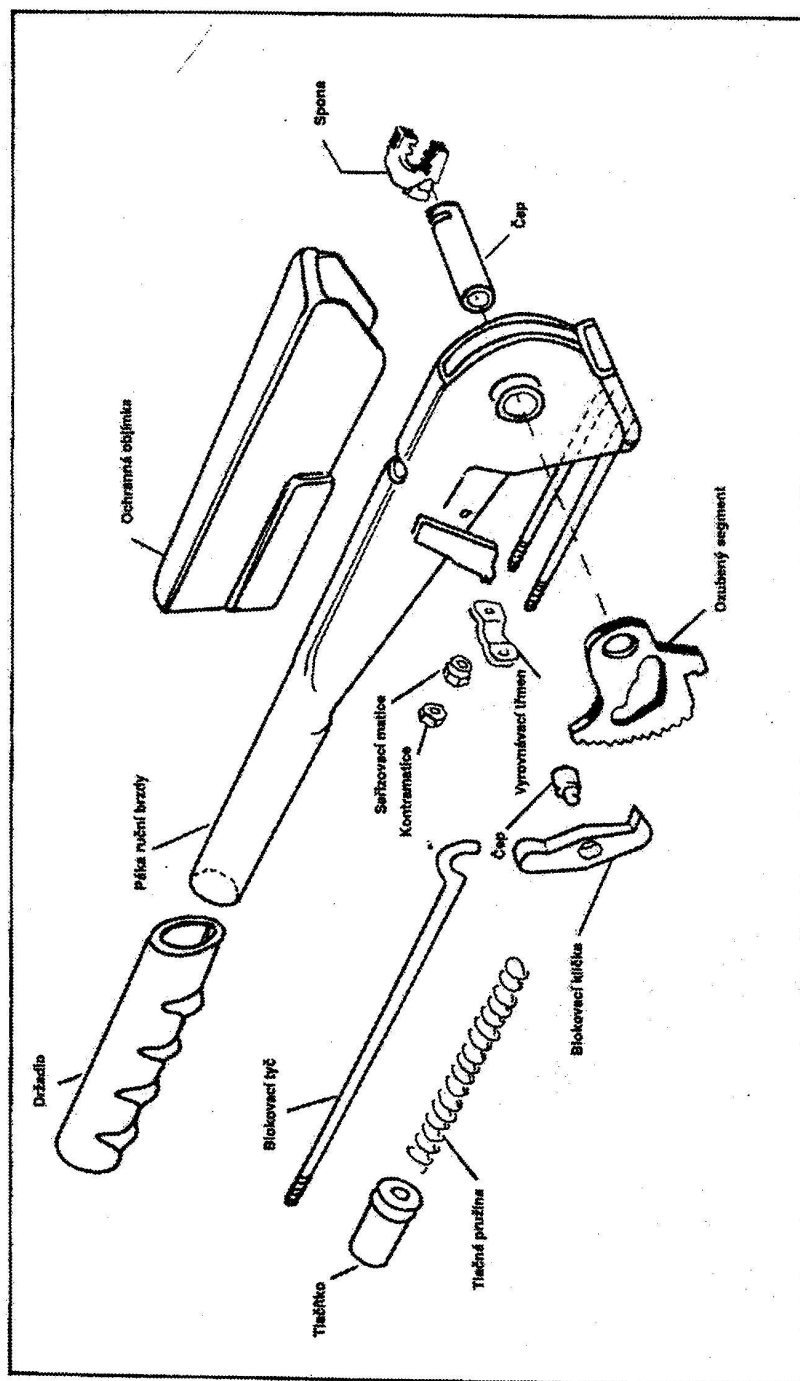


Ruční brzda

Upozornění: Všechny kloubové spoje a místa uložení lehce namažeme tukem.

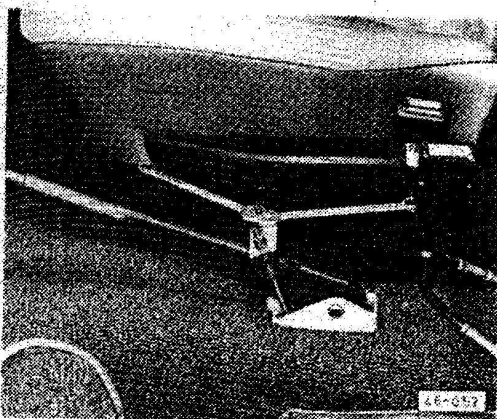


Ruční brzda - seřízení

Bubnová brzda

Automatické doseřizování brzdových čelistí je nastaveno tak, že seřizování ruční brzdy je nutné jen tehdy, když měníme páku ruční brzdy nebo lanko ruční brzdy.

- Zadní část vozidla nadzvedneme.
- Kryt páky ruční brzdy odtláčíme stranou a vytáhneme vzhůru. Uvolníme kontramatici a povolíme seřizovací matici.
- Brzdový pedál jednou silně sešlápneme.
- Zatáhneme ruční brzdu o čtyři zuby.



- Seřizovací matice (každou zvlášť) stáhneme tak daleko, až se obě kola nedají ruční brzdou zabrzdit.
- Páku ruční brzdy uvolníme a zkoušíme, zda se obě kola volně protáčí. Jestliže tomu tak není, lehce uvolníme seřizovací matice nebo přezkoušíme seřízení nožní brzdy.
- Lanko ruční brzdy upevníme (seřizovací matice pevně utáhneme klíčem), nasadíme kryt páky ruční brzdy.

Lanko ruční brzdy - demontáž a montáž

Lanko ruční brzdy je možno demontovat odděleně pro každé kolo.

Demontáž

- Demontujeme zadní brzdou.
- Ze štítu brzdy vytáhneme ven lanko ruční brzdy.
- Příchytka pro lanko ruční brzdy na tělese zadní nápravy ohneme vzhůru.
- Lanko odšroubujeme od páky ruční brzdy, viz kap. "Ruční brzda - seřízení".
- Lanko ruční brzdy vytáhneme ven směrem dozadu.

Montáž

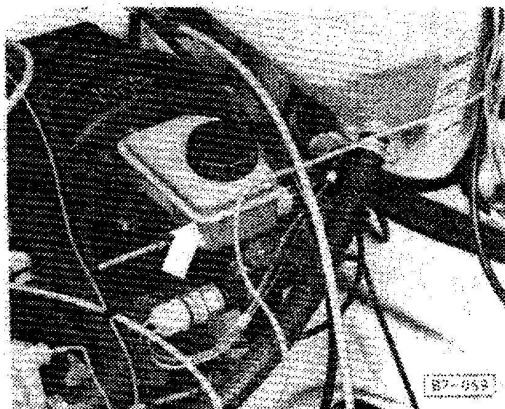
- Lanko ruční brzdy nasuneme vodící trubicí k páce ruční brzdy.
- Lanko prostrčíme držákem na tělese zadní nápravy a upevníme příchytka k tělesu zadní nápravy.
- Lanko ruční brzdy prostrčíme šlítem brzdy.
- Zkompletujeme brzdou zadního kola, seřídíme nožní brzdou.
- Seřídíme ruční brzdou.

Údržba brzd

Stav brzdové kapaliny

Zásobní nádržka brzdové kapaliny se nalézá v motorovém prostoru. Má dvě komory, pro každý brzdový okruh jednu. Šroubový uzávěr má odvětrávací otvor, který nesmí být ucpan. Nádrž je průhledná, takže můžeme čas od času zkontrolovat zvenku stav brzdové kapaliny.

Hladina brzdové kapaliny má být mezi značkou "min" a obvodovým okrajem nádržky. Doplňujeme pouze novou originál - VW - brzdovou kapalinu.

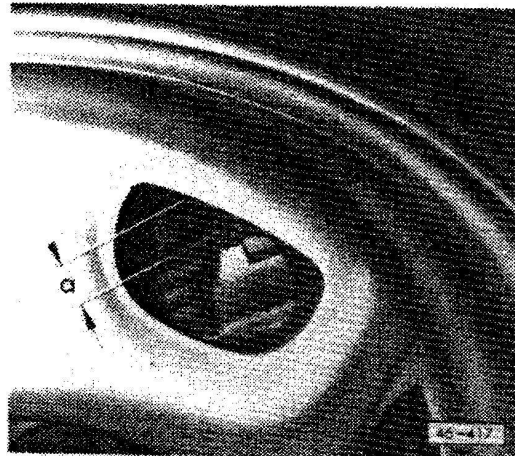


- Vlivem opotřebení předních kotoučových brzd dochází k nepatrnému ubývání brzdové kapaliny. Tento jev je normální.
- Je-li úbytek brzdové kapaliny v průběhu krátké doby značný, je to signál, že kapalina někde uniká.
- Ihned musíme nalézt místo úniku kapaliny. Zpravidla se jedná o opotřebované těsnění v brzdových válečcích. Pro jistotu necháme brzdovou soustavu prohlédnout v odborné dílně.

Zkouška tloušťky brzdového obložení

Kotoučové brzdy

Tloušťku brzdového obložení kontrolujeme vždy po ujetí 15 000 km.



- Při namontovaném kole můžeme tloušťku - a - vnějšího obložení kontrolovat otvorem v disku kola za pomoci kapesní svítilny. Vnitřní obložení zkontrolujeme pomocí zrcátka.
- Jestliže nemůžeme zjistit tloušťku obložení, demontujeme kolo a tloušťku obložení zjistíme posuvným měřítkem.
- Jestliže naměříme tloušťku brzdového obložení včetně nosné desky 7 mm, dosáhlo brzdové obložení hranice opotřebení a je třeba ho vyměnit.
- Vždy měníme všechna čtyři brzdová obložení na jedné ose.

Upozornění: Přibližně platí pravidlo, že 1 mm brzdového obložení u přední kotoučové brzdy odpovídá ujetí nejméně 1 000 km. To platí za nepříznivých provozních podmínek. V normálním provozu vydrží obložení mnohem déle. Při tloušťce obložení včetně nosné desky 9 mm je zbývajících životnost obložení ještě nejméně 2000 km.

Prohlídka brzdového vedení

Brzdové vedení by mělo být po ujetí každých 15 000 km podrobno prohlídce.

- Vozidlo zdvihneme, viz str. 194.
- Brzdové vedení očistíme studeným oplachem.

Pozor: Brzdové vedení je chráněno proti korozi plastovým povlakem. Je-li tento povlak poškozen, může dojít ke korozi vedení. Proto nesmíme k čištění brzdového vedení používat drátěný kartáč, smirkový papír ani šroubovák.

- Brzdové trubičky od hlavního brzdového válce k brzdovým válečkům kol prohlédneme pod světlem lampy. Hlavní brzdový válec je uložen v motorovém prostoru pod nádrží brzdové kapaliny.
- Brzdové trubičky nesmějí vykazovat trhliny ani nesmějí být deformované. Také zkorodování a poškrábání není přípustné. V těchto případech je nutné v nejbližším servisu nechat trubičky vyměnit.
- Brzdové hadičky spojují brzdové vedení s brzdovými válečky. Jsou to pohyblivé díly vozidla. Hadičky jsou zhotoveny z materiálu odolávajícímu vysokému tlaku. Během doby se však mohou stát porézními, mohou také nabobtnat a mohou být proříznuty ostrými předměty. V těchto případech je nutná jejich okamžitá výměna.
- Ručně vyzkoušíme volný pohyb brzdových hadiček a zjistíme jejich poškození. Hadičky nesmějí být přetržené, pozor na barevnou linku.
- Otáčíme volantem vlevo a vpravo až do krajních poloh. Přitom se nesmějí brzdové hadičky dotýkat žádné části vozidla.
- Přípojky brzdového vedení a hadiček nesmějí být vlhké od vytékající brzdové kapaliny.

Pozor: Zjistíme-li že brzdová kapalina zvlhčila zásobní nádržku a těsnění, nemusí to být způsobeno poškozením hlavního brzdového válce. Častěji se jedná o vytékání kapaliny od vzdušňovacího otvoru ve víčku nádrže kapaliny nebo pod těsněním víčka.

Ruční brzda - zkoušení

Ruční brzda působí na obě zadní kola.

- Vozidlo zdvihneme, viz str. 194.
- Ruční brzdou posuneme o jeden zub a rukou protočíme kola. Přitom máme pocítit lehký brzdový účinek.
- Ruční brzdou zatáhneme o tři zuby. Nyní musí být obě zadní kola zablokována.
- V opačném případě musíme ruční brzdou seřídít.
- Při uvolnění páce ruční brzdy zkusíme, zda se obě zadní kola volně otáčejí. V případě, že brzdové čelisti brzdí, musíme seřízení brzdy opakovat popř. přezkoušíme celou brzdovou soustavu.

Posilovač brzdění - zkoušení

Funkci posilovače vyzkoušíme, když k dosažení zvýšeného brzdného účinku působíme na brzdový pedál zvýšenou silou.

- Motor je vypnutý, nejméně 5x silně sešlápneme brzdový pedál, pak při zatíženém pedálu motor spustíme. Brzdový pedál musí pod nohou citelně povolit.
- V opačném případě stáhneme podtlakovou hadici od posilovače a spustíme motor. Přiložením prstu na konec podtlakové hadice zjistíme, zda vznikl podtlak.
- Jestliže se neprojeví podtlakový účinek, přezkoušíme, zda hadice není netěsná, popř. zda není poškozena. V takovém případě ji vyměníme. Všechny objímky pevně dotáhneme.
- Zjistíme-li podtlak, změříme jeho hodnotu, pokud nedosahuje požadované hodnoty, necháme vyměnit posilovač (práce pro odbornou dílnu).

Zadní bubnová brzda: kontrola brzdového obložení

Přezkoušení brzdových čelistí provádíme po ujetí každých 15 000 km, případně je vyměníme.

