

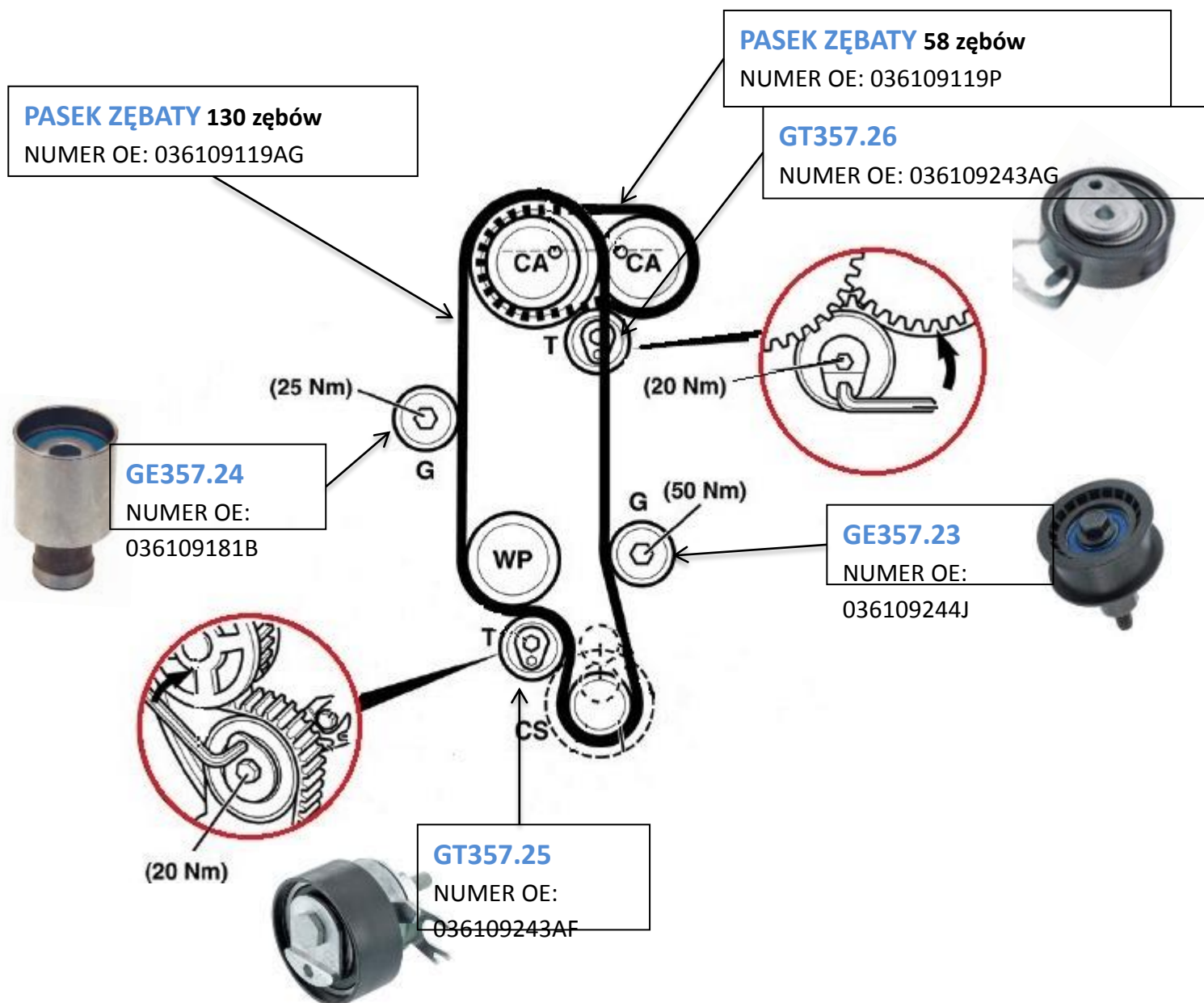


## KD457.26

### Zalecenia dotyczące montażu/demontażu

<b>AUDI :</b>	A2 (820)	<b>SILNIKI</b>	<b>NUMERY OE</b>
<b>SEAT :</b>	Arosa II, Ibiza (II, III et IV), Inca, Leon (I et II), Toledo series 2 et 3, Cordoba (III et IV), Altea		
<b>SKODA :</b>	Octavia (I et II), Fabia II, Roomster	1.4 I, 1.6 FSI	036198119C, 036198119E, [036109243AG+036109119P], [036109119AG+036109181B+036109243AF+036109244J]
<b>VOLKSWAGEN :</b>	Bora, Caddy (II et III), Golf (IV,V et VI), New Beetle, Polo (V, VI, VII, VIII et IX), Lupo		

