

INFO

febi
178898

SWAG
33 10 4735

To Fit
Ford Kuga III,
Mondeo V, Ranger
III, Tourneo V and
Transit V.

Engine:
2.0 EcoBlue

Tensioner Assembly for timing belt



Figure 1

DE Achtung!

Regelmäßige Wartung und der routinemäßige Austausch des Zahnriemens sind entscheidend für die Zuverlässigkeit des 2.0 EcoBlue-Motors. Dieser Motor verwendet ein Zahnriemen-in-Öl-System, das regelmäßig überprüft werden muss. Der Zustand des Zahnriemens kann durch die Motoröleinfüllöffnung überprüft werden. Wenn sichtbare Schäden an der Oberfläche des Riemens erkennbar sind, sollte der Zahnriemen ausgetauscht werden. Das empfohlene Wartungsintervall beträgt 150.000 Meilen (240.000 km) oder 10 Jahre. In diesem Intervall sollten auch die Zahnriemenabdeckung, der Zahnriemen + Spanner, der Ölpumpenriemen sowie der Keilrippenriemen + Spanner ausgetauscht werden. Das Motoröl und der Filter sollten ebenfalls gewechselt werden.

Beim Einbau des neuen Zahnriemens und des Spanners ist besondere Aufmerksamkeit erforderlich, wenn der Fixierstift des Spanners in der Aussparung am Motorblock positioniert wird. (Abb. 1)

Der Fixierstift muss sich im oberen Teil der Aussparung befinden. Befindet sich der Spannstift weiter unten, kann dies zu Problemen führen. Durch eine falsche Positionierung des Stifts kann der Spanner - wenn er gespannt ist - mit dem Motorblock in Berührung kommen, was zu Vibrationen im Riemenantriebsystem führt, die nicht vollständig absorbiert werden können. Dies führt dazu, dass der Zahnriemen stark belastet wird und schließlich ausfallen kann.

EN Attention!

Regular maintenance and the routine replacement of the timing belt is critical for the reliability of the 2.0

EcoBlue engine. This engine uses a timing-belt-in-oil system which requires regular inspection. The condition of the timing belt can be checked through the engine oil filler hole. If visible damage to the surface of the belt can be seen, the timing belt should be replaced. The recommended service replacement interval is 150,000 miles (240,000 km) or 10 years. At this interval, it is advised that the timing belt cover, timing belt + tensioner, oil pump belt and auxiliary drive belt + tensioner are also replaced. The engine oil and filter should also be changed.

When installing the new timing belt and tensioner, special attention is required when positioning the tensioner's locating pin into the recess in the engine block. (Fig.1)

The locating pin is required to be in the upper part of the recess. If the tensioner pin is located lower down it can cause issues. As a result of incorrect pin positioning, the tensioner - when tensioned - can come into contact with the engine block, leading to vibrations within the belt drive system that cannot be fully absorbed. This will lead to the timing belt becoming highly stressed and eventually failing.

FR Attention !

Un entretien régulier et le remplacement programmé de la courroie de distribution sont essentiels pour garantir la fiabilité du moteur 2.0 EcoBlue. Ce moteur utilise un système de courroie de distribution en bain d'huile qui exige une inspection régulière. L'état de la courroie de distribution peut être contrôlé à travers l'orifice de remplissage d'huile du moteur. Si des dommages visibles sont constatés sur la surface de la courroie, cette dernière doit être remplacée. L'intervalle de remplacement de service recommandé est de

For more technical information please visit: partsfinder.bilsteingroup.com

240 000 km (150 000 miles) ou 10 ans. Une fois cet intervalle écoulé, il est conseillé de remplacer également le couvercle de courroie de distribution, la courroie de distribution et le tendeur, la courroie de pompe à huile, la courroie de transmission auxiliaire et le tendeur. L'huile moteur et le filtre doivent également être changés.

Lors de l'installation de la courroie de distribution et du tendeur neufs, une attention particulière est requise lors du positionnement du goujon d'assemblage dans le logement du bloc moteur. (Fig. 1)

Le goujon d'assemblage doit se trouver dans la partie supérieure du logement. Si le goujon du tendeur se trouve plus bas, cela peut créer des problèmes. Dans le cas d'un positionnement incorrect du goujon, le tendeur, lors de la tension, peut entrer en contact avec le bloc moteur, ce qui occasionne des vibrations au sein du système de transmission par courroie, lesquelles ne peuvent pas être totalement absorbées. Cela entraîne une tension extrême de la courroie de distribution, qui peut potentiellement mener à une rupture.

