
Механизм отбора мощности

Механизм отбора мощности	34-3
Общие сведения	34-3
Принцип работы механизма отбора мощности	34-5
Меры предосторожности	34-9
Таблица признаков неисправностей	34-10
Детализовка	34-11
Проверка и регулировка	34-13
Механизм отбора мощности QH50	34-14
Разборка и установка	34-14
Электромагнитный клапан механизма отбора мощности	34-21
Проверка и ремонт	34-21

Механизм отбора мощности

Общие сведения

В целях обеспечения нормального движения автомобиля в разных режимах, КПП используется для обеспечения переменного передаточного числа, кроме того, КПП может быть оснащена дополнительным устройством для удовлетворения других требований к автомобилю, таким дополнительным устройством является «механизм отбора мощности». КПП с двойным промежуточным валом компании Fast может быть оснащена различными видами механизмами отбора мощности для удовлетворения специальных требований к автомобилю, такие как механизмы переднего отбора мощности (QF60, QQ60, QQ60A), механизмы заднего отбора мощности (серии QH70, серии QH50), механизмы бокового отбора мощности (QC40, QC40A, QC40B), механизмы нижнего отбора мощности (QD60, QD50) и т. д., является современной идеальной КПП для тяжелых транспортных средств.

КПП с двойным промежуточным валом Fast может быть оснащена различными видами механизмами отбора мощности. Допускается оснащение «механизмом переднего отбора мощности» между первичным валом передней части КПП и сцеплением; допускается установка механизмов отбора мощности на люки отбора мощности в правой стороне и нижней части корпуса основной КПП с двойным промежуточным валом. Они отдельно отбирают мощность у шестерни отбора мощности, расположенной между шестерней третьей передачи промежуточного вала и ведущей шестерней промежуточного вала, называются «механизмом бокового отбора мощности» и «механизмом нижнего отбора мощности». Допускается отбор мощности у удлиненного вала задней части КПП, это называется «механизмом заднего отбора мощности», такой тип отбора мощности является самым популярным.

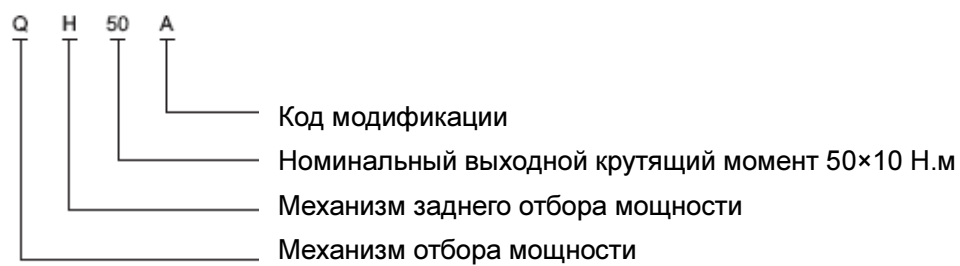
В данной части в основном описан механизм заднего отбора мощности.

Насчет КПП с двойным промежуточным валом Fast, механизм отбора мощности серии QH50 отбирает мощности у задней части промежуточного вала вспомогательной КПП, используется для спецмашин грузоподъемностью более 10тн., такие как самосвал, автокран, автоцистерна, поливочная машина, цементовоз и т. д.

Механизм отбора мощности QH50 представляет собой механизм заднего отбора мощности, установлен на удлиненном промежуточном валу задней части КПП с двойным промежуточным валом Fast, пустотелый вал механизма отбора мощности отбирает мощность у удлиненного промежуточного вала КПП, через зубчатую муфту включения подается на шестерню, затем выходит мощность через вал выходной шестерни, выходной фланец.

Данный механизм отбора мощности с односторонним пневматическим привод, зубья сопряженных входной шестерни и зубчатой муфты являются зубьями с обратным конусом, это позволяет защищать от автоматического переключения передачи в нейтральное положение. Кроме того, на пустотелом валу установлена распорная пружина, чтобы вилка переключения находилась в середине канавки вилки зубчатой муфты включения при натяжении пружины, с целью предотвращения контакта с обеими сторонами, уменьшения трения, также облегчения переключения КПП в нужное положение и переключения ее в нейтральное положение.

Обозначение модели механизма отбора мощности



Принцип работы механизма отбора мощности

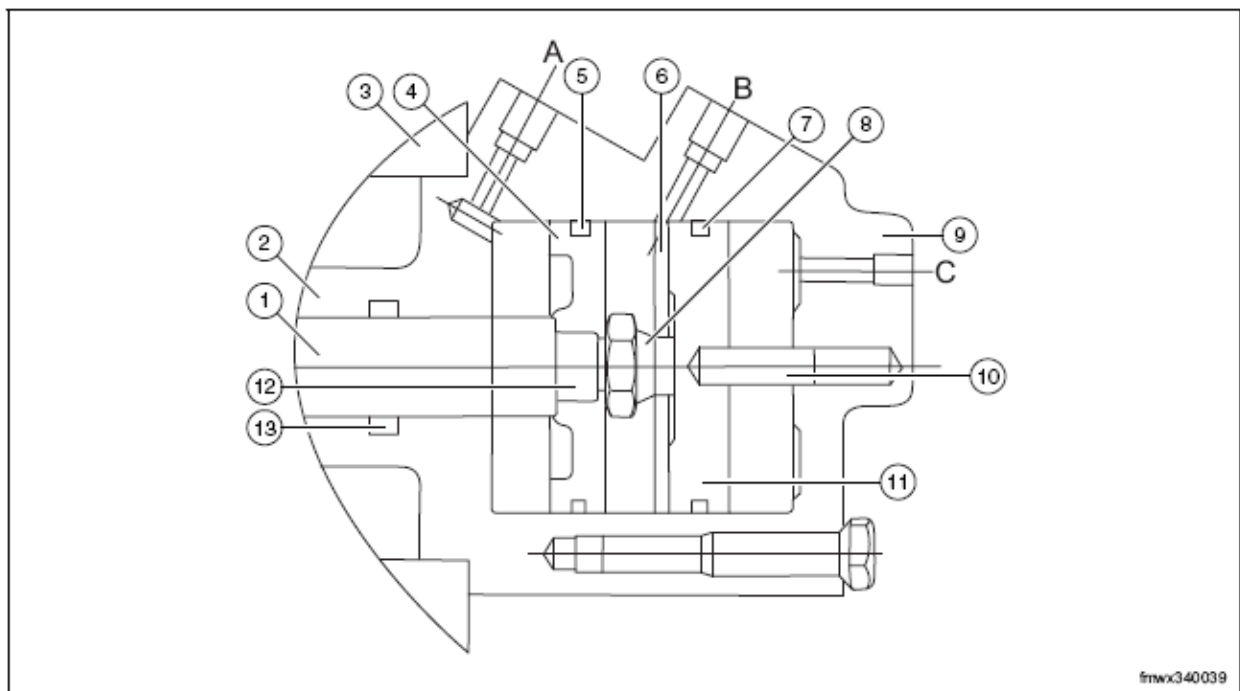
I. Отбор мощности при движении автомобиля

Во время отбора мощности при движении автомобиля, в первую очередь оставьте автомобиль двигаться на низкой скорости, затем переключите рычаг переключения передач в нейтральное положение понижающей передачи, откройте электромагнитный клапан механизма отбора мощности, чтобы механизм отбора мощности находился в нужном положении отбора мощности, переключите КПП в нужное положение в зависимости от конкретной потребности, в этот момент механизм отбора мощности находится в рабочем состоянии, автомобиль может нормально двигаться.

