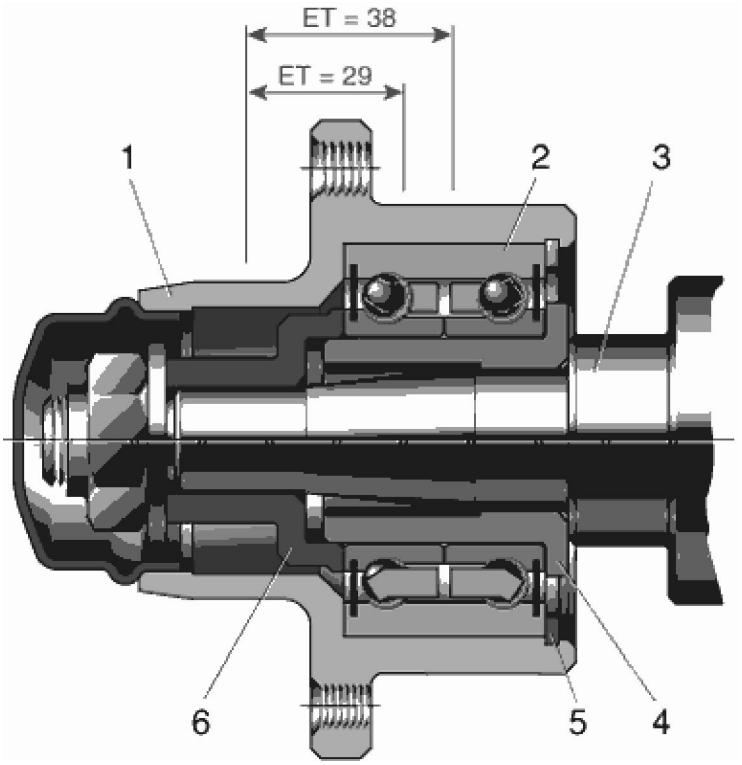
ДВУХРЯДНЫЙ – НА «ЖИГУЛИ»

Наши коллеги из ТЦ «Росс Твег» изготовили и установили на «Жигули» опоры с двухрядными шарикоподшипниками. Это дает ряд преимуществ, напоминает Валентин ГРИГОРЬЕВ.

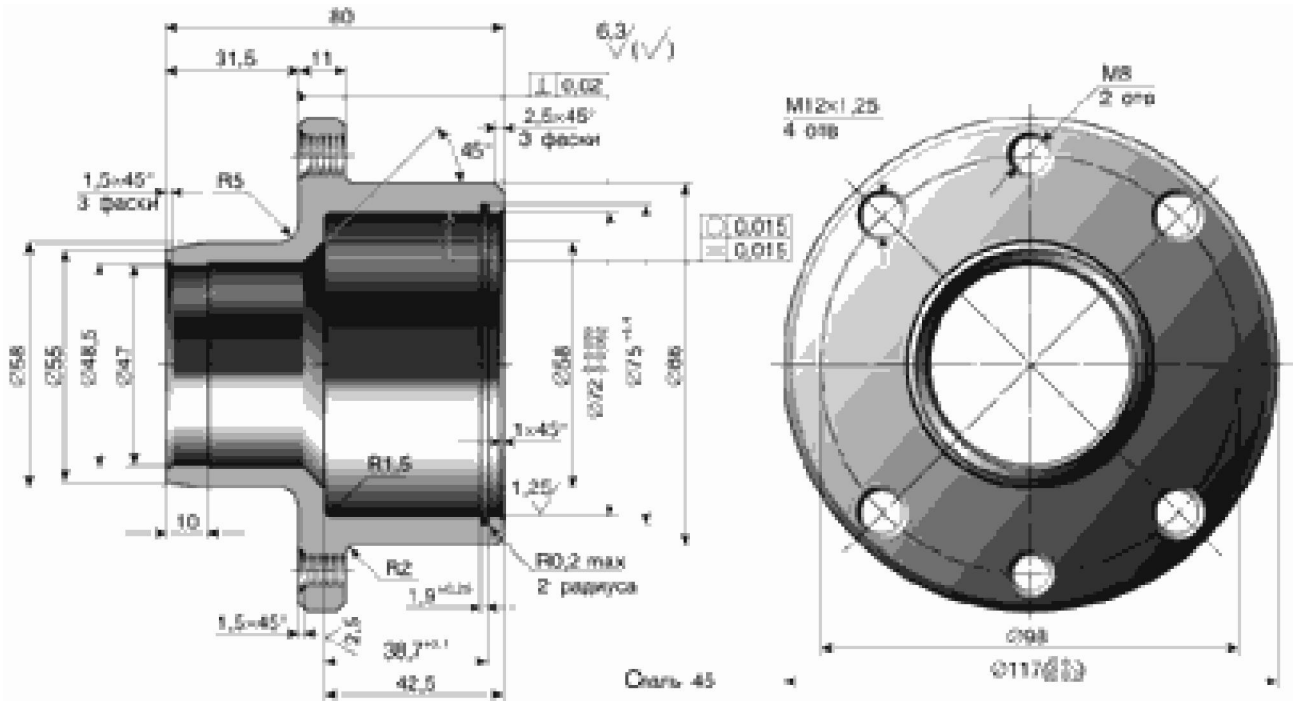
Роликовые подшипники 6-7804У и 6-7805У установлены «врастяжку», то есть навстречу друг другу. Главный теоретический плюс этой конструкции в том, что ролик контактирует с обоими кольцами по некоей поверхности, что позволяет получить вполне приемлемую картину нагрузок.

