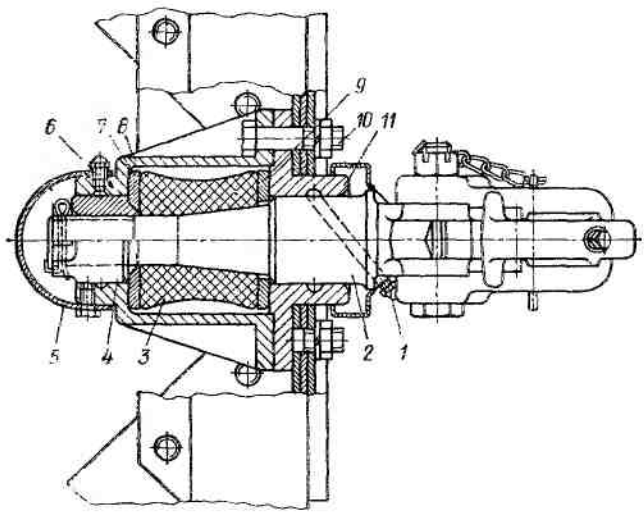

Рис. 44. Тягово-сцепное устройство:
1 — масленка для смазывания стебля крюка; *2* — буксирный крюк; *3* — резиновый буфер; *4* — гайка буксирного крюка; *5* — колпак; *6* — масленка для смазывания гайки крюка; *7* и *9* — фланцы резинового буфера; *8* — корпус; *10* — болт; *11* — крышка корпуса

РАМА

Рама автомобиля — штампованная клепаная, состоит из двух швеллерных лонжеронов переменного сечения, соединенных поперечинами. Спереди рамы имеется буфер. На передних концах лонжеронов установлены буксирные крюки. В задней поперечине рамы в закрытом корпусе имеется устройство с резиновым амортизатором для соединения с прицепом (рис. 44).

На рамах шасси ЗИЛ-130Д1 вместо сцепного устройства устанавливают петлю без резинового амортизатора, не предназначенную для буксировки автомобиля.

ПЕРЕДНИЙ МОСТ

Передний мост (рис. 45) — неразрезной, с кулаками вильчатого типа.

Цилиндрические шкворни *19* снабжены двумя лысками под клин, расположенными под углом 90°, что позволяет поворачивать шкворень при одностороннем его износе.

При сборке переднего моста верхнюю опорную шайбу *24* подшипника устанавливают так, чтобы ее торец с кольцевой проточкой был расположен со стороны проушины балки, а масляные канавки нижней опорной шайбы *23* должны быть обращены в сторону верхней опорной шайбы *24*.

Наибольший угол поворота внутреннего колеса по отношению к центру поворота вправо равен 34°, влево 36°, что обеспечивает хоро-

шую маневренность автомобиля. Углы поворота устанавливают с помощью упорных болтов рычагов поворотных кулаков, которые упираются в бобышки на балке моста.

Для регулирования осевого зазора между поворотным кулаком и проушиной балки имеются регулировочные прокладки. Зазор считается правильно отрегулированным, если прокладка толщиной 0,25 мм не устанавливается в него.

Гайки рычагов поворотного кулака затягивают и шплинтуют. Момент затяжки равен 300—350 Н · м (30—35 кгс · м).

Подшипники ступиц колес регулируют в такой последовательности:

после установки наружного подшипника ступицы затягивают гайку крепления подшипников [момент затяжки составляет 60—80 Н · м (6—8 кгс · м)], поворачивая ступицу колеса в обоих направлениях для предотвращения перекоса роликов;

отвертывают гайку на 75—90° (1/5—1/4 оборота) так, чтобы штифт гайки совпал с отверстием установленного замочного кольца, и проверяют наличие осевого зазора;

устанавливают замочную шайбу и затягивают контргайку [момент затяжки равен 250—300 Н · м (25—30 кгс · м)].

После регулирования ступица должна вращаться свободно и не иметь заметного осевого зазора (более 0,15 мм).

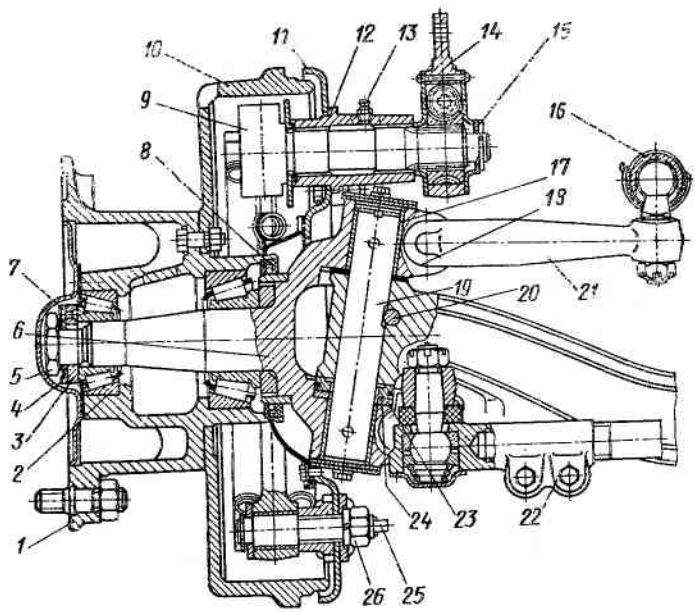

Рис. 45. Передний мост:

1 — ступица; *2* — подшипник ступицы; *3* — гайка; *4* — замочное кольцо; *5* — контргайка; *6* — поворотная цапфа; *7* — замочная шайба; *8* — сальник; *9* — разжимной кулак; *10* — тормозной барабан; *11* — опорный диск; *12* — кронштейн тормозной камеры; *13* — масленка; *14* — регулировочный рычаг; *15* — вал разжимного кулака; *16* — продольная рулевая тяга; *17* — втулка шкворня; *18* — регулировочные прокладки; *19* — шкворень; *20* — клин шкворня; *21* — верхний рычаг; *22* — поперечная рулевая тяга; *23* — нижняя опорная шайба подшипника; *24* — верхняя опорная шайба подшипника; *25* — ось колодки; *26* — гайка

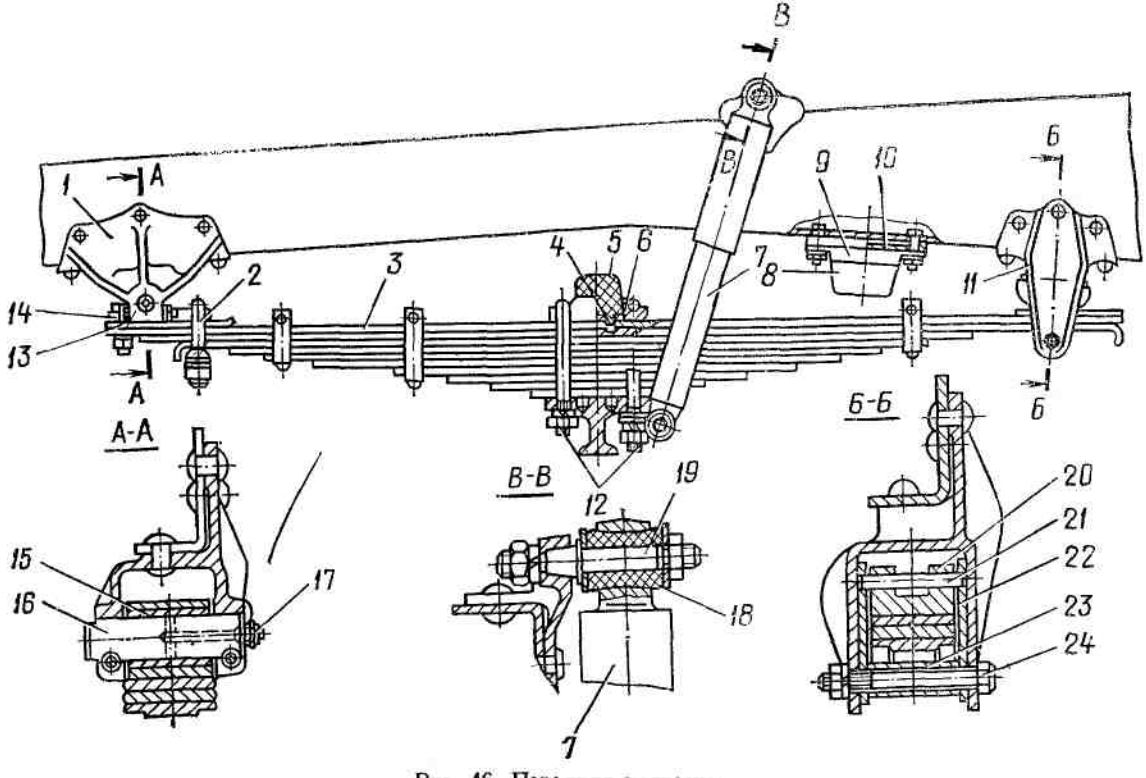

Рис. 46. Передняя подвеска:

1 — передний кронштейн; *2* — стремянка ушка; *3* — рессора; *4* — фиксатор накладки; *5* — буфер рессоры; *6* — накладка; *7* — амортизатор; *8* — буфер; *9* — обойма; *10* — проставка; *11* — задний кронштейн; *12* — стремянки; *13* — подкладка ушка рессоры; *14* — ушко рессоры; *15* — втулка ушка; *16* — палец рессоры; *17* — масленка; *18* — резиновая втулка; *19* — палец амортизатора; *20* — сухарь; *21* — палец сухаря; *22* — вкладыш; *23* — втулка стяжного болта; *24* — стяжной болт