

Wymiana paska rozrządu

(Fiat 500 1.2 l – kod silnika 169 A4.000)



FIAT ZALECA SPRAWDZENIE PASKA ROZRZĄDU CO 60 000 KM LUB CO DWA LATA, A JEGO WYMIANĘ PO PRZEJECHANIU 120 000 KM LUB PO UPEŁYWIE 5 LAT. W PRZYPADKU GDY SAMOCHÓD JEST UŻYTKOWANY W TRUDNYCH WARUNKACH (NP. WYŁĄCZNIE W RUCHU MIEJSKIM, NA KRÓTKICH ODCINKACH), PASEK ROZRZĄDU POWINIEN ZOSTAĆ WYMIENIONY MAKSYMALNIE PO 4 LATACH, NAWET JEŚLI NIE WYNIKA TO Z PRZEBIEGU

Równocześnie z paskiem wymienia się napinacz, rolki prowadzące i pompę cieczy chłodzącej. Czas tej operacji wynosi 2,35 godziny.

Oprzyrządowanie

Do prawidłowego przeprowadzenia procedury wymiany wymagane są następujące narzędzia:

- ▶ wspornik silnika i belki poprzecznej – OE (1870595000),
- ▶ podpora nośna belki silnika – OE (1870650000),
- ▶ podpora podłużna belki silnika – OE (1860851003),

- ▶ uchwyt/y belki silnika – OE (1871001300),
- ▶ blokada wału korbowego – OE (2000004500),
- ▶ blokada ustawienia wałka rozrządu – OE (2000004400),
- ▶ przyrząd do regulacji napinacza – OE (1860987000).

Czynności wstępne

- ▶ Dokonać identyfikacji pojazdu przy użyciu kodu VIN.
- ▶ Odłączyć akumulator.
- ▶ Wał korbowy należy obracać w normalnym kierunku obrotów, czyli w prawo.

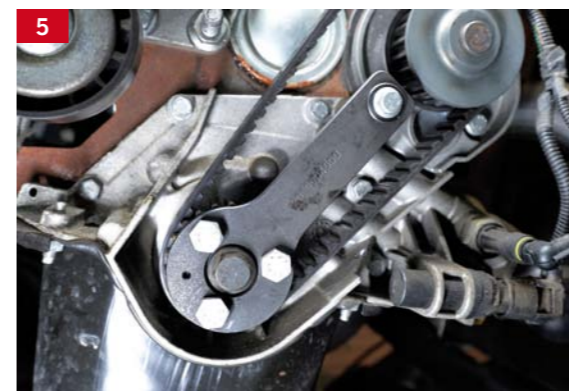
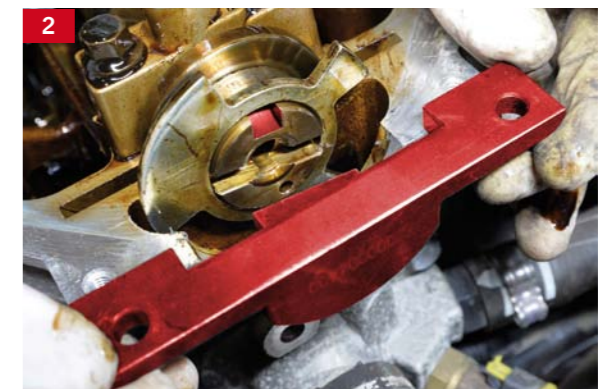
- ▶ Nie wolno obracać wału korbowego lub wału rozrządu, gdy pasek został ściągnięty.
- ▶ Obroty można wymuszać tylko kołem zębatym wału korbowego, a nie innymi kołami zębatymi.
- ▶ Należy przestrzegać momentów dokręcania śrub i nakrętek.
- ▶ W przypadku wymiany pompy wody niezbędne jest spuszczenie cieczy chłodzącej.
- ▶ Przed demontażem rozrządu trzeba podnieść i podeprzeć przód pojazdu.

Demontaż

W pierwszej kolejności demontuje się pokrywę silnika, w następnej – osłonę dolną, potem prawe przednie koło wraz z nadkolem, a na koniec – prawą podporę mocującą ramę belki wspierającej. Wymontowania wymaga również wąż doprowadzający powietrze do filtra powietrza oraz sama obudowa filtra. Kolejnymi czynnościami są: zdjęcie paska wielorolkowego, demontaż koła pasowego wału korbowego oraz pokrywy zaworów. Następnie, korzystając z narzędzi 1–4, podpira się silnik podnośnikiem, demontuje jego mocowanie, usuwa górną i dolną osłonę rozrządu oraz za pomocą przyrządu OE 1871001300 tymczasowo blokuje w uniesionej pozycji.

Przebieg demontażu

1. Umieścić blokadę wałka rozrządu OE 2000004400 w wałku rozrządu (fot. 1). W tym celu, za pomocą odpowiedniego narzędzia, należy obrócić wał korbowy w kierunku obrotów silnika (zgodnie z ruchem wskazówek zegara), aż wycięcie wałka rozrządu (oznaczone na zdjęciu kolorem czerwonym) skierowane będzie ku górze, na godz. 12. (fot. 2).
2. Zabezpieczyć wałek rozrządu, mocując blokadę przy użyciu dwóch śrub (fot. 3).



3. Złożyć blokadę wału korbowego OE 2000004500 na koło zębate wału (fot. 4 i 5).
4. Poluzować nakrętkę rolki napinającej i zmniejszyć napięcie na rolce napinającej.
5. Zdjąć pasek rozrządu.

Montaż

1. Wymienić napinacz i – jeżeli jest to konieczne – pompę wody (fot. 6). Niezbędne jest dokładne odtłuszczenie powierzchni styku bloku silnika z pompą wody (fot. 7). Należy użyć tylko określonej ilości pasty. Jej nadmierna ilość może powodować wycieki płynu chłodzącego z uszczel-

nień mechanicznych pompy. Podczas stosowania pasty uszczelniającej w trakcie montażu pompy wody trzeba odczekać około 1 godziny przed napełnieniem układu chłodzenia (czas niezbędny do utwardzenia/wulkanizacji)!

2. Zakładać pasek, zaczynając od koła zębatego wału korbowego, w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Ostatnim krokiem jest ułożenie paska na rolce napinającej. Należy się przy tym upewnić, że pasek dokładnie przylega do kół zębatych i nigdzie nie jest zagięty. Pasek rozrządu musi być mocno napięty między kołami zębatymi!

3. Używając narzędzia OE 1860987000, obrócić napinacz w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aż do osiągnięcia maksymalnej wartości napięcia, po czym dokręcić nakrętkę napinacza (fot. 8). W tym momencie pasek rozrządu jest maksymalnie napięty.
4. Zdemontować blokady z wału korbowego i wałka rozrządu.
5. Obrócić wałem korbowym o dwa obroty zgodnie z kierunkiem obrotów silnika, by nowy pasek rozrządu precyzyjnie ułożył się na kołach zębatych. W późniejszej eksploatacji pomoże to uniknąć ponownych ustawień paska rozrządu, wynikających ze zmniejszenia jego napięcia.

FOT. CONTINENTAL PTG

FOT. CONTINENTAL PTG