

**ContiTech**

## ContiTech: Porady ekspertów w zakresie wymiany pasków rozrządu

- Szczegółowa instrukcja do Forda Focusa 2.0 I 16V o kodach silnika EDDB, EDDC, EDDD
- ContiTech pokazuje, jak uniknąć błędów przy wymianie paska

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 montażu. Ekspersi ContiTech wyjaśniają krok po kroku procedurę prawidłowej wymiany paska w Ford Focus 2.0 I 16 V o kodach silnika EDDB, EDDC, EDDD.

Producent zaleca sprawdzenie, a jeśli to konieczne, wymianę paska rozrządu oraz rolki napinającej co 160 000 km lub przed upływem 10 lat.

Wskazówka: Podczas wymiany paska rozrządu, powinny zostać również wymienione napinacz, rolka prowadząca i pompa wody również powinny zostać wymienione, pomimo, iż pompa wody napędzana jest paskiem wielorowkowym, a nie paskiem rozrządu, to 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 wiąże się również z niepotrzebnymi kosztami, konieczna jest wymiana pompy wody jako część zestawu.

Czas wymiany trwa 2,2 godziny.

Prawidłowy montaż wymaga zastosowania następujących narzędzi specjalnych:

- |                                      |              |
|--------------------------------------|--------------|
| 1. Blokada wałków rozrządu           | OE (303-376) |
| 2. Trzpień ustalający wału korbowego | OE (303-574) |
| 3. Uchwyt koła zębatego              | OE (205-072) |

**Prace przygotowawcze:**

Zidentyfikować pojazd przy użyciu kodu silnika.

Odłączyć akumulator pojazdu.

Nie obracać wału korbowego lub wałka rozrządu, gdy pasek rozrządu został ściągnięty.

Obracać silnik w normalnym kierunku obrotów (w prawo).

### ContiTech

Obracać silnik TYLKO kołem zębatym wału korbowego, a nie innymi kołami zębatymi.  
Zwrócić uwagę na wszystkie momenty dokręcania.  
Podnieść i podeprzeć przód pojazdu, tak aby odprężyć przednie mocowanie (poduszkę) silnika.

#### Zdemontować:

Zbiorniczek płynu wspomagania układu kierowniczego (nie odłączać przewodów), pasek układu pomocniczego, zbiorniczek płynu chłodzącego (węże nie muszą być odłączone), koło pasowe pompy wody, górną i dolną pokrywę rozrządu, przednią poduszkę silnika, wspornik silnika. Następnie środkową osłonę rozrządu, świece zapłonowe, osłonę termiczną, wąż od odpowietrzenia skrzyni korbowej i pokrywę głowicy. (Przestrzegać kolejności odkręcania! Odkręcać na krzyż od zewnątrz do wewnątrz).

#### Demontaż:

1. Ustawić znaki odniesienia w położenie GMP 1 cylindra.
2. Wsunąć blokadę wałków rozrządu - OE (303-376) w wałki rozrządu (fot. 1 i 2).



fot. 1



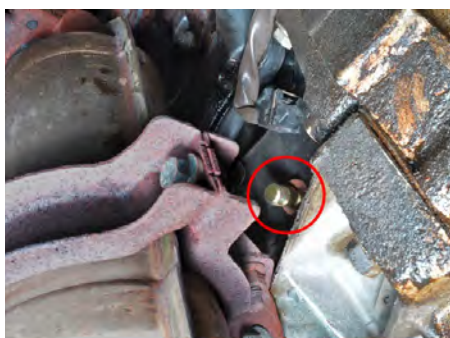
fot. 2

### ContiTech

3. Zamontować trzpień ustalający wału korbowego - OE (303-574). Aby to zrobić należy wykręcić zaślepkę z boku bloku silnika i w to miejsce wkręcić trzpień (fot. 3 i 4). Obserwować znaki odniesienia na kole pasowym wału korbowego (fot. 5).



fot. 3



fot. 4



fot. 5

4. Odkręcić śrubę rolki napinającej i zwolnić naprężenie paska rozrzędu względem rolki napinającej. Aby zwolnić naprężenie należy obrócić rolką napinającą w prawo (zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara) za pomocą klucza imbusowego sześciokątnego.

