

ContiTech: consigli degli esperti sulla sostituzione della cinghia dentata

- Istruzioni dettagliate per kit cinghia dentata CT 607 WP1 su Citroën Saxo (S0, S1) 1,4 litri VTS con codice motore KFX, KFW (TU3JP)
- ContiTech mostra come evitare errori durante la sostituzione della cinghia dentata

Durante la sostituzione della cinghia dentata si commettono spesso gravi errori. Per garantire una procedura di sostituzione della cinghia senza inconvenienti, gli esperti di ContiTech Power Transmission Group forniscono istruzioni di installazione dettagliate. L'esperto ContiTech illustra qui le istruzioni passo passo per una sostituzione corretta.

Il produttore consiglia di sostituire la cinghia dentata ogni 120.000 km/10 anni (fino a n. organizzazione 10489).

Il tempo necessario per la sostituzione è di circa 1,6 ore.

Consiglio: insieme alla cinghia dentata è opportuno sostituire anche la cinghia poly-V. Per evitare successivi guasti e ulteriori spese si consiglia di non rimontare la cinghia poly-V una volta smontata.

Per la sostituzione, gli installatori necessitano dei seguenti utensili speciali:

Gli utensili sono contenuti anche nel Tool Box V03 di ContiTech.

1. Utensile di bloccaggio volano OE (4507-T.A), Tool Box V03/2
2. Utensile di bloccaggio per albero a camme OE (4507-T.B), Tool Box V03/7
3. Chiave quadra
4. Misuratore di tensionamento ContiTech BTT HZ

Procedure preparatorie:

Identificare il veicolo in base al codice motore.

Disconnettere la batteria del veicolo. Non ruotare l'albero motore e l'albero a camme dopo che la cinghia dentata è stata rimossa. Ruotare il motore nel senso di rotazione normale (verso destra), se non diversamente indicato.

ContiTech

Ruotare il motore solo in corrispondenza dell'ingranaggio albero motore e non di altre ruote dentate. Eseguire i lavori di verifica e regolazione sempre a motore freddo. Non far entrare in contatto la cinghia con sostanze dannose come ad esempio olio motore o liquido di raffreddamento.

Attenersi alle coppie di serraggio indicate dal produttore del veicolo.

Smontare: cinghia trapezoidale, carenatura cinghia superiore e inferiore, puleggia dell'albero motore (fig. 1).



fig. 1

ContiTech

Smontaggio – Cinghia dell'albero a camme:

1. Impostare la distribuzione sulla marcatura PMS del primo cilindro.
2. Il foro dell'ingranaggio dell'albero a camme (ca. in posizione "ore 14") deve coincidere con il foro nella testata cilindri (fig. 2) fino a quando è possibile inserire nel foro l'utensile di bloccaggio OE (4507-T.B), Tool Box V03/7 (fig. 3).



fig. 2



fig. 3

3. Verificare la posizione dell'albero motore. A tal fine sopra il filtro dell'olio sulla flangia (fig. 4 e 5) bloccare il volano attraverso il foro con l'apposito utensile di bloccaggio OE (4507-T.A), Tool Box V03/2. L'utensile di bloccaggio deve essere inserito nel foro del volano.



fig. 4



fig. 5

ContiTech

4. Allentare il dado del rullo tendicinghia e allentare la cinghia dentata.
5. Ora è possibile rimuovere la cinghia dentata.

Montaggio – Cinghia dell'albero a camme:

1. Montare i nuovi componenti del kit cinghia dentata. Verificare che gli altri componenti, tra cui gli ingranaggi dell'albero a camme e dell'albero motore, non siano danneggiati.
2. Calzare la cinghia dentata partendo dall'ingranaggio albero motore e quindi su ingranaggio dell'albero a camme, pompa liquido di raffreddamento e rullo tendicinghia (fig. 6 e 7). **Rispettare il senso di rotazione indicato dalla freccia. Nel corso di questa procedura prestare attenzione a non piegare la cinghia dentata. La cinghia dentata deve essere ben tesa sul lato di trazione tra le ruote dentate.**



fig. 6



fig. 7

ContiTech

3. Tendere leggermente la cinghia dentata con il rullo tendicinghia. A tal fine inserire la chiave quadra nel rullo tendicinghia, ruotare il rullo tendicinghia in senso antiorario e tendere leggermente. Serrare il dado del rullo tendicinghia.
4. Rimuovere gli utensili di bloccaggio dal volano e dall'albero a camme.
5. Tendere la cinghia dentata servendosi del dispositivo di misurazione del tensionamento BTT HZ. Individuare il valore di impostazione corretto e la posizione corretta tramite i dati indicati nella documentazione del dispositivo BTT HZ (fig. 8). Allentare il dado del rullo tendicinghia, inserire la chiave quadra nel rullo tendicinghia, collocare la testina di rilevazione del dispositivo BTT HZ nella posizione corretta circa 1-2 cm sopra la cinghia dentata.

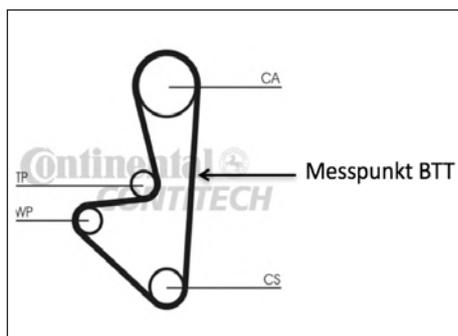


fig. 8

Effettuare la misurazione con un solo microfono della testina di rilevazione – non con entrambi – sopra la cinghia dentata (fig. 9), altrimenti non si rileva alcun valore (fig. 10). Far vibrare la cinghia dentata nei pressi della testina di rilevazione pizzicandola e verificare il valore in Hertz sul display del dispositivo BTT HZ (fig. 11). In questo modello deve essere impostato un valore di 61-66 HZ (fig. 12). Se il valore non corrisponde ruotare il rullo tendicinghia in senso antiorario fino a ottenere il valore desiderato.



fig. 9



fig. 10



fig. 11



fig. 12

ContiTech

6. Quando è impostato il valore di tensionamento corretto, serrare il dado del rullo tendicinghia e ruotare il motore di 4 giri nel normale senso di rotazione.

7. Impostare la distribuzione sulla marcatura PMS del primo cilindro.

Effettuare la regolazione come illustrato in precedenza ai punti 2 e 3 della fase di smontaggio; il foro dell'ingranaggio dell'albero a camme (ca. in posizione "ore 14") deve coincidere con il foro nella testata cilindri (fig. 2) fino a quando è possibile inserire nel foro l'utensile di bloccaggio OE (4507-T.B), Tool Box V03/7 (fig. 3).

Verificare la posizione dell'albero motore. A tal fine sopra il filtro dell'olio sulla flangia (fig. 4 e 5) bloccare il volano attraverso il foro con l'apposito utensile di bloccaggio OE (4507-T.A), Tool Box V03/2. L'utensile di bloccaggio deve essere inserito nel foro del volano.

8. Verificare nuovamente il tensionamento della cinghia dentata. Deve essere impostato un valore di 61-66 HZ (fig. 12). Per la regolazione si vedano le istruzioni al punto 5!

9. Serrare il dado del rullo tendicinghia.

10. Rimontare i componenti e completare nella sequenza inversa rispetto allo smontaggio.

11. Documentare la sostituzione della cinghia dentata originale ContiTech sull'etichetta adesiva fornita e applicarla nel vano motore (fig. 13).



fig. 13

Al termine, effettuare una prova di funzionamento, anche guidando il veicolo.