

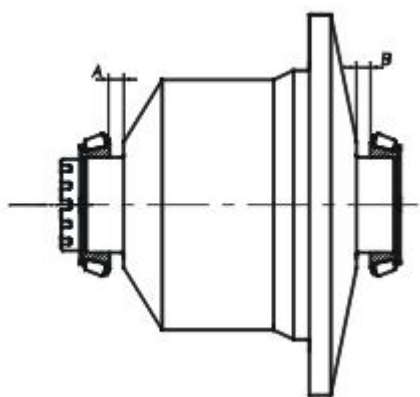
Инструкция по установке принудительной блокировки дифференциала с гидравлическим приводом включения

1. Регулировка подшипников дифференциала.

1.1. Напрессуйте внутренние кольца подшипников на шейки собранного дифференциала так, чтобы между торцами коробки сателлитов и торцами внутренних колец подшипников был зазор 3,5-4,0мм.

1.2. Установите дифференциал в сборе в картер, затем прокладку и крышку картера, болтами и гайками равномерно соедините обе половины моста.

1.3. Вновь отверните болты, снимите крышку, выньте из картера дифференциал и щупом замерьте зазоры (А и В рис.1) между торцами внутренних колец подшипников и коробкой сателлитов.



1.4. Подберите комплект прокладок толщиной, рассчитанной по формуле: $S=A+B+0,1$, где S – толщина пакета прокладок, мм; A и B – зазоры между торцами внутренних колец подшипников и коробкой сателлитов, мм; 0.1 – постоянная величина (для обеспечения предварительного натяга подшипников), мм.

1.5. Снимите внутренние кольца подшипников дифференциала. Разделите подобранный пакет прокладок примерно пополам. Установите прокладки на шейки коробки сателлитов и напрессуйте внутренние кольца подшипников до упора.

2. Регулировка бокового зазора шестерен главной передачи.

2.1. Установите в картер дифференциал с отрегулированными подшипниками в сборе. Установите прокладку на плоскость разъема картера. Установите крышку картера и закрепите болтами.

2.2. Замерьте боковой зазор между зубьями ведущей и ведомой шестерен, который должен быть 0,2-0,6 мм. Замер производите на фланце ведущей шестерни, на радиусе 40 мм. Боковой зазор регулируйте перестановкой прокладок с одной стороны коробки дифференциала на другую. Если снимаете прокладки со стороны ведомой шестерни, то зазор в зацеплении увеличивается, если же прибавляете, зазор уменьшается. Прокладки переставляйте, не изменяя их количества, так как это нарушит натяг подшипников дифференциала.

2.3. Проверти зацепление шестерен по пятну контакта.

3. Доработка корпуса заднего моста.

3.1. В правой половине заднего моста просверлите отверстие, для установки направляющего болта (рис. 2).

3.2. В соответствии с рис. 2 сделайте паз для установки вилки включения блокировки дифференциала.

3.3. Тщательно удалите стружку, попавшую внутрь моста.

4. Установка корпуса привода включения блокировки.

4.1. Корпус привода 6 приваривается на чулок моста в соответствии с рис.3. Сварочные швы должны быть герметичными, перекосы корпуса привода относительно оси моста и пропила не допускаются.

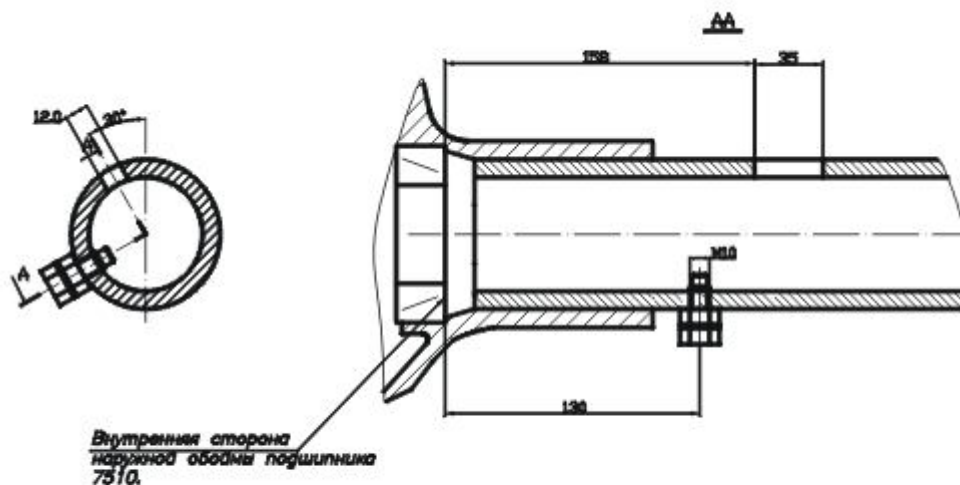


Рис.2.

