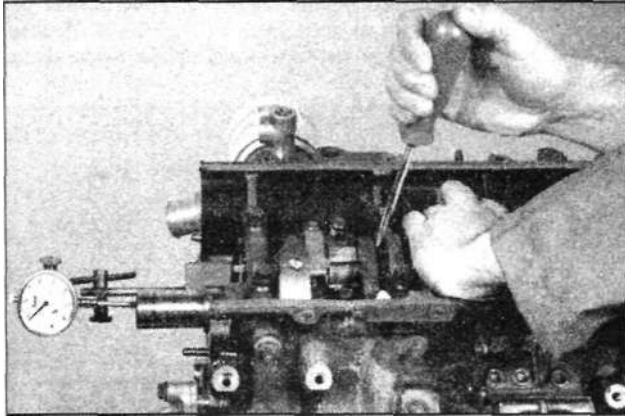


## 14 Коленчатый вал - снятие

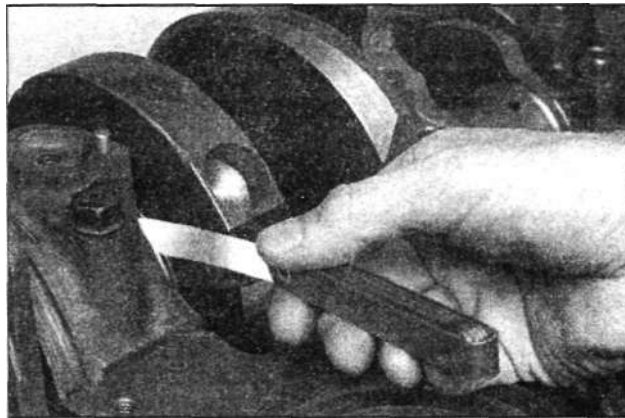
Обратитесь к иллюстрациям 14.1, 14.3 и 14.4

**Примечание:** снятие коленчатого вала возможно только после демонтажа двигателя. При этом следует предварительно снять маховик или приводной диск, демпфер коленвала, приводные цепи и звездочки, а также поддон, масляный насос и поршни/шатуны.

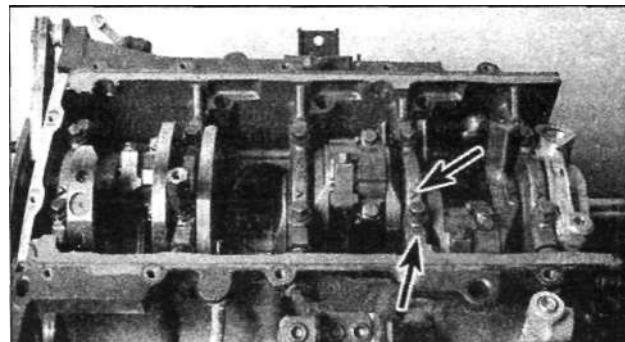
1. Перед снятием следует проверить осевой люфт коленчатого вала. Установите измеритель с индикатором стрелочного типа, чтобы его шток прикасался к торцевой поверхности вала (см. иллюстрацию).
2. Отодвиньте коленвал назад до упора и установите на нуль индикатор измерителя, затем до упора переместите вал вперед и снимите показания измерителя. Расстояние, на которое перемещается коленчатый вал - это его осевой люфт. Если величина люфта превышает установленное спецификацией



14.1 Проверка осевого люфта коленчатого вала с использованием измерителя со стрелочным индикатором



14.3 Проверка осевого люфта коленчатого вала с использованием щупов для измерения зазоров



14.4 Как правило, на крышках коренных подшипников имеют идентификационные метки (указаны стрелками). Крышки должны быть пронумерованы в направлении от передней к задней части двигателя

значение, следует проверить на предмет чрезмерной изношенности упорные поверхности коленчатого вала. В случае допустимой степени износа упорных поверхностей, чрезмерный осевой люфт вала устраняется посредством установки новых коренных подшипников.

3. При отсутствии измерителя со стрелочным индикатором можно воспользоваться щупами для измерения зазоров. Переместите коленвал вперед в максимально возможной степени. Измеряя зазор между коленчатым валом и лицевой стороной упорной поверхности коренного подшипника с помощью щупов, определите осевой люфт вала (см. иллюстрацию).
4. Проверьте наличие идентификационных меток на крышках коренных подшипников (см. иллюстрацию). Крышки должны быть последовательно пронумерованы от передней к задней части двигателя. Если метки не обнаружены, нанесите их самостоятельно, воспользовавшись небольшим кернером или цифровым штампом. Как правило, на крышках коренных подшипников имеется стрелка, направленная к переднему двигателю.

## ДВИГАТЕЛИ V6

**Примечание:** на двигателях V6 объемом 4,2 л третий коренной подшипник является упорным подшипником коленчатого вала. Этот подшипник имеет верхний и нижний упорные вкладыши.

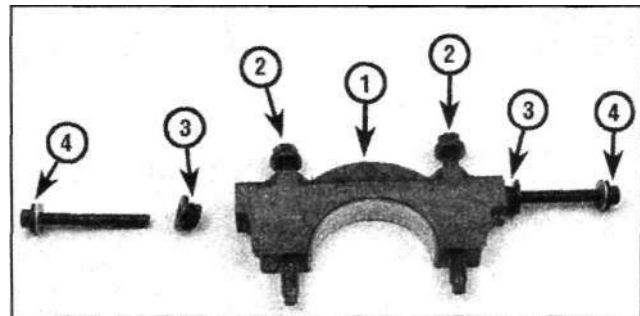
5. Поочередно ослабляйте затяжку болтов/шпилек крышки подшипника на четверть оборота за один подход до появления возможности выкрутить их вручную. Отметьте исходные положения болтов и шпилек, обеспечивая возможность их соответствующей установки в ходе последующей сборки.

**Примечание:** на некоторых двигателях V6 имеется два зажима крышек коренных подшипников, каждый из которых фиксирует две крышки и крепится гайками к их шпилькам. Снимите зажимы.

## ДВИГАТЕЛИ V8

Обратитесь к иллюстрациям 14.6, 14.7 и 14.8

6. Процедура снятия и установки коленчатого вала двигателя V8 сложнее процедуры на шестицилиндровом агрегате в силу большего числа болтов крепления крышек к блоку цилиндров. На каждой крышке коренного подшипника двигателя американской сборки объемом 4,6 л имеется два болта крепления, а также два боковых и оттяжных винта. Чтобы добиться надежной сборки, чрезвычайно важно строго придерживаться рекомендованного порядка процедуры снятия и установки.



14.6 На двигателях американской сборки объемом 4,6 л установлены крышки коренных подшипников, крепящиеся к блоку помощью болтов и оттяжных винтов

- 1 Крышка коренного подшипника
- 2 БОЛТЫ крепления крышки
- 3 ОТТЯЖНОЙ ВИНТ (С левосторонней резьбой)
- 4 Боковые болты