

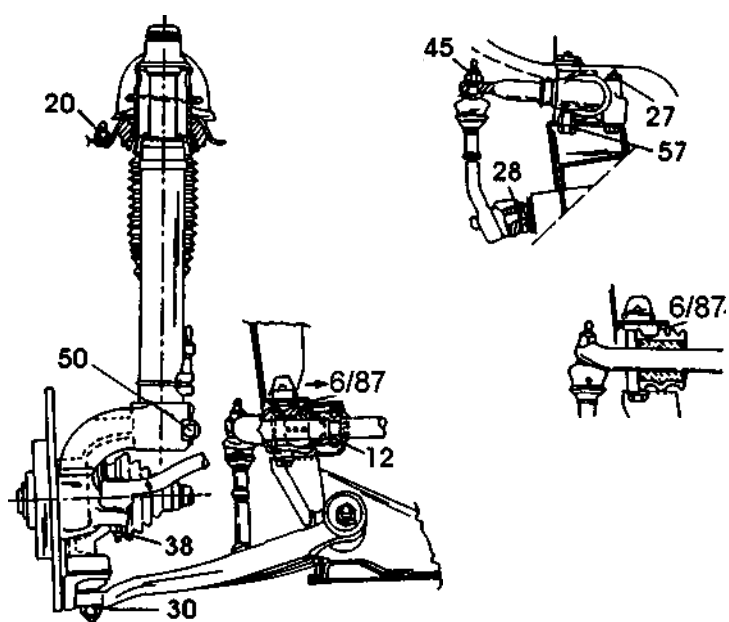
14 Přední náprava a zavěšení předních kol

Přední kola jsou zavěšena pomocí dvou pružících jednotek typu McPherson s hydropneumatickými tlumiči s nastavitelnou světlou výškou. Spodní konce pružících jednotek jsou upevněné pomocí svěrných šroubů s rejdovými čepy. Spodní příčná ramena jsou pak spojena k rejdovými čepům přes kulové klouby. Zadní konce příčných ramen jsou přišroubované na přední příčný nosník. Mezi příčnými rameny a spodní stranou vozidla je upevněný stabilizátor.

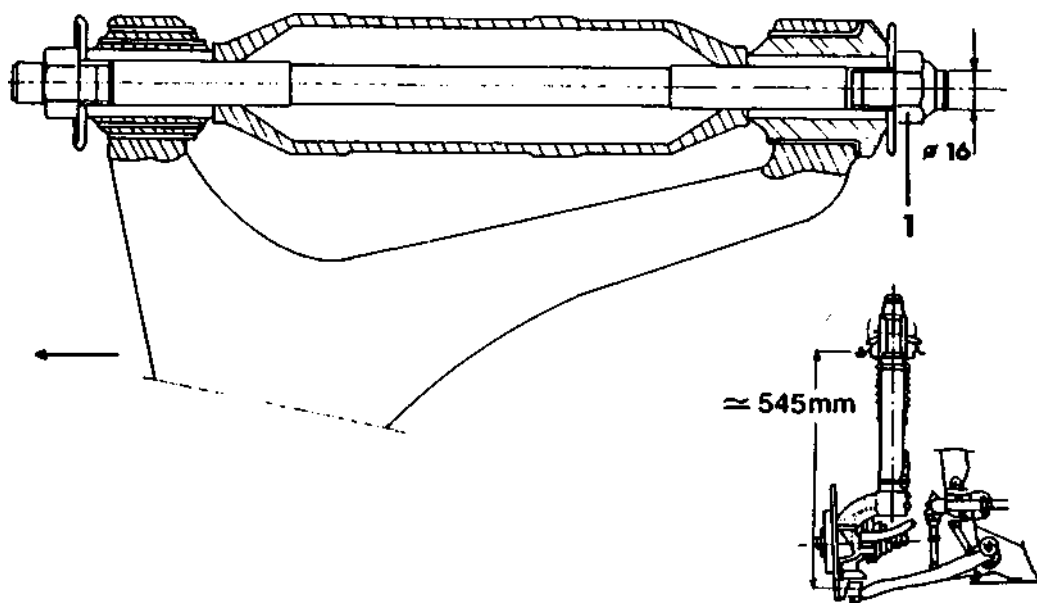
Hnací hřídele kol jsou vedeny ložisky ve vnitřní straně rejdových čepů. Na obrázku 170 je znázorněno zavěšení kola na jedné straně. Od 6/87 se montuje stabilizátor s jinými úchyty. Na obrázku jsou *znázorněna* obě provedení stabilizátoru. Při montáži musíme dávat pozor především na různé utahovací momenty jednotlivých dílů.

Nyní stručně zmíníme některé odlišnosti, které jsou důležité při provádění některých prací:

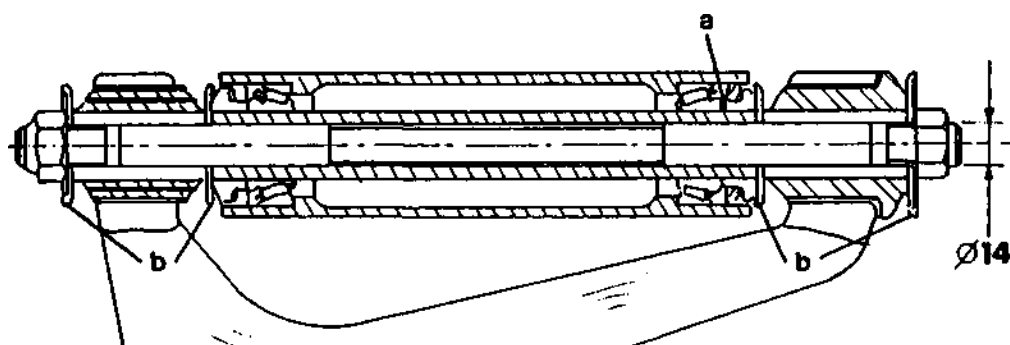
- Rejdové čepy jsou od 9/84 vybaveny novými ložisky. Přestože jsou nová ložiska větší, může se stát, že na jednom vozidle najdeme nové i staré provedení. Montáž nového rejdového čepu neznámá výměnu hnacího hřídele.
- Od 9/85 jsou přední příčná ramena opatřena novými gumovými objímkami. Tato změna přinesla také nutnost použití nových pomocných rámů bez kuželíkových ložisek.
- Při utahování šroubů příčných ramen nebo gumových ložisek stabilizátoru od 6/87 (viz obrázek 170 vpravo) musí být vozidlo ve výšce pro normální jízdu. Světla výška vpředu tedy musí být 166^{+10} mm, tj. horní hrana příčných ramen musí být ve vzdálenosti 545 mm od montážní příruby pružící jednotky, viz obrázek 171 na další stránce.



