

ショックアブソーバのトラブルシューティング

油漏れ

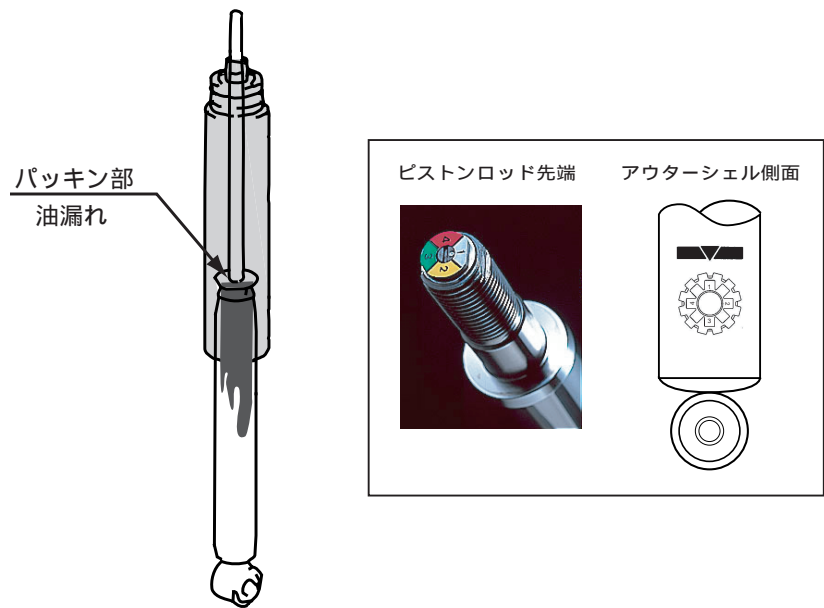
・パッキン部

現象： ショックアブソーバ本体上部パッキン部より油がにじんでおり、且つショックアブソーバを動かすと油の垂れが一層増加する。

原因： ピストンロッドに傷付きや異物付着等により、パッキンが損傷しシール性が無くなる。

対策： 新品と交換。

注意： ピストンロッドに薄く付着している油は製造上残っている物です。油漏れ確認の際は一度拭き取り、数回作動させた後今一度ご確認下さい。



・ダイヤル部 (ロッド先端 / アウターシェル側面ダイヤル周辺等) よりの油漏れ

原因： 外的要因によるダイヤル部破損

対策： 新品と交換。

異音

現象： 新品装着後、走行するとゴトゴト音が発生

原因： 取付上の問題
上部取付ロックナット、取付ボルト等の緩みが考えられます。
不適合品番の装着
適正品番が装着されていない場合に、異音が出る場合があります。

対策： 各部取付状態 (組み付け順、方向、欠落等) 及び緩みを確認し、取扱説明書記載の規定トルクで増し締めする。(1G状態で最終締め付けする)
アウターシェル等に傷があり、車体との接触蹟が有る場合は誤品番装着が考えられます。
適合表で品番を再確認の上、正規品番を装着下さい。

注意： ・上下の取付が合っても、ストロークや本体サイズの違いで車体と接触し、異音となる場合があります。
・取付初期には異音がしなくても、ある程度の走行で緩む事も有ります。
又、マウント部品の装着不備 (部品欠品、誤組み付け) でも異音発生する場合があります。
・アッパーマウント、スプリング、ショックアブソーバは取付方向が決まっています。
これらの方向を純正状態と同一にして下さい。特に、スプリングの巻き先端と、スプリングシートの溝がずれないように注意して下さい。

