

záb skosný



zebro pozycjonujące

występ płytki
wspornikowej

Przy instalacji napinacza upewnij się, że:

- ▶ wypust płytki wspornikowej został usadowiony w otworze w głowicy cylindra na 6 godzinie (fot. 17);
- ▶ napinacz został obrócony w lewo, aż wskazówka pokryje się z wypustem na płycie wspornikowej;
- ▶ śrubę napinacza dokręcono momentem 20 Nm,



GAT4635

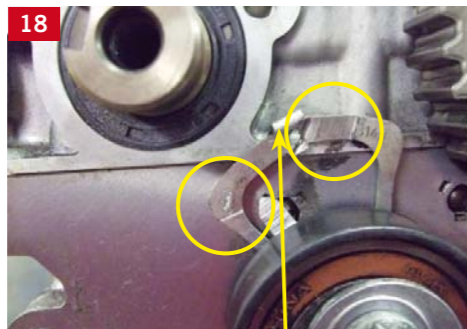


nacięcie na płycie wspornikowej

- ▶ upewnij się, czy gwint w bloku silnika w dalszym ciągu jest prawidłowy;
- ▶ zainstaluj nowy napinacz;
- ▶ dokręć palcami śrubę napinacza, upewniając się, że sam napinacz pozostaje we właściwej pozycji (fot. 10);
- ▶ zamontuj nowy pasek rozrządu PowerGrip® firmy Gates;
- ▶ obróć napinacz w kierunku zgodnym z obrotem wskazówek zegara do momentu, gdy wskazówka pokryje się z nacięciem na płycie wspornikowej (fot. 15);
- ▶ dokręć śrubę napinacza momentem 20 Nm;
- ▶ obróć wałem korbowym dwa obroty w prawo w GMP pierwszego cylindra i sprawdź pozycję wskazówki (dostosuj, jeżeli potrzeba).

2) Napęd pomiędzy wałkami

- Fot. 16 przedstawia napinacz w napędzie pomiędzy wałkami.



występ płytki wspornikowej



19

lindra) i sprawdzono pozycję wskazówki oraz dostosowano w razie potrzeby.

Niewłaściwa pozycja wypustu płytki wspornikowej spowoduje niewspółpłaszczyznowość napinacza, a w konsekwencji – uszkodzenie napędu.

W jednym z analizowanych przypadków napinacz zamonto-

wany był do góry nogami, z wypustem płytki wspornikowej unieruchomionym pod częścią głowicy na 11 godzinie (fot. 18). Przy dokręcaniu śruby napinacza zespół podstawy uległ deformacji, ponieważ nie było otworu do wpasowania wypustu płytki wspornikowej. W rezultacie lewe koło wałka rozrządu i pasek rozrządu ocierały o tylną osłonę. Krawędź paska była ścierana do momentu jego pęknięcia. Ślady powstałe na zespole podstawy napinacza oraz szczątki pozostałe w osłonie napędu (fot. 19) jednoznacznie określały przebieg usterki. ■

Wybór prawidłowego zestawu PowerGrip®

W zależności od numeru silnika należy sprawdzić, czy stosuje się prawidłowy zestaw rozrządu PowerGrip®:

Zestaw **K015565XS** montuje się w następujących silnikach:

Seat

Leon 1.4 AHW → AHW160 000
Toledo 1.4 AHW → AHW160 000

Volkswagen

Bora 1.4 AHW → AHW160 000
Bora 1.4 AKQ → AKQ242 000
Golf 1.4 AHW → AHW160 000
Golf 1.4 AKQ → AKQ242 000
Lupo 1.4 AHW → AHW160 000
Lupo 1.4 AKQ → AKQ242 000
Polo 1.6 AJV → AJV005 000

W pozostałych przypadkach zastosowanie znajduje zestaw **K025565XS**.