II. Отбор мощности в остановленном состоянии автомобиля

Во время отбора мощности в остановленном состоянии автомобиля, в первую очередь переключите рычаг переключения передач в нейтральное положение понижающей передачи, откройте электромагнитный клапан механизма отбора мощности, подключите пневматическую систему механизма отбора мощности и пневматическую систему цилиндра нейтрального положения, с одной стороны переключите механизм отбора мощности находится в нужное положение отбора мощности, с другой стороны переключите синхронизатор вспомогательной КПП в нейтральное положение под действием перепада давления воздуха, затем переключите КПП в нужное положение (понижающей передачи) в зависимости от конкретной потребности, в этот момент механизм отбора мощности находится в рабочем состоянии, автомобиль останавливается на месте, с целью осуществления «отбора мощности в остановленном состоянии автомобиля». В целях осуществления отбора мощности в остановленном состоянии автомобиля, следует переключить вспомогательную КПП в нейтральное положение. Для решения такой проблемы, только нужно снять крышку цилиндра положения рабочей передачи КПП, установить дополнительный цилиндр нейтрального положения.

34



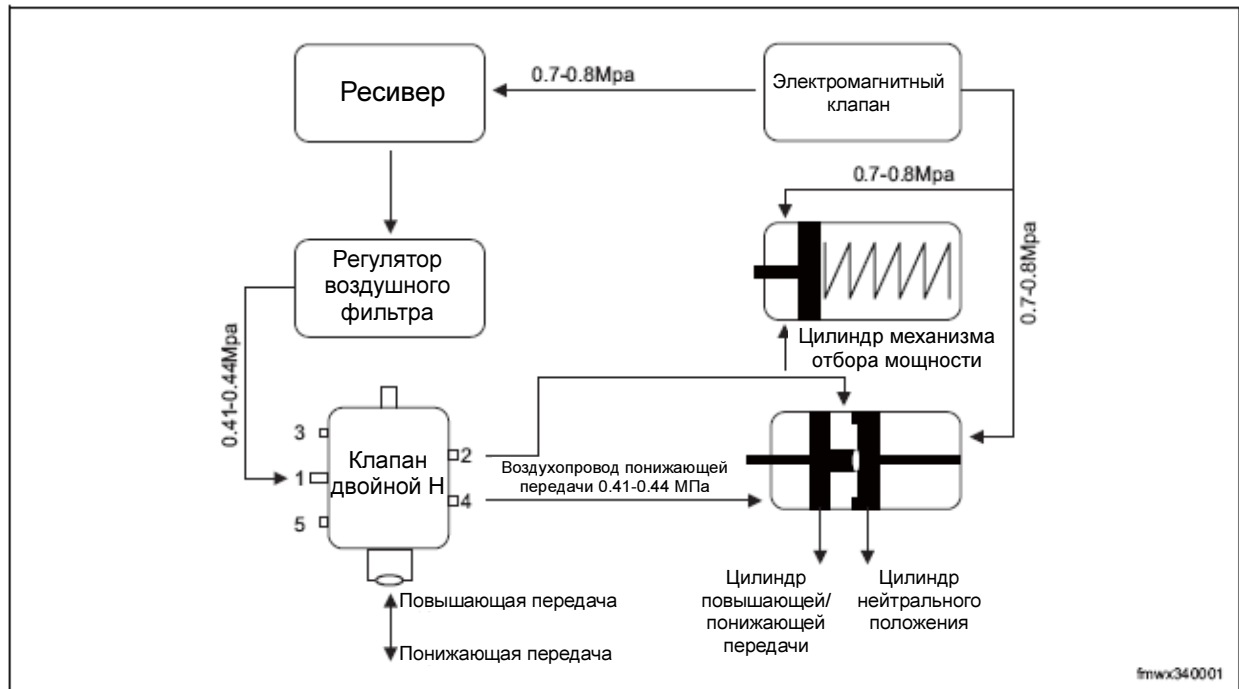
1	Вал вилки переключения положения рабочей передачи	8	Шестигранная нейлоновая контргайка
2	Цилиндр положения рабочей передачи	9	Цилиндр нейтрального положения
3	Корпус задней крышки	10	Направляющий штифт
4	Поршень цилиндра положения рабочей передачи	11	Поршень нейтрального положения
5	О-образное уплотнительное кольцо	12	О-образное уплотнительное кольцо
6	Фиксаторное кольцо	13	О-образное уплотнительное кольцо
7	О-образное уплотнительное кольцо		

Отверстия (А) и (В) отдельно присоединены к воздухопроводам понижающей и повышающей передач КПП, соединяются с клапанами двойной Н КПП, давление воздуха составляет 0.41-0.44 МПа. Отверстие (С) представляет собой вход сжатого воздуха в том случае, когда вспомогательная КПП находится в нейтральном положении, давление воздуха составляет 0.7-0.8 МПа. Во время отбора мощности в остановленном состоянии автомобиля, в первую очередь переключите рычаг переключения передач в нейтральное положение понижающей передачи, чтобы поршень цилиндра положения рабочей передачи сжимал на стопорное кольцо (6), затем управляйте электромагнитным клапаном механизма отбора мощности, при этом сжатый воздух давлением 0.7-0.8 МПа через отверстие (С) входит в цилиндр (9) нейтрального положения, под действием перепада давления поршень (11) цилиндра нейтрального положения перемещает до верхнего стопорного кольца (6) и прекратит перемещение. В этот момент поршень (4) цилиндра положения рабочей передачи КПП находится в нейтральном положении, синхронизатор вспомогательной КПП находится в нейтральном положении.

III. Принцип работы пневматической системы механизма отбора мощности QH50

Сжатый воздух давлением 0.7-0.8 МПа выходит из ресивера автомобиля и разделяет на две линии, сжатый воздух по одной линии входит в регулятор воздушного фильтра КПП для обеспечения надлежащего рабочего давления в КПП, с целью осуществления переключения повышающих и понижающих передач синхронизатора вспомогательной КПП. Сжатый воздух по другой линии через впускное отверстие входит в электромагнитный клапан механизма отбора мощности. Когда электромагнитный клапан механизма отбора мощности находится в закрытом положении, в пневматической системе механизма отбора мощности отсутствует сжатый воздух, система находится в нерабочем состоянии. При включении переключателя электромагнитного клапана механизма отбора мощности, сжатый воздух давлением 0.7-0.8 МПа отдельно входит в рабочий цилиндр механизма отбора мощности и цилиндр нейтрального положения вспомогательной КПП. Давление воздуха, впускаемого в рабочий цилиндр механизма отбора мощности, приводит поршень цилиндра механизма отбора мощности в действие, механизм отбора мощности переходит в рабочее состояние; давление воздуха, впускаемого в цилиндр нейтрального положения вспомогательной КПП, приводит поршень цилиндра переключения вспомогательной КПП в перемещение в середину (под действием перепада давления давление воздуха на входе в задней части цилиндра нейтрального положения составляет 0.7-0.8 МПа, рабочее давление воздуха в цилиндре переключения вспомогательной КПП составляет 0.41-0.44 МПа), когда давление равно нулю, синхронизатор вспомогательной КПП находится в

