

Pseudo poradnik

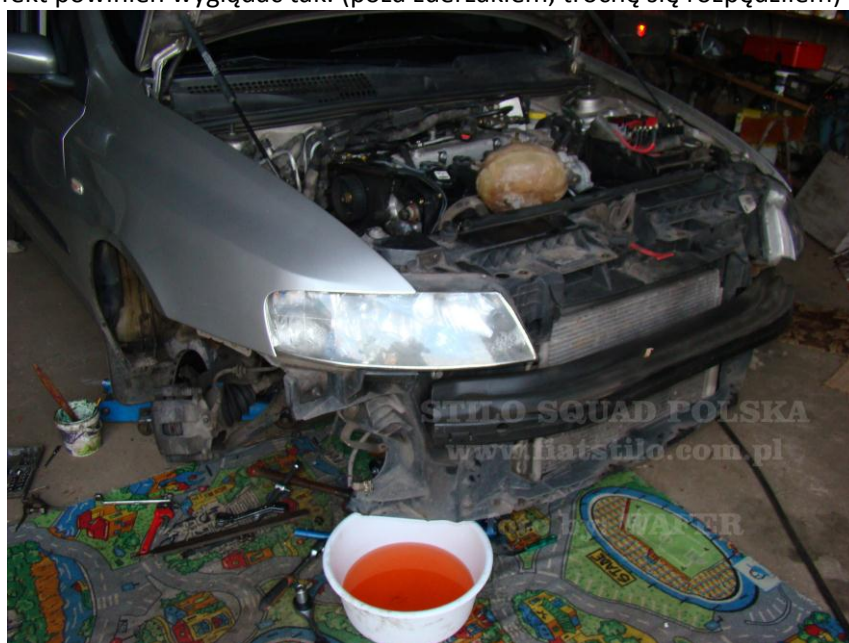
Wymiana paska rozrządu Na podstawie Fiat Stilo 1.9 JTD 115KM 2003r.

Na początku pragnę zauważyć, że operację wymiany rozrządu opartego o pasek robiłem pierwszy raz w życiu i poradnik ten należy traktować, jako podpowiedź i podgląd jak można to wykonać, a nie, jako stuprocentowy manual.

A więc zaczynamy, na początek wykręcamy/odkręcamy:

- koło (ofc. przednie lewe)
- nadkole
- zbiorniczek płynu chłodniczego
- zbiorniczek płynu spryskiwaczy
- wszystkie pozostałe małe elementy, które nam przeszkadzają
- można też wykręcić poduszkę silnika uprzednio podpierając go od spodu, ponoć nie jest to konieczne ale dla lepszej wygody ja wykręcałem:)
- boczną osłonę silnika
- no i oczywiście osłonę rozrządu (2 częściową).

Mniej więcej efekt powinien wyglądać tak: (poza zderzakiem, trochę się rozpędziłem)





Zanim dokopujemy się do osłony rozrzędu musimy ściągnąć pasek osprzętu silnika, poluzowujemy napinacz (pomiędzy kołem pasowym silnika a alternatorem), należy nałożyć na niego klucz i pociągnąć, co spowoduje jego poluznienie i pasek nam spadnie, nie trzeba go odkręcać.

Następnie odkręcamy koło pasowe, u mnie było strasznie zapieczzone, więc trzeba na nie poświęcić trochę czasu. Odkręcamy 4 śruby, które je trzymają (**nie ruszamy tej dużej śruby w środku, ona jest przykręcona bezpośrednio do wału i nie należy jej ruszać!**), gdy już odkręcimy te 4 śruby to lekko młotkiem (nie za mocno, bo koło pęknie) pukamy aż koło odpadnie... u mnie trzymało tak mocno, że musiałem użyć ściągacza do łożysk.

