

FIAT STILO 1.9 JTD Тресене и вибрации – Решение

<http://forum.fiat-bg.org/viewtopic.php?t=44299>

Започвам тази тема с цел да се опитам да помогна на много от собствениците на горепосочената кола и да спестя доста скъсани нерви и грешни диагнози давани от "авторазбирачи".

Този наръчник е предназначен за собствениците на всички модели FIAT STILO с Common Rail дизелов двигател с обем 1910 ccm като в това число са включени всички варианти, а именно 4/5 врати, 3 врати, Multi Wagon, 85 kW (115 hp) / 50 kW (80 hp) както и може би абсолютно всички STILO бензин и M-Jet варианти.

Тази тема е почти задължителна за всички собственици на FIAT STILO от началото на тяхното производство от 2001 година до 2003 година, собствениците на Стило след 2003 година може да се чувстват застраховани донякъде, но ако имат посочените проблеми материала би им бил също толкова полезен.

Както вече доста колеги от форума отбелязват, в началото на производството си от 2001 година до 2003 година дизеловите FIAT STILO (а може би и всички бензини) идват с един малък фабричен дефект който е трябвало да бъде заменен в гаранционния период, но на доста от движещите се автомобили това не е било направено. Двигателят се крепи на четири тампона, два от тях се намират под двигателя, един е тъй нареченият централен тампон (под съда за антифриза) и последният (проблемен) тампон държи двигателя от към скоростната кутия. При първата генерация STILO произвеждана от самото начало до 2003 година този тампон е направен от "дефектен" каучуков материал който за доста малък период от време се вкаменява буквално с което прави връзката между двигателя и гредата на колата почти твърда. На моя конкретен екземпляр произведен 29.03.2002 година тампона беше заминал отдавна а колата е на 7 години.

В следствие на жестокото втвърдяване на въпросният тампон вибрациите от мотора биват предавани по цялата кола. Тук идват и симптомите които са силно характерни:

- силни вибрации във волана на колата при запален двигател и нормална работа на празен ход
- отслабени вибрации при акселерация
- вибриране на предния капак на колата (видимо)
- вибриране на скоростния лост
- вибриране на цялото купе (забележимо външно и вътрешно)
- чуване на характерен металически шум от купето на колата при смяна на предавки и при работа на празен ход (особено отчетлив през зимата и по-студените дни когато тампона е направо като камък)
- в доста лошите случаи (включително и при моя) дори вибрации при педалите

Един лесен начин да установите, че сте с оригиналния тампон и той наистина е за смяна ако въпреки всичките по-горе изброени симптоми са налице и още не ви се вярва е да си включите климатика. Когато той завърти баланса на мотора се променя леко и голяма част от вибрациите се прехвърля на централния тампон от към страната на разширителния съд с антифриз. При включен климатик вибрациите на волана трябва моментално да изчезнат почти изцяло, изключват климатика и те се появяват отново.

След кратката уводна част и запознаването с проблема и неговите симптоми следва и решението. След 2003 година FIAT отстраняват проблема като произвеждат нов подобрен тампон с доста по-мека и най-вече голяма гума.

