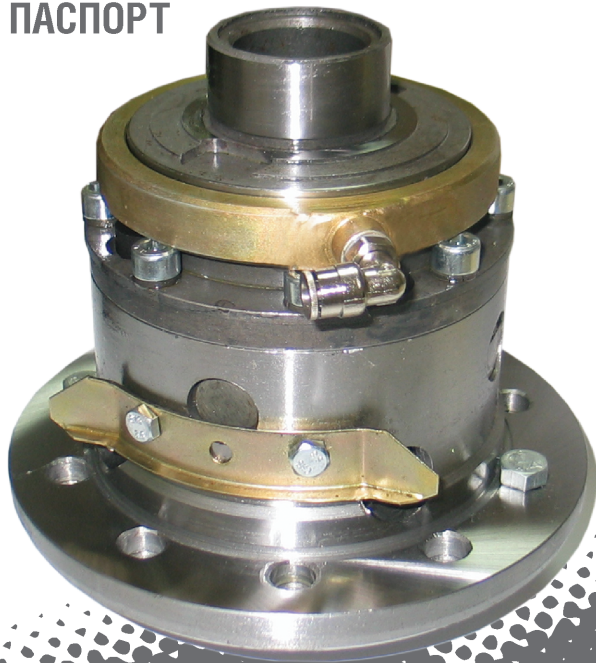


ДИФФЕРЕНЦИАЛ С БЛОКИРОВКОЙ ПНЕВМАТИЧЕСКОЙ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ СЕМЕЙСТВА УАЗ

ДБПЗ160-2403000ПС
ПАСПОРТ



**НОВЫЕ
ВОЗМОЖНОСТИ**
Вашего внедорожника

www.sprut.biz
www.lebedka.net

ООО СПРУТ

**ДИФФЕРЕНЦИАЛ С БЛОКИРОВКОЙ
ПНЕВМАТИЧЕСКОЙ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ
СЕМЕЙСТВА УАЗ**

ДБП3160-2403000ПС

ПАСПОРТ

1. НАЗНАЧЕНИЕ

1.1. Дифференциал с блокировкой пневматической (в дальнейшем - дифференциал) предназначен:

- в выключенном (разблокированном) состоянии – для распределения крутящего момента между правым и левым ведущими колёсами и обеспечивает возможность вращения колёс с разными частотами
- во включенном (заблокированном) состоянии – для передачи крутящего момента правому и левому ведущим колёсам , вращающимися с одинаковой частотой, что позволяет значительно повысить проходимость автомобиля, т.е. преодолевать более крутые подъёмы и спуски, глубокие броды, снежный покров и грязь, болотистые места и песок.

1.2. Дифференциал может устанавливаться на автомобилях «УАЗ», оснащенные ведущими мостами с разъемным картером (Тимкен) без бортовых передач и ведущими мостами с неразъемным картером (Спайсер), как на один ведущий мост, так и на оба ведущих моста одновременно.

1.3. Условия эксплуатации дифференциала соответствуют условиям эксплуатации автомобилей УАЗ.

1.4. Блокировка дифференциала приводится в действие сжатым воздухом. Управление блокировкой дифференциала осуществляется посредством включения пневмораспределителя.

2. ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Рабочее давление, Атм	4,5... 8
Давление срабатывания не более, Атм	3
Габариты дифференциала, мм	Ø 178x181
Масса дифференциала не более, кг	10
Применяемые масла	см. Руководство по эксплуатации автомобиля.

3. УКАЗАНИЯ ПО ТЕХНИКЕ БЕЗОПАСНОСТИ

При замене дифференциала выполнять общие требования безопасности при ремонте автомобиля.

4. ЗАМЕНА ДИФФЕРЕНЦИАЛА

Внимание! При установке на автомобиль одного дифференциала, устанавливать его на задний ведущий мост.

Внимание! Все работы по замене дифференциала, описанные в п.4 производить на станциях технического обслуживания а/м УАЗ, имеющих сертификат на все виды работ.

Внимание! Запрещается использовать дифференциал с блокировкой на автомобилях с нештатными ШРУСами и полуосями во избежание выхода из строя отдельных деталей узла.

Размер L (см. эскиз ниже) должен соответствовать приведённым данным в таблице 1.

Применение ШРУСа или полуоси с размером L, меньшим чем у штатного, приводит к неполному зацеплению шлицев ШРУСа или полуоси с внутренними шлицами в шестерне ведущей. При этом возможно разрушение узла включения блокировки.

Внимание! Гарантийные обязательства не распространяются на все случаи выхода из строя шестерни ведущей с внешними шлицами включения блокировки по дефекту – аксиальное смещение внутренних шлицев.

Таблица1. Типоразмеры ШРУСов и полуосей автомобилей, мм

Тип картера	Передний мост		Задний мост	
	ШРУС левый*	ШРУС правый*	Полуось левая*	Полуось правая*
	Обозначение узла	Обозначение узла	Обозначение узла	Обозначение узла
	$L_{\pm 0,4}$,мм	$L_{\pm 0,4}$,мм	L_{-2} ,мм	L_{-2} ,мм
Тимкен	<u>31512-2304061ДС</u>	<u>31512-2304060ДС</u>	<u>69-2403071</u>	<u>69-2403070</u>
	752	372	855	705
Тимкен+ДТ (гибрид)	<u>31605-2304061</u>	<u>31605-2304060</u>	<u>3162-2403070-01</u>	<u>31605-2403070-01</u>
	775,5	397,5	874мм	740
Спайсер а/м Патриот	<u>3162-2304061ДС</u>	<u>3162-2304060ДС</u>	<u>3162-2403070-01</u>	<u>3162-2403070-01</u>
	853	457мм	874мм	874
Спайсер а/м Хантер	<u>3160-2304061</u>	<u>3160-2304060</u>	<u>3741-2403071-01</u>	<u>31605-2403070-01</u>
	760	364мм	855мм	740

