

NT 01003

VKMA 01013 –
VKMA 01014 –
VKMA 01019

Audi / Seat / Volkswagen

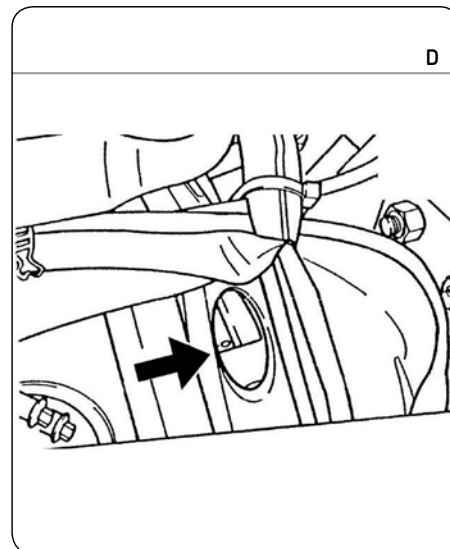
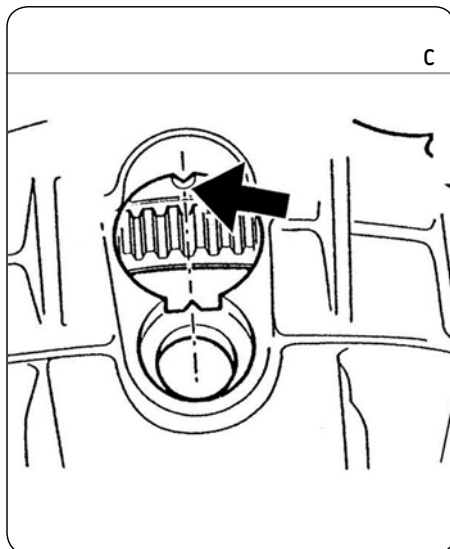
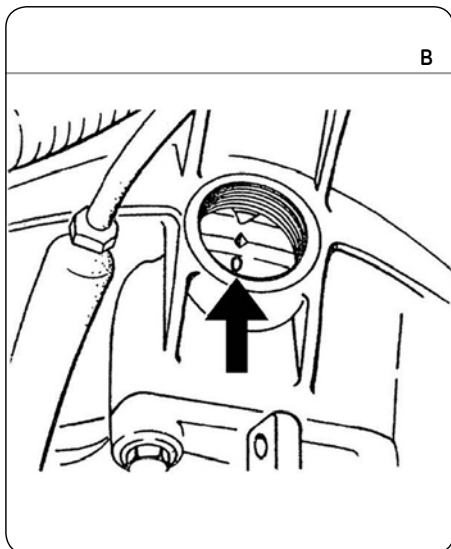
VKMA 01013




VKMA 01014

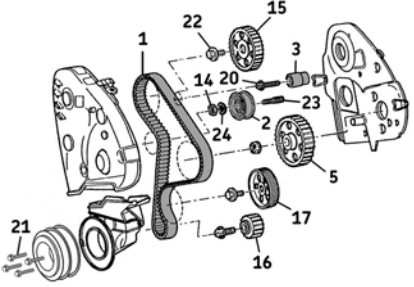



VKMA 01019



A

 (4) : VAG 2065A / Ford 21105
(6) : VW 3359 / Seat U-40074
(7) : VW 2064 / Ford 23047
(13) : VW 0159 / Seat U-30009A



 (8) : 25 Nm
(14) : 20 Nm
(20) : 22 Nm
(21) : 25 Nm (1Z) 10 Nm + 90°
(AGP/AGR/AHF/ALH/AQM/ASV)
(22) : 45 Nm
(23) : 15 Nm

DEMONTAŻ

- 1) Odłączyć akumulator zgodnie z wytycznymi producenta pojazdu.
- 2) Przygotować pojazd do wymiany układu rozrządu według wytycznych producenta.
- 3) Ustawić tłok pierwszego cylindra w położeniu GMP (górnego martwego położenia) wyrównując znaczniki na obudowie skrzyni biegów i koła zamachowego/sprzęgła albo tarczy napędowej w skrzyni automatycznej (Rys. B, Rys. C, Rys. D).
- 4) Zdjąć pokrywę głowicy i zablokować wałek rozrządu za pomocą specjalnego narzędzia (4), poprzez wycentrowanie go (Rys. E).
- 5) Zablokować koło zębate (5) pompy wtryskowej (Rys. A):
 - silniki z podwójnym kołem zębatym pompy: za pomocą sworznia (6) (Rys. F).
 - silniki z pojedynczym kołem zębatym pompy: za pomocą sworznia (7) (Rys. G).
- 6) W przypadku silników z podwójnym kołem zębatym pompy wtryskowej: poluzować śruby mocujące (8) koło zębate pompy (Rys. F).

