

## Wymiana sprzęgła Alfa Romeo 156 2.4JTD 150hp, uszczelniający wału, skrzyni, półosi i poduszek.

Luźujemy śruby lewego koła przedniego, podnosimy auto i ustawiamy na kobyłkach. Podnosimy maskę, zdejmujemy osłonę silnika, wyjmujemy akumulator, odłączamy bezpieczniki i podstawkę akumulatora, która jest przykręcona na 3 śruby i jedną nakrętkę przy filtrze powietrza (jest jeszcze 4 od dołu podstawy, ale jak nie jest przykręcona na siłę to podstawka wyjdzie bo jest na wsuw).



Ściągamy koło i do piasty wkręcamy z 3 szpilki z koła by ją zespolić z tarczą chyba, że mamy śrubkę blokującą. Odkręcamy nakrętkę piasty kluczem 36mm z cienką ścianką max 47mm, uprzednio odginając zabezpieczenie nakrętki piasty przy pomocy np. śrubokrętu i młotka (gwint standardowy). Odkręcamy nakrętki sworzni do i góra oraz śrubę poprzeczną dolnego wahacza. Demontujemy sworznie ściągaczem bądź dwoma młotkami, odkręcamy łącznik stabilizatora. Spuszczamy olej ze skrzyni dwiema śrubami spustowymi na imbus, które później smarujemy silikonem uszczelniającym lub wysokotemperaturowym. Zwrotnice odstawiamy na lewo np. na pieńku, odkręcamy osłonę pod silnikiem.



Odkręcamy nakrętki sworznia dół i góra oraz śrubę poprzeczną dolnego wahacza. Demontujemy sworznie ściągnaczem bądź dwoma młotkami, odkręcamy łącznik stabilizatora. Spuszczamy olej ze skrzyni dwiema śrubami spustowymi na imbus, które później smarujemy silikonem uszczelniającym lub wysokotemperaturowym. Odkręcamy górne mocowanie na kielichu dzięki czemu możemy wyjąć widełki z amortyzatorem i mocowaniem wahacza górnego. Zwrotnice odstawiamy na lewo np. na pierku. Półoś lewą wyciągamy na bok.



Odkręcamy łącznik elastyczny wydechu przy silniku i katalizatorze oraz wieszak (można całkiem wyjąć na bok lub uwiesić na osłonie przy misce olejowej). Odkręcamy ławę w sumie 5 śrub po lewej i prawej zamieszczone na fotce oraz osłonę katalizatora też zaznaczone w sumie 3 nakrętki z lewej i prawej. Możemy podeprzeć silnik na lewarku przy pomocy deseczki w miejscu miski lub na osłonie łącznika wydechu obok miski olejowej i trochę go podlewarować.

