

**Инструкция по установке
блокировки в задний
редукторный мост (РЗСУ)**

2012 год

ИНСТРУКЦИЯ ПО УСТАНОВКЕ БЛОКИРОВКИ В ЗАДНИЙ РЕДУКТОРНЫЙ МОСТ.

Установка блокировки производится в следующем порядке:

- снятие с а/м и разборка моста;
- установка коробки привода на мост;
- сборка моста с регулировкой главной пары.

В основной картер (правый) установить обойму подшипника 32011, положив под обойму дистанционное кольцо $\Phi 90 \times 3$ - 1шт. Которое идет в комплекте блокировки (дистанционное кольцо нужно из-за разной высоты обоймы подшипников), далее подсобрать и отрегулировать дифференциал с главной парой по заводской схеме (См. рис. 0)

Рис. 0



Установка коробки привода.

1. Разметить паз на картере моста (См. рис. 1)

Паз длиной 35 мм на картере моста под-ползун рекомендуем разрабатывать тремя отверстиями $\Phi 10.5$ мм, ползун в пазе должен перемещаться без заеданий.

Примечание: размер 110-130 мм – рекомендуется, исходя из удобства укладки жесткого троса привода вдоль чулка картера и длины трубы муфты включения.

Рис. 1

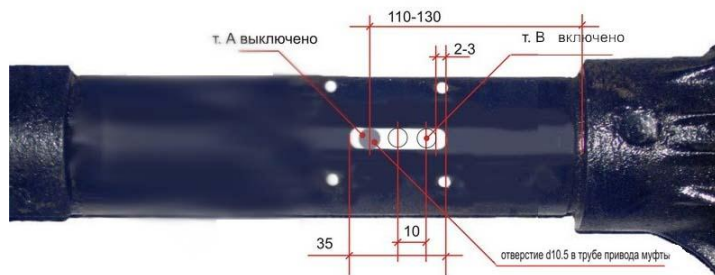


Рис. 1
Разметка паза

2. При собранных картерах установить трубу - захват и муфту в основной картер, до захода зубьев муфты в зубья дифференциала, при этом труба - захват должна располагаться разрезом кверху, таким образом, чтобы получалась

масляная ванна для смазки муфты и захвата. Разметить, через паз в чулке

картера моста, точку «В», где необходимо просверлить отверстие в трубе - захвата муфты Φ 10,5 мм для захода в него штока ползуна при собранном положении (См. рис. 1). Шток ползуна в пазе не должен доходить до конца паза на 2-3 мм (для полного зацепления храпового механизма).

Не рекомендуем сверлить это отверстие, не вынимая трубу - захват из картера моста, во избежание попадания металлической стружки вовнутрь трубы и картера моста.

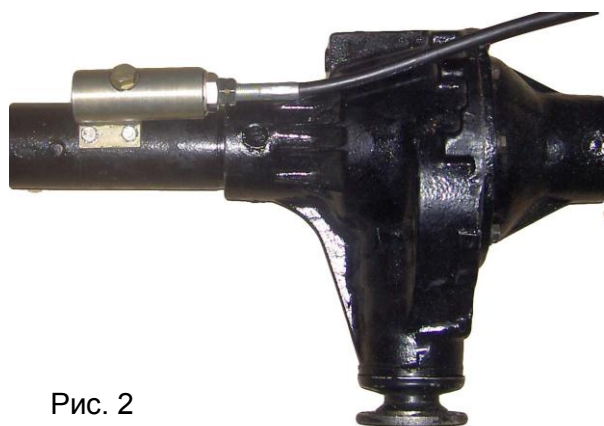


Рис. 2

3. Установить коробку привода на основной картер моста, т.е. ползун вставить в паз так, чтобы его шток находился в точке «А» со стороны отбойника моста и произвести разметку 4 отверстий с последующим сверлением под Φ 6.8 мм. и нарезанием в них резьбы М8.

4. Установить подсобранный узел муфты с трубой - захватом в основной картер, до захода зубьев механизма муфты в зубья дифференциала. Установить на болты коробку привода, предварительно смазав герметиком сопрягаемые поверхности (См. рис 2).

СХЕМА ПРИВОДА

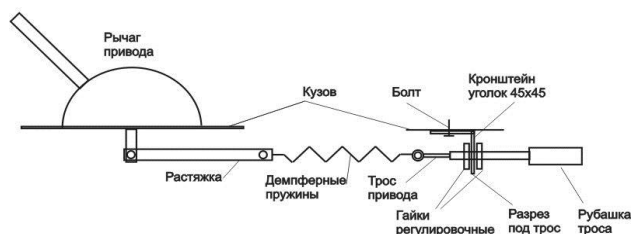


Рис. 3

5. Приварить кронштейн троса (См. схему привода - рис. 3) к кузову, возможно, установить на болты. Установить рычаг привода в салоне (См. рис. 4). Регулировку включения и её свободный ход регулировать поводом растяжки троса в районе кронштейна.



Рис. 4

6. Проверить ход ползуна - не менее 22 мм. Свободный ход должен быть не менее 10-12 мм. Рабочий ход равен 10 мм. Регулировка свободного хода - вывесить заднее колесо домкратом, поднять рычаг привода до четырех щелчков верх и регулировать растяжкой привод троса и ползуна таким образом, чтоб при повороте поднятого колеса и

выключенной передаче, зубья муфты включения начинали касаться зубьев дифференциала.

7. Установка полуосей производится в следующем порядке:

- в картер моста с левой и с правой стороны закладываются дистанционные шайбы высотой 2,5 мм (дистанционные шайбы ставятся из-за разной высоты подшипников полуосей), которые идут в комплекте с блокировкой;
- вставляются полуоси в картер моста;
- с правой стороны вместо проволочного стопорного кольца ставится стопорное кольцо ступицы увеличенного диаметра, с левой стороны стопорное кольцо остается родное проволочное.

Примечание:

Комплектации блокировок могут быть как собранными полуосями в сборе, так и с полуосями без шестерни ШРУСов и подшипника 102304.

В случае если полуоси не собраны с шестернями ШРУСа и подшипником 102304, то полуось необходимо собирать в следующем порядке:

- установить дистанционную шайбу 4 мм, которая идет в комплекте;
- установить шестерню ШРУСа;
- установить шайбу 2 мм, которая идет в комплекте;
- установить подшипник 102304;
- установить стопор подшипника 102304, который идет в комплекте.

Полуось готова к установке в мост.

При эксплуатации рычаг, должен быть, установлен строго в двух положениях: нижнее - «выключено» и верхнее до упора – «включено».

!!! Категорически запрещается включать блокировку на ходу !!!

Регулировку проверять после соревнований и регулярно проверять трос привода на предмет разрыва об ветки и прочие инородные предметы, что может, вызвать нарушение регулировки или не включение (не выключение) блокировки.

Во избежание попадания влаги, трос и заглушки привода на мосту смазать при установке герметиком. Трос желательно смазать смазкой Castrol -

молибден MS/3. Корпус привода устанавливать герметично, внутри корпуса смазать литолом.

Со всеми затруднительными вопросами по установке и эксплуатации блокировки обращаться:

8-912-26-90-597 Михаил

8 912-28-19-000 Иван

e-mail: kb_blokspport@mail.ru