



KD459.51

Zalecenia dotyczące montażu/demontażu

CITROEN: Berlingo (M49 and M59), Dispatch, Jumpy, Xsara FL, Xsara Picasso, C4.	ENGINES 2.0 HDi, 2.0 JTD	Numery OE 0831-V3 9467628980
FIAT: Scudo, Ulysse (U6)		
LANCIA: Zeta		
PEUGEOT: 206, 307, 307 Restyling, 406 FL, 607 (I and FL), Expert Partner (M49 and M59), Ranch (M49, M59F/U)		

SCHEMAT MONTAŻOWY ZESTAWU ROZRZĄDU KD459.51

PASEK ROZRZĄDU

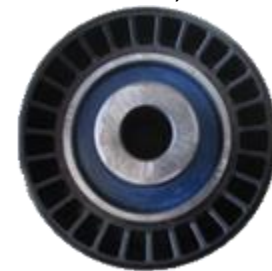
141 zębów

OE: 0816-A9, 9463380680



GE359.30

OE: 0830-63, 9400830639



CZĘSTE PROBLEMY Z NAPINACZEM GT359.32

NIWSPÓŁLINIOWE USTAWIENIE PASKA PROWADZĄCE DO USZKODZENIA SILNIKA

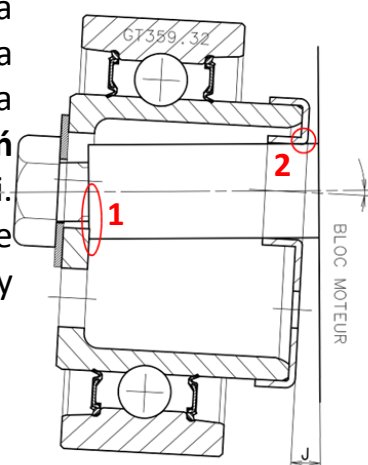
Możliwa przyczyna

Nieprawidłowy montaż rolki napinacza.

Ta awaria jest charakterystyczna dla niwspółliniowo ustawionego napinacza; niwspółliniowość powoduje, że pasek rozrzędu pociera o plastikowe osłony silnika.

Przy dokręcaniu śruby M8 (moment = 25 Nm \pm 2 Nm), rolka napinacza **GT359.32** zostaje niewłaściwie umieszczona na prowadnicy. Pod wpływem pracy paska, napinacz zaczyna układać się nieosiowo. Po dokręceniu śrubą M8, **pierścień wewnętrzny** wchodzi w kontakt z prowadnicą rolki. Nieosiowość powoduje, że otwór w metalowej obudowie (**no. 1**) wykrzywia się i uszkadza trzpień prowadnicy podtrzymujący rolkę napinacza (**no. 2**).

Niwspółliniowe ustawienie napinacza może doprowadzić do uszkodzenia silnika.



Przed zastosowaniem końcowego momentu dokręcania należy upewnić się, czy napinacz jest właściwie zamontowany względem bloku silnika i czy rolka jest umieszczona równo na śrubie mocującej.

WYMIANA

Narzędzia specjalistyczne

- Blokada koła zamachowego: OE (0188-Y)
- Blokada/-y wałka rozrzędu: OE (0188-M)
- Klamra zabezpieczająca: OE (0188-K)
- Blokada koła zamachowego: OE (0188-F)
- Ściągacz: OE (0188-P)
- Wskaźnik napięcia paska rozrzędu: OE (0192)
- Napinacz: OE (0188-J2)
- Łańcuch: OE (0102-M)
- Wspornik silnika: OE (0102-D)
- Klucz: OE (0117-EZ)
- Zaślepka: OE (0188-T)

Środki ostrożności

- Obracać silnik tylko za pomocą koła pasowego wału korbowego w normalnym kierunku obrotów
- Nie obracać wałem korbowym ani wałkiem rozrządu w czasie demontażu paska zębatego.
- Pasek nie powinien mieć styczności ze smarem lub chłodziwem.
- Wszelkie regulacje paska powinny odbywać się przy zimnym silniku.

Momenty dokręcania

- Śruby – wspornik mocujący silnika: **(no. 4) 50 Nm ; (no. 5) 35 Nm**
- Wsporniki – mocowanie silnika **(no. 8): 22 Nm**
- Łożysko **(no. 9): 32 Nm**
- Nakrętka – wspornik silnika **(no. 14): 45 Nm**
- Śruby – wspornik silnika **(no. 15): 45 Nm**
- Śruba – rolka napinacza **(no. 17): 23 Nm**; od wartości DAM 09066 **25 ± 2 Nm**
- Śruby – koło zębate wałka rozrządu **(no. 19):** piasta **43 Nm**; koło zębate **20 Nm**;
pompa próżniowa **20 Nm**
- Śruba – koło pasowe wału korbowego:
etap 01: **40 Nm**; od wartości DAM 09066 **25 ± 70 Nm**
etap 02: **51°**, od wartości DAM 09066 **60 ± 5°**
etap 03: **195 Nm**

DEMONTAŻ

- 1) Odłączyć przewód masy akumulatora
- 2) Podnieść samochód
- 3) Zdemontować prawe przednie koło
- 4) Zdemontować wnękę prawego przedniego koła
- 5) Zdemontować pasek osprzętu silnika

- 6) Zdemontować filtr powietrza/przewody doładowania turbo
- 7) Zdemontować nakładkę ochronną z koła zamachowego (no.1)

- 8) Zamontować blokadę koła zamachowego (no. 2)

- 9) Odkręcić śrubę koła pasowego wału korbowego

- 10) Zdemontować koło pasowe wału korbowego

- 11) Z powrotem przykręcić śrubę koła pasowego wału korbowego

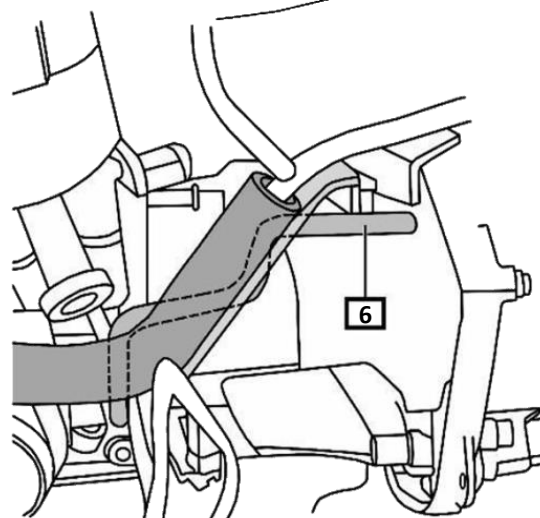
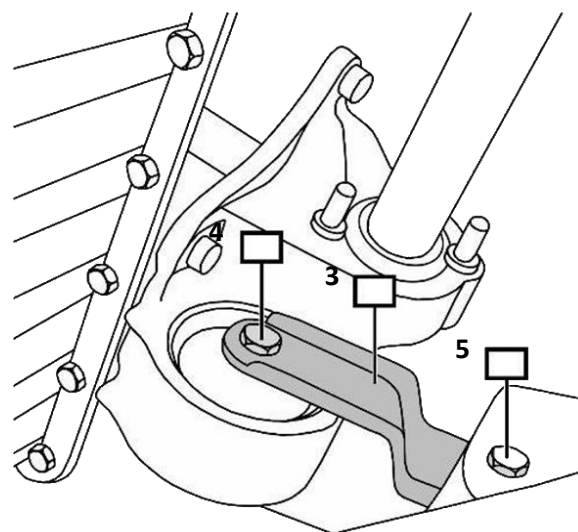
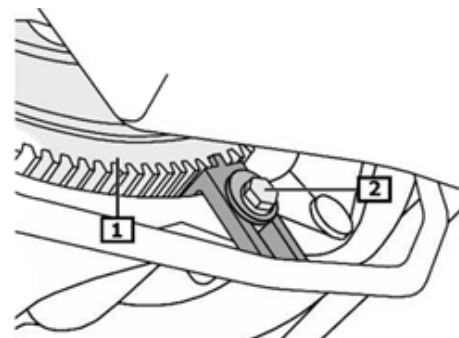
- 12) Zdemontować blokadę z koła zamachowego (no. 2)

- 13) Odkręcić śruby wspornika mocującego silnika (no. 4 i 5)

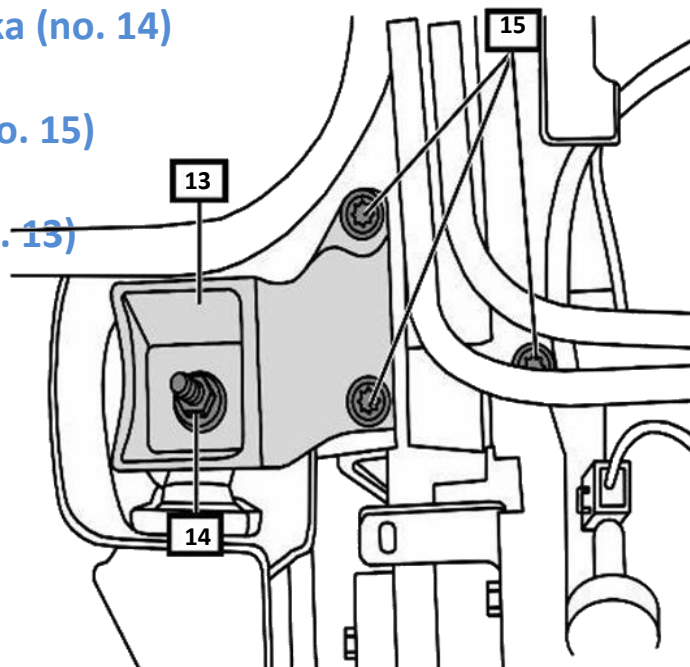
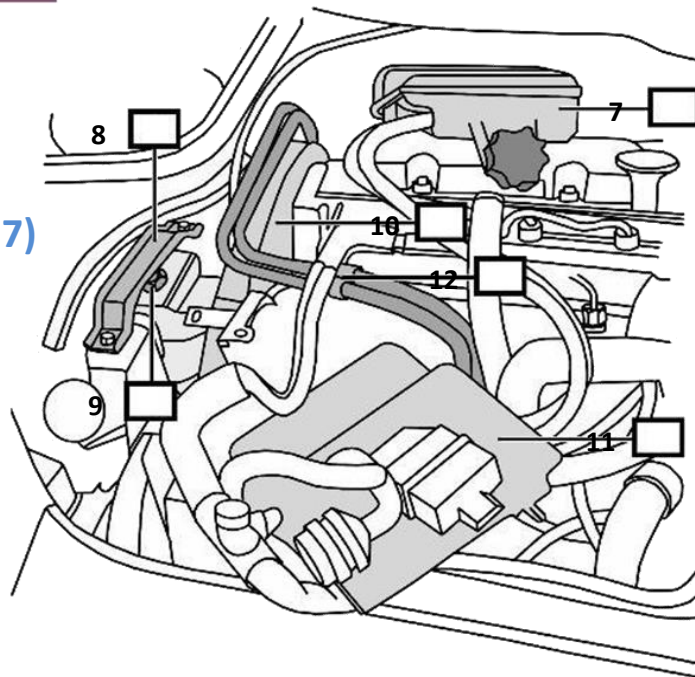
- 14) Zdemontować wspornik mocujący silnika (no. 3)

- 15) Obrócić silnik, aby go unieruchomić

- 16) Zamontować blokadę koła zamachowego (no. 6)



- 17) Zdemontować osłonę silnika
- 18) Odsunąć zbiornik wyrównawczy (no. 7)
- 19) Zdemontować podstawę komputera (no. 11)
- 20) Zdemontować wspornik silnika (no. 8)
- 21) Zdemontować mocowanie (no. 9)
- 22) Zdemontować osłonę paska rozrzędu (no. 10)
- 23) Podeprzeć silnik
- 24) Odkręcić nakrętkę z mocowania silnika (no. 14)
- 25) Odkręcić śruby mocowania silnika (no. 15)
- 26) Zdemontować mocowanie silnika (no. 13)
- 27) Zamontować trzpień do blokowania wału korbowego

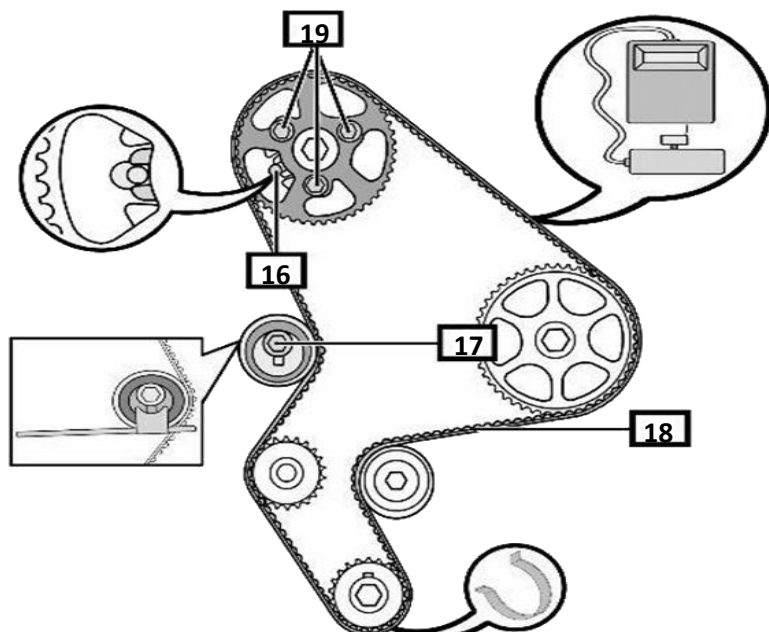


28) Założyć blokadę wałka rozrządu (no. 16)

29) Poluzować rolkę napinacza, obracając ją zgodnie z ruchem wskazówek zegara (no. 17)

30) Zdemontować pasek rozrządu

31) Odkręcić i zdemontować rolkę prowadzącą



Nie należy obracać wału korbowego i koła zębatego pompy wtrysku w czasie demontażu paska rozrządu.

MONTAŻ

1) Zamontować napinacz i rolki prowadzące

2) Poluzować śruby koła zębatego wałka rozrządu o 1/6 obrotu (no. 19)



Upewnić się, że koło zębate wałka rozrządu działa właściwie i że kliny wału korbowego stykają się z narzędziem do ustawiania współosiowości wałów.

3) Obracać kołem zębatym wałka rozrządu zgodnie z ruchem wskazówek zegara do końca wydłużonych otworów

4) Zamontować pasek rozrządu w następującej kolejności:

Koło zębate wałka rozrządu, koło zębate pompy wtrysku, rolka prowadząca (GE359.30),

koło zębate wału korbowego, pompa wody, rolka napinacza (GT359.32)



Zastosować klamrę zabezpieczającą: OE 0188-K

Przesunięcie nie może przekraczać szerokości jednego zęba na kole zębatym wałka rozrządu.

5) Delikatnie napiąć pasek rozrządu (no. 18)

6) Delikatnie dokręcić śrubę rolki napinacza (no. 17)

7) Zdjąć klamrę zabezpieczającą: OE (0188-K)

8) Założyć wskaźnik napięcia paska: OE 0192



Należy upewnić się, że napinacz jest właściwie zamontowany: OE 0188-J2

9) Obracać rolką napinającą w stronę przeciwną do ruchu wskazówek zegara

Przekręcić do wartości 131 ± 2 Hz lub 98 ± 2 SEEM

10) Dokręcić śrubę rolki napinającej (no. 17)

Moment dokręcania: 25 ± 2 Nm

11) Zdjąć wskaźnik napięcia paska: OE 0192



Odkręcić jedną ze śrub koła zębatego wałka rozrządu i sprawdzić czy śruby nie znajdują się na końcu wydłużonych otworów, w przeciwnym razie pasek trzeba będzie zamontować ponownie (no. 19). Przed zastosowaniem końcowego momentu dokręcania w tego typu rolce, należy upewnić się czy napinacz jest poprawnie zamontowany względem bloku silnika, a rolka umieszczona równo na śrubie mocującej.

