

Механизм автоматической регулировки зазора тормозных колодок заднего моста

На автомобилях ВAW исполнения Euro-3 применен механизм автоматической регулировки зазора между тормозными барабанами и колодками заднего моста для автоматической компенсации износа накладок тормозных колодок заднего моста.

Принцип работы механизма – механический.

Устройство:

- Корпус (рис. 1, поз 1)
- Две резьбовые заглушки крепления червяка, застопоренные штифтами (рис.1, поз.2)
- Червяк с шестигранной головкой под ключ и шестерней храпового механизма (рис.8 поз. 1)
- Червячное колесо с внутренними шлицами для установки на вал разжимного кулака (рис. 2)
- Опорный рычаг храпового механизма (рис. 4)
- Шестерня с сектором, закрепленная на опорный рычаг (рис. 4)
- Фигурная планка храпового механизма (рис.9)
- Пружина храпового механизма (рис. 9)
- Заглушка пружины (рис. 9).

Место размещения – вал разжимного кулака.

Порядок взаимодействия деталей, их работа и ремонт:

1. Во время торможения рабочим тормозом шток задней тормозной камеры передает усилие на подвижный корпус механизма.
2. Внутри корпуса усилие через червячную пару передается на вал разжимного кулака.
3. При перемещении корпуса опорный рычаг храпового механизма остается неподвижным и воздействует на фигурную планку храпового механизма, сжимая пружину.
4. Во время обратного хода, если зазор между барабаном и колодками не превышает эксплуатационного, никаких взаимных перемещений деталей не происходит, при превышении зазора фигурная планка освобождает червяк, при этом происходит перемещение червячной пары в сторону уменьшения зазора между тормозным барабаном и колодками.
5. Шестигранная головка червяка позволяет вручную уменьшать зазор между тормозным барабаном и колодками.
6. **Движение червяка в обратную сторону не предусмотрено - исключено.**
7. Для того, чтобы «свести» колодки (движение в сторону центра колеса), что делается при смене тормозных колодок, при снятом тормозном барабане необходимо: демонтировать шплинт крепления механизма автоматической регулировки на валу разжимного кулака, снять плоскую шайбу, отсоединить шток тормозной камеры, осторожно выбить вал разжимного кулака наружу до освобождения механизма автоматической регулировки. Затем необходимо вернуть вал на место, предварительно выставив его в положение, обеспечивающее максимальный зазор между тормозным барабаном и колодками.
8. После установки всех демонтированных деталей необходимо на скорости, не превышающей 5 км/час, сделать несколько полных торможений для

автоматической установки эксплуатационного зазора между тормозным барабаном и колодками.

Внимание: данная деталь играет значительную роль в обеспечении безопасности движения, поэтому самостоятельная разборка и ремонт данного узла запрещены, ремонт производить только путем замены механизма в целом на новый.

