

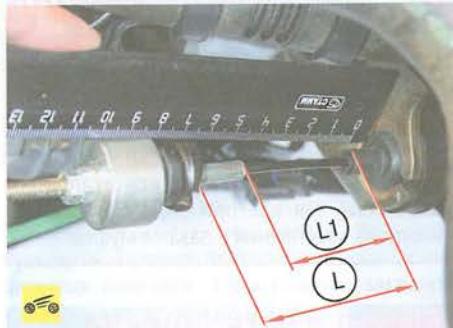


4. В салоне под панелью приборов отсоедините наконечник троса от сектора педали сцепления.

5. Извлеките оболочку троса из упора в щите передка и снимите трос, вытаскивая его из щита в моторный отсек.

6. Устанавливайте трос привода выключения сцепления в порядке, обратном снятию.

6



7. После установки нового троса выполните начальную установку троса. Измерьте размеры **L** и **L1** соответственно между торцом демпфера и вилкой выключения сцепления, а также между торцом демпфера и наконечником троса. Размеры $L = (86 \pm 5)$ мм, $L1 = (60 \pm 5)$ мм. Если размеры не соответствуют указанным, установите их вращением регулировочной гайки наконечника троса при ослабленной контргайке.

ПРИМЕЧАНИЕ

По мере износа накладок ведомого диска сцепления в процессе эксплуатации изменяется начальная установка троса привода выключения сцепления. При этом педаль сцепления перемещается вверх, увеличивается ее полный ход и сцепление включается с задержкой в самом конце хода педали. В этом случае проверьте и восстановите начальную установку троса регулировочной гайкой на его резьбовом наконечнике.

8. Нажмите на педаль сцепления три раза до упора и повторно измерьте расстояния **L** и **L1**. В случае необходимости повторите регулировку.

9. Убедитесь, что ход свободного конца вилки выключения сцепления находится в пределах 28–33 мм для сцепления двигателя рабочим объемом 1,4 л и 30–35 мм для двигателя рабочим объемом 1,6 л.

Ремонт педального узла

Педаль 11 (рис. 6.2) сцепления, изготовленная из пластика, установлена на одной оси со сварной стальной педалью 5 тормоза. Ось 9 закреплена гайкой 1 в кронштейне 13, уста-

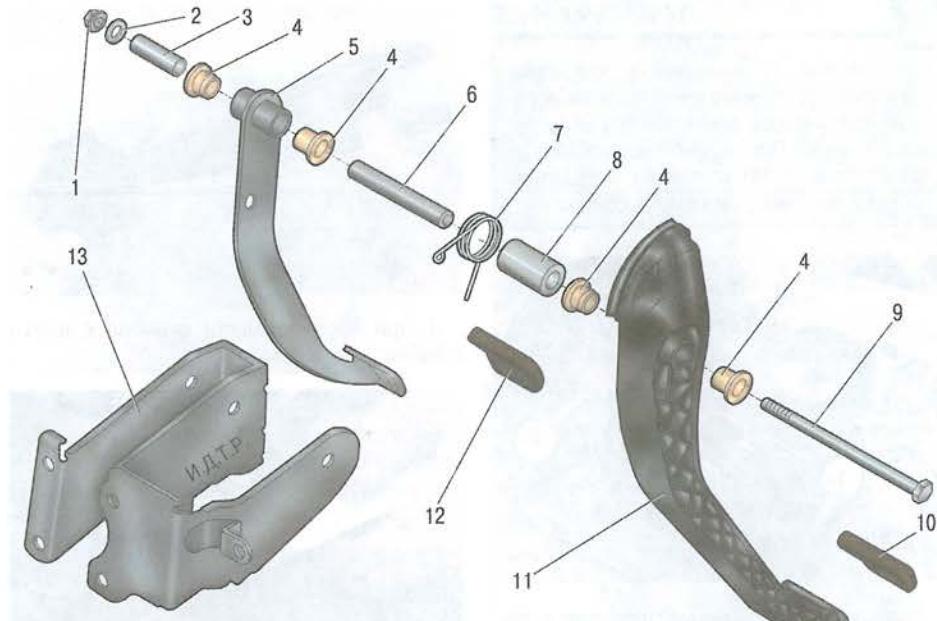


Рис. 6.2. Педальный узел: 1 – гайка оси; 2 – шайба; 3, 6, 8 – дистанционные втулки; 4 – втулка педали; 5 – педаль тормоза; 7 – возвратная пружина педали сцепления; 9 – ось педалей; 10 – накладка площадки педали сцепления; 11 – педаль сцепления; 12 – накладка площадки педали тормоза; 13 – кронштейн педального узла

новленном на щите передка кузова. Педаль сцепления возвращается в исходное положение пружиной 7. Педали установлены на оси через пластмассовые втулки 4. В случае появления скрипа или заедания педалей на оси, разберите и отремонтируйте педальный узел.

