

Муфта сцепления (рис. 6) состоит из ведущего барабана 1, установленного на выходном конце коленчатого вала двигателя, ведомого барабана 5, установленного на первичном валу КП, нажимного диска 2, набора ведущих дисков 3 и ведомых дисков 4, упорного диска 7 и нажимных пружин 6.

Нажимные пружины 6 одним концом ввёрнуты в ведомый барабан 5, а другим концом с отогнутым витком крепятся к нажимному диску 2. При этом ведомые и ведущие диски муфты за счет усилия пружин сжимаются, вследствие чего момент от двигателя передается на ведомый барабан и через шлицы – на первичный вал коробки передач.

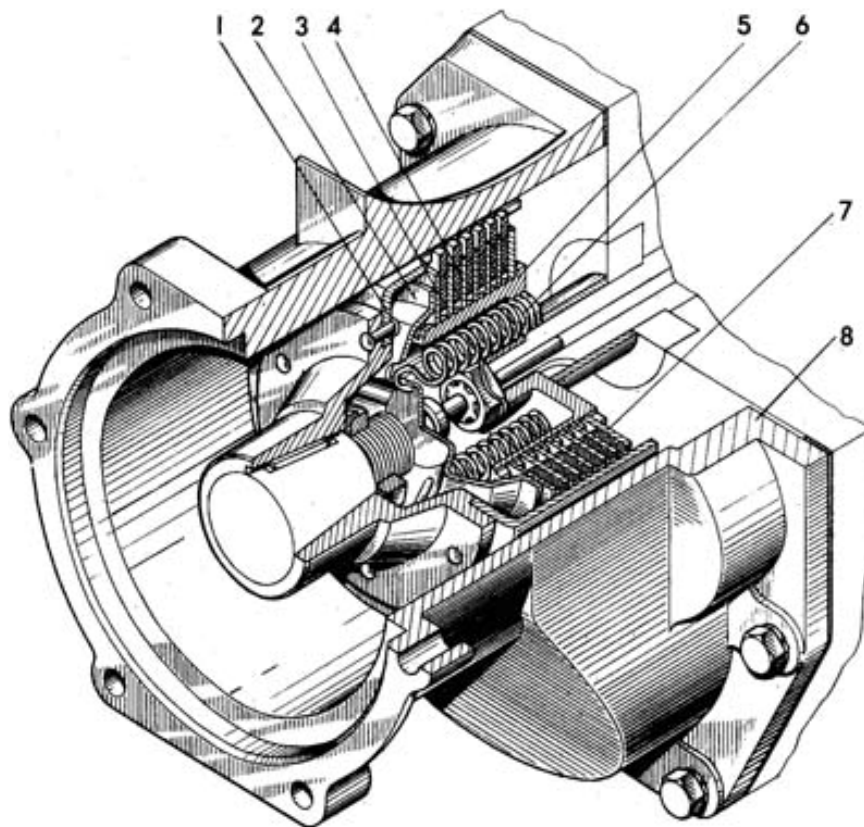


Рисунок 6 – Муфта сцепления

1 – барабан ведущий; 2 – диск нажимной; 3 – диск ведущий; 4 – диск ведомый; 5 – барабан ведомый; 6 – пружина; 7 – диск упорный; 8 – фланец

Управление сцеплением механическое, состоит из рычага управления сцеплением 12, троса 11 (рис.3), рычага 10, переходника 11, упорного шарикоподшипника 7 (одна обойма и сепаратор с шариками), регулировочных шайб 3, устанавливаемых в расточке вала 4, штока 2 и грибка 1 (рис.7).

Усилие от рычага 12 через трос 11 (рис.3), рычаг 10, винт 9, переходник 11 и упорный шарикоподшипник 7 передается на вал 4, который, передвигаясь в осевом направлении, воздействует через шайбы 3 на шток 2 (рис.7). Шток 2, упираясь в грибок 1, давит на нажимной диск 12. Нажимной диск при этом перемещается вперед, натягивает пружины 13, освобождает ведущие и ведомые диски и муфта выключается.

