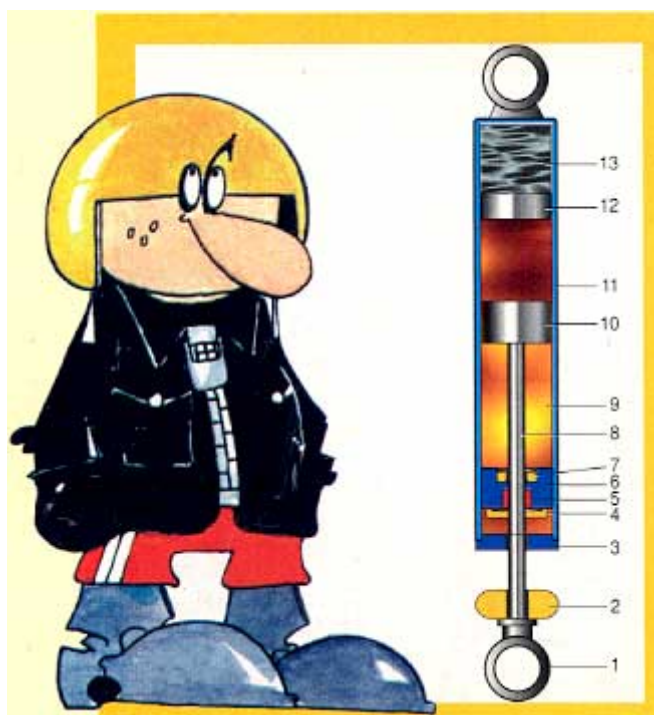


О ремонте газонаполненных амортизаторов .

Газонаполненные амортизаторы иномарок, пестреющие устрашающими наклейками типа "Опасно" и "Не разбирать", считаются неразборными и ремонту не подлежат. Что же делать, если такой амортизатор "потек"? С этим вопросом и замасленным "ямаховским" газонаполненным моноамортизатором задней подвески мы пришли в мастерские мотоциклетных видов спорта Центрального автотоклуба России.

Оказывается, специалисты хорошо осведомлены о неразборности и необслуживаемости хитрых буржуйских амортизаторов. Но главное, что они знают, как их отремонтировать, используя недорогие и надежные отечественные комплектующие. Воистину, наши мужики могут все! Так, для всех амортизаторов с диаметром штока 14 мм "донором" сальника, направляющей втулки и штока является задний амортизатор от переднеприводных ВАЗов. Стоимость такого ремонта складывается из цены амортизатора (250-300 руб.), специального масла (\$10-15 за литр) и оплаты услуг токаря. Получается намного дешевле даже по сравнению с ценой одного лишь сальника оригинального производства. Грех не взяться самому за ремонт!



Принципиальное устройство газонаполненного амортизатора без компенсационного бачка:

1 - головка крепления; 2 -ограничитель хода сжатия (буфер); 3 - крышка-упор ограничителя хода сжатия; 4 - пыльник; 5 - направляющая втулка; 6- корпус сальника; 7 - сальник штока; 8 - шток; 9 - амортизаторная жидкость; 10 - поршень; 11 - корпус амортизатора; 12 - разделительный поршень; 13 - газ.

1. Тщательно вымытый амортизатор зафиксируйте через алюминиевые прокладки в тисках. Сделайте минимальным преднатяг пружины, стяните ее специальными стяжками

(продаются в "автозапчастях"), удалите сухари. Теперь пружина свободна.



2. Удалите крышку-упор для отбойника-ограничителя хода сжатия, поднимите ее вверх по штоку и зафиксируйте, чтобы она не мешала работе.



3. Надеемся, вы не забыли, что амортизатор газонаполненный. Это значит, что сперва необходимо выпустить газ и только после этого(!) разбирать амортизатор. В нашем случае, когда газ находится в самом корпусе амортизатора (а не в отдельном компенсационном бачке, как правило, имеющем уже вентиль для закачки газа), очень важно правильно выбрать место для сверления отверстия. В дальнейшем в это отверстие будет встроен вентиль для закачки газа, И он не должен при ходе подвески задевать за какие-либо детали мотоцикла.



4. Осадите легкими ударами молотка по бородку корпус направляющей втулки и сальника, чтобы получить доступ к стопорному кольцу.

5. Удалите тонкими отвертками стопорное кольцо.



6. Теперь уже ничто не мешает вынуть шток в сборе с корпусом сальника и направляющей втулки. Делайте это аккуратно, чтобы не облить себя маслом. Затем



полностью слейте масло из корпуса.



7. При помощи сжатого воздуха, направленного в просверленное отверстие, извлеките из корпуса амортизатора разделительный поршень. Только "дуйте" не очень сильно - поршень может улететь далеко.



8. Теперь есть возможность рассмотреть конструкцию штока и способ крепления на нем поршня. Как правило, он развальцован, и, если есть желание сохранить родной шток,

необходимо скрутить с него головку крепления к раме мотоцикла. Как показывает практика, сделать это можно только в патроне токарного станка. При этом шток обжимается через алюминиевые оправки, из головки предварительно (!) выпрессовывается сайлент-блок, и только затем головку греют промышленным феном. Все эти трудности объясняются тем, что головка штока на амортизаторах всегда закручивается на специальном резьбовом клее. Полностью разобрав шток, по образцу и подобию оригинальных деталей из "жигулевских" заменителей вытачивается новый корпус сальника и направляющей втулки. Если родной шток пришел в негодность, срезав развальцовку поршня, снимите с него все детали и без лишних церемоний и алюминиевых оправок скручивайте головку крепления. Новый, строго в соответствии с оригиналом и припуском на развальцовку, вытачивается также из "жигулевского".



9. Учитывая, что стенки корпуса амортизатора тонкие, в зоне отверстия приварите переходную втулку под крепление вентиля.



10. Закрутите (на клее) шток в головку. Соберите в строгой последовательности детали на штоке (сальник должен "смотреть" гребенкой навстречу штоку при его обратном ходе) и развальцуйте крепление поршня. Вставьте разделительный поршень на расстоянии 1/3 длины корпуса амортизатора от его дна.



11. Залейте амортизаторную жидкость в корпус. Прокачайте шток вверх-вниз. Если наблюдается свободный (недемпфированный) ход поршня, добавьте жидкости. Для амортизатора задней подвески используйте жидкость вязкостью SAE 2,5W.



12. Венец работы - заправка газа в амортизатор. Лучше всего применять углекислоту или любой нейтральный (инертный) газ под давлением 10 кгс/см². В крайнем случае, воспользуйтесь компрессором или обычным насосом.