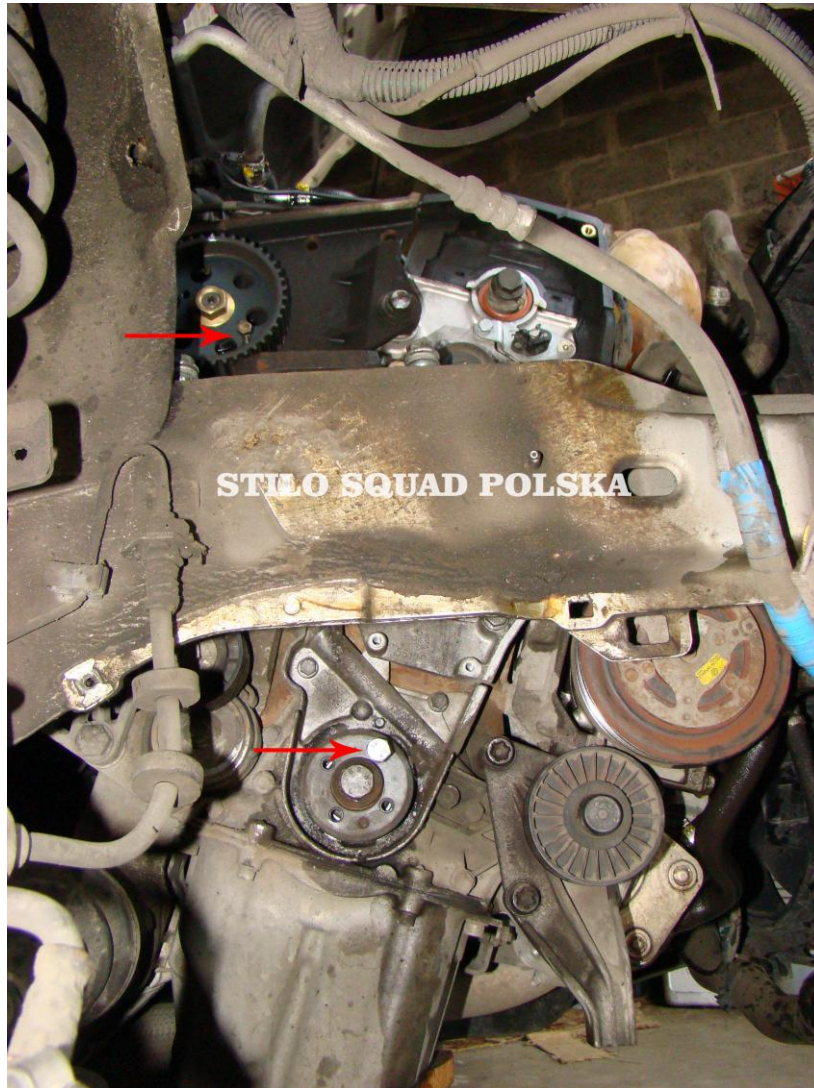
Gdy to już mamy załatwione ściągamy osłonę rozrzędu i mamy go na wierzchu:



No i tu zaczyna się cała zabawa:

Blokujemy koła pompy i wału:

W kole zębatym pompy oraz wału mamy nagwintowane otwory, w które wkręcamy zwykłe śrubki '8-ki'. Musimy pamiętać aby nie przykręcać ich na siłę i czegoś nie uszkodzić, dokręcamy tak aby koła były zablokowane, więc dużej siły tu nie potrzeba.



Na foto już bez paska i koła rozrządu...

Robimy punkty:

Żeby nic nam się nie poprzestawiało, robimy sobie znak na kole pompy, oraz na kole rozrządu i liczymy ile zębów paska znajduje się między nimi (w moim przypadku 27).



