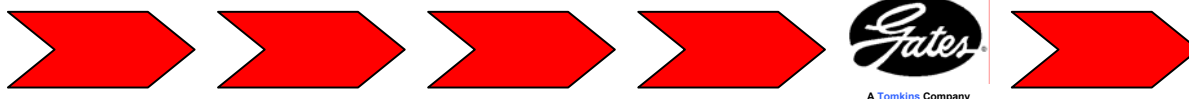


# 003

14/03/2006

## Business Development European Aftermarket



Biuletyn Techniczny

### dot.: pasek 5223XS w silnikach VAG 1.9 diesel

Zdarza się że pojazd, który został oddany do typowej wymiany paska, staje się dla mechanika źródłem nieoczekiwanych kłopotów. Dobrym przykładem jest grupa silników VAG 1.9 diesel.

Konstrukcja pasków rozrządu do niektórych silników ulega czasami zmianie na poziomie pierwszego montażu (OE) i fabrycznie nowy pasek może wyglądać inaczej niż ten, który należy wymienić. Inny wygląd niekoniecznie oznacza, że nowy pasek jest niewłaściwy, natomiast jego wymiana może wymagać poświęcenia większej uwagi.

Firma Gates była dostawcą OE paska rozrządu do serii silników VAG 1.9 diesel. W następstwie wprowadzonych zmian konstrukcja paska 5223XS została udoskonalona: ma inny kształt zębów i odpowiada paskowi montowanemu na OE o numerze 028 109 119P, dostarczany również przez firmę Gates.

Nowy profil został opracowany tak, aby mógł jednocześnie charakteryzować się lepszymi parametrami pracy i pracować na kołach pasowych przewidzianych dla poprzedniej konstrukcji paska. Nowy pasek instalowany jest nieco inaczej i to właśnie może powodować pewne problemy.

Wskazówki VW/AUDI dotyczące montażu nowego paska:

- koło pasowe wałka rozrządu **musi** być zdjęte,
- założyć pasek na koło pasowe,
- pasek i koło muszą być zainstalowane jednocześnie,
- sprawdzić współpłaszczyznowość wszystkich elementów układu napędowego,
- **nie** używać siły przy zakładaniu paska na koło pasowe wałka !!!

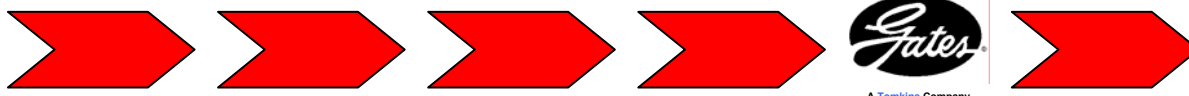
W przypadku nieprzestrzegania powyższych zaleceń montaż paska może okazać się niemożliwym, gdyż pasek ten wydaje się zbyt krótki.

**Uwaga:** Napinacz paska w Audi/ VW musi być wymieniany zgodnie z zaleceniami producenta i sprawdzany w między czasie. Łożyska mogą się zakleszczyć, powodując zerwanie paska.

# 003

14/03/2006

## Business Development European Aftermarket



Biuletyn Techniczny

Przy montażu można również natknąć się na problemy w modelach z lat '96, '97 i '98, w których wspornik pompy wtryskowej może powodować niewłaściwe ułożenie się paska. W rezultacie może on ocierać się o wystającą krawędź tłumika drgań (zamontowanego na wale korbowym), a także o kołnierz koła pasowego napinacza. Szerokość paska powoli się zmniejsza, a jego bok coraz bardziej błyszczący. Zwykle pasek o pierwotnej szerokości 1 cala ściera się do 3/8 cala, a następnie pęka.

W takim przypadku należy zastąpić wspornik pompy wtryskowej jego nowszą wersją (o tym samym numerze fabrycznym). Przy jego montażu przydaje się pomoc drugiej osoby.

- unieść wspornik w tylnej części (od strony skrzyni biegów), jednocześnie naciskając w dół jego przód (od strony paska).
- zacisnąć trzy śruby mocujące (najpierw przednią dolną, potem przednią górną, a następnie tylną).

Przed założeniem nowego paska należy sprawdzić, czy koła pasowe są czyste. Przed założeniem tłumika drgań (koło pasowe paska Micro-V wału korbowego) dobrze jest włączyć na kilka sekund silnik, aby upewnić się, że nowy pasek został prawidłowo zamontowany. Pasek powinien pracować w odległości 1,5-4 mm od przedniej części koła pasowego.

Zwykle trzeba też skorygować ustawienie pompy wtryskowej. Konieczne jest sprawdzenie kalibracji.