compressão é necessária, a força de direção constante é mantida mesmo em rotação aumentada Rapidez. o descarga de óleo fornecido a partir de a rotor de o orbitrol para a cilindro é de 160ml/r.

(3) Feedback neutro do orbitrol

A realimentação neutra do orbitrol é realizada pela troca nas passagens de óleo do válvula, devido à força de reação da mola de centragem. (Quando o volante é girado e depois solto com o motor em repouso, o volante retorna à posição inicial.) A menos que o feedback neutro é realizado completamente, o volante pode ser girado, mesmo através o operador não gira o volante.

(4) Direção com bomba defeituosa

Quando a bomba não fornece óleo hidráulico, o orbitrol serve como uma mão de emergência direção dispositivo. Quando a direção roda é virou, a carretel gira. Quando virou de cerca de 8° , o carretel entra em contato com o pino transversal, que gira o eixo de acionamento, que por sua vez gira o rotor. Assim, o dispositivo de medição serve como uma bomba manual para fornecer óleo ao cilindro. Nisso caso a válvula de retenção fornecida entre a porta de retorno e a porta de sucção se abra, de modo que o óleo flui do cilindro para a sucção lado, efetuando assim uma direção de emergência.

5-5 DIREÇÃO CILINDRO (Fig.5-7)

O cilindro de direção está instalado no eixo traseiro e é acionado por óleo do orbitrol. O corpo do cilindro é preso ao eixo, com ambas as extremidades da haste conectadas à junta com juntas.

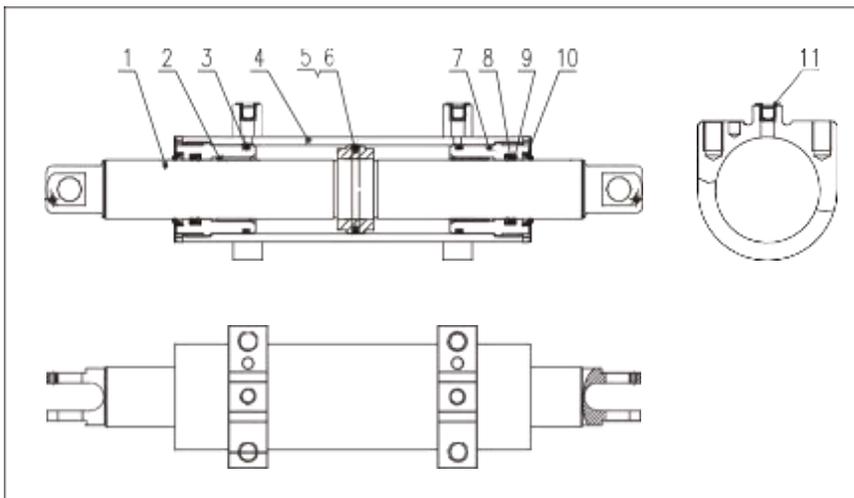


Fig.5-7 Cilindro de direção

5-6 DIFICULDADE TIROTEIO

Problema	Possível causa	Remédio
Volante não vai operar	Bomba defeituosa ou danificada Alívio vale grudou ou estragado Válvula de controle presa, danificada ou gasta	Substituir Limpar \ limpo ou substituir Substituir ou reparar
direção dura roda	Junta da mangueira danificada ou linha de óleo entupida Baixo nível de óleo no tanque de óleo Insuficiente ar sangramento Baixa pressão de óleo	Substitua ou limpe Adicionar óleo sangramento de ar Ver item anterior
Caminhão vagueia ou vibra	Válvula de controle presa ou danificada Carretel da válvula de controle solto Válvula de controle danificada	Limpar ou substituir Reaperte a contraporca Substituir
operação ruidosa	Mola quebrada ou deteriorada Baixo nível de óleo no tanque de óleo entupido sucção tubo ou filtro Válvula de controle presa ou danificada	Substituir ir Adicionar ar óleo Limpar ou substituir Substituir
Vazamentos de óleo	O-ring instalado incorretamente ou danificado ou vedação de óleo para tubulação ou válvula de controle	Substituir

6. HIDRÁULICO SISTEMA

bomba principal	Modelo	CBKEC-G425-ATφL/ CBKEC-G425-ATφ
	Tipo	Tipo de engrenagem
	Dirigir	Velocidade caixa tomada de força
	Descarga	2x25ml/r
	Pressão carregada	20MPa
Válvula de controle	Modelo	CBD-F20U
	Tipo	Tipo deslizante de carretel, com válvula de alívio, válvula de bloqueio de inclinação e fluxo divisor.
	Configuração de pressão	18,5MPa(4-4,5t) 、 19, 5MPa (5t)
Cilindro de elevação	Tipo	Solteiro atuando pistão com fluxo regulador.
	Diâmetro do cilindro	85mm
	Diâmetro da haste	70mm
	Derrame	1489mm
Inclinar cilindro	Tipo	Tipo de ação dupla
	Diâmetro do cilindro	90mm
	Diâmetro da haste	45mm
	Derrame	201mm

o máquina adota Duplo bombas hidráulico sistema (Fig.6-1). o pressão óleo dentro de a bomba principal é acionada pela tomada de força fixada no leito da roda da bomba do conversor de torque, paraflua através da válvula divisora de fluxo para o sistema de freio para frear. O outro caminho para o válvula de controle, através da válvula divisora de fluxo dentro da válvula de controle pode ser fornecida ao orbitrol, e então é transmitido através do tubo para os cilindros de direção de acordo com a direção doença. A válvula de controle controla os cilindros de elevação e inclinação.

6-1 HIDRÁULICO BOMBEAR

O modelo da bomba hidráulica é a bomba de engrenagens de alta pressão tipo CBKa-G425-AT φ / L.Seu deslocamento é (25×2)ml/r. A bomba é do tipo bomba de engrenagem dupla, consiste no acionamento engrenagem, engrenagem movida e bomba corpo.

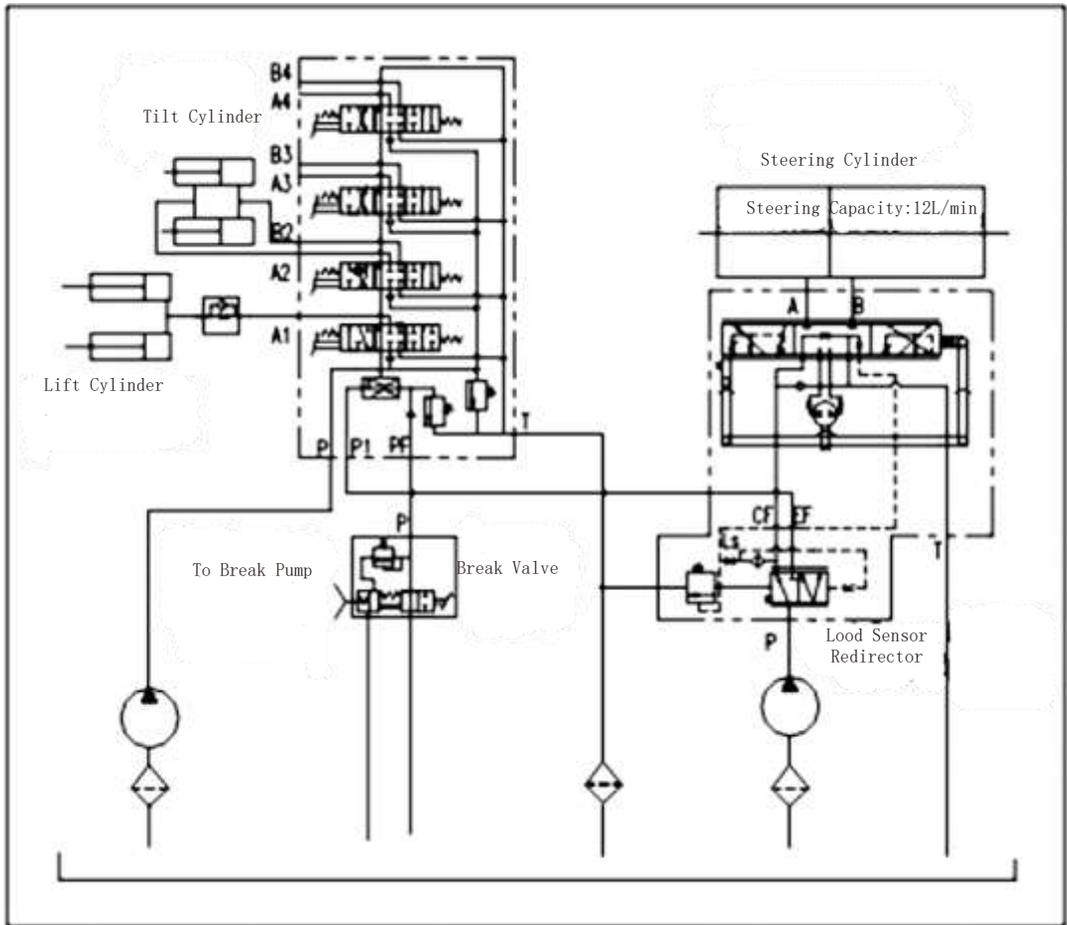


Fig.6-1 Diagrama do Princípio do Sistema Hidráulico

6-2 FLUXO DIVIDINDO VÁLVULA (Fig.6-2)

O modelo da válvula divisora de fluxo é do tipo 21730-40667 (o tipo doméstico é 1WFL-F15L-6). Sua função abastecendo hidráulico óleo para a Carregando sistema (exceto levantar e inclinar cilindro). Além disso, fornece óleo parcial ao sistema de freio para completar o freio de força.

