

## INSTRUKCJA MONTAŻU ZESTAWU LIFT 3" ORAZ 4" RADZIKONE DO SUZUKI VITARA I (1988-1999)

### **WAŻNE:**

1. **Efekt tetry** (zły kąt kół przednich), w zależności od stylu jazdy, będzie się utrzymywał nawet przez kilka tysięcy km. Jeżeli efekt ten nie będzie chciał zaniknąć należy sprawdzić poprawność ustawienia zbieżności.
2. Jeżeli krzyżaki wału tylnego są już stare i mają luz to mogą szybko wymagać wymiany na nowe. Będzie wtedy słychać szum/terkotanie pod autem i drganie na lewarkach biegów i reduktora.
3. Po przejechaniu 100km, lub po pierwszym wypadku w teren, należy sprawdzić dokręcenie WSZYSTKICH śrub, które zostały przykręcone podczas montażu części. Czynność tę należy powtarzać co kilka tys km.
4. W przypadku chęci wymiany oleju w obniżonym przednim moście należy nalewać go z mocno uniesionym przodem auta - najłatwiej wjechać przednimi kołami na stromą górkę :) Docelowo w moście powinien być 1l oleju.

**Poszczególne elementy zestawu lift 4" Radzikone do Vitary, należy montować tylko i wyłącznie w następującej kolejności:**

### **Z TYŁU AUTA:**

1. Poluzować mocowania linek ręcznego na poprzecznej rurze ramy (tam gdzie jest przykręcony sierżant; klucz 12) oraz na dolnych wahaczach (klucz 10). Zamiast śrub przypiąć luźno opaski plastikowe (trytki) dołączone do zestawu.
2. Wymienić wężyk odpowietrznika mostu (dwa wężyki w komplecie - krótszy na tył).
3. Zamontować dystans wału i sierżanta.
4. Wymienić sprężyny tylne (Kayaba):  
Zakładamy ciaśniejszymi zwojami do dołu.
5. Wymienić amortyzatory tylne – śruby m10 w komplecie (zastępują oryginalne śruby m12).
6. Naciągnąć sprężynę idącą od tylnego wahacza (sierżanta) do korektora hamowania.

### **Z PRZODU AUTA:**

7. Z doświadczenia wiemy, że bywa z tym ciężko, więc najlepiej zacząć od poluzowania nakrętek i śrub rzymskich na drążkach kierowniczych, gdyż po lifcie będziemy musieli ustawić nimi zbieżność.  
Jeżeli nie będą chciały odpuścić najlepiej wyjąć je z auta wszystkie na raz - będzie łatwiej z nimi walczyć.
8. Montujemy obniżenie przedniego mostu: odkręcamy trzy stare łapy. Nowe łapy pasują do mostów w wersji zarówno na 3 śruby jak i na 4 śruby. Montujemy dwie przednie nowe łapy, najpierw przykręcając górne śruby m12 do ramy. Nie dokrecać śrub do końca zanim wszystkie trzy łapy nie będą na swoim miejscu! Następnie przykręcamy tylną łapę mostu. Prawą (krótszą) łapę należy wkręcić na klej do gwintów.
9. Wymienić wężyk odpowietrznika przedniego mostu (2 wężyki w komplecie - dłuższy na przód).
10. Wyjmujemy stare sprężyny przednie i montujemy dystanse odbojów przednich sprężyn (duża sześciokątna srebrna nakrętka). Najpierw wkręcamy odbój do dystansu a następnie całość przykręcamy do ramy.
11. Wymieniamy przednie sprężyny (Lesjofors).  
Nie używać ściągaczy do sprężyn! Ściskamy nowe sprężyny lewarkiem „żabą” podłożonym pod koniec wahacza. Sprężynę w wahaczu ustawiamy tak, jak widać na rysunku na następnej stronie - płaską częścią do góry (wchodzą na wcisk, trzeba trochę powalczyć).  
Po montażu sprężyny nie mogą być wygięte w „banan” ani nie mogą ocierać o amortyzator czy odbój wewnątrz sprężyn.  
W razie potrzeby przekreślić sprężynę o kilka mm w lewo lub prawo.
12. Zakładamy dystanse przednich amortyzatorów ( "L" - lewy oraz "P" – prawy) strzałkami skierowanymi w przód Vitary. Ustawiamy górne mocowanie amortyzatora z maksymalnym przesunięciem do środka auta (na „fasolkach” regulacyjnych w dystansach).

13. Należy zeszlifować "cienki kołnierz" na amortyzatorach przednich (tylko jak będzie trzeć o gniazdo sprężyny).  
Patrz na zdjęcie na stronie [radzikone.pl/instrukcja](http://radzikone.pl/instrukcja)

14. Regulujemy ograniczniki skrętu przednich kół (jeden znajduje się na wąsie przekładni a drugi obok, na ramie – 2x klucz 14).  
Jedna osoba trzyma kierownicę skręconą maksymalnie w lewo. Druga osoba ustawia ogranicznik skrętu tak, żeby lewy zacisk hamulcowy był przynajmniej 3mm od sprężyny a opona przynajmniej 2cm od ramy. Czynność powtarzamy z prawą stroną.  
**UWAGA:** Jak przy max skręcie, sprężyna będzie dotykać zacisku, to może dochodzić do chwilowej **utruty hamulców !**

15. Po przejechaniu kilku km (najlepiej w terenie :) należy ustawić zbieżność zgodnie ze schematem na następnej stronie.

Po ustawieniu zbieżności, jedziemy w porządy teren i po powrocie drugi raz sprawdzamy/ustawiamy zbieżność.  
W naszej Vitarze sprawdzamy zbieżność co kilka rajdów bo trwa to 3 minuty :)

### WAŻNE:

**Nieprawidłowo ustawiona zbieżność to najczęstszy błąd podczas montażu i użytkowania Suzuki z podniesionym zawieszeniem.**  
Wbrew przyjętym opiniom, zła zbieżność nie ma wpływu na znoszenie auta w prawo czy lewo. Zatem to, że auto jedzie prosto nie gwarantuje, że zbieżność jest prawidłowa.

Nieprawidłowo ustawiona zbieżność może spowodować m.in.:

- auto źle się prowadzi i „myszkuje po drodze”
- przód auta staje się za niski (wydaje się, że są za niskie sprężyny)
- przód auta staje się za wysoki – auto podskakuje przodem i dobija
- zły kąt pochylenia kół ("tatra" lub "antytatra")

PAMIĘTAJ - z podniesionym zawieszeniem, nie da się prawidłowo ustawić zbieżności w warsztatach, które do tego celu używają „standardowych” przyrządów zakładanych na koła. Żadne „lasery” i katalogi nie pomogą w zmodyfikowanym zawieszeniu.

**JEDYNA W 100% PEWNA METODA na prawidłowe ustawienie zbieżności to "metoda najazdowa", której są dwa sposoby:**

- ustawienie na płytach do zbieżności w wykwalifikowanym warsztacie
- ustawienie samodzielnie według instrukcji na stronie [radzikone.pl/instrukcja](http://radzikone.pl/instrukcja) (POLECANE PRZEZ NAS - prostsze niż się wydaje ;)

16. Po ustawieniu zbieżności powtórzyć pkt. 14.

Życzymy wielu lat cieszenia się z użytkowania naszych produktów.

Radzikone Team

Sprężyny zakładamy tak, aby ich końce były w zaznaczonych na czerwono punktach gniazd.  
Nie zwracamy uwagi na oryginalne ułożenie sprężyn.  
Unikniemy wygięcia sprężyn w banan.

