

ContiTech: Porady ekspertów w zakresie wymiany pasków rozrządu

- Szczegółowa instrukcja do Forda Galaxy (WRG) 2000–2006, 1.9 l 85 KW
o kodzie silnika AUY, począwszy od modelu 2003 r.
- Zestawy paska rozrządu CT1028K3, CT1028WP2 i CT1028WP4

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.

Producent zaleca sprawdzenie paska rozrządu, a jeśli to konieczne, wymianę co 90 000 km / pięć lat dla pojazdów wyprodukowanych po czerwcu 2003 r. i co 60 000 km / 5 lat w samochodach wyprodukowanych do maja 2003 r. wraz z rolką napinającą i prowadzącą. Producent określa częstotliwość wymiany dla rolki napinającej i prowadzącej co 180 000 km / 10 lat dla pojazdów wyprodukowanych po czerwcu 2003 r. i co 60 000 km / 5 lat dla pojazdów wyprodukowanych do maja 2003 r.

Czas wymiany trwa 2,6 godziny.

Wskazówka: Podczas wymiany paska rozrządu, powinny zostać również wymienione: napinacz, rolka prowadząca i pompa 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 z niepotrzebnymi kosztami, konieczna jest wymiana pompy wody w tym samym czasie.

Prawidłowy montaż wymaga zastosowania następujących narzędzi specjalnych:
Narzędzia znaleźć można w zestawach ContiTech Tool Box i Tool Box V01.

- | | |
|--|---------------------------------|
| 1. Narzędzie blokujące wałka rozrządu | OE (303-376) (Tool Box V01-6) |
| 2. Narzędzie blokujące wał korbowy | OE (310-085) (Tool Box V01-20) |
| 3. Klucz zaciskowy | OE (205-072) (Tool Box -3) |
| 4. Klucz napinający | OE (303-1053) (Tool Box V01-28) |
| 5. Trzpień blokujący rolki napinającej | OE (303-1054) (Tool Box V01-25) |

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.

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.

UWAGA: Przed odłączeniem akumulatora zapisać lub zapamiętać kod radia.

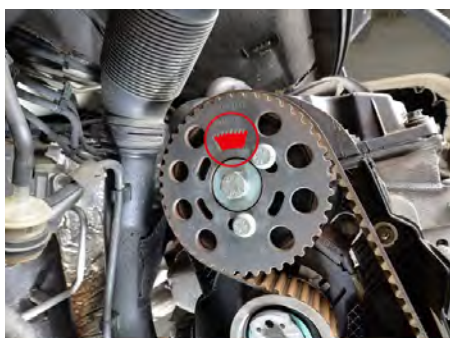
Zdemontować: odłączyć przewód uziemienia akumulatora i zdjąć obudowę filtra powietrza, osłonę silnika, przewód intercoolera i wspornik, dolną osłonę silnika, przewód wspomagania układu kierowniczego od silnika, pasek i napinacz układu pomocniczego, górną i środkową osłonę paska rozrządu, koło pasowe wału korbowego, dolną osłonę paska rozrządu i przednie mocowanie (poduszkę) silnika (w tym celu podeprzeć silnik).

Demontaż:

1. Ustawić znaki odniesienia w położenie GMP 1 cylindra. W tym celu obracać wałem korbowym w kierunku pracy silnika, aż do momentu, gdy oznaczenie na wale korbowym znajdzie się tuż przed godz. 12-tą (fot. 1) i "korona" na kole zębatym wałka rozrządu jest w górnym położeniu (fot. 2).

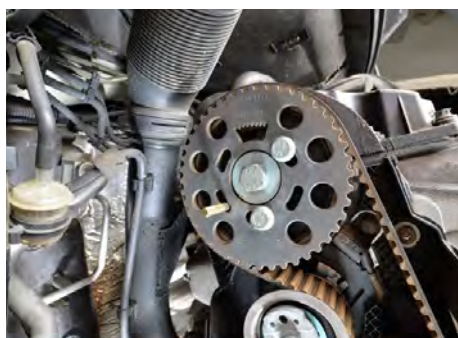


fot. 1



fot. 2

2. Zamontować blokadę wałka rozrządu OE (303-376) w wałek rozrządu (fot. 3).



fot. 3

3. Założyć blokadę wału korbowego OE (303-085) (fot. 1). Oznaczenie na narzędziu OE (303-085) musi się pokrywać z oznaczeniem na kole zębatym.

