



R140.38

КОЛЕСО: R140.38

Рекомендації зі знімання/встановлення

CITROEN:	Jumper (I i II), Relay (I i II)
FIAT:	Ducato, Ducato (RUS)
PEUGEOT:	Boxer (I i II)

Оригінальний номер підшипника: 1328054080, 1606375180

ЗОВНІШНІЙ ВИГЛЯД РЕМОНТНОГО КОМПЛЕКТУ ПІДШИПНИКА КОЛЕСА NTN-SNR R140.38

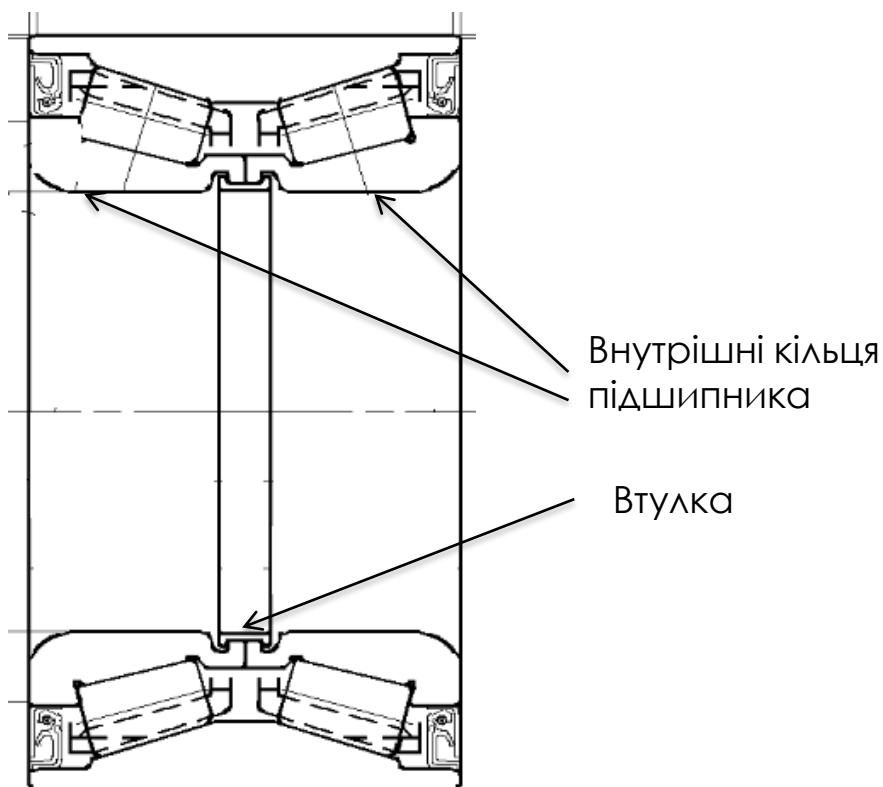


МОЖЛИВІ ПРОБЛЕМИ ТА СПОСОБИ ЇХ ЗАПОБІГАННЯ

Проблеми з шумом при обертанні і пошкодженням підшипника

Можлива причина: неправильне встановлення підшипника на маточину

До складу комплекту R140.38 входить дворядний роликовий підшипник маточини. Особливістю конструкції цього підшипника є наявність двох внутрішніх кілець і втулки, розташованої між ними, яка служить для утримання внутрішніх кілець всередині підшипника.



Вигляд підшипника в розрізі

Підшипник встановлюється на маточину методом напресування внутрішніх кілець на посадку поверхню ступиці.

В процесі напресовування треба уникати перекосу підшипника відносно маточини. Перекіс може викликати відділення внутрішнього кільця від втулки, а також пошкодження втулки і внутрішнього кільця. Надалі частинки зруйнованої втулки або кільця можуть потрапити на поверхню доріжки кочення, що спричинить передчасний вихід підшипника з ладу.

