

Wymiana wspomagania by Chudy
Przetestowane i zweryfikowane by Ktyl
(na przykładzie 1.9 JTD 115KM 3D)

Co jest potrzebne:

- ok. 2-3 h wolnego czasu - zestaw kluczy imbusowych - nasadka 6. kątna rozmiar 24 + przedłużka - nasadka typu imbus - śrubokręt gwiazdka	- 2 śruby zrywalne (jeśli wszystko ma wyglądać na w 100% oryginalne) - młotek + dłutko - jakieś oświetlenie - trochę cierpliwości
---	--

Przed przystąpieniem do pracy warto sprawdzić, czy nasze nowe wspomaganie w ogóle z naszym Stilonem działa. W tym celu odłączamy kable od wspomagania i podpinamy pod zakupione ustrojstwo. Jeśli nie wyrzuca błędu, przystępujemy do dalszych czynności:

1) Ustawiamy kierownicę w pozycji „na wprost”

2) Rozłączamy zacisk ujemny akumulatora ☺ (UWAGA: Fiat zaleca odczekanie 10 min pomiędzy wyjęciem kluczyka ze stacyjki, a odłączeniem akumulatora. Po odłączeniu akumulatora mamy również odczekać 15 min przed odłączeniem AIRBAGa!!)

3) Zdejmujemy osłony kolumny kierownicy.

W tym celu odkręcamy 3 śrubki (imbus) mocujące dolną osłonę



(photo by olkarauto1)

Poluzowujemy zacisk od regulacji położenia kolumny kierownicy i próbujemy go przecisnąć przez otwór w osłonie. Trzeba przy tym trochę pokombinować, najlepiej schodzi, gdy dźwignia zacisku znajduje się mniej więcej w połowie swojego skoku.

Następnie odkręcamy 2 śrubki (imbus) trzymające górną część osłony kierownicy.



(widok od wnętrza osłony)

Śrubki znajdują się tuż za kierownicą. Zdejmujemy osłonę.

4) Wyjęcie poduszki powietrznej

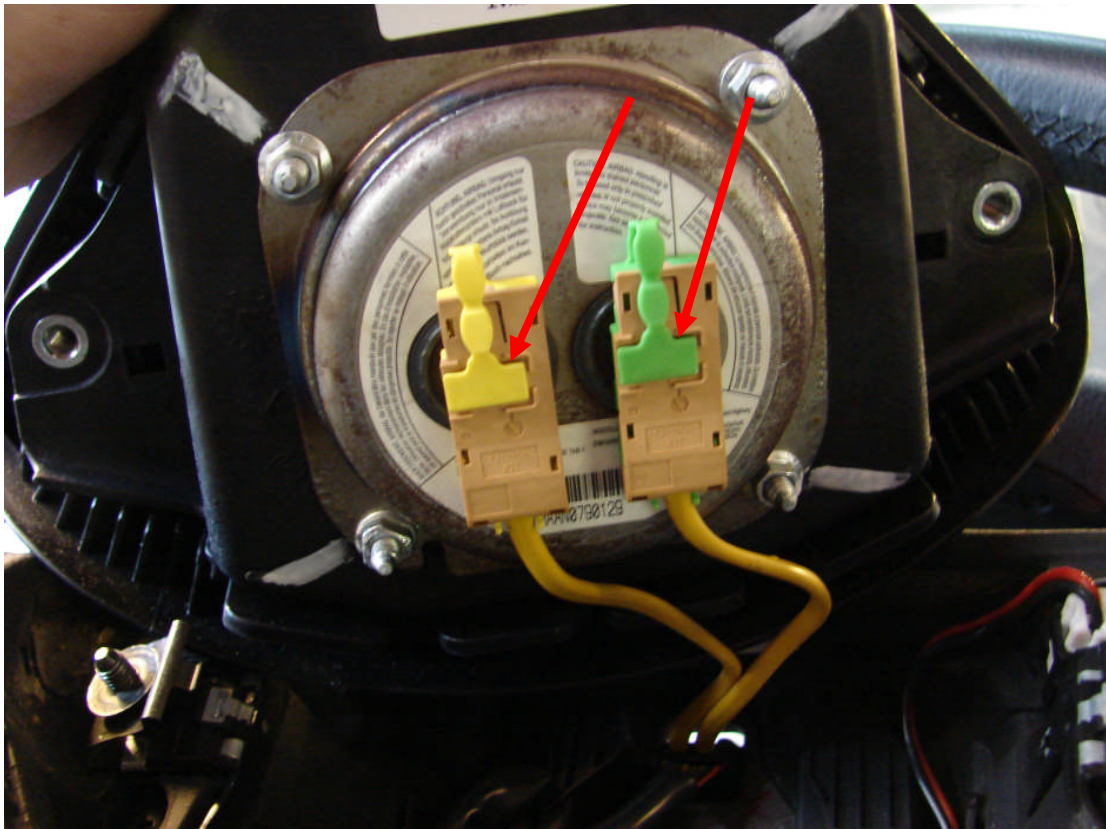
Do odkręcenia mamy 3 śrubki (imbus) znajdujące się z tyłu kierownicy. (u kolegi Ktyla były to śrubki typu torx, więc jak widać różnie to bywa)



