

С колегата **ogi28b**, един ден се видяхме и решихме да свършим малко полезна работа. Някой от коментарите са негови. Колата която правим е Фиат Браво 1.9 JTD, но както знаете това е основата на която са направени доста модели. Сигурен съм, че пропускам някой модел, но като цяло всичко по-долу важи за Фиат Браво, Брава, Мареа(без биалетките), Купе, Баркета, Типо, Темпра, Ланча Делта, Дедра, Либра, Алфа Ромео 145, 146, 155....(на някои модели носачите са с различни шарнири или с малко по-широки носачи, но това не променя общото положение!) Ще сменим почти цялото предно окачване – носачи, биалети, кормилни накрайници, дясно външно каре. Чрез тази тема се надявам да стане максимално ясно кое къде кога се пипа, за да станат нещата най-бързо и лесно.

Необходими инструменти: (може да пропусна някои, извинете за което!)

- Комплект "гедоре" – размер 1/2
- Изтънен камък номер 36, който е с размер на камъка 3/4, както и рамо за него, и евентуално тръба – удължител. Ние не използвахме тръба.
- Чук – 800 гр. или 1 кг е добре.
- Отверки, с които да се подпре тук-там, ако се наложи, за всеки случай.
- ВД40 или еквивалент, задължително!
- Секач
- Раздвижен ключ
- Керпеден, Клещи нормални, Клещи резачки (с тях стягахме скобите, защото няхаме точния инструмент)
- Лост (ние ползвахме тип "кози крак", поне 750 мм)

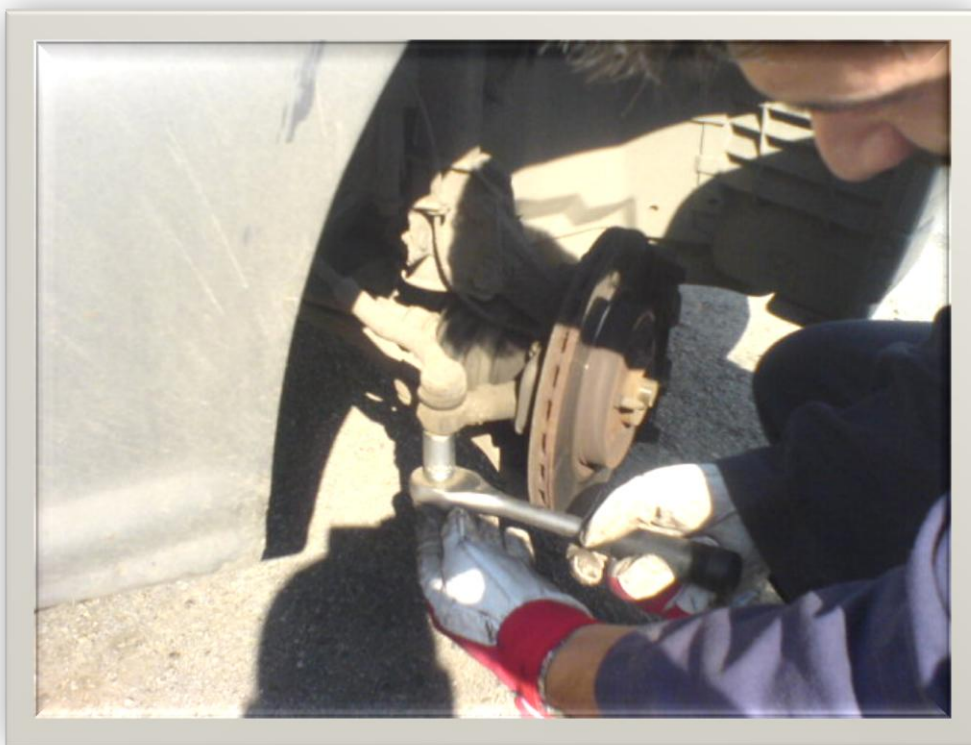
1***. Започваме със сваляне на гайката на карето – с рамо 45 см, и усилие на 1 човек, от 90 кг, който да подскочи върху рамото, създават въртящ момент от над 400 Нм, които се оказаха достатъчни за разхлабването на гайката. Преди това със секача се изправя шлицата образувана от самата гайка, която законтря в канала на карето.

