

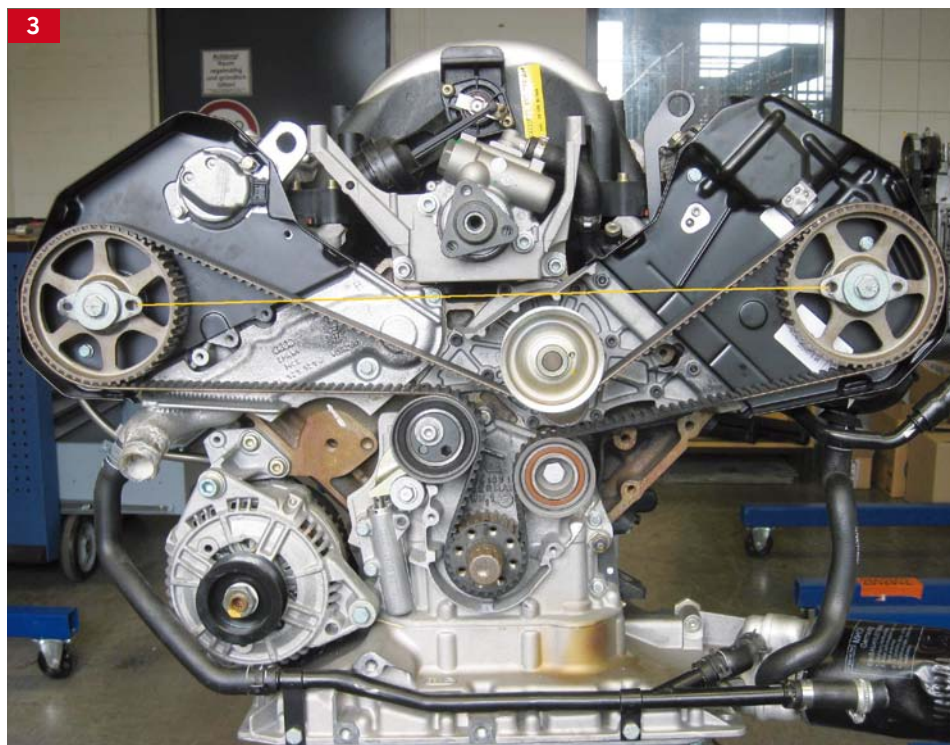


pasowym pokrywa się ze wskaźnikiem (rys. 2).

Przy takim ustawieniu wału korbowego wszystkie otwory w dociskach kół pasowych wałów rozrządu powinny znaleźć się w jednej linii, większe po stronie wewnętrznej, a mniejsze – po zewnętrznej (rys. 3). Jeśli zajmują one miejsca odwrotne, należy to skorygować, wykonując jeden obrót wału korbowego w prawo.

Jeśli po wykręceniu śruby zaślepiającej otwór w skrzyni korbowej silnika widoczny jest znak GMP na bocznej stronie najbliższego korbowodu, na miejsce zaślepki trzeba wkręcić trzpień (3242) służący do ustalania wału w tej właśnie pozycji (rys. 4).

W dalszej kolejności za pomocą klucza imbusowego 8 mm powoli (ze względu na przettaczany skutkiem tego olej i możliwość uszkodzenia uszczel-



nień) obracamy rolkę napinającą w prawo aż do momentu, gdy wysunięty tłok napinacza daje się zablokować przetyczką ze stalowego drutu o grubości 2 mm (rys. 5 i 6).

Po zluźnieniu i wymontowaniu napinacza oraz zdjęciu z wału korbowego koła pasowego napędu osprzętu i odkręceniu wspornika wentylatora wiskotycznego można wyjąć pasek rozrządu.



Montaż nowych elementów

Tę fazę pracy należy rozpocząć od częściowego wykręcenia centralnych śrub dociskających piasty kół pasowych do stożkowych czopów wałów rozrządu. Stożkowe połączenie demontuje się za pomocą ściągacza nr 3032. Po wykonaniu tej operacji koła powinny się lekko obracać na stożkach bez luzów poprzecznych. Jest to odpowiedni moment do przeprowadzenia wygodnej wymiany takich elementów, jak: rolki prowadzące, rolka napinająca, napinacz, pompa układu chłodzenia i termostat. Podczas montażu rolki napinającej należy pamiętać o założeniu pod nią podkładki dystansowej (rys. 7).

Przed założeniem nowego paska należy zwrócić uwagę, czy nie został on zanieczyszczony olejem lub płynem chłodniczym i ewentualne zanieczyszczenia starannie usunąć. Pasek zakłada się wstępnie na koła zębate wałów rozrządu oraz na koło pasowe pompy układu chłodzenia.

FOT. CONTITECH

Właściwe pozycje obu wałów rozrządu uzyskuje się, zakładając narzędzie blokujące (nr 3391) na sprzężone z nimi dociski kół pasowych. Sprzężenie to nie pozwala na wzajemne kątowe przemieszczenia połączonych elementów, lecz umożliwia poosiowe przesuwanie zablokowanych docisków. Ich większe otwory boczne powinny być, rzecz jasna, zwrócone ku sobie, jak przed rozpoczęciem demontażu napędu paskowego (rys. 8).

Gdy wał korbowy i wały rozrządu znajdują się już stabilnie we właściwych pozycjach, można założyć pasek zębany na rolkę prowadzącą, koło pasowe na wale korbowym i rolkę napinającą (rys. 9).

Po przekręceniu rolki napinającej w prawo wyciąga się bolec blokujący napinacz. Odpowiednie napięcie paska zębatego oraz skasowanie luzu w układzie napinacza hydraulicznego zapewnia obrót rolki w lewo momentem 15 Nm. Po uzyskaniu przez nią właściwej pozycji trzeba ją dokręcić momentem 22 Nm (rys. 10).

Później pozostaje jeszcze:

- dokręcić centralne śruby pasowych kół rozrządu momentem 30 Nm, aby uzyskać ich ciasne osadzenie na stożkowych czopach wałów;
- usunąć przyrząd blokujący wały rozrządu i ponownie dokręcić śruby osadzone na nich kół pasowych momentem 55 Nm;
- wykręcić trzpień blokujący układ korbowy i na jego miejscu osadzić zaślepkę;
- założyć na wał korbowy koło pasowe napędu osprzętu i dokręcić je momentem 25 Nm w samochodach VW lub 20 Nm w Audi;
- zamontować pozostałe elementy w kolejności odwrotnej do stosowanej podczas demontażu, łącznie z ponownym napełnieniem układu chłodzenia.

Upewniwszy się, iż wszystko wykonane zostało prawidłowo, trzeba uruchomić silnik, by sprawdzić jego działanie najpierw na postoju, a potem w trakcie jazdy próbnej. Na koniec dokumentuje się przeprowadzoną wymianę napędu rozrządu za pomocą odpowiedniej naklejki serwisowej, umieszczonej w komorze silnika.

Artykuł autoryzowany przez ContiTech Polska

FOT. CONTITECH