- Vyjmeme pryžové víčko z průhledového otvoru - viz šipka - za štítem brzdy.
- Kapesní svítilnou posvítíme otvorem.
- Je-li to nutné odstraníme šroubovákem hrot na okraji brzdového obložení.
- Při tloušťce obložení 2,5 mm a méně, je dosaženo povoleného opotřebení a musíme vyměnit brzdové obložení.

Pozor: Vždy musíme vyměnit všechna obložení na jedné ose. Předtím demontujeme brzdový buben a prohlédneme, zda nemá rýhy a změříme jeho opotřebení. Případně ho necháme přesoustružit. Potom namontujeme tlustší obložení.

- Otvor uzavřeme pryžovým víčkem, aby odstřikující voda nevnikala do brzdového bubnu.

Tabulka poruch brzd

Porucha	Příčina	Odstranění
Příliš velký volný chod brzdového pedálu	Brzdové čelisti jsou částečně nebo zcela opotřebované	■ Obložení obnovit
	Brzdový okruh nepracuje	■ Přezkoušet okruh na ztrátu kapaliny
	Bubnové brzdy nejsou správně seřizeny.	■ Seřídít bubnovou brzdu
Brzdový pedál při sešlápnutí pruží	Vzduch v brzdovém systému	■ Odvzdušnit brzdy
	Příliš málo brzdové kapaliny ve vyrovnávací nádrže	■ Doplnit novou brzdovou kapalinu a odvzdušnit
	Tvoří se bubliny páry zejména při zvýšeném zatížení	■ Vyměnit brzdovou kapalinu, odvzdušnit
Brzdný účinek ochabuje, brzdový pedál povoluje - prošlápnutí	Netěsnící vedení	■ Přípojky vedení dotáhnout nebo vedení opravit
	Poškozené těsnící manžety v hlavním nebo brzdovém válečku na kole	■ Nové manžety. U hlavního brzdového válce vyměnit vnitřní část, popř. jej vyměnit celý
	Zvláště u kotoučových brzd: poškozený pryžový těsnící O kroužek	■ Opravit těmen kotoučové brzdy
Špatný brzdý účinek, ačkoli působíme velkou silou na pedál	Zaolejované obložení brzd	■ Nové brzdové obložení
	Nevhodné brzdové obložení	■ Nové obložení. Použít originál - VW/AUDI
	Nefunkční posilovač brzd	■ Přezkoušet posilovač brzd
	Zvlášť u kotoučových brzd: brzdové obložení je opotřebované	■ Nové brzdové obložení
Brzdy působí nesouměrně	Nepředpisový tlak v pneumatice	■ Přeměřit tlak v pneumatice a upravit na předepsanou hodnotu
	Pneumatiky nerovnoměrně ojeté	■ Ojeté pneumatiky vyměnit
	Zaolejované brzdové obložení	■ Vyměnit obložení
	Různá obložení na jedné nápravě	■ Vyměnit obložení, použít obložení originál - VW/AUDI
	Špatná třecí plocha obložení	■ Vyměnit brzdové obložení

Porucha	Příčina	Odstanění
Brzdy působí jednostranně	Speciálně pro kotoučové brzdy: Zašpiněné uložení brzdové desky Koroze v brzdovém válečku třmene Nepravidelné opotřebení brzdového obložení Speciálně pro bubnové brzdy: Obtížný pohyb pístků ve válci	■ Očistit uložení a vedení brzdových destiček v třmen ■ Opravit třmen ■ Opravit brzdové obložení u obou kol (nejlépe vyměnit) ■ Obnovit funkci válce kolové brzdy
Brzdy se zahřívají během jízdy	Vyrovnávací otvor v hlavním válci je ucpán Příliš malá vůle mezi ovládací tyčí a pístem hlavního brzdového válce Speciálně pro kotoučové brzdy: Škrťací otvor v speciálním - zpětném ventilu ucpán Speciálně pro bubnové brzdy: Pružina zpětného chodu čelisti je ochablá	■ Vyčistit hlavní brzdový válec a vnitřní díly nechat opravit ■ Přezkoušet vůli ■ Vyčistit hlavní brzdový válec, vnitřní díly opravit, vyměnit brzdovou kapalinu ■ Pružinu vyměnit
Brzdy se chvějí (rachotí)	Nevhodné brzdové obložení Speciálně pro kotoučové brzdy: Brzdový kotouč je místy zkorodován Brzdový kotouč je na boku naražený Speciálně pro bubnové brzdy: Opotřeбенé brzdové obložení. Vyčnívající nýty. Brzdový buben je oválný	■ Nové obložení, použít originál obložení - VW/AUDI ■ Kotouč pečlivě brusnými kameny vyhladit ■ Kotouč obrobit nebo vyměnit ■ Vyměnit obložení. Použít originál VW/AUDI obložení. ■ Buben přesoustružit nebo vyměnit
Brzdové obložení se neoddálí od kotouče, kolo se nechá rukou jen těžko otáčet	Speciálně pro kotoučové brzdy: Zkorodovaný brzdový váleček třmenu	■ Třmen kotoučové brzdy opravit příp. vyměnit
Brzdy pískají	Často vlivem působení atmosféry (její vlhkosti) Pro kotoučové brzdy: Nevhodné brzdové obložení Brzdový kotouč neběží rovnoběžně s třmenem. Znečištěné uložení v třmenu Pro bubnové brzdy: Nevhodné brzdové obložení, uvolněné nýty obložení, obložení nedosedá na sedlo Znečištěné brzdy Stahovací pružiny ochablé	■ Není zapotřebí žádné opatření, jestliže pískají po delším odstavení vozidla a při vyšší vlhkosti vzduchu a po prvním zabrzdění se již pískání neopakuje ■ Vyměnit obložení, použít obložení originál - VW/AUDI ■ Přezkoušet funkční plochy třmenu. ■ Uložení destiček očistit ■ Vyměnit obložení ■ Vyčistit bubny ■ Vyměnit stahovací pružiny.

Porucha	Příčina	Odstranění
Nerovnoměrné opotřebení obložení	Pro kotoučové brzdy: Nevhodné brzdové obložení	■ Nové obložení, použít originál - VW/AUDI
	Znečištěný třmen	■ Vyčistit uložení třmenu
	Obtížný pohyb pístků	■ Přezkoušet pístní O-kroužek
	Netěsnící brzdový systém	■ Přezkoušet těsnost brzdového systému
Klínovitý tvar opotřebení brzdového obložení	Pro kotoučové brzdy: Brzdový kotouč neběží rovnoběžně s třmenem	■ Přezkoušet funkční plochy třmenu
	Koroze v třmenu	■ Odstranit znečištění koroze
	Funkce pístků není správná	■ Přezkoušet pístní O-kroužky
Pulsující brzdy	Pro kotoučové brzdy: Příliš velká boční házivost nebo velká tolerance tloušťky brzdového kotouče	■ Vyzkoušet házivost a toleranci. Kotouč opravit nebo vyměnit
	Kotouč neběží rovnoběžně s třmenem	■ Přezkoušet funkční plochy třmenu
	Pro bubnové brzdy: Funkční plocha kotouče kola na brzdovém bubnu není rovnoběžná, tím dochází k házení brzdového bubnu	■ Můžeme se pokusit kotouče kol vzájemně vyměnit. Lepší řešení: Brzdový buben s našroubovaným kolem přesoustružit na vhodném soustruhu

Kola a pneumatiky

Auto VW GOLF/JETTA je podle modelu a podle vybavení vystrojeno různými pneumatikami a ráfky. Všechny ráfky kol mají rozdílně prolisované hloubky žebor tak, že není možné je vzájemně bez uvážení zaměňovat. Prolisovaná hloubka žebor je rozměr od středu ráfku až k okraji, který doléhá na brzdový buben, případně na brzdový kotouč.

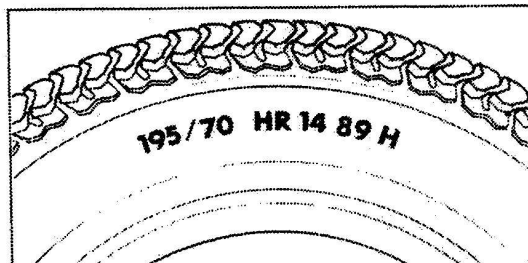
Veškerá vozidla GOLF/JETTA mají ráfky i úchytné šrouby vyrobeny ze stejného materiálu. Délka závitu na šroubu je 24 mm.

Pozor: Použití ráfků kol na stejné ale dříve vyrobené modely nebo jiné modely VW je možné. Předpoklad je, že se bude jednat o stejné rozměry, které jsou pro vozidlo předepsány. K tomu musíme použít i příslušné šrouby.

V případě, že přejdeme na jiný druh ráfků, musíme k vybavě přidat i rezervu stejného druhu a 4 náhradní šrouby.

Označení pneumatik

Příklad:



195 = Šířka pneumatiky v mm

/70 = Výška: vztah k šířce (70 %)

Chybí-li údaj o průměru pneumatiky (příkl. 175 SR 14), pak se jedná o "normální" vztah výšky k šířce. U radiální pneumatiky to je 82 %.

H = Rychlostní třída, H: do 210 km/h (není u nových pneumatik vždy uvedeno)

R = Druh pneumatiky - Radial

14 = Průměr ráfku v palcích

89 = Únosnost - číselná charakteristika

Pozor: Jsou-li mezi údaji čísel 14 a 89 uvedena písmena M + S, pak se jedná o ráfek se zimním profilem.

H = Označení pro nejvyšší přípustnou rychlost.

Písmeno o údajích rychlosti je za číslem velikosti ráfku.

Veškeré symboly jsou shodné pro letní i zimní pneumatiky.

Označení povolené rychlosti

Označení písmeny	Největší povolená rychlost
M	130 km/h
N	140 km/h
P	150 km/h
Q	160 km/h
R	170 km/h
S	180 km/h
T	190 km/h
U	200 km/h
H	210 km/h

Datum výroby pneumatiky

Datum výroby je označeno na pneumatice kódem data výroby.

Příklad:

DOT CUL2 UM8 124 TUBELESS
DOT ministerstvo dopravy US
CU zkratka výrobce
L2 velikost pneumatiky
UM8 provedení pneumatiky
124 datum výroby = 12. týden 1984
TUBELESS bezdušová pneumatika
TUBETYPE pneumatika s duší

Výměna kol

Nedoporučujeme měnit kola bez vážnějšího důvodu. Časté šroubování kol (v praxi bez momentového klíče, bez kontroly stejnoměrného dotažení matic) se může projevit přepnutím brzdového bubnu. Doporučujeme jezdit s vozidlem tak dlouho, až se přední pneumatiky blíží svému opotřebení. Potom:

- Na přední kola namontujeme dvě nové pneumatiky. Namontujeme novou pneumatiku i na rezervu.
- Dozadu je lépe montovat starší pneumatiky (při dodržení předchozího směru otáčení). Není vhodné při výměně kol měnit směr otáčení kol, tím jsou pneumatiky vystaveny většímu opotřebení.
- Na ochranu proti rzi namažeme při každé montáži kola centrální sedlo kotouče kola na nábojích kola lehce vpředu a vzadu vazelinou na valivá ložiska.
- Před demontáží kol označíme křídou polohu kola na ráfku, což nám umožní zpětně nasazení kola do stejné polohy.
- Ráfky z lehkého kovu jsou chráněny proti korozi průhledným lakem. Při výměně dáváme pozor, abychom tuto ochranu neporušili, případně ji opravíme lakem.
- Šrouby kol dotáhneme křížem (vždy dva protilehlé).
Pozor: Jednostranným nebo rozdílným dotažením šroubů kol může dojít k přepnutí kola nebo brzdového bubnu.
Utahovací moment pro všechny šrouby kol je 110 Nm.

Zajištění kol

Nové pneumatiky mají z výrobního procesu velmi hladké plochy běhounu, proto se musí zajiřďet. Tímto zajiřďením zřsrdnřme plochu běhounu.

Do ujetř 300 km musřme jezdit opatřně zejména na mokř vozovce.

Ukládání pneumatik

- Pneumatiky ukládáme ve tmavřm, studenřm, suchřm a pokud mořno bezprřovanřm prostředř. Pneumatiky nemají přřit do styku s tuky a oleji.
 - Pneumatiky pokládáme nebo zavřřujeme v garážř nebo ve sklepě.
 - Před demontážř pneumatik zvyřřme plnřcř tlak o 30 až 50 kPa (0,3 až 0,5 bar).
 - Pro zimnř pneumatiky pouřřujeme vlastnř rářky.
- Ukládáme-li pneumatiky na delřř dobu, nevypatř se přemontávat je na jině rářky.

Vyváření kol

Sřřiově vyráběná kola jsou ve výrobě vyvářovaná. Nově vyvářenř je nutně v dřřsledku nerovnoměrněho zatřřžení, nehomogenity materiálu aj. Přř jřřzdě se projeví nevyvářenost cupitánřm a kmitánřm kol, přř zvyřřeně rychlosti i chvěnřm volantu.

Zpravidla se s kmitánřm setkáme jen přř určitě rychlosti, přř snřřžení nebo zvyřřenř rychlosti tento jev mizř. Nevyvářenost kol mřže řasem pořřškodřt řepy os, řřzenř a tlumiče pėrovánř.

Kolo po ujetř asi 15 000 km a po kařždě opravě necháme vyvářřit. Opotřebenř a oprava zpřřsobř jině rozlořenř hmoty kola.

Sněhově řetězy

Pouřřitř sněhovřch řetězů je dovoleno jen na hnacřch kolech (přednř osa).

S řetězy mřžeme jet max. rychlostř 50 km/h. Na silnici bez sněhu a ledu řetězy sejmeme.

U vřřech modelů mřžeme pouřřit jen jemně sněhově řetězy, kterě nepřřeřnřvají jak na obvodě, tak po stranách více neř 15 mm. Doporučujeme pouřřit jen řetězy urřčeně pro VW. Tyto řetězy jsou zkouřřeně a odpovřdají pořřařdákřm VW.

Rozměry ráfků a pneumatik

Výkon motoru	Sériová výbava	
	Rozměr pneumatiky	Ráfek
40-, 44-, 51- a 59-kW-diesellový motor	155 SR 13 78 S ¹ 175/70 SR 13 80S 185/60 HR 14 82H 185/55 HR 15 80H	5J x 13 ¹ 5½J x 13 6J x 14 6 J x 15
všechny motory ²	Nouzové kolo T 105/70 D 14 nebo T 105/70 R 14 na ráfku 3½J x 14	

¹⁾ Tato velikost je přípustná pouze pro diesellový motor o výkonu 40 kW.

²⁾ Všechny kromě Syncro (náhon na všechny kola).

Huštění pneumatik

Motor	přední			zadní
	40 kW	55, 66, 82 kW	Diesellové motory	všechny modely
poloviční	180	200	200	180
plné zatížení	200	200	220	240

- Plnicí tlak rezervních pneumatik: Nouzová pneumatika 420 kPa (4,2 bar), normální rezerva 240 kPa (2,4 bar).
- Všechny plnicí tlaky se vztahují na studené pneumatiky. Tyto tlaky se zvyšují vlivem delší jízdy o cca 20 až 40 kPa (0,2 až 0,4 bar), tento přetlak nesmíme redukovat.

- Zimní pneumatiky hustíme pravidelně tlakem o 20 až 30 kPa vyšším. Doporučené huštění jednotlivých výrobců zimních pneumatik je třeba respektovat.
- Pro sportovní jízdu se doporučuje zvýšit huštění pneumatik vpředu i vzadu o 20 kPa (0,2 bar). Pro toto huštění bereme za základ tlak, který je doporučen pro různá zatížení vozidla.

Péče o pneumatiky

Zkouška huštění pneumatik

- Plnicí tlak přeměříme v rámci běžné údržby každý měsíc.
- Dodatečně přeměříme tlak nahuštění před delší jízdou po dálnici, neboť se při ní zvyšuje tepelné zatížení pneumatik.

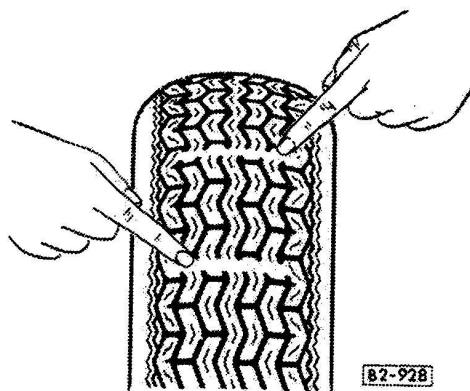
Zkoušení profilu pneumatik

Pneumatiky vyvážených kol se při svědomitém dodržování předepsaného huštění, při bezchybném seřízení kol a bezchybné funkci tlumičů pérování opotřebovávají po celém obvodu běhounu přibližně stejnoměrně. Životnost pneumatik různých výrobců závisí na rozmanitých faktorech.

- Povrch vozovky
- Tlak v pneumatice
- Způsob jízdy
- Povětrnostní podmínky

Rychlé opotřebování pláště pneumatiky způsobuje především sportovní jízda, prudké starty a silné brzdění.

Pozor: Vyhláška nám říká, že pneumatika může být v provozu pokud profil vzorku neklesne pod 1 mm a to po celém obvodu běhounu. Pro bezpečnou jízdu doporučujeme vyměnit pneumatiku, která má profil vzorku 3 mm.



Někdy dojde k takové situaci, že většina obvodu běhounu má hloubku profilu větší než 1,6 mm, ale na některých místech chybí profil úplně. Takovou pneumatiku okamžitě vyměníme.

Pozor: Pneumatiky M + S jsou dostatečně funkční v břečce a sněhu jen tehdy, když je minimálně hloubka profilu 4 mm.

Pozor: Pneumatiku prohlédneme v místech poškození. Hloubku řezů a rýh zjistíme malým šroubovákem. Jestliže rýhy a řezy zasahují až ke kostře, způsobí pronikající voda korozi ocelového kordu, po delším působení koroze se vytvoří v těchto místech postupně dutiny a běhoun se oddělí od kordu. Proto: vyskytují-li se v profilu hlubší řezy, vyměníme pneumatiku z důvodů základní bezpečnosti.

Zkouška ventilu

- Sešroubujeme ochrannou čepičku.
- Nasliníme ventil a pozorujeme neobjeví-li se vzduchové bubliny. Pokud ano, dotáhneme ventil obrácenou stranou ochranné čepičky.

Pozor: K dotažení můžeme použít pouze kovovou čepičku, kterou dostaneme u každé čerpací stanice.

- Ventil znovu přezkoušíme. Jestliže stále unikají bublinky a nejde-li ventil utáhnout, musíme jej vyměnit.
- Ochrannou čepičku zásadně našroubujeme zpět.

Tabulka závad pneumatik

Opotřebení	Příčina
Větší opotřebení na obou stranách běhounu	Příliš nízký tlak nahuštění
Větší opotřebení ve středu běhounu	Příliš vysoký tlak nahuštění
Výmoly na profilu běhounu	Statická a dynamická nevyváženost kol, příp. velký boční náraz ráfku, velká vůle v kloubovém uložení
Výmoly uprostřed profilu pneumatiky	Statická nevyváženost kola, příp. následek velkého úderu
Velké opotřebení na jednom místě uprostřed běhounu	Blokování při plném brzdění, neokrouhlost brzdového bubnu, který blokováním zastavuje kolo v jednom místě
Opotřebení má formu orýpání, pilových zubů. V trhlínách chybí spojovací kord, který po čase je venku viditelný	Přetížení vozidla. Vyšetřit vnitřní stranu pneumatiky, zda nevyčnívá kord
Gumové jazýčky na postranních bocích profilu	Vadná instalace kol. Pneumatika gumuje. U zadních kol také přezkoušet stav tlumiče pérování
Otřepy na jedné profilové straně předních kol	Špatné nastavení sbíhavosti. Pneumatika gumuje. Častá jízda na tvrdě vyklenuté vozovce. Rychlá jízda v zatáčkách.
Nárazová puklina na vnitřní stavbě pneumatiky. Zpočátku patrná jen na vnitřku pneumatiky	Přejíždění hranatých kamenů. Nárazy od kolejnic nebo podobných předmětů při velké rychlosti
Jednostranně ojetý běhoun	Přezkoušet seřízení odklonu kola

Neobvyklé opotřebení pneumatik

Nerovnoměrné opotřebení pneumatik je nejčastěji způsobeno příliš malým nebo příliš velkým nahuštěním. Příčinou může být i chybně instalované kolo, špatně vyvážené kolo, vadný tlumič, ráfek nebo brzdový buben. V první řadě kontrolujeme předepsaný tlak v pneumatikách, který přeměříme každé čtyři týdny.

Pozor: Tlak vzduchu kontrolujeme jen u studené pneumatiky. Vlivem vlastního zahřátí při rychlé jízdě tlak v pneumatice stoupá, proto je naprosto chybné vypouštět vzduch ze zahřátých pneumatik.

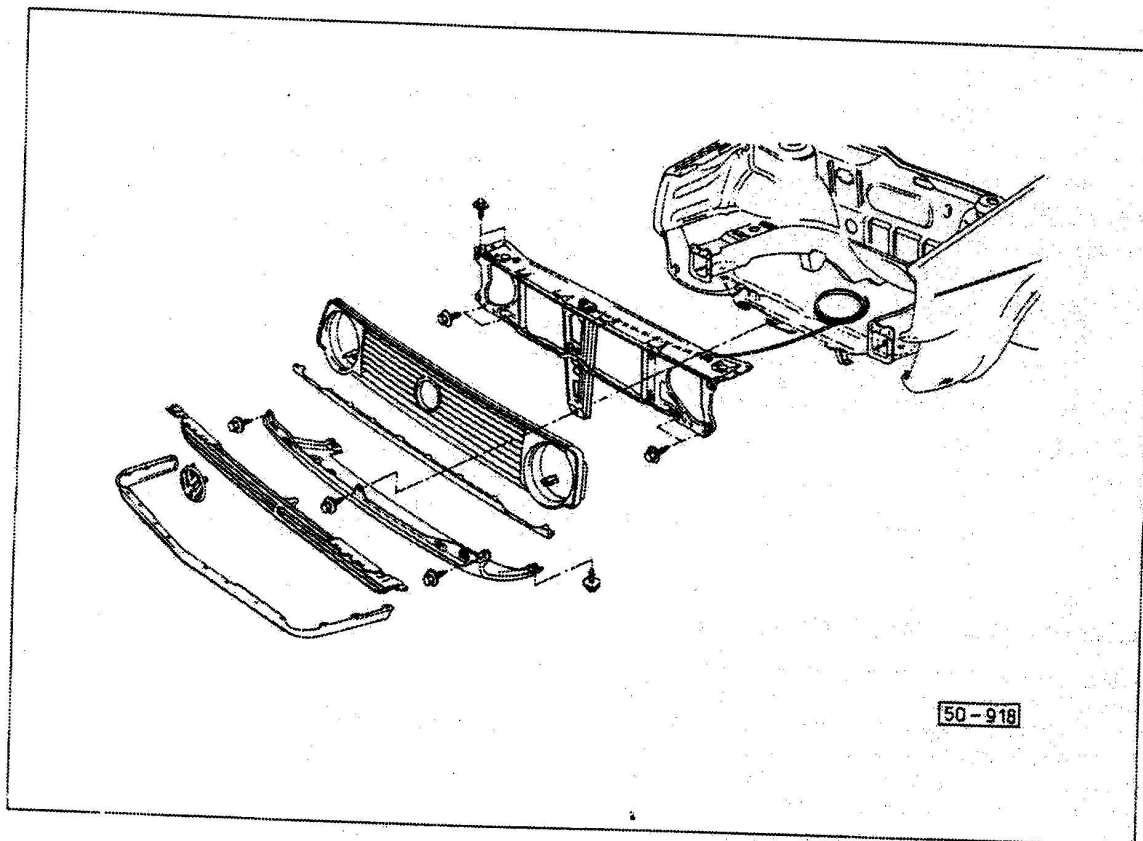
Příliš vysoký tlak nahuštění způsobí větší opotřebení středu běhounu, neboť se běhoun pneumatiky vlivem většího vnitřního přetlaku více vyklene.

Příliš nízký tlak nahuštění způsobí větší opotřebení okrajů pneumatiky, neboť se střed běhounu vyklene dovnitř.

Špatné seřízení kol a nevyváženost kol poskytuje typický obraz opotřebení pneumatiky, který je zaznamenán v Tabulce závad pneumatik.

Karosérie

Karosérie vozidla VW GOLF/JETTA je samonosná. Části - podlahy, boky, střeška a zadní blatníky jsou svařeny dohromady. Větší opravy karosérie můžeme proto svěřit jen odborné opravě.



Chladicí mřížka - demontáž a montáž

Demontáž

- Otevřeme kapotu motoru.
- Stlačíme dolů úzkým šroubovákem střední díl horních přídržovacích sponek a současně táhneme mřížku směrem vzhůru a vpřed.
- Chladicí mřížku sklopíme vpřed a vyvěsíme z dolních závěsů.

Montáž

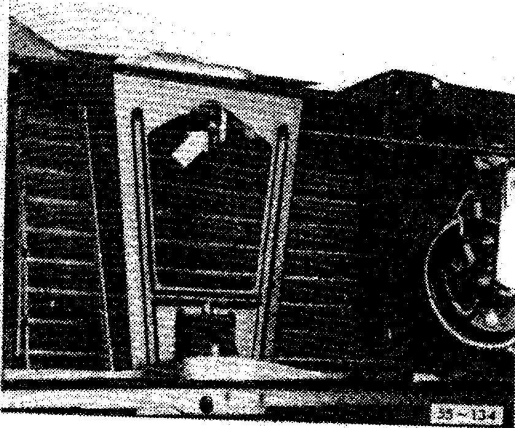
- Chladicí mřížku vsadíme nahoře do otvorů v nosiči zámku.
- Mřížku natlačíme dole proti vozidlu, až zapadnou dolní závěsy.
- Uzavřeme kapotu motoru.

Čelo (nosič zámku) - demontáž a montáž

Seřízení zámku kapoty

Demontáž

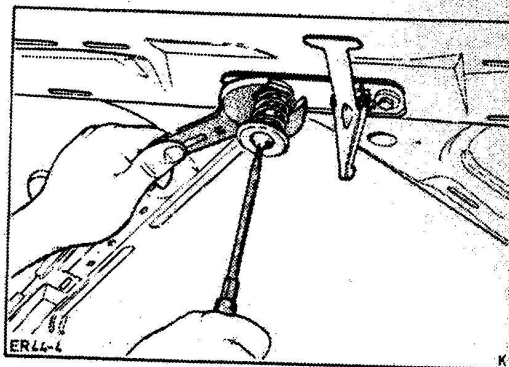
- Demontujeme nárazník.
- Demontujeme chladič mřížku s obrubovou lištou.
- Odšroubujeme plech pod mřížkou a vyjmeme ven vzduchovou mřížku a spoiler.



- Vyvěsíme lanovod ze zámku kapoty a odšponkujeme ho od nosiče zámku.
- Odpojíme konektory světlometů a houkačky.
- Odšroubujeme nahoře držák chladiče.
- Odšroubujeme a sejmemе čelo společně se světlomety a houkačkou.

Montáž

- Nasadíme čelo a pevně přišroubujeme.
- Našroubujeme nahoru držák chladiče s pryžovým lůžkem.
- Zapojíme konektor světlometů a signální houkačky.
- Zavěsíme lanovod na zámek kapoty a přišponujeme k nosiči zámku (čelu).
- Našroubujeme plech pod mřížku, vzduchovou mřížku a spoiler.
- Namontujeme nárazník.
- Namontujeme chladič mřížku.
- Uzavřeme kapotu motoru. Vyzkoušíme funkci uzávěru a kontrolujeme, zda kapota výškově souhlasí s blatníky.