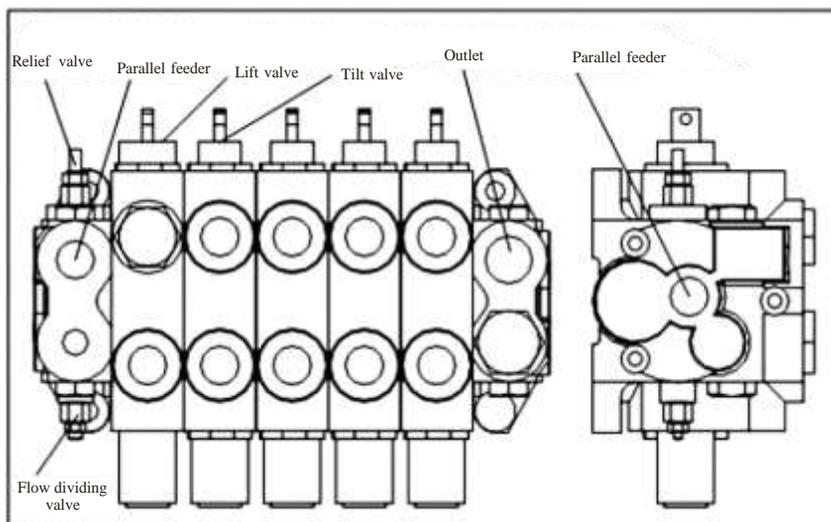


Fig.6-2 Fluxo Dividindo Válvula

6-3 VÁLVULA DE CONTROLE

O modelo da válvula de controle é CBDF-F20U, tipo de combinação de unidade. Adicionar controle válvulas se necessário. A função da válvula é transportar, respectivamente, óleo de alta pressão proveniente de óleo bomba para cada cilindro hidráulico, fazendo com que o óleo retorne ao tanque, e alterando a vazão/direção operando a alavanca de controle. (Fig.6-3)

A válvula de controle consiste em uma seção de entrada. Duas seções de êmbolo e uma seção de saída qual está montado com três parafusos. o ao controle válvula é fatiar tipo. Em a entrada seção tem uma válvula de alívio principal. Abaixo dele tem uma válvula de direção, que regula o circuito principal e de direção/óleo pressões respectivamente.

As duas seções do êmbolo são usadas para circuitos de elevação e inclinação, separadamente. O fluxo de óleo é alteradas pela operação das hastes das válvulas de elevação e inclinação para controlar os cilindros.

O êmbolo de inclinação tem uma válvula de bloqueio de inclinação. O óleo do cilindro retorna pela inclinação válvula de bloqueio para o tanque. Cada fatia das válvulas é selada pelo O-ring. Há uma verificação de carga válvula na passagem de alta pressão.

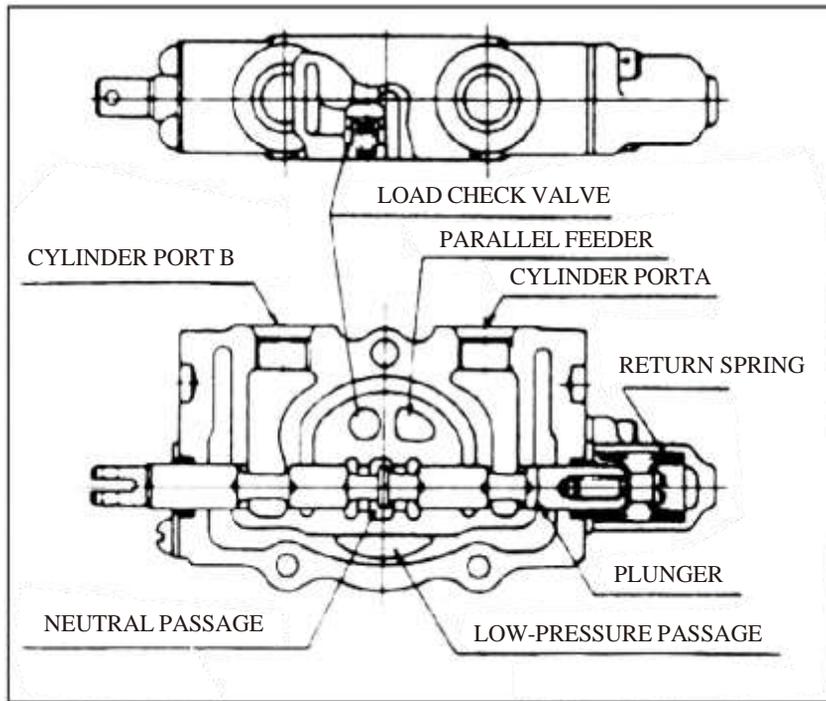


Fig.6-3 Ao controle Válvula

(1) Operação do êmbolo

(a) Em neutro estado

(Fig.6-4)

O óleo disco acusado a partir de a bomba flui Através dos a passagem neutra costas para a óleo tanque.

As portas “A” e “B” estão fechadas.

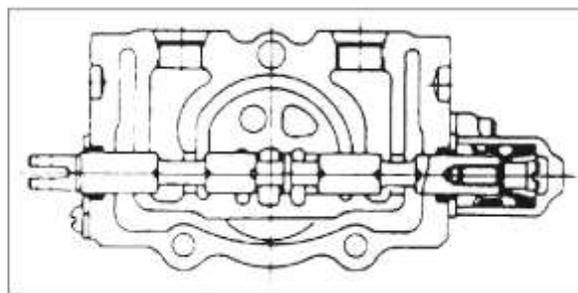


Fig.6-4

(a) Quando o êmbolo é empurrado (Fig.6-5), a passagem neutra é fechada pelo êmbolo e o óleo flui através do alimentador paralelo, empurrando para cima a válvula de retenção de carga na porta do cilindro “B”. O óleo que retorna da porta do cilindro “A” flui pela passagem de baixa pressão para o tanque. O êmbolo é restaurado para a posição neutra pela mola de retorno.

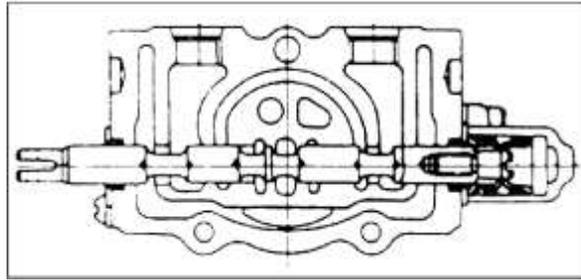


Fig.6-5

(a) Quando o êmbolo é puxado para fora (Fig.6-6) com a passagem neutra fechada, o óleo empurra para cima a válvula de retenção de carga, passando pelo alimentador paralelo, e flui para a porta do cilindro “A”. O óleo que retorna da porta do cilindro “B” flui pela passagem de baixa pressão para o tanque. O êmbolo é restaurado para a posição neutra, ajustando assim a posição neutra do gatilho “D” pelo mola de retorno.