5. Установка механизма блокировки.

5.1. Вставьте полуось 4 в правый чулок моста 9.

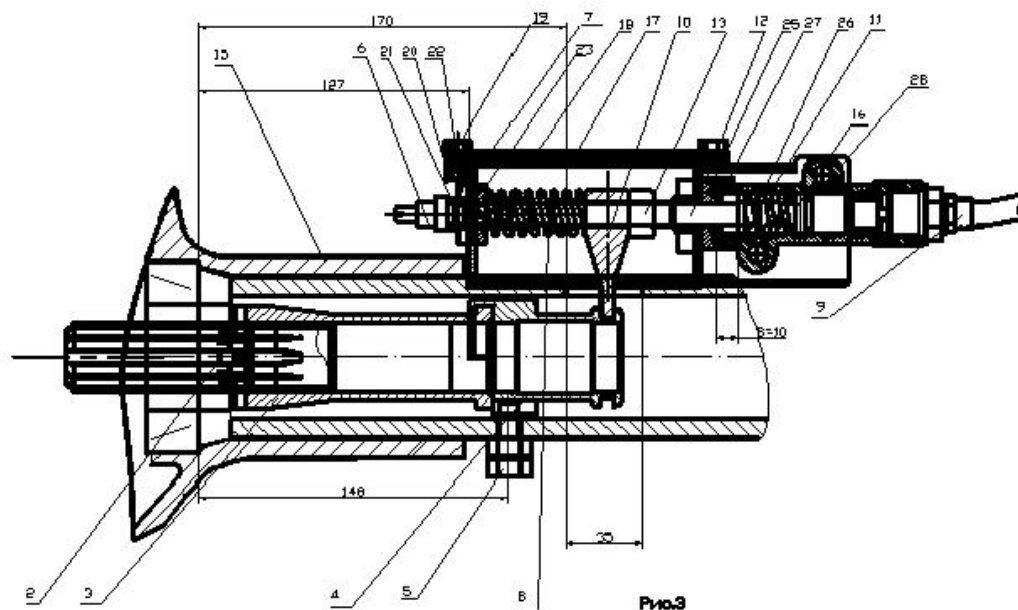
5.2. Наденьте на полуось шлицованную муфту 1 и поводок 2, совместно с вилкой включения блокировки 3 как показано на рис. 3.

5.3. Установите болт 5 крепления вилки 3 включения блокировки (рис.3).

6. Регулировка привода включения блокировки дифференциала.

До установки привода включения произведите регулировку рабочего хода штока 12. Для обеспечения рабочего хода $V=10\text{мм}$ необходимо подобрать необходимую толщину прокладок 16 рис. 3. Момент включения сигнализатора 6 отрегулируйте прокладками 21. Добейтесь

полного зацепления в шлицах подвижной муфты 3 и дифференциала, вращая шток 12 относительно рычага 10, законтрите рычаг гайкой 13. При правильной регулировке ход рычага включения блокировки должен составлять 10мм.



На полностью отрегулированный механизм включения блокировки устанавливают шланг привода. Крышка привода устанавливается на герметик для предотвращения попадания влаги.

7. Установка рычага включения блокировки.

Рычаг включения блокировки может устанавливаться на автомобиле УАЗ 31512 на кронштейне рядом с реле поворота (спереди слева) возможны другие варианты установки. Для заполнения системы тормозной жидкостью необходимо отвернуть штуцер выпуска воздуха на рабочем цилиндре и несколько раз переместить рычаг включения блокировки. После того, как из штуцера выпуска воздуха появится тормозная жидкость, включить блокировку и затянуть штуцер. Проверить работу блокировки.