



Pompa próżniowa dla pojazdów Mercedes-Benz z silnikami wysokoprężnymi

Uszkodzenie wskutek zużycia tarczy krzywkowej

Pojazd: Mercedes-Benz	Produkt: pompa próżniowa
Model	Nr PIERBURG:
Różne modele od roku produkcji 1968 z silnikiem wysokoprężnym	7.20208.../7.20547.../7.20607...

Możliwe reklamacje:

- niedostateczne podciśnienie
- odgłosy stukania
- starty wałek pompy
- pęknięcie obudowy pompy próżniowej
- uszkodzenie dźwigienki pompy próżniowej

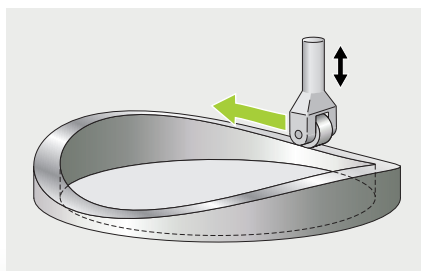
Ten rodzaj tłokowej lub membranowej pompy próżniowej jest napędzany przez tarczę krzywkową (czy inaczej „krzywkę skokową”), zamontowaną przy przestawiaczu wtrysku pompy wtryskowej. Wałek bieżny jest zamontowany w dźwigience i podąża za torem ruchu tarczy krzywkowej. Ruch skokowy wałka bieżnego jest przenoszony na tłok pompy próżniowej.

Takie pompy próżniowe były instalowane w dużych ilościach samochodów osobowych marki Mercedes-Benz z silnikami wysokoprężnymi, np. w starszych modelach W123, W124, W201 i W202.

Mniej więcej do połowy lat 90-tych możliwa była oddzielna wymiana tarczy krzywkowej przestawiacza wtrysku. Dzisiaj możliwa jest już tylko wymiana całego przestawiacza wtrysku włącznie z tarczą krzywkową.



Pompy próżniowe z serii 7.20607... (góra) przy przestawiaczu wtrysku



Napęd pompy próżniowej przez tarczę krzywkową (schemat)

Możliwość zmian i niezgodności rysunków zastrzeżona.
Przygotowanie i elementy zamienne: patrz informacje podane w aktualnie obowiązujących katalogach, na płycie TecDoc albo w systemach opartych na informacjach TecDoc.



Pompy próżniowe są elementami istotnymi dla bezpieczeństwa. Pompy próżniowe stanowią elementy istotne dla bezpieczeństwa, ich montaż i demontaż może przeprowadzać tylko wykwalifikowany personel!

Jeżeli tarcza krzywkowa jest zużyta, wałek bieżny dźwigni zaczyna „skakać”, powstają w nim karby i pojawia się odgłos stukania. W najgorszym wypadku wałek może się rozpaść, a jego pojedyncze części dostać się do układu rozrządu silnika.

Przy montażu nowej pompy próżniowej należy zawsze sprawdzić powierzchnię tarczy krzywkowej przy przestawiaczu wtrysku.

Jeżeli tarcza krzywkowa jest uszkodzona albo zużyta, należy też wymienić przestawiacz wtrysku – w przeciwnym razie grozi uszkodzenie pompy próżniowej.

Powierzchni bieżnej zużytej tarczy krzywkowej nie wolno pod żadnym pozorem szlifować ani polerować.

Ma ona określoną szorstkość, która jest warunkiem uzyskania zamkniętego siłowo połączenia z wałkiem bieżnym.



Prawidłowa tarcza krzywkowa



Zużyta tarcza krzywkowa

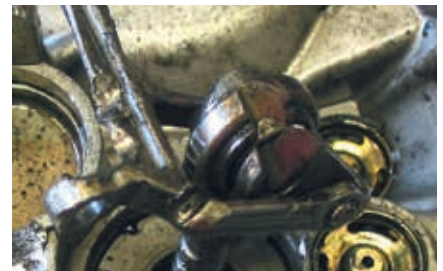


Obraz uszkodzenia: wałek bieżny z karbami (pitting) spowodowanymi przez zużyłą tarczę krzywkową



Obraz uszkodzenia: jednostronnie starty wałek

Jeżeli powierzchnia bieżna zostanie wypolerowana lub oszlifowana, może to uniemożliwić obrót wirnika i doprowadzić do jego jednostronnego starta. Wióry powstające wskutek tarcia powodują w takiej sytuacji uszkodzenia wtórne.



Obraz uszkodzenia: całkowicie zniszczona dźwigenka

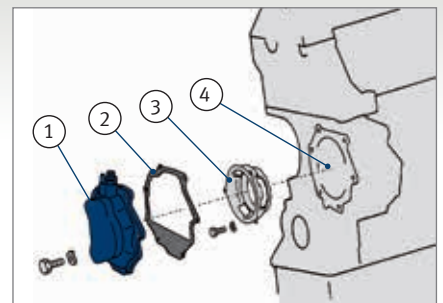
W celu umożliwienia oceny reklamacji należy nadesłać tarczę krzywkową.

Kosza montażowej (3) nie wolno już montować przy montażu nowej pompy próżniowej.

Dalsze wskazówki montażowe

- Pompę próżniową (1) montować tylko przy krzywkach znajdujących się w pozycji dolnej, dokręcać na krzyż.
- Zasadniczo użyć nowej uszczelki (2).

- W starszych pojazdach przed montażem nowej pompy próżniowej należy wymontować kosz montażowy (3). Jest on przymocowany śrubami w skrzyni korbowej przed przestawiaczem wtrysku (4). W późniejszych modelach kosz montażowy (3) już nie występuje.



1 pompa próżniowa

2 uszczelka

3 kosz montażowy

4 przestawiacz wtrysku w skrzyni korbowej