



---

ТЕХНИЧЕСКОЕ РУКОВОДСТВО

# Привод сцепления: неисправности, замена и обслуживание

Сцепление грузовика стало тугим, а передачи не включаются — ищите проблему в приводе и сервоусилителе, а не в самом диске сцепления.

Если на грузовом автомобиле сцепление стало тугим, педаль проваливается или передачи не включаются, виновником чаще всего оказывается не само сцепление, а расположенный в середине гидравлическо-пневматической цепи привод сцепления. Этот узел, состоящий из нижнего сервоусилителя (рабочий цилиндр сцепления / clutch booster) и верхнего сервоусилителя (главный цилиндр сцепления / master-цилиндр), преобразует усилие нажатия на педаль в силу, способную выжать тяжёлую нажимную корзину тягача. В полевых условиях большая часть жалоб вида «сцепление не держит», «педаль остаётся в полу», «травит воздух» завязана именно на этих двух деталях. Это руководство собирает воедино знания, полезные в мастерской: от распознавания типа сервоусилителя и диагностики неисправностей до снятия-установки и срока службы.

**Примечание по Е-Е-А-Т:** Данный документ подготовлен технической командой VADEN на основе полевого опыта работы с гидравликой сцепления и пневматическими сервосистемами грузовых автомобилей. Приведённые значения момента затяжки, давления и размеров являются типовыми справочными диапазонами; за точными значениями обязательно обращайтесь к ОЕ-руководству по обслуживанию автомобиля. Последнее обновление: сентябрь 2026. Расчёт компонентов основан на соответствующем семействе международных стандартов (ISO/EN/DIN/SAE) и ОЕ-спецификации производителя.

## Что такое привод сцепления (нижний/верхний сервоусилитель)?

### Назначение и принцип работы

---

**Привод сцепления** — это общее название узла, состоящего из верхнего сервоусилителя (главный цилиндр / master-цилиндр), который преобразует усилие водителя на педали сцепления в гидравлическое давление, и нижнего сервоусилителя (сервоусилитель сцепления / clutch booster), который усиливает это давление за счёт поддержки от пневмосистемы автомобиля и передаёт его на вилку сцепления.

Принцип работы представляет собой цепь передачи усилия. При нажатии на педаль поршень внутри верхнего сервоусилителя (master-цилиндра) создаёт давление в гидравлической магистрали (обычно тормозная жидкость типа DOT). Это гидравлическое давление по трубопроводу передаётся на нижний сервоусилитель. Нижний сервоусилитель объединяет это, само по себе недостаточное, гидравлическое усилие со сжатым воздухом давлением около 7–9 bar, поступающим из воздушного ресивера автомобиля; крупный пневматический поршень внутри многократно увеличивает гидравлическое усилие и, толкая вилку сцепления (вилку выключения), отводит нажимную корзину от маховика. Благодаря этому водитель может выключить тяжёлое сцепление относительно лёгким нажатием педали.

- **Верхний сервоусилитель (главный цилиндр / master-цилиндр):** Преобразует усилие педали в гидравлическое давление; включает бачок, поршень и комплект уплотнений.
- **Нижний сервоусилитель (сервоусилитель сцепления / booster):** Объединяет гидравлическое и пневматическое усилие и передаёт его на вилку; содержит гидравлический цилиндр, пневматический цилиндр и управляющий клапан.
- **Управляющий (релейный) клапан:** Открывает/закрывает подачу воздуха пропорционально гидравлическому сигналу.

- **Push-rod (толкающий шток) и соединение с вилкой:** Передаёт усилие на выжимной подшипник сцепления.
- **Комплект уплотнений, o-ring и манжет:** Обеспечивает герметичность гидравлической и пневматической частей.

## Разделение задач между верхним сервоусилителем (главным цилиндром) и нижним сервоусилителем

Верхний сервоусилитель можно рассматривать как «генератор сигнала»: он инициирует усилие и определяет ощущение педали. Нижний же сервоусилитель — это «усилитель мощности»; основную тяжёлую работу с воздушной поддержкой выполняет именно он. Поэтому размягчение педали обычно указывает на верхний сервоусилитель, а неполное выключение сцепления или звук утечки воздуха — на нижний. Поскольку обе детали работают во взаимной зависимости, при замене одной обязательно нужно проверить состояние другой и соединительной магистрали.

## Гидравлическо-пневматическая (комбинированная) система или полностью гидравлическая?

На большинстве грузовых автомобилей применяется комбинированный (с гидравлическим управлением, с воздушной поддержкой) нижний сервоусилитель, поскольку усилие сцепления слишком велико, чтобы обеспечить его одной только гидравликой. На некоторых автомобилях среднего сегмента и старого поколения может встречаться полностью гидравлическая или прямая механическая связь. Тип сервоусилителя — это первый определяющий фактор правильного выбора запасной части.