Під час установки підшипника треба уважно стежити за тим, щоб зусилля запресовування не передавалося на тіла кочення. При запресовуванні зовнішнього кільця в поворотний кулак треба докладати зусилля тільки на зовнішнє кільце, при напресовуванні внутрішніх кілець на маточину - тільки на внутрішнє кільце



Шум, гул, підвищений люфт вказують на несправність підшипника! Подальша експлуатація автомобіля небезпечна, бо може спричинити вихід з ладу всього вузла, що також загрожує важкими ушкодженнями маточини, поворотного кулака, гальмівного диска і тим самим створення аварійної ситуації!

Підвищений люфт в підшипнику

Можлива причина: недостатній момент затягування гайки.

Люфт в підшипнику може бути викликаний недостатнім моментом затягування гайки приводного вала або ж поступовим ослабленням гайки при використанні старої гайки замість нової.

Обов'язково використовуйте нову гайку, що йде в комплекті, надійно законтріть гайку після затягування, щоб запобігти її самочинне відкручування. Законтрування гайки здійснюється шляхом зам'яття острішка гайки в паз на приводному валу.



Потрібний момент затягування гайки приводного вала – 420 Н•м

ВСТАНОВЛЕННЯ

Запобіжні заходи:

завжди замінійте кородовані або пошкоджені болти і гайки!

Моменти затягувань:

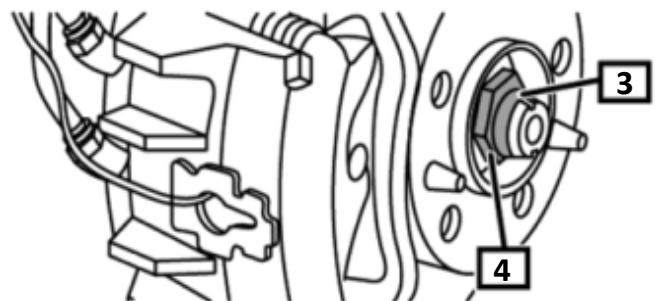
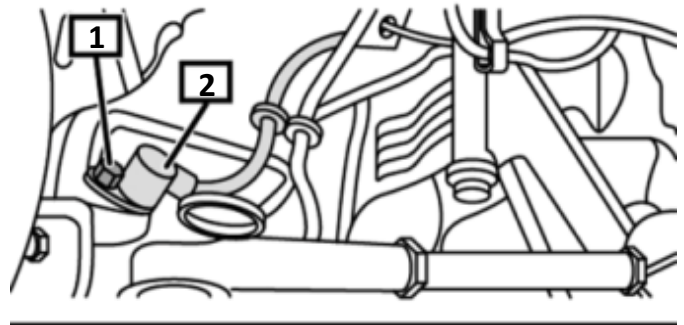
- гайка приводного вала (номер 4): **M33, 420 Н·м**
- кріплення колеса: **M14 160 Н·м; M16 180 Н·м**

ДЕМОНТАЖ:

- 1) підійміть автомобіль і зніміть переднє колесо;
- 2) відкрутіть болт датчика швидкості (поз. 1);
- 3) зніміть датчик швидкості (поз. 2);
- 4) розконтріть гайку приводу (поз. 3);
- 5) відкрутіть гайку приводу (поз. 4);
- 6) демонтуйте гальмівний супорт з поворотного кулака і зафіксуйте його на відповідних нерухомих елементах кузова.

