Автоматическая муфта подключения привода

(Automatic Free Wheel Hub, хаб свободного хода)

Поводом написать данную статью, как это обычно бывает, послужила неисправность автоматической муфты подключения привода, в просторечии - ХАБа. У меня он не отключался, иными словами заблокировался в подключенном положении.

Итак, приступим.

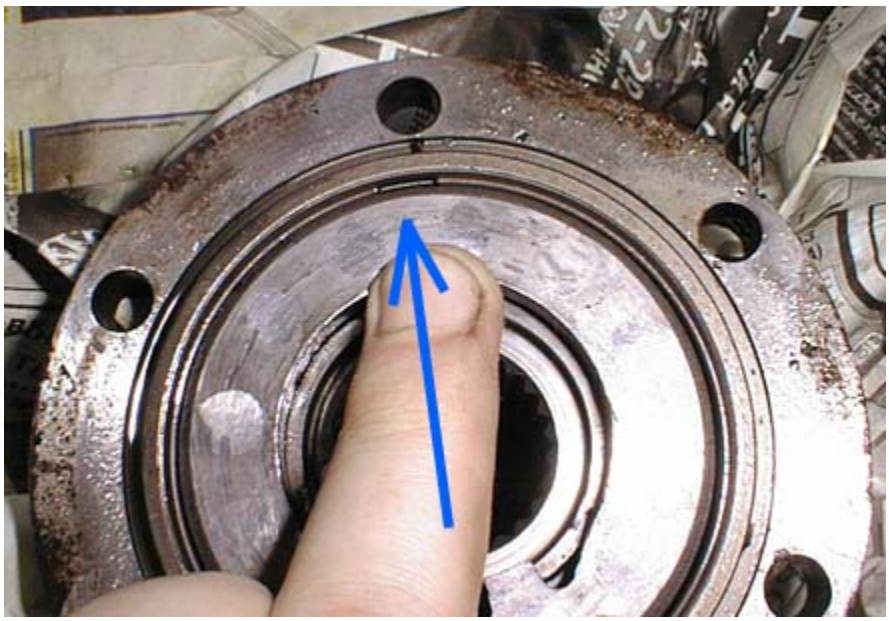
Для начала об инструментах. Потребуется 6-мм шестигранник, чтобы снять муфту с автомобиля. Сразу предупрежу, затянуто на совесть - я свернул головы двум (!) китайским и одному российскому (?) шестиграннику. Выдержал только лицензионный Штайр. Более никаких специальных инструментов не потребуется, разве что плоская отвертка для выковыривания стопорных колечек, да ветошь для протирки. Конечно, ежели кто пожелает промывать детальки в бензине с комфортом, то пригодится большой пинцет и, возможно, полиэтиленовые перчатки.

Итак, муфта снята.