Obr. 170 Zavěšení kola; číslice udávají utahovací momenty v Nm



Obr. 171 Průřez příčným ramenem od 9/85; při utahování matice -1- musíme dodržet rozměr 545 mm, utahovací moment matice je 16 Nm; šipka ukazuje ve směru jízdy



Obr. 172 Průřez příčným ramenem do 9/85; utahovací moment matice -1- je pouze 14 Nm; šipka ukazuje ve směru jízdy
a - seřizovači podložky pro kuželíkové ložisko b - nové podložky

i U příčných ramen do 9/85 musíme před jejich namontováním seřadit předepnutí kuželíkových ložisek, viz níže. Dále je možné namontovat speciální příčná ramena, která se hodí i do předních náprav staršího provedení. Tato ramena jsou opatřena gumovými objímkami s vnitřním průměrem 14 mm (namísto 16 mm u nových provedení). Předepnutí kuželíkových ložisek se pak seřizuje stejně jako u starších provedení. Při sestavování pak musíme do pozic - b- nasadit čtyři podložky (č. 95 631 367), viz obrázek 172.

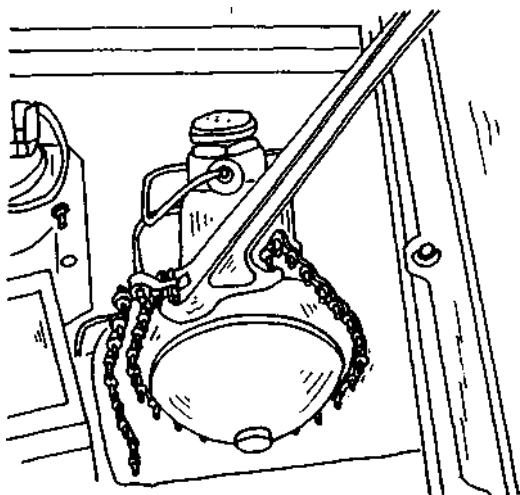
14.1 Pružící jednotka

14.1.1 Kulový zásobník - demontáž a montáž

K této operaci budeme potřebovat řetězový klíč (podobný jako na olejový filtr). Dále musíme provést následující:

- Zvedneme předek vozidla tak, aby přední kola byla nad zemí. Odmontujeme kolo na příslušné straně.
- Regulační páku světlé výšky (na středové konzole) přesuneme do nejnižší polohy.

- Povolíme vypouštěcí šroub na tlakovém regulátoru a vypustíme ze systému pérování přetlak, viz kapitola 16. Abychom co nejvíce vyprázdnili pracovní válec tlumiče, postavíme pod příčné rameno hydraulický zvedák a zamáčkneme závěs kola nahoru.
- Obtočíme kulový zásobník řetězovým klíčem, viz obrázek 173, a odšroubujeme ho.

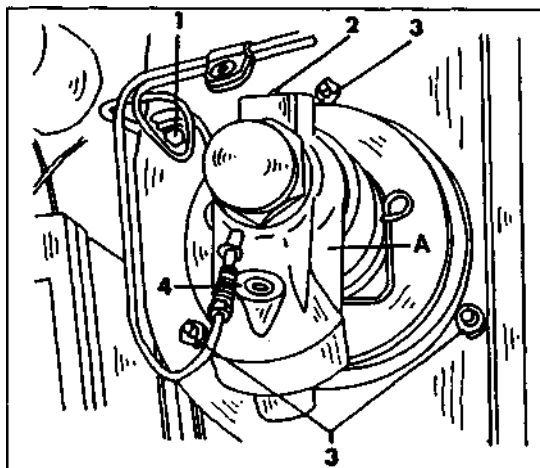


Obr. 173 Kulový zásobník hydropneumatického tlumiče odšroubujeme řetězovým klíčem, ale utáhneme ho pouze rukou

Montáž pak provedeme v opačném pořadí než demontáž. Přitom musíme použít vždy nové těsnění, které musíme nasadit bílou stranou od kulového zásobníku. Našroubujeme kulový zásobník a utáhneme ho rukou co největší silou. Utáhneme vypouštěcí šroub na tlakovém regulátoru. Nastartujeme motor a posuneme páku pro regulaci světlé výšky do nejvyšší polohy.

14.1.2 Tlumič pérování - demontáž a montáž

- Provedeme stejné kroky jako při demontáži kulového zásobníku včetně odšroubování vlastního zásobníku. Neodmontujeme však od tlumiče propojovací díl -A- (viz obrázek 174) s kulovým zásobníkem.
- Odšroubujeme od přípojky přírodní hydraulické vedení -4- a povolíme svorky -1- a -2-. Odšroubujeme tři upevňovací matice -3- a sejmem je i s podložkami, viz obrázek 174. Smáčkneme tlumič a vyjeme ho směrem dolů otvorem v karosérii.
- Dále odpojíme odvodňovací vedení -2- a vedení pro odvod prosáklého oleje -1-, viz obrázek 175. Ve vedení pak ucpeme vhodnými zátkami, aby se do systému nedostaly nečistoty. Tyto práce provádíme uvnitř podběhu kola.



Obr. 174 Upevnění horní části tlumiče pérování

A - hlava tlumiče (nesmíme ji odmontovat)

1 - svorka pro upevnění vedení

2 - svorka pro upevnění vedení

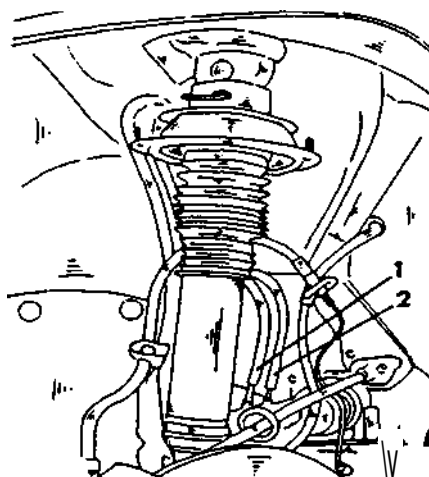
3 - upevňovací matice

4 - přípojka přírodního hydraulického vedení

- Odšroubujeme matici a vytáhneme svěrný šroub pro upevnění tlumiče pérování k rejdovému čepu. Svěrný úchyt tlumiče roztáhneme velkým šroubovákem, abychom mohli tlumič vytáhnout. Vyjeme tlumič ven.

Montáž tlumiče pak provedeme v opačném pořadí než demontáž. Přitom však musíme dodržet ještě následující body:

- Roztáhneme velkým šroubovákem svěrný úchyt v rejdovém čepu, abychom do něj mohli správně nasadit tlumič pérování. Vytáhneme šroubovák, zarážíme svěrný šroub a utáhneme momentem 70 Nm matici. Přitom přidržujeme hlavu šroubu.
- Připojíme ke správným přípojkám odvodňovací vedení -2- a vedení pro odvod prosáklého oleje -1-, viz obrázek 175. Vedení se nesmí křížit.

