

Rozbiórka dywaników i części kokpitu, np. po zalaniu płynem chłodniczym

Potrzebne narzędzia:

Klucz nasadowy 10

Klucz nasadowy 12

Klucz nasadowy 17

Śrubokręt płaski [krótki i długi]

Śrubokręt krzyżkowy [krótki i długi]

Farelka / suszarka do włosów + zestaw wentylatorów, przydatny też osuszacz powietrza.

Przed przystąpieniem do demontażu plastikowych części dobrze jest ogrzać wnętrze auta do ponad 20°C.

Dzięki temu plastik nie jest taki sztywny i mamy szansę nie połamać zatrzasków.

Pamiętać należy o takich, którzy spalili swoje samochody susząc dywaniki farelką.

Ściągamy maskownicę osłony tunelu, koło nóg



Lepiej zacząć podważać maskownicę z tej strony

Tak, aby nie ułamać tych zatrzasków



Maskownica zdemontowana

Teraz demontujemy plastik progów



Ciagniemy z czuciem do góry



Schodzi bez problemu



Demontaż tego elementu otwiera drogę do dalszej pracy

Demontaż części progów osłaniającej bezpieczniki



Widok części



Odkręcamy plastikową nakrętkę i pociągamy część do siebie



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Widok po zdemontowaniu. Tak samo postępujemy z prawej strony samochodu

Demontaż spocznika lewej nogi



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Podważamy dwie zaślepki, odkręcamy śruby



(c) adamv0@poczta.onet.pl

I gotowe

Demontaż dywaniku i włazu schowka w podłodze

Dywanik wymontowałem na samym początku, nie zrobiłem zdjęć. Z dywanikiem sprawa jest prosta trzeba go po prostu wyszarpać pamiętając, że zamocowany jest dwoma plastikowymi zatrzaskami. Zatrzaski te znajdują się w pionowej ścianie pod siedzeniem przednim i pod siedzeniem tylnym.



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Właz ma 9 zatrzasków, które podważamy od środka



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Ja pomogłem sobie plastikową obudową najtańszego noża do tapet

Demontaż przednich foteli



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Ściągamy plastikową maskownicę przednich śrub



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Ściągamy plastikową maskownicę tylnych śrub



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Fotele odkręcamy kluczem 12 mm. Wyjmując fotele, nie zapomnijmy odpiąć złącza czujnika zapięcia pasów i podgrzewania foteli, inaczej możemy sobie coś urwać.

Demontaż schowka pod fotelami



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Odkręcamy cztery śruby, dwie z tyłu dwie po bokach



(c) adamv0@poczta.onet.pl

I wysuwamy schowek

Wracamy do plastików na progach



Osłona środkowego słupka



Delikatnie podważamy i pociągamy z lewej i prawej strony, na całej wysokości. Zatrzaski są w górnej części. Poprawie lepiej jest najpierw zdemontować osłonę progów w tylnym rzędzie siedzeń.

Osłona progów tylnego rzędu siedzeń



Z czuciem pociągamy do góry



Najgorszy w moim przypadku był tylny zatrząsk, urwałem go. Na zdjęciu po sklejeniu. Z drugiej strony poszło lepiej, ale nie bez nerwów.

Demontaż wylotu nawiewu na nogi pasażerów



Dobrze podważyć w tylnej części, czyli od strony pasażera



Robi się coraz bardziej pusto

Demontaż osłony tunelu środkowego



Podważamy zaślepkę



Odkręcamy śruby



Odkręcamy śruby po obu stronach. Należy zdjąć osłonę lewarka delikatnie pociągając jej spodnią część rękami. Następnie włożyć rękę do środka i wypchnąć panel włączników podgrzewania foteli.



Odkręcamy od spodu mocowanie osłony ręcznego.



Zdejmujemy osłonę



Osłona od spodu

Zwijamy dywanik



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Na przeszkodzie stoi tylko śruba pasów. Potrzebny klucz 17 mm

Demontaż przewodów wentylacyjnych



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Maty wygłuszające już wyjęte. Mata to jedna całość lewa i prawa strona łączy się pod nagrzewnicą w środkowej części konsoli. Ja to rozciąłem, przy montażu skleję samoprzylepną taśmą do izolacji. Nie straci to nic na właściwości, a ogromnie przyspiesza prace.