### SCHEMAT MONTAŻOWY ZESTAWU ROZRZĄDU KD457.26



## CHARAKTERYSTYKA ZESTAWU KD457.26

Ten zestaw paska rozrzędu wymaga **specjalistycznych narzędzi do wykonania prawidłowego montażu** (Spójrz str.3). Oba paski w tym zestawie mają teflonową powłokę, która zwiększa ich odporność na zużycie.

### CZĘSTE PROBLEMY

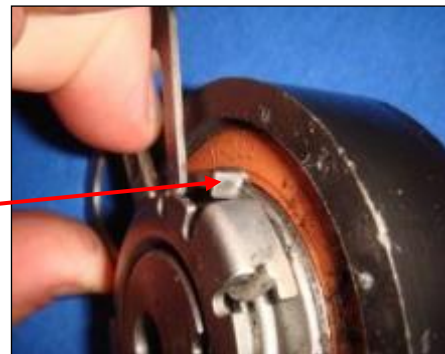
#### Nieprawidłowe funkcjonowanie napinacza GT357.26

##### PRAWDOPODOBNA PRZYCZYNA

##### Nieprawidłowe ustawienie naprężenia

Jeżeli napinacz zostanie wyregulowany w niewłaściwym kierunku, pasek zostaje naprężony ze zbyt małą siłą, w wyniku czego napinacz uderza w stoper, doprowadzając do zerwania zębów paska.

**RADA:** Zawsze spróbuj znaleźć umieszczoną na napinaczu strzałkę, która wskazuje kierunek regulacji.



Uszkodzenie dolnego stopera napinacza GT357.26

##### Niewystarczająco naprężony pasek

Zawsze stosuj się do zaleceń producenta dotyczących montażu (Patrz str. 4 i 5).

Sprawdź kierunek regulacji rolki napinacza, w przeciwnym razie może dojść do zniszczenia zębów na pasku.

Uszkodzony lub ślizgający się pasek może przyczynić się do poważnej awarii silnika.



##### Pęknięcie śruby mocującej rolki

Jeżeli śruba mocująca rolki nie jest odpowiednio dokręcona lub jest nieprawidłowej długości, działanie siły ścinającej doprowadzi do jej zniszczenia.

##### KONSEKWENCJE: AWARIA SILNIKA

Nieprawidłowości omówione powyżej prowadzą zazwyczaj do poważnej awarii silnika.



Pęknięta śruba



W zestawie rozrzędu KD457.26 znajdują się 2 napinacze: GT357.25 (dla paska głównego – 130 zębów) napinany **w prawo**, GT357.26 (dla paska dodatkowego - 58 zębów) napinany **w lewo**.

## WYMIANA

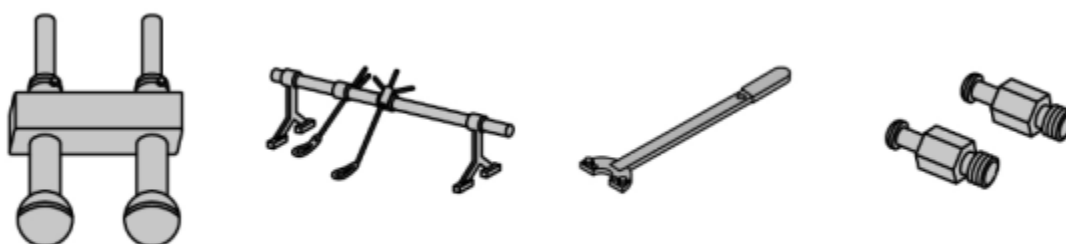
Silnik 1,6l FSI

Wymagane narzędzia specjalistyczne



Silnik 1,4l

Wymagane narzędzia specjalistyczne



### Momenty dokręcania:

Śruba zabezpieczająca napinacza GT357.26 i GT357.25 : **20 Nm** (dla wszystkich pojazdów)

Śruba wału korbowego: **90 Nm + 90°** (w przypadku ponownego montażu układu rozrządu należy zastosować nową śrubę)

**Momenty dokręcania różnią się w zależności od modelu auta, dlatego też należy upewnić się, że zastosowane zostały momenty dokręcania zalecane przez producenta.**

### Przed przystąpieniem do montażu, upewnij się, że:

Silnik jest zimny.