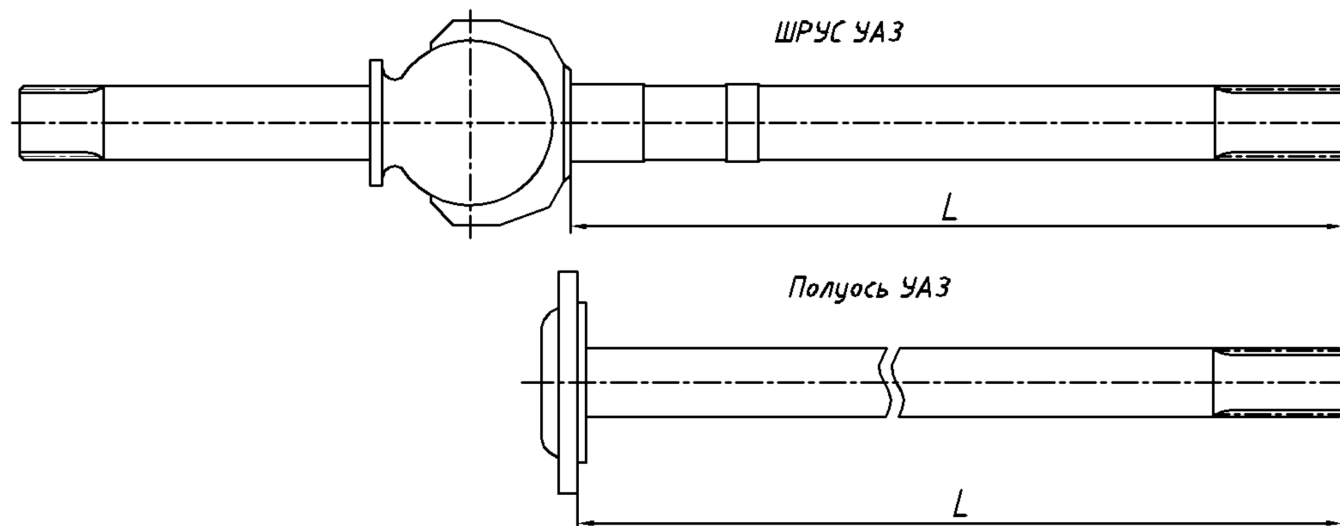
Примечание: *По ходу движения а/м

“Тимкен “- разъемный картер

“Спайсер“- неразъемный картер

“ДТ “- дисковый тормоз на переднем мосту

Эскиз ШРУСов и полуосей



4.1. Снятие штатного дифференциала с автомобиля «УАЗ», оснащенные ведущими мостами с разъемным картером (Тимкен)

4.1.1. Выполнить необходимые работы по снятию моста с автомобиля (см. Руководство по ремонту, эксплуатации и техническому обслуживанию автомобиля).

4.1.2. Установить мост на стенд, отвернуть пробки маслосливного и маслосливного отверстий и слить масло.

4.1.2. Отвернуть болты крепления полуосей и с их же помощью снять полуоси.

4.1.3. Отвернуть гайки и болты крепления крышки и картера, осторожно разъединить мост на две части. Снять прокладку.

4.1.4. Вынуть штатный дифференциал из полости картера.

4.1.5. Снять со штатного дифференциала ведомое колесо, открутив 10 болтов М12.

4.1.6. Снять со штатного дифференциала 2 роликовых конических подшипника для установки их на новый дифференциал (допускается использование новых подшипников). Выпрессовку внутренних колец подшипников производить с помощью приспособления.

4.1.7. Снять со штатного дифференциала шайбу и регулировочные прокладки для установки их на новый дифференциал.

4.2. Установка дифференциала с пневматической блокировкой на автомобиль «УАЗ», оснащенный ведущими мостами с разъемным картером (Тимкен).

4.2.1. Не рекомендуется снимать воздухоподводящий блок манжет с дифференциала во избежание повреждения рабочих кромок манжеты.

Внимание! В случае повреждения рабочих кромок блока манжет нарушается герметичность воздухоподводящей системы и, как следствие, невозможность эксплуатации дифференциала в режиме блокировки.

4.2.2. Закрепить ведомое колесо на дифференциале с помощью 10-и специальных болтов поз 2. Момент затяжки болтов 10-14 кгс*м.

4.2.3. Напрессовать внутренние кольца подшипников на шейки дифференциала вместе с шайбой поз.4 так, чтобы зазоры Н1 и Н2 между торцами корпуса и торцами внутренних колец подшипника составляли 3,5...4 мм.

4.2.4. Установить дифференциал в картер таким образом, чтобы резьбовое отверстие блока манжет было направлено в сторону верхней части картера. Поставить прокладку и крышку картера и, равномерно подтягивая болты крепления крышки с картером, прикатать с помощью монтажки подшипники так, чтобы ролики подшипников заняли правильное положение. Равномерно и окончательно затянуть болты крепления крышки с картером.

4.2.5. Отвинтить вновь крепежные детали, осторожно снять крышку картера, вынуть дифференциал и щупом замерить зазоры Н1 и Н2.

4.2.6. Подобрать пакет прокладок толщиной, равной $H1+H2+0,1$ мм. Допускается использовать прокладки снятые со штатного дифференциала.

4.2.7. Снять внутренние кольца подшипников с шеек корпуса дифференциала. Разделить подобранный пакет прокладок пополам. Установить прокладки на шейки корпуса дифференциала, напрессовать внутренние кольца подшипников до упора.

4.2.8. Установить вновь дифференциал в картер, поставить прокладку и крышку картера и затянуть болтами М8. Момент затяжки 1,1 – 2,5 кгс*м.

4.2.9. Произвести регулировку подшипников ведущей шестерни (см. Руководство по ремонту, эксплуатации и техническому обслуживанию автомобиля).

