

Una foto de las herramientas de bloqueo y de las puntas XZN:



Esta es la caja del kit y lo que trae dentro de ella:







Resumiéndolo mucho, se podría decir que son cuatro los pasos a dar:

- 1: desmontar el parachoques para acceder al resto de componentes
- 2: balancear el frontal hacia delante, no hace falta desmontar ni radiador, ni intercooler ni faros
- 3: quitar unas cuantas cosas antes de inmovilizar todo y quitar la correa
- 4: poner la nueva correa y comprobar que está correctamente montada

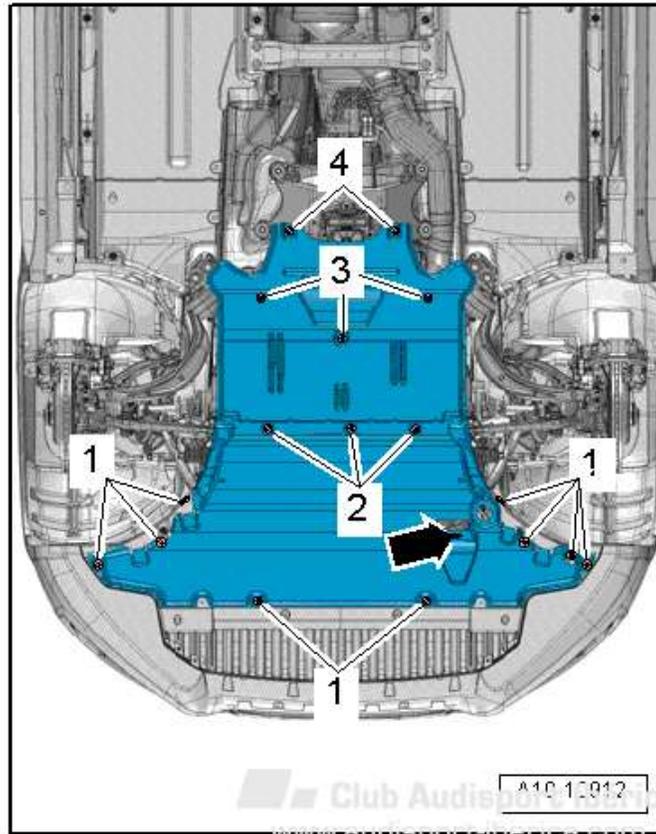
Después vendría volver a montar todo de nuevo, pero una vez está la correa puesta ya todo se hace bastante contento.

Pongo una primera foto del paciente para ir viendo el progreso de la operación:

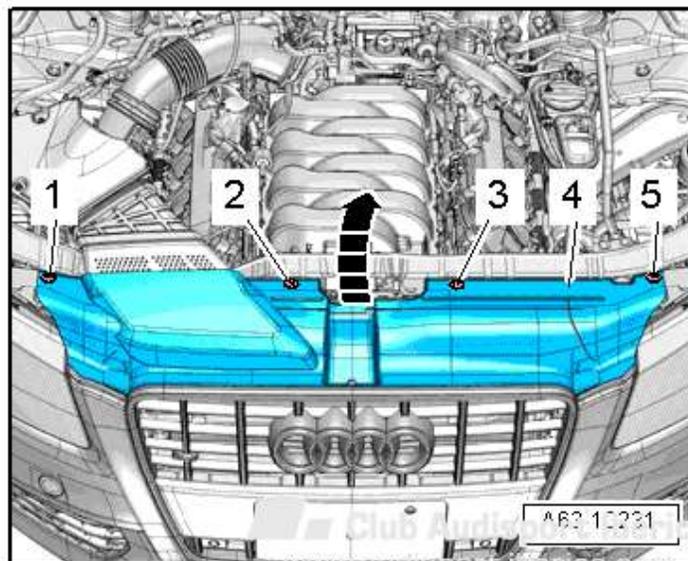


1. Desmontar el parachoques

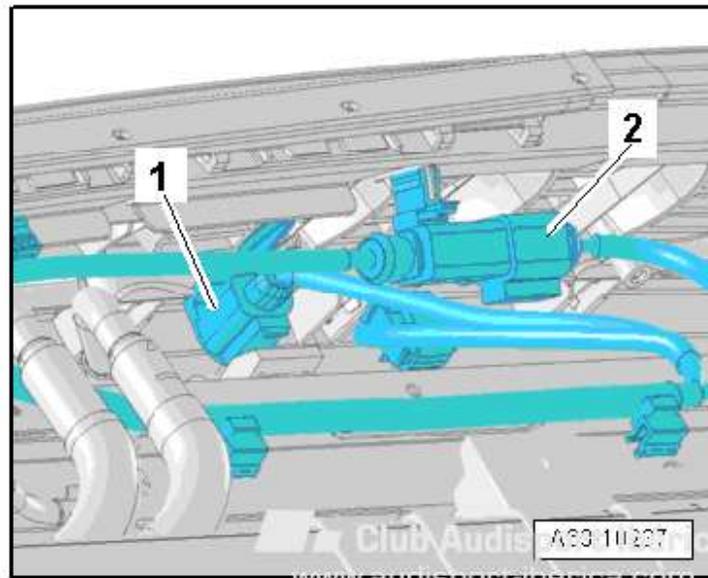
Desmontamos el insonorizante delantero (11 tornillos, los marcados con 1 y 2):



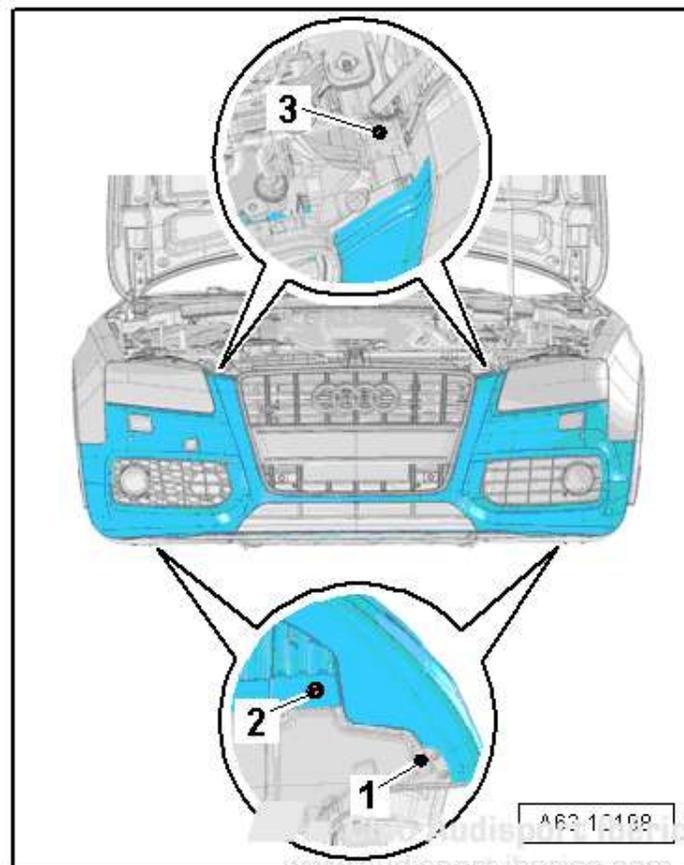
Soltamos la cubierta de arriba (4 tornillos):



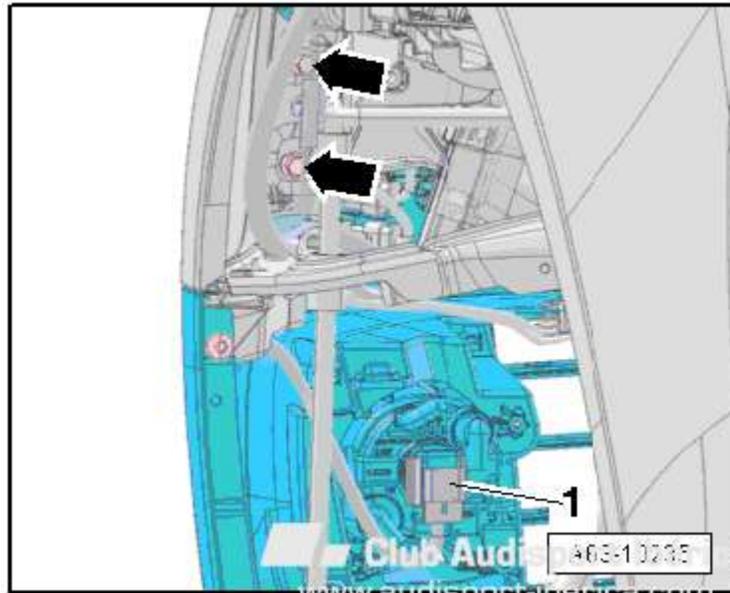
Desconectamos los conectores que hay junto a la cubierta, en mi caso solo había uno:



Soltamos los tornillos del parachoques, 2 arriba y 4 abajo:



Nos queda un tornillo a cada lado que está "oculto", yo lo quité girando cada rueda y soltando 2 o 3 grapas, el guardabarros se deja doblar lo suficiente para llegar al tornillo (10). En mi caso había uno, pudieran ser 2 según modelo:



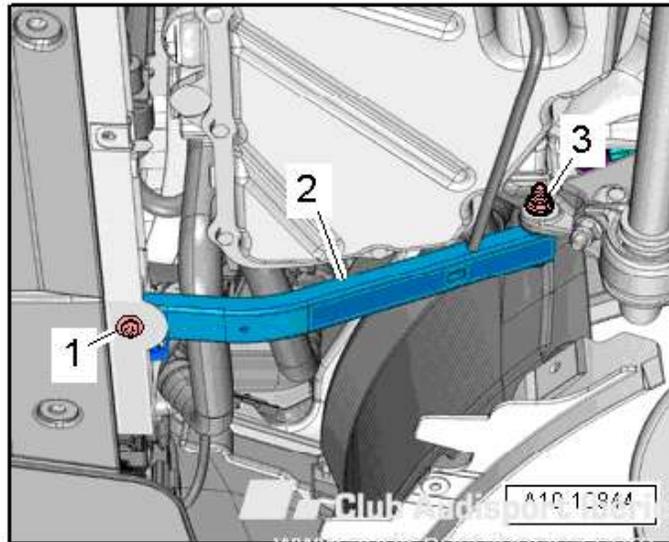
Ahora hay que hacer fuerza hacia afuera en la parte del parachoques más cercana a la rueda, está encajado como si fuesen grapas. Una vez desencajamos de ambos lados sale la pieza entera.

Soltamos los antinieblas, yo solté las bombillas girando la rosca y ya está:



2. Balancear el morro

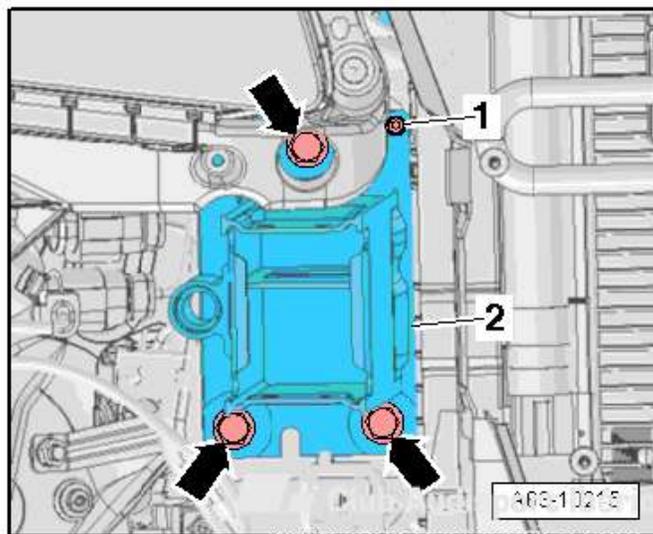
El morro puede balancearse porque tenemos dos barras como está ahí abajo:

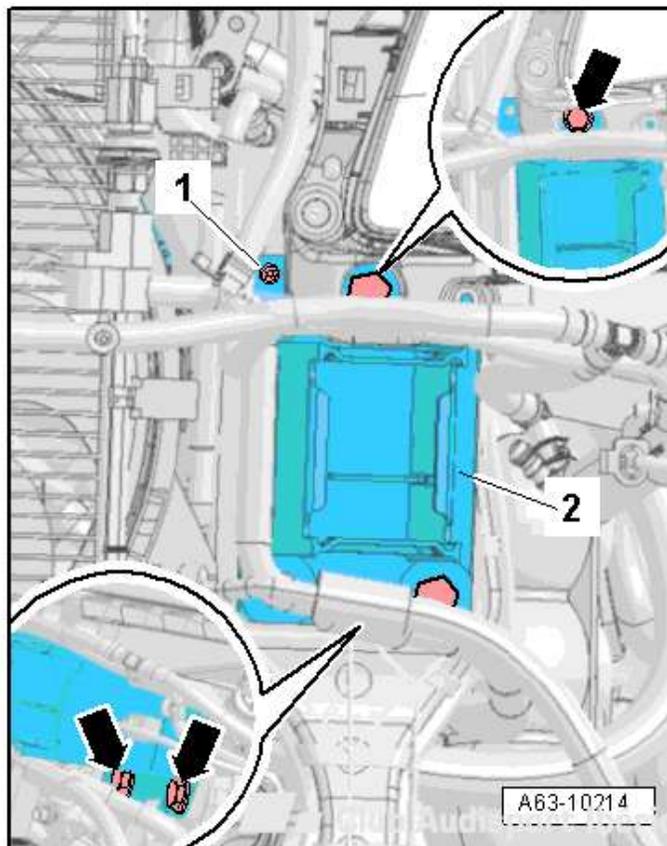


No he encontrado en el Elsa nada que hable de qué hay que soltar o que hable de estas barras con esa función, pero por suerte no son muchas cosas las que hay que soltar.

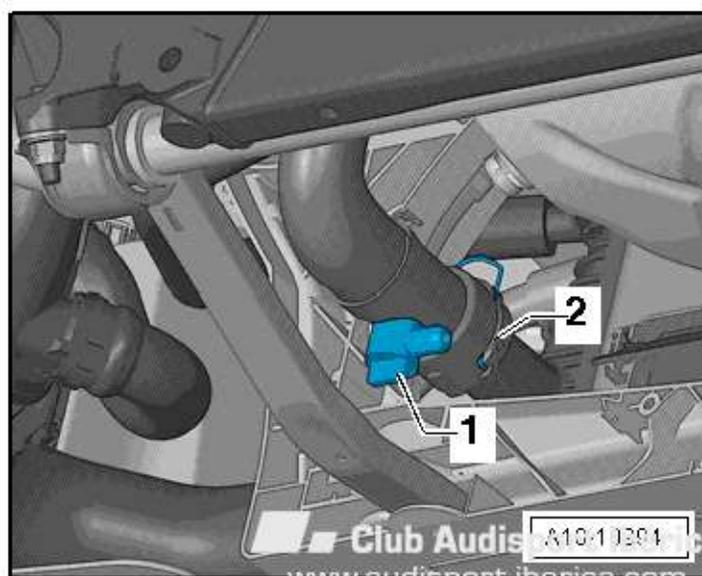
Soltamos dos tornillos de arriba, no tengo imagen pero es bastante intuitivo, es donde acaba la pieza de metal del morro.

Soltar los 3 tornillos del 16 (3 y 3) que sujetan el morro al chasis. Aquí es donde hace falta un alargador, hay un agujero por donde introducirlo para llegar a uno de los tornillos. En la derecha uno de los tornillos queda detrás de un tubo metálico (refrigeración?) y cuesta un poco más engancharlo, pero finalmente se puede:





Aquí ya hay que vaciar el agua del circuito. Abajo hay una llave que gira, estaba muy dura, al final la giré con unos alicates y ya empezó a salir el agua. Salieron unos 4 litros. Más tarde, al quitar la bomba, caerá al menos litro y medio más:



Con el agua ya quitada, soltamos el tubo gordo y el fino que va al depósito, los marcados en la foto de abajo. Soltamos los conectores de los faros, y por último hay que soltar los 3 tornillos del enganche del capó. Quedará algo tirante la sirga, pero nos deja suficiente margen para para que deje bajarlo un poco más:

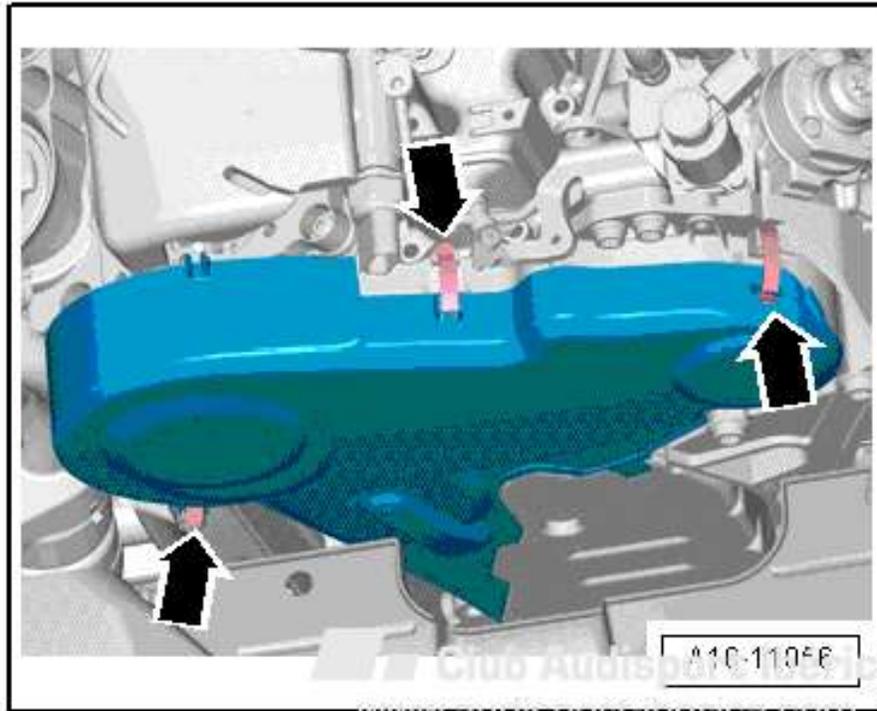


Y tras todo esto, así se ve ya el paisaje: 😊



3. Llegar hasta la correa y quitarla

Soltamos la tapa que cubre la correa por la parte superior, son 3 grapas:



Ya vemos la correa y la mitad de los componentes:



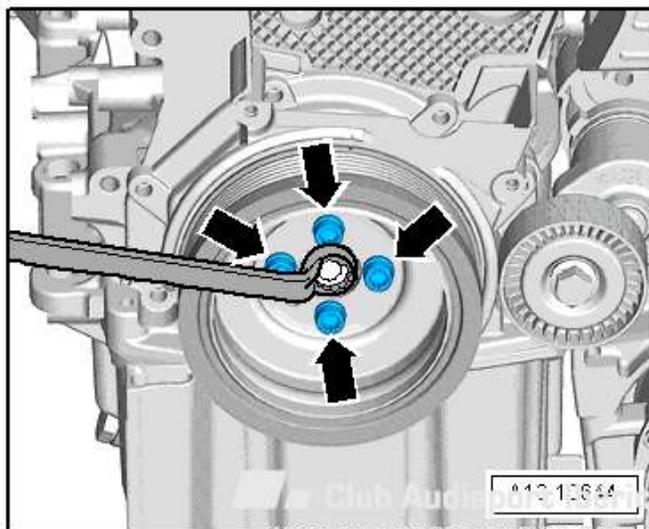
Toca quitar la correa poli-v. Antes de quitarla marcar el sentido de giro para luego colocarla igual. Yo no la cambié, por lo que volví a poner la misma. Para quitarla basta con mover el tensor (la rueda más negra con una tuerca en el centro) con una llave del 13, el tensor sube y ya se puede quitar la correa:



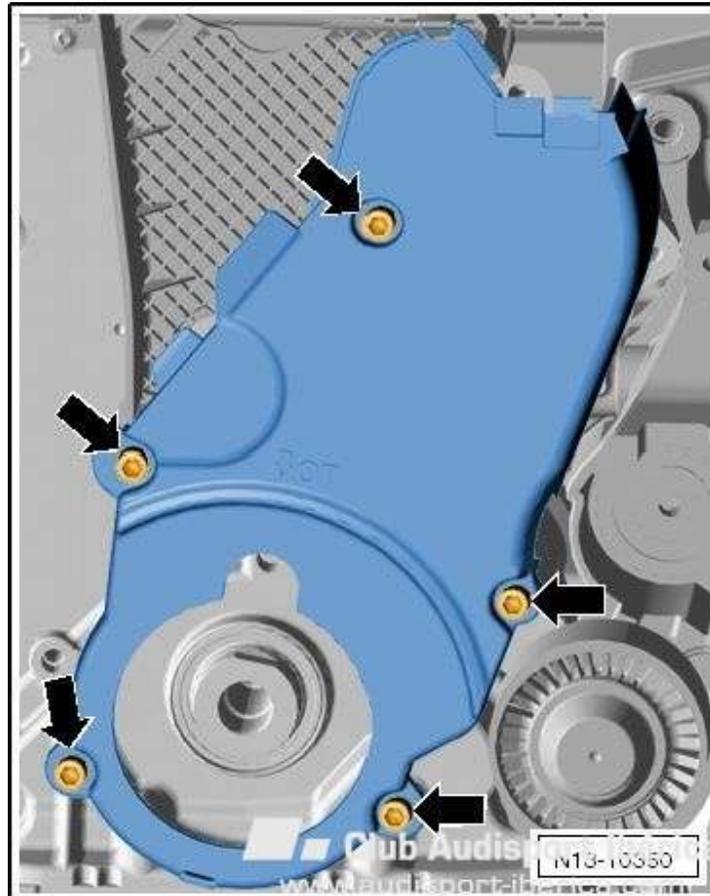
Y con esto hemos concluido el brico sobre cómo cambiar la correa auxiliar. 😊

