

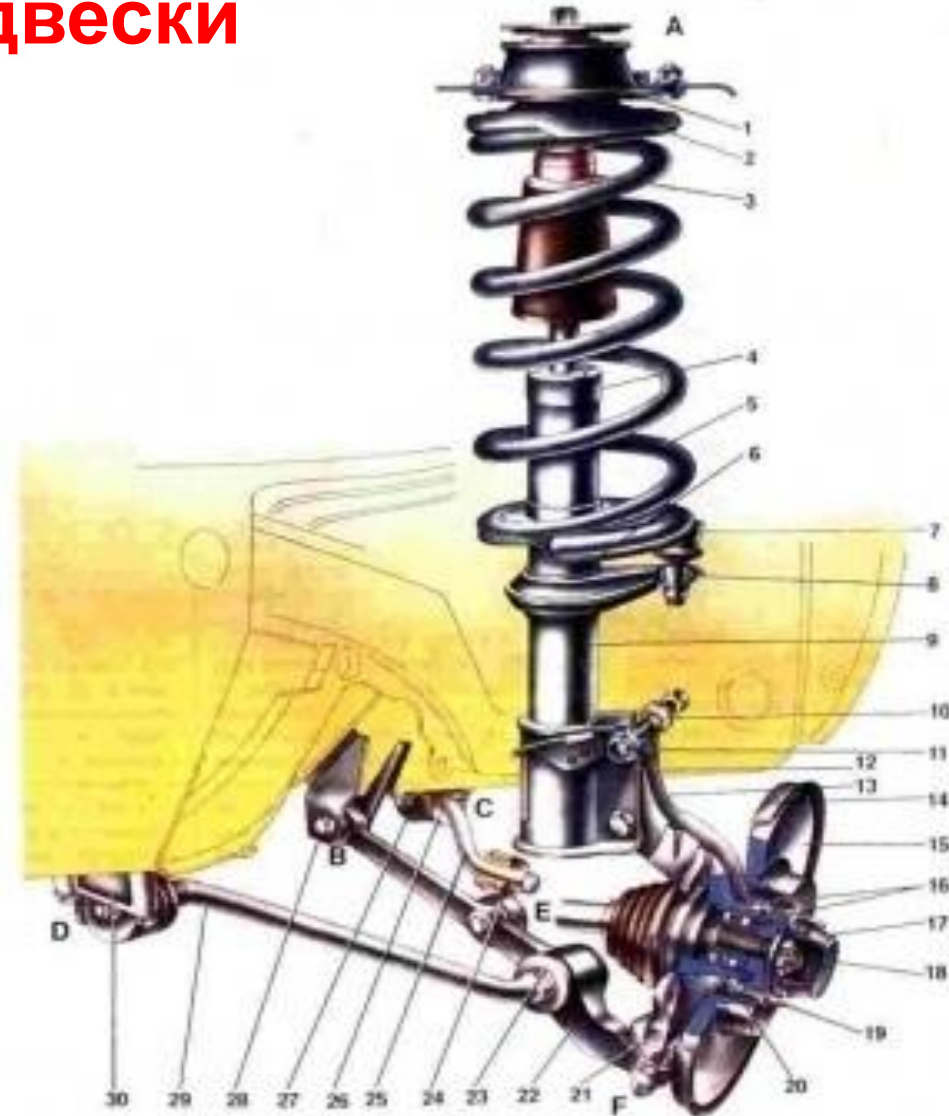
УСТРОЙСТВО ХОДОВОЙ ЧАСТИ АВТОМОБИЛЯ ВАЗ 2109