Вам потребуются ключи «на 13» (два).



4. Отверните гайку 1 (см. рис. 6.2) крепления оси педалей, удерживая ось от проворачивания вторым ключом.

5. Извлеките ось из отверстий педалей и кронштейна, поочередно снимая с оси дистанционную втулку 3, педаль тормоза 5 в сбое с втулками 4, дистанционную втулку 6, пружину 7, дистанционную втулку 8 и педаль сцепления 11 в сборе с втулками 4.

6. Извлеките из отверстий педалей пластмассовые втулки 4. Изношенные или поврежденные втулки замените.

7. Соберите педальный узел в порядке, обратном разборке. Ось педалей и их втулки смажьте тонким слоем консистентной смазки. При необходимости установите новую возвратную пружину педали сцепления.

8. Присоедините к педалям сцепления и тормоза трос привода выключения сцепления и толкатель вакуумного усилителя тормозов соответственно.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Особенности конструкции

На автомобили Renault Logan устанавливают механические пятиступенчатые коробки передач (рис. 6.3). С двигателем K7J (рабочий объем 1,4 л) монтируют коробку передач

1. Выведите из зацепления с краем кронштейна педального узла отогнутый конец возвратной пружины педали сцепления.

2. Отсоедините от сектора педали сцепления трос привода выключения сцепления (см. «Замена и регулировка троса привода выключения сцепления», с. 115).

3. Отсоедините от педали тормоза толкатель вакуумного усилителя тормозов (см. «Замена вакуумного усилителя тормозов», с. 152).



Таблица 6.1

Передаточные числа коробки передач

Передача	Передаточное число
I	3,727
II	2,043
III	1,393
IV	1,029
V	0,795
Заднего хода	3,545
Главная	4,214

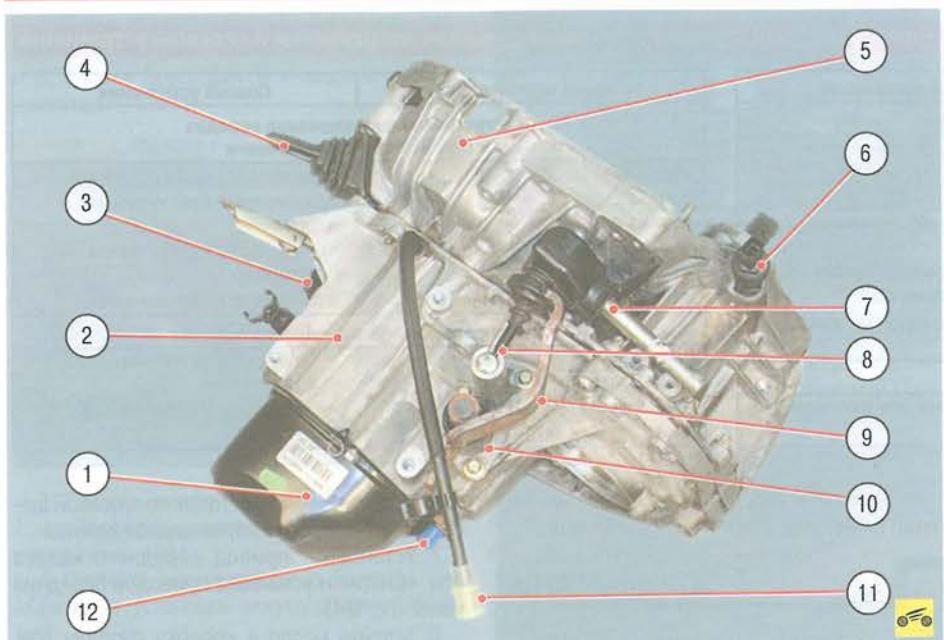


Рис. 6.3. Коробка передач: 1 – задняя крышка; 2 – картер коробки передач; 3 – пробка наливного отверстия; 4 – вилка выключения сцепления; 5 – картер сцепления; 6 – датчик скорости; 7 – рычаг управления коробкой передач; 8 – шток выбора передач; 9 – рычаг переключения передач; 10 – механизм переключения передач; 11 – сапун; 12 – выключатель света заднего хода