ES ¡Atención!

El mantenimiento regular y la sustitución periódica de la correa de distribución son fundamentales para la fiabilidad del motor 2.0 EcoBlue. Este motor utiliza un sistema de correa dentada bañada en aceite que requiere una inspección periódica. El estado de la correa de distribución puede comprobarse a través del orificio de llenado de aceite del motor. Si se aprecian daños visibles en la superficie de la correa de distribución, es necesario sustituirla. El intervalo de sustitución recomendado es de 240.000 km (150.000 millas) o 10 años. Se aconseja sustituir también con la misma periodicidad la cubierta de la correa de distribución, la correa de distribución con su tensor, la correa de la bomba de aceite y la correa de transmisión auxiliar con su tensor. También se deben cambiar el aceite del motor y su filtro.

Al instalar la correa de distribución y el tensor nuevos, se requiere una especial atención al colocar el pasador de posicionamiento del tensor en el rebaje del bloque del motor. (Fig. 1)

El pasador de posicionamiento debe quedar en la parte superior del rebaje. Si el pasador del tensor se deja más abajo, podría causar problemas. Como resultado de un posicionamiento incorrecto del pasador, el tensor puede entrar en contacto con el bloque del motor al tensarlo, lo que dará lugar a vibraciones en el sistema de la transmisión por correa que no pueden absorberse en su totalidad. Esta situación genera esfuerzos considerables para la correa de distribución, que puede llegar a romperse.

IT Attenzione!

La manutenzione regolare e la sostituzione ordinaria della cinghia di distribuzione sono fondamentali per l'affidabilità del motore 2.0 EcoBlue. Questo motore utilizza un sistema di cinghia di distribuzione a bagno d'olio che richiede un'ispezione regolare. Lo stato della cinghia di distribuzione può essere controllato attraverso il foro di riempimento dell'olio motore. Se si notano danni visibili alla superficie della cinghia, questa deve essere sostituita. L'intervallo di sostituzione consigliato è di 150.000 miglia (240.000 km) o 10 anni. A questo intervallo, si consiglia di sostituire anche il coperchio della cinghia di

distribuzione, la cinghia di distribuzione + tenditore, la cinghia della pompa dell'olio e la cinghia di trasmissione ausiliaria + tenditore. Si consiglia inoltre di sostituire l'olio motore e il filtro.

Durante l'installazione della nuova cinghia di distribuzione e del tenditore, è necessario prestare particolare attenzione quando si posiziona il perno di posizionamento del tenditore nell'incavo del blocco motore. (Imm.1)

Il perno di posizionamento deve trovarsi nella parte superiore dell'incavo. Se il perno del tenditore si trova più in basso, può causare problemi. A causa del posizionamento errato del perno, il tenditore, quando è in tensione, può entrare in contatto con il blocco motore, provocando vibrazioni all'interno del sistema di trasmissione della cinghia che non possono essere completamente assorbite. Questo porterà la cinghia di distribuzione a subire forti sollecitazioni e infine a cedere.

PT Atenção!

A manutenção regular e a substituição programada da correa de distribuição são fundamentais para a fiabilidade do motor 2.0 EcoBlue. Este motor utiliza um sistema de correa de distribuição em banho de óleo que requer uma verificação regular. O estado da correa de distribuição pode ser verificado através do bocal de enchimento do óleo do motor. Se forem visíveis danos na superfície da correa, esta deve ser substituída. O intervalo de substituição recomendado é de 240 000 km ou 10 anos. Quando atingido o intervalo, é aconselhável substituir a cobertura da correa de distribuição, a correa + tensor, a correa da bomba de óleo e a correa auxiliar + tensor. O óleo do motor e o filtro também devem ser substituídos.

Ao instalar a nova correa de distribuição e o novo tensor, é necessário prestar especial atenção ao posicionamento da protuberância de posicionamento do tensor no orifício do bloco do motor. (Fig.1)

A protuberância do tensor deve encostar na parte superior do orifício do bloco. Se for posicionada mais abaixo, podem decorrer problemas. Como resultado do posicionamento incorreto da protuberância, o tensor – quando tensionado – pode entrar em contacto com o bloco do motor e causar vibrações que o sistema não consegue absorver. Desta forma a correa vai estar ainda sob maior stress, o que pode conduzir à falha do sistema.

NL Let op!

Regelmatig onderhoud en het regelmatig vervangen van de distributieriem is essentieel voor de betrouwbaarheid van de 2.0 EcoBlue-motor. Deze motor heeft een systeem waarbij de distributieriem in olie loopt. Dit dient regelmatig te worden gecontroleerd. De staat van de distributieriem kan worden gecontroleerd door de olievlopening van de motor. Als de riem zichtbaar is beschadigd aan het oppervlak, moet deze worden vervangen. Het aanbevolen vervangingsinterval is 240.000 km (150.000 mijl) of 10 jaar. Bij dit interval is het raadzaam om ook de distributieriemkap, de distributieriem + spanner, de oliepompe en de multiriem + spanner te vervangen. Ook de motorolie en het filter dienen te worden vervangen.

Let bij het monteren van de nieuwe distributieriem en de spanner goed op bij het plaatsen van de timingpen van de spanner in de uitsparing van het motorblok. (Fig.1)

De timingpen moet zich in het bovenste deel van de uitsparing bevinden. Als de pen van de spanner zich lager bevindt, kan dit tot problemen leiden. Als de pen onjuist wordt geplaatst, kan de spanner (wanneer deze spant) in contact komen met het motorblok, wat leidt tot trillingen die niet volledig kunnen worden geabsorbeerd in het riemsysteem. Dit leidt ertoe dat de distributieriem zeer zwaar wordt belast en het uiteindelijk zal begeven.

PL Uwaga!

Regularna konserwacja i rutynowa wymiana paska rozrządu mają kluczowe znaczenie dla niezawodności silnika 2.0 EcoBlue. W tym silniku zastosowano układ paska rozrządu w kąpielii olejowej, który wymaga regularnej kontroli. Stan paska rozrządu można sprawdzić przez otwór wlewu oleju silnikowego. W przypadku widocznych uszkodzeń powierzchni paska rozrządu należy go wymienić. Zalecany okres między wymianami serwisowymi wynosi 240 tys. km (150 tys. mil) lub 10 lat. Przy tym przebiegu lub po upływie tego okresu zalecana jest również wymiana osłony paska rozrządu, paska rozrządu + napinacza, paska pompy oleju oraz paska osprzętu + napinacza. Należy również wymienić olej silnikowy i filtr oleju.

Podczas montażu nowego paska rozrządu i napinacza należy zachować szczególną ostrożność podczas mocowania uchwyty ustalającego napinacza w otworze w bloku silnika (rys. 1).

Uchwyt ustalający musi być umieszczony w górnej części otworu. Zamocowanie uchwyty ustalającego napinacza niżej może powodować problemy. W przypadku nieprawidłowego ustawienia uchwyty ustalającego napinacz po przywróceniu napięcia paska może wchodzić w kontakt z blokiem silnika, prowadząc do generowania drgań w układzie napędu paskowego, których nie można w pełni wyłumić. Doprowadzi to do nadmiernego napięcia paska rozrządu, a w konsekwencji do jego uszkodzenia.

RU Внимание!

Для длительной эксплуатации двигателя 2.0 EcoBlue необходимо проводить регулярное техническое обслуживание и плановую замену ремня привода газораспределительного механизма (ГРМ). В этом двигателе используется система ремённого привода ГРМ в масляной ванне, требующая регулярного осмотра. Состояние ремня привода ГРМ можно проверить через отверстие маслониливной горловины двигателя. Ремень, на поверхности которого видны повреждения, необходимо заменить. Рекомендуемый интервал между заменами при обслуживании составляет 240 000 км (150 000 миль) или 10 лет. В соответствии с рекомендациями, также необходимо заменить крышку ремня привода ГРМ, ремень ГРМ с натяжным роликом, ремень масляного насоса, а также ремень привода навесного оборудования с натяжным роликом. Замена также подлежат моторное масло и фильтр двигателя.

При установке нового ремня привода ГРМ и натяжного ролика особое внимание необходимо уделить тому, чтобы установочный штифт натяжного ролика занял правильное положение в углублении блока цилиндров двигателя (рис. 1).

Установочный штифт после монтажа должен находиться в верхней части углубления, в противном случае монтаж будет неправильным. При некорректном положении штифта натяжной ролик при работе под нагрузкой может касаться блока цилиндров двигателя, приводя к вибрациям в системе привода ремня, которые могут передаваться на другие компоненты привода. Возникшая в результате этого чрезмерная нагрузка на ремень привода ГРМ может привести к выходу ремня из строя.

SR Pažnja!

