



ТЕХНИЧЕСКОЕ РУКОВОДСТВО

Компрессор пневмотормоза с муфтой: неисправности, замена и обслуживание

Компрессор с муфтой на грузовике: как отличить отказ муфты от износа компрессора, измерить воздушный зазор и напряжение катушки, заменить узел.

vaden.com.tr · vadenoriginal.com · Версия: Сентябрь 2026 · Грузовой транспорт (грузовик · тягач · автобус)

Знакомство автопарка с компрессором обычно начинается не по самому приятному поводу: давление воздуха набирается медленно, картридж осушителя выбрасывает масло или из моторного отсека доносится непривычный стук. У компрессоров с муфтой к этой картине добавляется ещё один пункт — сама муфта. Самая частая ошибка в полевых условиях: при неисправности узла муфты обвиняют весь компрессор либо, наоборот, на компрессор с изношенным корпусом ставят только новую муфту. Это руководство глазами механика сервиса грузовой техники объясняет, что делает компрессор с муфтой, как он выходит из строя, в каком порядке вести диагностику, какой дисциплины требует демонтаж и монтаж и какие привычки обслуживания продлевают его ресурс.

Этот документ подготовлен технической службой VADEN на основе сервисной практики по пневматическим тормозным системам грузовой техники и документации OE-производителей. Приведённые значения носят справочный характер; точные данные — воздушный зазор муфты, сопротивление катушки, моменты затяжки и давление отключения — следует брать из актуального руководства OE, соответствующего коду двигателя и шасси автомобиля. Последнее обновление: июль 2026.

Что такое компрессор с муфтой? Назначение и принцип работы

Компрессор с муфтой — это поршневой воздушный компрессор грузового автомобиля, питающий тормозную и вспомогательную пневмосистему и приводимый от двигателя шестерённым или ременным приводом, у которого между приводом и коленчатым валом установлен электромагнитный либо пневматический узел муфты. При достижении давления отключения муфта размыкается и компрессор полностью останавливается. В грузовой технике давление отключения обычно лежит в диапазоне 10–12,5 bar, а производительность компрессора составляет от 250 до 720 л/мин.

Классический компрессор с постоянным приводом вращается всё время, пока работает двигатель. Поршни движутся даже тогда, когда воздух не нужен; система лишь переходит в режим холостого хода по сигналу разгрузки от регулятора давления. Такой холостой ход продолжает создавать трение, расход масла и тепло. Конструкция с муфтой устраняет эти потери в корне: когда воздух не требуется, привод физически размыкается и компрессор не вращается.

Цепочка работы выглядит так. Регулятор давления (governor), установленный на осушителе воздуха или в отдельном корпусе, непрерывно контролирует давление в системе. При достижении давления отключения регулятор формирует сигнал; в электромагнитных исполнениях этот сигнал через реле или электронный блок управления снимает ток с катушки, а в пневматических — подаёт или сбрасывает давление воздуха на поршень муфты. С изменением сигнала связь между диском муфты и ротором размыкается, коленчатый вал компрессора освобождается и останавливается. Когда давление падает до значения включения, процесс идёт в обратном порядке: муфта снова замыкается и компрессор начинает наполнение.

Сердце электромагнитной муфты — субмиллиметровый воздушный зазор между катушкой и прижимным диском. Магнитное поле, возникающее при подаче тока на катушку, преодолевает усилие пружины, притягивает прижимной диск к ротору и передаёт крутящий момент за счёт трения. По мере износа фрикционной поверхности зазор увеличивается; с определённого момента магнитного усилия уже не хватает, чтобы притянуть диск, и муфта либо не держит вовсе, либо держит с

проскальзыванием. Значительная часть неисправностей компрессоров с муфтой вызвана именно этим простым геометрическим изменением, никак не связанным с корпусом компрессора.

В чём разница между компрессором с муфтой и компрессором с постоянным приводом?

Разница проявляется в те моменты, когда воздух не вырабатывается. У компрессора с постоянным приводом на холостом ходу поршни продолжают двигаться, подшипники — нести нагрузку, а масляная плёнка на стенках цилиндра — нагреваться; при этом воздух стравливается через разгрузочный (unloader) клапан в головке цилиндра или возвращается на всасывание. У исполнения с муфтой не остаётся ни одной вращающейся детали. Отсюда три конкретных следствия: измеримое улучшение расхода топлива за счёт устранения паразитных потерь мощности, увеличение ресурса картриджа осушителя благодаря снижению уноса масла и более длительный межремонтный интервал из-за уменьшения механического износа. Величина выигрыша зависит от профиля эксплуатации — на мусоровозе или автобетоносмесителе, постоянно потребляющем воздух, разница сокращается, а на магистральном тягаче становится заметной. Точный процент экономии топлива не следует выражать одной цифрой, поскольку он зависит от автомобиля, профиля рейса и расхода воздуха.

Типы муфт: электромагнитные и пневматические

Электромагнитная муфта работает от бортовой сети 24 V, и управление ею легко передаётся электронному блоку. С точки зрения обслуживания её преимущество в том, что неисправность чаще всего измерима: сопротивление катушки, напряжение питания и воздушный зазор проверяются тремя замерами. Пневматическая муфта использует отдельную воздушную магистраль и управляющий клапан; она нечувствительна к электрическим отказам, но уязвима к утечкам в магистрали, замерзанию и залипанию клапана. В обоих исполнениях узел муфты собран в передней части компрессора на роторе с подшипником и на ступице шкива или шестерни; отказ подшипника — общее слабое место обоих типов.

Компоненты и вспомогательные элементы

- **Узел муфты:** ротор/шкив, прижимной диск (якорь), катушка, возвратная пружина и подшипник.
- **Корпус компрессора:** картер, коленчатый вал, шатун, поршень и кольца.
- **Головка цилиндра и клапанная плита:** впускные и нагнетательные клапаны, узел разгрузки (unloader), пружины клапанов, прокладка головки.
- **Контур охлаждения:** корпус и головка с водяной рубашкой, входные и выходные штуцеры и шланги (у воздушного охлаждения — оребрённая головка).
- **Магистраль смазки:** трубка подачи масла под давлением от двигателя и линия возврата в картер.
- **Регулятор давления (governor) и управляющая магистраль:** формирует сигнал включения и выключения муфты.
- **Нагнетательная (delivery) магистраль:** термостойкая стальная трубка или армированный шланг от выхода компрессора к осушителю воздуха.
- **Осушитель воздуха и картридж:** задерживает влагу и масляные пары, напрямую отражая состояние компрессора.

Сравнение типов привода компрессора и типичные области применения в грузовой технике (общий ориентир)

Тип	Привод / управление	Поведение, когда воздух не нужен	Типичное применение и сервисное примечание
-----	---------------------	----------------------------------	--

Тип	Привод / управление	Поведение, когда воздух не нужен	Типичное применение и сервисное примечание
Компрессор с постоянным приводом (без муфты)	Шестерня или ремень от двигателя, связь постоянная	Вращается; воздух стравливается через разгрузочный (unloader) клапан, работа на холостом ходу	Распространённое классическое решение; холостой ход поддерживает унос масла
Компрессор с электромагнитной муфтой	Катушка 24 V, сигнал регулятора или блока управления	Муфта размыкается, компрессор полностью останавливается	Широко применяется на магистральных тягачах и автобусах; катушка и воздушный зазор измеримы
Компрессор с пневматической муфтой	Давление воздуха через управляющий клапан	Муфта размыкается, компрессор полностью останавливается	Нечувствителен к электрическим отказам; есть риск утечки магистрали и замерзания
Энергосберегающий компрессор (с разгрузкой)	Постоянный привод и усовершенствованная система разгрузки	Вращается, но нагрузка заметно снижается	Промежуточное решение; не даёт полной остановки, как исполнение с муфтой