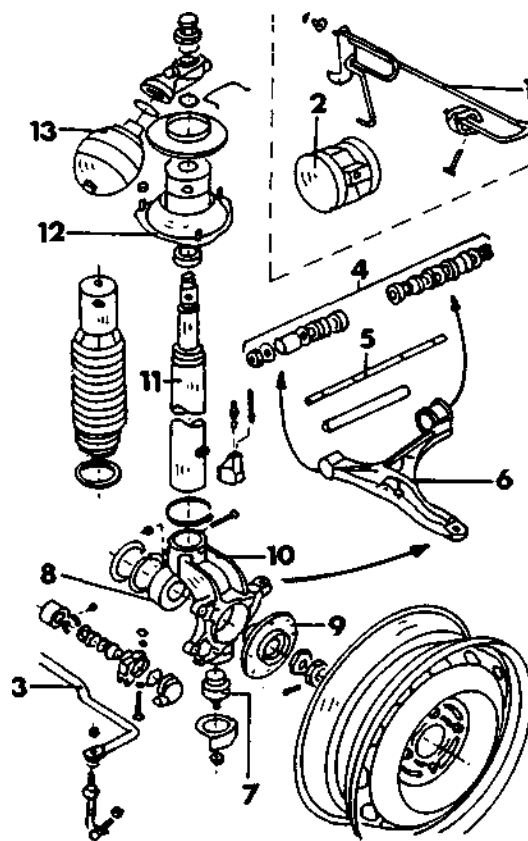


Obr. 175 Přípojky uvnitř podběhu kola

1 - přípojka vedení pro odvod prosáklého oleje

2 - přípojka odvodňovacího vedení

- Nasadíme horní konec tlumiče pérování do otvorů v karosérii a přišroubujeme ho maticemi. Pod maticí nezapomeneme nasadit podložky. Matice pak střídavě přitáhneme a nakonec je utáhneme momentem **20 Nm**.
- Připevníme přívodní vedení -4- s novým těsnicím kroužkem a upevníme vedení do svorek -1- a -2-, viz obrázek 174.
- Namažeme připojovací přírubu kulového zásobníku a namontujeme kulový zásobník s novým těsněním. Bílá strana těsnění musí směřovat od zásobníku.
- Nasadíme přední kolo, spustíme vozidlo na kola a utáhneme šrouby kola. U ocelových ráfků utáhneme šrouby momentem **80 Nm**, u hliníkových ráfků pak momentem **90 Nm**.
- Nastartujeme motor a zkontrolujeme funkci regulace světlé výšky vozidla. Potom vozidlo ještě jednou zvedneme a zkontrolujeme, zda těsní připojky všech vedení, tj., zda nikde nejsou stopy po hydraulické kapalině. V opačném případě připojky ještě jednou dotáhneme (ne však násilím, jinak bychom strhli závit).



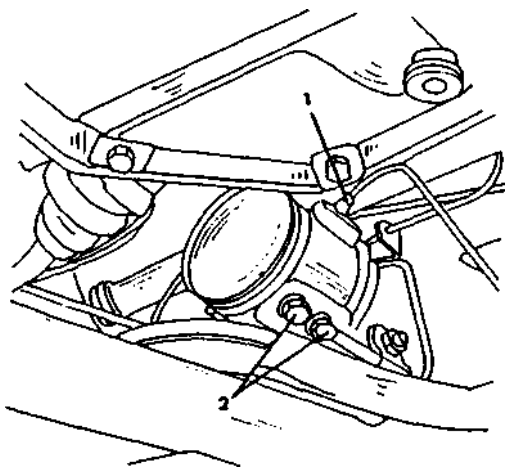
Obr. 176 Zavěšení předního kola

- 1 - ovládací soutyčí tlakového regulátoru
- 2 - tlakový regulátor
- 3 - příčný stabilizátor
- 4 - tlumič objímky
- 5 - osa trojúhelníkového příčného ramena
- 6 - trojúhelníkové rameno
- 7 - kulový čep
- 8 - ložisko kola
- 9 - náboj kola
- 10 - rejdový čep
- 11 - tlumič pérování
- 12 - úchyt tlumiče pérování
- 13 - tlakový kulový zásobník

14.2 Regulátor světlé výšky přední nápravy

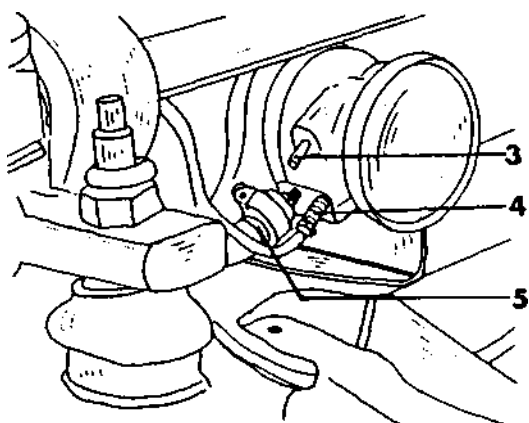
14.2.1 Demontáž

- Povolíme šroub na regulátoru tlaku a vypustíme ze systému přetlak. Páku pro regulaci světlé výšky na středové konzole přesuneme do nejnižší polohy.
- Odpojíme přívodní vedení -1- vedoucí od regulátoru světlé výšky k tlumičům pérování, viz obrázky 177 a 178. Odpojíme také vysokotlaké vedení -4-.
- Vyšroubujeme oba upevňovací šrouby -2-, viz obrázek 177. Otočíme regulátorem světlé výšky tak, abychom mohli odpojit vratné vedení -5- a vedení pro odvod prosáklého oleje -3-, viz obrázek 178.
- Vyjmeme regulátor světlé výšky z upevňovacího těmenu.



Obr. 177 Detaily k demontáži a montáži předního regulátoru světlé výšky

1 - vedení k tlumiči pérování 2 - upevňovací šrouby



Obr. 178 Pohled na regulátor světlé výšky přední nápravy s různými přípojkami

3 - vedení pro odvod prosáklého oleje
4 - vysokotlaké vedení
5 - vratné vedení

14.2.2 Montáž

Nasadíme regulátor světlé výšky do správné polohy a připojíme k němu vedení pro odvod prosáklého oleje -3- a vratné vedení -5-. Vedení -5- upevníme sponou.

Našroubujeme převlečné matice přívodního vedení -1- a vysokotlakého vedení -4- s novými podložkami a rukou je utáhneme.

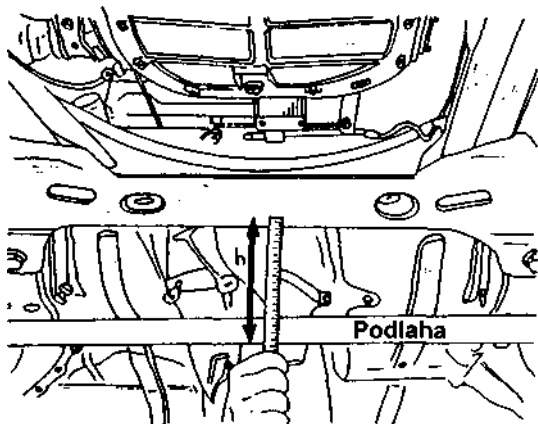
Utáhneme oba upevňovací šrouby regulátoru světlé výšky a dotáhneme převlečné matice. Nastartujeme motor. Přesuneme regulační páku světlé výšky na střední konzole (aby byl systém pod tlakem) a zkontrolujeme těsnost přípojek. Zkontrolujeme a případně seřídíme automatický systém pro regulaci světlé výšky, viz níže.

