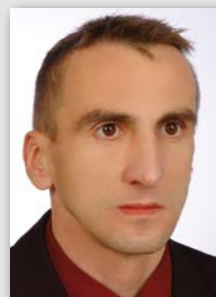


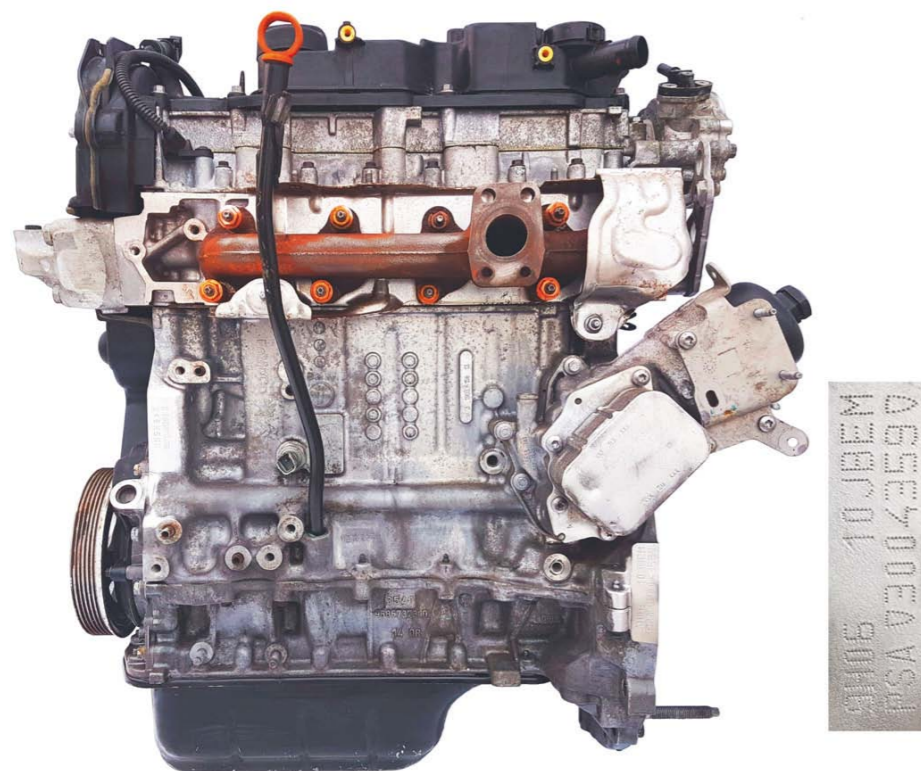
Rozrząd pasowy silników DV6 xxxx PSA



JERZY KAPARUK

DORADCA TECHNICZNY – TRENER
FERDINAND BILSTEIN POLSKA

SYMBOL DV6 xxxx OZNACZA SILNIKI KONCERNU PSA O ZAPŁONIE SAMOCZYN-
NYM I POJEMNOŚCI SKOKOWEJ 1560 CM³. W POWSZECHNIE STOSOWANYM
NAZEWNICTWIE OKREŚLA SIĘ JE JAKO 1.6 HDI, PODOBNIIE JAK WERSJE O WIĘK-
SZYCH POJEMNOŚCIACH SERII DW CZY DT. ZASTOSOWANIE SILNIKÓW 1.6 HDI
ROZSZERZONE JEST NA MODELE SAMOCHODÓW INNYCH PRODUCENTÓW
(VOLVO, FORD, FIAT, MAZDA)



RYS. 1. LOKALIZACJA OZNACZENIA DODATKOWEGO (CECHY SILNIKA) NA KADEUBIE SILNIKA 1.6 HDI DV6 ETED

Oprócz symbolu DV6, będącego typem silnika, rozszerzonego o kod literowy xxxx, (np.: ETED, ETED M, DTED, DTED M, UC, DBM, DUM) stosowane są oznaczenia dodatkowe, umieszczone na kadłubie silnika, w pobliżu koła zamachowego (rys. 1). Oznaczenie wycehowane

na kadłubie silnika jest kodem alfanumerycznym, oznaczającym w nomenklaturze producenta cechę silnika przypisaną do tzw. typu legislacyjnego. Oba te oznaczenia są do siebie bardzo zbliżone.

W instrukcjach obsługowo-naprawczych, udostępnianych np. do testerów

diagnostycznych, podawany jest typ legislacyjny silnika. Przykładowo cecha silnika 9H06 (rys. 1) przypisana jest do trzech silników o różnych typach legislacyjnych. Na podstawie typów legislacyjnych następuje rozróżnienie silników poprzez – między innymi – wartości typowych parametrów charakterystyki zewnętrznej (mocy i momentu obrotowego):

- ▶ typ legislacyjny silnika DV6 ETED 9HN (55 kW/4000 obr./min oraz 185 Nm/1500 obr./min),
- ▶ typ legislacyjny silnika DV6 DTED 9HF (66 kW/4000 obr./min oraz 215 Nm/1500 obr./min),
- ▶ typ legislacyjny silnika DV6 DTED 9HP (68 kW/4000 obr./min oraz 230 Nm/1750 obr./min).

Ponadto typ legislacyjny ma odniesienie do ilości oleju silnikowego, wartości ciśnienia oleju oraz liczby zaworów. Silniki 1.6 HDI występują w wersjach: 16- i 8-zaworowej.

Wskazane typy 9HN, 9HF i 9HP oznaczają silniki 8-zaworowe. Przykładowe typy 9HT (DV6 BTED4) czy 9HZ (DV6 TED4) oznaczają silniki 16-zaworowe.