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Maty ściągany grodziowej są mokre tylko w dolnej części. Żeby je wymontować trzeba rozebrać prawie całe auto, więc na zdjęciu wstępne suszenie gazetami, a potem wentylatorem.

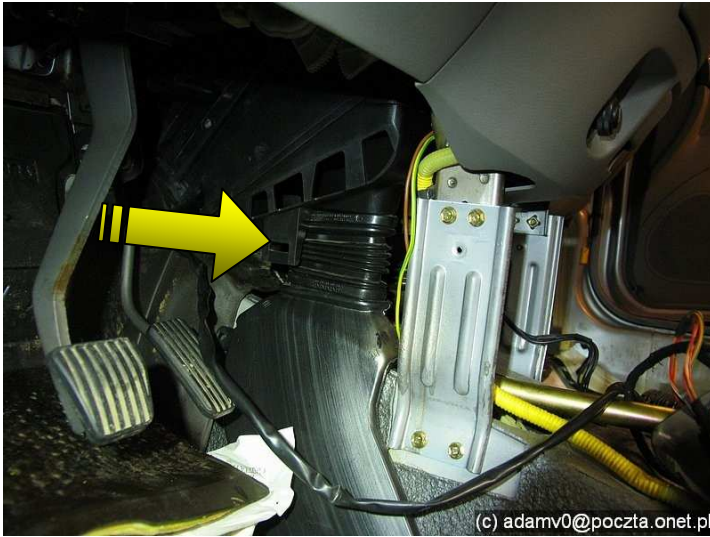


(c) adamv0@poczta.onet.pl

Mocowanie wylotów powietrza pod fotelami



(c) adamv0@poczta.onet.pl



Zdejmujemy łącznik

(c) adamv0@poczta.onet.pl



W tym miejscu przewód jest skleiony, trzeba to podgrzać żeby oderwać

(c) adamv0@poczta.onet.pl



Rozpinamy złącze w metalowym profilu

(c) adamv0@poczta.onet.pl



Już nie ma przewodów

(c) adamv0@poczta.onet.pl



Teraz pora na plastikowe mocowanie wylotów nawiewu

(c) adamv0@poczta.onet.pl

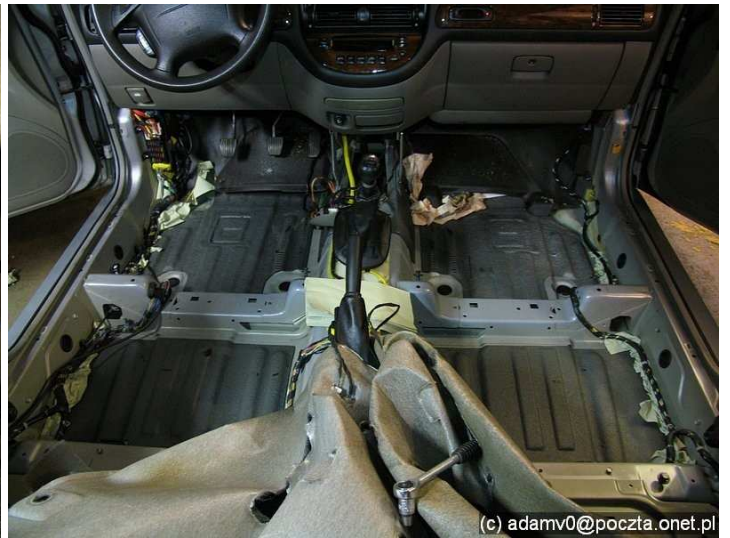


Potrzebny klucz 10 mm, odkręcamy pięć śrub

(c) adamv0@poczta.onet.pl



Obudowa zdjęta



Jest czysto. Na tym można poprzestać z zwijaniem dywaniku. Jest suchy, mokro jest pod nim, do tylnych schowków dalej już płyn nie miał gdzie uciekać.

Wstępne suszenie



Aby maksymalnie odchylić wygłuszenie odkręcamy plastikową nakrętkę. W tym samym miejscu po prawej i lewej.



Zestaw wentylatorów, faretok, suszarek, osuszaczy. Wentylatory mają za zadanie wymuszać obieg powietrza, równomiernie go rozprowadzać i co najważniejsze nie dopuścić do punktowego przegrzania samochodu, co może skutkować interesującym pożarem.



Nadmuchy w różnych konfiguracjach



Kontrola klimatu



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Wygłuszenia najlepiej wymyć ludwikiem. A potem polewać ciepłą wodą i z gąbek wyciskać pianę.



(c) adamv0@poczta.onet.pl

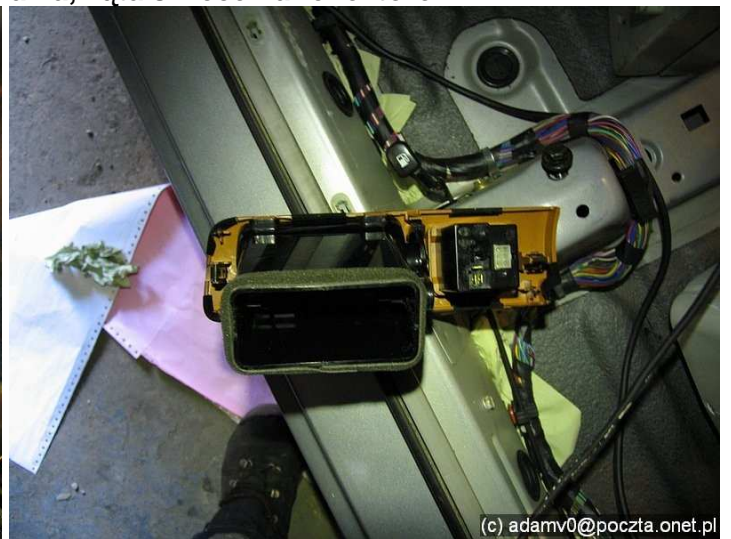
To dobra i długa zabawa. W ten sposób gęsty płyn chłodniczy nieco się rozpuści i szybciej to wyschnie.

Demontaż panelu nawiewu i regulacji siły podświetlania, kąta świecenia reflektorów



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Od spodu podważamy ten zatrzask, po prawej. Przy okazji można wymienić spalone żaróweczki przycisków halogenów, wkładamy rękę do środka i wypychamy panel.



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Potem z góry delikatnie podważamy panel w kierunku drzwi aż „puści”. I mamy go na zewnątrz.

Demontaż osłony pod kierownicą



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Najpierw demontujemy ten czarny boczek.



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Delikatnie podważamy szerokim śrubokrętem tak, aby nie powygniać krawędzi i odkręcamy śrubę.



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Od dołu odważamy ten zatrzask, następnie śrubokrętem delikatnie odsuwamy krawędź i pociągamy osłonę do →



(c) adamv0@poczta.onet.pl

→ jej całkowitego zdemontowania.



(c) adamv0@poczta.onet.pl



(c) adamv0@poczta.onet.pl



(c) adamv0@poczta.onet.pl



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Cały czas towarzyszy nam wesoły szum wentylatorów i suszarek

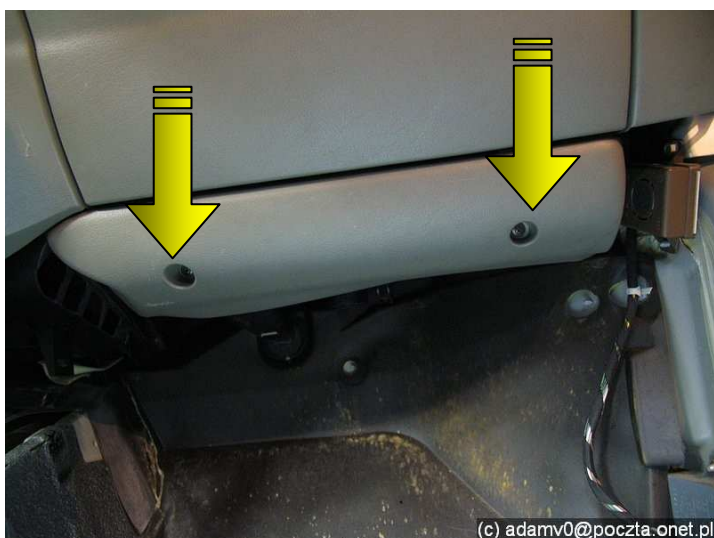
Demontaż schowka



Ściągamy boczek podważając go płaskim szerokim śrubokrętem.



Odkręcamy śrubę.



Odkręcić śruby mocowania osłony schowka



Odkręcamy śruby mocowania schowka



Odkręcamy śruby górnego mocowania schowka



Rozłączamy zasilanie podświetlenia schowka



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Schowek wymontowany

Demontujemy panel uchwyty napojów i popielniczki



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Odkręcamy śruby



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Wymajemy panel



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Złącza zasilania zapalniczki i podświetlania popielniczki i zapalniczki



(c) adamv0@poczta.onet.pl

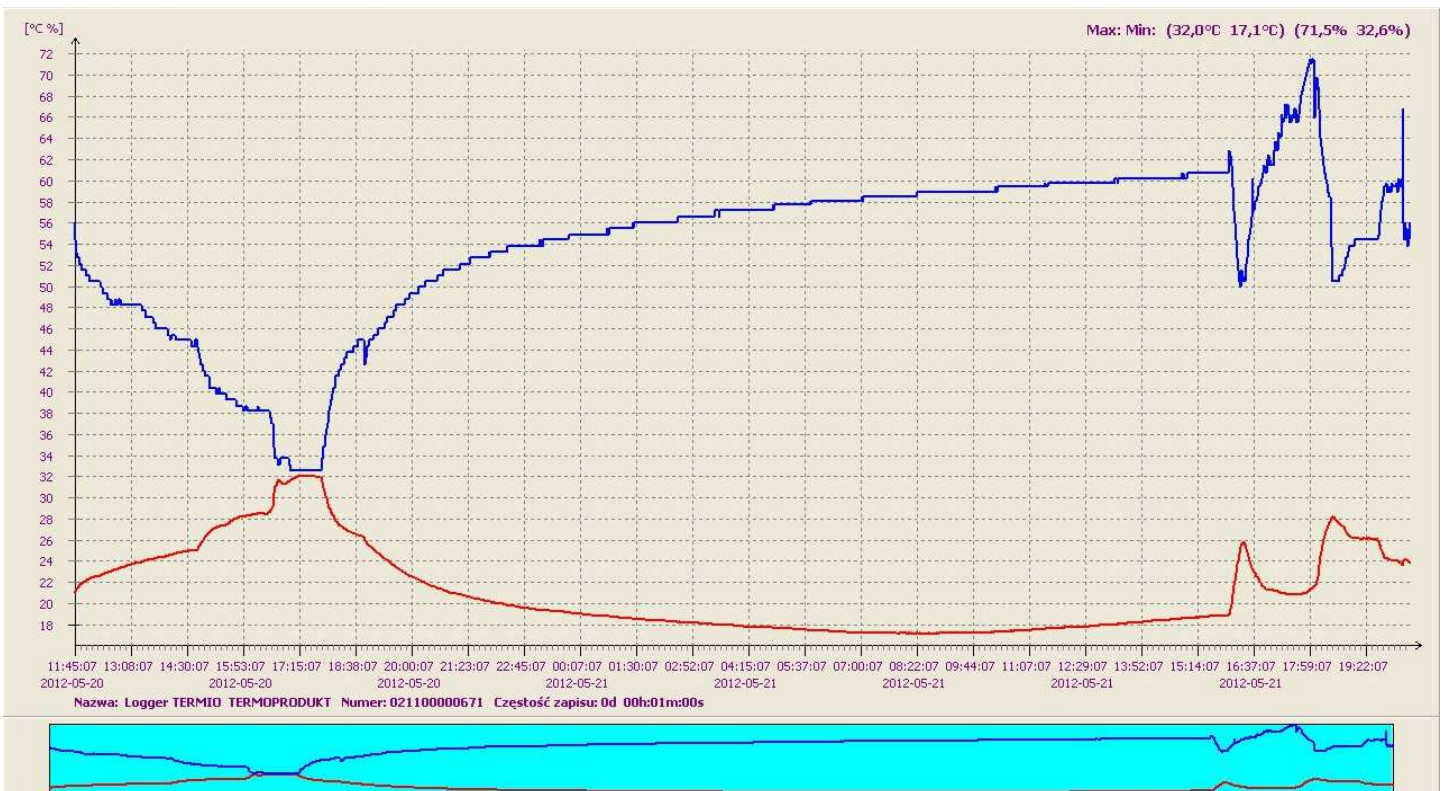
Wymontowane



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Panel od tyłu, przy okazji można wymienić spalone żaróweczki podświetlania popielniczki i zapalniczki. Najgorsze jest to, że trochę płynu dostało się pod izolację wygłuszającą konserwującą. Jeszcze po kilku dniach suszenia i wentylowania widać w kilku miejscach, że coś tłustego się minimalnie sączy.