Компрессор с муфтой встречается в грузовой технике прежде всего на семействах двигателей Mercedes-Benz, MAN, Volvo, DAF, Scania, Iveco и Renault Trucks, чаще всего как часть пневматических тормозных архитектур типа Knorr-Bremse и Wabco. Эти названия приведены лишь как пример применения; даже в пределах одного семейства двигателей номера деталей различаются в зависимости от экологического класса, производительности компрессора и типа муфты.

При подборе компрессора с муфтой одной модели автомобиля недостаточно. На одном и том же тягаче могут применяться версии как с муфтой, так и без неё; различаются тип муфты (электромагнитная или пневматическая), напряжение катушки, форма ступицы шкива или шестерни, направление вращения и расположение отверстий крепёжного фланца. Проверяйте деталь по коду двигателя, номеру шасси и, по возможности, по номеру OE-ссылки на старом компрессоре. Неверная форма ступицы может показаться подходящей при установке, но нарушит воздушный зазор муфты и быстро изнашивает фрикционную накладку.

Как определить неисправность компрессора с муфтой?

Неисправности компрессора с муфтой сосредоточены в двух адресах: узел муфты и сам компрессор. Первое, что нужно сделать при диагностике, — чётко разделить эти два случая, поскольку их признаки на первый взгляд похожи. В таблице ниже полевые симптомы сопоставлены с вероятными причинами и способом проверки.

Признаки неисправности компрессора с муфтой, вероятные причины и способы полевой проверки

Признак	Вероятная причина	Проверка / подтверждение
---------	-------------------	--------------------------

Признак	Вероятная причина	Проверка / подтверждение
Давление воздуха вообще не растёт, автомобиль не может отпустить стояночный тормоз	Муфта не замыкается совсем: обрыв катушки, нет напряжения питания, отказ предохранителя или реле либо пневматическая управляющая магистраль без давления	Замер напряжения на выводах катушки, замер сопротивления катушки, контроль давления в управляющей магистрали; визуальное наблюдение за вращением муфты
Давление растёт, но очень медленно, время наполнения увеличилось	Муфта проскальзывает (увеличился воздушный зазор, изношена накладка) либо пропускает клапанная плита компрессора	Замер времени выхода от пустых ресиверов до давления отключения и сравнение со справочным значением; проверка поверхности муфты на запах гари и наличие полировки
Металлический щелчок при включении и выключении муфты, затем повторяющиеся срабатывания	Нестабильный сигнал регулятора давления, утечка в системе, неравномерное прилегание поверхности муфты	Тест падения давления в системе при остановленном двигателе; считывание давлений отключения и включения регулятора по манометру
Постоянный гул или скрежет в зоне муфты, звук зависит от оборотов двигателя	Подшипник муфты выработал ресурс или потерял смазку	Проверка шкива вручную на люфт и шероховатость при отключённом компрессоре; прослушивание стетоскопом
Масло идёт из картриджа осушителя и ресиверов, в магистралях скапливается масло	Пропускают кольца или клапанная плита компрессора; компрессор перегревался	Снятие магистрали на входе осушителя и осмотр её внутренней поверхности; слив ресивера и контроль количества масла
Компрессор не останавливается вовсе, муфта не размыкается несмотря на давление отключения	Диск муфты магнитно залип, сломана пружина, управляющий сигнал постоянно активен либо неисправен регулятор	Замер напряжения на катушке в момент достижения давления отключения; контроль выхода регулятора
Нагнетательная магистраль и вход осушителя чрезмерно горячие, есть нагар	Постоянное наполнение, ограничение в нагнетательной магистрали, недостаточное охлаждение или утечка в системе	Замер температуры нагнетательной магистрали бесконтактным термометром; проверка магистрали на засорение и смятие
Уровень охлаждающей жидкости падает, вокруг компрессора следы влаги	Пропускает прокладка водяной рубашки или прокладка головки	Опрессовка системы охлаждения; проверка сухости вокруг головки компрессора
Уровень масла в двигателе снижается, видимых наружных утечек нет	Утечка магистрали подачи или возврата масла компрессора либо переход масла из картера на сторону нагнетания	Проверка штуцера подачи масла; осмотр осушителя и ресивера на наличие масла

Неисправна муфта или компрессор?

