

Poradnik wymiany mechanizmu różnicowego w Alfa Romeo 166 3.0 V6

Potrzebne narzędzia (te mniej typowe):

klucz dynamometryczny, nasadka 36 do nakrętki piasty, jakiś ściągacz do sworzni, głębokościomierz mikrometryczny, mikrometr, co najmniej czteropak☺.

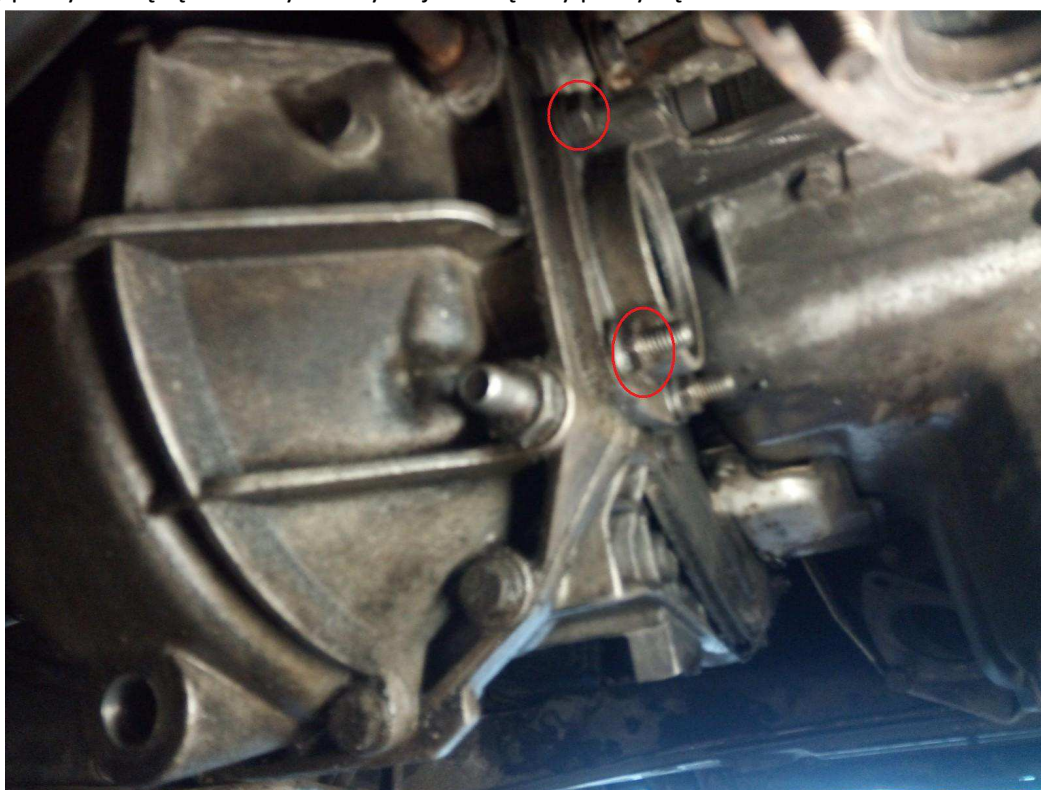
1. Zlewamy olej ze skrzyni

2. Demontujemy półosie. Jeśli nie mamy klucza udarowego to na stojącym aucie luzujemy nakrętki piast (zapewne trzeba będzie oszlifować nasadkę 36 mm żeby weszła w otwór w feldze), jak mamy udar to ściągamy koła, luzujemy nakrętki piasty, rozpinamy sworznie górnych wahaczy i końcówki drążków, w prawej półosce trzeba jeszcze odkręcić blaszkę przy łożysku pośrednim (trzy śruby na klucz 10 mm od strony wewnętrznej, na zdjęciu poniżej), wyciągamy półosie (lewą trzeba puknąć brechą).



3. Demontujemy odcinki wydechu między kolektorami a katalizatorem.

4. Odkręcamy po dwie śruby z pokrywek łożysk dyfra (tylko te wkręcone z pokrywą mechanizmu, te „tylne”) pokrywki będą nam trzymać dyfer jak okręcimy pokrywę.



5. Odkręcamy śruby pokrywki mechanizmu.

6. Zdejmujemy pokrywę, jak nie będzie chciała wyjść to można poluzować śrubę od maglownicy i lekko ją unieść, powinno teraz wyjść dobrze.
7. Okręcamy pokrywę łożysk i wyciągamy dyfer.
8. Odkręcamy koło zębate i przekładamy do nowego dyfra dokręcając go momentem 77-95 Nm (jak nie będzie chciało zejść lub wejść to popukać młotkiem przez listewkę drewnianą).
9. Zakładamy łożyska skośne praską a jak nie mamy praski to łożyska do piekarnika na 80°C i po nagrzeniu powinny wejść z lekką pomocą młoteczka (oczywiście przez drewnienko).
10. Jak ktoś chce to czyszcimy pokrywki łożysk i pokrywę mechanizmu
11. W pokrywkach łożysk wymieniamy uszczelniacze i oringi.



