

Инструкция по установке кастор-плат на УАЗ с передней пружинной подвеской

Прежде чем приступать к работе, необходимо предварительно очистить от песка и грязи, а так же обработать любой доступной проникающей смазкой все резьбовые соединения, которые будут затронуты.

Далее ослабляем затяжку болтов крепления шаровых опор (ШОПК), продольных и поперечной тяг, болты нижнего крепления амортизатора, гайки стремянок стабилизатора. Расшплинтовываем и так же ослабляем затяжку гаек рулевых пальцев, стоек стабилизатора и гаек заднего крепления продольных тяг.

Вывешиваем передний мост автомобиля (на авто с АБС перед вывешиванием необходимо вытащить из направляющих провода датчиков АБС).

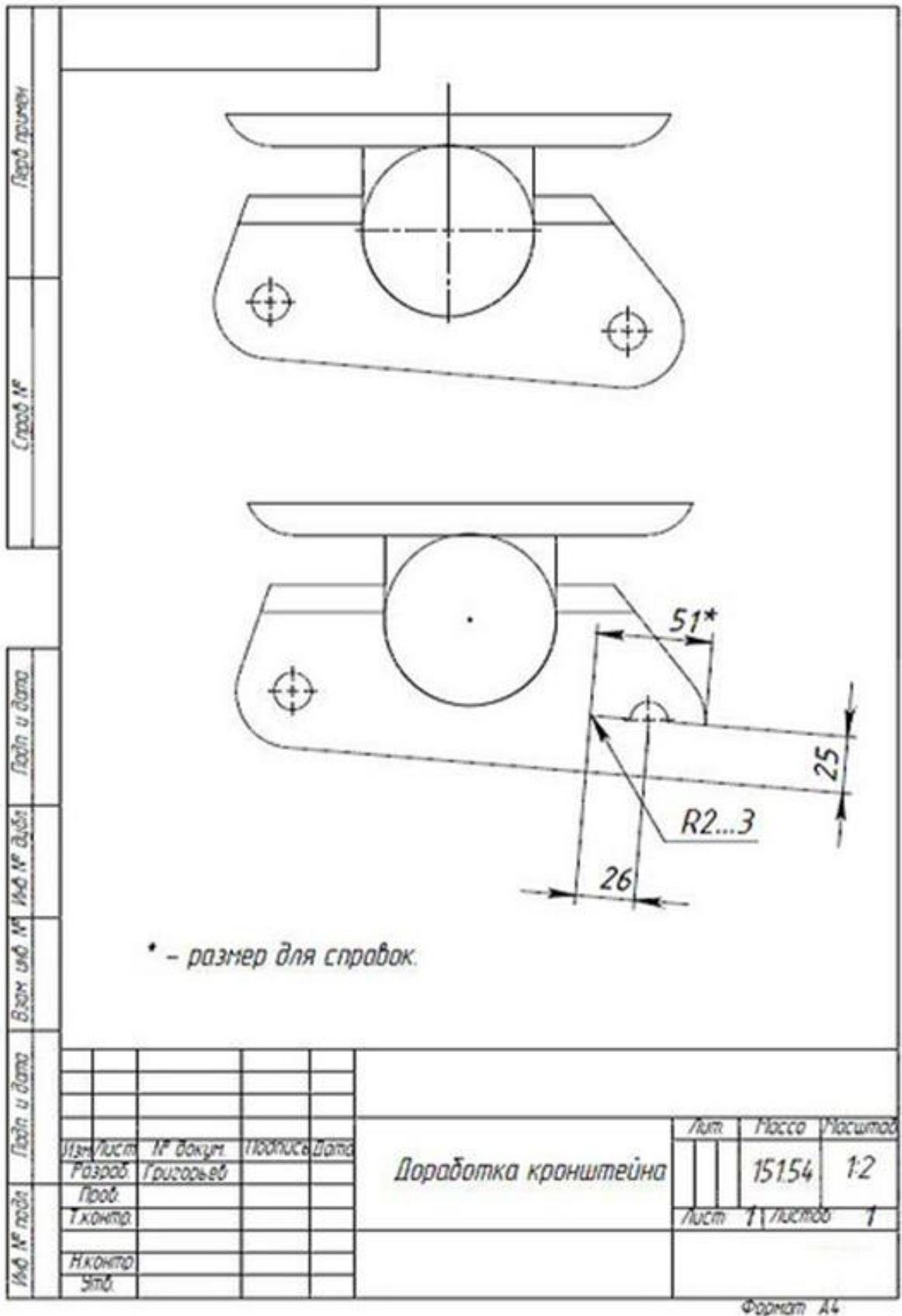
Демонтируем рулевые тяги, стабилизатор поперечной устойчивости, отсоединяем любой из концов поперечной тяги панара, отворачиваем от моста амортизаторы и снимаем пружины.

Демонтируем с поворотных кулаков суппорта (отсоединение шлангов от тормозной магистрали не требуется). Далее снимаем поворотные кулаки в сборе либо в разобранном виде (разборка производится в соответствии с руководством по ремонту).



Теперь необходимо снять одну из продольных тяг и доработать болгаркой, в соответствии с чертежом, кронштейн тяги на мосту.

Чертеж доработки кронштейна



Формат А4

Примечание: Изменение кастора составит примерно +3,5 градуса.



На шайбы из комплекта необходимо нанести лыски, в соответствии с чертежом, представленным ниже.



Подсобираем кастор-платы на кронштейне, дабы все плотно поджалось и не двигалось при последующей сверловке, используем втулку из комплекта (на фото для этого использована внутренняя втулка от сайлентблока продольной тяги, она идентична по размерам).



Дополнительные отверстия в кронштейне сверлятся по месту с установленными платами (Сверло на 16 м).



Теперь необходимо полностью открутить и вынуть передний, по ходу движения, болт крепления другой продольной тяги, дабы появилась возможность доворота моста. Далее устанавливаем продольную тягу на кронштейн рамы и закрепляем одним болтом (болты используются увеличенной длины из комплекта) на кронштейне моста (вместе с платой). Вставляем второй болт крепления тяги к кронштейну, вместе с подрезанными шайбами, и, доворачивая мост, вставляем дополнительный болт в просверленные отверстия (втулка из комплекта надевается на дополнительный болт внутри кронштейна, для избегания деформации кронштейна и прослабления затяжки). При монтаже рекомендуется смазывать болты графитовой смазкой, либо антикором типа "Мовиль" .



Остается только надеть вторую плату, наживить гайки (полная затяжка производится, когда автомобиль будет стоять на колесах) и можно переходить ко второму кронштейну.

Второй кронштейн дорабатывается аналогичным образом, единственное отличие, из-за корпуса дифференциала, сверлить крайне неудобно.

Сборка моста осуществляется в обратной последовательности. Все резьбовые соединения рекомендуется смазывать графитовой смазкой, либо антикором типа "Мовиль" .



Примечание: окончательная затяжка болтов крепления продольных и поперечной тяги, а так же крепления амортизаторов осуществляется после того, как автомобиль будет опущен на колеса (на относительно ровной площадке).

Кастор-платы рекомендуется приваривать к "родному" кронштейну, однако если такой возможности нет, эксплуатация без приварки возможна (проверено эксплуатацией в тяжелых условиях), но требуются периодические проверки затяжки болтов.