4.2.10. Нормальный боковой зазор проверяется индикатором в направлении, перпендикулярном к поверхности зуба ведомой шестерни. Замер производить на фланце ведущей шестерни на радиусе 40мм. Зазор проверяют на 3-4 зубьях, равномерно расположенных по окружности. Значения нормального бокового зазора должны быть в пределах 0,2 – 0,6 мм. Боковой зазор регулировать перестановкой прокладок с одной стороны корпуса дифференциала на другую. Если снимать прокладки со стороны ведомой шестерни, то зазор в зацеплении увеличивается, если же прибавлять – зазор уменьшается. Прокладки нужно только переставлять, не изменяя их суммарной толщины, чтобы не нарушать натяг подшипников.

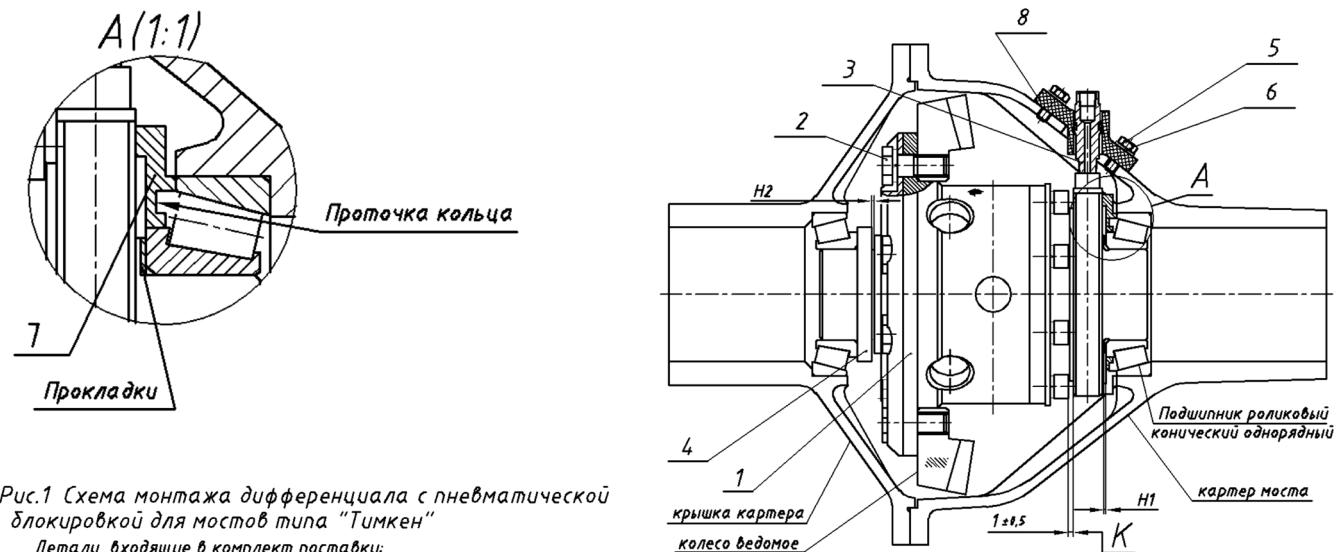


Рис.1 Схема монтажа дифференциала с пневматической блокировкой для мостов типа "Тимкен"

Детали, входящие в комплект поставки:

- 1 - Дифференциал с блокировкой в сборе
- 2 - Болт специальный M12
- 3 - Втулка воздухоподвода
- 4 - Шайба
- 5 - Болт M6x18
- 6 - Шайба плоская Ø6
- 7 - Кольцо дистанционное
- 8 - Крышка воздухоподвода

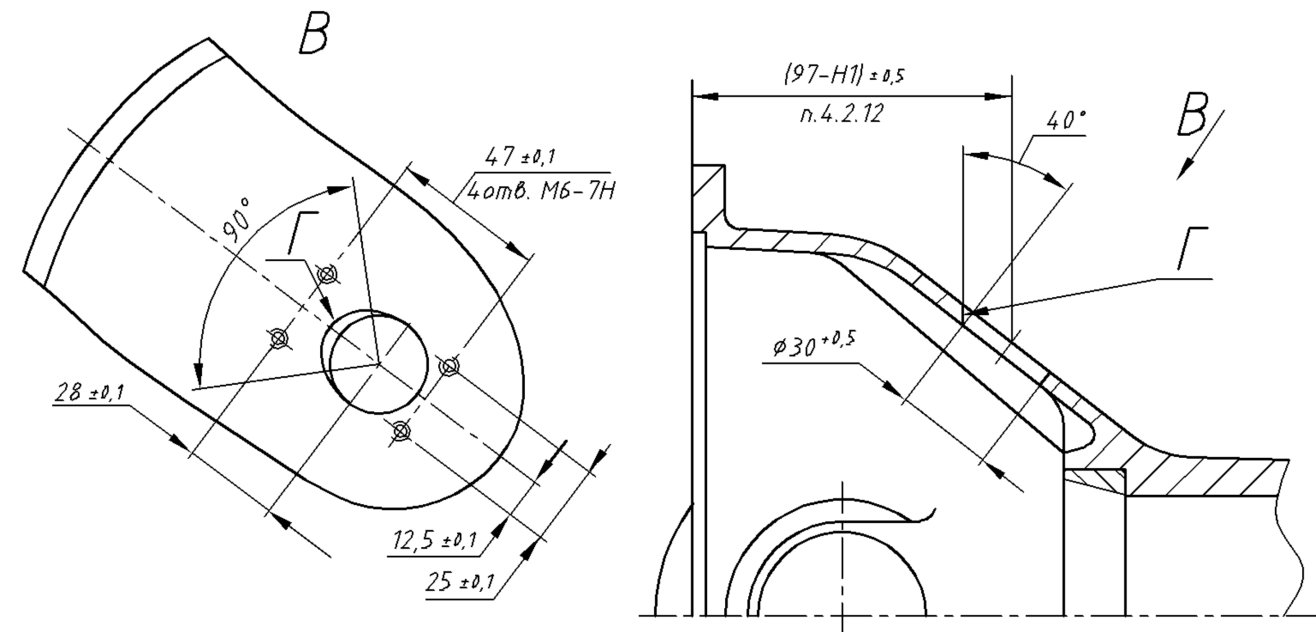


Рис.1а Схема доработки картера типа "Тимкен"

