

Wymiana łącznika drążka stabilizatora

Potrzebne narzędzia:

- Podnośnik
- Klocki drewniane/kobyłki
- Klucz nasadowy 17 lub 14
- Klucz płasko oczkowy 17 lub 14 i 15
- Imbus 6

W razie potrzeby

- Szczypce zaciskowe MORS'A
- Wiertarka
- Szlifierka kątowna
- Inne narzędzia według uznania

Na Polskich nierównych drogach łącznik drążka stabilizatora jest częścią zużywającą się co dwa lata. Dziur mamy coraz mniej lecz jeszcze bardzo często podróżowanie po naszym asfalcie przypomina jazdę po muldach, niczym w narciarstwie alpejskim, a i dziury niespodzianki nie są rzadkością.

Tacuma/Rezzo ma bardzo wytrzymałe zawieszenie, być może bezpiecznikiem dbającym o resztę przedniego zawieszenia są łączniki drążka stabilizatora, które regularnie zużywają się.

Wymiana jest bardzo prosta, ale trzeba pamiętać o kilku rzeczach, zwłaszcza gdy robimy to pierwszy raz.

Słowo o łącznikach:

Zdarzają się łączniki zbyt długie. Po zamontowaniu takiego drążka na nierównościach uderza on o wahacz. Należy więc montować drążki oryginalne o długości 262 mm, lub o długości 270 mm. 270 mm mają Polskie wzmacniane łączniki oraz łączniki od Skoda Fabii I i prawdopodobnie kilku innych aut.



U góry nowy wzmacniany łącznik 270 mm

Na dole „plastikowy” oryginał 262 mm

Występują łączniki z kontrą na imbusa lub kontrą na klucz płaski. Lepiej odkręcić zużyty łącznik z kontrą na klucz płaski. O tym dalej w tekście.

Łączniki mają różnej wielkości nakrętki spotyka się nakrętkę 14 (kontra klucz 15) i nakrętkę 17 (kontra klucz 17). Mniejsze nakrętki lepiej jest odkręcić, nawet w przypadku kontry na imbus na kolumnie MacPhersona – bo po prostu mamy więcej miejsca na osadzenie klucza. Większe nakrętki też są dobre ale pod warunkiem kontry na klucz płaski.

Sposób postępowania

Podnosimy samochód, zabezpieczamy przed osunięciem się, odkręcamy koło. Przystępujemy do odkręcenia łącznika stabilizatora. Nakrętki znajdują się na mocowaniu kolumny MacPhersona oraz na mocowaniu do drążka stabilizatora.



Łączniki kontrowane imbusem mogą sprawiać kłopot z powodu zabrudzenia otworu imbusa. To nie jest największym problemem, kłopot jest na mocowaniu do kolumny MacPhersona. Śruba znajduje się wewnątrz ceownika, więc tu mamy najlepszy dostęp kluczem nasadowym, a w przypadku kontry imbusem nie użyjemy klucza nasadowego. W przypadku nakrętki na klucz 17 nie zmieścimy w ceowniku klucza płaskiego jedynie z trudem oczkowy i na dodatek mamy bardzo mały ruch. Odkręcenie w przypadku zabezpieczonych śrub może być bardzo stresujące.

Czasem pozostaje tylko użycie szczypiec zaciskowych MORS'A lub rozwiercanie nakrętki. Na mocowaniu do kolumny MacPhersona gwint starego łącznika można ściąć szlifierką kontową. Na mocowaniu do drążka stabilizatora nie zrobimy tego ponieważ nie mieści się tam szlifierka kątowna. Tutaj jedyny dostęp jest kluczem płaskim/oczkowym – na szczęście jest tu trochę miejsca.

Montaż

Podczas montażu nowego łącznika drążka stabilizatora należy wyregulować rozstaw otworów między mocowaniem do kolumny MacPhersona, a mocowaniem do drążka stabilizatora. Odległość między tymi otworami ma być taka aby nowy łącznik drążka stabilizatora wchodził lekko z gwintami prostopadłe do otworów. Gwinty łącznika drążka stabilizatora nie mogą być skręcone na gałkach łącznika.



Aby ustawić odpowiedni rozstaw między otworami montażowymi podkładamy klocki pod wahacz blisko piasty koła i opuszczamy nieco samochód – w ten sposób ustalamy optymalny rozstaw otworów montażowych. Gdybyśmy nie ustawili optymalnego rozstawu łącznik byłby za długi lub za krótki. Musielibyśmy wbić gwinty łącznika na siłę w otwory. Gwinty były poskręcane na gałkach i podczas dokręcania jest większe prawdopodobieństwo zerwania gwintu, niedostatecznego dokręcenia.

Po wyregulowaniu rozstawu zakładamy nowy łącznik drążka stabilizatora, i dokręcamy nakrętki momentem 25-35 Nm. Dokręcając nakrętki mocniej (na siłę bez czucia) można łatwo zerwać gwint. Nie każdy ma klucz dynamometryczny, wystarczy więc dokręcać z czuciem bez siłowania się.

Gotowe.