

МЕХАНИЗМ СЦЕПЛЕНИЯ (Лист 15)

Сцепление — сухое, однодисковое, с механическим приводом выключения и пружинным ведомым диском 30. Механизм сцепления закрыт картером 20, отлитым из магниевого сплава. Картер 20 крепится шпильками к картеру коробки передач и картеру двигателя. Для обеспечения соосности отверстия для подшипников в картере сцепления обрабатываются совместно с картером коробки передач, поэтому картер 20 не взаимозаменяем.

Сцепление в сборе балансируется. Взаимное расположение нажимного диска 11 и кожуха 10 определяется цифровой маркировкой 2. После балансировки сцепления в сборе с коленчатым валом и маховиком 26 маркируется также маховик против метки на кожухе сцепления (см. рисунок на листе 15).

При разборке и последующей сборке необходимо установить детали по старым меткам. Положение пята 6 рычагов в процессе эксплуатации не регулируется. Ее положение, соответствующее расстоянию 40,5 мм от торца маховика, фиксируется вдавливанием цилиндрического буртика регулировочных гаек 12 в прорези пальцев 13 нажимного диска.

Между нажимным диском 11 и кожухом 10 в штампованных стаканах 9 размещаются шесть нажимных пружин 15. Усилие одной пружины может быть 38—43 кг. Поэтому в комплекте, с которым собирается сцепление, пружины подбирают так, чтобы разница в нагрузках при скатывании каждой пружины комплекса до размера 30 мм не превышала 1 кг. Пружину сортируют на 5 групп в зависимости от нагрузки и маркируют. окрасивая в разные цвета. Пружину первой группы, имеющие усилие 38—39 кг, маркируются зеленой краской; пружины второй группы, имеющие усилие 39—40 кг, — голубой краской; пружины третьей группы, имеющие усилие 40—41 кг, — серой краской; пружины четвертой группы, имеющие усилие 41—42 кг, — черной краской; пружины пятой группы, имеющие усилие 42—43 кг, — белой краской. На одно сцепление устанавливаются пружины только одного цвета.

Привод выключения сцепления — механический, тросовый. Он состоит из педаль 36 с приаренным к ней валком, на противоположном конце которого надет рычаг 40, закрепленный гайкой 42. Валок проворачивается в пластмассовых втулках, запрессованных в трубку 39. Трубка одним концом опирается на кронштейн 35, а другим с помощью фланца крепится к туннелю пола кузова. К рычагу 40 с помощью оси

ВОЗМОЖНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ СЦЕПЛЕНИЯ И ЕГО ПРИВОДА, ИХ ПРИЧИНЫ И СПОСОБЫ УСТРАНЕНИЯ

Причина неисправности	Способ устранения
1. Пробуксовка сцепления	
Отсутствует свободный ход педали сцепления. Замаслены накладки ведомого диска (пропускание масла салником того вала или салником коробки передач). Износ нажимной диск. Недостаточная упругость пружин в результате сильного перегрева. Кольцевые задирки на рабочих поверхностях ведомого и нажимного дисков сцепления.	Отрегулировать свободный ход педали сцепления. Разобрать сцепление, промыть бензином накладки ведомого диска. Замаснить салником того вала или салником коробки передач. Заменить нажимной диск. Заменить комплект пружин. Заменить изношенные детали или прошлифовать нажимной диск сцепления.
2. Неполное выключение сцепления [сцепление «ведет»]	
Большой свободный ход педали сцепления. Большой износ графитового подпятника. Перекос ступицы ведомого диска на шлицах вала сцепления. Провернулся рычаг привода относительно валика педали в результате ослабления затяжки гайки.	Отрегулировать свободный ход педали сцепления. Заменить ведомый подпятник или вал сцепления. Снять блок педалей, растопить гайку. Установить рычаг на шлицы вала и тщательно затянуть гайку, а потом зашлифовать
3. Дерганье автомобиля при трогании с места [сцепление включается не плавно]	
Задирки на рабочих поверхностях маховика, нажимного или ведомого дисков сцепления. Увеличен зазор между окомом кожуха и выступом нажимного диска. Шум механизма сцепления при включении рычагов. Износ игольчатого подшипника (нет смазки). Задвигание обоймы ведомого подшипника за пята	Отшлифовать задирки на поверхностях маховика, нажимного диска, ведомый диск сцепления. Заменить изношенные детали. Шум механизма сцепления при включении рычагов. Заменить игольчатый подшипник. Заменить выжимной подшипник.
5. Вибрация педалей сцепления [повышенное биеение паты рычагов]	
Неравномерный износ рычагов, нажимного диска сцепления, ослабление пружин. 6. Понижение оборотов двигателя при выключении сцепления. Выпадение парафина из графитового подпятника при длительной работе на выжатом сцеплении. 7. Повторяющиеся поломки пружинных пластин ведомого диска сцепления. Несовпадение осей вала сцепления с осью коленчатого вала. Задвигание коробки передач	Заменить изношенные детали, отрегулировать биеение паты рычагов. Понижение оборотов двигателя при выключении сцепления. Выпадение парафина из графитового подпятника при длительной работе на выжатом сцеплении. Повторяющиеся поломки пружинных пластин ведомого диска сцепления. Заменить карттер сцепления с осью коленчатого вала. Задвигание коробки передач
33 — задний палец троса управления сцеплением	34 — резбовой наконечник троса
35 — кронштейн педалей	36 — педаль сцепления
37 — возвратная пружина педали тормоза	38 — педаль привода тормоза
39 — трубка валика педали сцепления	40 — рычаг привода выключения сцепления
41 — трос управления сцеплением	42 — гайка крепления рычага привода