

## BOOT OPEN i inne przygody czyli :

Obsługa , konserwacja i naprawa tylnej klapy w samochodzie Fiat Stilo w wersji 5 drzwiowej. Wersja trzydrzwiowa i wagonik powinna pasować, być może spece z fiata coś wymyślili „extra” dla tych wersji, ale pozerkać nie zaszkodzi ;)

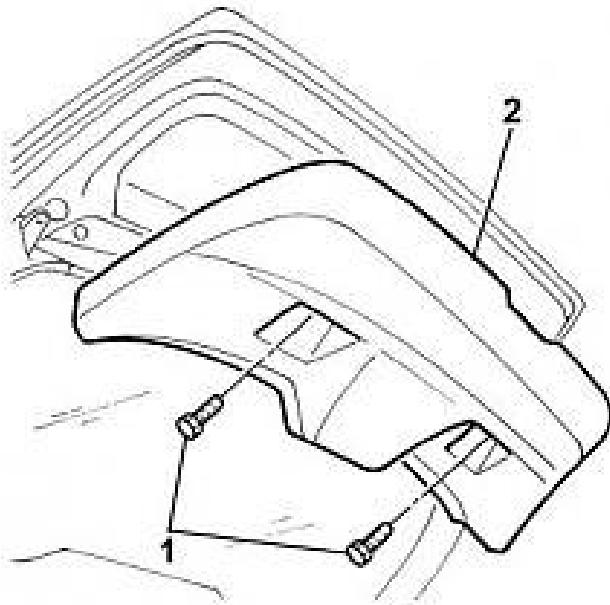
Zanim cokolwiek zrobisz doczytaj do końca(!). Spowiedź spisana na gorąco i trochę chaotycznie.

Wymagane narzędzia i inne różności mniej lub bardziej potrzebne :

- śrubokręt krzyżakowy
- klucz sześciokątny „5” zalecany dość długi
- kombinerki
- klucz nasadowy „10” ( dla wygody „grzechotka”)
- pęseta
- szczypce płaskie
- klej typu „super glue” bądź inna szybkoschnąca „kropelka”
- płyn WD-40
- powietrze w sprayu ( dostępne w sklepach komputerowych, w media markecie w dziale „chemia i kosmetyki komputerowe „ itd...
- papierowy ręcznik (ale porządny bo „extra” strzępki z byle jakiego ręcznika nie wskazane)
- browarek , fajki wedle potrzeby.

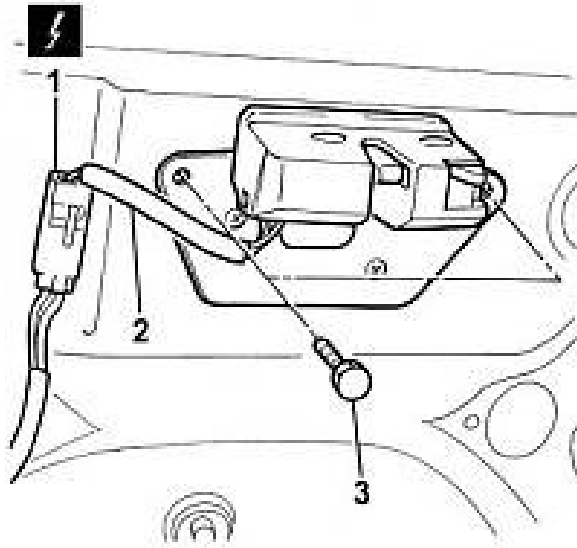
Czas zabawy: 2 godziny z jedną ręką w kieszeni ;)

1. Zaczynamy od zdjęcia poszycia tylnej klapy. Zamocowana jest na dwóch wkrętach (brak na obrazku) i dwóch śrubach (1) sześciokątnych.