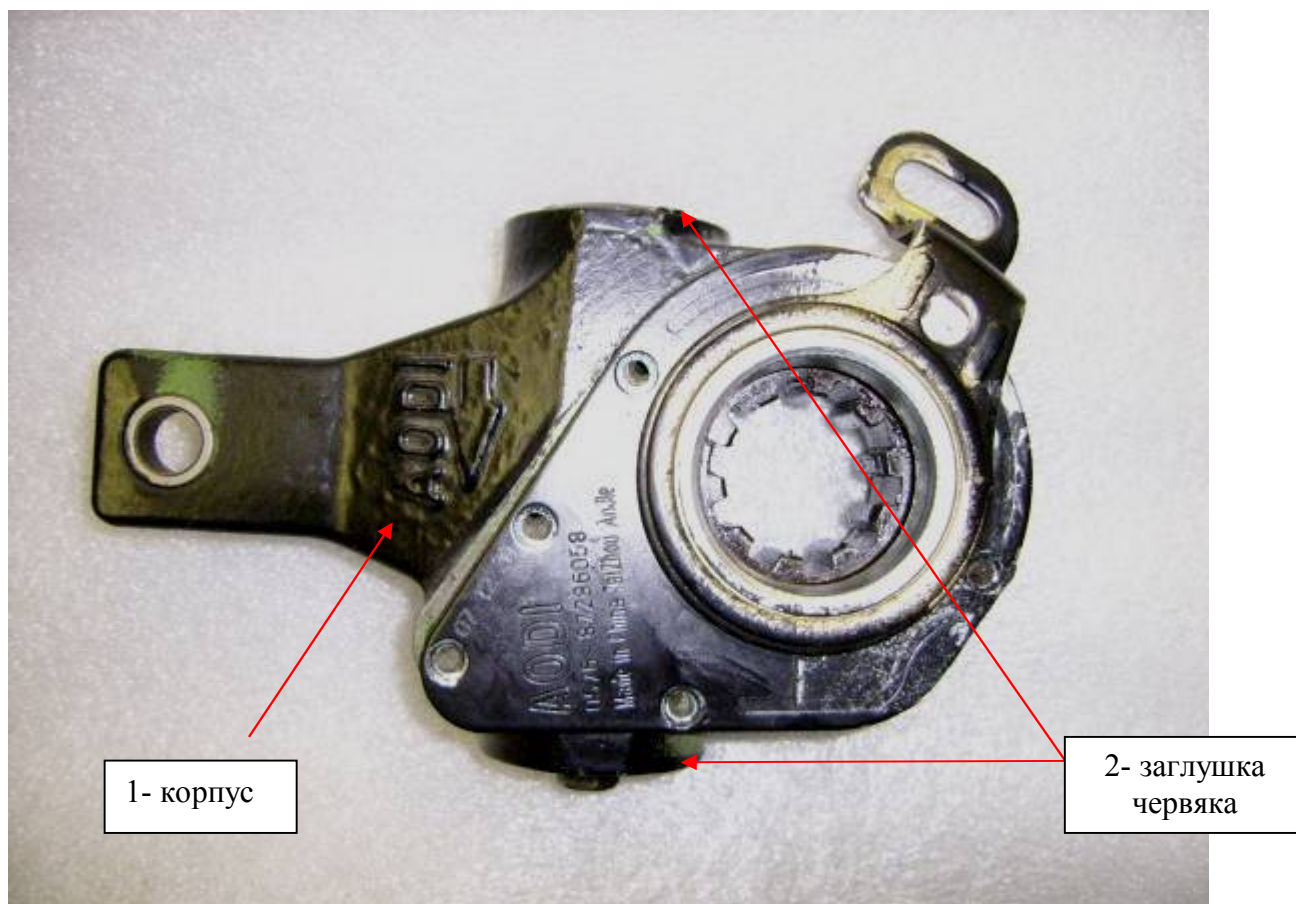


Рис. 1 Вид сверху на механизм автоматической регулировки зазора



Рис. 2 Вид снизу



Рис. 3 Вид сверху со снятым опорным рычагом с сектором

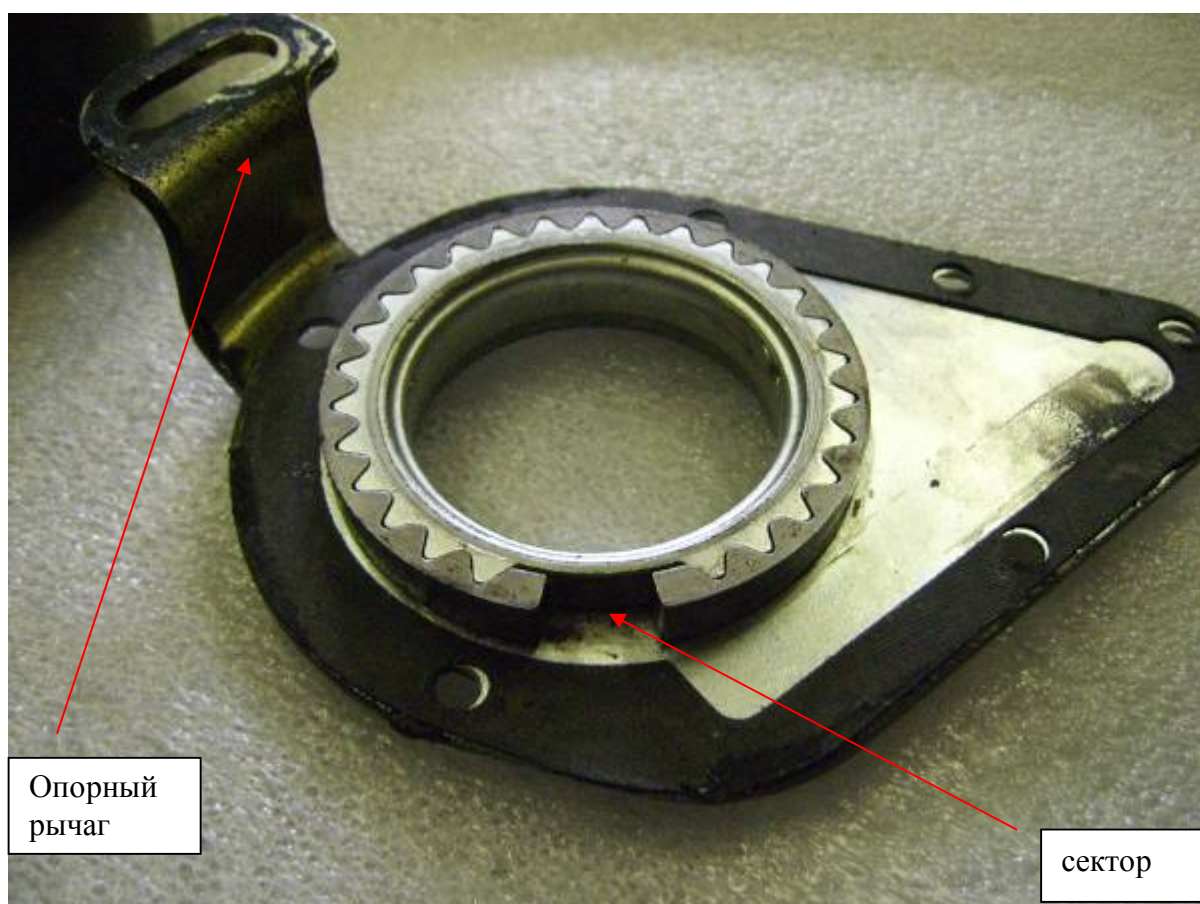


Рис. 4 Опорный рычаг с сектором



Рис. 5 Взаимное положение планки храпового механизма и сектора опорного рычага

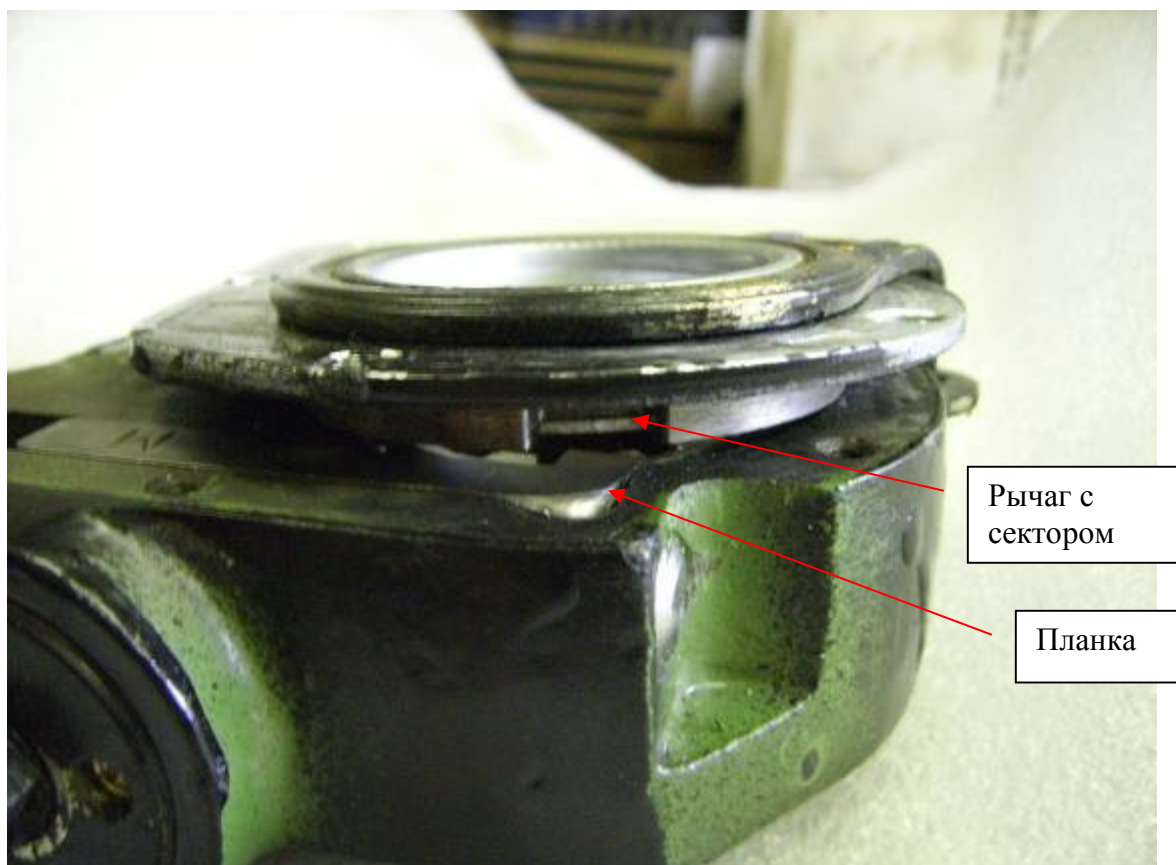


Рис. 6 Взаимное положение планки храпового механизма и сектора опорного рычага

