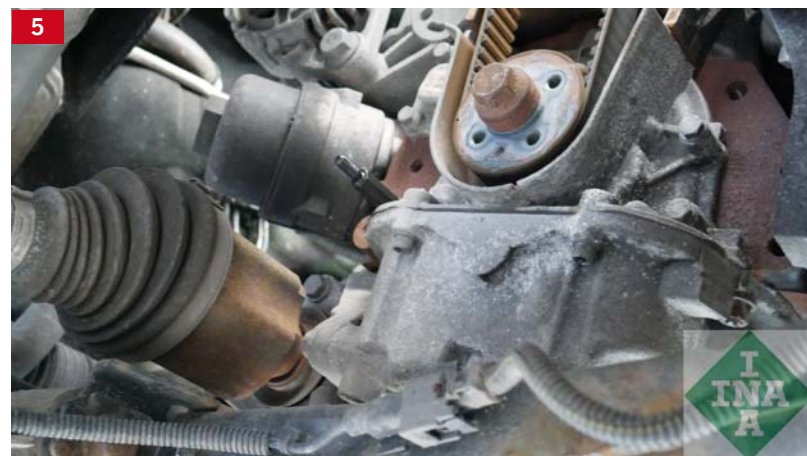




15. Spuszczamy płyn chłodzący, odłączając dolny przewód z chłodnicy.

16. Po zlaniu całego płynu, zakładamy ponownie dolny przewód na chłodnicę i odkręcamy śruby mocujące pompę. Ostrożnie czyścimy miejsce montażu uszczelki na bloku silnika i wycieramy wszystkie resztki płynu chłodzącego z obszaru pracy paska rozrządu.

17. Zakładamy nową pompę, zwracając uwagę na właściwe ułożenie uszczelki, i dokręcamy ją odpowiednim momentem, zgodnie z zaleceniami producenta pojazdu. Potrzebne informacje można uzyskać na portalu warsztatowym REPPERT, gdzie znajdują się dane serwisowe wraz z wymaganymi momentami dokręceń poszczególnych podzespołów. Rejestracja konta daje dostęp do wielu darmowych danych i instrukcji montażu.

W tym modelu samochodu pompę płynu chłodzącego dokręca się momentem o wartości 25 Nm.

18. Wymieniamy napinacz oraz rolki prowadzące i mocujemy je dotychczasowymi do zestawu śrubami, z momentem dokręcającym zgodnym ze specyfikacją producenta pojazdu. Wynosi on dla napinacza: 30 Nm, dla rolki prowadzącej: 25 Nm (góra) i 50 Nm (dół).

19. Zakładamy pasek rozrządu w taki sposób, aby znajdujące się na nim białe oznaczenie pokryło się z wycięciem w kole zębatym wału korbowego w pozycji ustawionej na godzinie 9.

20. Blokujemy koto pasowe wału korbowego przyrządem blokującym i zakładamy pasek rozrządu na pozostałe komponenty układu w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. Należy zwrócić uwagę, by oznaczenia na pasku (białe kreski) pokrywały się ze znakami na kole pompy paliwa, oraz na kołach wałka rozrządu i wału korbowego (fot. 7 i 8).

21. Po zamontowaniu paska przystępujemy do ustawienia jego napięcia. Naciągamy napinacz zgodnie z instrukcją załączoną wraz z zestawem rozrządu, tzn. przesuwamy napinacz w kierunku pompy paliwa, aż do ustawienia wskaźnika napięcia w pozycji B (fot. 9), jak w instrukcji Non Verbal.

FOT. SCHAEFFLER

22. W dalszej kolejności dokręcamy właściwym momentem (30 Nm) śrubę mocującą napinacz oraz śrubę wałka rozrządu (130 Nm), zdejmujemy obie blokady, obracamy 2 pełne obroty wałem korbowym i ponownie zakładamy obie blokady.

23. Następnie, przytrzymując śrubokrętem płytę nośną napinacza, luzujemy jego śrubę mocującą i zmniejszamy napięcie paska do zrównania wskaźnika napięcia napinacza z otworem na płycie nośnej, zgodnie z instrukcją pokazaną na fot. 10. Należy uważać, aby wskaźnik napięcia nie przesunął się poniżej otworu wskazującego pozycję nominalną, gdyż w takim przypadku należy powtórzyć procedurę od czynności jak na fot. 9.

24. Jeśli wskaźnik zrównany jest z otworem pozycji nominalnej (fot. 10), przytrzymując napinacz w tym położeniu, dokręcamy jego śrubę mocującą momentem 30 Nm.

25. Zdejmujemy blokady i montujemy pozostałe elementy w odwrotnej kolejności do ich demontażu.

Wraz z paskiem rozrządu wymieniamy cały zespół paska osprzętu (stosując właściwy zestaw INA), oczywiście razem z jednokierunkowym kołem pasowym alternatora OAP (fot. 11), o nr 535 0203 10 lub 535 0204 10 (w zależności od wersji – sprawdzić w katalogu części zamiennych REPPERT).

Dokręcenie OAP wymaga zastosowania odpowiedniego klucza montażowego, który dostępny jest w zestawie INA – OAP o nr 400 0241 10 (fot. 12).

Po zamontowaniu wszystkich elementów paska osprzętu zgodnie z instrukcją zamieszczoną w portalu REPPERT, montujemy pozostałe części i napełniamy układ chłodzenia płynem chłodzącym o specyfikacji zgodnej ze wskazaniem producenta pojazdu. Na koniec wykonujemy jazdę próbną, po której kontrolujemy stan płynu chłodzącego w zbiorniku wyrównawczym i ewentualnie uzupełniamy stan do wymaganego poziomu.

Zachęcamy do korzystania z bogatej bazy technicznej w portalu warsztatowym www.reppert.pl.

FOT. SCHAEFFLER

