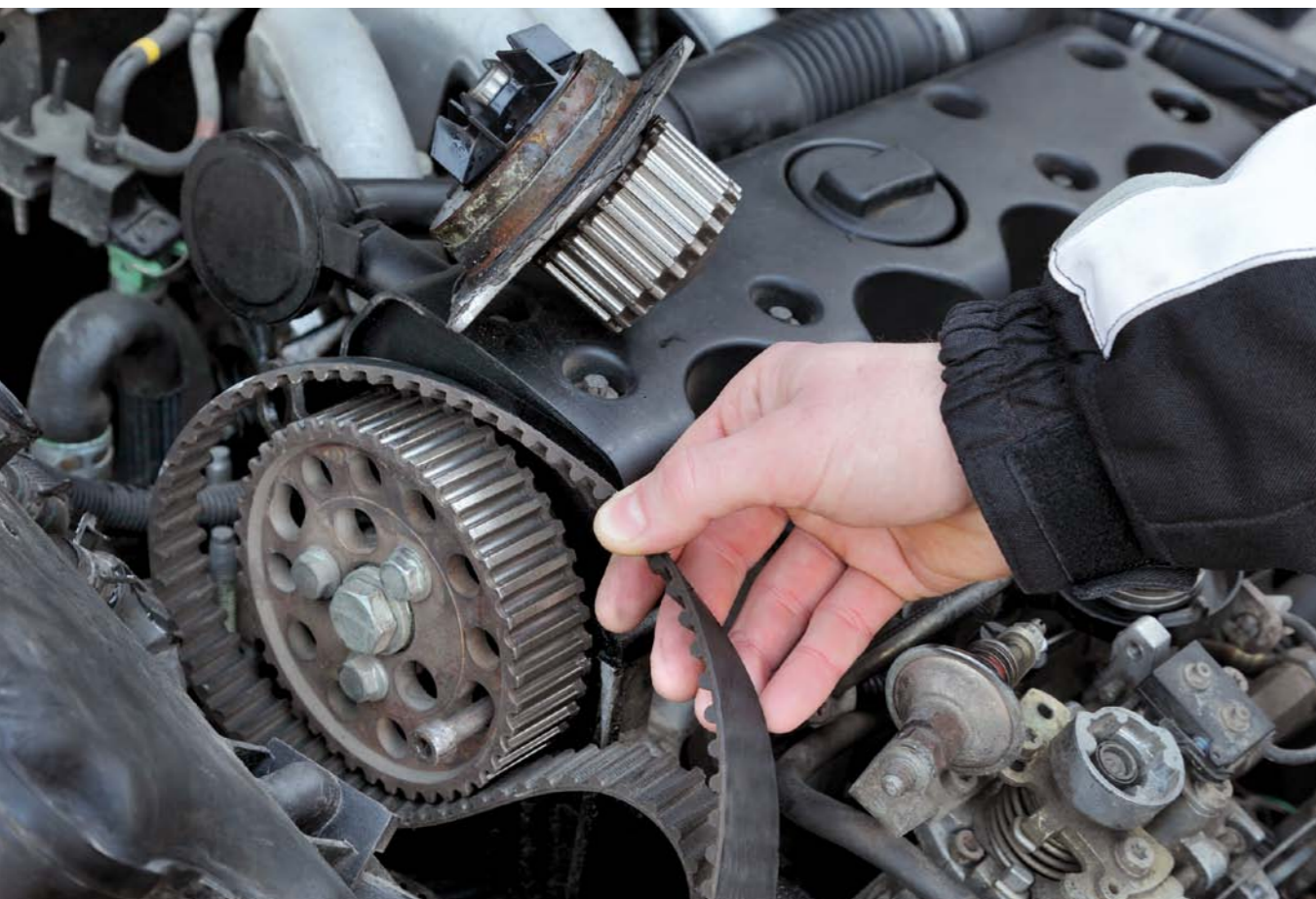


Airtex przypomina

Żywotność paska rozrządu



W NIEKTÓRYCH SILNIKACH PRODUCENT USTALA WYJĄTKOWO DŁUGI OKRES MIĘDZY WYMIANAMI ZESTAWU ROZRZĄDU, A W INNYCH JEST ON ZASKAKUJĄCO KRÓTKI. AIRTEX WYJAŚNIA, OD CZEGO TO ZALEŻY I KIEDY WE WŁASNYM INTERESIE MOŻNA LUB NAWET TRZEBA SKRÓCIĆ FABRYCZNY INTERWAŁ