Ściągamy pasek:

Odkręcamy napinacz i zsuwamy pasek, tutaj wielkiej filozofii nie ma ;)

Wymiana pompy wody: (jeżeli jej nie wymieniasz przejdź do następnego punktu)

Zakładamy klucz na śrubę od koła rozrządu, przytrzymujemy je ręką i zdecydowanym ruchem odkręcamy..., choć po przemyśleniu sprawy pewnie dużo prościej będzie to poluzować przed ściągnięciem paska. Odkręcamy i zdejmujemy koło (staramy się nie okręcać wałka rozrządu). W ten oto piękny sposób mamy pompę na wierzchu (o ile się nie mylę trzeba odkręcić jeszcze czujnik położenia koła rozrządu...), dwie śrubki, odkręcamy, zakładamy nową pompę, przykręcamy i gotowe.

Przykręcamy koło rozrządu z powrotem (tutaj zalecam klucz dynamometryczny, ale wartości już nie pamiętam).



Zakładanie paska:

Patrzemy na strzałkę na pasku i zakładamy go, tutaj szczególną uwagę należy zwrócić na ustawienie takiej samej ilości zębów jaka była pomiędzy wcześniej zaznaczonymi punktami!!!

O ile ustawienie pompy względem reszty nie ma większego znaczenia, to złe ustawienie koła rozrządu względem wału może być tragiczne w skutkach!



Napinacz:

Na sam koniec napinamy napinacz, ustawiamy tak, aby jego 'wskazówka' była na nacięciu... ewentualnie troszkę mocniej.



Kontrola:

Zakładamy klucz na nakrętkę na wale i zgodnie z pracą silnika powoli kręcimy... jeżeli wał okręci się bez problemu kilka razy (należy pamiętać o kompresji) to możemy powoli być z siebie dumni, jeżeli natomiast silnik stanie, dojdzie do tzn. kolizji jesteśmy w d..., bo trzeba ustawiać cały rozrząd od nowa.

Po kilku pozytywnych obrotach (ja okręciłem go dla pewności z 20razy) kontrolujemy napinacz i ewentualnie poprawiamy.

Gdy już wszystko gra, dla pewności możemy jeszcze okręcić ze 2 razy....

Jeżeli silnik jest na poduszce a niepodparty na lewarku nadgorliwi mogą na chwilę odpalić, choć ja tego nie robiłem i nie polecam. (Pamiętać tylko, że ma to być CHWILA! Silnik nie ma chłodzenia, pompa pracuje a układ jest rozszczelniony).

Składamy wszystko w jedną całość, odpalamy i cieszymy się nowym rozrządem;)

Przy okazji należy pamiętać:

- o odpowietrzeniu układu chłodniczego
- o tym żeby od razu mu nie gazować etc. Niech sobie nawet 20min popracuje na wolnych obrotach, pasek musi się ułożyć.
- przez pierwsze kilkadziesiąt kilometrów IMO też nie powinno się szaleć, tak na wszelki wypadek.

Zakończenie:

Tutaj chciałbym dodać, że nie ponoszę żadnej odpowiedzialności za skutki wywołane samodzielną wymianą rozrządu, jednocześnie dodam, że u siebie rozbierałem wszystko ponownie po 5k km celem sprawdzenia napięcia paska i czy go nie zsuwa na boki i wszystko jest ok. Aktualnie zrobiłem na nim już z 10k km jak nie więcej i wszystko jest ok.

Sama wymiana jest banalnie prosta i do wykonania bez fachowej wiedzy i narzędzi, praca o wiele prostsza i przyjemniejsza niż np. wymiana termostatu czy chociażby świec żarowych, osobiście wolałbym wymieniać rozrząd niż żarówki....

Opracował:

Wafer

wafer91@tlen.pl

dla:

STILO SQUAD POLSKA, www.autokacik.pl, www.fiatstilo.com.pl

KOPIOWANIE I ROZPOWSZECHNIANIE BEZ ZGODY AUTORA ZABRONIONE!

2012r.

Ps. Ze względu na brak fachowości poradnik miał nigdy nie powstać... jednakże aktualnie mam sesję i robię wszystko byle by się nie uczył.