

A Ford Duratec 8V motor

A Ford Fiestába épített 1,3 literes, négyhengerű, soros Duratec 8V motorjának két változata van, az A9JA motorkód az 50 kW-ost, a BAJA a 43 kW-ost azonosítja. Az alábbiakban a jól kipróbált, klasszikus elvek szerint felépített motorok néhány sajátosságára hívjuk fel a figyelmet.

A motorblokk és a forgattyús hajtómű

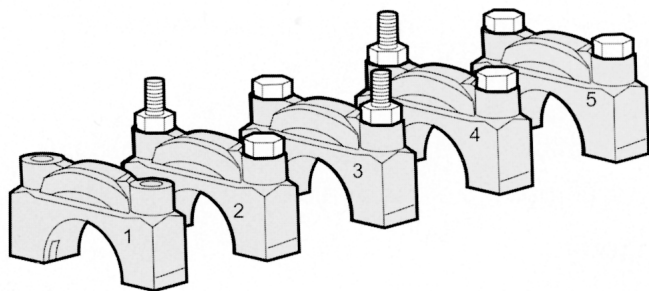
A forgattyúház öntöttvasból készül, a motor nem hüvelyes kialakítású. A forgattyús tengely öt helyen csapágyazott. A hajtórúd acélból kovácsolással készül.

A hajtórúdcsavarokat nem szabad ismét felhasználni. A hajtórudak három különböző tömegcsoportban állnak rendelkezésre, jelölésük: fehér, jelöletlen, kék. A tömegcsoport jelölése az olajszűrő furattal ellentétes oldalon található. Csak ugyanabba a tömegcsoportba tartozó hajtórudakat szabad beszerezni. A könnyűfém dugattyú alkatrészszáma a dugattyútetőn található. A dugattyútetőn lévő nyíl adja meg a beépítési irányt. Beépített állapotban a dugattyúk nyíljelöléseinek a vezérműlánc felé kell mutatniuk.

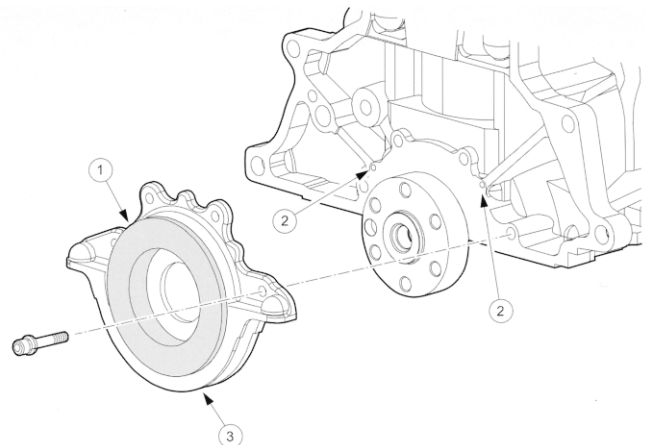
A nyugócsapágy-csapágycsészék, amelyeket a forgattyúházba helyeznek be, olajhoronnyal rendelkeznek, amelyeket a nyugócsapágy-csapágyfedelekbe helyeznek, nem rendelkeznek olajhoronnyal.

A nyugócsapágy-csapágyfedelek (1. ábra) számozottak és nyíljelöléssel rendelkeznek, amelyek a beépítési helyzetet jelzik. A nyílnak beépítéskor a vezérműláncoldal felé kell mutatnia. A nyugócsapágy-csapágyfedelek négy rögzítőcsavarja meghosszabbított menetes, ezek az olajterelő lemez és az olajszivattyú szívóvezetékének a rögzítésére szolgálnak.

A felső kompressziógyűrű acél, derékszögű gyűrű, a középső gyűrű öntöttvasból készült L-gyűrű. Az olajlevezető gyűrű háromrészes és krómozott.

