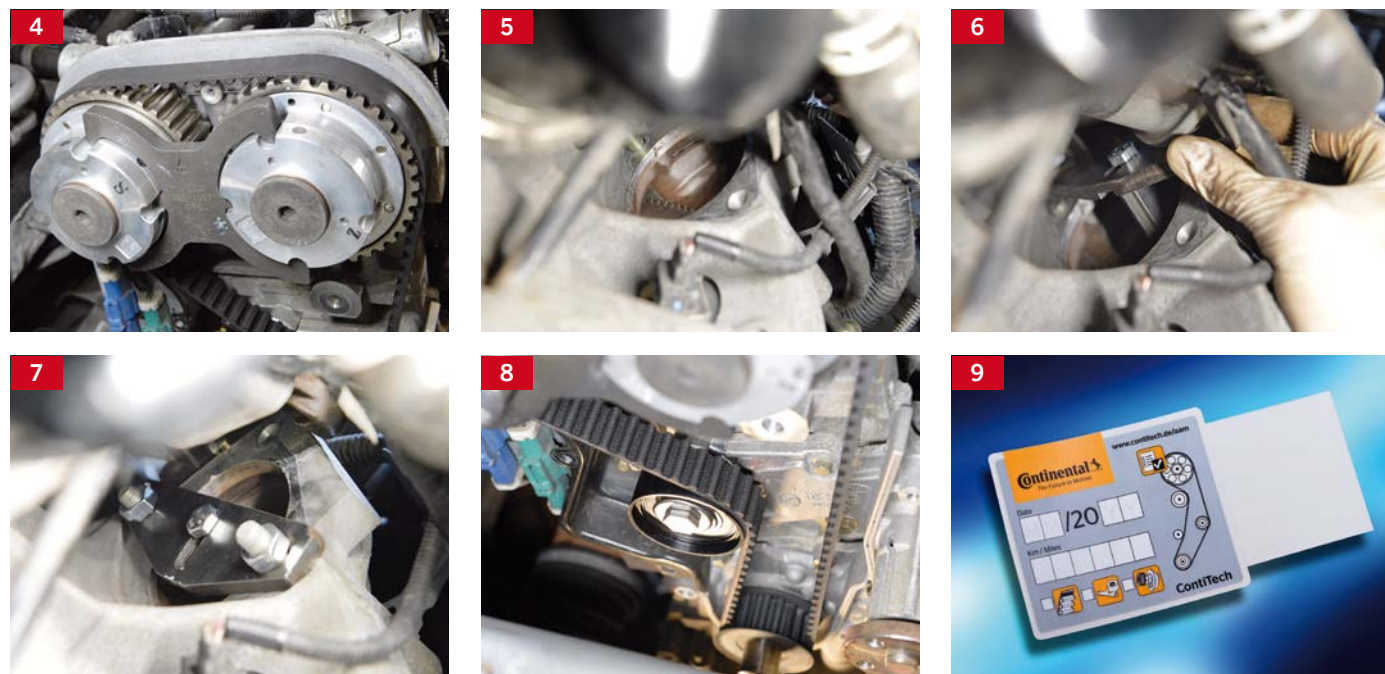




- do poluzowania centralnej śruby mocującej.
6. Zdemontowanie dolnej osłony paska rozrządu (fot. 8).
 7. Poluzowanie śruby rolki napinającej i zwolnienie naciągu paska poprzez odchylenie tej rolki do pozycji umożliwiającej jej zablokowanie trzpieniem (OE 303-1054).
 8. Zdjęcie paska rozrządu z zębatego koła pasowych.

Montaż nowego napędu

Czynności montażowe muszą być poprzedzone sprawdzeniem i ewentualnym ponownym ustawieniem faz rozrządu w sposób opisany przy demontażu (punkty 1-4).