W przypadku silników 8-zaworowych o pojemności skokowej 1560 cm³ obsługa przekładni pasowej napędu układu rozrządu polega na:

1. demontażu osłon w komorze silnika,

FOT. AUTOR

FOT. AUTOR



RYS. 2. MIEJSCE OSADZENIA BLOKADY UKŁADU KORBOWO-TŁOKOWEGO SILNIKA 1.6 HDI DV6 ETED: A – WIDOK OD STRONY ZEWNĘTRZNEJ SILNIKA, B – WIDOK OD STRONY KOŁA ZAMACHOWEGO, 1 – OTWÓR TECHNOLOGICZNY DO OSADZENIA BLOKADY

2. odkręceniu zbiornika płynu chłodzącego i odsunięciu go na bok, bez rozszczelnienia układu chłodzenia,
3. odłączeniu akumulatora,
4. odłączeniu przewodów wymiennika ciepła powietrze/powietrze,
5. odłączeniu przewodów zasilania silnika w paliwo i zabezpieczeniu przed wyciekami przy użyciu zaślepek,

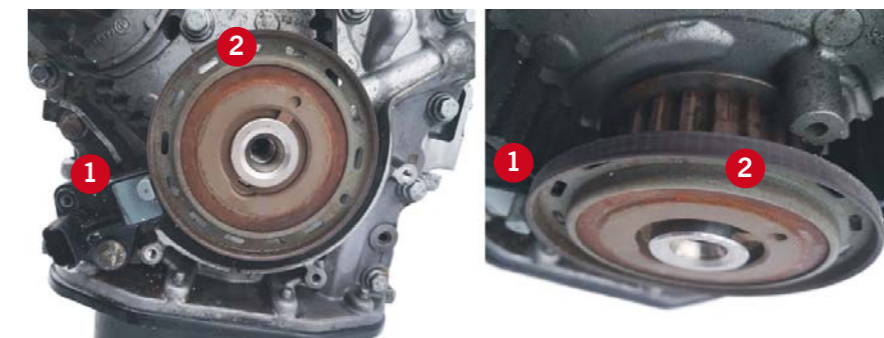


RYS. 3. LOKALIZACJA CZUJNIKA PRĘDKOŚCI OBROTOWEJ SILNIKA 1.6 HDI DV6 ETED: 1 – CZUJNIK PRĘDKOŚCI OBROTOWEJ SILNIKA

6. ustawieniu silnika za pomocą śruby mocowania koła pasowego napędu osprzętu do wału korbowego w pozycji umożliwiającej zablokowanie układu korbowo-tłokowego na kole zamachowym (rys. 2); obrót należy wykonywać w kierunku zgodnym z kierunkiem obrotów silnika,
7. demontażu elementów składowych przekładni pasowej napędu osprzętu,



RYS. 4. ELEMENTY PRZEZNACZONE DO DEMONTAŻU PODCZAS OBSŁUGI NAPĘDU UKŁADU ROZRZĄDU SILNIKA 1.6 HDI DV6 ETED: 1 – GÓRNA OSŁONA PRZEKŁADNI NAPĘDU UKŁADU ROZRZĄDU, 2 – WSPORNIK PRAWEJ ŁĄPY MOCOWANIA SILNIKA DO NADWOZIA, 3 – KOŁO PASOWE NAPĘDU OSPRZĘTU, 4 – OSŁONA PRZEKŁADNI NAPĘDU UKŁADU ROZRZĄDU



RYS. 5. CZUJNIK I BIEGUNOWY WIENIEC MAGNETYCZNY PRĘDKOŚCI OBROTOWEJ SILNIKA 1.6 HDI DV6 ETED: 1 – CZUJNIK PRĘDKOŚCI OBROTOWEJ SILNIKA, 2 – BIEGUNOWY WIENIEC MAGNETYCZNY

8. odłączeniu od osłon przekładni napędu układu rozrządu i odsunięciu wiązki instalacji elektrycznej,
9. odłączeniu złącza czujnika prędkości obrotowej silnika (rys. 3),
10. demontażu górnej osłony przekładni napędu układu rozrządu, prawej łapy mocowania silnika do nadwozia i wspornika tej łapy, koła pasowego napędu osprzętu oraz dolnej osłony przekładni napędu układu rozrządu (rys. 4),

(Po zdemontowaniu prawej łapy mocowania silnika do nadwozia i wspornika tej łapy zachodzi konieczność podparcia silnika i skrzyni biegów za pomocą podnośnika lub podwieszenie całego zespołu. Podczas demontażu koła pasowego napędu osprzętu należy zwrócić uwagę na biegunowy wieniec magnetyczny dla czujnika prędkości obrotowej silnika (rys. 5). Jeżeli powierzchnia wieńca z biegunami magnetycznymi nosi ślady uszkodzeń, wieniec powinien być wymieniony. Nie należy zbliżać wieńca do pola magnetycznego),

11. montażu śruby mocowania koła pasowego napędu osprzętu oraz demontażu czujnika prędkości obrotowej silnika,
12. wymontowaniu blokady układu korbowo-tłokowego na kole zamachowym,
13. obróceniu wałem korbowym za pomocą śruby mocowania koła pasowego napędu osprzętu (zgodnie z kierunkiem obrotów silnika) do uzyskania korelacji otworów technologicznych (rys. 6) dla:

- ▶ koła pasowego wałka rozrządu i głowicy (rys. 6, poz. 2 → 2'); →