ContiTech: Porady ekspertów w zakresie wymiany pasków rozrządu

• Szczegółowa instrukcja do Forda Focusa C-Max 1.6 Ti o kodzie silnika HXDA, SIDA

W trakcie wymiany paska rozrządu mogą powstać istotne błędy wynikające z nieprawidłowego montażu. Aby operacja wymiany przebiegała bezproblemowo, ContiTech Power Transmission Group oferuje montażystom szczegółową instrukcję instalacji. Eksperci ContiTech wyjaśniają krok po kroku procedurę prawidłowej wymiany paska.

Producent zaleca sprawdzenie, a jeśli to konieczne, wymianę paska rozrządu co 160 000 km, lub przed upływem 8 lat.

Czas wymiany trwa 2,9 godziny.

Wskazówka: Jeśli pasek rozrządu jest wymieniany, napinacz, rolka prowadząca i pompa wody również powinny zostać wymienione, pomimo, iż pompa wody napędzana jest paskiem wielorowkowym, a nie paskiem rozrządu. Jednak w tym silniku napinacz paska rozrządu jest zamocowany do pompy wody. W przypadku późniejszego uszkodzenia pompy wody, procedura wymiany musi być powtórzona przy użyciu nowych części. W takiej sytuacji Ford zabrania ponownego użycia starego paska rozrządu. W celu uniknięcia późniejszych awarii, co również wiąże się z niepotrzebnymi kosztami, konieczna jest wymiana pompy wody, jako część zestawu.

Prawidłowy montaż wymaga zastosowania następujących narzędzi specjalnych:

1. Blokada wałków rozrządu	OE (303-1097)
2. Trzpień ustalający położenie wału korbowego	OE (303-748)
3. Blokada koła zamachowego	OE (303-393) + OE (393-393-02)
5. Uchwyt koła pasowego wału korbowego	OE (205-072)
6. Trzpień blokujący rolki napinającej	OE (303-1054)

Prace przygotowawcze:
Zidentyfikować pojazd przy użyciu kodu silnika.
Odłączyć akumulator pojazdu. Nie obracać wału korbowego lub wałka rozrządu, gdy pasek rozrządu został ściągnięty.
Wykręcić świece zapłonowe, aby można było łatwiej obracać silnikiem. Obracać silnik w normalnym kierunku obrotów (w prawo). Obracać silnik TYLKO kołem zębatym wału korbowego, a nie innymi kołami zębatymi. Zwrócić uwagę na wszystkie momenty dokręcania.

ContiTech Antriebssysteme GmbH
Philipsbornstraße 1, D-30165 Hannover

Techn. Hotline +49 (0)511 938 -5178
E-Mail: frank.wissbroecker@ptg.contitech.de

www.contitech.de/aam

The content of this publication is not legally binding and is provided for information only. ContiTech AG assumes no liability in connection with this publication. To the extent permitted by law, no liability is assumed for any direct, indirect, incidental, consequential or punitive damages arising out of the use of the information contained in this publication. © 2008 by ContiTech AG, Hanover. All rights reserved.

Podnieść i podeprzeć przód pojazdu, tak aby odprężyć przednie mocowanie (poduszkę) silnika.

UWAGA: Przed odłączeniem akumulatora zapisać lub zapamiętać kod radia.
Demontaż: Zdjąć koło przednie prawe i osłonę błotnika, zbiornik układu wspomagania (nie odłączać przewodów) i alternator, paski napędu pomocniczego (uwaga: są to paski elastyczne!). Aby usunąć paski elastyczne należy je przeciąć nożem lub szczypcami, lub usunąć za pomocą specjalnego paska z zestawu narzędzi ContiTech Uni Tool Elast. Zdemontować pokrywę, rozrusznik, złącze wielowtykowe wyłącznika ciśnieniowego wspomagania układu kierowniczego, zbiornik wyrównawczy płynu chłodzącego (nie odłączać węży), koło pasowe pompy wody, prawą poduszkę silnika wraz z uchwytem, a następnie usunąć górną osłonę paska rozrządu, zaślepkę z boku bloku silnika (fot. 1 i 2).

