

Renault Mégane Scénic 1,9 dti vezérműszíjcsere

A F9QA 734-es motorkódú 1,9-es dti turbódízel motor nagy számban került beépítésre az első generációs Mégane Scénic modellekbe. Vezérműszíjcsere során gyakran vétenek alapvető hibákat. Az előírtas vezérműszíjcsere műveletsorát a ContiTech Power Transmission Group szerelői lépésről lépésre mutatják be.

A szereléshez az alábbi célszerszámok szükségesek:

1. Főtengelyrögzítő túske (Mot. 1054)
2. Befecskendezőszivattyú bordáskerék-rögzítő (Mot. 1317)

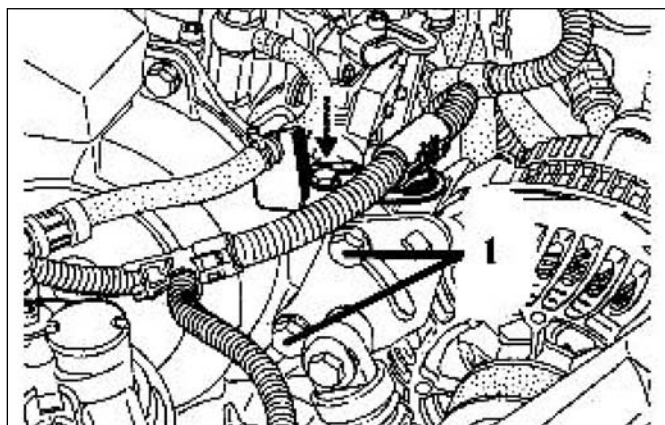
A vezérműszíjjal együtt a feszítőgörgőt és vezetőgörgőt is cseréljük ki!

Előkészítő műveletek:

Azonosítsa a motort a motorblokk oldalán lévő motorkóddal.

Kiszereles:

- Az autó felemelve és alátámasztva, ekkor ki lehet szerelni a jobb oldali kerékdob-betétet és a motorburkolatot (**1. ábra**).



2. ábra



1. ábra

- Az ékszíjfejtőt meglazítani, az ékszíjat levenni (**2. ábra**).
- A motort felfüggeszteni. Ettől jobb megoldás, ha a motort jobb oldalt lent az olajteknő és a hossztartó között támasztjuk alá egy alátámasztó túskevel. Ekkor több hely marad a szereléshez felül (**3. ábra**).
- Ezek után ki lehet szerelni a jobb oldalt felül elhelyezkedő motor-tartót. A motor nem tud leesni, mert az előzőleg alá lett támasztva (**4. ábra**).



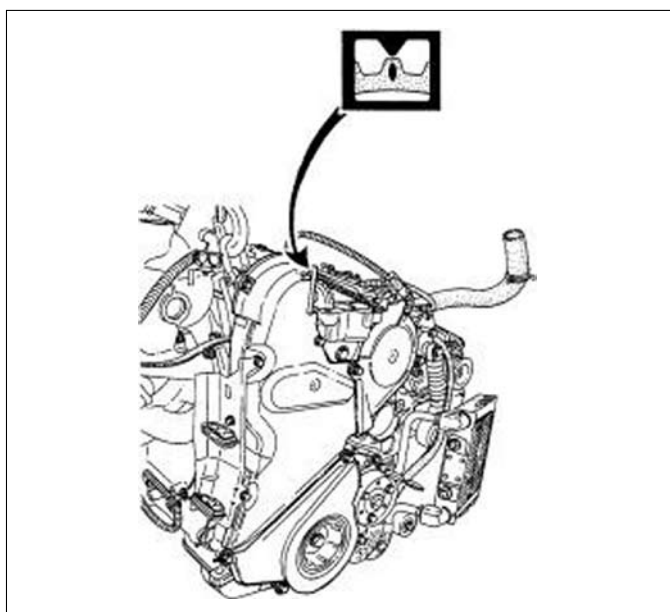
3. ábra

- A főtengelyt kézzel addig kell forgatni forgásirányba, amíg a vezérmű bordáskerekén lévő jelzés egybe nem esik a vezérműburkolaton lévő jelöléssel (**5. ábra**).
- A főtengelyt rögzíteni a főtengelyrögzítő túskevel. Ellenőrizni kell, hogy a túske megfelelően a helyén van-e úgy, hogy kézzel meg kell próbálni megforgatni a főtengelyt. A megfelelő túske megtalálható a ContiTech Power Transmission Group célszerszámok kofferjében is (**6. és 7. ábra**).