Demontaż części kokpitu ma na celu przyspieszenie pracy mechanika, który będzie wymieniał nagrzewnicę, jeśli tą pracę zlecamy. Skoro i tak trzeba rozebrać trochę auta żeby suszyć można rozebrać więcej żeby mechanikowi przyspieszyć pracę, a co za tym idzie mieć szybciej auto z powrotem.



Jako ciekawostkę podaję zapis temperatury i wilgotności z wnętrza auta podczas suszenia. O godzinie 11:45 zaczyna się zapis wentylatory i cały zestaw grzewczo osuszający chodzi pełną parą, o 17:15 osiąga minimalną wilgotność i maksymalną temperaturę. O godzinie 17:43 wentylatory wyłączone wilgotność rośnie temperatura spada, aby o 7:54 następnego dnia osiągnąć minimalną temperaturę, która utrzymuje się do 8:51 (około godziny 7:00 zawsze jest najzimniej). Później temperatura rośnie dzięki promieniom słonecznym. O 16:00 następnego dnia włączenie grzania, spadek wilgotności tego dnia składam podstawowe elementy żeby ruszyć do mechanika. Dlatego wilgotność wzrasta i nie ma ładnego wzrostu temperatury i spadku wilgotności jak dzień wcześniej.

Powrót od mechanika

Nagrzewnica wymieniona, oczywiście w czasie drogi do mechanika znów wylało się trochę płynu, ale mamy wyjęte maty wygłuszające i przewidując to podkładamy gazety pod nagrzewnice i maty wygłuszające ściany grodziowej, aby pochłonęły ile się da ewentualnego wycieku. Więc wyciek ten nie robi tyle spustoszenia, co poprzedni.

Po powrocie do domu klasyka starcia z mechanikami.

Najpierw odkrywam, że panel klimatronika lata luźno, brak dwóch dolnych spinek. Potem zliczam 5 brakujących wkrętów, odkrywam urwanie zaczepów na puszcze dystrybucji powietrza nawiewanego na nogi i urwany zaczep osłony kolumny kierownicy.

Trzeba to naprawić.

Poprawki po mechanikach

Demontaż radia i schowka pod radiem

Robię to w celu sprawdzenia czy coś jeszcze nie jest niedokręcone



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Podważamy maskownicę.



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Tak wygląda z tyłu. Tyle trzeba zrobić, aby dostać się do wkrętów mocujących radio i schowek pod nim.

Demontaż panelu klimatronika



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Żeby wyjąć panel klimatronika, musi być wcześniej zdemontowany panel uchwytu napojów i popielniczki. Trzeba zanurkować pod kokpit i śrubokrętem wcisnąć z boku widoczną na zdjęciu metalową spinkę rozprężną.



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Po tym panel schodzi bez problemu, trzeba odpiąć kostki elektryczne.

Wracając do demontażu radia, po zdjęciu maskownicy wszystko mamy jak na dłoni, wyjaśnienia są niepotrzebne.



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Trzeba odpiąć też gumową rurkę



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Pomysł na zastąpienie brakujących dolnych spinek i w ogóle stabilizacji „latającego” panelu przyszedł po długiej chwili namysłu.



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Gniazdo panelu wykleiłem samoprzylepną gumą. Wykorzystuję patent marka218, na kropelce przyklejam rzepa w dolnej części gniazda



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Drugą część rzepa do panelu. Po wciśnięciu panelu siedzi jeszcze lepiej niż oryginał. Gumy zapobiegają skrzywieniu i powodują mocowanie panelu bardziej na wcisk, a rzep trzyma.

