



## Wymiana amortyzatorów i sprężyn w WJ

Zapewne pamiętacie jak pewien czas temu napisałem na forum, że zamierzam zamontować w swoim Jeep-ie nowe amorki i sprężynki. I dzisiaj chciałem się podzielić uwagami z montażu i pierwszymi wrażeniami.

Zakupiłem amortyzatory Rancho z serii 9xxx o oznaczeniach RS999239XL oraz RS999266XL wraz z zestawem do ich regulacji składającym się z kompresora, centralki sterującej, przewodów powietrznych i pilota radiowego do sterowaniem całego systemu. Cały zestaw wygląda tak jak na zdjęciu poniżej.



Zestaw do regulacji umożliwia ustawienie regulacji twardości amortyzatorów osobno z przodu i osobno z tyłu. Moim zdaniem jest to regulacja zupełnie wystarczająca. Mogę sobie zaprogramować dowolne ustawienia tyłu i przodu na pięć sposobów: HIGHWAY, SPORT, WORK/TOW/HUAL, OFF ROAD i myRIDE. Cztery pierwsze ustawienia są ustawieniami fabrycznymi natomiast ostatnie pozwala samemu zaprogramować twardość. Bez pilota dostępne jest 9 poziomów regulacji za pomocą ręcznych zaworków. Na zdjęciu widoczne są zaworki do pneumatycznej regulacji bo już je wymieniłem. Amortyzatory są przeznaczone do standardowej wymiany i liftu poniżej 2" chociaż razem ze sprężynami mogą podwyższyć Jeep-a o kilka centymetrów. Sprężyny, które dołączyłem do zestawu to **IRONMAN - wzmacnione HD do liftu +2"**.

Cały zestaw amortyzatorów i sprężyn zakupiłem w firmie **4X4 FACTORY MAGDALENA HATOWSKA w Lublinie** ([www.4x4factory.pl](http://www.4x4factory.pl)). Pani Magdalena pomogła mi w doborze wszystkich elementów za co w tym miejscu chcę jej serdecznie podziękować a także za serdeczną i miłą troskę o klienta. Polecam ten sklep dla wszystkich Jeepniętych.

Przed zamontowaniem dokonałem pomiaru wysokości mojego Jeep-a. Z przodu odległość pomiędzy środkiem koła (piasty) a dolną krawędzią błotnika wynosiła 45 cm a z tyłu 47 cm. Odległości po lewej i prawej stronie były takie same.

Pierwszą czynnością, którą należałoby zrobić to znalezienie miejsca na kompresor i centralkę. Przypuszczając, że kompresor może głośno pracować zdecydowałem się na umieszczenie go w komorze silnika razem z centralką sterującą, do której też należało poprowadzić przewody powietrzne do amortyzatorów, przednich i tylnych. Zdecydowałem się na umieszczenie obu tych urządzeń obok zbiorniczka płynu wyrównawczego do chłodnicy. Aby umieścić kompresor wykonałem podstawkę z blachy, którą przykręciłem do nadkola. Podstawa ta musi być na tyle stabilna aby wytrzymać drgania, które wytwarza kompresor.

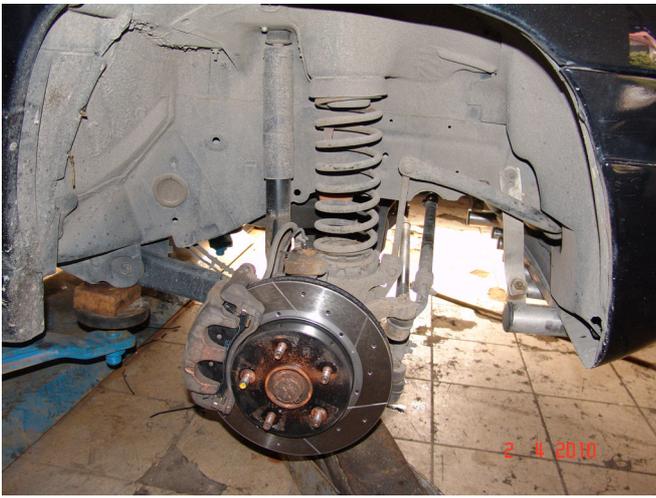
Po jego zamontowaniu wykonałem drugą podstawkę pod centralkę systemu. Całość widoczna jest na zdjęciu poniżej (zdjęcie zrobione po całkowitym montażu).



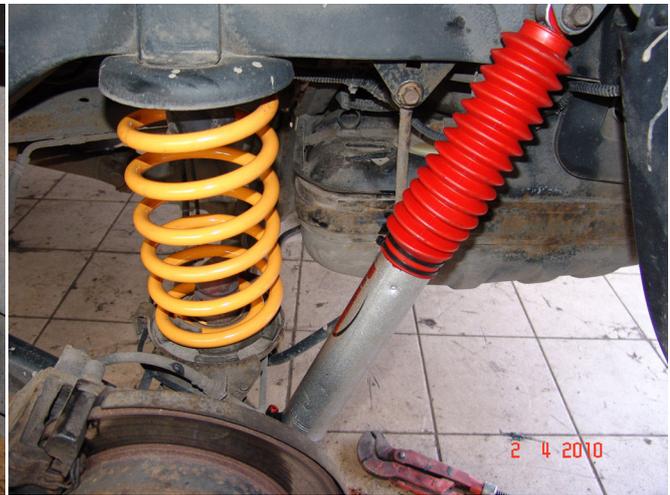
Pozostało tylko wykonać jeszcze podłączenia kompresora z centralką i doprowadzenie przewodów zasilających, które zostaną podłączone do instalacji elektrycznej dopiero po zainstalowaniu całego systemu.

