

## ContiTech

# ContiTech: Porady ekspertów w zakresie wymiany pasków rozrządu

- Szczegółowa instrukcja do zestawu paska rozrządu CT881K2 / CT881WP1 w Fordzie Fiesta V rok modelowy 2004 (JH\_JD\_) 1.4 I 16 V o kodzie silnika FXJA
- ContiTech pokazuje, jak uniknąć błędów przy wymianie paska

W trakcie wymiany paska rozrządu mogą zostać popełnione istotne błędy wynikające z nieprawidłowego montażu. Aby operacja wymiany przebiegała bezproblemowo, ContiTech Power Transmission Group oferuje mechanikom szczegółową instrukcję montażu. Ekspersi ContiTech wyjaśniają krok po kroku procedurę prawidłowej wymiany paska.

Producent zaleca wymianę:

- paska rozrządu co 160 000 km/10 lat
- paska układu pomocniczego (ELAST) co 160 000 km/10 lat

Czas wymiany trwa 2,8 godziny.

Czas wymiany paska napędu pomocniczego trwa 0,6 godziny.

Porada: Pasek wielorowkowy musi być zmieniony w tym samym momencie co pasek rozrządu. Pasek wielorowkowy nie może być ponownie montowany po uprzednim demontażu.

Prawidłowy montaż wymaga zastosowania następujących narzędzi specjalnych:

Narzędzia są dostępne w zestawie narzędzi Tool Box V04 od ContiTech.

1. Trzpień blokujący wału korbowego OE (303-748), Tool Box V04/16
2. Linial nastawczy wałków rozrządu OE (303-376B), Tool Box V04/21
3. Uchwyt koła pasowego OE (205-072), Tool Box /3

### Prace przygotowawcze:

Zidentyfikować pojazd przy użyciu kodu silnika.

### ContiTech

Odłączyć akumulator pojazdu. Nie obracać wału korbowego lub wałka rozrządu, gdy pasek rozrządu został ściągnięty. Wykręcić świece zapłonowe, aby można było łatwiej obracać silnikiem.

Obracać silnik w normalnym kierunku obrotów (w prawo), jeżeli nie ustalono inaczej. Obracać silnik TYLKO kołem zębatym wału korbowego, a nie innymi kołami zębatymi. Sprawdzenie i regulacje przeprowadzać tylko na zimnym silniku.

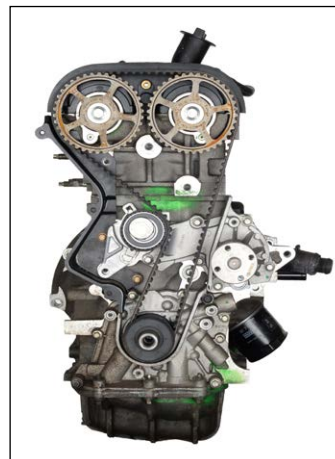
Unikać kontaktu paska z substancjami szkodliwymi, takimi jak olej silnikowy lub ciecz chłodząca. Zwrócić uwagę na wszystkie momenty dokręcania wg wskazań producenta.

**UWAGA:** Przed odłączeniem akumulatora zapisać lub zapamiętać kod radia.

Zdemontować: przednie prawe koło, zespół paska pomocniczego, osłonę głowicy cylindrów, koło pasowe wału korbowego, koło pompy wody, zbiornik płynu układu wspomagania kierownicy i zbiornik wyrównawczy płynu chłodzącego, alternator, poduszkę silnika ze wspornikiem (silnik podeprzeć za pomocą podnośnika samochodowego), górną i dolną osłonę paska rozrządu (Fot. 1 i 2).