Redovno održavanje i rutinska zamena zupčastog kaiša od suštinskog su značaja za pouzdanost motora 2.0 EcoBlue. Ovaj motor koristi sistem zupčastog kaiša u ulju koji zahteva redovnu kontrolu. Stanje zupčastog kaiša može se proveriti kroz otvor za punjenje motornog ulja. Ako postoje vidljiva oštećenja na površini zupčastog kaiša, potrebno ga je zameniti. Preporučeni servisni interval zamene je 150.000 milja (240.000 km) ili 10 godina. U ovom intervalu preporučuje se i zamena poklopca zupčastog kaiša, zupčastog kaiša i zatezača, kaiša uljne pumpe i kaiša i zatezača pomoćnog pogona(PK). Potrebno je zameniti i motorno ulje i filter.

Prilikom ugradnje novog zupčastog kaiša i zatezača, potrebno je obratiti posebnu pažnju pri postavljanju klina za lociranje zatezača u udubljenje u bloku motora (slika 1).

Klin za lociranje mora biti smešten u gornjem delu udubljenja. Može doći do problema ako se klin zatezača nalazi u nižem položaju. Nepravilno postavljanje klina može dovesti do toga da zatezač – kada se zategne – dođe u dodir sa blokom motora, što dovodi do vibracija unutar pogonskog sistema kaiša koje se ne mogu u potpunosti apsorbovati. To dovodi do velikog opterećenja i, na kraju, kvara zupčastog kaiša.

TR Dikkat!

Triger kayışının düzenli bakımı ve rutin olarak değiştirilmesi, 2.0 EcoBlue motorun güvenilirliği için son derece önemlidir. Bu motor düzenli kontrol gerektiren yağ içerisinde triger kayışı sistemi kullanmaktadır. Triger kayışının durumu motorun yağ doldurma deliğinden kontrol edilebilir. Kayışın yüzeyinde gözle görünür hasar mevcutsa triger kayışı değiştirilmelidir. Önerilen servis değiştirme aralığı 150.000 mil (240.000 km) veya 10 yıldır. Bu aralıkta triger kayışı muhafaza kapağının, triger kayışı + gergi düzeneğinin, yağ pompası kayışı ve yardımcı tahrik kayışı + gergi düzeneğinin de değiştirilmesi önerilir. Motor yağı ve filtresi de değiştirilmelidir.

Yeni triger kayışı ve gergi mekanizması takarken gergi mekanizmasının tespit pimini motor bloğundaki girintiye yerleştirirken özel dikkat gösterilmelidir (şekil 1).

Tespit piminin girintinin üst kısmında olması gerekmektedir. Tespit piminin daha aşağıya yerleştirilmesi sorunlara yol açabilir. Pimin yanlış yerleştirilmesi gergi düzeneği (gerildiğinde) motor bloğu ile temasa geçerek kayışlı tahrik sistemi içinde tamamen emilemeyen titreşimlere yol açabilir. Bu, triger kayışındaki stresin artmasına ve nihayetinde arızaya neden olacaktır.

AR تنبيه!

تعتبر الصيانة الدورية والاستبدال الروتيني لسير ضبط التوقيت أمرين بالغَي الأهمية للحفاظ على موثوقية محرك EcoBlue 2.0. يستخدم هذا المحرك نظام زيت مكوناً من سير لضبط التوقيت يتطلب الفحص الدوري. يمكن التحقق من حالة سير ضبط التوقيت من خلال فتحة ملاء زيت المحرك. ويجب استبداله في حالة ملاحظة وجود علامات تلف واضحة على سطحه. تبلغ فترة الاستبدال الموصى بها 150000 ميل (240000 كم) أو 10 سنوات. يُنصح خلال هذه الفترة أيضًا باستبدال غطاء سير ضبط التوقيت، وسير ضبط التوقيت + الشدّاد، وسير مضخة الزيت، وسير التشغيل الإضافي + الشدّاد. كما يجب تغيير زيت المحرك والمصفاة.

عند تركيب سير ضبط التوقيت والشدّاد الجديدين، يجب الانتباه بشكل خاص عند وضع مسمار تحديد موقع الشدّاد في التجويف الموجود في هيكل المحرك. (الشكل 1)

يجب وضع مسمار تحديد الموقع في الجزء العلوي من التجويف. وقد تحدث مشكلات في حالة وضع مسمار الشدّاد في الجزء السفلي. قد يتلامس الشدّاد، عند شده، مع هيكل المحرك بسبب وضع المسمار بشكل غير صحيح؛ ما يؤدي إلى حدوث اهتزازات داخل نظام تشغيل السير لا يمكن امتصاصها بشكل كامل. سيتسبب ذلك في شد سير ضبط التوقيت بشكل زائد عن الحد وتعطله في النهاية.