

Technical *Info*

Triger kayışı değişimi montaj tavsiyeleri

VW Scirocco, Golf V, Golf VI, Golf Plus ve Jetta III modellerindeki 2,0 I Common Rail motor tipi için ayrıntılı montaj bilgileri • 2008 model yılından itibaren • Motor kodu CBDB

Motor kodu CBDB olan 2,0 I Common Rail motor tipi, VW markasının çeşitli modellerinde büyük sayıda kullanılan bir motordur. Triger kayışı değiştirilirken sıkça önemli hatalar yapılmaktadır. ContiTech Power Transmission Group, kayış değiştirme işleminin sorunsuzca gerçekleşmesi için montörlere ayrıntılı bir montaj yardımı sunmaktadır. ContiTech uzmanı burada doğru değiştirme işlemini adım adım açıklar.

Üretici, triger kayışı/gergi makarası değişimi için aşağıdaki periyotları önermektedir:

Scirocco:	2009 model yılına kadar her 180.000 km'de 2010'dan itibaren triger ve gergi makarası her 210.000 km'de
Golf Plus:	Triger kayışı her 180.000 km'de
Golf V:	Triger kayışı her 180.000 km'de
Golf VI:	Triger kayışı ve gergi makarası her 210.000 km'de
Jetta III	2009 model yılına kadar her 180.000 km'de, gergi makarası her 360.000 km'de 2010 model yılından itibaren triger ve gergi makarası her 210.000 km'de

Deęiřtirme işlemi tüm motorlarda 2,20 saat sürer.

Tavsiye: Triger kayışı ile birlikte aynı zamanda gergi ve saptırma makaraları ve su pompası değiştirilmelidir.

Deęiřtirme işlemi için ařaęıdaki özel aletler gereklidir:

1. Eksantrik mili blokaj pimi (OE 3359)
2. Yüksek basınç pompası dişlisi blokaj pimi (OE 3359)
3. Tutucu (OE T 10172, OE T 10172/4)
4. Krank mili blokaj aleti (OE T 10050)
5. Lokma anahtar (OE T 10264)
6. Pim (OE T 10265)

Güvenlik bilgileri:

Motoru SADECE krank mili dişlisinden dönme yönüne doğru döndürün. Triger kayışı çıkarılmış vaziyetteyken krank mili ve eksantrik mili dişlisinin döndürülmesi yasaktır.

Eksantrik mili dişlisini gevşetirken veya takarken, eksantrik mili sabitlemesini (sabitlemelerini) tutucu olarak kullanmayın.

Eksantrik mili döndürülürken krank mili ÜÖN pozisyonunda olmamalıdır.

Triger kayışına yağ veya soğutma suyu temas etmemelidir.

Triger kayışındaki ayarlama işlemlerini sadece motor soğukken gerçekleştirin.

Radyo kodunu not edin. Akünün eksi kutup bağlantısını çıkarın.

Triger kayışı demonte edildikten sonra tekrar kullanılmamalı ve daima yenisiyle değiştirilmelidir.

Sıkma momentleri:

Not: Üretici her zaman koşmasa da, kendinden emniyetli cıvata ve somunlar tekrar kullanılmamalı ve daima yenileriyle değiştirilmelidir.

VW, aşağıda sıralanan cıvata ve somunların yenilenmesini şart koşmaktadır:

Eksantrik mili dişlisindeki cıvata(lar). (Merkezi cıvata sıkma torku: 100 Nm, dişli kademe 1: 20 Nm, dişli kademe 2: 90°)

Yüksek basınç pompası dişlisindeki cıvata(lar). (Kademe 1: 20 Nm. Kademe 2: 90°)

Gergi makarasının somunu(somunları). (Kademe 1: 20 Nm. Kademe 2: 45°)

Orta triger kayışı koruması (10 Nm)

Alt triger kayışı koruması (10 Nm)

Titreşim sönümleyicisindeki cıvata(lar). (Kademe 1: 10 Nm. Kademe 2: 90°)

Saptırma makarası (50 Nm ve 90° daha döndürün).

Demontaj:

Motor muhafazasını çıkarın.

Yakıt filtresini sökün.

Soğutma maddesi sıcaklık sensöründeki fişi çekin.

Mandalı(mandalları) açın. Triger kayışı üst korumasını sökün.

Sağ ön tekerlek iç kaplamasını sökün.

Yardımcı ünite kayışını sökün.

Titreşim sönümleyicisini sökün.

Triger kayışı alt korumasını sökün.

Orta triger kayışı korumasını sökün.

Soğutma maddesi borusunu(borularını) sökün.

Motoru silindir 1 ÜÖN pozisyonuna getirin. İşarete(işaretlere) dikkat edin (Şekil 1, No.1 ve Şekil 2, No. 2 ve 3). Eksantrik milinin triger kayışı dişlisindeki diş segmenti üstte olmak zorundadır (Şekil 1, No.1).



Abb. 1

Krank mili blokaj aletini (OE T 10050) kullanın (Şekil 2, No.1).

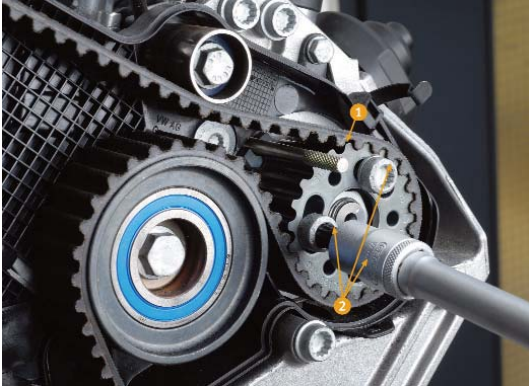
Krank mili ve krank mili blokaj aletinin işaretleri aynı hizada olmak zorundadır (Şekil 2, No.2 ve 3).

Krank mili blokaj aleti: Muylu, deliğin içinde silme şekilde oturmalıdır.

**Abb. 2**

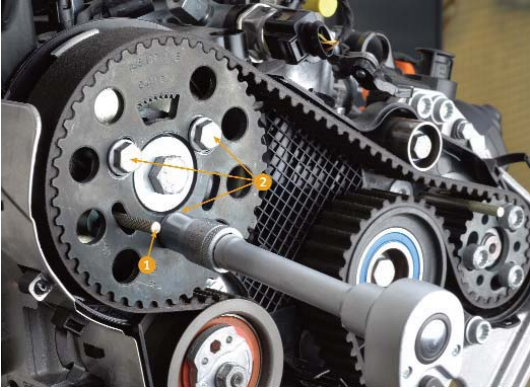
Yüksek basınç pompası dişlisinde ve eksantrik milinde blokaj pimleri kullanın (Şekil 3, No.1 ve Şekil 4 No.1).

Yüksek basınç pompasındaki civataları gevşetin (Şekil 3, No. 2).

**Abb. 3**

Eksantrik milindeki civataları gevşetin (Şekil 4, No. 2).

Tutucu kullanın.

**Abb. 4**

Gergi makarasının somununu gevşetin (Şekil 5, No. 1 ve Şekil 6, No. 1).

Gergi makarasının eksantriğini (Şekil 5, No. 3 ve Şekil 6, No. 2) , gergi makarası özel aletle sabitlenebilinceye kadar (Şekil 5, No. 2) alyen anahtarla saat yönünün tersine döndürün.

Lokma anahtar (OE T 10264)

Pim (OE T 10265).

**Abb. 5**

Gergi makarasının eksantriğini alyen anahtarla saat yönünün tersine döndürün (Azami yük dayanağı, Şekil 6, No.2).

Gergi makarasının somununu hafifçe sıkın (Şekil 5, No. 1 ve Şekil 6, No. 1).

Triger kayışını önce saptırma makarasından ve sonra dişlilerden çıkarın.



Abb. 6

Montaj:

Triger kayışındaki ayarlama işlemlerini sadece motor soğukken gerçekleştirin.

Gergi makarası: Ana tablanın tırnağı yuvanın içinde olmak zorundadır (Şekil 7, No. 1).

ÜÖN işaretlerini kontrol edin, gerekirse ayarlayın.

Gergi makarası pimle tutulmuş ve sağ dayanağa kadar sabitlenmiş olmalıdır (Şekil 6, No. 2).

**Abb. 7**

Eksantrik mili dişlisini saat yönünde dayanağa kadar döndürün.

Enjeksiyon pompası dişlisini saat yönünde dayanağa kadar döndürün.

Triger kayışını sırayla krank mili, gergi makarası, eksantrik mili dişlisi, soğutma maddesi pompası, yüksek basınç pompasına yerleştirin.

Gergi makarasının somununu gevşetin.

Özel aleti (sabitleme pimi) çıkarın.

Gergi makarasının doğru oturmasına dikkat edin.

Gergi makarasının eksantriğini alyen anahtarla saat yönünde döndürün (ok yönünde).

Gergi makarasının göstergesi ana tabladaki girinti ile aynı hizada olmak zorundadır (Şekil 8, No.1).

Bu işlem sırasında, gergi makarasının somunu birlikte dönmemelidir (Şekil 8, No. 2).

Gergi makarasının somununu sıkın (Şekil 8, No. 2).

**Abb. 8**

Eksantrik mili dişlisini saat yönünün tersine gergin tutun (tutucu kullanın).

Eksantrik milindeki civatayı(cıvataları) sıkın (Şekil 4, No. 2).

Yüksek basınç pompası dişlisindeki civatayı(cıvataları) sıkın (Şekil 3, No. 2).

Yüksek basınç pompası dişlisi ve eksantrik milindeki blokaj pimlerini çıkarın (Şekil 3, No.1 ve Şekil 4 No.1).

Krank mili blokaj aletini çıkarın (Şekil 2, No.1)

Krank milini motorun dönme yönünde iki tur döndürün.

Krank milini birinci silindirin ÜÖN'ından biraz öndeki pozisyona getirin (Şekil 6).

Krank mili blokaj aletini (OE T 10050) kullanın (Şekil 6, No.1).

Krank milini, blokaj aletinin yerleştirilmesi mümkün oluncaya kadar döndürün.

Krank mili blokaj aletindeki muylu flanş deliğinin biraz önünde durmalıdır (Şekil 6, No. 1).

Krank milini, blokaj aletinin yerleştirilmesi mümkün oluncaya kadar döndürün (Şekil 6).

Eksantrik milinin blokaj aleti ile sabitlenip sabitlenemeyeceğini kontrol edin.
Gergi makarasının göstergesi ana tabladaki girinti ile aynı hizada olmak zorundadır.
Eksantrik mili dişlisindeki civatayı(ları) sıkın.
Enjeksiyon pompası dişlisindeki civatayı(ları) sıkın.
Bundan sonraki montaj işlemi, demontaj işleminin tersine gerçekleşir.
Yardımcı ünite kayışını yerleştirin.
Radyo kodlayın, silinebilir bellekleri programlayın.
Motoru çalıştırın ve fonksiyonunu kontrol edin.
Arıza belleğini sorgulayın. Deneme sürüşü yapın.
Triger kayışı değişimini not edin.