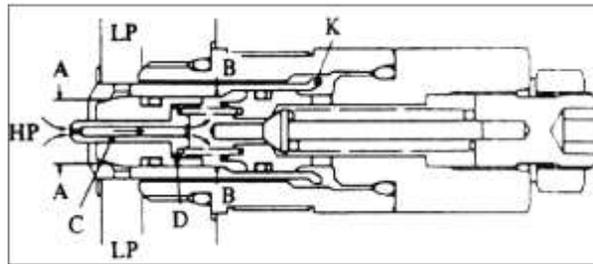


Fig.6-6

(1) Operação da válvula de alívio de porta

(a) A válvula de alívio está localizada entre a passagem de alta pressão “HP” e a passagem de baixa pressão. O óleo escoo pelo orifício do pistão “C” e afeta dois diferente áreas UMA e B, assim sentando o boneco “D” com segurança. (Fig.6-7)

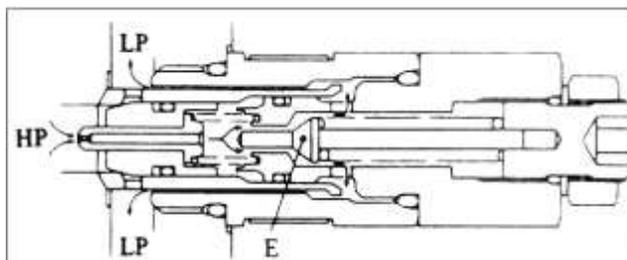


Fig.6-7

(a) Quando a pressão na passagem de alta pressão “HP” atingir a pressão de ajuste do mola piloto, o gatilho piloto “E” abre. Permitir que o óleo flua ao redor do gatilho piloto, passando o orifício perfurado, para a passagem de baixa pressão “LP” (Fig.6-8)

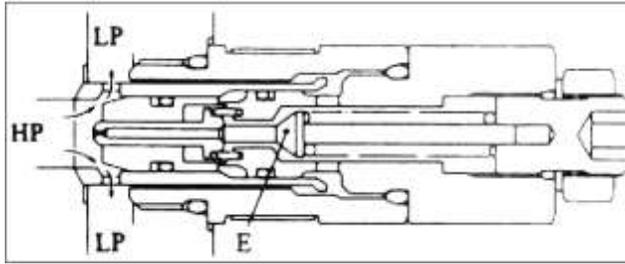


Fig.6-8

(a) À medida que o gatilho piloto “E” abre. A pressão atrás do gatilho “D” cai. O interior a pressão torna-se desequilibrada em relação à pressão no lado de passagem de alta pressão “HP” de modo que o popper “D” seja aberto para este diferencial de pressão. permitindo assim que o óleo flua diretamente na passagem de baixa pressão “LP” (Fig6-9).

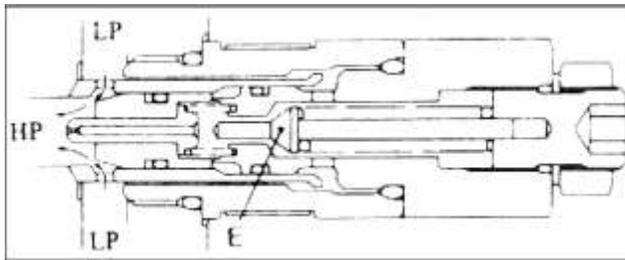


Fig.6-9

(a) Quando a pressão na passagem de alta pressão “HP” for menor que a pressão na passagem de baixa pressão “LP” , o cabeçote “D” abre devido à diferença de diâmetro entre as áreas A e B. Permitindo assim que o óleo flua da passagem de óleo de baixa pressão “LP” para opassagem de óleo de alta pressão “HP”.(Fig.6-10)

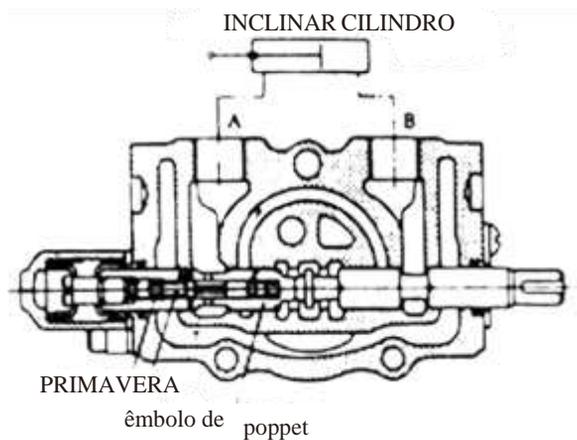


Fig.6-10

(1) Inclinador trancar válvula Operação

A válvula de controle no circuito do cilindro de inclinação possui um carretel que incorpora uma válvula de bloqueio de inclinação para evitar a mastro a partir de vibrando devido para possível criação de negativo pressão no a inclinar cilindro e tb para evitar perigo incorrido a partir de manuseio incorreto de a inclinar alavanca. (Fig.6-11)

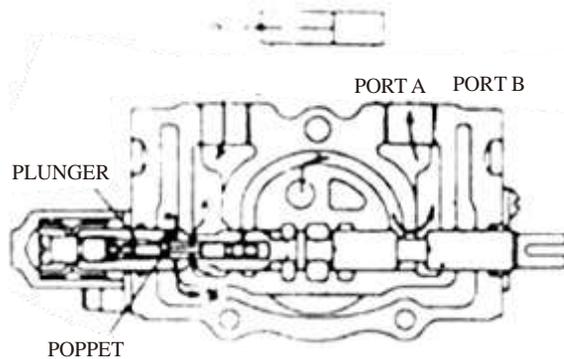


Fig.6-11

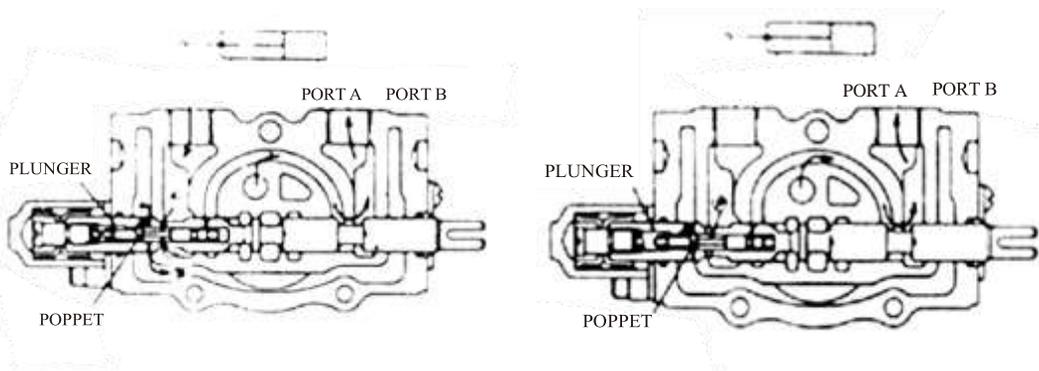
(a) Quando o êmbolo é retirado, o óleo flui da mesma maneira que na Fig.6-5.(b)

Quando o êmbolo é empurrado para dentro

O óleo da bomba principal flui pela porta "B" para os cilindros de inclinação. O óleo de retorno dos cilindros flui pelo orifício de óleo "A" para acionar o gatilho. Esta permite que o óleo passe pelos orifícios dos êmbolos "A" e "B" para a passagem de baixa pressão e de volta ao tanque. (Fig.6-12)

(c) Quando o êmbolo é empurrado com o motor em repouso

Quando o êmbolo é empurrado com o motor desligado, o óleo não flui para o orifício do cilindro "B" e a pressão na área "P" também não sobe, porque a bomba está em descanso. Como o gatilho não move o óleo na porta do cilindro "A" não retornará ao tanque, e assim os cilindros ficam parados. (Fig.6-13)



6-4 LEVANTAR CILINDRO

Os cilindros de elevação são do tipo de ação simples e estão localizados atrás da estrutura externa do mastro. A parte inferior de cada cilindro é suportada pelo suporte do mastro da estrutura externa do mastro com batente pino e parafusos. A cabeça do pistão é mantida pela guia da cabeça do pistão do mastro interno.

O conjunto do cilindro de elevação consiste principalmente em um corpo do cilindro, pistão, haste do pistão, cilindro boné, e pistão cabeça. UMA corte fora válvula está instalada em a mão direita lateral de o cilindro corpo. No a mais baixo papel de a cilindro corpo é forneceu uma alta pressão óleo entrada, a superiorparte é fornecida com uma saída de óleo de baixa pressão à qual um tubo de retorno está conectado. (Fig.6-14)

o pistão é preso para a pistão Cajado com uma trancar anel e tem uma desgaste anel e uma embalagem em sua circunferência e desliza ao longo do interior do cilindro por óleo de alta pressão. Isto desliza no cilindro por óleo de alta pressão.

A tampa do cilindro é equipada com uma bucha e um retentor de óleo e é aparafusada no cilindro corpo. A bucha suporta a haste do pistão e o retentor de óleo evita que sujeira entre na cilindro. As hastes de pistão direita e esquerda são conectadas com um membro de conexão com pressão argolas.

