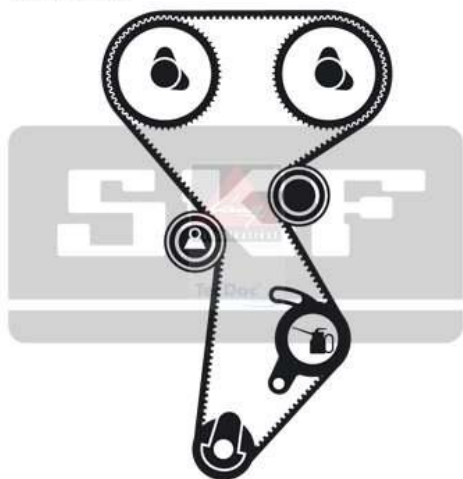


1.6 16V vezérléscsere

Kezdjük az alapoknál:

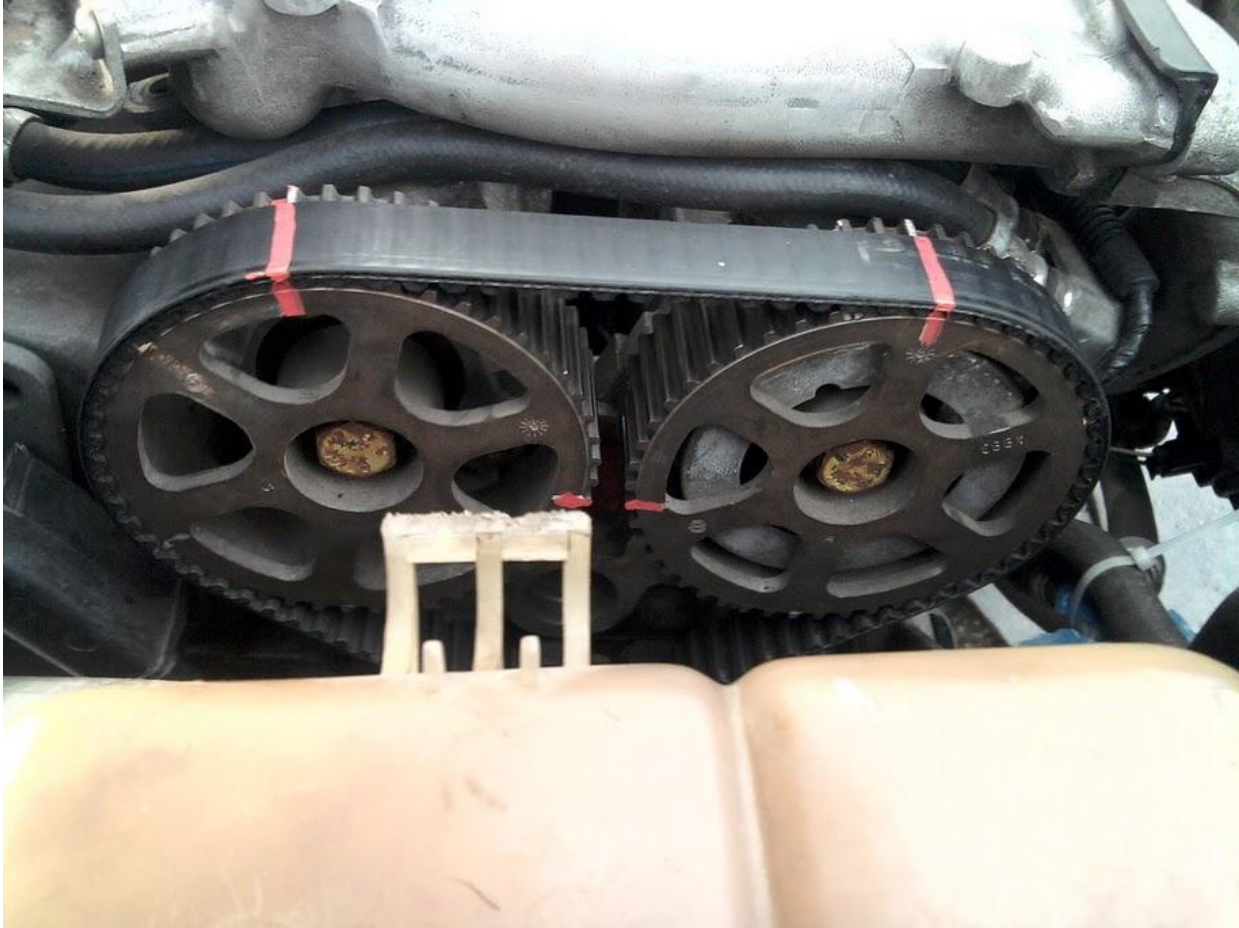
T0130



Így néz ki az 1.6-os motor vezérlése. A két felső alkatrész a bütykös(vezérmű)tengely, alatta jobbra a vezetőgörgő, balra a feszítőgörgő, még ez alatt jobbra az olajszivattyú meghajtását biztosító tengely, a legalsó pedig a főtengety, és ami mindezt összeköti az maga a vezérműszíj. Ezek közül cserélnünk kell: vezetőgörgőt, feszítőgörgőt és a szíjat, a többit pedig át kell vizsgálni, de erről majd a későbbiekben. Térjünk át a szerelésre.

Első lépésként lazítsuk meg a jobb első kerék csavarjait, tegyünk ékeket a bal oldali kerekek elé a biztonság kedvéért, emeljük meg a kocsit jobb elejét és vegyük ki a kereket. A szerelés alatt célszerű az emelőt bakra cserélni, alátámasztani a kocsit. Ez után szedjük ki a kerékjáratból a műanyag betéteket, hogy hozzáférjünk a motorhoz. Vegyük le a hosszbordás szíjakat a generátorról/vízpumpáról, és ha van, akkor a klímáról is. Ha lent van vegyük le a főtengetyről a hosszbordás szíj tárcsáját. Ehhez kelleni fog egy 36-os kulcs és valaki, aki segít közben blokkolni a motort. Ezt a legegyszerűbben úgy lehet, hogy aláfekszik a kocsinak és a lendkerék fogai közé beakaszt egy csavarhúzó vagy egy hasonló eszközt. Következő lépés a vezérlés burkolatának eltávolítása. Ha lent a burkolat elénk tárul a fenti ábra élőben 