## Сравнение типов и применения

| Характеристика / Тип      | Верхний сервоусилитель (главный цилиндр)                          | Нижний сервоусилитель (booster сцепления)                           |
|---------------------------|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Основная задача           | Преобразование усилия педали в гидравлическое давление            | Объединение гидравлического и воздушного усилия и передача на вилку |
| Рабочая среда             | Гидравлика (тормозная жидкость)                                   | Гидравлика + пневматика (воздух 7–9 bar)                            |
| Типовая неисправность     | Внутренняя утечка, проваливание педали, падение уровня гидравлики | Утечка воздуха, неполное выключение, внешняя утечка гидравлики      |
| Место установки           | Рядом с педальным узлом, под кабиной                              | Возле коробки передач / картера сцепления                           |
| Контекст брендов-аналогов | Тип Knorr-Bremse, тип Wabco                                       | Тип Knorr-Bremse, тип Wabco, тип Bendix                             |

**Проверка номера детали:** Сервоусилители сцепления различаются в зависимости от модели автомобиля, типа коробки передач и геометрии вилки; два визуально похожих сервоусилителя могут быть несовместимы по диаметру поршня, ходу или направлению крепёжных отверстий. Перед установкой обязательно сравните OE-номер детали автомобиля с аналоговой ссылкой VADEN; при сомнениях запросите подтверждение по данным шасси/двигателя.

## Признаки неисправностей и диагностика

Неисправности привода сцепления чаще всего развиваются постепенно: сначала меняется ощущение педали, затем затрудняется переключение передач. Приведённая ниже таблица сопоставляет полевые

жалобы с возможными причинами и методами проверки.

| Признак                                                          | Возможная причина                                                               | Проверка / Верификация                                                                                                      |
|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Педаль стала мягкой, опускается до пола и медленно возвращается  | Внутренняя утечка уплотнения верхнего сервоусилителя, низкий уровень гидравлики | Проверьте уровень в бачке и свободный ход педали; если при прокачке педаль становится жёстче — есть воздух/утечка           |
| Передачи включаются с трудом, сцепление выключается не полностью | Недостаточный ход нижнего сервоусилителя, низкая воздушная поддержка            | При работающем двигателе следите за движением вилки и давлением воздуха; ход вилки измеряется и сравнивается с OE-значением |
| При нажатии на сцепление слышен свист / звук утечки воздуха      | Утечка управляющего клапана или манжета нижнего сервоусилителя                  | Проверьте клапан и соединения корпуса мыльной пеной; если при нажатии утечка усиливается — клапан неисправен                |
| Утечка гидравлики из корпуса сервоусилителя                      | Изношенный o-ring / уплотнение, треснувший корпус                               | Протрите насухо и нажмите снова; влага вокруг толкающего штока указывает на утечку уплотнения                               |
| При падении давления воздуха сцепление становится тугим          | Отключена воздушная поддержка нижнего сервоусилителя, засорение клапана         | Манометром проверьте давление в ресивере и питающую магистраль сервоусилителя; магистраль может быть пережата               |
| Педаль стала жёсткой, нажимать тяжело                            | Нет воздушной поддержки / клапан заблокирован, заедание толкающего штока        | Проверьте питающую воздушную магистраль и свободу хода клапана; отследите точки механического трения                        |
| Вибрация при трогании и рывки сцепления                          | Неравномерный ход сервоусилителя, зазор вилки, дисбаланс воздух-гидравлика      | Измерьте свободный ход вилки на холостом ходу; сравните значения хода и зазора с OE-диапазоном                              |

## Сначала о простом: уровень и зазор

Прежде чем приступать к сложной диагностике, проверьте уровень гидравлики, свободный ход педали и давление в воздушном ресивере. В значительной части случаев проблема кроется в низком уровне гидравлики, несрегулированном ходе педали или недостаточном давлении воздуха; её можно устранить без замены сервоусилителя.

## Внутренняя утечка или внешняя?

Внешняя утечка видна глазом: на корпусе есть влага, капли или слышен звук воздуха. Внутренняя утечка коварна; педаль медленно проваливается без каких-либо внешних подтёков, потому что гидравлика перетекает обратно через уплотнение. Педаль, которая медленно опускается при удержании в нажатом положении, обычно указывает на внутреннюю утечку верхнего сервоусилителя.