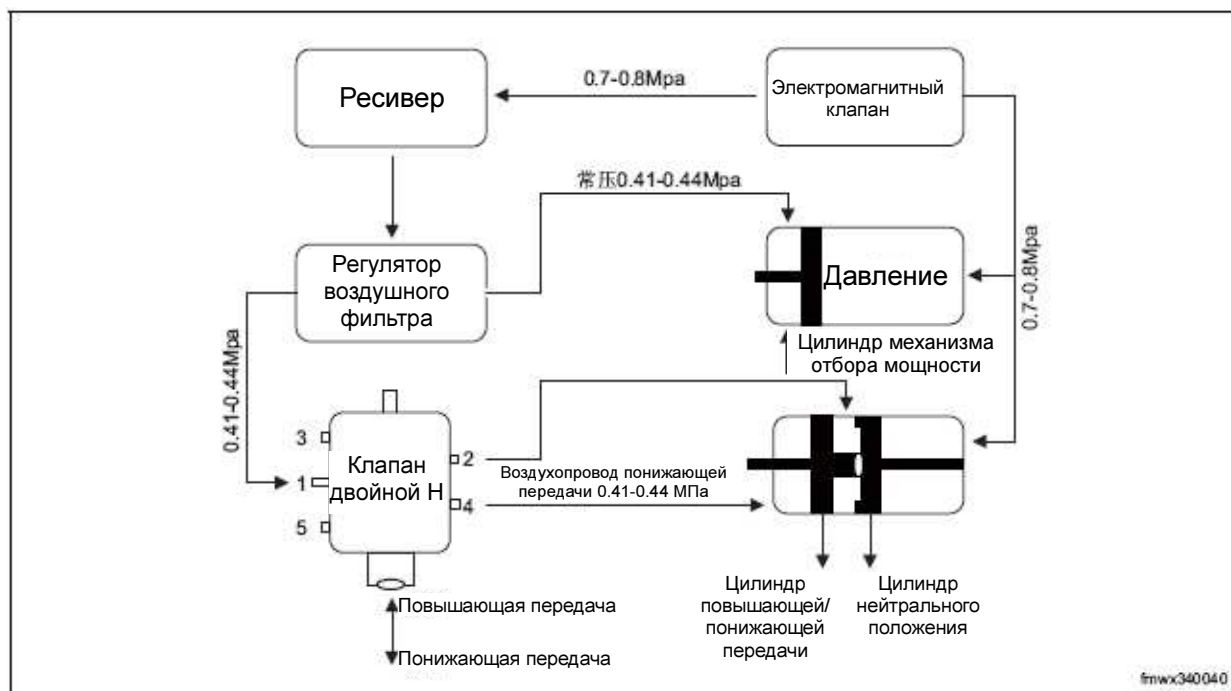
нейтральном положении, в этот момент механизм отбора мощности находится в нужном положении, но выходной вал не выходит мощность, автомобиль останавливается на месте, с целью осуществления отбора мощности в остановленном состоянии автомобиля. Закройте электромагнитный клапан механизма отбора мощности, поршень цилиндра механизма отбора мощности приводит возвратную пружину внутри цилиндра в толкание поршня механизма отбора мощности в нейтральное положение, поршень цилиндра переключения вспомогательной КПП толкает сжатый воздух давлением 0.41-0.44 МПа из воздухопровода понижающей передачи в рабочую зону понижающей передачи. При этом автомобиль нормально движется в нужном положении.



IV. Принцип работы пневматической системы механизма отбора мощности QH70

Сжатый воздух давлением 0.7-0.8 МПа выходит из ресивера автомобиля и разделяет на две линии, сжатый воздух по одной линии входит в регулятор воздушного фильтра КПП для обеспечения надлежащего рабочего давления в КПП, с целью осуществления переключения повышающих и понижающих передач синхронизатора вспомогательной КПП. Сжатый воздух по другой линии через впускное отверстие входит в электромагнитный клапан механизма отбора мощности. Рабочий цилиндр механизма отбора мощности QH70 имеет два отверстия для соединения воздухопроводов, впускное отверстие в боковой стороне представляет собой нормальное проходное отверстие, давление составляет 0.41-0.44 МПа, чтобы направляющая втулка в нерабочем состоянии механизма отбора мощности находилась в нейтральном положении. При включении переключателя электромагнитного клапана механизма отбора мощности, сжатый воздух давлением 0.7-0.8 МПа отдельно входит в рабочий цилиндр механизма отбора мощности и цилиндр нейтрального положения вспомогательной КПП. Под действием перепада давления в рабочем цилиндре механизма отбора мощности, давление на входе механизма отбора мощности составляет 0.7-0.8 МПа, механизм отбора мощности нормально пропускает воздух, давление составляет 0.41-0.44 МПа, в связи с этим, это приводит поршень механизма отбора мощности в действие; давление воздуха, впускаемого в цилиндр нейтрального положения вспомогательной КПП, приводит поршень цилиндра переключения вспомогательной

КПП в перемещение в середину (под действием перепадом давления давление воздуха на входе в задней части цилиндра нейтрального положения составляет 0.7-0.8 МПа, рабочее давление воздуха в цилиндре переключения вспомогательной КПП составляет 0.41-0.44 МПа), чтобы синхронизатор вспомогательной КПП находился в нейтральном положении, в этот момент механизм отбора мощности находится в нужном положении, но выходной вал не выходит мощность, автомобиль останавливается на месте, с целью осуществления отбора мощности в остановленном состоянии автомобиля. Закройте электромагнитный клапан механизма отбора мощности, поршень цилиндра механизма отбора мощности приводит возвратную пружину внутри цилиндра в толкание поршня механизма отбора мощности в нейтральное положение, поршень цилиндра переключения вспомогательной КПП толкает сжатый воздух давлением 0.41-0.44 МПа из воздухопровода понижающей передачи в рабочую зону понижающей передачи. При этом автомобиль нормально движется в нужном положении.