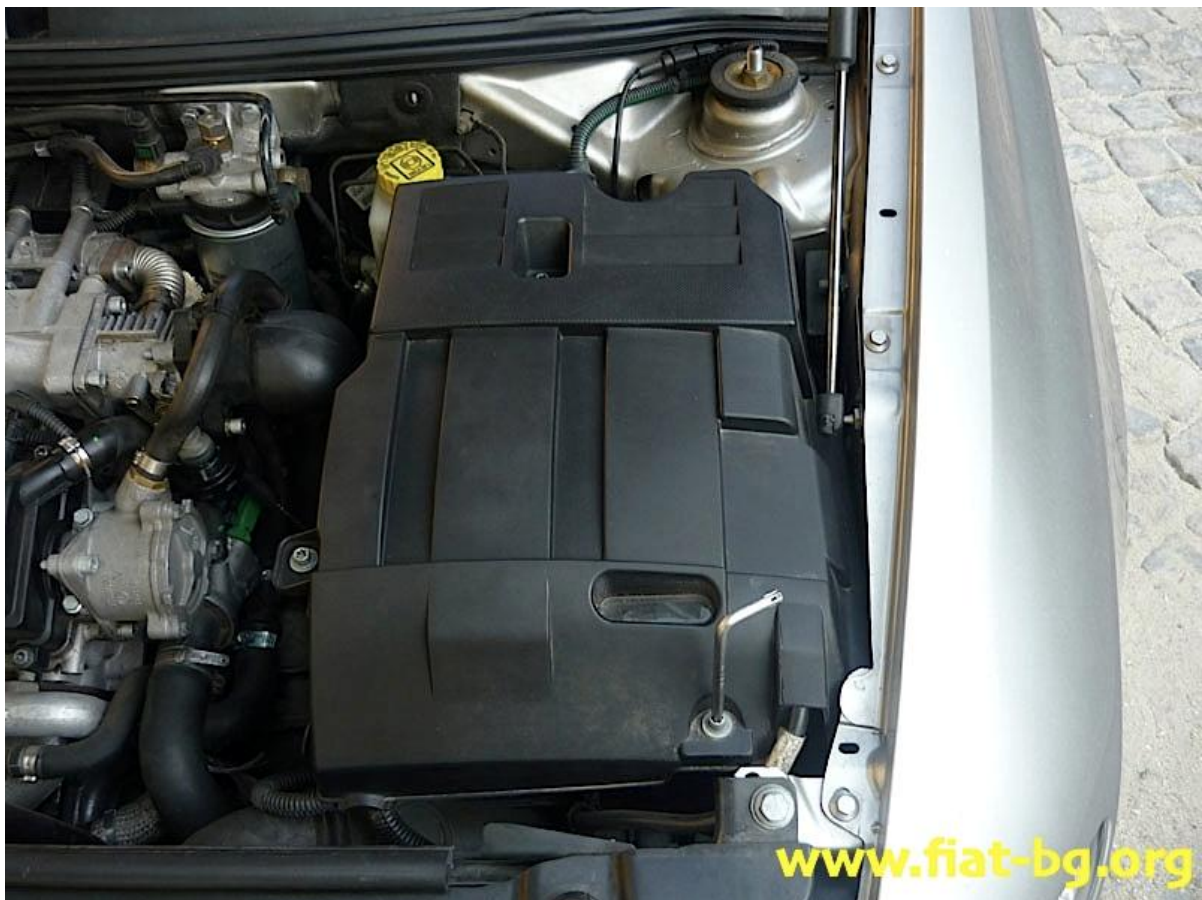
Оригиналният тампон слаган на колите до 2003 година по ePER е номер 46781889, и бива заменен от тампон с номер 51711216 който ни интересува нас. В никакъв случай не правете подмяна на оригиналния тампон със същия такъв, ами само с replacement тампона (51711216), по-долу ще видите и как лесно да различите двата тампона, за да не сбъркате.

До тук със сухата информация, сега следва и подмяната на тампона в "домашни" условия. Държда да отбележа, че всичко което правите е с ясното съзнание, че носите пълна отговорност само вие за евентуалните щети които може да нанесете по автомобила си, затова преценете дали ще успеете да се справите сами. Ако мислите, че това е непосилна за вас задача, отидете на сервиз и нека само квалифициран персонал работи по колата ви, ако трябва им кажете какво точно искате да и направят.

Цената на replacement тампона към днешна дата е точно 148 Български лева, намира се от всякъде и цялата мрежа е заредена с новият такъв като стария мисля е напълно изваден от обръщение, но за всеки случай трябва винаги да имате едно на ум. Аз купих моя от колегите от T&N Car.

Необходимите инструменти за смяната са малко ентузиазъм, минимални знания по отвиване завиване, доста сръчност, един крик, и здраво дърво за огрев което да крепи мотора да не падне от коша (joke).

Стъпка 1: Отваряме предния капак и махаме цялата пластмасария (капак мотор, капак акумулатор)



Стъпка 2: Освобождаване на акумулатора и изкарването му извън колата



Стъпка 3: Отстраняване на голямото сиво табло с повечето главни бушони (държи се на един винт и жлеб)



Стъпка 4: Откачане на всички D4 букси около кутията на акумулатора, тук трябва да сте много внимателни и да знаете какво правите, защото после ще трябва пак да закачите всичко. Ако не може да запомните подредбите винаги може да снимате и после да възстановите по обратен път.

Стъпка 5: Махаме кутията на акумулатора изцяло, държи се на три болта с глава 13

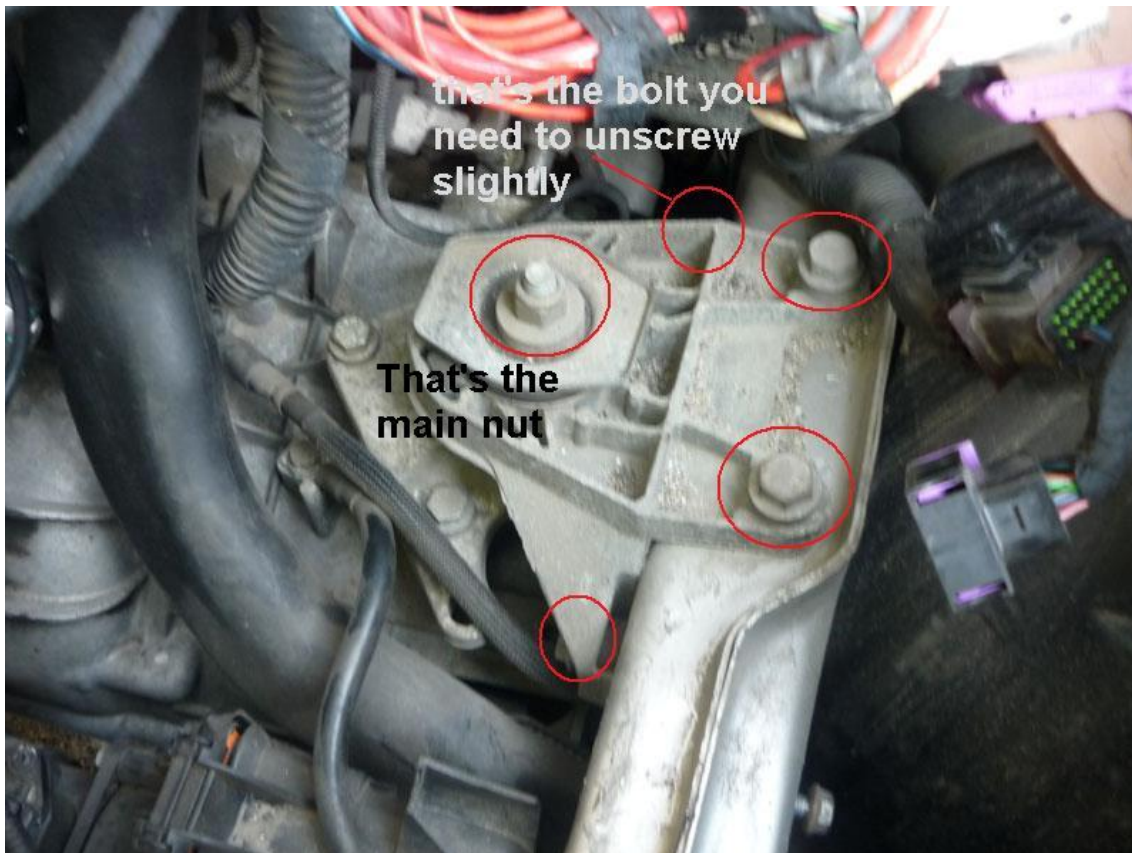


Стъпка 6: След като вече всичко необходимо е махнато от колата може съвсем ясно да видите и тампона както и бързо да се ориентирате какво ще следва по демонтирането



Стъпка 7: Тук е момента в който трябва да сте особено внимателни, предстои укрепване на мотора, защото следва отвиването му от купето от едната част. При смяната аз използвах масивно дърво за огрев което подложих под мотора без да повдигам колата на крик, просто подлагате. Сигурен съм, че има доста по-кадърни начини за укрепване като например с крик, но всеки сам преценява ... важно е мотора да се държи стабилно и здраво.