fot. 1

fot. 2

ContiTech Antriebssysteme GmbH
Philipsbornstraße 1, D-30165 Hannover

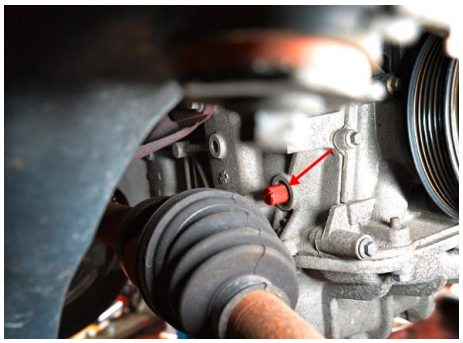
Techn. Hotline +49 (0)511 938 -5178
E-Mail: frank.wissbroecker@ptg.contitech.de

www.contitech.de/aam

The content of this publication is not legally binding and is provided for information only. ContiTech AG assumes no liability in connection with this publication. To the extent permitted by law, no liability is assumed for any direct, indirect, incidental, consequential or punitive damages arising out of the use of the information contained in this publication. © 2008 by ContiTech AG, Hanover. All rights reserved.

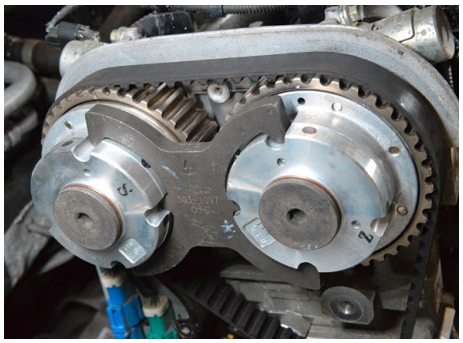
Demontaż:
1. Ustawić położenie zaworów tuż przed GMP 1 cylindra, aż oznaczenia na kołach zębatych wałków rozrządu będą w położeniu godziny 11-tej. Na kole zębatym zaworów wydechowych widoczna jest szczelina, a na kole zębatym zaworów ssących – kropka.

2. Trzpień ustalający położenie wału korbowego – OE (303-748) zamontować w blok silnika (fot. 3) i następnie powoli obracać wałem korbowym w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara do momentu dotknięcia wału do trzpienia. Obydwa znaki na kołach zębatych wałków rozrządu muszą być teraz w położeniu godziny 12-tej.



fot. 3

3. Zamontować blokadę wałków rozrządu – OE (303-1097) na kołach zębatych wałków rozrządu. Znaczniki na kołach zębatych wałków rozrządu muszą pokrywać się z oznaczeniami na krawędzi blokady wałków rozrządu. (fot. 4).



fot. 4

ContiTech Antriebssysteme GmbH
Philipsbornstraße 1, D-30165 Hannover

Techn. Hotline +49 (0)511 938 -5178
E-Mail: frank.wissbroecker@ptg.contitech.de

www.contitech.de/aam

The content of this publication is not legally binding and is provided for information only. ContiTech AG assumes no liability in connection with this publication. To the extent permitted by law, no liability is assumed for any direct, indirect, incidental, consequential or punitive damages arising out of the use of the information contained in this publication. © 2008 by ContiTech AG, Hanover. All rights reserved.

4. Umieścić blokadę koła zamachowego – OE (303-393 and 303-393-02) w miejsce rozrusznika (fot. 5, 6 i 7).

fot. 5

fot. 6

fot. 7

5. Następnie zdjąć koło pasowe wału korbowego. Użyć uchwytu koła pasowego wału korbowego – OE (205-072), aby poluzować śrubę koła pasowego.

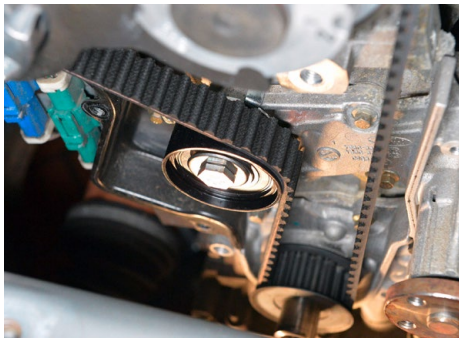
ContiTech Antriebssysteme GmbH
Philipsbornstraße 1, D-30165 Hannover

Techn. Hotline +49 (0)511 938 -5178
E-Mail: frank.wissbroecker@ptg.contitech.de

www.contitech.de/aam

The content of this publication is not legally binding and is provided for information only. ContiTech AG assumes no liability in connection with this publication. To the extent permitted by law, no liability is assumed for any direct, indirect, incidental, consequential or punitive damages arising out of the use of the information contained in this publication. © 2008 by ContiTech AG, Hanover. All rights reserved.