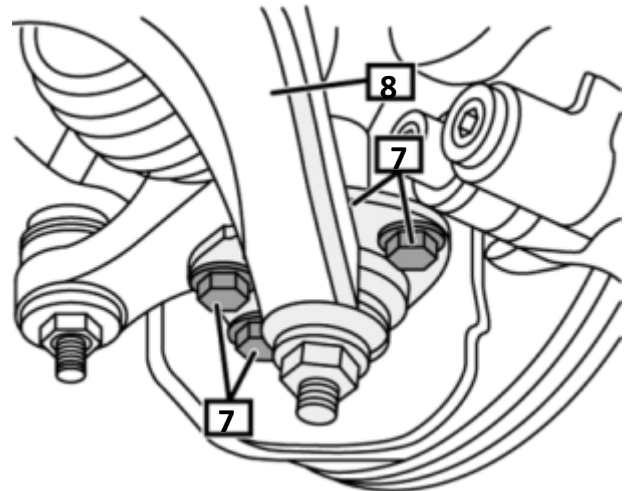
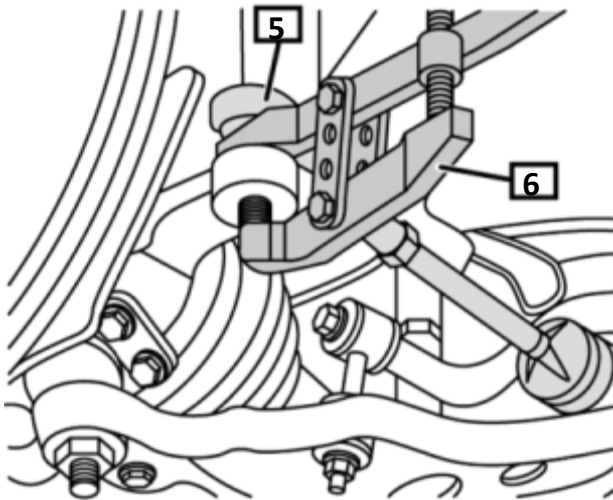
⚠ Ключовий момент: не залишайте супорт висіти на гальмівному шланзі! Це може спричинити пошкодження шланга. Використовуйте відповідні гачки, стяжки.

- 7) зніміть гальмівний диск;



8) демонтуйте палець рульового наконечника з поворотного кулака, використовуючи знімач для кульових пальців (поз. 5);

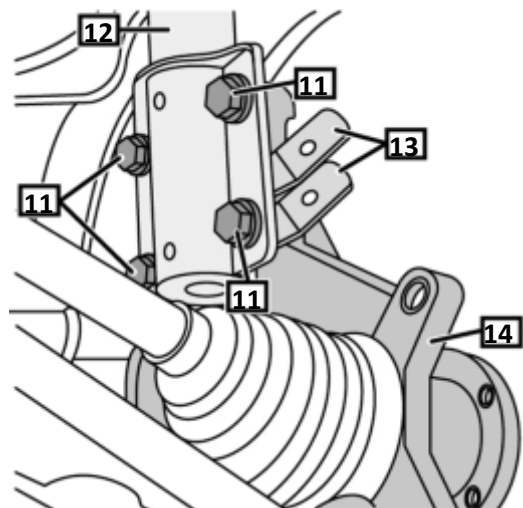
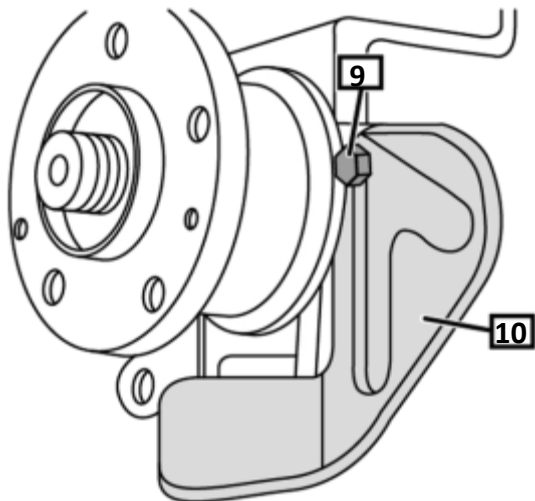
Потрібен спецінструмент: знімач кульових пальців (поз. 6).



9) відкрутіть болти кульової опори знизу (поз. 7), щоб вивільнити важіль (поз. 8) від поворотного кулака;

10) відділіть кульову опору від поворотного кулака;

11) демонтуйте захисний кожух (поз. 10);



12) відкрутіть болти кріплення амортизаційної стійки (поз.11);

13) відділіть амортизаційну стійку (поз.12) від поворотного кулака (поз.14);

14) демонтуйте кронштейн кріплення гальмівної трубки (поз.13);

15) проведіть заміну підшипника;

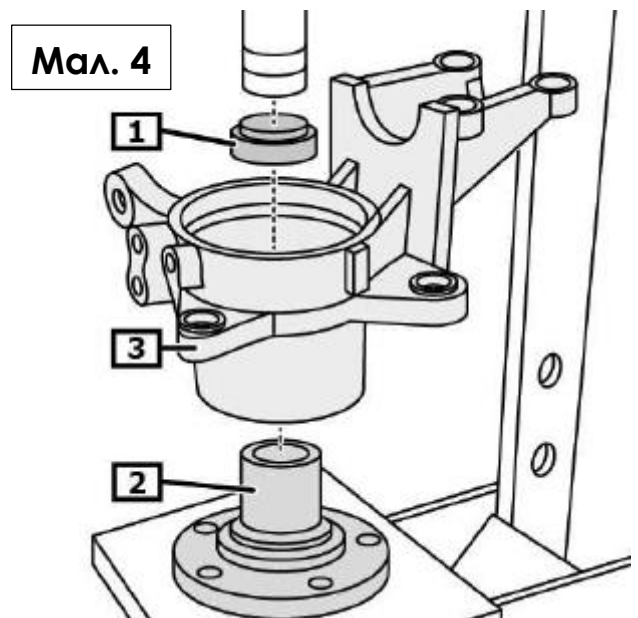
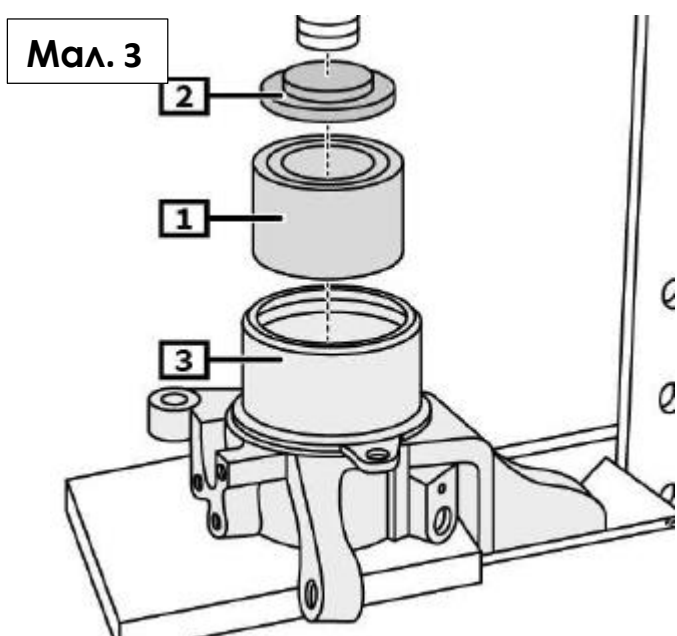
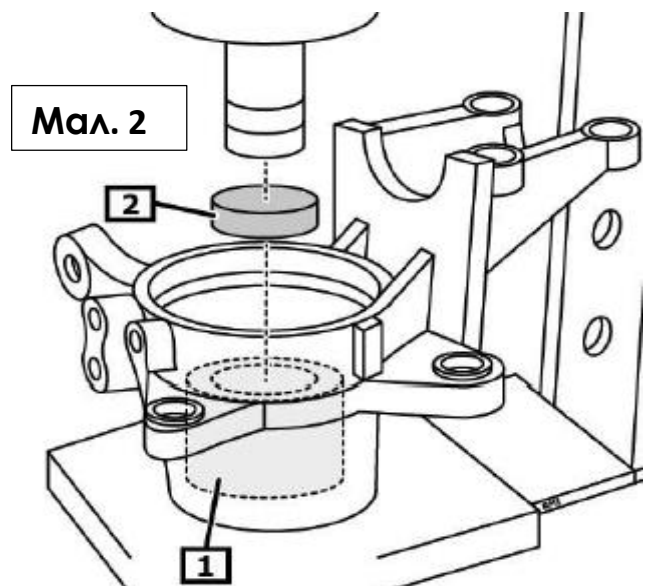
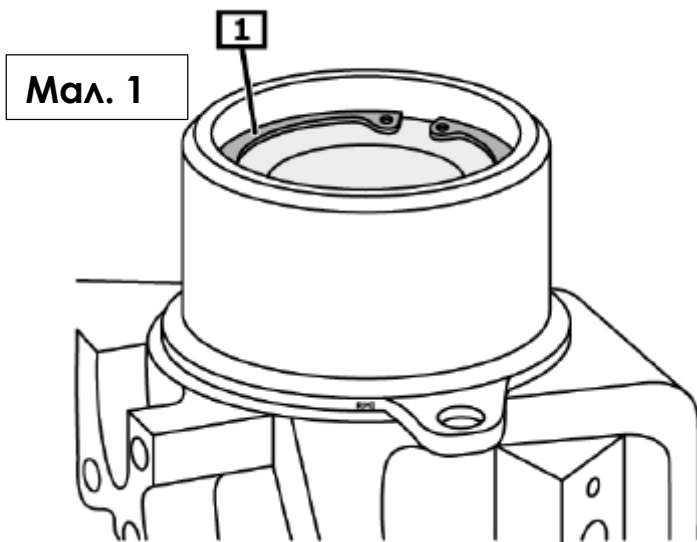
- 16) демонтуйте стопорне кільце підшипника (поз. 1 мал.1);
 17) використовуйте специнструмент (1) для випресовки підшипника (2) (рис.2);
 18) використовуйте специнструмент (поз. 2) для запресовування підшипника (поз. 1) в поворотний кулак (поз. 3) (див. мал.3);

