



SCHAEFFLER

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

Podręcznik mechaniki pojazdowej

Wymiana paska rozrządu Renault Megane II

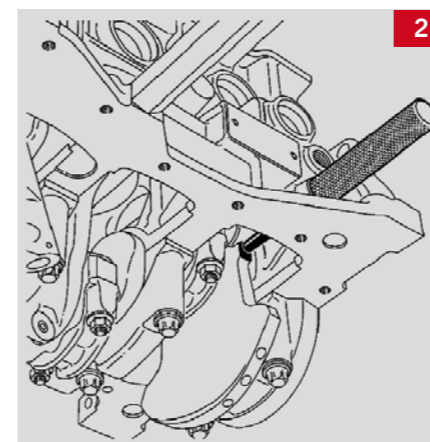


Niniejszy artykuł dotyczy modeli: Renault Megane II, Megane CC i Scenic II (BMOC, CMOC, JMOC, EMOC), wyposażonych w silnik benzynowy K4M o pojemności 1,6 litra.

Niezależnie od wersji obowiązuje podobna instrukcja wymiany paska rozrządu. Różnice mogą dotyczyć demontażu i montażu dodatkowych elementów w komorze silnika. Wymianę należy przeprowadzać co 120 tys. kilometrów lub co 5 lat. Dodatkowo firma Schaeffler zaleca kontrolować wszystkie elementy towarzyszące (napinacz, rolki prowadzące, pompę wody i elementy mocujące, tj. śruby, szpilki i nakrętki) i ewentualnie je wymienić na nowe podczas wymiany całego układu rozrządu.



FOT. SCHAEFFLER



Opisaną niżej wymianę należy wykonać w pojeździe ustawionym na podnośniku i z odłączonym przewodem ujemnego bieguna akumulatora.

W pierwszej kolejności należy zdemontować filtr powietrza oraz przepustnicę, aby dostać się do zaślepek wałków rozrządu w celu zainstalowania blokady (fot. 1).

Kolejną czynnością jest zdemontowanie prawego przedniego koła i nadkola dla uzyskania dostępu do paska wielorolkowego. Po demontażu paska należy zdjąć osłonę silnika, wykręcić zaślepkę i założyć blokadę wału korbowego. Obracać wałem w prawo do momentu podparcia blokady (fot. 2).

Przed demontażem poduszki silnika i osłon rozrządu należy zablokować koło zamachowe za pomocą wkrętaka i odkręcić śrubę centralną koła pasowego wału korbowego.

Teraz można dokonać demontażu elementów rozrządu (fot. 3). Przed przystąpieniem do demontażu pompy układu chłodzenia należy spuścić płyn chłodniczy.

Podczas wymiany elementów rozrządu trzeba się upewnić, że oznaczenie koła zmiennych faz rozrządu jest skierowane do góry. Położenie to zaznaczamy markerem niezmywalnym między pierścieniem zębatym koła a pokrywą zaworów. Należy również sprawdzić ustawienie GMP wału korbowego, przy którym rowek na wale jest skierowany ku górze (fot. 4).

Montaż nowego paska rozrządu rozpoczynamy od oczyszczenia powierzchni montażowej pompy na bloku silnika, a następnie jej montażu. Kolejną czyn-



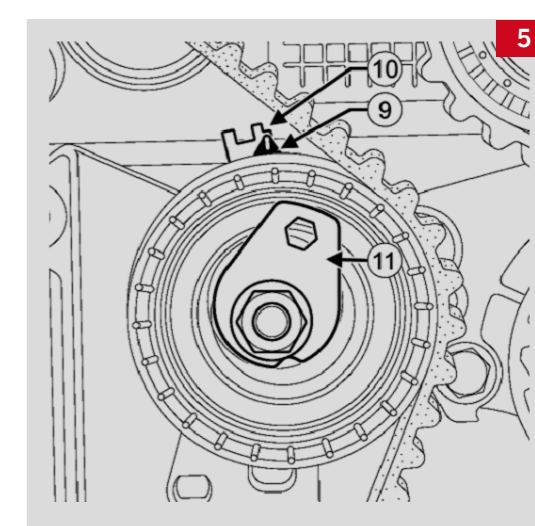
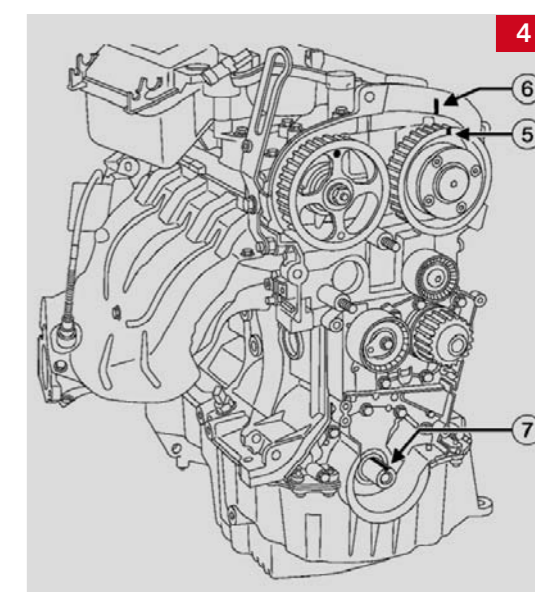
nością to założenie koła zębatego wału korbowego, rolki prowadzącej i napinającej oraz paska rozrządu.

Aby prawidłowo napiąć pasek, należy (fot. 5): używając klucza imbusowego 6 mm, dokonać regulacji mimośrodów (11) tak, aby wskaźnik (9) pokrył się z nacięciem (10). Ponieważ w podstawie napinacza znajduje się jeszcze jedno nacięcie, niewłaściwe ustawienie paska spowoduje jego nieprawidłowe napięcie i w efekcie awarię układu rozrządu, a nawet silnika.

Następnie kluczem dynamometrycznym dokręcamy nakrętkę mocującą napinacz (7 Nm). Zakładamy koło pasowe wału korbowego, a następnie kluczem dynamometrycznym kątowym dokręcamy śrubę koła pasowego wału korbowego momentem 40 Nm i dodatkowo kątem 145±15°. Teraz można wyjąć blokady wałków rozrządu i wału korbowego.

Obracamy dwukrotnie wałem korbowym i ponownie montujemy blokady (wałków rozrządu również), by ponownie sprawdzić (fot. 5), czy wskaźnik (9) pokrywa się z nacięciem (10). Jeżeli nie, należy skorygować ustawienie i dokręcić nakrętkę napinacza momentem 27 Nm.

Ostatnim etapem pracy jest zamontowanie ponownie części w kolejności odwrotnej do procedury ich demontażu. Należy również uzupełnić płyn chłodniczy, dokonać odpowietrzenia układu chłodzenia i wykonać jazdę próbną.



Więcej informacji i filmów instrukcyjnych na stronie www.repxpert.pl