Самый быстрый способ разделения — непосредственно увидеть, вращается компрессор или нет. Когда давление в системе ниже значения включения, при запуске двигателя муфта должна замкнуться, а шкив компрессора вместе со ступицей — вращаться. Если ступица не вращается, проблема на стороне муфты, и проверяются электрическое или пневматическое управление. Если ступица вращается, но

давление не растёт, дело в самом компрессоре или в нагнетательной магистрали. Одно это наблюдение предотвращает большую часть ненужных замен компрессора.

Диагностика электрической муфты замерами

На электромагнитной муфте три замера почти всегда приводят к результату. Первый — напряжение питания катушки: в момент включения на выводах катушки должно быть значение, близкое к номинальному напряжению бортовой сети; заметно пониженное напряжение означает сопротивление в проводке или плохую массу. Второй — сопротивление катушки; оборванная катушка даёт бесконечное сопротивление, а замкнувшаяся — значение намного ниже ожидаемого. Третий — воздушный зазор: он измеряется щупом и увеличивается по мере износа накладки. Предельно допустимые значения задаёт производитель, и их следует брать из руководства по обслуживанию.

Время наполнения и проверка давления

Самая честная мера производительности компрессора — время выхода опорожнённых ресиверов на заданное давление. Эта проверка одновременно выявляет проскальзывание муфты, пропуск клапанов и утечку в системе. При замере обязательно, чтобы обороты двигателя и начальное давление в ресивере соответствовали условиям, описанным в руководстве. Если время увеличилось, следующий шаг — изолировать систему и локализовать утечку: после остановки двигателя отслеживается падение давления за определённый промежуток времени. Рамки требований к характеристикам и герметичности тормозной системы определены в ECE R13; допустимые значения и условия замера для конкретного автомобиля следует брать из соответствующего каталога OE и руководства по обслуживанию.

Стандарты и дополнительные материалы

Эта тема регулируется требованиями к оснащению грузовых автомобилей с пневматической тормозной системой. В США федеральный стандарт пневматических тормозов **FMVSS 121 (49 CFR 571.121)** определяет ресиверы, защиту и временные параметры, которые должна обеспечивать соответствующая система, а Европа применяет эквивалентные пределы Правил ЕЭК ООН (UNECE) № 13. Подробнее см. иллюстрированный справочник на airbrakecompressor.com. Всегда сверяйте конкретные значения с действующим нормативом и сервисными данными изготовителя.

Для стран ЕАЭС требования к конструкции и оборудованию колёсных транспортных средств содержит **ТР ТС 018/2011**, а требования безопасности к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, и методы их контроля — **ГОСТ 33997-2016**.

Как заменить компрессор с муфтой? Пошагово

Замена компрессора с муфтой — работа, где одновременно присутствуют сжатый воздух, горячая охлаждающая жидкость и сильно нагретые металлические поверхности. Средства индивидуальной защиты обязательны: защитные очки, тепло- и маслостойкие перчатки, рабочая одежда. Перед началом работ все ресиверы должны быть опорожнены, двигатель и система охлаждения — остужены, а выключатель массы или минусовая клемма — отсоединены. Демонтаж магистрали под давлением и вмешательство в горячую систему охлаждения могут привести к тяжёлым травмам. На автомобилях с откидной кабиной убедитесь, что предохранительный фиксатор кабины включён.