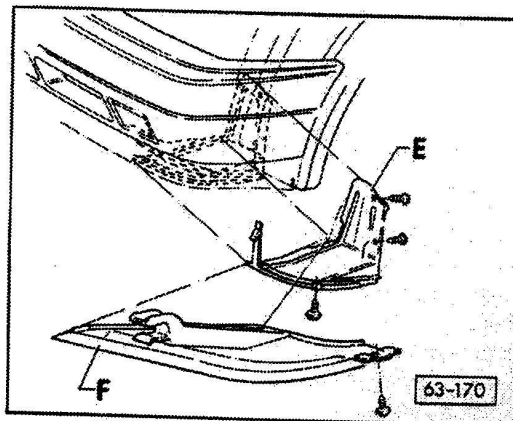
- V případě potřeby seřídíme uzamykací čep pomocí šroubováku a klíče tak, aby zcela zapadal do kapotového zámku, a aby vrchní plocha kapoty souhlasila s blatníky. Případně seřídíme pryžové dorazy.
- Tyto pryžové dorazy, které jsou vlevo a vpravo na nosiči zámku, vytáčíme tak dlouho ven, až výška kapoty souhlasí s blatníky. Následně několikrát přezkoušíme funkci zámkového mechanismu.

Přední nárazník - demontáž a montáž

Pozor: Jízda bez předního nárazníku popř. bez držáku nárazníku není dovolena, neboť nosič agregátu (motor/nosič přední nápravy) není potom pevně připevněn. Všechny vozy GOLF/JETTA (kromě vybavení - CL, GT 90 PS a GTD) od 8/89 mají jiné provedení nárazníku. Na rozdíly při montáži je upozorněno.

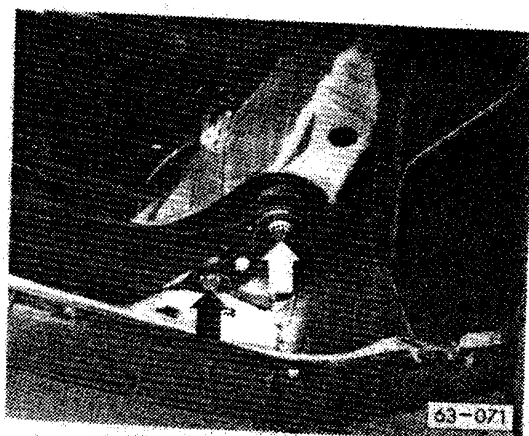
Demontáž

- Stáhneme hadice omývače reflektorů, pokud se zde vyskytují.

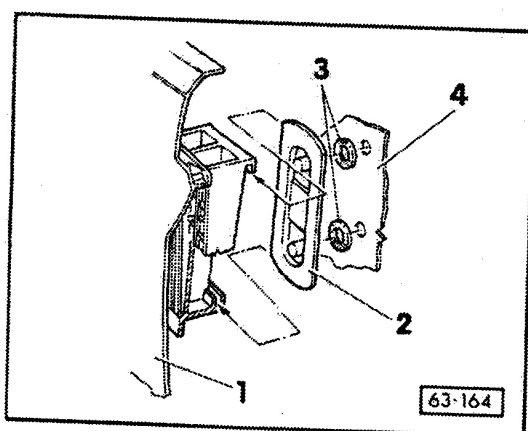


- Nárazník od 8/89: Díly vedoucí vzduch - E - nebo - F - vlevo/vpravo uvolníme.

- Rozpojíme konektor směrovek (nalézá se blízko pravého držáku nárazníku).



- Odšroubujeme držák nárazníku na podélném nosníku vlevo a vpravo - viz šipky -



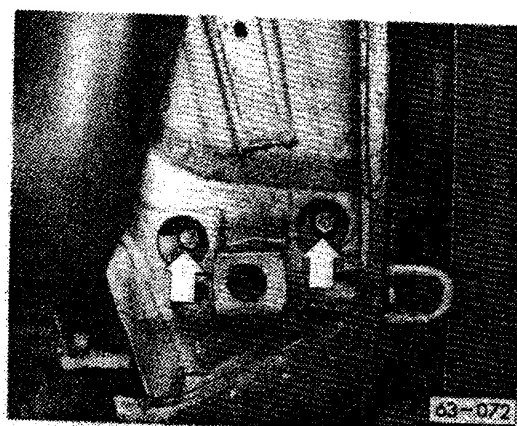
- Souměrně vytáhneme nárazník z bočního vedení. Obrázek znázorňuje zvětšený nárazník, provedení od 8/89.

Montáž

- Nárazník s pomocí druhé osoby nasuneme do bočního vedení a přišroubujeme k podélnému nosníku momentem 82 Nm. Přitom použijeme stejný typ šroubů, jaké byly demontovány. Od 8/89 jsou montovány speciální šestihranné šrouby.
- Kabel směrovek prostrčíme otvorem držáku a připojíme.
- Příp. nasuneme hadice omývače světlometů.

Zadní nárazník - demontáž a montáž

Demontáž



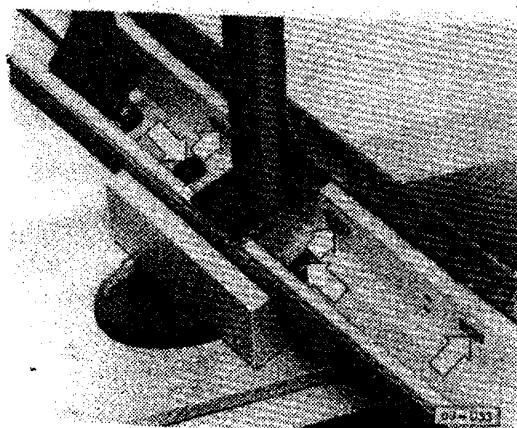
- Držák nárazníku odšroubujeme od podvozku vlevo a vpravo - viz šipky -
- Nárazník vytáhneme souměrně z bočního vedení směrem dozadu.

Montáž

- S pomocí druhé osoby nasuneme nárazník do bočního vedení a přišroubujeme k podvozku momentem 70 Nm.

Výměna pláště nárazníku

- Demontujeme nárazník.
- Plášť odpáčíme šroubovákem od nosného plechu nárazníku.



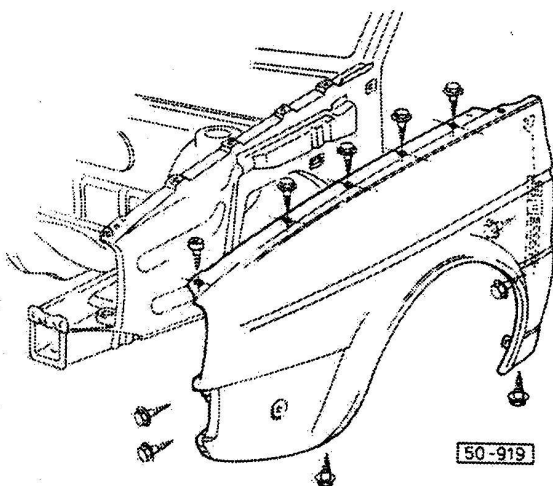
- Nový plášť nalisujeme na nosník nárazníků, použijeme např. šroubovou svěrku s dřevěnou podložkou. Přitom začneme uprostřed nárazníku. "Plastové nosy" musíme nejprve slyšitelně vsadit do otvorů. Můžeme také použít pryžové kladivo.

- Namontujeme nárazník.

Přední blatník - demontáž a montáž

Demontáž

- Uvolníme šrouby kol, vyzdvihneme vpředu vozidlo, sejme kola.
- Sundáme nárazník.
- Demontujeme vložku podběhu.
- Pokud se vyskytuje anténa, demontujeme ji, viz str. 185.
- Gumové nárazníky kapoty vypáčíme ven.
- Odšroubujeme čelní spoiler v dosahu blatníků.



- Vyšroubujeme šestihranné a křížové šrouby.
- Vlivem ochranného nátěru podběhu drží šrouby blatníku velmi pevně. V opravách používají k změkčení ochranného nátěru fén (s min. teplotou 600 °C). Takový fén máme k dispozici zřídka, proto se pokusíme ostrým nožem odříznout ochranný nátěr v místě odpojení.
- Blatník odpáčíme od karosérie šroubovákem na bocích.

Pozor: Máme-li k dispozici horkovzdušný fén, ohřejeme blatník v dosahu - A - sloupku. Za tím účelem otevřeme dveře a vzniklou mezerou plechový můstek ohřejeme. Abychom ušetřili okolní části, nasuneme na fén plochou trysku. Současně pohybuje pomocník sem a tam blatníkem a tím ho uvolní.

Pozor: PVC - materiál smíme jen lehce a krátkodobě ohřát. PVC nesmí přitom měnit svoji barvu ani se na něm nesmí tvořit puchýřky.

Montáž

- Očistíme všechny připojovací plochy blatníku.

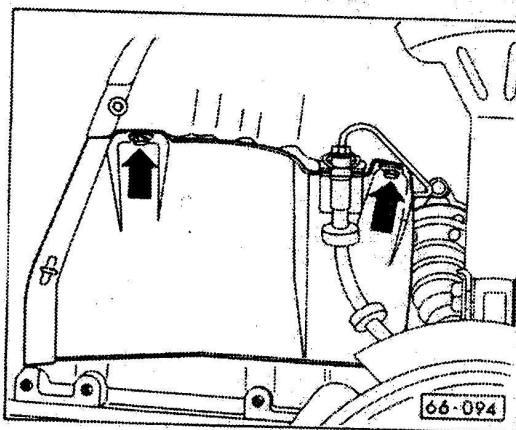
Pozor: Před přišroubováním blatníku se vyspraví obvod umístění šroubu na ploše podběhu a u A - sloupků vložíme zinkové mezivložky, AKL 381 035 10.

- Přiložíme nové těsnění blatníku.
- V místech otvorů pro šrouby prorazíme průbojníkem díru v plastovém těsnicím pásku.
- Blatník usadíme a přišroubojeme, viz kap. "Demontáž".
- Na vnitřek blatníku na všechna místa spojení pečlivě nanese ochranný nátěr na podvozek.
- Usadíme pryžové dorazy kapoty.
- Příp. namontujeme anténu, viz str. 185.
- Namontujeme vložku podběhu.
- Namontujeme nárazník.
- Našroubujeme čelní spoiler.
- Přišroubujeme kola, vozidlo spustíme.
- Šrouby kol pevně dotáhneme momentem 110 Nm.

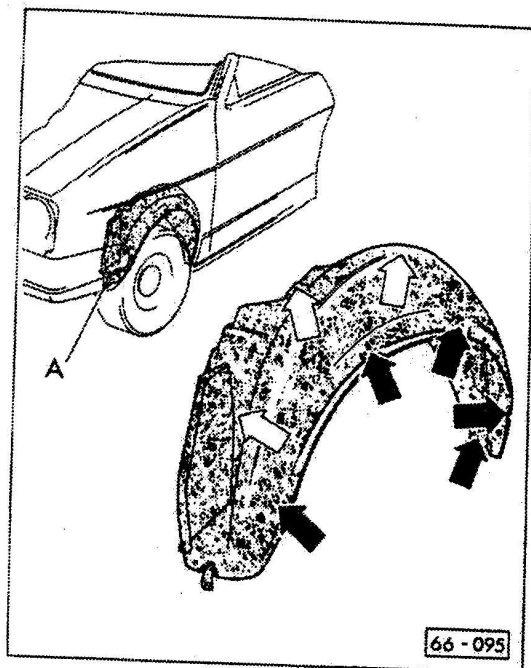
Vložka podběhu - demontáž a montáž

Demontáž

- Uvolníme šrouby kol, vozidlo vpředu vyzdvihneme, sejme kola.

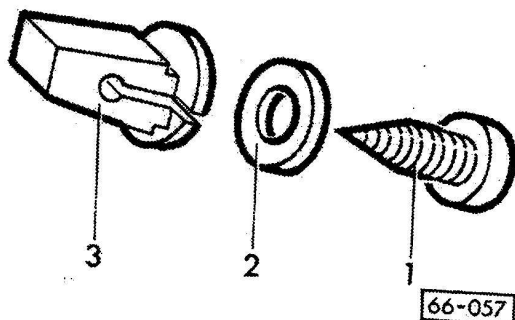


- Vyšroubujeme křížové šrouby - sípky.
- Výplň vychýlíme dolů o 90° a dlouhým otvorem vytáhneme ven.



- Upevňovací šrouby - viz šípky - vyšroubujeme a s podložkami vyjmeme.
- Vložku podběhu vytáhneme ve směru - A -.

Montáž



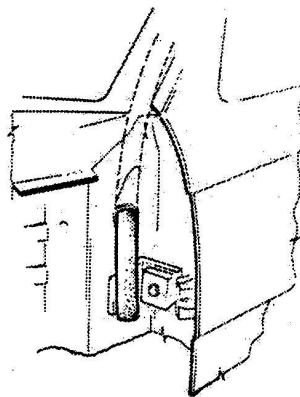
- Usadíme vložku podběhu, zatlačíme rozpínací nýty (hmoždinky) - 3 - a našroubujeme upevňovací šrouby - 1 - s podložkami - 2 -.
- Namontujeme kola, spustíme vozidlo.
- Šrouby kol dotáhneme momentem 110 Nm.

Odtokové hadice - čištění

U vozidel s odsouvací střechou jsou montovány odtokové vodní hadice, které odvádějí vodu z odsouvací střechy ven.

