

Wymiana paska rozrządu VW Golf 1.6L 16V

SILNIK 1.6L 16V BYŁ STOSOWANY W RÓŻNYCH MODELACH SAMOCHODÓW GRUPY VOLKSWAGEN AG. JEGO SKOMPLIKOWANY MECHANIZM NAPĘDU ROZRZĄDU STWARZA PODCZAS WYMIANY RYZYKO POPEŁNIENIA POWAŻNYCH BŁĘDÓW

Pewność poprawnego wykonania tej operacji serwisowej daje dokładne przestrzeganie niniejszej instrukcji opracowanej przez ContiTech Power Transmission Group.

Kontrolę i, jeśli to konieczne, wymianę paska rozrządu (wraz z napinaczem, rolką prowadzącą i pompą układu chłodzenia) producent silnika zaleca przeprowadzać po raz pierwszy przy przebiegu 90.000 km, a następnie co 30.000 km. Pełna procedura (kontrola + wymiana) trwa 2,5 godziny.

Niezbędne narzędzia specjalne:

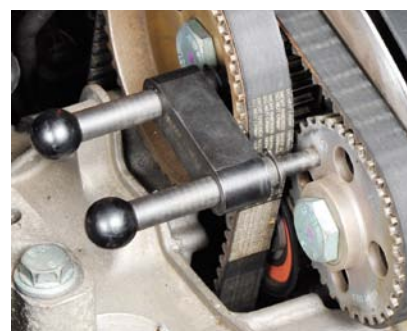
- ▶ blokada wału rozrządu (z wyjątkiem ARC/ARR/AVY) - VW nr T10016;
- ▶ blokada wału rozrządu (ARC/ARR/AVY) - VW nr T10074;
- ▶ uchwyt koła pasowego wału korbowego (z wyjątkiem ARC/ATN/AUS/AVY/AZD/BCB) - VW nr T3415;
- ▶ uchwyt koła pasowego wału korbowego (ARC/ATN/AUS/AVY/AZD/BCB) - VW nr T10028.

Prace przygotowawcze:

- ▶ identyfikacja pojazdu według kodu silnika;
- ▶ odłączenie akumulatora;
- ▶ wykręcenie świec zapłonowych dla łatwiejszego obracania wału korbowego;
- ▶ obracanie wału korbowego (wyłącznie jego kołem zębatym) w normalnym kierunku obrotów (w prawo) i wstępna obserwacja zachowania współpracujących części.

Demontaż paska zaworów dolotowych

1. Podnieść przód pojazdu i stabilnie go podeprzeć.
2. Zdjąć górną osłonę silnika, kompletny filtr powietrza, górną osłonę paska rozrządu i zbiornik płynu wspomagania układu kierowniczego. Nie odłączać przewodów!
3. Obrócić wał korbowy w prawo, do GMP (OT) w pierwszym cylindrze. Oznaczenia kontrolne na kole pasowym wału korbowego muszą się pokrywać.
4. Sprawdzić, czy otwory ustalające kół zębatych wałków rozrządu są w jednej linii. Jeśli nie, obrócić wał korbowy o jeden obrót w prawo.
5. Włożyć blokadę wałka rozrządu (rys. 1) – narzędzie nr T10016, a w przypadku kodu silnika ARC/ARR/AVY – narzędzie nr T10074.
6. Zdjąć prawą poduszkę silnika (rys. 2), jej uchwyt i dolną osłonę silnika po prawej stronie.
7. Opuścić silnik dla zapewnienia dostępu do śruby koła pasowego wału korbowego.



RYS. 1

8. Zdemontować paski napędowe układów pomocniczych.
9. Włożyć uchwyt koła pasowego wału korbowego – narzędzie nr 3415, a dla kodów silnika ARC/ATN/AUS/AVY/AZD/BCB – narzędzie nr T10028.
10. Poluzować śrubę koła pasowego wału korbowego.
11. Zdemontować uchwyt koła pasowego wału korbowego. Odkręcić śrubę koła pasowego wału korbowego i zdjąć koło pasowe wału korbowego.
12. Umieścić dwie podkładki na śrubie mocującej koło pasowe wału korbowego. Wkręcić tę śrubę ponownie, lekko dokręcając (rys. 3). Zdjąć dolną osłonę paska rozrządu.