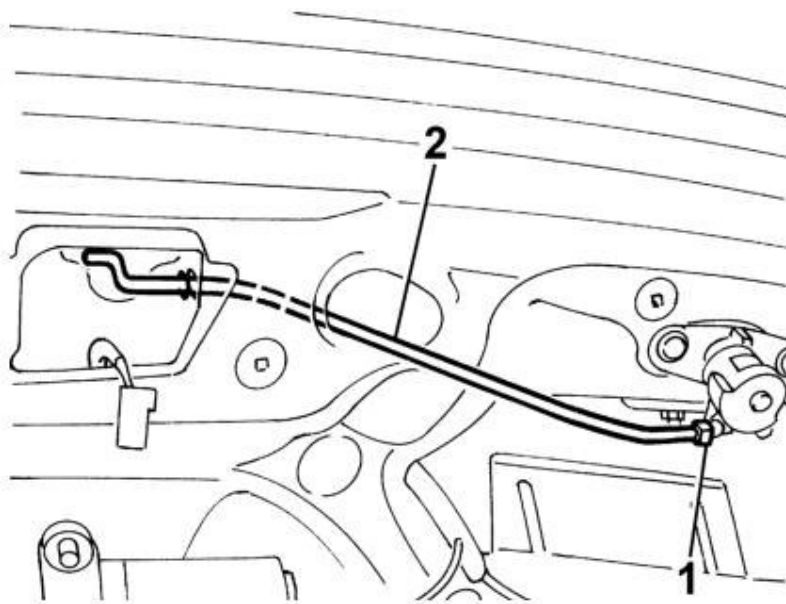


Następnie poszycie należy „oderwać” od blachy , do której jest przymocowane na zawszepsujące się plastikowe kołki. Nie ma na to metody, rwiemy na tak zwanego czuja równo prosto w dół pamiętając o wyprofilowaniu w okolicy szyby.

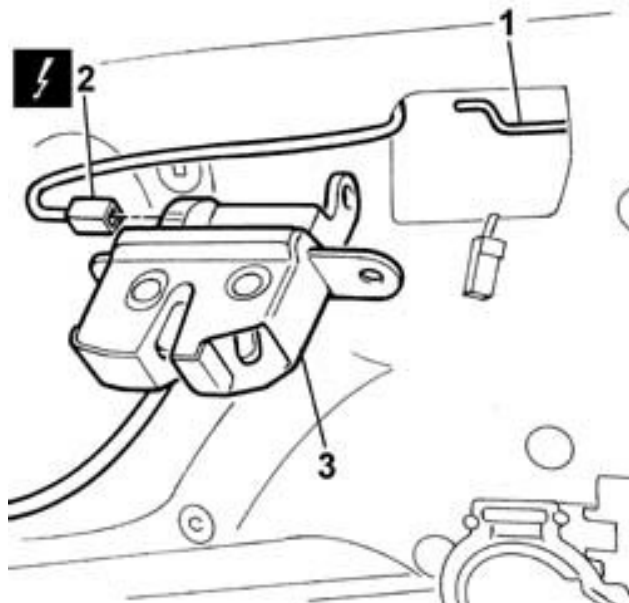
2. Rozpinamy styk (1) pod stykiem jest spinka do blachy w formie grota strzały – podważyć śrubokrętem , odkręcamy śruby „10” (3) , zamek i tak nie odpadnie bo...



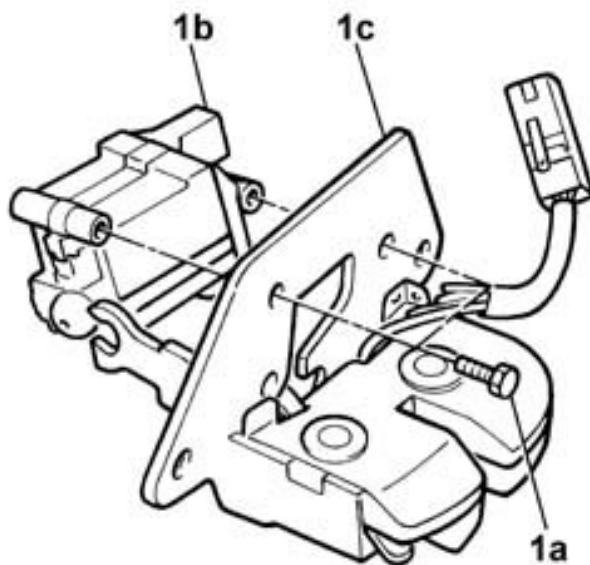
3.... Będzie wisił na cięgle (2) . Rozłączenie cięgna zaczynamy z pkt (1) . Podważyć plastikowa spinkę , obrócić o 90 stopni , wyjąć cięgno. Zamek wciąż nie spadnie ☺