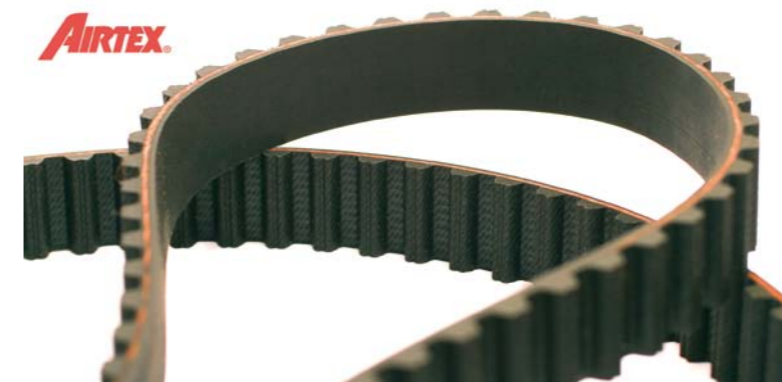
W wybranych silnikach francuskich, na przykład 1,6 HDi, zestaw rozrządu po raz pierwszy wymienia się (według zaleceń producenta) po 240 000 km lub po 10 latach – w zależności od tego, co wypadnie szybciej. Ale na rynku nie brakuje silników, w których ten interwał wynosi zaledwie 60 tys. km (lub 3 lata). Jak widać, różnica jest znacząca i warto

poznać przyczynę rozbieżności. Należy oczywiście podkreślić, że interwały zalecane fabrycznie dotyczą wymiany całych zestawów (np. z pompą cieczy chłodzącej), a nie tylko pasków.

Długie interwały

Jednym z najważniejszych warunków umożliwiających ustalenie długich lub

nawet bardzo długich interwałów między wymianami jest prosta konstrukcja rozrządu, stosunkowo krótki pasek i mała liczba kół, które z nim współpracują. Oczywiście duże znaczenie mają także materiały zastosowane do konstrukcji paska i jego kształt (grubość, szerokość, rodzaj zębów itp.). W przypadku wspomnianego silnika 1.6 HDi, pasek jest stosunkowo krótki i napędza tylko jeden wałek rozrządu, pompę wysokiego ciśnienia paliwa i pompę cieczy chłodzącej. O jego prowadzenie dbają dwie rolki (prowadząca i napinająca). Na rynku spotyka się jeszcze prostsze rozrządy paskowe. Chyba najprostszy możliwy znajduje się w Polonezie 1500 – tam bardzo krótki pasek łączy koło wału korbowego z kołem wałka rozrządu (wałek rozrządu



jest umieszczony w bloku, tuż przy wale korbowym). Niestety, w przypadku tego modelu ze względu na specyfikę samej jednostki producent zalecał wymianę co 60 tys. km, choć gdyby lepiej tę konstrukcję dopracować, zapewne wymiana mogłaby być przeprowadzana rzadziej. Bardzo ciekawie do tematu obsługi podchodziły niektóre firmy oferujące pojazdy na ubogich rynkach o skrajnie niskiej kulturze technicznej. Np. w Rosji promowano w swoim czasie Łady Samary w wersjach z silnikami bezkolizyjnymi – tam eksploatowano rozrządy... dożywno. W razie zerwania paska rozrządu zawory nie zderzały się z tłokami i naprawa polegała na montażu nowego paska lub zestawu.

