



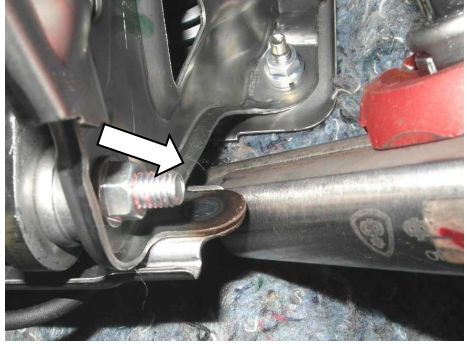



**Фотоинструкция 052-1 (LX3) для а/м «Toyota Venza» А+ /13-/ ЭлУР**

Комплектация	<b>052</b>	<b>/05.07.13. //БРВ-3/</b>
Диаметр или сечение рулевого вала автомобиля	<b>Φ29,5мм</b>	
Краткое описание установки		
<p>Муфта крепится на верхнюю часть нижнего промежуточного вала (фото №1-2) под панелью, вплотную к металлической втулке, в зоне справа от рычага педали тормоза (фото № 2). Стопор вставляется со стороны опорной накладки педали тормоза (фото №3) в продольном направлении (расположение паза муфты: слева). Конусообразная часть стопора фиксируется около кронштейна педального узла тормоза (фото №4). Угловой сектор поворота рулевого колеса (амплитуда) при разблокированном штатном замке ~10 град. При повороте рулевого колеса влево конусообразная часть стопора упирается в кронштейн педального узла педали тормоза, (фото №3;4), при повороте рулевого колеса вправо конусообразная часть стопора упирается в шумоизоляцию щита передка (фото №5).</p>		
Примечание:		
<p>а) конусообразная часть стопора исключают полный оборот рулевого вала.          б) при установке БРВ учитывать положение рулевого колеса (расположение спиц руля), так как блокирование рулевого вала на штатный противоугонный замок происходит через ~15 град (фото №6).          в) при установке БРВ учитывать крайние положения регулируемой рулевой колонки по высоте (РРК/В).          г) окончательная затяжка четырех винтов М8 допускается моментом от 3,5 кгс м до 4,0 кгс м (последовательно по диагонали).          д) рекомендация №1 - при установленном стопоре в муфту и разблокированном штатном замке, не прикладывать к рулевому колесу значительные усилия во избежание повреждений кронштейна педального узла тормоза.          ж) рекомендация №2 - 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 РРК/В), и вставленный стопор, конусообразной частью, почти касался металлического кронштейна педального узла тормоза (фото 4).</p>		
Фото автомобиля	Фото №1	Фото №2
		
Фото №3	Фото №4	Фото №5
		
Фото №6	Фото №7	Фото №8
