

Jak uniknąć błędów przy wymianie?

Zerwanie paska rozrządu

EKSPERCI FIRMY AIRTEX – RENOMOWANEGO PRODUCENTA POMP CIECZY CHŁODZĄCEJ I ZESTAWÓW PASKA ROZRZĄDU – ZWRACAJĄ UWAGĘ NA CZĘSTY BŁĄD POJAWIAJĄCY SIĘ PODCZAS WYMIANY PASKA I PRZEDSTAWIAJĄ JEGO KONSEKWENCJE



Wielu mechaników skraca czas wymiany paskowych zestawów rozrządu, rezygnując z procedury fabrycznej. Zamiast stosowania blokad, oznaczają jedynie położenie współpracujących kół zębatych. Teoretycznie sposób ten czasem się sprawdza. Nie każdy jednak zdaje sobie sprawę z ryzyka awarii rozrządu po tak przeprowadzonej naprawie. Warto zatem omówić tę kwestię. Lepsze zrozumienie całej procedury będzie jednocześnie najlepszą rekomendacją ścisłego przestrzegania fabrycznych zaleceń.

Bez blokad nie naciągnie się paska prawidłowo

Istnieje dużo rodzajów rozrządów paskowych. W najprostszych z nich pasek łączy jedynie koła wału korbowego i wałka rozrządu. W innych występuje więcej elementów (np. dwa koła zębate od wałków, koło napędu pompy cieczy, pompy wtryskowej, koła napędu wałków balansujących, koła prowadzące pasek

i napinacze). Im bardziej rozbudowany jest rozrząd, tym trudniej prawidłowo ustawić względem siebie poszczególne koła, ale nie jest to jedyny problem. Przy rozbudowanych rozrządach wyzwaniem staje się prawidłowe napięcie paska oraz skasowanie jego luzu pomiędzy poszczególnymi kołami zębatymi. Właśnie z tego powodu w niektórych silnikach koła zębate są połączone z wałkami jedynie stożkami, a podczas procedury wymiany rozrządu trzeba je bezwzględnie poluzować. A zatem poszczególne podzespoły, takie jak np. wałki rozrządu, wał korbowy, wałki balansujące, pompa wtryskowa – powinny być zabezpieczone blokadami lub ustawione w inny przewidziany przez producenta sposób. Współpracujące z paskiem koła zębate powinny się swobodnie obracać, by ułatwić prawidłowe napięcie nowego paska zębatego na całym obwodzie. Zlekceważenie tej procedury na rzecz wykonania własnych znaków może prowadzić do sytuacji, że

napinacze naciągną pasek tylko miejscowo, np. między dwoma kołami zębatymi, a na innym odcinku pasek nadal będzie miał zbyt duży luz, co spowoduje przestawienie rozrządu lub jego zerwanie.

Blokady umożliwią kontrolę ustawienia rozrządu

Innym bardzo poważnym ryzykiem związanym z ustawianiem rozrządu na „właśne znaki” jest możliwość powielenie błędów popełnionych przez mechanika, który wymieniał rozrząd poprzednim razem. Jeśli rozrząd ustawiono wówczas nieprawidłowo, np. był przestawiony o jeden ząbek (co miało wpływ na osiągi samochodu i na zużycie paliwa), kolejna wymiana bez użycia blokad nie ujawni problemu.

Sprawdzenie naciągu paska

Czynnością, o której po wymianie rozrządu nie wolno zapominać, jest kontrolne pokręcenie wałem korbowym, tak aby rozrząd wykonał kilka pełnych obrotów, i ponowne sprawdzenie ustawień. Na tym etapie można jeszcze wyłapać pewne błędy montażowe, w tym właśnie nieprawidłowy naciąg paska.

Istnieje wiele sposobów oceny prawidłowego naciągu paska rozrządu. Pasek we wskazanym odcinku kontrolnym można próbować odwrócić, można mierzyć ugięcie paska specjalnym przyrządem, dopuszcza się również zastosowanie specjalnych czujników akustycznych, które na podstawie dźwięku wydawanego przez pasek wykażą, czy jest on prawidłowo napięty. Niezależnie od metody, prawidłowe napięcie paska jest kluczowe dla jego bezproblemowej pracy.

Należy zdawać sobie sprawę, że niewłaściwy naciąg paska (np. w wyniku własnych, nieprawidłowych metod ustawiania rozrządu) nie zawsze skończy się szybkim uszkodzeniem. Czasem ten błąd ujawni się po 20-30 tys. km, bo dopiero wtedy pasek ulegnie zerwaniu. ■

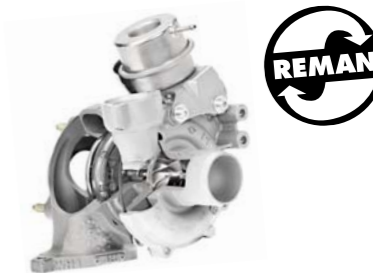
FOT. AIRTEX

Napędzamy Twoją firmę Dziś i jutro

Nasze wartości: niezawodny,
zrównoważony, gotowy na jutro



Tak dobre jak nowe



Szeroka gama regenerowanych turbosprężarek to zrównoważone, oszczędne, jakościowe rozwiązanie dla pojazdów na ostatnim etapie ich użytkowania.



BorgWarner

REMAN

Schwitzer

BorgWarner