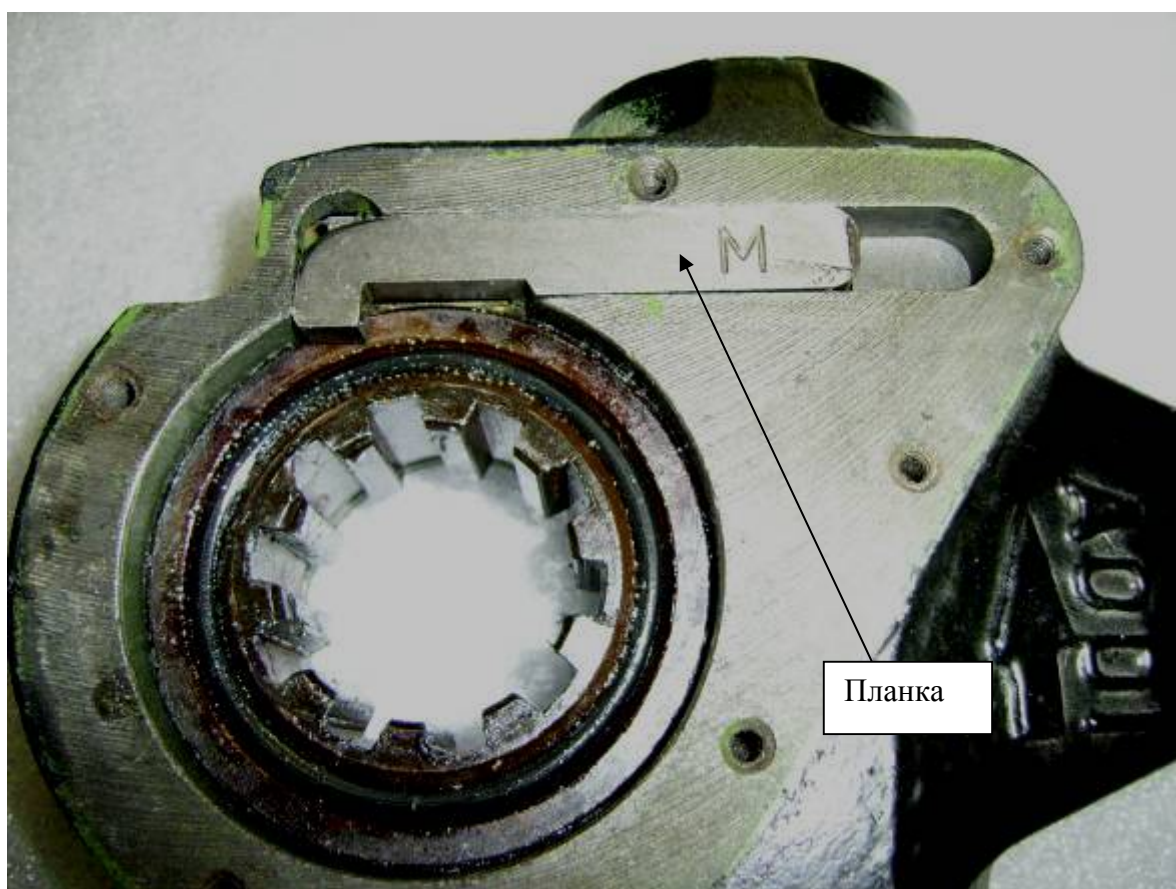


Рис. 7 Положение фигурной планки храпового механизма в корпусе

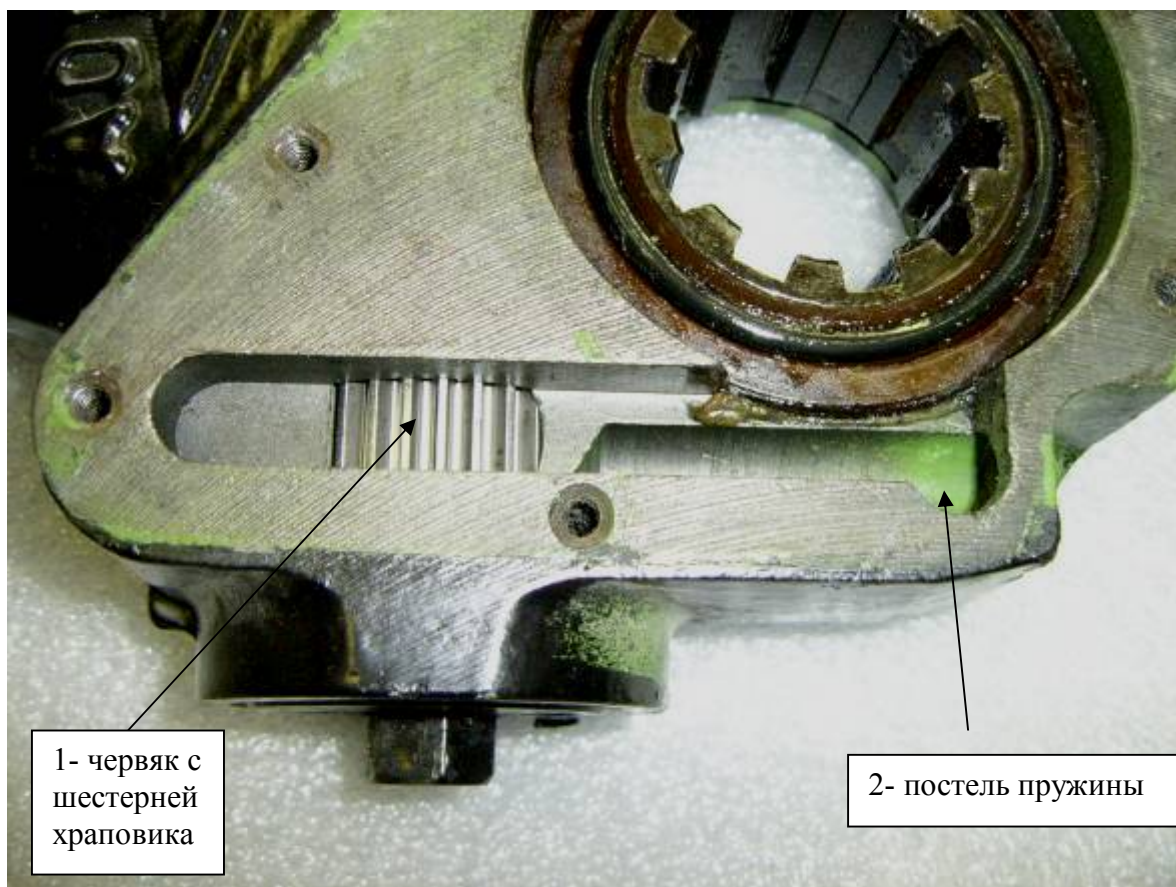


