

Technical *Info*

Conseils de montage : Opel Vectra B1 1,6i 16 V X16 XEL

Ce moteur et ceux d'autres cylindrées proches sont également montés en grands nombres dans d'autres véhicules d'Opel et lors du changement de la courroie de distribution, ils ne paraissent normalement pas, dans un premier temps, soulever de questions, pas non plus de la part d'un mécanicien inexpérimenté.

Malgré tout, des erreurs décisives sont souvent faites au niveau du réglage du galet tendeur.

Pour garantir un déroulement sans problème des opérations lors du changement de courroie, nous fournissons ici une aide, à notre avis bien compréhensible, pour la mise en place.

Conseil : à chaque remplacement de la courroie de distribution, il faut vérifier si la pompe à huile ne présente pas d'amorces de fissures (flèches) dans la zone de fixation du galet tendeur (**dessin, fig. 1**).



Source: Opel

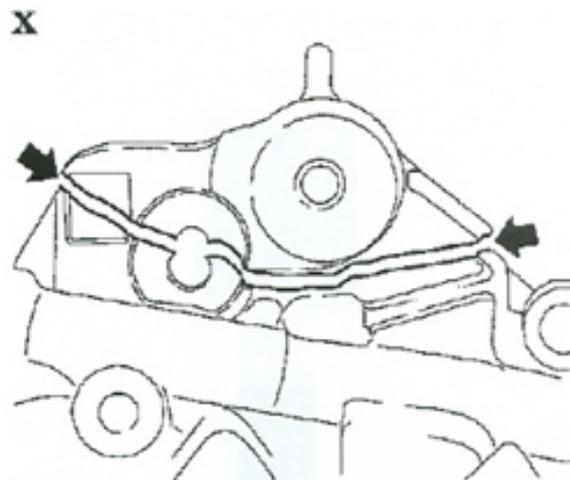


Fig. 1

Préparation :

- Il faut tout d'abord identifier le véhicule précisément et lire le code moteur sur le bloc moteur (**Fig. 2**).
- Déconnecter la batterie du véhicule, soulever légèrement le véhicule avec le pont élévateur.
- Séparer le connecteur du mesureur de débit d'air, démonter entièrement le filtre à air.
- Enlever alors le cache supérieur de la courroie (**Fig. 4, à gauche**).
- Détendre la courroie striée (dans le sens des aiguilles d'une montre) et la démonter.
- Enlever la roue avant droite, démonter le carénage du passage de roue et enlever l'amortisseur de vibrations/la poulie (**Fig. 3**).
- Enlever maintenant le cache inférieur de la courroie (**Fig. 4, à droite**).



Fig. 2



Fig. 3



Fig. 4

Faire tourner le moteur jusqu'au point mort haut (PMH). Le PMH est atteint lorsque le repère du vilebrequin est dirigé vers le bas approximativement à la verticale du repère du carter (**Fig. 5**) et que les repères des pignons du vilebrequin coïncident à l'horizontale (**Fig. 6**).

C'est là que l'outil de blocage contenu notamment dans notre nouveau TOOL BOX ContiTech est inséré entre les pignons du vilebrequin (**Fig. 7**).



Fig. 5



Fig. 6



Fig. 7

Desserrer alors la vis du galet tendeur et démonter la courroie de distribution détendue (**Fig. 8**).



Fig. 8

Montage :

Poser la nouvelle courroie de distribution, dans le sens inverse du sens de rotation, en commençant au niveau du pignon du vilebrequin (**Fig. 9**).



Fig. 9

Tendre alors un nouveau galet tendeur à l'aide de la patte de l'excentrique dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et le serrer fortement manuellement avec la vis Torx fournie. L'indicateur du galet tendeur doit maintenant **se trouver en butée à droite (Fig. 10)**.



Fig. 10

Cette opération est très importante parce que sinon la transmission par courroie produirait des bruits dus à une tension insuffisante à l'issue d'une courte durée de service.

Ensuite faire tourner le moteur à la main d'au moins 2 tours complets dans le sens de rotation. (Ne pas oublier d'enlever l'outil de blocage). Desserrer la vis de fixation du galet tendeur et faire coïncider l'extrémité de l'indicateur sur l'encoche (NEW) (Fig. 11).

Serrer alors le galet tendeur à un couple de **20 à 22 Nm**. Ne jamais serrer la vis trop fort ! Faire de nouveau exécuter 2 tours complets à la transmission du moteur et revérifier le réglage et le réajuster le cas échéant.

Conseil:

surtout si la pompe à eau a été changée en même temps, il faut s'assurer de l'absence de contact entre le galet tendeur et la roue de la pompe à eau. Il faut absolument faire attention au réglage de base de la position de la pompe à eau (montage excentré) (Fig. 12).

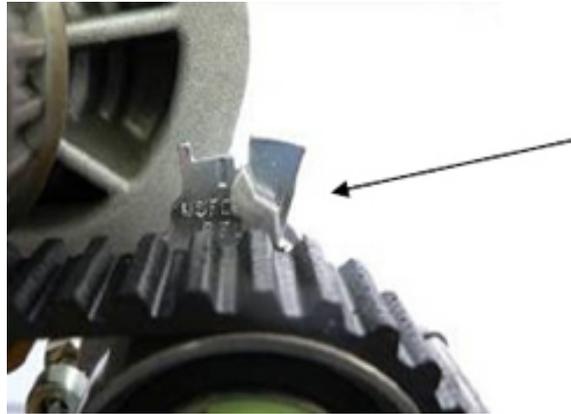


Fig. 11



Fig. 12

Monter à présent le cache de la courroie de distribution, l'amortisseur de vibrations (couple de serrage : 95 Nm +30° +15°) et une nouvelle courroie striée. Faire tourner le galet tendeur pour tendre la courroie. Serrer (couple de serrage : 20 Nm). Puis remonter la roue avant droite. Abaisser le véhicule et installer le cache supérieur de la courroie de distribution. Vérifier l'assise correcte du boîtier du filtre à air et le connecteur du mesureur de débit d'air. Attester le remplacement de la courroie d'origine ContiTech dans le compartiment moteur sur l'autocollant fourni (**Fig. 13**).



Fig. 13

Pour terminer faire un test en faisant tourner le moteur ou en effectuant un test avec le véhicule et faire attention aux bruits inhabituels. Le cas échéant, localiser les bruits et y remédier.