

Ford Focus C-Max 1.6 Ti

– wymiana paska rozrządu



TA SZCZEGÓŁOWA INSTRUKCJA DOTYCZY BENZYNOWEGO SILNIKA O KODZIE HXDA, SIDA, W KTÓRYM NAPĘD ROZRZĄDU JEST REALIZOWANY ZA POMOCĄ PASKA ZĘBATEGO. OPRACOWALI JĄ EKSPERCI CONTITECH POWER TRANSMISSION GROUP

Producent pojazdu zaleca sprawdzenie i, jeśli to konieczne, wymianę paska rozrządu co 160 000 km, lub przed upływem ośmiu lat eksploatacji. Czas wymiany wynosi 2,9 godziny. Równocześnie z paskiem należy wymienić: napinacz, rolkę prowadzącą i pompę układu chłodzenia, choć jest ona napędzana paskiem wielorolkowym, a nie paskiem rozrządu, ponieważ w tym silniku napinacz paska rozrządu jest zamocowany do pompy. Przy późniejszym uszkodzeniu pompy układu chłodzenia konieczne byłoby więc powtórzenie całej procedury wymiany paska rozrządu przy użyciu nowych części, gdyż Ford zabrania ponownego użycia starego paska rozrządu w takiej sytuacji. Zapobie-

ga temu właśnie wymiana pompy jako części zestawu naprawczego w celu uniknięcia późniejszych awarii, a zatem i niepotrzebnych kosztów.

Oprzysiężenie serwisowe

Prawidłowy montaż wymaga użycia następujących narzędzi specjalnych:

1. blokada wałków rozrządu (OE 303-1097),
2. trzpień ustalający położenie wału korbowego (OE 303-748),
3. blokada koła zamachowego (OE 303-393+ OE 393-393-02),
5. uchwyt koła pasowego wału korbowego (OE 205-072),
6. trzpień blokujący rolkę napinającą (OE 303-1054).

Ogólne zasady postępowania

Identyfikację pojazdu należy przeprowadzić na podstawie kodu silnika.

Przed rozpoczęciem jakichkolwiek czynności demontażowych konieczne jest odłączenie akumulatora od instalacji elektrycznej pojazdu (wcześniej niezbędne jest zapamiętanie lub zapisanie kodu radioodtwarzacza).

Dodatkowo trzeba wykręcić świece zapłonowe, aby można było łatwiej obracać wałem korbowym. Po zdjęciu paska rozrządu z kół pasowych nie wolno zmieniać kątowych pozycji ustawienia wału korbowego lub wału rozrządu, z wyjątkiem sytuacji, gdy nakazuje to procedura wymiany napędu rozrządu. Wówczas obraca się wał korbowy wyłącznie poprzez oddziaływanie na jego zębate koło pasowe, zgodnie z roboczym kierunkiem obrotów, czyli w prawo. Niedopuszczalne jest wykorzystywanie do tego celu innych kół zębatach.

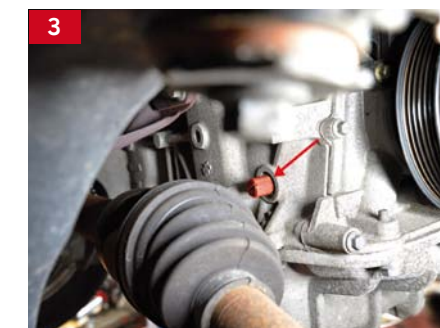
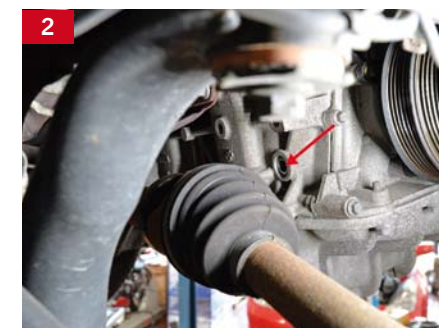
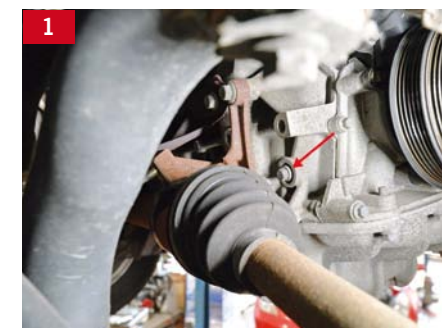
Przed demontażem rozrządu zaleca się podnieść i podeprzeć przód pojazdu tak, aby odprężyć przednie mocowanie (poduszkę) silnika.

W trakcie montażu nowych elementów trzeba zwrócić uwagę na wszystkie obowiązujące momenty dokręcania połączeń śrubowych.

Procedura demontażu

W jej fazie wstępnej zdejmujemy się prawe koło przednie i jego osłonę (nadkole), a także zbiornik układu wspomagania (bez odłączania przewodów) i alternator oraz elastyczne paski napędu pomocniczego, które w tym celu przecina się nożem lub tnącymi szczypcami, albo usuwa za pomocą specjalnego paska z zestawu narzędzi ContiTech Uni Tool Elast.

Potem muszą być zdemonstrowane kolejno: pokrywa, rozrusznik, złącze wielowtykowe wyłącznika ciśnieniowego wspomagania układu kierowniczego,



zbiornik wyrównawczy płynu chłodzącego (bez odłączania węży), koło pasowe pompy układu chłodzenia, prawa poduszka zamocowania silnika wraz z uchwytem. Następnie usuwa się górną osłonę paska rozrządu i zaślepkę z boku kadłuba silnika (fot. 1 i 2).

Dla zdemonstrowania samego napędu rozrządu konieczne jest:

1. Ustawienie wału korbowego tuż przed GMP 1 cylindra (oznaczenia na kołach zębatach wałków rozrządu, czyli

szczelina na kole zaworów wydechowych i kropka na kole zaworów dolotowych, powinny znaleźć się wówczas w położeniu odpowiadającym godzinie 11. na tarczy zegara).

2. Zamontowanie trzpienia ustalającego położenie wału korbowego (OE 303-748) w kadłubie silnika (fot. 3), a potem powolne obracanie wałem korbowym w kierunku zgodnym z obrotem wskazówek zegara do momentu oparcia wału o trzpień (oba znaki na

kołach zębatach wałków rozrządu muszą być wtedy w pozycji godziny 12.).

3. Zamontowanie blokady wałków rozrządu (OE 303-1097) na ich kołach zębatach, których znaczniki muszą przy tym pokrywać się z oznaczeniami na krawędzi blokady (fot. 4).
4. Włożenie blokady koła zamachowego (OE 303-393 i 303-393-02) w miejsce rozrusznika (fot. 5, 6 i 7).
5. Zdjęcie koła pasowego wału korbowego z użyciem uchwyty (OE 205-072) →

FOT. CONTITECH

części zawieszenia i układu kierowniczego

Wysoka jakość z certyfikatami

ISO TS 16949:2009
ISO 9001:2008

www.teknorot.pl

WYŁĄCZNA DYSTRYBUCJA

Polcar
Autoryzowana Sieć Handlowa

FOT. AUTOMOBILIO.INFO