

Technical *Info*

Wskazówki dotyczące montażu: Opel Vectra B 1,6i 16 V X16 XEL

Silnik ten i inne silniki o podobnej pojemności skokowej pracują też w wielu innych samochodach Opel i zwykle przy wymianie paska wydaje się, że nawet niedoświadczony mechanik nie powinien mieć żadnych pytań.

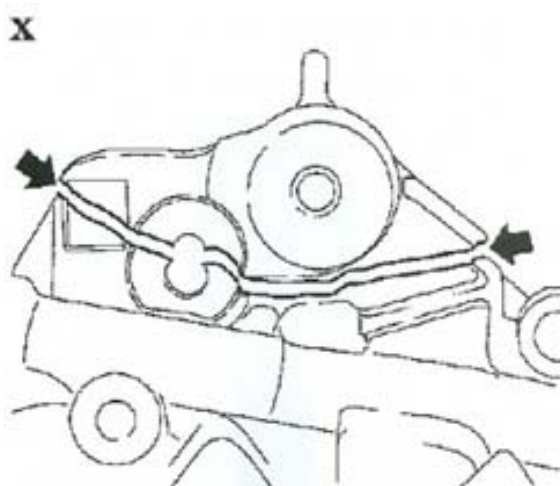
Jednak poważne błędy są często popełniane przy ustawianiu napinacza.

Aby zapewnić sprawną wymianę paska, przedstawiamy wskazówki, które naszym zdaniem mogą być bardzo pomocne przy montażu.

Wskazówka: Przy każdej wymianie paska należy sprawdzić pompę oleju pod kątem pęknięć (strzałki) w obszarze mocowania napinacza (**rys. 1**).



Źródło: Opel



rys. 1

Przygotowanie:

- Najpierw uzyskać dokładne dane identyfikacyjne pojazdu. W tym celu należy odczytać numer silnika znajdujący się na bloku (**rys. 2**).
- Odpiąć zaciski akumulatora, podnieść pojazd.
- Odłączyć nasadkę przepływomierza powietrza, zdemontować cały filtr powietrza.
- Następnie zdjąć górną osłonę paska (**rys. 4, z lewej**).
- Zluzować (w prawo) i zdjąć pasek.
- Zdjąć przednie prawe koło, zdemontować zakola i amortyzator/koło pasowe (**rys. 3**).
- Następnie zdjąć dolną osłonę paska (**rys. 4, z prawej**).



rys. 2



rys. 3



rys. 4

Obrócić silnik do górnego punktu martwego. Występuje on wtedy, gdy znak na wale korbowym jest skierowany pionowo w dół do znaku na korpusie (**rys. 5**), a znaki na kołach wałka rozrzędu są skierowane do siebie w kierunku poziomym (**rys. 6**).

Należy tam włożyć przyrząd blokujący, który jest również w naszej nowej skrzynce narzędziowej ContiTech Toolbox (**rys. 7**).



rys. 5



rys. 6



rys. 7

Poluzować śrubę napinacza i zdjąć zluźniony pasek zębany (rys. 8).



rys. 8

Montaż:

Założyć nowy pasek przeciwnie do kierunku obrotów, zaczynając przy kole wału korbowego (rys. 9).



rys. 9

Naprężyć nowy napinacz za pomocą nakładki mimośrodowej w kierunku **przeciwnym** do ruchu wskazówek zegara i dokręcić ręką dołączoną śrubę typu Torx. Wskazówka na napinaczu musi przylegać teraz **doprawego ogranicznika** (rys. 10).

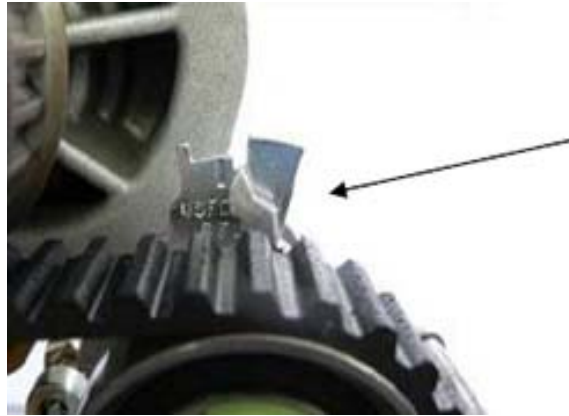


rys. 10

Ta operacja jest bardzo ważna, ponieważ w przeciwnym razie mechanizm paskowy po niedługim czasie zacznie głośno pracować wskutek niedostatecznego naprężenia.

Następnie należy obrócić silnik ręcznie o przynajmniej 2 obroty zgodnie z kierunkiem pracy silnika (nie zapomnieć o usunięciu blokady), poluzować śrubę mocującą napinacza i zrównać występ wskazówki z nacięciem (NEW) (rys. 11).

Następnie dokręcić napinacz siłą **20-22Nm**. Nie wolno zbyt mocno przykręcać śruby. Jeszcze raz obrócić silnikiem 2 razy, a następnie sprawdzić i w razie potrzeby skorygować ustawienie



rys. 11

Wskazówka:

Szpeciallynie w przypadku jednoczesnej wymiany pompy wodnej należy zapewnić, aby napinacz nie stykał się z wirnikiem pompy. Zwracać uwagę na podstawowe ustawienie pompy (montaż niewspółśrodkowy) (rys. 12).



rys. 12

Następnie zamontować dolną osłonę paska zębatego, amortyzator (moment dokręcenia: 95 Nm +30° +15°) i nowy pasek. Przekręcić napinacz naprężając pasek (moment dokręcenia: 20 Nm). Następnie zamontować koło z prawej strony. Opuścić samochód i zamontować górną osłonę paska zębatego. Sprawdzić zamocowanie obudowy wentylatora i nasadkę przepływomierza powietrza. Zapisać wymianę oryginalnego paska zębatego ContiTech w komorze silnikowej na dołączonej naklejce (rys. 13).



rys. 13

Na zakończenie wykonać próbę silnika lub jazdy zwracając uwagę na ewentualne anormalne odgłosy, które należy zlokalizować i wyeliminować.