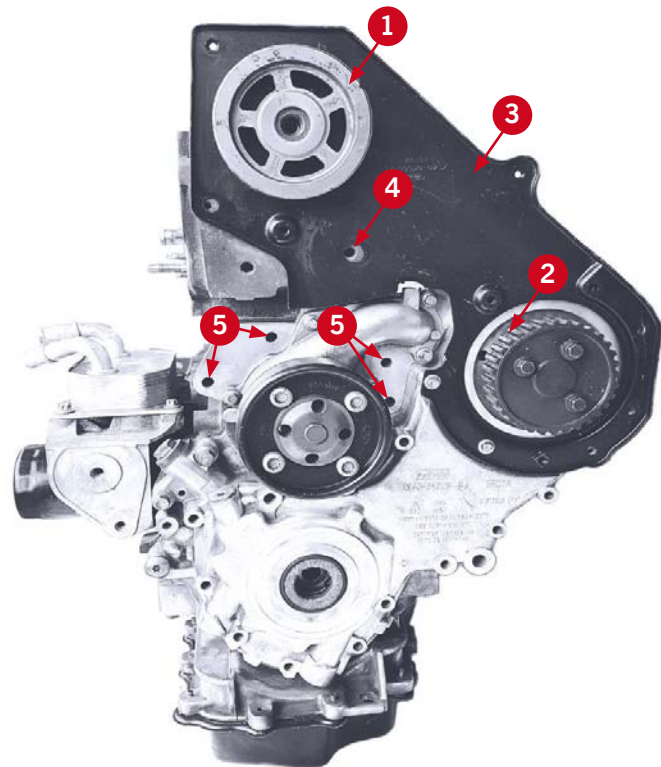
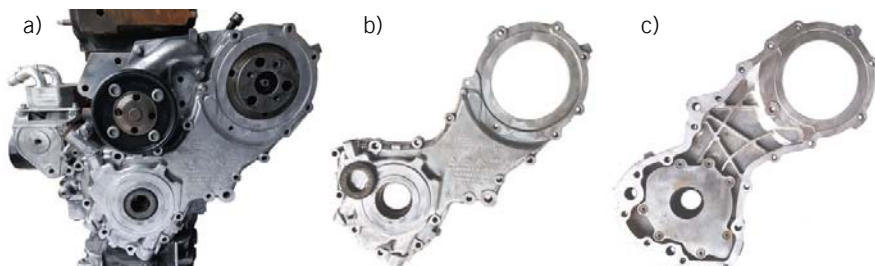




RYS. 9. PRZÓD SILNIKA FORD 1.8 TDCI LYNX/DURATORQ: 1. KOŁO PASOWE NAPĘDU WAŁKA ROZRZĄDU, PONOWNY MONTAŻ Z MOMENTEM DOKRĘCENIA ŚRUBY 50 NM, 2. KOŁO PASOWE OSADZONE NA PIASKU KOŁA PASOWEGO NAPĘDU POMPY HP (PONOWNY MONTAŻ Z MOMENTEM DOKRĘCENIA ŚRUB 42 NM), 3. MIEJSCE MONTAŻU NAPINACZA PASA PRZEKŁADNI NAPĘDU ROZRZĄDU, PONOWNY MONTAŻ Z MOMENTEM DOKRĘCENIA ŚRUBY 50 NM, 4. TYLNA OSŁONA PRZEKŁADNI PASOWEJ NAPĘDU ROZRZĄDU (PONOWNY MONTAŻ Z MOMENTEM DOKRĘCENIA ŚRUB 10 NM), 5. MIEJSCA PRZYKRĘCENIA ŚRUB MOCOWANIA PRZEDNIEGO WSPORNIKA ŁAPY (PONOWNY MONTAŻ Z MOMENTEM DOKRĘCENIA ŚRUB 28 NM)