Teraz pozostało wymienić amortyzatory i sprężyny.

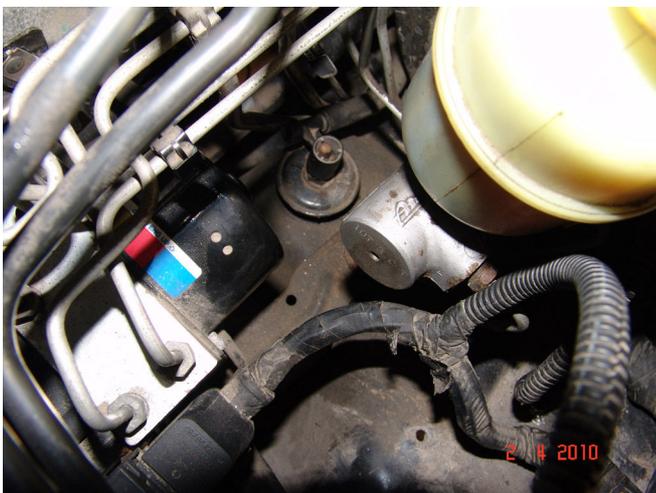
Tak wyglądały stare sprężyny i amortyzatory.



Cały montaż związany z wymianą jest bardzo prosty i nie nastąpił żadnych trudności. Jedynym problemem była tylko konieczność zeszlifowania dolnej tulei w amortyzatorach tylnych o 2 mm (po 1 mm z każdej strony) zaś do górnego uchwytu amortyzatora trzeba było podłożyć podkładkę o grubości 2 mm. Po zamontowaniu wygląda to tak:



Prawda jest taka, to jest śliczne. Sprężyna tylna jest takiej samej wysokości lecz znacznie grubsza. Pasowała idealnie w miejsce starej zaś sprężyna przednia jest o około 3 cm wyższa i nieznacznie grubsza lecz jej montaż nie sprawił także żadnego problemu. Uciążliwe jest tylko odpięcie odpowietrzenia przedniego mostu, którego zamocowanie znajduje się na lewej śrubie amortyzatora. Aby zdjąć to zabezpieczenie najlepiej jest zdjąć z niego przewód odpowietrzający.



Pozostało teraz doprowadzenie przewodów powietrznych od amortyzatorów do centralki.



Przewody od tylnych amortyzatorów poprowadziłem przy przewodach hamulcowych na tylnym moście, gdzie w części środkowej zostały połączone trójnikiem (dostarczonym w zestawie) i od tego miejsca wzdłuż przewodów hamulcowych w okolice pompy serwa aż do centralki. Przewody od przednich amortyzatorów również zostały przeprowadzone wzdłuż przednich przewodów hamulcowych do komory silnika i połączone zostały trójnikiem a z niego do centralki. Wszystkie przewody zostały dokładnie przymocowane taśmami plastikowymi. Dokładne ich przymocowanie oraz przeprowadzenie w taki sposób aby nie zostały później uszkodzone w czasie normalnej eksploatacji jest bardzo ważne i należy temu poświęcić trochę czasu. Ostatnią czynnością jest podłączenie centralki do instalacji elektrycznej. Najpierw podłączamy przewód (+) do skrzynki bezpieczników w komorze silnika – są tam dwie śruby, które można wykorzystać a na końcu przykręcamy przewód (-) – miejsc jest wiele ale najlepiej wykorzystać którąś ze śrub w okolicach prawego błotnika. Teraz pozostaje nam tylko uruchomienie systemu. Naciskamy na centralce przycisk RESET i po teście centralki na pilocie wybieramy opcję twardości amorków. Zadziałało od razu. Włączył się kompresor, popracował około ½ minuty i na centralce zamrugała kontrolka OK. Wszystko działa. A teraz Jeep wygląda tak:



Byłem też bardzo ciekawy czy mój Jeep trochę urósł po tym zabiegu. Po opuszczeniu z podnośnika dokonałem pomiarów: z przodu urósł o 6 cm a z tyłu o 5 cm. Nic bardziej przyjemniejszego niż próba drogowa. Bawiłem się pilotem przez prawie 100 km. Próbowałem różne ustawienia. To działa, różne opcje to różne odczucia w prowadzeniu samochodu. Można zrobić zawieszenie twarde, miękkie i coś po środku. Czuje się Jeep-a inaczej, znacznie lepiej się prowadzi. Nie słychać dudnienia. Wrażenia bardzo pozytywne. Po powrocie znowu pomiary: z przodu 50 cm i z tyłu 50 cm. Więc jednak mały lift.