



ЧОМУ НЕ ВАРТО ІГНОРУВАТИ ЗАМІНУ АМОРТИЗАТОРІВ ПАРАМИ



Незважаючи на чіткі галузеві рекомендації, в автомайстернях не завжди дотримуються правила заміни амортизаторів парами.

Додайте до цього кількість робіт, виконаних без нових монтажних та захисних комплектів, і постає більш важливе питання: чи не порушуються деякі методи ремонту підвіски в передовій практиці? Щоб отримати більш зрозумілу картину, ми більш детально вивчили це питання та поспілкувалися з інженерами Monroe, одного з найвідоміших виробників систем керування підвіскою.

«ЙДЕТЬСЯ НЕ ПРОСТО ПРО ЗАМІНУ ТОГО, ЩО ВИЙШЛО З ЛАДУ»

Один з ключових моментів - простий: амортизатор не працює ізольовано. «Амортизатори та амортизаційні стійки розраховані на роботу в парі на одній осі. Навіть якщо з ладу вийшов лише один із них, характеристики другого згодом неминуче погіршаться, — пояснюють у компанії Monroe. — Встановлення одного нового елемента поряд із зношеним призводить до дисбалансу у роботі системи демпфування».

На практиці цей дисбаланс проявляється при гальмуванні, проходженні поворотів та під навантаженням. Автомобіль перестає реагувати поступово, що може позначитися на керованості та стійкості, особливо в екстрених ситуаціях.

ПРИХОВАНА ЦІНА ШВИДКОГО РІШЕННЯ

Існує також довгостроковий наслідок, який часто лишається непоміченим. «Якщо встановити новий амортизатор у парі зі старим, новий вийде з ладу швидше, оскільки він має більшу жорсткість і приймає на себе основне навантаження під час руху та проїзду нерівностей, — додають у компанії Monroe. — В результаті автомобіль може повернутися до сервісу раніше, ніж очікувалося, а водій вирішить, що нова деталь була несправною, хоча насправді це зовсім не так».

Те, що спочатку здається більш швидким або дешевшим рішенням, може призвести до повернення автомобіля до автомайстерні і незадоволення клієнта. Як показує досвід та результати досліджень, якщо незадоволений якістю

обслуговування клієнт вирішує змінити автосервіс, він часто розповідає про свій негативний досвід друзям та близьким, тим самим ще більше підбиваючи репутацію майстерні.

Не варто забувати і про те, як ситуацію сприймає клієнт. Якщо була замінена деталь лише з одного боку, а поведінка автомобіля все одно здається неідеальною, більшість. Якщо була замінена деталь лише з одного боку, більшість водіїв не знатимуть з якої саме сторони був проведений ремонт. З їх точки зору робота просто була виконана неякісно. Таке нерозуміння може швидко перерости у скаргу, і провину покладуть на автосервіс. Адже ми знаємо, що створити імідж і репутацію гарної майстерні — завдання, яке потребує величезних зусиль і часу, але втратити їх можна дуже швидко через просте нерозуміння.

ОПОРИ ТА ОПОРНІ ПІДШИПНИКИ: ПРИХОВАНІ ВІД ОЧЕЙ, АЛЕ НЕ ЗАБУТИ

Ще один важливий елемент — опора амортизатора; це деталь, якій рідко приділяють стільки ж уваги, скільки самому амортизатору. Опори забезпечують верхнє з'єднання вузла підвіски з кузовом автомобіля. Вони поглинають вібрації, сприяють точності кермового управління та підтримують комфорт при русі.

«Опори постійно піддаються навантаженням і впливу рухомих елементів, однак їх знос не завжди помітний, — пояснює представник Monroe. — Повторне використання старих опор при встановленні нових амортизаторів може негативно позначитися на ефективності роботи всієї системи». Для спеціалістів з ремонту це звична проблема. Деталь, яка на вигляд здається справною, може вже виробити свій ресурс; після повторного встановлення вона здатна стати джерелом шуму, знизити рівень комфорту або призвести до нестабільної реакції рульового керування. Рекомендований термін служби верхньої опори після першої заміни складає біля 80 000 км. Цей показник нижче, ніж у деталі на новому автомобілі, що обумовлено

зносом інших компонентів, навантаженням від яких повинні компенсуватися саме цими важливими вузлами.

ЗАХИСНІ КОМПЛЕКТИ — КОМПОНЕНТ, НА ЯКИЙ ЧАСТО НЕ ЗВЕРТАЮТЬ УВАГИ

Захисні комплекти — це ще одна область, де часто намагаються заощадити. У кожен комплект входять пильовик та буфер стиснення; обидва ці елементи відіграють ключову роль захисту амортизатора. Пильовик запобігає пошкодженню штока брудом, вологою та дорожньою сіллю, а буфер стиснення обмежує хід підвіски та допомагає контролювати поздовжнє та поперечне розгойдування (у тому числі «кивки» та крени) при розгоні, гальмуванні та проходженні поворотів.

«Без цих компонентів новий амортизатор від початку залишається незахищеним, — зазначають у компанії Monroe. — Це може суттєво скоротити термін його служби». Здавалося б, дрібниця, але вона здатна вплинути на довговічність і керованість автомобіля.

ПОВНИЙ, А НЕ ЧАСТКОВИЙ РЕМОНТ

Основний посыл чіткий і послідовний: ремонт підвіски слід розглядати як комплексне обслуговування всієї системи, а не як заміну окремого компонента.

Ми радимо:

- Замінювати амортизатори або стійки парами
- Встановлювати нові монтажні комплекти
- Встановлювати нові захисні комплекти

БУДЬ-ЯКИЙ КОМПРОМІС У ЦЬОМУ ПИТАННІ ЗАГРОЖУЄ ЗНИЖЕННЯМ ЕФЕКТИВНОСТІ БЕЗПЕКИ ТА ДОВГОВІЧНОСТІ.

Для технічних спеціалістів висновок простий. Різниця між прийнятим і професійним ремонтом часто криється в деталях, що ґрунтуються на технічних знаннях про продукцію. У випадку з обслуговуванням підвіски саме ці деталі гарантують, що автомобіль вийде з майстерні та працюватиме саме так, як належить.