

Technical *Info*

Porady montażowe dotyczące wymiany paska zębatego Na przykładzie Renault Clio II 1,6 16V kod silnika K4M 748

Silnik Clio II 1,6 16V- w różnych wariantach pojemnościowych - montowany jest w dużych ilościach w samochodach Renault. Podczas wymiany pasków zębatych popełniane są często zasadnicze błędy, które mają negatywny wpływ na pracę paska. Aby zapewnić sprawny przebieg wymiany paska, ContiTech Power Transmission Group przekazuje mechanikom szczegółową instrukcję instalacji. Eksperti ContiTech krok po kroku wyjaśniają, jak ma przebiegać prawidłowa wymiana.

Równocześnie wraz z paskiem zębatym należy wymienić rolkę napinającą, napinacz, rolkę prowadzącą oraz pompę wodną. Renault zaleca dla wszystkich modeli od rocznika marzec 1999 wymianę co 100.000 km, dla wszystkich późniejszych roczników wymianę co 120.000 km lub przy mniejszym przebiegu kilometrów.

Do wymiany mechanicy potrzebują trzpień ustalający wału korbowego, Renault Nr Mot. 1489, oraz liniał ustawczy wałka rozrządu, Renault Nr Mot. 1496. Czas pracy potrzebny na dokonanie wymiany dla Clio wynosi ok. 2,7godzin, dla Mégane 3,6 godzin, dla Mégane Scénic 3,9godzin a dla La-guny 2,5 godzin.

Prace przygotowawcze:

Zidentyfikować samochód na podstawie kodu silnika. (Rys. 1). Odłączyć akumulator samochodu.



Rys.1

Demontaż:

Spuścić ciecz chłodzącą, podeprzeć silnik i najpierw wymontować prawy wspornik silnika, następnie agregaty dodatkowe z paskiem napędowym (pasek wieloklinowy). Usunąć zatyczkę z tylnego końca wałków rozrządu jak również zatyczkę z bloku cylindrów (Rys. 2).



Rys. 2

Przekręcić wał korbowy w prawo do położenia ustawczego. Rowki w wałkach rozrządu winny być ustawione w jednej linii (Rys. 3).



Rys. 3

Wskazówka: Rowki znajdują się poniżej krawędzi górnej głowicy cylindrów.

Następnie założyć trzpień ustalający do bloku cylindrów (Narzędzie Nr Mot. 1489, Rys. 4). Ramie wykorbienia winno przylegać do trzpienia ustalającego.



Rys. 4

Następnie założyć liniał ustawczy na tylnym końcu wałków rozrzędu (Narzędzie Nr Mot. 1496, Rys. 5).



Rys. 5

Zablokować koło zamachowe za pomocą dużego wkrętaka lub za pomocą odpowiedniego narzędzia i odkręcić śrubę koła pasowego wału korbowego.

Wskazówka: Koło zamachowe winno być należycie zablokowane tak, aby podczas odkręcania śruby wału korbowego trzpień ustalający nie został wygięty lub złamany lub aby nie został uszkodzony liniał ustawczy wałka rozrzędu lub wałków rozrzędu.

Teraz należy wykręcić śrubę koła pasowego na wale korbowym i zdjąć koło pasowe. Następnie należy zdjąć górną i dolną pokrywę paska zębatego.

Odkręcić nakrętkę rolki napinającej i zesunąć rolkę napinającą z paska (Rys. 6).

**Rys. 6**

Teraz można zdemontować nakrętkę rolki napinającej, rolkę napinającą, rolkę prowadzącą oraz pompę wodną.

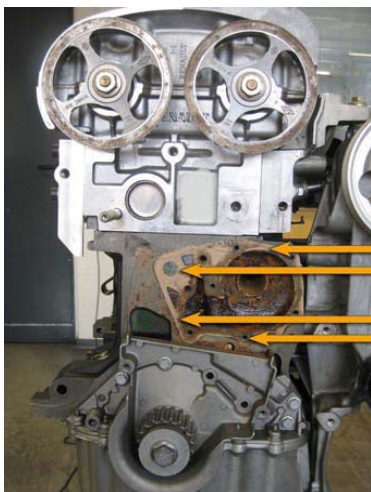
Wskazówka: Koło napędowe osadzone na wale korbowym nie może zostać zesunięte z wału korbowego!

Zakładanie:

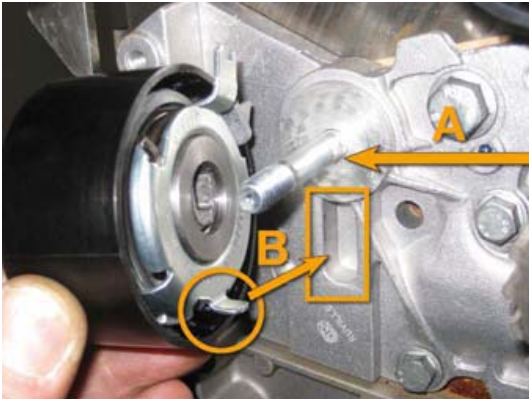
Sprawdzić, czy trzpień ustalający jest założony. Wał korbowy winien przylegać do trzpienia ustalającego. Rowki na wałkach rozrzędu muszą znajdować się w jednej linii. Należy również sprawdzić, czy liniał ustawczy jest prawidłowo założony.

Następnie zamontować nową pompę wodną.

Wskazówka: Należy starannie oczyścić powierzchnie pomiędzy blokiem silnika i pompą wodną i usunąć resztki uszczelnienia (Rys. 7).

**Rys. 7**

Uwaga: Należy brać pod uwagę wytrzymałość trzpienia mocującego rolki napinającej w obudowie pompy wodnej (Rys. 8 A).



Rys. 8

Zamontować nową rolkę prowadzącą i przykręcić momentem 45 Nm. Następnie zamontować nową rolkę napinającą, dokręcić wstępnie nakrętkę momentem 7 Nm.

Wskazówka: Zwracać uwagę, aby pałak trzymający na stronie tylnej rolki napinającej wszedł prawidłowo do rowka obudowy pompy wodnej (Rys. 8 B).

Zdjąć koło napędowe osadzone na wale korbowym. Odtłuścić końcówkę wału korbowego. Zamontować z powrotem koło napędowe na wał korbowy.

Nałożyć pasek zębaty od lewej strony zaczynając od koła osadzonego na wale korbowym. Zwracać uwagę na to, aby pasek zębaty był naprężony na odcinku pomiędzy kołami.

Odtłuścić koło pasowe osadzone na wale korbowym a następnie zamontować. Zmierzyć długość śruby koła pasowego osadzanego na wale korbowym: Maksymalna długość nie może być dłuższa aniżeli 49,1mm. Jeśli śruba jest dłuższa, należy zastosować nową śrubę. Wkręcić śrubę koła pasowego osadzonego na wale korbowym. Nowej śruby nie należy smarować olejem! Dokręcić wstępnie śrubę. Pozostawić wolną szczelinę 2-3 mm pomiędzy powierzchnią przyłożenia śruby a kołem pasowym osadzonym na wale korbowym.

Poluzować nakrętkę rolki napinającej. Przekręcić rolkę napinającą w prawo dopóki ruchoma wskazówka nie znajdzie się przy prawym ograniczniku. Użyć klucza imbusowego sześciokątnego 6 mm.

Uwaga: Wskazówka ruchoma winna znajdować się 7-8 mm za wskazówką stałą (Rys. 9).

**Rys. 9**

Przykręcić wstępnie nakrętkę i śrubę, Moment dokręcenia: 7 Nm.

Zablokować koło zamachowe dużym wkrętakiem i wstępnie dokręcić śrubę koła pasowego osadzonego na wale korbowym, Moment dokręcenia: 20 Nm.

Wyjąć trzpień ustalający oraz liniał ustawczy.

Zablokować koło zamachowe za pomocą dużego wkrętaka i dokręcić śrubę koła pasowego osadzonego na wale korbowym o dalsze 120-150 stopni.

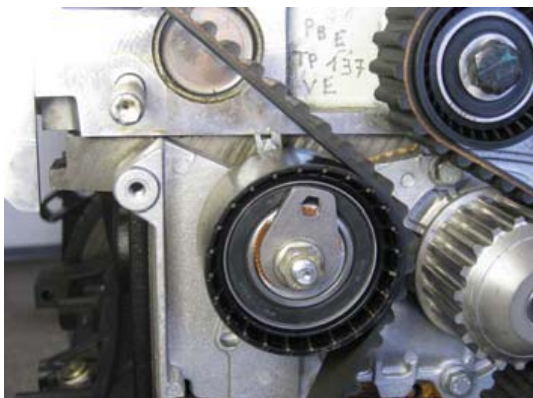
Obrócić wał korbowy o dwa obroty w prawo do pozycji ustawczej. Ta czynność jest niezmiernie ważna, ponieważ w przeciwnym razie napęd pasowy po krótkim okresie eksploatacji będzie powodował hałasy na skutek zbyt małego naprężenia!

Założyć trzpień ustalający do bloku cylindrów, Ramie wykorbienia winno przylegać do trzpienia ustalającego.

Sprawdzić, czy można łatwo założyć liniał ustawczy wałków rozrządu.

Przytrzymać rolkę napinającą, użyć do tego klucza imbusowego sześciokątne 6 mm. Poluzować nakrętkę rolki napinającej.

Przekręcić rolkę napinającą w lewo dopóki wskazówka nie będzie w jednej linii z wycięciem (Rys.10). Dokręcić nakrętkę rolki napinającej, Moment dokręcenia: 27 Nm. Usunąć trzpień ustalający.



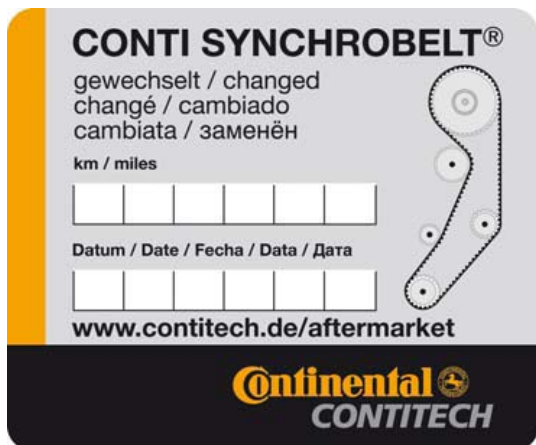
Rys. 10

Obrócić ponownie silnikiem dwukrotnie, sprawdzić ustawienie i ewentualnie skorygować.

Wkręcić korek zamykający i założyć nowe korki zamykające na tylnym końcu wałków rozrządu.

Zamontować elementy w odwrotnej kolejności aniżeli podczas demontażu. Napelnić ciecz chłodzącą, odpowietrzyć układ chłodzenia.

Udokumentować wymianę paska zębatego ContiTech na dostarczonej nalepce i umieścić ją w komorze silnikowej (Rys.11).



Rys. 11

Następnie należy dokonać próbnego uruchomienia silnika i dokonać jazdy próbnej.