


Wymiana tulei/simerblok tylnej belki zawieszenia /F/I/A/T/ STILO DARKOOO

Materiały i koszty:

- Tuleje firmy **LEMFÖRDER**  70zł/sztuka,
- Przewody hamulcowe sztywne oryginał 23zł/sztuka,
- Odpowietrzniki,
- Płyn hamulcowy DOT-4

Etap I

Ustawienie samochodu na kanale tak by mieć swobodny dostęp od spodu do mocowania łap/uchwytów belki tylnej.

Poluzowanie kół tylnych, podniesienie tyłu i zabezpieczenie przez dodatkowe kobyłki itp. przedmioty. Samochód musi być stabilny.

Odkręcamy koła tylne.

Etap II

W pierwszej kolejności odkręcamy mocowanie jarzma tylnych hamulców **NIEBIESKIE**. Zabezpieczamy belkę podnośnikiem (najlepiej trapezowy lub hydrauliczny lub niski) wystarczy jedna strona.

Belka powinna być zabezpieczona przy końcu bardzo stabilnie **CZERWONE**.

Podnośnik troszkę podkręcamy do góry by belka lekko się uniosła (marę mm) dla pewności, że nie ma luzu.

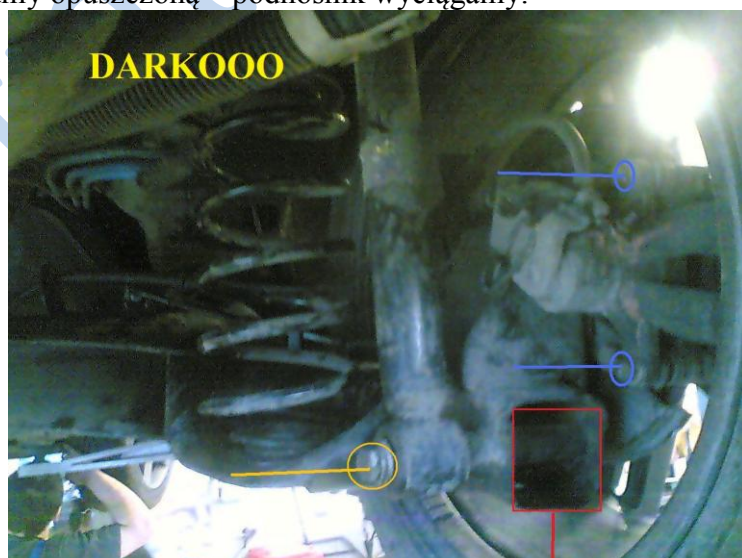
Następnie odkręcamy śrubę mocującą amortyzator do belki **POMARAŃCZOWE**.

Jeśli nie zabezpieczymy belki podnośnikiem (opisane jak wyżej) podczas odkręcania amortyzatora, belka pod wpływem działania sprężyny i własnej wagi wystrzeli nam w dół. Możliwość uszkodzenia tarczy jest niczym przy dostaniu kluczem, belką i innymi nie przewidzianymi przedmiotami.

Po odkręceniu amortyzatorów, możemy opuścić belkę na podnośniku i wyciągnąć sprężyny.