***** - Тази операция се налага само и единствено ако ще сменяте каре, за смяната на кормилни накрайници и носачи не е наложителна!!!**

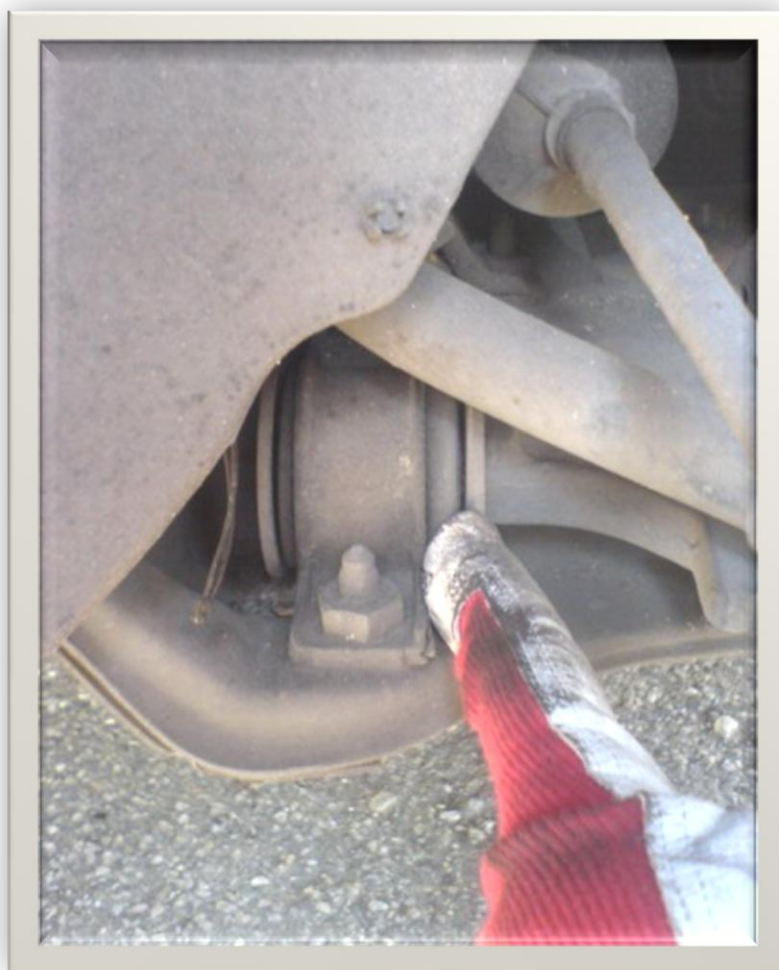
2. Докато колата е още долу, се разхлабват леко 4-те болта които държат джантата. Гайката е вече свалена.



3. Развива се гайката на кормилния накрайник, и докато разглабяме останалото, пръскаме с ВД40 там, където контра-гайката държи накрайника, за да се разкисне и после да се развърти лесно.



4. Можем също да напръскаме гайките на носача, за да се разкисват докато сваляме другите неща, и после да ни е лесно.



5. Накрайника се сваля като се удари рязко и силно на това място, при което болтът излиза от леглото си, и после вече се вади лесно. Важно е гайката да е развита и отстранена от болта! Принципно си има скоба, но при липса на специализиран инструмент, това е решението. Важното е удара да е в посоката която е показана на картинката, което означава, че кормилото е в крайно ляво(дясно)положение. Сглобката там е конусна, което означава че не е нужно голямо стягане при монтажа.