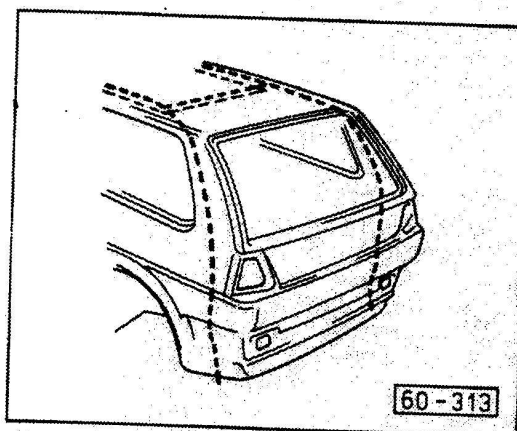
- Ucpané hadice vyčistíme nejlépe pomocí starých pohyblivých náhonů tachometru. Tyto můžeme upnout do ruční vřtačky a při malých otáčkách můžeme hadice pročistit.

Přední odtokové hadice



- Odtokové hadice vedou od posuvné střechy do předních sloupků karosérie, dále k spodnímu závěsu předních dveří.
- Čištění provedeme od výřezu víka posuvné střechy.

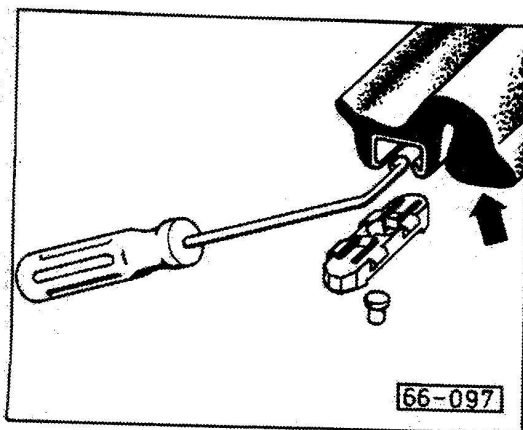
Zadní odtokové hadice



- Zadní odtokové hadice vedou do zadních sloupků karosérie a jejich zakončení je dole v podběžích.
- Čištění provedeme od spodku vozidla.

Střešní lišty - demontáž a montáž

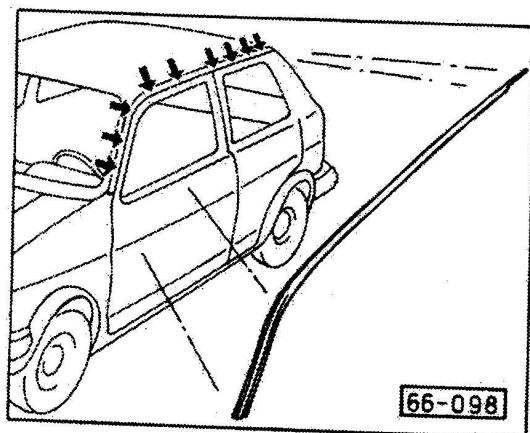
Demontáž



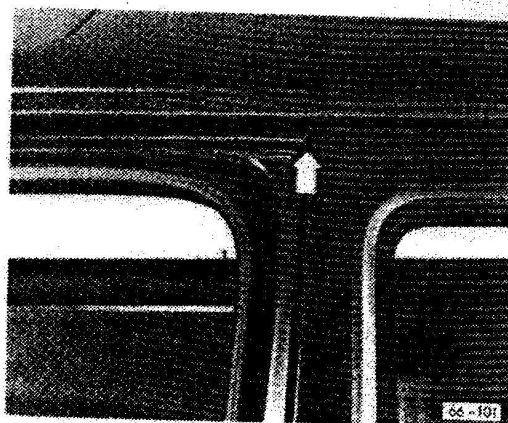
- Rozepneme vnější okraje profilu střešní lišty - viz šipka -.
- Koncovou část střešní lišty odpáčíme.
- Montážní pákou odpáčíme střešní lištu z upevňovacích sponek. Zasuňme montážní páku pod střešní lištu a rovnoběžně s povrchem střechy ji přisuneme k příchytce. Jestliže nemáme speciální nástroj k dispozici, uděláme si páku z pevného drátu, který vhodně ohneme.

Montáž

- Před montáží prohlédneme upevňovací příchytky, zda-li nejsou poškozené.



- Usazení upevňovacích přicheyek na vozidle označíme vhodně nastříhanou lepicí páskou.
- Střešní lišty potřeme kluzkým prostředkem, např. glycerinem.
- Zastrčíme přední díl střešní lišty mezi A - sloupek a blatník.

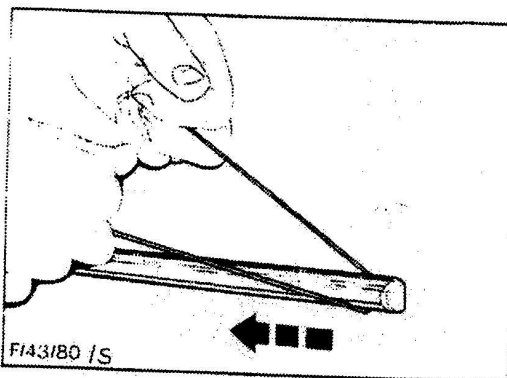


- U druhých dveří nastavíme střešní lištu tak, aby mezi těsnicím okrajem lišty a B - sloupkem byla mezera cca 2 mm - viz šipka -.
- Zasuňme vnější těsnicí okraje - viz šipka - na obr. 141/1, použijeme k tomu pryžové nebo plastové kladivo, kterým opatrně udeříme na příchytky. Popřípadě použijeme dřevěnou podložku. Pozor: Tlučeme na lištu jen v okolí příchytky.

Ochranná lišta - demontáž a montáž

Demontáž, do 8.87

- Ohřejeme lištu horkovzdušným fénem.

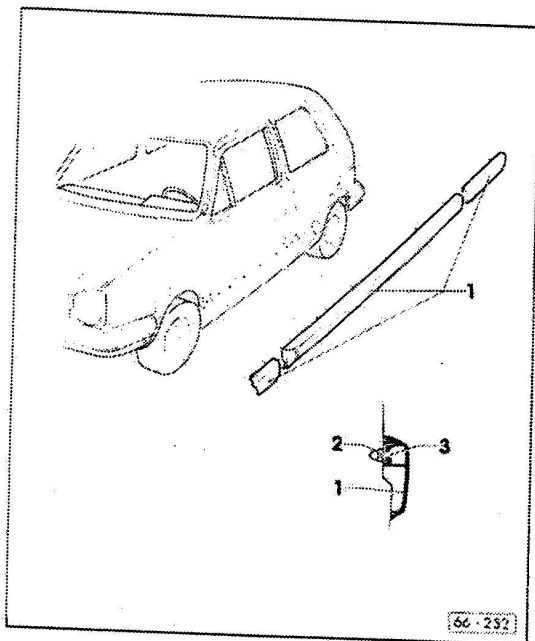


- Tenkou nylonovou šňůrou uvolníme lišty přilepené ke karosérii. K usnadnění práce si navineme konce šňůry na dřevěné kolíky.
- Sejmeme ochranné lišty.

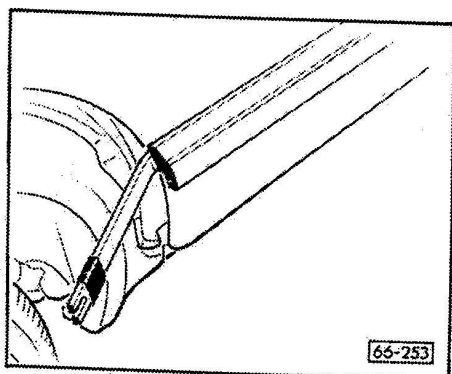
Montáž, do 7.87

- Vnější plechy očistíme nejprve benzinem a potom použijeme odstraňovač silikonů.
- Místa lepení na karosérii oškrábeme za sucha a ohřejeme fénem na cca 35 °C (teplota ruky).
- Ochrannou lištu ohřejeme na cca 60 °C, stáhneme ochrannou fólii a lištu připevníme. Přitom dáme pozor na její rovnoměrné položení.
- Ochrannou lištu silně přitlačíme, zejména na jejích koncích.

Demontáž od 8.87



- Odpáčíme boční ochranné lišty - 1 -. Přitom se oddělí příchytky - 3 - bočních ochranných lišt od průchodek - 2 - , které zůstanou v karosérii.



- K odtlačení použijeme širokou stěrku nebo šroubovák. Opravný používají odtlačovací páku V.A.G 80-200.

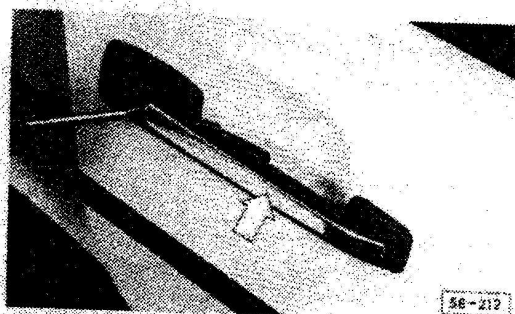
Pozor: Abychom zabránili poškození laku, ovíneme odtlačovací páku v místech styku s karosérií textilní lepicí páskou.

Montáž od 8.87

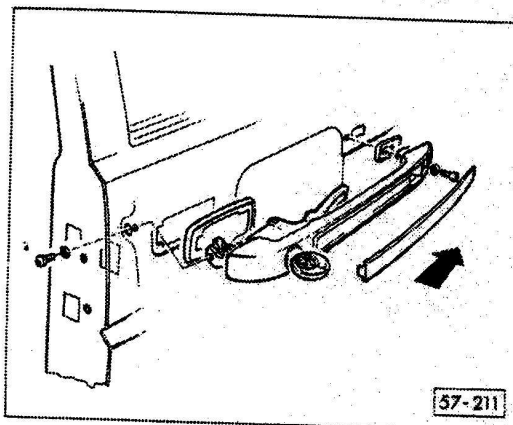
- Ochrannou lištu se vsazenými příchytkami nasadíme do průchodek v karosérii.
- Každou sponku zasuneme úderem - nejlépe pomocí míče.

Držadlo dveří - demontáž a montáž

Demontáž



- Malým šroubovákem vypáčíme výplň držadla dveří.



- Vyšroubujeme dva šroubky s čokovitou hlavou.
- Držadlo dveří s podložkou posuneme ve směru šipky a vyjme.

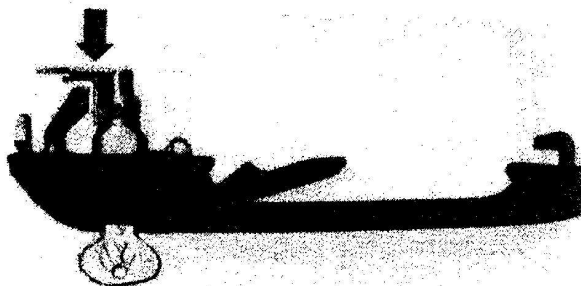
Montáž

- Nasadíme držadlo dveří a upevníme ho dvěma šrouby.
- Přezkoušíme funkci držadla dveří, tj. blokování a zamykání.
- Nasadíme výplň držadla dveří, začneme odpředu.

Zámkový váleček - demontáž a montáž

Demontáž

- Demontujeme držadlo dveří.
- Do zámku vsuneme klíč.

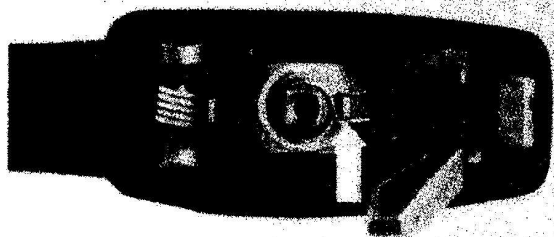


- Vyšroubujeme šroub a vyjme držák zámkového válečku a pružinu. **Pozor:** Pružina snadno odskočí.
- Zámkový váleček s klíčem vytáhneme.
- Na zámkovém válečku je číselný údaj - kód, podle kterého lze nechat vyrobit klíč.

Pozor: V okamžiku, kdy klíč vytáhneme, vypadnou ze zámkového válečku uzavíratelné destičky. Tomu zabráníme tím, že zámkový váleček obalíme izolepou, a teprve potom klíč vytáhneme.

Zpětná montáž

- Zámkový váleček zasuneme zpět



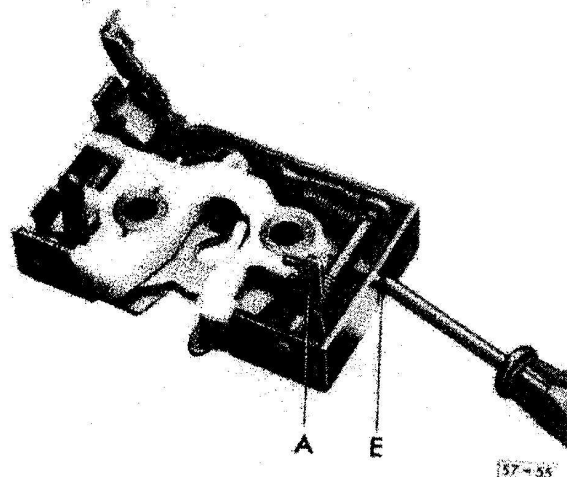
- Usadíme zpět pružinu a napneme ji tak, že jeden konec pružiny zachytíme za výstupek na zámku - viz šipka -.
- Zpět usadíme i držák zámkového válečku. Přitom musíme dbát na to, abychom správně zaklesli výstupek na vidlici mezi konce pera a aby držák dosedl na čtyřhran. Šroub opět zašroubujeme.
- Držadlo dveří připevníme zpět.