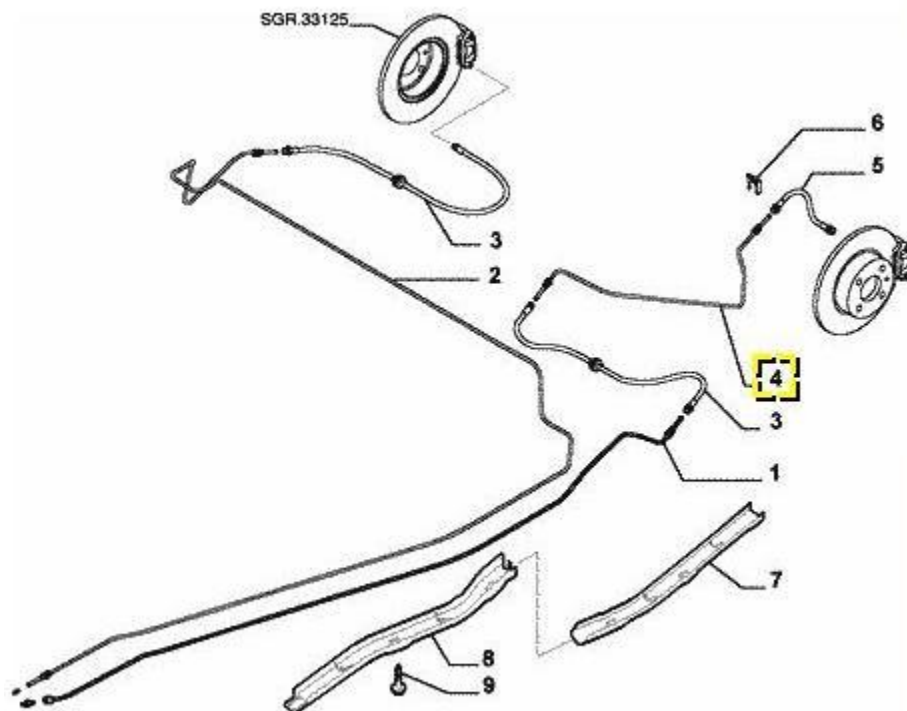
!!! Sprężyny zabezpieczone są z dwóch stron gumami (różnymi). Dolna guma ma rant zachodzący od wewnątrz na sprężynę, górna guma jest tylko wsunięta na zwój sprężyny.

Belkę mamy opuszczoną – podnośnik wyciągamy.



Etap III

Zabezpieczamy przewody hamulcowe giętkie (przed belką „1” i „2” przed wyciekami płynu hamulcowego (ściski itp.)



Następnie wyciągamy zawleczki z belki „6” Znajdują się po obu stronach przewodu metalowego „4”. Wyciąga się je go góry za pomocą młotka.



Możemy przystąpić do odkręcania sztywnych przewodów hamulcowych. Podczas odkręcania obserwujemy czy nakrętka nie kręci się razem z rurką (przewodem hamulcowym). Jeśli widzimy „ukręcanie/ciągnięcie” przewodu hamulcowego przez nakrętkę należy przestać i spróbować z drugiej strony. W innym przypadku uszkodzimy przewód hamulcowy. Jest możliwość przewleczenia przewodu przez otwory montażowe, jak odkręcimy tylko jedną nakrętkę z jednej strony.

W moim przypadku z dwóch stron sztywnego przewodu hamulcowego nakrętki były zabezpieczone ze sztywnym przewodem hamulcowym. Przewody zostały zniszczone i zakupione nowe w ASO – koszt 23zł sztuka.

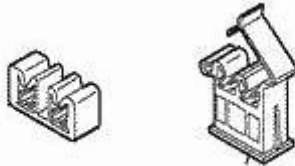
Nie należy dorabiać z uniwersalnych rurek miedzianych w samochodach wyposażonych w systemy ABS i dodatkowe typu: EVA (z ASR): wspomaganie przy nagłym hamowaniu oraz HBA (z ESP): automatyczne zwiększenie ciśnienia przy nagłym hamowaniu (Stilo ma to na wyposażeniu). Producenci zabraniają a inne kraje np. Niemcy respektują to i zabierają dowody przy przeglądach za rurki miedziane. Rurki miedziane są miękkie i rozszerzają się pod wpływem gwałtownych dużych uderzeń ciśnienia gorącego płynu hydraulicznego. W poprzednim Stilo (nie zrzeszone na Auto Kąciku) udało się odkręcić po jednej z nakrętek z każdego przewodu i przewlec resztę przez otwory montażowe. Przewody mają być luźne i odpięte od belki.

