

Airtex przypomina

Co trzeba wymieniać razem z paskiem rozrządu?

MONTAŻ NOWEGO ZESTAWU ROZRZĄDU POWINIEN ZAWSZE ŁĄCZYĆ SIĘ Z KONTROLĄ ORAZ OKRESOWĄ WYMIANĄ INNYCH ELEMENTÓW WSPÓŁPRACUJĄCYCH. KONSEKWENCJE ZLEKCEWAŻENIA TEGO OBOWIĄZKU SĄ ZWYKLE ODWLECZONE W CZASIE. UJAWNIAJĄ SIĘ NAJCZĘŚCIEJ PO PRZEJECHANIU 10 CZY 20 TYS. KM, STAWIAJĄC UŻYTKOWNIKA SAMOCHODU W BARDZO KŁOPOTLIWEJ SYTUACJI. AIRTEX – PRODUCENT ZESTAWÓW PASKA ROZRZĄDU – WSKAZUJE, NA CO NALEŻY ZWRÓCIĆ UWAGĘ, ABY ZAMONTOWANY ROZRZĄD PRACOWAŁ NIEZAWODNIE AŻ DO NASTĘPNEJ WYMIANY



1. Uszczelniacze wałków rozrządu

Przy okazji wymiany zestawu rozrządu nie należy zapominać o montażu nowych uszczelniaczy. Nawet jeśli w danym momencie wydają się całkowicie sprawne, istnieje obawa, że w ciągu najbliższych 20-30 tys. km zaczną przepuszczać olej. Przypomnijmy – zależnie od konkretnego silnika typowy zestaw rozrządu

wymienia się co 60-100 tys. km. Jeśli mechanik pominie temat uszczelniaczy, oznacza to, że będą pracować dwukrotnie dłużej, a to dla nich zdecydowanie zbyt duży interwał.

2. Pompa ciecży

W silnikach, w których pompa ciecży napędzana jest paskiem rozrządu, trzeba wymieniać ją razem z paskiem. Pozosta-

wienie starego elementu stwarza ryzyko wystąpienia jednej z poniższych awarii:

- ▶ wyciek płynu chłodniczego spod pompy,
- ▶ hałas łożyska pompy,
- ▶ uszkodzenie łopatek pompy i spowolnienie przepływu ciecży chłodzącej w układzie,
- ▶ zablokowanie pompy i zerwanie paska rozrządu.

Jedynym sposobem na eliminację ryzyka jest zakup nowej pompy ciecży chłodzącej razem z rozrządem.

3. Nastawniki faz rozrządu

Niektóre silniki wyposażone są w nastawniki faz rozrządu zwane popularnie wariatorami, np. stare jednostki benzynowe z grupy Fiata (Punto 1.8 16V HGT) albo nowsze – silniki benzynowe 1.6 Renault. W każdym z tych przypadków zużycie wariatora generuje w układzie rozrządu niebezpieczne napięcia lub wibracje, które nadwyrażają pasek i skracają jego żywotność.

Zużyty wariator może także spowodować zerwanie paska. W takim silniku przed wymianą zestawu należy najpierw wstąpić się w jego pracę (zużycie wariatora może być słyszalne), a także zapoznać się z zaleceniami fabrycznymi dotyczącymi interwałów między wymianami „wariatora”. W niektórych modelach należy go zastąpić no-

wym przy każdej wymianie rozrządu, a w innych – przy co drugiej.

4. Łańcuch między wałkami rozrządu

W silnikach wyposażonych w dwa wałki rozrządu mogą być one ząbione na stałe, napędzane paskiem rozrządu lub połączone ze sobą niezależnie drugim paskiem, łańcuchem. Przy okazji wymiany zestawu rozrządu należy sprawdzić rodzaj tego połączenia oraz jego stan. W większości przypadków producenci silników nie określają żywotności łańcucha łączącego wałki, a jedynie sugerują okresową kontrolę jego stanu. Obsługa rozrządu stanowi właśnie okazję do przeprowadzenia takiej kontroli. Jej zlekceważenie może doprowadzić do zerwania paska rozrządu.

5. Paski wielorowkowe

Bardzo często słyszy się o przypadkach zerwania lub osunięcia się pasków wielorowkowych, które „wpadają do roz-

rzędu” i niszczą go. Z tego powodu, przy okazji wymiany zestawu paska rozrządu należy także sprawdzić i ewentualnie wymienić paski wielorowkowe/klinowe. Nie zaszkodzi także kontrola stanu koła pasowego (zwłaszcza jeśli wyposażono je w elastyczną wkładkę tłumiącą drgania).

6. Koła prowadzące pasek

Koła zębate prowadzące pasek zazwyczaj wytrzymują 2-3 wymiany zestawów rozrządu (czasami są nawet dożywotnie), jednak w niektórych silnikach zużywają się równie szybko, jak zestaw rozrządu. A zatem przy każdej wymianie rozrządu należy sprawdzić stan kół zębatach i w razie potrzeby zastąpić je nowymi.

7. Obudowa

Jeśli obudowa rozrządu jest nieszczelna, należy ją bezwzględnie zastąpić sprawną, a uszkodzone zamki/zaczepy naprawić.



**MOCOWANIA
AMORTYZATORÓW**

www.tedgum.pl

więcej informacji:




Autonaprawa w Internecie

wszystkie numery czasopisma w formacie pdf dostępne są bezpłatnie pod adresem:
<https://www.e-autonaprawa.pl/archiwum/archiwum.html>