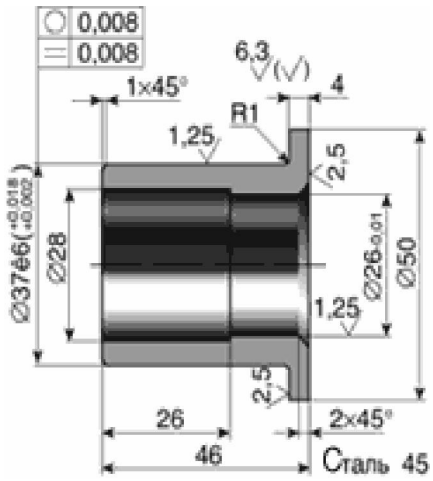
Но эти подшипники требуют периодической (и очень точной!) регулировки зазоров. Отклонение в любую сторону недопустимо. Увеличенный зазор – это рост динамических нагрузок на детали, ускоряющий их разрушение. Но и уменьшить его до нуля нельзя: нагрев узла может привести к заклиниванию.

Шариковый радиально-упорный подшипник же не требует никаких регулировок в эксплуатации, а это сводит к минимуму возможность ошибки неопытного автовладельца или механика.

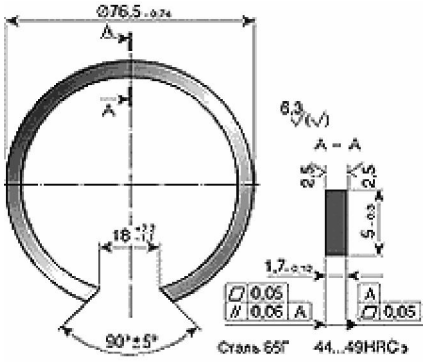


Ступица переднего колеса с подшипником 6-256908E2C17: 1 – ступица; 2 – подшипник; 3 – поворотный кулак; 4 – втулка подшипника; 5 – стопорное кольцо; 6 – упорная втулка.

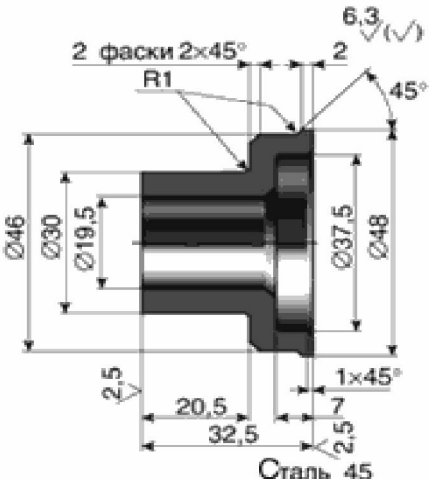




4



5



6

В настоящее время на нескольких «Жигулях», принадлежащих частным владельцам, с их согласия мы испытываем конструкцию ступицы переднего колеса, показанную на рисунке. Для нее хорошо подошел подшипник 6-256908E2C17 от «Москвича-2141». Новые детали – ступицу **1**, втулку подшипника **4**, стопорное кольцо **5** и упорную втулку **6** изготовили самостоятельно. Остальные детали штатные.

При сборке узла полезно знать следующее. Хотя диски поставляются на рынок и отдельно от остальных деталей, после замены изношенного диска новым машину при торможении нередко трясет, на педали ощущаются толчки – значит, торцевое биение диска слишком велико, более 0,15 мм! Иногда такие диски удается проточить на оправке, но напомним, что толщина диска после обработки не должна быть менее 9,5 мм.

Происходят же подобные приключения из-за того, что нарушено требование заменять тормозной диск только вместе со ступицей! Дело в том, что окончательная обработка диска проводится в сборе со ступицей, но этот «секрет» многим владельцам «Жигулей» традиционно не известен.

В нашем случае при достаточно точно (см. чертежи) изготовленной ступице биение тормозного диска обычно легко укладывается в приведенный выше допуск. Но если вам вдруг не повезет и биение диска при проверке на машине все же превысит 0,15 мм, можно сделать следующее. Изготавливаем оправку с наружным диаметром немного больше 72 мм (она будет в дальнейшем имитировать подшипник). Оправку центрируем, после чего в центрах обтачиваем так, чтобы ее можно было установить в ступицу с минимальным зазором. А затем, уже установив на ступицу диск, обрабатываем его в центрах оправки.

В сопряжении ступицы **1** и подшипника предусмотрен натяг 0,01...0,05 мм, втулки **4** и подшипника – 0,02...0,03 мм.