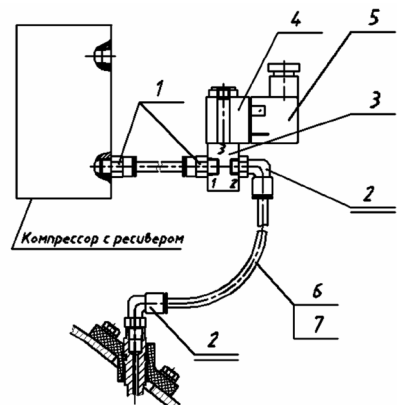


Рис.2а. Схема монтажа ДБП для мостов типа "Тимкен".
Остальное см. рис.1

Детали, входящие в комплект поставки:

- 1 - Штуцер прямой "CAMOZZI"
- 2 - Штуцер угловой "CAMOZZI"
- 3 - Пневмораспределитель "CAMOZZI"
- 4 - Соленоид "CAMOZZI"
- 5 - Разъем "CAMOZZI"
- 6 - Трубка рилсановая "CAMOZZI"
- 7 - Лента защитная "CAMOZZI"

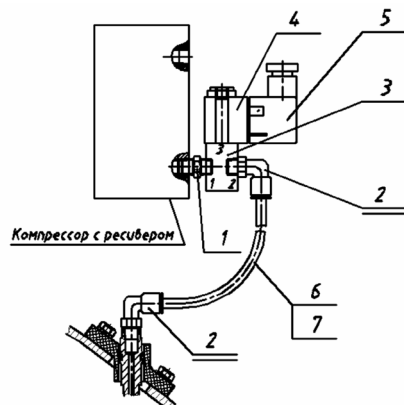


Рис.2б. Схема монтажа ДБП для мостов типа "Тимкен".
Остальное см. рис.1

Детали, входящие в комплект поставки:

- 1 - Штуцер соединительный "CAMOZZI"
- 2 - Штуцер угловой "CAMOZZI"
- 3 - Пневмораспределитель "CAMOZZI"
- 4 - Соленоид "CAMOZZI"
- 5 - Разъем "CAMOZZI"
- 6 - Трубка рилсановая "CAMOZZI"
- 7 - Лента защитная "CAMOZZI"

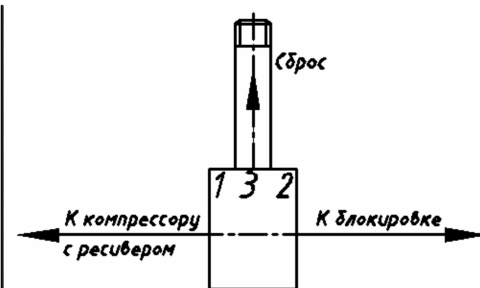


Рис.2в. Схема подключения пневмораспределителя

4.2.11. После регулировки бокового зазора проверить зацепление шестерен лавной передачи по пятну контакта. Для этого окрасьте зубья ведомой шестерни краской (по 2 зуба в трёх или четырёх местах равномерно по окружности). Затем с помощью полуосей притормозите ведомую шестерню, а ведущую вращать в обоих направлениях до тех пор, пока не обозначится пятно контакта.

На Рис.3 показано правильное пятно контакта на зубьях ведомой шестерни при переднем и заднем ходе при проверке под небольшой нагрузкой. При значительном смещении пятна контакта необходимо выполнить регулировку положения ведомой и ведущей шестерен согласно Руководства по ремонту, эксплуатации и техническому обслуживанию автомобиля. Замерить фактически полученный зазор Н1.

4.2.12. Отвинтить вновь крепежные детали, осторожно снять крышку картера, вынуть дифференциал. Доработать картер моста, просверлив отверстие Ø30 (см. рис.1а.). В зоне Г разделить кромку отверстия под конус с углом образующей около 40°. Удалить стружку из картера.

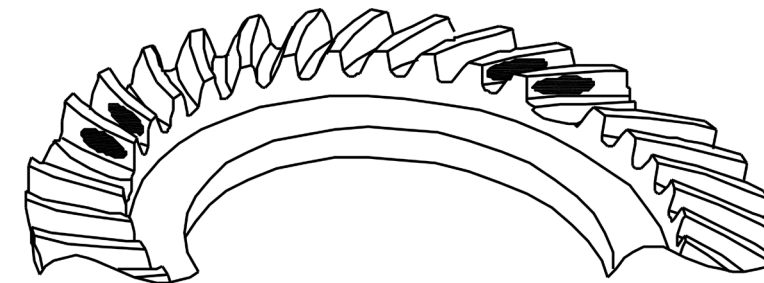


Рис.3 Пятно контакта шестерен главной передачи

4.2.13. Установить дифференциал в картер так, чтобы резьбовое отверстие блока манжет совпало с просверленным отверстием в верхней части картера. Установить через просверленное отверстие Ø30 картера втулку поз.3 (см.рис.1) в воздухоподводящую манжету, закрутить на 3-4 оборота от руки, затем ещё на 0,25-0,5 оборота с помощью ключа. Проверить зазор $K=1\pm 0,5\text{мм}$ между торцом манжеты и головками винтов.

4.2.14. Надеть крышку воздухоподвода поз.8 (см.рис.1) на втулку. Просверлить 4 отверстия Ø5- Ø5,2 в картере моста на глубину 3-4мм, используя крышку в качестве кондуктора. Снять крышку, втулку, вынуть дифференциал. Досверлить 4 отверстия Ø5- Ø5,2 насквозь, нарезать в них резьбу М6. Удалить стружку из картера. Доработать крышку воздухоподвода, рассверлив 4 отв. Ø5 на Ø6,5.

