

Technical *Info*

Wskazówki dotyczące montażu: Renault Mégane Scenic 1,9 dti

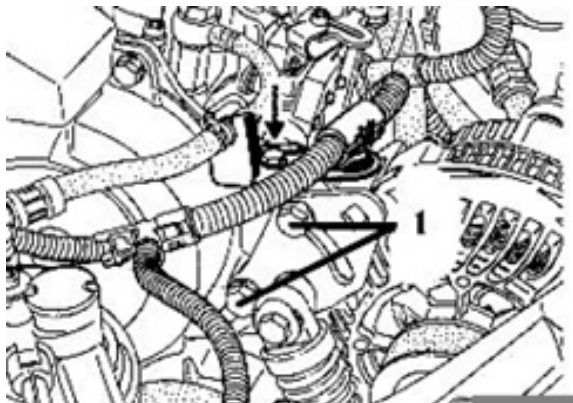
Silnik Renault Mégane Scenic 1,9 dti był montowany w dużych ilościach. W identyfikacji samochodu pomaga kod silnika na blasze przy bloku silnika: Można tam znaleźć oznaczenie F9 Q A 734.

Po podniesieniu i podparciu samochodu można zdjąć prawą osłonę wnętrza koła / osłonę silnika (**rys. 1**).



rys. 1

Zluzować napinacz paska wieloklinowego i zdjąć pasek (**rys. 2**).



rys. 2 (Eurotax)

Za pomocą uniwersalnego wspornika do silników zawiesić silnik u góry. Jeszcze lepiej jest unieruchomić silnik na dole z prawej strony za pomocą trzpienia wsporczego między miską olejową a korpusem przedniej osi. Dzięki temu u góry będzie większa swoboda ruchu (**rys. 3**).



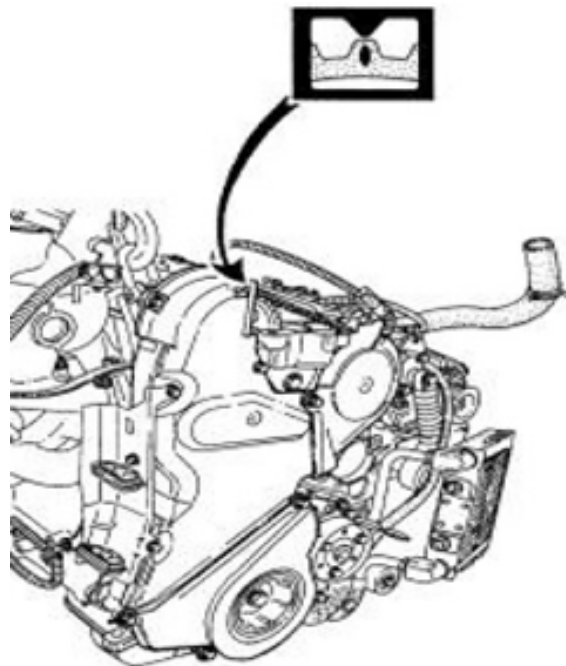
rys. 3

Dopiero teraz monter może zdemontować łożo silnika u góry z prawej strony. Silnik nie może wtedy przechylić się w dół, ponieważ został wcześniej odpowiednio podparty (**rys. 4**).



rys. 4

Następnie obrócić ręcznie wał korbowy w kierunku pracy silnika (tutaj w prawo), aż znaki sterownicze na kole wałka rozrządu znajdą się w tej samej pozycji, co znak na osłonie wałka rozrządu (**rys. 5**).



rys. 5 (Eurotax)

Koło zamachowe powinno być zablokowane za pomocą trzpienia nr 1054. Następnie monter sprawdza poprawność osadzenia trzpienia próbując ręcznie obrócić silnikiem. Odpowiedni trzpień znajduje się w walizce narzędziowej firmy ContiTech Power Transmission Group (**rys. 6 + 7**).



