

Уникайте помилок при ремонті підвіски!

дата публікації: 2017.09.13



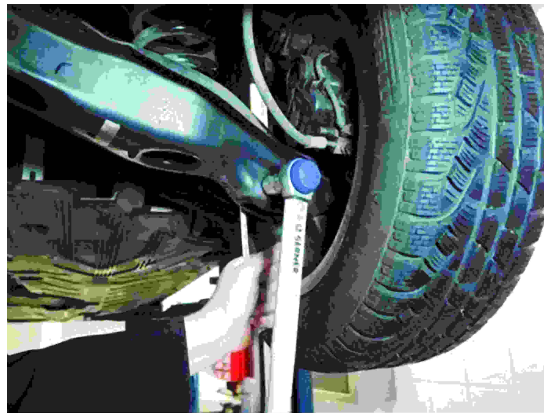
Ускладнення технологій та систем в сучасному автомобілебудуванні вимагає постійного професійного росту незалежного автосервісу та більш глибокої спеціалізації майстрів. Помилка чи недбалість при монтажі можуть дорого коштувати майстру. Конкуренція не залишить шансів тим, хто не хоче вчитися. І, як відомо, краще та дешевше вчитись на чужих помилках.

Експерти підвіски від **thyssenkrupp Bilstein GmbH** пропонують до уваги майстрів огляд типових помилок, що трапляються при ремонті підвіски.

1. Фінальна фіксація амортизаторів

Помилка: Затягувати різьбові з'єднання нижнього та верхнього кріплення амортизатора, коли автомобіль ще знаходиться у «підвішеному» стані на підйомнику. Це призводить до зриву гумовометалевих елементів, спричиняє порушення у роботі системи підвіски: втрату керованості, перекіс кузова, погіршення комфорту.

Правильно: Затягувати різьбові з'єднання підвіски амортизаторів належить тільки після того, як автомобіль опустили з підйомника і він стоїть на колесах. У цьому випадку усі компоненти підвіски знаходяться під вагою авто та у звичайній для експлуатації позиції.



2. Монтаж та демонтаж амортизаторів та деталей підвіски

Помилка: Користуватись імпульсним гайковертом при монтажі амортизаторів є грубим порушенням, Імпульсні навантаження, що створюються гайковертом, порушують фіксацію гайки робочого клапану. Це призводить до змін передбачених виробником характеристик демпфування амортизатора та передчасного виходу амортизатору з ладу. Також і фіксація штоку амортизатору неналежним інструментом, наприклад, «газовим» ключем, призводить до пошкодження його поверхні та до швидкого виходу амортизатора з ладу.

Правильно: Необхідно завжди користуватись динамометричним ключем або спеціалізованим інструментом для фіксації штоку.



3. Момент затяжки різьбових з'єднань

Помилка: Перевищення моменту затяжки, як правило, спричиняє ушкодження або зрив різьбової частини амортизатора. А недостатнє зусилля при фіксації може стати причиною стуків у підвісці та деформації монтажних деталей.

Правильно: Фіксацію різьбових з'єднань амортизатора та деталей підвіски належить виконувати динамометричним ключем з дотриманням відповідного моменту затяжки. Інформація про передбачений виробником момент затяжки, зазвичай, вказується в інструкціях виробників автокомпонентів та автовиробників

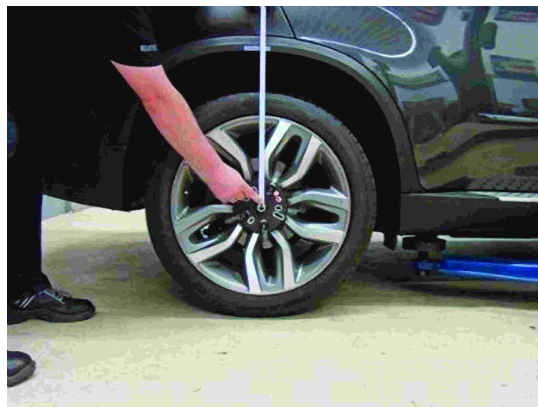
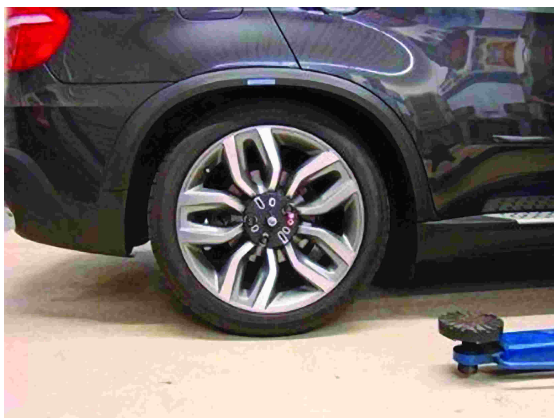