4.2.15. Снять внутреннее кольцо подшипника с правой (со стороны воздухоподводящей манжеты) шейки корпуса дифференциала, не снимая прокладок. Установить на шейку корпуса дифференциала кольцо дистанционное поз.7 так, чтобы проточка оказалась снаружи и вновь напрессовать внутреннее кольцо подшипника до упора. При этом кольцо дистанционное должно охватывать внутреннюю обойму подшипника (Рис.1, выноска А).

4.2.16. Установить дифференциал в картер, при этом необходимо сориентировать дистанционное кольцо так, чтобы 2 отв. Ø10 (рядом расположенные) оказались со стороны ведущей шестерни. Поставить прокладку и крышку картера и затянуть с помощью 2-х болтов М10х25 и 6-и болтов М10х1х35. Момент затяжки 6,5 – 8 кгс*м. Установить втулку поз.3 в блок манжет, закрутить на 3-4 оборота от руки, затем ещё на 0,5-1 оборот с помощью ключа. Момент затяжки при этом должен составлять 0,4 – 0,7 кгс*м. Установить крышку воздухоподвода на втулку и прикрутить с помощью 4-х болтов М6 к картеру. Момент затяжки болтов 1-2 кгс*м. Предварительно обезжирить сопрягаемые поверхности картера и крышки и нанести на эти поверхности и на резьбовую часть болтов герметик УГ-6 ТУ 6-01-1285-84 (в дальнейшем УГ-6), либо его аналоги.

4.2.17. Смонтировать воздухоподводящую систему согласно рис.2а (либо рис.2б) и рис. 2в.

Внимание! Чтобы отсоединить рилсановую трубку "CAMOZZI" от фитинга необходимо прижать подвижную шляпку фитинга и выдернуть трубку.

Отрезку трубки нужной длины необходимо производить острым инструментом перпендикулярно оси трубки. Внешний трубопровод необходимо изолировать защитной лентой для трубки "CAMOZZI" и надежно закрепить к ведущим мостам и кузову автомобиля (крепеж в комплект поставки не входит). При этом запас длины трубки между подвижными (мост, рессора) и неподвижными (кузов) частями автомобиля должна составлять 0,3 – 0,4м. (аналогично трубопроводу тормозной системы), минимальный радиус изгиба трубки составляет 35мм.

4.2.18. Проверить герметичность сборки блокировки дифференциала в комплекте с компрессором, трубопроводом и арматурой. Герметичность должна обеспечивать снижение давления с 7 до 5 Атм не менее чем за 15мин. с ресивером

внешней воздушной системы объемом 0,5л.

4.2.19. Выполнить необходимые заключительные работы по сборке картера моста и установке на автомобиль (см. Руководство по ремонту, эксплуатации и техническому обслуживанию автомобиля).

4.2.20. Завернуть пробку маслосливного отверстия. Залить масло в картер моста. Завернуть пробку маслосливного отверстия.

4.2.21. Проверить нагрев ведущего моста после движения автомобиля. Если нагревание картера в зоне подшипников ведущей шестерни и подшипников дифференциала составит свыше 90°C (вода на картере кипит), то необходимо вновь отрегулировать предварительный натяг подшипников.

4.3. Снятие штатного дифференциала с автомобиля «УАЗ», оснащенного ведущими мостами с неразъемным картером (Спайсер)

4.3.1. Слить масло с картера моста.

4.3.2. Выполнить необходимые предварительные работы по демонтажу полуосей заднего моста или ШРУСов переднего моста (см. Руководство по ремонту, эксплуатации и техническому обслуживанию автомобиля).

4.3.3. Снять крышку картера, открутив 10 болтов М8.

4.3.4. Снять стопорную пластину с правой крышки подшипника, открутив болт М8.

4.3.5. Вывернуть гайку регулировочную вправо до упора.

4.3.6. Снять правую и левую крышки подшипника, открутив 4 болта М12х65. Доработать правую крышку подшипника, выполнив фаску 2х45° (рис.4)

4.3.7. Вынуть штатный дифференциал из полости картера с подшипниками и регулировочное кольцо.

4.3.8. Снять со штатного дифференциала ведомое колесо, открутив 10 болтов М12.

4.3.9. Снять со штатного дифференциала 2 роликовых конических подшипника для установки их на новый дифференциал (допускается использование новых подшипников).

4.4. Установка дифференциала с пневматической блокировкой на автомобиль «УАЗ», оснащенный ведущими мостами с неразъемным картером (Спайсер)

4.4.1. Доработать картер моста, просверлив отверстие Ø16,5 как показано на виде сверху рис.4. Удалить стружку из картера.

4.4.2. Установить в просверленное отверстие картера штуцер наружный поз.4 с применением алюминиевой шайбы поз.5, гайки М16х1,5 поз.7 и стопорной шайбы поз.6.

4.4.3. Не рекомендуется снимать воздухоподводящий блок манжет с дифференциала во избежание повреждения рабочих кромок манжеты.

Внимание! В случае повреждения рабочих кромок резиновых манжет нарушается герметичность воздухоподводящей системы и, как следствие, невозможность эксплуатации дифференциала в режиме блокировки.

4.4.4. Снять с дифференциала лопатку, открутив 2 болта М6.

4.4.5. Закрепить ведомое колесо на дифференциале с помощью 10-и специальных болтов поз 2. Момент затяжки болтов 10-14 кгс*м.

4.4.6. Установить на дифференциал с блокировкой подшипники, снятые со штатного дифференциала (допускается использование новых подшипников)

4.4.7. Установить на дифференциал лопатку с помощью 2-х болтов М6 и 2-х пружинных шайб.