4. Poluzować nakrętkę rolki napinającej i poluzować pasek rozrządu/rolkę napinającą. (fot. 4).



fot. 4

W celu poluzowania, obrócić mimośrodowo rolkę napinającą za pomocą klucza napinającego OE (303-1053) przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, aż do momentu, gdy możliwe będzie włożenie trzpienia blokującego rolki napinającej OE (303-1054) w rolkę napinającą (fot. 5, 6). **W niektórych nowych zestawach paska rozrządu, trzpień blokujący rolkę napinającą znajduje się luzem (fot. 7). Trzpień blokujący wymagany jest tylko do poluzowania paska rozrządu. Nie jest to w pełni automatyczny system napinania!** Używając klucza napinającego OE (303-1053), poluzować mimośród w kierunku ruchu wskazówek zegara. Aby to zrobić, należy obrócić do oporu mimośród i ręcznie dokręcić nakrętkę.



fot. 5



fot. 6



fot. 7

5. Teraz można zdemontować pasek rozrządu.

Montaż:

1. Poluzować śruby na kołach zębatych wałków rozrządu. Do tego celu należy używać klucza zaciskowego OE (205-072) (fot. 8). Sprawdzić ustawienie znaków odniesienia w taki sam sposób, jak w przypadku demontażu (punkty od 1 do 3) i w razie potrzeby ponownie ustawić. Ustaw luźno koło zębate wałka rozrządu pośrodku podłużnych otworów.



fot. 8

2. Zamontować nowe elementy. Upewnić się, czy uchwyt mocujący napinacza (fot. 9), zamontowany jest prawidłowo w szczelinie osłony (fot. 10). Zamontować rolkę napinającą z włożonym narzędziem OE (303-1054) (fot. 7, 11).



fot. 9

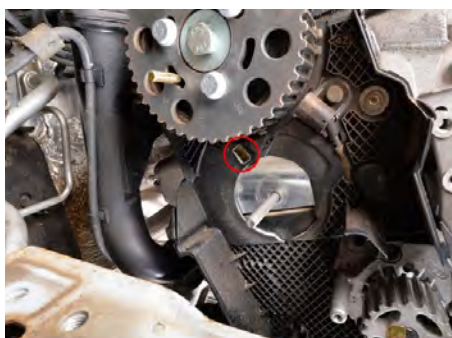


Abb. 10



fot. 11

3. Zakładać pasek rozrządu w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, zaczynając od koła zębatego wałka rozrządu: koło zębate wałka rozrządu, rolka napinająca, koło zębate wału korbowego, a na końcu koło zębate pompy wody. **Upewnij się, czy pasek rozrządu nie był zagięty podczas zakładania! Pasek rozrządu musi być napięty pomiędzy kołami zębatymi po stronie ciągnięcia!**

4. Obrócić rolką napinającą w lewo (w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara) zamontowanym narzędziem OE (303-1054), aż do momentu, gdy narzędzie OE (303-1054) będzie mogło być usunięte. (fot. 6, 12). Napiąć pasek rozrządu poprzez obrót rolką napinającą zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara i bez zamontowanego trzpienia blokującego OE (303-1054), aż do momentu, gdy oznaczenia na rolce napinającej będą wyrównane (fot. 13, 14). Przytrzymaj mimośród rolki napinającej za pomocą klucza napinającego OE (303-1053) i dokręć nakrętkę rolki napinającej momentem 20 Nm + 45°.



fot. 12



fot. 13



fot. 14

5. Usunąć narzędzie blokujące wałka rozrządu i wału korbowego, a następnie dokręcić śruby koła zębatego wałka rozrządu momentem 25 Nm. W tym celu należy użyć klucza zaciskowego OE (205-072) (fot. 15).



fot. 15

6. Obrócić silnikiem dwukrotnie w kierunku pracy silnika. Ustawić silnik w położeniu GMP 1 cylindra. Włożyć narzędzia blokujące wałka rozrządu i wału korbowego. Jeżeli narzędzi nie można włożyć, poprawić położenie znaków odniesienia. Sprawdzić ponownie napięcie paska rozrządu.

7. Zdjąć narzędzia blokujące i zamontować pozostałe elementy w kolejności odwrotnej do demontażu.

8. Montaż: górna osłona paska rozrządu (10 Nm), dolna osłona paska rozrządu (7 Nm), koło pasowe wału korbowego (10 Nm + 90°), pasek pomocniczy. Dokręcić śruby wspornika silnika (3 x 60 Nm), śruby łapy silnika (2 x 61 Nm) i poduszki silnika (1 x 54 Nm).

ContiTech

9. Odnotować wymianę oryginalnego paska rozrządu ContiTech na dostarczonej naklejce i umieścić ją w komorze silnika (fot. 16),



fot. 16

Uruchomić silnik lub wykonać jazdę próbną.