

Zatezni kotur pogonskog kaiša

Proizvođači vozila:

Audi, Seat, Škoda, Volkswagen

Model:

- **Audi** A3 (8L)
- **Seat** Cordoba (6K), Ibiza III (6K), Ibiza IV (6L), Inca (6K), Leon (1M), Toledo II (1M)
- **Škoda** Fabia (6Y), Octavia (1U)
- **Volkswagen** Bora (1J), Caddy II (9K), Golf IV (1J), New Beetle (1C), Polo Classic (6K), Polo (9N)

Motor: 1.9 TDI, 1.9 SDI (1996 →)

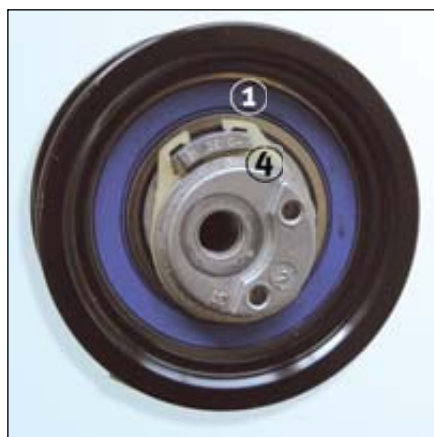
Kod motora:

- 1.9 TDI AGR, ALH, AHF, ASV
- 1.9 SDI AGP, AQM, ASY, AEY, AYQ

LuK-AS-br.: 531 0440 30

OE-br.: 038 109 243
038 109 243 D
038 109 243 F
038 109 243 G
038 109 243 H
038 109 243 N

Zatezni kotur **531 0275 30** je zamenjen zateznim koturom sa indikatorom istrošenosti pogonskog kaiša **531 0440 30**.



Slika 1: 531 0440 30



Slika 2: 531 0440 30

Novi zatezni kaiš se od dosadašnjeg optički razlikuje u sledećim tačkama:

1. Plavi zaptivni prsten
2. Svetla zadnja strana (srebrna do zlatne)
3. Kraći odstojni deo na zadnjoj strani
4. Krstasto šrafitiranje na ekscentru zateznog kotura

Novi zatezni kotur ima indikator istrošenosti zupčastog kaiša.

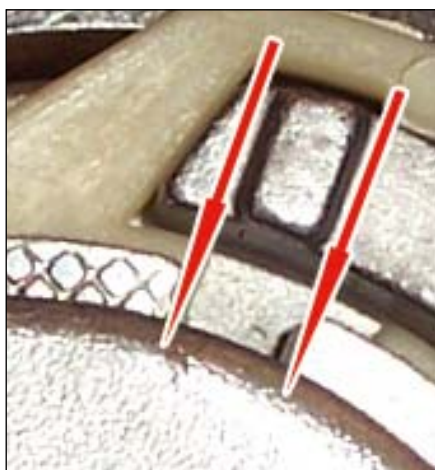
Mera istrošenosti je prikazana na krstastom šrafitiranju urezanom na telu zateznog kotura pored zareza za podešavanje nominalnog položaja zategnutosti kaiša (vidi sliku 3).



Slika 3: Krstasto šrafitiranje

Zatezni kotur pogonskog kaiša

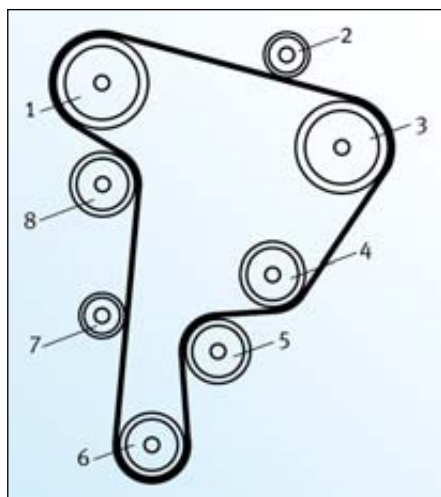
Novi zupčasti kaiš je pravilno zategnut ukoliko obe ivice pokazivača podešenosti idu u pravcu zareza. Sa povećanjem istrošenosti se zupčasti kaiš isteže. Ovo „produženje“ zupčastog kaiša zatezni kotur izravnavaju ekscentičnim okretanjem. Obe ivice pokazivača se pomeraju ka krstastom šrafiranju. Da bi bila zagarantovana besprekorna funkcija ovog indikatora istrošenosti, uvek se moraju zajedno zameniti zatezni kotur, vodioni koturi i zupčasti kaiš. LuK-AS preporučuje upotrebu kompleta razvodnika INA - KIT **530 0082 10** (sa zupčastim kaišem), zato što svi koturi pogona zupčastim kaišem podležu trošenju koje je izazvano radom. Ukoliko je već na raspolaganju novi zupčasti kaiš u OE kvalitetu, LuK-AS preporučuje korišćenje kompleta razvodnika INA - SET **530 0082 09**, (bez zupčastog kaiša).