Pierwszy cylinder znajduje się w GMP.

Znaki odniesienia pokrywają się.

Wałek rozrządu jest zablokowany.

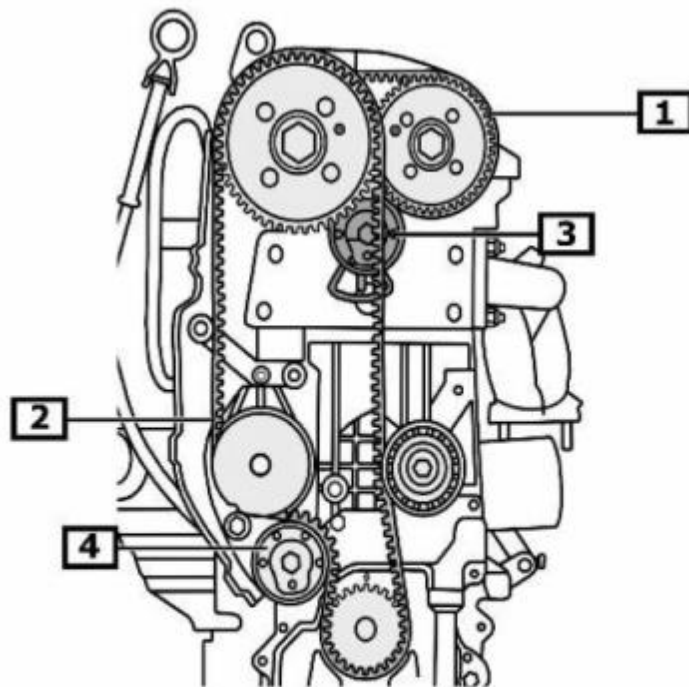
Akumulator został odłączony.

## DEMONTAŻ PASKÓW I NAPINACZY – KROK PO KROKU

### Pasek zębaty - 130 zębów (główny)

Poluzuj śrubę mocującą napinacza GT357.25, a następnie przy pomocy klucza imbusowego obróć napinacz w lewo (w kierunku przeciwnym niż wskazuje strzałka na napinaczu).

Zdemontuj pasek zębaty (130 zębów), następnie napinacz, a na końcu obie rolki prowadzące GE357.24 i GE357.23



### Pasek zębaty - 58 zębów (dodatkowy)

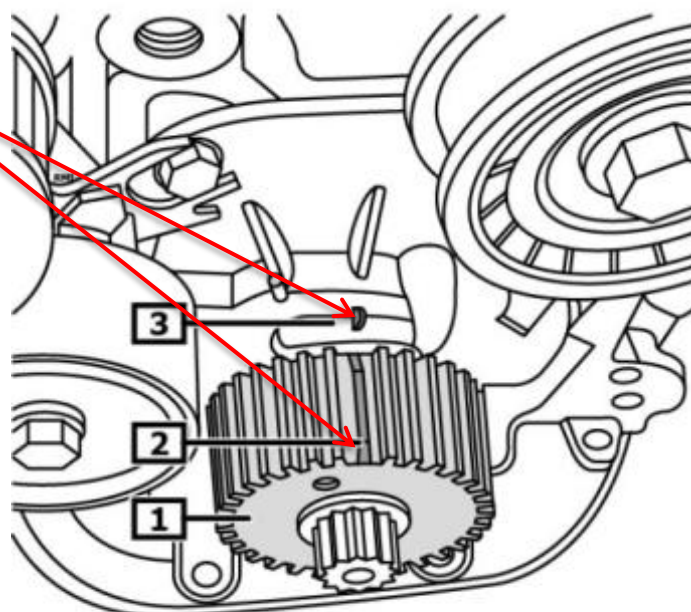
Poluzuj śrubę mocującą napinacza GT357.26, a następnie przy pomocy klucza imbusowego obróć napinacz w prawo (tak jak wskazuje strzałka-Rys.1), aby zwolnić napięcie paska.

