

ВНИМАНИЕ! Не прокачанный перед установкой двухтрубный амортизатор - частая причина выхода из строя поршневой системы амортизатора. Это нарушение инструкций по установке и возможная причина не гарантийного случая! Если во внутренней гильзе амортизатора остается воздух, амортизатор не может правильно выполнять свои функции. Сбой работы приводит к шумам, стукам при работе амортизатора и возможному его выходу из строя.



Мы рекомендуем мастерам сервисных станций перед установкой прокачать амортизатор два-три раза. Это позволяет выявить случаи заклинивания клапанного механизма, а также другие случаи неисправности клапанного механизма. Также обращаем ваше внимание на то, что небольшие провалы в сопротивлении клапанного механизма, а также разница в скорости выхода штока в газо-масляных амортизаторах не является неисправностью и никоим образом не отражается на работе амортизатора.

Перед установкой двухтрубного амортизатора на автомобиль, его нужно привести в рабочее состояние. Во время транспортировки и хранения в двухтрубных амортизаторах рабочая жидкость может перетечь из внутреннего в наружный цилиндр, при этом во внутренний цилиндр попадает газ подпора или воздух. В этом случае амортизатор будет издавать стуки при работе в подвеске автомобиля, а его дроссельные клапаны разрушаются. Чтобы избежать поломки амортизатора, перед установкой его **ОБЯЗАТЕЛЬНО**

нужно привести в рабочее состояние (прокачать). Обращаем ваше внимание, что в

некоторых амортизаторах предусмотрены механизмы слива масла. В одних амортизаторах для слива масла предусмотрен провал штока внутрь амортизатора, после чего из него удаляется масло. В других амортизаторах в самом верху штока делается специальная технологическая канавка.

Поэтому при прокачке амортизатора мы рекомендуем не сжимать амортизатор полностью. Шток амортизатора должен оставаться на 2-3 см несжатым (рабочая поверхность штока должна не доходить до верхней части стакана стойки на 2-3 см) , а в случаях присутствия технологических канавок - сжиматься до них.

Технология прокачки стоек типа "Мак-Ферсон" и картриджей:

А. Установите стойку или картридж штоком вверх и плавно, без рывков, сожмите его до определённого момента (рабочая поверхность штока должна не доходить до верхней части стакана стойки на 2-3 см);

Б. Зафиксируйте шток амортизатора в этом положении на 2-3 сек.;

В. Плавно вытягивайте шток до полностью разжатого состояния;

Г. Повторите операции А, Б, В 2-3 раза;

Д. Удерживая амортизатор вертикально, штоком вверх, выполните контрольную операцию (резкими, но короткими движениями штока убедитесь в плавном, без провалов, перемещении поршня).

В качественно прокаченных амортизаторах поршень перемещается плавно без провалов (обращаем ваше внимание на то, что в некоторых амортизаторах в полностью разжатом состоянии клапанный механизм может попадать в компенсационную полость, предназначенную для расширения амортизационной жидкости при разогреве, и не

оказывать никакого сопротивления).

Технология прокачки всех остальных амортизаторов:

А. Переверните амортизатор штоком вниз и плавно, без рывков, сожмите его;

Б. Зафиксируйте шток амортизатора в этом положении на 2-3 сек.;

В. Удерживая шток, переверните амортизатор штоком вверх, зафиксируйте амортизатор в этом положении на 3-6 сек.;

Г. Выдержав амортизатор в вертикальном положении указанное время, плавно выдвиньте шток до конца хода;

Д. Переверните амортизатор штоком вниз, сделайте паузу 2-3сек. и повторите операции А, Б, В, Г 2-3 раза;

Е. Закончив прокачивать амортизатор, выполняя последовательность, остановитесь на пункте Г;

Ж. Удерживая амортизатор вертикально, штоком вверх, выполните контрольную операцию (резкими, но короткими движениями штока убедитесь в плавном, без провалов, перемещении поршня).



~~Вибрати найбільш відповідний пункт меню в програмі, щоб отримати повні інструкції з екрану.~~