









**Фотоинструкция 015-2 (LX3) для а/м «KIA Sportage» \* 3-е п. \* /10-/ \* ЭлУР**

Комплектация	<b>015</b>	<b>/18.02.11//БРВ-3/</b>
Диаметр или сечение рулевого вала автомобиля	<b>φ16,5 мм</b>	
Краткое описание установки		
<p>Муфта крепится в верхней части рулевого вала под панелью (фото №1;2), ниже карданного соединения на верхний промежуточный вал (вплотную к вилке шарнира), в зоне слева от рычага педали тормоза, расположение двух винтов М10 в муфте (по оси вала) - «вверх» (фото №2). Стопор вставляется со стороны опорной накладки педали тормоза (фото №3) в продольном направлении (расположение паза муфты: справа). Конусообразная часть стопора фиксируется около левой стенки кронштейна педального узла тормоза. Угловой сектор поворота рулевого колеса (амплитуда) при разблокированном штатном замке ~30 град. При повороте рулевого колеса вправо конусообразная часть стопора упирается в левую верхнюю шпильку кронштейна педального узла тормоза (фото №4), при повороте рулевого колеса влево конусообразная часть стопора упирается в шумоизоляцию щитка кузова (фото №5;6).</p>		
Примечание:		
<p>а) конусообразная часть стопора исключает полный оборот рулевого вала.          б) при установке БРВ учитывать крайние положения регулируемой рулевой колонки по высоте (РПК/В).          в) для двухвинтовой модификации муфты - окончательная затяжка двух винтов М10 допускается моментом от 4,0 кгс м до 4,5 кгс м.          г) на левую верхнюю шпильку крепления опорной площадки педального узла тормоза установить ограничительную гайку (входит в комплект) без демонтажа штатной гайки (см. по стрелке фото №1). Момент затяжки от 1,5 кгс•м до 2,0 кгс•м. На резьбовую часть шпильки предварительно нанести анаэробный герметик типа УГ-6.          д) рекомендация №1 - так как при заблокированном рулевом вале на штатный противоугонный замок угловой люфт руля ~ 10 град., муфту установить так, чтобы при заблокированном рулевом вале на штатный противоугонный замок (колеса выставлены прямо) рулевое колесо при вращении на ~ 10 град. против часовой стрелки имело эффект «подпружинивания» (при этом учитывать крайние положения РПК/В), и вставленный стопор, конусообразной частью, почти касался левой верхней шпильки кронштейна педального узла тормоза (фото №3).          е) рекомендация №2 - при установленном стопоре в муфту и разблокированном штатном замке, не прикладывать к рулевому колесу значительные усилия во избежание повреждений кронштейнов педального узла, а также шумоизоляции щитка кузова.</p>		
Фото автомобиля	Фото №1	Фото №2
		
Фото №3	Фото №4	Фото №5
		
Фото №6	Фото №7	
		
18.02.2011 14:50		