RYS. 10. MASA USZCZELNIAJĄCA FEBI 109660



RYS. 11. OSŁONA PRZEKŁADNI PASOWEJ NAPĘDU POMPY HP SILNIKA FORD 1.8 TDCI: A – LOKALIZACJA OSŁONY NA SILNIKU, B – OSŁONA PO DEMONTAŻU Z PIERŚCINIEM USZCZELNIAJĄCYM, C – OSŁONA OD STRONY WEWNĘTRZNEJ Z POKRYWĄ POMPY UKŁADU OLEJENIA SILNIKA

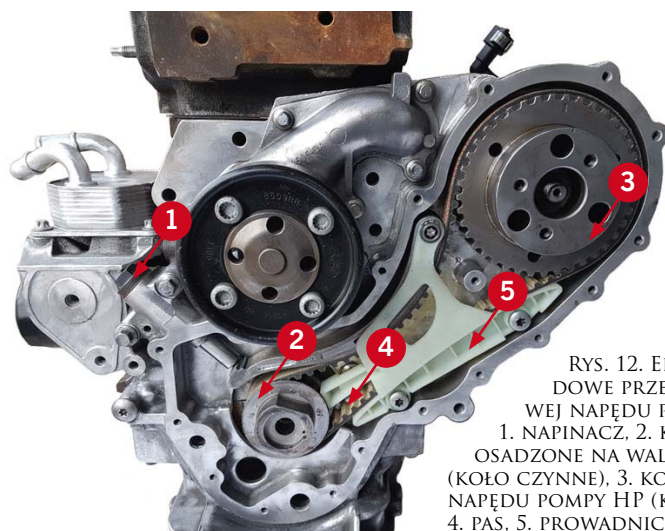
7. Demontaż osłony przekładni pasowej napędu pompy HP (rys. 11).

Pod osłoną przekładni pasowej napędu pompy HP znajduje się uszczelka, którą przy ponownym montażu osłony należy wymienić na nową. Osłona powinna być zamontowana z momentem dokręcenia śrub 10 Nm. Wskazana jest wymiana pierścienia uszczelniającego.

8. Wymontowanie elementów składowych przekładni napędu pompy HP (rys. 12).

Do niezbędnych czynności zalicza się:

- wymontowanie napinacza (ponowny montaż z momentem dokręcenia 65 Nm);
- wymontowanie koła pasowego z wału korbowego (ponowny montaż poprzez koło pasowe napędu osprzętu z użyciem nowej śruby i dwuetapowym dokręceniem: etap I dokręcenie momentem 100 Nm i etap II – dokręcenie momentem 180 Nm);
- wymontowanie koła pasowego napędu pompy HP (ponowny montaż z momentem dokręcenia nakrętki na wał pompy HP 45 Nm);



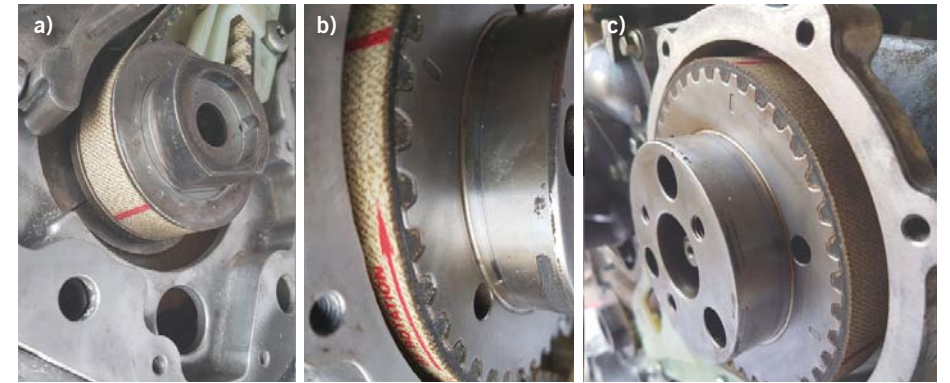
RYS. 12. ELEMENTY SKŁADOWE PRZEKŁADNI PASOWEJ NAPĘDU POMPY HP: 1. NAPINACZ, 2. KOŁO PASOWE OSADZONE NA WALE KORBOwym (KOŁO CZYNNE), 3. KOŁO PASOWE NAPĘDU POMPY HP (KOŁO BIERNE), 4. PAS, 5. PROWADNICE

- wymontowanie pasa i prowadnic (ponowny montaż prowadnic z momentem dokręcenia śrub 23 Nm).