Стъпка 8: Много внимателно отвивате един два оборота на голямата гайка завита в тампона и за шилото стърчащо от скоростната кутия, с което мотора ще пропадне съвсем леко надолу. След тази операция подлагате под мотора с каквото ще укрепвате и го правите добре. Тази стъпка се прави, за да може да извадите после лесно тампона от шилото, иначе големи мъки ще паднат.



Стъпка 9: Отвиваме вече напълно шайбата, както и четирите самонарезни болта с ключ 18, два от горната страна на гредата и два от страни на гредата



Пояснение: Единия и вътрешен болт от двата странични на гредата трябва да бъде само охладен а не развит напълно, защото след изваждане на тампона той ще служи за подвеждане на новия такъв. Сами ще видите, че от тази страна тампона се "защипва" и не е нужно напълно махане на болтовете.

Стъпка 10: Вече сме освободили отвсякъде и трябва само да напънем с нещо, за да бъде изнизан тампона от шилото



Оглед и разпознаване на оригиналния от новия тампон

Ето какво сме си купили и с какво трябва да подменяме:





А это го и стария тампон:



www.fiat-bg.org



www.fiat-bg.org



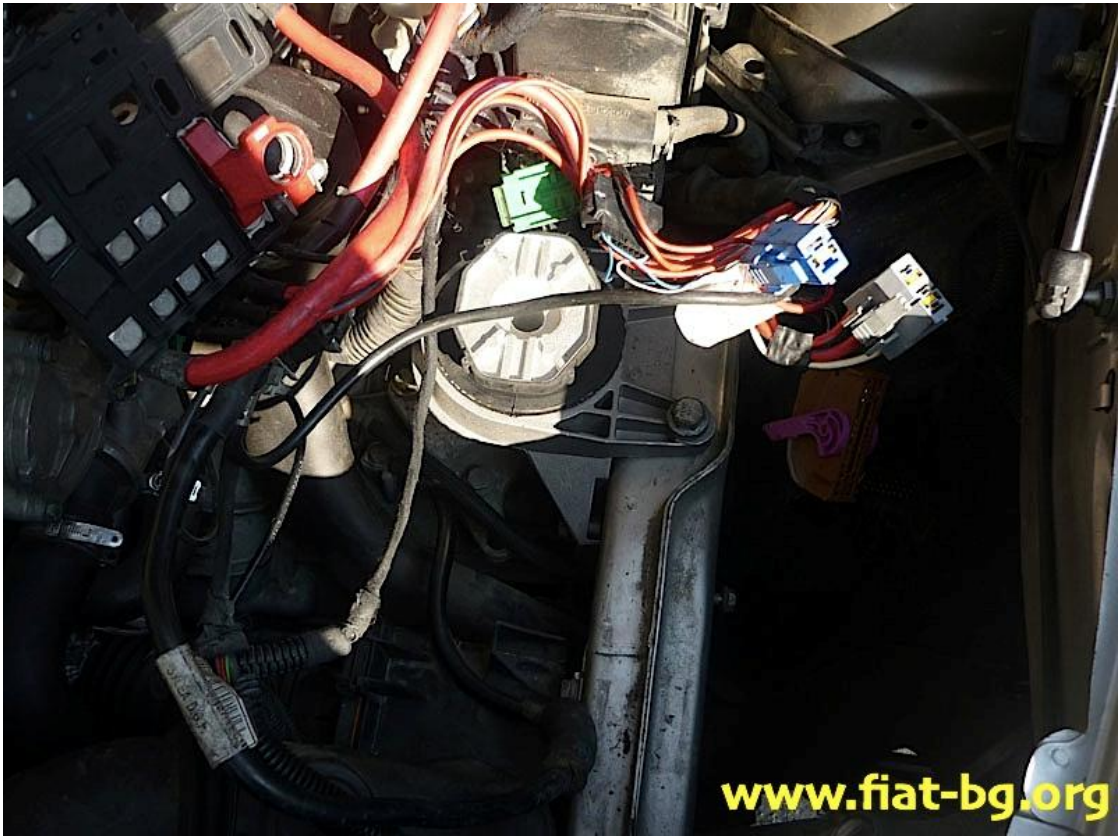
Той е с видимо доста по-малко гума, различен дизайн който на пръв поглед дава вид, че няма да влезне там откъдето сме изкарали стария тампон, но това далеч не е така. Освен повечето гума тампона е и малко по-висок. Въпреки всичко това той си пасва перфектно и не са необходими абсолютно никакви модификации.