дач JH1, с двигателем K7M (рабочий объем 1,6 л) – JH3. Обе коробки передач практически одинаковы по конструкции и различаются только размерами картеров сцепления. Передаточные числа (табл. 6.1) обеих коробок передач одинаковы.



Идентификационные данные коробки передач нанесены клеймением на нижней части ее картера. Расшифровка идентификационных данных приведена на рис. 6.4.

Коробка передач выполнена по двухвальнико-вой схеме с пятью синхронизированными передачами переднего хода. Коробка передач и главная передача с дифференциалом имеют общий картер. К передней части картера коробки передач присоединен картер сцеп-

ления. На заднюю часть картера коробки передач установлена стальная штампованная крышка.

На первичном валу расположена вращающаяся на игольчатом подшипнике шестерня V передачи с синхронизатором, а ведущие шестерни I, II, III и IV передач изготовлены за одно целое с первичным валом.

Вторичный вал изготовлен вместе с ведущей шестерней главной передачи, кроме этого на валу установлены свободно вращающиеся ведомые шестерни I, II, III и IV передач и зафиксированная на шлицах вала ведомая шестерня V передачи.

Передачи переднего хода включаются осевым перемещением муфт двух синхронизаторов I-II и III-IV передач, установленных на вторичном валу, и муфты синхронизатора V передачи, установленного на первичном валу. Механизм переключения передач 10 (см. рис. 6.3) расположен в крышке, установленной сверху на картер 2 коробки передач.

Привод управления коробкой передач состоит из кулисы 5 (рис. 6.5) рычага 3 переключения передач с шаровой опорой, закрепленной на основании кузова гайками 4, тяги 2 привода управления коробкой передач и механизма 10 (см. рис. 6.3), установленного на картере коробки передач.

Главная передача выполнена в виде пары цилиндрических шестерен, подобранных

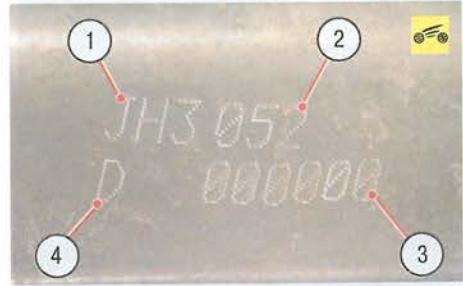


Рис. 6.4. Идентификационные данные коробки передач: 1 – тип коробки передач; 2 – модификация коробки передач; 3 – порядковый номер коробки передач; 4 – код завода-изготовителя

по шуму. Крутящий момент передается от ведомой шестерни главной передачи на дифференциал и далее на приводы передних колес.

Дифференциал конический, двухсателлитный. Герметичность соединения внутреннего шарнира правого привода переднего колеса с шестерней дифференциала обеспечивается сальником, запрессованным в картер коробки передач, а внутреннего шарнира левого привода – сальником, установленным в чехле шарнира. Чехол внутреннего шарнира левого привода неподвижно закреплен специальным держателем на картере коробки передач, а вал привода вращается внутри чехла на шариковом подшипнике.

В нижней части картера коробки передач расположена пробка сливного отверстия, а сбоку – пробка 3 наливного отверстия.

Для ремонта коробки передач требуется большой набор специальных инструментов и соответствующая подготовка исполнителя, поэтому в данном разделе рассмотрены только снятие и установка коробки передач, замена ее уплотнений и ремонт привода. В случае необходимости ремонта коробки передач обращайтесь на специализированный сервис.

Порядок замены масла в коробке передач описан в разд. 4 «Техническое обслуживание» (см. «Проверка уровня и доливка масла в коробку передач», с. 49).