- 1** **Обезопасьте автомобиль:** остановите его на ровной площадке, подложите противооткатные упоры, надлежащим образом зафиксируйте стояночный тормоз и отключите электросистему. На автомобилях с откидной кабиной поднимите кабину и зафиксируйте предохранительную защёлку.
- 2** **Сбросьте давление в системе:** стравите все ресиверы через сливные клапаны и убедитесь по манометру, что давление обнулилось. Сбросьте также остаточное давление в осушителе и вспомогательных контурах.
- 3** **Слейте охлаждающую жидкость:** на компрессорах с водяным охлаждением слейте контур охлаждения до уровня, указанного производителем. Не открывайте головку, пока система не остыла.
- 4** **Очистите зону и разметьте соединения:** очистите зону вокруг снимаемых штуцеров от грязи и масла сжатым воздухом и чистой ветошью. Перед отсоединением промаркируйте и по возможности сфотографируйте электрический разъём, воздушные и водяные шланги, масляную магистраль. Закройте все открытые отверстия чистыми заглушками.
- 5** **Отсоедините соединения:** последовательно отсоедините кабель питания муфты или пневматическую управляющую магистраль, нагнетательную магистраль, трубки подачи и возврата масла, шланги охлаждения и, при наличии, магистраль всасывания. Не пережимайте трубки ключом; отпускайте их, удерживая ответную гайку.
- 6** **Поддержите и снимите компрессор:** удерживайте компрессор подходящей опорой или подъёмным приспособлением. Ослабляйте болты фланца поэтапно и крест-накрест. На исполнениях с шестерённым приводом следите за зазором в зацеплении при демонтаже; на ременных сначала ослабьте натяжение ремня.
- 7** **Осмотрите снятую деталь и сторону привода:** проверьте фрикционную накладку муфты на подгорание и полировку, подшипник на люфт, ступицу на износ, поверхность фланца на коробление, приводную шестерню на повреждение зубьев, а шкив на биение. Нагар на внутренней поверхности нагнетательной магистрали говорит о том, что компрессор ранее перегревался; такую магистраль обязательно нужно очистить или заменить.
- 8** **Проверьте новый компрессор:** положите новую деталь рядом со старой и сравните расположение отверстий фланца, тип муфты и напряжение катушки, форму шкива или шестерни, направление вращения, положение входных и выходных штуцеров и каналы охлаждающей жидкости. Подтвердите совместимость по номеру OE-ссылки; не снимайте заглушки до момента установки.
- 9** **Выполните монтаж и затяжку:** используйте новую прокладку или уплотнительное кольцо, ни в коем случае не ставьте старые повторно. Установите компрессор на место без перекоса, наживите болты фланца от руки, затем затяните их крест-накрест и поэтапно моментом, указанным производителем. На исполнениях с шестерённым приводом отрегулируйте зазор в зацеплении так, как описано в руководстве.

- 10 Подключите магистрали и оцените осушитель:** установите на место магистрали подачи и возврата масла, шланги охлаждения, нагнетательную магистраль и управляющее соединение. Если компрессор менялся из-за уноса масла, необходимо заменить также картридж осушителя воздуха и загрязнённые магистрали; иначе новый компрессор будет работать на грязную систему.
- 11 Обеспечьте первичную смазку и запустите:** залейте в компрессор первичное масло согласно указаниям производителя или дождитесь заполнения масляной магистрали. Заполните систему охлаждения и удалите из неё воздух, подключите электрику и запустите двигатель. Визуально и на слух убедитесь, что муфта включается и выключается.
- 12 Испытайте и проконтролируйте:** опорожните ресиверы и замерьте время наполнения, считайте по манометру давления отключения и включения. Проверьте отсутствие утечек воздуха, охлаждающей жидкости и масла на холостом ходу и на повышенных оборотах. После тестовой поездки контроль следует повторить на остывшем автомобиле, а на первом ТО заново проверить моменты затяжки соединений и отсутствие утечек.

