


W pełni ilustrowana, z instrukcją tekstową w 23 językach:

Bułgarskim, chińskim, chorwackim, czeskim, duńskim, holenderskim, angielskim, fińskim, francuskim, niemieckim, greckim, węgierskim, włoskim, norweskim, polskim, portugalskim, rumuńskim, rosyjskim, serbskim, słoweńskim, hiszpańskim, szwedzkim i tureckim

[Download / Print Document](#)
Warunek(i) kontrolny(e)

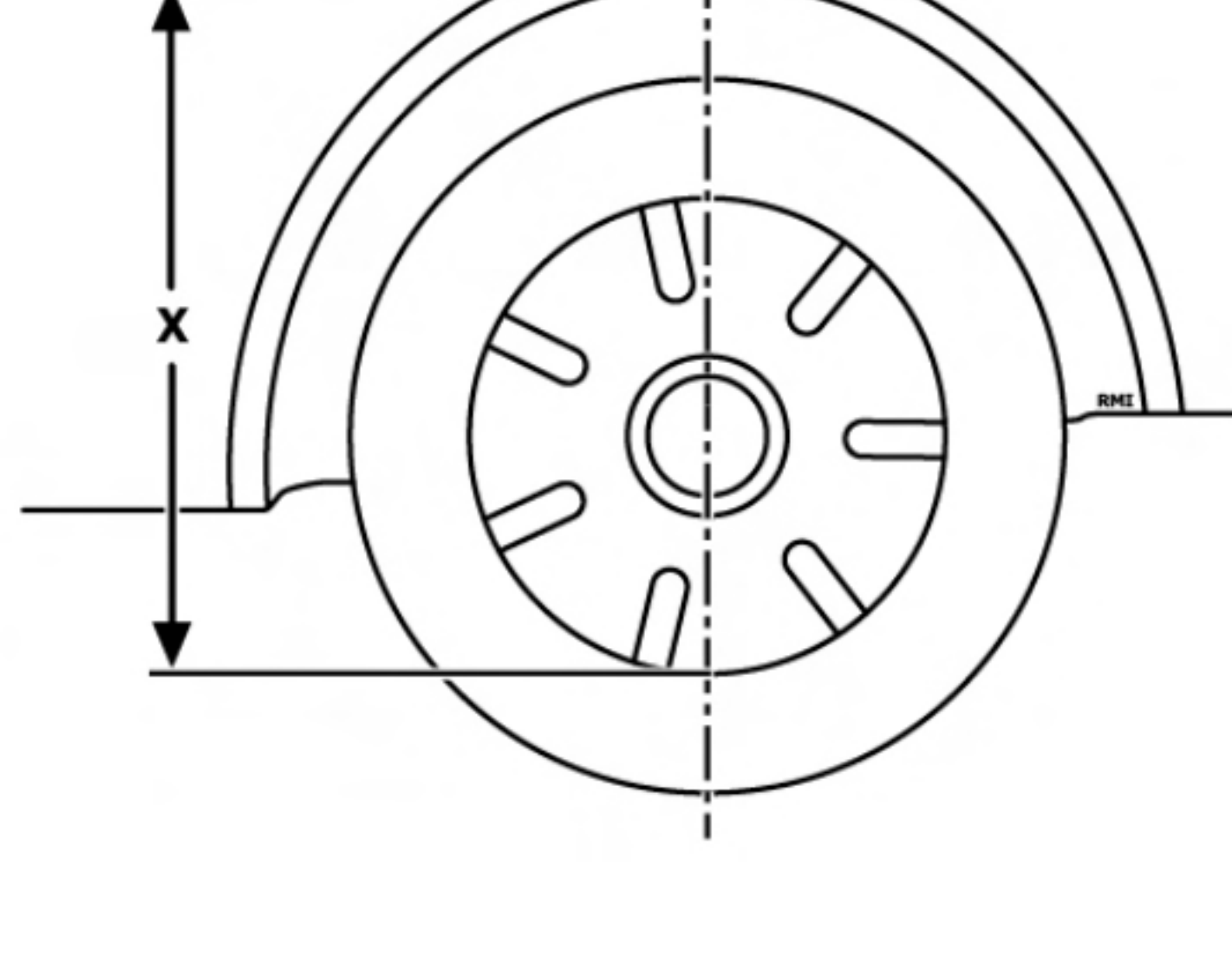
W samochodzie mogą być zamontowane wyłącznie dopuszczone przez producenta kombinacje kół i opon.
 Głębokość bieżnika na obu kołach jednej osi może różnić się o maks. 1-2 mm.
 Sprawdzić ciśnienie powietrza w oponach, jeśli trzeba to skorygować.
 Sprawdzić podzespoły osi i układu kierowniczego pod względem łatwości ruchu i zużycia.
 Sprawdzić stan i szczelność amortyzatorów.

