

# Kontrola stanu rozrzędu



**TOMASZ OCHMAN**  
VSM TECHNICAL SUPPORT PROVIDER  
SKF

**WIĘKSZOŚĆ POLSKICH KIEROWCÓW KUPIJE SAMOCHODY UŻYWANE. W 2016 ROKU SPRZEDANO W KRAJU 476 TYS. NOWYCH POJAZDÓW, A JEDNOCZEŚNIE AŻ 1,96 MLN SAMOCHODÓW Z DRUGIEJ RĘKI, ZAWSZE NIOSĄCYCH RYZYKO UKRYTEJ USTERKI**

Do najgroźniejszych niesprawności ujawniających się już po dokonaniu transakcji należą, zdaniem ekspertów firmy SKF, awarie napędów układu rozrzędu.

Postęp techniczny w motoryzacji sprawił, że dziś nawet na rynku wtórnym rzadko już spotyka się samochody z tzw. silnikami bezkolizyjnymi. W takich starych konstrukcjach zerwanie paska rozrzędu powodowało wprawdzie zatrzymanie pracy silnika, ale nie prowadziło do dalszych uszkodzeń. Wystarczyło założyć nowy pasek (oraz inne wymagane elementy napędu układu) i na tym kończył się kłopot. Dzisiejsze silniki mają jednak o wiele bardziej kompaktowe rozmiary, więc brak synchronizacji po-

między ruchem tłoków i zaworów – co jest właśnie zadaniem układu rozrzędu – powoduje wzajemne zderzenia tych elementów. Zwykle oznacza to konieczność ich wymiany oraz nierzadko całej głowicy. Koszty naprawy sięgają wówczas kilku tysięcy złotych.

## Terminy wymiany

Pasek lub łańcuch rozrzędu muszą być wymieniane przy przebiegu zgodnym z zaleceniem producenta samochodu. Tymczasem w Polsce wciąż nagminnie cofane są liczniki pojazdów, co utrudnia ocenę rzeczywistego przebiegu, od którego zależą cykliczne czynności serwisowe. Dotyczy to również wymiany rozrzędu.

Co więc zrobić, jeśli sprzedawca samochodu nie przekazał solidnych dowodów dokonania terminowej wymiany napędu rozrzędu w postaci faktury za części i wykonaną usługę? Niezależnie od tego, czy napęd ten przenoszony jest łańcuchem czy paskiem zębatym, jedyną wiarygodną metodą jego weryfikacji pozostaje szczegółowa kontrola.

Łańcuch należy skontrolować, chociaż według powszechnej opinii jest on pod względem ryzyka awarii najbezpieczniejszą opcją. To przeświadczenie jest dzisiaj tylko echem dawnych czasów, gdy trwałość łańcuchów rozrzędu przekraczała pół

miliona kilometrów przebiegu pojazdu. Obecnie wskutek czynników takich, jak nieprawidłowy poziom oleju lub stosowanie niewłaściwego oleju – łańcuch może wymagać wymiany już po 100 tysiącach kilometrów, choć większość producentów samochodów nie podaje konkretnego przebiegu, po którym jego wymiana jest konieczna.

Na szczęście, zużycie łańcucha rozrzędu samo daje o sobie znać (choć, niestety, nie zawsze). Jego objawami mogą być: głośnie praca (np. grzechotanie dochodzące z okolic osłony napędu), nierównomierna praca silnika (zwłaszcza na wolnych obrotach), wypadanie zapłonów lub świecenie się kontrolki silnika wynikające z utraty synchronizacji między odczytami czujników obrotu wału korbowego i wałka rozrzędu. Podejrzenia takie trzeba potwierdzić, korzystając z testera diagnostycznego, choć nie w każdym przypadku w pamięci jednostki sterującej silnika pojawią się zapisy błędów. Dlatego kolejnym krokiem jest demontaż osłon łańcucha i pokrywy zaworów, dla oceny stanu napędu.

