

Инструкция, по установке принудительной блокировки для автомобиля Нива.

Жёсткая механическая блокировка **ВАЛ-РЕЙСИНГ- Автогур73** , разработана для установки на автомобиль Нива, в передний или задний мост. Имеет полностью механический привод управления, в основе которого трос двойного действия.

Выпускается в двух вариантах: под вал 22 шлица и под вал 24 шлица.

Работа по установке на переднюю или заднюю ось в основном идентична, за исключением нескольких моментов.

Основные этапы установки:

1. Разбор и подготовка моста.
2. Замена дифференциала
3. Установка механизмов привода в мост
4. Монтаж троса
5. Установка ручки управления
6. Регулировка.

#### **Задний мост:**

Для установки жёсткой принудительной ручной блокировки в задний мост, необходимо вварить направляющую втулку в корпус балки. Это необходимо сделать максимально точно, так как втулка является направляющей для вилки перемещения муфты блокировки дифференциала.

Для этой цели в комплекте предусмотрен кондуктор, который позволяет самостоятельно сварить втулку в нужном положении.

#### **Установка дифференциала и вилки:**

Установку можно производить не снимая мост с автомобиля. **ГЛАВНОЕ ОБЕСПЕЧИТЬ ПРОТИВОПОЖАРНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ**, так как при установке необходимы сварочные работы.

1. Разборка и подготовка моста. Слить масло. Снять полуоси и редуктор.
2. Собираем редуктор заднего моста с дифференциалом ВАЛ-РЕЙСИНГ. При этом необходимо заменить подшипники дифференциала. **ВАЖНО**. Под болты крепления крышки подшипника дифференциала (бугеля), необходимо установить фигурные шайбы, которые являются ограничителями вилки при выключенном состоянии. Ставятся фигурные шайбы на крышку, которая со стороны муфты включения. При этом шайбы ориентируются выступами в сторону дифференциала.

После установки муфта при перемещении не должна упираться в выступы. В них должна упираться только вилка.

3. Установка втулки. Устанавливаем кондуктор. Закрепляем сверху на балку к креплениям редуктора. Таким образом, определяем место на яблоке моста для втулки. Обрисовываем это место. Снимаем кондуктор. Вырезаем отверстие нужной формы с помощью болгарки. Дорабатываем напильником. Далее, закрепляем повторно кондуктор и при помощи направляющей оси закрепляем втулку. При необходимости дорабатываем отверстие, чтобы втулка без перекосов и касаний вставала на свое место.

Прихватывает втулку к балке в нескольких точках. Далее провариваем втулку с обеих сторон с перерывами, чтобы дать остыть. Разбираем кондуктор.

Он должен разбираться без усилий. В противном случае корректируем

положение втулки. (Положение втулки можно скорректировать после приварки, так как металл корпуса моста не толстый, он позволяет изменить положение втулки на небольшое значение)

Вставляем ось свилкой с внутренней стороны. Вилка должна ходить свободно, без заеданий и доходить вплотную до втулки. При необходимости дорабатываем самувилку, если есть касания за внутреннюю поверхность яблока. Устанавливаем редуктор. При установке редуктора, контролируем, чтобывилка попала в паз муфты. Контроль делаем через заливное отверстие моста. Проверяем движениевилки при помощи болта, ввернув его снаружи в осьвилки. Убеждаемся, что все перемещается без заеданий. Ход должен составлять не менее 12мм. Производим сборку моста.

Устанавливаем полуоси и колеса. Как минимум одну сторону оставляем вывешенной для проверки срабатывания блокировки.

### **Передний мост:**

Для установки блокировки в передний мост в комплекте идет крышка переднего редуктора с вваренной в нее втулкой.

### **Установка дифференциала ивилки:**

1. Снимаем передний редуктор.

2. Собираем редуктор переднего моста с дифференциалом ВАЛ-РЕЙСИНГ. ВАЖНО. Под болты крепления крышки (бугеля) подшипника дифференциала необходимо установить фигурные шайбы, которые являются ограничителямивилки при выключенном состоянии. Ставятся фигурные шайбы на крышку, которая со стороны муфты включения. При этом шайбы ориентируются выступами в сторону дифференциала. Штатные плоские шайбы убираем. После установки муфта при перемещении не должна упираться в выступы. В них должна упираться тольковилка.