Рис. 8 Корпус с демонтированной фигурной планкой храповика и пружиной

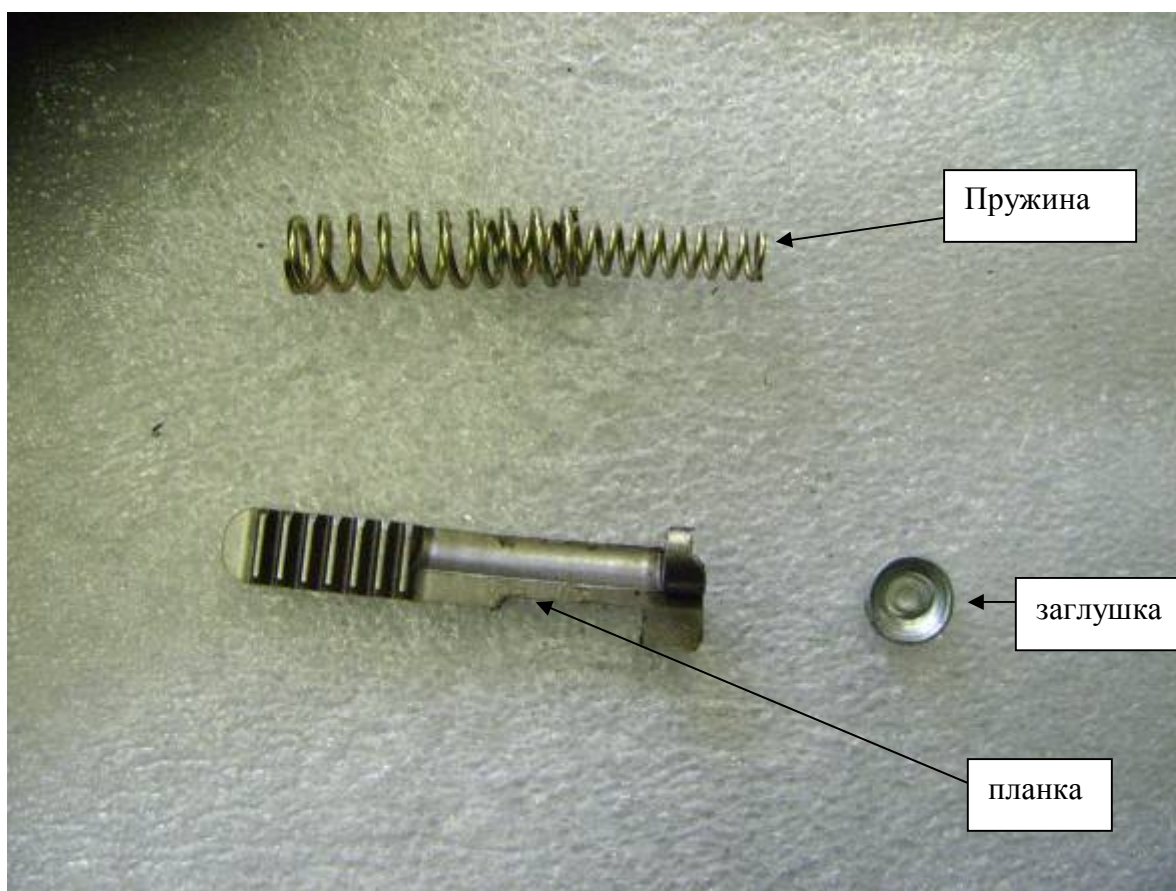


Рис.9 Фигурная планка, пружина и заглушка пружины