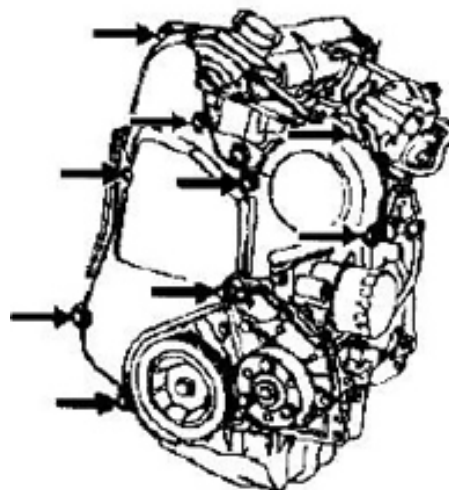
rys. 6

Następnie należy zdjąć osłonę układu paska rozrządu na górze i na dole (**rys. 7**).



rys. 7

Monter odkręca i wyjmuje amortyzator drgań i koło pasowe wału korbowego. Następnie może on zdjąć dolną osłonę i unieruchomić koło pompy wtryskowej za pomocą narzędzia Mot. 1317 (**rys. 8**).



rys. 8 (Eurotax)

Następnie odkręca środkowe zamocowanie napinacza, zdejmuje pasek rozrządu i wkręca od tyłu do oporu śrubę M6 x 45 mm w osłonę. Następnie może zdemontować napinacz. Pomocny przy późniejszym montażu może być dodatkowy znak na wale korbowym i kole pompy wtryskowej (**rys. 9+10+11**).



rys. 9



rys. 10



rys. 11

Kluczem nasadowym 1/4 cala można zdemontować rolkę prowadzącą. Jeśli śruba ciężko się obraca, należy koniecznie zastosować gwintownik wykańczający, ponieważ potem podczas montażu śruba musi zostać wkręcona bez **wzrokowego kontaktu (rys. 12)**.



rys. 12

Montaż w odwrotnej kolejności: Zamontować nowy napinacz i rolkę prowadzącą. Wszystkie połączenia dokręcić najpierw tylko ręcznie. Założyć pasek rozrządu z lewej strony z naprężeniem, zrównać punkty zapłonu ze **znakami (rys. 10 + 11 + 13)**.



rys. 11



rys. 13

Na wewnętrznej stronie przy znaku na wale korbowym wykonać kredą dodatkowy znak (**rys. 14**).



rys. 14

Następnie zamontować głowicę pomiarową do mierzenia naprężenia paska rozrządu testera ContiTech Belt Tension zgodnie z zaleceniami pod napinaczem i ustawić naprężenie paska rozrządu (**rys. 15**). Usunąć trzpień i szczęki unieruchamiające. Następnie naprężyć powoli pasek za pomocą włożonej od tyłu śruby M6 na napinaczu, aż przyrząd Belt Tension Tester wskaże 42 SEEM.



rys. 15

Następnie zdjęć głowicę pomiarową i obrócić ręcznie mechanizm co najmniej dwa razy dookoła. Po mocnym naciśnięciu paska w miejscu pomiaru wykonać ponowny pomiar. Uzyskana wartość musi wynosić teraz **37 SEEM (rys. 16)**.



rys. 16

Jeśli wartość ta nie zostanie uzyskana, procedurę naprężania należy powtórzyć.

Wykonując lekkie ruchy obrotowe układem pasowym za pomocą klucza można wyjąć zakleszczone narzędzia (rys. 17).

Na zakończenie dokręcić napinacz siłą 50 Nm. Pamiętać o usunięciu śruby M6.

Montaż koła napędowego (20 Nm + 115 °) i paska wieloklinowego jest zakończony, napinacz jest odpowiednio dokręcony. Następnie zmontować górne prawe zawieszenie silnika i usunąć trzpień podtrzymujący spod przedniej osi. Następnie założyć wszystkie osłony i obudowę wnęki koła. Ważne jest sprawdzenie, czy wszystkie elementy są dobrze zamocowane, a wszystkie narzędzia blokujące usunięte. Następnie włączyć na próbę silnik. Po nagraniu się silnika sprawdzić go pod kątem nienormalnych odgłosów.

Za pomocą dołączonej naklejki udokumentować wymianę paska rozrządu w komorze silnika (rys. 18).



rys. 17



rys. 18