14.2.3 Automatický systém pro regulaci světlé výšky - kontrola a seřízení

Po výměně regulátoru světlé výšky musíme vždy zkontrolovat funkci systému, viz níže. Před a po každém seřízení musíme pohnout vozidlem o kousek dopředu a dozadu, aby se usadilo zavěšení kol.

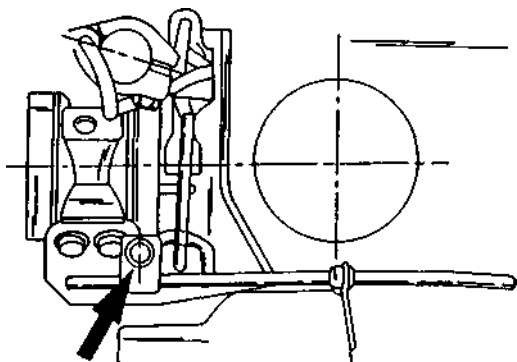
- Zkontrolujeme tlak v pneumatikách a případně ho upravíme.
- Nastartujeme motor a necháme ho běžet na volnoběh. Přesuneme regulační páku světlé výšky na střední konzole do normální polohy. Povolíme ruční brzdou.
- Zkontrolujeme, zda je mezi kulovým kloubem regulátoru světlé výšky a uložením kloubu na regulátoru mezera 1,5 až 2,0 mm.
- Potom vozidlo rukama co nejvíce přizvedneme a pusíme. Poté, co se vozidlo stabilizuje, změříme světlu výšku mezi zemí a spodní stranou přední nápravy, viz obrázek 179.

- Vozidlo rukama co nejvíce přitlačíme k zemi a pustíme. Poté, co se vozidlo stabilizuje, změříme opět světlou výšku, viz obrázek 179.



Obr. 179 Změříme na vyznačeném místě světlou výšku -h- mezi zemí a přední nápravou

- Z naměřených hodnot vypočteme průměr. Vypočtená hodnota musí odpovídat hodnotě udané na straně 131.
- Seřízení světlé výšky lze provést otočením spony pro upevnění regulátoru světlé výšky k příčnému stabilizátoru, viz šipka na obrázku 180.



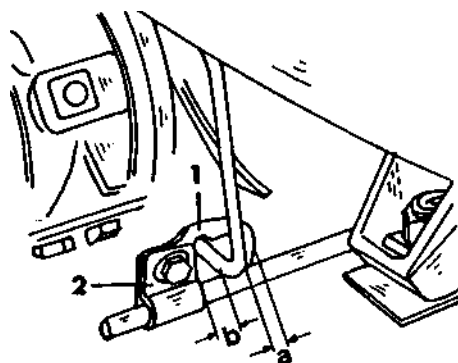
Obr. 180 Šipka ukazuje na seřizovací svorku automatického regulátoru světlé výšky

14.2.4 Ruční regulátor světlé výšky - seřízení

V každém případě musíme nejprve seřadit automatický regulátor světlé výšky.

- Necháme běžet motor na volnoběh a přesuneme regulační páku světlé výšky na střední konzole do normální polohy.

Posuneme svorku -2- podél ovládací tyče tak, aby se páka regulátoru kryla se značkou -1-, viz obrázek 181. Musíme tak nastavit požadované rozměry -a- a -b-; $a = 7,0 - 7,5 \text{ mm}$, $b = 4,0 - 4,5 \text{ mm}$.



Obr. 181 Seřízení soutyčí regulátoru světlé výšky

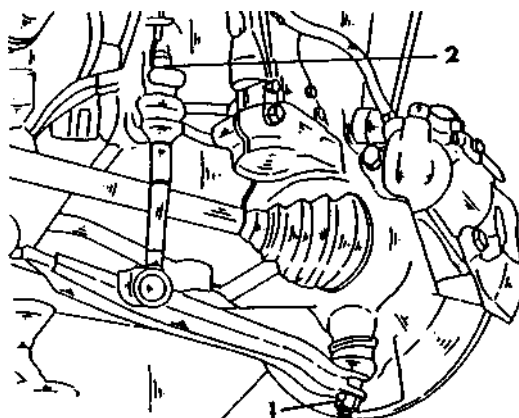
1 - značka $a = 7,0 - 7,5 \text{ mm}$

2 - svorka $b = 4,0 - 4,5 \text{ mm}$

14.3 Trojúhelníkové rameno

14.3.1 Trojúhelníkové rameno -demontáž

- Zvedneme vozidlo a odšroubujeme přední kola.
- Přesuneme regulační páku světlé výšky na střední konzole do nejnižší polohy.
- Povolíme matici pro upevnění kulového čepu k rejdovému čepu a vyšroubujeme ji tak daleko, aby se kryla s koncem závitu. Potom vhodným stahovákem vytáhneme kulový čep z rejdového čepu, viz také kapitola o demontáži hnacích hřídelů. Přitom nesmíme poškodit manžetu.
- Povolíme horní upevňovací matice stabilizátoru, viz obrázek 182.

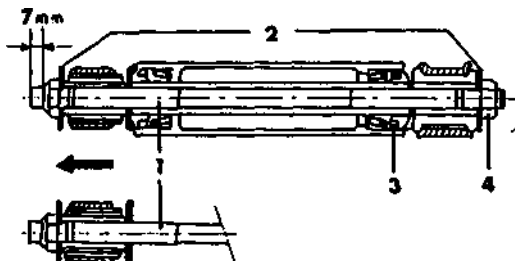


Obr. 182 Upevňovací matice kulových čepů -1-a závěs příčného stabilizátoru -2-

- Odšroubujeme zadní matici pro upevnění čepu příčného ramena a vyrazíme čep ven. Příčným ramenem přitom pohybujeme ze strany na stranu, protože čep je uchycený velmi pevně. Čep můžeme vytáhnout i rázovým stahovákem, který upevníme vhodnou objímkou se závitem na konec čepu.
- Vyjmeme příčné rameno ven.

14.3.2 Trojúhelníkové rameno - montáž

- Našroubujeme na čep novou samojistnou matici tak daleko, aby byla 7 mm od konce čepu, viz obrázek 183. Čep pak namažeme po celé délce vazelínou.