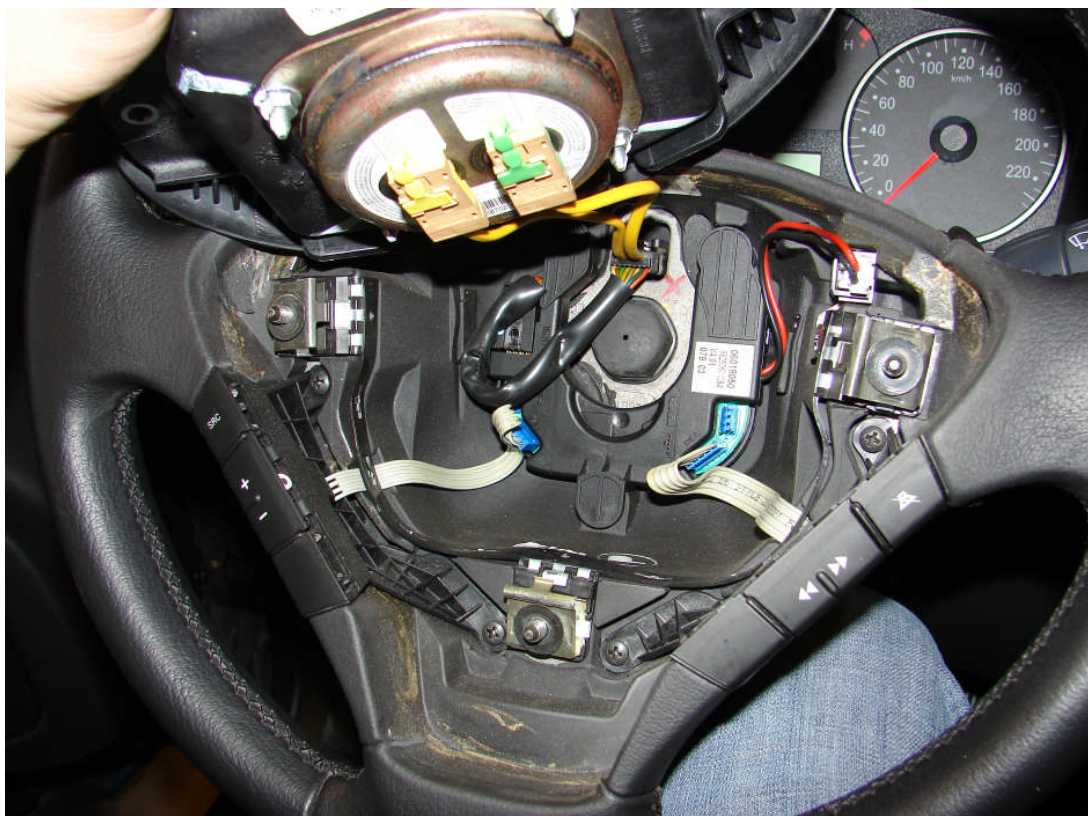
(photo by PILAR-AUTO)

Delikatnie wyciągamy poduszkę i odpinamy od niej przewody (sprawdź, czy od odpięcia akumulatora minęło co najmniej 15 minut!).