Odpinamy od belki linkę od hamulca pomocniczego. Pancierz przewodu jest wciskany w uszy na belce. Mocowanie linki przy tulejach jest dodatkowo zabezpieczone zawleczkami z drutu sprężynowego (haczyki) należy je wcześniej zdemontować i **pamiętać o założeniu ich przy montażu!** Linki nie odpinamy od jarzma hamulca tylnego. Po rozpięciu linki zakończonej jarzmem – kładziemy pod samochód by nam nie przeszkadzała.

Odpinamy przewód elektryczny od czujnika ABS. Wtyczka znajduje się na ściance podłużnicy zasłonięta nadkołem. Wtyczki w Stilo są takie same przy wszystkich kołach. Ze względu na trudny dostęp i dodatkowo dla nie doświadczonych polecam wcześniej zapoznać się z mocowaniem i rozpinaniem połączeń ABS pod maską silnika (te same złącza znajdują się na kielichach amortyzatorów z przodu:



Sztywne przewody hamulcowe oraz przewody elektryczne ABS są spinane za pomocą zaczepów:



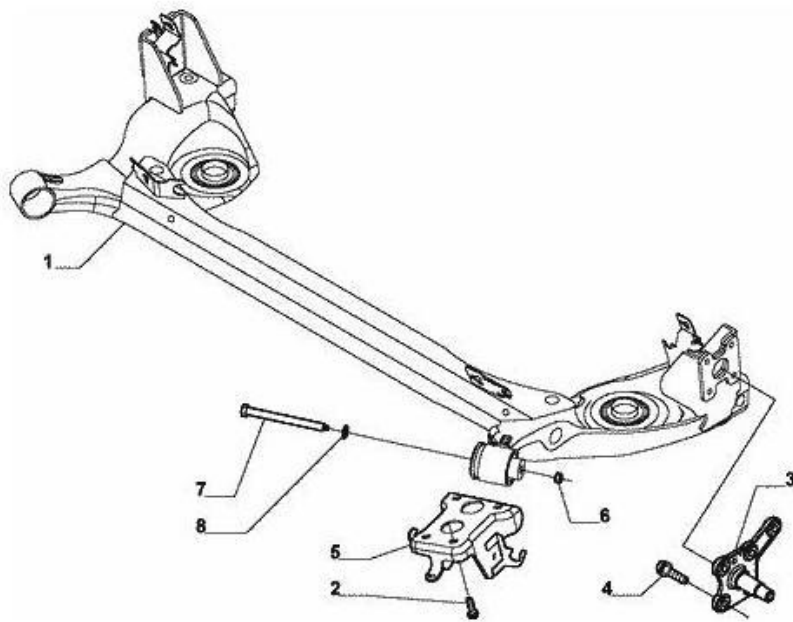
Należy zapamiętać ułożenie przewodów hamulcowych (hydraulicznych i linek od hamulca pomocniczego zwanego ręcznym)

Etap IV

Upewniamy się jeszcze raz, że wszystkie przewody (ABS, hamulcowy hydrauliczny i linka hamulca pomocniczego) są luźno i nie przeszkadzają w ściąganiu belki.

Odkręcamy 3 z 4 śrub mocujących ucho belki do karoserii „5” – tak samo z drugiej strony. Potrzebujemy drugiej osoby do potrzymania belki podczas odkręcania ostatnich śrub mocujących. **Belka jest ciężka** – choć nie wygląda.