**Ходовая часть автомобиля ВАЗ 2109
состоит
из передней и задней подвески**

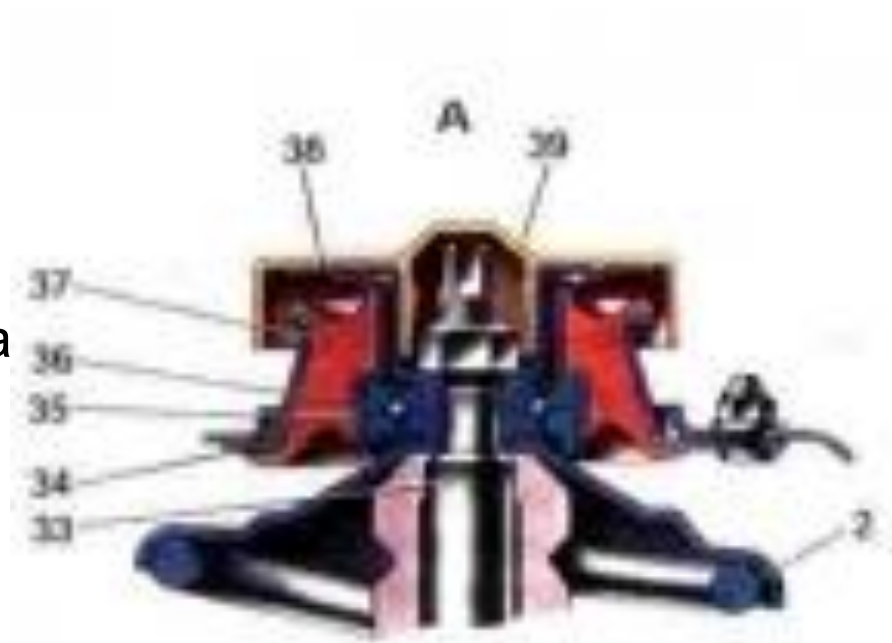


Устройство передней подвески

- 1-верхняя опора амортизатора
- 2-опорная чашка пружины (верхняя)
- 3-буфер хода сжатия
- 4-опора буфера сжатия
- 5-пружина
- 6-опорная чашка пружины (нижняя)
- 7-шарнир рулевой тяги (шаровой)
- 8-поворотный рычаг
- 9-стойка (амортизатор)
- 10-шайба эксцентриковая
- 11-регулирующий болт
- 12-кронштейн амортизатора
- 13-поворотный кулак
- 14-защитный кожух тормозного диска
- 15-тормозной диск
- 16-стопорные кольца
- 17-колпачок ступицы
- 18-шлицевой хвостовик корпуса шарнира привода колеса (наружного)
- 19-направляющий штифт
- 20-подшипник ступицы
- 21-шаровый шарнир рычага подвески
- 22-рычаг подвески
- 23-регулирующая шайба
- 24-амортизатор (стойка) стабилизатора поперечной устойчивости
- 25-штанга стабилизатора поперечной устойчивости
- 26-подушка штанги
- 27-кронштейн фиксации штанги
- 28-кронштейн кузова для фиксации рычага подвески
- 29-растяжка рычага
- 30-кронштейн фиксации растяжки



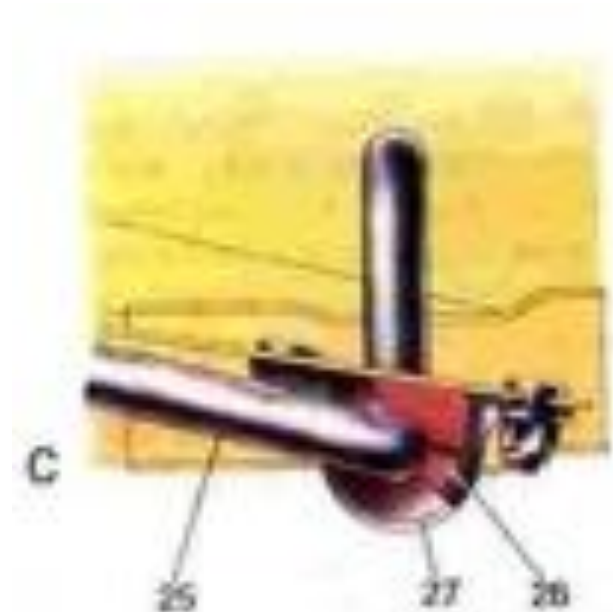
- 2-опорная чашка пружины (верхняя)
- 33-шток амортизатора
- 34-корпус верхней опоры стойки (наружный)
- 35-корпус верхней опоры амортизатора (внутренний)
- 36-опорный подшипник
- 37-резиновый компонент верхней опоры