Żeby to zrobić, najpierw wyciągamy specjalne zatrzaski blokujące, a dopiero potem wyciągamy wtyczki z poduszki.



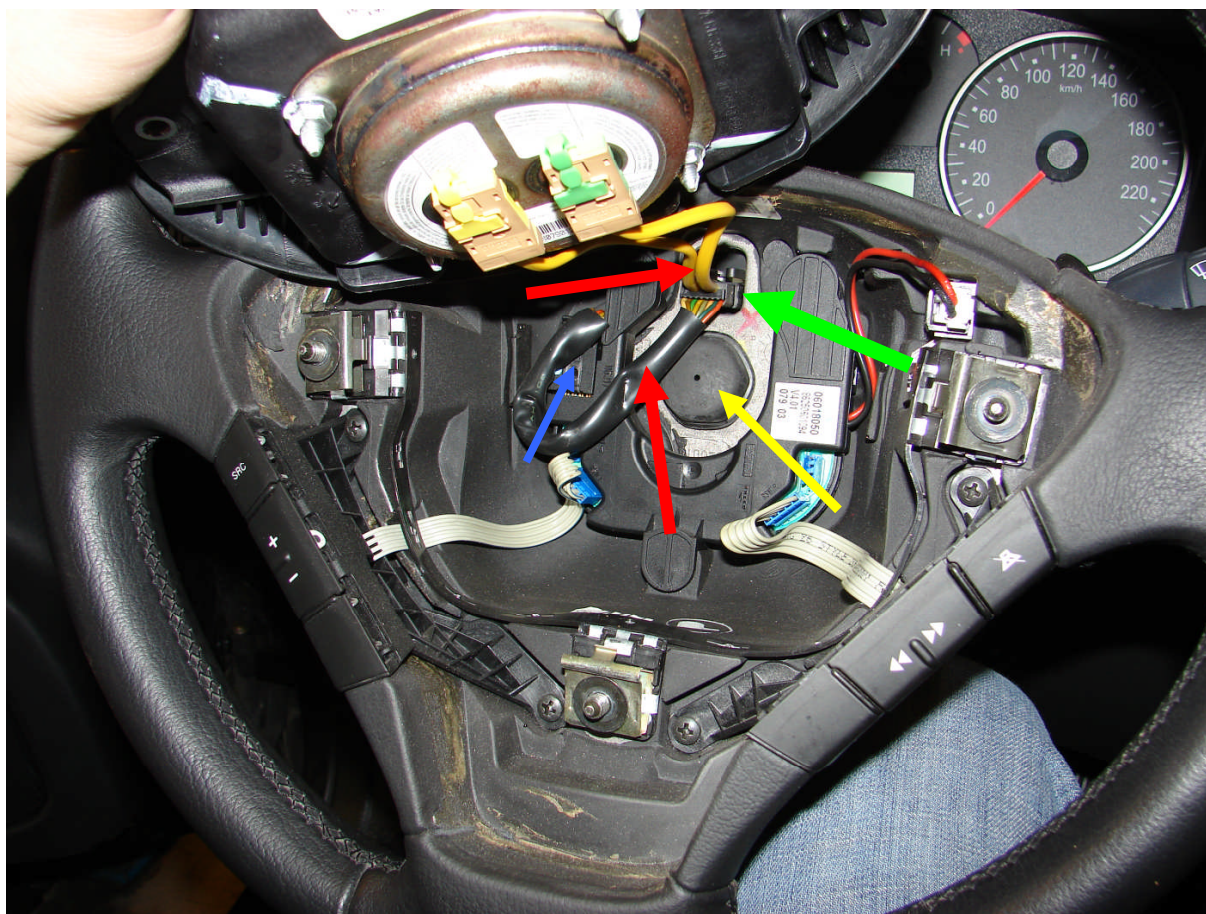
Tak wygląda wnętrze kierownicy:



Poduszkę odkładamy w bezpieczne miejsce wierzchem do góry

5) demontaż kierownicy

W tym celu rozpinamy kable łączące kierownicę i poduszkę z resztą ustrojstwa (czerwone strzałki).