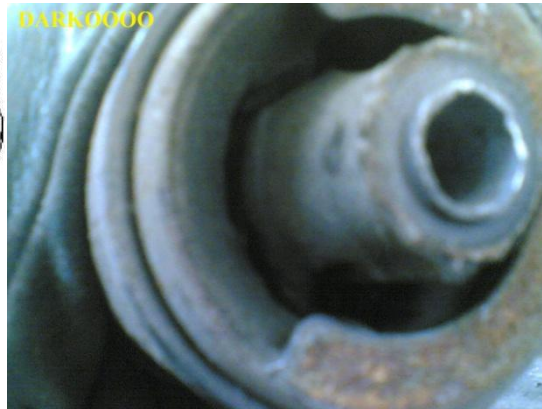
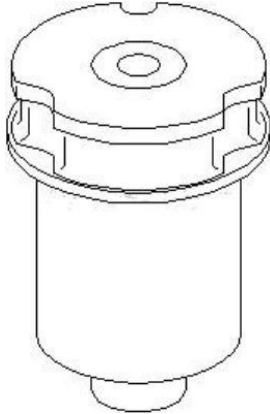
Belka luźno leży już pod samochodem – należy ją teraz wyciągnąć i przystąpić do demontażu mocowania belki (ucho) „5” i pozbycia się starych zużytych tulei belki.



Etap V

Wybijamy wnętrze z tulei:

Odrywamy metalową osłonkę od góry:



Wbijamy pręt metalowy w otwór po śrubie montażowej i wybijamy wnętrze:
(nie jest łatwo – guma oddaje każde uderzenie, im większy młot tym mniej uderzeń)



Piłka w rękę i wycinamy środek (obudowę tulei) – brzeszczotem uszkodziłem tylko lakier wewnątrz otworu. Po nacięciu wybijamy resztki z otworu.

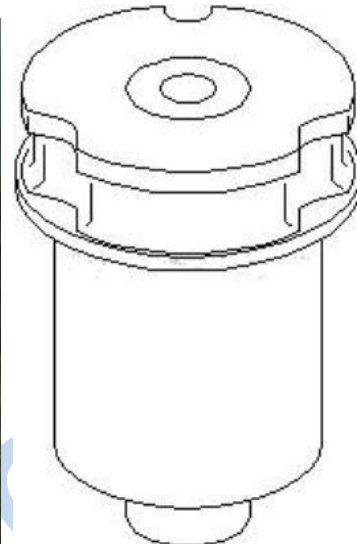
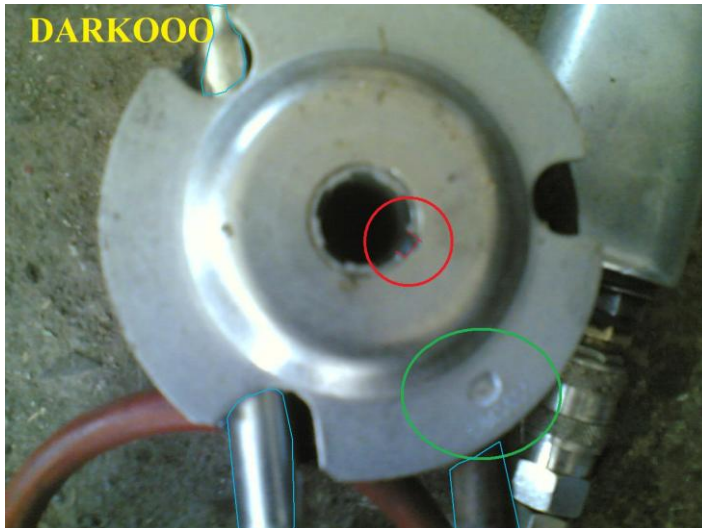


Etap VI

Przygotowania nowej tulei.

Nowa tuleja belki tylnej będzie wgniatana od strony daszku.

Tu należy zabezpieczyć daszek metalowymi profilami które będą przenosiły siłę wciskającą na obudowę zewnętrzną. W innym przypadku wciskając nową tuleję guma będzie się poddawać (równocześnie nadrywać) i skutecznie utrudniać wprasowanie jej do belki.



Trzy otwory na kołnierzu zewnętrznym są na specjalistyczny klucz który opiera się na obudowie tulei.

Oznakowania na tulei.

Na zielono zaznaczyłem pierwszy znak który ma pokazywać przód samochodu, tak samo znak czerwony. W tulejach on się nie pokrywa. Ja założyłem tak jak było najprawdopodobniej przez fabrykę. Znaczek zaznaczony na czerwono (nacięcie wewnątrz otworu montażowego) do przodu samochodu w płasko leżącej belce.

