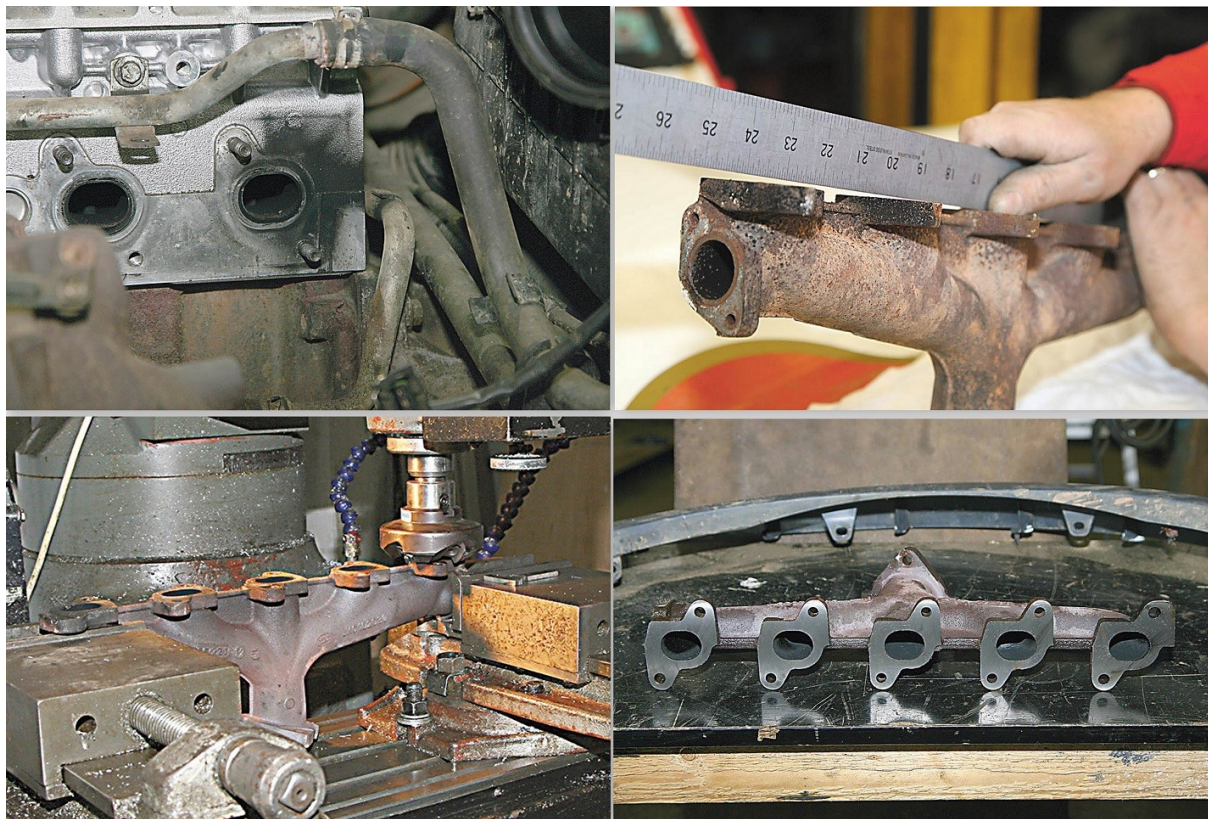


Oprava výfukových svodů Discovery2/Defender TD5

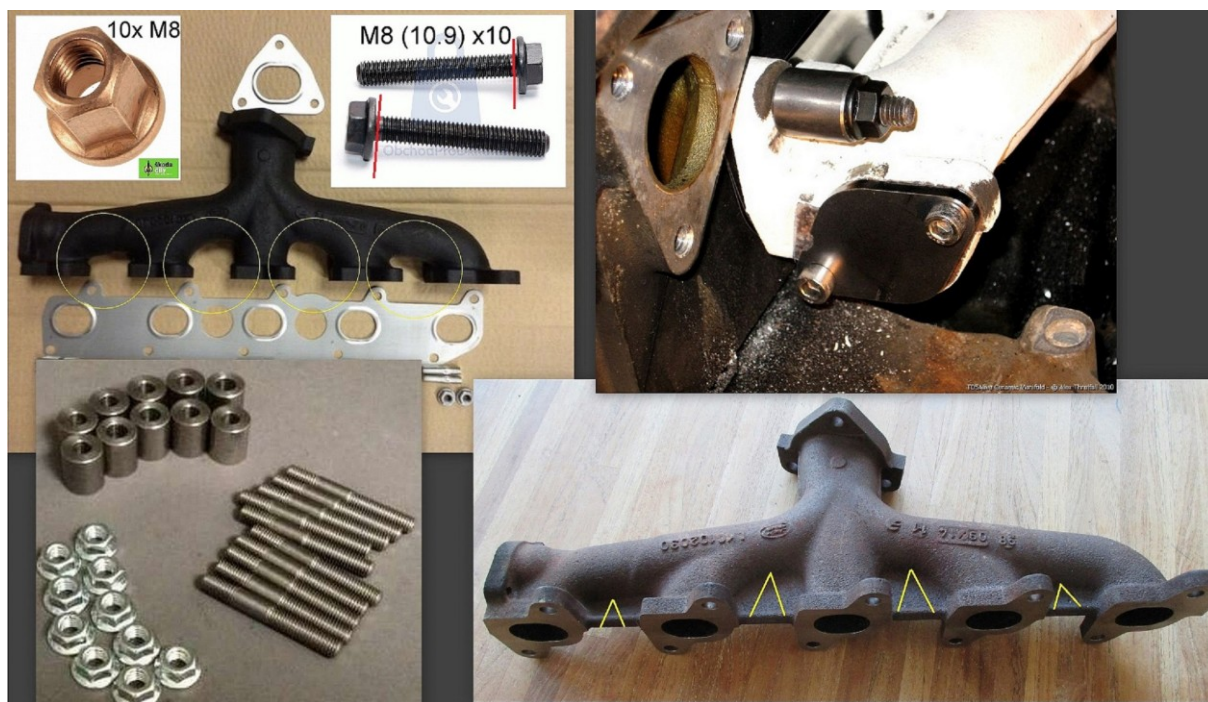
Častým problémem bývají zkroucené výfukové svody, projevující se nepříjemným pištěním. Oprava je celkem jednoduchá operace, která ti v garážových podmínkách zabere jedno odpoledne + nechat někde srovnat svody na dosedací plochu.



Co budeš k opravě potřebovat?

- těsnění svodů (doporučuji min. OEM) <https://www.litep4x4.cz/detail/defender/motor/lkg100470---tesneni-hlava-svody>
- těsnění mezi svody a turbem <https://www.litep4x4.cz/detail/defender/motor/err6768---tesneni-turba>
- silikon na motory (300°) <https://www.denbraven.cz/produkt/gasket-sealant-cerveny/> a lepidlo na zajištění závitů <https://www.lepidla-online.cz/eshop/p/loctite-2701-5-ml-vysokopevnostni-30-43>
- pevnostní šrouby M8 (pevnost 10.9) bez povrchové úpravy, nebo závitovou tyč M8 (pevnost 10.9), z které si nařežeš nové štefty. <https://www.obchodprodilnu.cz/tyc-zavitova-din-975-pevnost-109-pozinkovana-0578.html>
- 10x měděnou samojistící matici M8, nebo můžeš pořídit rovnou prodloužené matice viz. <https://www.skoda-dily.cz/nahradni-dil/wht000001n-matice-m8-skoda-21735.html>