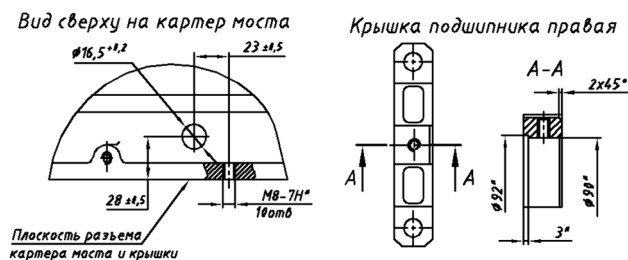
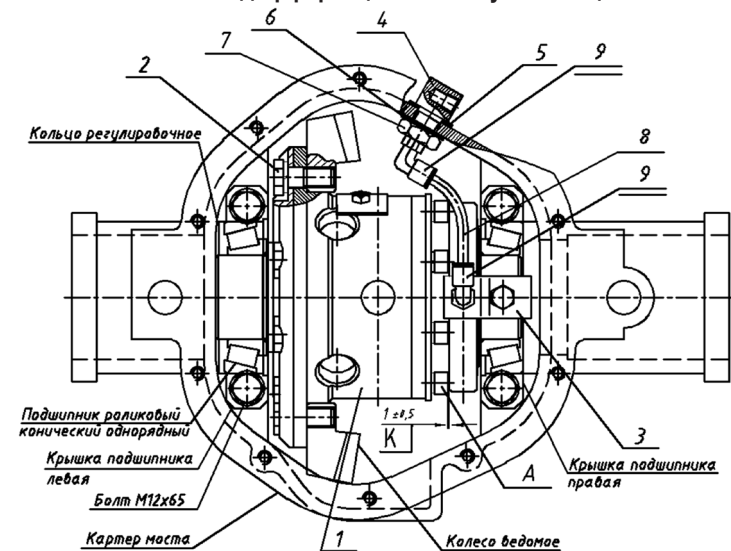


Рис.4 Схема монтажа дифференциала с пневматической блокировкой для мостов типа "Снайсер"

Детали, входящие в комплект поставки:
1 - Дифференциал с блокировкой ДБПЗ160-2403100 в сборе
2 - Болт специальный М12
3 - Пластина стопорная
4 - Штуцер наружный Rc1/8 - Rc1/8
5 - Шайба алюминиевая
6 - Шайба стопорная
7 - Гайка М16х1,5
8 - Трубка рилсановая
9 - Фитинг угловой поворотный

4.4.8. Установить в картер кольцо регулировочное (см. Рис.4).

4.4.9. Установить дифференциал в полость картера моста, повернуть блок манжет так, чтобы резьбовое отверстие оказалось перпендикулярно плоскости разреза картера.

4.4.10. Закрепить дифференциал в полости картера с помощью правой и левой крышки подшипника и 4-х болтов М12х65 моментом не более 0,5кгс*м.

4.4.11. Регулировку подшипников дифференциала проводить затяжкой гайки регулировочной, периодически вращая дифференциал, чтобы ролики заняли правильное положение. После затягивания регулировочной гайки суммарный момент проворачивания ведущей шестерни и дифференциала должен быть в пределах Мв.ш Н*м (проверку выполнять проворачиванием за ведущую шестерню).

4.4.12. Нормальный боковой зазор проверяется индикатором в направлении, перпендикулярном к поверхности зуба ведомой шестерни при закреплении к картеру стойки индикатора. Зазор проверяют на 3-4 зубьях, равномерно расположенных по окружности. Значения нормального бокового зазора должны быть в пределах 0,15 – 0,25 мм. Если боковой зазор меньше, то штатное регулировочное кольцо следует заменить кольцом меньшей толщины. При проверке и регулировке бокового зазора предварительный натяг в подшипниках дифференциала создавать необязательно. Достаточно чтобы регулировочная гайка находилась в соприкосновении с подшипником, а зазор в подшипниках отсутствовал.

4.4.13. После регулировки бокового зазора проверить зацепление шестерен главной передачи по пятну контакта (см. п. 4.2.11)

4.4.14. Отвернуть болты М12х65 на крышках подшипника. На резьбовую часть нанести анаэробный герметик УГ-6 ТУ 6-01-1285-84 (в дальнейшем УГ-6), либо его аналоги, предварительно обезжирив резьбу соединяемых деталей, а затем затянуть болты. Момент затяжки 14 – 16 кгс*м.

4.4.15. Установить стопорную пластину поз.3 на правую крышку подшипника с помощью болта М8 и пружинной шайбы, зафиксировав отверстием Ø14 пластины штуцер блока манжет. Предварительно обезжирить резьбы соединяемых деталей и нанести на резьбовую часть болта герметик УГ-6. Момент затяжки болта 1,1 – 2,5 кгс*м. Стопорная пластина должна быть установлена "усом" в зуб регулировочной гайки. При невозможности установки стопорной пластины доверните регулировочную гайку до ближайшего совпадения "уса" пластины до зуба гайки.

Проверить радиальный зазор между стопорной пластиной поз.3 и головками винтов А. Зазор должен быть не менее 0,5 мм. Проверить зазор К=1±0,5мм между торцом манжеты и головками винтов (Рис.4), зазор регулируется положением стопорной пластины поз.3 вдоль оси дифференциала.

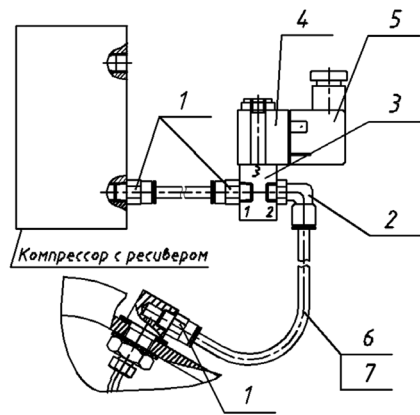


Рис.5а. Схема монтажа ДБП.
Комплект пневмосистемы "CAMOZZI"

Остальное см. рис.1

Детали, входящие в комплект поставки:

- 1 - Штуцер прямой "CAMOZZI"
- 2 - Штуцер угловой "CAMOZZI"
- 3 - Пневмораспределитель "CAMOZZI"
- 4 - Соленоид "CAMOZZI"
- 5 - Разъем "CAMOZZI"
- 6 - Трубка рилсановая "CAMOZZI"
- 7 - Лента защитная "CAMOZZI"

