

# Tendicinghia per comando a cinghia dentata

## Fabbricante:

Audi, Seat, Skoda, Volkswagen

## Modello:

- **Audi** A3 (8L)
- **Seat** Cordoba (6K), Ibiza III (6K), Ibiza IV (6L), Inca (6K), Leon (1M), Toledo II (1M)
- **Skoda** Fabia (6Y), Octavia (1U)
- **Volkswagen** Bora (1J), Caddy II (9K), Golf IV (1J), New Beetle (1C), Polo Classic (6K), Polo (9N)

## Motore:

1.9 TDI, 1.9 SDI  
(1996 →)

## Codice motore

- 1.9 TDI AGR, ALH, AHF, ASV
- 1.9 SDI AGP, AQM, ASY, AEY, AYQ

**Codice LuK-AS:** 531 0440 30

## OE Numero:

038 109 243  
038 109 243 D  
038 109 243 F  
038 109 243 G  
038 109 243 H  
038 109 243 N

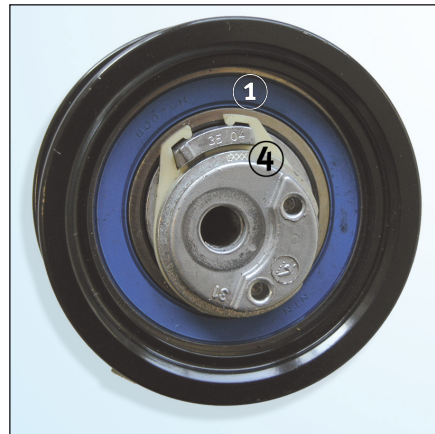


Figura 1: 531 0440 30

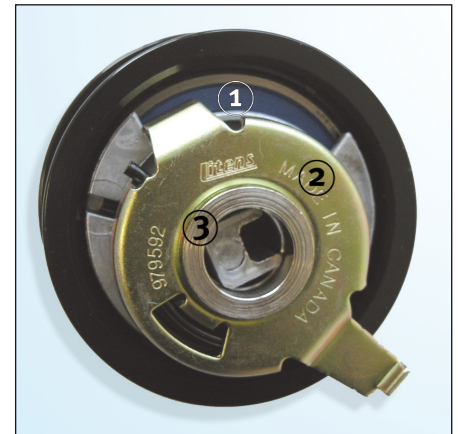


Figura 2: 531 0440 30

**Il nuovo tendicinghia si distingue visivamente dal modello utilizzato sinora per i seguenti aspetti:**

1. anello di tenuta blu
2. lato posteriore chiaro (da argentato a dorato)
3. distanziale più corto sul lato posteriore
4. tratteggio incrociato sull'eccentrico del tendicinghia

**Il nuovo tendicinghia è dotato di un indicatore d'usura per la cinghia dentata.**

Questo indicatore d'usura è composto da un tratteggio incrociato impresso sul tendicinghia accanto alla cavità per regolare il tensionamento. (vedere **Figura 3**).



Figura 3: Tratteggio incrociato



Il tendicinghia utilizzato sinora **531 0275 30** è stato sostituito dal tendicinghia con indicatore d'usura della cinghia dentata **531 0440 30**.

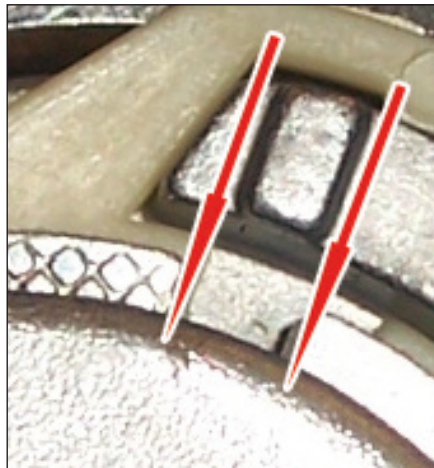
## Per ulteriori informazioni:

Schaeffler Italia S.r.l.  
Strada Provinciale 229 km 17 • 28015 Momo (NO)  
e-mail: [automotiveaftermarket.it@schaeffler.com](mailto:automotiveaftermarket.it@schaeffler.com)  
<http://www.schaeffler-aftermarket.it> • <http://www.schaeffler.it>



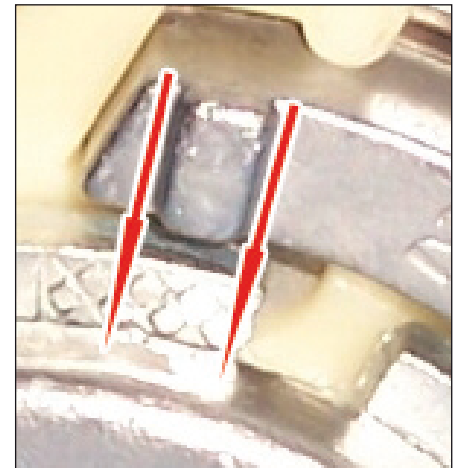
## Tendicinghia per comando a cinghia dentata

Una cinghia dentata nuova è tensionata in modo corretto se sul tendicinghia le due tacche di regolazione sono rivolte verso la cavità. Durante il funzionamento la cinghia dentata si allunga sempre di più fino ad usurarsi. Il tendicinghia ferma questo „allungamento“ della cinghia dentata mediante torsione. Le due tacche di regolazione si spostano in direzione del tratteggio incrociato. Per garantire un funzionamento perfetto di questo indicatore d'usura, il tendicinghia, le pulegge di rinvio e la cinghia dentata devono sempre essere sostituiti in blocco. LuK-AS consiglia di utilizzare il comando a cinghia KIT **530 0082 10** (con cinghia dentata), poiché tutte le pulegge del comando a cinghia dentata sono soggette a un'usura legata alla durata. Nel caso in cui sia presente una cinghia dentata nuova di qualità OE, LuK-AS consiglia di utilizzare il comando a cinghia SET **530 0082 09** (senza cinghia dentata).



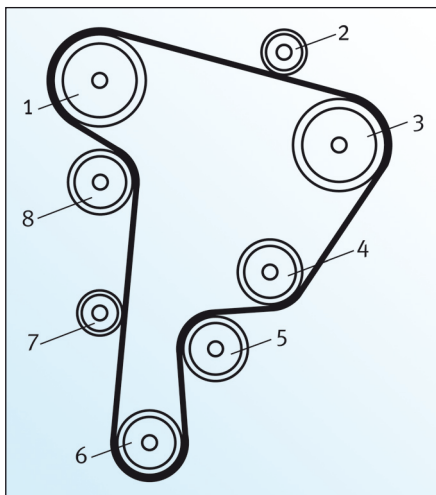
**Figura 4:** Le due tacche si trovano nella cavità (freccie).

**Questa regolazione è corretta!**



**Figura 5:** Le due tacche si trovano al di fuori della cavità (freccie).

**La regolazione deve essere corretta!**



### Ricambi necessari:

N°	Denominazione	LuK AS N°
1.	Albero a camme	
2.	Puleggia di rinvio	532 0161 10
3.	Pompa d'iniezione	
4.	Pompa dell'acqua	
5.	Puleggia di rinvio	532 0111 10
6.	Albero a gomiti	
7.	Puleggia di rinvio	532 0165 10
8.	Tendicinghia	531 0440 30

### Indicazioni per il montaggio:

- Ruotare il motore soltanto nel senso di rotazione del motore (in senso orario). Non ruotare mai il motore in senso antiorario.
- Se il motore supera la posizione del PMS, non „riportarlo indietro“ in alcun caso! Ruotare una volta il motore in senso orario e regolare di nuovo la posizione del PMS.
- Ruotare sempre il motore sulla vite centrale dell'ingranaggio dell'albero a gomiti.
- Osservare in modo preciso le istruzioni di smontaggio e montaggio del costruttore del veicolo.

