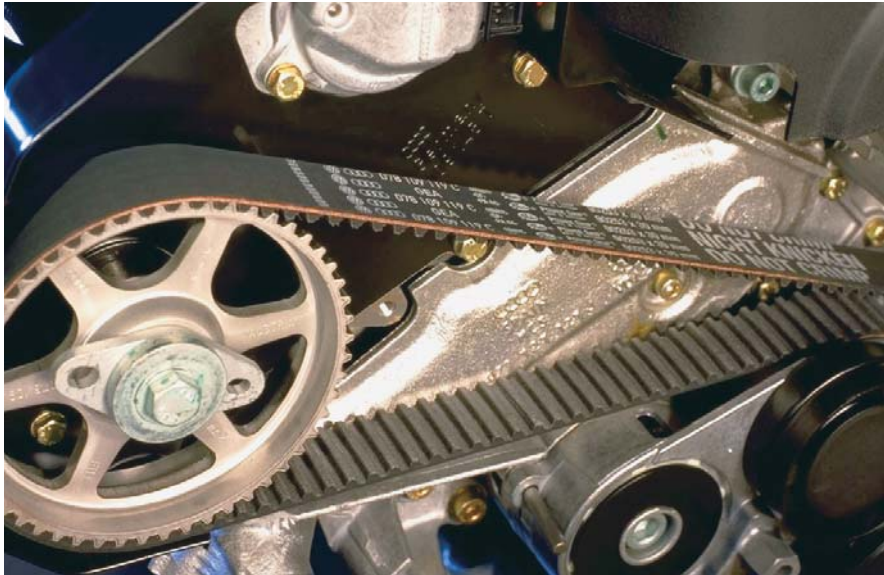


Ekspert firmy Gates:

Nie sugerujmy się wyglądem



Fot. Gates

W silnikach VW/audi 1.9 diesel konstrukcja i wygląd paska zostały zmienione, ale nowa wersja o numerze katalogowym 5223 XS (też z firmy Gates) może pracować na kołach pasowych przewidzianych dla poprzedniej. Montaż jednak przebiega nieco inaczej. Najpierw należy zdjąć koło pasowe wału rozrządu, wybijając sworzeń przez otwór w tylnej osłonie paska, potem ułożyć pasek na kole pasowym i założyć z powrotem koło pasowe wraz z paskiem. Nieprzestrzeżenie tych zaleceń sprawia, że nowy pasek wydaje się zbyt krótki.

W modelach z lat '96, '97 i '98 wspornik pompy wtryskowej może powodować niewłaściwe ułożenie się paska i jego ocieranie się o wystającą krawędź tłumika drgań wału korbowego, a także o kołnierz napinacza. Z tego powodu pasek o pierwotnej szerokości 1 cala ściera się do 3/8 cala, a następnie pęka. Przy wymianie paska należy więc zastąpić wspornik pompy wtryskowej jego nowszą wersją (o tym samym numerze fabrycznym). Sprawdzamy też, czy koła pasowe są czyste. Po zamontowaniu nowego paska, a przed założeniem tłumika drgań (koło pasowe paska micro-v wału korbowego) dobrze jest włączyć na kilka sekund silnik, aby upewnić się, czy prawidłowa jest odległość krawędzi paska od przedniej części koła pasowego. Powinna ona wynosić 1,5-4 mm.

Odwrotne problemy wystąpić mogą w przypadku silników renault 1.9 diesel, gdzie stosowano kolejno aż 6 różnych –

choć podobnie wyglądających – pasków rozrządu. Najczęstsze pomyłki zdarzają się przy ustalaniu rodzaju potrzebnego paska. Wszystkie z nich mają taką samą liczbę zębów (153), a różnice ich szerokości są minimalne (pomiędzy 25,4 mm i 26 mm). Różne są także profile. Są tu trzy sposoby ustalenia typu potrzebnego paska:

- sprawdzenie oryginalnego numeru części, stosowanego przez Renault, jeśli jest on jeszcze widoczny na starym pasku;
- odczytanie kodu silnika umieszczonego przy połączeniu ze skrzynią biegów;
- porównanie oznaczenia nowego paska z oryginalną specyfikacją producenta silnika.

Występujące w tych silnikach problemy związane z paskiem wynikają często z nieprawidłowego jego napięcia. Pasek zbyt luźny ociera o osłonę koła pasowego pompy wtryskowej. Renault zaleca więc stosowanie specjalnego przyrządu serwisowego. Można też korzystać z miernika Gates STT-1, opartego na akustycznej metodzie pomiaru, stosowanej na liniach montażowych. Miejsce, w którym należy mierzyć siłę naciągu, określone jest na każdym opakowaniu paska rozrządu. Odpowiednie wskazówki przedstawione są także w instrukcji dołączonej do miernika STT-1. ■

Uniwersalny, akustyczny miernik napięcia pasków Gates STT-1 wyposażony jest w bazę danych technicznych dotyczących różnych modeli silników