Сега когато и двата тампона са в ръката ви може да усетите и къде се корени проблема. От снимката си личи, че моя тампон е като нов, не е скъсан никъде и си изглежда напълно здрав ... да ама не. За да мога да го раздвижа дори милиметър ни трябваше лост от първи род и зверско напъване, гумата е буквално станала на пластмаса. Чисто новия тампон който купих само с пръсти можех да го въртя и суча навсякъде почти до крайно положение. ⚠

В това се корени и сложността на проблема, ако имате тресене и вибрации и отидете при един добре непросветен майстор, той ще забие голямата щанга в тампона ще напъне, ще го види и ще ви каже тоя тампон е здрав и няма нужда да го сменяш, с което си оставате на изходно положение. Само да добавя, преди да стигна до този тампон смених долните два и вибрациите се промениха съвсем малко дори незабележимо, останаха си.

Ами вече трябва да сте наясно с всичко, остава

Стъпка 11: Поставяне на новия тампон и неговото центриране, тук трябва да сте много внимателни, защото болтовете са самонарезни и веднъж подведени накриво ще осерете пейзажа. Да добавя, правилно подведените болтове трябва да се завиват на ръка и може да изглеждат леко накриво, дупките са така сигурно нарочно, за да убиват още повече вибрации ... това да не ви притеснява че изглеждат леко накриво. Важното е да вървят леко и без усилие.



www.fiat-bg.org

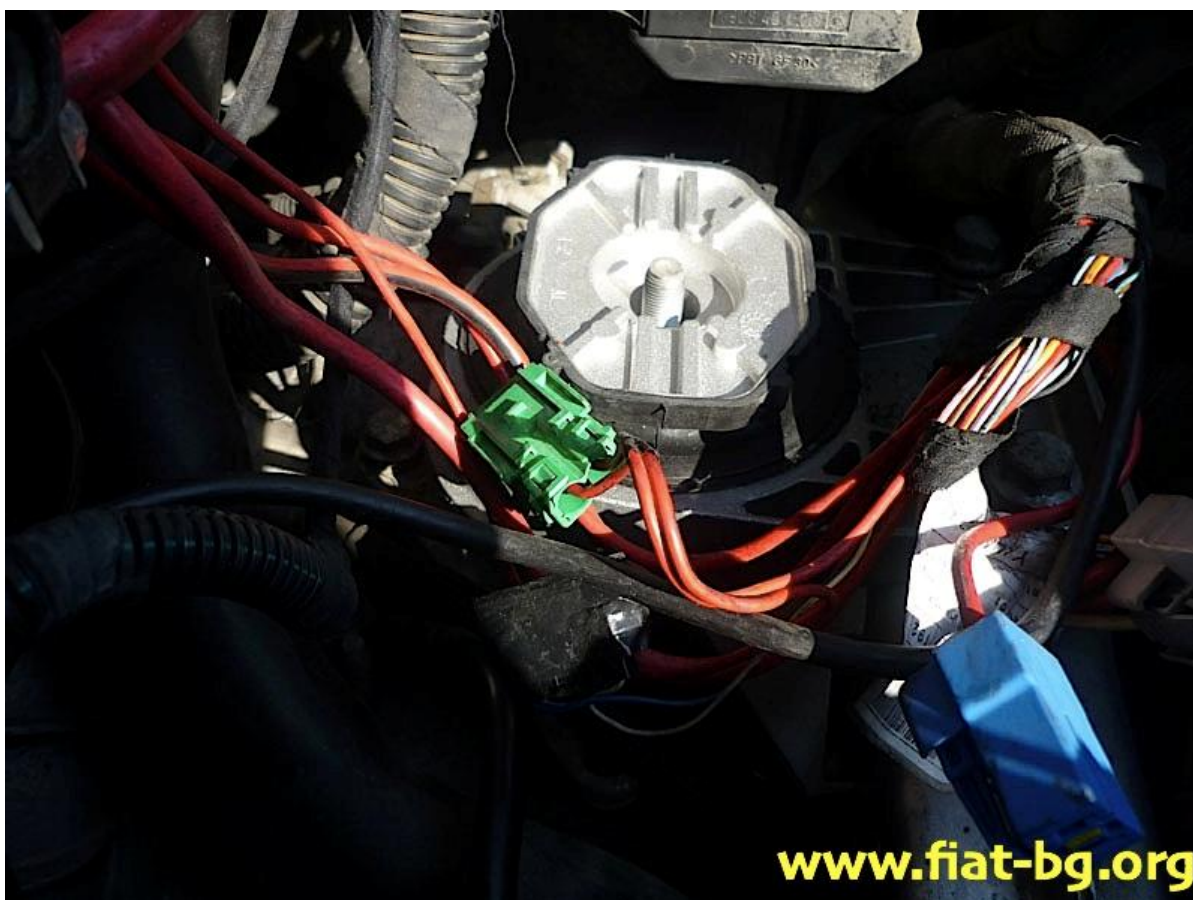


www.fiat-bg.org



Стъпка 12: След като сте пристегнали като хората трябва да подложите крик под колата или да използвате този с които сте укрепили мотора да не падне. Започвате да вдигате с което да изкарвате шилото през тампона. Вдигате докато шилото опре в тампона и колелата не започнат да се вдигат заедно с цялата кола.





Стъпка 13: Следва завиване на главната шайба. Тук имаме в предвид, че новият тампон е една идея по-висок и шайбата ще се навие по-малко обороти, това не трябва отново да ни притеснява. Когато приключите с това следва якото натягане на всички болтове. Знаете какво се държи на тях, затова както се казва "затегаме до скъсване два пъти".