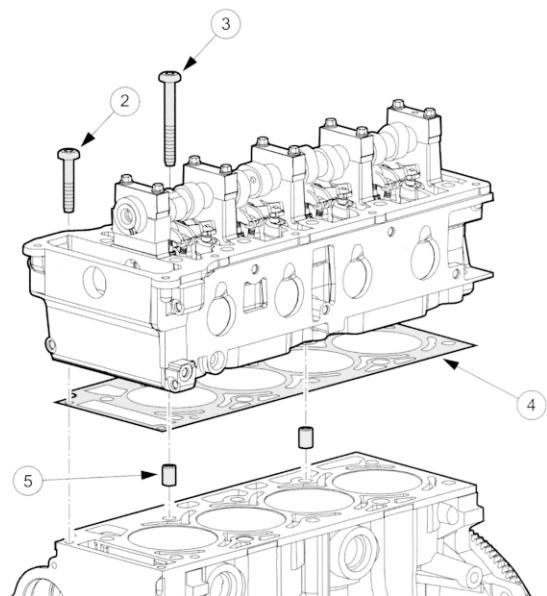


1. ábra

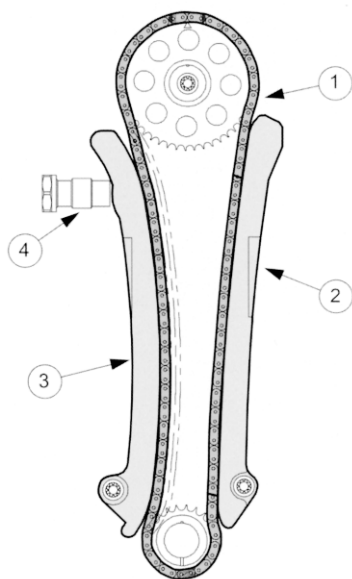


2. ábra: 1 – műanyag szerelőhüvely, 2 – vezetőcsapfuratok, 3 – radiális tömítőgyűrű-tartó

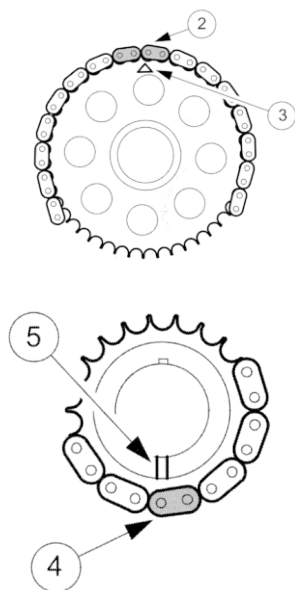
A forgattyús tengely hátsó radiális tömítőgyűrűje politetrafluoretilénből (PTFE) készül (2. ábra). A radiális tömítőgyűrű-tartót két vezetőcsap központosítja, és négy csavar rögzíti a forgattyúházhoz. A szerelőhüvely műanyag, melyet csak a tömítőgyűrű-tartó előírás szerinti rögzítése után szabad eltávolítani. A tömítőajkaknak olajtól és zsírtól mentesnek kell lenniük.



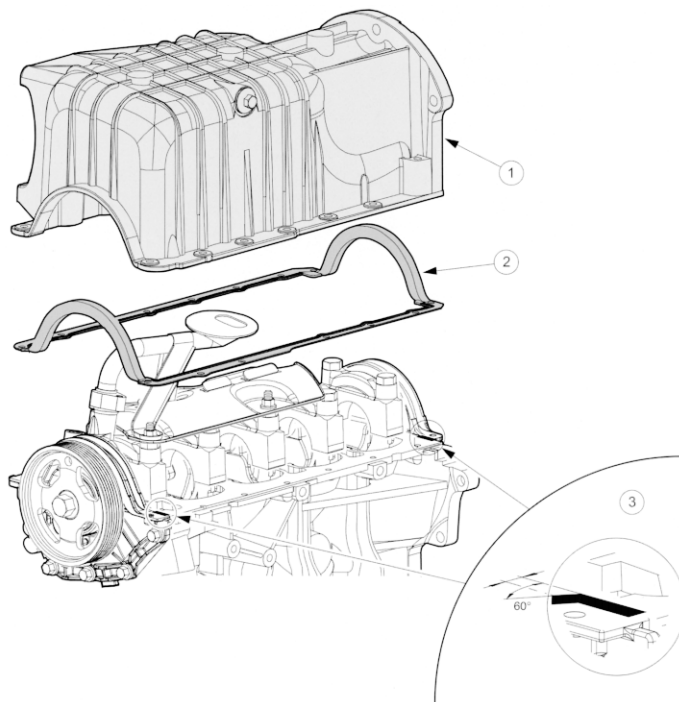
3. ábra: 2 – vezérműlánc-oldali hengerfejcsavar (2 db), 3 – hengerfejcsavar (10 db), 4 – hengerfej tömítés, 5 – vezetőhüvelyek



4/1. ábra: 1 – vezérműlánc, 2 – szívóoldali láncvezető sín, 3 – kipufogóoldali láncvezető sín, 4 – hidraulikus láncfeszítő



4/2. ábra: 1 – vezérműlánc, 2 – rézbevonatos lánctagok, 3 – beállítási jelölés a vezérműtengely lánckerekenél, 4 – rézbevonatos lánctag, 5 – beállítási jelölés a forgattyús tengely lánckerekenél



6. ábra: 1 – olajteknő, 2 – tömítés, 3 – tömítőmassza

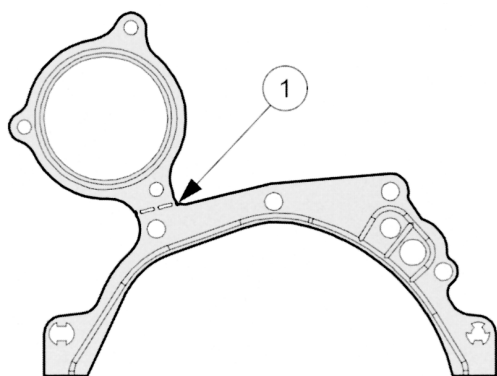
Hengerfej és vezérlés

A könnyűfém anyagú hengerfej (3. ábra) keresztáramú, hengerenként 2 szelepű, a vezértengely öt helyen csapágyazott. A hengerfej tömítőfelületét nem szabad megmunkálni.

A hengerfejsavarok egy alkalommal ismételten felhasználhatók, azonban meg kell jelölni őket. A megjelölt hengerfejsavarokat nem szabad ismét felhasználni.

A vezérműláncoldalon két kisebb átmérőjű csavar található, melyeket csak a hengerfejsavarok meghúzása után szabad a megfelelő nyomatékkal meghúzni.

A szívószelep egyanyagú, tányérátmérője 35,1 mm, a kipufogószelep ikerfém, átmérője 29,7 mm. A szeleprugó



5. ábra: 1 – törési hely

kúpos, ügyeljünk a helyes beszerelésre. A szelepvezetők és a szeleplések szinterféméből készülnek.

Szelepcserénél a szeleplést nem szabad maróval utánmunkálni, elegendő a pasztás becsiszolás.

A vezérműtengely-lánckerék 38 fogú, acél.

A forgattyústengely-lánckerék 19 fogú, szinterfém. Mindkettő rögzítése íves retesz. A beállítási jelölés a homlokoldalon található. A beállítás ellenőrzéséhez az 1. henger dugattyújának a felső holtpontban kell lennie.

A vezérműtengely- és a forgattyústengely-lánckerék beállítási jelölésének a 4/1. és 4/2. ábrán látható módon kell elhelyezkednie.

A tömítések

A kétrétegű fém hengerfejtömítést nem szabad újból beépíteni. A szelepfedél tömítése, szemrevételezéses ellenőrzést követően, ismételten felhasználható.

A szívócsonktömítést a leszerelést követően ki kell cserélni. Ha a hűtőfolyadék-szivattyút vagy az olajszivattyút leszerelik, akkor a tömítést ki kell cserélni. Ezt a tömítést egy egységként szállítják (5. ábra), és csak teljesen lehet használni, vagy szükség esetén, hogy csak a hűtőfolyadék-szivattyút vagy az olajszivattyút tömítsék, a törési helynél szabad szétválasztani.

Az olajteknő-tömítést alumíniumalapra felvitt gumibevonat alkotja, ennek behelyezése előtt a forgattyúház-talpra, a négy saroknál, kiegészítő tömítőmasszát kell felhordani (6. ábra).

(Nszl)

Köszönetet mondunk a Ford Hungária Kft.-nek a műszaki információkért.