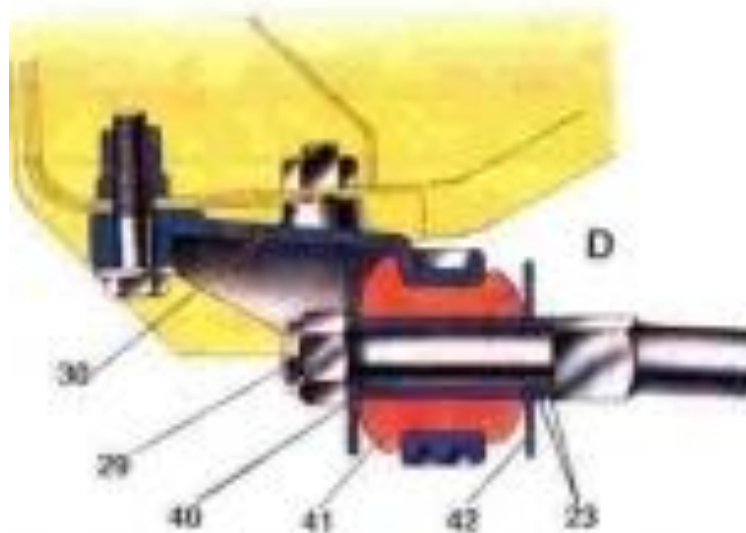
- 22-рычаг подвески
- 28-кронштейн кузова для фиксации рычага подвески
- 31-втулка шарнира рычага подвески (резиновая)
- 32-втулка шарнира рычага подвески (распорная)



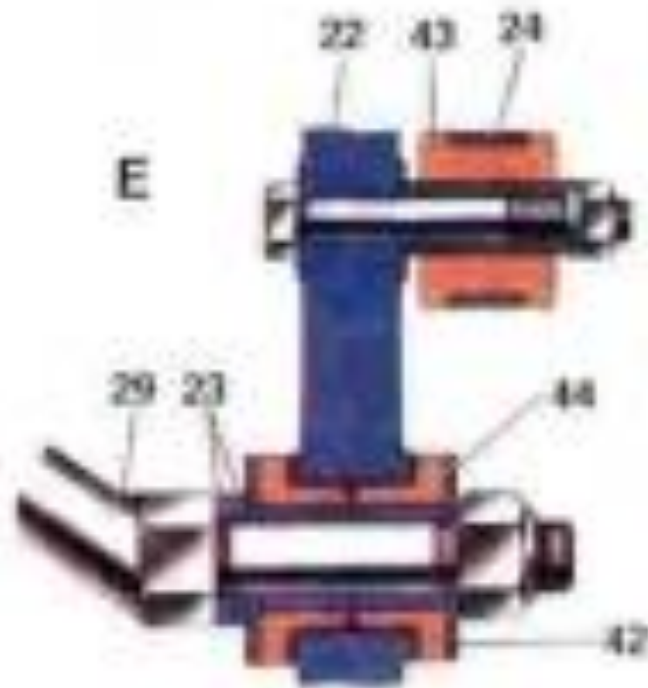
- 25- штанга стабилизатора поперечной устойчивости
- 26- подушка штанги
- 27- кронштейн фиксации штанги



- 23-регулирующая шайба
- 29-растяжка рычага
- 30-кронштейн фиксации растяжки
- 40-втулка переднего шарнира растяжки
- 41-подушка переднего шарнира растяжки
- 42-шайбы



- 22-рычаг подвески
- 23-регулирующая шайба
- 24-амортизатор (стойка) стабилизатора поперечной устойчивости
- 29-растяжка рычага
- 42-шайбы
- 43-шарнир стойки стабилизатора
- 44-задний шарнир растяжки



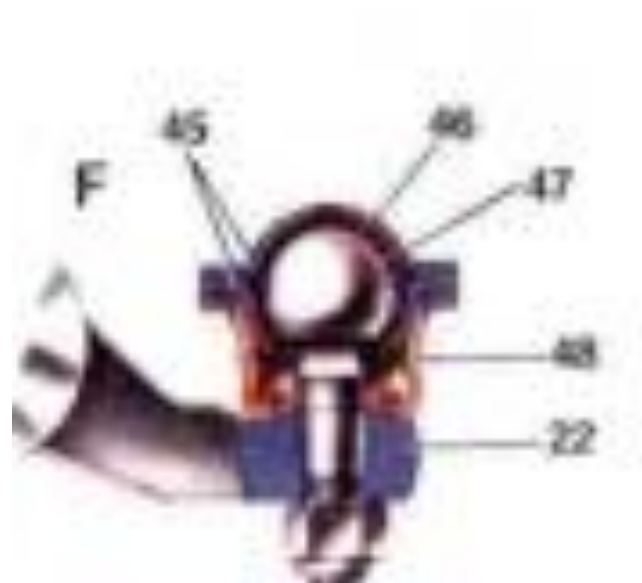
22-рычаг подвески

45-корпус шарнира
(шарового)