4. ábra

- Ezután lehet a bordásszj burkolatait eltávolítani (8. ábra).
- A torziós lengéscsillapítót és a szíjtárcsát le kell szerelni. Ekkor lehet az alsó burkolatot levenni, valamint a befecskendezőszivattyú bordáskerekét rögzíteni (9. ábra).



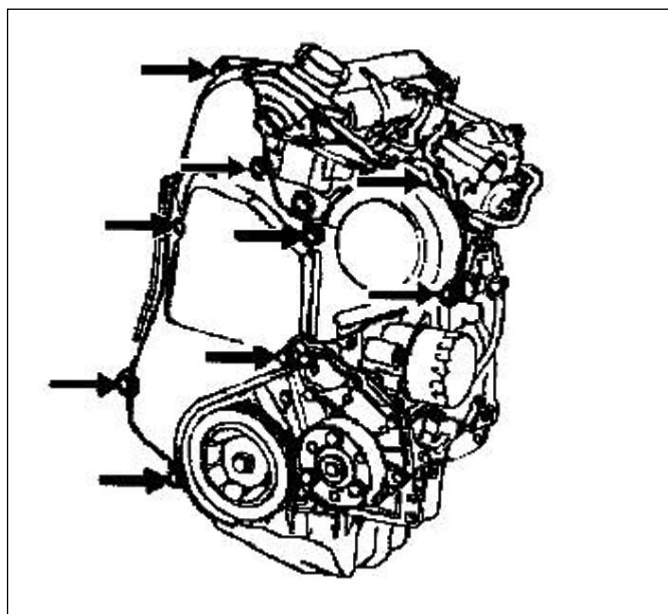
5. ábra



6. ábra



7. ábra



8. ábra



9. ábra



10. ábra



11. ábra



12. ábra

- Ezután lehet a feszítőgörgő rögzítőcsavarját meglazítani és a bordásszíjat levenni, valamint egy M6X45 mm-es csavart hátulról becsavarni ütközésig. Ekkor ki lehet venni a feszítőgörgőt. A későbbi szerelés megkönnyítése érdekében célszerű megjelölni a főtengely-, illetve a befecskendezőszivattyú bordáskerekeit **(10. és 11. ábra)**.
- A negyedcolos dugókulccsal a vezetőgörgőt leszerelni. Amennyiben a csavar nehezen jön, abban az esetben a menetet egy készremetszővel feltétlenül fel kell javítani, mert később az összeszerelésnél a csavart már „vakon” kell visszahajtani **(12. ábra)**.

Beszerelés:

- A beszerelés fordított sorrendben történik: az új feszítőgörgőt és a vezetőgörgőt szerelje be. Ekkor a feszítőgörgő csavarját csak töre kell húzni kézzel. Ezután fel kell helyezni a bordásszíjat **(13. ábra)**.

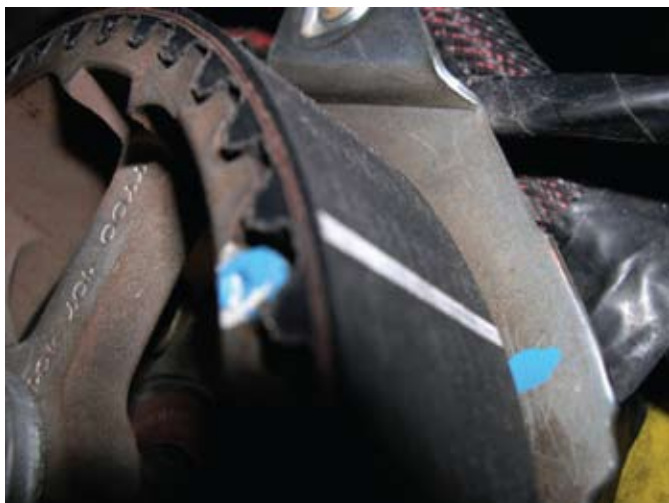


13. ábra

- A főtengely bordáskerekén az előző jelöléssel szemben is célszerű tenni egy jelölést **(14. ábra)**.