Samochody z zawieszeniem pneumatycznym

Aby wystrzymać regulację zawieszenia pneumatycznego, trzeba usunąć bezpiecznik instalacji zasilania powietrzem.

Położenie konstrukcyjne odnosi się do wymiaru -X-.
 Zmierzyć odległość pomiędzy obrzeżem felgi a krawędzią błotnika. (X) (patrz rysunek 1)

Rysunek 1



Wartość kontrolna jest potrzebna do sprawdzenia ustawienia podwozia.
 Wartość nastawcza jest potrzebna do ustawienia podwozia.

Położenie konstrukcyjne osi przedniej	Obciążyć pojazd dodatkową masą w rejonie kolumn McPhersona aż do granicy tolerancji.	Z serijnym podwoziem, z obręczą 17 cali, Wartość testowa 606 - 626 mm; Z serijnym podwoziem, Wartość nastawcza, z obręczą 17 cali 614 - 618 mm; Z serijnym podwoziem, z obręczą 18 cali, Wartość testowa 619 - 639 mm; Z serijnym podwoziem, Wartość nastawcza, z obręczą 18 cali 627 - 631 mm; Z serijnym podwoziem, z obręczą 19 cali, Wartość testowa 632 - 652 mm; Z serijnym podwoziem, Wartość nastawcza, z obręczą 19 cali 640 - 644 mm; Z serijnym podwoziem, z obręczą 20 cali, Wartość testowa 644 - 664 mm; Z serijnym podwoziem, Wartość nastawcza, z obręczą 20 cali 652 - 656 mm; Ze sportowym podwoziem, z obręczą 17 cali, Wartość testowa 596 - 616 mm; Ze sportowym podwoziem, z obręczą 17 cali 604 - 608 mm; Ze sportowym podwoziem, z obręczą 18 cali, Wartość testowa 609 - 629 mm; Ze sportowym podwoziem, Wartość nastawcza, z obręczą 18 cali 617 - 621 mm; Ze sportowym podwoziem, z obręczą 19 cali, Wartość testowa 622 - 642 mm; Ze sportowym podwoziem, Wartość nastawcza, z obręczą 19 cali 630 - 634 mm; Ze sportowym podwoziem, z obręczą 20 cali, Wartość testowa 634 - 654 mm; Ze sportowym podwoziem, Wartość nastawcza, z obręczą 20 cali 642 - 646 mm
Położenie konstrukcyjne osi tylnej	Obciążyć pojazd dodatkową masą w rejonie kolumn McPhersona aż do granicy tolerancji.	Z serijnym podwoziem, z obręczą 17 cali, Wartość testowa 607 - 627 mm; Z serijnym podwoziem, Wartość nastawcza, z obręczą 17 cali 615 - 619 mm; Z serijnym podwoziem, z obręczą 18 cali, Wartość testowa 620 - 640 mm; Z serijnym podwoziem, z obręczą 18 cali 628 - 632 mm; Z serijnym podwoziem, z obręczą 19 cali, Wartość testowa 632 - 652 mm; Z serijnym podwoziem, Wartość nastawcza, z obręczą 19 cali 640 - 644 mm; Z serijnym podwoziem, z obręczą 20 cali, Wartość testowa 645 - 665 mm; Z serijnym podwoziem, Wartość nastawcza, z obręczą 20 cali 653 - 657 mm; Ze sportowym podwoziem, z obręczą 17 cali, Wartość testowa 598 - 618 mm; Ze sportowym podwoziem, Wartość nastawcza, z obręczą 17 cali 606 - 610 mm; Ze sportowym podwoziem, z obręczą 18 cali, Wartość testowa 610 - 630 mm; Ze sportowym podwoziem, Wartość nastawcza, z obręczą 18 cali 618 - 622 mm; Ze sportowym podwoziem, z obręczą 19 cali, Wartość testowa 623 - 643 mm; Ze sportowym podwoziem, z obręczą 19 cali 631 - 635 mm; Ze sportowym podwoziem, z obręczą 20 cali, Wartość testowa 636 - 656 mm; Ze sportowym podwoziem, Wartość nastawcza, z obręczą 20 cali 644 - 648 mm