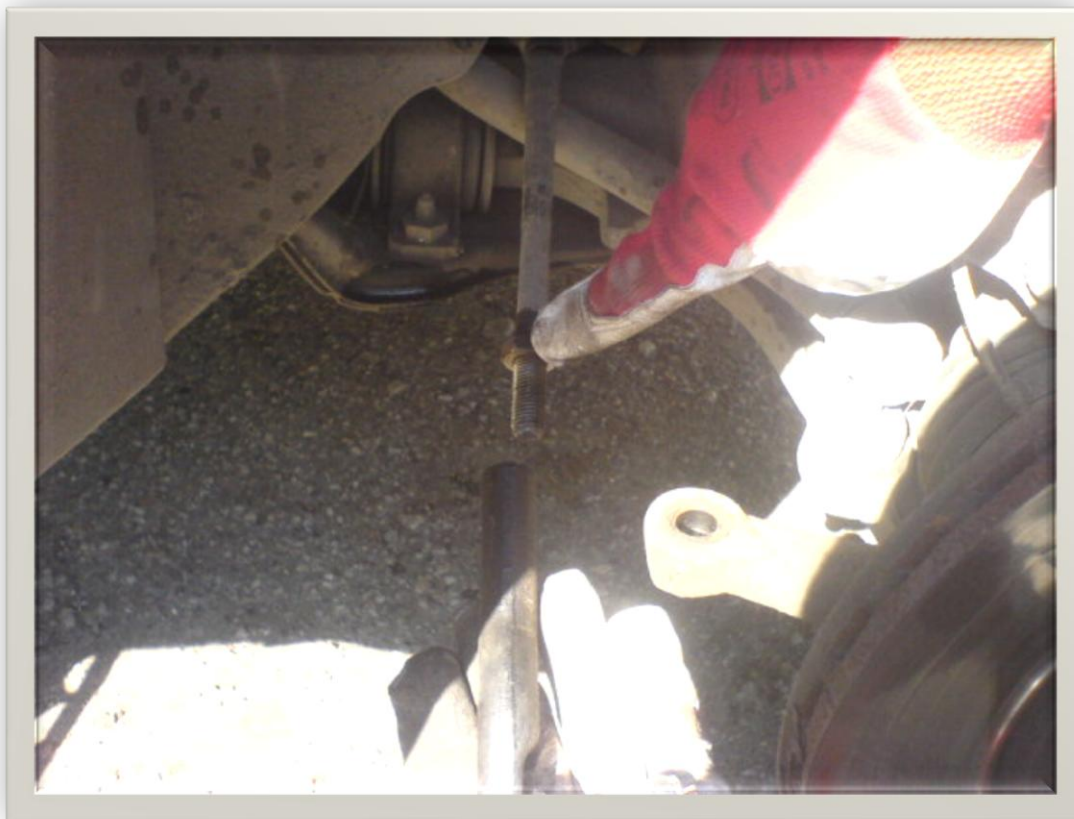


6. Накрайникът се хваща хубаво с нещо – може тръбен ключ или един раздвижен ключ, а с друг ключ хващаме контра-гайката и се надяваме ВД-то вече да е разкиснало. Идеята е да се развие кормилния накрайник, без да мръдне контра гайката (можете да си сложите маркер за точното местоположение на контра гайката. При внимателна работа и ако преди това не сте имали проблем с предницата не се налага реглаж след манипулацията, освен ако не се размърда контра-гайката.) Все пак всеки има право да отиде на реглаж на предница за собствено спокойствие!

Ето и вече разхлабения накрайник.



7. Кормилният накрайник е вече демонтиран



Ако няма луфт, маншонът е здрав, и накрайникът се движи стегнато и стабилно без никакви луфтове, значи е здрав. На Оги бяха здрави и двата.

8. Навиваме новия накрайник, стягаме здраво към контра-гайката, в общи линии работим в обратна последователност, и вече имаме нов накрайник. При монтажа новият се набива лекичко с чука, и се стяга с новата гайка, която пък си има силиконов пръстен против саморазвиване, а самата сглобка както казах е конусна, и не се налага силно затягане.



9. Сега ще сменим носача.

