

ContiTech: Porady ekspertów w zakresie wymiany pasków rozrządu

- **Szczegółowa instrukcja dla Fiata Doblò wersja furgon/kombi (263) 1.6 D Multijet**
- **ContiTech pokazuje, jak uniknąć błędów przy wymianie pasków**

Silniki diesla 1.6 D Multijet są montowane w samochodach marki Fiat. 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. Ekspersi ContiTech wyjaśniają krok po kroku procedurę prawidłowej wymiany paska we Fiacie Doblò (263).

Producent zaleca sprawdzenie paska rozrządu, a jeśli to konieczne, wymianę paska rozrządu co 150 000 km lub po upływie 5 lat w samochodach bez filtra cząstek stałych. Jednak w przypadku gdy samochód jest wyposażony w filtr cząstek stałych, sprawdzenie zalecane jest co 140 tys. km lub co 5 lat.

Wskazówka: Podczas procesu wymiany należy oprócz samego paska wymienić także napinacz, rolki prowadzące i pompę wody.

Czas wymiany paska rozrządu to 2,7 godziny.

Do prawidłowego przeprowadzenia procedury wymiany wymagane są następujące narzędzia:

- | | |
|---------------------------------------------------------------|---------------|
| 1. Blokada wałka rozrządu | OE 1870836000 |
| 2. Blokada wałka rozrządu | OE 1870896900 |
| 3. Blokada koła zamachowego | OE 1860898000 |
| 4. Blokada wału korbowego/przyrząd regulacyjny wału korbowego | OE 2000003000 |
| 5. Uchwyt koła zębatego | OE 1870815000 |

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).

Obracać silnik TYLKO kołem zębatym wału korbowego, a nie innymi kołami zębatymi.

Zwrócić uwagę na wszystkie momenty dokręcania.

Podnieść i podeprzeć przód pojazdu.

ContiTech

Zdemontować: osłonę silnika, osłonę dolną silnika, przednie prawe koło, prawą osłonę silnika, zespół paska pomocniczego wraz z rolką napinającą i prowadzącą, wlot powietrza z obudowy filtra powietrza i obudowę filtra powietrza, rurę wlotu powietrza do turbosprężarki, przepływomierz powietrza, śruby mocowania silnika, mocowanie silnika i osłonę paska rozrządu.

Zastąpić belkę wspornika silnika.

Demontaż:

1. Zdemontować osłonę z koła zamachowego i umieścić blokadę (186089000) w koło zamachowe (fot. 1a-d).



fot. 1a



fot. 1b



fot. 1c



fot. 1d

2. Odkręcić śruby i zdemontować koło pasowe wału korbowego.
3. Zdemontować blokadę koła zamachowego (186089000) z koła zamachowego.
4. Ustawić położenie rozrządu na oznaczenia.
5. Odłączyć wtyczkę czujnika ciśnienia paliwa, tak aby śruba mogła być zdemontowana z obudowy wałka rozrządu (fot. 2). Odkręcić śruby obudowy wału korbowego.



fot. 2

6. Umieścić blokadę (1870896900) w obudowę wałka rozrządu (fot. 3a i 3b).



fot. 3a



fot. 3b

ContiTech

7. Usunąć śruby z pokrywy skrzyni korbowej z lewej strony obok koła pasowego wału korbowego i umieścić przyrząd regulacyjny wału korbowego (2000003000) na koło pasowe wału korbowego (fot. 4).



fot. 4

8. Po sprawdzeniu ustawienia rozrządu, przyrząd może zostać usunięty i rolka napinająca może być zwolniona przez poluzowanie śruby rolki napinającej. Zdjąć pasek rozrządu.

Montaż:

1. Zamontować nową rolkę napinającą i rolki prowadzące.
2. Poluzować koło zębate wałka rozrządu, poprzez zamontowanie uchwytu koła zębatego (1870815000) na kole zębatym wałka rozrządu i poluzowanie śruby wałka rozrządu (fot. 5).
3. Blokada wałka rozrządu (uchwyt) (1870836000) jest założona (fot. 5).