Zdemontuj pasek zębaty (58 zębów), a następnie napinacz.

## MONTAŻ PASKA I ROLKI – KROK PO KROKU

Ustaw pierwszy cylinder w GMP i upewnij się, że punkty odniesienia pokrywają się. Jeśli się nie pokrywają, obróć wał korbowy silnika, aż tłok pierwszego cylindra znajdzie się w GMP.

Nie obracaj wałem korbowym ani wałkiem rozrządu kiedy pasek rozrządu został zdemontowany.



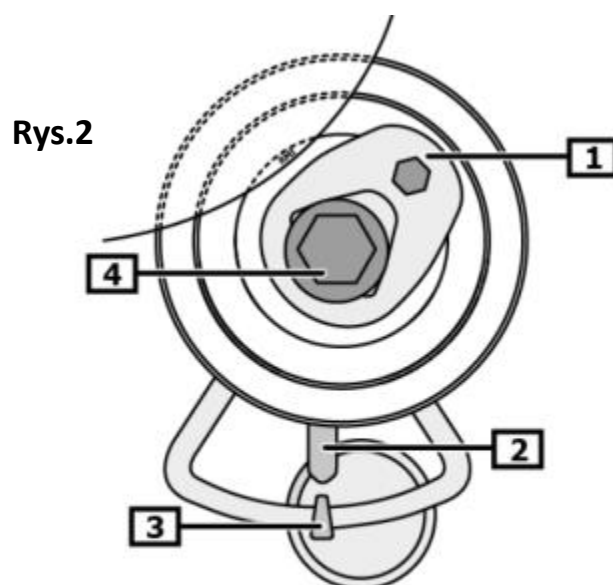
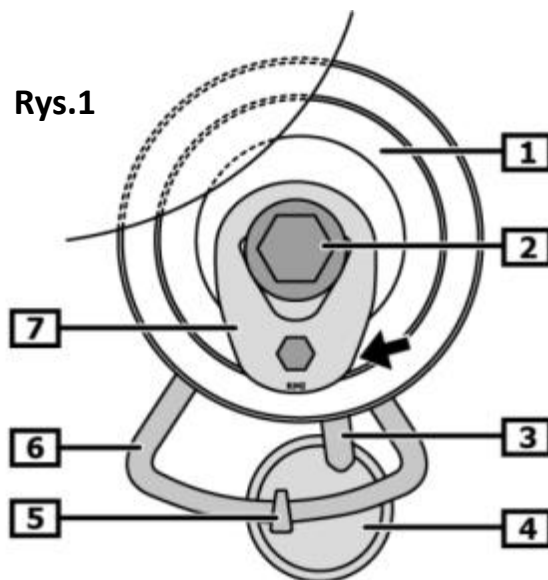
## MONTAŻ PASKA I NAPINACZA – KROK PO KROKU

### Pasek zębaty - 58 zębów (dodatkowy)

Zamontuj nowy napinacz GT357.26, a następnie nowy pasek (CD41009)

Luźno przymocuj napinacz GT357.26 do bloku silnika (ręcznie) i obserwując wskazówkę (3) upewnij się, czy znajduje się we właściwej pozycji. Kiedy pozycja napinacza jest prawidłowa (jak na rysunku 1), można przystąpić do montażu paska.

Po zamontowaniu paska, przy pomocy klucza imbusowego, obróć płytkę regulacyjną napinacza w lewo, aż wskazówki (2 i 3) wyrównają się (jak na rysunku 2). Następnie dokręć śrubę mocującą, tak aby napinacz pozostał we właściwej pozycji. Uwaga: zalecany przez producenta moment dokręcania dla śruby mocującej wynosi 20Nm.



## MONTAŻ PASKA I NAPINACZA – KROK PO KROKU

### Pasek zębaty - 130 zębów (główny)

Zamontuj dwie rolki prowadzące. Momenty dokręcania zalecane przez producenta to: 25Nm dla rolki GE357.24 i 50Nm dla rolki GE357.23.

Ustaw napinacz GT357.25 we właściwej pozycji, upewniając się, że w nacięciu (4) w podstawie napinacza znajduje się łeb sześciokątnej śruby wkręconej w blok silnika (5) (rysunek 3). Ręcznie dokręć centralną śrubę mocującą (1).