Замена сальников коробки передач

Сальник первичного вала установлен в неразборный узел направляющей втулки подшипника выключения сцепления вместе с передним подшипником первичного вала. Блок направляющей втулки запрессован в картер сцепления. Для выпрессовки и последующей запрессовки блока направляющей втулки требуются специальные приспособления, поэтому



Рис. 6.5. Привод управления коробкой передач: 1 – хомут крепления тяги привода управления коробкой передач; 2 – тяга привода управления коробкой передач; 3 – рычаг управления коробкой передач; 4, 6 – гайки; 5 – кулиса рычага управления коробкой передач; 7 – шайба

Возможные неисправности коробки передач, их причины и способы устранения

Причина неисправности	Способ устранения	Причина неисправности	Способ устранения
Вибрация, шум в коробке передач		Затрудненное переключение передач и скрежет при переключении	
Ослабление крепления или повреждение опор подвески двигателя и коробки передач	Затяните крепления или замените опоры	Неполное выключение сцепления	Отремонтируйте привод сцепления
Износ или повреждение шестерен и подшипников	Отремонтируйте коробку передач на сервисе	Неплотное прилегание или износ блокирующих колец и конусов синхронизаторов	Отремонтируйте коробку передач на сервисе
Залито масло несоответствующей марки	Залейте масло требуемой марки	Ослабление пружин синхронизаторов	Отремонтируйте коробку передач на сервисе
Недостаточный уровень масла	Долейте масло до нормы	Залито масло несоответствующей марки	Залейте масло требуемой марки
Нарушение регулировки холостого хода двигателя	Отрегулируйте холостой ход двигателя	Самопроизвольное выключение передач	
Утечка масла		Износ вилок переключения передач или поломка пружин фиксаторов	Отремонтируйте коробку передач на сервисе
Разрушение или повреждение сальников или уплотнительных колец	Замените сальники или уплотнительные кольца	Увеличенный зазор муфты синхронизатора на ступице	Отремонтируйте коробку передач на сервисе

в случае течи масла через сальник первичного вала обратитесь для его замены в сервис.

6 Сальник внутреннего шарнира равных угловых скоростей (ШРУС) привода левого переднего колеса установлен в грезащитном чехле ШРУСа. В случае течи масла через этот сальник снимите чехол ШРУСа и замените узел подшипника в сборе с сальником (см. «Ремонт шарниров равных угловых скоростей», с. 126).

В данном подразделе описана замена **сальника хвостовика правой полуосевой шестерни дифференциала**, установленного в картере коробки передач.

ПРИМЕЧАНИЕ

Сальники внутреннего ШРУСа привода левого переднего колеса и хвостовика полуосевой шестерни дифференциала можно заменить, не снимая коробку передач с автомобиля, при этом необходимо слить масло из коробки передач.

Вам потребуются: все инструменты, необходимые для снятия привода переднего колеса, а также отвертка, молоток, оправка.

1. Установите автомобиль на смотровую канаву или подъемник.



2. Для замены сальника хвостовика правой полуосевой шестерни дифференциала снимите правый привод (см. «Снятие и установка приводов передних колес», с. 124).



3. Снимите с хвостовика полуосевой шестерни резиновое уплотнительное кольцо.



ПРИМЕЧАНИЕ

Сильно обжатое, затвердевшее или надорванное кольцо замените.



4. Поддев отверткой, извлеките сальник из гнезда в картере коробки передач.



ПОЛЕЗНЫЙ СОВЕТ

Поддеть сальник отверткой через зазор между его кромкой и хвостовиком полуосевой шестерни довольно трудно. Поскольку сальник повторной установке не подлежит, можно ударами молотка через бородок по одному из краев сальника повернуть его в гнезде, деформировав так, чтобы другой край выступил за кромку гнезда в картере коробки передач. Затем захватите сальник за выступающий край пассатижами и извлеките из гнезда.

5. Смажьте рабочую кромку сальника трансмиссионным маслом и запрессуйте его оправкой подходящего диаметра рабочей кромкой внутрь коробки.



ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Устанавливайте сальник в гнездо коробки передач перед запрессовкой очень осторожно, чтобы не повредить рабочую кромку сальника острыми шлицами хвостовика полуосевой шестерни. Рекомендуем для защиты сальника от повреждения перед его установкой обернуть шлицевый конец хвостовика полоской жести или толстой алюминиевой фольги. Можно также подобрать для этой цели тонкостенную втулку подходящего диаметра.

6. Установите на хвостовик полуосевой шестерни резиновое уплотнительное кольцо.