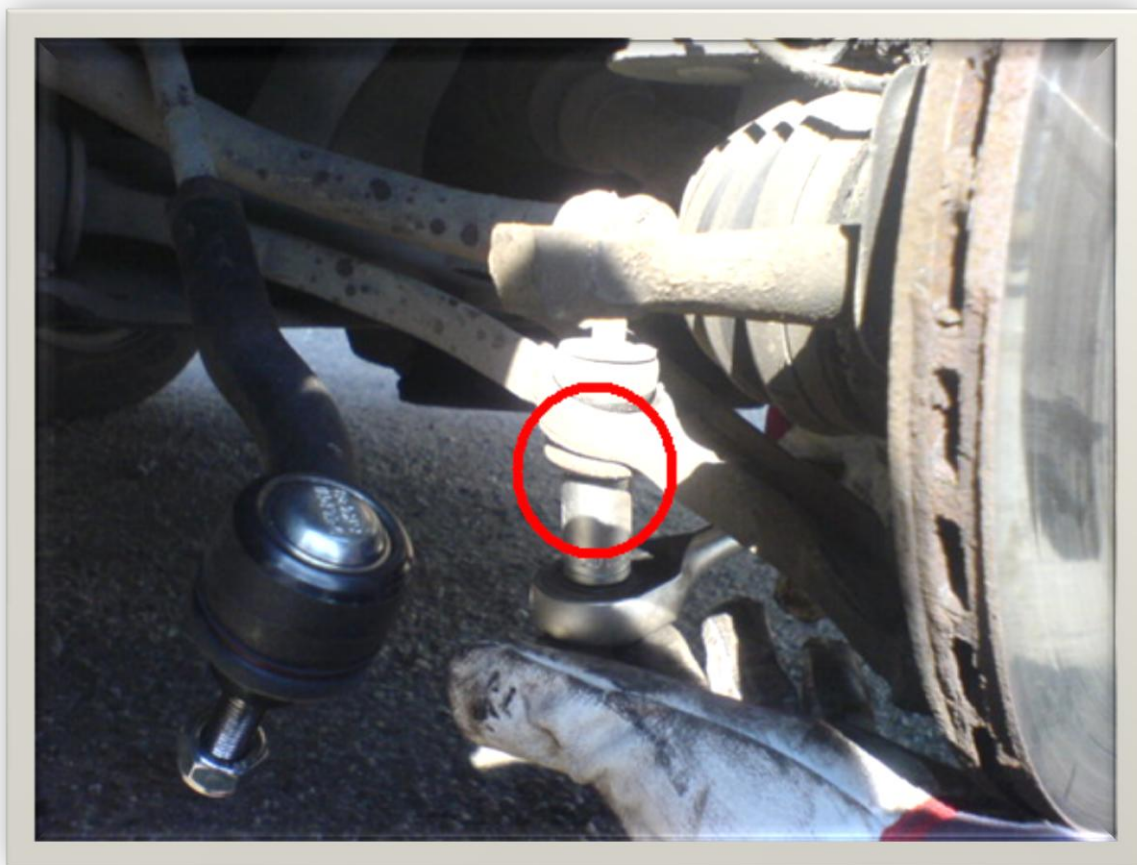
За целта развиваме (преди това може да пръснем с ВД) контра-болта който минава през шенкела. Развиваме гайката която виждаме тук.



10. След като гайката падне, с нещо подходящо лекичко изчукваме болта да излезе, и вече шарнирът е свободен. Задължително е болта да е отстранен от отвора!