Wymagany czas/momenty obrotowe

Czas nastawiania	
Wymierzyć podwozie	1,50 h z podaniem stanu wysokości (w przypadku pomiaru pojazdu) 0,90 h
Przeprowadzić regulację ustawień podwozia (mechanizmów napędowych)	z podaniem stanu wysokości (w przypadku pomiaru pojazdu) 1,80 h

Wymagane momenty obrotowe			
Wahacz poprzeczny tylnej osi na górze (3)	(patrz rysunek 3)	Zastosować nową(e) śrubę(y) i nakrętkę(i).	na wsporniku osi 175 Nm; przy zwrotnicy, Stopień 01 90 Nm; przy zwrotnicy, Stopień 02 180°
Wahacz poprzeczny tylnej osi na dole (3)	(patrz rysunek 4)	Zastosować nową(e) śrubę(y) i nakrętkę(i).	na wsporniku osi, z przodu, Stopień 01 165 Nm; na wsporniku osi, z przodu, Stopień 02 90°; na wsporniku osi, z tyłu 175 Nm; przy zwrotnicy, M16 265 Nm

Wymagane wartości nastawcze

Wartości pomiarowe osiowe	
Os przednia	
Zbieżność kół przednich całkowita	Wartość testowa 0°10'±0°12'-0°12'; Wartość nastawcza 0°10'±0°04'-0°04'
Pochylenie przednich kół	Z serijnym podwoziem, Wartość testowa -0°12'±0°30'-0°30'; Z serijnym podwoziem, Wartość nastawcza -0°12'±0°25'-0°25'; Ze sportowym podwoziem, Wartość testowa -0°29'±0°30'-0°30'; Ze sportowym podwoziem, Wartość nastawcza -0°29'±0°25'-0°25'
Kąt skrętu koła wewnętrzznego (względny kąt sterowniczy)	20°00'±0°00'-0°00'
Kąt skrętu koła zewnętrznego (względny kąt sterowniczy)	18°09'±0°30'-0°30'
Os tylna	
Zbieżność kół tylnych	Wartość testowa 0°18'±0°12'-0°12'; Wartość nastawcza 0°18'±0°04'-0°04'
pochylenie tylnych kół	Wartość testowa -1°50'±0°25'-0°25'; Wartość nastawcza -1°50'±0°05'-0°05'

