



dodano: 17 czerwca 2004

Wymiana uszczelki pod pokrywą zaworów X18XE i X20XEV

Wymagany sprzęt i części:

- Uszczelka gumowa nr kat. 90501944
 - 10 pierścieni uszczelniających nr kat. 90511124
 - Pasta uszczelniająca nr kat. 9016951 (ale ja użyłem podobnej pasty produkcji Forda)
 - Klucz do odkręcenia pokrywy świec
 - Klucz torx E10 do odkręcenia śrub trzymających pokrywe (klucz zależy od rocznika)
 - Kombinerki lub klucz do rur (zabka) do scisnięcia opasek samozaciskowych
 - Benzyna ekstrakcyjna oraz ściereczka
 - Druk (szpikulec) do podważania gumowych pierścieni - może być rozgięty spinacz
- Czas wykonania: około 1-1,5 godziny.

Demontaż pokrywy

W kolejności należy: Odkręcić pokrywe świec zapłonowych i zdemontować kable wysokiego napięcia - zapamiętując oczywiście kolejność podłączania do aparatu zapłonowego :) Następnie należy wyjąć wtyczkę z czujnika położenia wałków rozrzadu (lewa strona zdjęcia - we wgłębieniu). W tym celu należy ścisnąć część wtyczki. np. przy użyciu płaskiego śrubokręta lub jeżeli ktoś da rade, to palcem. Następnie, przy użyciu kombinerki, należy zsunąć opaski samozaciskowe z gumowych rur połączonych z pokrywą zaworów (odmy). Rury są 3 - 2 od strony dolotu i jedna z przodu silnika. Opaski należy zsunąć na przewody gumowe (wygodniej się to później zakłada). Następnie należy odłączyć wszystkie przewody gumowe. Ostatnia z czynności to odkręcenie 10 śrub trzymających pokrywe zaworów. W moim przypadku przy użyciu klucza E10. Śruby są dość długie, więc trzeba się trochę nakręcić - na szczęście, po ruszeniu śruby kluczem, da się ją wykrecić palcem. Po tej operacji pokrywe można podnieść do góry. Uwaga: pokrywa bywa przyklejona do głowicy i wtedy należy ją delikatnie popukać. Pokrywa zaworów jest wykonana z tworzywa, więc lepiej się dwa razy zastanowić niż robić coś na siłę!



Demolka

Po zdjęciu pokrywy można ocenić stan wałków rozrządu oraz stopień usylenia góry silnika.



Wymiana uszczelki i pierścieni uszczelniających

Z rowka na obwodzie i wewnętrznej części pokrywy zaworów należy wyjąć starą uszczelkę. Rowki można wyczyścić benzyną ekstrakcyjną. Następnie należy, za pomocą np. szpikulca, wydłubać 10 gumowych pierścieni - tych wokół otworów na śruby mocujące pokrywę. Na miejsce starych należy wcisnąć nowe. Teraz na spokojnie można włożyć nową uszczelkę - powoli należy ją wcisnąć w rowki w pokrywie zaworów. Uszczelka wchodzi tylko w jeden sposób, więc żadna filozofia to nie jest :) Czynność to należy wykonać powoli, zwracając uwagę czy uszczelka prawidłowo wchodzi w "zakrety" rowka.



Pierscienie uszczelniające

Mimo, że w chwili wymiany mój samochód miał 107kkm przebiegu (a może "aż"), to stare pierscienie nadawały się tylko do kosza - guma zupełnie stwardniała i w zasadzie bardziej przypominała plastik. Za nowe placilem 85gr/szt, więc nie warto na nich oszczędzać.



Czyszczenie 1

Należy dokładnie doczyszczyć miejsce styku uszczelki z górną głowicą. W tym celu należy użyć benzyny ekstrakcyjnej i np. szmatki. Nie wolno używać żadnego ostrego narzędzia, gdyż wszelkie rysy spowodują pocienie się nowej uszczelki i w efekcie prędzej czy później nowy wyciek oleju. W niektórych miejscach powierzchnia styku posmarowana jest specjalną pastą uszczelniającą (przypominająca silikon). Stara pasta należy dokładnie wydlubac (schodzi "pod paznokciem"), uważając przy okazji, aby nie wpadła do oleju.

Uwaga: należy uważać, aby nie pobrudzić ani nie zaoleić paska rozrządu!!!



Czyszczenie 2

Oczyszczyć należy całą powierzchnię styku uszczelki !!!



Uszczelnianie pasta

Specjalną pastę (na zdjęciu w kolorze czerwonym) należy nanieść na miejsca opisane w TIS.



Składanie

Składanie zasadniczo przebiega w kierunku odwrotnym do demontażu:)

Kolejno: Delikatnie położyć pokrywę zaworów (z zamontowaną nową uszczelką) na głowicy. Należy przy tym skontrolować, czy uszczelka weszła prawidłowo w podtoczenia głowicy od prawej strony (tam gdzie jest abs, itp). Na zdjęciu powyżej miejsca te wysmarowane są obficie pastą uszczelniającą. Następnie naprzemiennie używając momentu 10nm przykręcić śruby mocujące pokrywę - czyli pierwsza śruba z góry po lewej, pierwsza śruba z dołu po prawej, pierwsza śruba z dołu po lewej, pierwsza śruba z góry po prawej, itd. Przy braku klucza dynamometrycznego czynność ta należy przeprowadzić z wyczuciem:;) Następnie należy założyć 3 gumowe rury (odmy)

na krocce w pokrywie, a następnie przy uzyciu kombinerek nasunac opaski zaciskajace. Ja do scisniecia opaski znajdujacej sie na przewodzie biegnacym ze skrzyni korbowej musialem uzyc klucza do rur (zabki), bo za cholere nie moglem jej "objac" kombinerkami. Teraz pozostalo juz tylko wcisniecie wtyczki do czujnika polozenia walkow oraz zamontowanie kabli wyokiego napiecia oraz pokrywy swiec zaplonowych.

Uszczelke wymienialem tydzien temu - 29.10.2003. Od tej pory przejechalem 1,5tys km - silnik dostal porzadnie w dupe na autostradzie w Niemczech. Poniewaz jechalem w nocy, to moglem sobie pozwolic na jazde z predkoscia ~190kmh. Silnik praktycznie caly czas, tzn 7 godzin, pracowal przy ok. 5krpm. Po tej jezdzie nie stwierdzilem zadnych wyciekow oleju:)

Opracował Tomasz Bielec

Copyright (c) Vectra Unlimited, 2004



Created by Vectra Unlimited TEAM
Designed by Patryk Pięściński