5. Zdemontować koło pasowe wału korbowego.

### ContiTech

6. Zdjąć pasek rozrządu (fot. 6).



*fot. 6*

#### **Montaż:**

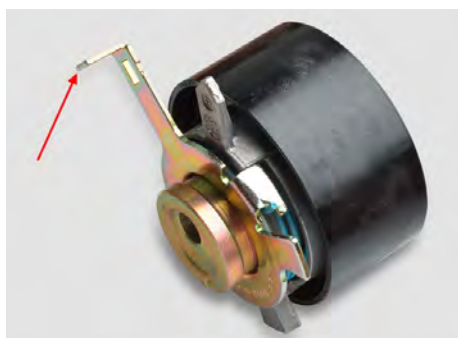
1. Poluzować śruby wałków rozrządu. Aby to zrobić należy użyć uchwyt kół zębatych OE (205-072) (fot. 7). Sprawdzić lub ponownie ustawić położenie wałków rozrządu w taki sam sposób jak przy demontażu (kroki 1 do 3).



*fot. 7*

### ContiTech

2. Zamontować nowe części. Należy się upewnić, że uchwyt mocujący rolki napinającej (fot. 8) jest prawidłowo osadzony w gnieździe pokrywy metalowej (fot. 9, 10, 11).



fot. 8



fot. 9



fot. 10

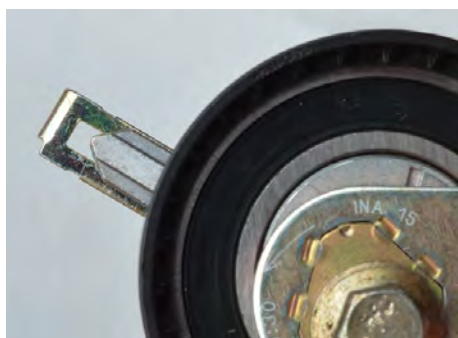


fot. 11

3. Zamontować pasek rozrządu w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, zaczynając od koła zębatego wału korbowego. **Podczas montażu należy upewnić się, czy pasek rozrządu nie jest zagięty! Pasek rozrządu musi być napięty pomiędzy kołami zębatymi!**

### ContiTech

4. Napinać pasek rozrządu za pomocą rolki napinającej, poprzez jej obrót w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aż znaki na rolce będą w jednej linii. (fot. 12, 13, 14). Dokręcić śrubę rolki napinającej momentem 25 Nm.



fot. 12



fot. 13



fot. 14

5. Zamontować koło pasowe wału korbowego. Uwaga! W trakcie montażu koła pasowego i dokręcania śruby należy użyć dodatkowego uchwytu. Moment dokręcania - 115 Nm.

6. Zdemontować blokadę wałków rozrządu i dokręcić śruby kół zębatych: wałka zaworów wydechowych – 68 Nm, wałka zaworów ssących – 68 Nm.

### ContiTech

7. Obrócić dwukrotnie silnikiem w kierunku jego pracy. Ustawić silnik w położeniu GMP 1 cylindra. Zamontować blokadę wałków rozrządu i trzpień ustalający wał korbowy. Jeżeli blokada wałków rozrządu nie może być założona, należy ponownie ustawić położenie wałków rozrządu. Sprawdzić ponownie napięcie paska rozrządu.
8. Usunąć blokady. Wkręcić z powrotem zaślepkę w bok bloku silnika (24 Nm). Zamontować elementy w kolejności odwrotnej do demontażu, usunąć podpory.
9. Montaż: Pokrywa głowicy (śruby: 1 etap dokręcania - 2 Nm; 2 etap dokręcania - 7 Nm), świece zapłonowe, górna osłona rozrządu (10 Nm) wraz z dolną osłoną rozrządu (7 Nm), koło pasowe pompy wody (24 Nm), pasek napędu pomocniczego. Śruby poduszki silnika (śruby - 48 Nm; nakrętki - 80 Nm, śruby wspornika silnika - 50 Nm) i poduszka silnika.
10. Odnotować wymianę oryginalnego paska rozrządu ContiTech na dostarczonej naklejce i umieścić ją w komorze silnika. (fot. 15).



fot. 15

Uruchomić silnik lub wykonać jazdę próbną.