

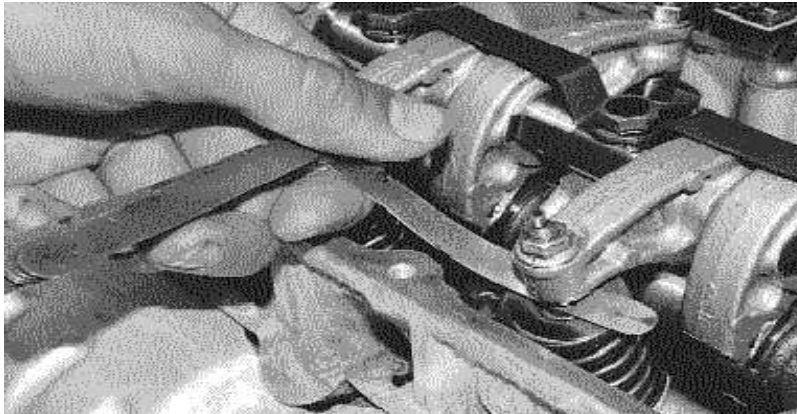
Regulacja luzów zaworów w silniku 1,4(8V)

Do prawidłowej pracy zaworu: jest ustalony i zalecany przez producenta tj. luz zaworu. Niezbędny jest dla prawidłowego zamknięcia zaworu, w skutek zmiany cieplnej zachodzącej w jego strukturach podczas pracy silnika.

Luz ten znajduje się pomiędzy zakończeniem trzonu zaworu oraz śruby regulacyjnej przykręconej do jednego z ramion dźwignienki, a krzywką wałka rozrządu.

W razie potrzeby należy wyregulować luz zaworowy – objawia się to głośnym pukaniem - klekotaniem, silnika na biegu jałowym, słyszalne z fotela kierowcy nawet przy zamkniętej masce silnika.

Zwiększony luz zaworu może nie doprowadzić do uszkodzenia silnika, ale powoduje to większe zużycie mechanizmu zaworu. Poza tym, większa szczelina (luz) zaworów wlotowych (ssących) pogarsza napełnianie mieszkanką paliwową- powietrzną cylindrów, a w rezultacie, moc silnika jest mniejsza. Natomiast przy całkowitym braku luzu zaworów wydechowych, nieprawidłowe opróżnianie gazów silnika a w następstwie wypalenie gniazd zaworów i utrata szczelności cylindrów.



Odstęp (luz) mierzony jest na zimnym silniku w (20 ° C) pomiędzy końcami trzpienia zaworu i śruby regulacyjnej w zaworach całkowicie zamkniętych . Szczelina nominalna dla zaworów **wlotowych-ssących 0,10-0,15 mm dla wydechowych -0,25-0,30 mm.**

UWAGA: Po wymianie zaworów podczas początkowego dostosowywania się zaworów wydechowych należy zainstalować kilka mniejszych różnic w wysokości 0.20-0.25 mm.

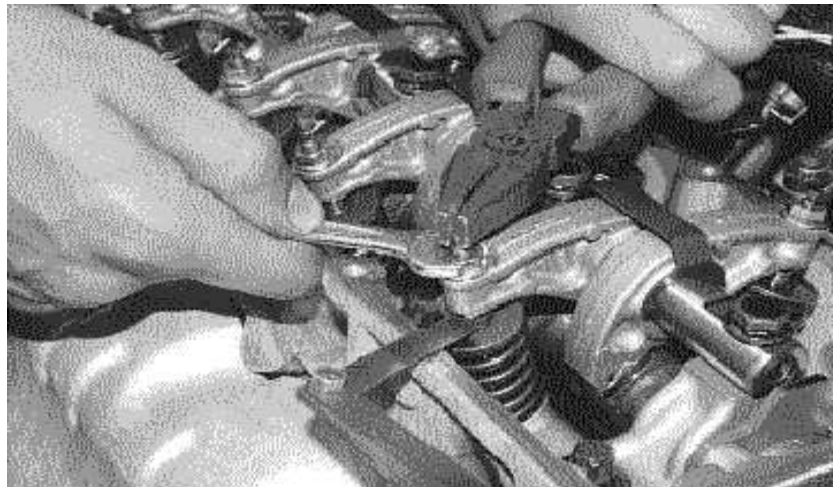
Przed rozpoczęciem regulacji należy sprawdzić i wyregulować napięcie paska rozrządu (zob. "Wymiana i regulacja napięcia paska rozrządu"). Potrzebne będą: narzędzia niezbędne do odkręcenia pokrywy głowicy cylindrów klucz "10", szczypce, szczelinomierz.

1. Ustawienie tłoka 1 cylindra w GMP suwu sprężania . W tym położeniu, oba zawory cylindra 1 zostaną zamknięte, a odstępy pomiędzy końcami śrub nastawczych, a trzonkami zaworów zostaną zmaksymalizowane.

UWAGA numery cylindrów są prowadzone od strony koła zamachowego.

Przydatna wskazówka dotyczące instalacji tłoka 1 cylindra w GMP suwu sprężania wymaga usunięcia górnej pokrywy paska rozrządu (aby uzyskać dostęp do tych znaków na kole pasowym wałka rozrządu i pokrywy głowicy cylindrów), pociąga za sobą czasochłonny proces zdemonstrowania zawieszenia zespołu napędowego. Można wtedy wykręcić świecę 1 cylindra i obracać wałem korbowym silnik, ustawić tłok w GMP. Dźwignienki zaworów 1 cylindra będą oparte na tylnych stronach krzywki wałka rozrządu, oba zawory cylindra, będą zamknięte.

2. Odkręć nakrętkę regulacyjną śruby dźwigienki, trzymając śrubę za nacięcia szczypcami. Wprowadzić blaszkę szczelinomierza w szczelinę między końcem trzonka zaworu i śruby regulacyjnej.



3. Trzymając kluczem nakrętkę przed obrotem, obrócić śrubę regulacyjną w prawo, aż do momentu, gdy blaszka szczelinomierza w szczelinie zacznie się przesuwac z niewielkim wysiłkiem.
4. Trzymając śrubę regulacyjną za nacięcia szczypcami, dokręcić nakrętkę i sprawdzić szczelinę. Jeśli to konieczne, powtórzyć regulację.
5. Podobnie, wyregulować szczelinę drugiego zaworu.
6. Obracamy wał korbowy dokładnie o pół obrotu. W tej pozycji, zawory 3 cylindra zostaną całkowicie zamknięte, a dźwigienki zaworów oparte na tylnych stronach krzywki wałka rozrządu.
7. Regulację przeprowadzamy między końcami trzonka zaworu i śruby regulacyjnej trzeciego cylindra identycznie jak opis wyżej. Dla pewności możemy odkręcić świecę 3 cylindra i sprawdzić położenie tłoka w GMP.
8. Regulację 4 cylindra przeprowadzamy identycznie. A na końcu przeprowadzamy regulację zaworów 2 cylindra. Cały czas można wykręcać świecę zapłonową danego cylindra i posilkować się czy tłok jest ustawiony w GMP suwu sprężania, i wyregulować luzy innych zaworów.
9. Zamontować pokrywę głowicy cylindrów i wszystkich usuniętych części w kolejności odwrotnej do demontażu. W razie potrzeby wymienić uszczelkę pokrywę dekla zaworów.

UWAGA Przy wykręcaniu świec trzeba zachować ostrożność aby nic nie dostało się do cylindrów.