9. Montaż nowych elementów składowych przekładni napędu pompy HP.

Montaż należy przeprowadzić w kolejności odwrotnej do demontażu. Znaki na kołach pasowych przekładni muszą pokrywać się ze znakami na pasie, a kierunku montażu pasa musi być zgodny z kierunkiem obrotów silnika (rys. 13).

RYS. 13. KORELACJA ZNAKÓW KONTROLNYCH KOŁ PASOWYCH I PASA ORAZ OZNACZENIE KIERUNKU MONTAŻU PASA W PRZEKŁADNI PASOWEJ NAPĘDU POMPY HP SILNIKÓW FORD 1.8 TDCI: A – ZNAKI NA KOŁE PASOWYM WAŁU KORBOwego, B – KIERUNEK MONTAŻU PASA ZGODNY Z KIERUNKIEM OBROTÓW SILNIKA, C – ZNAKI NA KOŁE PASOWYM POMPY HP



nek montażu pasa musi być zgodny z kierunkiem obrotów silnika (rys. 13).

10. Wymiana elementów składowych przekładni napędu układu rozrządu.

Po wykonanych pracach serwisowych przekładni napędu pompy HP wskazana jest obsługa przekładni napędu układu rozrządu – zestaw febi 172711 (rys. 14). Montaż elementów składowych należy realizować w kolejności odwrotnej do demontażu (pkt. 5 oraz 6).

Podczas wymiany elementów składowych przekładni napędu układu rozrządu konieczna jest wymiana pompy układu chłodzenia silnika. Pompę należy zamontować z momentem dokręcenia śrub 10 Nm, a wieniec koła pasowego do piasty pompy z momentem dokręcenia śrub 23 Nm.

Zalecany do układu płyn oznaczony jest specyfikacją Ford WSS-M97B44-D, zgodność febi 19400 (koncentrat) G12+. Pojemność układu chłodzenia silnika: w granicach 7 dm³ (zależnie od modelu).

W przypadku konieczności wykonania obsługi układu olejenia silnika konieczne

jest zastosowanie oleju silnikowego SAE 5W-30 (OE Ford: WSS-M2C913-D), febi 101152 5 dm³ lub febi 101150 1 dm³. Zalecana ilość oleju przy wymianie z filtrem oleju 5,6 dm³.

Filtr oleju febi 48484 (OE Ford: 1 807 516; 1 339 125; 4M5Q-6714-CA) – rys. 15a lub febi 27129 (OE Ford: 1 322 152; 4M5Q6714BA; 1 003 003; 1 059 924; 1 136 568; 1 148 703; 1 207 066; 1 231 233; 2M5Q6714AB; 2M5Q6714AC; 2U7J6714AA; 5 022 955; 6 203 126; 6 915 969; XS4Q6714AB) – rys. 15b.

Zastosowanie filtrów febi jest uwarunkowane specyfikacją i zgodnością z numerem OE Ford. Moment dokręcenia korka spustowego w misie olejowej 36 Nm. Korek jest wielokrotnego stosowania pod warunkiem wymiany podkładki.

Zakres dostępnych referencji febi wraz ze szczegółową specyfikacją w katalogu online: partsfinder.bilsteingroup.com.

Opracowanie na podstawie materiałów firmy Febi Bilstein



RYS. 14. ZESTAW NAPĘDU UKŁADU ROZRZĄDU – USZCZELNIACZ WAŁA ROZRZĄDU OD STRONY NAPĘDU PASOWEGO FEBI 172711. STOSOWANY W SILNIKACH FORD 1.8 TDCI LYNX/DURATORQ



RYS. 15. FILTRY STOSOWANE W UKŁADACH OLEJENIA SILNIKÓW FORD 1.8 TDCI LYNX/DURATORQ: A – FILTR FEBI 48484, B – FILTR FEBI 27129

