

Wspawanie kompensatora parowego w miejsce plecionki

Jeśli plecionka jest dziurawa, da się słyszeć oryginalny ryk silnika po odpowiednim powiększeniu się dziurki.

Oryginalnie trzeba by kupić cały odcinek rury z plecionką i przekręcać sondę lambda, zapewne nie jest to tanie.

Najprostszą metodą jest zakup plecionki o długości i średnicy podobnej do oryginału od dowolnego modelu samochodu.

Robiłem to ponad rok temu o ile pamiętam średnica rury to 50 mm, gdy znajdzie potrzeba wymiany mierzymy przed pracą i szukamy czegoś podobnego.

Następnie starą wycinamy wspawujemy nową i gotowe.

Przed przystąpieniem do pracy należy zaopatrzyć się w nowe nakrętki 10x1,25, kupiłem 10 szt. za 10 zł.

Dobrze też kupić narzynkę 10x1,25 – 26,50 zł

Warto mieć nową uszczelkę tą między kołnierzami – ja wyciąłem z materiału używanego do uszczelniania instalacji parowych.

Oczywiście najważniejsza jest nowa plecionka, można kupić dowolną o odpowiedniej średnicy i podobnej długości, ja wspawałem kompensator parowy KO, po docięciu go na odpowiednią długość i stoczeniu zbędnej części.



← Szpileczka.

Nakrętki łączące rurę z katalizatorem (między silnikiem a chłodnicą) odkręcają się bez dużych problemów, tylko jedną nawiercałem.

Nakrętki łączące rurę z dalszą częścią wydechu pod podwoziem są nie do odkręcenia.

Trzeba je nacinać, nawiercać, pobijać. Trzeba uważać na gwint, bowiem twórcy Tacumy uwielbiają szpilki. W Tacumie nie ma lekko, że się przetnie śrubę na kołnierzu i wymieni na nową tu wszędzie mamy wkręcone szpilki. Dlatego dobrze jest mieć narzynkę do przegwintowania szpilek po udanym ścięciu nakrętek.



Kołnierz na rurze



Kołnierz na katalizatorze i biała sonda lambda

Gdy odkręcimy rurę odpinamy wtyczkę sondy lambda (szkoda czasu na siłowanie się z jej wykręcaniem). Rurę mamy na wierzchu.

Teraz przystępujemy do wymiany plecionki ja wkręciłem rurę w dwa imadła, na jej początku i końcu. Stabilizujemy rurę i wycinamy starą plecionkę, dzięki dobrej jej stabilizacji po wycięciu plecionki mamy taką samą odległość między kołnierzami rury i taką samą pozycję kołnierzy względem siebie, nie musimy się zastanawiać jak to zespać żeby potem pasowało.



W puste miejsce wkładamy nową plecionkę robimy kilka delikatnych spawów i idziemy przymierzyć pod auto. Jak jest ok. spawamy solidnie jak nie, poprawiamy. Ja poprawiałem tylko raz.



Dorobiłem też nowy uchwyt (obejmę) mocujący rurę do silnika od dołu, stara była dosyć przerdzewiała.

adamv0@poczta.onet.pl