7. Установите привод переднего колеса (см. «Снятие и установка приводов передних колес», с. 124).

8. Залейте масло в коробку передач (см. «Проверка уровня и доливка масла в коробку передач», с. 49).

Снятие и установка коробки передач

Основные неисправности, для устранения которых необходимо снимать коробку передач с автомобиля:

- повышенный (по сравнению с привычным) шум;
- затрудненное переключение передач;
- самопроизвольное выключение или нечеткое включение передач;
- утечка масла через уплотнения и прокладки.

Кроме того, коробку передач снимают для замены сцепления, маховика и заднего сальника коленчатого вала двигателя.



ПОЛЕЗНЫЕ СОВЕТЫ

Работа по снятию и установке коробки передач весьма трудоемка, поэтому предварительно обязательно убедитесь, что ее неисправности не вызваны иными причинами (недостаточный уровень масла, дефекты привода сцепления, ослабление крепления коробки и пр.).

Коробка передач довольно тяжелая и имеет неудобную форму для удерживания, поэтому рекомендуем снимать ее с помощником.

Вам потребуются: ключи «на 13», «на 18», отвертка с плоским лезвием.

1. Установите автомобиль на подъемник или смотровую канаву.



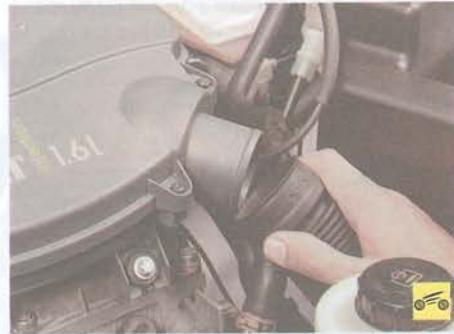
2. Снимите защиту картера и нижнюю часть левого брызговика двигателя (см. «Снятие и установка брызговиков и защиты картера двигателя», с. 68).



3. Слейте масло из коробки передач (см. «Проверка уровня и доливка в коробку передач», с. 49).

4. Снимите аккумуляторную батарею (см. «Снятие и установка аккумуляторной батареи», с. 167).

5. Снимите с полки аккумуляторной батареи ее пластмассовую прокладку.



6. Снимите подводящий рукав воздушного фильтра.

7. Снимите электронный блок управления двигателем (см. «Снятие и установка электронного блока управления двигателем», с. 175).

8. Снимите правый и левый монтажные блоки.

ПРИМЕЧАНИЕ

Электронный блок управления двигателем и монтажные блоки снимать не обязательно. Их отсутствие облегчает доступ к креплению левой опоры подвески силового агрегата.



9. Ослабьте затяжку стяжного хомута крепления тяги управления коробкой передач к ее рычагу...



10. ...пометьте любым доступным способом (например, краской) взаимное расположение тяги и рычага, чтобы при обратной сборке не нарушить регулировку привода...



11. ...сдвиньте хомут по тяге...



12. ...и разъедините тягу и рычаг.



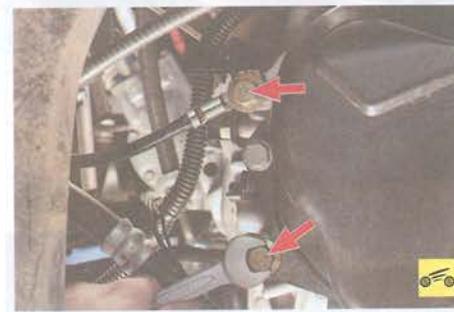
13. Нажмите каким-либо заостренным предметом на фиксатор колодки жгута проводов датчика скорости...



14. ...и отсоедините колодку.



15. Отсоедините от вилки выключения сцепления и кронштейна на коробке передач трос привода выключения сцепления (см. «Замена и регулировка троса привода выключения сцепления», с. 115).



16. Выверните два болта крепления «массовых» проводов к коробке передач и отсоедините провода.



17. Поддев отверткой фиксатор колодки жгута проводов выключателя света заднего хода...



18. ...отсоедините колодку от выключателя.



19. Выньте моторный жгут из держателя на коробке передач и отведите его в сторону.



20. Выверните два болта крепления датчика верхней мертвоточки к картеру сцепления...



21. ...и отведите датчик вместе с жгутом проводов в сторону.



22. Отжав фиксатор колодки жгута проводов датчика концентрации кислорода...



