

Technical *Info*

Wskazówki dotyczące montażu: Golf IV 1,9 TDI BJ. 2001 kod silnika AHF

Ten silnik jest montowany w dużych ilościach w różnych samochodach i wariantach, a monter podczas ustawiania napinacza rolkowego nie jest wolny od zagrożeń. Tutaj podajemy pomocnicze zalecenia, które naszym zdaniem mogą być tu pomocne.

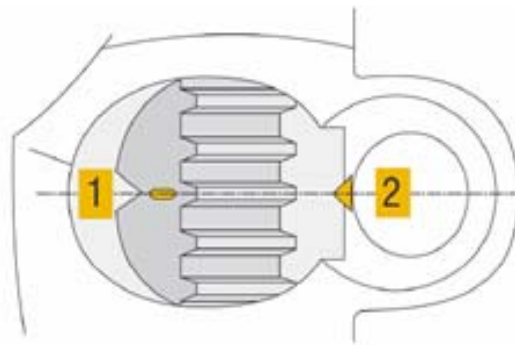
Przygotowanie do demontażu:

- Zdemontować prawy reflektor.
- Zdemontować wąż powietrza doładowującego.
- Odłączyć zbiornik wyrównawczy na płyn chłodniczy.
- Odłączyć od uchwytu i odsunąć na bok zbiornik na płyn układu wspomagania.
- Następnie zdjąć górną osłonę paska rozrządu.
- Zdemontować pompę próżniową przy cyl. głowicy z tyłu.
- Zdemontować dolną osłonę silnika.
- Zluzować i zdjąć pasek wieloklinowy.
- Odkręcić 3 śruby montażowe przy uchwycie napinacza.
- Zdemontować napinacz paska agregatu.
- Ustawić wał korbowy w górnym martwym punkcie.
- Znak na kole zamachowym w kołpaku przekładni musi zgadzać się ze znakiem odniesienia na korpusie (1+2) (**rys. 1**)

Włożyć liniał do ustawiania wałków rozrządu (**rys. 2**) z tyłu i ustawić go z obu stron za pomocą odpowiednich szczelinomierzy. OE (T 3418) Liniał znajduje się również w walizce narzędziowej ContiTech TOOL BOX. Jeśli nie można włożyć liniału, należy wykonać pełny obrót wałem korbowym.



Źródło: Volkswagen AG



rys. 1



rys. 2

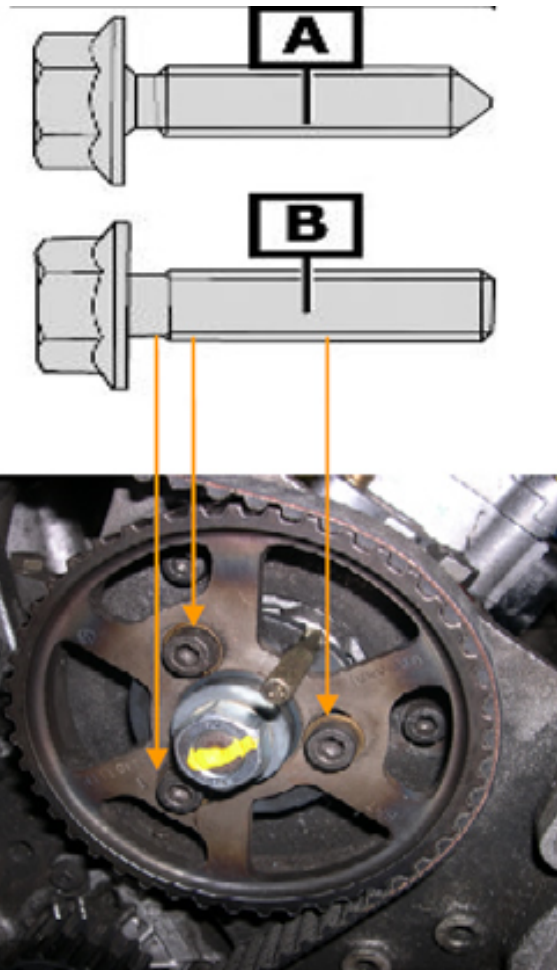
Następnie włożyć narzędzie blokujące przy pompie wtryskowej (w razie potrzeby lekko naoliwić). Narzędzie blokujące: OE (3359). Również tutaj można zastosować trzpień blokujący z walizki narzędziowej TOOL BOX. Lekko poluzować 3 śruby w podłużnych otworach (**rys. 3**).

Uwaga:

Typ A: wymienić śruby.

Typ B: można wykorzystać te same śruby.

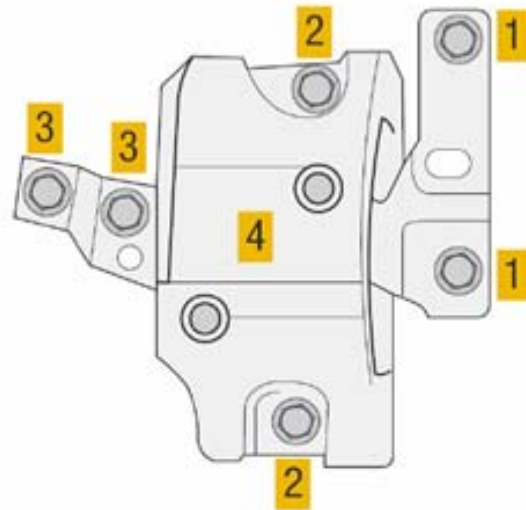
Wskazówka: Nie wolno odkręcać centralnej nakrętki pompy wtryskowej. Dalsza procedura: Założyć mostek silnikowy lub bezpiecznie podeprzeć blok silnika.



rys. 3

Dopiero wtedy odkręcić wewnętrzne (1) śruby łoża silnika i zewnętrznego zamocowania (3). Następnie odkręcić kolejne, środkowe śruby (2). Wyjąć łożo silnika (4). Następnie odkręcić zamocowanie silnika od bloku 3 śrubami (rys. 4). Odkręcić amortyzator drgań wału korbowego. Zdemontować środkowy i dolny pasek rozrządu.

Ponownie sprawdzić, czy znaki na kołpaku przekładni się pokrywają (rys. 1). Dopiero wtedy nieco zluzować nakrętkę napinacza. (3) Zluzować napinacz kluczem 2-otworowym (OE 3387 lub z TOOL BOX) obracając w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (rys. 5). Następnie zdjąć pasek rozrządu. **Nie wolno obracać pojedynczo** kół pasowych wału korbowego i wałka rozrządu bez założonego paska (uszkodzenie silnika)



rys. 4



rys. 5

Montaż:

Włożyć podtrzymkę do koła pasowego wałka rozrządu. Podtrzymka: OE (3036 lub z CONTI@TOOL BOX). Poluzować śrubę najpierw tylko o kilka zwojów gwintu. Następnie założyć ściągacz na koło pasowe wałka rozrządu i ściągnąć koło. OE (T- 40001 lub narzędzie uniwersalne) (rys. 6).

Uwaga:

Nie używać włożonego linka podczas odkręcania lub mocowania koła wałka rozrządu do podtrzymywania. Jeszcze raz sprawdzić znak górnego martwego punktu (rys. 1).

Następnie założyć nowy pasek rozrządu w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Wskazówka do montażu napinacza: Podtrzymka płyty głównej musi znajdować się w wycięciu. Koło pasowe pompy wtryskowej ustawić mniej więcej w środku podłużnych otworów. Założyć zdemontowane koło wałka rozrządu razem z paskiem rozrządu i dokręcić lekko (ręką) śrubę. Koło pasowe wałka rozrządu musi mieć jeszcze swobodę ruchu na stożku (rys. 7).



rys. 6



rys. 7

Następnie obrócić napinacz kluczem dwuotworowym do nakrętek w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. Nacięcie i znak na przedniej płycie napinacza muszą być ustawione w tym samym położeniu. Nakrętkę napinacza dokręcić następnie siłą 20 Nm (**rys. 8**).



rys. 8

Jeśli mimośród został przypadkowo za daleko wkręcony, należy najpierw całkowicie zluźnić napinacz, a następnie ponownie go naprężyć.

Jeszcze raz sprawdzić znak górnego martwego punktu (**rys. 1**).

Dokręcić śrubę koła pasowego wałka rozrządu siłą 45 Nm. Do luzowania używać podtrzymki w analogiczny sposób, jak poprzednio. (OE 3036 lub CT TOOL BOX) (**rys. 9**).



rys. 9

Dokręcić śruby koła pasowego pompy wtryskowej, które nie są jeszcze dokręcone. (Uwaga: w razie potrzeby wymienić śruby!). Momenty obrotowe do dokręcenia śrub:

Śruby w wersji A: 20 Nm + 90°

Śruby w wersji B: 25 Nm (**rys. 3**).

Wyjąć liniał (rys. 2). Usunąć narzędzia blokujące znajdujące się przy pompie wtryskowej. Wykonać dwa pełne obroty wałem korbowym silnika zgodnie z jego kierunkiem obrotów. Znaki muszą znowu znaleźć się w tym samym położeniu.

Teraz następuje bardzo ważny krok przy ustawianiu naprężenia paska rozrządu: (w razie nieprawidłowego wykonania może dojść do szybkiego uszkodzenia napinacza wskutek zbyt słabego naprężenia paska)

Procedura:

Włożyć liniał do sprawdzania wałków rozrządu. Włożyć narzędzia blokujące. Odczytać ponownie naprężenie paska za pomocą lustra na napinaczu. Znaki na napinaczu muszą się koniecznie pokrywać (rys. 10).

Przeprowadzić ewentualną korektę ustawienia i po wykonaniu 2 kolejnych obrotów silnika przeprowadzić kontrolę w taki sam sposób. Dalszy montaż wg odwróconej procedury montażu.

Wymianę paska rozrządu udokumentować na naklejce (rys. 11).



rys. 10



rys. 11