Ustawianie tylnej osi
Samochody z tempomatem adaptacyjnym

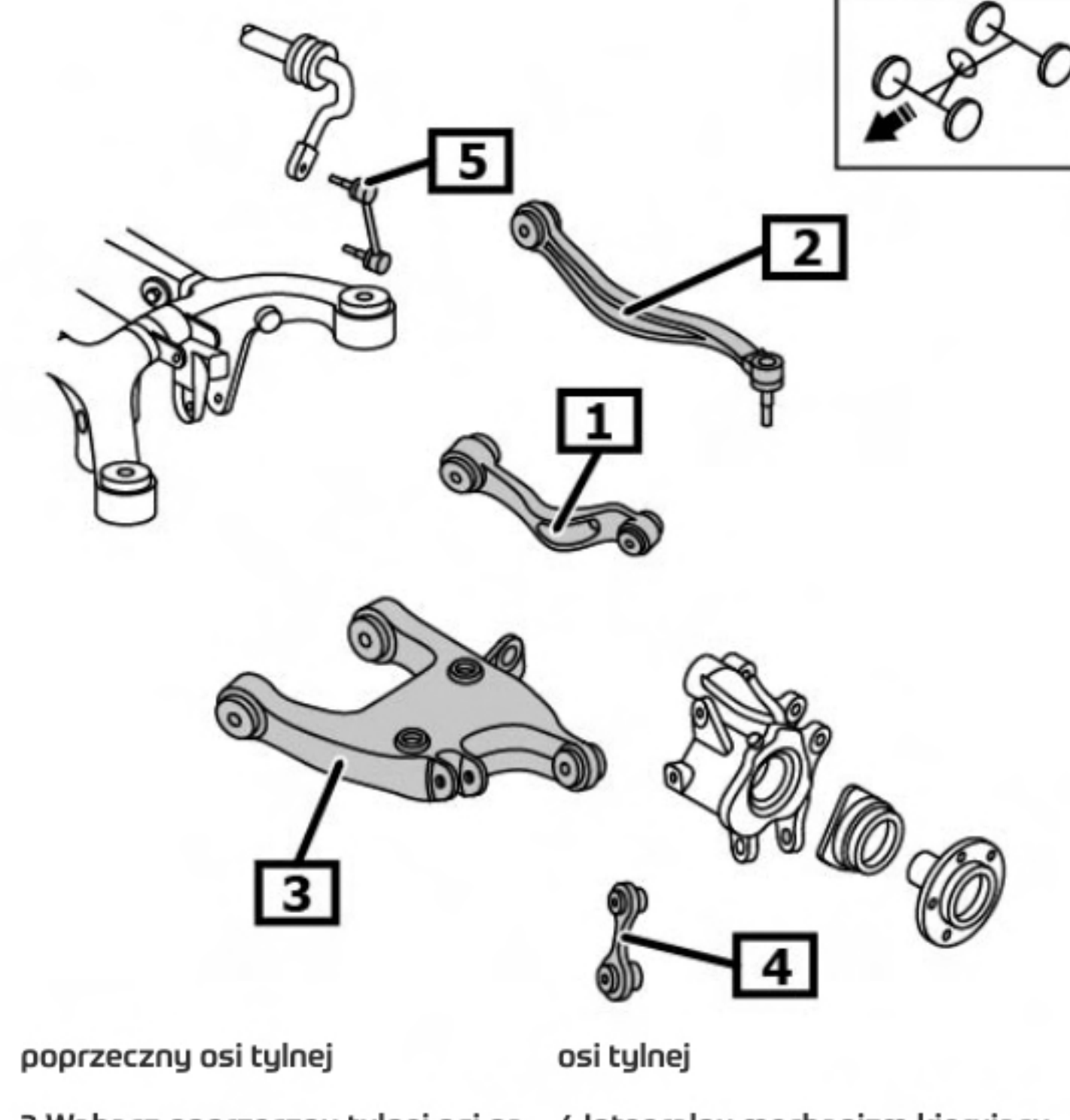
Po ustawieniu osi tylnej ponownie wyregulować tempomat adaptacyjny.

Samochody ze skrotną osią tylną

Za pomocą odpowiedniego urządzenia diagnostycznego ustawić układ kierowania tylną osią.
 Zwrócić uwagę na położenie montażowe gniazda diagnostycznego.

Obracać śrubą nastawczą na górnym lub dolnym wahaczu poprzecznym powoduje automatyczną zmianę rozstawu i pochylenia kół.
 Nie można oddzielnie ustawić rozstawu i pochylenia kół.
 Prawidłowy pomiar tylnej osi jest możliwy tylko przy wykorzystaniu wykresu pomiarowego.

