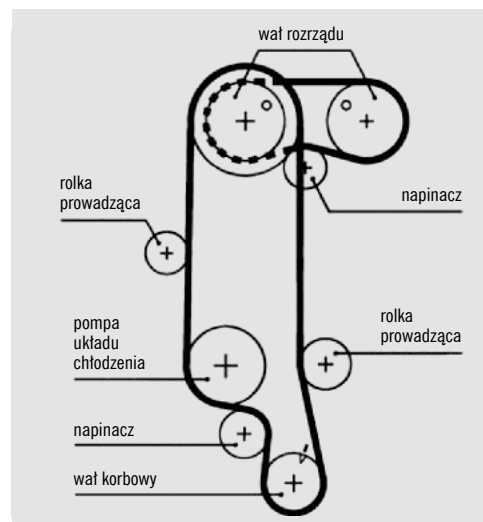


Rozrząd silników VAG 1.4/1.6 16V

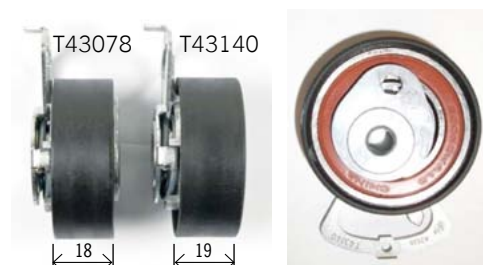
TEN SILNIK JEST BARDZO WRAŻLIWY NA NIEWŁAŚCIWE USTAWIENIE NAPINACZA. DLATEGO PODANA TU PROCEDURA MONTAŻOWA MUSI BYĆ ŚCIŚLE PRZESTRZEGANA. LĘKCEWAŻENIE TEGO WARUNKU PROWADZI DO POWAŻNYCH USZKODZEŃ



SCHEMAT ROZRZĄDU VAG 1.4/1.6 16V



DWIE WZAJEMNIE WYMIENNE WERSJE AUTOMATYCZNEGO NAPINACZA PASKA GŁÓWNEGO WYSTĘPUJĄCE W ZESTAWACH GATES



NAPINACZE T43078 (Z LEWEJ) I T43140 RÓŻNIĄ SIĘ O 1 MM SZEROKOŚCIĄ BIEŻNI

NAPINACZ PASKA SYNCHRONIZUJĄCEGO WAŁY ROZRZĄDU

Do wymiany napędu rozrządów w silnikach tej rodziny służą dwa alternatywne zestawy Gates PowerGrip®: K015565XS z napinaczem paska synchronizującego wały rozrządu T43078 (o szerokości bieżni koła 18 mm) albo K025565XS z napinaczem T43140 (szerokość bieżni 19 mm). Napinacze te nie mogą być stosowane zamiennie.

Zestaw K015565XS stosuje się w następujących wersjach silnikowych:

- ▶ AHW → I AHW160 000 (Seat Leon 1.4 i Toledo 1.4, Volkswagen Bora 1.4, Golf 1.4, Lupo 1.4);
- ▶ AKQ → I AKQ242 000 (Volkswagen Bora 1.4, Golf 1.4, Lupo 1.4);
- ▶ AJV → I AJV005 000 (Volkswagen Polo 1.6).

W pozostałych przypadkach zastosowanie znajduje zestaw K025565XS.

Aktualne dane dotyczące zastosowań dostępne są w katalogu na stronie:

www.gatesautocat.com

Prawidłowy montaż

W trakcie wymiany elementów rozrządu silnik musi być zimny, a jego wał korbowy ustawiony tak, by tłok pierwszego cylindra znajdował się w pozycji GMP. Skośny ząb na kole pasowym wału korbowego tworzy wówczas jedną linię z prawym znakiem pozycjonującym (zębem nadlewu kałduba silnika), więc koła pasowe wałów rozrządu można zablokować narzędziem Gates GAT4635 lub VAG nr 10016.

Po upewnieniu się, że gwint w bloku silnika jest nieuszkodzony, mocuje się nowy napinacz paska głównego, czyli tą-



czętego wału korbowy z jednym z wałów rozrządu. Śrubę należy dokręcić palcami, ustawivszy napinacz we właściwej pozycji, czyli musi on dobrze przylegać do kałduba silnika, a widełki jego płyty wspornikowej powinny obejmować dwustronnie te sąsiedniej śruby.

Podobne czynności dotyczą napinacza paska synchronizującego oba wały rozrządu. Występ jego płyty wspornikowej powinien być zwrócony pionowo w dół i osadzony w otworze w głowicy. Po kolejnym założeniu obu pasków zębatych PowerGrip® firmy Gates górny napinacz trzeba obrócić w lewo, by jego wskazówka pokryła się z występnym na płycie wspornikowej, i dokręcić jego śrubę centralną momentem 20 Nm. Napinacz dolny obraca się w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara, czyli w prawo, aż jego wskazówka pokryje się z nacięciem na płycie wspornikowej i też dokręca się go momentem 20 Nm.

Na koniec należy obrócić wał korbowy o 2 obroty w prawo, czyli do pozycji GMP

FOT. GATES

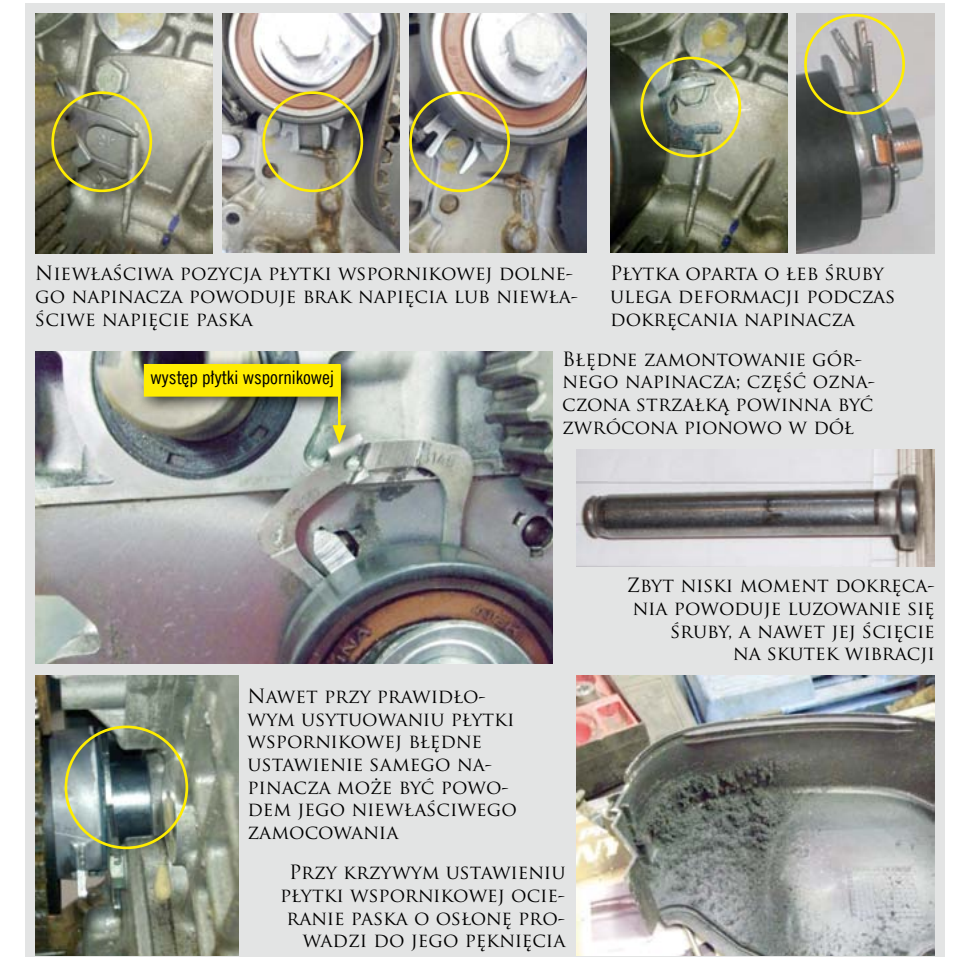
pierwszego cylindra, by sprawdzić i ewentualnie skorygować pozycje wskazówek napinaczy.

