Уже давно нужно было заняться задними сайлентблоками… вот наконец то решился:) Заказал на Exist'e сайлентблоки фирмы Febest TAB-074. Через 5 дней они были уже у меня в руках:) Сразу же записался на замену.

Сегодня съездил заменил их) Состояние старых остовляло желать лучшего) После замены исчез скрип в задней части авто когда едешь по кочкам =)

+ Еще заскрипели оригинальные колодки справой стороны, не так давно мененые, сняли посмотрели, протерли все работает хорошо, при поездке домой пищания не было замечано)

PS: выложил фото =)

Ну вот и начат ремонт ходовой. Поскольку у меня нет ни сьемника, ни пресса — то задние сайлентблоки было решено менять чужими руками, что и было сделано позавчера. Заехал на СТО и через час уже было все готово.

При самостоятельной замене пришлось бы просидеть в неудобном положении под машиной, выпиливая старые сайлентблоки, либо же снимать заднюю балку полностью, и выпиливать с чуть большим комфортом) Но тогда бы уже пришлось отсоединять тормозные шланги, соотвтветсвенно заливать тормозуху и прокачивать тормоза. Поскольку у меня на тормозную систему тоже есть свои планы, то это стало еще одним фактором в пользу замены на сто)

Стоит отметить достаточно важный момент — новые сайлентблоки следует устанавливать на балку в точно таком же положении, что и старые, предварительно сделав на балке метки. Вот что написано в книге по ремонту и эксплуатации (стр.124):

Снятие: "Нанесите метки на два выступа сайлент-блока и на балку".

Утсановка: "Совместите выемки сайлент-блока с метками, нанесенными на балку задней подвески".

Нанесение меток

Нанесение меток

Таким образом, при обычном рабочем положении задней балки (машина стоит на земле) сайлент-блок должен располагаться параллельно земле (на глаз, естественно. 2-3 градуса погоды не сделают, но большое отклонение приведет к преждевременной выработке).

Забрал для любопытства старые сайлентблоки — откровенно был удивлен. За 13 лет эксплуатации они лишь незначительно потрескались. Человек, менявший их, сказал, что можно было и не менять, что мол с завода запчасти родные гораздо лучшего качества, чем то, что я поставил. И не важно, написано там оригинал или нет. Хотя я думаю, что это мнение справедливо для наших тазов, а япо-запчасти — оригинал он что с завода, что отдельно — так и так хорош! Хотя в этом вопросе сколько людей, столько и мнений. Все-таки 13 лет эксплуатации не могли никак не повлиять на характеристики детали, а новое — оно и есть новое. Без замены была бы выше нагрузка на другие элементы задней подвески. Ну и несколько фото старых блоков (один отмыл).

Старые сайлентблоки

Старые сайлентблоки

Старые сайлентблоки

Старые сайлентблоки

Старые сайлентблоки

Старые сайлентблоки

Старые сайлентблоки

Старые сайлентблоки

Номер у снятых запчастей абсолютно идентичен новым =)

Старые сайлентблоки

Старые сайлентблоки

Жду солнышко и сухую погоду на следующих выходных, хотелось бы уже заняться заменой всего остального =)

почему то VAG-ом не предусмотрена замена сайлентблоков в рычагах, хотя они, в отличии от железки, могут и порваться.

IMG\_8119

Зато о нас позаботились другие производители запчастей. Например, бренд LEMFORDER ( 29917 01 ) предлагает сайлентблоки по весьма доступной цене, чуть больше 200р за штуку

Процедура замены не прописана в ELSA, но достаточно проста. Если её производить на подъёмнике. Дело в том, что в эти рычаги упирается пружина, и что бы её сжать, нужен специальный съёмник (стяжки не влезут)

ЗАХВАТ ПРУЖИНЫ

-если работа проводится на подъёмнике, и имеется трансмиссионная гидравлическая стойка с больших ходом штока, то можно обойтись и без этого съёмника. А можно подстраховаться, собрав такую стяжку

IMG\_8127

IMG\_8128

-перед началом работ зачищаем болты, которые предстоит отвинчивать

IMG\_8120

-на автомобилях с автоматическим корректором фар нужно открутить крепление тяги

IMG\_8124

-делаем отметку на эксцентриковой шайбе

IMG\_8122

-откручиваем гайки с обоих болтов крепления, ставим стойку под край рычага, немного поднимаем его,и вытягиваем наружный болт. Опускаем рычаг вместе с пружиной. Вынимаем внутренний болт, придерживая рычаг

IMG\_8130

-в этом месте может случиться “засада”, свойственная современным автомобилям: конфликт стального крепежа с алюминиевыми деталями

IMG\_8125

-самое простое решение, это залить обильно “жидким ключом”, и сначала прокрутить болт внутри сайлентблока

IMG\_8164

-затем вытягивать болт, совершая вращательные движения

IMG\_8166

-самый крайний вариант: отпилить болт внутри сайлентблока “болгаркой”, благо пространство позволяет

IMG\_8163

-на некоторых моделях может мешаться задняя часть глушителя, нужно открутить от кузова задние точки крепления, и приотпустить

