

ContiTech

ContiTech: Dişli kayışı değişikliği için uzman ipuçları

- KFX, KFW (TU3JP) motor kodlu 1,4 ltr. VTS'lik bir Citroën Saxo (S0, S1) modelinde bulunan CT 607 WP1 dişli kayış kitine yönelik ayrıntılı kılavuz
- ContiTech, kayış değişiminde hataların nasıl önlenir olduğunu gösterir

Dişli kayışının değiştirilmesinde çoğunlukla ciddi sonuçları olan hatalar yapılır. Kayış değişiminin sorunsuz olmasının sağlanması için ContiTech Power Transmission Group tarafından montaj çalışanlarına ayrıntılı bir kurulum yardımı sağlandı. Burada ContiTech uzmanları doğru şekilde değişimin nasıl gerçekleştirileceğini adım adım anlatıyor.

Üretici, dişli kayışının 120.000 km/10 yılda bir değiştirilmesini öneriyor (10489 teşkilat numarasına kadar).

Çalışma süresi 1,6 saattir.

İpucu: Dişli kayışıyla aynı zamanda V oluklu kayış da değiştirilmelidir. Gereksiz maliyetlere sebep olabilecek daha sonraki arızaları önlemek adına, bir kez çıkarıldığı takdirde V oluklu kayışın tekrar takılmaması önerilir.

Montajcılarının değişimi yapabilmeleri için aşağıdaki özel aletler gereklidir:

El aletlerini ContiTech'in Tool Box V03'ünde de bulabilirsiniz.

1. Volan OE (4507-T.A) için blokaj aleti, Tool Box V03/2
2. Eksantrik mili OE (4507-T.B) için kilitleme pimi, Tool Box V03/7
3. Kare anahtar
4. Voltmetre ContiTech BTT HZ

Hazırlık çalışmaları:

Motor kodu aracılığıyla aracı tanımlayın.

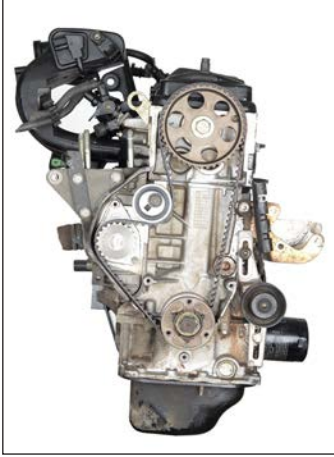
Akü bağlantısını kesin. Dişli kayışı çıkarılmış haldeyken krank ve eksantrik milleri döndürülmemelidir. Başka şekilde açıklanmadıysa, motor normal dönüş yönünde döndürülmelidir (sağa doğru).

ContiTech

Motor başka dişli çarklarda değil yalnızca krank mili çarkında döndürülmelidir. Kontrol ve ayar çalışmaları her zaman motor soğukken uygulanmalıdır. Kayışlar, rn. motor yağı veya soğutma sıvısı gibi zarar verebilecek maddelerle temas ettirilmemelidir.

Araç reticisinin tüm sıkma torklarına dikkat edilmelidir.

Demontaj: Agregaya kayış, üst ve alt dişli kayış koruması, krank mili kayış kasnağı (şek. 1).



şek. 1

ContiTech

Demontaj - Eksantrik mili kayışları:

1. silindirin OT işareti üzerindeki sürelerle ayarlayın.
2. Blokaj aleti OE (4507-T.B), Tool Box V03/7 delik içerisine eklenene kadar (Şek. 3) kam mili dişlisi, kendi deliği (yakl. saat 14 pozisyonunda) ve silindir kafasındaki delik ile aynı hizaya getirilmelidir (Şek. 2).



Şek. 2



Şek. 3

3. Krank mili ayarını kontrol edin. Bunun için, şanzıman flanşındaki (Şek. 4 ve 5) yağ filtresinin üzerinden volan OE (4507-T.A), Tool Box V03/2 için, volanı delikten doğru blokaj aleti ile bloke edin. Blokaj aleti, volan deliğinin içine sokulmalıdır.



Şek. 4



Şek. 5

ContiTech

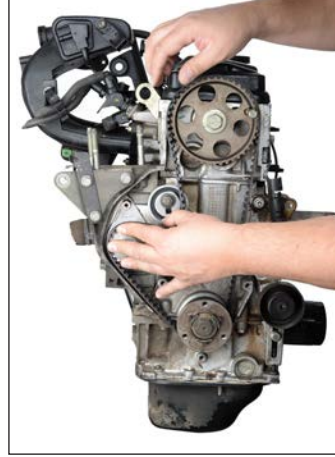
4. Gergi makarasının somununu sökün ve dişli kayışı gevşetin.
5. Şimdi dişli kayışlar çıkarılabilir.

Montaj - eksantrik mili kayışları:

1. Dişli kayış setinin yeni bileşenlerini takın. Kam mili dişlisi ve krank mili dişlisi gibi kalan bileşenleri hasara karşı kontrol edin.
2. Dişli kayışı ilk olarak krank mili dişlisi, daha sonra ise kam mili dişlisi, devridaim pompası ve gergi makarası üzerine yerleştirin (Şek. 6 ve 7). **Yön okunu dikkate alın. Burada yerleştirme sırasında dişli kayışının diş atlamamasına dikkat edilmelidir. Dişli kayışı, dişli çarklarda çekme tarafında keskin olabilir.**



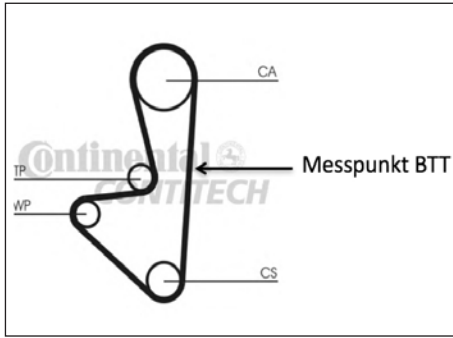
Şek. 6



Şek. 7

ContiTech

3. Dişli kayışın, gergi makarası üzerinden hafifçe ilk gerginliğini sağlayın. Bunun için kare anahtarı gergi makarasına yerleştirin ve gergi makarasını saat yönünün tersine döndürün ve hafifçe sıkın. Gergi makarasının somununu sıkın.
4. Blokaj aletlerini volandan ve eksantrik milinden uzaklaştırın.
5. Dişli kayışı voltmetre BTT HZ ile gerdiren. Bu amaç doğrultusunda, BTT HZ veri kitabı aracılığıyla doğru ayar ve ayar pozisyonunu belirleyin (Şek. 8). Gergi makarasının somununu söküp, kare anahtarı gergi makarasının içine yerleştirin, BTT HZ ölçme başlığını dişli kayışın yaklaşık 1-2 cm üzerinde olacak şekilde doğru konuma getirin.



Şek. 8

Dişli kayışın üzerinden (Şek. 9) her iki mikrofonla değil, ölçme başlığının yalnızca bir mikrofonu ile ölçün, aksi takdirde herhangi bir ölçüm değeri elde edemezsiniz (Şek. 10). Ölçme başlığı yakınındaki dişli kayışı hafifçe vurarak veya çekerek titreşime maruz bırakın ve BTT HZ göstergesi üzerindeki Hertz değerini kontrol edin (Şek. 11). Bu modelde 61-66 HZ'lik bir değer ayarlanmalıdır (Şek. 12). Değer yanlış olduğu takdirde, doğru değer ayarlanana kadar gergi makarasını saat yönünün tersine döndürün.



Şek. 9



Şek. 10



Şek. 11



Şek. 12

ContiTech

6. Doğru gerilim değeri ayarlandığında, gergi makarasının somununu iyice sıkın ve motor dönme yönünde motoru 4 kez çevirin.

7. 1. silindirin OT işareti üzerindeki sürelerle ayarlayın.

Sökme işleminin 2. ve 3. maddesi kapsamında daha önce olduğu gibi ayarlama, blokaj aleti OE (4507-T.B), Tool Box V03/7 delik içerisine eklenene kadar (Şek. 3) kam mili dişlisi, kendi deliği (yakl. saat 14 pozisyonunda) ve silindir kafasındaki delik ile aynı hizaya getirilmelidir (Şek. 2).

Krank mili ayarını kontrol edin. Bunun için, şanzıman flanşındaki (Şek. 4 ve 5) yağ filtresinin üzerinden volan OE (4507-T.A), Tool Box V03/2 için, volanı delikten doğru blokaj aleti ile bloke edin. Blokaj aleti, volan deliğinin içine sokulmalıdır.

8. Dişli kayışın gerilim değerini tekrar kontrol edin. Kayış, 61-66 HZ'lik bir değere ayarlanmalıdır (Şek. 12). Bunun için 5. madde altında açıklanan ayara bakın!

9. Gergi makarasının somununu çevirme momentiyle sıkıştırın.

10. Montaj ve tamamlama işlemleri sökme işlemlerinin tersi sırasına gerçekleştirilir.

11. Orijinal ContiTech dişli kayışı değişimini birlikte verilen yapıştırıcı ile belgeleyin ve bunu motor alanına getirin (Şek. 13).



Şek. 13

Son olarak bir deneme çalıştırması veya deneme sürüşü gerçekleştirin.