

NT 01025

VKMA 01258 -
VKMC 01258-1/-2 -
VKMA/C 01270

Volvo / Volkswagen

VKMA 01258

VKMC 01258-1

VKMC 01258-2


VKMA 01270

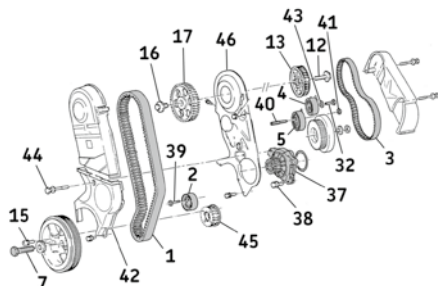


VKMC 01270




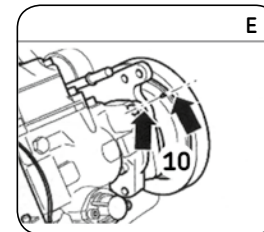
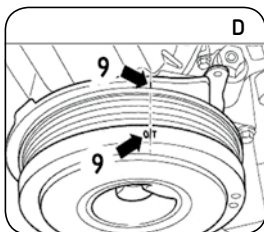
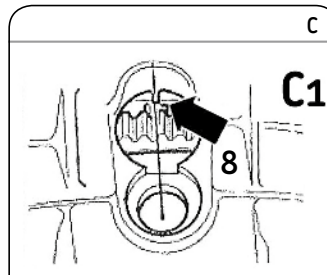
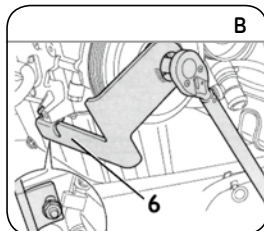
A

 (6): ref. 3419
(11): ref. 3036
(14): ref. 2065A
(20): ref. 3355



(7): 160 Nm + 180°
(12): 160 Nm
(15): 20 Nm
(16): "8.8": 85 Nm;
"10.9": 100 Nm
(32): 15 Nm
(38): 20 Nm
(39): 20 Nm
(41): 20 Nm
(44): 20 Nm





Demontaż

- 1) Odłączyć akumulator zgodnie z wytycznymi producenta pojazdu.
 - 2) Przygotować pojazd do wymiany układu rozrządu według wytycznych producenta.
 - 3) Obrócić wał korbowy zgodnie z kierunkiem obrotów silnika do położenia GMP (górnego martwego punktu) na 1 cylindrze. Sprawdzić wyrównanie znaków na kole zamachowym (Rys. C1 w przypadku manualnej skrzyni biegów, Rys. C2 w przypadku automatycznej skrzyni biegów), na kole pasowym wału korbowego (Rys. D) oraz na kole pasowym pompy wtryskowej (10) (Rys. E).
- Uwaga:** Jeżeli znaki nie są w linii, należy obrócić wał korbowy jeszcze jeden raz do ich zrównania się.
- 4) Poluzować nakrętki mocujące napinacze (4) i (5) paska pompy wtryskowej (3) (Rys. F).
 - 5) Przy pomocy narzędzia (11) poluzować śrubę (12) mocującą tylne koło zębate (13) wałka rozrządu (Rys. F).
 - 6) Zdemontować napinacz (4), a napinacz (5) zdemontować wraz ze szpilką (40) (Rys. A).
 - 7) Zdjąć pasek (3) pompy wtryskowej, zdemontować tylne koło zębate (13) wałka rozrządu (Rys. F).
 - 8) Zablokować wałek rozrządu narzędziem (14) (Rys. G).
 - 9) Za pomocą narzędzia (6) (Rys. B) poluzować centralną śrubę mocującą (7) koło pasowe wału

korbowego (Rys. A). Odkręcić śruby (15) mocujące koło pasowe z kołem zębatym (45) (Rys. A). Zdemontować koło pasowe wału korbowego.