23. ...разъедините колодку...



24. ...и снимите колодку жгута с держателя на коробке передач.



25. Извлеките из держателя шланг сапуна коробки передач.



26. С обеих сторон автомобиля выверните по два болта крепления суппортов передних тормозных механизмов к поворотным кулакам...



27. ...отведите суппорты в сторону, не отсоединяя от них тормозные шланги, и закрепите любым доступным способом (например, привязав проволокой к пружинам передней подвески)...



28. ...отсоедините от рычагов поворотных кулаков рулевые тяги (см. «Замена наружного наконечника рулевой тяги», с. 143)...



29. ...отверните по две гайки крепления амортизаторных стоек к поворотным кулакам и выньте болты из отверстий кулаков и стоек.



ПРИМЕЧАНИЕ

Отсоединение суппортов передних тормозных механизмов, рулевых тяг и амортизаторных стоек необходимо для того, чтобы получить возможность отсоединить от коробки передач внутренние шарниры приводов передних колес без снятия самих приводов.

30. Отводя в стороны поворотные кулаки, отсоедините от коробки передач внутренние шарниры приводов передних колес (см. «Снятие и установка приводов передних колес», с. 124).



ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

При отсоединении от коробки передач внутреннего шарнира привода левого переднего колеса будьте осторожны: не уроните в картер коробки ролики шарнира, если они слабо сидят на цапфах трехшиновой ступицы шарнира.

31. Снимите стартер (см. «Снятие и установка стартера», с. 170).



32. Выверните четыре болта крепления масляного картера к картеру сцепления.

33. Снимите подрамник (см. «Снятие и установка подрамника», с. 136).



ПРИМЕЧАНИЕ

В процессе снятия подрамника от коробки передач отсоединяют заднюю опору подвески силового агрегата.



34. Выверните два верхних болта крепления коробки передач к двигателю.



35. Установите под двигатель...



40. Сдвиньте коробку передач назад до момента выхода шпилек картера сцепления из отверстий блока цилиндров. При этом первичный вал коробки должен выйти из ступицы ведомого диска сцепления.



36. ...и коробку передач надежные опоры.



41. Сдвиньте коробку максимально назад, уберите из-под нее опору и, наклонив заднюю часть коробки вниз, снимите ее с автомобиля.



При снятии коробки передач не опирайте конец первичного вала о лепестки диафрагменной пружины, чтобы не деформировать их.

42. Установите коробку передач и все снятые детали и узлы в порядке, обратном снятию.



ПОЛЕЗНЫЕ СОВЕТЫ

Перед установкой коробки передач рекомендуем смазать шлицы первичного вала и наружную поверхность направляющей втулки подшипника выключения сцепления тонким слоем тугоплавкой консистентной смазки.

Проверьте, как отцентрирован ведомый диск сцепления с помощью специальной оправки (см. «Снятие и установка сцепления», с. 113).

43. Залейте масло в коробку передач (см. «Проверка уровня и доливка масла в коробку передач», с. 49).

Замена тяги привода управления коробкой передач

Тягу привода управления коробкой передач снимают при ее повреждении (например, при изгибе или повреждении резьбы на пальце крепления к рычагу переключения передач) или для замены втулок в нижней головке ры-

чага переключения передач, а также при снятии кулисы рычага переключения передач.



ПОЛЕЗНЫЙ СОВЕТ

Завод-изготовитель рекомендует для получения доступа к тяге привода управления коробкой передач разобрать систему выпуска отработавших газов с вырезкой ее элементов (см. «Замена элементов системы выпуска отработавших газов», с. 99). Однако можно обойтись и без расчленения системы (что требуется только в случае замены ее отдельных элементов), сняв всю систему в сборе.



ПРИМЕЧАНИЕ

Работу выполняйте на смотровой канаве или на подъемнике.

Вам потребуются: инструменты, необходимые для снятия системы выпуска отработавших газов, и ключ «на 13».



1. В моторном отсеке отсоедините тягу привода управления коробкой передач от рычага коробки (см. пп. 9–12 «Снятие и установка коробки передач», с. 118).



2. Отсоедините крепления (см. «Замена элементов системы выпуска отработавших газов», с. 99) и отведите в сторону систему выпуска отработавших газов.



