

Замена сайлентблоков задней балки

День первый

Пока машина стояла на колесах, сделал болгаркой метки расположения рычага относительно балки. Затем по этим меткам буду напрессовать рычаг на сайлентблок. Снял балку. Выбил рычаги вместе с торсионами, извлёк остатки сайлентблоков. Правая сторона выбилась вместе с резиной. Левая сторона идти никак не хотела даже под натиском кувалды (5 кг). Внутреннюю обойму пришлось пилить ножовкой. Только после этого удалось выбить внутреннюю часть торсиона.

Далее мне здорово помогли друзья. Выпрессовали 20-тонным прессом торсионы из рычагов. Сдвинулись они на пределе возможностей пресса, под гигантским давлением. Очень сильно прикорели. До этого пытались извлечь их домкратом, уперев в проём подвала в гараже — начинали крошиться кирпичная кладка и бетонная плита.

До позднего вечера я чистил шлицы на торсионах и на ответных частях. С внутренней частью всё хорошо. А вот с наружной...



После 1,5 часа мучений зубилом, треугольным напильником, ножовкой по металлу:



Шлицы просто уничтожены ржавчиной. Но как бы это не выглядело простым — торсионы никак не хотели ни входить, ни выходить. Я добивался того, чтобы можно было вставлять торсионы насквозь усилием руки.

К концу первого дня балка уже была прикручена обратно.

День второй

С утра пытался вставить на место торсионы. В одиночку это сделать очень тяжело. Распорки в кузов не помогали. Один торсион входит — второй нет. И наоборот. Если сначала вставить тот, который не входит, то потом не входит другой. Измученный изнурительной чисткой шлицов и работой кувалдой, окончательно выбился из сил.

Звонок другу, и уже через полчаса – час торсионы стоят на своих местах. Друг становился на барабан, раскачивал балку, оттягивая её вниз. Я вставлял сначала один торсион, а затем другой.

Собрал тормоза, накинуд колёсные диски. Опустив автомобиль понял, что не угадал — машина лежит на пузе.

Вновь снимаю колёса и устанавливаю машину на подпорки. Оттянули балку ещё ниже. По методике распорок в кузов — около 600 мм (ровно один зуб торсиона от прежнего положения).

Перестановка делалась голыми руками. Друг слегка прыгал на балке, держась за крышу, а я рукой спокойно доставал торсион (сначала один, затем другой). Так и устанавливали в другое положение.

Вроде бы и всё. Но был один неприятнейший момент при снятии балки. Одна из тормозных трубок не откручивалась и сломалась. Длинной она 3 метра, идёт вдоль всего кузова. Купил трубку в магазине, поехал к друзьям на СТО, чтобы заменить на подъёмнике.

Пришлось вернуться в магазин, чтобы менять штуцер... Сделал папа-папа. А надо было с одной стороны маму сделать.



На замену трубки с прокачкой тормозной системы потребовалось два часа. Вечером второго дня получил результат — замененные сайлентблоки. Метки, сделанные в начале работы, совпали.



Затраты времени составили около 20 полных часов. Но если бы пришлось делать второй раз, то сделал бы гораздо быстрее, часов за 8.

Дополнение

Многие пишут, что, подвеска после замены сайлентблоков ведет себя по другому, машину начинает «вести». У меня таких ощущений не возникло. НО! Одно очень приятное изменение заметил. Машина стала ровно ехать по трассе. Если ранее её немного тянуло в сторону, и руль надолго нельзя было отпускать, то теперь при отпуске руля автомобиль едет прямо.

Так что менять однозначно надо, если сайлентблоки «устали».







