

ContiTech: Porady ekspertów w zakresie wymiany pasków rozrządu

- Szczegółowa instrukcja wymiany zestawu rozrządu CT 607 WP1 w samochodzie Citroën Saxo (S0, S1) 1,4 ltr. VTS o kodzie silnika KFX, KFW (TU3JP).
- ContiTech pokazuje jak uniknąć błędów podczas wymiany komponentów rozrządu.

W trakcie wymiany paska i komponentów rozrządu często może dochodzić do powstawania istotnych błędów. By operacja wymiany przebiegła bezproblemowo, ContiTech Power Transmission Group oferuje mechanikom szczegółową instrukcję montażu, w której eksperci ContiTech wyjaśniają krok po kroku procedurę prawidłowej wymiany paska.

Producent zaleca wymianę paska rozrządu co 120 tys. km lub co 10 lat (wg procedury nr 10489).

Czas wymiany to około 1,6 godziny.

Wskazówka: W celu uniknięcia zbędnych kosztów oraz ewentualnych uszkodzeń należy wraz z paskiem rozrządu wymienić pasek wielorowkowy na nowy, szczególnie gdy w trakcie wymiany został wymontowany.

Prawidłowy montaż wymaga zastosowania następujących narzędzi specjalnych:

Wymagane:

1. Blokada koła zamachowego OE (4507-T.A), Tool Box V03/2
2. Trzpień blokujący do koła rozrządu OE (4507-T.B), Tool Box V03/7
3. Klucz czworokątny
4. Przyrząd do pomiaru naprężenia paska - ContiTech BTT HZ

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), o ile nie podano inaczej.

ContiTech

Obracać silnik TYLKO kołem zębatym wału korbowego, a nie innymi kołami zębatymi. Wszystkie prace przeprowadzać tylko na zimnym silniku. Unikać kontaktu paska z wszelkimi substancjami mogącymi uszkodzić jego strukturę np. olej silnikowy, płyn chłodniczy, etc. Zwrócić uwagę na wszystkie momenty dokręcania.

Zdemontować: akumulator, górną i dolną osłonę silnika, koło pasowe wału korbowego (rys.1)



rys. 1

ContiTech

Demontaż

1. Ustawić znaki odniesienia w położenie GMP 1 cylindra
2. Koło wałka rozrzędu musi być ustawione zgodnie z otworem (w pozycji godz. 14) oraz musi pokrywać się z otworem w głowicy cylindrów (rys. 2), tak aby blokada OE (4507-T.B), Tool Box V03/7 mogła zostać w nim osadzona (rys. 3).



rys. 2



rys. 3

3. Sprawdzić położenie wału korbowego. Zablokować koło zamachowe za pomocą blokady OE (4507-T.A), Tool Box V03/2 umieszczając ją ponad obudową filtra oleju w kołnierzu koła zamachowego (rys. 4 i 5). Blokada musi być umiejscowiona w otworze koła zamachowego.



rys. 4



rys. 5

ContiTech

4. Poluzować nakrętkę rolki napinającej oraz pasek rozrządu.
5. Zdjąć pasek rozrządu.

Montaż

1. Zamontować wszystkie nowe komponenty zestawu rozrządu. Pozostałe elementy tj. koła rozrządu czy koło wału korbowego sprawdzić pod kątem ewentualnych uszkodzeń.
2. Zakładanie paska rozpocząć od koła wału korbowego i następnie przez koło rozrządu, pompę wody, kończąc na rolce napinającej (rys. 6 i 7). Należy przestrzegać strzałek kierunkowych. **Należy zwrócić szczególną uwagę podczas zakładania, aby pasek rozrządu nie uległ załamaniu. Pasek rozrządu musi być napięty na odcinkach pomiędzy kołami zębatymi.**



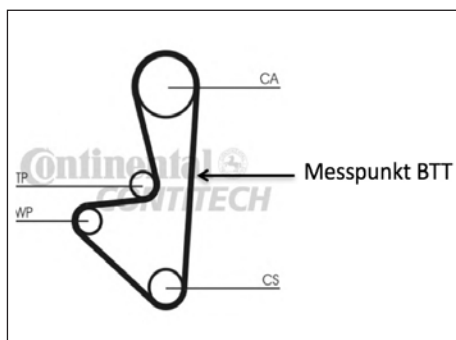
rys. 6



rys. 7

ContiTech

3. Pasek rozrządu należy wstępnie delikatnie napiąć. W tym celu należy za pomocą klucza czworokątnego obrócić rolkę napinającą w przeciwnym kierunku do ruchu wskazówek zegara i dokręcić nakrętkę rolki napinającej.
4. Usunąć blokady koła zamachowego oraz koła rozrządu.
5. Napiąć pasek używając przyrządu pomiarowego BTT Hz, zachowując wartości nastawcze oraz miejsce pomiaru wskazane w książce ustawień (rys.8). Śrubę rolki napinającej poluzować i umieścić w niej klucz czworokątny. Głowicę pomiarową BTT Hz ustawić w określonej pozycji w odległości około 1-2 cm od paska.



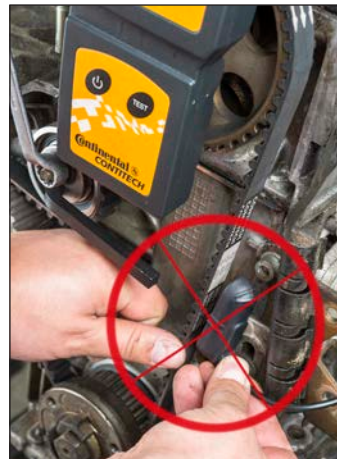
rys. 8

ContiTech

Badanie należy wykonać tylko jednym z dwóch umieszczonych w głowicy mikrofonów (rys.9). Inaczej wynik będzie niepoprawny (rys.10). W celu pomiaru należy przy zbliżonej głowicy szarpnąć pasek rozrządu wprowadzając go w drgania po czym odczytać wartości w Hz na wyświetlaczu BTT Hz (rys.11). W przypadku opisanego modelu silnika wartość pomiaru powinna wynosić między 61 a 66 Hz (rys.12). W przypadku gdy wartość różni się od prawidłowej należy rolkę napinającą obrócić odwrotnie do wskazówek zegara do momentu gdy zadana wartość zostanie osiągnięta.



rys. 9



rys. 10



rys. 11



rys. 12

ContiTech

6. Po prawidłowym ustawieniu wartości napięcia należy dokręcić nakrętkę rolki napinającej i obrócić wałem korbowym 4 razy zgodnie z obrotami silnika.

7. Ustawić znaki odniesienia w położenie GMP 1 cylindra

Montaż prowadzimy w odwrotnej kolejności do demontażu i jak w pkt 2 i 3. Otwór w kole wałka rozrządu musi pokrywać się z otworem w bloku silnika, ustawienie w pozycji około godz. 14 (rys.2), tak aby blokada OE (4507-T.B), Tool Box V03/7 dała się osadzić (rys.3).

Sprawdzić położenie wału korbowego. Zablokować koło zamachowe za pomocą blokady OE (4507-T.A), Tool Box V03/2 umieszczając ją ponad obudową filtra oleju w kołnierzu koła zamachowego (rys. 4 i 5). Blokada musi być umiejscowiona w otworze koła zamachowego.

8. Sprawdzić ponownie wartość napięcia paska. Wartość musi oscylować w granicach 61-66 Hz (rys.12), dokładne ustawienia jak w punkcie 5.

9. Nakrętkę rolki napinającej ostatecznie dokręcić.

10. Montaż prowadzimy w odwrotnej kolejności do demontażu.

11. Wymianę oryginalnego zestawu ContiTech odnotować na dołączonej do zestawu naklejce, którą powinniśmy nakleić w widocznym miejscu komory silnika (rys. 13).



rys. 13

Uruchomić próbnie silnik bądź wykonać jazdę kontrolną.