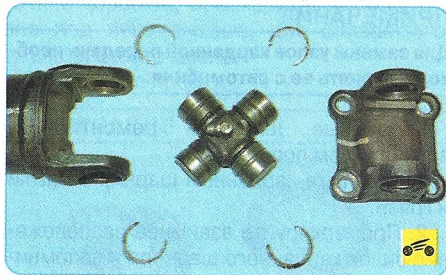


5. Снимите фланцевую вилку.

6. Аналогично выпрессуйте вторую пару подшипников крестовины, снимите подшипники и крестовину.



7. Осмотрите детали карданного шарнира:
– поломка игл подшипника, следы вдавливания игл в корпус подшипника и цаффу крестовины не допускаются;
– масляные каналы крестовины должны быть чистыми;

– пресс-масленка (если она установлена) должна обеспечивать беспрепятственный доступ масла к подшипникам крестовины при добавлении смазки во время эксплуатации, не допускается вытекание масла из полостей подшипников через пресс-масленку.

8. Перед установкой новых игольчатых подшипников очистите стаканы и иглы от консервационной смазки. Эту операцию проводите для каждого подшипника в отдельности, исключив возможность смешивания игл разных подшипников. Залейте до половины объема стакана трансмиссионное масло. Через пресс-масленку (если она установлена) заполните каналы крестовины трансмиссионной смазкой.

9. Вставьте внутрь карданной вилки крестовину, сориентировав ее пресс-масленку (если она установлена) так же, как она была установлена до разборки шарнира.

10. Вставьте подшипник в проушину вилки и введите цаффу крестовины внутрь подшипника. Предварительно запрессуйте установленный подшипник в проушину, одновременно удерживая вставленную крестовину от выпадания.

11. Вставьте в противоположную проушину второй подшипник, совместив отверстие подшипника и цаффу крестовины, и запрессуйте его в проушину, одновременно проворачивая крестовину на подшипниках.

12. Запрессуйте окончательно первый подшипник так, чтобы канавки для стопорных колец разместились на равном расстоянии *а* (рис. 6.8) относительно внутренних торцов вилки.

13. Введите аналогичным образом свободные цаффы крестовины во фланцевую вилку и запрессуйте остальные подшипники.

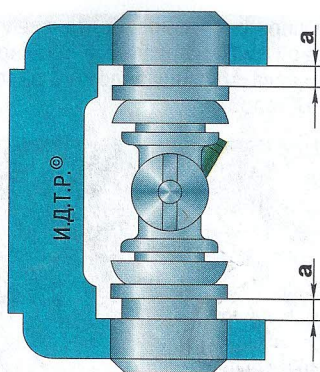


Рис. 6.8. Схема запрессовки подшипников карданного шарнира

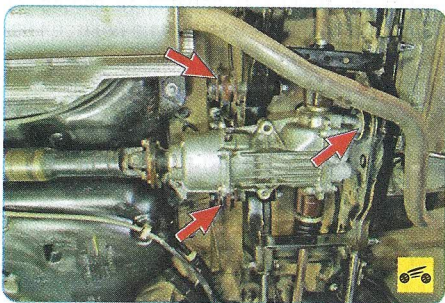


14. Вставьте стопорные кольца в канавки подшипников, сориентировав их усики внутрь вилки.

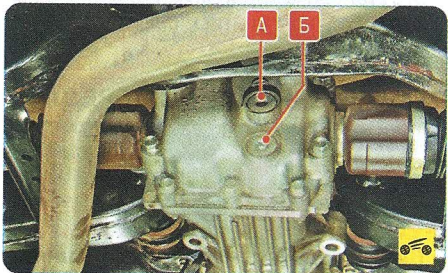
15. Проверьте легкость перемещения фланцевой вилки в разных плоскостях.

РЕДУКТОР ЗАДНЕГО МОСТА

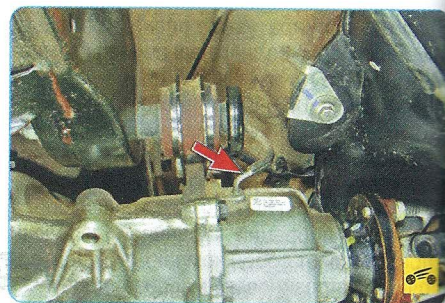
ОСОБЕННОСТИ КОНСТРУКЦИИ



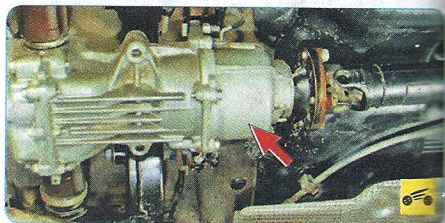
Редуктор заднего моста подвешен на трех резинометаллических подушках, смонтированных на подрамнике задней подвески.



Полость картера редуктора заднего моста закрыта сзади отлитой из алюминиевого сплава крышкой, на которой смонтированы пробки отверстий для заливки **А** и слива **Б** масла.



На верхней части картера электромагнитной муфты имеется штуцер, к которому присоединен шланг сапуна вентиляции картера, предотвращающего повышение давления воздуха внутри картера при нагреве редуктора во время работы.



В горловине переднего конца картера редуктора установлена электромагнитная муфта подключения полного привода. Ведущий вал муфты через фланец соединен с фланцевой вилкой карданной передачи, а ведомый вал с помощью шлицевого соединения состыкован с ведущим валом редуктора заднего моста.

Главная передача одноступенчатая, гипoidная. Ведущий вал-шестерня установлен в передней части картера на двух роликовых конических подшипниках. Передняя шлицевая часть вала сопряжена с внутренними шлицами ведомого вала электромагнитной муфты.

В данной конструкции применен конический двухсателлитный дифференциал шестеренчатого типа. Коробка дифференциала неразъемная. К ней прикреплены ведомая шестерня главной передачи. В коробке дифференциала установлены две полуосевые шестерни и два сателлита, находящиеся в постоянном зацеплении. Сателлиты вращаются вокруг оси, зафиксированной в коробке дифференциала. На цапфы коробки дифференциала напрессованы роликовые конические подшипники.

Герметичность картера редуктора заднего моста обеспечена двумя сальниками внутренних шарниров приводов задних колес и аналогичным по конструкции сальником ведущего вала-шестерни, установленным в горловине картера редуктора. Герметичность электромагнитной муфты поддерживают сальники ее ведущего и ведомого валов, установленные в горловине корпуса муфты и в корпусе фрикционных. В разьеме картеров электромагнитной муфты и редуктора заднего моста установлено резиновое уплотнительное кольцо.

Крутящий момент от карданной передачи передается на вал редуктора заднего моста не постоянно, а только в том случае, когда электромагнитная муфта частично или пол-