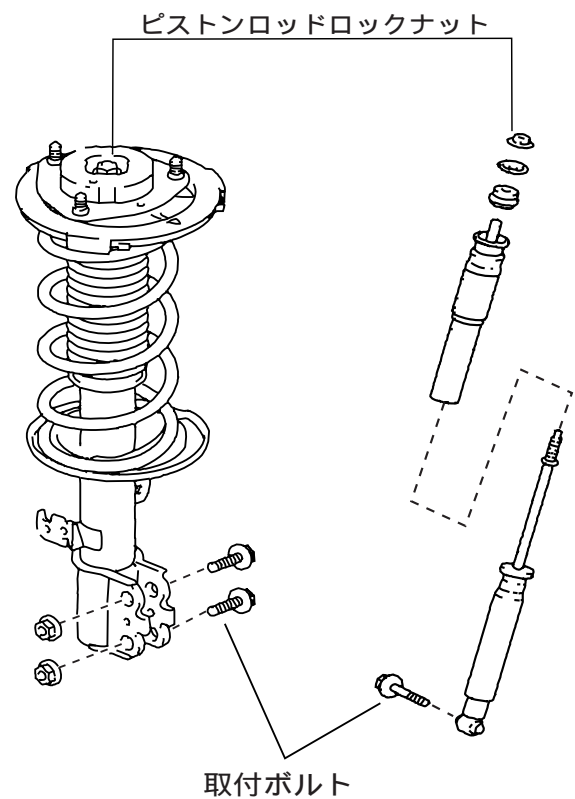
現象： 新品装着後、走行するとコトコト音/シュッシュ音が発生

原因： (1)コトコト音
内部バルブの作動音の場合があります。静粛性の高い車両の場合は特に気になる場合があります。

(2)シュッシュ音 (スウィッシュ音)
オイルがバルブを通過するときの音です。ガスが封入されていれば音は小さくなります。

対策： (1)(2)共にショックアブソーバ作動音です。製品の異常ではありません。

注意： コトコト音/シュッシュ音はショックアブソーバ作動音ですので、新品に交換しても発生します。
性能上の問題は有りませんので、ご承知置き下さい。



取付部の曲がり、折損 (スタッドボルト、アイ取付部、取付ボルト等)

現象： 新品装着後、上部又は下部の取付部が曲がる、もしくは折損、欠落発生

原因： スタッドボルト型ネジ部ロックナットを規定締め付けトルク以上で取り付ける。
又は、締め付けトルク不足で異音発生し、そのまま使用を続けると、ネジ部折損に至る場合あり。

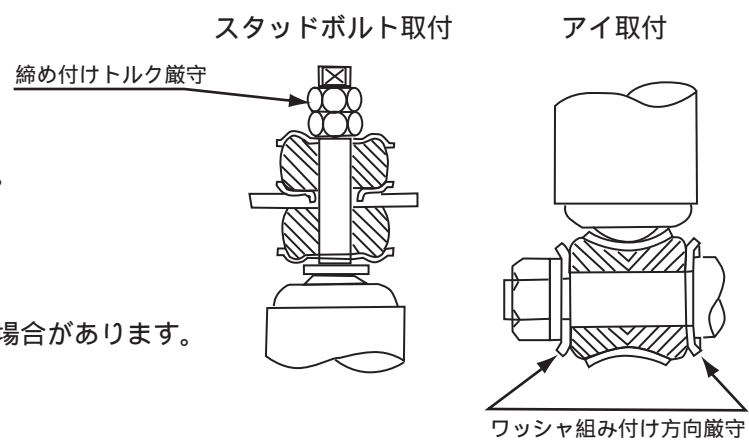
純正以外のアッパーマウントや、当社指定以外のアッパーマウントを使用した場合、
ネジ部適合不足による折損に至る場合が有ります。

取付ボルト等の締め付けトルク不足、又はトルクオーバーの際に各部破損、曲がり等が発生する場合があります。
又、ワッシャーを逆組み付けするとアイ取付部が折損する事があります。

誤適合品番の装着
適正品番が装着されていない場合には、曲がり / 折損等の発生する場合があります。

対策： 新品と交換 (締め付け時インパクトレンチは使用せず、各部の規定締め付けトルクを厳守する)

注意： 規定締め付けトルクの遵守を怠った場合や、純正アッパーマウント及び当社指定のマウント部品以外をご使用になった場合のトラブルについては
対応出来兼ねますので、ご了承下さい。



その他、良く有るお問い合わせと対処法

現象

対処方

伸びる途中から減衰力が働かない。(複筒型構造の場合/装着前)

横置きに放置していた場合、シリンダー内にエア混入しています。縦置き状態で本体を数回作動させてから装着してください。

装着後しばらくしてダイヤルが回転しない。

CRC等の潤滑剤を吹き付け、しばらく時間を置いてから回します。
回転しない場合は、数回繰り返してお試し下さい。

調整ダイヤルを回しても堅さ(減衰力)が変化しないような気がする。

減衰力はボディを押す程度では判断出来ません。
又、経年変化による性能低下は製品の不具合とはなりません。