Quando a alavanca de elevação é puxada em direção ao operador, o óleo de alta pressão flui para o parte inferior de cada cilindro de elevação de modo que a haste do pistão e o pistão sejam levantados. Isso levanta o garfos através das correntes de elevação. Por outro lado, quando a alavanca de elevação é empurrada para a frente, o pistão desce pelos pesos da haste do pistão, cabeça do pistão, suporte de elevação, barra de dedo e garfos, fazendo com que o óleo sob o pistão flua para fora do cilindro. O óleo descarregado do cilindros é regulado pelo regulador de fluxo e retorna através da válvula de controle para o óleo tanque, a parte superior do cilindro é preenchida com o ar do óleo obrigado.

Como a taxa de fluxo do óleo de retorno dos cilindros de elevação é geralmente regulada pelo regulador de fluxo, o diferencial de pressão gerado pelo óleo que passa pelo orifício de óleo no circunferência do pistão é menor que a força da mola e, portanto, o pistão não se moverá. Se o circunferência do pistão da mangueira, portanto, os garfos descem em baixa velocidade à medida que o óleo no elevador cilindros flui para fora do orifício da cabeça do pistão em uma pequena quantidade.

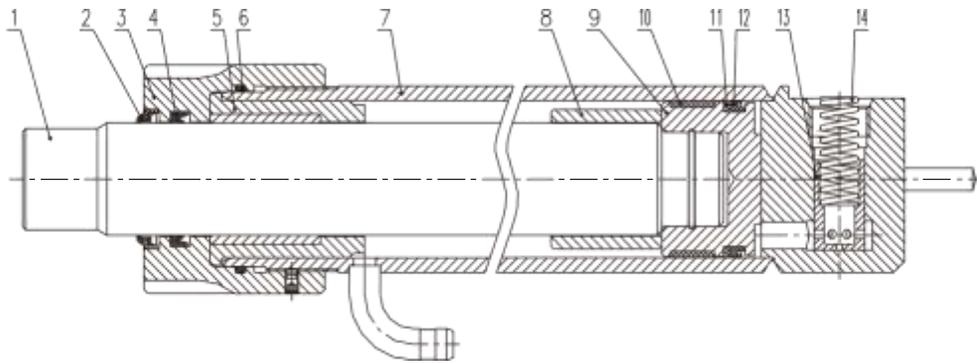


Fig.6-14 Cilindro de Elevação

- | | | | | |
|--------------------|--------------------------|----------------------|--------------------|-----------|
| 1. Haste do pistão | 2. Vedação contra poeira | 3. Tampa do cilindro | 4. Anel de vedação | 5. Bucha |
| 6. O-ring | 7. Corpo do Cilindro | 8. Calço | 9. Pistão | 10. Bucha |
| 11. Selo Anel | 12. Anel de vedação | 13. Válvula | 14. Primavera | |

6-5 FLUXO REGULADOR VÁLVULA

o fluxo regulador válvula controles a Forquilha descendente Rapidez e servidores Como uma segurança dispositivo E se a borracha mangueira rupturas entre a ao controle válvula e a levantar cilindros. Isto é instalado na porta de óleo de alta pressão na parte inferior dos cilindros de elevação.

A operação da válvula reguladora de fluxo é mostrada na Fig.6-15. Quando os garfos são descidos, o óleo que retorna dos cilindros de elevação flui para a câmara (G). O óleo então flui através das peças (F), (E), (D) e (C) para a câmara (B). O óleo que saiu da câmara (B) flui, passando pelo orifício de óleo no pistão (7) e na câmara (A), para dentro dos cilindros de elevação.

O pistão (7) se move para a direita dependendo da vazão de óleo que passa pelo óleo furo no pistão (7), e assim o furo (C) estreitou, restringindo a vazão do óleo que passa a buraco (C). Por aqui, a velocidade de descida do garfo é controlada.

Quando os garfos são levantados, o óleo de alta pressão da válvula de controle entra pela câmara (A) na câmara (B). O óleo então flui pelas áreas (C), (D), (E), (F), (G), e nos cilindros de elevação.

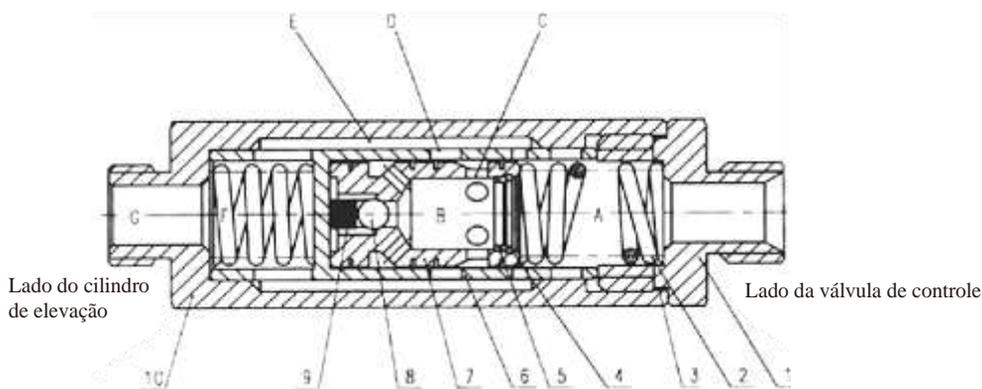


Fig.6-15 Fluxo Regulador Válvula

1. niple 2. Mola 3. “O”-ring 4. Anel de pressão 5. Orifício
 6. Manga 7. Pistão 8. Esfera 9. Mola 10. Casel

6-6 INCLINAR CILINDRO (Fig.6-16)

O cilindro de inclinação é do tipo de dupla ação e sua extremidade da haste do pistão é suportada pelo mastro e a cauda do cilindro é conectada ao quadro com um pino. Este é fornecido com duas inclinações cilindros em ambos os lados de sua frente.

O conjunto do cilindro de inclinação consiste principalmente em um corpo do cilindro, tampa do cilindro, pistão e haste do pistão. O pistão é soldado à haste do pistão e possui duas gaxetas e um anel de desgaste a circunferência e se move ao longo da superfície interna do cilindro pela força da força hidráulica óleo.

Dentro da tampa do cilindro, uma bucha é encaixada com uma gaxeta e vedação contra poeira para fornecer vedação de óleo para a haste do pistão e a tampa do cilindro. Esta bucha também suporta o haste do pistão. A tampa possui um anel “O” na periferia externa e é aparafusada na corpo do cilindro e preso com um anel de trava.

Quando a alavanca de inclinação na sala da unidade é inclinada para frente, o óleo de alta pressão entra no cauda do cilindro, movendo o pistão para frente. Isso faz com que o mastro se incline 6 graus para a frente. Quando a alavanca de inclinação é inclinada para trás, o óleo de alta pressão entra no lado da tampa do cilindro e move o pistão para trás, inclinando o mastro 12 graus para trás.

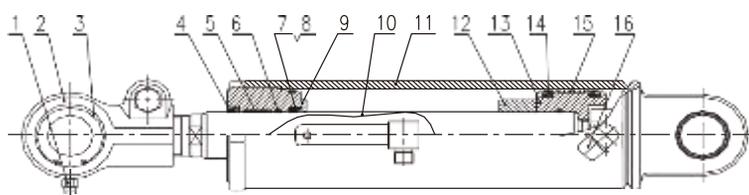


Fig.6-16 Incliner Cilindro

6-7 DIFICULDADE TIROTEIO

Problem	Cause	Remedy
The pump does not operate	The oil within the cylinder is not enough	Add oil to the specified lever.
	The pipe or the filter is struck.	Clean, change oil if necessary.
The pressure of the high pressure oil is not enough.	The bearing in the pump is worn.	Replace
	The pressure of the relief is not right.	Readjust
	There is air within the pump.	Retighten the joint.
		Add oil in the cylinder.
		Check the oil seal.
Drive the pump until there is not air bubble within the cylinder.		
Noisy operation of the gear pump.	The side joints have loosened make air in	Retighten every joint.
	From the free chamber because the oil viscosity is too high.	Replace the right viscosity oil.
		The pump is driven when the oil temperature returns to normal.
	Not concentric.	Readjust and make them
	There are air bubbles within the hydraulic oil.	concentric. Check and repair.
The oil within the hydraulic pump leaks.	The oil seal of the pump is damaged.	Replace
	The sliding area is worn. (internal)	Replace
Lifting is weak or can not lift	Hydraulic pump gear is damaged or oil leaks.	Renew gear or replace pump.
	The oil seal of lift cylinder is damaged.	Replace oil seal.
	The relief valve of control valve is out of order.	Repair
	Hydraulic oil temperature is too high, oil has gone thin, and oil flow is reduced.	Change oil, check.
The lower slippage the forks are too large and the mast tilts automatically.	The control valve has oil leakage.	Repair
	The oil seal of the lift cylinder is damaged.	Replace oil seal.
	The return spring of control valve is damaged. The sleeve is not in right position.	Replace return spring.