Какие ошибки чаще всего допускают при замене компрессора с муфтой?

Если компрессор с муфтой заменён из-за уноса масла, а картридж осушителя воздуха и заполненные маслом магистрали не обновлены — это самая дорогая по последствиям ошибка в полевых условиях. Оставшееся в системе масло возвращается на сторону всасывания и к клапанам нового компрессора; через несколько тысяч километров та же картина неисправности возникает снова, и на этот раз вину возлагают на новую деталь. Замена компрессора — это работа не с деталью, а с системой.

Не допускайте попадания масла, смазки или уплотняющего спрея на узел муфты. Муфта передаёт крутящий момент трением; малейшая масляная плёнка на поверхности вызывает проскальзывание, а проскальзывание — перегрев и быстрый износ накладки. При монтаже держите поверхности чистыми и сухими, а при загрязнении протирайте их очистителем, рекомендованным производителем.

- Замена всего компрессора при неисправности муфты:** при отказе, вызванном катушкой, подшипником или воздушным зазором, корпус может быть исправен. Сначала нужно провести разделение.
- Установка только новой муфты на компрессор с изношенным корпусом:** обратная ошибка встречается не реже; унос масла из-за колец и клапанов заменой муфты не решается.
- Замена деталей без поиска утечки в системе:** причиной постоянно работающего компрессора чаще всего является не сам компрессор, а утечка в магистрали или тормозной камере. Если утечку не устранить, новая деталь тоже быстро выработает ресурс.
- Отказ от проверки регулятора давления:** регулятор, задающий неверное давление отключения, либо вовсе не разомкнёт исправную муфту, либо будет включать её постоянно.
- Повторное использование старой прокладки или уплотнительного кольца:** однажды обжатый уплотнительный элемент при второй установке пропускает воду, масло или воздух.
- Затяжка болтов фланца «на ощущение»:** недотяжка означает утечку, перетяжка — коробление фланца и смятие прокладки; динамометрический ключ обязателен.

- **Установка закоксованной нагнетательной магистрали без очистки:** суженная магистраль повышает температуру на стороне нагнетания и изнашивает новый компрессор уже в первые месяцы.
- **Пренебрежение масляной магистралью:** ограниченная или засорённая магистраль подачи масла быстро убивает даже самый надёжный компрессор.
- **Отказ от удаления воздуха из контура охлаждения:** воздушная пробка в водяной рубашке приводит к локальному перегреву и разрушению прокладки головки.
- **Отказ от замера времени наполнения после замены:** если работу сдают без замера, проскальзывающая муфта или утечка в системе останутся незамеченными.

Технические параметры и контрольные точки компрессора с муфтой

Приведённые ниже значения для компрессора с муфтой — это общие справочные диапазоны, часто встречающиеся в пневматических тормозных системах грузовой техники. Семейство двигателей, производительность компрессора, тип муфты и уровень комплектации меняют эти диапазоны; точные данные следует брать из актуального руководства OE, соответствующего коду двигателя и шасси. Для качества сжатого воздуха (содержание влаги, масла и частиц) распространённой системой отсчёта является классификация ISO 8573-1; целевой класс системы и периодичность замены картриджа осушителя следует подтверждать по документации производителя автомобиля.