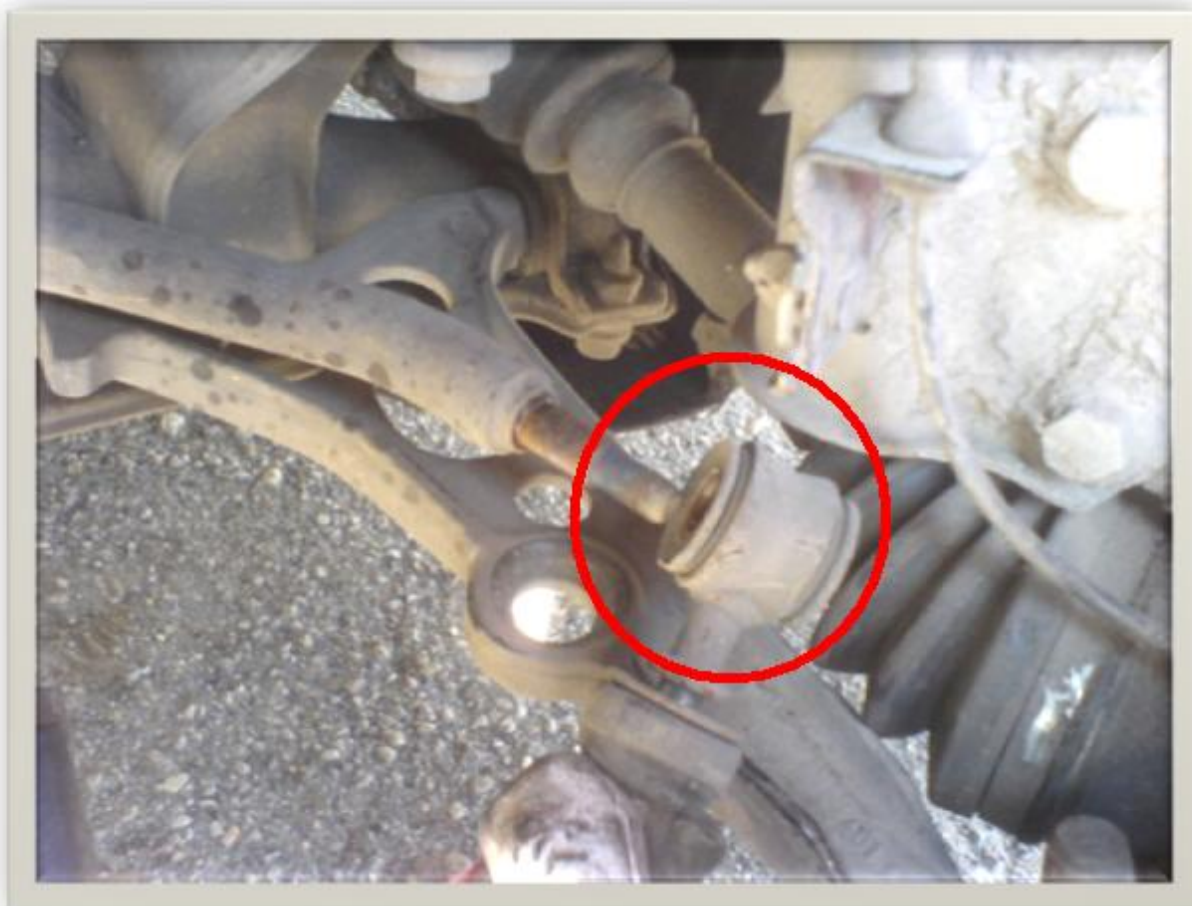
11. Развиваме гайката, която държи биалетата стегната към носача, като внимаваме, защото когато се развие, носачът ще отплесне надолу!



12. С лост(козият крак) "хващаме" носача през една от дупките му, и напъваме надолу, докато излезе шарнирът от шенкела.



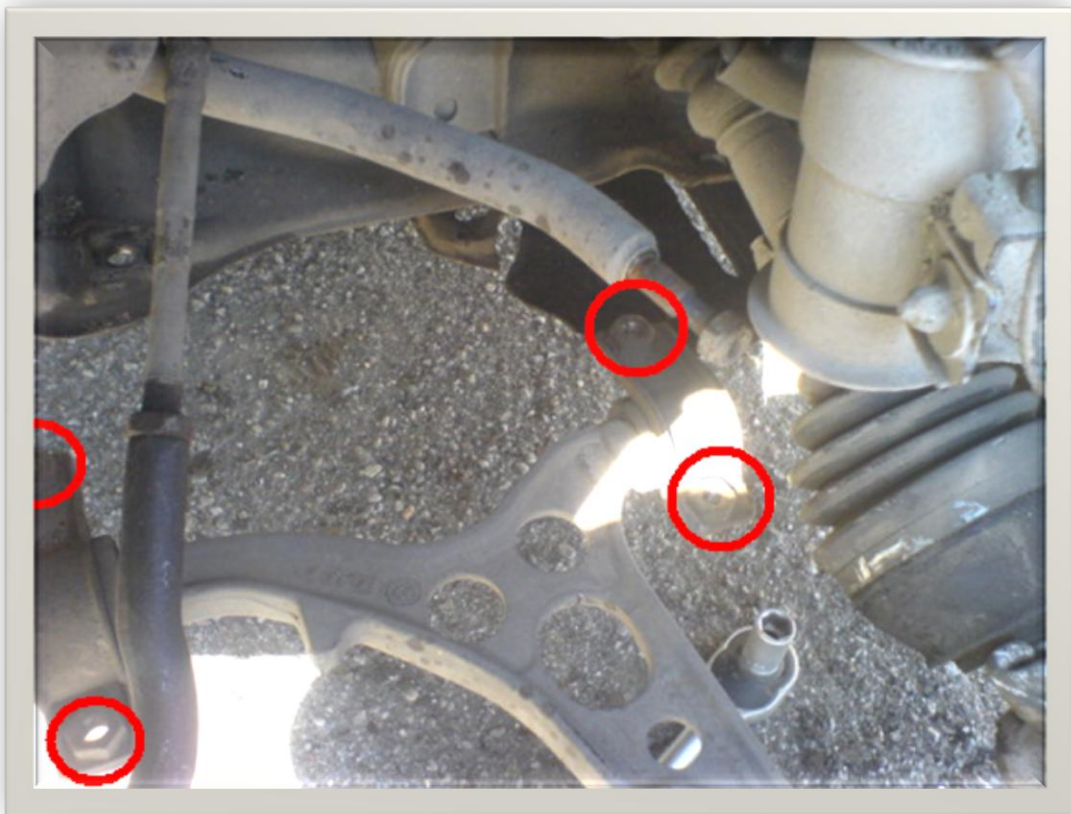
13. Развиваме гайката която държи биалетата към стабилизиращата щанга, и махаме биалетата