Wg instrukcji fiata należy je wypiąć z miejsca oznaczonego zieloną strzałką, niemniej u mnie nie chciało się to ruszyć, więc odpiąłem tylko wtyczkę od kierownicy (niebieska strzałka) i przepchnąłem kable przez otwór w kierownicy. Do odkręcenia kierownicy zdejmujemy gumową osłonkę (strzałka żółta) i odkręcamy nakrętkę (nasadka 24).

Tak to wygląda po zdjęciu kierownicy:



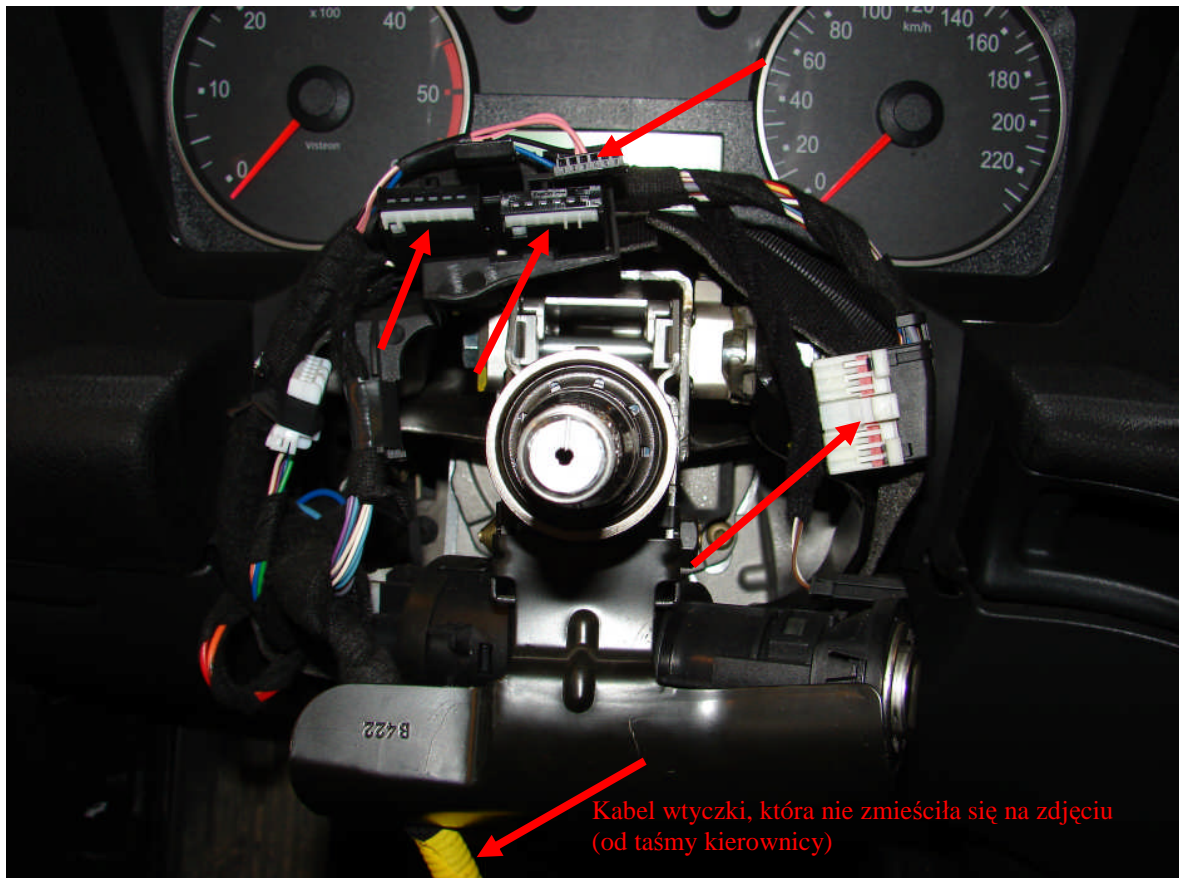
6) demontaż przełącznika zespolonego

!!UWAGA!! — nie kręcić taśmą !! w przypadku przekręcenia taśmy o jeden obrót w lewo lub prawo i zamontowania jej w pozycji innej niż była zdjęta na 100% nastąpi zerwanie przewodów w jej wnętrzu!!



