

Technical *Info*

Porady montażowe dotyczące wymiany paska zębatego

Na przykładzie silnika Opel 1,8i 16V C 18 XE

Silnik 1,8i 16V C 18 XE – w różnych wariantach pojemności – montowany jest w dużych ilościach w różnych modelach Opla. Podczas wymiany paska zębatego przy ustawianiu rolki napinającej popełniane są często istotne błędy. Aby zapewnić sprawny przebieg wymiany paska, ContiTech Power Transmission Group przekazuje mechanikom szczegółową instrukcję instalacji. Eksperti ContiTech krok po kroku wyjaśniają, jak ma przebiegać prawidłowa wymiana.

Równocześnie wraz z wymianą paska zębatego należy wymienić rolkę napinającą i pompę wodną. Opel zaleca wymianę paska co 60.000 km lub co cztery lata.

Przy wymianie mechanicy potrzebują narzędzia do ustalenia wałka rozrządu, na przykład Multilock z CONTI® TOOL BOX. Czas pracy potrzebny do dokonania wymiany paska dla Astry F wynosi ok. jednej godziny.

Prace przygotowawcze:

Zidentyfikować samochód na podstawie kodu silnika. Kod znajduje się na krawędzi zewnętrznej kołnierza skrzyni przekładniowej na bloku silnika (Rys.1). Odłączyć akumulator samochodu.



Rys.1

Następnie należy zdemontować całkowicie filtr powietrza. Należy również zdemontować przewód ssący powietrza, a w silnikach z kodem C 18 XE/XEL również przepływomierz powietrza.

Podprzeć silnik i wymontować prawy wspornik silnika, agregaty dodatkowe i pasek wieloklinowy. Na koniec wymontować pompę wspomagania układu kierowniczego oraz sprężarkę klimatyzacji i zdjąć pokrywę paska zębatego.

Demontaż paska zębatego:

Przekręcić wał korbowy w prawo tak by znacznik sterowania koła pasowego wału korbowego znalazł się naprzeciwko strzałki na bloku silnika (Rys. 2).



Rys. 2

W przypadku kół wałków rozrządu z pojedynczym znacznikiem sterowania: Sprawdzić, czy znaczniki sterowania koła wałka rozrządu znajdują się jednej linii ze znacznikami pokrywy zaworów.

W przypadku kół wałków rozrządu z podwójnymi znacznikami sterowania: sprawdzić, czy znacznik sterowania „INTAKE“ (strona ssąca) i „EXHAUST“ (strona wydechowa) znajduje się w jednej linii ze znacznikami pokrywy zaworów (Rys. 3).



Rys. 3

Unieruchomić wałki rozrządu za pomocą narzędzia blokującego (Rys. 4).



Rys. 4

Uwaga: Jeśli zdejmie się pasek zębaty z wałków rozrządu bez ich unieruchomienia, wałki rozrządu zostaną przekręcone a czasy sterowania przestawione. Prawidłowe założenie paska zębatego jest już wtedy niemożliwe. W takim przypadku wałki rozrządu można ustawić w pozycji montażowej tylko za pomocą odpowiedniego montażu.

Wymontować śrubę wału korbowego i wykręcić śrubę rolki napinającej.

Przekręcić rolkę napinającą w prawo tak, aby wskazówka znalazła się na lewym ograniczniku. Przy tym „nakładka imbusowa“ winna zostać obrócona zgodnie z ruchem wskazówek zegara na dół. Do tej czynności należy użyć klucza imbusowego sześciokątnego.

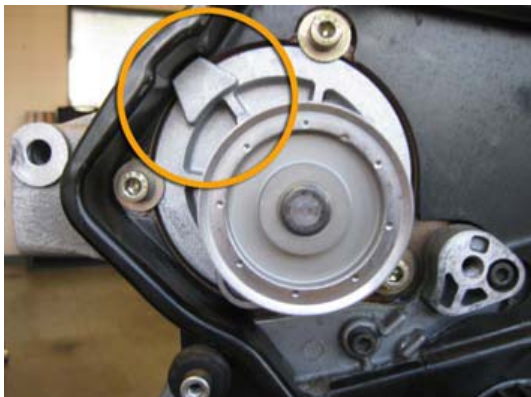
Teraz można zdjąć pasek zębaty.