Zámek dveří - demontáž a montáž

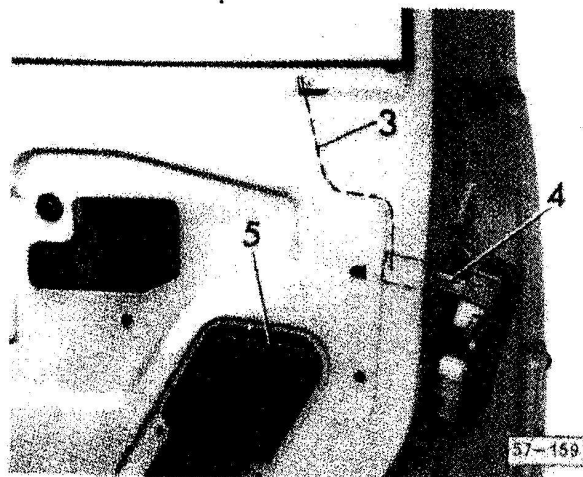
Demontáž

- U dveřního zámku vyšroubujeme 2 inbus šrouby a zámek nepatrně povytáhneme.
- Do otvoru na spodu zámku - E - vsuneme šroubovák, kterým zablokujeme ovládací páčku - A -.
- Táhlo - 5 - na ovládací páčce vyvěsíme a zámek vyjme.

Zpětná montáž



- Ovládací páčku - A - nastavíme do úhlu 90° a montážním otvorem - E - ji pevně přitáhneme šroubovákem.

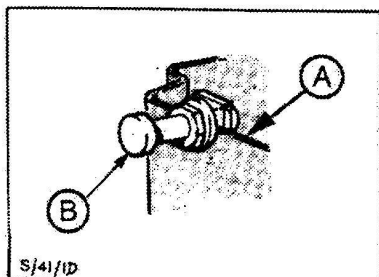


- Pojistnou páčku zasuneme do pojistného pouzdra - 4 -.
- Táhlo - 5 - zavěsíme do ovládací páčky - A -.
- Šroubovák vyjme z montážního otvoru.
- Zámek dveří opět přišroubujeme a šrouby utáhneme momentem 21 Nm.

Seřízení dveřního závěru

Mechanismus uzavírání je seřízen tak, že při zavřených dveřích zůstává těsnění na dveřích tak vypjaté, že vniknutí vzduchu, vody nebo hluku dovnitř auta je vyloučeno.

Během let však pryžové těsnění ztrácí svou pružnost, což by mohlo mít za následek netěsnost dveří. V takovém případě je možné seřídit západku dveřního zámku a tím zamezit netěsnosti dveří.



- Před demontáží si označíme fixem polohu čepu zámku dveří - B - (okroužkováním) na karosérii - A -.
- Dveřní závěr povolíme plochým klíčem cca o jednu polovinu otočení.
- Čep posuneme (jen několik milimetrů) dovnitř a utáhneme ho.

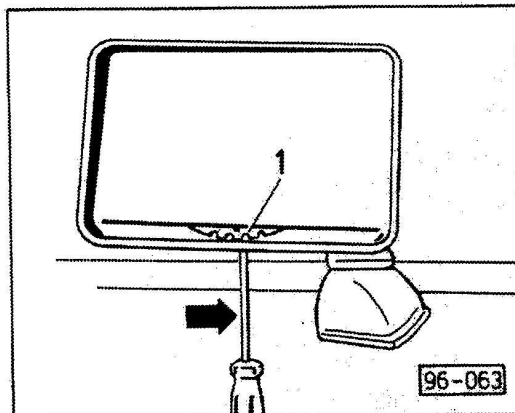
Seřízení dveřního závěru po montáži dveří

- Čep povolíme otočením cca o půl otáčky.
- Dveře zavřeme a tím čep nastavíme.
- Opatrně dveře otevřeme a v této poloze čep přitáhneme.

Skla vnějšího zrcátka - demontáž a montáž

Demontáž do výrobního data 7.87, elektrické nastavení

U manuálně nastavitelného zrcátka bylo do výrobního data 7.87 nutné vyměňovat celé zrcátko i s držákem.



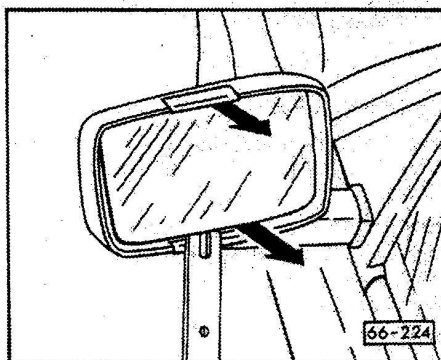
- Sklo zrcátka uvolníme, jestliže aretačním zařízením - 1 - pootočíme šroubovákem ve směru šipky.
- Sklo zrcátka opatrně vyjme a uvolníme od úchytů.

Zpětná montáž - platné do výrobního data 7.87

- Případně úchyty nasuneme zpět.
- Aretačním zařízením na skle zrcátka pootočíme až nadoraz (obr. 96-063) ve směru šipky a sklo opatrně uložíme do rámečku.
- Pomocí šroubováku opět zajistíme uchycení skla, což provedeme tak, že aretačním zařízením (obr. 96-063) pootočíme proti směru šipky.

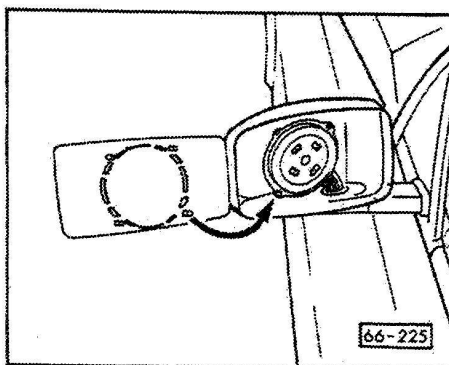
Demontáž od výrobního data 8.87

Skla zrcátek, manuálně i elektricky nastavitelných, jsou od 8.87 pouze zacvaknutá.



- Dřevěnou širokou špachtlí uvolníme sklo zrcátka z jeho držení. Postupujeme odzola směrem nahoru. **Pozor:** Pro možné poškození rámečku zrcátka je olepíme textilní lepicí páskou (poz. nakl. na koberce).

Zpětná montáž od výrobního data 8.87



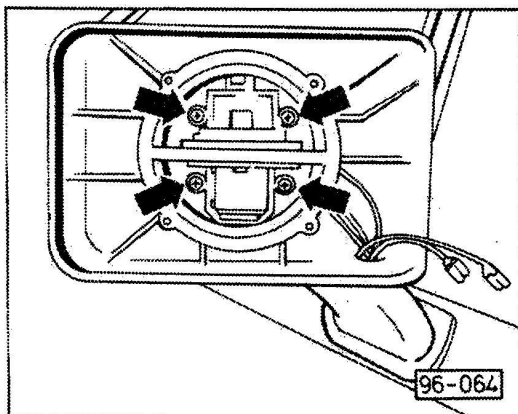
- Sklo zrcátka nasadíme do vodících čepů a tlakem uprostřed na sklo je do čepů upevníme. Doporučujeme netlačit na sklo pouhou rukou, ale s použitím hadru nebo rukavice. Tím budeme ruku chránit před možným poraněním.

Vnější zrcátko - demontáž a montáž

Elektricky nastavitelné zrcátko do výrobního data 7.87

Demontáž

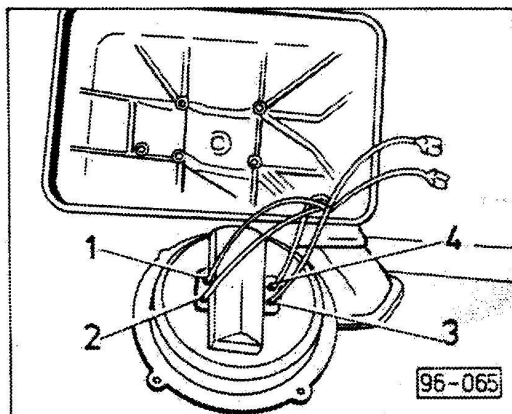
- Demontáž skla vnějšího zrcátka, viz str. 144.



- Vyšroubujeme šrouby - viz šípky - a vyjmeme motorek pro nastavení zrcátka.
- Elektrické přípojky odpojíme.
- Z výplně dveří vypáčíme spínač pro nastavení zrcátka.
- Více pólový konektor odpojíme.

- Odstraníme výplň dveří, viz str. 148.
- Ochrannou fólii v prostoru vedení uvolníme.
- Uvolníme vazací sponu kabelů a přerušíme vedení na konektoru.

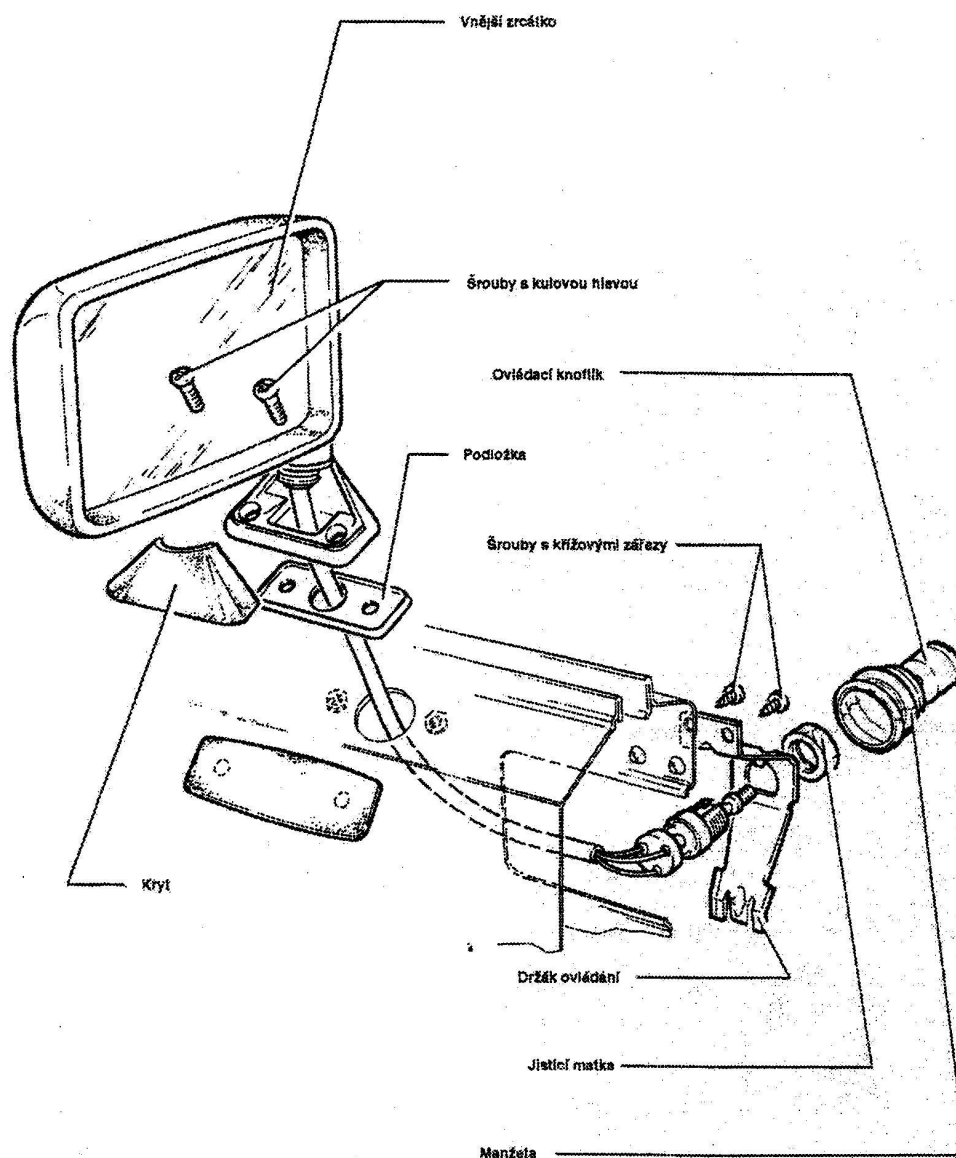
Zpětná montáž



- Motorek pro nastavení zrcátka zabudujeme zpět a připojíme dle barevného označení. 1 - modrá, 2 - hnědá, 3 - bílá, 4 - černá.
- Instalace skla zrcátka, viz str. 144.
- Opět spojíme elektrické vedení a řádně je upevníme pomocí vazací spony kabelů, abychom zamezili zvukům při otřesech.
- Ochrannou fólii řádně a bez pomačkání přilepíme zpět pomocí oboustranné lepicí pásky - ET - č.: AKL 440 025.
- Zabudujeme zpět výplň dveří, viz str. 148.
- Nasuneme vícepólový konektor a spínač zacvakneme.