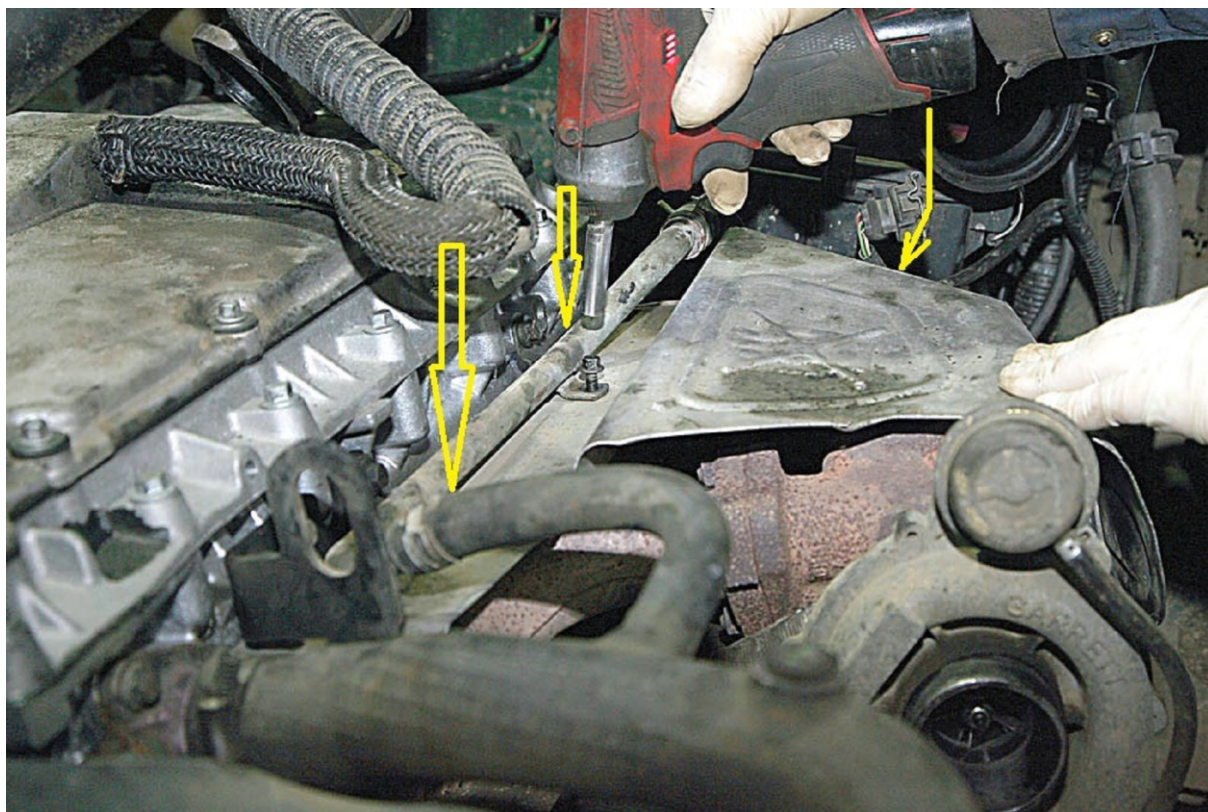
Pokud neseženeš sadu drahých, delších šteftů, úplně stejně poslouží závitová tyč M8 s pevností 10.9, (cena 44,-Kč viz odkaz výše), nebo 10x obyčejný šroub, stejné pevnosti u kterého jen odřízneš hlavu tak, aby měl minimálně délku 60mm (tedy cca o dva cent'áky delší než stávající štefty). Proč? Protože pod matici vložíš navíc 2cm váleček jako podložku, kvůli pnutí. Tohle do budoucna zabrání případnému dalšímu ustříhnutí šteftu, vlivem tepelné tenze. Na každý takto připravený šteft, naneseš v části, co jde do bloku, pojistné lepidlo k zajištění závitů. NE na tu část závitů, co jde ven. Prodávají se tři typy pevností lepidel, tak použij nejsilnější.



Obr. 1)

Postup při demontáži:

- 1) Odmontuj hadice sání k turbu a vodní hadice nad svody vč. hadice odvětrání motoru ať nezavazí při práci.
- 2) Odmontuj tepelný štít turba. Drží na třech šroubech, dva na motoru, jeden zezadu montážní dírou na turbu (oříšek 10 na malou golu). Je k němu horší přístup, ale pokud je motor ještě teplý, jde to povolit celkem snadno.





