

Ну что начнём.



Ну, во-первых - разобрать данный девайс меня сподвигли жлобские цены (от 500 до 700 у.е.) на него. Да и ремонт за 300 у.е. я считаю явно завышенным, в чём я и убедился разобрав и собрав "вискомуфту" за 1 день, цена ремонта этой штуки не более 100 баксов в моём понимании. Да и как человеку, очень близко знакомому с различными гидравлическими системами, было очень познавательно рассмотреть эту штукину поподробнее. Кстати устройство её весьма примитивное (набор фрикционных и прижимных пластин по типу мотоциклетного сцепления в масляной ванне и подобие насоса в первой полости за счёт профилированных лопастей и силиконового масла создающего давление от вращения и как следствие давящего на фрикционные пластины из за чего и создаётся сцепление, из за того что силикон густой давление сбрасывается не сразу, а какое то время держится и сцепление с задним мостом пропадает не сразу. Ну и плюс замедление создаётся и в полости расположенной в торце муфты в эту полость вставляется вал на котором расположены пластины, за счёт перетекания дексона в эту полость. Примерно выглядит так: насос даванул силиконом на пластины, ну и на вал, соответственно пластины сдавились, пошло зацепление, вал опустил на N-ную глубину в полость, выдавив от туда дексон, потом в состоянии относительного покоя, разжимаясь, подсасывает дексон обратно, но подсасывает очень медленно. За счет этого и держится какое-то время сцепление с мостом). Ну это так лирика. Погнали разбирать муфту.



Снятую муфту, зажимаем за фланец в тиски и откручиваем центральную гайку 22 головкой, снимаем фланец, аккуратно обстучав его. У меня сошёл легко несколько раз стукнув молотком (резьбу не забейте).



Снимаем следом сальник подковырнув отвёрткой. Открывается картина из подшипника, вала и двух стопорных колец. Снимаем стопорные кольца, большое на сжатие снимается, малое на разжатие.



Потом "болгаркой" срезаем, две точки сварки на краях муфты - их видно сразу, и выколоткой и молотком не торопясь начинаем ударами откручивать большой круг муфты там еще есть две сверловки под спецключ. Вот в них «на косую» ставим выколотку и молотком долбим не спеша, сначала туго пойдёт, потом полегче, ведь эта крышка по краю уплотнительным резиновым кольцом проложена. Открутили, сняли, покачивая из стороны в сторону, крышку.



Видим первую полость с силиконом и лопастями надетыми на вал. Силикон аккуратно собрали - я широкой отвёрткой собирал - протёрли всё потом тряпкой и остатки муфты несём опять к тискам.





Муфту зажимаем ,накручиваем на вал гайку и, покачивая из стороны в сторону выдёргиваем эту бяку из корпуса, немного облившись маслом. Бяка туговато идёт, потому что край этой внутренней крышки ,проложен уплотнительным резиновым кольцом. Сняли ,видим черное масло(вонючее до чёртиков) и стопку фрикционных и прижимных пластин. Всё - финал разборки.



Масло выливаем, всё моем и поехали дальше.



Вот тут самое интересное.

В торце муфты, где четыре шпильки стоят видим три вбитых шарика - они закрывают сквозные отверстия.



Выбиваем их, а так же выбиваем и два шарика которые стоят на первой наружной крышке. Потом в стол вбиваем гвоздь на сто отмеряем высоту 37,2 миллиметра и отрезаем на эту высоту гвоздь.



На этот гвоздь насаживаем муфту, отверстием в торце, там где шарик выбили. шпильками в стол и вставляем вал в полость. Вал упирается в гвоздь, собираем фрикционные пластины, одеваем внутреннюю крышку (она с вала снимается), обсаживаем её до упора.

Одеваем лопасти, для контроля - шлицы вала не должны выступать над лопастями и просажены тоже не должны быть, всё вровень. Запихиваем, размазывая силиконовое масло - я ради эксперимента добавил немного «Высокотемпературной смазки силиконовой для принтеров», основа-то одна. Закручиваем наружную крышку, через отверстия, из которых вы выбили шарики должно выйти лишнее масло. Они специально для этого и сделаны, что бы стравить воздух и дать возможность посадить крышку. Закрутили, поставили стопорные кольца, сальник. Потом перевернули

Через отверстия в торце муфты залили Дексрон -3 (меркон) шприцом до полного заполнения. В центр, где раньше был гвоздь - центральное отверстие - тоже заполняем Дексроном и заколачиваем шарики на место, и в крышку два не забудьте. Насаживаем фланец и закручиваем гайку.

ВСЁ!!! Радостно целуем муфту в засос и бежим ставить. А причина «гырчания» муфты в выработке Дексрона в полости фрикционных пластин, и в виду его малого количества в ней. Я залил в два раза больше чем слил.

Тест-проезд с полным багажником песка в ваннах в крутой подъём, где без 4 WD и делать нечего показало, что всё работает нормально, 4WD гребёт довольно уверенно, «гырчаний» нет, всё тихо и спокойно.

Удачи!