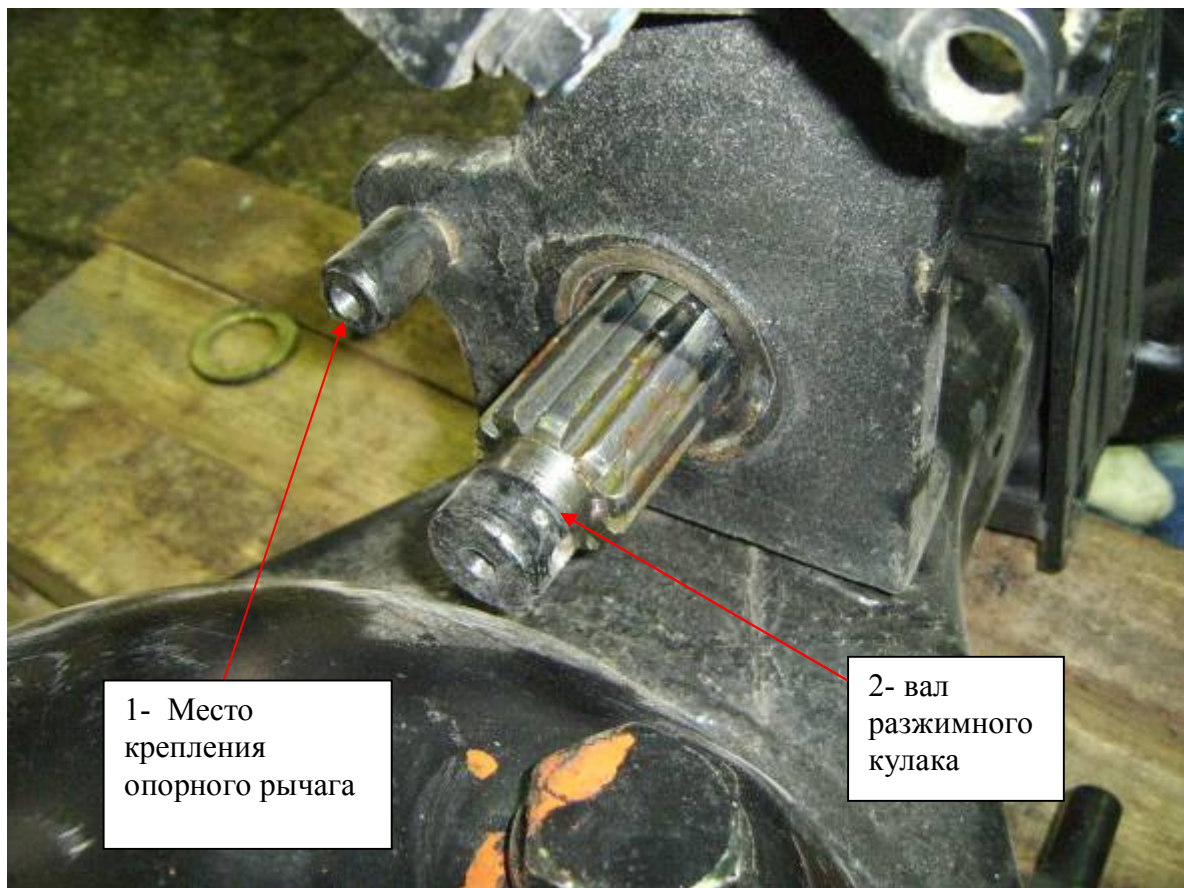


Рис. 10 Место установки механизма



Рис. 11 Положение разжимного кулака перед установкой механизма (вид сбоку)