14. Развиваме болтовете които държат носача към магарето (гайките са заварени!)



15. След като 4-те болта са развити, носачът излиза лесно.



16. Следва демонтаж на карето. При махането на карето се отварят старите скоби, държащи маншона, самия той се избутва за да не пречи, към двигателя и пристъпваме към вадене на карето.

За да се свали карето, е хубаво да се почисти от греста, за да се види къде е зегерката. След като я видите (ние първо видяхме на новото каре къде е), с права отвертка леко се отваря , и карето излиза само. Може лекичко да се чукне с чук, но ако зегерката е отворена хубаво, карето пада с издърпване.



17. Нахлузва се новият маншон с малката скоба около него. Нахлузете го до мястото на което е бил старият. Внимавайте защото скобите на практика са еднократни, и не е хубаво да се греша.



18. След като маншонът е нахлузен на полуоската, новото каре (гресирано!!!) се нахлузва на полуоската докато щракне. Щракването означава че зегерката е захапала и вече няма излизане. Нахлузва се и голямата скоба, маншонът се слага така че да си застане на старите места. Скобите се стягат с помощта на керпеден, ако нямате специалния инструмент за тези скоби, ние ползвахме клещи резачки. За съжаление не снимах точно стягането, някой може да не знае как става, защото е леко специфично, ако не сте виждали такава скоба.



19. Новият носач се слага, като леко се навиват болтовете докато тръгнат, и после малко по малко всички се стягат постепенно. Стегнатият за магарето носач се напъва с лоста(козия крак), докато шарнирът влезе на мястото си в шенкела, като може да се наложи леко да се насочи биалетата защото тя може да не съвпада точно, докато колата е вдигната. Когато шарнирът влезе в дупката си, може да се наложи леко да се почукне отдолу, докато дупката през която минава законрящият болт не съвпадне идеално. Когато е съвпаднала, контраболът влиза в нея без никакво усилие!

20. Навива се и се стяга хубаво гайката му. Слага се на място кормилният накрайник, като с помощта на чука се удря лекичко докато болтът на накрайника се прибере плътно, след което се стяга с гайката.

21. Слага се гумата. При това положение новата биалета е сложена, заедно с горния тампон и шайбата над тампона, а долните тампон и шайба, и гайката ги сложихме чак като пуснахме колата, като напънахме с козия крак така, че биалетата да се подаде максимално под носача.

22. Стегнахме гумата, и остана да се стегне гайката на карето. Отново онова рамо първо подскачах в/у него, после все едно ще вдигам колата, дадох всичко от себе си, и гайката се нави още мъничко. Това беше. Когато човек вдига, може да създаде много по-голяма сила, отколкото когато бута надолу. Остана със секача да се набие гайката в канала на карето, за да се законтри, и това е!

Време за работа: 60-90 минути, ако всичко мине гладко. При нас обаче нещата се закучиха, и работихме около 200-210 минути....

В сервиз с подежник, двама майстори с добри инструменти могат да свършат всичко за не повече от ½ час!

И малко самореклама с думите на Оги *„Phoenix свърши лявата част точно за толкова, без подежник, и без pistolети за развиване и стягане“*.

Надявам се това да е в помощ за всеки решил да се бори сам!

Подарък за всички от Емил Пенчев/Phoenix