46-подшипник шарнира
(шарового)

47-шаровый палец

48-защитный чехол пальца
шарового



Особенности устройства передней подвески ВАЗ 2109

- Подвеска состоит из направляющего устройства, упругих, гасящих компонентов. Направляющий элемент служит для регулирования перемещения колес и переноса силы, момента на кузов автомобиля.
- Направляющее устройство включает в себя телескопическую стойку и нижний рычаг подвески, которые связывает поворотный кулак. Также важным элементом направляющего устройства является штанга стабилизатора.
- Нижний рычаг выполняют из стали и монтируют к кронштейну. Для обеспечения стабилизации рычага к нему фиксируют растяжку и штангу стабилизатора. Растяжка соединяется по средствам шарниров, размещенных в отверстиях рычага. Противоположный конец растяжки объединяется с кронштейном. На растяжке расположен лыски под ключ и шестигранник.

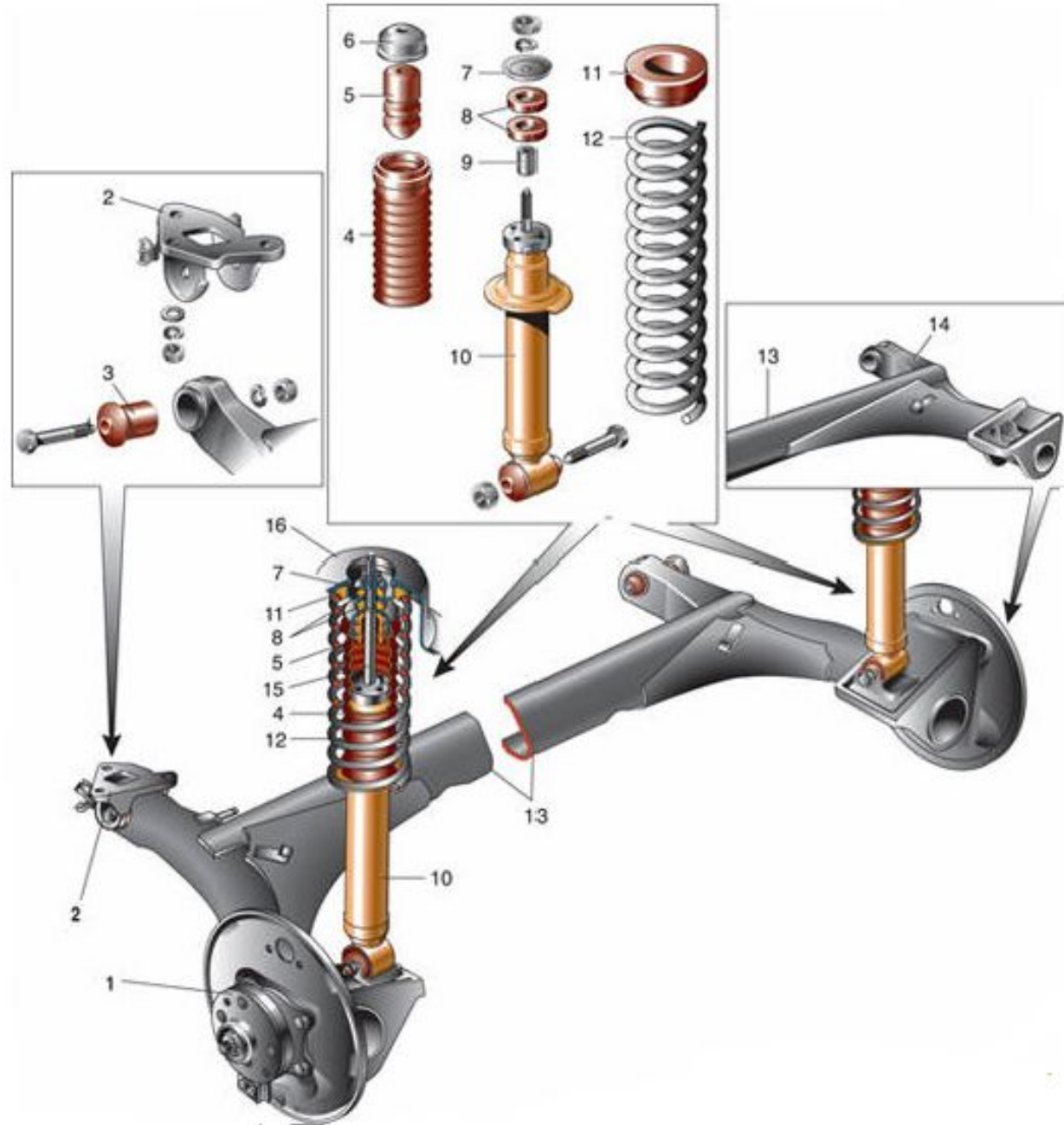
- Штанга монтируется на рычаг подвески короткой стойки с парой головок. Стойка имеет две головки, а в одну из них вставляется резинометаллический шарнир с крепежным болтом стойка. Во второй головке находится втулка из резины, где проходит конец штанги стабилизатора.
- В кронштейне имеются овальные отверстия, которые позволяют проще установить штангу на ВАЗ 2109. Наружным концом рычага подвески монтаж осуществляется с поворотным кулаком.
- Шаровой шарнир включает в себя неразъемный корпус с подшипником. Последний выполнен из тефлоновой ткани. Чтобы обеспечить герметизацию шарнира, его чехол обрабатывают специальной смазкой — ШРБ4. Если данная герметизация не нарушится по мере эксплуатации автомобиля ВАЗ 2109, тогда смазка сможет легко дослужить полный срок работы вашего авто