7.SISTEMA DE MANUSEIO DE CARGA

Somente para mastro padrão de 2 estágios.

Tipo	Rolando tipo 2 estágios telescópico mastro com gratuitamente elevador(J-em forma interno trilho e em forma de C exterior ferroviário)
OD do rolo final	$\Phi 123 \begin{matrix} 0 \\ -0 \end{matrix} . 15$
OD do rolo lateral	$\Phi 67$
OD do rolo de retenção	$\Phi 55 \times \Phi 135 \times \Phi 155$
Corrente de elevação	LH1634,3×4
rolo superior	80308
Sistema de elevação de garfo	Hidráulico
Sistema de inclinação do mastro	Hidráulico
Ajuste do espaçamento do garfo	Manual

O sistema de carregamento é usado para empilhar, empilhar para carregar e descarregar, e assim por diante, consistindo em garfos, mastro, corrente de elevação, cilindro de elevação e cilindro de inclinação. Existem mastros de 3m a 6m podem ser escolhido (Fig. 7-1).

7-1 MASTRO

o mastro é de a de dois estágios, CJ tipo rolando telescópico mastro. o exterior mastro e ao mastro interno é uma construção soldada do tipo estrutura. O suporte é soldado na parte inferior da parte externamastro, faça o mastro para se conectar com o corpo do eixo motriz, para suportar o sistema de carregamento e retorno ao redor do corpo do eixo. O suporte, que se conecta com o cilindro basculante, é soldado em no meio do mastro externo, o sistema de carregamento retorna ao redor do centro do eixo motriz para inclinação completa para frente ou para trás quando a haste do pistão nos telescópios do cilindro de inclinação. o suporte, que suporta o cilindro de elevação, é soldado na parte inferior do mastro externo. Cada conjunto de rolos estão localizados na parte superior externa e interna de cada mastro externo, são usados para guiar qual omastro interno está levantando no mastro externo. Um rolo lateral é instalado na parte inferior externa do cada interno mastro. o fim rolos conectando liberação de solteiro lateral é a partir de 0,5 para 1,0 mm

.Os rolos laterais se conectam com a placa de rede de aço do canal do mastro externo para evitar o interior mastro inclinado transversalmente. A folga é de 0,5 a 1,0 mm. A folga é ajustada por adicionando ou reduzindo calços.

7-2 TRANSPORTE

Um fim rolo e uma lateralmente rolo está instalado para a transporte. o maneira que para ajustara liberação entre suporte e mesa prato de a exterior ou interno mastro, ou suporte e rede

placa do mastro é a mesma que acima sobre o mastro interno e externo. O garfo e o suporte podem subir ou baixa no a interno mastro. o distância entre dois garfos posso ser ajustado de acordo com para precisa;seu alcance é de 300mm a 1340mm

7-3 LEVANTAR CORRENTE

A corrente de elevação é uma corrente do tipo plana. Cada uma das extremidades de duas correntes está conectada com o garfo suporte. e o outro é conectada com o topo do mastro externo depois que a corrente passa em volta da corrente roda.

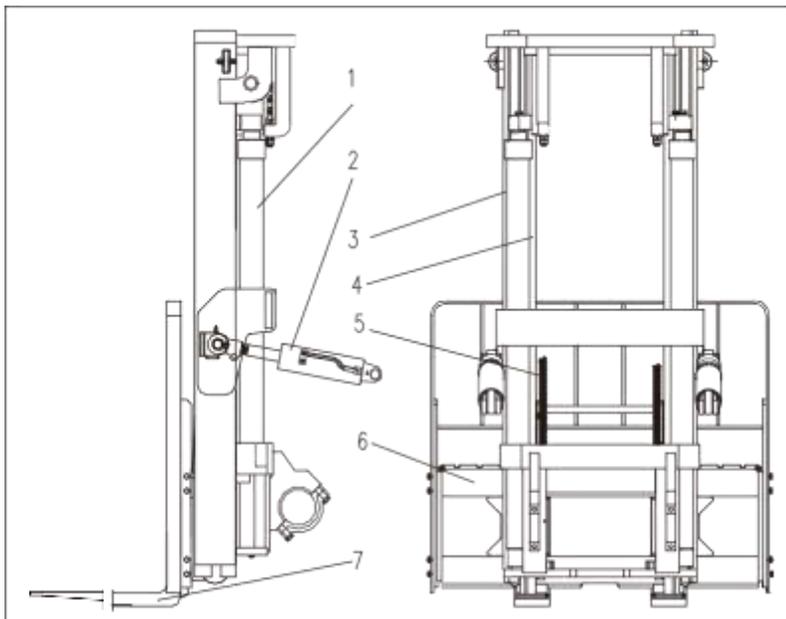


Fig.7-1 Sistema de Carregamento

- | | | |
|-------------------------|------------------------|-------------------------|
| 1. Cilindro de elevação | 2. Inclinação Cilindro | 3. Mastro |
| externo | 4. Mastro interno | 5. Corrente de elevação |
| 6. Suporte do | 7. Garfo | |

8. ELÉTRICO SISTEMA

8-1 EM GERAL DESCRIÇÃO

O sistema elétrico é composto por um circuito de partida, circuito de carga, circuito de iluminação, circuito de controle e circuito de segurança que são ativados respectivamente por uma bateria de 12 volts conectados em série. A torção usada para cada circuito é classificada por cor e dada suficiente atual capacidades. o a Principal papel para a iniciante o circuito é a iniciante, de a carregando o circuito éo gerador, do circuito de iluminação são as diferentes luzes de função, do circuito de controle é a ECU, pedal do acelerador elétrico, sensor de oxigênio e diferentes sensores de função, do cofre O circuito de controle é o controle, o interruptor do assento e o interruptor de controle manual.

No Adição a fiação é mais longe dividido para dentro metro painel fiação, quadro fiação, a sobrecarga fiação de proteção, fiação da lâmpada traseira e fiação do motor, cada uma conectada com acopladores.

8-2 SINALE OPERAÇÃO

(1) Interruptor de partida:

a. Virar para direita 1º para conectar a metro e equipamentos fornecido de potência.

b. Virar para direita 2º para começar a

motor.(2) Interruptor de luz:

Colocar a claro trocar para a frente 1º posição, a liberação lâmpadas está virou em. Para a 2ª avante, o farol dianteiro e as luzes de afastamento são acesos.

(3) Virar trocar:

Empurrar a trocar frente, a deixei virou lâmpadas Ambas no frente e costas e deixei virar indicador estão ligados, neste momento o caminhão pode ser virado para a esquerda.

Puxar a trocar para trás, a direita virou lâmpadas Ambas no frente e direita virar indicador está ligado, neste momento o caminhão pode ser virado para a direita.

(4) Indicador de freio:

Imprensa a freio pedal, e a costas freio luminária é virou em quando a emergência frenagemé preciso.

(5) Indicador de backup:

Colocar a prateleiras trocar no cópia de segurança engrenagem posição quando a

empilhadeira caminhão é necessário parareverso, a lâmpada de backup é ligada e a campainha de backup faz voz.

(6) Indicador de advertência da pressão do óleo:

Gire o interruptor de chave para a direita 1, o indicador é ligado e é desligado após tempos cintilantes. Deve parar a empilhadeira para verificar se o indicador está ligado enquanto estiver corrida.

(7) Carregando indicador:

Gire o interruptor de chave para a direita 1º, o indicador de carga é ligado. Ele é desligado após a motor é dirigido, isto shows carregando. Devemos Pare a caminhão para Verifica E se a indicador é ligado durante a execução.

(8) Medidor de combustível:

o combustível metro consiste de a combustível indicador e a combustível sensor. Isto shows óleo capacidade dentro do tanque de combustível.

(9) Água temperatura metro:

Isto shows a temperatura de resfriamento água. o indicador frigideira é classificado de três cores

para exposição três gamas de a temperatura. o motor posso ser operado debaixo normal condições quando a mão está entre faixas verdes.

(10) Horímetro:

Funciona quando o caminhão é conduzido e mostra os tempos de trabalho do caminhão.

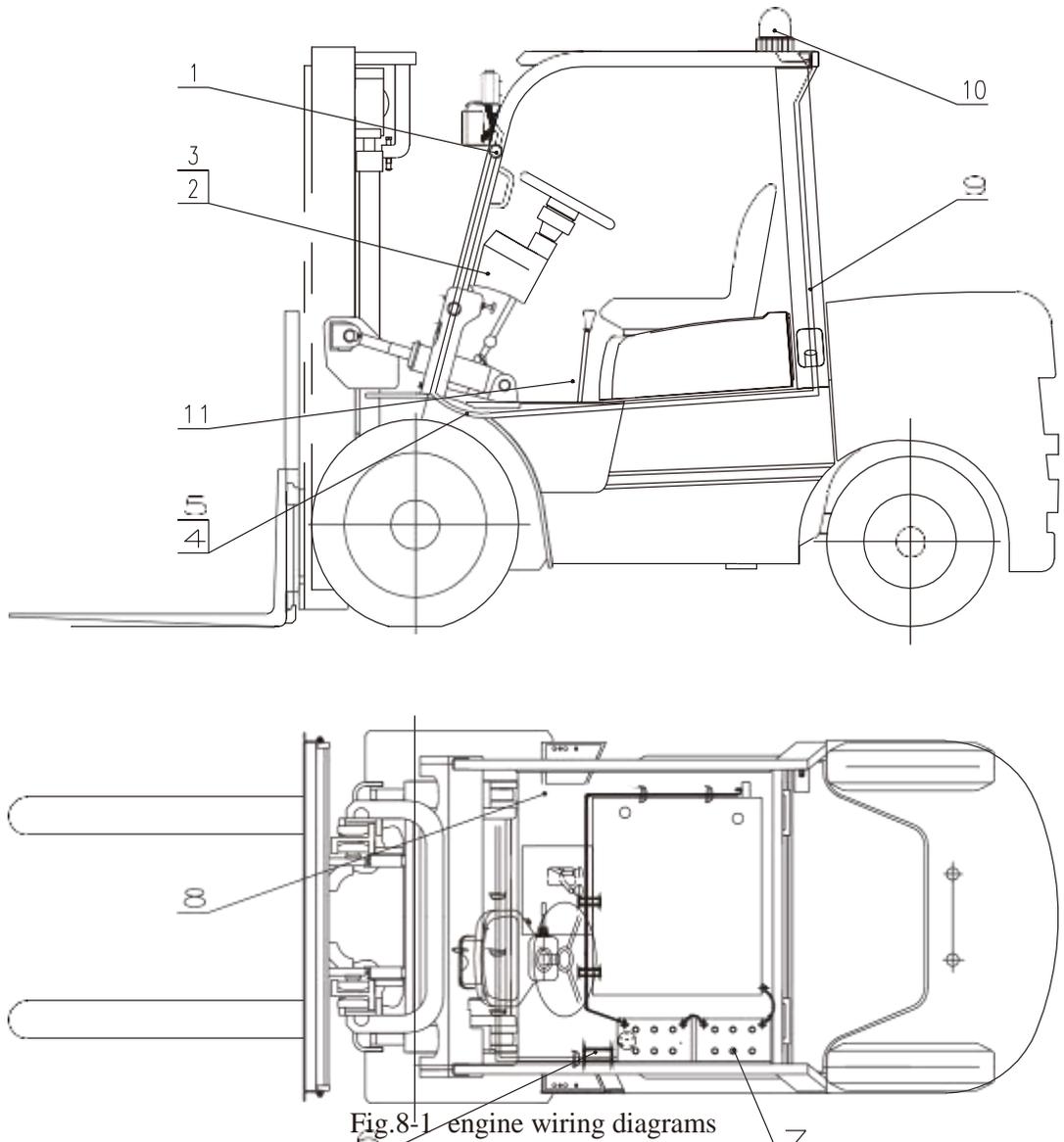
Para soma pra cima, em geral Descrição de operativo a empilhadeira caminhão é mostrando Como segue:

Coloque o interruptor das prateleiras na posição de marcha lenta. Pressione o pedal do acelerador, gire a chave mude para a 1ª à direita e, desta vez, os indicadores na medalha são ligados. quando a chave o interruptor é girado para a 2ª direita, o motor de partida é acionado para girar o motor, carregue esses indicadores está desligado quando o motor é acionado e a empilhadeira caminhão pode ser usado.

Observação: Religue o motor após dois minutos se não for acionado em cinco segundos. Não deve operar o motor de partida continuamente por mais de 15 segundos.

8-3 FIAÇÃO DIAGRAMAS

8-3-1 diagramas de fiação do motor



- Fig.8-1 engine wiring diagrams
- | | | |
|-------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|
| 1. Linha
combinação
de fiação | 2. Instrumento de
elétrica | 3. Interruptor de
combinação |
| 4. Veículo linha | 5. Caixa elétrica integrada | 6. Bateria de
armazenamento |
| 7. Bateria de
de luz combinada | 8. Aparelho de controle | 9. Linha
de alarme |
| 10. Lâmpada de
retransmissão | 11. Arranque | |

8-3-2 diagramas de fiação do motor

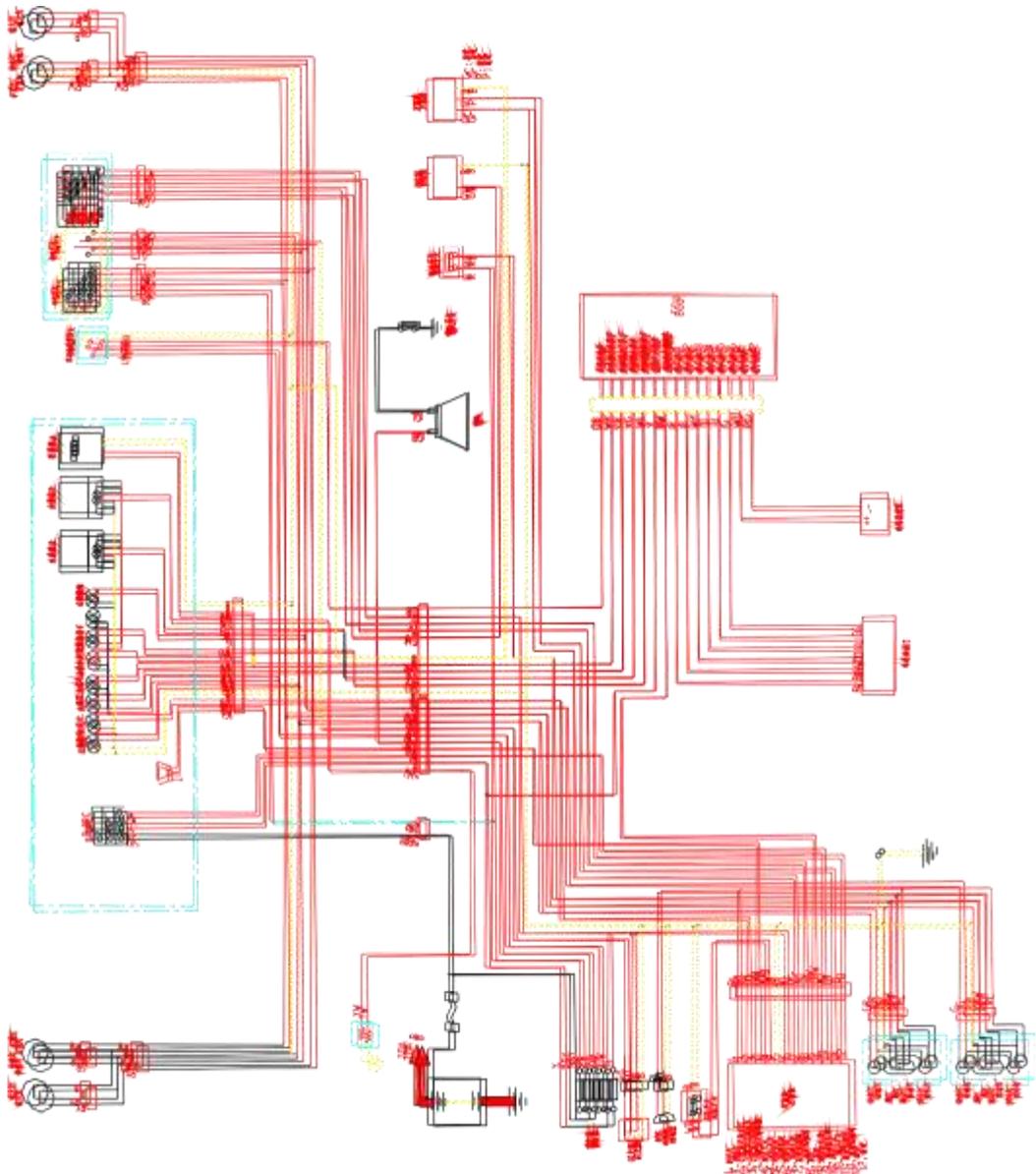


Fig.8-2 PSI4.3L motor fiação diagramas

8-3-2 diagramas de fiação do motor

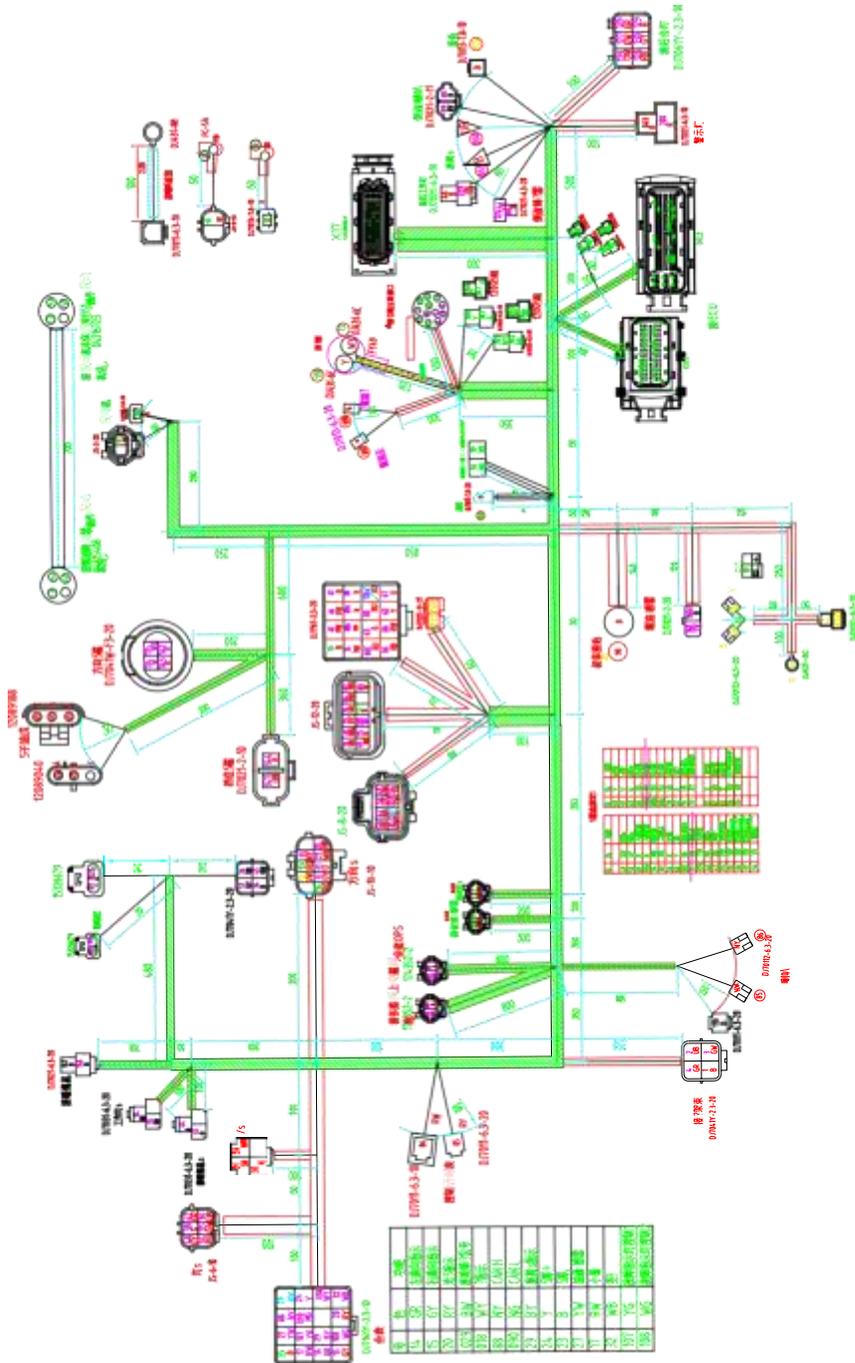
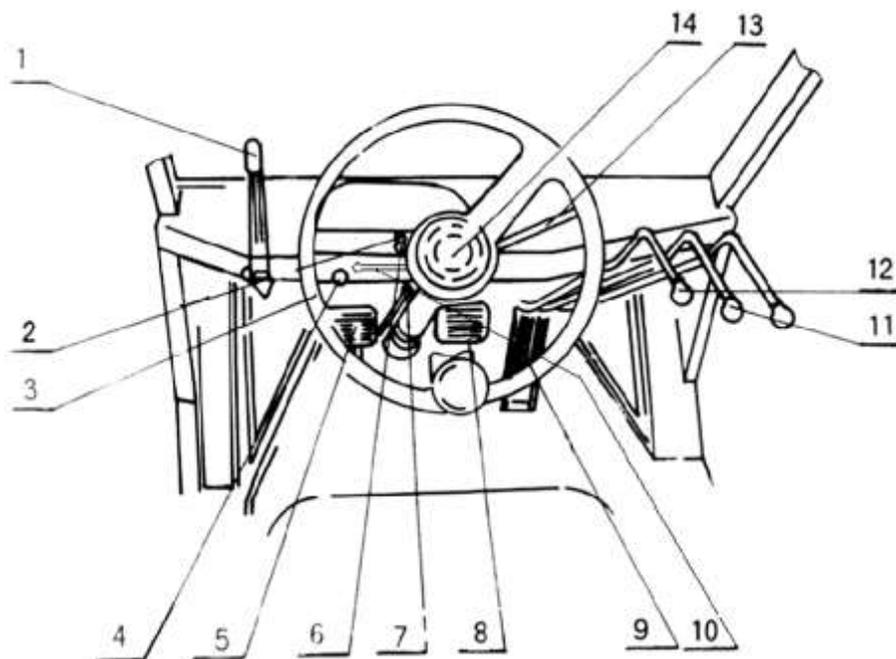


Fig.8-3 TCD3. 6eu04 motor fiação diagramas

4. OPERAÇÃO, SEGURANÇA INSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO

1. OPERAÇÃO E INSTRUMENTO

A operação e os instrumentos da empilhadeira referem-se aos desenhos.



OPERAÇÃO E INSTRUMENTO

1. Alavanca do freio de estacionamento	2. Interruptor da lâmpada	3. Volante
4. Botão de puxar chama	5. Pedal de avanço	6. Interruptor de partida
7. Alavanca de ajuste do volante	8. Pedal de freio	9. Pedal do acelerador
10. Alavanca de mudança	11. Inclinar alavanca	12. Alavanca de elevação
13. Alavanca do sinal de direção	14. Botão da buzina	

As funções e estados usados são mostrados na tabela a seguir:

2. ANTES DE USAR

Nã o.	Descrição	Função	estado usado
1	Travão de mãoalavanca	Operar freio de estacionamento	Puxar a alavanca costas enfermaria, a frente rodas estáfreado.
2	Interruptor da lâmpada	Ao controle a lâmpadas em oudesligado	Posição 1° , liberação lâmpadas claro. Posição 2° ,Ambas liberação lâmpadas e cabeça luminária todosclaro.
3	Volante	Direção de controle	Virado para a esquerda, direção de caminhão para a esquerda; vire à direita , o caminhão vira para a direita.
4	Flameout puxar botão	Corte desligado a motor	Puxar o botão sair para corte fora o motor.
5	Pedal avançando	Operar a avançando; fazer o caminhão para viajar lentamente.	Pressione o pedal, controle a pressão do óleo e capacidade de a mudança embreagem no caixa de velocidade,concluir a avançando, pressione a pedal completamente, a freio pedal é levado para ativo.
6	Interruptor de partida	Virar em a potência e Ligue o motor	Vire à esquerda para pré-aquecer, vire à direita para começar. Isto automático aliado retorna para "EM" ou "DESLIGADO" posição, quando mão é um jeito a partir de a chave. (a começar trocar é tb a cortar desligado trocar de o motor de importação.)
7	Volanteajustar a alavanca	Ajustar a direção rodas frente ou posição para trás.	Empurrar frente para fixar, puxar para trás para solto,ajustar a Volantes posição.
8	Pedal de freio	Lento para baixo e pare	Quando a freio pedal é pressionado, a caminhão é retardado baixa, até é freado. Enquanto isso, aluzes indicadoras de freio.
9	Pedal acelerador	Ao controle a fornecido capacidade do motor.	pisou derrame é mais, combustível fornecido capacidade é mais, e Rapidez é mais rápido.
10	Alavanca de mudança	Ao controle caminhão frenteou reverso.	Empurrar a alavanca frente, é frente Rapidez 1° ,frente mais longe é frente Rapidez 2° .Puxara alavanca para trás, é marcha à ré.
11	Inclinar alavanca	Controle a inclinação do mastro	Puxar a alavanca para trás inclinará o mastro para trás, reversivelmente a mastro inclinar frente. o inclinar Rapidez é controlada de inclinar ângulo de a alavanca e acelerador pedal esforço.