Demontaż przełącznika:

Rozpinamy wtyczki do niego podłączone (różna liczba w zależności od wersji) + wtyczkę podpiętą do taśmy (niewidoczna na zdjęciu)

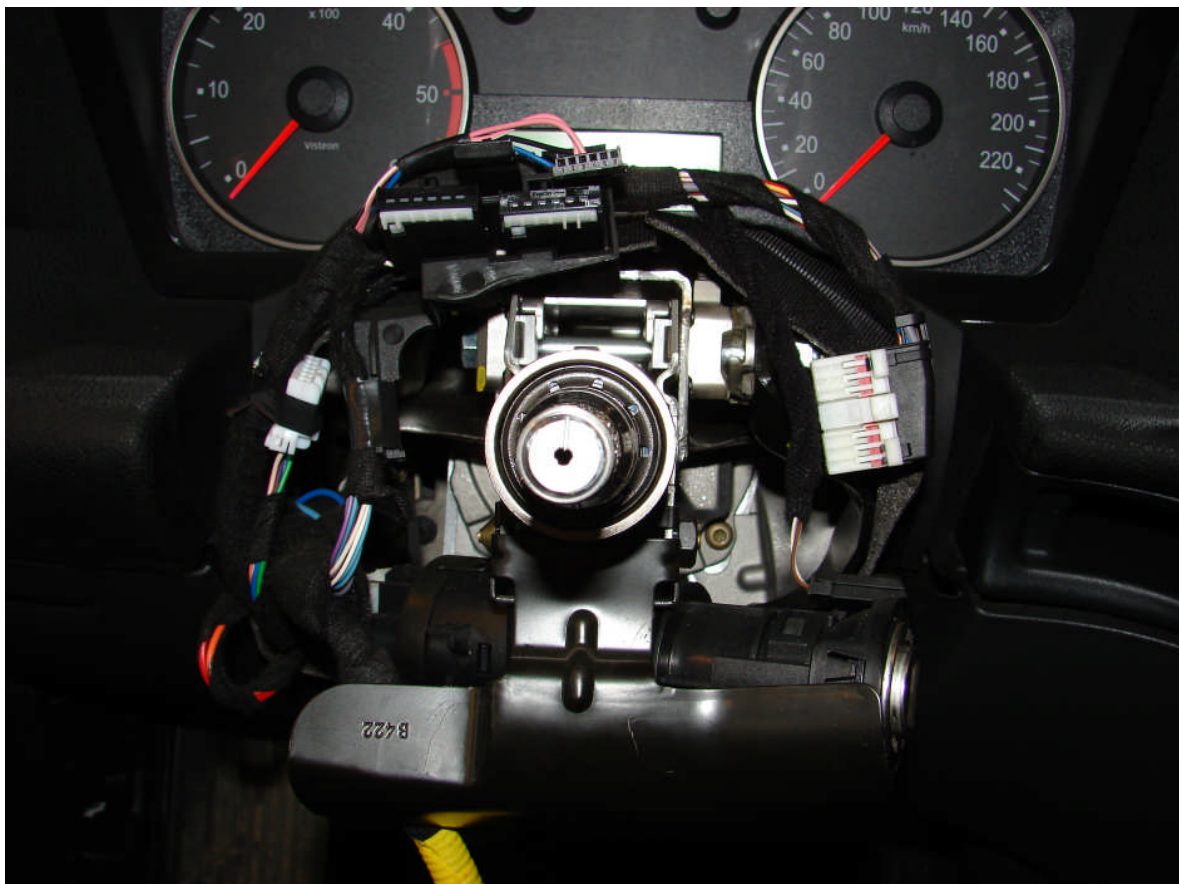


(widok wtyczek już po zdjęciu przełącznika zespolonego)

A następnie okręcamy śrubę zaciskową (imbus) mocującą przełącznik do kolumny. Do śruby dostajemy się od dołu, między przełącznikiem zespolonym a stacyjką.