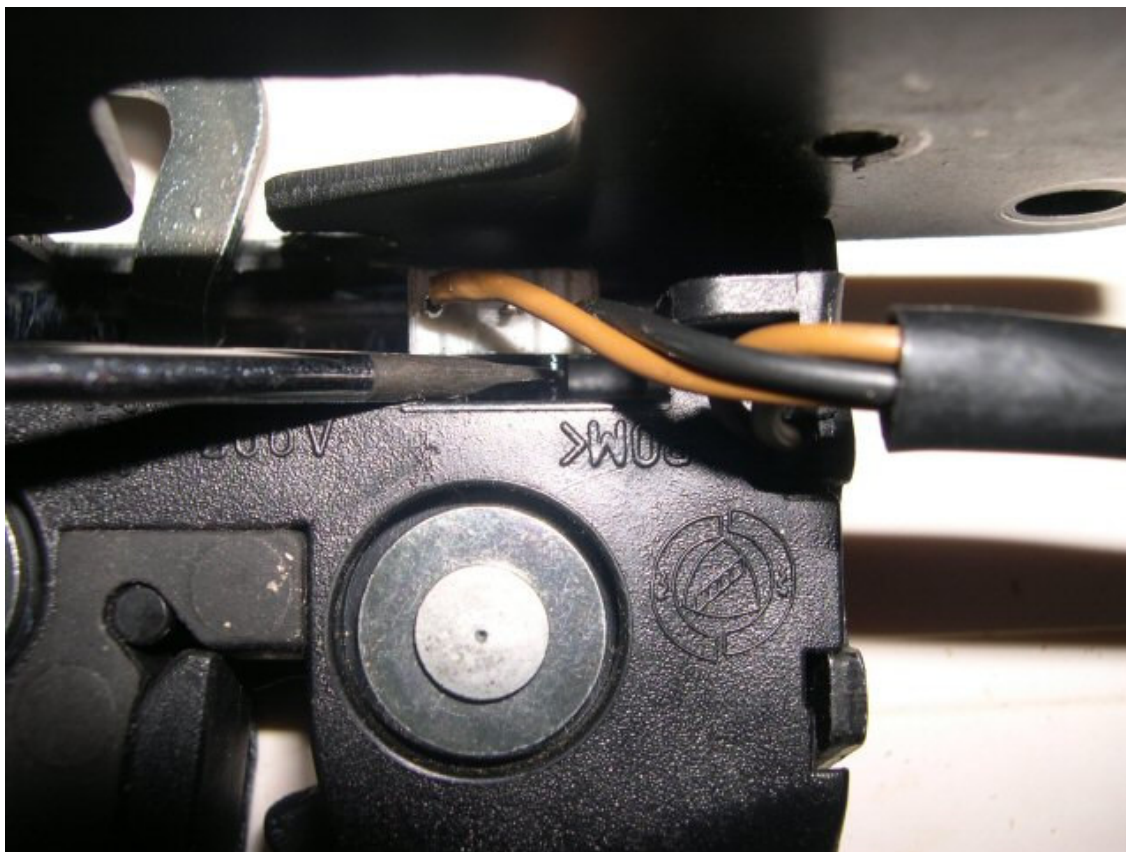
4. Metodą prób i błędów znaleźć odpowiednie ułożenie zamka wobec ciągnia i wychodzi bez użycia jakiegokolwiek siły. Następnie rozłączyć zamek od wtyczki (2)