4. При ремонті пневмопідвіски

Помилка: Опускати автомобіль з пневматичною підвіскою з підйомника до створення необхідного тиску в пневматичній системі. Це призведе до пошкодження деталей пневмопідвіски через її чересзірне стиснення.

Правильно: Опускати автомобіль з підйомника можна тільки після створення необхідного тиску в пневмопідвісці. Дотримуватись усіх інструкцій автовиробника.

*Тут варто подивитись відео-інструкції BILSTEIN щодо ремонту пневмопідвіски на сайті www.bilstein.de

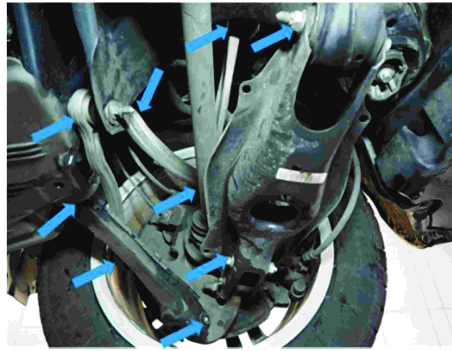
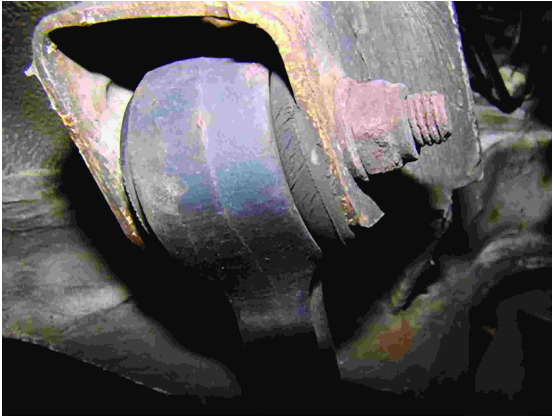


5. Зменшення/збільшення кліренсу

Помилка: При встановленні коротких пружин забувати, або нехтувати тим фактом, що змінюється положення інших елементів підвіски, які тепер знаходяться у більшому навантаженні. Це не тільки заважає досягти правильного заниження підвіски та спричиняє порушення в керованості автомобіля та прискорює зношення підвіски.

Правильно: При зміні кліренсу необхідно адаптувати усі сполучені компоненти підвіски до нового рівня висоти дорожнього просвіту автомобіля. Для цього потрібно послабити усі з'єднання підвіски та зафіксувати їх в новому робочому положенні (в навантаженому стані, тобто, коли автомобіль стоїть на колесах) з дотриманням

моментів затягування.



6. Перевірка/заміна супутніх компонентів

Помилка: При встановленні нових амортизаторів ігнорувати необхідність заміни зношених або пошкоджених супутніх деталей: верхніх опор, підшипників, відбійників та пилезахисних кожухів, пружин, тощо..) Наслідком цього може бути порушення роботи підвіски та передчасне зношення нового амортизатора.