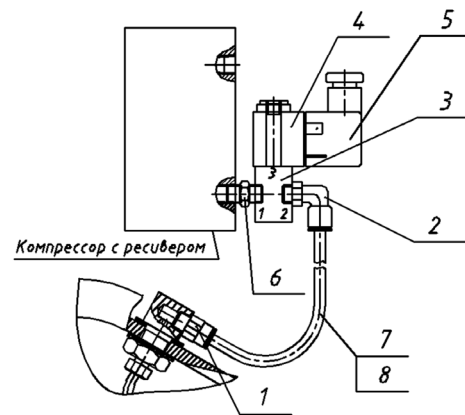


Рис.5б. Схема монтажа ДБП.
Комплект пневмосистемы "CAMOZZI"

Остальное см. рис.1

Детали, входящие в комплект поставки:

- 1 - Штуцер прямой "CAMOZZI"
- 2 - Штуцер угловой "CAMOZZI"
- 3 - Пневмораспределитель "CAMOZZI"
- 4 - Соленоид "CAMOZZI"
- 5 - Разъем "CAMOZZI"
- 6 - Штуцер соединительный "CAMOZZI"
- 7 - Трубка рилсановая "CAMOZZI"
- 8 - Лента защитная "CAMOZZI"

4.4.16. Соединить блок манжет с внешним штуцером с помощью рилсановой трубки длиной 120-5 мм. поз.8 и двух угловых фитингов поз.9 Момент затяжки гаек 0,8 – 1,2 кгс*м. Проверить зазор К, который должен быть $1 \pm 0,5$ мм. (см. рис. 4).

4.4.17. Визуально проверить срабатывание блокировки. Для этого подать сжатый воздух давлением не менее 3 Атм к наружному штуцеру (поз.4) В отверстие $\varnothing 22$ на корпусе дифференциала наблюдать перемещение зубчатого колеса на 9 - 10 мм.

4.4.18. Смонтировать воздухоподводящую систему согласно рис.5а (либо рис.5б) и рис. 2в.

Внимание! Чтобы отсоединить рилсановую трубку "CAMOZZI" от штуцеров необходимо прижать подвижную шляпку штуцера и выдернуть трубку.

Отрезку трубки нужной длины необходимо производить острым инструментом перпендикулярно оси трубки. Внешний трубопровод необходимо изолировать защитной лентой для трубки "CAMOZZI" и надежно закрепить к ведущим мостам и кузову автомобиля (крепеж в комплект поставки не входит). При этом запас длины трубки между подвижными (мост, рессора) и неподвижными (кузов) частями автомобиля должна составлять 0,3 – 0,4м. (аналогично трубопроводу тормозной системы), минимальный радиус изгиба трубки составляет 35мм.

4.4.19. Проверить герметичность сборки блокировки (см. п. 4.2.18).

4.4.20. Установить прокладку крышки картера, крышку картера и затянуть болтами М8. Момент затяжки 1,1 – 2,5 кгс*м.

4.4.21. Выполнить необходимые заключительные работы по установке полуосей заднего моста или ШРУСов переднего моста (см. Руководство по ремонту, эксплуатации и техническому обслуживанию автомобиля).

4.4.22. Залить масло в картер моста.

4.4.23. Проверить нагрев ведущего моста (см. п. 4.2.21).

4.5. Подключение компрессора и пневмораспределителей к электрической бортовой сети (Рис.6).

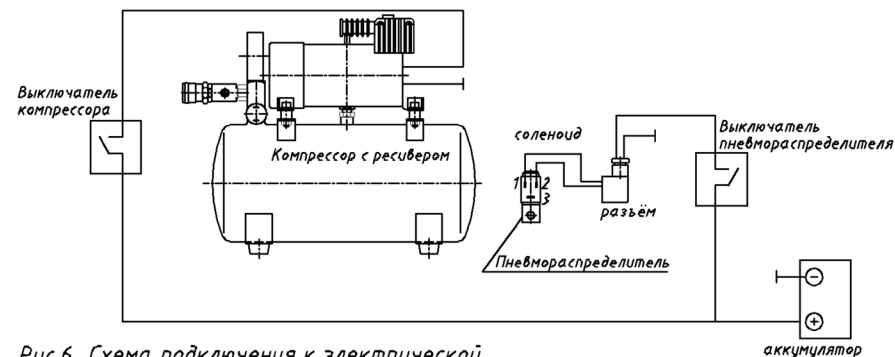


Рис.6. Схема подключения к электрической бортовой сети

Подключение разъёма производить к контактам “1” и “2” вне зависимости от полярности. Выключатели компрессора и пневмораспределителей устанавливаются в кабине автомобиля в удобном месте. В комплект поставки проводка и выключатели не входят.

5. ПОРЯДОК РАБОТЫ

5.1. Использовать блокировку рекомендуется для преодоления сложного участка маршрута движения автомобиля.

В условиях отрицательных температур картер моста должен быть прогрет до 0°C и выше.

Внимание! В первую очередь рекомендуется включать блокировку заднего моста. При включении блокировки переднего моста управляемость автомобиля значительно ухудшается.

5.2. Порядок включения.

5.2.1. Перед предполагаемым использованием блокировки включить компрессор, дождаться наполнения воздухом ресивера до рабочего давления. Момент определяется по автоматическому выключению компрессора.

5.2.2. Остановить автомобиль.

5.2.3. Включить блокировку.

5.2.4. Проехать 0,5-1м назад для гарантированного зацепления муфты блокировки.

5.2.5. Продолжить движение автомобиля.

Внимание! Включение блокировки производить только при полной остановке автомобиля во избежание поломки отдельных деталей узла.

5.3. После включения блокировки движение производить на скорости не более 20 км/ч. Движение на большей скорости может привести к поломке полуосей заднего моста или ШРУСов переднего моста.