Ключовий момент: прикладайте зусилля тільки на зовнішнє кільце!

- 19) встановіть стопорне кільце (поз. 1 мал. 1);
 20) використовуйте специнструмент: упірна шайба (поз. 1) для встановлення підшипника разом з поворотним кулаком (поз. 3) на маточину (поз. 2) (див. мал. 4);

Ключовий момент: прикладайте зусилля тільки на внутрішнє кільце підшипника!

Уникайте перекосу підшипника відносно маточини!



ЗБИРАННЯ

Після встановлення підшипника зберіть інші компоненти в зворотній послідовності.
Ключовий момент: необхідний момент затягування гайки приводного вала - **420 Н·м**.

Гайку необхідно затягувати тільки при вивішеному колесі. Не опускайте автомобіль на колесо з незатягнутою гайкою приводного вала. Порушення цього правила може спричинити пошкодження підшипника колеса.



Не забудьте законтрити центральну гайку приводного валу!

Рекомендації

Уважно читайте інструкції з встановлення, використовуйте відповідні інструменти і способи роботи. Переконайтеся що використовували всі деталі, що поставляються у цьому комплекті.

Дотримуйтесь інструкцій заводу-виробника автомобіля і дотримуйтесь необхідні моменти затяжок.

При установці цього комплекту також шукайте технічну інформацію в документі «Зняття / встановлення підшипника колеса» на нашому вебсайті:

<https://www.ntn-snr.com/ru/documents/>



Інформацію зі застосовності ви можете знайти тут:

eshop.ntn-snr.com



Відскануйте цей QR-код, щоб перейти до нашого каталогу на сайті

Дотримуйтесь рекомендацій виробника автомобіля!

© NTN-SNR ROULEMENTS
Зміст цього документа є інтелектуальною власністю видавця. Відтворення змісту документа, навіть часткове, заборонено без дозволу власника. Незважаючи на ретельність, з якою виконаний цей документ, компанія NTN-SNR Roulements не несе жодної відповідальності за можливі вжиті неправильні дії або бездіяльність, які в результаті його використання можуть призвести до збитків або прямому чи непрямому збитку.