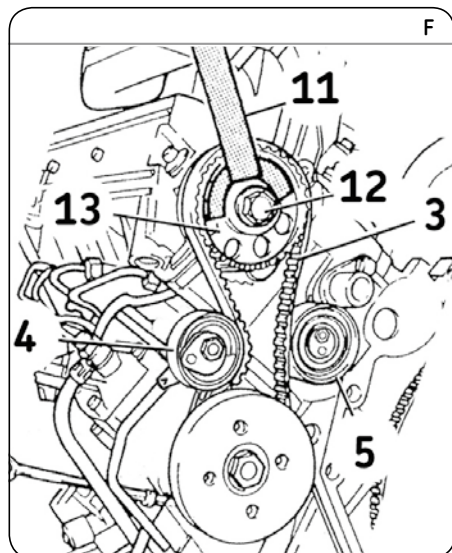
- 10) Okręcić śrubę (44) i zdjąć dolną osłonę rozrządu (42) (Rys. A).
- 11) Poluzować śrubę (39) mocującą napinacz (2) (Rys. A). Zdemontować napinacz (2).
- 12) Zdjąć pasek rozrządu (1) (Rys. A).
- 13) **Zdemontować pompę wody (zestawy naprawcze VKMC 01258-1/-2 oraz VKMA/C 01270):**

- opróżnić układ chłodzenia, sprawdzić i ewentualnie usunąć zanieczyszczenia;
- przy pomocy narzędzia (11), poluzować, a następnie zdemontować śrubę (16) mocującą przednie koło zębate (17) wałka rozrządu;
- zdjąć tylną osłonę rozrządu (46) (Rys. A)
- poluzować 2 śruby (38) mocujące pompę wody (37) i zdemontować ją (Rys. A).

Montaż

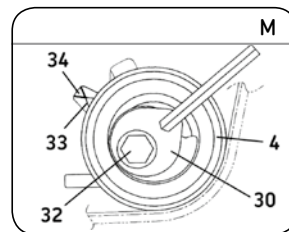
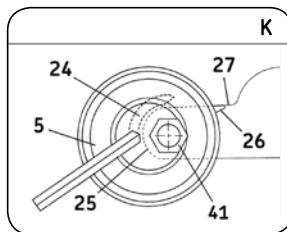
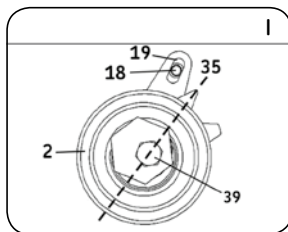
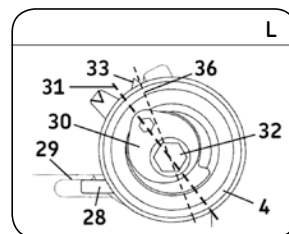
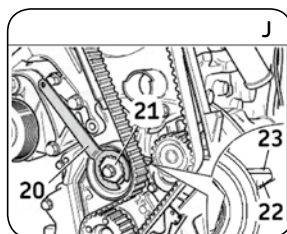
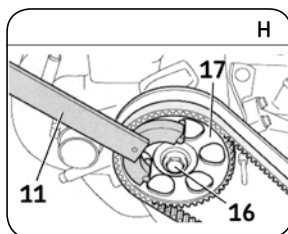
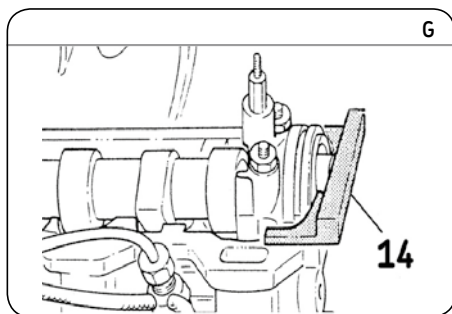
Uwaga! Najpierw dokładnie oczyścić powierzchnie przylegania rolki/napinacza do bloku silnika.