5.4. Автоматическое включение компрессора должно происходить не чаще чем один раз за 30сек. При более частом включении компрессора необходимо устранить утечку воздуха из системы.

5.5. После преодоления сложного участка дороги необходимо отключить блокировку дифференциала.

Внимание! Отключение блокировки производить только при полной остановке автомобиля во избежание поломки отдельных деталей узла.

5.6. Порядок выключения.

5.6.1. Остановить автомобиль.

5.6.2. Выключить блокировку и при необходимости компрессор.

5.6.3. Проехать 0,5-1м назад для гарантированного выхода из зацепления муфты блокировки.

5.6.4. Продолжить движение автомобиля.

6. ПРАВИЛА ХРАНЕНИЯ И ТРАНСПОРТИРОВАНИЯ

6.1. Упакованные дифференциалы должны храниться в закрытом помещении при температуре до плюс 45 °C и при отсутствии в окружающем воздухе паров кислот, щелочи и других агрессивных веществ.

6.2. Транспортирование упакованных дифференциалов производится любым видом транспорта при обеспечении защиты от механических повреждений и от воздействия атмосферных осадков.

7. ГАРАНТИЙНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Изготовитель гарантирует безотказную работу изделия при соблюдении потребителем условий и правил хранения и эксплуатации, изложенных в разделах

2, 4 6 Паспорта и установки изделия на станции технического обслуживания а/м УАЗ, имеющее сертификат на все виды работ.

Гарантийный срок эксплуатации - 12 месяцев со дня продажи.

Гарантийная наработка дифференциала – 50000 км в течение гарантийного срока эксплуатации.

Внимание! Гарантийные обязательства не распространяются на источник сжатого воздуха.

8. СВИДЕТЕЛЬСТВО О ПРИЕМКЕ

Дифференциал с блокировкой пневматической соответствует требованиям ТО ДБП3160-2403000 и признан годным для эксплуатации. Проверена герметичность рабочей полости дифференциала совместно с ресивером внешней воздушной системы объемом 0,5л. Время падения давления с 0,7 МПа до 0,5 МПа не менее 15 мин. (скорость падения давления не более 0,0133 МПа/мин.).

Дата выпуска _____ Заводской номер _____

Штамп ОТК _____

Дата продажи _____ Штамп магазина _____

Подпись _____

9. СВЕДЕНИЯ ОБ УСТАНОВКЕ

Диффер. установлен на а/м _____, гос. номер _____
_____ модель _____

VIN код а/м _____

показания спидометра _____, “ _____ ” 20 _____ г.

на станции ТО _____
_____ наименование станции ТО _____

Подпись _____
работника СТО: _____ Печать СТО: _____

10. КОМПЛЕКТ ПОСТАВКИ ДБП ДЛЯ АВТОМОБИЛЯ «УАЗ», ОСНАЩЁННОГО МОСТАМИ С РАЗЪЁМНЫМ КАРТЕРОМ (ТИМКЕН)

а) основной комплект

№п/п	Наименование	Кол
1	Дифференциал с блокировкой пневматической, шт.	1
3	Болт специальный М12×1,25×24, шт.	10
4	Втулка с резиновым кольцом, шт.	1
5	Кольцо дистанционное, шт.	1
6	Крышка воздухоподвода, шт.	1
7	Болт М6 × 18, шт.	4
8	Шайба плоская Ø6, шт.	4
9	Шайба Ø74 × 8	1
10	Паспорт, шт.	1

б) комплект пневмоарматуры

№п/п	Наименование	
1	Фитинг прямой G1/8" «CAMOZZI», шт.	3
2	Фитинг угловой поворотный G1/8" «CAMOZZI», шт.	2
3	Электропневмораспределитель «CAMOZZI», шт.	1
4	Соленоид «CAMOZZI», шт.	1
5	Разъем «CAMOZZI», шт.	1
6	Фитинг соединительный G1/8" × G1/8"(CAMOZZI), шт.	1
7	Трубка TRN 6/4-NX «CAMOZZI», 6м., шт.	1
8	Защитная лента для трубки GS128 «CAMOZZI», 1,5м., шт.	1

11. КОМПЛЕКТ ПОСТАВКИ ДБП ДЛЯ АВТОМОБИЛЯ «УАЗ», ОСНАЩЁННОГО МОСТАМИ С НЕ-РАЗЪЁМНЫМ КАРТЕРОМ (СПАЙСЕР)

а) основной комплект

№п/п	Наименование	Кол
1	Дифференциал с блокировкой пневматической, шт.	1
2	Гайка М16×1,5, шт.	1
3	Болт специальный М12×1,25×30, шт.	10
4	Пластина стопорная, шт.	1
5	Штуцер наружный Rc1/8 - Rc1/8, шт.	1
6	Шайба алюминиевая, шт.	1
7	Трубка TRN 6/4-NX «CAMOZZI» 0,120м, шт.	1
8	Шайба стопорная Ø16 , шт.	1
9	Фитинг угловой поворотный G1/8" «CAMOZZI», шт.	2
10	Паспорт, шт.	1

б) комплект пневмоарматуры

№п/п	Наименование	
1	Фитинг прямой G1/8" «CAMOZZI», шт.	3
2	Фитинг угловой повор. G1/8" «CAMOZZI», шт.	2
3	Электропневмораспределитель «CAMOZZI», шт.	1
4	Соленоид «CAMOZZI», шт.	1
5	Разъем «CAMOZZI», шт.	1
6	Фитинг соединит. G1/8" × G1/8"(CAMOZZI), шт.	1
7	Трубка TRN 6/4-NX «CAMOZZI», 6м, шт.	1
8	Защитная лента для трубки GS128 «CAMOZZI», 1,5м., шт.	1

ООО СПРУТ

**ДИФФЕРЕНЦИАЛ С БЛОКИРОВКОЙ
ПНЕВМАТИЧЕСКОЙ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ
СЕМЕЙСТВА УАЗ**

**ул. Промышленная, д.2 г.Ульяновск, РФ, 432045
т. (8422-649287)**