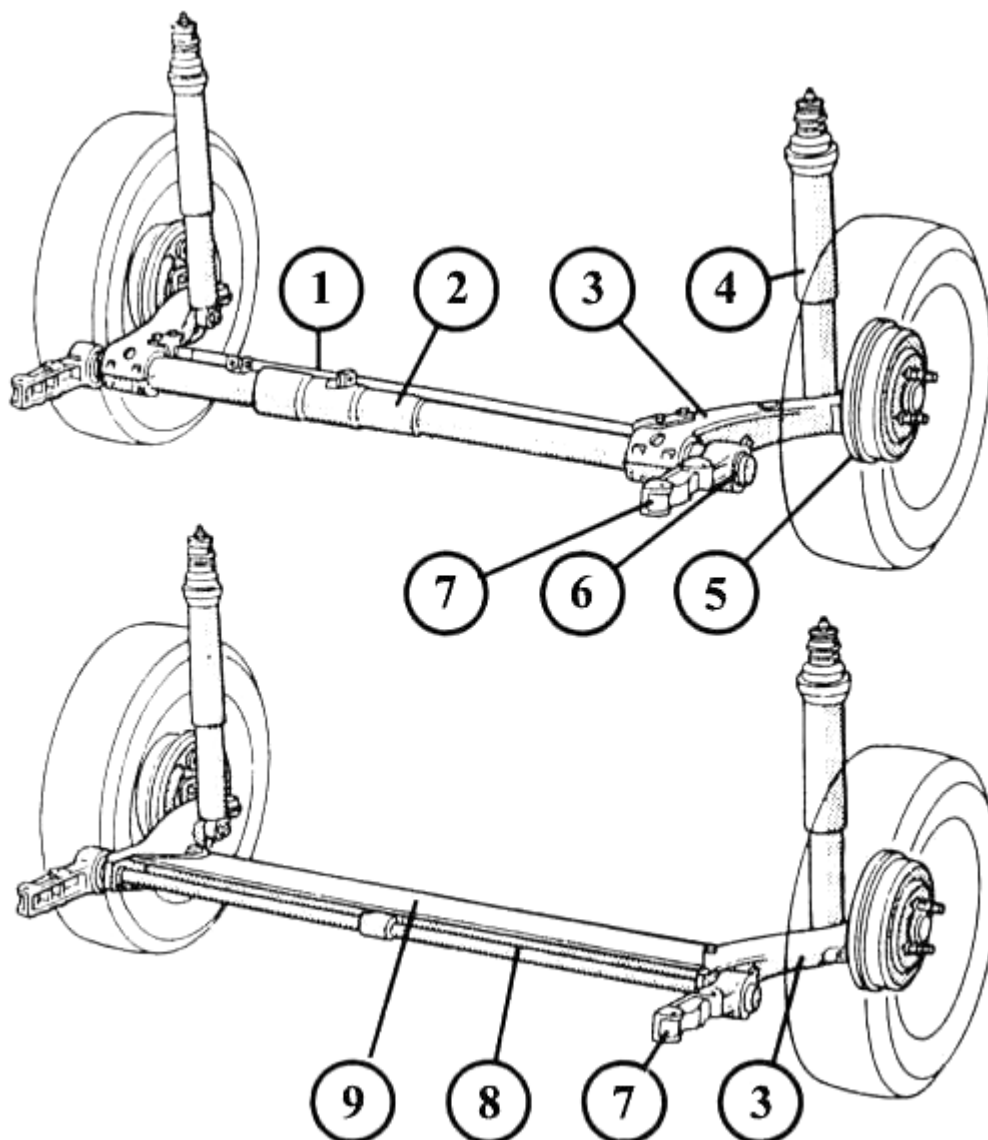


Задний мост Renault 19

На рисунке сверху изображена задняя подвеска с одним торсионом, встроенным в трубу оси с поперечным стабилизатором, на нижнем рисунке — задняя подвеска с четырьмя торсионами Renault 19.



1 — стабилизатор поперечной устойчивости;
 2 — труба заднего моста;
 3 — продольный рычаг подвески;
 4 — амортизатор;
 5 — тормозной барабан;

6 — опора торсиона;
 7 — крепление продольного рычага подвески;
 8 — пружинные торсионы, причем передние выполняют функцию стабилизатора поперечной устойчивости;
 9 — V-образная балка заднего моста.

В зависимости от комплектации и типа двигателя на Renault 19 устанавливаются два различных типа заднего моста. На Renault 19 с моторам мощностью до 65 кВт оба поперечных рычага независимой подвески колес связаны друг с другом посредством двух движущихся одна относительно другой труб задней оси, в которых подрессоривание

обеспечивают два торсиона. Для более мощных моторов (от 65 кВт) устанавливается задняя подвеска, на которой оба продольных рычага жестко связаны с V-образной балкой заднего моста. При такой конструкции задней подвески поддрессоривание обеспечивают четыре торсиона. Продольные балки, сваренные с картером моста, обеспечивают постоянные полосу движения и наклон колес, вне зависимости от поперечного наклона кузова, в результате чего достигаются меньший износ шин и необходимая устойчивость на поворотах. Для точного направления движения поперечные рычаги подвижно укреплены в резиновых втулках, которые поддерживаются креплением поперечных рычагов, прикрепленных к днищу кузова двумя болтами.

Телескопические амортизаторы двойного действия крепятся снизу на продольный рычаг подвески. Сверху они закреплены в маленьком куполе — сходно с куполом стойки амортизатора передней подвески — в багажнике.

Ступица колеса размещена отдельно от тормозного механизма заднего колеса на конце оси и зафиксирована прочеканенной гайкой. Подшипники задних колес необслуживаемые, не подлежат регулировке.