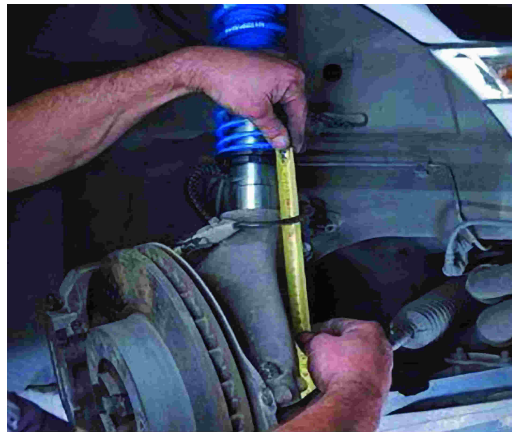
Правильно: При встановленні нових амортизаторів оцінити також стан решти деталей: пружин, опорних підшипників, пилезахисних кожухів та відбійників. У випадку явного зношення або сумнівногостану цих деталей, впевнено рекомендуйте автовласнику їх замінити. (зауважте, що не завжди на перший погляд можливо визначити функціональний стан, ресурс, старих компонентів.



7. Налаштування рівня опорної тарілки пружини

Помилка: Порушення допусків рівня позиції опорної тарілки пружини не лише знижує комфорт, але й загрожує безпеці. Якщо тарілку встановити вище допустимого рівня, хід відбою буде недостатнім – амортизатор буде працювати «на розрив». Якщо тарілку пружини встановити занадто низько, амортизатор постійно буде бити у відбійник, що призведе до передчасного його виходу з ладу. При цьому пружина може зісковзнути з місця через недостатній попередній натяг, а автомобіль втратить керованість.

Правильно: Встановлювати тарілку пружини лише в межах допустимого діапазону, який регламентується інструкціями виробника амортизаторів та автовиробника.



8. Встановлення монтажного комплексу

Помилка: Відсутність деяких компонентів (напр. тарілки пружини чи верхньої опори амортизатора), установка неповного монтажного комплексу чи порушення порядку та встановлення деталей монтажного комплексу. Насправді такі порушення зустрічаються частіше, ніж здається на перший погляд та можуть мати різні наслідки: від стуків у підвісці, до пробою кузова.

Правильно: Перед встановленням амортизаторів необхідно уважно прочитати інструкцію та перевірити наявність та стан усіх монтажних деталей. Встановити деталі так, щоб порядок, позиція та моменти затяжки відповідали заданим в інструкції даним.

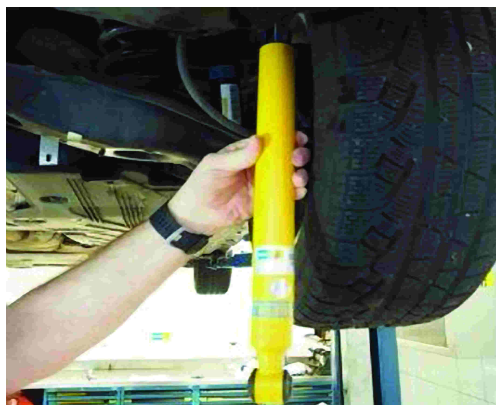


9. Підбір амортизаторів

Помилка: Неправильний підбір амортизаторів трапляється частіше, ніж можна собі уявити. З різних причин. Це спричиняє порушення роботи підвіски автомобіля.

Правильно: При підборі амортизаторів необхідно враховувати не тільки модель автомобіля, але й наявність додаткових можливостей, які визначають особливості

модифікації підвіски. Найбільш точним методом підбору є використання VIN-коду автомобіля та оригінальної програми підбору та пошук необхідних деталей в каталозі постачальника.



10. Перевірка кутів встановлення коліс після ремонту підвіски

Помилка: Ігнорування правила обов'язкової перевірки кутів налаштування коліс після будь-яких робіт з підвіскою. Встановлення нових деталей може дещо порушити геометрію підвіски, що призведе до втрати керованості та прискореного зношування деталей.

Правильно: Після ремонту підвіски автомобіля завжди треба перевіряти кути встановлення коліс, за необхідності їх вірегулювати.

Для підвищення Вашого професійного рівня також рекомендуємо Вам подивитись відео-інструкції по ремонту пневмопідвісок сайті www.bilstein.com або на платформи YouTube



Матеріал надано Представництвом «ІХР Україна», www.ihr-automotive.ua

"Сучасна Автомайстерня" № 9 (105) 2016

Джерело: