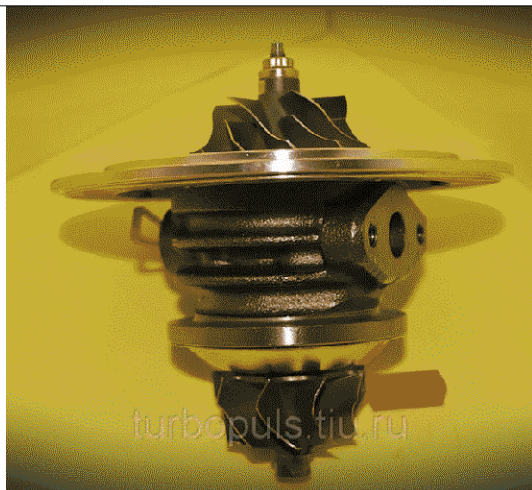


Разборка турбокомпрессора на примере Garrett GT25

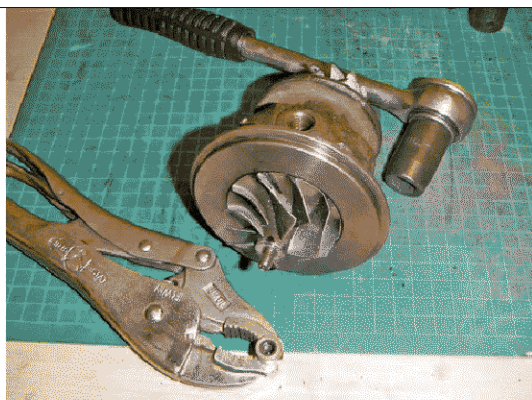
Пер.	Иллюстрация	Необходимая работа в переходе операции разборки
1		<p>На турбокомпрессоре откручиваем все фитинги и откручиваем болты крепления улиток компрессорной и турбинной части.</p>
2		<p>Турбинная улитка обычно прикипает намертво. Для снятия не так много способов. Первый – по-русски киянкой, но лучше воспользоваться болтами крепления улитки и отодвигать потихонечку улитку. Сама улитка сидит на конусе, так что потрудиться придется. Откручивать постепенно, по чуть-чуть и равномерно со всех сторон. Следите, чтобы колесо турбины не деформировалось. Сложность такого способа зависит от конструкции турбины, на GT17 пришлось пользоваться киянкой.</p>
3		<p>Компрессорная улитка снимается, как правило, без проблем. Снятие компрессорной улитки производится разными способами. У GT25 она крепится с помощью стопорного кольца, на GT17 – с помощью болтов. Главное не потерять шайбы. Открутив болты или сняв стопорное кольцо аккуратно, дабы не повредить колесо, снимаем улитку...</p>

4



Когда картридж уже у нас в руках, проверяем люфт вала. Продольного люфта быть не должно, поперечный может ощущаться, но болтаться на миллиметр туда-сюда она так же не должна. Хотя люфтящий или нелюфтящий ТКР не означает, что турбина не будет жрать масло так, что расход масла будет равен расходу бензина.

5



Далее необходимо снять колесо компрессора. Для этого необходимо воспользоваться кусачками с раздвижными губками, другой же конец вала зажимается фигурной оправкой или тем, что подойдет.

Компрессорное колесо вряд ли само слезет с вала, поэтому придется воспользоваться обычным универсальным съемником.

Обязательно пометьте взаимное расположение гайки и колес относительно друг друга, дабы не нарушить балансировку.

Отворачивая гайку, стягивающую дедали на валу ротора, не следует забывать, что резьба на компрессорном валу ЛЕВАЯ.



6		<p>Основные ДСЕ (детали и сборочные единицы) картриджа турбокомпрессора</p>
7		<p>Уплотнительные кольца держатся стопорными кольцами, а втулки вала крепятся тремя болтами Т15, и обычно именно втулки являются причиной люфта.</p>
8		<p>Вкладыш со стороны компрессора держится одним стопорным кольцом, а вкладыш со стороны турбины – двумя стопорными кольцами.</p> <p>С торцевой части вкладыши держатся с помощью стопорных колец, с этим проблем не возникнет.</p>
9		<p>Тщательнейшим образом очистите картридж от грязи, нагара и отложений. Очистите колеса и снимите уплотнительное кольцо с вала.</p>