Dodatkowo należy podważyć zatrzask mocujący, do którego dostajemy się od góry przełącznika. Potem ściągamy przełącznik zespolony i mamy taki widok:



7) demontaż wspomagania

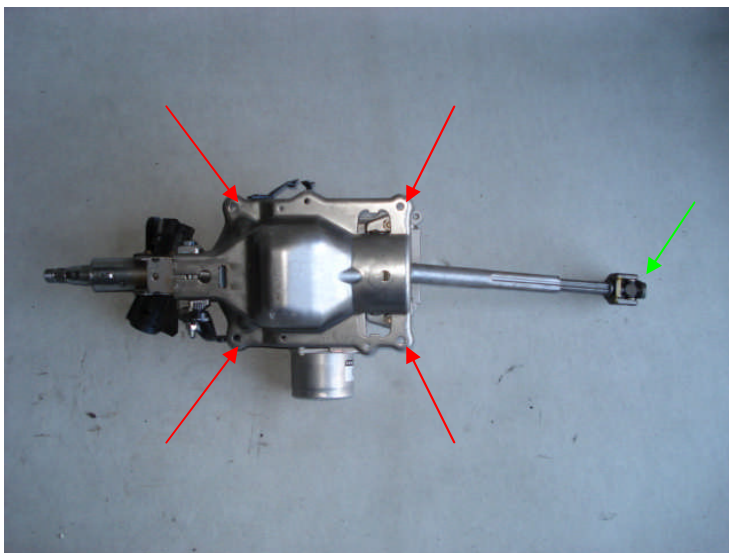
!! UWAGA !! – ciężkie – 11kg

(choć nie jest to konieczne, to można zdemontować osłony po lewej stronie kolumny kierownicy – te ze schowkiem przez skrzynkę bezpieczników. (2x imbus) oraz odkręcić imbusa znajdującego się na dole plastiku po prawej stronie kolumny. Jest to pomocne przy montażu wspomagania.)

Rozpinamy wtyczki idące do stacyjki i wspomagania. W następnej kolejności odkręcamy śrubę (łeppek typu torx) mocującą kolumnę kierownicy z przekładnią (zielona strzałka)

Teraz najbardziej karkołomna część zadania. Tak naprawdę, żeby mieć super swobodny dostęp przy wyjmowaniu wspomagania należałoby zdemontować większość plastików znajdujących się po prawej stronie od kierownicy. Wspomaganie można wyjąć również i bez tego, niemniej wymaga to pewnej zręczności.

Wspomaganie zamocowane jest na 4 śrubach (imbus)(czerwone strzałki). Po odkręceniu wszystkich śrub przytrzymujemy wspomaganie i przekręcając w przeciwną stronę niż wskazówki zegara jednocześnie powoli je opuszczamy i ciągniemy w naszą stronę.



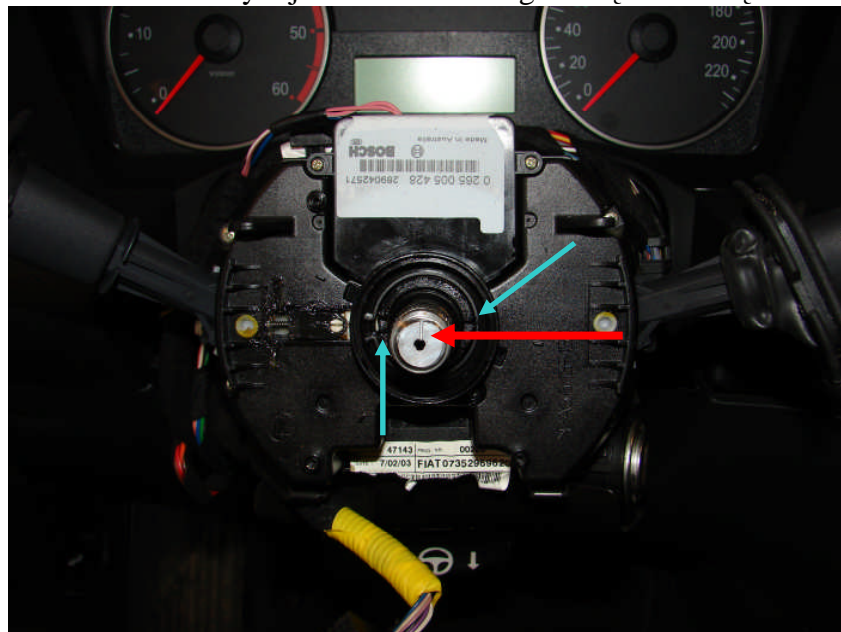
(widok od góry. Podczas demontażu będziesz patrzył od dołu ©)(photo by auto-mar)