12. Jeśli tby śrub noszą jakieś ślady zużycia wymieniamy na nowe (minimum klasa 8.8, te z „casto” nie podejda ☺)
13. Czystymy obudowę dyfra (tą na stole i na aucie) z pozostałości silikonu.
14. Zakładamy nowy dyfer stabilizując go pokrywkami łożysk.
15. „Na sucho” wkładamy pokrywę mechanizmu, jak wchodzi bez problemu to smarujemy silikonem powierzchnię styku obudowy i dokręcamy śrubami na moment M10 – 45-52 Nm, M8 21-25 Nm. Niestety nie wszystkie da się dokręcić kluczem dynamometrycznym, więc te górne trzeba na czuja.

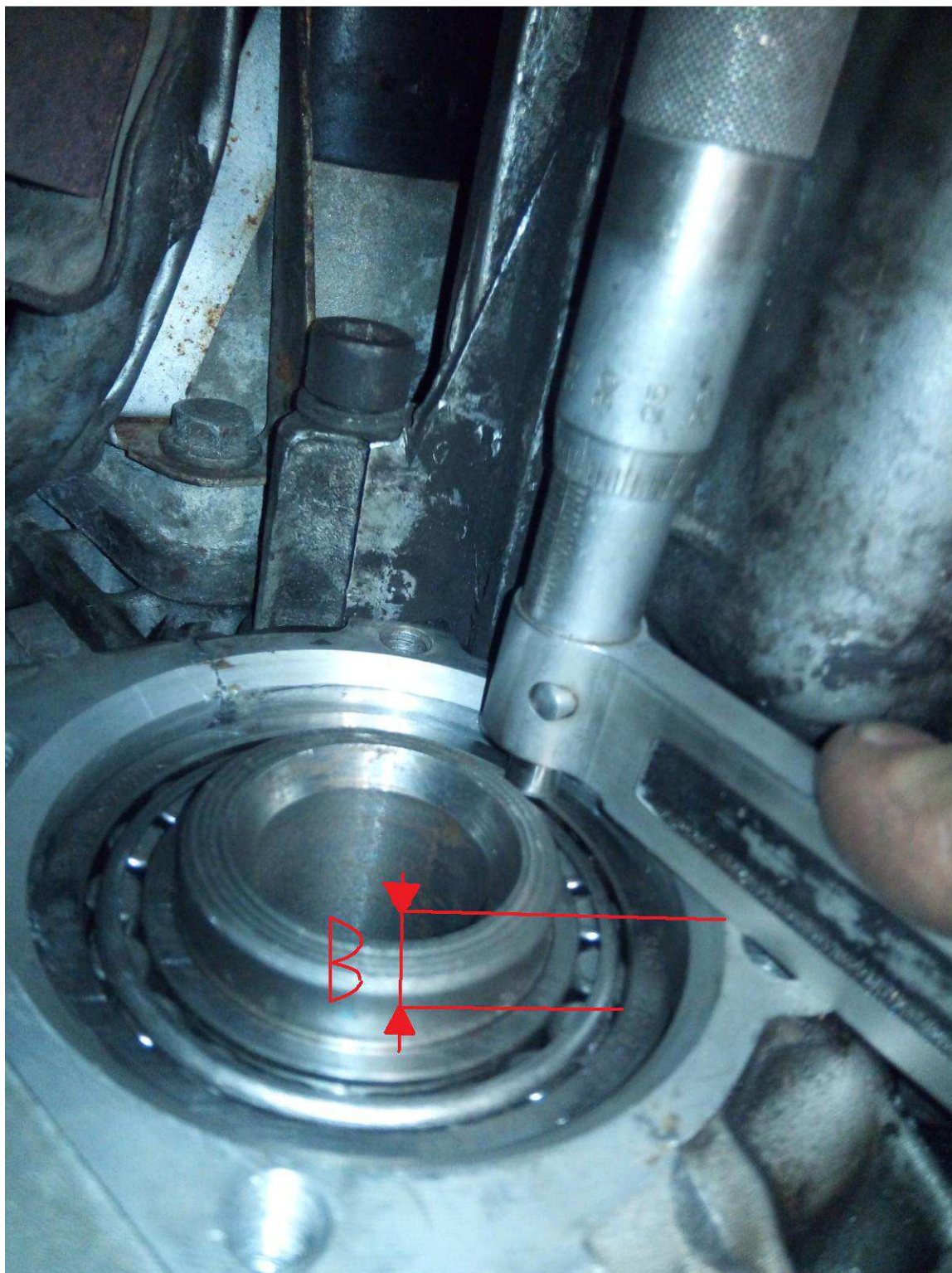
16. Dokręcamy lewą pokrywę łożyska.



17. Zdejmujemy prawą pokrywę łożyska, dobijamy (z głową i przez drewno) bieżnię łożyska aby zlikwidować luz.

18. Mierzymy głębokościomierzem wysokość podtoczenia na pokrywie (wymiar a) oraz odległość od obudowy do bieżni łożyska (wymiar b) (dla większej dokładności mierzyłem w 4 punktach i przyjąłem średnią)

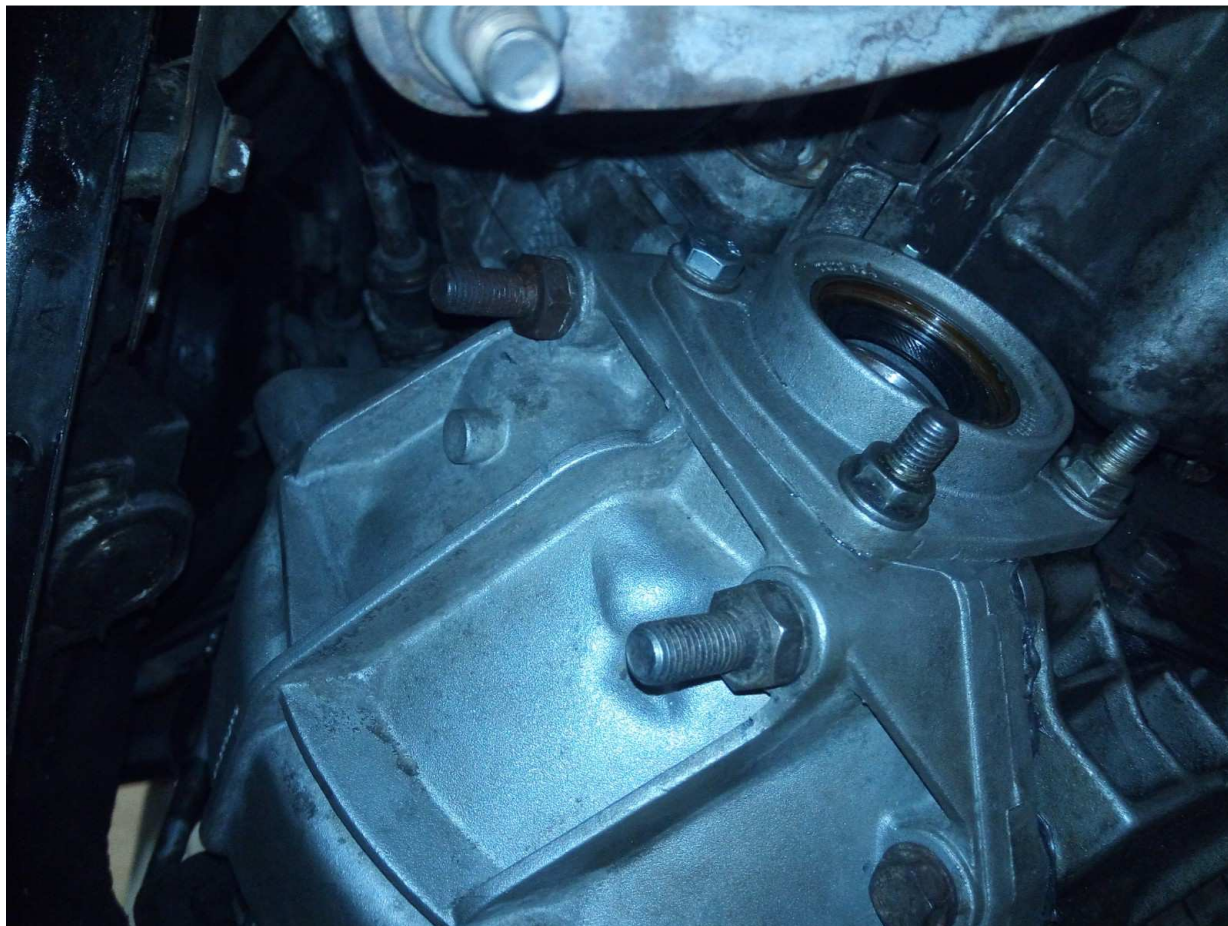




19. Dobieramy grubość podkładki regulacyjnej ze wzoru $x=b-a-0,12$ (0,12 mm wymagane luzy łożysk skośnych)

U mnie to było $x=7,69-6,38-0,12=1,19$ mm, najbliższy wymiar to było 1,21, która była wsadzona dotychczas, także zestaw podkładek się nie przydał.

20. Wsadzamy podkładkę i przykręcamy pokrywę prawą.



21. Montujemy półości i całą resztę w odwrotnej kolejności.

22. Zalewamy ok. 1,6-1,7 litra oleju do skrzyni (przez bagnet)

23. Jedziemy na jazdę próbną i poprawiamy co ewentualnie zepsuliśmy ☺

Czas operacyjny dla kogoś kto taki temat robi pierwszy raz to ok. 8-10 h i nie jest zawodowym mechanikiem, oczywiście jak nie ukręcimy żadnej śruby lub nie objedziemy nakrętki.