Технические параметры компрессора с муфтой (общий ориентир)

Параметр	Типичный диапазон (общий ориентир)	Примечание
Давление отключения системы (cut-out)	10–12,5 bar (145–181 psi)	Задаётся регулятором; при этом значении муфта размыкается
Давление включения (cut-in)	Примерно на 0,6–1,5 bar ниже давления отключения	При слишком малой разнице муфта срабатывает часто
Производительность компрессора (теоретическая)	250–720 л/мин	Подбирается по классу автомобиля и расходу воздуха
Рабочие обороты компрессора	Примерно 0,8–1,5 от оборотов двигателя, в зависимости от передаточного отношения привода	Передаточное отношение зависит от автомобиля; уточняется по руководству
Напряжение питания муфты (электромагнитной)	Бортовая сеть 24 V номинально	В момент включения не должно быть заметной просадки напряжения
Воздушный зазор муфты (air gap)	Обычно порядка 0,3–0,8 mm	Измеряется щупом; предельное значение задаёт производитель
Давление подачи масла в компрессор	Та же магистраль, что и давление масла двигателя; на холостом ходу несколько bar	Низкое давление масла напрямую сокращает ресурс подшипников

Параметр	Типичный диапазон (общий ориентир)	Примечание
Температура на выходе нагнетательной магистрали (мгновенная)	Под нагрузкой может достигать 150–200 °C	Постоянно высокая температура вызывает закоксовывание
Целевая температура воздуха на входе осушителя	Как можно ниже, обычно ниже 65 °C	Высокая температура снижает эффективность осушки
Время наполнения (от пустых ресиверов до давления отключения)	Зависит от автомобиля; сравнивается со справочным значением	При увеличении проверяют проскальзывание муфты или утечку
Падение давления в системе (двигатель остановлен, статика)	Ограничено и определено в руководстве для заданного времени	Оценивается по требованиям герметичности в рамках ECE R13

Типичные диапазоны моментов затяжки при монтаже компрессора с муфтой (общий ориентир, Nm)

Точка соединения	Типичный диапазон по классу болта (общий ориентир)	Примечание по применению
Болты фланца компрессора (M8, в зависимости от класса болта, уточняется по руководству)	20–30 Nm	Затягиваются крест-накрест и поэтапно
Болты фланца компрессора (M10, в зависимости от класса болта, уточняется по руководству)	40–60 Nm	С новой прокладкой; поверхность фланца должна быть чистой
Болты головки цилиндра	Задаются производителем, затягиваются поэтапно по схеме	При нарушении порядка и этапности головку корбит
Штуцер нагнетательной магистрали	25–45 Nm	Зависит от диаметра и формы наконечника
Болт-банджо трубки подачи масла	15–30 Nm	При каждом демонтаже — новая уплотнительная шайба
Центральный болт или гайка ступицы муфты	Задаётся производителем; обычно диапазон 30–60 Nm	Различается по типу муфты, берётся из руководства

Значения моментов приведены только как ориентировочный диапазон и меняются в зависимости от диаметра и класса болта. На одном и том же автомобиле разные версии компрессора могут использовать болты разного диаметра и класса, а некоторые производители задают отдельные значения для первичной и повторной установки. На практике основой служит актуальное руководство по обслуживанию, соответствующее коду двигателя и шасси автомобиля. На исполнениях с регулируемым воздушным зазором муфты регулировку следует проверять после завершения затяжки и на остывшей детали.

- Считаны ли давления отключения и включения по манометру и сопоставлены ли со справочными значениями?
- Действительно ли муфта размыкается при давлении отключения и замыкается при давлении включения?
- Измерен ли воздушный зазор муфты щупом, есть ли на накладке следы подгорания или полировки?
- Ощущаются ли рукой люфт, шероховатость или шум в подшипнике муфты?

- Проверена ли внутренняя часть нагнетательной магистрали на наличие нагара?
- Не превышен ли интервал замены картриджа осушителя воздуха, есть ли следы масла на выходе картриджа?
- Опорожняются ли ресиверы ежедневно, видно ли масло в сливаемой жидкости?
- Нет ли смятия, засорения или утечки на магистралях подачи и возврата масла?
- Целы ли шланги охлаждения, есть ли следы влаги вокруг компрессора?
- Не окислены ли и плотно ли затянуты кабель питания муфты, разъём и соединение с массой?

Как обслуживать компрессор с муфтой и продлить его ресурс?