RYS. 3



RYS. 4

- rozrządu. W niektórych modelach z klimatyzacją trzeba również zdemontować napinacz i rolkę z paska wielorolkowego.
13. Odkręcić śrubę napinacza.
 14. Obrócić napinacz w lewo, aby zwolnić jego nacisk na pasek rozrządu.
 15. Wyjąć narzędzie do blokowania wałka rozrządu (T10016), z wyjątkiem silnika z kodem ARC/ARR/AVY.
 16. Zdjąć pasek rozrządu bez zmiany pozycji kół pasowych.

17. Ponownie włożyć narzędzie do blokowania wałka rozrządu.

Uwaga: Używanych pasków rozrządu nie należy wykorzystywać powtórnie.

Demontaż paska zaworów wydechowych

1. Odkręcić śrubę napinacza.
2. Obrócić napinacz w prawo, aby zwolnić jego nacisk na pasek rozrządu.
3. Zdemontować śrubę koła pasowego, napinacz i pasek napędowy.

Montaż paska zaworów wydechowych

1. Narzędzie do blokowania wałka rozrządu musi być zamontowane w kołach zębatych wału rozrządu.
 2. Założyć pasek rozrządu zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara, zaczynając od góry, na koło wału rozrządu zaworów dolotowych.
 3. Upewnić się, że pasek rozrządu jest napięty pomiędzy kołami zębatymi rozrządu.
 4. Przytrzymać napinacz w pozycji montażowej. Obracać napinacz mimośrodowo za pomocą imbusa w prawo w kierunku pozycji odpowiadającej godz. 3.
 5. Zamontować napinacz i śrubę napinacza.
 6. Dokręcić śrubę napinacza palcami do oporu.
- Uwaga: Ucho wspornika na płycie montażowej musi znaleźć się w otworze głowicy cylindra (rys. 4).



RYS. 4

7. Obrócić napinacz mimośrodowo w lewo, aż wskazówka pokryje się z oznaczeniem na płycie montażowej (rys. 5).
8. Dokręcić śrubę napinacza momentem 20 Nm.

Montaż paska rozrządu

1. Narzędzie blokujące musi być zamontowane na kołach zębatych wałów rozrządu.



RYS. 5



RYS. 6

2. Znak na kole zębatym wału korbowego musi pokrywać się z oznaczeniem na kadłubie silnika.
3. Włożyć napinacz, umieszczając widełki jego płytki wspornikowej na śrubie mocującej pokrywę skrzyni korbowej (rys. 6). Obrócić kluczem imbusowym napinacz mimośrodowo w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, do pozycji godz. 10, i dokręcić palcami śrubę napinacza.

4. Umieścić pasek rozrządu kolejno na: kole pompy, rolce napinacza, kole zębatym wału korbowego, rolce prowadzącej i kole zębatym rozrządu zaworów dolotowych (rys. 7).

5. Obrócić klucz imbusowy w prawo (rys. 8) – aż do pokrycia się wskaźnika z nacięciem w płycie wspornikowej napinacza (rys. 9).

6. Dokręcić napinacz momentem 20 Nm (rys. 10).

7. Zdjąć uchwyt koła pasowego.
8. Obrócić silnik dwukrotnie w kierunku jego obrotów i ustawić wał korbowy w GMP pierwszego cylindra. Włożyć



RYS. 7



RYS. 8



RYS. 9



RYS. 10

blokadę wału rozrządu i kołki blokujące. Ich końce muszą znajdować się na tej samej wysokości. Jeżeli blokada nie daje się włożyć, trzeba regulację wykonać ponownie. Na koniec tej fazy montażu należy sprawdzić napięcie paska rozrządu.

9. Wyjąć śrubę koła pasowego wału korbowego.

10. Zamontować dolną osłonę paska rozrządu i koło pasowe wału korbowego z użyciem nowej śruby.

11. Zamontować zgodny z kodem silnika uchwyt koła wału korbowego i dwustopniowo dokręcić śrubę tegoż koła (momentem 90 Nm + 90°).

12. Zdjąć uchwyt koła pasowego wału korbowego i zamontować pozostałe elementy w kolejności odwrotnej do stosowanej przy demontażu.

Zapisać wymianę oryginalnego paska rozrządu ContiTech na naklejce i umieścić ją w komorze silnika.

Później pozostaje już tylko uruchomić silnik i wykonać jazdę próbną.

Artykuł opracowany na podstawie materiałów firmy ContiTech