

# Wymiana poduszki amortyzatora - diagnostyka, naprawa i kontrola geometrii

data aktualizacji: 2019.01.28



W samochodzie klasy średniej, wyposażonym w kolumny McPhersona, zdiagnozowano pogorszone prowadzenie oraz stuki od strony prawego koła, słyszalne podczas skręcania.

**Poduszka amortyzatora, czyli popularne „mocowanie” tego elementu, to jedna z integralnych części zawieszenia, mająca bezpośredni wpływ na nasze bezpieczeństwo. Odpowiada ona za stabilizację amortyzatora, a tym samym odpowiednie prowadzenie auta oraz komfort jazdy. O czym pamiętać wymieniając poduszkę amortyzatora i czy po naprawie konieczna jest regulacja geometrii?**

*Zapraszamy do lektury porad przygotowanych przez ekspertów SKF. Zobacz też galerię zdjęć poniżej!*

Dla zobrazowania tej sytuacji warto posłużyć się przykładem. W samochodzie klasy średniej, wyposażonym w kolumny McPhersona, zdiagnozowano pogorszone prowadzenie oraz stuki od strony prawego koła, słyszalne podczas skręcania. Po weryfikacji podstawowych elementów układu kierowniczego oraz zawieszenia podejrzenie pada na amortyzator. Organoleptyczne oględziny elementu nie wykazują zużycia. Ale czy to wszystko?

Brak wycieków oleju z amortyzatora, które bardzo często towarzyszą jego uszkodzeniu, nie kończy tematu diagnostyki tego obszaru. Równie ważnym elementem jest poduszka, przykręcana na tzw. „kielichu”. Może być ona zintegrowana z łożyskiem lub występować jako oddzielny element do montażu. Wymiana poduszki nie jest trudną czynnością serwisową, choć prawdą jest, że wymaga odpowiedniego sprzętu i doświadczenia - mówi Tomasz Ochman z firmy SKF.

Poduszka, a w zasadzie łożysko, które do niej przylega, może mieć luz powstały w wyniku eksploatacji lub uszkodzenia np. po najechaniu na głęboką dziurę. Tak jak wspomniano, charakterystycznym objawem tej usterki będzie zmienione prowadzenie auta oraz pogorszona amortyzacja nierówności. Możliwe są takie słyszalne stuki, dobiegające z okolic danego amortyzatora.

Przystępując do pracy warto zająć się dolną częścią kolumny McPhersona i odseparować wahacz oraz zwrotnicę, aby umożliwić wyjęcie całego elementu. Następnie powinniśmy odkręcić samą poduszkę, która umocowana jest do kielicha za pomocą trzech śrub. Gdy kolumnę McPhersona mamy już na stole, należy pamiętać o zastosowaniu profesjonalnego ściągacza do sprężyn. Po obniżeniu sprężyny do bezpiecznego poziomu umożliwiającego odkręcenie poduszki, przy pomocy klucza dynamometrycznego możemy zamontować nowy element. Ważne jest zastosowanie nowych śrub, które - tak jak w przypadku zestawów SKF - dołączane są do każdego opakowania - tłumaczy Tomasz Ochman.

Wymiana poduszki amortyzatora dla wprawnej mechanika nie jest szczególnym wyzwaniem. Jeśli śruby zwrotnicy oraz wahacza nie chcą „puścić”, warto spryskać je preparatem smarująco-penetrującym. W przypadku tej czynności serwisowej dobrą praktyką jest równoczesna wymiana poduszek amortyzatorów po obu stronach auta. Jeśli uszkodzenie nie wynika np. z wjechania w głęboką dziurę, z dużą dozą prawdopodobieństwa do wymiany kwalifikować się będzie mocowanie po drugiej stronie. Pozostaje pytanie, czy po dokonaniu tego typu naprawy powinniśmy obligatoryjnie skontrolować geometrię zawieszenia?

Wymiana poduszki amortyzatora związana jest z ingerencją w zawieszenie pojazdu, dlatego kontrola i ewentualne ustawienie geometrii jest obowiązkową czynnością serwisową. Odkręcenie wahacza i zwrotnicy może istotnie zmienić parametry tego układu, co odczujemy dopiero po jakimś czasie np. w postaci nierównomiernego zużycia opon. Z tego względu, po wymianie poduszki, warto skontrolować geometrię w profesjonalnym warsztacie naprawczym lub chociażby na płycie kontrolnej, jaką dysponują stacje diagnostyczne - podsumowuje Tomasz Ochman.

Źródło: