

Technical *Info*

Consejos de montaje: Renault Mégane Scenic 1,9 dti

El motor del Renault Mégane Scenic 1,9 dti se montó en grandes cantidades. Para la identificación del vehículo ayuda el código del motor en la placa de chapa del bloque del motor: Allí se puede leer F9 Q A 734.

Estando el vehículo sobre caballete y sujeto, se puede quitar el revestimiento de la caja de la rueda /revestimiento del motor derecho inferior (**Fig. 1**).



Fig. 1

Soltar el tensor de correas acanaladas y quitar las correas (**Fig. 2**).

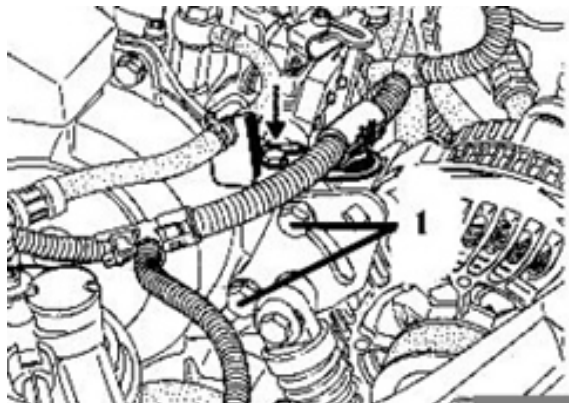


Fig. 2 Fuente: Eurotax

Ahora se cuelga arriba el motor con la traviesa para motor universal. Es aún mejor sujetar el motor abajo a la derecha con un pasador de apoyo entre la bandeja del aceite y el cuerpo del eje delantero. Esto deja mayor libertad de movimientos por arriba (**Fig. 3**).



Fig. 3

Ahora el montador puede desmontar el soporte del motor superior derecho. El motor no puede volcar hacia abajo ya que se sujetó antes de manera correspondiente (**Fig. 4**).



Fig. 4

Ahora se gira el cigüeñal a mano en sentido de giro del motor (aquí a la derecha) hasta que coincida la marca de maniobra de la rueda del árbol de levas con la marca en la tapa del árbol de levas (**Fig. 5**).

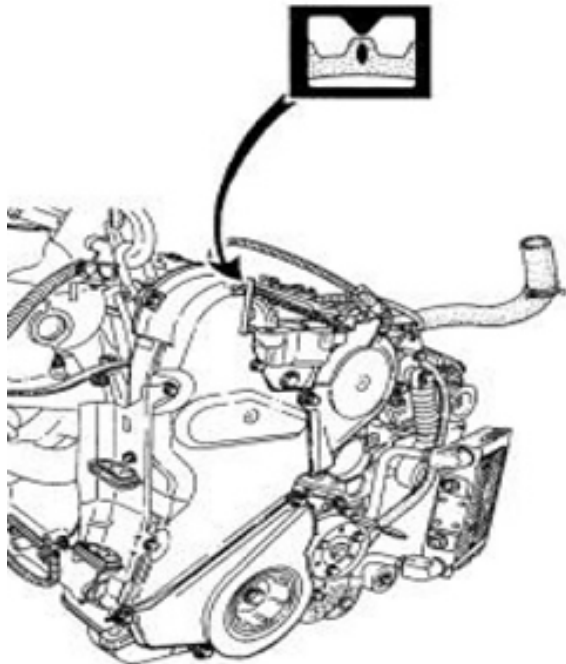


Fig. 5 Fuente: Eurotax

El disco volante se bloquea con la púa de inserción Mot. N°. 1054. Ahora el montador controla el ajuste correcto de la púa, intentando girar a mano el motor. Una púa tal se encuentra también en el nuevo maletín de herramienta especial de ContiTech Power Transmission Group (Figs. 6 + 7).



Fig. 6

Ahora se trata de quitar arriba y abajo el revestimiento de la transmisión por correa (Fig. 7).



Fig. 7

El montador suelta el amortiguador de vibraciones y la polea de correa del cigüeñal y los quita. A continuación puede soltar el revestimiento inferior y quitar y fijar la rueda de la bomba de inyección con la herramienta Mot. 1317 (Fig. 8).

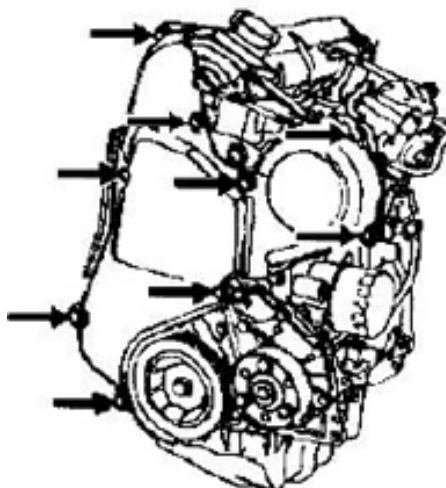


Fig. 8 Fuente: Eurotax

Ahora suelta la sujeción central del tensor, quita la correa dentada y enrosca un tornillo M6 x 45mm por atrás en el recubrimiento hasta que esté prieto. Ahora puede desmontar el tensor. Es de gran ayuda para el montaje posterior hacer una marca adicional en la rueda del cigüeñal y de la bomba de inyección (**Figs. 9+10+11**).



Fig. 9



Fig. 10



Fig. 11

Con la llave de vaso de 1/4" se puede desmontar el rodillo de inversión. Si el tornillo gira pesadamente, mejorar la suavidad de la rosca con un macho de acabado, porque después en el montaje se tiene que poner el tornillo sin **contacto visual (Fig. 12)**.



Fig. 12

El montaje se hace en el orden inverso exacto: Se montan el nuevo tensor y el rodillo de inversión. Montar aquí primero la fijación del tensor sólo apretando con la mano. El montador coloca tensa la correa dentada hacia la izquierda y pone enrasados los puntos trazados de encendido con las marcas (Figs. 10+11+13).



Fig. 11



Fig. 13

Marcar también aquí con tiza adicionalmente la parte interior en la marca del cigüeñal (**Fig. 14**).

Ahora se monta el cabezal medidor de correa dentada del ContiTech Belt Tension Tester según instrucciones por debajo del tensor y se ajusta la tensión de la correa dentada (**Fig. 15**). El montador retira ahora el perno fijador y las mordazas de sujeción. Después se tensa la correa dentada lentamente con el tornillo M6 puesto por detrás alrededor del tensor hasta que el Belt Tension Tester indique 42 SEEM.

A continuación se quita el cabezal medidor y se gira la transmisión a mano dos veces como mínimo. Después de una fuerte presión en la correa en el punto de medición es necesario realizar una nueva medición. El valor resultante tiene que ser ahora **37 SEEM (Fig. 16)**.

Si no se logra este valor, se tiene que repetir el proceso de tensión.



Fig. 14



Fig. 15



Fig. 16

Las herramientas parcialmente bajo tensión se pueden quitar fácilmente con movimientos giratorios ligeros de la transmisión por correa con la llave de boca fija utilizada (**Fig. 17**).

Por último el montador aprieta el tensor con 50 Nm. No olvidarse de quitar el tornillo M6.

La polea de accionamiento (20 Nm + 115 °) y la correa acanalada se montan de nuevo, el dispositivo tensor se aprieta correspondientemente. Después se debe montar la suspensión del motor arriba a la derecha y quitar el pasador de sujeción del eje delantero. Ahora el montador completa el revestimiento y pone la caja de la rueda. Lo importante es controlar ahora el ajuste fijo de todos los componentes y si se quitaron todas las herramientas de bloqueo. Después arrancar el motor a prueba. Después de calentar el motor controlar los ruidos anormales.

Con la etiqueta adjunta sólo se tiene que documentar ahora el cambio de la correa dentada original ContiTech en el recinto del motor (**Fig. 18**).



Fig. 17



Fig. 18