😊 Ezután kapjuk ki az ECU-t a helyéről, hogy legyen rálátásunk a kuplungharangon lévő lyukon át a lendkerékre, ahol megtaláljuk a jelet, ami a főtengety felső holtpontját jelöli. Forgassuk addig a főtengetyt, amíg a lendkeréken lévő jel meg nem érkezik a nyílásnál jelölt 0-hoz. Most következik az egyik legfontosabb mozzanat, a szíj és a tárcsák megjelölése. Ha vannak a tárcsákon, burkolaton, blokkon egyéb jelek, azokat jobb ha lemoszuk vagy más színnel jelölünk, nehogy az összeszerelésnél bezavarjanak. Amit

szükséges megjelölni: a bütykös tengelyek tárcsáinak helyzete egymáshoz és valami fix dologhoz (burkolat, motorblokk stb., ahová jólesik), a főtengely tárcsájának helyzete a blokkhoz (hogy ne kelljen állandóan a lyukba bámulni ☺) és a szíj helyzete a bütykös- és főtengely tárcsájához.





A kosztól nem látszik tisztán, de elméletileg a főtengety holtpontját itt tárcsán és az alatta lévő burkolaton lévő kis karcolás is jelöli. A tárcsán a karcolás a jelölésem alatt látszik, ha hunyorítunk kicsit akkor a burkolaton is látszik a „párja”. Ha valakinek ezek a jelölések esetleg nincsenek, akkor bejelölheti a főtengetylen a tárcsa átfordulása elleni retesz helyzetét (azt is bejelöltem: a felső piros vonalak)

Ha készen vagyunk, a jelöléssel akkor a feszítőgörgő meglazításával levehetjük a vezérszíjat, de ne vágjuk azonnal a kukába, még szükségünk lesz rá a jelölések miatt.



