

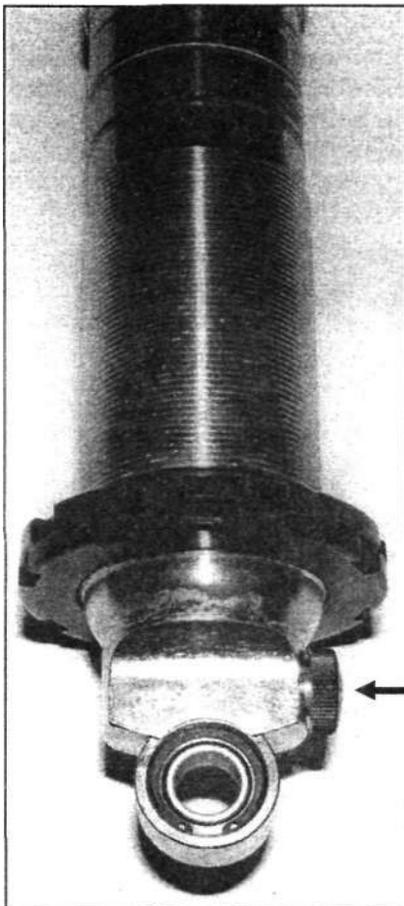


Типичный coil-over амортизатор.

### ПРУЖИНЫ

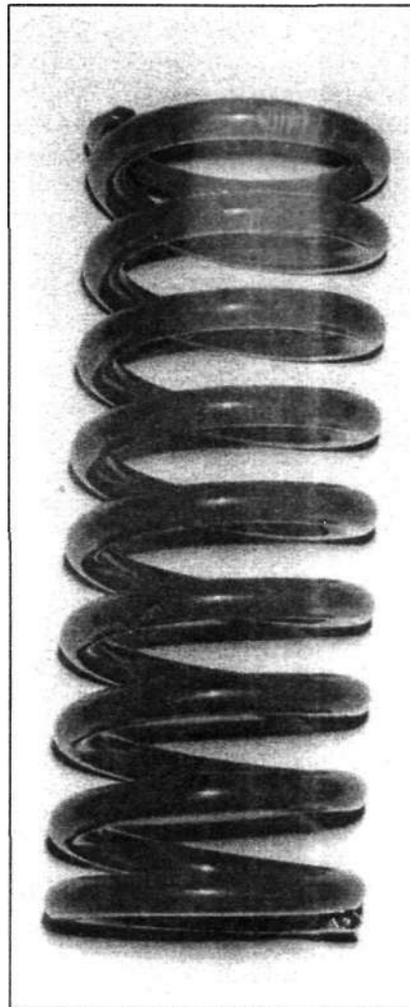
Для современных спортивных автомобилей промышленность выпускает много типов амортизаторов. В некоторых случаях амортизатор устанавливается внутри пружины подвески, отдельно.

При таком способе установки если стандартные сёдла пружин не регулируются по высоте возникают проблемы с ре-



Регулировочный винт амортизатора.

гулировками, однако можно отрегулировать и высоту подвески и скорость демпфирования, хотя это будет не так просто как в случае с coil-over стойками. Однако принцип работы подпружинивания и демпфирования остается одинаковым в обоих случаях. С точки зрения удобства и простоты регулировок предпочтителен единый узел амортизатор-пружина с регулируемым седлом пружины. Конечно можно изменить элементы подвески или даже тип подвески, подобрав соответствующий комплект coil-over амортизаторов, однако, прежде чем решиться на кардинальные изменения, нужно сначала рассмотреть возможность модернизации подвески в рамках уже имеющейся конструкции. Пружина есть пружина, вне зависимости от того, как она выгля-



Витая цилиндрическая пружина.

дит: витая цилиндрическая, торсионный вал, листовая и т.д. В этой книге мы будем говорить только о витых цилиндрических пружинах подвески, остальные типы рассмотрены кратко, поскольку принцип работы всех пружин одинаков.

С одной стороны пружина не должна быть столь жесткой, что колесо может терять контакт с дорогой, с другой стороны она не должна быть столь мягкой, что кузов автомобиля будет иметь повышенный крен.

Если пружины подвески будут слишком жесткими, автомобиль будет плохо управляться на дороге с неровным покрытием и покажет худший результат в сравнении с таким же автомобилем, под-