3. Устанавливаем во втулкувилку, и в сборе устанавливаем крышку на корпус редуктора. При установке крышки, контролируем, чтобывилка попала в паз муфты. Проверяем движениевилки при помощи болта, ввернув его снаружи в осьвилки. Убеждаемся, что все перемещается без заеданий. Ход должен составлять не менее 12мм.

4. Для переднего моста трос устанавливаем сразу, до установки редуктора на свое место. При установке трос проводим над приводом и над рулевой тягой и далее вдоль лонжерона.

### **Установка троса.**

Перед установкой троса проверяем максимальный выход пальца троса. 40мм+-2мм. (для замера снять резиновый уплотнитель и делать замер от края втулки). Наворачиваем трос до середины резьбы. Для этого выставляем его максимально ровно. При необходимости снимаем колесо. После, заворачиваем внутренний подвижный палец, вращая через весь трос до появления сопротивления. Проверяем работу через трос. Ход не менее 12мм. НО!

ВАЖНО. При установленном тросе, выход пальца должен быть меньше ранее измеренного значения на 2мм. (если было 40мм. то делаем 38мм!) Добиваемся регулировкой резьбы. (Отворачиваем или заворачиваем оболочку троса, при этом проверяем, чтобы внутренний трос был завернут)

Также проверяем работу.

Далее необходимо завести трос в салон и подключить к рукоятке. Для этого первым делом, со свободного конца троса снимаем уплотнители и гайки. На трос надеваем специальное уплотнительное кольцо. Проводим трос под днищем автомобиля. Закрепляем его так, чтобы не было касаний вращающихся частей и выхлопной трубы. При этом должен быть свободный ход для компенсации хода задней подвески. Нельзя сильно изгибать трос при монтаже. Изгибы троса должны быть максимально плавными, по большому радиусу. Теперь необходимо просверлить отверстие в полу автомобиля возле ручника. Отверстие делаем на расстоянии 15см от оси ручки, поставив на предполагаемое место. Наше рекомендованное положение механизма включения - напротив ручника: для заднего моста ручка ближе к пассажиру, рукояткой вперед по ходу движения. Для переднего моста, ближе к водителю, рукояткой назад. Корпус ручки на уровне декоративного колпака ручника, вплотную к пластику у пола. Ручка переднего моста, должна быть не ближе 17см от усилителя кузова под обшивкой (меряем также от оси). Отверстие сверлили диаметром 16мм предварительно убрав изоляцию. Получившееся отверстие деформируем, вставим в него подходящий прут, чтобы задать наклон.

Заводим трос в салон. Теперь необходимо собрать ручку. Для этого наворачиваем на трос гайку. Вставляем резьбовую часть в отверстие корпуса ручки. Далее вложив вторую гайку в корпус, наворачиваем на резьбу, но не затягиваем. Для удобного вращения внутренней гайки, в корпусе имеются боковые окна. Далее надеваем уплотнения подвижной втулки и пальца. И следующим шагом надо завернуть палец троса в подвижную собачку внутри корпуса. Для этого подводим собачку к пальцу, и вращением всего корпуса ручки, наворачиваем на палец троса. При этом гайки оболочки троса должны свободно вращаться. Заворачиваем до появления небольшого сопротивления. Далее ставим силовую пружину. Сперва зацепляем ее за СРЕДНЮЮ ось в подвижной ручке, а потом вторую сторону за язычок на корпусе. Проверяем работу. Если все работает, проводим регулировку: затягиваем большие гайки оболочки троса. Проверяем работу. Во включенном состоянии ручка должна не доходить до упора 1мм. добиваемся этого при помощи регулировки большими гайками. Затягиваем их. Теперь закрепляем корпус ручки используя саморезы, либо винты с гайками. После того, как все установлено, необходимо снизу вправить резиновый уплотнитель троса, предварительно смазав края отверстия герметиком, литолом, краской, или любыми другим средством, чтобы предотвратить коррозию. И в заключение наклеиваем табличку.