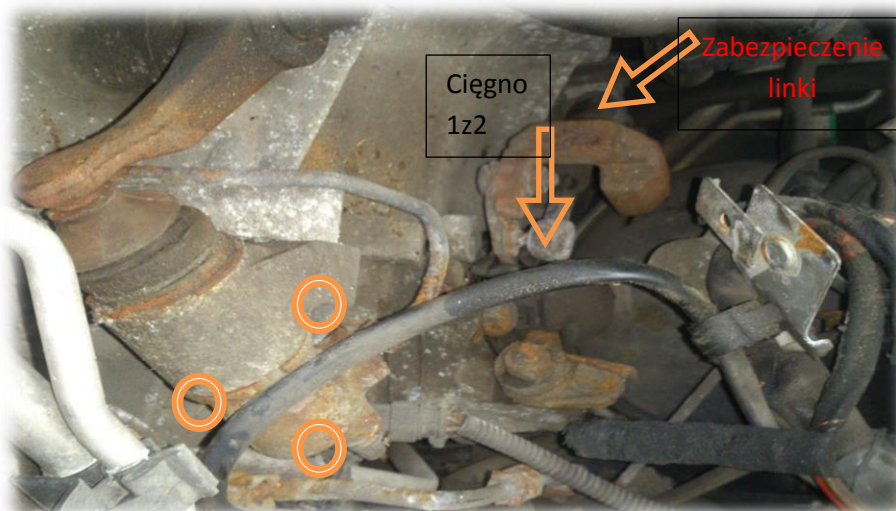




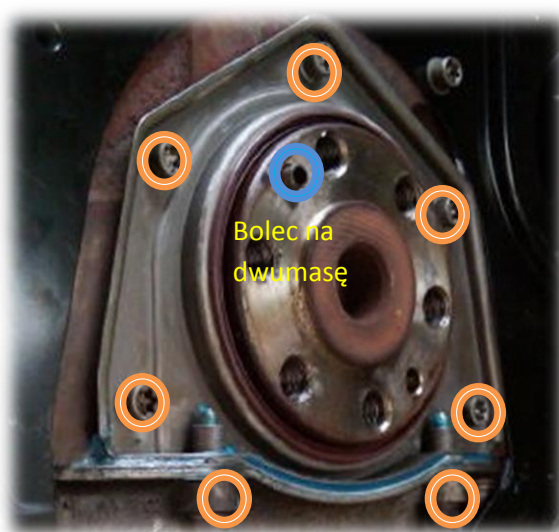


Odkręcamy rozrusznik 3 śruby + mocowanie przewodów (2 z blaszkami idą na dużą śrubę, a z oczkiem na małą). Jak mamy podparty silnik to odkręcamy poduszkę skrzyni 2 śrubki przy ławie i 3 przy skrzyni (nakrętkę przy poduszce nie trzeba), następnie poduszkę silnika lewą 3 śruby przy skrzyni i 2 śruby przy karoserii (dużą u dołu zostawiamy w spokoju). Pod maską odkręcamy wysprzęglik 3 śrubki imbusowe podajże klucz 6, pierw odkręcamy te poniżej, jak opuścimy trochę silnik będzie można od nadkola. Górna śrubka wymaga krótkiego imbusika lub cierpliwości przy normalnym (trudny dostęp, mało miejsca, przy montażu powrotny zaczynamy od tej górnej). Odpinamy cięgna zmiany biegów od skrzyni – są 2 na górze i bardziej z boku skrzyni. Pancierz odczepia się przez wysunięcie blaszki z mocowania, a cięgna na główce normalnie się wyciąga lub przy pomocy kluczyka płaskie robiąc dźwignię.





Popuszczamy lewarek podpierający silnik tak by skrzynia była trochę niżej. Odkręcamy skrzynie biegów od silnika i wysuwamy na bok – przyda się pomoc 2 osoby ( uwaga na górne elementy skrzyni i nadkola). Prawa półka normalnie się wysuwa nic nie trzeba odkręcać. Widzimy teraz docisk, który odkręcamy przy pomocy torxów (uwaga na wypadającą tarczę sprzęgła), jak chcemy wyciągnąć dwumasę musimy odkręcić wszystkie śruby na wale (warto zaznaczyć w którym miejscu wchodzi bolec od dwumasy na jej tyłach). Mamy dostęp do uszczelnacza wału silnika, który się odkręca torxami i wrywa bo jest przytwierdzony na silikon wysokotemperaturowy. Wycieramy dokładnie wał i okolice uszczelniaczu, nakładamy nowy silikon na uszczelniacz dookoła (czekamy 5min) i montujemy na wale i silniku (gwinty na silikon).





