



ЩО Е ТО ШПЕР И ИМА ЛИ ТО ПОЧВА У ВАШЕТО БМВ ;)

Постоянно някой ме пита как да познае LSD диференциала в положение в което не можеш да го изпиташ(свален,насипен,на кола в морга и тн.)

Андро е обяснявал,аз,други и сигурно не за последно пак ще обясня.

Основен водител е пластината,закрепена под болт,притискащ задният алуминиев капак на прасето.На нея не бива да се вярва,защото някой ДАПаджия през годините може да я е счупил,подменил или нацяло да я е махнал.Но принципно ако е там,на нея преди числото охарактеризиращо предавателното отношение на главното предаване,трябва да има едно 'S'.Тази пластина е винаги доста корозирала,даже и на нови коли,така ,че трябва да се изтърка със шкурка,докато цифрите се появят.

Но винаги диференциала трябва да се провери.

Държейки фланеца на едната полуоска,всеки опит да се завърти фланеца на карданния вал трябва да е неуспешен,т.е. едното колело не би трябвало да се завърти само по никой начин.Ако колата е на колела нещата седят по следния начин:вдигащ на крик от едната страна,на неутрална предавка,висящото колело не трябва да може да се завърти.Ако двете колела отзад са вдигнати и колата е на свободна,като завъртиш едното колело,другото трябва да се завърти в същата посока.

Обикновено ШПЕР диференциала има по-големи ребра за охлаждане(на алуминиевия капак) от обикновения(отворения) диференциал.Ако пък някой ви изтърси прасе без фланци за кардана и полуоските трябва да се демонтира капака,за да се убедиш ,че диференциала е наистина самоблокиращ се(развинтват се десетината болта който го държат).При шпера касетата в която е поместен фрикционният пакет с пружините е абсолютно плътна,т.е. той не се вижда.Докато касетата на обикновеният диференциал е със прозорци през които се виждат планетните и сателитните зъбни колела.

Другите често задавани въпроси са:

- 1.Предавателното число на шпер диференциала,който съм намерил ,не е като за моята кола,ама е шпер кво да праа?
- 2.Намерил съм шпер ама вие(ромоли) и тн.,да го зимам ли?
- 3.Намерих един в моргата, ама не знам на кво диридже е?

Отговора и на трите въпроса е:

Взимай го,стига да не се пребиеш с него!

Защо?Защото самият диференциал сам по себе си е изключително здрав агрегат във веригата на трансмисията и много рядко,ама много рядко се сбъгясва.Основните проблеми идват от главното предаване(пиньон-корона) и прилежащите им лагери(изключително и само при 3-та серия,всички петици и седмици са с невероятно здрави прасета и поне до сега не съм чул някой да търси).

Така ,че нека си вие.Демонтира се шпер касетата от короната(в чиято надежност не сте сигурни или е износена) и се монтира на вашата корона(за която сте сигурни ,че е изправна)хем ще си запазите предавателното число!

ВНИМАНИЕ: Колкото и елементарно да изглежда на пръв поглед всичко и даже самият диференциал да е прост като устройство ,уверявам ви НЕ Е ТАКА!!!!
Ако до сега сте си правили всичко сами по колата и си мислите ,че ще се справите с имплантата на шпер касета върху вашата корона-ДОСТА СЕ ЗАБЛУЖДАВАТЕ!
99% сигурно е ,че след това ще се появи специфично виене откъм задницата ви,даже и да сте сложили чисто нови пиньон,корона и лагери!
Изискват се специфични познания,индикатори,инструменти и рутина!

Аз бих добавил, че според мен диференциал се чупи от ударни натоварвания - например като тръгваш с въртене на гуми върху асфалт с много дупки. Или пък се връткаш на много неравна и твърда повърхност. Ако тогава бясно въртящото се колело влезе в дупка, лесно можеш да останеш без диференциал.
Говорим за тройки. За петиците и седмиците не знам. Може и да е по-трудно

Точно тва чупи главното предаване-с много гад,в дупка!
Важно е да се прави разлика между главно предаване и диференциал-това са два отделни възела,съжителстващи в един корпус,така че самата касета,винаги се измъква безнаказано,а последствията са за пиньона и короната.
Така ,че не пречи ако прасето си вие и трака,а диференциала си е чисто здрав.

От: Роската и Alpina

