

ContiTech: Porady ekspertów w zakresie wymiany pasków rozrządu

- Szczegółowa instrukcja dla Fiata 500 1.2 I kod silnika 169 A4.000
- ContiTech pokazuje, jak unikać 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 we w samochodzie Fiat 500.

Producent zaleca sprawdzenie paska rozrządu co 60 000 km lub co 2 lata, a jego wymianę po 120 000 km lub po upływie 5 lat. Jednak w przypadku gdy samochód jest użytkowany w trudnych warunkach (np. wyłącznie w ruchu miejskim, na krótkich odcinkach), pasek rozrządu powinien zostać wymieniony maksymalnie przed upływem 120 000 km lub po 4 latach.

Czas wymiany paska rozrządu to około 2,35 godziny.

Wskazówka: Podczas procesu wymiany należy nie tylko sam pasek wymienić, lecz także napinacz, rolki prowadzące i pompę wody.

Do prawidłowego przeprowadzenia procedury wymiany wymagane są następujące narzędzia:

- | | |
|---|-----------------|
| 1. Wspornik silnika i belki poprzecznej | OE (1870595000) |
| 2. Podpora nośna belki silnika | OE (1870650000) |
| 3. Podpora podłużna belki silnika | OE (1860851003) |
| 4. Uchwyt/y belki silnika | OE (1871001300) |
| 5. Blokada wału korbowego | OE (2000004500) |
| 6. Blokada ustawienia wałka rozrządu | OE (2000004400) |
| 7. Przyrząd do regulacji napinacza | OE (1860987000) |

Czynności przygotowawcze:

zidentyfikować pojazd przy użyciu kodu VIN,
odłączyć akumulator,
nie obracać wału korbowego lub wałka rozrządu, gdy pasek rozrządu został ściągnięty,
obracać silnik w normalnym kierunku obrotów (w prawo, zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara),
obracać silnik TYLKO kołem zębatym wału korbowego, a nie na innych kołach zębatymi,
przestrzegać momentów dokręcania śrub/nakrętek,

w przypadku wymiany pompy wody należy spuścić ciecz chłodzącą, podnieść i podeprzeć przód pojazdu.

Zdemontować: osłonę silnika, dolną osłonę komory silnika, prawe przednie koło, prawe nadkole, prawą podporę silnika mocującą ramę belki wspierającej, wąż doprowadzający powietrze do filtra powietrza oraz samą obudowę filtra, pasek wielorowkowy, koło pasowe wału korbowego; zamontować pomocnicze podparcie silnika (użyć narzędzia 1 - 4), zdjąć pokrywę zaworów, podeprzeć silnik podnośnikiem, zdemontować mocowania silnika, górną i dolną osłonę rozrządu; zamontować przyrząd tymczasowo blokujący silnik w podniesionej pozycji (OE 1871001300).

Demontaż:

1. Umieścić blokadę wałka rozrządu OE 2000004400 w wałku rozrządu (fot. 1 i 2).

W tym celu, za pomocą odpowiedniego narzędzia należy obrócić wał korbowy w kierunku obrotów silnika (zgodnie z ruchem wskazówek zegara), aż wycięcie wałka rozrządu (oznaczone na zdjęciu kolorem czerwonym) skierowane będzie ku górze, na godzinie 12-tej (fot. 3).



fot. 1



fot. 2



fot. 3

2. Zabezpieczyć wałek rozrządu mocując blokadę przy użyciu dwóch śrub (fot. 4).



fot. 4

3. Założyć blokadę wału korbowego OE 2000004500 na koło zębate wału (fot. 5 i 6).



fot. 5



fot. 6

4. Poluzować nakrętkę rolki napinającej i odpuścić napięcie na rolce napinającej.

5. Zdjąć pasek rozrządu.

Montaż:

1. Wymienić napinacz i jeżeli jest to konieczne pompę wody (fot. 7).

Konieczne jest dokładne odłuszczenie powierzchni styku bloku silnika z pompą wody (fot. 8)

Użyć tylko określonej ilości pasty. Nadmierna ilość pasty uszczelniającej może powodować wycieki płynu chłodzącego z uszczelnień mechanicznych pompy. Podczas stosowania pasty uszczelniającej w trakcie montażu pompy wody odczekać około 1 godziny przed napełnieniem układu chłodzenia (czas utwardzenia/wulkanizacji)!



fot. 7



fot. 8

2. Zakładać pasek zaczynając od koła zębatego wału korbowego, w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Ostatnim krokiem jest ułożenie paska na rolce napinającej. Należy upewnić się, że pasek dokładnie przylega do kół zębatych i nie jest zagięty. Pasek rozrządu musi być napięty pomiędzy kołami zębatymi!

3. Przy użyciu narzędzia OE 1860987000 obrócić napinacz, w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aż do osiągnięcia maksymalnej wartości napięcia, a następnie dokręcamy nakrętkę napinacza (fot. 9). W tym momencie pasek rozrządu jest maksymalnie napięty.



fot. 9

4. Zdemontować blokady z wału korbowego i wałka rozrządu.
5. Obrócić wałem korbowym o dwa obroty zgodnie z kierunkiem obrotów silnika. Dzięki maksymalnemu napięciu nowy pasek rozrządu precyzyjnie się ułoży na kołach zębatych. W późniejszej eksploatacji pomoże to uniknąć ponownych ustawień paska rozrządu, wynikających ze zmniejszenia napięcia paska .
6. Sprawdzić ustawienie silnika. Następnie ponownie zakładamy blokady wału korbowego i wałka rozrządu.
7. Ustawić napięcie rolki napinającej na wskaźnik. W tym celu luzujemy nakrętkę. Następnie obracamy napinacz w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara używając narzędzia OE 1860987000, aż wskaźnik nałoży się na punkt odniesienia. (fot. 9 i 10) Ponownie dokręcamy nakrętkę momentem 25 Nm. Ponieważ wskaźnik widoczny jest tylko od dołu, zaleca się użyć małego lusterka. (fot. 11)



fot. 10



fot. 11

8. Usunąć blokady wału korbowego oraz wałka rozrządu. Ponownie obrócić wał korbowy o dwa obroty (zgodnie z obrotami silnika). Sprawdzić ustawienie silnika. Ponownie założyć blokady wału korbowego i wałka rozrządu. W przypadku gdy nie można założyć blokad, należy poprawić położenie wałka. Sprawdzić napięcie paska rozrządu. Sprawdzić ustawienie rolki napinającej (fot. 12) i poprawić, jeżeli jest to konieczne.



fot. 12

9. Zdemontować blokady i wskaźnik, następnie usunąć podpory i zamontować elementy w odwrotnej kolejności.

10. Zamontować: osłonę paska rozrządu, koło pasowe wału korbowego (moment dokręcenia śrub 25 Nm), zespół paska pomocniczego, śruby mocowania silnika i mocowanie silnika, wąż wlotu powietrza do obudowy filtra powietrza, obudowę filtra powietrza, pokrywę silnika, osłonę dolną silnika, prawe przednie koło, osłonę błotnika.

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



fot. 13

Uruchomić silnik lub wykonać jazdę próbną.

Użyć płynu chłodzącego wg specyfikacji producenta pojazdu, napełnić układ chłodzenia, odpowietrzyć układ i sprawdzić szczelność.