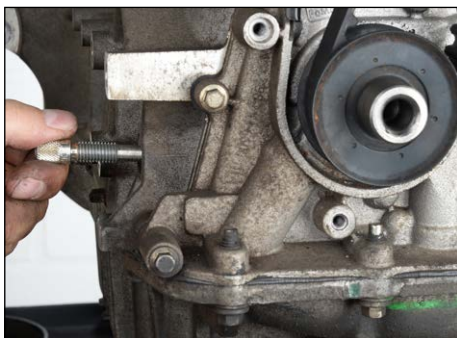
Fot. 1



Fot. 2

### Demontaż:

1. Ustawić znaki odniesienia tuż przed oznaczeniem GMP 1 cylindra.
2. Wykręcić zaślepkę z lewej strony powyżej miski olejowej i w to miejsce wkręcić trzpień blokujący wału korbowego OE (303-748) - Tool Box V04/16 (Fot. 3, 4 i 5). Powoli obracać wałem korbowym, aż do zatrzymania na trzpieniu blokującym.



Fot. 3



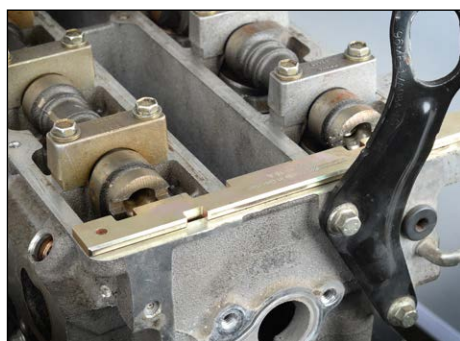
Fot. 4



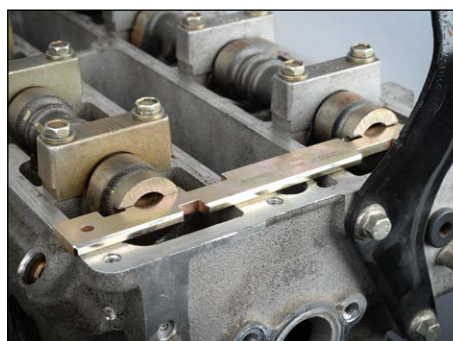
Fot. 5

### ContiTech

3. Zamontować liniał nastawczy wałków rozrzędu OE (303-376B) - Tool Box V04/21, w tylne rowki wałków rozrzędu (Fot. 6 i 7).



Fot. 6

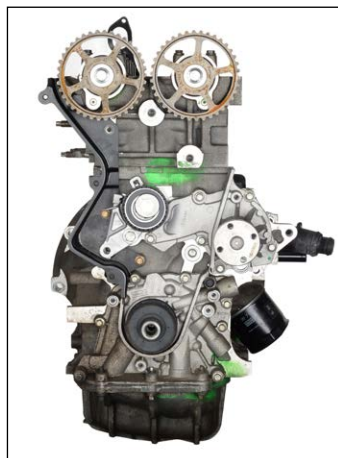


Fot. 7

4. Odkręcić śrubę rolki napinającej i zdemontować pasek rozrzędu.

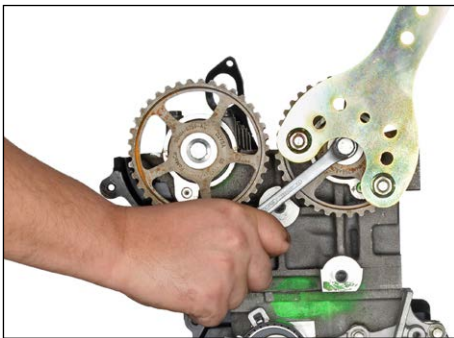
#### Montaż:

1. Zamontować nowe komponenty z zestawu paska rozrzędu. Sprawdzić pod kątem uszkodzeń pozostałe elementy układu takie jak: koło zębate wałka rozrzędu i koło zębate wału korbowego (Fot. 8).



