

Dla zdemonstrowania starego napędu rozrządu należy:

1. ustawić znaki odniesienia wału korbowego w położenie GMP 1 cylindra;
2. wsunąć blokadę wałów rozrządu OE (303-376), jak na zdjęciach 1 i 2;
3. zamontować trzpień ustalający wał korbowego OE (303-574) w miejsce wykręconej zaślepki bloku silnika (zdj. 3 i 4), obserwując znaki odniesienia na kole pasowym wału korbowego (zdj. 5);
4. odkręcić śrubę rolki napinającej i zwolnić napięcie paska rozrządu, obracając rolkę napinającą w prawo (zgodnie z kierunkiem wskazówek zegara) za pomocą klucza imbusowego sześciokątnego;
5. zdemontować koło pasowe wału korbowego;
6. zdjąć pasek rozrządu (zdj. 6).

#### Montaż

Przystępując do tej operacji, trzeba poluzować śruby wałów rozrządu, korzystając z uchwytu kół zębatach OE (205-072), jak na zdjęciu 7. Następnie należy sprawdzić lub ponownie ustawić położenie wałów rozrządu w sposób obejmujący przy demontażu kroki 1 do 3.

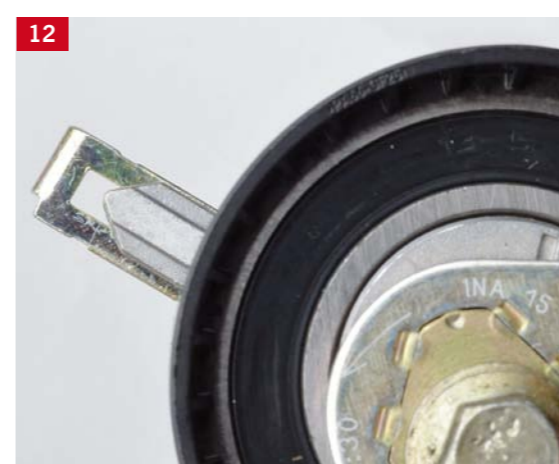
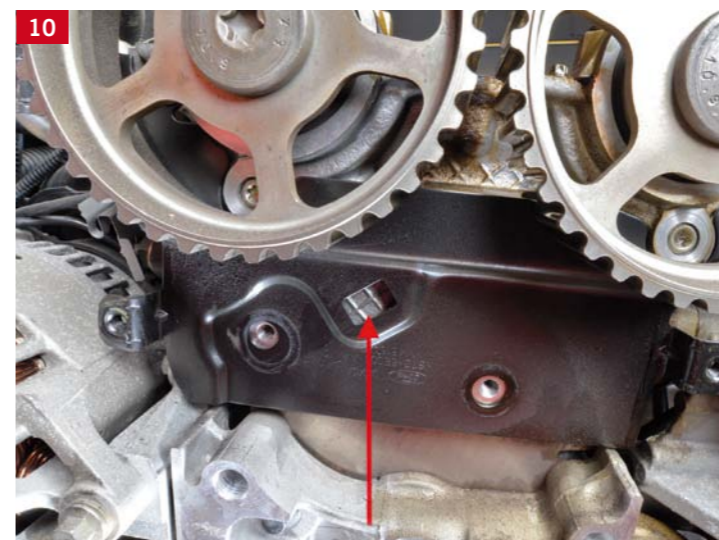
Po zamontowaniu nowych części należy się upewnić, że uchwyt mocujący rolki napinającej (zdj. 8) jest prawidłowo osadzony w gnieździe pokrywy metalowej (zdj. 9, 10, 11).

Nowy pasek rozrządu montuje się w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, zaczynając od koła zębatego wału korbowego. Należy upewnić się, czy pasek nie został zagięty w czasie montażu i czy jest on napięty pomiędzy kołami zębatymi.

Dalsze napinanie paska rozrządu przeprowadza się za pomocą rolki napinającej, poprzez jej obrót w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aż do ustawienia znaków na rolce w jednej linii (zdj. 12, 13, 14). Potem dokręca się śrubę rolki napinającej momentem 25 Nm.

Zamontowane koło pasowe wału korbowego mocuje się śrubą dokręcaną momentem 115 Nm przy użyciu dodatkowego uchwytu.

FOT. CONTITECH



W kolejnym etapie można już zdemontować blokadę wałów rozrządu i dokręcić śruby ich kół zębatach momentem 68 Nm.

Następnie pozostaje:

- ▶ obrócić dwukrotnie silnikiem w kierunku jego normalnej pracy;
- ▶ ustawić silnik w położeniu GMP 1 cylindra;
- ▶ ponownie zamontować blokadę wałów rozrządu i trzpień ustalający wał korbowy (jeżeli blokada nie daje się włożyć, należy ponownie ustawić pozycje wałów rozrządu);
- ▶ sprawdzić ponownie napięcie paska rozrządu;
- ▶ usunąć blokady;
- ▶ wkręcić na miejsce zaślepkę bloku silnika, dokręcając ją momentem 24 Nm;
- ▶ zamontować pozostałe elementy w kolejności odwrotnej do ich demontażu i usunąć podpory.

FOT. CONTITECH

Śruby pokrywy głowicy należy dokręcać w dwóch etapach i w kolejności odwrotnej do ich odkręcania przy demontażu. W pierwszym etapie prawidłowy moment dokręcania wynosi 2 Nm, a w drugim – 7 Nm. Przy dokręcaniu śrub górnej osłony napędu rozrządu stosuje się moment 10 Nm, a przy dolnej osłonie – 7 Nm. Koło pasowe pompy układu chłodzenia wymaga dokręcenia momentem 24 Nm. W kolejnych krokach trzeba zamontować: pasek napędu urządzeń pomocniczych, poduszkę silnika (śruby – 48 Nm; nakrętki – 80 Nm), wspornik silnika (śruby – 50 Nm) oraz świece zapłonowe.

Wymianę oryginalnego paska rozrządu ContiTech zapisuje się na dostarczonej firmowej naklejce i umieszcza się ją w komorze silnika (zdj. 15). Na koniec należy uruchomić silnik i wykonać jazdę próbną.

Artykuł opracowany na podstawie materiałów firmy ContiTech