Меры предосторожности

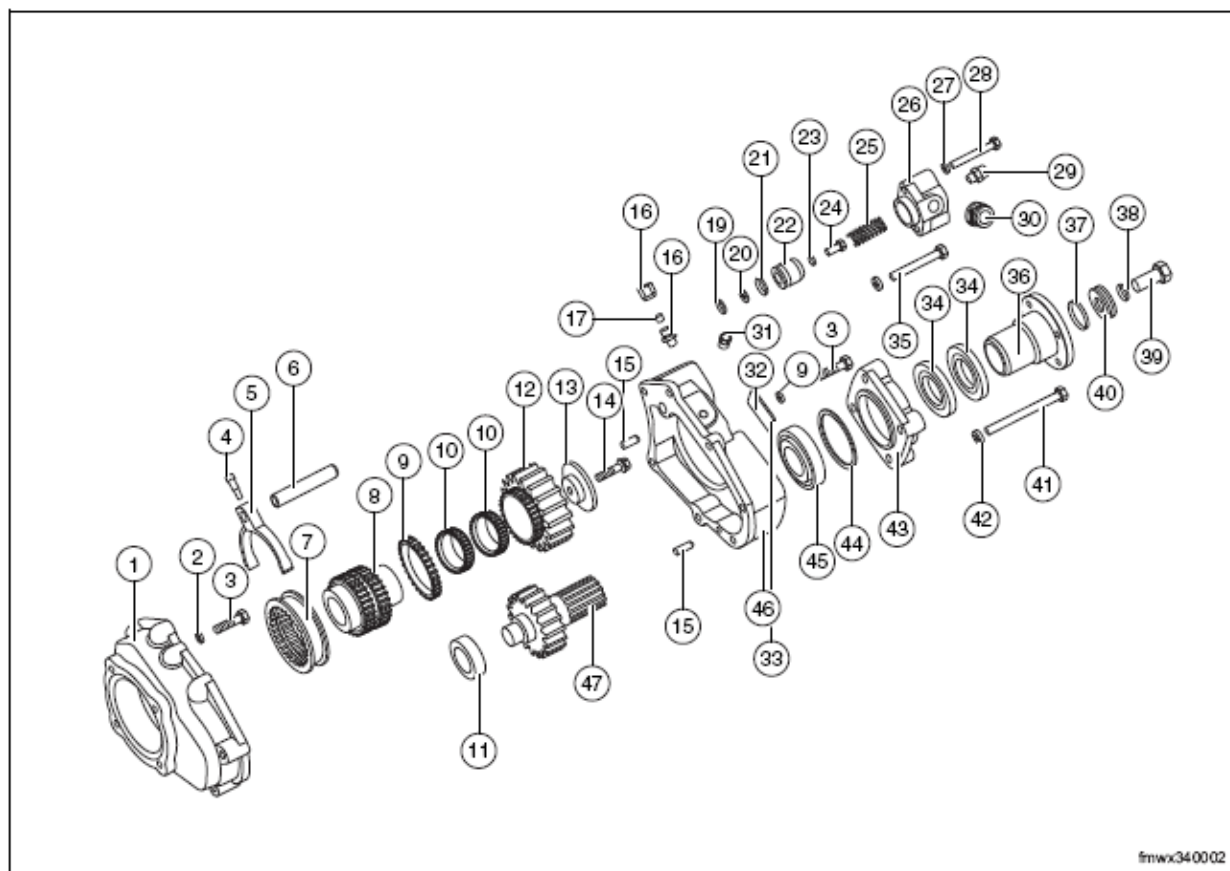
1. Следует своевременно добавлять и заменить смазочное масло (марка смазочного масла одинакова с маркой масла для КПП).
2. Внутренняя полость механизма отбора мощности, расположенного в нижней части или боковой стороне КПП, подключается к КПП, не нужно отдельно добавлять смазочное масло; но полость механизма отбора мощности, расположенного в передней части КПП или в левом верхнем углу или правом верхнем углу задней крышки, не подключается к КПП, следует отдельно добавлять смазочное масло.
3. Насчет механизма отбора мощности, требуемого отдельного добавления смазочного масла, следует сокращать периодичность замены масла, с целью удаления примесей, образующих в процессе притирания, далее следует заменить масло свежим через каждые 500 часов работы, с целью избежания ухудшения качества смазочного масла.
4. После установки механизма отбора мощности в КПП в сборе, следует соответственно сокращать периодичность замены масла, с целью избежания преждевременного износа механизма отбора мощности.
5. В случае возникновения неисправностей или посторонних шумов, следует своевременно проверить и заменить поврежденные детали, с целью обеспечения нормальной работы механизма отбора мощности.
6. Не допускается переключение передач в том случае, когда КПП не находится в нейтральном положении.

Таблица признаков неисправностей

Содержание следующей таблицы поможет Вам выяснить причины неисправностей. Цифровой порядок обозначает порядок приоритетов. Проверьте компоненты по очереди, при необходимости их замените.

Описание неисправностей	Возможные причины неисправностей	Ссылки
Утечка масла	1. Сальник крышки подшипника (твердение)	См. п. Разборка и установка в части 34 «Механизм отбора мощности - Механизм отбора мощности QH50».
	2. Сопрягаемые поверхности между корпусом механизма отбора мощности и крышкой механизма отбора мощности	См. п. Разборка и установка в части 34 «Механизм отбора мощности - Механизм отбора мощности QH50».
	3. Сопрягаемые поверхности между корпусом механизма отбора мощности и вспомогательной КПП	См. п. Разборка и установка в части 34 «Механизм отбора мощности - Механизм отбора мощности QH50».
Посторонний шума в механизме отбора мощности	1. Соединение (ослабление)	См. п. Разборка и установка в части 34 «Механизм отбора мощности - Механизм отбора мощности QH50».
	2. Подшипник (износ)	См. п. Проверка и регулировка в части 34 «Механизм отбора мощности - Механизм отбора мощности».
	3. Шестерня (поломки зубьев)	См. п. Проверка и регулировка в части 34 «Механизм отбора мощности - Механизм отбора мощности».
Отказ от переключения механизм отбора мощности в нужное положение/отказ от переключения передач в нейтральное положение	1. Возвратная пружина (отказ)	См. п. Разборка и установка в части 34 «Механизм отбора мощности - Механизм отбора мощности QH50».
	2. Установочный болт поршня (ослабление)	См. п. Разборка и установка в части 34 «Механизм отбора мощности - Механизм отбора мощности QH50».
	3. Вилка переключения/зубчатая муфта включения (износ)	См. п. Разборка и установка в части 34 «Механизм отбора мощности - Механизм отбора мощности QH50».
	4. Воздухопровод (засорение)/ утечка воздуха	Проверка и ремонт пневматической системы.
Негорение или ненормальная работа индикатора механизма отбора мощности	1. Разъем пучка проводов (ослабление)/ (короткое замыкание)	Проверка и ремонт проводов.
	2. Переключатель индикатора (ненадлежащая установка)	См. п. Разборка и установка в части 34 «Механизм отбора мощности - Механизм отбора мощности QH50».
	3. Переключатель индикатора (повреждение)	См. п. Разборка и установка в части 34 «Механизм отбора мощности - Механизм отбора мощности QH50».

Деталировка



34

1	Корпус механизма отбора мощности
2	Шайба
3	Болт с внутренним шестигранником
4	Установочный болт вилки переключения
5	Вилка переключения
6	Вал вилки переключения
7	Зубчатая муфта включения
8	Пустотелый вал
9	Распорная пружина
10	Игольчатый подшипник
11	Конический роликоподшипник
12	Входная шестерня

25	Возвратная пружина
26	Блок цилиндров
27	Шайба
28	Шестигранный болт
29	Переходник воздухопровода механизма отбора мощности
30	Переключатель индикатора механизма отбора мощности
31	Дренажная пробка
32	Уплотнительная прокладка
33	Уплотнительная прокладка
34	Сальник
35	Шестигранный болт
36	Выходной фланец

34-12**Механизм отбора мощности - Механизм отбора мощности****34**

13	Стопорное кольцо входной шестерни
14	Болт крепления фиксатора
15	Штифт фиксатора
16	Контргайка воздухопровода
17	Втулка переходника воздухопровода
18	Болт крепления переходника воздухопровода
19	О-образное кольцо
20	О-образное кольцо
21	О-образное кольцо
22	Поршень
23	Прокладка
24	Болт с внутренним шестигранником

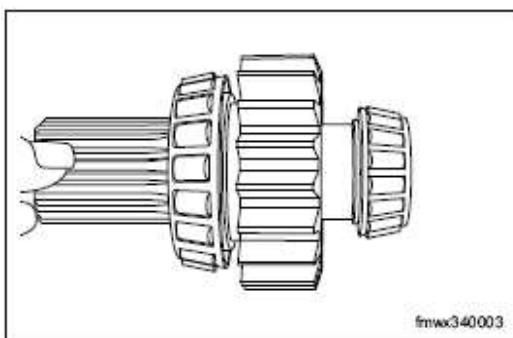
37	О-образное уплотнительное кольцо
38	Шайба
39	Шестигранный болт
40	Уплотнительный щит
41	Шестигранный болт
42	Шайба
43	Крышка подшипника
44	Регулировочная прокладка
45	Конический ролик подшипника
46	Крышка механизма отбора мощности
47	Вал выходной шестерни

Проверка и регулировка

1. Проверка на автомобиле

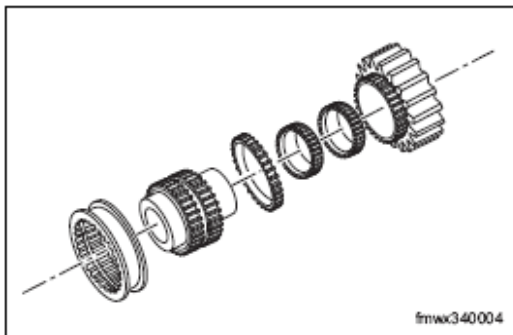
- (a). Проверьте соответствие/несоответствие уровня масла в механизме отбора мощности установленным требованиям, добавляйте или замените смазочное масло 85W/90 в зависимости от конкретной потребности.
- (b). Проверьте наличие/отсутствие утечки воздуха из воздухопровода механизма отбора мощности.
- (c). Проверьте состояние крепления пучка проводов переключателя механизма отбора мощности.
- (d). Проверьте наличие/отсутствие ослабления соединительных болтов разных частей, по очереди затяните их в соответствии с установленными требованиями.

2. Проверка составляющих элементов выходного вала механизма отбора мощности



- (a). Проверьте наличие/отсутствие точечной коррозии или поломки зубьев шестерни.
- (b). Проверьте наличие/отсутствие износа, точечной коррозии подшипника.

3. Проверка составляющих элементов пустотелого входного вала

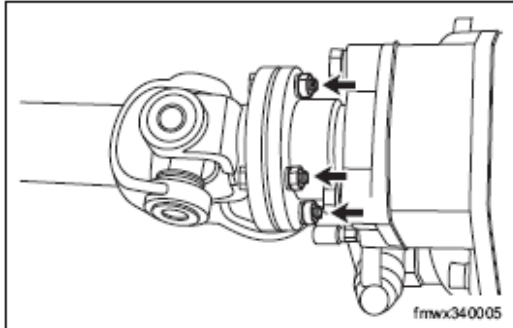


- (a). Проверьте наличие/отсутствие значительного износа зубчатой муфты включения.
- (b). Проверьте наличие/отсутствие точечной коррозии, поломки зубьев шестерни.
- (c). Проверьте наличие/отсутствие износа игольчатого подшипника.
- (d). Проверьте наличие/отсутствие износа, поломки зубьев шестерни пустотелого вала.

Механизм отбора мощности QH50

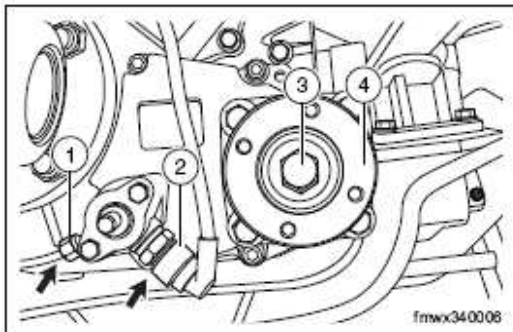
Разборка и установка

1. Отсоединение отрицательного кабеля аккумулятора



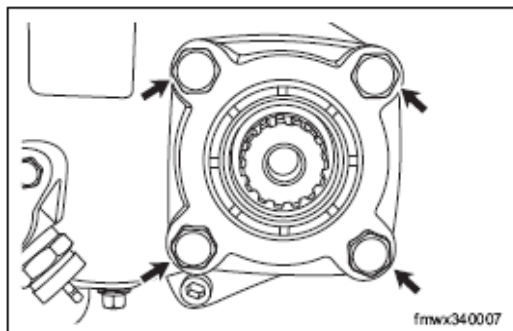
2. Разборка приводного вала в сборе механизма отбора мощности

- (a). Снимите 4 соединительных болта приводного вала механизма отбора мощности.
- (b). Снимите приводной вал в сборе.



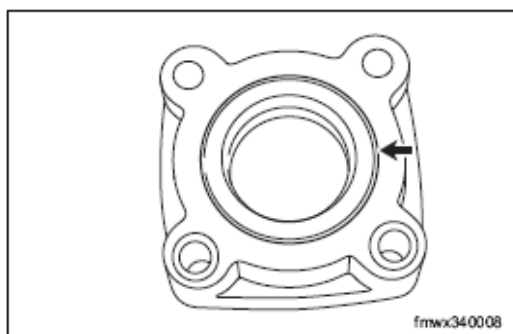
3. Разборка соединителей комплектующих деталей механизма отбора мощности

- (a). Снимите воздухопровод (1) механизма отбора мощности.
- (b). Снимите переключатель индикатора механизма отбора мощности (2).
- (c). Снимите болт крепления фланца (3).
- (d). Снимите фланец (4).

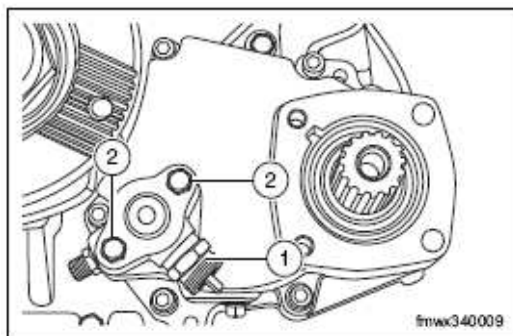


4. Разборка крышки подшипника.

- (a). Снимите 4 соединительных болта.
- (b). Снимите крышку подшипника.

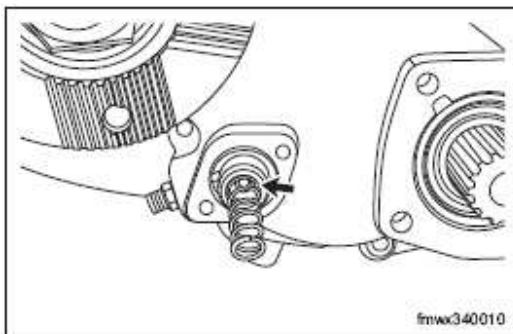


- (c). Снимите сальник.

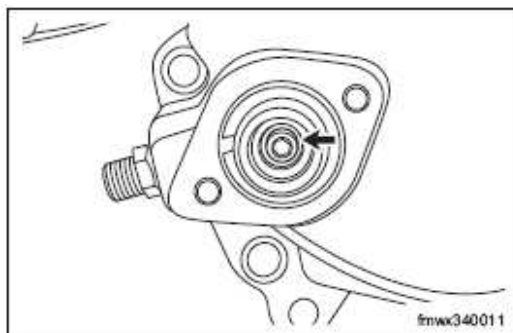


5. Разборка составляющих элементов блока цилиндров механизма отбора мощности

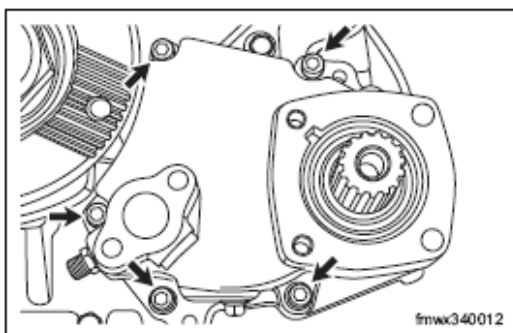
- (a). Снимите переключатель механизма отбора мощности1
- (b). Ослабьте 2 соединительных болта цилиндра механизма отбора мощности.
- (c). Снимите цилиндр механизма отбора мощности.



- (d). Снимите возвратную пружину.

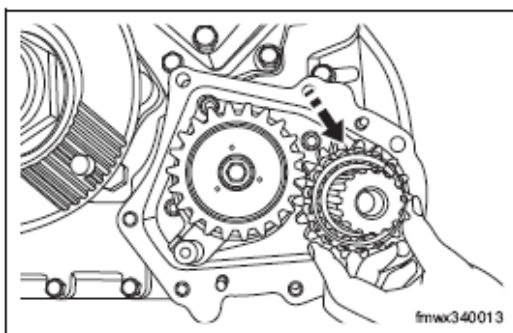


- (e). Ослабьте болт с внутренним шестигранником, снимите поршень механизма отбора мощности.



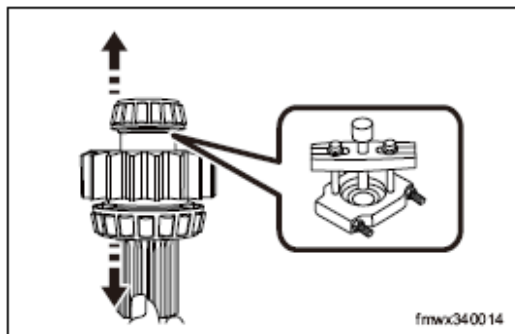
6. Разборка крышки механизма отбора мощности

- (a). Ослабьте 5 болтов с внутренним шестигранником (2) крышки механизма отбора мощности.
- (b). Осторожно бейте крышку механизма отбора мощности, чтобы отсоединить крышку механизма отбора мощности от корпуса механизма отбора мощности.



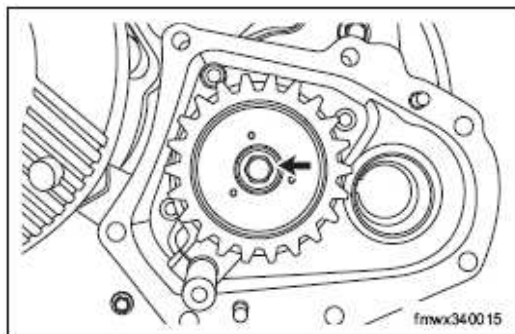
7. Разборка выходного вала в сборе механизма отбора мощности

- (a). Снимите выходной вал в сборе.



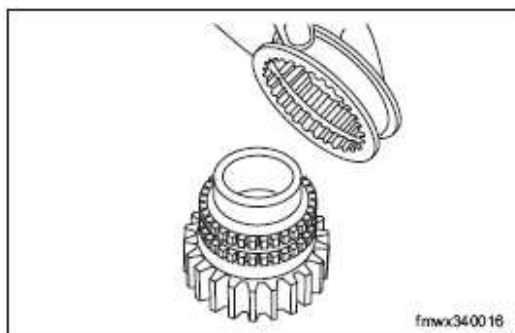
8. Демонтаж выходного вала

- (a). Выньте подшипники обоих концов и внешние кольца подшипников.



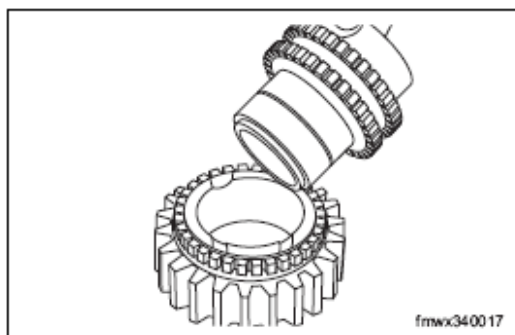
9. Разборка входного пустотелого вала механизма отбора мощности

- (a). Ослабьте болт.
(b). Снимите стопорное кольцо.
(c). Снимите составляющие элементы входного вала и вилку переключения.

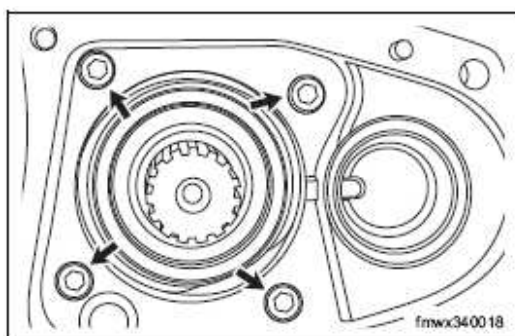


10. Демонтаж составляющих элементов входного пустотелого вала

- (a). Снимите зубчатую муфту включения.

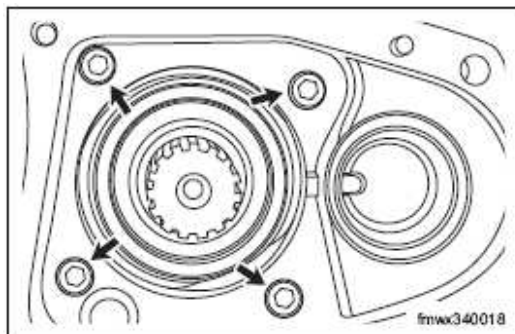


- (b). Отсоедините пустотелый вал от входной шестерни.
(c). Снимите 2 игольчатых подшипника.
(d). Снимите распорную пружину.



11. Отсоедините корпус механизма отбора мощности от вспомогательной КПП

- (a). Ослабьте 4 болта с внутренним шестигранником.
(b). Снимите корпус механизма отбора мощности.
(c). Замените внешнее кольцо подшипника выходного вала.