Obr. 183 Průřez příčným ramenem (do 9/85) s různými díly

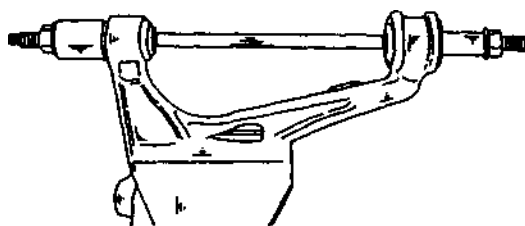
- | | |
|--------------|--------------------------|
| 1 - čep | 3 - vyrovnávací podložka |
| 2 - podložky | 4 - matice |

- Namontujeme trojúhelníkové rameno s podložkami. Umístění podložek viz obrázek 183. U vozidel do 9/85 musí být na zadní straně tělesa přední nápravy se řízovací podložka pro kuželíkové ložisko -3-.
- Nasadíme čep s oběma podložkami -2-. Podložky musíme nasadit vypouklými stranami ven.
- U vozidel do 9/85, tj. s pomocným rámem s kuželíkovými ložisky, utáhneme matici momentem **140 Nm**.
- U vozidel od 9/85, tj. s pomocným rámem bez kuželíkových ložisek, postavíme vozidlo na kola a za tížíme ho tak, abychom dosáhli rozměru **545 mm**, viz obrázek 171. V této poloze pak utáhneme matici momentem **160 Nm**.
- Očistíme kulový čep čistým hadříkem od vazelíny a upevníme příčné rameno na rejdový čep. Našroubujeme novou matici a utáhneme ji momentem **30 Nm**. Potom namontujeme soutyčí stabilizátoru a přišroubujeme ho novou maticí momentem **45 Nm**. Umístění zmíněných matic viz obrázek 182.

14.3.3 Silentbloky - výměna

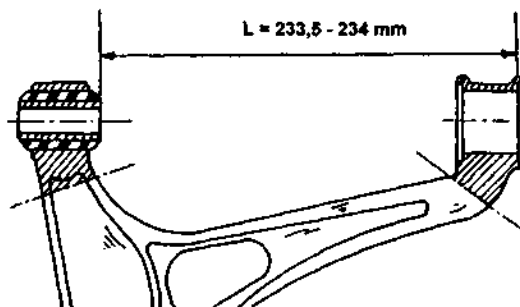
U vozidel do 9/85 je k této operaci zapotřebí speciální nástroj. Tento nástroj však můžeme nahradit i dlouhou tyčí se závitem s vhodnými přítlačnými díly. Kvůli výměně silentbloků musíme vymontovat příčné rameno.

- Upneme příčné rameno do svěráku a nasadíme na něj speciální nástroj 7104 nebo tyč se závitem a přítlačnými díly, viz obrázek 184. Přitahujeme matici na konci tyče, až vytlačíme zadní objímku. Podobným způsobem vytlačíme ven přední objímku.



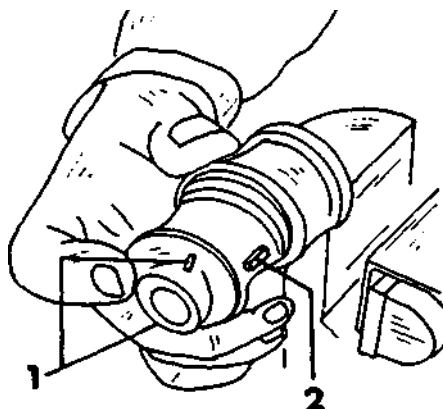
Obr. 184 Vytáhnutí silentbloků z příčného ramena u vozidle do 9/85; silentbloky vytáhneme nebo zalisujeme utahováním nebo povolováním matic

- Přední objímku pak zamáčkneme nebo zalisujeme tak, viz obrázek 184, abychom zachovali rozměr-L-, viz obrázek 185.



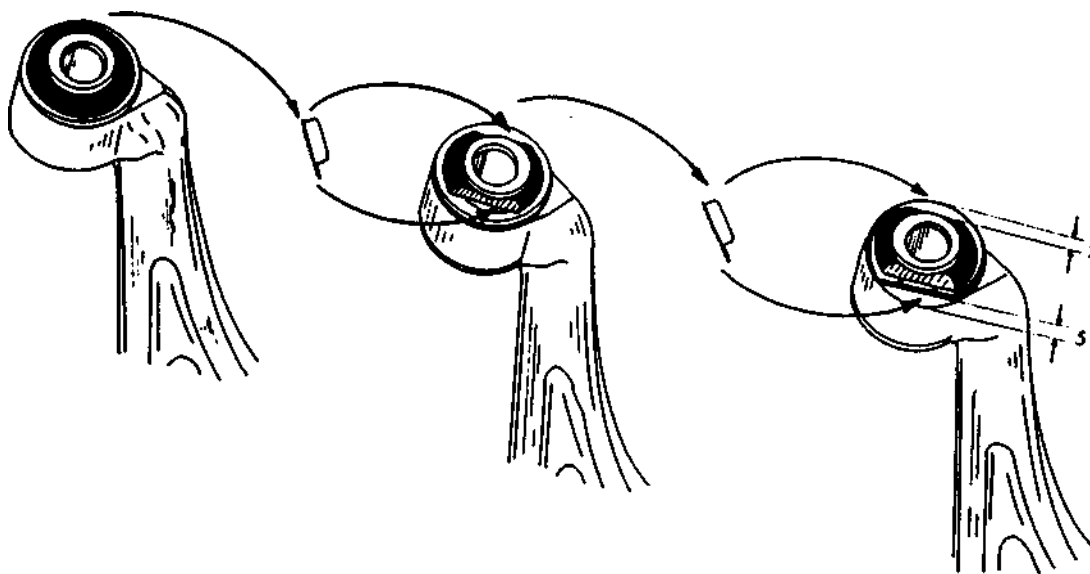
Obr. 185 Po nasazení předního silentbloků musí zůstat zachovaný rozměr -L-

- Při montáži zadní objímky musíme dodržet její správnou montážní polohu. Oba výstupky -1- musí ukazovat dopředu a oba zesilovací výstupky -2- musí být zarovnané kolmo k rovině trojúhelníkového ramena. Silentbloky namažeme mýdlovou vodou a zamáčkneme je do příčného ramena.



Obr. 186 Montáž zadního silentbloků do příčného ramena

- | |
|-------------------------|
| 1 - výstupky |
| 2 - zesilovací výstupky |



Obr. 187 Výměna zadního silentbloku u vozidel od 9/85 (viz text)

- U vozidel od roku 1987 potřebujeme k výměně silentbloku lis. Vymáčkne staré silentbloky, viz obrázek 187. Zadní silentblok přitom jako první. Nejprve seřízneme silentbloky po stranách až na kov. Potom odměříme z vnějších stran příčného ramena vzdálenost 5 mm a rameno seřízneme. Nyní můžeme vytlačit silentbloky ven.
- **Novou** objímku silentbloku potřeme mýdlovou vodou a zamáčkne ji tak, aby kovová podložka do sedla na vnější stranu příčného ramena. Spára mezi dosedací plochou silentbloku a příčným ramenem uzavřená. Montážní poloha nové objímky musí odpovídat montážní poloze přední objímky.
- Nyní zalisujeme do příčného ramena směrem zvenku dovnitř přední silentblok.

- Nový silentblok tedy potřeme mýdlovou vodou a nasadíme ho směrem zvenku dovnitř do příčného ramena. Silentblok lisujeme velmi pomalu a kontrolujeme vzdálenost vyznačenou na obrázku 188; požadovaná hodnota je $195,5 \pm 0,5 \text{ mm}$. Tento rozměr je důležitý kvůli montáži příčného ramena na příčný nosník.

