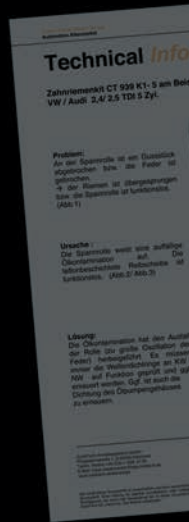


Power Transmission Group
Our Drive – Your Success



Informații Tehnice
TI 1-25

Tip vehicul	Motor	Pagina
Audi	A4, 1.8 20V	4
	2.5 TDI V6	9
	2.4 / 2.5 TDI 5 cyl.	16
	1.4 16V	18
	1.9 TDI	21
Chevrolet	1.4 16V, 1.5 16V, 1.6 16V	24
Daewoo	1.4 16V, 1.5 16V, 1.6 16V	24
Daihatsu	Cuore	13
Fiat	Punto motor 188 A4	3
Ford	2.5 Diesel	5
	1.8 Diesel	6
	1.25 16V / 1.4 16V / 1.6 16V,	14
	Diverse modele de la 4/97	
GM	1.7 DTI pâna la nr. motor: 328703	22
Jeep	Cherokee	7
Mitsubishi	1.8 GDI	12
Nissan	1.5 dCi	15
Opel	1.6 / 1.8 16V	10
	1.7 DTI pâna la nr. motor: 328703	22
	1.4 / 1.6 / 1.8 /2.0 16V	23
Renault	1.2 16V	2
	Master, Trafic	7
	1.4/ 1.6 16V	8
	1.5 dCi	15
Rover / MG	toate 2.0 / 2.5 V6	17
Škoda	1.4 16V	18
	2.5 TDI 5 cyl.	19
	1.9 TDI	21
Seat	1.4 16V	18
	1.9 TDI	21
Suzuki	1.5 DDIS	15
Volvo	V40 / S40 1.8	12
VW	2.5 TDI V6	9 + 19
	1.9 TDI	21
BTT Hz. (măsurare frecvență)	Motor Punto 188 A4	3

Kit	Pagina
CT 522 K4 in CT 522	7
CT 604 K1, CT 684 K1, CT 711 K1,CT 840 K1/K2, CT 935 K1/K2, CT 940 K1/K2 , CT 949 K1	25
CT 817 Curea Transmisie	13
CT 870 K1, CT 873 K1, CT 975 K3	23
CT 881 K2	14
CT 887 K1	24
CT 919 K4 / K5	4
CT 939 K1-5	16
CT 939 K2 / K3	19
CT 941 K1	12
CT 946 K2 in Kit CT 1044 K1	11
CT 957 K1 / K2	18
CT 975 K1 u CT 975 K3	10
CT 983 K1 / K2	6
CT 984 K2 și CT 1015 K2	9
CT 1014 K3	22
CT 1014 K2 / K3 / K5	26
CT 1035 K1/ CT 1035 K2	15
CT 1038 K1, CT 1034 K1, CT 986 K1 și CT 731 K1	20
CT 1044 K1	21
CT 1045 K1	2
CT 1055 / CT 1054	5
CT 1096 K1	17
 Ponturi Instalare – Schimbarea Curelelor de Distribuție	
VW-Scirocco, Golf V, VI, Plus, Jetta III, anul model 2008, Cod Motor: CBDB	28
Ca exemplu Renault Clio II 1.6 16V Cod Motor K4M 748	36
Ca exemplu Opel 1.8i 16V C 18 XE	46
Ca exemplu Audi A4, A6, A8, VW Passat 2.8 30V	54

Instalarea kitului curelei de distribuție CT 1045 K1 pentru Renault 1.2 16V

Defect uzură:

Rola de întindere cedează după o perioadă scurtă de funcționare și poate avea o manta separată de miezul rulmentului.

Mantaua prezintă urme severe de frecare.

Spatele curelei de distribuție este adeseori puternic deteriorat iar uneori este uzat complet datorită uzurii termice.



Cauza erorii:

Datorită rotirii excentricului în direcția greșită, rola de întinere ajunge într-o poziție nepermisă și ia contact cu o margine a pinionului motorului. Rola de întindere este astfel blocată mecanic complet sau parțial iar cureaua ce continuă să se rotească este supraincălzită prin frecarea cu mantaua rolei. Nivelul de uzură depinde de timpul de funcționare.



Eliminarea erorii:

Instalați întotdeauna cureaua de distribuție urmând exact instrucțiunile producătorului, respectând în special sensul de rotație a excentricului de întinere (**aici în sensul invers acelor de ceasornic**). În caz contrar rola de întindere poate intra în contact cu o suprafață, fiind foarte probabilă defectarea în scurt timp.



Setarea tensiunii curelei de distribuție Fiat folosind noul BTT Hz - Exemplu: Motor Punto 188 A.4. (măsurarea frecvenței)

Problemă:

Setarea tensiunii ca voltaj de oprire (T2) pentru BTT Hz este dată în manual ca fiind 150 - 160 Hz . Măsurătorile subiective au ca rezultat supratensionarea curelei de distribuție.

Cauza erorii:

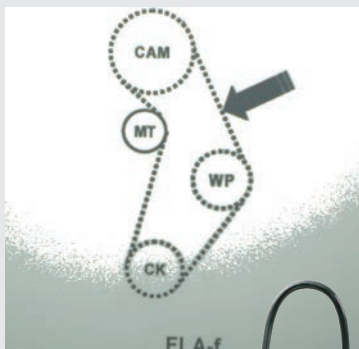
Setarea nominală a producătorului folosind un aparat de măsură a frecvenței, în vigoare începând cu modelele din 2003, este stabilită adunând 2 măsurători. Valoarea măsurată a săgeții verzi din stânga imaginii trebuie adunată. Modelele mai vechi pot de asemenea fi setate utilizând BTT Hz.

Procedură:

Pretensionați cureaua de distribuție utilizând o cheie dinamometrică cu 7 Nm la rola de întinere, apoi fixați rola de întindere. Efectuați 2 rotații ale motorului, apoi adăugați rezultatele măsurătorii ambelor puncte. Valoarea totală trebuie să fie 160 Hz.

Alternativ, este posibilă o setare de doar 125 Hz deasupra pompei de apă.

T1	rotiri	T2	
100-110	2	150-160	FLA-f
100-110	2	150-160	FLA-f
190-210		230-245	FLA-k
160-180		205-220	FLA-aa
120-130		145-160	FLA-c
125-135		150-165	FLA-c
120-135		130-155	FLA-t
100-110	2	150-160	FLA-f
190-210		234-245	FLA-k



Instalarea kitului curelei de transmisie CT 919 K1 / K3 / K4 / K5 pentru Audi A4, 1.8 20V (re tehnologizarea vehiculelor construite înainte de 1998)

Tipar defect:

Cureaua de distribuție face zgomot după ce funcționează puțin timp.

Cauza erorii:

Rola de întindere nou instalată nu este la distanța corespunzătoare de motor și permite centurii să se frece de laterala rolei cu borduri interioare. (îngropată)

Eliminarea erorii:

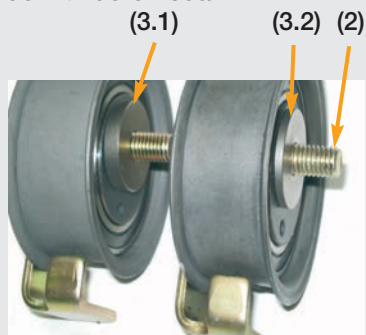
La re tehnologizarea vehiculelor construite înainte de sau în anul 1998, vechiul știft filetat (1) trebuie eliminat. Noua versiune este înșurubată în aceeași gaură cu un distanțier pre-montat (2). **Problema este că producătorul are două!!**

Distanțiere de grosimi diferite (3.1)+(3.2) ce definesc distanța de la rolă la motor. În ciuda delimitării pe baza Nr. de Identificare al Vehiculului (luna prod.: 01/96) încă nu este absolut clar ce kit trebuie utilizat deoarece Nr. Identificare al Vehiculului poate devia. Trebuie să verificați întotdeauna dacă rola de întindere schimbată este montată în linie cu transmisia. În caz contrar vor exista zgomote și pot apărea chiar și defecțiuni ale motorului.

Versiunea ce trebuie înlocuită (1)



Tehnologie rolă de întindere nouă



Modificări ale tehnologiei de tensionare la Ford 2.5 diesel (CT 1055 / CT 1054)

Problemă:

Rola de ghidaj inclusă în kit pentru tipul furnizat este diferită de cea instalată în vehicul.

Cauza:

Conform Ford, noul tip de rola de tensionare trebuie instalată în toate modelele cu motor diesel 2,5 când trebuie schimbată cureaua de distribuție. Dat fiind faptul că structura a fost schimbată complet, sunt necesare clarificări referitoare la instalarea și poziționarea corectă a acesteia.

Soluție:

Tipul nou este o rolă de tensionare semiautomată instalată central în locul rolei de tensionare manuală. După instalarea normală a curelei de distribuție, tensiunea se ajustează pe discul din față rotindu-l în direcția indicată de săgeată utilizând o cheie hexagonală.

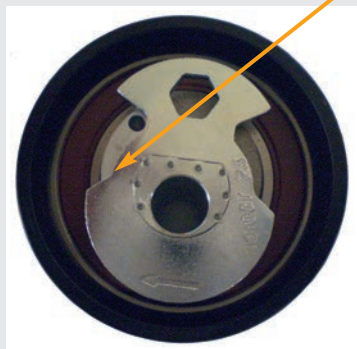
Țineți seama de faptul că marcajul semicircular trebuie aliniat corespunzător cu latura de jos **(1)** a indentației.