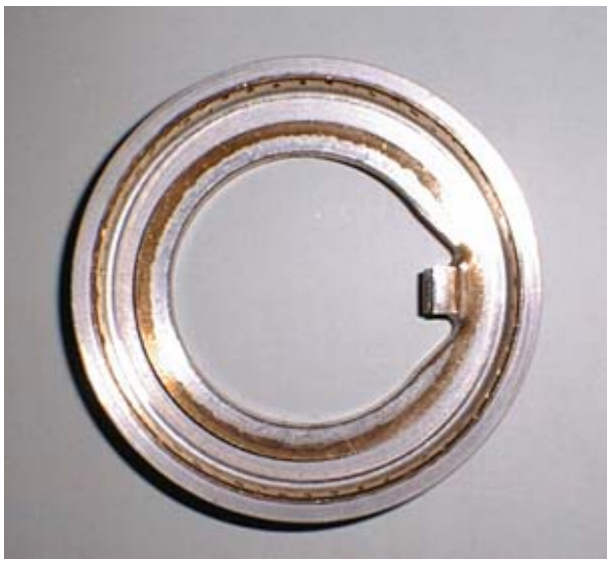




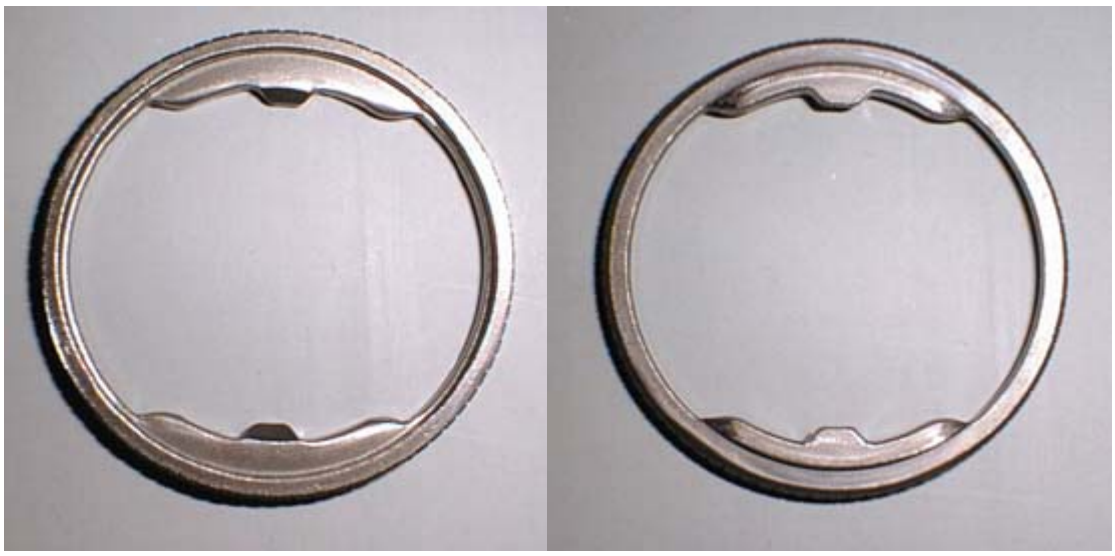
Снимаем первое стопорное кольцо. Доступ к нему открывается при надавливании на первую (верхнюю) фигурную шайбу. Обратите внимание - стопорный лепесток кольца при неправильной установке на автомобиль можно погнуть!



Снимаем фигурные шайбы.



Привожу фотографии второй шайбы с обоих сторон - иногда выступы снизу истираются (хотя это как раз не критично - опирание происходит на их боковую поверхность).



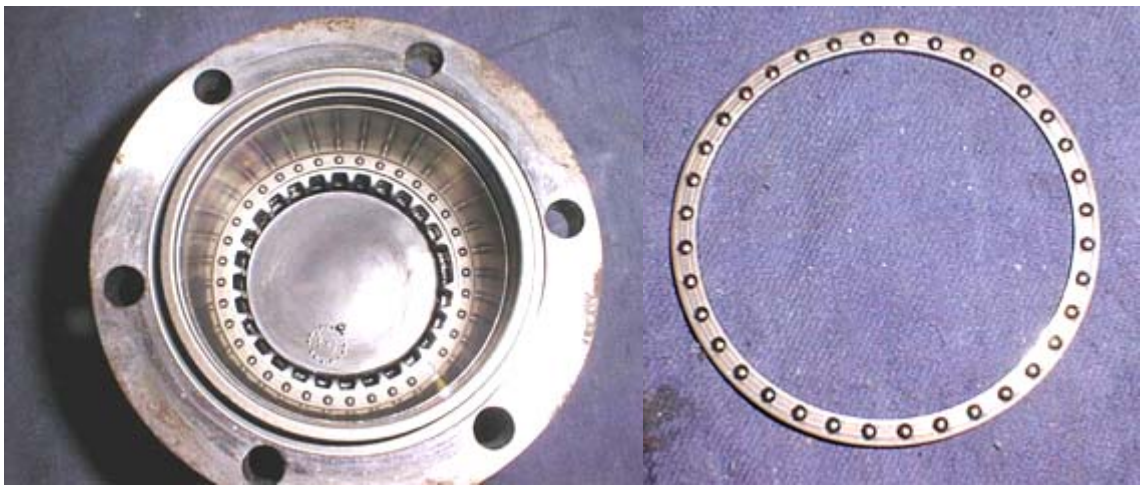
Снимаем плоскую пружину, и изымаем спиральный стопор (стрелкой показан паз под отвертку).



Вытаскиваем из корпуса сам механизм в сборе.



Достаем опорное кольцо, и, следом, плоский подшипник. Будьте предельно аккуратны - в изношенных подшипниках шарики имеют обыкновение выпадать! Не растеряйте их!



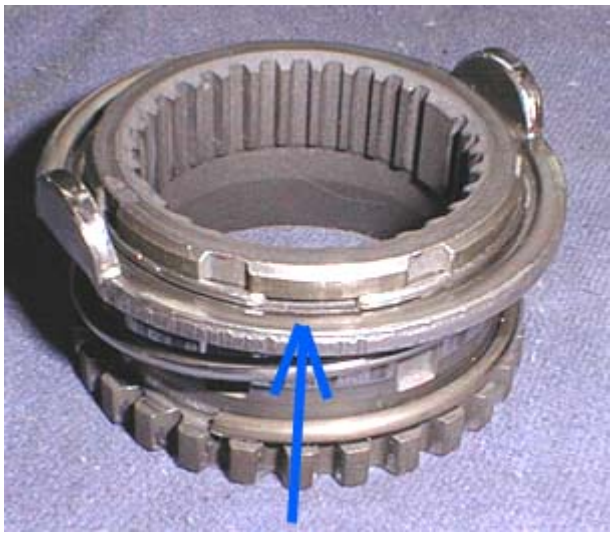
Далее займемся центральным механизмом.

