

## **Самостоятельная диагностика передней подвески.**

*Передняя подвеска может иметь и другие неисправности, здесь описаны лишь наиболее типичные.*

Передняя подвеска, а точнее совокупность деталей подвески, трансмиссии и рулевого управления, состоит из следующих составных частей, наиболее часто подверженных выходу из строя:

1. Амортизаторы;
2. Пружины;
3. Шаровые опоры;
4. Нижние рычаги с сайлент-блоками;
5. Верхние опоры подвески с подшипниками;
6. Тяги стабилизатора;
7. Опоры стабилизатора;
8. Рулевая рейка;
9. Рулевые тяги;
10. Рулевые наконечники;
11. Рулевой карданчик;
12. Подшипник ступицы;
13. ШРУС (внешний шарнир).

*Прежде чем проверять детали подвески, следует осмотреть все резиновые чехлы и пыльники перечисленных деталей. Как правило, деталь, имеющая поврежденный чехол требует замены.*

- Исправный **амортизатор** не должен иметь подтеков масла, его шток должен иметь гладкую зеркальную поверхность без раковин и царапин, при раскачивании машины не должен издавать звуков, и почти сразу гасить колебания машины. При движении с неисправным амортизатором машина раскачивается, а со стороны кажется, что колесо не катится по дороге, а прыгает как мячик. Подтеки масла возникают раньше других симптомов и с ними амортизатор еще может нормально работать некоторое время.

- Изношенные (просевшие) **пружины** определяются по низкой посадке машины и невозможности правильно отрегулировать развал колес.

- **Шаровые опоры** проверяются покачиванием нижних рычагов вверх-вниз при помощи монтировки на яме или подъемнике. При этом не должно быть ощутимого люфта.

- **Сайлентблоки нижних рычагов**, не должны иметь люфта при нажатии на них монтировкой, не должны иметь выпученных и потрескавшихся кусков резины, резина не должна отслаиваться от внутренней или внешней втулок.

- Для проверки **шаровых опор** и сайлент-блоков полезно на поднятой машине открутить крепление шаровой опоры к нижнему рычагу. После этого, при поворачивании корпуса шаровой опоры руками, он должен двигаться плавно, с усилием и без люфтов. Нижний рычаг в свободном положении должен стремиться занять горизонтальное положение, под действием упругости резины сайлент-блоков.

- **Неисправные подшипники** верхних опор подвески могут иметь люфт при покачивании машины вверх-вниз. Кроме этого в опоре может быть разорвана резиновая часть, но выявить это без снятия опоры не всегда возможно.

- **Тяги и опоры стабилизатора** проверяются осмотром и раскачиванием руками с усилием. Все сочленения не должны иметь никаких люфтов.

- **Рулевая рейка очень редко выходит из строя**, за исключением тех случаев, когда изнашивается направляющая втулка со стороны, противоположной водителю. Это можно определить при раскачивании руками самой рейки, повернув колеса в сторону расположения руля, взявшись за рейку через чехол рулевой тяги.

- **Рулевые тяги и рулевые наконечники** проверяются либо поворотами руками за колесо, либо поворотами руля вправо-влево, одновременно взявшись рукой за проверяемую деталь. Ни тяги, ни наконечники не должны иметь люфтов.

- **Неисправный рулевой карданчик** может либо иметь люфт, причем иногда довольно большой, либо наоборот – проворачиваться с усилием. Если на Вашей машине рулевой карданчик не имеет никакого чехла или крышки, рекомендуется подобрать и надеть на него какой-либо чехол. Хорошо подходят чехлы от рулевых тяг, можно подобрать и чехол от отечественного автомобиля.

- **Неисправный подшипник ступицы** может издавать гул при движении, что проверяется раскручиванием колес на хорошо закрепленном вывешенном автомобиле. Также он может иметь люфт, что проверяется раскачиванием колеса руками за его верхнюю точку от себя - к себе.

- **Неисправный внешний ШРУС** издает характерный громкий треск при движении автомобиля с небольшим разгоном в крутом повороте.