Zestaw K01 i K02 różni się napinaczem dla układu pomiędzy wałkami rozrządu. Szerokość koła napinacza T43078 występującego w zestawie K01 wynosi 18 mm, w przypadku T43140 z zestawu K02 jest to 19 mm.

Napinacze te nie mogą być stosowane wymiennie.



FOT. GATES

SCHAEFFLER

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

Podręcznik mechaniki pojazdowej

Górne mocowanie amortyzatora FAG

Wysokie przebiegi i duże obciążenia w samochodach dostawczych sprzyjają zużyciu elementów zawieszenia. Elementy te, a w szczególności górne mocowania amortyzatorów, przenoszą cały ciężar pojazdu i stanowią ważną część układu zawieszenia kół. Muszą one ponadto zapewniać maksymalne bezpieczeństwo jazdy i optymalny komfort, a także łatwe i precyzyjne kierowanie autem. Schaeffler jest od wielu lat partnerem przemysłu motoryzacyjnego i pod marką FAG dostarcza górne mocowania amortyzatorów (zwane również łożyskami amortyzatorów) do niezależnych warsztatów.



Jako specjalista w dziedzinie zawieszenia, jak również dzięki swojej wiedzy w zakresie produkcji łożysk amortyzatorów, Schaeffler od dawna oferuje szeroki wachlarz rozwiązań dla różnych zastosowanych w autach dostawczych.

Trzeba pamiętać, że łożyska amortyzatorów i górne mocowania amortyzatorów odpowiadają za szeroki zakres funkcji, takich jak:

- ▶ absorpcja sił promieniowych i osiowych;
- ▶ niskie tarcie i beznaprężeniowe skręcanie sprężyny amortyzatora;
- ▶ prowadzenie sprężyny amortyzatora i utworzenie dla niego wzmocnionej powierzchni nośnej;
- ▶ izolacja hałasu drogowego.

Krawężniki, wyboje i duże przeciążenia to normalne środowisko pracy aut dostawczych, gdzie amortyzator wraz z jego poszczególnymi elementami, takimi jak gniazdo sprężyny lub górne mocowanie, jest narażony na duże obciążenia, a także zużycie.

W przypadku awarii układu zawieszenia niezbędne jest ustalenie zakresu niesprawności i niezwłoczna interwencja. FAG dysponuje szerokim asortymentem zestawów naprawczych, które umożliwiają profesjonalną i szybką naprawę elementów górnego mocowania amortyzatora.

Jedną z nowości są górne mocowania amortyzatora dla Volkswagena T5 i T6.

W pojazdach Volkswagen T5 długotrwałe obciążenia zawieszenia często prowadzą do przedwczesnego uszkodzenia górnych mocowań amortyzatora. W kolejnym modelu T6 zostało ono zatem gruntownie przeprojektowane. Schaeffler

Zestaw składa się z pojedynczego łożyska o większej nośności, kutej (zamiast odlewanej) płyty i górnego mocowania. Zestaw jest kompatybilny z poprzednim modelem, więc można zastosować go w modelu T5.

Ponieważ wszystkie zestawy są dostarczane wraz z niezbędnymi akcesoriami, gwarantowana jest szybka naprawa.

	T5	T6
Pojedyncze łożysko	713 0079 20	713 0425 20
Zestaw	815 0078 30	815 0086 30*

*) użyte parametry jako wzmocniona wersja dla modelu T5

Oznacza to, że samochód dostawczy nie tylko niezwłocznie wróci na drogę, ale także przywróci komfort i bezpieczeństwo jazdy.

Wszystkie elementy układu kierowniczego i części podwozia marki FAG przechodzą szczególnie intensywny proces testowania, zanim trafią do sprzedaży.



oferuje teraz bardziej wytrzymałą wersję górnego mocowania amortyzatora w zestawie naprawczym (dla T5 i T6) lub jako pojedyncze łożysko (dla T6).

Bogatą ofertę zawieszenia oraz górnych mocowań amortyzatorów można znaleźć na stronach www.repxpert.pl i w aplikacji mobilnej. ■