Smarujemy smarem otwór w który wejdzie nam nowa tuleja i zakładamy.

Ja zastosowałem prasę śrubową – na zdjęciu widać profile okrągłe które przekazują siłę wpychającą na obudowę nie wpływając na gumę.



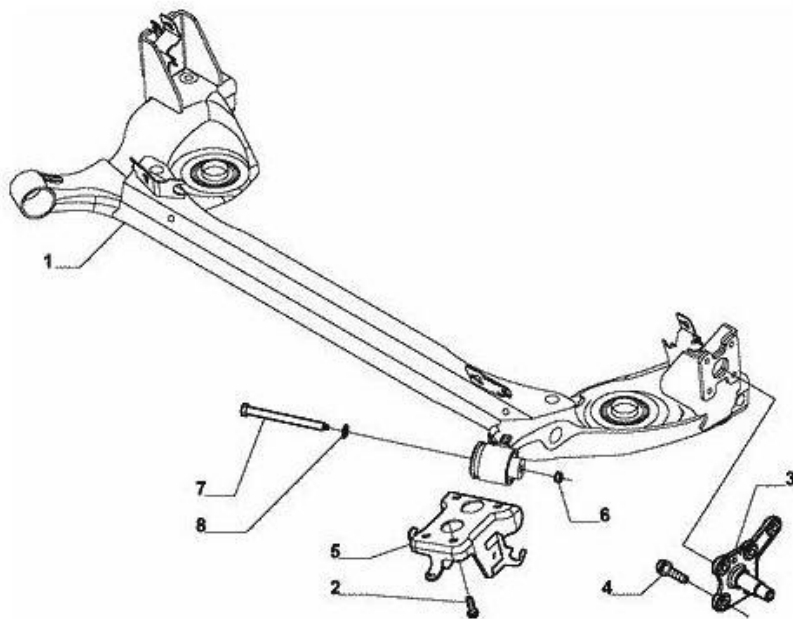
Etap VII

Widać koniec pracy ale musimy teraz wszystko założyć i o niczym nie zapomnieć.

Składanie odbywa się odwrotnie niż rozbieraliśmy (nie będę opisywał)

Pamiętajmy, że śrubę „7” z nakrętką „6” **dokrećamy gdy samochód stoi już na kołach.**

Winnym przypadku (dokrećenie śrub gdy belka wisi) po spuszczeniu z podnośnika belka będzie pracować z naciągniętą gumą co w przypadku doładowania samochodu i jazdy po nierównościach będzie powodowało nadrywanie gumy i szybsze jej zużycie.



Odpowietrzanie układu należy rozpocząć od najdalszego punktu od pompy hamulcowej. Tym punktem jest prawe tylne koło. **Odpowietrzanie nie może odbyć się z zaciągniętym hamulcem pomocniczym/ręcznym.** Takie odpowietrzanie skończy się z zaciśniętymi klockami na tarczy. W tym przypadku trzeba odnowa odpowietrzać z poluzowanym hamulcem pomocniczym/ręcznym.

Po skończonej pracy sprawdzamy jeszcze raz wszystkie śruby, zawlecзки i mocowania przewodów.

Obserwacje po wymianie:

Samochód stabilniejszy na zakrętach,

Poprawiona pewność prowadzenia,

Odgłosy przytłumionych stuków z karoserii ustały (brak podejrzeń wcześniej, że to od belki).

- *Podjęmę się wymiany tylnej belki w Stilo – kontakt przez forum na autokacik.pl*

Wszelkie błędy w tekście i dodatkowe informacje proszę kierować drogą priv na forum autokacik.pl , użytkownik **DARKOOO**.

Dokument stworzony dla **Stilo Squad Polska**

Wersja 1.0 z kwietnia 2011 roku