Gdy już wyjmiesz wspomaganie, nie zapomnij przełożyć stacyjki !!! ;) Jest zamontowana na 2 śrubach zrywalnych co oznacza, że trzeba się będzie trochę pomęczyć z ich odkręceniem. Najlepiej robi się to przy pomocy młotka i dłuta. (nie mam na myśli odrąbywania łebka, tylko odkręcanie)

Montaż oczywiście w odwrotnej kolejności. ☺

Póki jednak mamy wspomaganie na wierzchu, warto przesmarować wszystkie ruchome elementy - tak dla świętego spokoju ;) Generalnie podczas montażu przydaje się do pomocy druga osoba, która w razie potrzeby może manipulować (rozginać) plastiki i ubezpieczać nasze wyczyny ze wspomaganiem. (Ja niestety tak dobrze nie miałem)

Przed połączeniem wspomagania z dalszą częścią układu kierowniczego upewniamy się, że nacięcie na drążku kierowniczym jest ustawione na godzinę dwunastą.



Na co należy uważać:

- 1) Przy przykręcaniu wspomagania pilnować, żeby wszystkie śruby były dobrze dokręcone. W przeciwnym razie mogą się pojawić dzwonienie, chrobotanie i inne irytujące odgłosy. Sprawdzone na własnej skórze!
- 2) Rozpinając wtyczki poduszki powietrznej uważać, żeby nie uszkodzić zapinek zabezpieczających.
- 3) Wyciągając wspomaganie po pierwsze uważać, bo naprawdę ciężko je utrzymać przez dłuższy czas w powietrzu, po drugie wychodzi dość topornie, więc uważać, żeby nie uszkodzić wtyczek, kabli itp. podczas manewrowania .
- 4) **NIE KRĘCIĆ TAŚMĄ OD KIEROWNICY !!!**
- 5) Upewnić się, czy poduszka jest prawidłowo podpięta. Przy pierwszym uruchomieniu zapłonu może się zdarzyć, że wyskoczy błąd poduszki. Jeżeli będzie się powtarzał za drugim, trzecim i kolejnym razem należy sprawdzić, czy wszystko zostało podpięte jak należy. W moim przypadku błąd wyskoczył tylko przy pierwszej próbie rozruchu silnika. Widocznie komputer musiał się na nowo „przyzwyczaić” do poduszki po jej rozpięciu.
- 6) Jeśli posiadasz ESP, to przy montażu taśmy zwróć uwagę, czy ząbki znajdujące się na ruchomym pierścieniu taśmy trafiły w otworek na przełączniku zespolonym (na powyższym zdjęciu zaznaczone błękitnymi strzałkami). W przeciwnym razie ABS dostanie świra, a Ty narażasz się na spore niebezpieczeństwo!!!

Nie stresujemy się:

- 1) jak była ustawiona kierownica na wspomaganiu, gdyż jest tylko jedna możliwość jej założenia na drążek
- 2) jak było ustawione wspomaganie na połączeniu z dalszą częścią przekładni, gdyż też jest tylko jedna możliwość spasowania.

NIEMNIEJ NIE KRĘCIMY ŻADNYMI ELEMENTAMI BEZ POTRZEBY !

W razie pytań i wątpliwości:
ChudY - Chudy607@gmail.com
Ktyl - kartyl@wp.pl.