

Schaeffler jest wiodącym dostawcą części zamiennych i innowacyjnych rozwiązań naprawczych. Oferta produktowa marek LuK, INA i FAG obejmuje systemy przeniesienia napędu, silnika oraz zawieszenia.

Podręcznik mechaniki pojazdowej

Wymiana paska rozrządu

Opel Insignia 2.0 DTH



Prezentujemy procedurę wymiany zestawu paska rozrządu INA w Oplu Insignia z silnikiem 2.0 DTH. Warto zapoznać się z instrukcją montażową tego popularnego modelu, a w razie konieczności sięgnąć do darmowych informacji technicznych, w tym danych serwisowych i momentów dokręceń śrub poszczególnych elementów zestawu. Informacje dostępne są na portalu warsztatowym REPERT. Przytaczamy je w dalszej części artykułu, a na koniec podajemy linki do portalu.

Razem z paskiem rozrządu i pompą płynu chłodzącego (zestaw INA 530 0562 30) wymianie podlega zestaw

układu paska osprzętu, który w zależności od typu wspomagania układu kierowniczego ma numer INA 529 0348 10 (dla systemu hydraulicznego) lub INA 529 0351 10 (dla systemu elektrycznego).

Zgodnie z danymi producenta pojazdu, wymianę rozrządu należy przeprowadzić przy przebiegu 150 tysięcy km lub przed upływem 6 lat eksploatacji paska. Czas wymiany zgodnie z instrukcją dostępną w portalu REPERT wynosi 2,6 h.

Konieczne jest, aby przed wymianą rozrządu odpowiednio wcześniej przygotować pojazd oraz elementy zestawu celem wyrównania temperatury napinacza

paska i silnika. Przyjmuje się, że 20°C jest optymalną temperaturą dla wszystkich współpracujących elementów.

Obowiązuje kilka ogólnych zasad:

- wymianie podlegają wszystkie elementy w układach paska rozrządu i paska osprzętu;
- należy stosować wymagane momenty dokręcenia śrub mocujących;
- wałem korbowym obraca się zawsze w kierunku zgodnym z obrotami silnika.

Przed przystąpieniem do pracy trzeba przygotować hydrauliczny wspornik silnika oraz zestaw blokad do rozrządów Opla.

FOT. SCHAEFFLER

FOT. SCHAEFFLER

Procedura wymiany

1. Wjeżdżamy samochodem na podnośnik, otwieramy maskę silnika i demontujemy jego górną osłonę.
2. Przed przystąpieniem do dalszych prac należy pamiętać, aby rozłączyć kabel masy akumulatora.
3. Luzujemy koło po stronie kierowcy i unosimy samochód.
4. Zdejmujemy dolną osłonę silnika.
5. Demontujemy koło i nadkole od strony kierowcy.
6. Luzujemy cztery śruby koła pasowego na wale korbowym (fot. 1), zdejmujemy pasek osprzętu, luzując napinacz paska, i demontujemy koło pasowe na wale korbowym.
7. Podpieramy silnik na wsporniku hydraulicznym i opuszczamy lekko podnośnik.
8. Rozłączamy przewody i demontujemy obudowę filtra powietrza (fot. 2).
9. Zdejmujemy górną osłonę paska rozrządu (fot. 3).
10. Demontujemy mocowanie silnika. Układ paska rozrządu jest w pełni dostępny, co pozwala na jego poprawną wymianę.
11. Obracamy wałem korbowym w kierunku obrotów silnika (zgodnie z ruchem wskazówek zegara) do ustawienia karbu w pozycji na godz. 12, wykręcamy śrubę z otworu do blokady wałka rozrządu, wsuwamy blokadę do końca w otwór, a następnie obracamy powoli wałem korbowym aż do zetknięcia blokady z wałkiem rozrządu. Wtedy wkręcamy do końca blokadę wałka rozrządu (fot. 4).
12. Wykręcamy śrubę z obudowy pompy oleju i wkręcamy szpilkę podparcia blokady wału korbowego (fot. 5).
13. Zakładamy blokadę wału korbowego i mocujemy ją na wale oraz szpilce (fot. 6).
14. Po prawidłowym zablokowaniu wału korbowego i wałka rozrządu za pomocą narzędzia kontrolującego luzujemy koło pasowe wałka rozrządu (bez jego demontażu), luzujemy śruby mocujące napinacz paska, demontujemy blokadę wału korbowego i zdejmujemy pasek rozrządu (Uwaga! Wraz z paskiem rozrządu wymienia się napędzaną paskiem pompę płynu chłodzącego). →