Zakładamy dwumasę i przykręcamy ją (gwinty śrub smarujemy tym samym silikonem), momentów dokręcania nie znam – kręciłem na siłę (ok. 140-170Nm). Zakładamy tarczę sprzęgła w odpowiednio stronę (napisane na tarczy: „Cote volant, FW side, Schwungradseite – oznaczają stronę przylegającą do koła zamachowego. Z kolei: gearbox side, GB side, trans side, T/M side, Getriebeseite, lato cambio – umieszczane są od strony skrzyni biegów” - opis forumowicza ☺). W naszym przypadku tym wystającym słoneczkiem w stronę docisku/skrzyni. Trzymamy tarczę i zakładamy docisk (**nie wsadzać łożyska oporowego do docisku!!!**)- pasuje chyba w jednym położeniu tzn musi się zgrać z otworami na śruby ☺. Dokręcamy nie za mocno i centrujemy tarczę sprzęgła względem wału (nie sugerować się dociskiem). Do centracji możemy użyć uciętego wału sprzęgłowego z innej skrzyni lub nasadki w którą wkładamy pręt pasujący w frez tarczy i wał lub mniej fachowo na oko. Dokręcamy docisk i możemy przejść do skrzyni. Wyciągamy stare łożysko oporowe z widełek przy okazji możemy zmienić uszczelniaacz wałka skrzyni to taki smoczek przykręcony do skrzyni, który jest razem z uszczelniaaczem lub sam simering znajdujący się w nim (cały kosztuje ok. 90zł). Możemy wymienić uszczelniaacze półosi lewej i prawej (uwaga lewy i prawy jest inny jak odkręcimy osłonę na 4 śruby i ją odwrócimy to na uszczelniaaczu będzie strzałka pokazująca kierunek i taką samą zakładamy w miejsce starej) uszczelniaacz wybijamy przy pomocy nasadki klucza. Nową montujemy smarując krawędzie olejem przez wbijanie przez stary uszczelniaacz. Przy montażu obudowy z uszczelniaaczem do skrzyni zwrócić uwagę by zgrały się kanały olejowe w skrzyni i na obudowie uszczelniaacza. Nie nalewamy olej od razu bo będzie wyciekał przez uszczelniaacze półosi. Na widełki wysprzęgające i uszczelniaacz skrzyni nakładamy łożysko oporowe(strona z zabezpieczeniem w kierunku docisku) uprzednio oczyszczając dokładnie frez wałka. Smoczek możemy posmarować wazeliną techniczną, na skrzyni biegów wrzucamy jakiś bieg (górna kulka na której była linka).



Montujemy skrzynię delikatnie nasuwając na półoś i tarczę sprzęgłową w razie problemów zakręcić prawym kołem aż trafimy na frez i skrzynia się dosunie do silnika. Skręcamy ją i montujemy wszystko w odwrotnej kolejności w razie potrzeby lewarujemy silnik. Przed zamontowaniem wysprzęglika warto ruszyć energicznie widełkami na górze skrzyni w kierunku do tyłu auta lub uderzyć młotkiem aż usłyszymy dźwięk zapinającego się łożyska oporowego do docisku. Olej do skrzyni wlewamy przez bagnet gdy już wszystko będzie skręcone (ja to zrobiłem przy pomocy rurki i lejka, wchodzi ok. 2l).

Po montażu całości jak samochód będzie stał jeszcze na kobyłkach robimy test, naciskamy energicznie sprzęgło i puszczaemy. Zapalamy auto na luzie i obserwujemy koła, następnie wrzucamy biegi i obserwujemy reakcje kół, wysprzęglamy i sprawdzamy czy koła się zatrzymują. Według mnie nie jest to trudna operacja tylko czasochłonna ze względu na demontaż wielu elementów. Warto spryskać pierw dzień wcześniej większość śrub odrdzewiaczem. Nie bójmy się opuszczać ławy, mało pracy dużo przestrzeni.

Narzędzia: komplet nasadek od 8 do 32 ½ dużo śrub jest calowych typu 16,18,20 itp., nasadki do 15 i grzechotkę ¼, klucz ¾ i nasadkę 36, torxy (nasadowe) i imbusy, klucze płasko oczkowe do max 24, z dwa młotki, silikon wysokotemperaturowy, rurę przedłużkę do grzechotek, breszkę i inne jakie mamy ☺.



Niektóre zdjęcia zapożyczone, powyższe z opisu TS ☺.

#### Wymiana poduszki lewej wygląda następująco:

1. Dolna duża śruba odkręca się częściowo uwalniając poduszkę z blokady.
2. Kręcimy poduchą tak jak nakrętką śruby.
3. Zakręcamy nową poduchę i dokręcamy dolną śrubę by wskoczył zatrzask poduch.

#### Prawa poduszka podobnie pewnie ☺, środkowa:

1. Odkręcamy nakrętkę u dołu.
2. Wybijamy ją wyciągając razem z poduchą.
3. Przekładamy dekierek ze starej do nowej i składamy w odwrotnej kolejności.

Mam nadzieję, że się komuś przyda przy okazji wymiany nauczymy się wymieniać inne elementy zawieszenia jak i silnika.