

Technical *Info*

Consejos de montaje: Opel Vectra B 1,6i 16 V X16 XEL

Este motor y sus similares en cilindrada se han montado también en grandes cantidades en otros vehículos de Opel y al montador no experto no se le presenta normalmente ningún problema para cambiar la correa dentada.

Pero a pesar de todo, al ajustar el rodillo tensor se hacen a menudo muchos fallos.

Para garantizar un desarrollo perfecto del cambio de correa, damos aquí ayudas de instalación a nuestro parecer bien desglosadas.

Consejo: Con cada cambio de correa dentada de distribución se debe controlar si la bomba del aceite está agrietada (flechas) en la zona de la fijación del rodillo tensor (**figura 1**).



Fuente: Opel

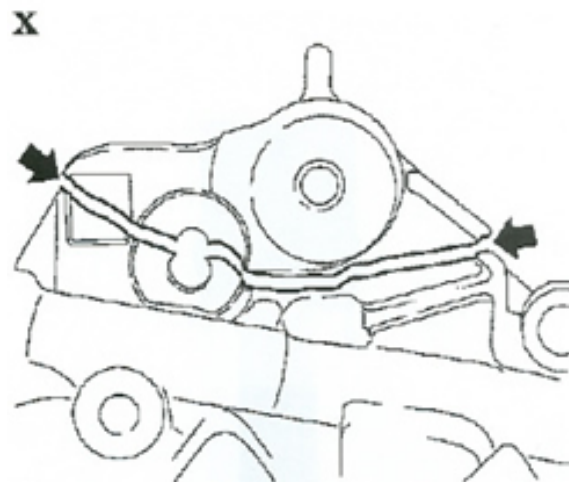


Fig. 1

Preparativos:

- En primer lugar se tiene que identificar bien el vehículo y leer el código del motor en el bloque de éste (**Fig. 2**).
- Desembornar la batería del vehículo, levantar el vehículo sobre caballetes.
- Sacar el enchufe de masas de aire, desmontar completamente el filtro del aire.
- Quitar ahora la cubierta **superior** de la correa (**Fig. 4, izq.**).
- Destensar y quitar la correa acanalada (en sentido horario).
- Quitar la rueda derecha delantera, desmontar el revestimiento de la caja de la rueda y retirar el amortiguador de vibraciones/polea de correa (**Fig. 3**).
- Quitar ahora el revestimiento inferior de la correa (**Fig. 4, der.**).



Fig. 2



Fig. 3



Fig. 4

Girar el motor hasta el punto muerto superior (OT). Se llega al OT, si la marca del cigüeñal mira verticalmente hacia abajo a la marca de la caja (**fig. 5**) y se miran entre sí horizontalmente las marcas de las ruedas del árbol de levas (**fig. 6**).

Aquí se coloca la herramienta de bloqueo, incluida también en nuestra nueva caja de herramientas de ContiTech, entre las ruedas del árbol de levas (**Fig. 7**).



Fig. 5



Fig. 6



Fig. 7

Soltar ahora el tornillo el rodillo tensor y quitar la correa dentada destensada (**Fig. 8**).



Fig. 8

Montaje:

Colocar la nueva correa de distribución en la rueda del cigüeñal comenzando contra el sentido de giro.



Fig. 9

Ahora tensar un nuevo rodillo tensor con la brida de excéntrica en sentido **contrahorario** y apretar con la mano el tornillo adjunto Torx. El indicador del rodillo tensor tiene que estar ahora **en el tope derecho (Fig. 10)**.



Fig. 10

Este proceso es muy importante pues de lo contrario la transmisión por correa generará ruidos en breve tiempo de servicio debido a una baja tensión.

A continuación se gira el motor a mano como mínimo dos veces en sentido de marcha. (no olvidarse quitar la herramienta de bloqueo) Soltar el tornillo de fijación del rodillo tensor y superponer la pestaña indicadora con la muesca (NEW) (**Fig. 11**).

Apretar ahora el rodillo tensor con un par de giro de **20 a 22 Nm**. ¡No apretar demasiado el tornillo! Girar de nuevo la transmisión del motor dos veces, controlar otra vez el ajuste y ajustar en caso de necesidad.

Consejo:

Especialmente después de un cambio simultáneo de la bomba del agua se debe garantizar la libertad de contacto del rodillo tensor con la rueda de la bomba del agua. Se debe observar necesariamente el ajuste base de la posición de la bomba del agua (montaje central externo) (**Fig. 12**).

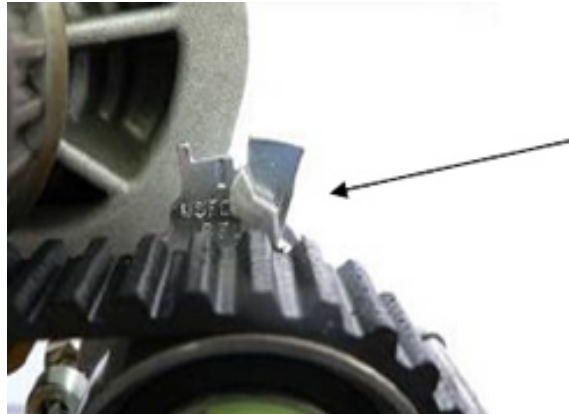


Fig. 11



Fig. 12

Ahora montar la cubierta inferior de la correa dentada, el amortiguador de vibraciones (par de apriete: 95 Nm +30° +15°) y una nueva correa acanalada. Girar el rodillo tensor tensando así la correa. (par de apriete: 20 Nm). Después montar la rueda adelante a la derecha. Purgar el vehículo e instalar la protección superior de correa dentada. Controlar el ajuste correcto de contacto de la caja del filtro del aire y el enchufe del medidor de masas de aire. Documentar el cambio de la correa dentada original ContiTech en el recinto del motor con la etiqueta adjunta (**Fig. 13**).



Fig. 13

Realizar a continuación una marcha de prueba y prestar atención a los ruidos desacostumbrados. En caso necesario, localizar los ruidos y solucionar.