- 14) **Zamontować pompę wody:**
 - przykręcić nową pompę wody (37), dokręcając śruby (38) momentem 20 Nm (Rys. A);
 - sprawdzić czy koło zębate pompy płynnie się obraca;
 - przykręcić tylną osłonę rozrządu (46) (Rys. A);



Montowanie Pewności





- przykręcić przednie koło zębate (17) wałka rozrządu śrubą (16), koło powinno obracać się swobodnie;

15) Jeżeli pompa wody nie jest wymieniana (zestawy naprawcze VKMA 01258/01270): używając klucza (11) lekko poluzować śrubę (16) mocującą przednie koło zębate (17) wałka rozrządu (Rys. H). Zdjąć koło zębate z piasty.

Uwaga: Koło zębate (17) powinno obracać się swobodnie.

16) Sprawdzić czy silnik jest w położeniu GMP (górny martwy punkt) na 1 cylindrze: znaki C1/C2 i (10) muszą być wyrównane (Rys. C i Rys. E).

Układ rozrządu

17) Założyć nowy napinacz (2) z nową śrubą (39) (Rys. A): kołek pozycjonujący (18) znajdujący się w bloku silnika umieścić w otworze (19) znajdującym się na tylnej płytce napinacza (Rys. I). Lekko dokręcić śrubę (39) mocującą napinacz.

18) Założyć nowy pasek rozrządu (1) w następującej kolejności: koło zębate pompy wody, koło zębate wałka rozrządu, napinacz (2), koło zębate wału korbowego.

19) Napiąć pasek rozrządu (1): przytrzymując śrubę (39) mocującą napinacz, obracać płytkę regulacyjną (21) w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara za pomocą klucza (20), aż do zrównania ruchomej wskazówki (22) z nieruchomym wskaźnikiem (23) na napinaczu (Rys. J).

20) Dokręcić śrubę (39) mocującą napinacz (2) momentem 20 Nm.

21) Sprawdzić czy silnik jest w położeniu GMP (górny martwy punkt) na 1 cylindrze: znaki C1/C2 i (10) muszą być wyrównane (Rys. C i Rys. E).

Uwaga: SKF rekomenduje użycie nowej śruby do montażu koła zębatego wałka rozrządu.

22) Sprawdzić oznaczenie materiału na łbie śruby mocującej przednie koło zębate (17) wałka rozrządu (Rys. H): "8.8" lub "10.9". Następnie używając klucza (11) dokręcić śrubę (16) mocującą przednie koło zębate (17) wałka rozrządu (Rys. H):

- oznaczenie "8.8" momentem 85 Nm.

- oznaczenie "10.9" momentem 100 Nm.

23) Zdjąć narzędzie blokujące (14) wałek rozrządu (Rys. G).

24) Założyć dolną osłonę rozrządu (42), a następnie zamontować koło pasowe wału korbowego za pomocą narzędzia (6) (Rys. B). Dokręcić śruby mocujące koło pasowe wału korbowego:

- śruba centralna (7) - momentem

160 Nm + 180°

- śruby (15) - momentem 20 Nm.

Pompa wtryskowa

25) Sprawdzić czy znaki C1/C2 i (10) są wyrównane (Rys. C i Rys. E).

26) Wkręcić w blok nową szpilkę (40) napinacza (5) (Rys. A).

27) Założyć nowy napinacz (5) i przykręcić nakrętkę (41) (Rys. A): umieścić wypustkę (24) na trzpieniu w głowicy, a następnie obrócić napinaczem za pomocą klucza ampułowego w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek do wyrównania wskaźnika (26) z krawędzią (27) głowicy (Rys. K). Lekko dokręcić nakrętkę (41) mocującą napinacz (Rys. K).

28) Założyć nowy napinacz (4), nową podkładkę (43) i nową śrubę (32) (Rys. A): umieścić ramię (28) napinacza w gnieździe (29) w bloku silnika (Rys. L). Używając klucza ampułowego ustawić płytkę regulacyjną (30) napinacza w pozycji "na godzinie 10" (Rys. L). Lekko dokręcić śrubę (32) mocującą napinacz (Rys. L).

29) Założyć nowy pasek (3) pompy wtryskowej oraz tylne koło zębate (13) wałka rozrządu (Rys. F). Lekko dokręcić śrubę (12) mocującą koło zębate (13).

30) Dokręcić nakrętkę (41) mocującą napinacz (5) momentem 20 Nm (Rys. K).

31) Napiąć pasek (3) pompy wtryskowej: używając klucza ampułowego obracać płytkę regulacyjną (30) napinacza (4) w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, jednocześnie przytrzymując śrubę (32) mocującą napinacz kluczem sześciokątnym (Rys. M). Obracać płytkę do momentu zrównania ruchomej wskazówki (33) z nieruchomym wskaźnikiem (34) na napinaczu (Rys. M).

32) Dokręcić śrubę (32) (Rys. M) mocującą napinacz (4) momentem 15 Nm.

33) Przy pomocy narzędzia (11) dokręcić śrubę (12) mocującą tylne koło zębate (13) wałka rozrządu (Rys. F) momentem 160 Nm.

34) Obrócić wał korbowy, wykonując dwa pełne obroty w kierunku obrotów silnika, do osiągnięcia GMP na pierwszym cylindrze: znaki C1/C2 oraz (9) i (10) muszą być wyrównane (Rys. C, Rys. D i Rys. E).

Sprawdzenie napięcia układu

35) Sprawdzić ustawienie napinacza (2): ruchoma wskazówka (22) musi być zrównana z nieruchomym wskaźnikiem (23) na napinaczu (Rys. J).

36) Jeżeli wskaźniki nie są w jednej linii, poluzować śrubę (39) mocującą napinacz (2) i obrócić przy pomocy klucza (20) płytkę regulacyjną (21) w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (Rys. J) aż napinacz znajdzie się ponownie w pozycji początkowej (35) (Rys. I). Powtórzyc operację ustawiania napięcia od kroku 19).

37) Sprawdzić ustawienie napinacza (4): ruchoma wskazówka (33) musi być zrównana z nieruchomym wskaźnikiem (34) na napinaczu (Rys. M).

38) Jeżeli wskaźniki nie są w jednej linii należy: przytrzymując napinacz (4) w niezmięnionej pozycji kluczem imbusowym, lekko poluzować śrubę mocującą (32) (Rys. L), następnie obrócić płytkę regulacyjną (30) w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aż ruchoma wskazówka (33) znajdzie się ponownie w pozycji początkowej (36) (Rys. L). Powtórzyc operację ustawiania napięcia od kroku 31).

39) Zamontować pozostałe elementy w kolejności odwrotnej do demontażu. Dokręcić śrubę (44) zabezpieczającą dolną (42) oraz tylną (46) pokrywę rozrządu i pompę wody (37) momentem 20 Nm (Rys. A).

40) Napełnić układ chłodzenia zalecanym przez producenta płynem chłodzącym.

41) Gdy silnik osiągnie temperaturę pracy, sprawdzić układ chłodzenia pod kątem szczelności. Uzupełnić płyn chłodzący do odpowiedniego poziomu, kiedy silnik jest w temperaturze otoczenia (20°C).

Uwaga: Podczas napraw silnika należy zawsze przestrzegać instrukcji producenta pojazdu. Zestawy naprawcze SKF są przeznaczone do profesjonalnych napraw i muszą być montowane przy użyciu właściwych narzędzi. Niniejszą instrukcję należy traktować jako zbiór zaleceń. Stanowi ona wyłączną własność firmy SKF. Komercyjne użycie, kopiowanie części lub całości jest zabronione bez pisemnej zgody firmy SKF.