Następnie w pierwszej kolejności montuje się nową rolkę napinającą i nową pompę układu chłodzenia. Potem zakłada się nowy pasek rozrządu na zębate koła pasowe, poczynając od koła zaworów wydechowych, w kierunku zgodnym z obrotem wskazówek zegara. Należy upewnić się przy tym, czy pasek nie uległ zagięciu w czasie montażu! Po założeniu musi on być napięty pomiędzy kołami zębatymi.

Gdy uprzednio wspomniane czynności zostały wykonane prawidłowo, można usunąć trzpień blokujący rolki napinającej. Kolejne czynności to:

- zamontowanie dolnej osłony paska rozrządu,

► zamontowanie koła pasowego wału korbowego z użyciem nowej śruby. Uwaga! Są dostępne dwie śruby o różnych długościach. W modelu produkowanym przed 08.2005 stosuje się śrubę M 12x29 (dokręcanie 40 Nm+90°), a w modelu nowszym – M 12x44,5 (dokręcanie 40 Nm+90°). Należy więc sprawdzić głębokość otworu gwintowanego w wale korbowym, aby określić długość nowej śruby. Głębokość 42 mm odpowiada śrubie M 12x29, a głębokość 52 mm – śrubie M 12x44,5. Przy montażu należy użyć uchwyty koła pasowego wału korbowego (OE 205-072).

Po usunięciu urządzeń blokujących powinno się: wykonać dwa obroty wału korbowego zgodnie z kierunkiem pracy, ustawić tłok pierwszego cylindra w GMP i zamontować blokadę wałków rozrządu i wału korbowego. Jeżeli nie można założyć blokady, należy ponownie ustawić położenie faz rozrządu i sprawdzić napięcie paska.

Po uzyskaniu prawidłowego stanu ustawień można usunąć narzędzia blokujące, wkręcić śrubę zaślepki w kadłub silnika (momentem 20 Nm) i zamontować pozostałe elementy w kolejności odwrotnej niż przy demontażu.

W przypadku innych mocowań śrubowych obowiązują następujące momenty dokręcania:

- osłona paska rozrządu – 9 Nm,
- koło pompy układu chłodzenia – 27 Nm,
- śruby poduszki silnika do wspornika silnika – 80 Nm, do nadwozia – 90 Nm.

Na koniec należy zamontować nowe paski pomocnicze (zaleca się przy tym użyć narzędzi ContiTech Elast Tool F01 i Uni Tool Elast), a także osłony silnika i przednie prawe koło. Potem pozostaje już tylko uruchomić silnik lub wykonać jazdę próbną.

Wymianę oryginalnego paska rozrządu ContiTech powinno się zapisać na dostarczonej naklejce i umieścić ją w komorze silnika (fot. 9).

Z A P R O S Z E N I E

Szanowni Państwo!

Z okazji zbliżających się 15. targów Inter Cars oraz jubileuszu 25-lecia tej firmy serdecznie zapraszamy do odwiedzenia targowego stoiska ContiTech, gdzie będzie można wymienić cenne informacje, dowiedzieć się o nowościach w naszej ofercie oraz wziąć udział w konkursie „MotoExplorer”.

Zespół ContiTech

FOT. CONTITECH

Z NAJWYŻSZĄ JAKOŚCIĄ W STRONĘ PRZYSZŁOŚCI. NIEZAWODNIE. WYDAJNIE.

Cenisz sobie jakość? My również! To właśnie jakość jest stałą i niezmienną wartością definiującą silne marki produktów ZF Services: SACHS, LEMFÖRDER, ZF Lenksysteme i ZF Parts. Nasze rozwiązania i technologie dostępne są wraz ze wsparciem serwisowym, kompleksowymi konsultacjami i profesjonalnymi szkoleniami technicznymi prowadzonymi przez doświadczonych ekspertów. Elementy te składają się na rynkowy sukces, a najwyższa jakość prowadzi nas w stronę przyszłości. www.zf.com/pl



MOTION AND MOBILITY

100 YEARS
MOTION AND MOBILITY



SACHS

LEMFÖRDER

ZF Lenksysteme

ZF Parts