

## Wymiana nagrzewnicy w Sportage I gen. przedlift

Aby wymienić nagrzewnicę trzeba zdjąć deskę rozdzielczą i wybebeszyć mniej lub więcej kłamek spod niej. Przy okazji można sobie zafundować profesjonalne odgrzybienie i czyszczenie klimy wraz z kanałami wentylacyjnymi.

Zaczynamy od odkręcenia schowka i śrub pod nim znajdujących się.



Następnie obydwie boczki deski rozdzielczej



Oczywiście trzeba też zdemontować tunel i cały panel radia ze sterowaniem ogrzewania.

Następnie demontujemy belkę po stronie pasażera. Do tego stelaż konsoli środkowej odkręcamy z obu stron od tunełu (podłogi).



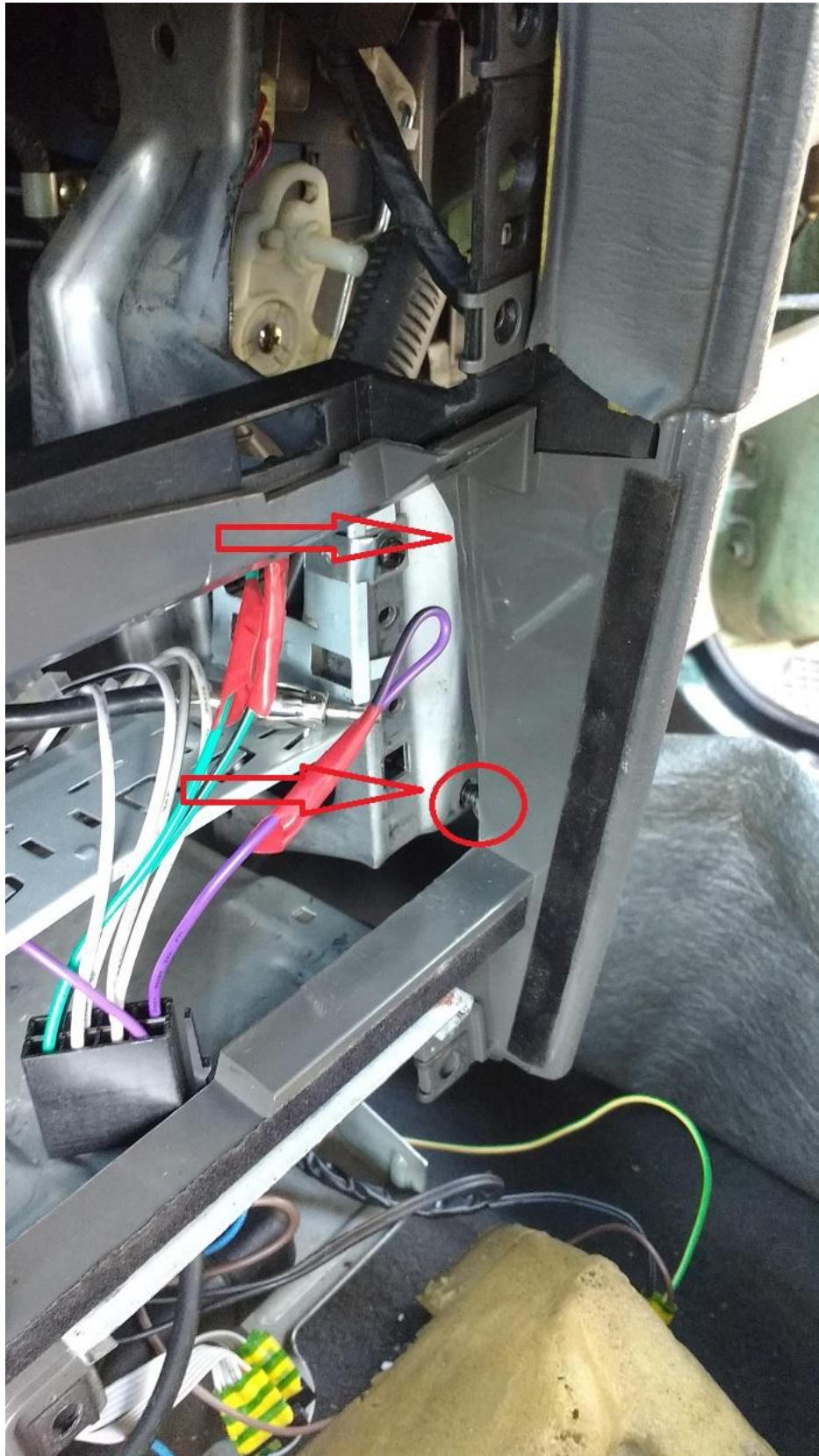
Po stronie kierowcy oczywiście odkręcamy spodnie osłony wraz z osłoną kolumny kierowniczej.