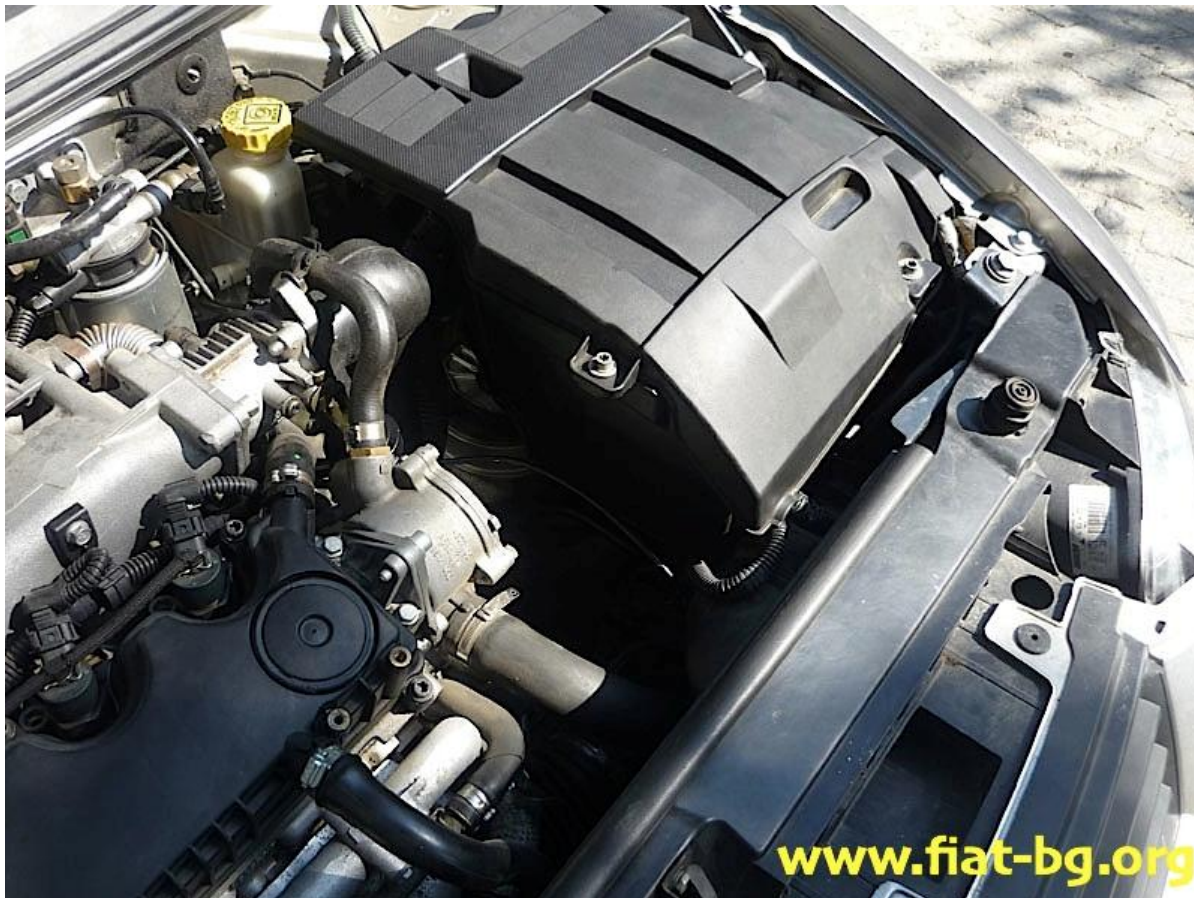


Стъпка 14: Вече след като всичко си е затегнато може да махате всякакви крикове и подпирачи елементи

Стъпка 15: Пипкавата част, връщане на акумулаторната кутия и сглобяване на цялата карантия, окабеляване и всичко друго както си му е реда







Стъпка 16: Разковничето ... вече сте махнали всичко, закачили сте кабели, акумулатори, въртите ключа на колата и палите да видите какво е станало



След като смених тампона всички от горепосочените вибрации изчезнаха, от тях нямаше и помен. И аз и колегата 1115 не вярвахме на очите си ... един тампон и то здрав да прави такава поразия. Колата

сега е вече кола!!! Никакви вибрации, нищо, няма дрънчане, нада ...

Времето което целия процес отне на колегата **1115** който свърши цялата работа докато аз снимах (за което съм му безкрайно благодарен) беше около 45 минути по часовник. Отново казвам, цялата процедура хич не е лесна въпреки, че изглежда така, ако не знаете какво правите НЕ го правете.

Още допълнителна информация която само прочетох, но немога да потвърдя. От други форуми се разбира, че тампона от бензиновото **STILO 1.8 98 kW (133 hp)** може също да бъде сложен на дизеляка. Казват, че този тампон е още по-мек от новия дизелов и убива още повече вибрации. Не знам колко повече при положение, че аз ги убих на **100%**, но казвам каквото знам. За съжаление не се знае ако ползвате бензиновия тампон на по-тежкия дизелов мотор колко време точно ще издеят и дали няма да замине по-бързо.

Ами това е от мен дами и господа

Участвалите в процеса по подмяната и снимането сме аз и **1115**. Още един път, бат Иване благодарен съм ти до живот.

Сега сте вие - въпроси и коментари се приемат всякакви. Ще се радвам да помогна на всеки.

Тъй като написах темата и на Английски в интернационалния форум ще поста линка, ако имате колеги чужденци имащи желание да си угодят на колата: <http://www.fiatforum.com/stilo-guides/198550-fiat-stilo-1-9-jtd-all-changing-gearbox-mount.html>