

SKF: Замена верхних опор амортизаторных стоек

дата публікації: 2019.06.26



Верхняя опора амортизатора или его крепление — это элемент подвески, непосредственно влияющий на безопасность водителя и пассажиров. Опора обеспечивает стабильность работы амортизатора, а значит от ее исправности зависит надлежащая управляемость автомобиля и комфорт. О чем следует помнить при замене верхних опор амортизаторов и необходима ли после этого регулировка углов установки колес?

Рассмотрим пример. В автомобиле среднего класса, оснащенный стойкой МакФерсон обнаружено ухудшение управляемости и стук со стороны правого колеса, слышимый при поворотах. После проверки основных элементов рулевого управления и подвески подозрение падает на амортизатор. При внешнем осмотре признаков износа не выявлено. Но так ли это на самом деле?

«При отсутствии утечек масла из амортизатора, которые очень часто происходят при его повреждении, диагностика этого узла не завершается. Не менее важный элемент — это верхняя опора, прикрепленная к кузову. Она может быть объединена с подшипником или представлять собой отдельный узел. Замена опоры — это несложная сервисная операция, требующая тем не менее соответствующего оборудования и наличия определенного опыта», — говорит Томаш Охман из компании SKF.

Опора, а точнее — подшипник, который к ней примыкает, может иметь люфт, возникший в результате эксплуатации или повреждения, например при наезде на препятствие или попадание колеса в глубокую яму. Как уже упоминалось, характерным признаком этой неисправности будет изменение управляемости автомобиля и ухудшение демпфирования при проезде неровностей. Возможен также стук в области данного амортизатора.

«Приступая к работе, следует начать с нижней части стойки МакФерсон и отсоединить ее от поворотного кулака, чтобы снять весь узел. Затем необходимо отсоединить верхнюю опору, которая крепится к кузову тремя болтами. Когда стойка МакФерсон демонтирована, следует помнить о применении профессионального съемника для пружин. После сжатия пружины до состояния, позволяющего безопасно снять опору, мы сможем установить новый узел, используя динамометрический ключ. Важно использовать новые болты, которые — как в случае комплектов SKF — входят в комплект поставки», — объясняет Томаш Охман.



Замена опоры амортизатора для опытного механика не составляет особой проблемы. Если болты крепления стойки к поворотному кулаку не откручиваются, стоит использовать проникающую смазку для резьбовых соединений. Для данной сервисной операции стандартом является одновременная замена опор амортизаторов с обеих сторон автомобиля. Если

повреждение не связано, например, с наездом на препятствие, с большой долей вероятности потребуется замена крепления на другой стороне. Остается вопрос: нужно ли после такого ремонта проверять геометрию подвески?

«Замена опоры амортизатора связана с вмешательством в подвеску автомобиля, поэтому контроль и возможная корректировка углов установки колес является обязательной сервисной процедурой. Отсоединение стойки от поворотного кулака может существенно изменить параметры подвески, что можно обнаружить лишь спустя некоторое время, например, в виде неравномерного износа шин. Именно поэтому после замены верхней опоры необходимо проверить углы установки колес», — резюмирует Томаш Охман.

Джерело: <http://www.automaster.net.ua/drukujpdf/artykul/52119>