Puszka dystrybucji powietrza nawiewu na nogi



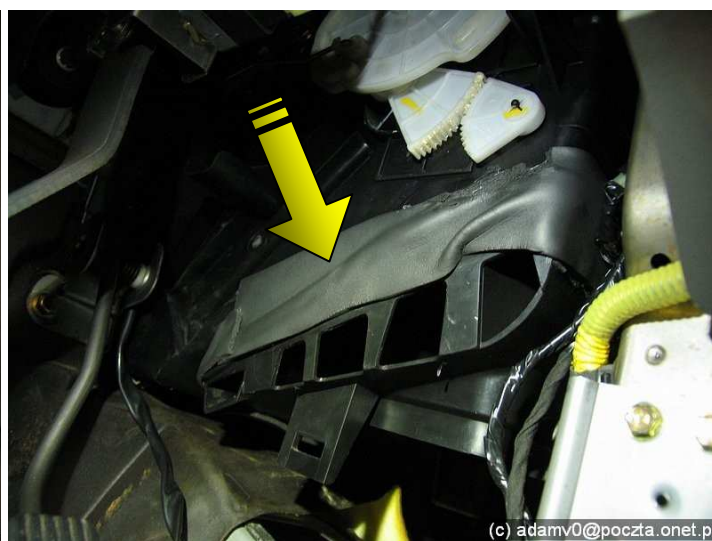
Widok wnętrza



Widok z dołu



Urwany zatrzask. Puszka siedziała, ale niepewnie.

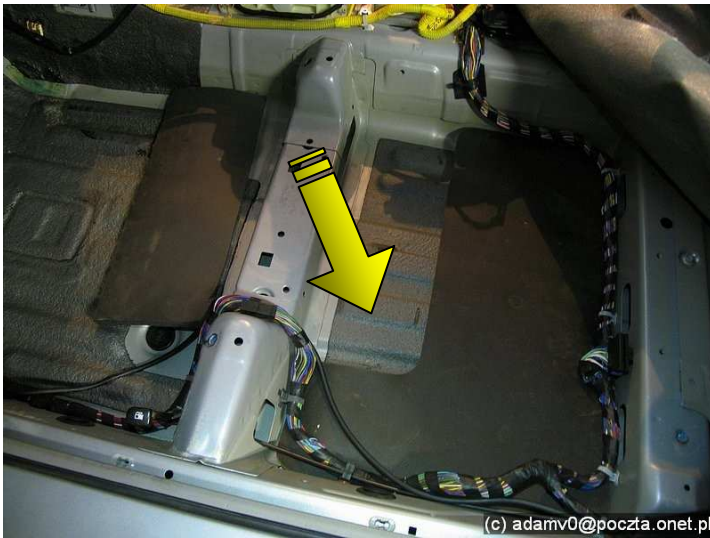


Najłatwiej okleić dookoła w miejscu łączenia taśmą gumową jednocześnie uszczelnia i mocuje.

Montaż



Pora złożyć wnętrze auta w całość. Postępujemy w odwrotnej kolejności, opis jak przy rozbiórce. Warto jednak napisać o miejscach, w które można wstawić dodatkowe wygłuszenia.



Pod konstrukcją mocowania wylotów powietrza częściowo nie ma wygłuszenia



W puste miejsce wkładam matę 1 cm. W pokazanych miejscach wycinam na 0.5 cm, dla lepszego montażu nawiewów (po to aby nie siłować się).



Tak wygląda po skręceniu

Tunel środkowy



Pod drążkiem pusta przestrzeń



Wkładam w nią matę



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Zakładam oryginalne maty, miejsca przecięcia i otworów w macie zaklejam taśmą gumową. Robię jeszcze dodatkowe wygłuszenie tunelu jednak tak, aby nic nie tarło o drążek zmiany biegów. Przy montażu osłony tunelu okazało się, że muszę wyciąć trochę wygłuszenia, które zrobiłem bo między tunelami nawiewu wchodzi złącze zapalniczki.

Schówek w podłodze



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Oryginalnie do dywaniku przyklejone jest coś, co wygląda jak ścierka do podłogi i nie wypełnia całej powierzchni schowka pod dywanikiem.



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Zrywam to a schówek wypełniam matą dociętą na wymiar



(c) adamv0@poczta.onet.pl

Trochę maty pod dźwigną ręcznego