Spuścić płyn chłodniczy i wymontować rolkę napinającą, rolki prowadzące oraz pompę wodną.

Zakładanie paska zębatego:

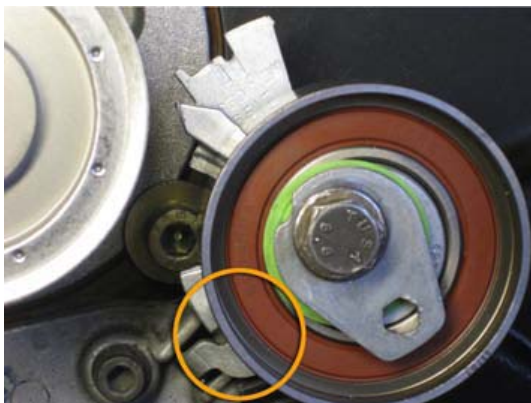
Wymienić rolki prowadzące i pompę wodną.

Uwaga: Podczas montażu pompy wodnej należy zwracać uwagę na jej właściwe osadzenie. Występ pompy wodnej winien być wprowadzony do wycięcia tylnej obudowy paska zębatego (Rys. 5).



Rys. 5

Następnie należy zamontować nową rolkę napinającą. Zwracać uwagę na to, aby przypór na stronie tylnej rolki napinającej (płyta podstawy rolki napinającej) była ustawiona pomiędzy powierzchniami przyłożenia na bloku silnika a nie obok (Rys. 6).



Rys. 6

Nowy pasek zębaty należy zakładać w kierunku przeciwnym do kierunku obrotu rozpoczynając od koła na wale korbowym.

Przekręcić rolkę napinającą za pomocą mimośrodowego ustawczego w lewo tak, aby wskazówka znalazła się na prawym ograniczniku. „Ustawiacz imbusowy” porusza się przy tym w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara do góry. Użyć do tego klucza imbusowego sześciokątnego. Następnie lekko dokręcić rolkę napinającą.

Wskazówka: Ta czynność jest szczególnie ważna, ponieważ w przeciwnym razie napęd paska po krótkim okresie użytkowania zacznie powodować hałasy na skutek niedostatecznego naprężenia.

Na koniec należy obrócić silnik ręcznie przynajmniej dwa razy w kierunku obrotów. Przedtem należy wyjąć narzędzie blokujące.

Odkręcić śrubę rolki napinającej i przekręcić rolkę, dopóki wskazówka nie znajdzie się w jednej linii z wycięciem uchwytu (Rys. 7).



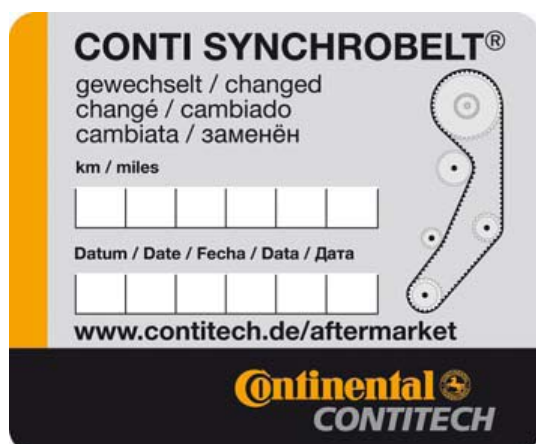
Rys. 7

Dokręcić rolkę napinającą momentem 20 Nm.

Przekręcić ponownie silnikiem dwa razy, sprawdzić ustawienie i w razie potrzeby skorygować.

Zamontować elementy w odwrotnej kolejności aniżeli przy demontażu. Napełnić cieczą chłodzącą, odpowietrzyć układ chłodzenia.

Udokumentować wymianę paska zębatego ContiTech na dostarczonej nalepce i umieścić ją w komorze silnikowej (Rys. 8).



Rys. 8

Następnie należy dokonać próbnego uruchomienia silnika i dokonać jazdy próbnej.