6. Zdemontować dolną osłonę paska rozrządu (fot. 8).



fot. 8

7. Poluzować śrubę rolki napinającej i zwolnić naciąg paska/napięcie rolki napinającej, aż do momentu, gdy będzie możliwe jej zablokowanie za pomocą trzpienia blokującego rolki napinającej – OE (303-1054).

8. Zdemontować pasek rozrządu.

Montaż:
1. Sprawdzić lub ponownie ustawić położenie faz rozrządu w taki sam sposób jak przy demontażu (kroki 1 – 4).
2. Zamontować nową rolkę napinającą i nową pompę wody.
3. Zamontować pasek rozrządu począwszy od koła zębatego wałka rozrządu zaworów wydechowych, w kierunku zgodnym z obrotem wskazówek zegara. **Należy upewnić się, czy pasek rozrządu nie jest zagięty w czasie montażu! Pasek rozrządu musi być napięty pomiędzy kołami zębatymi!**
4. Usunąć trzpień blokujący rolki napinającej.
5. Zamontować dolną osłonę paska rozrządu.
6. Zamontować koło pasowe wału korbowego. **Użyć nowej śruby! Uwaga: Dostępne są dwie śruby o różnych długościach!** Dla modelu przed 08.2005 M12x29 (40Nm+90°), dla modelu po 09.2005 M12x44.5 (40Nm+90°). W celu określenia jakie nowe śruby muszą być wykorzystane, należy sprawdzić głębokość otworu w wale korbowym. **Głębokość 42 mm = M12x29mm; głębokość 52mm = M12x44.5mm.** Użyć uchwyt koła pasowego wału korbowego – OE (205-072)!
7. Usunąć narzędzia blokujące.

ContiTech Antriebssysteme GmbH
Philipsbornstraße 1, D-30165 Hannover
Techn. Hotline +49 (0)511 938 -5178
E-Mail: frank.wissbroecker@ptg.contitech.de
www.contitech.de/aam

The content of this publication is not legally binding and is provided for information only. ContiTech AG assumes no liability in connection with this publication. To the extent permitted by law, no liability is assumed for any direct, indirect, incidental, consequential or punitive damages arising out of the use of the information contained in this publication. © 2008 by ContiTech AG, Hanover. All rights reserved.

8. Obrócić wałem korbowym dwukrotnie w kierunku zgodnym z kierunkiem pracy silnika. Ustawić 1 cylinder w GMP. Zamontować blokadę wałków rozrządu i wału korbowego. Jeżeli nie można założyć blokady, należy ponownie ustawić położenie faz rozrządu. Sprawdzić ponownie napięcie paska rozrządu.
9. Usunąć narzędzia blokujące, wkręcić śrubę zaślepki w bok bloku silnika (20Nm). Zamontować pozostałe elementy w kolejności odwrotnej do demontażu.
10. Montaż: Osłona paska rozrządu – 9 Nm, koło pompy wody - 27Nm, zamontować nowe paski pomocnicze. Zaleca się użyć narzędzi ContiTech Elast Tool F01 i Uni Tool Elast przy montażu pasków elastycznych; śruby poduszki silnika (do wspornika silnika 80 Nm; do nadwozia 90 Nm), osłony silnika, przednie prawe koło, prawą osłonę silnika.
11. Zapisać wymianę oryginalnego paska rozrządu ContiTech na dostarczonej naklejce i umieść ją w komorze silnika (fot. 9).

fot. 9

Uruchomić silnik lub wykonać jazdę próbną.

The content of this publication is not legally binding and is provided for information only. ContiTech AG assumes no liability in connection with this publication. To the extent permitted by law, no liability is assumed for any direct, indirect, incidental, consequential or punitive damages arising out of the use of the information contained in this publication. © 2008 by ContiTech AG, Hanover. All rights reserved.