3) Sundej horní plastový kryt vrtule

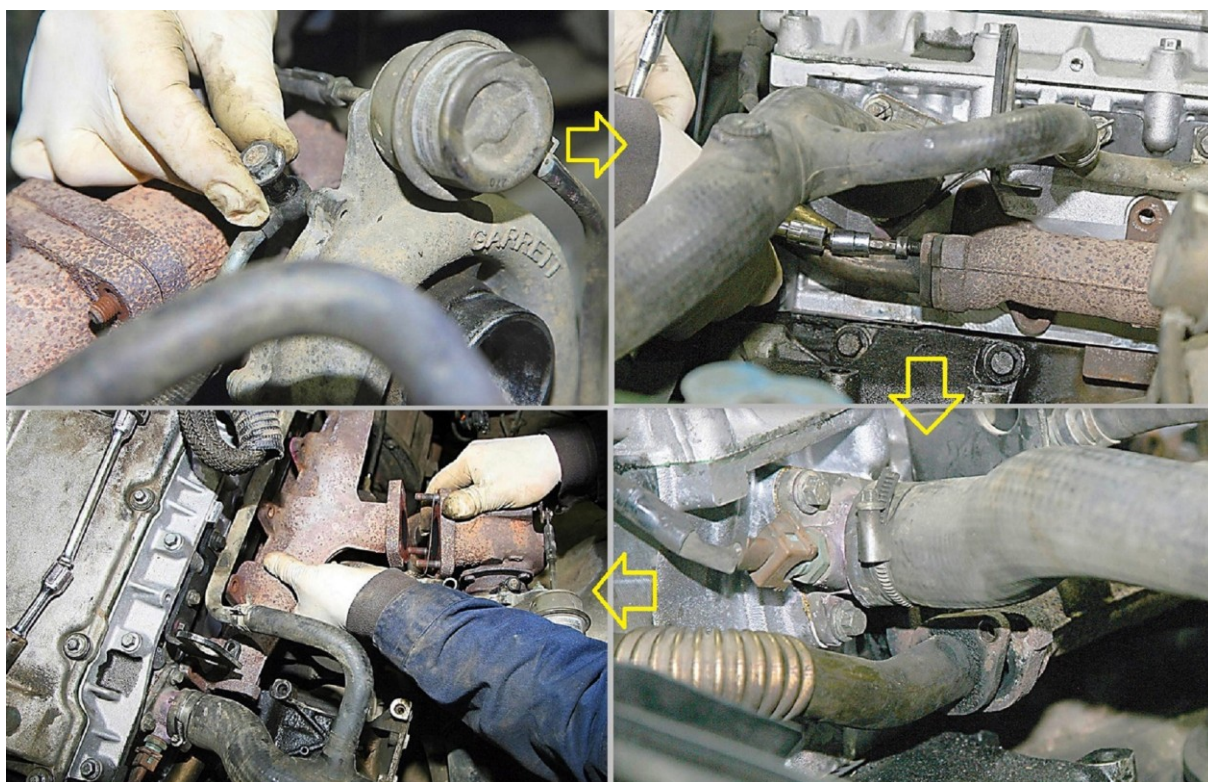
4) Uvolni hnací řemen (pákou goly přes šroub napínáku), sundej řemen z řemenice kompresoru klimatizace a uvolni kompresor (4x dlouhé šrouby nahoře). Není potřeba kompresor úplně odpojovat od hadic, stačí ho jen vyhnout do strany.

5) Odšroubuj tři matice příruby turba i s turbem od svodů (13 klíč). Odšroubuj z turba nahoře hadičku odtoku oleje z turba (banjo), abys pak mohl celé turbo odehnout při vyndávání svodů. Dej pozor, ať neztratilš dvě těsnící podložky pod banjo šroubem a banjo šroub nestrhneš! Dej pozor, ať se do olejového systému nedostanou nečistoty (stačí ucpat ubrouskem).



6) uvolni vpředu krátkou, kovovou trubku (harmoniku), vedoucí do EGR od svodů. Stačí jen strana u svodů (pozor na těsnění v trubce u příruby).

7) Odšroubuj a vyjmi celé svodové potrubí a nechej někde srovnat jeho dosedací plochu. Jakmile budeš mít srovnáno, odstraň z něj přepážky mezi jednotlivými vstupy viz obr.1, nahoře. Pokud se ti s tím nebude chtít precizně hrát, stačí jen prořezat flexou do tvaru V viz obr.1.



8) Postup při vyjmutí zalomených šteftů:

Je celkem složité odvrtávat šteft v motorovém prostoru. Není tam moc místa. Musel bys odstrojit vše, co je před tím vč. turba atd. a to ještě nezaručuje, že se k tomu dobře dostaneš, natož že se to povede. Pak bys musel zřejmě ještě zvětšit stávající závity M8, na závity na M10, stejně tak díry ve svodech. Proto doporučuji, pokud zalomený šteft kouká aspoň 2mm ven, pokusit se jej pořádně chytit do kleští a opatrně vytočit. Pokud se nezadaří, vezmi obyčejnou matici M8 (nejlépe bez zinku) přilož ji na ulomený šteft a krátce přivař zevnitř na šteft (prostě ji vyplň materiálem). Pak šteft krásně vytočíš normálním klíčem. Výhodou je i to, že se během svaření, okolí šteftu prohřeje a o to lépe jde pak ven.