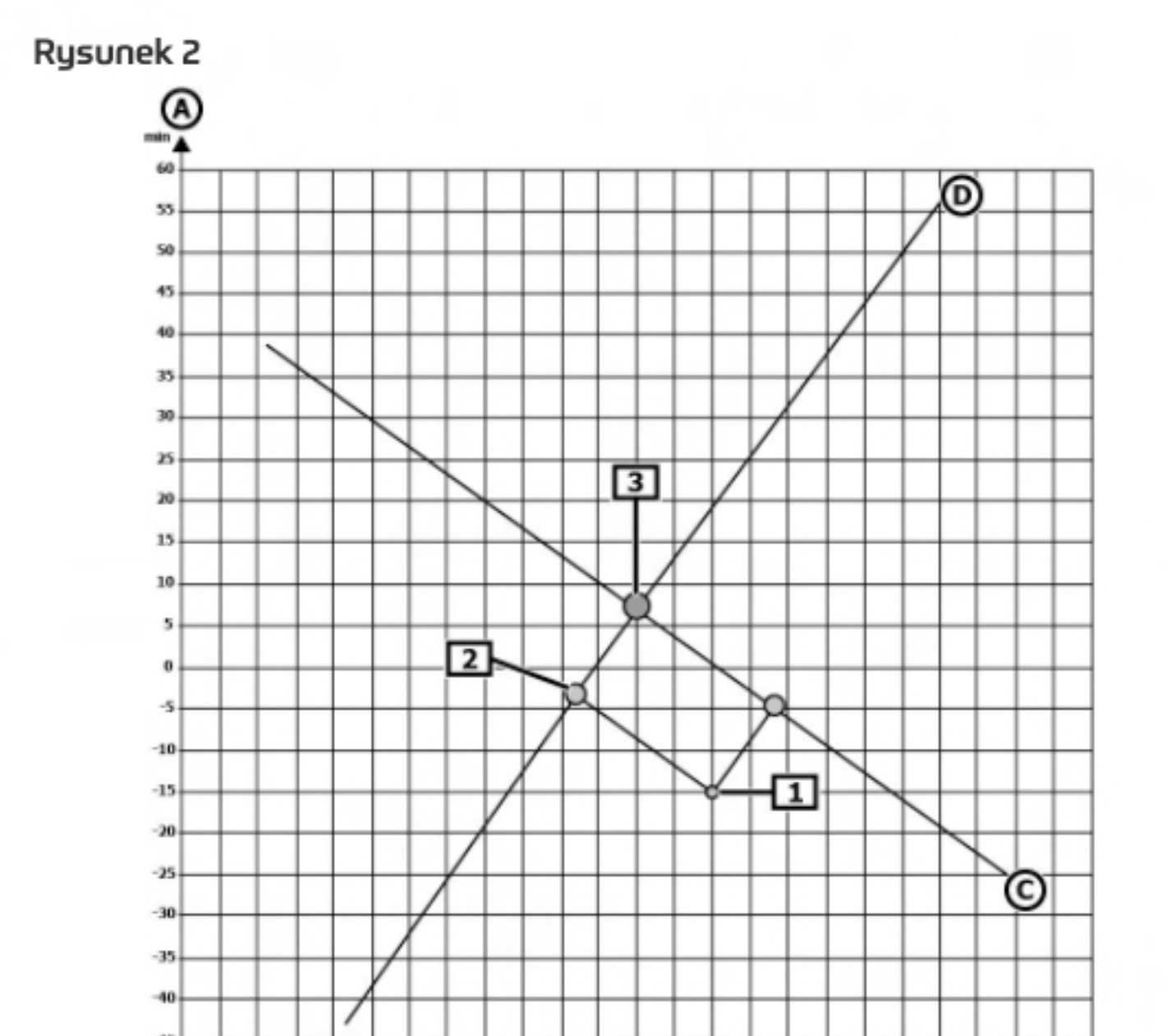
Zestawienie podzespołów osi tylnej


 3 Wahacz poprzeczny tylnej osi na dole
 4 Integralny mechanizm kierujący
 5 Wspornik stabilizatora

Ustawienie w położeniu konstrukcyjnym (wartość nastawy dla położenia bez obciążenia)

Na stanowisku do pomiaru osi odczytać wartości aktualne rozstawu (A) i pochylenia kół (B), a następnie nanieść na wykres. (1)
 Przykład: Rozstaw -15, pochylenie -100°
 Oznaczyć linię równoległą do linii górnego wahacza poprzecznego (C), która będzie przecinała naniesioną wartość rzeczywistą (1).
 Punkt przecięcia (2) na linii prowadzącej od dolnego wahacza poprzecznego (D) wyznacza pośrednią wartość nastawy rozstawu / pochylenia kół.
 Przykład: Pochylenie koła -117°
 (patrz rysunek 2)

Rysunek 2


 A Czop oporowy
 B Pochylenie koła
 C = Pochylenie koła
 D = Czop oporowy
 1 Aktualne wartości(-i)
 2 Pośrednia wartość nastawcza
 3 Wartość zadana w położeniu konstrukcyjnym