14. ábra



15. ábra



17. ábra



16. ábra

– Ezek után a ContiTech Belt Tension Tester bordásszífeszesség-mérő mérőfejét az utasításnak megfelelően a feszítőgörgő alatt helyezze fel, és a szífeszességet állítsa be (15. ábra). A főtengely-, illetve a befecskendezőszivattyú bordáskerék-rögzítőt el kell távolítani, majd a bordásszíjat lassan a feszítőgörgővel megfeszíteni a hátulról behelyezett M6-os csavarral addig, amíg a teszter a 42 SEEM értéket nem írja ki.

- Ezután a mérőfejet el kell távolítani és a főtengelyt kétszer körbeforgatni. A bordásszíjat erősen meg kell nyomni, majd utána a mérőhelyen megismételhető a mérés. A mért értéknek most 37 SEEM-nek kell lennie (16. ábra).
- Amennyiben az érték nem megfelelő, a feszítési műveletet meg kell ismételni.
- Ha az érték megfelelő, akkor el kell távolítani mindent a szíjról. A szíjhajtás enyhe forgatására a megfeszített bordásszíjról könnyen eltávolíthatók a szerszámok (17. ábra).
- Végezetül a feszítőgörgő csavarját 50 Nm nyomatékkal meg kell húzni. Nem szabad elfelejteni az M6-os csavart kiszedni.
- Az ékszíjtárcsát visszaszerelni és a csavarokat meghúzni 20 Nm-rel, majd továbbhúzni 115°-kal. Visszatenni az ékszíjat, ügyelve az előfeszítésre. Ezután vissza lehet szerelni a jobb oldali motortartót és eltávolítani az alátámasztó tuskét. Majd vissza lehet szerelni a burkolatokat és a kerékdobbetétet. Fontos, hogy minden alkatrész a helyére visszakerüljön, és meg legyenek húzva a csavarjaik, illetve, hogy az összes rögzítőszerszám el legyen távolítva.
- Motort beindítani, megre jártni és rendellenes zajokra odafigyelni. A vezérműszíjcsere dokumentálni.

SZARKA JÁNOS

Forrás: http://www.contitech.de/pages/produkte/antriebsriemen/kfz-ersatz/kfz-ersatz_de.html

Rövidítéslexikon

AEBS – Autonomous Emergency Brake System – Önálló vészfékassisztens

BC – Body Computer – Felépítmény-számítógép (Iveco)

BM – Bed Module – Ágymodul (Iveco)

BRT – Bus Rapid Transport – Gyorsforgalmú buszközlekedés

CFC – Coupling Force Control – Kapcsolóponyi (fék)erőszabályozás

DDM/PDM – Drivers Door Module/Passangers Door Module – Vezető- és utasoldali ajtómodul (Iveco)

EEV – Enhanced Environmental-friendly Vehicle – Fokozottan környezetbarát gépjármű (emissziótechnika)

EMS – European Modular System – Európai modulrendszer

FCG – Front Collision Guard – ütközésvészélyre figyelmeztet (Setra)

FCW – Forward Collision Warning – ütközésvészélyre figyelmeztet (Renault Trucks)

FFC – Front Frame Computer – Első számítógép az alvázban (Iveco)

HMW – Headway Monitoring & Warning – biztonságos követési távolság megtartása két jármű között (Renault Trucks)

LKS – Lane Keeping System – sávtartó rendszer

PBS – Pneumatic Booster System – Pneumatikus teljesítménynövelő rendszer, a sűrített levegő tartályából rövid időre levegőt juttat a motor szívórendszerébe (Knorr-Bremse)

RFC – Rear Frame Computer – Hátsó számítógép az alvázban (Iveco)

A fenti rövidítések, megnevezések megtalálhatóak a <http://auto-technika.hu> rövidítésűgyűjteményében