ПРИМЕЧАНИЕ

Завод-изготовитель рекомендует для снятия тяги привода управления коробкой передач снимать частично систему выпуска отработавших газов. Однако систему можно не разбирать и не снимать полностью. Достаточно отсоединить приемную трубу от выпускного коллектора, отсоединить подушки подвески системы в районе нейтрализатора отработавших газов и отвести систему в сторону.



38. Отверните две гайки нижнего крепления коробки передач к двигателю слева...



39. ...и справа.



3. Снизу автомобиля отверните гайку пальца тяги привода управления коробкой передач...



4. ...снимите с пальца плоскую шайбу...



5. ...и снимите тягу с автомобиля.



6. Если при движении автомобиля наблюдалась вибрация рычага управления коробкой передач, замените две пластмассовые втулки в нижней головке рычага.

7. Устанавливайте тягу привода управления коробкой передач в последовательности, обратной снятию, в соответствии с нанесенными перед снятием метками (см. п. 10 «Снятие и установка коробки передач», с. 118).

Снятие, установка и ремонт кулисы рычага управления коробкой передач

Ремонт кулисы рычага управления коробкой передач заключается в замене рычага управления при появлении вибраций и увеличенного люфта рычага, вызванных износом его шаровой опоры. Рычаг можно заменить,

не снимая кулисы, из салона автомобиля. Непосредственно кулису снимают с автомобиля в случае ее повреждения.

ПРИМЕЧАНИЕ

Для наглядности замена рычага управления коробкой передач показана на снятой кулисе.

Вам потребуются: инструменты, необходимые для снятия системы выпуска отработавших газов, облицовки тоннеля пола, и ключ «на 13».



1. Отсоедините крепления (см. «Замена элементов системы выпуска отработавших газов», с. 99) и отведите в сторону систему выпуска отработавших газов.

ПРИМЕЧАНИЕ

Завод-изготовитель рекомендует для снятия кулисы рычага управления коробкой передач снимать частично систему выпуска отработавших газов. Однако систему можно не разбирать и не снимать полностью. Достаточно отсоединить приемную трубу от выпускного коллектора, отсоединить подушки подвески системы в районе нейтрализатора отработавших газов и отвести систему в сторону.



2. Отсоедините от нижнего конца рычага управления коробкой передач тягу привода управления коробкой передач (см. «Замена тяги привода управления коробкой передач», с. 121) и отведите тягу в сторону.



3. В салоне автомобиля расстегните застежку верхнего крепления чехла рычага...



4. ...выньте нижний держатель чехла из отверстия в облицовке тоннеля пола...



5. ...и снимите чехол, сдвинув его вверх по рычагу.



6. Снимите облицовку тоннеля пола (см. «Снятие и установка облицовки тоннеля пола», с. 208) и установленный под облицовкой шумоизоляционный чехол.



7. Отверните четыре гайки крепления кулисы к основанию кузова...



8. ...и, опустив вниз кулису через проем в основании кузова, снимите ее с автомобиля.



9. Для замены рычага управления коробкой передач снимите крышку кулисы, повернув ее против часовой стрелки настолько, чтобы штифты горловины кулисы вышли из пазов крышки...



10. ...и снимите рычаг вместе с опорой.

11. Устанавливайте рычаг в кулису и кулису на автомобиль, а также все снятые детали в порядке, обратном снятию.

Регулировка привода управления коробкой передач

Для регулировки привода управления коробкой передач заводом-изготовителем предусмотрены специальные приспособления для фиксации в определенном положении элементов привода. Поэтому в случае нарушения регулировки, не позволяющего включить ту или иную передачу, обратитесь на сервис.



Для предупреждения нарушения регулировки привода, выполняя работы, связанные с разъединением его элементов, предварительно помечайте любым доступным способом взаимное расположение деталей. При обратной сборке устанавливайте элементы привода в соответствии с нанесенными метками.

Если регулировка привода нарушилась незначительно и передачи хоть и затруднены, но включаются, при наличии некоторых навыков у исполнителя можно попробовать восстановить регулировку методом проб.