Slika 4: Obe ivice pokazivača stoje u zarezu (strelice).
Pravilna podešenost!



Slika 5: Obe ivice pokazivača stoje mimo zarezu (strelice).
Potrebno je korigovati podešenost!



Potrebni delovi:

Č.	Oznaka dela	LuK-AS-br.
1.	Bregasta osovinu	
2.	Vodioni kotur	532 0161 10
3.	Pumpa za ubrizgavanje	
4.	Vodena pumpa	
5.	Vodioni kotur	532 0111 10
6.	Kolenasto vratilo	
7.	Vodioni kotur	532 0165 10
8.	Zatezni kotur	531 0440 30

Uputstva za montažu:

- Motor se sme okretati samo u pravcu okretanja motora (u pravcu skazaljki na satu). Motor ni pod kojim okolnostima ne okretati u pravcu suprotnom od skazaljki na satu.
- Ukoliko motor „preskoči“ preko položaja gornje zaustavne tačke (TDC položaj), ni u kom slučaju „ne okretati motor nazad“! Motor je potrebno jednom okrenuti u pravcu kazaljki na satu i ponovo podesiti položaj gornje zaustavne tačke (TDC položaj).
- Motor uvek treba okretati pomoću centralnog šrafa na točku kolenastog vratila.
- Neophodno je tačno se pridržavati uputstava proizvođača vozila za demontažu i montažu.

! Sinhronizovanje razvodnika je potrebno izvršiti izrazito pažljivo. I najmanja nepreciznost može da dovede do oštećenja motora. Pri podešavanju 1. cilindra u gornju zaustavnu tačku (TDC položaj) uvek postupati prema odgovarajućem propisu proizvođača vozila!

Zatezni kotur pogonskog kaiša

Podešavanje zategnutosti zupčastog kaiša:

1. Prekontrolisati položaj TDC, bregaste osovine, kolenastog vratila i pumpe za ubrizgavanje prema podacima proizvođača.

- Ni u kom slučaju ne okretati motor sa skidanim zupčastim kaišem.
- Podesiti položaj gornje zaustavne tačke (TDC položaj) 1. cilindra pre skidanja starog zupčastog kaiša!

2. Upotrebiti novi zatezni kotur kaiša, vodione koture i novi zupčasti kaiš.

- Očistiti nalegajuću površinu zateznog kotura na bloku motora.
- Za navlačenje zupčastog kaiša ne koristite **nikakve** pomoćne alatke (npr. šrafciğer). Došlo bi do oštećenja zupčastog kaiša. Zupčasti kaiš se ni u kom slučaju ne sme poprskati klizajućim sredstvom.
- Aretacioni ispust zateznog kotura mora da bude pravilno smešten u odgovarajućem otvoru na bloku motora. Tokom celog procesa montaže je potrebno voditi računa o tome, da ne dođe do oštećenja aretacionog ispusta zateznog kotura.
- Zatezni kotur zategnuti tako, da kompletno naleže na blok motora. Ceo zatezni kotur se mora još lagano okretati/natezati.

3. Zategnutost zupčastog kaiša.

- Mehanizam zateznog kotura okrenuti uz pomoć specijalne sprave tako, da obe ivice pokazatelja podešenosti budu usmerene ka izrezu.
- Zato što se zatezni kotur u ugrađenom stanju loše vidi, neophodno je za podešavanje upotrebiti malo ogledalo.

4. Zategnuti zatezni kotur.

- Zatezni kotur zategnuti sa zateznim momentom **23 Nm**. Upotebiti momentni ključ! Pričvrtni šrafovi ni u kom slučaju ne smeju biti prekomerno zategnuti.
- Zateni kotur pridržati pomoću specijalne sprave u odgovarajućem položaju.
- Prekontrolisati podešenost eventualno korigovati.

5. Kontrola zategnutosti zupčastog kaiša.

- Demontirati sve aretacione sprave koje sprečavaju okretanje motora.
- Kolenasto vratilo dva puta kompletno okrenuti u smeru skazaljki na satu.
- Bregastu osovinu, kolenasto vratilo i pumpu za ubrizgavanje podesiti u skladu sa podacima proizvođača u TDC 1. cilindra. Uvući aretacione sprave.
- Za kontrolu podešenosti upotrebiti malo ogledalo.
- Obe ivice pokazivača podešenosti zateznog kotura moraju da budu usmerene ka zarezu (vidi **tačku 3**). Ukoliko zatezni kotur nije pravilno podešen, podešavanje se mora ponoviti (**tačka 3**) kao i kontrola (**tačka 5**).

Odgovarajuće rezervne delove ćete pronaći u našem Online-katalogu na adresi www.Schaeffler-Aftermarket.com ili u RepXpert na adresi www.RepXpert.com.

Stanje 10.2007 (zamenjeno 11.2005)
INA 0001

Zadržava se pravo tehničkih izmena
© 2007 LuK-Aftermarket Service oHG