Uwaga: Nie luzować nakrętki (9) pompy wtryskowej (Rys. F).

- 7) Zdemonstować koło pasowe wału korbowego, poluzować nakrętkę (14) mocującą napinacz (2)

(Rys. A), następnie zdjąć pasek rozrządu (1) oraz odkręcić napinacz.

- 8) W przypadku silników z pojedynczym kołem zębatym pompy wtryskowej: zdemonstować rolkę prowadzącą paska rozrządu (3) (Rys. A).
- 9) Wykręcić śrubę (23) (Rys. A).

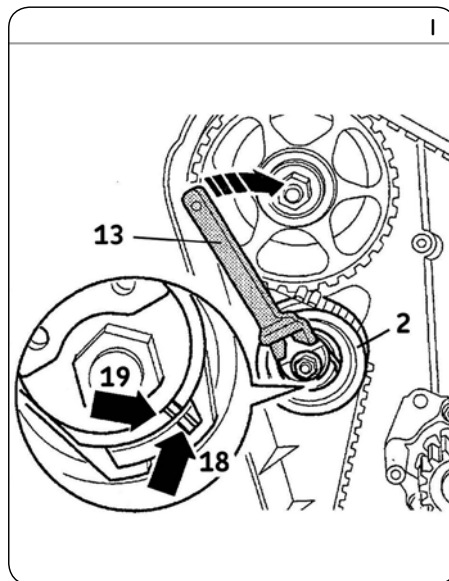
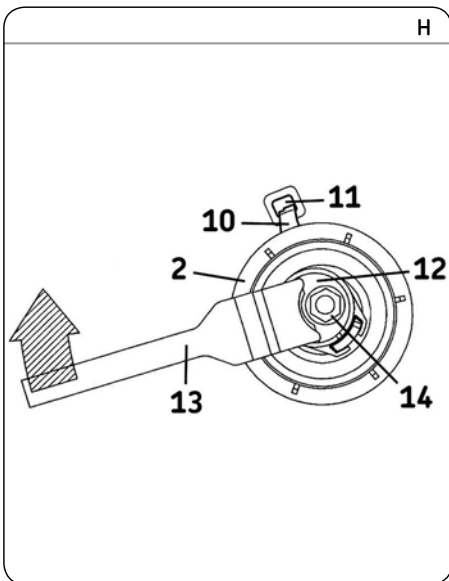
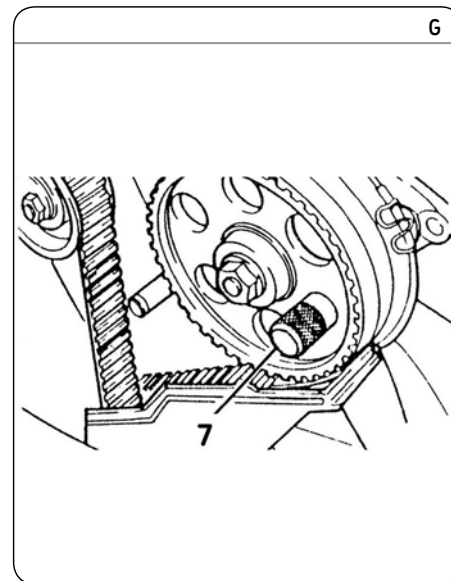
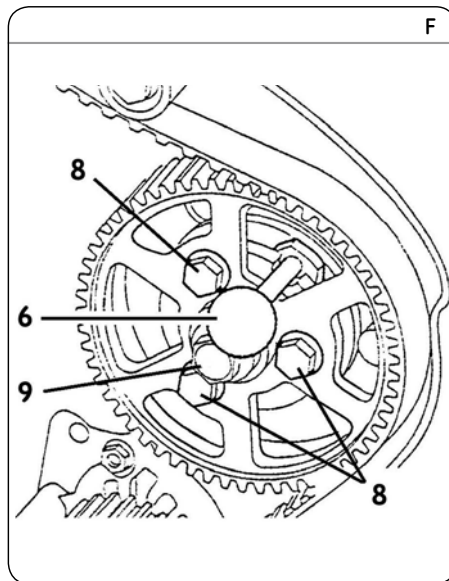
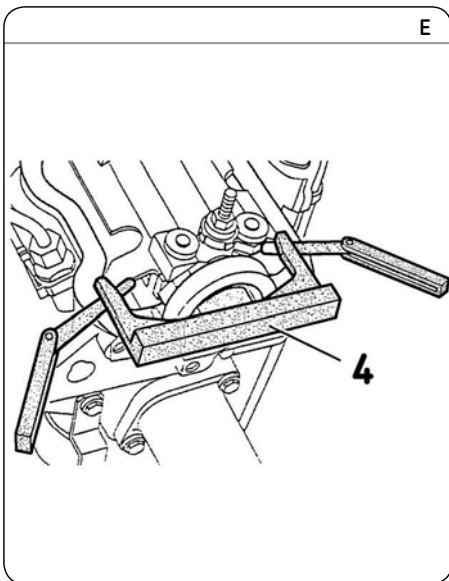
MONTAŻ

Uwaga: Najpierw dokładnie oczyścić powierzchnię przylegania rolki/napinacza do bloku silnika.