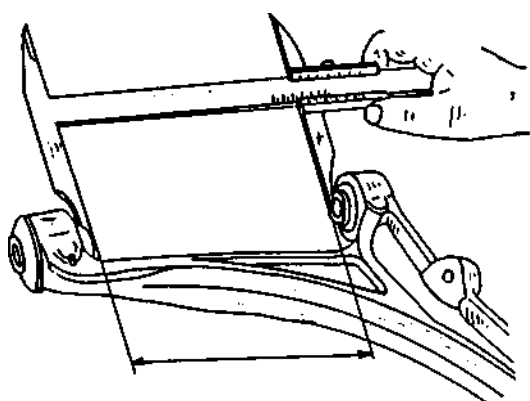
14.3.4 Kuželíkové ložisko -výměna

K výměně a seřízení kuželíkového ložiska jsou zapotřebí speciální nástroje, které jsou k dispozici většinou jen v odborných servisech. To se týká však jen vozidel vyrobených do 9/85. U vozidel od 9/85 se montují již silentbloky bez ložisek, viz obrázek 171.

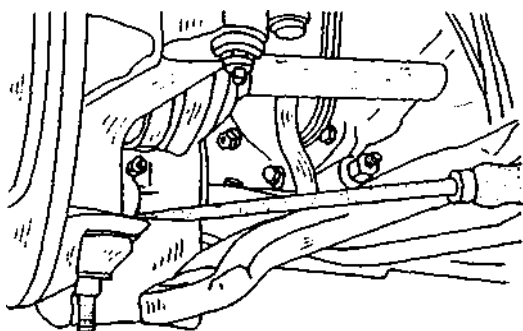
14.3.5 Kulový kloub - výměna

Kulový kloub můžeme vymontovat i ze zabudovaného rejdového čepu. K demontáži kloubu budeme potřebovat speciální nástroj (7103-T).

- Odmontujeme kolo na příslušné straně.
- Povolíme matici kulového čepu a vyšroubujeme ji až na konec závitu. Tím ochráníme závít čepu před poškozením.
- Potom vytáhneme kulový kloub vhodným stahovákem z rejdového čepu, viz obrázek 162. Přitom ne smíme poškodit pryžovou manžetu. Odtlačíme šroubovákem žáruvzdorný plech, viz obrázek 189.

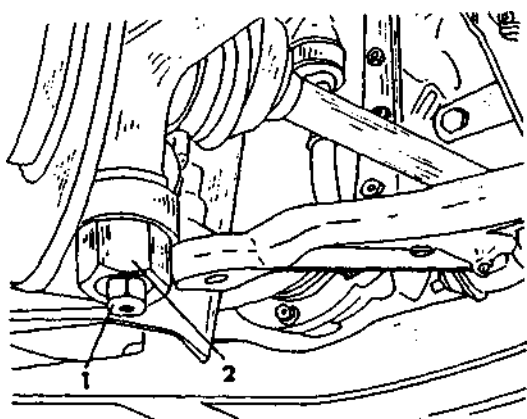


Obr. 188 Při zalisování předního silentbloku u vozidel od 9/85 musíme dodržet udaný rozměr (mezi šipkami)



Obr. 189 Odtlačíme šroubovákem
žáruvzdorný plech

- K tomu použijeme stahovák 7103-T, viz obrázek 190. Na stahovák nasadíme nástrčkový klíč o velikosti 42 mm a vytáhneme kulový kloub ven.



Obr. 190 Demontáž kulového čepu

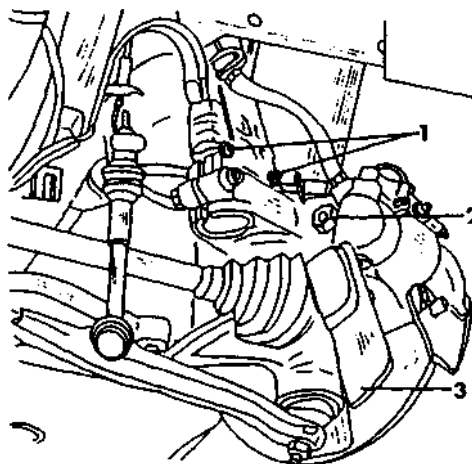
1 - matice
2 - nástroj 7103-T

- Nasadíme do stahováku nový kulový kloub a upevníme ho maticí. Přitom nesmíme poškodit manžetu. Potom kulový kloub přitáhneme momentem **270 Nm**. Přitom musíme vhodným způsobem přidržet rejdový čep, aby se nepootočil.
- Potom kulový kloub zajistíme sekáčem, kterým zařezáme okraje do obou zářezů v rejdovém čepu. Malým sekáčem potom zarazíme na místo žáruvzdorný plech.
- Očistíme kulový kloub suchým hadříkem (bez použití rozpouštědla) a připevníme ho k trojúhelníkovému ramenu. Našroubujeme novou matici a utáhneme ji momentem **30 Nm**.
- Našroubujeme kolo, spustíme vozidlo na zem a šrouby kola utáhneme předepsaným momentem.

14.4 Rejdovýčep

14.4.1 Rejdový čep -demontáž

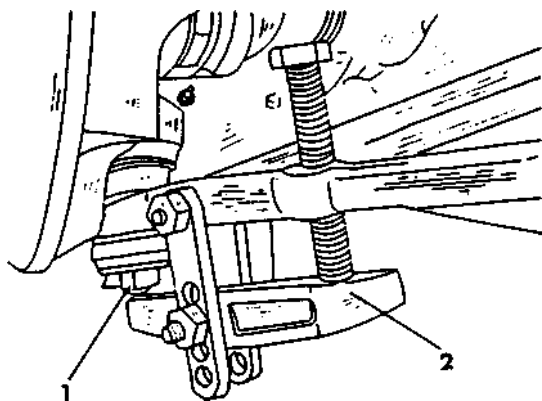
- Zvedneme přední kola ze země a postavíme předek vozidla na stojany. Odmontujeme kolo na příslušné straně.
- Páku pro regulaci světlé výšky na střední konzole posuneme do nejnižší polohy.
- Založíme zadní kola klíny a povolíme ruční brzdou.
- Vytáhneme pojistku nábojové matice a povolíme nábojovou matici klíčem o velikosti 35 mm. Přitom musíme vhodným způsobem přidržet náboj kola, např. kovovou tyčí, kterou zapřeme mezi zašroubované šrouby pro upevnění kola.
- Vyšroubujeme šrouby -1- pro upevnění držáku brzdové hadice, viz obrázek 191. Odmontujeme usměrňovací plech -3- a vyšroubujeme šrouby -2- pro upevnění brzdového třmenu. Brzdový třmen pak zavěšíme drátem na karosérii.