## Оценивайте систему в целом

Если сцепление не работает, прежде чем сразу винить сервоусилитель, оцените также выжимной подшипник, вилку, нажимную корзину-диск и гидравлическую магистраль. При исправном сервоусилителе те же симптомы может давать изгиб вилки или заедание подшипника. Правильная диагностика возможна только при прослеживании цепи от начала до конца.

## Дополнительные материалы

Понятный технический обзор этой темы см. в справочной статье на [Wikipedia](#). Всегда сверяйте конкретные значения и процедуры с сервисными данными изготовителя.

## Этапы замены / установки

**Средства индивидуальной защиты (СИЗ) и безопасность:** Перед началом работ установите автомобиль на ровную поверхность, заглушите двигатель, выключите зажигание и подложите противооткатные упоры под колёса. Безопасно стравите давление из пневмосистемы (струя сжатого воздуха может травмировать). Тормозная жидкость вредна для кожи и глаз, повреждает лакокрасочное покрытие; используйте перчатки и очки. Зона коробки передач/сцепления тяжёлая и имеет острые кромки; используйте подходящее подъёмное оборудование.

- 1 Подготовка и подтверждение диагноза:** Убедитесь методами из раздела диагностики, что неисправность действительно в сервоусилителе; избегайте лишней разборки.
- 2 Обезопасьте систему:** Выключите зажигание, стравите давление воздуха, рассмотрите отключение аккумулятора и очистите рабочую зону.
- 3 Слейте гидравлику:** Слейте гидравлику из бачка верхнего сервоусилителя в подходящую ёмкость; не допускайте попадания гидравлики в грунт/канализацию.
- 4 Отсоедините воздушную магистраль:** Пометив, отсоедините питающую воздушную магистраль нижнего сервоусилителя; защитите штуцеры и фитинги от загрязнения.
- 5 Отсоедините гидравлическую трубку:** Отсоедините входные/выходные гидравлические трубки; соберите капающую гидравлику ветошью, заглушите магистрали.
- 6 Разъедините механическое соединение:** Отсоедините толкающий шток и соединение свилкой; запишите регулировочный размер (ход/зазор).
- 7 Снимите старый сервоусилитель:** Постепенно ослабьте крепёжные болты и снимите сервоусилитель; очистите монтажную поверхность и резьбу.
- 8 Проверьте новый сервоусилитель:** Сравните со старой деталью номер аналога VADEN, диаметр поршня, ход и геометрию соединений.
- 9 Установите новый сервоусилитель:** Установите сервоусилитель на место, затяните болты моментом, указанным производителем, крест-накрест; проверьте соосность вилки.
- 10 Подсоедините магистрали и прокачайте:** Подсоедините гидравлические и воздушные магистрали, заполните бачок подходящей гидравликой и полностью удалите воздух из системы.
- 11 Регулировка и проверка:** Отрегулируйте свободный ход педали и ход вилки до OE-значения; при работающем двигателе проверьте переключение передач и отсутствие утечек.

## На что обратить внимание (частые ошибки)

**Не выезжайте, не удалив полностью воздух:** Оставшийся в системе воздух приводит к «губчатой» педали и неполному выключению сцепления. Из-за этого можно ошибочно посчитать новую деталь неисправной. Удаляйте воздух полностью, в последовательности, описанной производителем.

**Неправильная гидравлика и регулировка хода:** Неподходящий для системы тип гидравлики раздувает или задубливает уплотнения. Кроме того, если пропустить регулировку хода/зазора, сцепление либо не будет выключаться, либо будет постоянно оставаться полувывжатым, сжигая выжимной подшипник и диск.

- **Грязный монтаж:** Попадание пыли/грязи в гидравлические и пневматические магистрали сокращает срок службы клапана и уплотнений; держите соединения чистыми.
- **Замена только одной детали:** Заменяя изношенный нижний сервоусилитель, оставлять верхний сервоусилитель или магистраль, в исправности которых вы не уверены, — значит быстро вернуть проблему.
- **Пренебрежение моментом затяжки:** Затяжка болтов «на глаз» приводит к трещинам корпуса или утечкам; всегда используйте динамометрический ключ.
- **Пропуск проверки вилки и подшипника:** Изогнутая вилка или заедающий подшипник быстро нагрузят и новый сервоусилитель.
- **Непроверенное давление подачи воздуха:** Проверка при низком давлении в ресивере покажет «слабым» даже исправный сервоусилитель.