Ustawienie na wahaczu poprzecznym tylnej osi na górze przodu

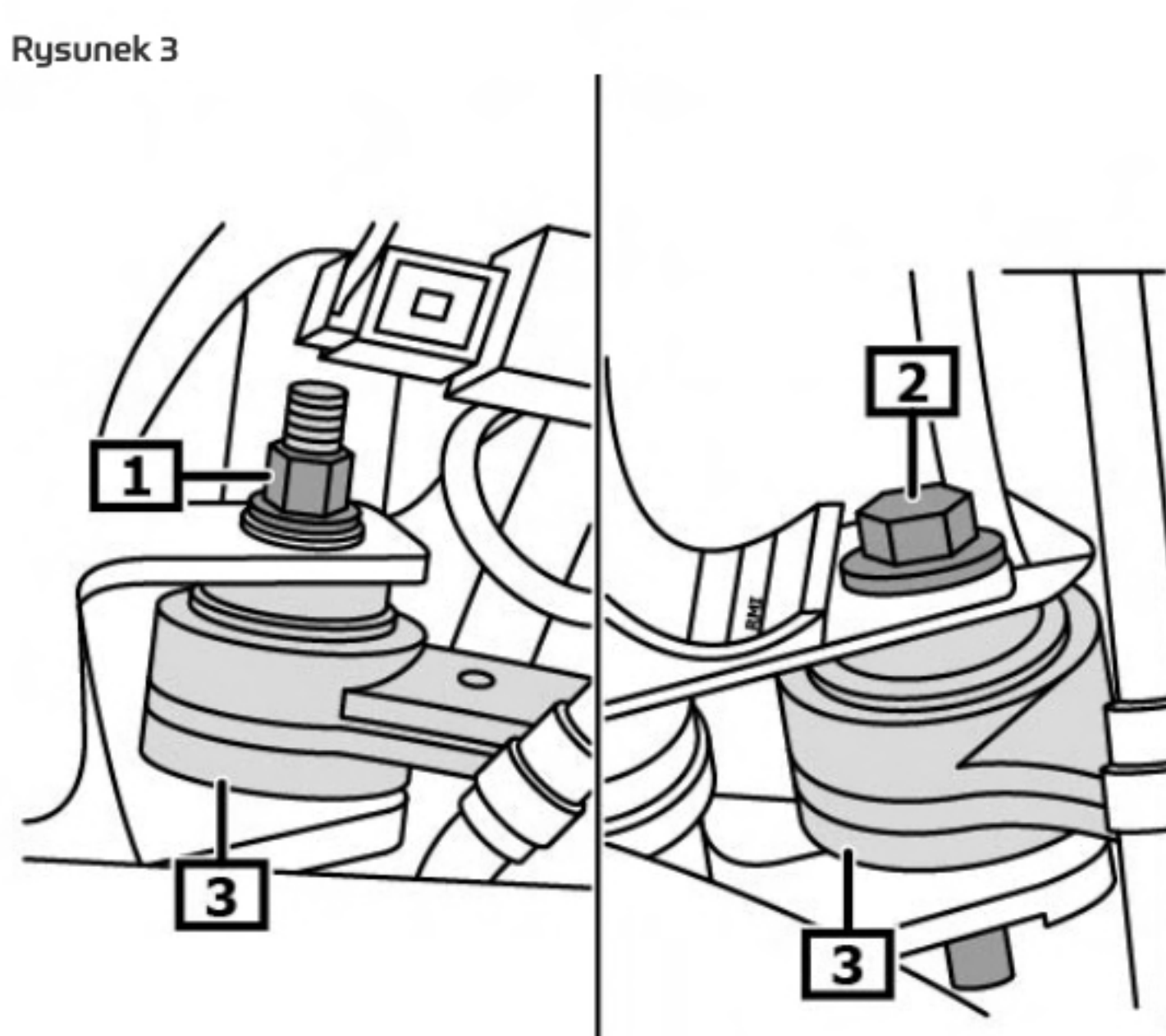
Odnówić nakrętki. (1)
 Dokręcić nakrętkę 5 Nm. (1)
 (patrz rysunek 3)

Obracać śrubą mimośrodową do momentu osiągnięcia pośredniej wartości nastawczej. (2)
 (patrz rysunek 3)

Porównać pośrednią wartość nastawczą z wykresem. (2)
 (patrz rysunek 2)

Dokręcić nakrętkę(i). (1)
 (patrz rysunek 3)