Vnější zrcátko - demontáž a montáž

Manuálně nastavitelné do výrobního data 7.87



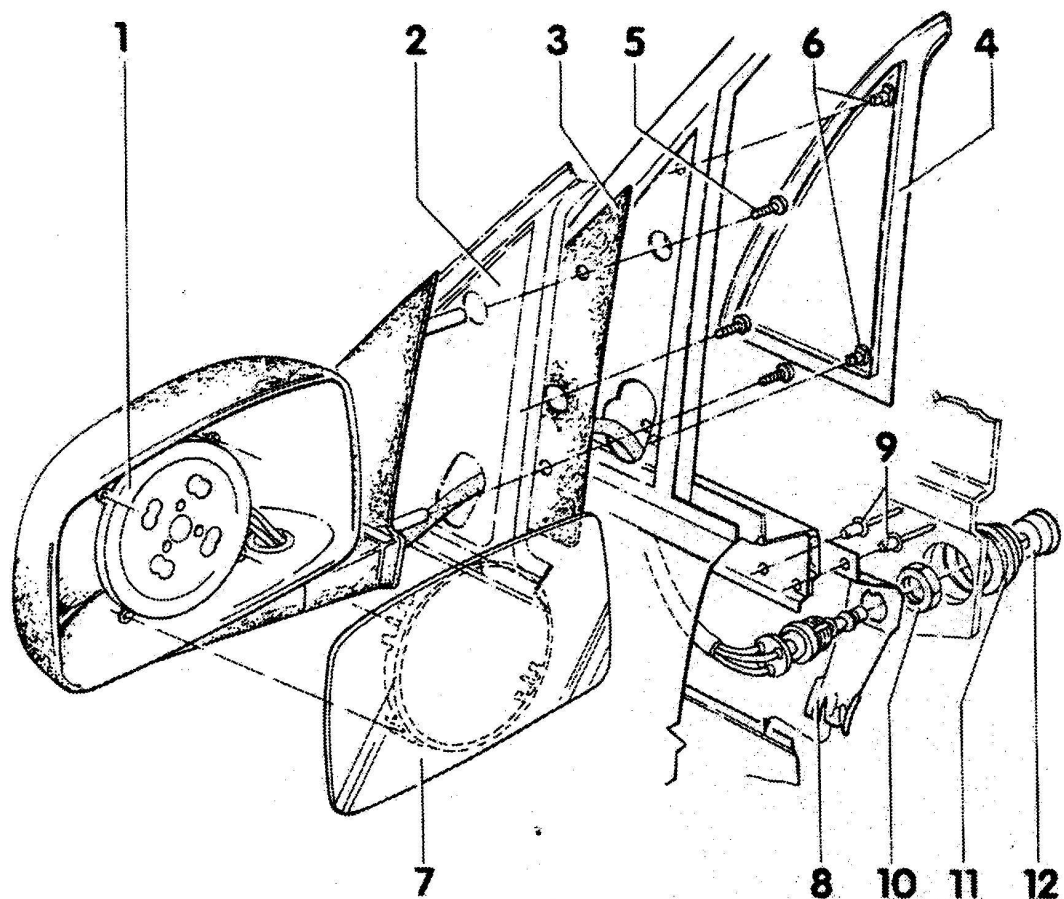
Demontáž

- Ovládací knoflík a manžetu sejmeme.
- Demontujeme vnitřní výplně dveří, viz str. 148.
- Odšroubujeme ovládací páku.
- Vypáčíme krycí víčko.
- Vnější zrcátko odšroubujeme a vyjmeme ho i s ovládací pákou.

Montáž

- Ovládání zrcátka provlečeme otvorem dveří.
- Zrcátko s podložkou nasadíme a přišroubujeme.
- Krycí víčko zatlačíme zpět.
- Na dveřní výplň v prostoru ovládání zrcátka sejmeme ochrannou fólii.
- Přišroubujeme ovládací páku.
- Přezkoušíme činnost ovládání zrcátka.
- Zabudujeme zpět vnitřní výplň dveří.
- Nasuneme zpět manžetu a ovládací knoflík.

Vnější zrcátko od výrobního data 8.87
manuálně nastavitelné



66-223

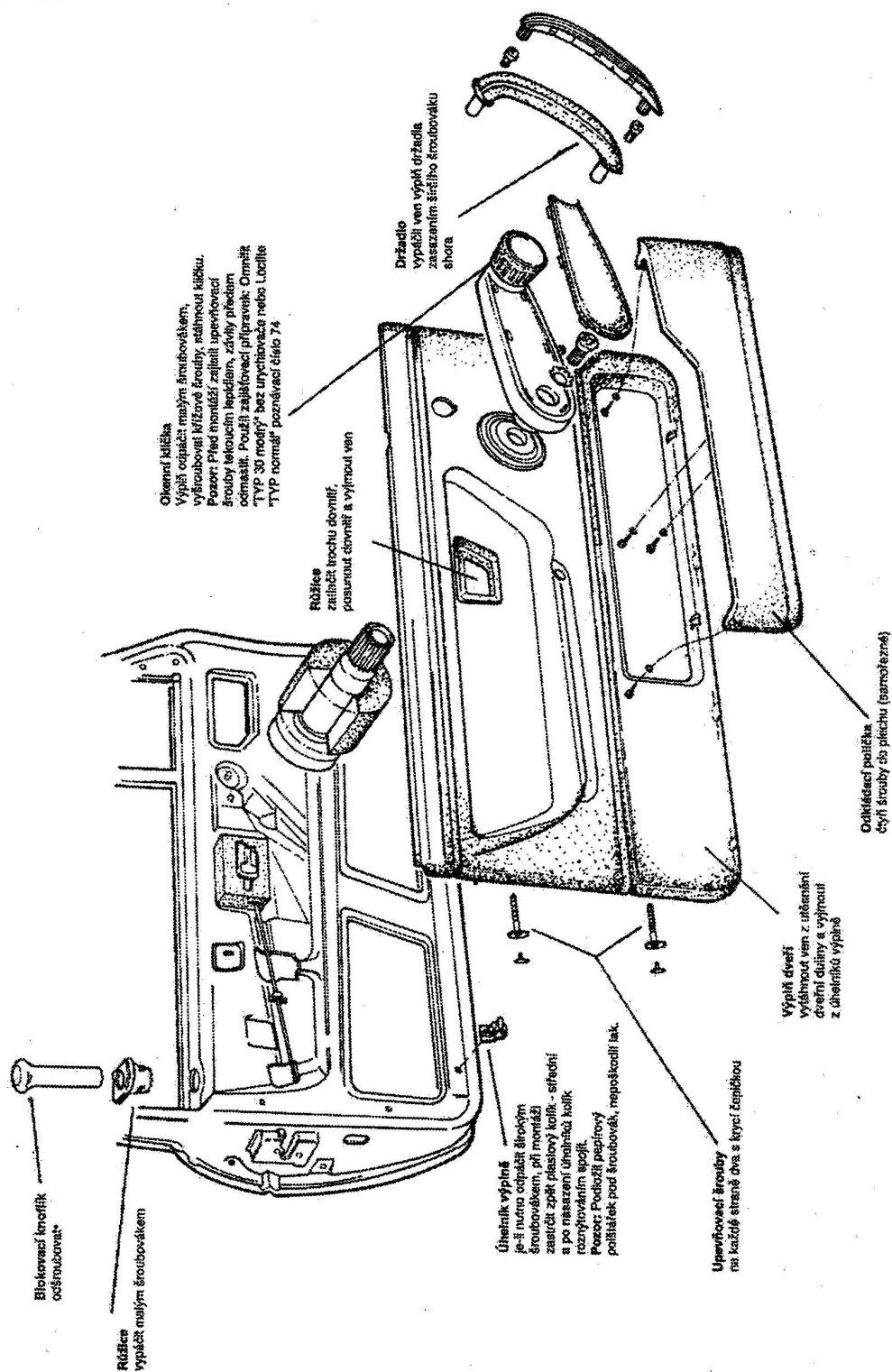
- 1 - Zpětné zrcátko
- 2 - Ozdobná vložka
- 3 - Podložka
- 4 - Vnitřní obložení
- 5 - Šrouby s kulovou hlavou
- 6 - Úchytné spony
- 7 - Sklo zrcátka
- 8 - Držák

- 9 - Duté nýty
- 10 - Kovová matka
- 11 - Manžeta
- 12 - Ovládací knoflík

Pozor: Při výměně jednotlivých částí musíme dbát, aby rámeček zrcátka - 1 - a sklo do zrcátka - 7 - pocházelo od stejného výrobce (označení na zadní straně zrcátka a na jeho rámečku musí být shodné).

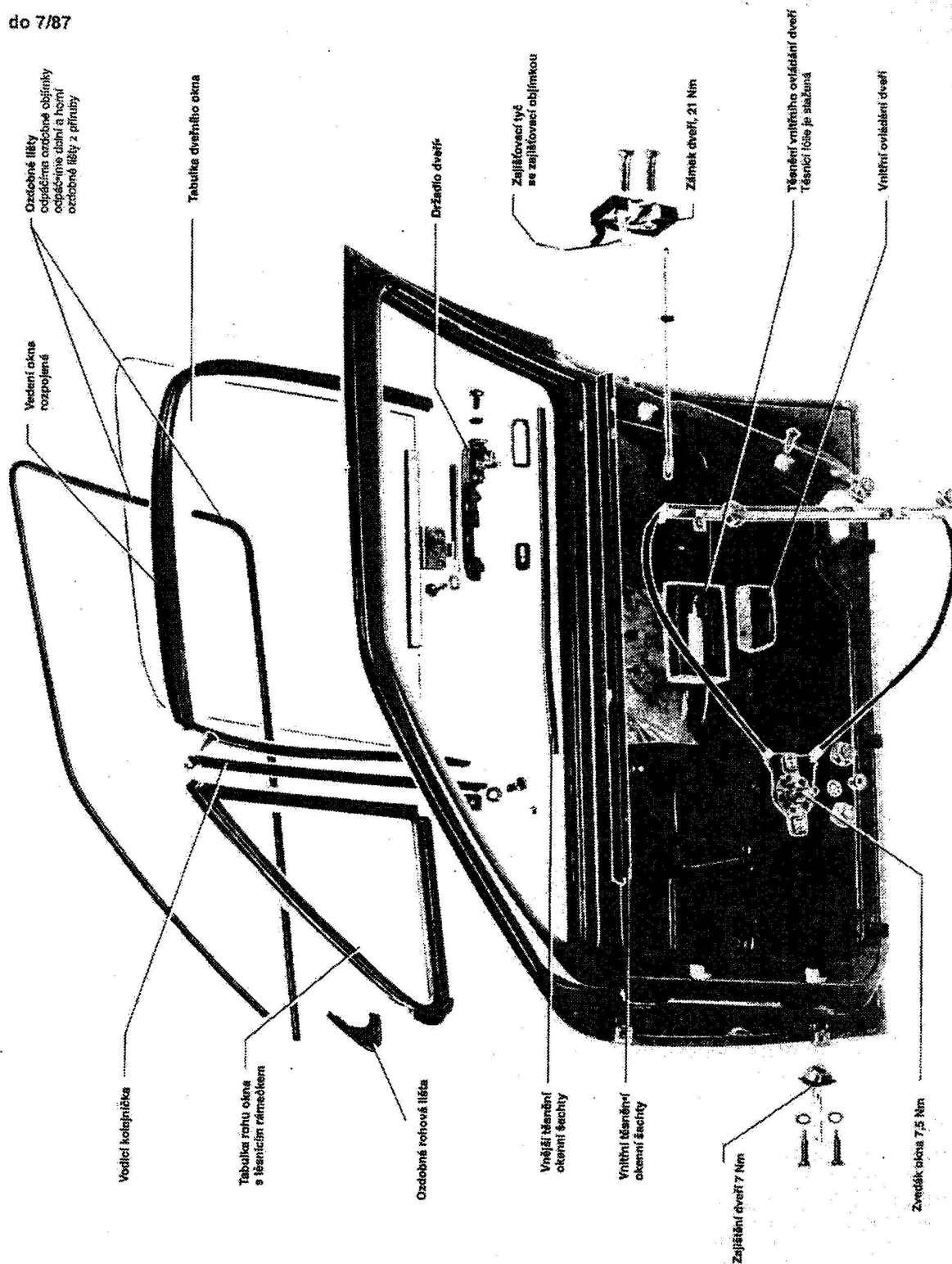
Výplň dveří - demontáž a montáž

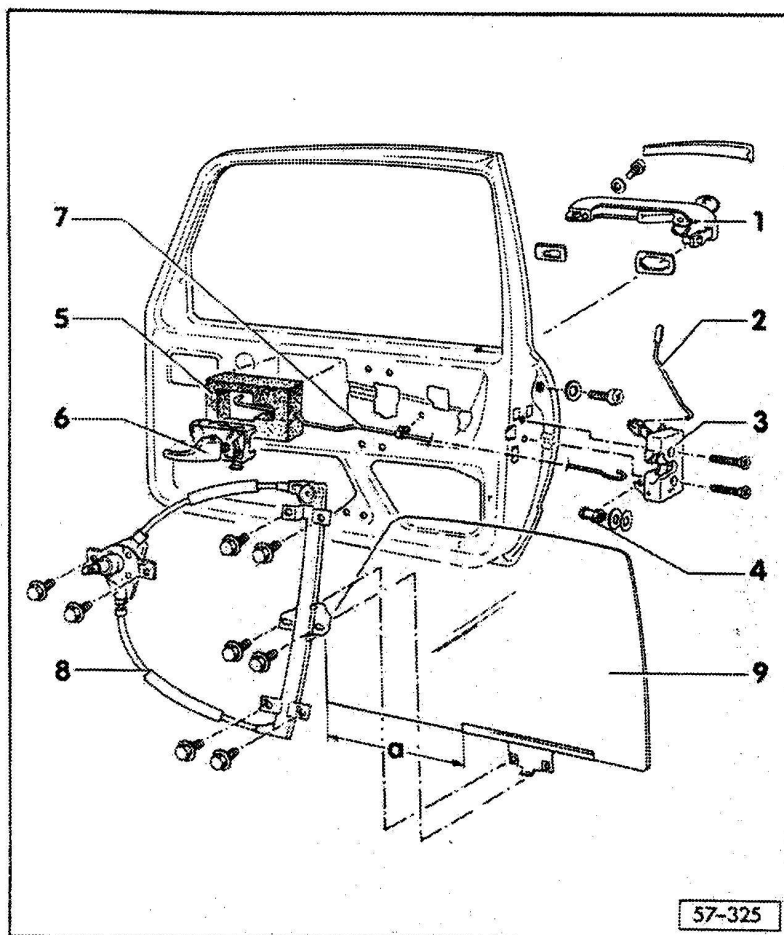
(X) Demontáž provést podle očíslování, montáž v obráceném pořadí.