-итак, рычаг в руках, теперь можно сменить сайлентблоки. Но сначала нужно запомнить, как был установлен старый, что бы и новый запрессовать в таком же положении

IMG\_8135 IMG\_8132

-выпрессовать старый сайлентблок можно с помощью любой кругляшки подходящего диаметра (порядка 40 мм)

IMG\_8137 IMG\_8138

-внутреннюю поверхность рычага нужно очистить

IMG\_8139

-ширина втулки сайлентблока меньше, чем ширина рычага. Что бы запрессовать до нужного места, производим нехитрые расчёты

IMG\_8145 IMG\_8146 IMG\_8147

-под рычаг кладём оправку с углублением

IMG\_8143

-на тело сайлентблока наносим маркером метку, что бы контролировать ориентацию,

IMG\_8141

-и запрессовываем

IMG\_8168

-до метки

IMG\_8148

-”контрольный выстрел”

IMG\_8149

-всё очно! можно собирать. Если бюджет не позволяет заменить крепёж, то хотя бы как следует очистите его

IMG\_8167

-но лучше – заменить

-что бы в будущем не возникало проблем с откручиванием, я, лично, наношу некоторое количество смазки на тело болта

IMG\_8151

-вставляем рычаг в балку, вставляем болт. С обратной стороны наживляем эксцентриковую шайбу

IMG\_8155

-устанавливаем пружину в рычаг, поднимаем рычаг до упора пружины в кузов, подставляем гидравлическую стойку

IMG\_8152

-поддомкрачиваем до совпадения отверстий

IMG\_8153

-вставляем болт, наживляем гайки. Но не затягиваем. Сначала нужно придать рычагу нагруженное положение. ELSA рекомендует его определять по расстоянию от центра колеса до края арки

измерение высоты

-я же делаю несколько проще: поднимаю рычаг до тех пор, пока вес кузова не перекладывается с лапы подъёмника на пружину

IMG\_8157 IMG\_8156

-выставляю эксцентрик внутреннего болта по маркёрным меткам

IMG\_8158

-вот теперь можно затягивать оба болта

IMG\_8160 IMG\_8159

моменты затяжки

-прикручиваем датчик уровня

IMG\_8161

-снимаем стяжку пружины (если ставили)

IMG\_8162

-и можно переходить ко второму рычагу

————————————————————————————–

после данной процедуры желательно попасть на стенд развал/схождения. Там будут откручивать внутренние болты, так что контролируйте момент затяжки. И ещё можно попросить механика, что бы он прямо на стенде открутил гайки наружным болтов, пошатал кузов вверх/вниз и снова затянул. Нагрузка на стойке конечно хорошо но когда машина на колёсах , это более точное положение, как ни крути

Эта запись опубликована в рубриках: инструкции по ремонту. Постоянная ссылка.

← замена переднего ступичного подшипникапривод масляного насоса на дизелях с балансировочными валами →

36 комментариев замена сайлентблоков в задних поперечных рычагах A5 (PQ35)

Константин пишет:

17 Июнь 2013 в 23:09

Здравствуйте! Можно уточнить несколько моментов? Каковы размеры стяжки и она, если я правильно понимаю, позволяет вынуть пружину вместе с рычагом, поскольку её нижняя часть проходит через отверстие в рычаге? Второй момент – те сайлентблоки от Лемфордера, что я видел, имели несколько овальную форму внешней металлической обоймы – так и должно быть? Просто на фото этого не видно, а то, что предлагали на Маршале – было именно таким, упаковано в коробочки по две штуки, сами блоки имели фольксвагеновскую маркировку….

Ответить

Яков пишет:

17 Июнь 2013 в 23:22

если планируется рычаг вынуть вместе с пружиной, стяжку можно построить из одной поперечины. Если пружины нужно вынуть – из двух. Размер не снимал, взял самый длинный болт и в железку дырку просверлил:-. Но эта перестраховка оказалась лишней, вполне можно обойтись и без стяжки

Да, сайлентблоки действительно изначально овальной формы. Так было и с сайлентблоками для Гольф2,3 и 4, с алюминиевыми обоймами. При запрессовке, естественно, становятся круглыми

Оригинальный номер без клейма – ещё не признак того, что деталь идентична устанавливаемой на заводе.

Ответить

Константин пишет:

17 Июнь 2013 в 23:37

Большое спасибо!!!!! :-)

Ответить

Алексей пишет:

24 Апрель 2015 в 11:00

Cпасибо за подробную тему! Подскажите Яков можно ли поменять нижний сайлентблок заднего рычага (с внешней стороны) не снимая поворотный кулак. Проблема в невозможности регулировки схождения заднего правого колеса (-1,05 градуса) регулировка не помогла! Внешне никаких повреждений механических нет,сам ямы и бордюры не ловил.Поменял поперечную тягу в сборе (оригинал) был износ сайлентблоков,поменял верхний сайлентблок поперечного рычага,остался один есть подозрения в износе….Может сталкивались с такой проблемой в своей практике? Заранее благодарен!

Ответить

Яков пишет:

24 Апрель 2015 в 11:19

можно у