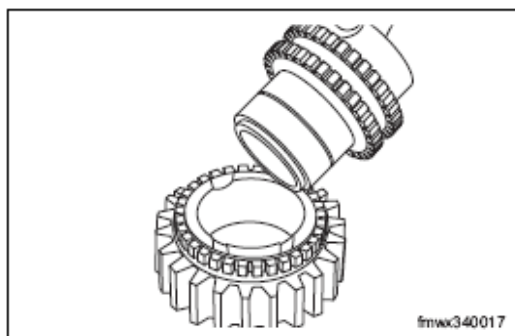


12. Установка корпуса механизма отбора мощности

- (a). Очистите сопрягаемые поверхности между корпусом и вспомогательной КПП, равномерно нанесите плоскостной герметик.

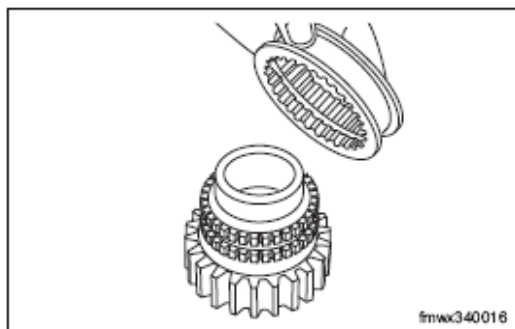
Герметик: плоскостной герметик Loctite 510

- (b). Установите корпус и выровняйте с резьбовыми отверстиями.
(c). Затяните 4 болта с внутренним шестигранником.

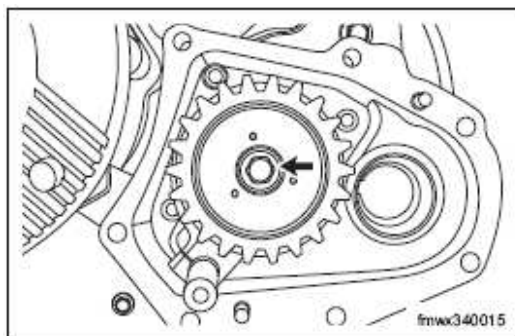


13. Сборка составляющих элементов входного пустотелого вала

- (a). Установите распорную пружину на пустотелый вал.
(b). Установите 2 игольчатых подшипника на пустотелый вал.
(c). Наденьте входную шестерню на пустотелый вал.



- (d). Установите зубчатую муфту включения на пустотелый вал.



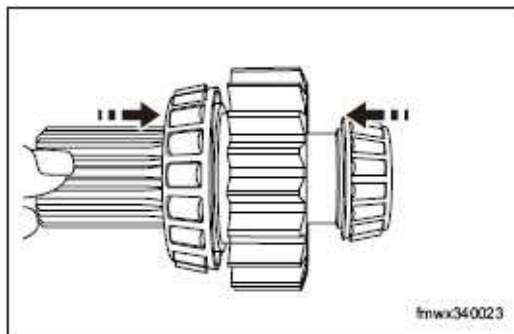
14. Установка входного пустотелого вала механизма отбора мощности

- (a). Очистите составляющие элементы входного вала механизма отбора мощности.
(b). Установите вилку переключения и составляющие элементы входного вала в корпус.
(c). Затяните болт.

Внимание:

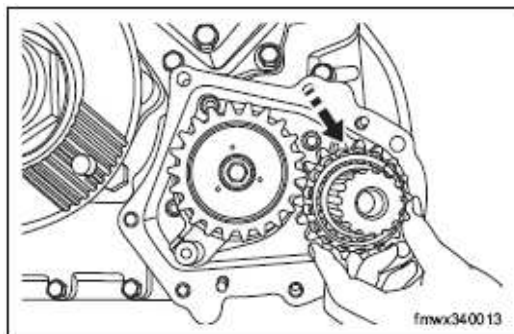
Нанесите резьбовой герметик Loctite 242 на болт.

Крутящий момент: 64 Н.м



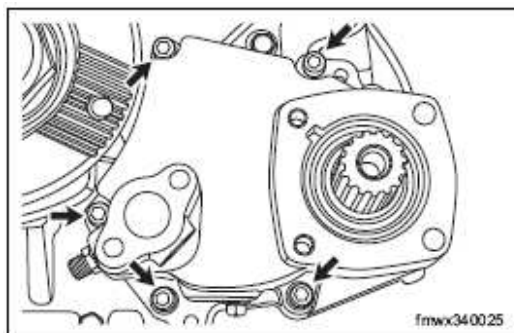
15. Сборка выходного вала

- (a). Установите 2 подшипника на входной вал.



16. Установка выходного вала механизма отбора мощности

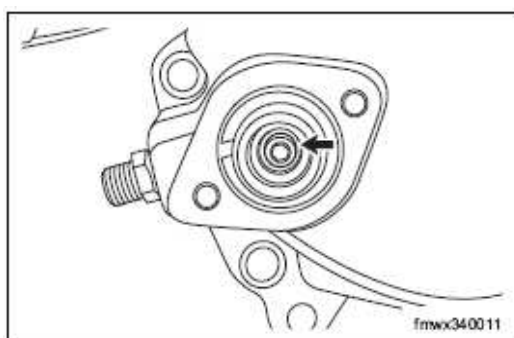
- (a). Очистите составляющие элементы выходного вала.
(b). Установите выходной вал.



17. Установка крышки механизма отбора мощности

- (a). Очистите контактную поверхность крышки механизма отбора мощности.
(b). Установите уплотнительную прокладку.
(c). Присоедините крышку механизма отбора мощности к корпусу, выровняйте с резьбовыми отверстиями.
(d). Затяните 5 болтов с внутренним шестигранником.

Крутящий момент: 28 Н.м



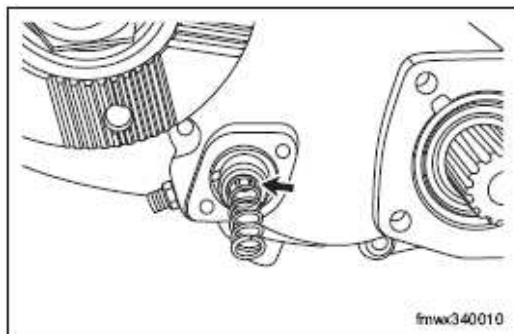
18. Установка составляющих элементов блока цилиндров механизма отбора мощности

- (a). Нанесите консистентную смазку на уплотнительное кольцо поршня, установите поршень на крышку механизма отбора мощности.
(b). Затяните болт.

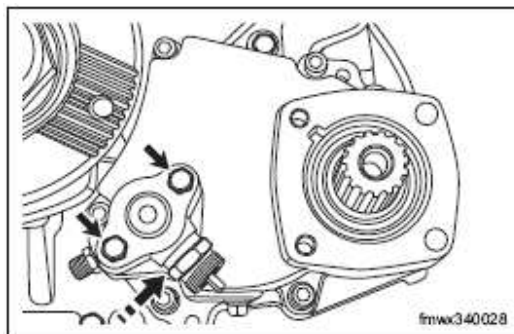
Крутящий момент: 9 Н.м

Внимание:

Следует использовать новое О-образное уплотнительное кольцо



- (c). Установите возвратную пружину.



- (d). Установите блок цилиндров механизма отбора мощности.

- (e). Затяните болты.

Крутящий момент: 23 Н.м

- (f). Установите переключатель механизма отбора мощности.

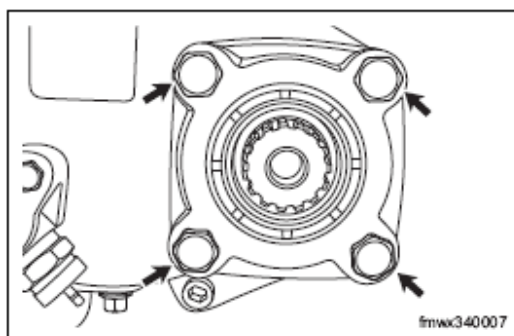
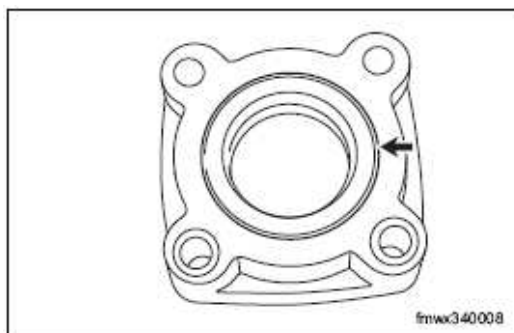
Внимание:

Проверьте соответствие/несоответствие прокладки переключателя механизма отбора мощности, в противном случае это приведет к неточной индикации индикатора.

19. Установка крышки подшипника.

- (a). Очистите крышку подшипника.

- (b). Установите сальник.

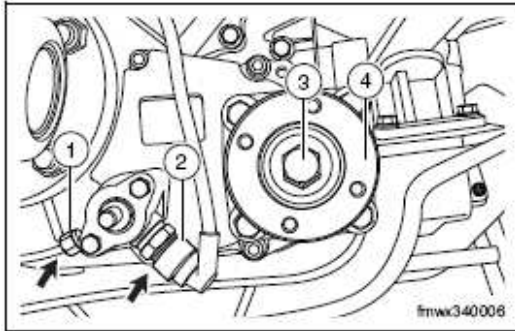


- (c). Установите крышку подшипника на крышку механизма отбора мощности, затяните болты.

Крутящий момент: 45 Н.м

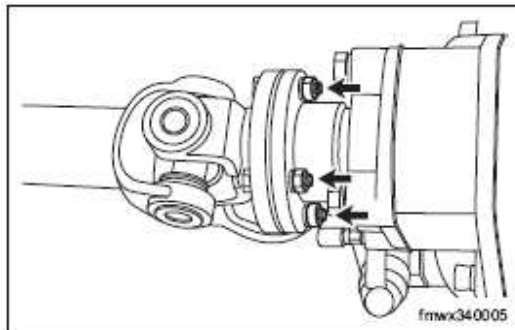
Внимание:

Нанесите плоскостной герметик Loctite 598 на сопрягаемые поверхности.



20. Установка комплектующих деталей механизма отбора мощности

- (a). Установите фланец (1), затяните болт (2).
Крутящий момент: 95 Н.м
- (b). Установите разъем (3) пучка проводов переключателя индикатора механизма отбора мощности.
- (c). Установите воздухопровод (4).



21. Установка приводного вала в сборе механизма отбора мощности

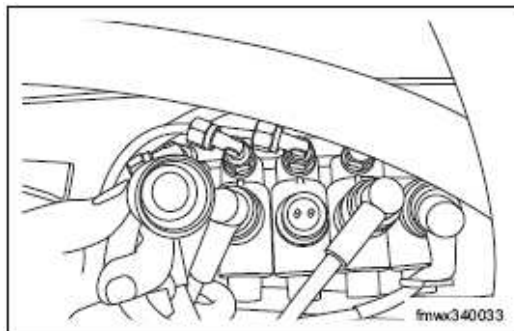
- (a). Установите приводной вал механизма отбора мощности.
- (b). Затяните болты.
Крутящий момент: 37 Н.м

22. Присоединение отрицательного кабеля аккумулятора

Электромагнитный клапан механизма отбора мощности

Проверка и ремонт

1. Проверка электромагнитного клапана механизма отбора мощности



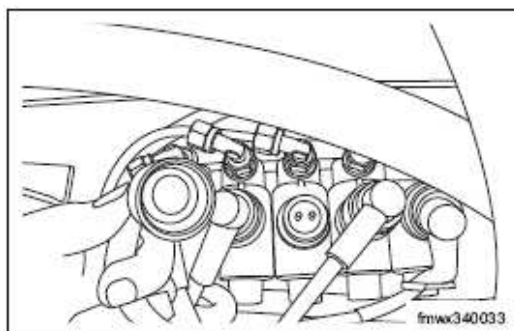
- (a). Снимите разъем пучка проводов электромагнитного клапана механизма отбора мощности.
- (b). Активируйте функцию саморазгрузки, измерьте напряжение между двумя клеммами с помощью авометра.

Стандартное значение: 24 В

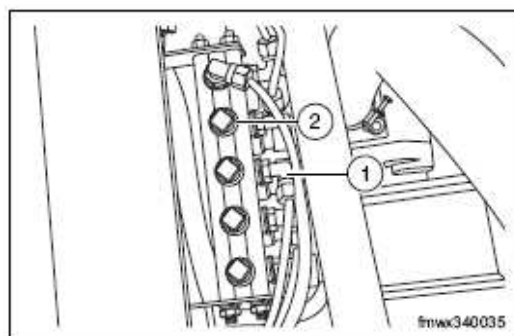
Примечание:

Если напряжение не соответствует установленным требованиям, проверьте цепь (см. п. Проверка и ремонт в части 4 «Диагностика - Цепь электромагнитного клапана механизма отбора мощности»). Если напряжение соответствует установленным требованиям, электромагнитный клапан не работает, замените электромагнитного клапана механизма отбора мощности.

2. Замена электромагнитного клапана механизма отбора мощности

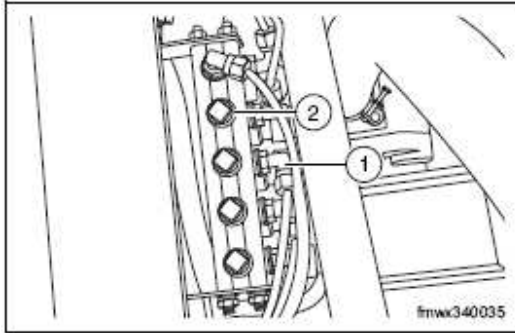


- (a). Снимите разъем пучка проводов электромагнитного клапана механизма отбора мощности.



- (b). Снимите гайку (1) переходника воздухопровода.
- (c). Снимите соединительный болт (2) электромагнитного клапана, снимите электромагнитный клапан механизма отбора мощности.

34-22 Механизм отбора мощности - Электромагнитный клапан механизма отбора мощности



3. Установка электромагнитного клапана механизма отбора мощности

- (a). Установите электромагнитный клапан механизма отбора мощности, затяните соединительный болт (2) электромагнитного клапана.
- (b). Установите гайку (1) переходника воздухопровода.
- (c). Установите разъем пучка проводов электромагнитного клапана механизма отбора мощности.

