

FORD moteurs 666H - 666HT - 678HT - 678HTA

COUPLES DE SERRAGE (en m.daN)

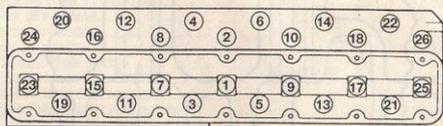
site : www.acada.fr

| | 666 | 678 |
|---|----------------------|-----------|
| Pignon intermédiaire d'arbre à cames..... | 20,3-24,4 | 20,3-24,4 |
| Vis, pignon d'arbre à cames..... | 5,4-6,1 | 5,4-6,1 |
| Vis, plaque de butée d'arbre à cames..... | 4,7-5,4 | 4,7-5,4 |
| Vis, plaque du couvercle arrière d'arbre à cames..... | - | 1,4-1,6 |
| Ecrous, coussinet de bielle..... | 10,6-10,8 | 14,2-15,2 |
| Vis, porte-joint de palier arrière..... | 1,6-2,0 | 1,6-2,0 |
| Vis, damper de vilebrequin..... | 27,1-29,8 | 27,1-29,8 |
| Vis, culasse (serrage en 3 étapes)..... | 21,0-22,4 | 21,0-22,4 |
| Vis, oeuillets de levage du moteur..... | 6,8-8,1 | 6,8-8,1 |
| Silent-blocs avant de moteur..... | 10,2-14,2 | 10,2-14,2 |
| Silent-blocs arrière de moteur..... | 10,2-14,2 | 10,2-14,2 |
| Support de moteur avant..... | 29,8-40,6 | 29,8-40,6 |
| Ventilateur et moyeu..... | 8,1-9,4 | 8,1-9,4 |
| Vis, carter de volant moteur (côté)..... | 21,0-26,4 | 21,0-26,4 |
| Vis, carter de volant moteur (dessus)..... | 33,9-42,0 | 33,9-42,0 |
| Vis, volant sur flasque de vilebrequin..... | 16,9-22,4 | 16,9-22,4 |
| Vis, couvercle avant..... | 2,7-3,4 | 2,7-3,4 |
| Vis, plaque avant..... | 1,6-2,4 | 1,6-2,4 |
| Vis, damper avant..... | - | 5,8-7,2 |
| Vis, boîte de raccordement de gazole..... | 3,1-3,8 | 3,1-3,8 |
| Vis, support de montage de filtre à gazole..... | 2,7-3,4 | 2,7-3,4 |
| Bouchon, remplissage d'huile de pompe d'injection..... | 2,7-3,7 | 2,7-3,7 |
| Vis, moyeu et pignon de pompe d'injection, pompe type « A »..... | 8,0-8,9 | - |
| Vis, moyeu et pignon de pompe d'injection, pompe type « P »..... | 17,9-19,9 | 17,9-19,9 |
| Vis, réglage moyeu et pignon pompe d'injection..... | 2,2-3,4 | 2,2-3,4 |
| Fixation pompe d'injection, vis de plaque d'adaptation..... | 2,7-3,4 | 2,7-3,4 |
| Support inf. de fixation de pompe d'injection, vis sur bloc..... | 2,0-2,4 | 2,0-2,4 |
| Bouchon de l'axe de blocage du calage de pompe d'injection..... | 0,9-1,2 | 0,9-1,2 |
| Ecrou, tuyauterie de retour des fuites..... | 0,58-0,7 | 0,6-0,7 |
| Vis, tuyauterie de retour des fuites..... | 0,5-0,7 | 0,6-0,7 |
| Vis de maintien des injecteurs..... | 2,0-2,4 | 2,0-2,4 |
| Injection - Ecrous, tuyauteries haute pression..... | 2,2-2,7 | 2,2-2,7 |
| Injection - Ecrous, tuyauteries basse pression..... | 0,8-1,3 | 0,8-1,3 |
| Ecrous pompe d'injection sur support (2)..... | 4,7-6,1 | 4,7-6,1 |
| Intercooler - Vis, couvercle air/eau..... | 4,7-6,1 | 4,7-6,1 |
| Vis du collecteur admission..... | - | 1,6-2,0 |
| Vis du collecteur échappement..... | 3,1-3,8 | 3,1-3,8 |
| Vis, chapeau de palier de ligne d'arbre..... | 8,1-8,7 | 8,1-8,7 |
| Refroidisseur d'huile - Vis, tube sur bride de montage arrière..... | 19,0-20,3 | 19,0-20,3 |
| Refroidisseur d'huile - Vis, tube sur support de montage..... | 2,7-3,4 | 2,7-3,4 |
| Refroidisseur d'huile - Vis, bouchons aux extrémités..... | 6,1-6,8 | 6,1-6,8 |
| Vis, support de refroidisseur d'huile..... | 0,9-1,3 | 1-1,4 |
| Vis, refroidisseur sur support..... | 6,1-6,8 | 6,1-6,8 |
| Vis, carter inférieur d'huile..... | 4,1-4,7 | 4,1-4,7 |
| Vis, tôle anti-bruit du carter inférieur..... | 1,6-2,0 | 1,6-2,0 |
| Bouchon, orifice de retour du carter inférieur..... | 4,7-6,8 | 4,7-6,8 |
| Bouchon, vidange du carter inférieur..... | 3,4-4,7 | 3,4-4,7 |
| Couvercle de pompe à huile..... | 2,7 | 2,7 |
| Vis, montage de pompe à huile..... | 6,8-8,1 | 6,8-8,1 |
| Pompe à huile - Ecrou, tube de sortie spécial laiton (3)..... | 19,0 Max. | 19,0 Max |
| Vis, tube prise d'huile sur pompe à huile..... | 4,2-5,7 | 4,2-5,7 |
| Vis, support du tube prise d'huile sur pompe à huile..... | 9,5-12,2 | 9,5-12,2 |
| Galerie d'huile - Bouchon arrière..... | 5,0-6,8 | 5,0-6,8 |
| Galerie d'huile - Bouchons de tuyauterie, côté..... | 2,4-3,4 | 2,4-3,4 |
| Vis, support du tube de reniflard..... | 1,4-2,0 | 1,4-2,0 |
| Vis, cache-culbuteurs..... | 2,0-2,7 | 2,0-2,7 |
| Vis, support de l'arbre des culbuteurs..... | 21,0-22,4 | 21,0-22,4 |
| Vis de réglage des culbuteurs..... | 12 Min | 12 Min |
| Support de calage..... | 0,9-1,2 | 0,9-1,2 |
| Vis, Carter de thermostat sur bloc-moteur..... | 6,8-8,2 | 6,8-8,2 |
| Vis, couvercle de thermostat..... | 1,8-2,4 | 1,8-2,4 |
| Goujons, turbo sur collecteur..... | 2,7-3,4 | 2,7-3,4 |
| Ecrous, turbo sur collecteur..... | 4,7-5,4 | 4,7-5,4 |
| Vis, tube de retour d'huile du turbo..... | 2,7-3,4 | 2,7-3,4 |
| Ecrou sur raccord retour d'huile du turbo..... | 4,1-4,7 | 4,1-4,7 |
| Raccord sur bloc, retour d'huile du turbo..... | 3,4-4,7 | 3,4-4,7 |
| Vis, tuyauterie d'alimentation d'huile du turbo..... | 1,6-2,0 | 1,6-2,0 |
| Ecrou sur raccord alimentation d'huile du turbo..... | 2,0-2,7 | 2,0-2,7 |
| Raccord du bouchon, alimentation d'huile du turbo..... | Montage serré normal | |
| Vis, pompe à eau sur bloc..... | 6,1-6,8 | 6,1-6,8 |
| Vis, carter de pompe à eau..... | 2,4-3,0 | 2,4-3,0 |

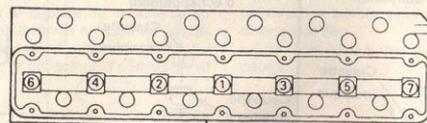
L'ordre de serrage des vis de la culasse et de la rampe de culbuteurs est indiqué page suivante

| Dimension du guide de soupape (mm) | Alésage dans la culasse (Diamètre B, mm) | Diamètre Ext (OD) du guide (Diamètre A, mm) |
|------------------------------------|--|---|
| 0,51 O/S | 16.408 | 16.431 |
| | 16.383 | 16.421 |
| 0,25 O/S | 15.900 | 15.923 |
| | 16.129 | 16.167 |
| Standard | 15.900 | 15.923 |
| | 15.875 | 15.913 |

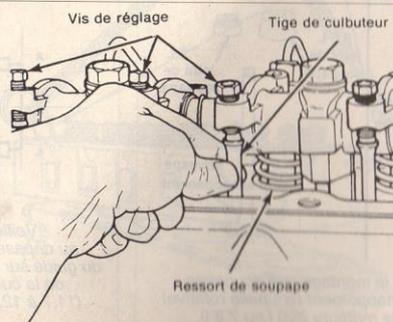
Sur une culasse neuve, vérifier sur le côté collecteur échappement, s'il y a des lettres et des chiffres de frappés. (0,020" O/S = 0,25 à 0,5 mm). Cela correspond à des guides surdimensionnés de 0,51 mm ou 0,25 mm et montés en usine.



Respecter impérativement les couples indiqués pour le serrage des vis de la culasse en trois étapes et l'ordre de serrage :
A. Serrer à 15,6 daN.m - B. 19 daN.m - C. 21,7 daN.m.



Les vis de maintien de la rampe des culbuteurs sont à serrer aussi en trois étapes selon les repères indiqués :
a. Serrer à 15,6 daN.m - b. Serrer à 19 daN.m - c. Serrer à 21,7 daN.m.



Lors du réglage des culbuteurs, ne pas hésiter à remplacer une vis de réglage trop facile à tourner. Éventuellement en faire de même pour le culbuteur concerné.