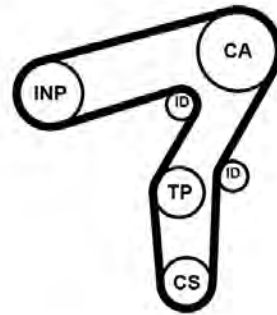


fot. 5

4. Zakładać pasek rozrządu począwszy od koła zębatego na wale korbowym, zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara (w prawo). Należy upewnić się, że pasek dokładnie przylega do kół zębatych i nigdzie nie jest zagięty. Pasek rozrządu musi być mocno napięty między kołami zębatymi! Oznaczenia na pasku rozrządu muszą pokrywać się z oznaczeniami na kole zębatym wałka rozrządu, kole zębatym wału korbowego oraz kole zębatym pompy wysokociśnieniowej (fot. 6a i 6b).



fot. 6a



fot. 6b

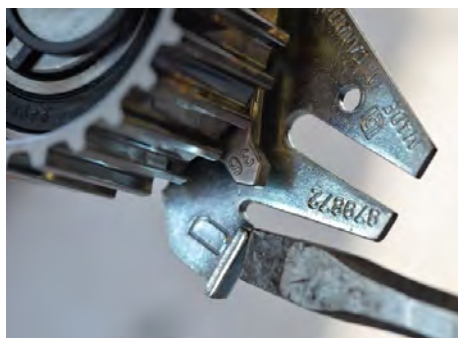
5. Następnie umieścić przyrząd regulacyjny wału korbowego (2000003000) ponownie na kole zębatym wału korbowego, zabezpieczyć śrubami (fot. 7) i sprawdzić ustawienie rozrządu.



fot. 7

ContiTech

6. Za pomocą wkrętaka nacisnąć na sprężynę rolki napinającej w dół do momentu, aż wskaźnik rolki napinającej wyrówna się z otworem (fot. 8a i 8b).



fot. 8a



fot. 8b

7. Dokręcić śrubę rolki napinającej, 23-28 Nm.

8. Dociągnąć śruby koła pasowego wałka rozrzędu wymaganym momentem (fot. 9). Użyć uchwyty koła zębatego (1870811500). Moment dokręcenia: 28-31 Nm + 40°.



fot. 9

ContiTech

9. Zdemontować blokady.

10. Obrócić wałem korbowym o dwa obroty zgodnie z kierunkiem obrotów silnika. Ustawić silnik w położeniu GMP 1 cylindra. Zamontować blokadę wałka rozrządu i przyrząd regulacyjny wału korbowego. Jeżeli blokada nie może być założona, poprawić ustawienie rozrządu. Ponownie sprawdzić napięcie paska rozrządu.

11. Zdemontować blokadę i przyrząd regulacyjny, wymienić i dokręcić śrubę z nowym o-ringiem w obudowę wałka rozrządu (13-16 Nm). Usunąć narzędzie mocujące i zamontuj element w kolejności odwrotnej do demontażu.

12. Zamontować: osłonę paska rozrządu, koło pasowe wału korbowego (moment dokręcenia 23-28 Nm), układ paska pomocniczego z rolką napinającą i prowadzącą, śruby mocowania silnika i mocowanie silnika, wlot powietrza z obudowy filtra powietrza, obudowę filtra powietrza, rurę wlotu powietrza do turbosprężarki, przepływomierz powietrza, osłonę silnika, dolną osłonę silnika, przednie prawe koło i prawą osłonę silnika.

13. Odnotować wymianę oryginalnego paska rozrządu ContiTech na dostarczonej naklejce i umieścić ją w komorze silnika (fot. 10).



fot. 10

Uruchomić silnik lub wykonać jazdę próbną.