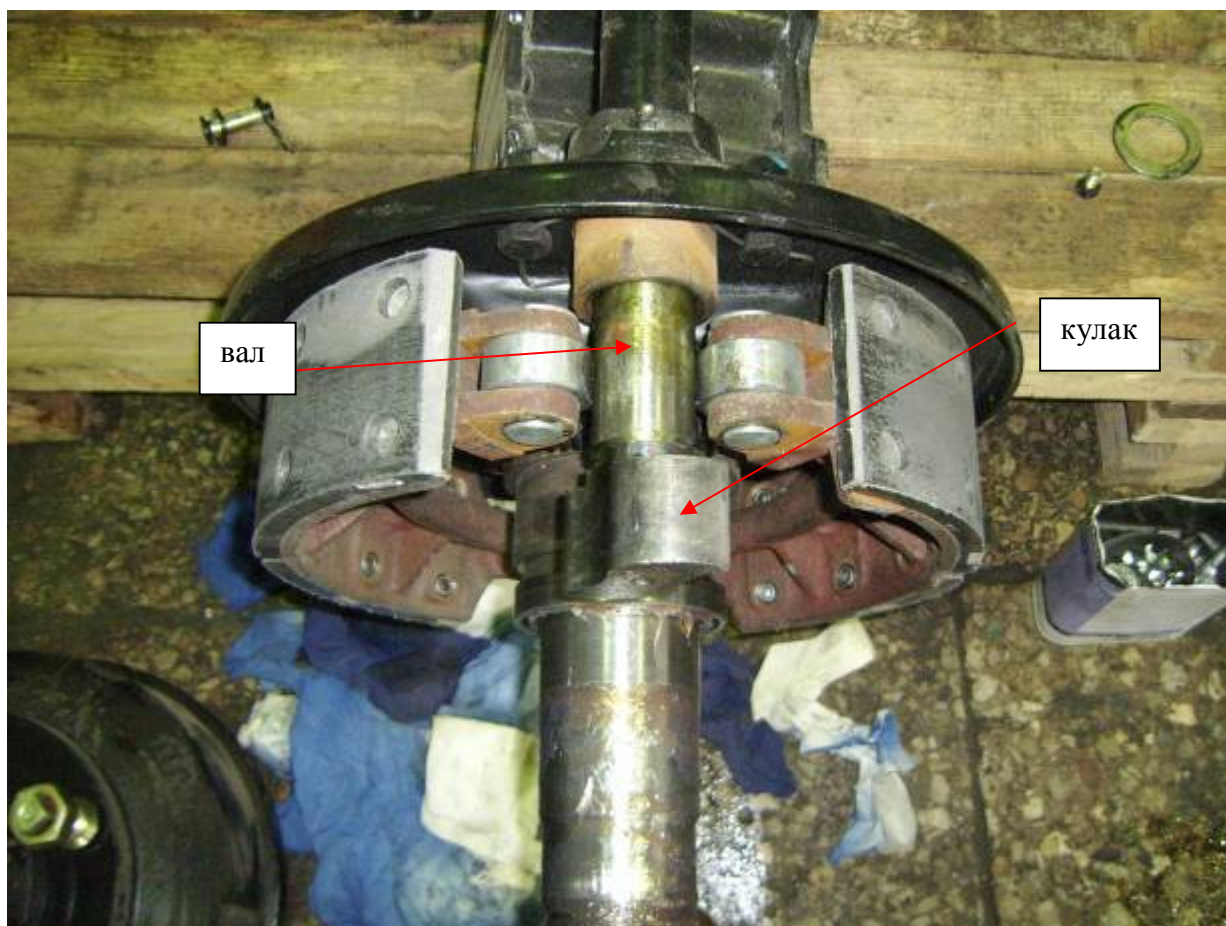


Рис. 12 Положение разжимного кулака перед установкой механизма (вид сверху)



Рис. 13 Положение вала разжимного кулака перед установкой механизма



Рис. 14 Положение разжимного кулака после установки механизма (вид сбоку)