Obr. 191 Demontáž rejdového čepu

1 - upevňovací šrouby držáku brzdové hadice
2 - upevňovací šrouby brzdového třmenu
3 - plech pro usměrňování vzduchu

- Vyšroubujeme matici kulového kloubu až na konec závitu a pak kloub vytáhneme vhodným stahovákem z rejdového čepu, viz obrázek 192 na další straně. Přitom nesmíme poškodit manžetu.
- Podobným způsobem odpojíme kulový kloub řídicí tyče od řídicí páky, viz obrázek 162. Přitom opět nesmíme poškodit manžetu.
- Nyní vytáhneme rejdový čep až nadoraz směrem ven, abychom uvolnili hnací kloubový hřídel.
- U vozidel s ABS ještě odšroubujeme snímač otáček kola, viz příslušná kapitola.



Obr. 192 Vytlačení kulového kloubu z rejdového čepu

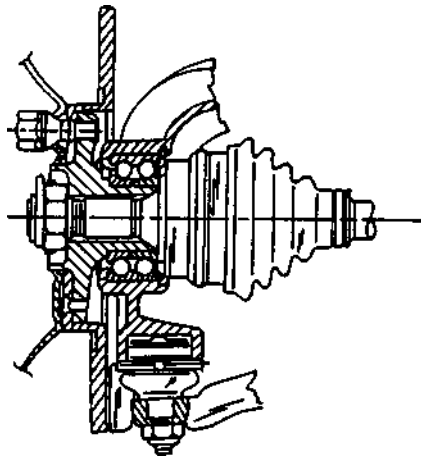
- 1 - vyšroubovaná matice
- 2 - speciální stahovák 1892-T

- Povolíme matici svěrného šroubu pro upevnění rejdového čepu k tlumiči pérování. Potom rozevřeme upevňovací třmen rejdového čepu šroubovákem a stáhneme rejdový čep z tlumiče pérování dolů. Pak ho vyjmeme ven.

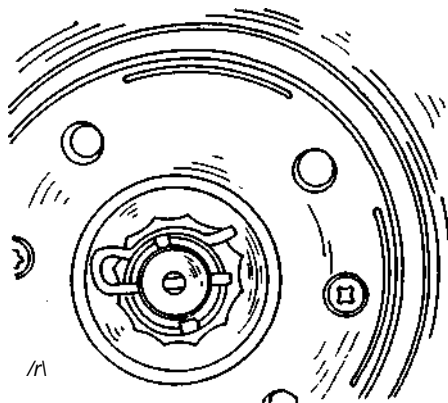
14.4.2 Rejdový čep - montáž

- Namažeme vazelinou lícní plochy těsnicího kroužku v rejdovém čepu.
- Spáru třmenu rejdového čepu rozevřeme šroubovákem. Očistíme čistým hadříkem (bez použití rozpouštědla) dřív kulového kloubu. Zavedeme do náboje hřídel nápravy a připojíme kulový kloub k trojúhelníkovému ramenu. Našroubujeme novou samojistnou matici a utáhneme ji momentem **30 Nm**.
- Potom zavedeme až nadoraz do otvoru v rejdovém čepu tlumič pérování. Vystředíme čepy tlumiče pérování ve svěrném třmenu.
- Vytáhneme šroubovák a našroubujeme svěrný šroub s novou samojistnou maticí. Matici utáhneme momentem **70 Nm**.
- Namontujeme zpět brzdový třmen. Přitom možná budeme muset zatlačit do třmenu brzdový pístek. Na šroubujeme upevňovací šrouby třmenu a rovnoměrně je utáhneme momentem **130 Nm**.
- Namontujeme usměrňovací plech a držák brzdové hadice s kabelem od snímače opotřebení brzdových obložení.
- Očistíme čistým hadříkem (bez použití rozpouštědla) dřív kloubu řídicí tyče a přišroubujeme řídicí tyč novou samojistnou maticí momentem **38 Nm**.

- Namažeme závit a dosedací plochy nábojové matice. Potom nábojovou matici našroubujeme a co největší silou ji utáhneme. Konečné utažení matice pak provedeme po spuštění vozidla na kola. Utahovací moment: **270 Nm**. Nábojovou matici zajistíme pojistkou, viz obrázek 194.



Obr. 193 Průřez rejdovým čepem

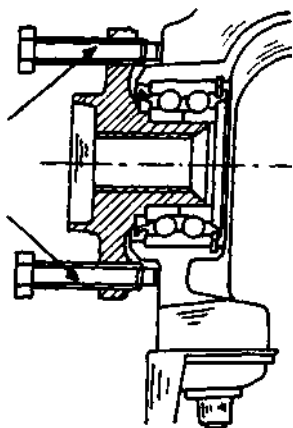


Obr. 194 Nábojová matice s pojistnou svorkou

14.4.3 Ložisko kola - výměna

Nejprve musíme ještě jednou upozornit na to, že od září 1984 se montují nová větší ložiska kol. To musíme brát v úvahu při nákupu příslušných náhradních dílů. Ložisko kola můžeme vyměnit i u namontovaného rejdového čepu (budeme však potřebovat více speciálních nástrojů). Z toho důvodu je lepší nejprve vymontovat rejdový čep, viz výše. Po odmontování rejdového čepu postupujeme takto:

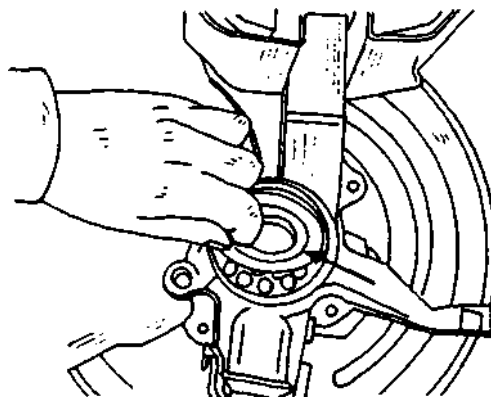
- Upneme rejdový čep do svěráku a vytlačíme z ložiska kola a rejdového čepu náboj kola. Proto nashroubujeme do příslušných otvorů v náboji dva vhodné šrouby. Potočíme přírubou náboje tak, aby se šrouby mohly nahoře a dole opřít o rejdový čep. Potom střídavým přitahováním šroubů vytlačíme náboj ven, viz obrázek 195.



