

Rozrząd silników benzynowych Renault 1.4/1.6 16V



MARCIN PERZYŃSKI

GATES PT EUROPE BVBA
SZEFE SPRZEDAŻY W POLSCE
DYWIZJA CZĘŚCI ZAMIENNYCH DLA MOTORYZACJI

SILNIKI TE, OZNACZONE ODPOWIEDNIO KODAMI K4J I K4M, MONTOWANE SĄ W SAMOCHODACH RENAULT (THALIA, KUBISTAR, CLIO, KANGOO, LAGUNA, MEGANE, MODUS, SCENIC, TWINGO) ORAZ DACIA I NISSAN

Firma Gates dostarcza na rynek wtórny kompletne zestawy do serwisowej wymiany napędu rozrządu w obu konstrukcyjnych wersjach. W firmowym katalogu online dostępnym na stronie: www.gatesautocat.com można je odnaleźć pod numerami referencyjnymi: 5501XS/K015501XS/K025501XS/KP15501XS. Podczas wykonywania operacji montażowych zaleca się stosowanie specjalistycznych narzędzi z zestawu Gates GAT4960.

Praktyczne doświadczenia mechaników obsługujących w tym zakresie wspomniane modele samochodów świadczą o występowaniu pewnych typowych problemów, które łatwo jest jednak wyeliminować, zwracając szczególną uwagę na ich przyczyny.

Często pojawiający się zwiększony luz w łożysku pompy płynu chłodzącego powoduje zsuwanie się paska oraz zrywanie kołnierza koła pasowego wału rozrządu, a w konsekwencji – uszkodzenie tych elementów. Także uprzednie mechaniczne uszkodzenie kołnierza koła pasowego może doprowadzić do tego typu awarii (fot. 1).



FOT. 1

W związku z tym, aby zapobiec pojawianiu się podobnych usterek, po kilku latach produkcji omawianych silników konstrukcję koła pasowego wału rozrządu zmodyfikowano, choć numer OE tej części pozostał niezmieniony.

Oprócz tego jednak podczas każdej obsługi napędu rozrządu konieczne jest sprawdzenie stanu pompy układu chłodzenia, a w razie potrzeby – jej wymiana. Wszystkie niezbędne do tego elementy znajdują się w zestawie rozrządu Gates KP15501XS.



FOT. 2



FOT. 3

Przy wymianie pompy wody należy zastosować odpowiednią śrubę z podkładką oraz dokręcić ją właściwym momentem obrotowym. Odległość pomiędzy kołem pasowym napinacza a śrubą pompy jest mała (fot. 2), więc zastosowanie elementu o niewłaściwych rozmiarach może doprowadzić do jego niepożądanego kontaktu (fot. 3).

Podczas wymiany koła pasowego luźnego (rolki prowadzącej) trzeba pamiętać o konieczności zastosowania oryginalnej podkładki dystansowej, oddzielającej tę część od kadłuba silnika. Bez tej podkładki koło pasowe będzie się stykać z pompą cieczy chłodzącej, co spowoduje uszko-



FOT. 4



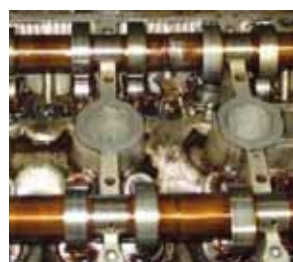
FOT. 5

dzenie jego obwodu, a także umieszczonego na nim paska (fot. 4 i 5).

W zestawie rozrządu znajduje się też śruba (nr OE 8200557644) mocująca zębate koło pasowe do wału korbowego. Jest to bowiem element jednorazowego użytku. Dokręcenie tej śruby właściwym momentem obrotowym jest bardzo istotne. Wartość momentu różni się w zależności od kodu silnika i modelu samochodu, należy więc stosować się w tym zakresie do instrukcji serwisowej konkretnego pojazdu. Zlekceważenie powyższych zaleceń może doprowadzić do zerwania śruby (fot. 6).



FOT. 6



FOT. 7

W ramach naprawy silnika po kolizji tłoka z zaworem (zaworami) będącej skutkiem awarii napędu rozrządu, konieczna jest szczegółowa kontrola dźwigienek zaworowych. W przypadku jakiegokolwiek uszkodzenia należy bezwzględnie daną część wymienić (fot. 7).

FOT. GATES

WYMIENIĆ CZY POCZekać?



Małgorzata Kluch

Marketing manager
GG Profits

Układy zapłonowe w nowoczesnych samochodach nie wymagają częstej konserwacji. Ich elektroniczne sterowniki informują natychmiast o pojawiających się usterek, ale lepiej do tego nie dopuszczać.

Przyczyn niesprawności systemów zapłonowych może być wiele. Dają się one podzielić na dwie zasadnicze grupy. Do pierwszej należą działania czynników zewnętrznych, takich jak wilgoć, zanieczyszczenia powietrza i chemiczne środki zimowego utrzymania dróg. Do drugiej zaliczamy przyczyny typowo techniczne, a więc eksploatacyjne zużycie lub mechaniczne uszkodzenie przewodów zapłonowych, a także błędy popełnione w trakcie ich doboru i montażu.

Skutkiem wszystkich usterek obu wymienionych rodzajów jest najpierw osłabienie, a następnie zanik iskier między elektrodami świecy, czyli odczuwalne zakłócenia prawidłowego przebiegu procesów spalania.

Zgodnie z zaleceniami producentów pojazdów przewody zapłonowe używane jako części zamienne powinny odznaczać się jak najmniejszym oporem elektrycznym. Im niższa jest oporność przewodu, tym energia iskry zapłonowej podlega mniejszemu rozproszeniu, czyli wyładowanie między elektrodami jest silniejsze i trwa dłużej. Ma to szczególne znaczenie w przypadku silników zasilanych gazem i eksploatowanych w trudnych warunkach atmosferycznych.

Oryginalne ferromagnetyczne przewody „wire wound” Sentech spełniają wszystkie te wymagania i międzynarodowe normy. Do ich

wykonania używa się wysokiej klasy surowca. Są one solidnie wykonane i działają bezawaryjnie w ciągu całego okresu użytkowania. Ich serwisowa wymiana powinna być dokonywana raz na 3 lata lub co 50 tys. km przebiegu pojazdu.

W trakcie wymiany przewodów Sentech trzeba przestrzegać następujących zasad:

1. wymieniać całe komplety, a nie tylko uszkodzone przewody;
2. nie dotykać przewodów podczas pracy silnika, gdyż grozi to porażeniem elektrycznym;
3. przy montażu przewodów do aparatu zapłonowego i cewki zwracać szczególną uwagę, by w gumowych kapturkach nie pozostawiać nadmiaru powietrza, które po nagrzaniu się może wyrwać końcówki z ich gniazd;
4. po każdej wymianie lub czyszczeniu świec trzeba zwrócić szczególną uwagę na prawidłowe ponowne zamontowanie przewodów, których metalowe złącza powinny wyczulnie zatrząsknąć się na karbach nakrętek świec;
5. nie wolno dopuszczać do luźnego kontaktu końcówki przewodu z nakrętką świecy, gniazdem aparatu zapłonowego lub cewki, gdyż pojawiające się w tych miejscach iskrzenia powoduje przepalanie się elementów izolacyjnych, a w konsekwencji – odpływ prądów wysokiego napięcia do „masy” pojazdu z pominięciem świecy zapłonowej.





GG Profits Sp. s o.o.
ul. Spacerowa 6/8
95-200 Pabianice
POLAND
tel./fax +48 42 214 51 50
fax +48 42 227 19 32
www.sentech.pl



SENTTECH CLASS E SILICONE

SENTTECH®

NAJWYŻSZA JAKOŚĆ - NIEZAWODNY ZAPŁON