

ContiTech: Porady ekspertów w zakresie wymiany pasków rozrządu

- Szczegółowa instrukcja do Audi A3 1.8 I T o kodzie silnika ARZ
- ContiTech pokazuje, jak uniknąć błędów przy wymianie paska

W trakcie wymiany paska rozrządu mogą powstać istotne błędy wynikające z nieprawidłowego montażu. Aby operacja wymiany przebiegała bezproblemowo, ContiTech Power Transmission Group oferuje montażystom szczegółową instrukcję montażu. Eksperti ContiTech wyjaśniają krok po kroku procedurę prawidłowej wymiany paska w Audi A3 1.8 I T o kodzie silnika ARZ.

Producent zaleca wymianę paska rozrządu oraz rolki napinającej co 180 000 km lub przed upływem 5 lat.

Czas wymiany trwa 2,2 godziny.

Wskazówka: Pasek wielorowkowy powinien być wymieniony w tym samym czasie co pasek rozrządu. Pasek wielorowkowy ma ten sam okres wymiany co pasek rozrządu. W celu uniknięcia późniejszych awarii, co wiąże się z niepotrzebnymi kosztami, konieczne jest, aby wymienić pasek wielorowkowy, jako część zestawu.

Prawidłowy montaż wymaga zastosowania następujących narzędzi specjalnych:

1. Pin blokujący OE (T40011)
2. Śruba ustawienia rolki napinającej OE (T10092)
3. Belka do podwieszania silnika OE (10-222A)

Prace przygotowawcze:

Zidentyfikować pojazd przy użyciu kodu silnika.

Odłączyć akumulator pojazdu.

Nie obracać wału korbowego lub wałka rozrządu, gdy pasek rozrządu został ściągnięty.

Obracać silnik w normalnym kierunku obrotów (w prawo).

Obracać silnik TYLKO kołem zębatym wału korbowego, a nie innymi kołami zębatymi.

Zwrócić uwagę na wszystkie momenty dokręcania.

Podnieść pojazd i podeprzeć silnik lub zamontować belkę do podwieszania silnika tak, aby odprężyć przednie mocowanie (poduszkę) silnika.

ContiTech

Zdemontować: Osłonę silnika, zbiorniczek płynu wspomagania układu kierowniczego (nie odłączać przewodów), pasek układu pomocniczego i napinacz paska, zbiorniczek płynu chłodzącego (węże nie muszą być odłączone), górną, środkową i dolną pokrywę rozrzędu, rozłączyć przewody paliwowe, zdemontować wtyczkę z czujnika Halla, wąż pomiędzy rurą powietrza doładowanego a chłodnicą, dolną osłonę silnika, koło pasowe wału korbowego i przednią poduszkę silnika. Podeprzeć silnik lub zamontować belkę do podwieszania silnika.

Demontaż:

1. Ustawić znaki odniesienia w położenie GMP 1 cylindra.
2. Znak (nacięcie) na kole wałka rozrzędu musi się pokryć ze znakiem (nacięciem) na tylnej osłonie paska rozrzędu (fot. 1).

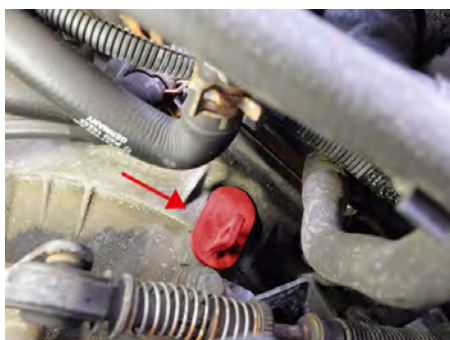


fot. 1

3. Sprawdzić ustawienie znaku na wale korbowym. Aby to zrobić należy wyjąć gumową zatyczkę z obudowy skrzyni biegów (fot. 2, 3, 4). Znak (nacięcie) na kole zamachowym musi pokryć się ze znakiem (grotem) w otworze (fot. 5).



fot. 2



fot. 3



fot. 4



fot. 5

4. Wkręcić śrubę ustawienia rolki napinającej (T10092) w tłumik hydrauliczny i powoli zwalniać napięcie paska rozrządu/napinacza obracając śrubą ustawienia rolki napinającej (T10092) (fot. 6, 7, 8a, 9) do momentu, aż pin blokujący (T40011) będzie można włożyć w mały otwór tłumika hydraulicznego (fot. 8b, 9).



fot. 6



fot. 7



fot. 8a



fot. 8b



fot. 9

ContiTech

5. Zdemontować pasek rozrządu (fot. 10).



fot. 10

Montaż:

1. Wkręcić śrubę ustawienia rolki napinającej (T10092) w nowy tłumik hydrauliczny (fot. 11).



fot. 11

ContiTech

2. Założyć nową rolkę napinającą (27Nm), nowy tłumik hydrauliczny (15Nm) i dokręcić śrubę ustawienia rolki napinającej (T10092) tak, aby pin blokujący mógł być później łatwo usunięty z nowego tłumika hydraulicznego (fot. 12). **Nie usuwać pinu blokującego dopóki pasek rozrządu i rolka napinająca nie zostaną prawidłowo zamontowane! Tłumik hydrauliczny może być uruchamiany tylko za pomocą śruby ustawienia rolki napinającej. Nacisk imadłem lub szczypcami może uszkodzić tłumik hydrauliczny.**



fot. 12

3. Zamontować pasek rozrządu na koło zębate wału korbowego zgodnie z ruchem wskazówek zegara. **Należy upewnić się, czy pasek rozrządu nie jest zagięty w czasie montażu! Pasek rozrządu musi być napięty pomiędzy kołami zębatymi!**

4. Napiąć pasek rozrządu poprzez usunięcie pinu blokującego z tłumika hydraulicznego i zdemonstrować śrubę ustawienia rolki napinającej (T10092). Napięcie jest ustawiane poprzez tłumik hydrauliczny. Nie ma żadnych innych oznaczeń na rolce napinającej.

ContiTech

- Obrócić dwukrotnie silnikiem w kierunku zgodnym z kierunkiem pracy silnika. Ustawić silnik w położeniu GMP 1 cylindra. Sprawdzić i jeżeli jest to konieczne poprawić ustawienie.
- Zamontować koło pasowe wału korbowego. Aby to zrobić należy przytrzymać śrubę centralną kluczem lub za pomocą uchwytu koła pasowego. następnie dokręcić śruby odpowiednim momentem (kategoria wytrzymałości M8 8.8 – 10Nm + 90°, M8 10.9 – 40Nm).
- Zamontować pozostałe element w kolejności odwrotnej do demontażu.
Zamontować: Górną i dolną osłonę paska rozrządu (10Nm) - użyć kleju do śrub, pasek napędu pomocniczego i rolkę napinającą (23Nm). Śruby mocowania silnika i mocowanie silnika (wspornik silnika do bloku cylindrów 45Nm, mocowanie łącznika nadwozie/silnika 25Nm, mocowanie silnika do nadwozia 40Nm +90°, użyć nowych śrub). Wąż pomiędzy rurą powietrza doładowanego a chłodnicą, zbiorniczek płynu wspomaganie układu kierowniczego i zbiorniczek płynu chłodzącego, połączyć ponownie przewody paliwowe i wtyczkę czujnika Halla. Zamontować pokrywę silnika i osłonę dolną silnika.
- Odnotać wymianę oryginalnego paska rozrządu ContiTech na dostarczonej naklejce (fot. 13) i umieść ją w komorze silnika.



fot. 13

Uruchomić silnik lub wykonać jazdę próbną.