

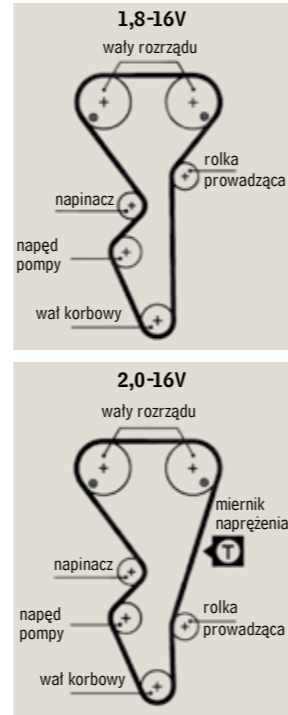
Rozrząd silników PSA 1.8 i 2.0 16 V



Marcin Perzyna

Szef sprzedaży w Polsce
Dywidzia Części Zamiennej dla Motoryzacji
Gates PT Europe BVBA

Montowanie zestawów rozrządu K025468XS i K035468XS firmy Gates do silników koncernu PSA oznaczonych kodami XU7JP4, XU10J4R, XU10J4RS, RFV budzi pewne wątpliwości mechaników.



Spróbujmy więc je wyjaśnić. Chodzi tu o dwa rodzaje napędów rozrządu, stosowanych w różnych modelach silników.

Pierwszy z nich, czyli PowerGrip® K025468XS, przeznaczony jest do silników PSA 2.0 16 V. Zawiera on oryginalny napinacz manualny (nr OE: 082935, 9622574480, nr Gates: T41258).

Drugi to PowerGrip® Kit K035468XS, wykorzystywany wyłącznie w silnikach PSA 1.8 16 V i wyposażony w napinacz automatyczny (nr OE: 082969, 9635336880, nr Gates: T43050).

Zgodnie z zaleceniami producentów samochodów Peugeot i Citroën napinacz automatyczny zastępuje manualny, montowany początkowo w silnikach 1.8 16 V, W związku z tym poprzednie rozwiązanie nie powinno już być stosowane także przy serwisowej wymianie napędów rozrządu w tej wersji silników 1.8.

Do każdego zamiennego zestawu rozrządu dołączona jest ulotka opisująca jego zawartość, zastosowanie oraz szczegółową procedurę montażową. Zastosowania zestawów prezentujemy w załączonej tabeli. Dodatkowe dane można znaleźć w „Katalogu układów napędowych” firmy Gates, dostępnym na stronie: www.gatesautocat.com oraz w edycji drukowanej.

Załączamy również skorygowane, prawidłowe schematy przebiegów pas-

ków rozrządu. W przypadku silnika 2.0 16 V napięcie paska powinno być sprawdzane za pomocą miernika Gates STT-1 pomiędzy prawym kołem wału rozrządu a rolką prowadzącą. Do miernika nale-

ży przy tym wprowadzić oznaczenie 5468XS-2. W podobny sposób zmodyfikowane zostały rysunki oraz zalecenia umieszczone na opakowaniach pasków i zestawów rozrządu. ■

Przeгляд zastosowań

K025468XS

CITROËN	Evasion	B	2	XU10J4R	9	1999	10	2002
CITROËN	Synergie	B	2	XU10J4R	9	2000	12	2001
CITROËN	XM	B	2	XU10J4R	8	1994	4	2000
CITROËN	Xantia	B	2	XU10J4R	6	1995	10	2002
CITROËN	Xsara	B	2	XU10J4RS	1	1998	10	2004
CITROËN	Xsara	B	2	XU10J4R	1	1998	8	2000
CITROËN	ZX	B	2	XU10J4RS	9	1996	10	1997
FIAT	Ulysse	B	2	RFV	9	1998	8	2000
PEUGEOT	306	B	2	XU10J4RS	5	1997	5	2001
PEUGEOT	306	B	2	XU10J4R	5	1997	10	2001
PEUGEOT	306 cabrio	B	2	XU10J4R	5	1997	12	2002
PEUGEOT	406	B	2	XU10J4R	11	1996	8	2000
PEUGEOT	406 coupe	B	2	XU10J4R	5	1997	12	1999
PEUGEOT	605	B	2	XU10J4R	7	1994	9	1999
PEUGEOT	806	B	2	XU10J4R	10	1998	2	2003

K035468XS

CITROËN	Xantia	B	1.8	XU7JP4	6	1995	4	2003
CITROËN	Xantia	L	1.8	XU7JP4LPG	1	1998	12	2000
CITROËN	Xsara	B	1.8	XU7JP4	7	1997	8	2000
CITROËN	Xsara estate/break	B	1.8	XU7JP4	5	1998	8	2000
CITROËN	ZX	B	1.8	XU7JP4	4	1996	10	1997
PEUGEOT	306	B	1.8	XU7JP4	5	1997	4	2002
PEUGEOT	306 cabrio	B	1.8	XU7JP4	5	1997	12	2002
PEUGEOT	406	B	1.8	XU7JP4	8	1995	8	2000
PEUGEOT	406 coupe	B	1.8	XU7JP4	10	1997	3	1999

Fot. Gates

Fot. FAG

Trzy marki wchodzące w skład Schaeffler Group od wielu już lat wytyczają trendy rozwoju samochodowych układów napędowych, tworząc nie tylko nowe konstrukcje podzespołów, lecz także wzorcowe technologie montażowe



Podręcznik mechaniki pojazdowej (cz.IX)

Narzędzia do wymiany łożysk



Nieprawidłowy montaż szkodzi łożyskom tocznym znacznie bardziej niż długotrwała praca w normalnych warunkach eksploatacyjnych. Wbrew pozorom nie dotyczy to wyłącznie łożysk montowanych ponownie w tych samych gniazdach i na tych samych wałach, lecz także nowych – współpracujących z tymi uszkodzonymi elementami. Łożyskowanie odznacza się bowiem tym większą trwałością, im dokładniej zachowana jest jego współosiowość z cylindrycznymi częściami otworu i czopa oraz ustalona przez konstruktora wartość luzów osadzenia obydwu pierścieni: wewnętrznego i zewnętrznego.

Zwykle jeden pierścień łożyska osadzany jest z luzem dodatnim, umożliwiającym wstępną rozbiórkę całego zespołu łożyskującego bez użycia narzędzi, a drugi – z luzem ujemnym, zwanym potocznie wciskiem, ustalającym ten zespół w kierunku osiowym. Każde asymetryczne wyciągnięcie łożyska z gniazda lub ściąganie go z czopa (na przykład młotkiem i cienkim wybijakiem) szkodliwie zmniejsza wartość luzów ujemnych.

Dlatego do prawidłowego wciskowego montażu i demontażu pierścieni zewnętrznych trzeba używać pras z odpowiednimi stemplami (co prezentowaliśmy w poprzednich odcinkach tego cyklu

artykułów), a do analogicznego demontażu pierścieni wewnętrznych – śrubowych narzędzi mechanicznych, zwanych ściągaczami. Mają one prostą konstrukcję dwuramienną (fot. 1) lub bardziej stabilną podczas pracy – trójramienną (fot. 2). Zaczepy na końcach ramion muszą mieć kształt i długość tak dobrą, by sięgały bezpośrednio do osadzonego wciskowo pierścienia łożyska. Zawsze bowiem obowiązuje zasada, iż w przenoszeniu siły wywieranej mechanizmem śrubowym nie mogą pośredniczyć elementy toczne (kulki lub rolki).

Przy wyciąganiu łożysk z gniazd ramiona powinny przechodzić przez otwór pierścienia wewnętrznego, a ich zaczepy (zwrócone na zewnątrz) sięgać do pierścienia zewnętrznego. Konieczne staje się wówczas znalezienie stabilnego oparcia dla centralnej śruby ciągnącej, co w przypadku piasty koła oznacza konieczność jej przytwierdzenia do warsztatowego blatu. Większość dostępnych na rynku ściągaczy śrubowych ma konstrukcję uniwersalną, pozwalającą montować ramiona zaczepami na zewnątrz lub do środka.

Podczas ściągania łożyska z czopa nacisk ściągacza musi być wywierany na pierścień wewnętrzny, co wymaga stosowania długich i odpowiednio silnych,

więc stosunkowo grubych zaczepów, na które nie zawsze wystarcza miejsca w konstrukcji łożyskowania. W takich wypadkach optymalnym rozwiązaniem okazuje się ściągacz specjalny, przystosowany do współpracy ze składaną dwudzielną (fot. 3) lub trójdzielną (fot. 4) płytką oporową. Ma on proste ramiona z krótkimi zaczepami, mocowane przesuwnie w masywnej poprzeczce prostopadłej do śruby, co umożliwia wykorzystanie płytek oporowych o różnych rozmiarach.

Wciskowy montaż wewnętrznych pierścieni na czopach można również wykonywać prasą, ale sprawę tę komplikuje zwykle konieczność stosowania specjalnych uchwytów mocujących. Znacznie prościej jest wykorzystać do tego celu zjawisko rozszerzalności cieplnej metali. Łożysko nasuwa się bowiem na czop całkiem luźno, jeśli wcześniej zostanie rozgrzane do temperatury 120°C podgrzewaczem indukcyjnym (fot. 5) lub na płycie grzewczej sterowanej regulowanym termostatem. Po ostygnięciu pierścienia wewnętrzny kurczy się i dzięki temu osadza się na czopie z odpowiednim wciskiem. Przekraczanie podanej temperatury jest niedozwolone, ponieważ może powodować rozhartowywanie stalowych gładzi. Cdn.