Ресурс компрессора с муфтой определяют три вещи: непрерывность смазки, контроль температуры на стороне нагнетания и отсутствие лишнего расхода воздуха в системе. Самая частая в полевых условиях картина преждевременного отказа начинается с пренебрежения одним из этих трёх пунктов. Пропускающая тормозная камера или незамеченная утечка держат компрессор в работе намного дольше, чем нужно; муфта срабатывает чаще, накладка изнашивается быстрее, температура нагнетания растёт, а унос масла увеличивается. Большая часть выигрыша, который даёт конструкция с муфтой, проявляется тогда, когда герметичность системы поддерживается на хорошем уровне.

- **Регулярно сливайте ресиверы:** ежедневный слив предотвращает возврат в систему скопившейся воды и масла. Если в сливаемой жидкости видно масло, компрессор и осушитель нужно оценивать вместе.
- **Меняйте картридж осушителя по регламенту:** насыщенный картридж не удерживает влагу; смесь влаги и масла накапливается и в клапанах, и в тормозных компонентах.
- **Сделайте поиск утечек рутиной:** тормозные камеры, штуцеры, быстроразъёмные соединения и диафрагмы тормозных камер следует проверять регулярно, а статический тест падения давления — повторять периодически.
- **Соблюдайте дисциплину по моторному маслу и фильтрам:** поскольку компрессор питается от масляной магистрали двигателя, запущенное обслуживание двигателя изнашивает и компрессор.
- **Не пренебрегайте охлаждением:** на исполнениях с водяным охлаждением убедитесь, что шланги проходимы, а в контуре нет воздуха; засорённый водяной канал тихо убивает компрессор.
- **Держите сторону всасывания чистой:** воздушный фильтр или магистраль, питающие всасывание компрессора, следует проверять вместе с регламентом воздушного фильтра двигателя. Грязный впуск — прямая причина износа цилиндра.
- **Держите поверхность муфты сухой:** мойка двигателя, утечка масла или аэрозольная смазка не должны попадать на фрикционную накладку муфты.
- **Проверяйте электрическое соединение:** окисленный разъём и ослабленная масса приводят к пониженному напряжению на катушке и к проскальзыванию муфты.
- **Вернитесь к работе на первом ТО после замены:** после установки нового компрессора повторите контроль моментов затяжки, утечек и масла на ближайшем регламентном обслуживании.

На стороне автопарка наиболее эффективный подход — планировать компрессор не как отдельную деталь, а как звено цепи производства воздуха. Если на автомобиле, попавшем в работу по компрессору, в том же ремонте рассматриваются нагнетательная магистраль, картридж осушителя,

прокладки и уплотнительные элементы, это обходится намного дешевле повторного простоя через несколько месяцев. При правильно выстроенной рутине обслуживания компрессор с муфтой — один из долговечных компонентов автомобиля; при пренебрежении же его неисправность не ограничивается им самим, а распространяется на всю тормозную систему.

VADEN ORIGINAL — производитель компрессоров и запасных частей OE-качества для пневматических тормозных систем грузовой техники. В нашей линейке компрессоров с муфтой для грузовиков, автобусов и тягачей на складе доступны версии, а также детали муфты — комплекты муфты, корпуса муфты и комплекты вала муфты, ремонтные комплекты компрессоров, комплекты прокладок, клапанные плиты и крепёжные элементы, подбираемые по коду двигателя. Подходящий вашему автомобилю компрессор можно найти по коду двигателя или номеру OE-ссылки и заказать, подтвердив подбор по данным о совместимости в каталоге.

Документ носит информационный характер; на практике приоритет имеют актуальное руководство по обслуживанию и указания по безопасности производителя. Значения являются общими ориентирами для типовых систем грузовой техники; для значений, специфичных для модели, используйте сервисную документацию OE. © VADEN Otomotiv San. Tic. A.Ş. · vadenoriginal.com