ПРИВОДЫ ПЕРЕДНИХ КОЛЕС

Особенности конструкции

Приводы передних колес состоят из наружных 2 (рис. 6.6) и внутренних 4 шарниров равных угловых скоростей (ШРУС), соединенных валами 3. Наружный шарнир обеспечивает возможность только угловых перемещений соединяемых валов. Внутренний шарнир дополнительно к угловым обеспечивает и осевые смещения валов при повороте передних колес и работе подвески. Все шарниры обоих приводов – типа «Трипод», причем наружные шарниры обоих приводов одинаковы по конструкции, а внутренние – разные. Поэтому правый и левый приводы невзаимозаменяемы. Для снижения вибраций в трансмиссии на валу правого привода установлен с натягом динамический демпфер 1.

На автомобиле Renault Logan применяют наружные шарниры типа GE 86 и внутренние типа GL 69 (левый) и RC 462 (правый).

Наружный шарнир 2 состоит из корпуса 5 (рис. 6.7) и трех роликов 3, надетых на цапфы трехшпиндельной ступицы 2. Последняя выполнена за одно целое с корпусом шарнира. Ролики входят в пазы обоймы шарнира, выполненной за одно целое с валом 9 привода. Такая конструкция позволяет шарниру поворачиваться на требуемый угол. Шлицевой хвостовик корпуса наружного шарнира закреплен в ступице переднего колеса гайкой. Герметизация шарнира обеспечена чехлом 10, закрепленным хомутами 1 на корпусе шарнира и на валу привода.

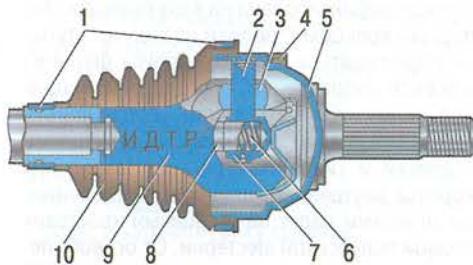


Рис. 6.7. Наружный шарнир равных угловых скоростей GE 86: 1 – хомуты крепления чехла; 2 – трехшпиндельная ступица; 3 – ролик; 4 – зубчатый диск датчика ABS (при наличии ABS); 5 – корпус шарнира; 6 – пружина; 7 – регулировочная проплавка; 8 – толкатель; 9 – вал привода; 10 – чехол шарнира

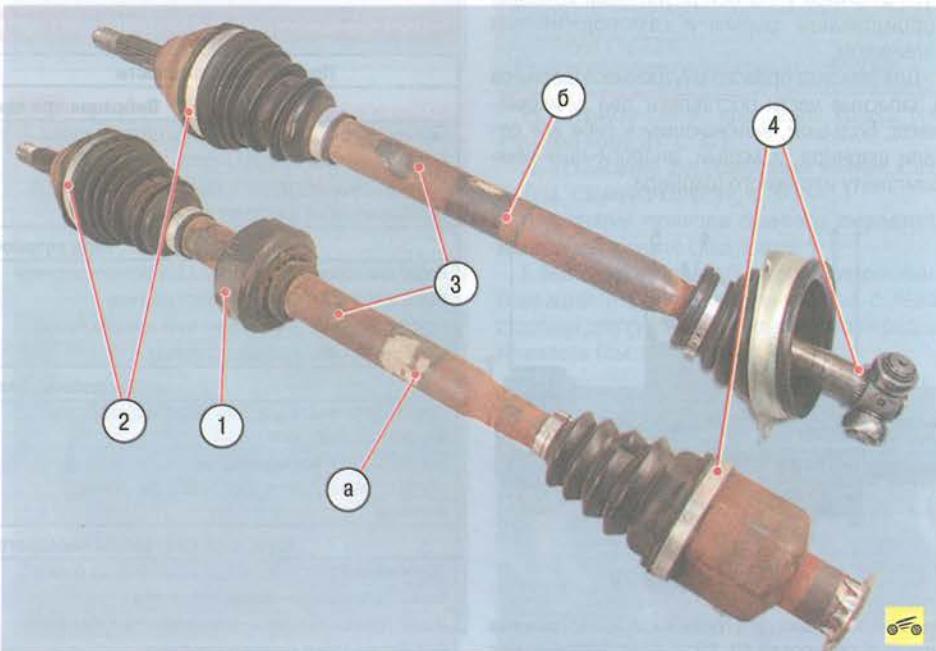


Рис. 6.6. Приводы передних колес: а – привод правого переднего колеса; б – привод левого переднего колеса; 1 – динамический демпфер; 2 – наружные шарниры; 3 – валы приводов передних колес; 4 – внутренние шарниры