Do tego też demontujemy osłony słupków A i zaślepkę na środku deski rozdzielczej. Również osłonę liczników i same zegary. Odkręcamy śruby pod słupkami i zegarami.



Teraz zabieramy się za osłonę konsoli. Tą część łączącą pomiędzy tunelem a deską rozdzielczą. Odkręcenie jej będzie wymagać cierpliwości i zwinnych rączek :)

Zdjęć śrub nie byłem w stanie zrobić. Jedynie mogę pokazać gdzie one są. Przykręcone od tyłu po dwie na stronę. Ja tam dostałem się z małą grzechotką i przedłużką. Kręcąc po jednym „cyknięciu”.



Żeby odkręcić deskę musimy jeszcze pozbyć się śrub które są po stronie pasażera „od spodu”. A w zasadzie nakrętek. Żeby je zlokalizować trzeba się położyć głową na podłodze pasażera i patrzeć w górę. Może nam przeszkadzać moduł komfortu – kto ma należy go zdemontować.



Teraz należy się przerwa i piwko. Ale nie dlatego bo wykonaliście ciężką robotę. Tylko dlatego, że czeka was jeszcze gorsza :) aby zdjąć deskę rozdzielczą to zostały nam dwie śrubki w tak karkołomnym miejscu, że nie mam pojęcia jak oni to w fabryce złożyli :) oczywiście zdjęcia tych śrub nie mam bo nawet to nie było wykonalne ale pokażę ich lokalizację na zdjęciu bez deski rozdzielczej. Zlokalizować je można jedynie na „macajewa”. Dojrzeć je jest niemożliwe.

Z obu stron wkręcone jest po jednym drewnowkręcie w plastik deski rozdzielczej. Deska przykręcona jest do tego wspornika.



Naprawdę nie wiem po co to jest. Przy montażu te wkręty olałem. Jestem lżejszy, szczęśliwszy i zaoszczędziłem pół dnia (o ile w ogóle bym je wkręcił ponownie) :) jak już to pokonamy to można otworzyć kolejne piwo. Ale nisko procentowe bo będzie jeszcze jedno trudne zadanie :)

Teraz trochę luźniej i odkręcamy mocowanie kolumny kierowniczej.



Teraz powinniśmy już wytargać deskę. Robimy to dość umiejętnie ponieważ w niektórych miejscach trzyma się na szpilkach w osiach pod różnym kątem. Dlatego z wyczuciem aby nie połamać/urwać czegoś.

Teraz odkręcamy z obu stron śruby głównej belki poprzecznej.



Belki nie wyciągniemy ale z powodzeniem możemy ją odsunąć od modułu ogrzewania o kilkanaście cm. To wystarczy aby mieć dość wygodny dostęp do modułu. Nie będziemy go demontować w całości ponieważ wymagałoby to rozpięcia skraplacza i pozbycia się klimy. Chyba że ktoś nie ma to ok. Ale ja zdemontowałem tylko ćwiartkę. Tak, ćwiartkę ponieważ połowy też nie uda się wyjąć.