A jelek átvitelében nagy segítségünkre lehet egy használaton kívüli tárcsa! Tegyük rá egyszerre a régi és az új szíjat, másoljuk át az első jelet, majd forgassuk a tárcsát, amíg jön a következő jel, azt megint áthúzzuk az új szíjra és így tovább. Ezzel a módszerrel tuti, hogy jól átvisszük a jeleket. Persze ha nincs kéznél egy ilyen tárcsa, akkor ne vegyük le a motorról! Megoldható az nélkül is, szorosan összefogjuk a szíjakat az első jelnél, átvisszük, kihúzzuk a következő jelig, azt is átvisszük, most ennél a jelnél fogjuk össze, megint kihúzzuk és így tovább. Bármilyen módszert is használunk a jelek átviteléhez, utána a jelek közti fogak számolásával ellenőrizzük le a munkánkat!!!

Amíg lent a szíj, lehetőségünk van a fent említett ellenőrzésre: a tengelyek végén a tárcsákat mozgassuk meg, ellenőrizzük, hogy nincsenek-e meglazulva, nem lötyögnek, esetlegesen nincs-e rajtuk repedés vagy egyéb rendellenesség. Ha mindent rendben

találtunk, jöhet a következő lépés: cseréljük ki a vezető- és a feszítőgörgőt. Ez a művelet egyszerű, nem szorul külön magyarázatra. Ezután felrakhatjuk az új szíjunkat!



Igen, ruhacsipeszek! Kicsit primitívnek tűnik, de a cél szentesíti az eszközt 😊 A cél pedig hogy amíg igazgatjuk alul a szíjat, fent ne essen le és ne mozduljon el a jeleről. Ha a szíjat feltuszkoltuk, minden jelölésünk ül, akkor megfeszíthetjük a szíjat. Erről igazából nem tudok sokat mondani, mert ahány féle szíjfeszítő van, mindet máshogy kell megspannolni. Némelyiken egy kis fül segít a feszítésben (pl. SKF), de van amelyekhez célszámmot kell gyártanunk, vagy segítséget kérnünk, tehát ez típusonként erősen eltérő. A lényeg minden esetben hogy a szíjunk minden szakaszon kellőképpen feszes legyen. Ha a szíj feszes, és továbbra is minden jel stimmel, akkor kézzel forgassuk át néhányszor a motort. A legegyszerűbb, ha visszatesszük a főtengelyre az anyát és 36-os kulccsal forgatjuk. Ha a motor szabadon át tudjuk fordítani, ellenőrizzük le mindet, húzzuk meg még egyszer a

csavarokat, és indítsuk be. Ha nem indul, akkor rakd vissza az ECU-t ☺. Ha mindent jól csináltál akkor a motor pöccre indul és szépen, egyenletesen, csendesen jár. Ha nem így van és valami rendelleneset hallasz vagy látsz akkor AZONNAL állítsd le!!! Abban az esetben ha minden szép és jó, eleget gyönyörködtünk munkánk gyümölcsében, állítsuk le a motort, még egyszer ellenőrizzük le mindent, és elkezdhetjük az összeszerelést. Tegyük vissza a burkolatot, a főtengely szíjtárcsát, a hosszbordás szíj(ak)at. Mehet vissza a kerékjárat burkolat és a kerék is, engedjük le a kocsit az emelőről/bakról, és örüljünk a sikernek ☺

A fenti leírás csupán egy segédlet, akiknek gőzük sincs az egésztől, NE vágjanak bele! A szerelés közben keletkezett hibákért, sérülésekért semmilyen felelősséget nem vállalok, mindenki csakis saját felelősségre végezze el!

by: Németh „Búra” Róbert

MSN: nemeth.robort@panelnet.sk

e-mail: bura526@gmail.com