Popelniane błędy

Napinacze mogą być zamontowane w wielu nieprawidłowych pozycjach. Jeśli napinacz dolny zostanie dokręcony podczas opierania się płytki wspornikowej na łbie śruby, moment dokręcenia śruby będzie niewłaściwy, a ustawienie całego elementu skośne względem płaszczyzny ruchu paska. Także przy prawidłowej pozycji tego napinacza zbyt niski moment dokręcania może spowodować poluzowanie się śruby na skutek wibracji, a następnie złamanie (ścięcie) jej trzpienia, zbyt duży zaś – jego zerwanie. Możliwe jest także prawidłowe ustawienie płytki wspornikowej przy niewłaściwym zamocowaniu samego napinacza. Powstanie wtedy szczelina pomiędzy napinaczem i kałdubem silnika, a pasek będzie napinany nierównomiernie na swej szerokości, co może doprowadzić do jego uszkodzenia.

Napinacz górny bywa montowany odwrotnie, czyli z występnym płytki wspornikowej zwróconym ku górze. Przy dokręcaniu śruby cały ten mechanizm ulega wówczas deformacji, ponieważ brak jest otworu mieszczącego występ płytki wspornikowej.

Zbyt duży moment dokręcenia śrub obu napinaczy też powoduje ich deformację,



a w konsekwencji przegrzewanie łożysk. Częstym błędem jest również pozostawienie bez naprawy uszkodzonego gwintu w aluminiowym odlewie kałduba silnika. Przy braku wspólnej płaszczyzny wszyst-

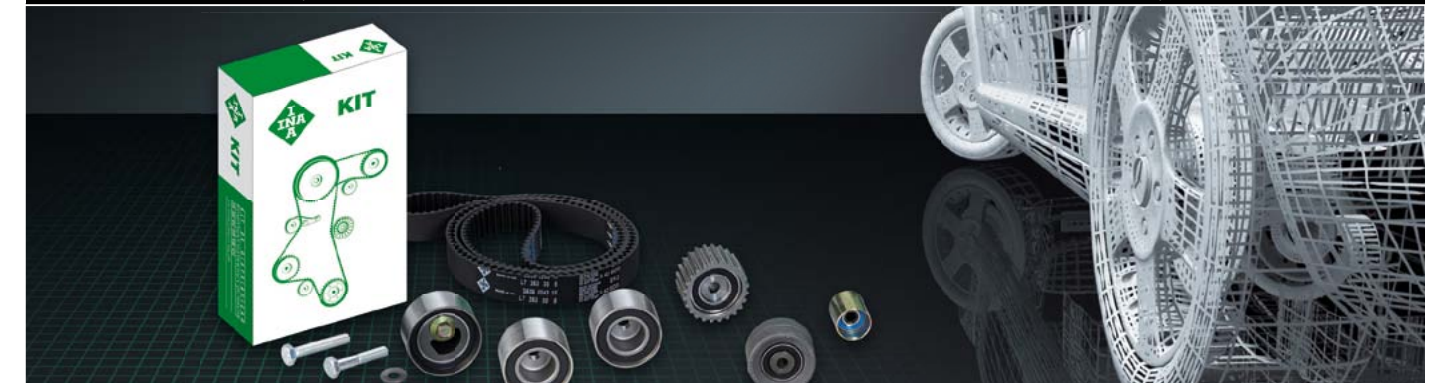
kich części napędu rozrządu pasek ociera o osłonę i ulega stopniowemu ścieraniu aż do całkowitego pęknięcia i zerwania.

Opracowano na podstawie materiałów firmy Gates

INA KIT – profesjonalne zestawy elementów rozrządu!

Service. Power. Partnership.

Schaeffler Group Automotive Aftermarket



Zestaw INA KIT – profesjonalny zestaw naprawczy zawierający niezbędne elementy do wymiany rozrządu – napinacze, rolki prowadzące, śruby, podkładki, osłonki jak również sam pasek – w jakości OE! Ponad 500 zestawów INA KIT stanowi ofertę dla ponad 92% europejskiego parku samochodowego. Kompletny zestaw zapewni profesjonalną wymianę elementów rozrządu i pozwoli zaoszczędzić cenny czas.

Telefon: (022) 878 31 65
Fax: (022) 878 31 64
E-Mail: aaminfo.pl@schaeffler.com
www.schaeffler-aftermarket.pl
www.luk-as.pl