Okenní tabulka dveří, zvedák okna, vedení okna

do 7/87





Okno dveří od 8.87

- 1 - Držadlo dveří
- 2 - Zajišťovací tyč
- 3 - Zámek dveří
- 4 - Dorazový čep (je v rámu dveří)
- 5 - Těsnění
- 6 - Vnitřní ovládání dveří
- 7 - Tažná tyč
- 8 - Zvedák okna, všechny šrouby dotáhnout momentem 7 Nm
- 9 - Okenní tabulka, nahore při demontáži i montáži, míra a = 310 mm. Šrouby zvedáku okna/držáku okna utáhnout momentem 7 Nm.

Dveřní sklo - demontáž a montáž

Demontáž

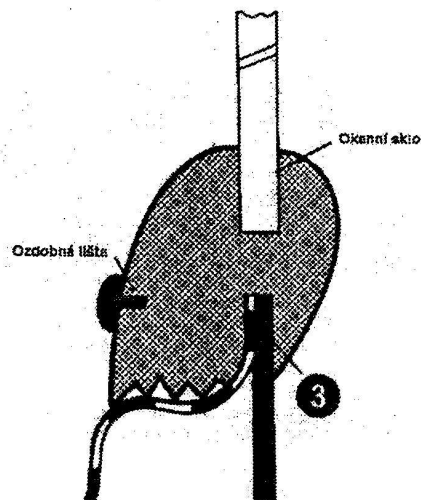
- Odstraníme výplň dveří.
- Opatrně uvolníme ochrannou fólii. Přitom dbáme, abychom ji nepoškodili.
- Spustíme okenní sklo a odšroubujeme ho od spouštěče okna. Okenní sklo spustíme do dveří.
- U vozidel vyráběných do data 7.87: Vodicí kolejničku odšroubujeme nahoře i dole a spodem ji vyjmeme.
- U vozidel vyráběných do data 7.87: Odmontujeme rohová okenní skla. Zevnitř odepneme těsnicí chlopeň v potřebné délce.
- Těsnění okenního skla vyjmeme nahoře.
- Horem vyjmeme i dveřní sklo.

Zpětná montáž

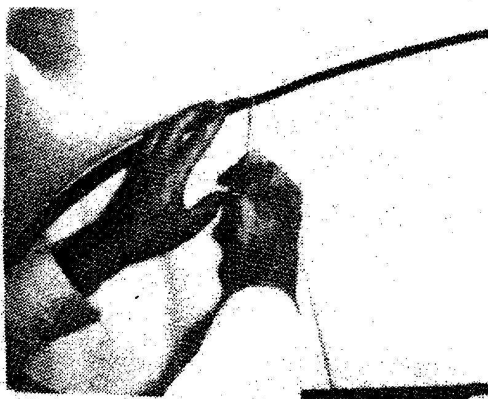
- Dveřní sklo zasadíme nejprve nahoře.
 - U vozidel vyráběných do data 7.87: Zabudujeme rohové okenní sklo.
 - U vozidel vyráběných do data 7.87: Vodicí kolejničku usadíme tak, aby do ní zapadlo dveřní sklo a kolejničku pak přišroubujeme nahoře na dveřní rám a na plech dveří.
 - Do otvoru pro sklo vmáčkneme těsnění.
 - Dveřní sklo přišroubujeme na spouštěč skla. Několikrát po sobě zvedneme a spustíme dveřní sklo, které dle potřeby od spouštěče uvolníme, vyrovnáme a znovu přitáhneme. Spouštění i zvedání dveřního skla musí být volné.
 - Řádně přilepíme těsnicí fólii. Případně natrženou fólii zalepíme lepicí páskou.
- Pozor:** Chybí-li těsnicí fólie, nebo je-li poškozena, může v autě docházet k průvanu.
- Zabudujeme zpět výplň dveří.

Výměna čelního a postranního skla

- Budeme-li chtít opět použít pryžové těsnění, musíme ho řádně očistit od zbytků skla.
- Pryžové těsnění obložíme okolo nového skla. Jsou-li instalovány ozdobné rámečky, pak je do pryžového těsnění zamáčkneme.



- Do drážky v pryžovém těsnění (3) vložíme kabel nebo vhodný provaz.
- Pomocí šroubováku odklopíme stranu drážky pryžového těsnění tak, abychom kabel nebo provaz mohli do drážky po celém obvodu zamáčknout. Kabel či provaz musí být vtačen dostatečně hluboko a oba konce zůstanou uprostřed okenního skla.

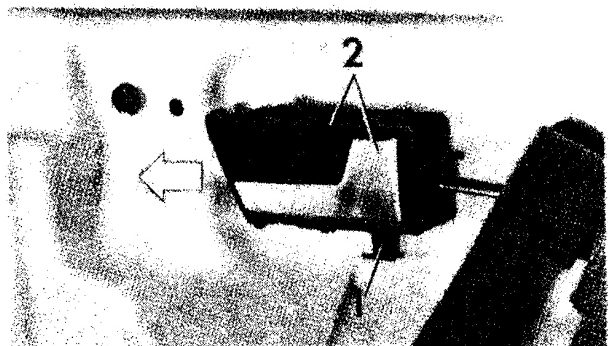


- Okenní sklo zasadíme, kabel nebo šňůru pomalu vytahujeme (viz obrázek). Chlopeň těsnicí pryže musí po celém obvodu obejmout plechovou hranu.
- Současné při vytahování kabelu nebo provazu z vnější strany musí náš spolupracovník zvenčí údery plochou dlaní na sklo docílit řádného zamáčknutí.

Vnitřní ovládání dveří - demontáž a montáž

Demontáž

- Vnitřní výplň dveří odmontujeme.



- Z otvoru vnitřní strany ve dveřích vytáhneme pojistnou závěru - 1 -.
- Kryt držáku na dveřích včetně vnitřního ovládání dveří - 2 - zatlačíme dopředu a vyjmeme ho z úchytných otvorů.
- Ovládací táhlo vyvěsíme.

Zpětná montáž

- Zavěsíme zpět ovládací táhlo.
- Kryt držáku s vnitřním ovládáním dveří zasadíme do úchytných otvorů a zatlačíme ho zpět.
- Zatlačíme zpět pojistnou závěru.
- Zabudujeme zpět výplň dveří.

Spouštěč okenního skla - demontáž a montáž

Demontáž

- Vnitřní výplň dveří odmontujeme.
- Spustíme dolů okenní sklo, které od spouštěče odšroubujeme. Okenní sklo vytlačíme nahoru.
- Spouštěč skla odšroubujeme od ovládací kliky a dole od svislé vodící trubky.
- Spouštěč skla vyjmeme spodem.

Zpětná montáž

- Zasadíme spouštěč skla a přišroubujeme ho k ovládací klice a k svislé vodící trubce. K přišroubování jsou určeny 4 šrouby a pérové podložky. (Moment utažení je 7,5 Nm).
- Okenní sklo dveří spustíme a přišroubujeme je k spouštěči.
- Několikrát po sobě zvedneme a spustíme okenní sklo a dle potřeby (jde-li obtížně ovládat apod.) je od spouštěče odšroubujeme, srovnáme a znovu přišroubujeme.

- Zabudujeme zpět výplň dveří.

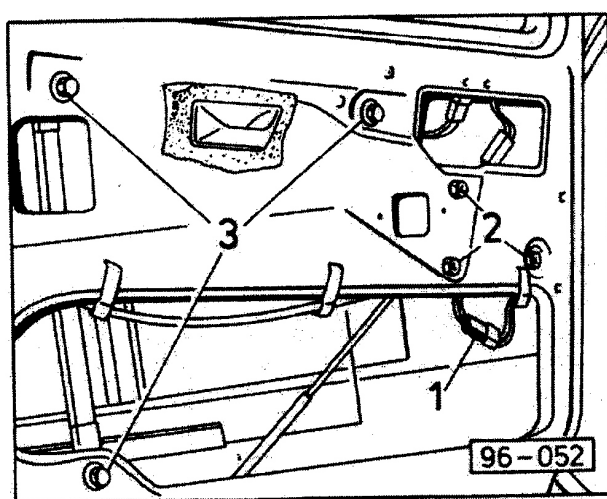
Demontáž a montáž elektrického ovládání okenního skla dveří

Pozor: Spínače na střední konzoli je možné dle potřeby vyjmout předem.

Vodící tyče, lanovody, motor a převodovku je možné zakoupit v odborných prodejnách jako náhradní díl. Není nutné, např. při závadě na okně, zakoupit celý komplet pro spouštění okenních skel.

Demontáž

- Jen málo spustíme dveřní okenní sklo.
- Odmontujeme vnitřní výplň dveří.
- Opatrně sejmem ochrannou fólii a přitom dbáme, abychom ji nepoškodili.



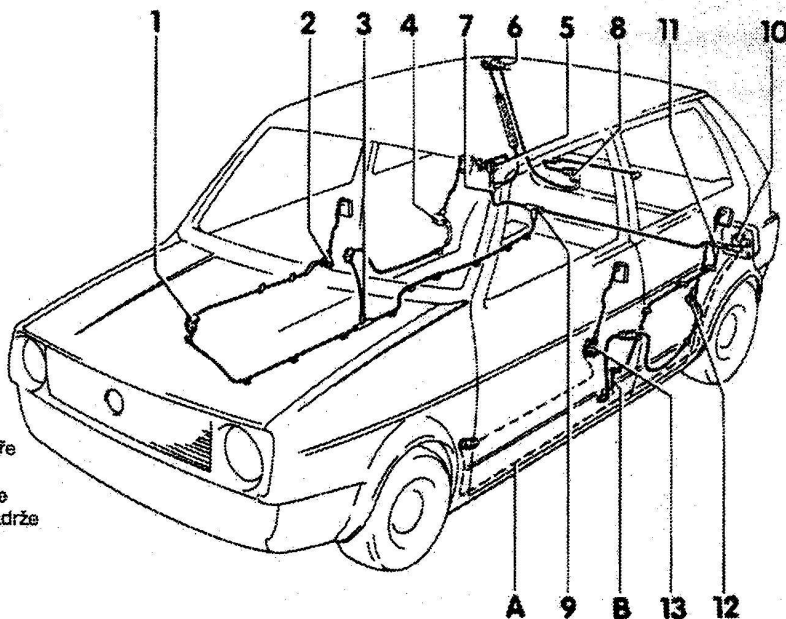
- Přerušíme spojení kabelů - 1 - u konektoru.
- Vyšroubujeme úchytné šrouby - 2 - od motoru pro spouštění - zvedání skel, stejně tak odšroubujeme úchytné šrouby - 3 - od vodící kolejničky.
- Spodem potom vyjmeme motorek, ovládací lanka a vodící kolejničku včetně přípojů pro ovládání.

Zpětná montáž

- Zabudujeme motorek s ovládačem okna, ovládací lanka a vodící kolejničku. Homí ovládací lanovod musí být pod úrovní vodící kolejničky.
- Přišroubujeme zpět motorek a vodící kolejničku.
- Na konektor napojíme elektrické kabely.
- Přišroubujeme okenní sklo.
- Opět řádně přilepíme ochrannou fólii, kterou přilepíme oboustranně lepicí izolepou (lepicí páskou ET - č. AKL 440 025).

Centrální uzamykání

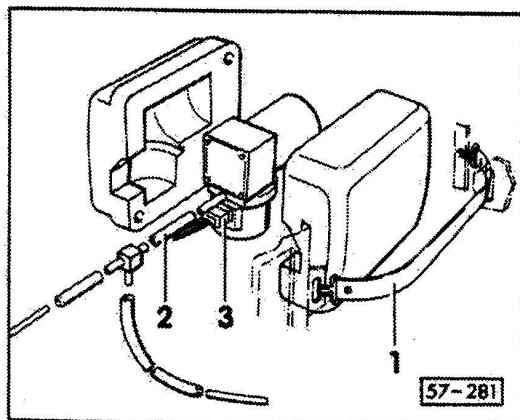
Centrální uzamykání se skládá z elektrického čerpadla, spojovacích hadic a spínacích elementů jednotlivých zámků. Elektrické čerpadlo (dvočinné) dodává potřebný tlak, resp. přetlak, který otevírá zámkové dveře, naopak podtlak je opět uzavírá. Přívod tlaku ke spínačům jednotlivých zámků je proveden hadicovým vedením.



- 1 - Manžeta
- 2 - Spínací zařízení pro přední pravé dveře
- 3 - Spojovací díl ve tvaru T
- 4 - Spínací zařízení pro zadní pravé dveře
- 5 - Spínací zařízení pro víčko palivové nádrže
- 6 - Vodicí průchod
- 7 - Spojovací díl ve tvaru T
- 8 - Spínač pro dveře na zádi
- 9 - Spojovací díl ve tvaru T
- 10 - Tlakové čerpadlo
- 11 - Spojovací díl ve tvaru T
- 12 - Spínací zařízení pro zadní levé dveře
- 13 - Spínací zařízení pro přední levé dveře
- A - Elektrické vedení
- B - Tlakové vedení

Tlakové čerpadlo - demontáž a montáž

Demontáž



- Pryžové táhlo vyvěsíme.
- Z tlumičního pouzdra vymontujeme tlakové čerpadlo.
- Přerušíme spojení hadice - 2 - a rozpojíme konektor - 3 -.

Zpětná montáž

- Nasadíme zpět hadicové vedení - 2 -, připojíme konektor - 3 -.
- Smontujeme tlumiční pouzdro.
- Pryžové táhlo - 1 - zavěsíme.
- Přezkoušíme funkci zámků.

Výměna spínačů nebo spínacích zařízení

- Odmontujeme výplň dveří.
- Vyšroubujeme patřičné šrouby a požadovanou součástku vytočíme.
- Odpojíme konektor.
- Spojovací tyč od spínacího zařízení k zámku vyvěsíme.

Pozor: Po delším odstavení vozidla nebo po výměně tlakového čerpadla uvedeme centrální uzamykání v činnost několika pokusy o jeho zamykání a odemykání. Za normálních okolností musí ovládač zavřít nebo otevřít všechny zámkové do 2 sekund.