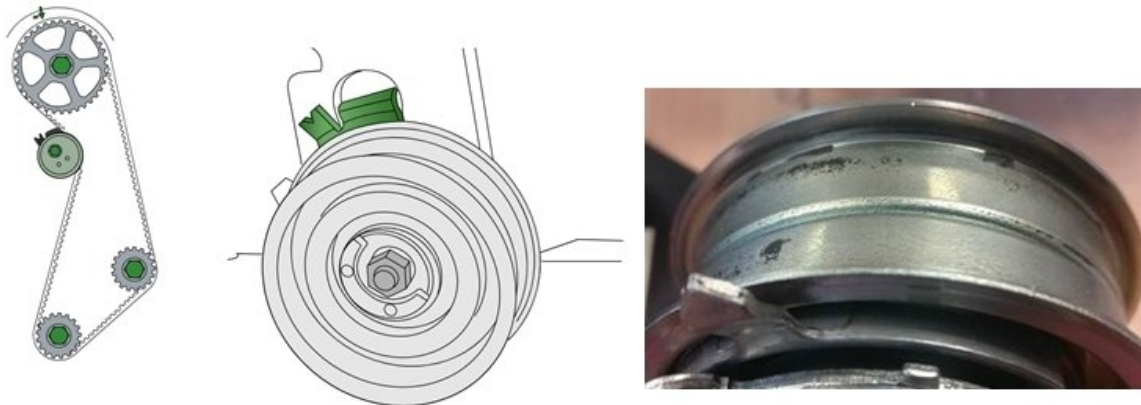


Głośna praca napinacza paska rozrządu w silnikach benzynowych 1,6/ 2,0 l 8 V

data aktualizacji: 2021.10.15



Silniki benzynowe 1,6 l i 2,0 l 8 V można znaleźć w modelach aut Volkswagena, Audi, Seata i Skody. Zapewne każdy mechanik miał już szansę zetknąć się z tymi silnikami oraz z zestawami pasków rozrządu K015489XS lub KP15489XS-1 / -2. (zestaw K015489XS zawiera pasek i napinacz, a zestawy KP15489XS-1 i -2 zawierają także pompę wodną). Czy napinacz paska rozrządu jest głośny po montażu? W tym artykule wyjaśniamy, jak można uniknąć tego problemu.

ANALIZA GŁOŚNYCH NAPINACZY PASKÓW ROZRZĄDU

Układ rozrządu silników benzynowych 1,6 l i 2,0 l 8 V wygląda dość prosto i na pierwszy rzut oka jego obsługa nie zapowiada żadnych trudności. Jednak mechanicy często narzekają na głośną pracę napędu, najbardziej zauważalną jeszcze przed rozgrzaniem się silnika do temperatury roboczej. Podczas diagnostyki pasek może również przesuwać się ze środka koła pasowego napinacza w kierunku kołnierza. Dokładna analiza tych incydentów wykazała, że w większości przypadków przyczyna problemu była podobna (i łatwa do uniknięcia).



TARCIE I DŹWIĘK „KLIKANIA”

Okazało się, że głośna praca była spowodowana tarcieniem paska o kołnierz koła pasowego (co na dłuższą metę może mieć gorsze konsekwencje niż irytujący dźwięk, ponieważ pasek może w końcu wskoczyć na kołnierz koła pasowego i doznać poważnych uszkodzeń). Widoczne czarne ślady materiału paska na kole pasowym są dowodem takiego tarcia (patrz zdjęcie).



Ponadto niektórzy mechanicy zgłaszali słyszalne klikanie spowodowane uderzeniem ogranicznika dźwigni w ogranicznik płyty oporowej. Aby uniknąć takiego zachowania, należy przestrzegać dwóch prostych zasad określonych w instrukcji montażu napędu.

ROZWIĄZANIE: 2 PROSTE ZASADY

Najpierw upewnić się, że napinacz został prawidłowo umieszczony na silniku. Mówiąc dokładniej: ucho pozycjonujące napinacza powinno się znajdować w szczelinie w silniku.



Po drugie, konieczne jest pięciokrotne powtórzenie następnego cyklu przed ostatecznym ustawieniem napięcia: za pomocą nastawnika należy obrócić napinacz do oporu w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (napięcie maksymalne), a następnie obrócić go z powrotem do pozycji wyjściowej (napięcie minimalne). Procedura ta jest wyjaśniona w instrukcji obsługi, jednak wielu mechaników ją pomija, ponieważ nie rozumie jej znaczenia. Wykonanie tej czynności pozwala mechanizmowi na zajęcie prawidłowej pozycji i utrzymanie właściwego napięcia paska, a więc jest to niewątpliwie ważny element procedury montażu.

źródło: Gates

Źródło: