

**Фотоинструкция 284-3 (LX3) для а/м «Opel Antara» /06-/А+/ГУР**

Комплектация	284	/20.05.11//БРВ-3/
Диаметр или сечение рулевого вала автомобиля	Ф15,3мм	
Краткое описание установки		
<p>Муфта крепится в нижней части рулевого вала, ниже эластичной муфты шарнира (вплотную к крепежу фланца) (фото №1;2), в зоне слева от рычага педали тормоза (фото №2). Стопор вставляется в продольном направлении (фото №5) с левой стороны от опорной накладке педали тормоза (расположение паза муфты: слева). Конусообразная часть стопора фиксируется около левой стенки металлического кронштейна педального узла тормоза (фото №6). Угловой сектор поворота рулевого колеса (амплитуда) при разблокированном штатном замке ~15 град. При повороте рулевого колеса вправо рукоятка стопора упирается в дополнительный, ограничительный, металлический кронштейн, устанавливаемый на шпильки крепления электронного блока. (фото №3; 4), при повороте рулевого колеса влево конусообразная часть стопора упирается в левую стенку металлического кронштейна педального узла тормоза (фото №6; 7).</p>		
Примечание:		
<p>а) конусообразная часть и рукоятка стопора исключают полный оборот рулевого вала.          б) при установке БРВ учитывать крайние положения регулируемой рулевой колонки по высоте (РРК/В/Д и РРК/В).          в) окончательная затяжка четырех винтов М8 допускается моментом от 3,5 кгс м до 4,0 кгс м (последовательно по диагонали).          г) на левую и правую нижние шпильки крепления электронного блока установить ограничительный кронштейн (входит в комплект) закрепив штатными гайками (см. по стрелке фото №3; 4). Момент затяжки от 1,5 кгс•м до 2,0 кгс•м. На резьбовую часть шпилек предварительно нанести анаэробный герметик типа УГ-6.          д) рекомендация №1 - при установленном стопоре в муфту и разблокированном штатном замке, не прикладывать к рулевому колесу значительные усилия во избежание повреждений кронштейнов.          е) рекомендация №2 - так как при заблокированном рулевом вале на штатный противоугонный замок угловой люфт руля ~ 15 град., муфту установить так, чтобы при заблокированном рулевом вале на штатный противоугонный замок (колеса выставлены прямо) рулевое колесо при вращении на ~ 15 град. против часовой стрелки имело эффект «подпружинивания» (при этом учитывать крайние положения РРК/В/Д), и вставленный стопор, конусообразной частью, почти касался левой стенки металлического кронштейна педального узла тормоза (фото №6).</p>		
Фото автомобиля	Фото №1	Фото №2
		
Фото №3	Фото №4	Фото №5
		
Фото №6	Фото №7	
		
20.05.2011. 10:10		