

Do It Yourself

Wymiana amortyzatorów przednich i tylnych

AUTOR : MirekD

ZEBRAŁ I SPISAŁ dnia 8.II.2010 SinSinSin

Na początek **AMORTYZATORY TYLNE** bo mniej roboty i łatwiej a przede wszystkim mniej zdjęć.

Opis dotyczy wersji 5D

Krok nr 1

zapakować "zadek" Stiloną na coś takiego gdy w pobliżu nie ma kanału.



Krok nr 2

Umieszczenie tego co trzeba odkręcić, wymagane posiadanie kluczy najlepiej "oczkowych" nr 17(góra amortyzatora) i 19 (dół przy belce zawieszania) + kluczyk 7 płaski lub francuzki aby przytrzymać tłoczysko amortyzatora.

dół



i góra



Trzeba odkręcić najlepiej najpierw górę potem dół i wyjąć amortyzator, uwaga na gumę odboju umieszczoną we wnęce koła, lubi sobie tam zostać a potem wypada i szukaj wiatru w polu.

Krok nr 3

Widać stary amortyzator po lewej (jeszcze nie rozbebeszony z osłony na jego górze brak jest dolnego odbojnika). A po prawej zabezpieczony nowy.



Krok nr 4

przekładamy elementy ze starego do nowego



Położone obok amortyzatora w kolejności zakładania, najpierw żółty wewnętrzny odbój (uwaga ma wewnątrz siebie taki metalowy pierścień - proszę dokładnie zapamiętać jego położenie, z jednej strony jest płasko wytoczony z drugiej tej od osłony tłoczyska ma zrobioną fazkę w którą musi wejść czarna osłona), potem czarna osłona i dolny czarny odbojnik. Z tym pod auto i wkładamy w miejsce na to przeznaczone, mała dziurka widoczna od spodu, dokręcamy przeznaczonym do tego śrubkiem, klucz 19 (dobrze wcześniej utylić gwint w smarowidle), następnie przenosimy się do bagażnika i wkładamy tulejkę w otworek dolnego odboju, następnie górny czarny odbój i na to tą dużą miskowatą podkładkę nakrętka i dokręcamy górne mocowanie amortyzatora, klucz 17 i pomagamy sobie przytrzymując tłoczysko kluczykiem nr 7 lub francuzem.

Wystarcza jedna przeciętnie uzdolniona osoba, całość trwa około 30 minut na stronę dla niewprawnej i pierwszy raz robiącej to osoby.

Dla dociekliwych robiłem to wczoraj w nieogrzewanym garażu na własnoręcznie zrobionych najazdach i służę pomocą każdemu chętnemu.

Amortyzatory przednie :

Niby robota prosta a wymagająca dokładności i specjalnego narzędzia i zestawu kluczy nr:16 , 17 i 19 w różnych "konfiguracjach" najlepsze to nasadowa 17 (przydatna jest też "kopytkowa"), płaski oczkowy 16 i "kopytkowa" 19.

Jest to praca niebezpieczna ze względu na siłę z jaką należy ścisnąć sprężynę, w Stilo sprężyna nie obciążona ma cirka 60-70 cm długości a należy ją ściągnąć do minimum 40 cm, więc można sobie wyobrazić jaka energia jest w niej zgromadzona, lepiej zainwestować w dobry ścisk do sprężyn jak mieć poobijane paluchy lub inne szkody na zdrowiu lub materialne (do poczytania na końcu wątku).

Krok 1

Odkręcić górne mocowanie amortyzatora klucz 17, ten talerzyk, i poluzować nakrętkę znajdującą się pod spodem , klucz 19, zrobić to teraz bo potem jest piekielnie ciężko. Ważne! Zapamiętać i dokładnie zaznaczyć położenie poszczególnych elementów, tej gumy wchodzącej w kielich (przed wyjęciem popatrzeć jak usytuowany jest otworek w gumie względem otworu w kielichu amortyzatora, u mnie jest dokładnie centralnie).



Podnieść auto ze strony gdzie zamierzamy dokonać wymiany, zdjąć koło.

Krok 2

Zabieramy się za odkręcanie, góra już teraz dół, na pierwszy krok łącznik stabilizatora, nie trzeba wyciągać sam wyjdzie przy wyjmowaniu kolumny, do zwrotnicy potrzebujemy 17 i 16, odkręcamy.



Krok 3

Wyjmujemy kolumnę i zakładamy na sprężynę ściski, aby uniknąć porysowania, zderzenia warstwy ochronnej zakładamy pod szczęki ścisku podkładki z tektury falistej. Tu już częściowo rozebrane, brak gumy wchodzącej w kielich.



Skrećmy ściski do tego momentu gdy bez problemu damy radę odkręcić nakrętkę trzymającą górną gumę kielicha i wszystko zdejmujemy zapamiętując dokładne położenie każdego elementu. Zwrócić uwagę na wycięcia w gumie dolnej i "języczek z otworkiem" w w gumie górnej.

Tutaj na nierozebrawanej kolumnie widać ich wzajemne położenie względem całej kolumny , poproszę o szczególną uwagę - zwrócić uwagę na miejsce gdzie wchodzi zwrotnica i wycięcie w gumie z łożyskowaniem i języczek z otworkiem.



gdy to już objęliśmy rozumem możemy rozbebeszyć wszystko na części pierwsze.

Krok 4

Po zdjęciu i wyczyszczeniu elementów , odrzuceniu na bok uszkodzonych lub podlegających wymianie zabieramy się do składania.



**Przekładamy ze starego amortyzatora mocowanie na czujnik ABS, na zdjęciu szary kolor z lewej strony kolumny.
Zakładamy dolną gumową podkładkę**



i na to zakładamy ściśniętą sprężynę.



Krok 5

następnie zabieramy się za górną część sprężyny- i do góry z łożyskiem zwrotnicy zakładamy odbój,



ten szary pierścieniowy element na górze to właśnie to osławione skrzypiące łożysko. Po prawej stronie na wysokości kciuka widać wycięcie w dolnej gumie - to musi być w linii z obejmą zwrotnicy w dolnej części amortyzatora.

Dokładnie widać to na tym zdjęciu



Krok 6

zakładamy pozostałe części, została nam górna część gumowa, dokręcamy tym razem na max, kontrolujemy wzajemne położenie elementów, luzujemy sprężynę i w odwrotnej kolejności do zdejmowania zakładamy.



Jako pierwsze polecam zasadzenie górnej części w kielich i lekkie dokręcenie nakrętki, potem włożenie w obejmę amortyzatora zwrotnicy i dokręcenie śrub, następnie łącznik, może być delikatny problem z łącznikiem, wystarczy pod tarczę hamulcową podłożyć kawałek drewna i opuszczając auto nakierować śrubę łącznika w otworek w amortyzatorze, potem podnieść i na koniec zostawić sobie górę. Zawsze mamy możliwość na podniesionym aucie korekcji położenia języczka z otworkiem względem otworu w metalowym kielichu nadwozia za pomocą klucza 19 założonego na nakrętkę tłoczyska amortyzatora.

Czas potrzebny na jedną stronę to dla nie wprawnej osoby około 2 godziny, jako, że jest to moja 4 wymiana samodzielna robię to w około 50 minut . Aby pocieszyć kolegów dodam ,że pierwsza moja samodzielna wymiana zajęła mi całe sobotnie popołudnie, niezliczoną ilość "pań lekkiego obyczaju" rzuconych w powietrze, rozbitą szybę w garażu (do tego zdolna jest sprężyna wyskakująca z mocowania w ścisku!)