Con questi motori è necessario regolare in modo estremamente esatto la fasatura. Anche piccole imprecisioni possono determinare danni al motore. Eseguire la regolazione del cilindro PMS 1 in base a quanto previsto in merito dal relativo costruttore del veicolo!

### Per ulteriori informazioni:

Schaeffler Italia S.r.l.  
 Strada Provinciale 229 km 17 • 28015 Momo (NO)  
 e-mail: [automotiveaftermarket.it@schaeffler.com](mailto:automotiveaftermarket.it@schaeffler.com)  
<http://www.schaeffler-aftermarket.it> • <http://www.schaeffler.it>



## Tendicinghia per comando a cinghia dentata

### Regolazione del tensionamento della cinghia dentata:

#### 1. Verificare in base alle indicazioni del costruttore la posizione PMS di albero a camme, albero a gomiti e pompa d'iniezione.

- Nel caso in cui la cinghia dentata sia stata estratta non ruotare in alcun caso il motore.
- Regolare il cilindro PMS 1 prima di smontare la vecchia cinghia dentata!

#### 2. Montare il nuovo tendicinghia, le pulegge di rinvio e la nuova cinghia dentata.

- Pulire la superficie di appoggio del tendicinghia sul monoblocco.
- Per applicare la cinghia dentata non servirsi di alcun utensile (ad es. cacciavite). La cinghia dentata risulterebbe danneggiata. Non spruzzare in alcun caso lubrificante sulla cinghia dentata.
- Il nasello d'arresto del tendicinghia deve trovarsi correttamente nel corrispondente foro nel corpo connettore. Durante l'intera operazione di montaggio fare attenzione che il nasello d'arresto del tendicinghia non venga danneggiato.
- Serrare saldamente il tendicinghia fino a quando è completamente a contatto con il monoblocco. Deve essere ancora possibile ruotare/tendere facilmente il tendicinghia.

#### 3. Tensionare la cinghia dentata.

- Ruotare il tendicinghia con l'utensile speciale in modo tale che le due tacche di regolazione siano allineate con la cavità.
- Poiché il tendicinghia una volta montato risulta poco visibile, utilizzare per la regolazione un piccolo specchio.

#### 4. Serrare saldamente il tendicinghia.

- Serrare saldamente il tendicinghia con coppia di serraggio **23 Nm**. Utilizzare una chiave dinamometrica! Non serrare in alcun caso eccessivamente la vite di fissaggio.
- Mantenere il tendicinghia in posizione mediante l'utensile speciale.
- Verificare la regolazione ed eventualmente correggerla.

#### 5. Verificare il tensionamento della cinghia dentata.

- Rimuovere tutti gli utensili di puntello.
- Ruotare completamente 2 volte in senso orario l'albero a gomiti.
- Regolare sul cilindro PMS 1 in base alle indicazioni del costruttore l'albero a camme, l'albero a gomiti e la pompa d'iniezione. Utilizzare gli utensili di puntello.
- Per verificare la regolazione utilizzare un piccolo specchio.
- Entrambe le tacche di regolazione presenti sul tendicinghia devono essere allineate con la cavità (vedere **punto 3**). Se il tendicinghia non è regolato correttamente, la regolazione (**punto 3**) e la verifica (**punto 5**) devono essere ripetute.

I corrispondenti ricambi sono riportati nel nostro catalogo on-line all'indirizzo [www.Schaeffler-Aftermarket.com](http://www.Schaeffler-Aftermarket.com) o [www.RepXpert.com](http://www.RepXpert.com).

Versione 05.2008  
**INA 0001**

Con riserva di modifiche tecniche  
© 2008 LuK-Aftermarket Service oHG

### Per ulteriori informazioni:

Schaeffler Italia S.r.l.  
Strada Provinciale 229 km 17 • 28015 Momo (NO)  
e-mail: [automotiveaftermarket.it@schaeffler.com](mailto:automotiveaftermarket.it@schaeffler.com)  
<http://www.schaeffler-aftermarket.it> • <http://www.schaeffler.it>