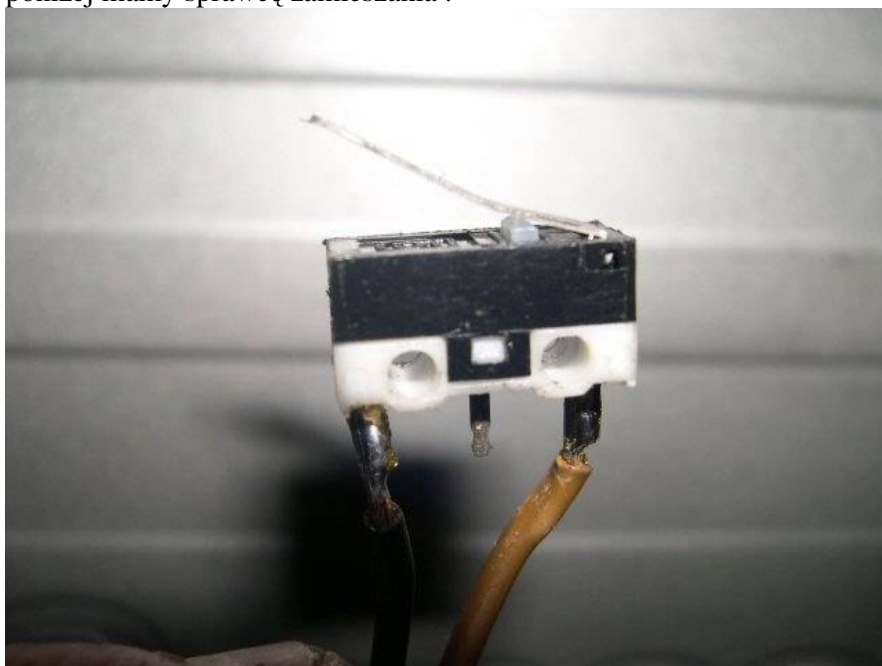
5. Teraz rzut okiem co w rekach nam zostało:



Schematyczny obrazek zamka - demontaż silniczka.

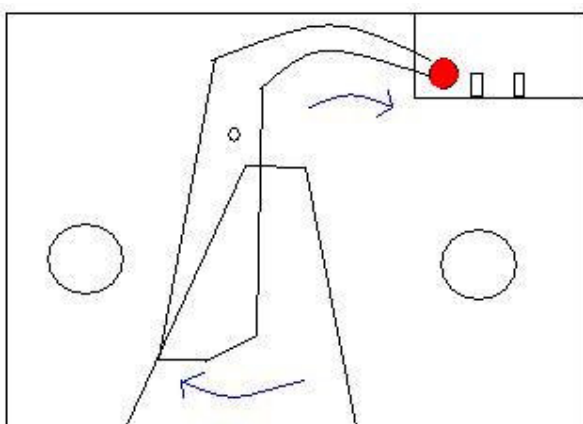


Fotka z czujnikiem odpowiedzialnym za „drzwi zamknięte”. W zamku są dwa czujniki. Jeden do gaszenia lampki w kuferku, drugi do sygnalizacji stanu zamka. Na zdjęciu powyżej widać także obce ciało w postaci śrubokręta. Podważając dolną krawędź podnieść czujnik do „góry” o jakieś 5 mm. Brak kleju, montaż na wcisk. Delikatnie wyjąć czujnik. Na zdjęciu poniżej mamy sprawcę zamieszania .