9) Očisti dosedací plochu na bloku motoru a okolí od sazí. Stejně tak i ostatní plochy všech demontovaných přírub.

Montáž zpět:

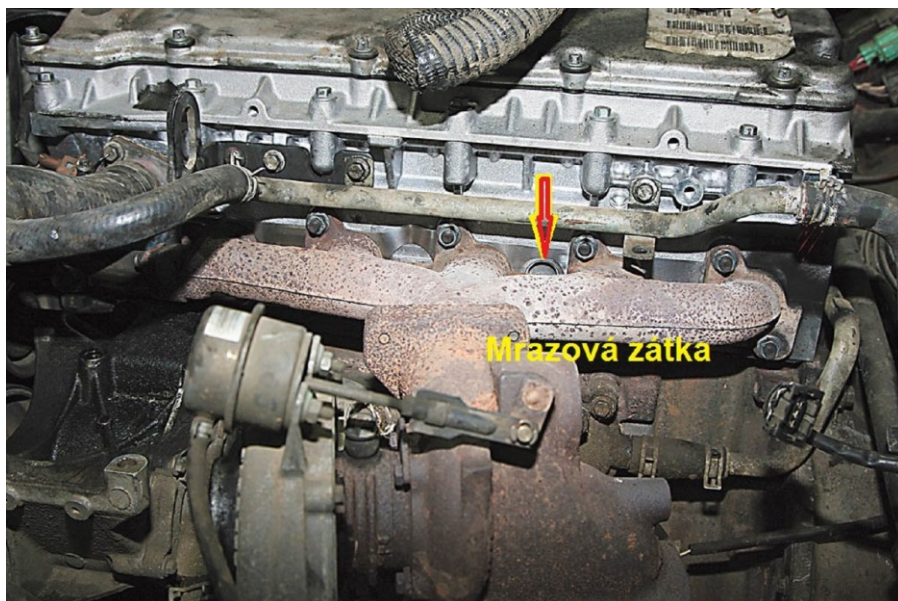
A) Našroubuj nové štefty ošetřené lepidlem na závity. Nejlépe za použití dvou kontramatek, abys je dobře utáhl (utahuj momentem max. 20 Nm).

B) Osad' nové těsnění i svody na místo a lehce zašroubuj všech 10 matic. Nezapomeň na vymezovací válečky pod matky, pokud nemáš přímo ty prodloužené, měděné matky viz odkaz výše a obr.1. Nyní utahuj nejdříve první dvojici matek na středu svodů a postupně pak další od středu ven na střídačku (utahovací moment 25 Nm).

C) Osad' nové těsnění příruby turba na obě očištěné plochy a přišroubuj turbo zpět na svody (utahovací moment 25 Nm). Dej pozor při zpětné montáži banjo šroubu hadičky oleje, ať jej nestrhneš! Je dutý a stane se to snadno (utahovací moment max.15 Nm).

D) Při zpětné montáži EGR trubky (harmoniky) na svody, doporučuji očistit dosedací plochy příruby i svodů a také použít červený silikon (300°). Taky doporučuji dobře očistit nátrubky sundaných vodních hadic od vrstvy vodního kamene a vnitřky hadic, jinak zřejmě potečou. Zbytek montáže probíhá pochopitelně v obráceném pořadí.

- pozn. Než namontuješ zpět svody, zkontroluj, jestli ti neprolíná mrazová zátka, nebo šroub. Obvykle tam je šroub na imbus. Najdeš ho uprostřed, přímo pod svody na bloku. Pokud teče a je znatelná mapa po úniku, jednoduše vyšroubuj, očisti, odmastí a natři pouze poslední 3-4 závity zátky u výstupu ven, lepidlem na závity, nebo červeným motorářským silikonem (300°) a našroubuj zpět.



Na závěr jedna osobní rada. Abys mohl dočasně jezdit, než ti někde srovnají tvoje svody, je dobré si od někoho půjčit svody jiné, pokud možno rovné. Ty jednoduše dáš na stávající staré těsnění, ale nejdříve to celé očisti a dej pod to tenkou vrstvu červeného silikonu (300°) na motory viz výše. Já tak jezdil skoro měsíc bez sebemenších problémů a bez pískání. Ten silikon to udrží úplně v pohodě.

Ať se práce daří!