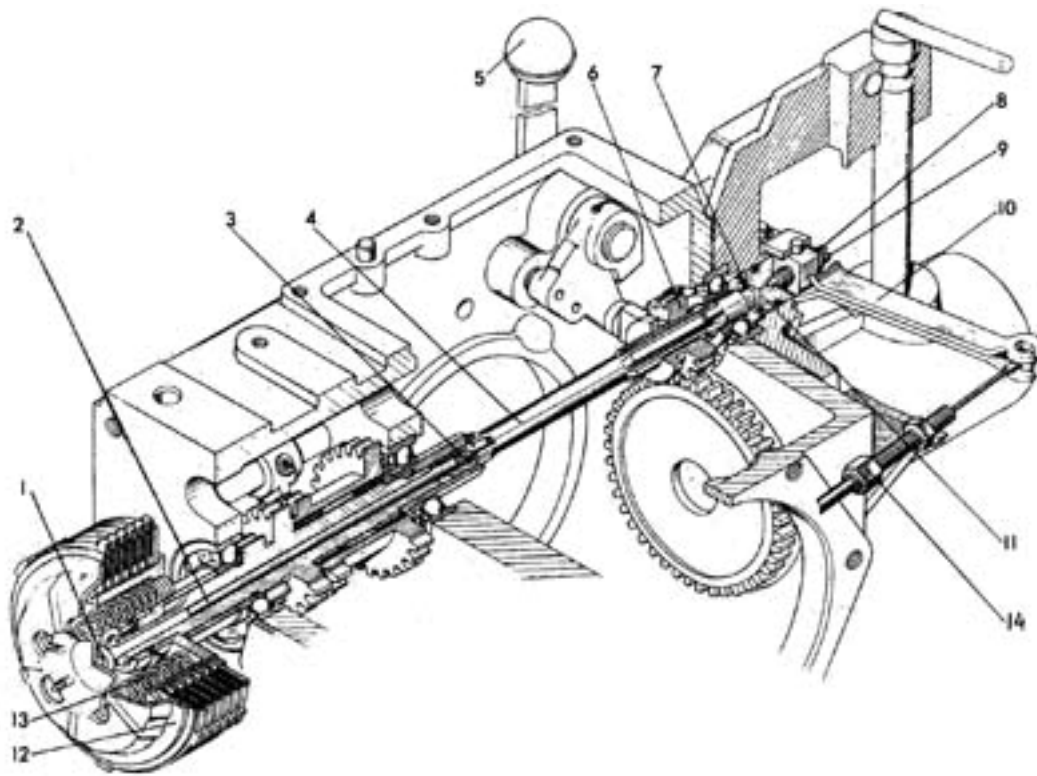


Рисунок 7 – Механизм управления сцеплением

1 – грибок; 2 – шток; 3 – шайба регулировочная; 4 – вал привода ВОМ; 5 – рычаг включения ВОМ; 6 – шестерня, ведущая ВОМ; 7 – упорный шарикоподшипник; 8 – контргайка регулировочного винта; 9 – винт регулировочный; 10 – рычаг управления сцеплением; 11 – переходник; 12 – диск нажимной; 13 – пружина; 14 – болт натяжения оболочки троса