- 12) **Dokręcić śruby wałka rozrządu (no. 19)**
Moment dokręcania: **20 Nm**
- 13) **Zdemontować blokady wałka rozrządu (no. 16)**
- 14) **Zdemontować blokadę koła zamachowego (no. 6)**
- 15) **Obrócić wałem korbowym osiem pełnych obrotów zgodnie z ruchem wskazówek zegara**
(NIE OBRACAĆ WAŁU W STRONĘ PRZECIWNĄ DO RUCHU WSKAZÓWEK ZEGARA)
- 16) **Zamontować blokadę koła zamachowego (no. 6)**
- 17) **Zamontować blokadę wałka rozrządu (no. 16)**
- 18) **Poluzować mocowania koła zębatego wałka rozrządu (no. 19)**
Dokręcić ręcznie mocowania koła zębatego wałka rozrządu **(no. 19)**
Poluzować mocowania koła zębatego wałka rozrządu o 1/6 obrotu **(no. 19)**
- 19) **Poluzować śrubę rolki napinacza (no. 17)**
- 20) **Założyć wskaźnik napięcia paska**
- 21) **Zamontować napinacz: OE 0188-J2**
- 22) **Obrócić zespół rolki napinacza zgodnie z ruchem wskazówek zegara aż do uzyskania wartości montażowej $80 \pm 3\text{Hz}$ lub $54 \pm 2\text{ SEEM}$**
- 23) **Dokręcić śrubę rolki napinacza (no. 17)**
Moment dokręcania: **$25 \pm 2\text{ Nm}$**
- 24) **Dokręcić śruby koła zębatego wałka rozrządu (no. 19)**
Moment dokręcania: **20 Nm**
- 25) **Zdjąć wskaźnik napięcia paska**
Zdemontować blokady wałka rozrządu **(no. 16)**



Napięcie paska rozrządu powinno wynosić 54 ± 2 SEEM/ 80 ± 3 Hz. Jeśli napięcie paska nie odpowiada zalecanej wartości, należy powtórzyć całą procedurę regulacji.

26) Zdemontować blokadę koła zamachowego (no. 6)

27) Obrócić wałem korbowym dwa pełne obroty w kierunku obrotów silnika Założyć blokadę/-y wałka rozrządu (no. 16)



Przesunięcie pomiędzy otworem wałka rozrządu a otworem ustalającym nie może przekraczać 1 mm.

28) Wykonać montaż w kolejności przeciwnej niż podczas demontażu

29) Zamontować nowy pasek osprzętu silnika

30) Przygotować dokumentację wymiany paska rozrządu

Zalecenia

Wartość wstępnego napięcia paska wynosi 131 ± 2 Hz lub $98 \pm$ jednostek SEEM. Po wykonaniu 8 pełnych obrotów wałem korbowym, należy zastosować napięcie 80 ± 3 Hz lub 54 ± 2 jednostek SEEM.

Po demontażu należy zawsze wymienić pasek osprzętu.

Przestrzegać procedur montażu zalecanych przez producenta pojazdu, a także odpowiednich momentów dokręcania.

Szczegóły dotyczące prawidłowego montażu można znaleźć w naszym katalogu online: eshop.ntn-snr.com



Zeskanuj kod QR, żeby uzyskać dostęp do naszego katalogu online.

©NTN-SNR ROULEMENTS

Treść tego dokumentu jest chroniona prawem autorskim wydawcy i jego powielanie, nawet częściowe, jest zabronione bez pisemnej zgody redakcji.

Pomimo staranności w przygotowaniu tego dokumentu, firma NTN-SNR nie ponosi żadnej odpowiedzialności za błędy lub pominięcia, które mogą spowodować straty lub szkody bezpośrednie lub pośrednie wynikające z ich wykorzystania.

POSTĘPUJ ZGODNIE Z ZALECENIAMI
PRODUCENTA POJAZDU