Rysunek 3


 1 Nakrętką
 2 śruba mimośrodowa
 3 Wahacz poprzeczny tylnej osi na górze

Ustawienie dolnego wahacza poprzecznego tylnej osi

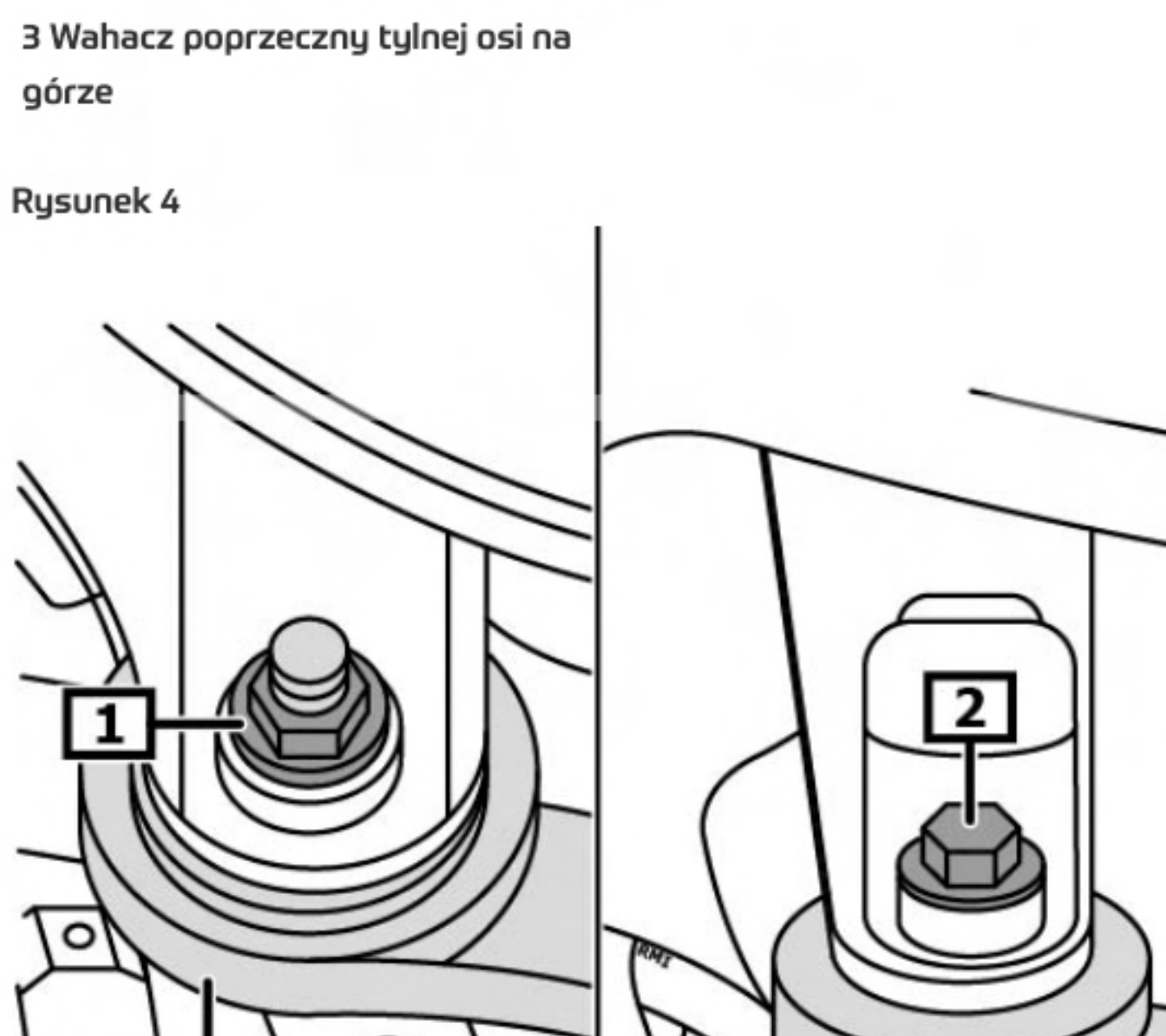
Odnówić nakrętki. (1)
 Dokręcić nakrętkę 5 Nm. (1)
 (patrz rysunek 4)

Obracać śrubą mimośrodową do momentu osiągnięcia zadanej wartości. (2)
 (patrz rysunek 4)

Porównać wartość zadaną rozstawu i pochylenia z wykresem. (3)
 Obracanie śruby mimośrodowej powoduje zmianę wartości zadanej rozstawu i pochylenia na narysowanej linii dolnego wahacza poprzecznego. (3)
 (patrz rysunek 2)

Dokręcić nakrętkę(i). (1)
 (patrz rysunek 4)