Tipul ce va fi înlocuit



Nouă tehnologie rolă tensionare

Tensiune țintă (1)



Retehnologizarea tehnologiei de tensionare în Ford 1.8 diesel (CT 983 K1/K2)

Problemă:

Rolă de tensionare din kit este proiectată tehnic diferit de modul în care este instalată în fabrică.

Cauză:

Conform Ford, noul tip de rolă de tensionare trebuie instalată în toate modelele cu motor diesel 1,8 când trebuie schimbată curea de distribuție. Dat fiind faptul că structura a fost schimbată complet, sunt necesare clarificări referitoare la instalarea și poziționarea corectă a acesteia.

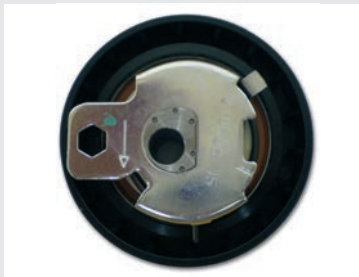
Soluție:

Tipul nou este o rolă de tensionare semiautomată instalată central în locul rolei de tensionare manuală (50 Nm). După instalarea normală a curelei de distribuție, tensiunea se ajustează pe discul din față rotindu-l în direcția indicată de săgeată utilizând o cheie hexagonală. Asigurați-vă că adâncitura este în partea opusă opritorului aproximativ în poziția 3:00.

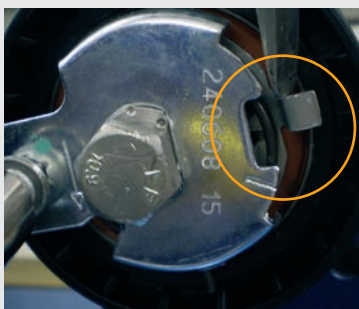
Tipul ce va fi înlocuit



Nouă tehnologie rolă tensionare



Tensiune nominală



Schimbarea rolei de tensionare CT 522 K4 în CT 522 K1 Renault Master, Trafic și Jeep Cherokee

Problemă:

Rolă de tensionare din kit este proiectată tehnic diferit de modul în care este instalată în vehicul.

Cauză:

Conform Ford, noul tip de rolă de tensionare trebuie instalată în toate modelele cu motor diesel 2,1 când trebuie schimbată curea de distribuție conform kiturilor menționate mai sus. Dat fiind faptul că structura a fost schimbată, sunt necesare clarificări referitoare la instalarea și poziționarea corectă a acesteia.

Soluție:

Tipul nou este de asemenea o rolă de tensionare manuală instalată în locul rolei de tensionare precedente. După instalarea curelei de distribuție, rola corespunzătoare este așezată pe placa opritoare și ambele sunt înfiletate. Manșonul cu arc nu se mai folosește. (nu este afiat) Tensiunea este apoi ajustată conform instrucțiunilor.
(ex.: Conti BTT: 104 Hz +/- 5)

Tipul ce va fi înlocuit



Noua rolă de tensionare cu placă



Retehnologizarea curelelor canelate în V pe motoarele Renault 1.4 /1.6 16 V cu aer condiționat K4J / K4M

Problemă:

Cureaua este foarte zgomotoasă, se uzează repede și are semne de abraziune. Din cauza oscilațiilor laterale, ansamblul de tensionare, inclusiv canelurile, pot ieși din curea. Dacă rezultatul este alunecarea curelei de distribuție, acest lucru poate deteriora serios motorul.

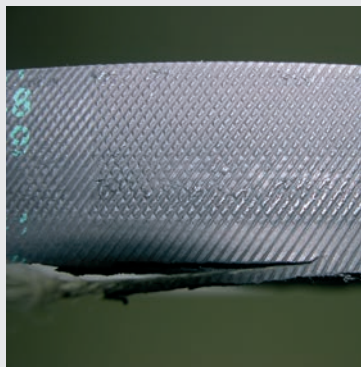
Cauză:

Cureaua cu nervuri în V din vehiculele mai vechi are șase nervuri (6 PK 1748). Cureaua noua are doar cinci nervuri (5 PK1750) pentru a separa mai mult cureaua de motoare. Conform Renault, noua curea trebuie instalată la scară generală.

Soluție:

Noua curea cu 5 nervuri este așezată doar pe șanțurile exterioare ale roților curelei; șanțul interior este liber pe toate roțile. În acest aranjament, ambreiajul generatorului trebuie verificat pentru a se asigura funcționarea perfectă iar servopompa de direcție trebuie să aibă toleranță axială. (aliniere) Înainte de montarea acestei curele, eliminați abraziunile de pe role utilizând o perie de sârmă.

Tipul ce va fi înlocuit



Instrucțiuni montaj pentru CT 984 K2 și CT 1015 K2, ex. Audi, VW 2.5 TDI V6

Problemă:

Maneta de tensionare se freacă de rola de tensionare. **(Fig. 1)** Acest lucru poate provoca defecțiuni serioase ale motorului.

Cauză:

Datorită poziționării necorespunzătoare în timpul instalării **(Fig. 2)**, maneta de tensiune intră în contact cu mantaua rolei după o scurtă utilizare a pieselor. În ilustrație este prezentată latura dinspre motor. (altfel nefiind vizibilă).

Soluție:

Verificați cu atenție poziția manetei de tensiune pe știftul de verificare. Doar suprafețele de contact ale manetei ilustrate aici **(Fig. 3)** trebuie să ia contact cu clema. Acest lucru asigură libertatea de mișcare a mantalei rolei.

Fig. 1



Fig. 2

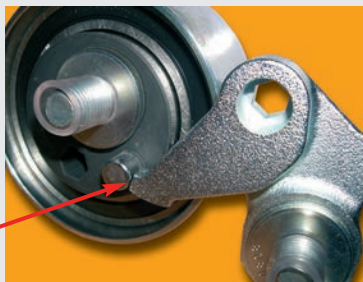


Fig. 3



Schimbarea rolei de ghidare CT 975 K1 cu CT 975 K3 - Opel 1.6 / 1.8 16 V

Problemă:

Rolă de ghidare inclusă în kitul livrat diferă de cea instalată în vehicul.

Cauză:

Conform producătorului, trebuie instalată noua rolă cu manta de plastic (55373) la schimbarea curelei, în locul versiunii cu manta metalică (55333).

Soluție:

Noua rolă vine echipată cu un știft premontat și poate fi utilizată direct.

Rolă ce va fi înlocuită



Noua rolă de ghidare



Înlocuirea Kitului de Distribuție CT 946 K2 cu Kitul CT 1044 K1

Problemă:

Cureaua ce vine cu CT 1044 K1 diferă ca aspect și număr de identificare de cureaua CT 946 instalată. (Fig. 1)

Cauză:

CT 1044 este întărită cu stofă și poate fi utilizată de asemenea pentru motoarele TDI mai vechi. (Fig. 2)

Soluție:

Kitul CT 946 K2 nu mai este disponibil, fiind înlocuit de CT 1044 K1. Numărul motorului distinctiv este astfel omis.

Fig. 1
CT 943



Fig. 2 CT 1044
cu stofă de întărire



Defectarea rolei de ghidare a CT 941K1 datorată supraîncălzirii

Mitsubishi 1.8 GDI, Volvo V40/ S40 1.8

Problemă:

La scurt timp după instalarea kitului, rolă de ghidare cedează datorită degradării/supraîncălzirii. (Fig.1)

Cauză:

Blocarea rolei de tensionare. Acest lucru face ca cureaua să transmită căldură iar rolă de ghidaj să se supraîncălzească. Ca rezultat, carcasa de plastic a rulmentului se topește, defectând rola. Blocarea rolei de tensionare are loc când rola se freacă de suport. (Fig. 2)

Soluție:

Rola de tensionare trebuie obligatoriu să fie fixată în sensul invers acelor de ceasornic când la prindere se folosește un excentric. Rola trebuie să se poată deplasa liber pe suport.

Respectați tensiunea de strângere de 48 Nm a șurubului de fixare.

Fig. 1

Rolă de ghidare dezasamblată



Fig. 2

Vedere interioară rolă tensionare blocată



Curea transmisie CT 817

Daihatsu Cuore, modele din toți anii

Problemă:

Cureaua este descusută pe margini și are un aspect de prelucrare slabă.

Cauză:

Elementul elastic al CT817 este Kevlar. Din motive tehnice, marginile au aspectul din **Fig. 1** după ce sunt tăiate.

Soluție:

Nu există motive de îngrijorare legate de utilizarea acestor curele. Acestea nu prezintă defecte materiale.

Fig. 1
Marginile CT 817

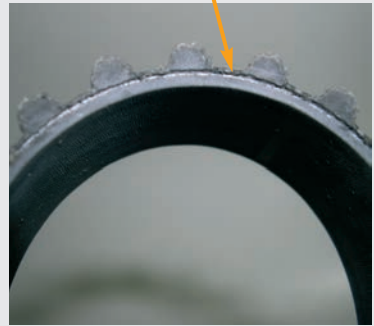


Fig. 2
Curea de distribuție convențională



Cureaua de distribuție CT 881 K2 în exemplul Ford 1.25 16V/ 1.4 16 V / 1.6 16 V – Diverse modele începând cu 4/97

Problemă:

Rolă de tensionare furnizată în kit este proiectată diferit de cea instalată în vehicul. (Ajustarea excentricului până la alinierea indicatorului utilizând o cheie hexagonală)

Cauză:

Conform producătorului, versiunea nouă trebuie instalată în locul celei anterioare la schimbarea curelei.

Soluție:

Noua rolă este dotată cu un splint premontat putând fi instalată direct. După instalarea tuturor componentelor, splintul de siguranță este tras iar tensiunea este setată automat.

Designul rolei anterioare



Noul design



Schimbări la rola de tensiune CT 1035 K1 / CT 1035 K2 – Renault 1.5 dCi, Nissan 1.5 dCi, Suzuki 1.5 DDIS

Problemă:

Rola de tensionare din kit este proiectată diferit de rola instalată în vehicul. (Fig.1)

Cauză:

Acesta este un design alternativ (Fig. 2). Aceasta vine cu același șurub și poate fi instalată conform instrucțiunilor producătorului vehiculului.

Soluție:

În ciuda designului diferit, rola de tensionare poate fi utilizată pentru toate vehiculele menționate în catalog.

Fig. 1

Designul anterior



Fig. 2

Designul alternativ



Compararea plăcilor de bază



Kit curea de distribuție CT 939 K1- 5 prin exemplu: VW / Audi 2.4/ 2.5 TDI 5 cil.

Problemă:

O piesă turnată s-a rupt de pe rola de tensiune sau arcul s-a rupt.

→ Cureaua a sărit iar rola de tensiune nu mai funcționează. (Fig.1)

Cauză:

Rolă de tensiune este evident contaminată de ulei. Scripetele de fricțiune acoperit cu Teflon nu funcționează. (Fig. 2 / Fig. 3)

Soluție:

Contaminarea cu ulei a provocat defectarea rolei (oscilarea excesivă a arcului). Trebuie întotdeauna verificată pentru a se asigura că șaibele de etanșare ale axului de pe arborele cotit / arborele cu came funcționează corespunzător. Acestea trebuie înlocuite dacă este necesar.

Fig. 1



Fig. 2



Fig. 3



Kit curea distribuie CT 1096 K1, luând ca exemplu: Rover / MG toate 2.0 / 2.5 V6

Problemă:

Rolă de tensiune (**Fig. 1**) se răsucete pe cadru în timpul funcționării. Dacă funcționarea continuă, suprafața rulantă începe să ia contact cu cadrul și se blochează. (**Fig. 2**)
→ Motorul poate fi deteriorat!

Cauză:

Trebuie să vă asigurați că rola este premon-
tată pe cardu cu 10 Nm.

Soluție:

După ce cureaua de distribuție a fost instala-
tă și ajustată, rola trebuie să fie fixată în
final prin strângerea șurubului de montare
cu 40 -50 Nm.

Fig. 1



Fig. 2



Fig. 3



Instrucțiuni de montare pentru kitul curelei de distribuție CT 957 K1 / K2: ex. Audi / Škoda / Seat 1.4 16V

Tipar defecte:

Cureaua de distribuție a scăzut în lățime și s-a rupt ca rezultat. (Fig. 1)

Cauza erorii:

Cureaua de distribuție s-a deplasat în lateral datorită unei role de tensionare strâmbă (Fig. 2).

Eliminarea erorii:

La instalarea rolei de tensiune, este necesar sa va asigurați că opritorul este prins corect în gaura capacului miezului. Când transmisia este rotită de două ori, asigurativă că cureaua este aliniată. (Fig. 3).

Fig. 1



Fig. 2



Fig. 3



Kit curea distribuție CT 939 K2/K3, utilizat de exemplu în: VW / Audi 2.5 TDI 5 cil.

Problemă:

Conform actualizărilor echipamentelor, kitul curelei de distribuție conține o șaibă subțire (acoperită cu diamant) ce nu a fost instalată anterior în vehicul.

Soluție:

Conform catalogului VW / Audi, această șaibă specială (4) trebuie instalată între roata de acționare a arborelui cotit (3) și amortizorul de vibrații de torsiune (5). Aceasta are scopul de a îmbunătăți coeficientul de frecare.

Fig. 1
Șaibă

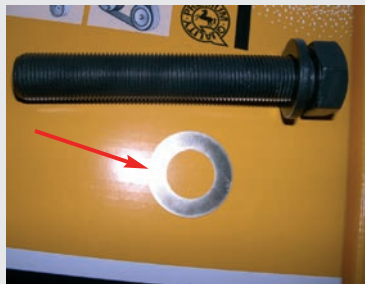
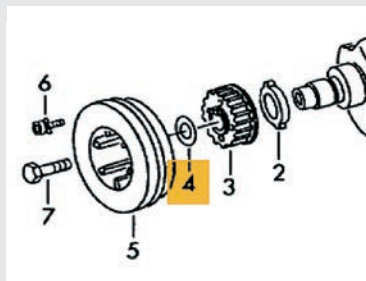


Fig. 2
Poziție instalată



Instalarea Corectă a Scripetelui de Tensiune pentru Kiturile CT 1038 K1, CT 1034 K1, CT 986 K1 și CT 731 K1

Problemă:

Scripetele de tensionare ce vine cu kitul se descompune după o perioadă scurtă de utilizare, rezultând în deteriorarea motorului.

Cauză:

Situația se datorează alinierii necorespunzătoare a transmisiei. Scripetele de tensionare este supus unor forțe unghiulare și cedează după o perioadă scurtă de folosire.

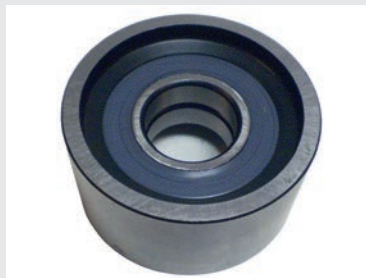
Soluție:

Pentru a asigura alinierea corectă, este vital ca suportul scripetelui de tensionare să fie curățat bine și să verificați ulterior ca întreaga suprafață a scripetelui este așezată corespunzător pe știftul de ghidare.

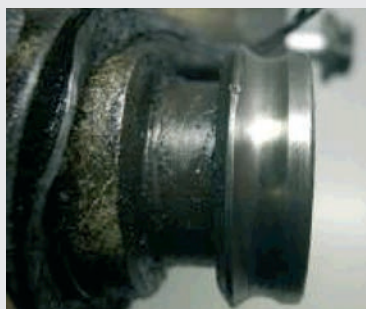
Rulment dezasamblat



Scripete intact



Știftul de ghidaj al plăcii opritoare a scripetelui de tensionare



Instrucțiuni de montare pentru Kitul Curelei de Distribuție CT 1044 K1

Exemplu, Audi / VW / Škoda / Seat 1.9 TD

Tip de defecțiune:

Rolă mare de ghidaj se rupe după o perioadă scurtă de folosire datorită blocării rulmentului. Acest lucru poate provoca deteriorarea motorului (Fig. 1).

Cauza defectului:

Datorită tensiunii insuficiente, spatele curelei de distribuție se încălzește pe cele două role de stabilizare (Fig. 2).

Ațiuni de remediere:

La ajustarea tensiunii curelei de distribuție, este vital să verificați încă o dată poziția corectă a marcajului de pe scripetele de tensionare, chiar și după ce transmisia a fost rotită de câteva ori. Aveți grijă să vă asigurați că există o forță de frecare suficientă la rolele de stabilizare mici pentru ca ele să poată fi acționate fără să existe alunecări (Fig. 3).

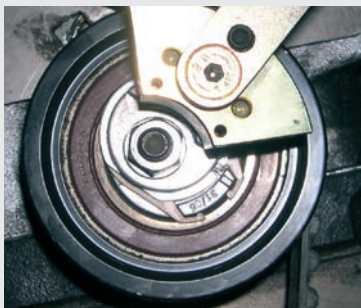
Fig. 1



Fig. 2



Fig. 3



CT 1014 K3 kit re tehnologizare pt. modele diverse Opel/ GM 1.7 DTI (până la nr. motor 328703)

Problemă:

Scriptetele nou de ghidaj nu încap în spațiul vechiului scripete de ghidaj. Suportul motorului este poziționat acum înclinat față de motor și nu mai poate fi înșurubat pe acesta.

Cauză:

Conform "Opel TIS", scripetele de ghidaj mecanic vechi din CT 1014 K1 nu mai poate fi utilizat. În locul acestuia se instalează pre-tutindeni noul tip (după cum este cazul, funcționează de la nr. motor 328704 în sus).

Soluție:

Pentru a monta scripetele nou, un șurub distanțieri a fost înșurubat la dreapta roții pompei de injecție. Acesta servește acum ca opritor pentru arcul scripetelui modificat. Vechiul suport al motorului trebuie înlocuit cu tipul nou inclus. Acest lucru este necesar deoarece noul scripete nu mai are placă de bază, ce servea și ca distanțier pentru suportul motorului. Șuruburile trebuie strânse la o tensiune de: **49 Nm**.

Rolă ghidaj veche din CT 1014 k1



Rolă ghidaj nouă din CT 1014 K3



Suport motor



Ponturi instalare pentru scripeteii de tensionare: CT 870 K1, CT 873 K1, CT 975 K3 – Opel 1.4 / 1.6 / 1.8 /2.0 16V

Problemă:

Scripetele de tensionare face zgomot după ce funcționează o perioadă. La funcționarea ulterioară, opritorul se poate rupe și cureaua își pierde tensiunea. Ca regulă, acest lucru deteriorează motorul!

Cauză:

Când este rece, indicatorul de pe scripetele de tensionare nu mai indică semnul și atinge oprirea la rece după fiecare ciclu de combustie (zgomote).

Soluție:

Opel/GM specifică un proces special de setare a tensiunii la schimbarea unei curele de distribuție: Când tensionați, cama de ajustare trebuie rotită în sensul invers acelor de ceasornic (spre stânga). Distribuția trebuie rotită de 2 ori manual cu scripetele de tensionare sub tensiune completă. Doar după ce ați efectuat această procedură treceți la setarea tensiunii prin rotirea camei spre dreapta către semnul “nou”. Acest lucru trebuie făcut pentru a vă asigura că cureaua de distribuție este “setată”.

Indicatorul poziționat prea jos



Setare oprire completa



Setare finala



Instalarea scripetelui de tensionare: CT 887 K1 pentru Daewoo și Chevrolet 1.4 16 V, 1.5 16V, 1.6 16V

Problemă:

Indicatorul scripetelui de tensionare se rupe în timpul instalării și poate deteriora grav curea.

Cauză:

Există două motive posibile:

1. Nu ați slăbit pompa de apă și nu ați utilizat-o pentru a ajusta tensiunea așa cum este descris în instrucțiuni.
2. În timpul celor două rotații ale motorului sub tensiune crescută (marcarea găurii pe placa de bază) limitatorul este supus unei sarcini excesive și indicatorul mobil se rupe.

Soluție:

1. Asigurați-vă că ați slăbit pompa de apă, apoi ați rotit-o utilizând unealta corespunzătoare OE (J-4249 2) apoi trăngeți-o din nou la 8 Nm.
2. Limba indicatorului trebuie ajustată pentru a vă asigura că nu este sub tensiune vreodată. După ce ați întors motorul de două ori, ambele indicatoare trebuie să fie perfect aliniate între ele.



Instalarea scripetelui de tensionare din CT 604 K1, CT 684 K1, CT 711 K1, CT 840 K1/K2, CT 935 K1/K2, CT 940 K1/K2 , CT 949 K1 pentru modele diverse Renault

Problemă:

Scripetele de tensionare se blochează după o perioadă scurtă de folosire. Spatele curelei se supraîncălzește iar rola de ghidaj este deteriorată termic.

Cauză:

În timpul instalării scripetelui de tensionare, nu s-a acordat atenție suficientă pentru a vă asigura că scripetele se rotește în jurul axei corespunzător și/sau piulița este strânsă suficient. Acest lucru a făcut ca scripetele să se rotească sub sarcină iar mantaua s-a blocat pe interior din cauza unei plăci îndoite.

Soluție:

1. Aveți întotdeauna grijă să vă asigurați că scripetele de tensionare este instalat corect pe suprafața de montare (ochiul trebuie așezat corespunzător în scobitura plăcii opritoare).
2. În plus, la instalare trebuie respectată tensiunea de strângere specificată de 50 Nm.



Nou ghidaj în kitul CT 1014 K2 / K5 / K3 pentru modele diverse Opel/GM 1.7 D

Problemă:

Komplet nove slobodne remenice CT 1014 K2 / K5 / K3 za razne Opel/GM 1.7 D

Cauză:

Conform “Opel TIS”, vechiul scripete de ghidaj (**Fig. 1**) nu mai este folosit. Tipul nou ce este instalat acum (**Fig. 2**) are un rulment fără flanșă.

Soluție:

În ciuda designului diferit, noul tip poate fi instalat direct în locul vechiului ghidaj de oțel.

Fig. 1
Rola ghidaj veche V 55317



Fig. 2
Scripetele ghidaj nou V 55368



Ponturi Instalare – Schimbarea Curelelor de Transmisie Pentru Modelele: VW-Scirocco, Golf V, VI, Plus, Jetta III, de la anul model 2008, Cod Motor: CBDB

Numere mari de motoare în linie 2.0 l cu codul motor CBDB sunt instalate în diferite modele VW. La schimbarea curelei de distribuție se fac adeseori greșeli serioase. Pentru a vă asigura că schimbarea curelei decurge fără probleme, ContiTech Power Transmission Group oferă mecanicilor ponturi de instalare detaliate. Expertul ContiTech explică pas cu pas cum să înlocuiți curelele în mod corect.

Producătorul recomandă ca cureaua de distribuție și scripetele de tensionare să fie înlocuite după cum urmează:

Scirocco:	2009 și mai vechi: la 180,000 km 2010 și mai noi: cureaua de distribuție și scripetele de tensionare la 210,000 km
Golf Plus:	Cureaua de distribuție la 180,000 km
Golf V:	Cureaua de distribuție la 180,000 km
Golf VI:	Cureaua de distribuție și scripetele de tensionare la 210,000 km
Jetta III:	2009 și mai vechi: la 180,000 km, rola de tensionare la 360,000 km 2010 și mai noi: cureaua de distribuție și scripetele de tensionare la 210,000 km

Timpul de lucru este 2:20 ore pentru toate motoarele

PONT:

La schimbarea curelei de distribuție, scripetele de tensionare, scripetele de ghidaj și pompa de apă trebuie de asemenea înlocuite.

Mecanicii au nevoie de următoarele scule speciale pentru schimbarea curelei:

1. Bolț blocare pentru ax cu came (OE 3359)
2. Bolț blocare pentru transmisia pompei de presiune (OE 3359)
3. Opritor (OE T 10172, OE T 10172/4)
4. Inel blocare pentru arborele cotit (OE T 10050)
5. Cheie bușon (OE T 10264)
6. Sculă blocare (OE T 10265)

Meniuni de siguranță:

Întoarceți motorul în direcția de rotație a motorului **DOAR** din transmisia arborelui cotit. Roata dinată a arborelui cu came și roata dinată a arborelui cotit nu trebuie niciodată să fie rotite după ce ați îndepărtat cureaua de distribuție.

- Nu utilizați scula (scuele) de blocare a axului cu came ca opritor când slăbiți sau strângeți transmisia arborelui cu came.
- Când rotiți axul cu came, arborele cotit nu trebuie să se afle în poziția centru sus (OT).
- Cureaua de distribuție nu trebuie să intre în contact cu ulei sau apa de răcire.
- Ajustările curelei de distribuție trebuie efectuate doar când motorul este rece.
- Notai codul radio. Deconectați borna negativă a bateriei.
- Vă recomandăm ca odată ce cureaua de distribuție a fost scoasă, aceasta este întotdeauna înlocuită, nu refolosită.

Tensiuni strângere:

Șuruburile și piulițele cu blocare automată trebuie întotdeauna înlocuite.

- Șurubul(rile) de pe transmisia axului cu came (tensiune strângere șurub central: 100 Nm, nivel pinion 1: 20 Nm, nivel angrenaj 2: 90°)
- Șurubul(rile) de pe transmisia pompei de presiune (nivelul 1: 20 Nm, nivelul 2: 90°)
- Piulița(ele) scripetelui de tensionare (nivelul 1: 20 Nm, nivelul 2: 45°)
- Apărătarea centrala a curelei de distribuie (10 Nm)
- Apărătarea de jos a curelei de distribuie (10 Nm)
- Șurubul(rile) amortizorului de vibraii (nivelul 1: 10 Nm, nivelul 2: 90°)
- Scripetele ghidaj (50 Nm și înca 90°)



Demontare:

- Scoateți capacul motorului
- Dezasamblați filtrul de combustibil
- Deconectați conectorul senzorului de temperatură al lichidului de răcire
- Desfaceți clipsurile. Scoateți apărătoarea de sus a curelei de distribuție
- Scoateți cămașa pasajului roții dreapta-față
- Scoateți cureaua de distribuție
- Scoateți amortizorul de vibrații
- Scoateți apărătoarea de jos a curelei de distribuție
- Scoateți apărătoarea centrală a curelei de distribuție
- Scoateți furtunul(ele) de racire

Așezați motorul în centru-sus cilindrul 1. Observați semnul (ele) (fig. 1, nr. 1 și fig. 2, nr. 2 și 3). Segmentul dințat al roții curelei de transmisie trebuie să fie în partea de sus (fig. 1, nr. 1)

Fig. 1

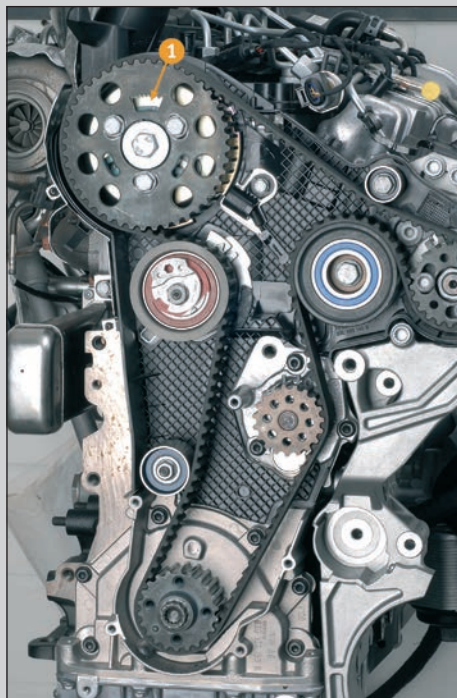


Fig. 2



Folosiți scula inelară de blocare pentru arborele cotit (OE T 10050) (fig. 2, nr. 1).

Semnele de pe arborele cotit și scula inelară de blocare trebuie să se alinieze (fig. 2, nr. 2 i 3).

Scula inelară de blocare pentru arborele cotit: Pini trebuie așezați fix în găuri.

Folosiți bolțurile de blocare pe transmisia pompei de presiune și pe axul cu came (fig. 3, nr. 1 și fig. 4, nr. 1).

Fig. 3



Fig. 4



- Slăbiți uruburile transmisiei pompei de presiune (fig. 3, nr. 2)
- Slăbiți uruburile transmisiei axului cu came (fig. 4, nr. 2)
- Folosiți opritorul

- Slăbiți piulița scripetelui de tensionare (fig. 5, nr. 1 și fig. 6, nr. 1)
- Folosind cheia hexagonală, rotiți excentricul rolei de tensionare (fig. 5, nr. 3 și fig. 6, nr. 2) în sens invers acelor de ceasomnic până când rola de tensiune se poate deconecta folosind scula specială (fig. 5, nr. 2)
- Cheie capac (OE T 10264)
- Sculă blocare (OE T 10265)

Fig. 5



Fig. 6



- Folosind cheia hexagonală, rotiți scripetele de tensionare în sensul acelor de ceas (oprire sarcină max., fig. 6, nr. 2)
- Strângeți puțin piulița scripetelui de tensionare (fig. 5, nr. 1 i fig. 6, nr. 1)
- Scoateți curea de distribuție de pe scripetele de ghidaj întâi, apoi de pe roțile de transmisie

Instalare:

- Ajustarea curelei de distribuție se poate efectua doar când motorul este rece.
- Scripete de tensionare: Protuberanța plăcii de bază trebuie să intre în nișă (fig. 7, nr. 1).
- Verificați marcajul centru-sus și ajustați după cum este necesar.

Fig. 7



- Verificați marcajul centru-sus și ajustați după cum este necesar.
- Schipetele de tensionare trebuie blocate utilizând scula de blocare și apoi fixat de opritorul din dreapta (fig. 6, nr. 2).
- Rotiți transmisia axului cu came în sensul acelor de ceasornic până la opritor.
- Rotiți transmisia pompei de injecție în sensul acelor de ceasornic până la opritor.
- Așezați cureaua de transmisie pe arborele cotit, scripetele de tensiune, transmisia axului cu came, pompa de răcire și pompa de presiune, în această ordine.
- Slăbiți piulița scripetelui de tensionare.
- Îndepărtați scula specială (scula de blocare).
- Asigurați-vă că rola de tensionare este poziționată corect.

- Folosind cheia hexagonală, rotiți scripetele de tensionare în sensul acelor de ceas (în direcția săgeții).
- Indicatorul scripetelui de tensionare trebuie să fie în dreptul indentației din placa de bază (fig. 8, nr. 1).

Fig. 8



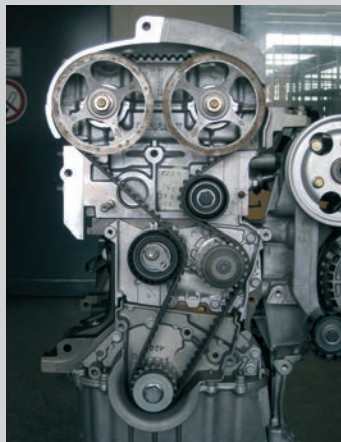
- Piulița scripetelui de tensionare nu se rotește în timpul acestei operații (fig. 8, nr. 2).
- Strângeți piulița scripetelui de tensionare (fig. 8, nr. 2).
- Țineți transmisia axului cu came pentru a menține pretensionarea în sensul invers acelor de ceas (folosiți opritorul).
- Strângeți șurubul(ile) transmisiei axului cu came (fig. 4, nr. 2).
- Strângeți șurubul(ile) transmisiei pompei de presiune (fig. 3, nr. 2)
- Scoateți opritoarele transmisiei pompei de presiune și scripetelui axului cu came (fig. 3, nr. 1 și fig. 4, nr. 1).
- Scoateți scula inelară a axului cu came (Fig. 2, Nr. 1)



Fig. 6

- Rotiți axul cu came de două ori în sensul de rotație al motorului.
- Așezați axul cu came înainte de TDC a primului cilindru (fig. 6).
- Folosiți inelul de blocare pentru arborele cotit (OE T 10050) (fig. 6, nr. 1).
- Rotiți arborele cotit până când puteți folosi inelul de blocare.
- Pinul inelului de blocare al arborelui cotit trebuie să se afle fix în fața găurii flanșei de etanjare (fig. 6, nr. 1).
- Rotiți arborele cotit până când puteți folosi inelul de blocare (fig. 6).
- Verificați dacă puteți bloca axul cu came utilizând inelul de blocare.
- Indicatorul scripetelui de tensionare trebuie să fie în dreptul fantei din placa de bază.
- Strângeți șurubul(ile) transmisiei axului cu came.
- Strângeți șurubul(ile) transmisiei pompei de injecție.
- Restul procedurii de instalare are loc ca și procedura de dezasamblare doar că în ordine inversă.
- Montați curea de distribuție.
- Decodați radioul, programați memoria volatilă.
- Porniți motorul și verificați că funcționează corespunzător.
- Citiți erorile din memorie. Efectuați un drum de test.
- Documentați schimbarea curelei de distribuție.

Ponturi Instalare – Schimbarea Curelelor de Distribuție. Ca exemplu Renault Clio II 1.6 16V Cod Motor K4M 748



Renault instalează un număr mare de motoare Clio II 1.6 16V, cu deplasamente diferite în vehiculele lor. La schimbarea curelelor de distribuție, apar de nenumărate ori greșeli critice ce au un efect negativ asupra distribuției. Pentru a asigura desfășurarea corespunzătoare a schimbării curelelor, ContiTech Power Transmission Group oferă mecanicilor o listă detaliată de ponturi de instalare. Pas cu pas, experții ContiTech explică cum să înlocuiți corect curelele.

La schimbarea curelei de distribuție, scripetele de tensionare, scripetele de ghidaj și pompa de apă trebuie de asemenea înlocuite. Renault recomandă schimbarea curelei la fiecare 100,000 km pentru toate modelele până în 1999, și la fiecare 120,000 km pentru toate modelele ulterioare sau pentru rulaje mici.

Timp de lucru:

Clio	2.70 ore
Mégane	3.60 ore
Mégane Scénic	3.90 ore
Laguna	2.50 ore

Scule speciale:

Bolț blocare arbore cotit, cod sculă Renault MOT1489

Riglă aliniere ax cu came, cod sculă Renault MOT1496

1. Identificați vehiculul utilizând codul motor de pe blocul motor



2. Deconectați bateria vehiculului.

3. Desmembrare:

Goliți apa de răcire și sprijiniți motorul. Întâi desfaceți suportul drept al motorului apoi unitățile auxiliare cu curele de acționare (curele cu strații în V).



Scoateți dopurile din partea din spate a axului cu came și dopurile blocului cilindru.



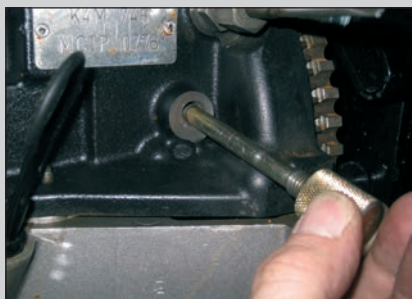
4. Rotiți arborele cotit în poziția de setare corespunzătoare.
Șanțurile axelor cu came trebuie să se alinieze.



Notă:

Șanțurile se află sub marginea de sus a capului cilindrului.

5. Apoi introduceți bolțul de blocare în blocul cilindru (cod scula MOT1489)



Brațul arborelui cotit trebuie să fie lipit de bolțul de blocare.

6. Plasați apoi rigla de aliniere în spatele axelor cu came (cod sculă MOT1496)



7. Blocați volantul folosind o șurubelniță mare sau altă sculă adecvată și slăbiți șurubul scripetelui curelei arborelui cotit.

Notă:

Volantul trebuie blocat corespunzător pentru ca bolțul de blocare să nu se rupă sau îndoiaie, sau pentru ca rigla axului cu came sau axul în sine să nu fie deteriorat când se slăbește șurubul arborelui cotit.

8. Îndepărtați:

Scoateți șurubul scripetelui curelei arborelui cotit și scoateți scripetele. Apoi scoateți capacele de sus și de jos ale curelei de distribuție.

9. Slăbiți piulița scripetelui de tensionare
10. Scripetele de tensionare se poate separa de curea



11. Îndepărtați:

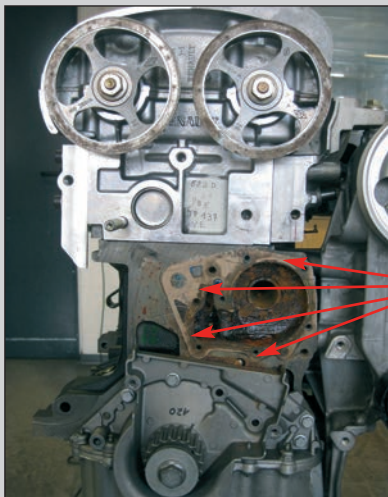
- Piulița scripetelui de tensionare
- Scripetele de tensionare
- Scripetele de ghidaj
- Cureaua de distribuție
- Pompa de apă

Notă:

Transmisia arborelui cotit nu trebuie să iasă de pe arborele cotit.

Instalare:

1. Verificați dacă bolțul de blocare este introdus. Arborele cotit trebuie să fie lipit de bolțul de blocare.
2. Șanțurile axelor cu came trebuie să fie alineate.
3. Verificați de asemenea dacă rigla de aliniere este poziționată corect.
4. Instalați noua pompă de apă.

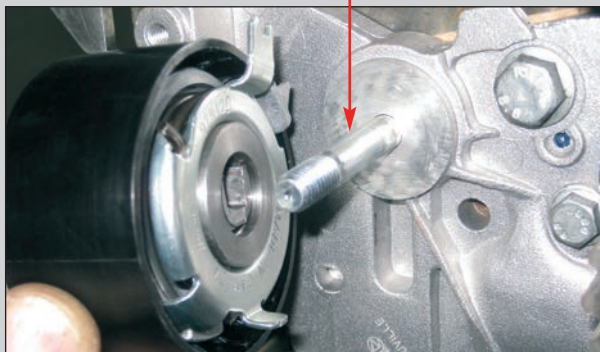


Notă:

Curățați cu atenție suprafața de contact dintre blocul motor și pompa de apă și îndepărtați eventualul material de sigilare rămas.

Notă:

Acordați atenție strângerii șurubului ce fixează scripetele de tensiune de carcasa pompei de apă.

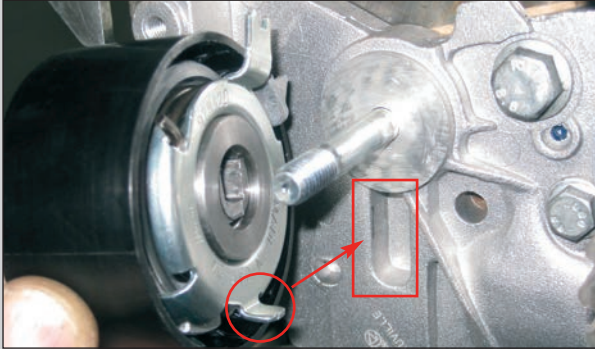


5. Instalați noul scripete de ghidaj și strângeți-l la 45 Nm.
6. Instalați noul scripete de tensionare și strângeți piulia la 7 Nm deocamdată.



Notă:

Acordați atenție strângerii șurubului ce fixează scripetele de tensiune de carcasa pompei de apă.



7. Scoateți transmisia arborelui cotit. Degresați capătul arborelui cotit. Reinstalați transmisia arborelui cotit.
8. Fixați cureaua de distribuție ocolind spre stânga începând cu distribuția arborelui cotit. Asigurați-vă că cureaua este strânsă pe partea sub sarcină.
9. Degresați scripetele curelei arborelui cotit.
10. Apoi instalați-l.
11. Măsurați lungimea șurubului scripetelui curelei arborelui cotit. Lungimea maximă nu trebuie să depășească 49.1 mm. Dacă șurubul este mai lung, trebuie utilizat altul.
12. Înșurubați șurubul scripetelui curelei arborelui cotit. Nu ungeți șurubul nou.

13. Strângeți șurubul pentru moment. Lăsați un spațiu de 2-3 mm între suprafețele de contact ale șurubului și scripetele curelei arborelui cotit.
14. Slăbiți piulița scripetelui de tensionare. Rotiți scripetele de tensionare spre dreapta până când indicatorul mobil este în dreptul opririi corespunzătoare. Utilizați o cheie hexagonală de 6 mm.

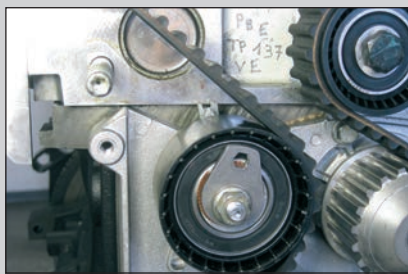


Notă:

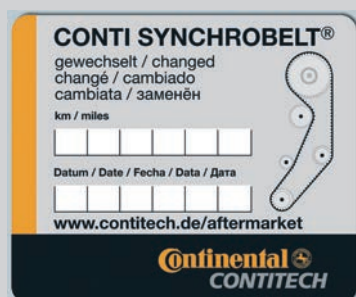
Indicatorul mobil trebuie să se afle la 7-8 mm în spatele indicatorului fix.

15. Strângeți piulița scripetelui de tensionare pentru moment.
Tensiune de strângere: 7 Nm.
16. Blocați volantul folosind o șurubelniță mare și strângeți șurubul scripetelui curelei arborelui cotit pentru moment, tensiune strângere: 20 Nm.
17. Îndepărtați bolțul de blocare și rigla de aliniere.
18. Blocați volantul folosind o șurubelniță mare și strângeți șurubul scripetelui curelei arborelui cotit cu încă 120-150 grade.
19. Rotiți arborele cotit 2 rotații spre dreapta în poziția de setare.
Acest pas este extrem de important. Dacă nu faceți acest lucru, cureaua de transmisie va face zgomot în scurt timp datorită tensiunii insuficiente.
20. Introduceți bolțul de blocare în blocul cilindru.
21. Brațul arborelui cotit trebuie să fie lipit de bolțul de blocare.
22. Verificați dacă puteți poziționa ușor rigla de aliniere a axelor cu came.

23. Blocați scripetele de tensionare folosind o cheie hexagonală de 6 mm. Slăbiți piulița scripetelui de tensionare.
24. Rotiți scripetele de tensionare spre stânga până când indicatorul este aliniat cu fanta.



25. Strângeți piulița scripetelui de tensionare, tensiune strângere: 27 Nm.
26. Îndepărtați bolțul de blocare.
27. Rotiți transmisia de încă 2 ori, verificați și ajustați setările după cum este necesar.
28. Înșurubați capacul
29. Introduceți capacul prin rotire și introduceți capace noi la capătul axului cu came.
30. Instalați componentele în ordinea inversă demontării. Umpleți cu apă de răcire și aerisiți sistemul de răcire.
31. Înregistrați înlocuirea curelei de transmisie ContiTech originale pe abțibildul furnizat și lipiți-l în compartimentul motorului.



32. Porniți motorul pentru a-l testa sau faceți un drum de test.



CONTINENTAL GLOBAL SITE
CHANGE AREA
CONTACT LOCATOR
CHANGE LANGUAGE



CONTITECH
GLOBAL SITE



Home > Products > Drive Belts > Automotive Aftermarket

SEARCH

Home

PRODUCT INFO

Products

- > Product Finder
- > Hoses / Hose Lines
- > Vibration Control
- > Drive Belts
- > Automotive Aftermarket
- > Automotive Original Equipment
- > Industrial Applications
- > Coated Fabrics
- > Air Spring Systems
- > Conveyor Belt Systems
- > Compensators / Connecting Pipes
- > Sealing Systems
- > Diaphragms
- > Interior Foils
- > Flexible Foam
- > Printing Blankets
- > Compounds / Elastic Sheeting

Branches

eCatalogues

CORPORATION

- > News
- > Press
- > About ContTech
- > Jobs & Careers
- > eBusiness

Continental Corporation

Automotive Group

Rubber Group

Drive Belts for the Automotive Aftermarket

Original Quality – The Best Replacement

ContiTech Power Transmission Group's leading position in the automotive OEM business gives it the requisite platform for the international replacement business. In line with the motto "Original Quality – The Best Replacement worldwide," ContiTech maintains a complete range of power transmission products for cars, trucks and buses.



DEALERS

Portal for Dealers

Here, at the click of a mouse, you can find the right product for your range and obtain an overview of services and events.

Other languages:





WORKSHOPS

Portal for Workshops

Here, car mechanics can obtain product information, technical service and workshop equipment as well as valuable installation tips.



CAR DRIVERS

Portal for Car Drivers

Discover how much high-tech is packed in your drive belt, and get some smart tips on what to look out for in a belt.

Online Catalogue

Power Transmission Group Automotive Aftermarket [more >>](#)

Register for our Technical News and Technical Info.

Current newsletter on power transmission products

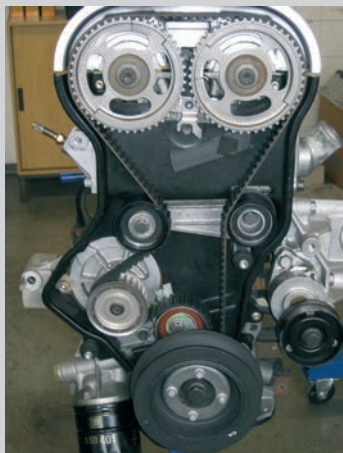
- Customer-focused website
- Practical training as success factor
- Elastic multiple V-ribbed belts: Expansion of product range and new universal tool

Customer-focused website

The new website of the ContiTech Power Transmission Group is online. Three new portals for dealerships, workshops and drivers present practically-oriented information.

The content will be available in ten languages, from Italian to Polish and Russian. "We have to overcome language barriers in this way and provide technically sophisticated information specifically for the target groups," reports Heiko Meinhold, ContiTech's Automotive Aftermarket Marketing Service. A clear customer orientation is also evident in the order form, the technical contact or the sales connection, the customer gets through to the right contact person straight away. Just have a look - at www.contitech.de/aam.

Ponturi Instalare – Schimbarea Curelelor de Distribuție. Ca exemplu Opel 1.8i 16V C 18 XE



Motorul 1.8i 16V C 18 XE– cu diferite deplasmamente ale motorului – este instalat într-un număr mare de modele Opel. La schimbarea curelelor de distribuție adeseori se comit erori serioase la ajustarea scripetelui de tensionare. Pentru a asigura desfășurarea fără probleme a schimbării curelelor, ContiTech Power Transmission Group oferă mecanicilor ponturi de instalare detaliate. Pas cu pas, experții, ContiTech explică înlocuirea corectă a curelelor.

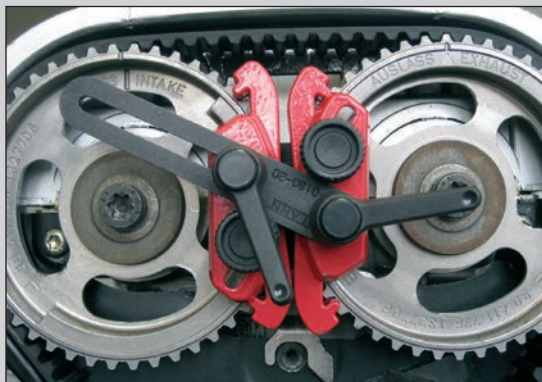
La schimbarea curelei de distribuție, scripetele de tensionare, scripetele de ghidaj și pompa de apă trebuie de asemenea înlocuite. Opel recomandă înlocuirea la 60,000 km sau la fiecare patru ani.

Timp de lucru:

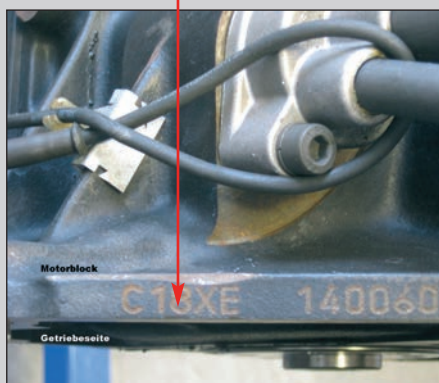
Astra F - 1,8: 0.90 ore

Scule speciale:

La efectuarea înlocuirii, mecanicii au nevoie de o sculă de blocare a axului cu came, de exemplu Multilock din CONTI® TOOL BOX. Pentru un Astra F înlocuirea pieselor durează aproximativ o oră.



1. Identificați vehiculul folosind codul motorului ce se află pe marginea exterioră a flanșei de montare a transmisiei de pe blocul motor.



2. Deconectați bateria vehiculului.



3. Demontare:

Apoi demontați filtrul de aer, furtunul de admisie aer și, la motoarele cu codul C 18 XE/XEL, de asemenea și senzorul de volum de aer.

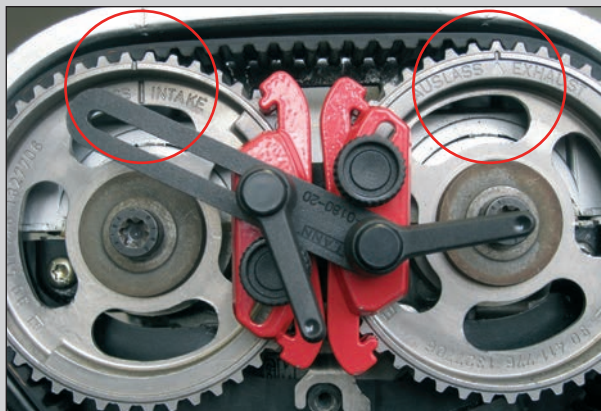
Sprrijiniți motorul și demontați suportul drept al motorului, unitățile auxiliare cu curele de acționare (curele cu strații în V). Apoi demontați pompa servodirecției și compresorul aerului condiționat și scoateți capacul curelei de distribuție.

Dezasamblarea curelei de distribuție:

Rotiți arborele cotit spre dreapta până când semnul de control de pe scripetele arborelui cotit se alinează cu vârful de pe blocul motor.



4. Pentru scripetii axelor cu came cu un singur semn de control, asigurați-vă că semnul scripetelui axului cu came este alineat cu semnele de pe capacul valvei. Pentru scripetii axelor cu came cu două semne de control, verificați ca semnele de control de "ADMISIE" și "EVACUARE" să fie alineate cu semnele de pe capacul valvei.



5. Blocați axul cu came folosind scula de blocare.



Nota:

În cazul în care cureaua de distribuție a fost îndepărtată, fără blocarea axelor cu came distribuția motorului va fi decalată și cureaua de distribuție nu mai poate fi montată corect. În aceste cazuri este necesar poziționarea pinioanelor axelor cu came și apoi montarea curelei.

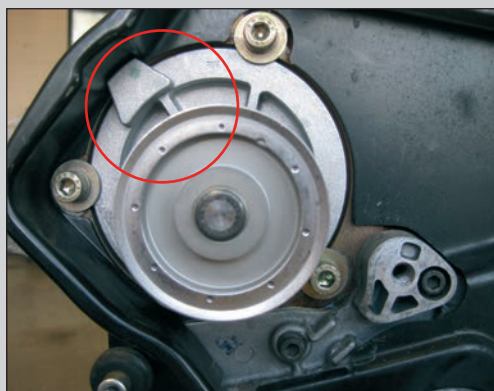




6. Scoateți șurubul arborelui cotit și slăbiți șurubul scripetelui de tensionare.
7. Rotiți scripetele de tensionare spre dreapta până când indicatorul se află în dreptul piedicii stângi. Aici limba fixată cu un șurub hexagonal trebuie să se deplaseze în jos în sensul acelor de ceas. Folosiți o cheie hexagonală.
8. Puteți acum mișca cureaua de distribuție.
9. Goliți apa de răcire și demontați scripetii de tensionare și ghidaj precum și pompa de apă.
10. Înlocuiți scripetii de ghidaj și pompa de apă.

Notă:

Când instalați pompa de apă, asigurați-vă că este poziționată corect. Nasul pompei de apă trebuie plasat în canalul carcasei din spate a curelei de distribuție.

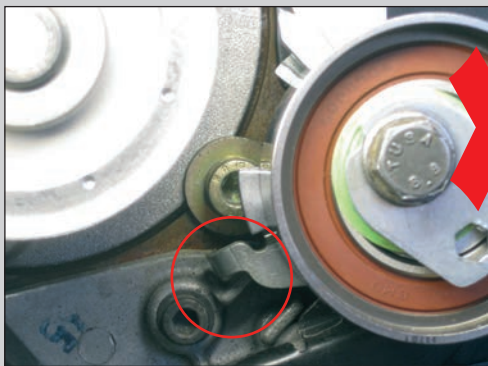


Instalarea curelei de distribuție:

11. Instalați noul scripete de tensionare. Asigurați-vă că contrasuportul din spatele scripetelui de tensionare (placa de bază a scripetelui de tensionare) este așezat între suprafețele de contact ale blocului motor, nu lângă ele.



nu lângă ele...



12. Așezați noua curea de distribuție în sensul invers al direcției de rotație, începând cu distribuția arborelui cotit.

13. Rotiți scripetele de tensionare cu cama de ajustare spre stânga până când indicatorul este în dreptul piedicii corecte. Aici șurubul cu cap hexagonal se deplasează în sus în sens invers acelor de ceas. Folosiți o cheie tubulară hexagonală. Stringeți ușor noul scripete de tensionare.



Notă: Acest pas este foarte important. Dacă nu este efectuat, transmisia va începe să scoată zgomot la scurt timp datorită tensionării insuficiente. Rotiți motorul manual în direcția de funcționare de cel puțin două ori după ce ați scos scula de blocare.

14. Slăbiți șurubul scripetelui de tensionare și rotiți scripetele de tensionare spre dreapta până când indicatorul este aliniat cu fanta din suport.



Strângeți șurubul scripetelui de tensionare cu o forță de 20 Nm.



15. Rotiți transmisia de încă două ori, verificați și ajustați setările după cum este necesar.
16. Instalați componentele în ordinea inversă demontării. Umpleți sistemul de răcire cu apă și aerisiți-l.
17. Înregistrați înlocuirea curelei de transmisie ContiTech originale pe abțibildul furnizat și lipiți-l în compartimentul motorului.



18. Porniți motorul pentru a-l testa sau faceți un drum de test.

Ponturi Instalare – Schimbarea Curelelor de Transmisie Audi A4, A6, A8, VW Passat 2.8 30V

Motorul 2.8L 30V este instalat în numere mari în modelele de autoturisme ale Audi și Volkswagen. La schimbarea curelei de transmisie adeseori se comit erori critice, ca de exemplu în manipularea scripetelui de tensionare. Pentru a vă asigura că schimbarea curelei decurge fără probleme, ContiTech Power Transmission Group pune la dispoziția mecanicilor recomandări detaliate de instalare. Pas cu pas, experții ContiTech explică schimbarea corectă a curelelor.

PONT:

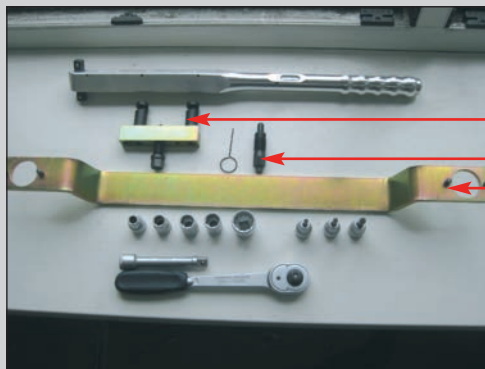
La schimbarea curelei de distribuție, scripetele de tensionare, scripetele de ghidaj, pompa de apă și termostatul trebuie de asemenea înlocuite. Audi și VW recomandă efectuarea schimbării la fiecare 120,000 km.

Notă:

Mecanicii au nevoie de următoarele scule speciale pentru schimbarea curelelor:

- 1.) Sculă blocare arbore cotit nr. 3242 (de exemplu din CONTI® TOOL BOX)
- 2.) Sculă blocare ax cu came nr. 3391
- 3.) Sculă scoatere roată dințată ax came nr. 3032
- 4.) Manșoane suport nr. 3369

Fig. 1



Timp de lucru:

A4	2,90 ore
A6 (până la 1997)	2,50 ore
A6 (mai 1997)	3,50 ore
A8	1,90 ore
Passat	3,30 ore

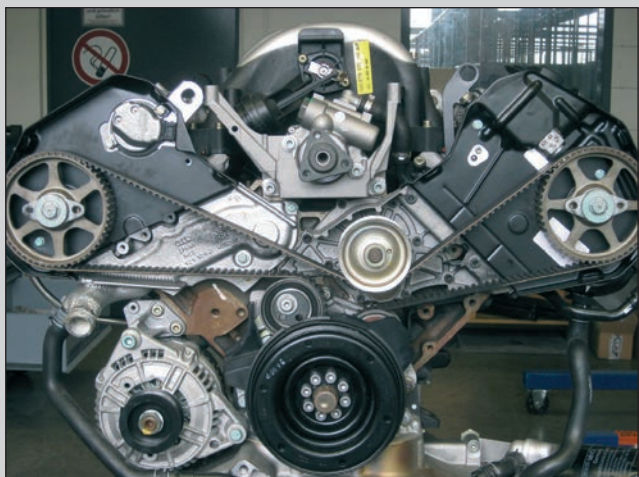
Muncă de pregătire:

Identificați vehiculul folosind codul motorului și deconectați bateria. Este important să rețineți că după scoaterea curelei de distribuție, arborele cotit și axul cu came nu trebuie rotite. Scoateți bujiile pentru ca motorul să poată să se rotească mai ușor. Rotiți motorul în direcția normală (în sensul acelor de ceas). Motorul trebuie rotit doar din roata dințată a arborelui cotit și nu la alte roți dințate! Respectați toate forțele de strângere.

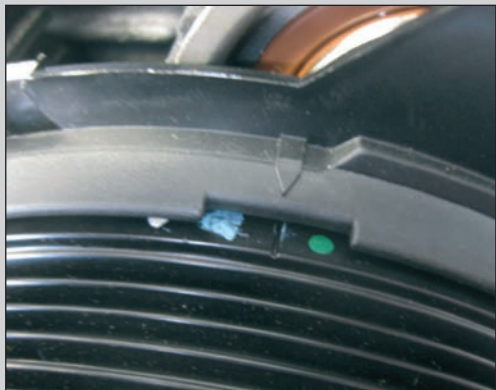
Demontare:

1. Puneți pe cric vehiculul în partea din față pentru a-l susține.
2. Pentru Audi A4 și A6 (modele din 1997 sau ulterioare) placa de suport a lichidului de răcire trebuie de asemenea pusă în poziția de service:
 - Scoateți bara din față
 - Scoateți furtunul de admisie aer dintre panoul frontal și filtrul de aer
 - Scoateți șuruburile panoului frontal
 - Atașați manșoanele de suport nr. 3369 în panoul frontal
 - Împingeți panoul frontal în față
 - Introduceți șuruburile din spate-sus în gaurile panoului frontal pentru a susține panoul.
3. Demontare:
Demontați ventilatorul (filet stâng), unitățile auxiliare ale curelei de distribuție, capcul stâng și drept al curelei de distribuție.

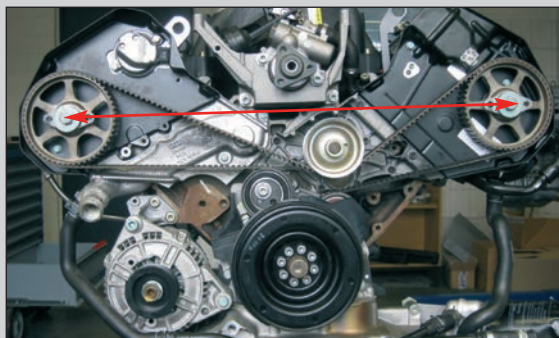




4. Rotiți arborele cotit până la TCD (OT) al celui de-al treilea cilindru.
Semnele de control trebuie să se alinieze.



5. Găurile mari de pe plăcile de montare ale roților dințate ale axului cu came trebuie să fie așezate opus unele de celelalte.



6. Dacă nu sunt astfel poziționate, roțiți arborele cotit către dreapta încă o rotație completă.



7. Scoateți dopul carterului și înșurubați sculă de blocare a arborelui cotit. (nr. 3242)



Notă:

Gaura TDC (OT) din brațul arborelui cotit trebuie să fie aliniată cu gaura dopului.

8. Rotiți scripetele de tensionare la dreapta până când găurile din tija de prindere se alinează cu cele din carcasa de tensionare. Utilizați o cheie hexagonală de 8 mm.



Țineți tija de fixare prin introducerea unui splint de blocare cu un diametru de 2 mm prin gaura din carcasa de tensionare.

Notă:

Introduceți întotdeauna cheia hexagonală complet în șurubul hexagonal al scripetelui de tensionare pentru a vă asigura că puterea este transmisă pe o suprafață mare când rotiți scripetele de tensionare pe pistonul amortizorului. În caz contrar, excentricul scripetelui de tensionare se poate rupe sau desprinde.



Notă:

Recomandăm răbdare la împingerea tijei pistonului în carcasa amortizorului prin rotirea scripetelui de tensionare. Pistonului îi ia un timp să împingă uleiul din amortizor.

9. Scoateți:

- Șuruburile scripetelui curelei arborelui cotit (nu scripetelui arborelui cotit)
- Scripetele curelei arborelui cotit
- Montura ventilatorului

Notă:

Pentru Audi-uri, cele două șuruburi de pe suport pot fi accesate printr-o gaură a scripetelui curelei. (Audi)

- Scoateți capacul inferior al curelei de distribuție
- Scoateți curea de distribuție.

Notă:

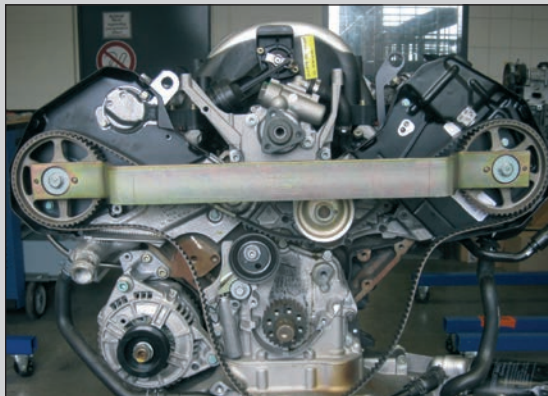
La scoaterea scripetelui de tensionare, amintiți-vă să puneți la loc distanțierul dintre motor și scripetele de tensionare.



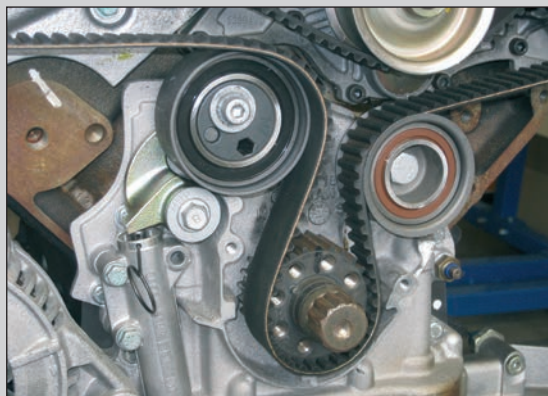
Instalare:

1. Demontați roțile dințate ale axului cu came.
2. Înșurubați un șurub M10 în axul cu came ca contragreutate pentru sculă de îndepărtare a roții dințate a axului cu came.
3. Slăbiți și scoateți ambele roți dințate ale axului cu came din capătul îngustat. Folosiți scula de demontare nr. 3032
4. INSTALAȚI:
 - Plăcile de montare,
 - Șuruburile
5. Strângeți ușor șuruburile roților dințate ale axului cu came.
6. Roțile dințate ale axului cu came trebuie să se rotească ușor fără a se înclina.

7. Așezați cureaua de transmisie în jurul roților dințate ale axului cu came și scripetelui pompei de apă.
8. Montați scula de blocare (nr. 3391) pe axele cu came.
9. Sculă de blocare a arborelui cotit trebuie să fie fixată.



10. Așezați cureaua de transmisie în jurul rolei de ghidaj, roții dințate a arborelui cotit și scripetelui de tensionare.



11. Rotiți ușor scripetele de tensiune către dreapta. Utilizați o cheie hexagonală de 8 mm. Scoateți splintul de blocare din carcasa de tensionare pentru a elibera tija de prindere.
12. Folosiți cheia pe șurubul hexagonal al scripetelui de tensionare.
13. Tensionați centura de distribuție la 15 Nm răsucind spre stânga.



14. Scoateți cheia dinamometrică.
15. Strângeți roata dințată a șurubului axului cu came la 55 Nm.
16. Demontare: Scoateți scula de blocare a axului cu came și a arborelui cotit.
17. Înșurubați dopul.
18. Montați scripetele curelei arborelui cotit. Fantele trebuie aliniate cu diuza de pe roata dințată a arborelui cotit (Audi).
19. Strângeți șuruburile scripetelui curelei arborelui cotit pentru VW la 25 Nm (Audi 20 Nm).
20. Instalați componentele în ordinea inversă demontării.

Înregistrați înlocuirea curelei de transmisie ContiTech originale pe abțibildul furnizat și lipiți-l în compartimentul motorului.



21. Porniți motorul pentru a-l testa sau faceți un drum de test.

www.contitech.de/aam

Power Transmission Group

Segment de Piața

Piața pieselor de schimb auto

Contact

ContiTech Antriebssysteme GmbH
Postfach 445
D-30004 Hannover
Philipsbornstraße 1
D-30165 Hannover

Telefon +49 511 938 - 5178 Serviceline
Fax +49 511 938 - 5065
aam@ptg.contitech.de



Aveți nevoie de date, instrucțiuni și alte informații referitoare la un anumit articol?
Folosiți Centrul de Informare Produce

Certificat în conformitate cu



Conținutul acestui material nu crează obligații legale fiind furnizat doar în scopuri informative. Mărcile înregistrate afișate în acest document sunt proprietatea Continental AG și/sau afiliațiilor acestuia. Copyright © 2013 ContiTech AG. Toate drepturile rezervate. Pentru informații complete accesați: www.contitech.de/disc1_en