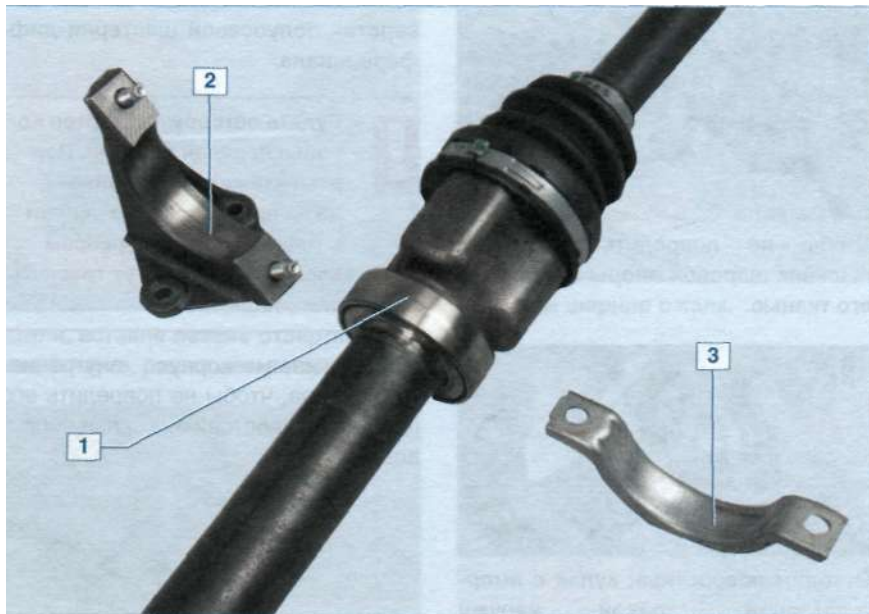


шарики в биссекторной плоскости между корпусом и обоймой шарнира и обеспечивает равномерную передачу вращения от обоймы к корпусу. Детали шарнира изготовлены с высокой точностью, шарики одной сортировочной группы подбираются индивидуально для каждого шарнира. Поэтому изношенный шарнир заменяют в сборе. Герметичность шарнира — непременное условие его надежной работы — обеспечивается защитным резиновым чехлом. Чехол надет на корпус шарнира и вал привода и закреплен хомутами. Допускается использовать только специальные хомуты с гладкой внутренней поверхностью и без выступающих частей. Хомуты наружного и внутреннего шарниров отличаются посадочным диаметром.



Опорный подшипник 1 промежуточной опоры установлен в кронштейне 2 блока цилиндров двигателя и закрыт крышкой 3

Снятие приводов передних колес

Работу проводим для замены наружных и внутренних шарниров приводов, их грязезащитных чехлов, подшипника промежуточной опоры правого привода, сальников приводов коробки передач, а также при демонтаже коробки передач. Если демонтировать привод, предварительно не слив из коробки передач масло, то через образовавшееся отверстие в картере коробки часть масла вытечет. Поэтому, перед началом выполнения операций можно полностью слить масло из коробки передач (см. «Замена масла в механической коробке передач», с. 34) или не сливать его, если для доливки (после монтажа привода) имеется масло такой же марки. Снимаем колесо со стороны демонтируемого привода. Надежно фиксируем автомобиль на подставке заводского изготовления.



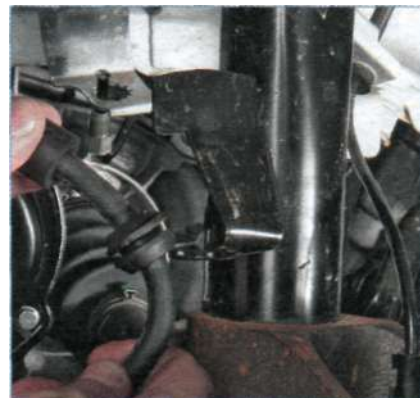
Вставляем в вентиляционный канал тормозного диска отвертку так, чтобы она уперлась в направляющую тормозных колодок.

Таким образом фиксируем вал привода от проворачивания.



Головкой «на 13» отворачиваем болт крепления привода колеса.

Также можно отвернуть болт крепления привода колеса на стоящем автомобиле, но так как момент затяжки болта небольшой, то удобнее воспользоваться отверткой (см. выше).



Выводим резиновую втулку тормозного шланга из отверстия кронштейна на корпусе амортизаторной стойки.

Отсоединяем шаровую опору рычага передней подвески от поворотного кулака (см. «Снятие рычага», с. 152). При этом может потребоваться снятие тормозного диска.