- 10) Zamontować nową śrubę mocującą (23) i dokręcić momentem 15 Nm (Rys. A).
- 11) Sprawdzić, czy tłok na pierwszym cylindrze jest w położeniu GMP.
- 12) Silniki z pojedynczym kołem zębatym pompy wtryskowej: zamontować nową rolkę prowadzącą paska rozrządu (3), dokręcić śrubę (20) momentem 22 Nm (Rys. A).
- 13) Zamontować nowy napinacz (2) używając nowej podkładki (24) i nakrętki (14) (Rys. A). Umieścić kołek pozycjonujący (10) w gnieździe (11) bloku silnika (Rys. H). Używając klucza (13) obrócić płytkę regulacyjną (12) do ustawienia klucza w pozycji "na godzinę ósmą", następnie lekko ręcznie dokręcić nakrętkę zabezpieczającą (14) (Rys. H).
- 14) Poluzować o pół obrotu śrubę mocującą (22) koło zębate wałka rozrządu (15) (Rys. A).

Montowanie Pewności





- 15) Wyciągnąć koło zębate wałka rozrządu z piasty, tak aby mogło się swobodnie obracać wokół wałka.
- 16) Założyć nowy pasek rozrządu (1) w kolejności elementów: koło zębate wału korbowego (16), koło pasowe pompy oleju (17), koło zębate pompy wtryskowej (5), rolka prowadząca (3) (w zależności od silnika), koło zębate wałka rozrządu (15), napinacz (2) (Rys. A).
- 17) Dokręcić ręcznie śrubę mocującą koło zębate wałka rozrządu (22).
- 18) Napiąć pasek rozrządu (1): obracać płytkę regulacyjną (12) napinacza (2) w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara za pomocą klucza (13), trzymając jednocześnie kluczem sześciokątną nakrętkę (14) napinacza, utrzymując go w niezmięnionej pozycji (Rys. H), aż do zrównania się

- ruchomego wskaźnika (18) z wycięciem (19) (Rys. I). Następnie dokręcić nakrętkę mocującą (14) momentem 20 Nm (Rys. H).
- 19) Dokręcić śrubę mocującą (22) koło zębate wałka rozrządu momentem 45 Nm.
- 20) Silniki z podwójnym kołem zębatym pompy wtryskowej: wymienić śruby mocujące (8) koło zębate pompy wtryskowej i dokręcić je momentem 25 Nm (Rys. F).
- 21) Usunąć narzędzie blokujące (4) (Rys. E) oraz sworznie (6) lub (7) (Rys. F i Rys. G)
- 22) Obrócić wałem korbowym 2 razy w kierunku obrotów silnika, do osiągnięcia położenia GMP tłoka w pierwszym cylindrze.
- 23) Sprawdzić położenie znaków (Rys. B lub Rys. C lub Rys. D) i zablokować koło zębate pompy wtryskowej za pomocą sworznia (6) lub (7) (Rys. F i Rys. G).

- 24) Sprawdzić położenie ruchomego wskaźnika napinacza (18) czy jest wyrównany z wycięciem (19) (Rys. I).
- 25) Jeżeli wskaźnik napinacza nie jest wyrównany ze szczeliną, obrócić płytkę regulacyjną (12) w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara do ustawienia wskaźnika w położeniu początkowym, a następnie zdjąć pasek rozrządu. Powtórzyć operację regulacji napięcia od kroku 16).
- 26) Zamontować pozostałe elementy w kolejności odwrotnej jak podczas demontażu zwracając uwagę na:
 - Moment dokręcenia nowych śrub mocujących (21) koło pasowe wału korbowego:
 - Silniki o kodzie 1Z: 25 Nm.
 - Silniki o kodach AGP/AGR/AHF/ALH/AQM/ASV 10 Nm + 90°
 - W przypadku pozostałych silników zgodnie z wytycznymi producenta.

Uwaga: Podczas napraw silnika należy zawsze przestrzegać instrukcji producenta pojazdu. Zestawy naprawcze SKF są przeznaczone do profesjonalnych napraw i muszą być montowane przy użyciu właściwych narzędzi. Niniejszą instrukcję należy traktować jako zbiór zaleceń. Stanowi ona wyłączną własność firmy SKF. Komercyjne użycie, kopiowanie części lub całości jest zabronione bez pisemnej zgody firmy SKF.