

febi 40135

46527, 177626



Applicabile a:

Volkswagen, Audi, SEAT, Skoda & Ford modelli equipaggiati con motori 1.2, 1.4, 1.9, 2.0 & 5.0 TDI con iniettori singoli



IT

Set guarnizioni per valvola iniezione

Problema

Il motore si accende male e le prestazioni ne risentono. Diluizione dell'olio, aumento del livello dell'olio motore.

Causa

Il bilanciere dell'iniettore è regolato in modo errato e l'iniettore non funziona correttamente.

Guarnizioni O-ring degli iniettori indurite, permettono al carburante di mescolarsi con l'olio motore.

Soluzione

Anche se i nuovi iniettori vengono forniti completi di nuove guarnizioni O-ring, sia la guarnizione di isolamento termico che gli O-ring devono essere cambiati se un iniettore unitario viene rimosso dalla testa del cilindro e riutilizzato. I tre O-ring e la guarnizione di isolamento termico, insieme alla clip di fissaggio, devono essere inseriti correttamente quando si installa un nuovo iniettore.

Quando si cambiano le guarnizioni di un iniettore, rimuovere con cautela i vecchi O-ring, assicurandosi che non rimangano bave sulla sede.

Utilizzare sempre le guaine di montaggio quando si montano gli O-ring per evitare che si attorciglino durante l'installazione. Osservando la posizione corretta di ciascun O-ring nelle scanalature, posizionarlo con lo spessore ridotto in direzione dell'ugello dell'iniettore, quindi completare il montaggio della nuova guarnizione dello scudo termico con la clip di fissaggio.

Per ulteriori informazioni tecniche visitare: partsfinder.bilsteingroup.com

febi 40135

46527, 177626



Applicabile a:
Volkswagen, Audi, SEAT, Skoda & Ford modelli
equipaggiati con motori 1.2, 1.4, 1.9, 2.0 & 5.0
TDI con iniettori singoli



IT

Quando si esegue la manutenzione di questi motori diesel, è necessario regolare l'iniettore e cambiare la vite di regolazione nel bilanciamento e il perno a sfera dell'iniettore stesso.

Con la massima attenzione, installare la sede dell'iniettore nella testa del cilindro e spingere l'iniettore in modo uniforme nella testa del cilindro sul suo fine corsa. Inserire quindi il blocco di tensionamento nella fessura sul lato dell'iniettore e allinearlo.

Nota: se l'iniettore dell'unità non è perpendicolare al blocco di tensionamento, il bullone di fissaggio può allentarsi, danneggiando potenzialmente l'iniettore dell'unità o la testa del cilindro.

Montare un comparatore sulla vite di regolazione dell'iniettore e controllare la regolazione del bilanciamento dell'iniettore. Ruotare l'albero a gomiti nel senso di rotazione del motore finché il rullo del bilanciamento non si posiziona sul picco della camma di comando.

Nota: il lato del rullo deve essere posizionato nel punto più alto e il comparatore nel punto più basso.

Rimuovere il comparatore e ruotare la vite di regolazione nel bilanciamento finché non si avverte una resistenza significativa (l'iniettore dell'unità è al limite di arresto).

Ruotare la vite di regolazione (225° 1.2 e 1.4) (180° 1.9, 2.0 e 5.0) per togliere l'arresto, mantenere la vite di regolazione in questa posizione, quindi serrare il controdado a 30 Nm.

Per ulteriori informazioni tecniche visitare: partsfinder.bilsteingroup.com