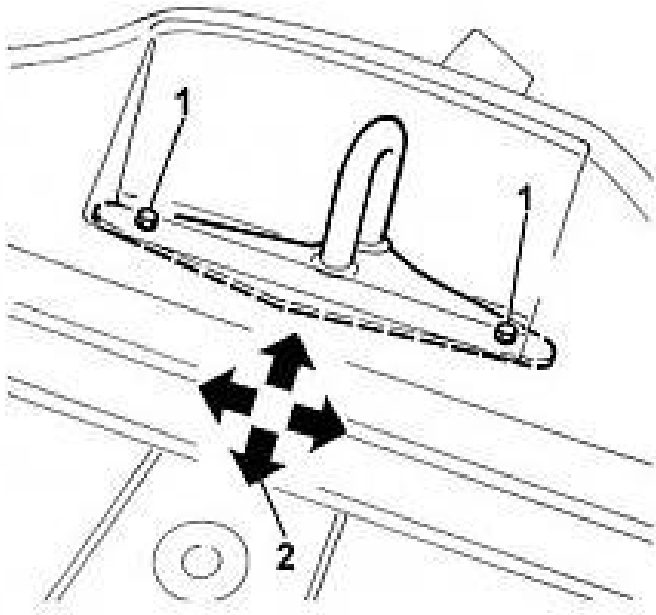


Czujnik jak widać posiada dwa otworki, to w nich tkwią dwa PLASTIKOWE (!) trzpienie z których przedchwila wyciągaliśmy czujkę. **ŻADNE PROBY DOGINANIA TRZPIENI NIE WCHODZA W GRE, PONIEWAŻ SA PLASTIKOWE !** (skąd ja to wiem ?:) )

Mając rozebrany zamek podpinamy na powrót obie wtyczki ( do czujników –czarna , do silniczka- biała). Można przeprowadzić test czy układ jest sprawny elektrycznie. Sklejając wyjęty czujnik taśmą klejącą udajemy „drzwi zamknięte”, jeszcze trzeba zmusić lampkę do zgaszenia włożonym śrubokrętem w zamek udając w ten sposób dolny rygiel. Mrugamy z pilota i powinno być ok. Jeśli nie jest OK należy zrobić zwarcie poprzez połączenie dwóch przewodów przy czujniku drzwi. Proponuje zrobić to we wtyczce łączącej czujniki z instalacją samochodu ( czarna ) bo łatwiej wstawić podkawkę z drutu w odpowiednie piny. W przypadku kiedy zamek podczas testów zadziała bezproblemowo należy przyjrzeć się mechanice zamka.



Powyżej schemat jak to mniej więcej działa. Zazaczyłem czerwonym kolorem element roboczy, który powoduje zamknięcie obwodu w czujniku. W moim przypadku w tym miejscu było doklejone COŚ , jakaś dziwna kosteczka która zmniejszała dystans ramienia roboczego do czujnika. Można poprobować wkleić to na miejsce ( szanse mają tylko miłośnicy modeli do sklejania bądź zegarmistrzowie), lub przykleić ów dystansik do czujnika. To właściwie jedyna metoda na regulację czułości czujnika , ponieważ ( jeszcze raz to podkreślę ) nie ma możliwości przesunięcia całego czujnika, ani też ramienia roboczego , które ślizga się po mikroprzełączniku. Po złożeniu zamka w jedna całość przeprowadzamy ponownie symulacje sporym śrubokrętem udając dolny rygiel czy wszystko działa . Jeśli „szafa gra” przystępujemy do montażu. Kolejność oczywiście odwrotna niż przy demontażu. **NIE ZAKŁADAJ** poszycia tylnej kłapy (!) . Po założeniu zamka, ciągną, przystępujemy do testu czy wciąż gra, bo pomimo że na „śrubokręt” nasz zrekonstruowany zamek działał może się okazać że na swoim miejscu nie będzie to takie oczywiste. Być może będzie potrzeba wyregulować dolny rygiel zamka.



Regulację należy przeprowadzić od położenia rygla w najniższym możliwym położeniu. Dwie śrubki , prosta sprawa, szukamy punktu w którym zamek zacznie łapać. Regulacja rygla to tak naprawdę regulacja dystansu ramienia roboczego od czujnika (!) A wcześniej napisałem że się nie da ramienia regulować ;). Cały mechanizm roboczy zamka jest z plastiku i takie ma potworne luzy że odpowiednio wysoko ustawiony rygiel powoduje przesunięcie boczne ramienia roboczego w zamku. Gdy uporamy się z rygłem można wrócić do założenia poszycia klapy która jeszcze sobie leży w pogotowiu gdyby trzeba było wrócić do grzebania w zamku , a kołeczki ze stali nie są więc im mniej razy pracują tym większa szansa że przeżyją ;)

Dokończyć piwko, dopalić, pożegnać BOOT OPEN FAIL.

PS. Foty znalezione dzięki uprzejmości google.com , moje robione komórką wypadły bardzo licho.

PS.2. Specjalne podziękowania dla sąsiadeczki (Gosiu buzi buzi itd. ☺) za udostępnienie garażu.