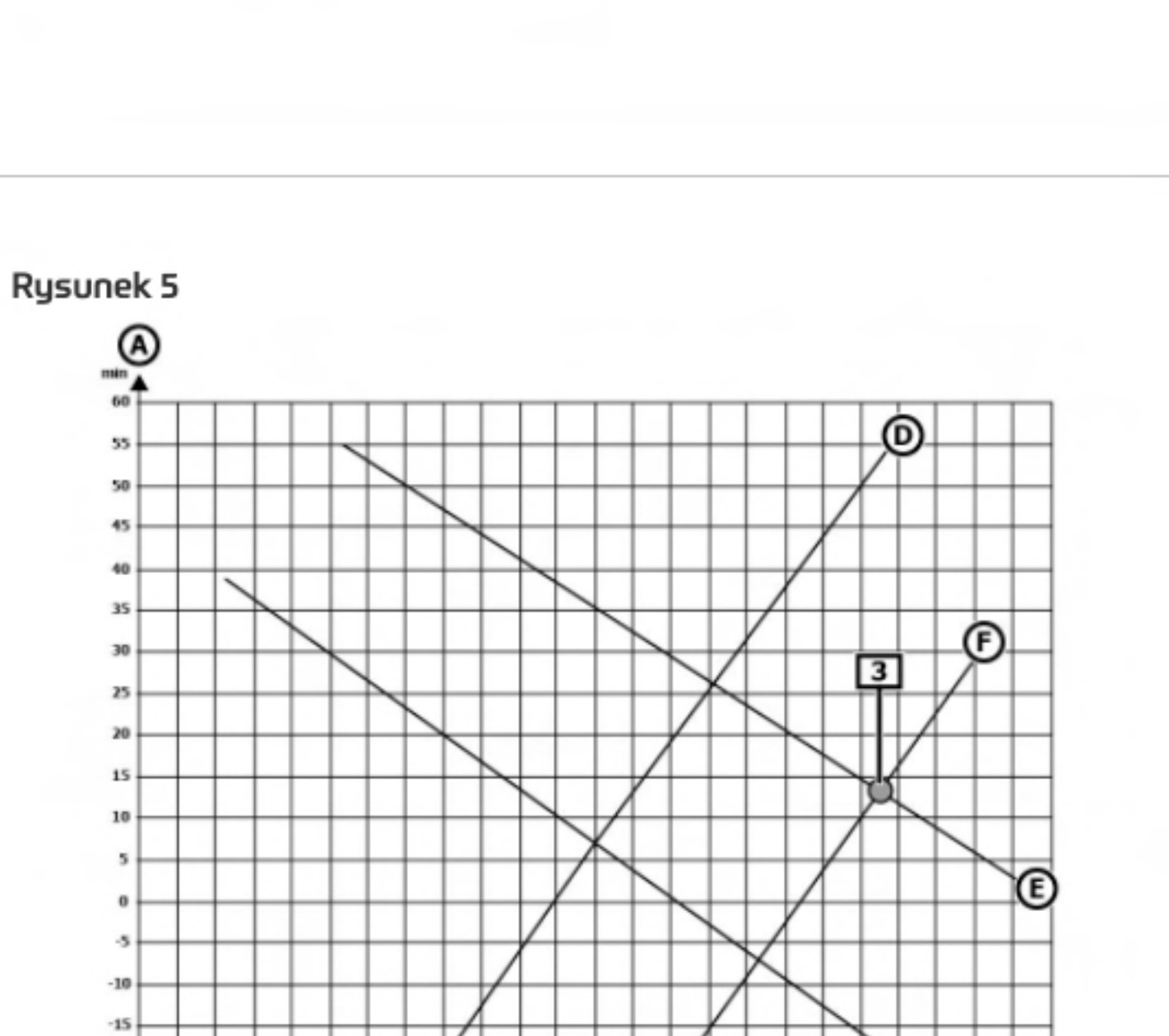
Rysunek 4


 1 Nakrętką
 2 śruba mimośrodowa
 3 Wahacz poprzeczny tylnej osi na dole

Ustawienie przy pomiarze wysokości prześwitu (samochód bez obciążenia)

Na stanowisku do pomiaru osi odczytać wartość zadaną rozstawu i pochylenia kół, a następnie nanieść na wykres. (3)
 Przykład: Rozstaw +13, pochylenie -72°
 Przez wartość zadaną narysować linię F równoległą do linii D. (3)
 (patrz rysunek 5)

Rysunek 5


 A Czop oporowy
 B Pochylenie koła
 C Linia - podwozie standardowe
 D Linia - podwozie standardowe
 E Pochylenie koła
 F Czop oporowy
 3 Wartość zadana z komputera do pomiaru osi

Brakująca wartość rzeczywistą rozstawu i pochylenia kół trzeba odpowiednio narysować, tak jak pokazano w przykładzie. (1)

Obracać śrubą mimośrodową do momentu osiągnięcia pośredniej wartości nastawczej. (2)
 (patrz rysunek 3)

Obracać śrubą mimośrodową do momentu osiągnięcia pośredniej wartości nastawczej. (2)
 (patrz rysunek 4)

Obracanie śruby mimośrodowej powoduje zmianę wartości rozstawu i pochylenia kół na narysowanej linii dolnego wahacza poprzecznego. (F)
 (patrz rysunek 5)

Wykres umożliwiający wydruk i nanoszenie wartości
