

Разбираем колесную часть ХАБа

Как оказалось, у меня справа и слева, разные по конструкции ХАБы. Для начала разберемся с правым. Вид изнутри на колесную часть ХАБа. Внизу видна пружинная шайба-фиксатор, сверху на ХАБе лежат круглогубцы, для ее съема



Вынимаем шестерню, назовем ее №04 - неподвижная, хотя она и крутится на подшипнике, одетая на шлицы полуоси моста. На правом ряду зубьев, на вершинках зубьев, видны следы контакта от подвижной шестерни, при зацеплении. Вершинки зубьев подношены, при общей изношенности, зацепление проходит не четко. На самих зубьях виден след контакта между двумя шестеренками, взаимное зацепление всего-то 7-8мм.



Колесная часть, отремонтированная, в подсобранном виде

Внутренний вид колесной части без шестеренки № 04. Видна широкая белая, упорная, она же выжимная, шайба. Изготовлена заново, т.к. старая треснула пополам, и ХАБ фактически внутри развалился, естественно перестав включаться. Под белой шайбой видна подвижная шестерня ХАБа.



Моя приспособа для выжимания нижней пружины при разборке ХАБа



Вкладываем внутрь приспособу и струбциной выжимаем нижнюю пружину ХАБа до освобождения кольцевой пружинки-фиксатора, которая стоит над белой шайбой, фиксирую всю конструкцию в сборе. Выбить пружинку из кольцевой проточки любыми подручными средствами, например тонкой отверткой

Внутренности колесной части во всей красе.



Как работает ХАБ (включение-выключение ХАБа)

На полуось переднего моста надеты внутренности колесной части. Дано в двух видах, для удобства просмотра. Видно, что ход включения очень небольшой.



ХАБ ВЫКЛЮЧЕН



ХАБ ВКЛЮЧЕН

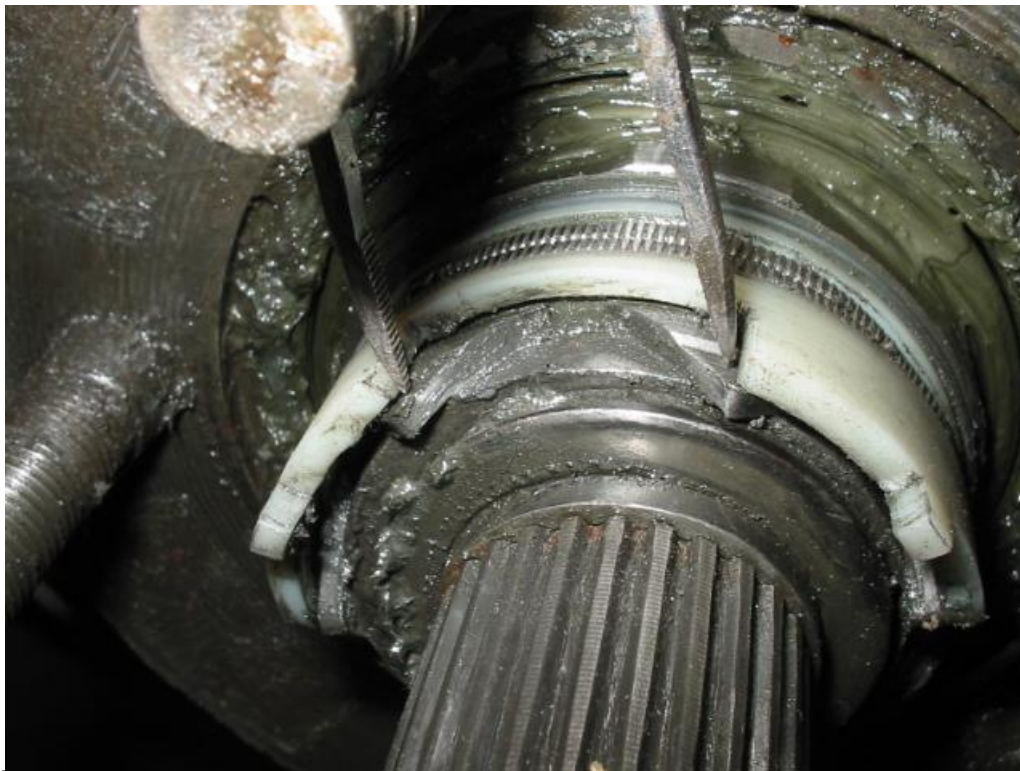
Как попытаться отремонтировать ХАБ.



Левой картинке - пластиковая деталь, видно разрушение, фатальный износ и глубокие ямки, выбитые выжимной, (рогатой) шайбой колесной части. Первопричина, скорее всего, в разбитых крестовинах полуосей моста. На правой картинке эта же деталь, видно, что износившись до предела, опорная часть откололась от основной детали. Регулировочные шайбы изготовлены заново, толщиной по 1мм. Изготовлено заново из капролона, с учетом износа сопрягающихся деталей, внешний диаметр сделан немного побольше.



пинцетом указана увеличенный до 2-х мм толщина опорной части, которая прилегает через регулировочные шайбы к ступичной гайке. Для нормальной работы ХАБа, важно, чтобы ступичная часть была выдвинута до упора наружу, т.е. до упорного кольца и зазор между ХАБом и ступичной гайкой был минимальный, для этого ставим «капролоновые прокладки», они же регулировочные шайбы.



Вершинки металлической гребенки, указанные пинцетом - изношены. От их высоты зависит величина хода механизма включения. Хода может немного не хватить для выбирания свободного хода между подвижной шестерней и неподвижно, колесной части и надежного зацепления. Для минимизации сводного хода между шестернями, колесной части, изготовлена новая упорная шайба, толщина подобрана эмпирическим путем. Собираем колесную часть ХАБа полностью, крутим шестерню - не крутится, разбираем, подшлифовываем плоскость шайбы, собираем, крутим - не крутится.... Так 4 раза, пока шестеренка не закрутилась свободно. На левой картинке, для сравнения, между подвижной рогатой частью и новой шайбой сунута старая. Разница в толщине почти в два раза.



На правой картинке, старая деталь от колесной части левого ХАБа. Конструкция немного иная, но суть та же. Виден критический износ по плоскости, некоторые детальки раскололись. Изготовлена из капролона новая