12	Alavanca de elevação	Ao controle a garfos para levantar ou mais baixo.	O garfo pode ser levantado ou abaixado puxando para trás ou empurrando a alavanca para frente. o levantar Rapidez é controlada de inclinar ângulo de a alavanca e acelerador pedal esforço. o abaixando Rapidez posso ser controlada de a inclinar ângulo de a alavanca.
13	sinal de direção alavanca	Ao controle a direção lâmpadas indicadoras	Operar a alavanca, lâmpadas instantâneo. Para trás- curva à direita marcha N-neutra para frente - curva à esquerda.
14	Botão da buzina	Fazer voz para trazer pedestre atenção	Colocar baixa a borracha boné no a meio de avolante, a buzina faz voz de uma só vez.

Por favor pagar atenção para a seguidores no pedido para fazer a caminhão trabalhando com Alto eficiência e alongar é serviço vida.

A. Adote a casa ou importar motor, quando usar e manutenção. por favor ler a manual cuidadosamente (acompanhado da máquina).

B. Verificar no pneumático de pneus, se não é suficiente, deve bombear ar na hora.

C. Principal pra cima cada óleo tanque, graxa cada lubrificante lugares (Veja óleo tanque capacidade elubrificado por favor)

D. Verifique o sistema elétrico quanto à aparência de contato defeituoso ou em curto-circuito.

E. Verifique o sistema de freio, mantenha a flexibilidade e a confiabilidade do freio.

F. Verificar a radiador, e adicionar anticongelante E se necessário.

3. COMEÇAR MOTOR

A. Coloque a alavanca de câmbio na posição neutra e coloque a alavanca do freio de estacionamento no freio posição.

B. Ao dar a partida, coloque a chave na chave de partida, gire-a no sentido anti-horário, pré-aqueça 15-20 segundos, depois gire-o no sentido horário para “INICIAR” para que o motor de partida funcione. Quando mão está longe da chave, ela volta a sintonizar automaticamente para “ON” pela força da mola. cada início o tempo não deve ser superior a 5 segundos. A reinicialização deve ocorrer após 2 minutos. Como o motor não funciona depois de algumas partidas, deve verificar e corrigir a falha, não guarde o motor de partida noivos por um longo tempo.

C. O motor funciona cerca de 5 minutos após a partida, quando a temperatura da água aumenta para cerca de 60, então é permitido trabalhar com carga total. Ao final de cada jornada de trabalho, deve haver corrida girado a máquina 5 minutos e depois desligue o motor.

Observação:

alvorço não guarda a começar trocar no a "EM" posição enquanto a motor é fechar baixa. Estavontade resultar em descarga da bateria.

b. Enquanto o motor corrida, Faz Não vire a começar trocar para iniciar" posição, Desde a láé perigo de danos ao motor de partida motor.

4.SEGURANÇA NOTAS

A. Verificar a ponteiro de a instrumentos se dentro de a trabalhando gamas quando a motor funcionando. Caso contrário, deve parar o motor para verificar imediatamente.

B. Operativo no sobrecarga é proibido. Elevador capacidade e carregar Centro devemos ser dentro de afaixa de operação. (Veja a placa do gráfico de carga)

C. Guarda a máquina viajando para dentro carga lentamente, no a mesmo Tempo, pagar atenção para E selá são coisas afiadas e duras perto da carga, a fim de evitar pneus esfaqueados.

D. Operativo com solteiro Forquilha é proibido, máquina, guarda a garfos junto, no ameio da máquina e no centro da carga.

E. Quando operativo, carregar em a dois garfos devemos ser mesmo Como Muito de Como possível, evitar acarga inclinando-se para um lado.

F. O mastro deve ser colocado na posição vertical e a máquina deve ser freada durante a operação.

G. Ao operar, pressione o pedal do acelerador de acordo com o peso da carga e, em seguida, operar a alavanca de elevação.

H. A queda da carga é decidida pela gravidade da mesma, portanto, mantenha o motor em marcha lenta ao queda. Empurrar a alavanca lentamente, e guarda a carga queda lentamente, evitar baixa De repente .

I. Antes de inclinar, o caminhão deve ser freado. O acelerador deve ser reduzido quando inclinação para a frente, evite o carga deslizando os garfos de repente.

J. Sob folga deve ser 300-500mm, e o mastro deve ser inclinado para trás quando o máquina está viajando.

K. Mudando direção é não permitido (por exemplo: a partir de frente para marcha ré ou marcha ré para para frente). Para evitar que as peças sejam danificadas antes que a máquina não desacelere ou Pare completamente.

L. O motor não pode parar, ou será necessário muito esforço para frear e dirigir quando o caminhão Está viajando.

M. Nunca fique sob um mastro erguido.

5. NOTAS NO DURANTE O BRAKE-IN

recomendamos operar a máquina sob carga leve, condição de baixa velocidade para o primeiro estágio de operação de 100 horas. Evite acelerar repentinamente e frear. Renovar o óleo em transmissão do cárter do motor, eixo motriz e tanque de óleo hidráulico após 200 horas de operação.

6. QUANTIDADE DE ÓLEO

Número	Posição	Tipo de óleo	Q'ty	Tempo(Horas)			
				50	100	500	1000
1	Tanque de óleo hidráulico	AN32 ou AN46 óleo hidráulico	Cerca de 110L		+		
2	Tanque de combustível	-10 tipo diesel ou 90 tipo gasolina	Cerca de 110L	Verificação diária			
3	Transmissão (torque conversor)	óleo de acionamento hidráulico tipo 6	Cerca de 20L			+	
4	cárter de óleo do motor		Cerca de 15L	De acordo com as demandas de motor			
6	Eixo motriz	Óleo de engrenagem 85W/90					+
	Radiador	Anticongelante FD-2 tipo-35 °C	Cerca de 15L	Verificação diária			

7. ROTINA VERIFICA ANTES DE DIARIAMENTE OPERAÇÃO

- A. Verifique o combustível.
- B. Verifique o tubo de óleo, a mangueira de água, o tubo de escape e o componente hidráulico quanto a vazamentos.
- C. Verifique o óleo hidráulico.
- D. Verifique os parafusos das rodas e da transmissão.
- E. Verifique a pressão de ar dos pneus.
- F. Verificar direção e transmissão para flexibilidade e confiabilidade.
- G. Verifique a condição do circuito elétrico, inserções, lâmpada e instrumentos.

8. REGULARMENTE VERIFICA

- A. Verifique a vedação e a confiabilidade do sistema hidráulico.
- B. Verifique a confiabilidade do sistema de direção e freio.
- C. Verificar a específico gravidade e alavanca de a eletrolisar de bateria. Guarda a altura de 12mm da alavanca até o topo. Adicione água destilada se necessário.
- D. Verificar a confiabilidade de mastro, dirigindo eixo e direção eixo conectando com quadro.
- E. Verifique as rodas quanto ao grau de aperto.
- F. Troque o óleo dentro da transmissão (conversor de torque) após 500 horas de operação.
- G. Renove o óleo dentro do tanque de óleo hidráulico, após 1000 horas de operação.

9. CASUAL VERIFICA

- A. Verifique a confiabilidade do mastro, estrutura e outras juntas de soldagem.
- B. Verificar a confiabilidade de direção cilindro, amarrar Cajado, dirigindo eixo junta e tão emjuntas de ligação.
- C. Verifique todos os tubos e mangueiras quanto a vazamentos e condições.
- D. Verifique o freio da roda e o freio de estacionamento.

10. TABELA DE LUBRIFICAÇÃO SISTEMA

Número	Posição	Graxa apontar	Tipo	Tempo(Horas)			
				50	100	500	1000
1	Apoio, suporte de direção dispositivo	2	graxa de cal		+		
2	As duas juntas finais decilindro de direção	2	graxa de cal	+			
3	Consequência de junta	4	graxa de cal		+		
4	Consequência assento de direção eixo	2	graxa de cal		+		
5	PIN de inclinar cilindro	2	graxa de cal	+			
6	Alavanca cabeça de inclinar cilindro	2	graxa de cal	+			
7	Apoio, suporte casquilho de mastro	2	graxa de cal		+		
8	Elevador rolo de Forquilha suporte	8	graxa de cal		+		

Observação :Cerca de lubrificação de a motor, referir para a MOTOR OPERAÇÃO MANUAL.