- Регулировка передних колес при повороте верхнего болта обеспечивается наличие специального крепления поворотного кулака к кронштейну.
- В конструкцию поворотного кулака входят шароподшипник со ступицей, фиксируемой к хвостовику специальными шлицами. Колпак защищает ступицу. Его прикрывают за счет грязеотражательных колец.
- К поворотному кулаку фиксируют защитный кожух диска торможения, который, в свою очередь, связан со ступицей.
- Телескопическую стойку соединяют с кузовом и поворотным кулаком. Верхняя опора фиксирует стойку с кузовом машины и монтируется на штоке. Она состоит из наружного и внутреннего корпуса.

устройство задней

подвески

- 1 – ступица колеса
- 2 – кронштейн крепления рычага подвески
- 3 – сайлент-блок
- 4 – кожух амортизатора
- 5 – буфер хода сжатия
- 6 – крышка кожуха
- 7 – опорная шайба
- 8 – подушки амортизатора
- 9 – распорная втулка
- 10 – амортизатор
- 11 – резиновая прокладка
- 12 – пружина задней подвески
- 13 – соединитель рычагов;
- 14 – рычаг балки задней подвески
- 15 – кронштейн крепления амортизатора
- 16 – нижняя опорная чашка пружины
- 17 – шток
- 18 – верхняя опорная чашка пружины