Rozrządy podwyższonego ryzyka

Niestety, prawie wszystkie współczesne silniki są już kolizyjne i wymagają szczególnej troski o rozrząd. Czynniki konstrukcyjne, które dość mocno ograniczają żywotność zestawu, to m.in.:

- ▶ zmienne fazy rozrządu (np. Fiat Punto HGT),
- ▶ długi pasek (np. Opel Omega MV6),
- ▶ pasek pracujący w oleju (np. Peugeot 1.2 PureTech),
- ▶ zastosowanie kilku wąskich pasków pracujących blisko siebie (np. Ford Sierra 1.8 TD ma dwa paski).

Na skrócenie interwału między wymianami rozrządu ma wpływ również zużycie eksploatacyjne samochodu, a głównie – wycieki oleju lub płynu hamulcowego, które zanieczyszczają pasek, oraz zacieranie się łożysk podzespołów napędzanych przez pasek (np. łożyska pompy cieczy chłodzącej). We wszystkich wspomnianych wyżej przypadkach zalecane

interwały między wymianami rozrządu nie przekraczają na ogół 60 000 km. Nie wolno oczywiście zapominać o ograniczeniu wiekowym. Rekordowa wytrzymałość rozrządów paskowych to około 10 lat (nawet jeśli przebieg będzie symbolicznie mały). W większości przypadków producenci zalecają wymianę rozrządu nie rzadziej niż co 5-6 lat.

Co wpływa na zużycie paska?

W przypadku rozrządów z wariatorem nie przekraczają na ogół 60 000 km. Nie wolno oczywiście zapominać o ograniczeniu wiekowym. Rekordowa wytrzymałość rozrządów paskowych to około 10 lat (nawet jeśli przebieg będzie symbolicznie mały). W większości przypadków producenci zalecają wymianę rozrządu nie rzadziej niż co 5-6 lat.



AIRTEX ZALECA ZAWSZE WYMIANĘ KOMPLETNYCH ZESTAWÓW ROZRZĄDU WRAZ Z POMPĄ CIECZY CHŁODZĄCEJ.

zrzucenie z kół pasowych. Znaczna długość paska jest czynnikiem, który nie wymaga komentarza – bardzo trudno jest wykonać długi pasek identycznej wytrzymałości, jak krótki. Ta sama skala rozciągnięcia na każdy centymetr długości w przypadku krótkiego i długiego pa-

ska daje skrajnie różne wyniki na całym obwodzie.

Coraz popularniejszy staje się temat pasków pracujących w kąpielii olejowej, ponieważ coraz więcej samochodów wyposażonych w takie rozwiązanie jest już po okresie gwarancyjnym. Paski tuszczą się i choć nie zawsze grożą zerwaniem, to odpadające od nich cząstki materiału zanieczyszczają układ olejowy. Aby tego uniknąć, należy wymieniać zestawy możliwie jak najczęściej, np. co 60 tys. km.

W przypadku rozrządów wyposażonych w dwa paski pracujące blisko siebie problem polega na tym, że ze względu na ograniczoną ilość miejsca są one zazwyczaj dosyć wąskie, a zerwanie jednego powoduje natychmiastowe zerwanie drugiego. Obok podanego wcześniej przykładu starego Forda Sierry 1.8 TD, podobna sytuacja ma miejsce np. w wybranych silnikach benzynowych Alfego Romeo Twin Spark.

W okresie pogwarancyjnym warto skrócić zalecany przez fabrykę interwał między wymianami zestawu rozrządu, zwłaszcza w przypadku silników wyposażonych w zaawansowane rozwiązania techniczne. Wydatek na nowy zestaw z pompą cieczy chłodzącej jakości OE jest bez porównania niższy niż koszty

ewentualnego remontu silnika. Należy pamiętać, by przy okazji wymiany zestawu rozrządu wymienić także wszystkie elementy współpracujące, które wykazują objawy zużycia (np. wariator faz).

Opracowanie na podstawie materiałów firmy Airtex