

Озвученная, на страницах нашего сайта, методика ремонта шкворневого узла с использованием бронзовых вкладышей и модернизированных шкворней, прошла многолетние испытания в условиях нашей СТО. Установлены сотни комплектов, автомобили на бронзе имеют пробеги более 300 000 км, все это позволяет быть уверенными в том, что устанавливая подобный комплект, работники СТО могут не сомневаться - рекламаций не будет. Вместе с тем, накопленный опыт показывает, что существуют определенные тонкости, которые при составлении наряд-заказа необходимо учесть. Шкворневой узел в автомобиле работает корректно при исправности всей передней подвески и рулевого управления в целом. Перед выполнением ремонтных работ необходимо провести тщательную диагностику узлов, сопряженных со шкворневым, а именно:

1. Возврат руля в ноль до выполнения работ.
2. Величину люфта в ГУРе, крестовинах рулевого управления.
3. Состояние рулевых наконечников.
4. Состояние подшипников передних ступиц.
5. Состояние сайлентблоков, продольных и поперечной тяг.
6. Состояние амортизаторов.

До начала выполнения работ, результаты дефектовки оговорить с клиентом и четко обозначить границы ремонта. Почему это важно? Конструкция шкворневого узла мостов типа "Спейсер" выполнена таким образом, что при имеющемся люфте, колеса приобретают способность к самоцентрированию, подобно гироскопу и поэтому водитель не испытывает никаких проблем при езде, даже со значительными люфтами в оговоренных узлах. Но после замены шкворней, подобная самоцентрировка будет исключена и вполне возможно, что владелец автомобиля, начнет предъявлять вполне справедливые претензии и Вам, все эти люфты, придется устранять, но уже безвозмездно. Случаев, когда замена шкворневого узла, приводила к ухудшению управляемости автомобиля, при условии корректной работы всех сопрягаемых деталей рулевого управления, не было ни одного. Поскольку управляющее усилие на колеса, остается точно таким же, как и при использовании пластиковых вкладышей. Достигается это регулировкой шкворневого узла на момент вращения корпуса поворотного кулака относительно шаровой опоры. То есть, в готовом к установке узле, без манжет ШОПКа, корпус ПК, должен свободно крутиться от руки, относительно шаровой опоры. Если это условие выполнено, а жалобы от клиента на плохую управляемость автомобиля продолжают поступать, ищите причину в сопрягаемых узлах. Чаще всего, это бывает связано с неисправностью ГУРа, изношенностью сайлентблоков переднего моста, ослаблением стремянок заднего моста, неисправностью амортизаторов, неисправностью в креплениях продольных и поперечной тяг. Часто бывает, что в проушинах уже выбит эллипс, и поперечная тяга просто не фиксирует жестко передний мост. Если у Вас, после установки наших ремонтных комплектов, возникают какие-либо проблемы, обязательно свяжитесь с нами по телефону 8-800-700-25-22 или [электронной почте](#).