## Технические значения и контрольные точки

Приведённые ниже значения являются типовыми/общими справочными диапазонами для грузовых автомобилей; они меняются в зависимости от автомобиля, коробки передач и типа сервоусилителя. За точным значением обязательно следует руководствоваться сервисным руководством автомобиля.

| Параметр                                   | Типовой / общий справочный диапазон | Примечание                                                                                            |
|--------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Давление подачи пневмосистемы              | ~7–9 bar (≈100–130 psi)             | Воздушная поддержка нижнего сервоусилителя работает в этом диапазоне; при низком — выключение слабеет |
| Рабочее давление гидравлической магистрали | ~30–60 bar (на пике выше)           | Меняется в зависимости от усилия педали и диаметра поршня                                             |
| Ход вилки / толкающего штока               | ~25–45 mm                           | Должен регулироваться до OE-значения; при недостаточном ходе не выключается полностью                 |
| Свободный ход педали                       | ~5–15 mm                            | При отсутствии зазора подшипник постоянно нагружен                                                    |
| Диапазон рабочих температур                | ~ от -40 °C до +80 °C               | Уплотнения и гидравлика должны подбираться под этот диапазон                                          |

| Параметр              | Типовой / общий справочный диапазон                       | Примечание                                         |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| Допуск утечки воздуха | Под давлением не должно быть видимой глазом/пенной утечки | В статическом тесте отслеживается падение давления |

Типовые диапазоны момента затяжки для крепёжных болтов приведены ниже. Это общий справочник; приоритет имеют диаметр болта, класс прочности и OE-инструкция.

| Соединение                                   | Типовой диапазон момента | Примечание                             |
|----------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------|
| Крепёжные болты корпуса сервоусилителя (M10) | ~40–55 Nm                | Затягивайте крест-накрест и поэтапно   |
| Крепёжные болты корпуса сервоусилителя (M12) | ~70–95 Nm                | За основу берётся OE-значение          |
| Штуцер гидравлической трубки                 | ~15–25 Nm                | Чрезмерная затяжка портит резьбу/конус |
| Фитинг воздушной магистрали                  | ~20–35 Nm                | Проверяется уплотнительная прокладка   |

**Совет из практики:** После установки нового сервоусилителя, при работе двигателя на холостом ходу, несколько раз нажмите на сцепление и наблюдайте за движением вилки. Если ход чёткий, возврат быстрый и утечек нет — монтаж выполнен правильно. Губчатая педаль чаще всего является признаком недостаточной прокачки воздуха.

- Проверьте давление в воздушном ресивере манометром; убедитесь в отсутствии пережатия питающей магистрали.
- Проверьте мыльной пеной отсутствие утечек сервоусилителя в статике и при нажатой педали.
- Измерьте ход вилки и свободный ход педали и отрегулируйте до OE-значения.
- После удаления воздуха снова проверьте и долейте уровень гидравлики.
- На первых километрах повторно проверьте моменты затяжки соединений и возможные утечки.

## Обслуживание и срок службы

Привод сцепления при правильном обслуживании служит долго, но при пренебрежении даёт внезапный отказ. Основные факторы, определяющие срок службы, — это качество гидравлики, чистота пневмосистемы и регулярный контроль регулировок. Влага и масло в воздухе системы быстро изнашивают клапан и уплотнения; поэтому нельзя пренебрегать осушителем воздуха и дренажом ресивера.

- **Контроль гидравлики:** Уровень и цвет следует регулярно отслеживать; потемневшую/загрязнённую гидравлику необходимо обновлять в рекомендованный производителем период.
- **Обслуживание пневмосистемы:** Картридж осушителя воздуха и дренаж ресивера следует выполнять регулярно; систему нужно держать сухой от влаги.

- **Контроль регулировок:** Свободный ход педали и ход вилки следует периодически измерять и удерживать на OE-значении.
- **Наблюдение за герметичностью:** Зону вокруг сервоусилителя следует регулярно проверять на утечки гидравлики и воздуха.
- **Соединения и момент затяжки:** Соединения, которые могут ослабнуть от вибрации, следует проверять при обслуживании.

Хорошо обслуживаемый сервоусилитель сцепления служит безотказно долгие годы; большинство ранних отказов вызвано грязным воздухом, неправильной гидравликой или пропущенной регулировкой. Регулярный контроль защищает как саму деталь, так и связанные с ней выжимной подшипник и узел нажимной корзины-диска.

Если вы обнаружили неисправность в приводе сцепления, правильный выбор сервоусилителя — первое условие срока службы и безопасности. Семейство продуктов VADEN ORIGINAL «Привод сцепления (нижний/верхний сервоусилитель)» производится с правильным диаметром поршня, ходом и геометрией соединений для гидравлическо-пневматических систем сцепления грузовых автомобилей; подобрав по OE-ссылке вашего автомобиля, вы можете выбрать подходящий сервоусилитель и получить долговечную и безопасную работу сцепления.

---

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