4.4 Коробка передач

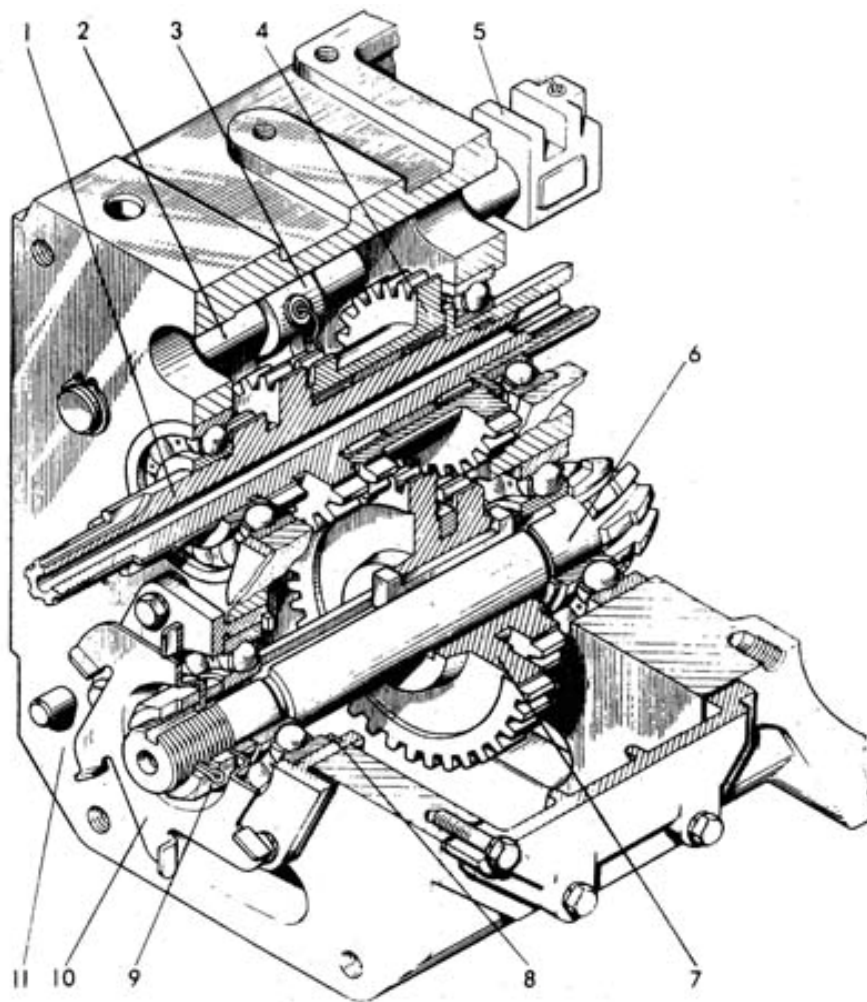
Коробка передач механическая с шестернями постоянного зацепления, предназначена для изменения скорости движения мотоблока и обеспечения реверса.

В коробке передач (рис.8, 8а) находятся расположенные параллельно в корпусе 11 первичный 1, вторичный 6 и промежуточный 22 валы.

Первичный вал 1 полый, выполнен заодно с блоком шестерен, установлен на двух шарикоподшипниках в расточках корпуса и зафиксирован от осевого перемещения буртиком корпуса и стопорной пластиной 12. На валу на подшипниках установлен блок шестерен 4 заднего хода.

Зубчатые венцы шестерен первичного вала находятся в постоянном зацеплении с шестернями 20 и 21 промежуточного вала. Блок шестерен 4 заднего хода находится в зацеплении с шестерней 18 промежуточного вала и блоком шестерен реверса 7 вторичного вала при включении заднего хода.

Промежуточный вал 22 установлен на двух шарикоподшипниках и зафиксирован от осевого перемещения стопорной пластиной 12. Промежуточный вал полый, с четырьмя рядами радиально расположенных отверстий (по 3 отверстия в каждом ряду), в которых свободно установлены заклинивающие шарики 13, вводимые поочередно во впадины свободно сидящих на валу шестерен 18, 19, 20 и 21 штоком 17 переключения передач.



Вторичный вал 6 выполнен заодно с ведущей шестерней главной передачи и установлен на двух шарикоподшипниках. От осевого перемещения вал зафиксирован стопорным кольцом 8 и гайкой 9.

При работе коробки передач вращение от двигателя через муфту сцепления передается на первичный вал 1, а с него, посредством шестерен 20 и 21, на промежуточный вал 22. С промежуточного вала шестерни 18 и 19 передают вращение на скользящий блок шестерен реверса 7, установленный на вторичном валу.

Включение передач осуществляется перемещением штока 17, который, вытесняя заклинивающие шарики 13, включает соответствующую передачу.

Для включения заднего хода блок шестерен 7 (рис.8) необходимо переместить в положение II (рис.9).

Схема силовых потоков КП на различных передачах показана на рис. 9.

Механизм управления коробкой передач предназначен для включения переднего и заднего хода и переключения передач.

Механизм управления реверсом состоит из валика 2 (рис.8), установленного в корпусе трансмиссии 11, на котором жестко закреплена вилка 3 блока шестерен 7.

От рычага 7 (рис.3) реверса усилие передается через тягу 4 и рычаг 19 на вал с рычагом 2 (рис.10), который посредством штифта, входящего в паз поводка 1, перемещает валик 2 (рис.8) вместе свилкой 3 и блоком шестерен реверса 7.