Obr. 195 Vytlačení náboje kola z ložiska a rejdového čepu pomocí dvou vytlačovacích šroubů

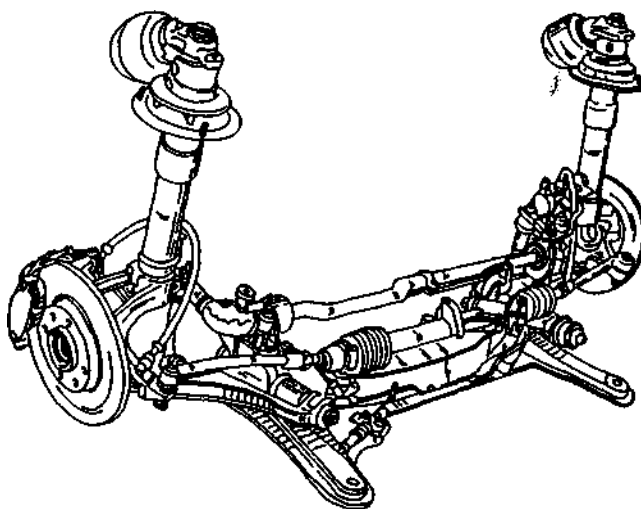
- Vytáhneme z náboje kola vhodným stahovákem vnitřní kroužek ložiska. Čelisti stahováku přitom nasadíme pod kroužek ložiska.
- Ze zadní strany rejdového čepu vyjmeme pojistný kroužek ložiska.
- Pomocí trubky o vhodném průměru vytlačíme z rejdového čepu vnější kroužek ložiska. Z druhé strany rejdového čepu vyndáme olejový těsnicí kroužek.
- Nyní můžeme od náboje kola odmontovat brzdový kotouč. Náboj kola upneme do svěráku mezi měkké čelisti. Povolíme upevňovací šrouby a lehkými údery gumového kladiva uvolníme brzdový kotouč.

- Při montáži budeme opět potřebovat trubku vhodného průměru pro zalisování ložiska do rejdového čepu.
- Klec ložiska pečlivě namažeme vazelínou a nasadíme ji do rejdového čepu, viz obrázek 196. Zkontrolujeme usazení klece ložiska v kluzném kroužku a upevníme ložisko pojistným kroužkem. Pokud jsme pojistný kroužek při demontáži ohnuli, musíme použít nový. Kroužek musí po celém obvodu bezvadně dosednout do drážky.



Obr. 196 Nasazení klece ložiska kola do zadní strany rejdového čepu

- Namažeme vazelínou lícní stranu nového olejového těsnicího kroužku a zamáčkneme kroužek rovně do rejdového čepu. Setřeme přebytečnou vazelínu.
- Zalisujeme do rejdového čepu náboj kola.
- Pokud jsme ho odmontovali, namontujeme zpět brzdový kotouč a utáhneme šrouby.
- Nyní můžeme namontovat zpět rejdový čep.

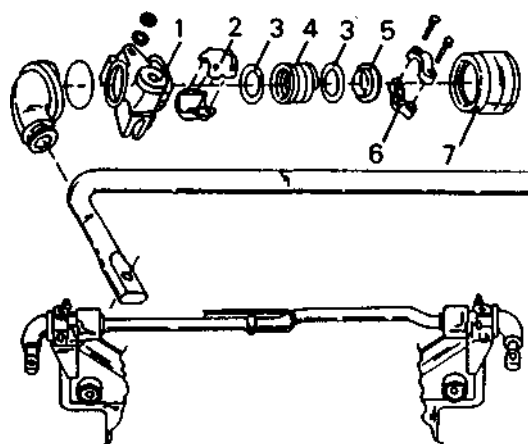


Obr. 197 Sestava přední nápravy a zavěšení předních kol

14.5 Přední stabilizátor

14.5.1 Demontáž a montáž

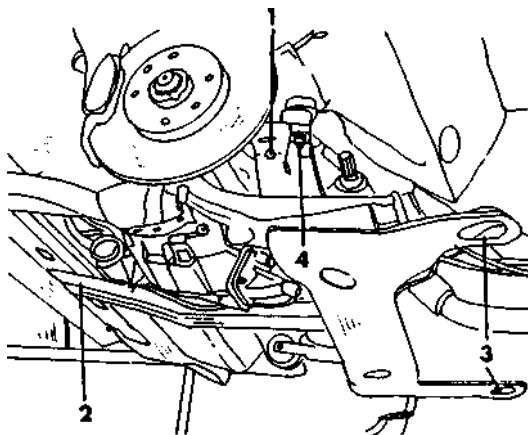
- Zvedneme přední kola ze země a podepřeme pře dek vozidla stojany. Sundáme obě přední kola. Po volíme vypouštěcí zátku na tlakovém regulátoru a vy pustíme přetlak z hydraulické soustavy pérování.
- Povolíme soutyčí stabilizátoru. Odšroubujeme pro to na obou stranách horní upevňovací matice.
- Přesuneme regulační páku světlé výšky na střední konzole do nejnižší polohy.
- Na některý šroub pro upevnění kola upevníme silný provaz. Pomocí provazu zatáhneme rejdový čep co nejvíce nahoru a konec provazu upevníme na vhodném místě v motorovém prostoru. Při zvedání rejdového čepu si můžeme pomoci zvedákem. Dáváme pozor, aby provaz nepoškodil lak blatníku. Proto pod provaz vložíme silný hadr. Tuto operaci provedeme na obou stranách vozidla. Potom přesuneme páku pro regulaci světlé výšky na střední konzole do normální polohy.
- Povolíme svorku pro upevnění automatického regulátoru světlé výšky k tyčím stabilizátoru a tyče od dělíme.
- Odpojíme řadicí tyče. Odkloníme stranou spojovací tyč, abychom měli přístup ke kulovému kloubu. Druhou spojovací tyč zatlačíme za tyč stabilizátoru.
- Posuneme dozadu manžetu -7- a povolíme svorku -6- na levé straně tyče stabilizátoru, viz obrázek 198.



Obr. 198 Díly stabilizátoru

- | | |
|------------------|-----------------------|
| 1 - ložisko | 5 - přitlačná objímka |
| 2 - kulový kloub | 6 - svorka |
| 3 - podložka | 7 - manžeta |
| 4 - pružina | |

- Vyšroubujeme upevňovací šrouby z prostředku pomocného rámu. Přední a zadní šroub v pomocném rámu vyšroubujeme asi o 10 mm. Umístění šroubů viz obrázek 199.



Obr. 199 Detaily k montáži předního stabilizátoru (viz text)

- 1 - střední upevňovací šroub příčného nosníku
 - 2 - přední upevňovací šroub příčného nosníku
 - 3 - zadní upevňovací šroub příčného nosníku
 - 4 - ložisko stabilizátoru
- Vyšroubujeme z pomocného rámu šrouby ložiska -1- a sejmemé díly stabilizátoru. Na pravé straně stabilizátoru zůstane svorka -6- a manžeta -7-.
 - Odšroubujeme svorku vratného hydraulického vedení a uvolníme vedení z levého tlumiče.
 - Vytáhneme tyč stabilizátoru doprava, protáhneme ji pod levým kloubovým hřídelem a vytáhneme směrem doleva. Pravou stranu stabilizátoru posuneme ke vnitřní straně karosérie. Levou stranu stabilizátoru protáhneme mezi pákou řízení a spodním levým příčným ramenem a vytáhneme ji ven. Montáž stabilizátoru pak provedeme v opačném pořadí než demontáž. Přitom se řídíme ještě podle následujících pokynů:
 - Nasuneme na tyč stabilizátoru manžetu -1- a svorku -2-, viz obrázek 200. Vnitřní okraj svorky -2- musí být vzdálený přesně 120 mm od středu otvoru pro upevnění tyče. Oba šrouby svorky pak utáhneme momentem 12 Nm.