Zamontuj nowy 130-zębony pasek CD41053.

Zastosuj klucz imbusowy (3), aby obrócić mimośród regulacyjny napinacza w prawo aż wskazówka (6), umieszczona się przy podstawie napinacza, znajdzie się na równi z nacięciem.

Po uzyskaniu prawidłowego napięcia, użyj klucza imbusowego, aby utrzymać wskazówkę we właściwej pozycji, a następnie dokręć śrubę mocującą momentem zalecanym przez producenta, wynoszącym 20Nm.

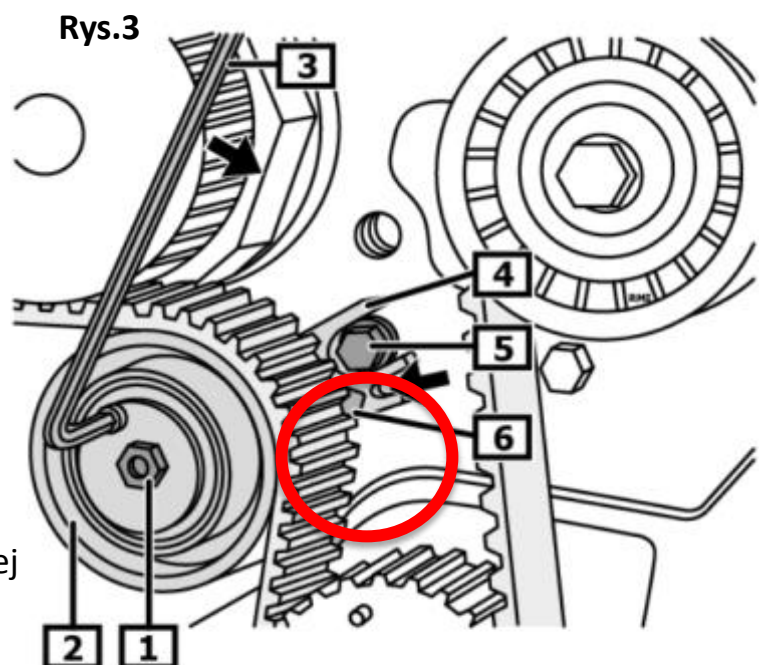
Zdemontuj blokadę wałka rozrządu.

Użyj klucza, aby przekręcić wał korbowy o 2 pełne obroty (upewnij się, że wał korbowy jest przekręcany we właściwym kierunku).

Ustaw pierwszy cylinder w GMP i upewnij się, że znaki odniesienia pokrywają się.

Zamontuj pozostałe elementy w odwrotnej kolejności niż podczas demontażu.

[Zamontuj pasek osprzętu.](#)



Zestaw KD457.24 jest inny niż zestaw KD457.25 - mimo że oba zestawy wyglądają podobnie, paski mają różną długość. Te dwa zestawy nie mogą być wykorzystywane wymiennie!



## Zalecenia

Co każde 15000 kilometrów lub co 12 miesięcy, sprawdź szerokość paska.

Podczas wymiany paska zalecana jest wymiana wszystkich komponentów układu.

Nie przechowuj paska w miejscach nasłonecznionych. Nigdy nie zginaj, nie odwracaj ani nie skręcaj paska oraz nie wciskaj go na siłę na rolki podczas montażu.

Postępuj zgodnie z zaleceniami producenta i stosuj zalecane momenty dokręcania.

Więcej informacji można znaleźć w naszym katalogu: <http://lc.cx/catalog-ra>



Zeskanuj kod QR, żeby uzyskać dostęp do katalogu online.

**POSTĘPUJ ZGODNIE Z ZALECENIAMI  
PRODUCENTA POJAZDU.**

©

NTN-SNR ROULEMENTS

Treść tego dokumentu jest chroniona prawem autorskim wydawcy i jego powielanie, nawet częściowe, jest zabronione bez pisemnej zgody redakcji.

Pomimo staranności w przygotowaniu tego dokumentu, firma NTN-SNR nie ponosi żadnej odpowiedzialności za błędy lub pominięcia, które mogą spowodować straty lub szkody bezpośrednie lub pośrednie wynikające z ich wykorzystania.