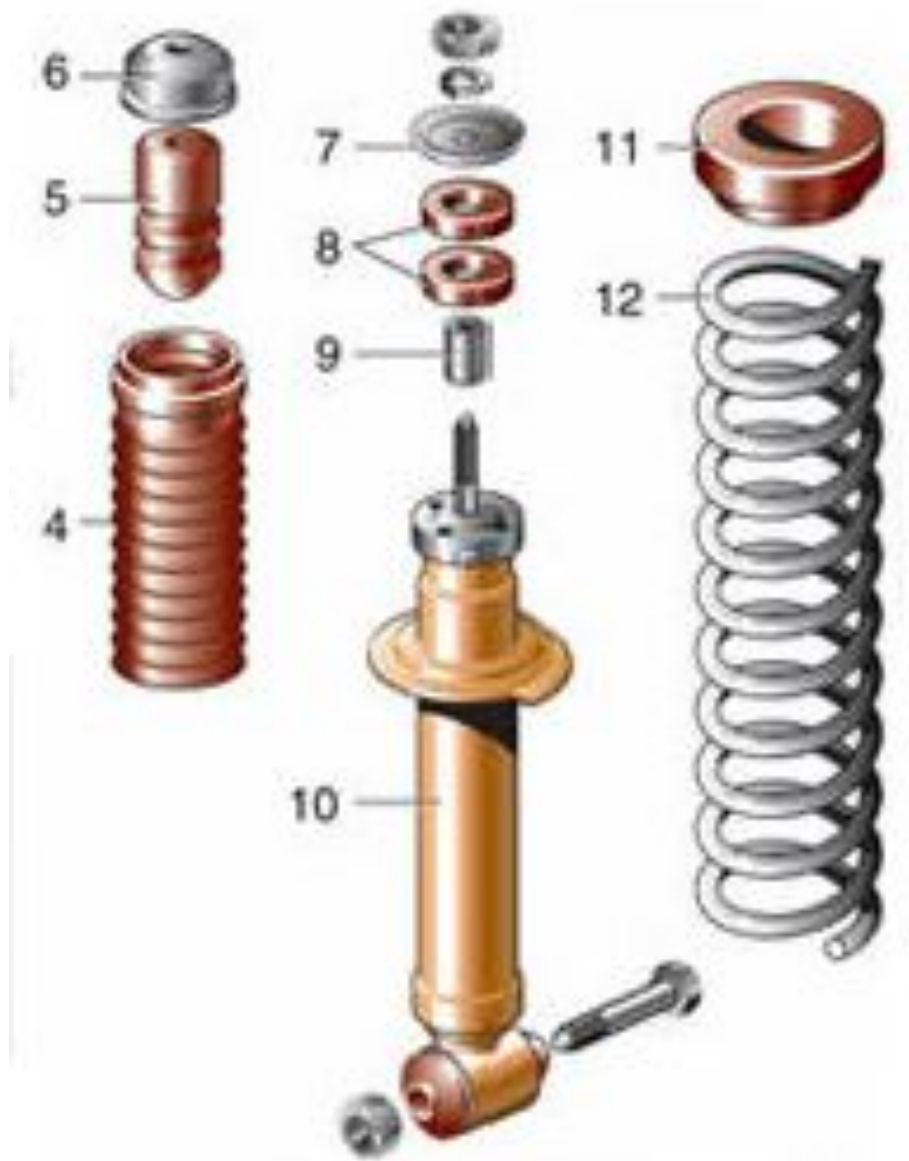


2 – кронштейн
крепления
рычага подвески

3 – сайлент-блок



- 4 – кожух амортизатора
- 5 – буфер хода сжатия
- 6 – крышка кожуха
- 7 – опорная шайба
- 8 – подушки амортизатора
- 9 – распорная втулка
- 10 – амортизатор
- 11 – резиновая прокладка
- 12 – пружина задней подвески



13-
соединитель
рычагов

14 – рычаг
балки
задней
подвески



Описание конструкции задней подвески ВАЗ 2109

Задняя подвеска — с цилиндрическими пружинами **12** и гидравлическими телескопическими амортизаторами **10** двустороннего действия.

Основной несущий элемент подвески — балка, состоящая из продольных рычагов **14** и соединителя **13**, сваренных между собой через усилители. Сзади к рычагам подвески приварены кронштейны **15** с проушинами для крепления амортизаторов **10** и фланцы для крепления осей задних колес и щитов тормозных механизмов. Спереди рычаги **14** снабжены приварными втулками с запрессованными в них сайлент-блоками **3**. Через центральную втулку сайлент-блока проходит болт, соединяющий рычаг с кронштейном **2**. Для крепления кронштейна к лонжерону кузова предусмотрены три приварных болта.

Пружина **12** подвески опирается нижним концом на чашку, приваренную к резервуару амортизатора, а верхним — через резиновую прокладку **11** — на опору, приваренную изнутри к арке кузова.

Нижняя проушина амортизатора крепится болтом к кронштейну **15** рычага подвески, а его шток закреплен на верхней опоре пружины

Пружины задней подвески по длине в свободном состоянии и под нагрузкой делятся на два класса жесткости: А (более жесткие, «высокие») и В (менее жесткие, «низкие»). На передней и задней подвесках должны устанавливаться пружины одного класса. Но в исключительных случаях, если в передней подвеске установлены пружины класса А, допускается установка пружин класса В в задней подвеске (но не наоборот!). Качество пружин в полной мере можно оценить по работе подвески на автомобиле. Если подвеска часто «пробивается» до отбойников на неровностях дороги или проседает под нагрузкой, следует установить более жесткие пружины. При замене пружин не забудьте проверить исправность амортизаторов — ведь именно пара амортизатор-пружина во многом определяет характеристики подвески.

В ступице установлен двухрядный радиально-упорный шариковый подшипник, аналогичный подшипнику ступицы переднего колеса, но меньшего по размеру. Посадка подшипника на оси — переходная (с легкими натягом или зазором). В процессе эксплуатации подшипник не требует регулировки и пополнения смазки. Не допускается устранять возникший люфт подтяжкой гайки, подшипник следует заменить. При демонтаже ступицы подшипник разрушается, поэтому не рекомендуется разбирать ступицу при исправном подшипнике.

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!!!