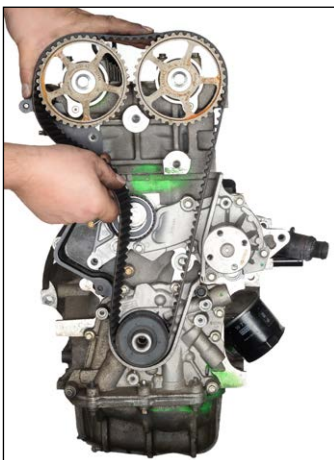
Fot. 8

2. Zdemontować trzpień blokującą i liniał nastawczy, a następnie poluzować koła zębate wałków rozrzędu. Do przytrzymania kół użyć uchwytu koła pasowego OE (205-072) - Tool Box /3 (Fot. 9). Wymienić obydwie śruby (nowe śruby dostarczone są w zestawie).



Fot. 9

3. Ponownie zamontować trzpień blokującą i liniał nastawczy.
4. Ręcznie dokręcić śruby kół zębatach wałków rozrzędu tak, aby koła zębata wałków rozrzędu mogły się obracać.
5. Montować pasek rozrzędu zgodnie z kierunkiem obrotów wskazówek zegara (w prawo), zaczynając od koła zębatego wału korbowego (Fot. 10). **Należy upewnić się, czy pasek rozrzędu nie jest zagięty w trakcie montażu! Pasek rozrzędu musi być napięty pomiędzy kołami zębatymi!**



Fot. 10

### ContiTech

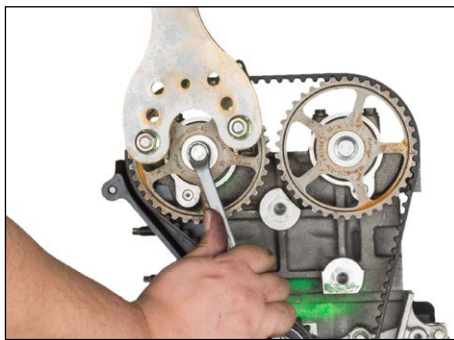
6. Zamontować koło pasowe wału korbowego i dolną osłonę paska rozrzędu, używając nowych śrub i wyciągnąć zawleczkę blokującą z rolki napinającej. **Napięcie paska jest ustawiane automatycznie poprzez rolkę napinającą. Nie ma konieczności dodatkowej regulacji napięcia na rolce napinającej!**

Dokręcić rolkę napinającą momentem 20 Nm.

7. Zdemontować trzpień blokujący i linał nastawczy z wału korbowego i wałków rozrzędu.

8. Dokręcić śruby kół zębatych wałków rozrzędu momentem 60 Nm. Do przytrzymania kół użyć uchwytu koła pasowego OE (205-072) - Tool Box /3 (Fot. 11).

9. Obrócić silnikiem 2-krotnie zgodnie z kierunkiem pracy silnika.



Fot. 11

10. Ustawić rozrząd na oznaczenia GMP 1 cylindra i sprawdzić. Ustawienie jak w punktach od 1 do 3 jak w rozdziale powyżej "Demontaż". Jeżeli nie można zamontować trzpienia blokującego i linału nastawczego w wał korbowy i wałki rozrzędu, rozrząd musi być ponownie ustawiony. **Silnik może zostać uszkodzony, jeżeli rozrząd nie będzie prawidłowo ustawiony!**

11. Zdemontować trzpień blokujący i linał nastawczy z wału korbowego i wałków rozrzędu.

12. Montaż przeprowadzić w kolejności odwrotnej do demontażu.

Momenty dokręcenia:

Śruby koła pasowego pompy wody 24 Nm

M 12 śruba wału korbowego (śruba centralna) 40 Nm + 90°

Osłona paska rozrzędu 9 Nm

Zaślepka bloku silnika 20 Nm

Poduszka silnika do nadwozia 48 Nm (zastosować nowe nakrętki)

Poduszka silnika do wspornika 48 Nm (zastosować nowe nakrętki)

Śruby blokujące prawego wspornika silnika 55 Nm

Świece zapłonowe 15 Nm



### ContiTech

13. Odnotować wymianę oryginalnego paska rozrządu ContiTech na dostarczonej naklejce i umieść ją w komorze silnika (Fot. 12).



Fot. 12

Uruchomić silnik lub wykonać jazdę próbną.