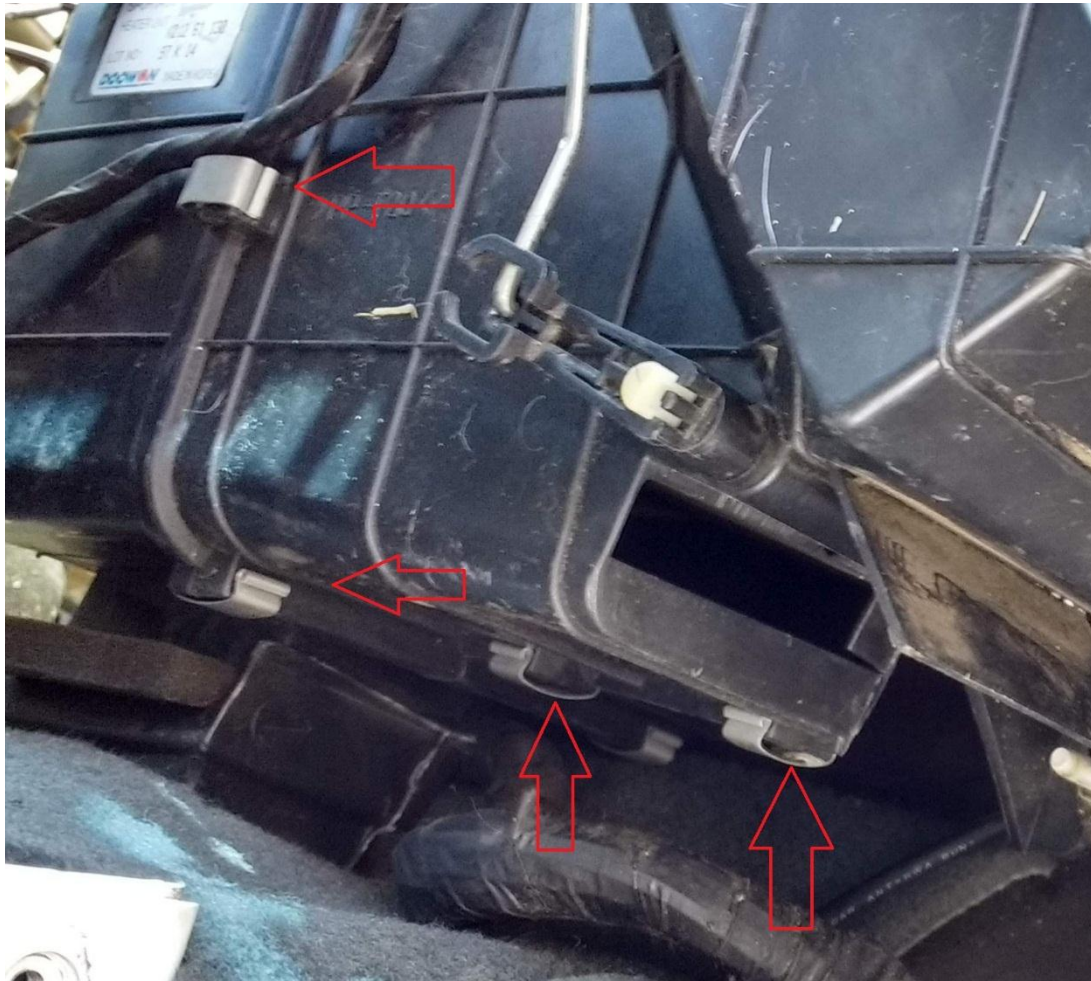
Okręcamy śruby mocujące moduł. Jedna tu:



Druga od spodu:



Teraz nie pamiętam czy nie ma jeszcze trzeciej od strony kolumny. Aby ściągnąć interesującą nas „ćwiartkę” modułu to musimy po obwodzie zdjąć wszystkie spinki tego typu:

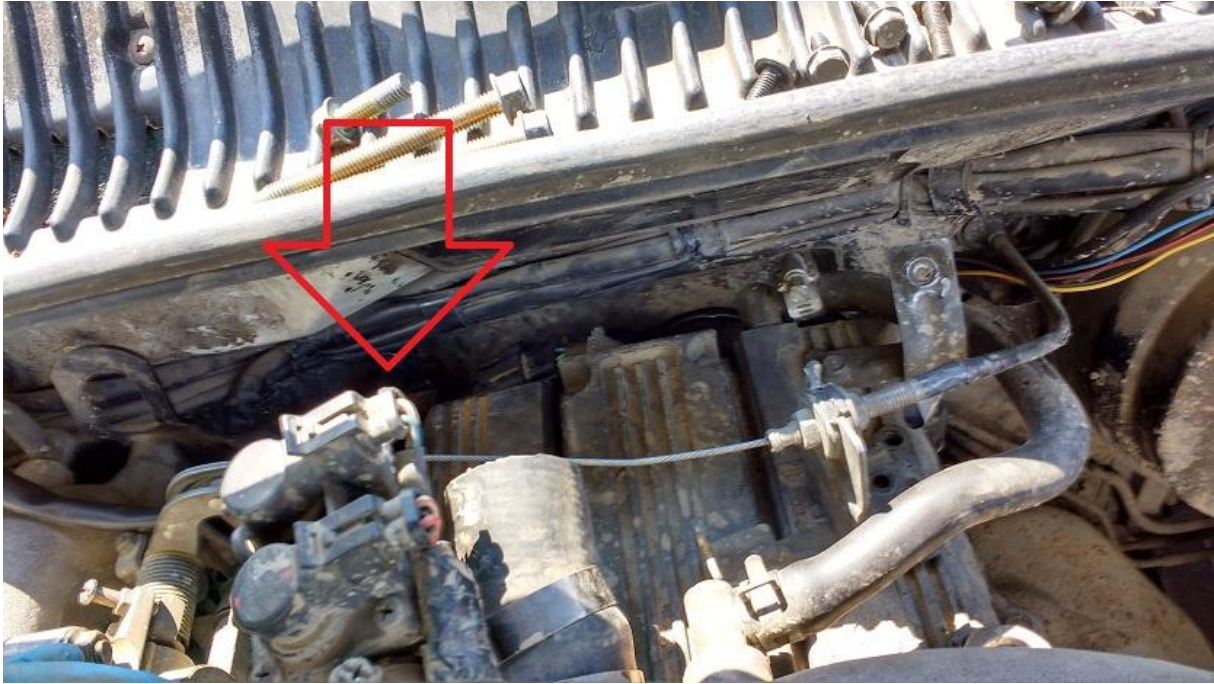


Po tym wszystkim Możemy zdjąć przednią część modułu i naszym oczom ukaże się nagrzewnica.



Teraz jest ten moment kiedy czeka nas ostatnie trudne zadanie (nie licząc ponownego montażu). Musimy odkręcić przewody od strony komory silnika. Niby prosta sprawa ale dostanie się do nich z jakimś narzędziem to nie lada wyczyn. Przynajmniej w 2,0 16v.

Ile ja się narobiłem to już moje. Ale tu przedstawię najprostszą wersję. Trzeba odkręcić rezonator, linkę gazu, pokrywę cewek zapłonowych i rozpiąć wszystkie kable za silnikiem. Wtedy zgrabnymi odpornymi już na zadrapania rękami dostaniemy się do przewodów widocznych na zdjęciu.



I bliżej (już z montażu).





Wydaje się łatwo. Ale problem polega na tym, że u mnie były zamiast opasek skręcanych – takie sprężynowe zaciskane. W dodatku samo przyłącze jest we wnęce/przetłoczeniu co powoduje że nie da się dojść do opaski pod kątem prostym do przewodu. W rezultacie ściśnięcie jej czymś co udało nam się tam w ogóle wcisnąć graniczy z cudem.... Życzę wam aby tak źle to nie szło ale u mnie to był dramat.... Ściągnięcie kolektora nie rozwiązuje problemu bo manewrujemy i tak w przestrzeni między grodziówką a silnikiem. Wolne miejsce zamiast kolektora nic nie wniosło u mnie do sprawy. Jak już jednak udało się to pokonać to cel został osiągnięty. Nagrzewnicę wyciągamy, wkładamy nową i wymieniamy wszystkie pianki uszczelniające. Trzeba się też troszkę nagimnastykować z zamknięciem pokrywy modułu ogrzewania na nowej nagrzewnicy. Trzeba wycelować we wszystkie gniazda i prowadnice. Ale to już jest barszcz :)

Jak też wspomniałem na początku to warto przy tej operacji odgrzybić parownik klimy. Jest na wierzchu i to jedyna okazja zrobić to profesjonalnie. Poza tym ja też wymyłem i wyczyściłem wszystkie kanały wentylacyjne.

Dzięki temu po wykonanej operacji i odpaleniu ogrzewania/klimatyzacji poczułem się jak w nowym aucie.

Powodzenia!