Сняв очередное стопорное колечко (с ним мне пришлось повозиться), вынимаем из обоймы механизм и большую пружину. Обратите внимание - пружина бОльшим витком внутрь обоймы!

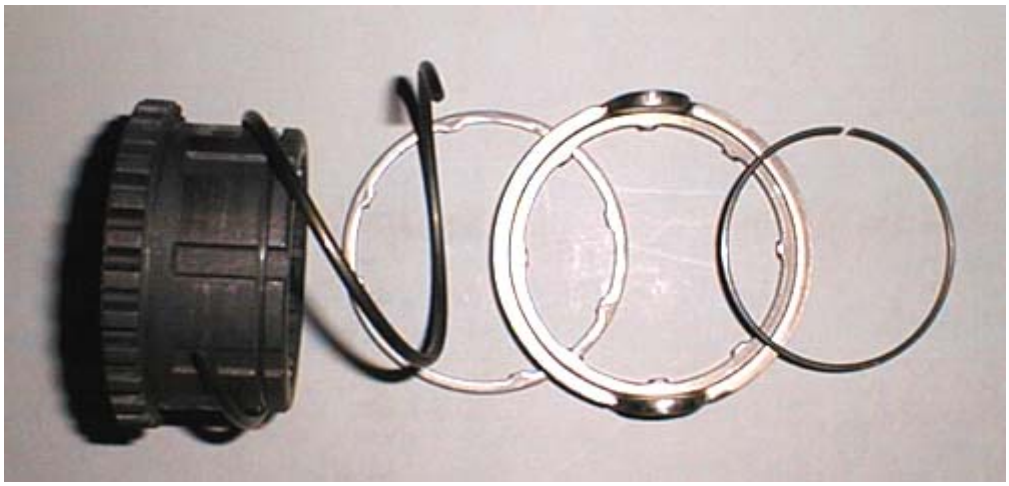


Разбираем механизм. Разъединяем внутреннюю и наружную части (просто вытаскивается).

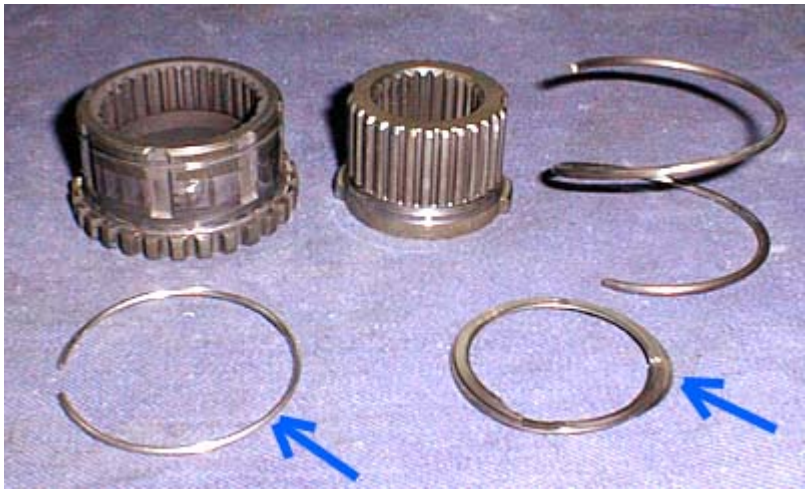




Сдвинув по направляющим "ушастую" шайбу, снимаем стопорное кольцо.



В моем случае вместо кольца были просто обломки, и шестерня была всегда в выдвинутом положении. Пришлось делать его самостоятельно из стальной проволоки подходящего диаметра. Также, оказалось погнутой стопорная спираль.



Проводим ревизию всех компонентов, по возможности очищаем от грязи, и приступаем к сборке.

Сборка ведется в обратном порядке. Рекомендую смазывать все узлы по мере сборки - некоторые элементы потом смазать будет очень трудно. Для смазки я использовал ШРУС-4М, но, думаю, использование другой смазки тоже возможно.

При сборке центрального механизма довольно сложно вставить его в обойму. Рекомендую положить обойму на первую фигурную шайбу (естественно, шайбу положить углублением вверх - чтобы шестерне было куда утапливаться) и надавить сверху чем-нибудь подходящим, например, ручкой молотка. После этого установка стопорного кольца - простейшая операция.

Других особенностей сборки мною замечено не было.

При установке муфты на автомобиль не забудьте правильно сориентировать стопорный лепесток первой шайбы. Затяжку болтов производите моментом 20-30 Н*м