W niektórych silnikach możliwe jest sprawdzenie wysunięcia napinacza hydraulicznego po zdjęciu specjalnej zaślepki. Dzięki temu doświadczony mechanik jest w stanie odpowiedzieć na pytanie, czy należy łańcuch wymienić od razu, czy można z tym poczekać. Zdarzają się jednak sytuacje nieprzewidywalne, dlatego w razie wątpliwości decyzja może być tylko jedna – wymiana.

## Zakres koniecznej wymiany

Wraz z łańcuchem zaleca się wymianę całego zestawu napędowego, czyli także kół zębatych, napinacza i tzw. ślizgów. Kompletnie zestawy są dostępne w ofercie SKF. Podczas wymiany należy stosować odpowiednie narzędzia umożliwiające zachowanie prawidłowej synchronizacji rozrzędu.

Pasek zębaty trzeba wymienić od razu. O ile w przypadku łańcucha rozrzędu jego zużycie daje się zdiagnozować zanim dojdzie do uszkodzenia silnika, o tyle pasek rozrzędu raczej nie daje użytkownikowi drugiej szansy – zerwanie może nastąpić bez żadnych wcześniejszych objawów.

Czy doświadczony mechanik może ocenić stan paska wzrokowo i na tej podstawie zalecić wymianę? Profesjonalista warsztatowy odmówi wykonania takich oględzin, ponieważ po samym wyglądzie paska nie można ocenić jego stanu, nie

mówiąc już o napinaczu czy pompie cieczy chłodzącej. Nawet jeśli po zdemontowaniu osłony zobaczymy nowiutki pasek, nie mamy gwarancji, że razem z nim została wymieniona owa pompa albo czy nie zaoszczędzono na wymianie rolki. Ze względu na ryzyko poważnej awarii najrozsądniejszym wyjściem jest wymiana paska rozrzędu wraz z innymi elementami, które wskazuje instrukcja obsługi samochodu. Także i w tym przypadku w ofercie SKF są kompletne zestawy dla konkretnych silników.

Stosowanie zestawów stało się już standardem, ponieważ z paskiem należy wymieniać napinacz, rolki i – jeśli jest napędzana tym samym paskiem – także pompę układu chłodzenia.

Stosując części o jakości OE produkowane przez firmę SKF, można mieć pewność bezproblemowej pracy ukła-



ZĘBĄTY PASEK ROZRZĘDU WYMIENIANY WRAZ Z NAPINACZEM, ROLKAMI I POMPĄ UKŁADU CHŁODZENIA

du rozrzędu aż do następnej wymiany, której termin wynikać będzie z zaleceń producenta samochodu. Jednocześnie zachowanie faktury za zakup części i usługę wymiany do czasu sprzedaży auta będzie dla nabywcy dowodem dbałości poprzedniego właściciela o dobry stan pojazdu.



KOMPLETNY ZESTAW DO WYMIANY ŁAŃCUCHOWEGO NAPĘDU ROZRZĘDU

FOT. SKF

FOT. SKF

Międzynarodowe Targi Poznańskie
prawdziwe spotkania

## TARGI TECHNIKI MOTORYZACYJNEJ

# 5-8.04.2018

## POZNAŃ

### MOTORYZACJĘ BIERZEMY NA WARSZTAT!

300 firm

setki nowości

specjalne ceny targowe

**WYDARZENIA:**

- ▶ Żywy Warsztat
- ▶ Ogólnopolskie Mistrzostwa Lakierników
- ▶ Ogólnopolskie Mistrzostwa Mechaników
- ▶ Ogólnopolski Turniej Wiedzy Samochodowej
- ▶ Ogólnopolski Turniej Diagnostów Samochodowych

Sprawdź aktualną listę Wystawców na [www.ttm.mtp.pl](http://www.ttm.mtp.pl)

W tym samym czasie:

POZNAŃ MOTOR SHOW  
Motoryzacja i auto

polskie premiery światowych marek