3. Llegar hasta la correa y quitarla (continuación)

Vamos a por la polea de abajo, el antivibrador, que está delante del cigüeñal. Quitamos la goma que cubre los tornillos, se quita a mano, sin más. Ahora soltamos los 4 tornillos, en el Elsa pone inmovilizando el tornillo central, aunque es posible soltarlos sin sujetar dicho tornillo:



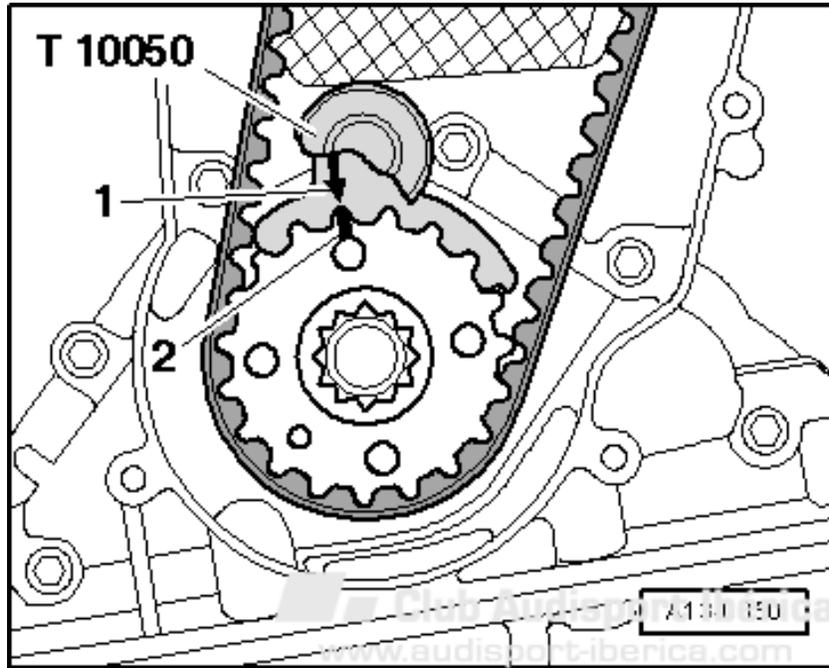
Quitamos la chapa que queda y la pieza de plástico de arriba si no la hemos quitado ya antes:



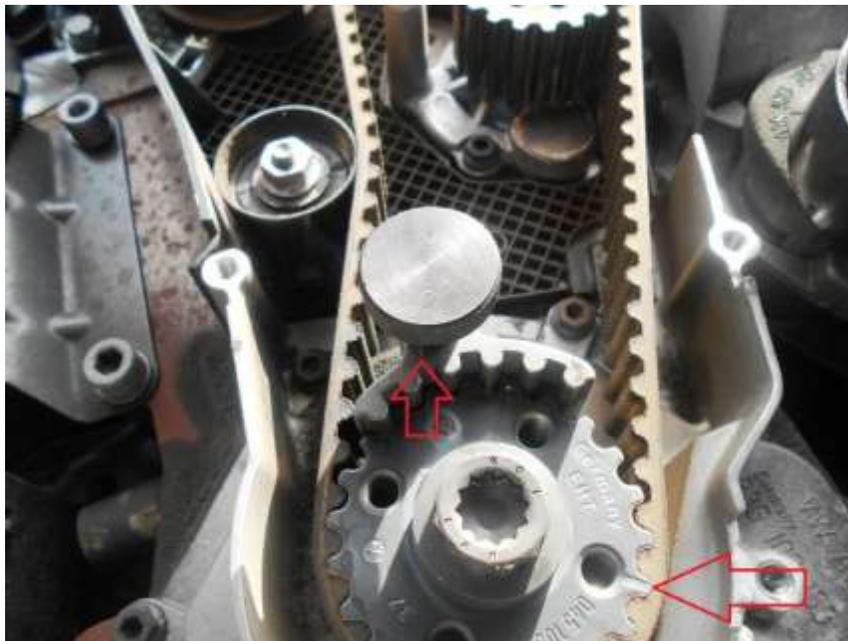
Y ya tenemos la rueda dentada del cigüeñal a la vista:



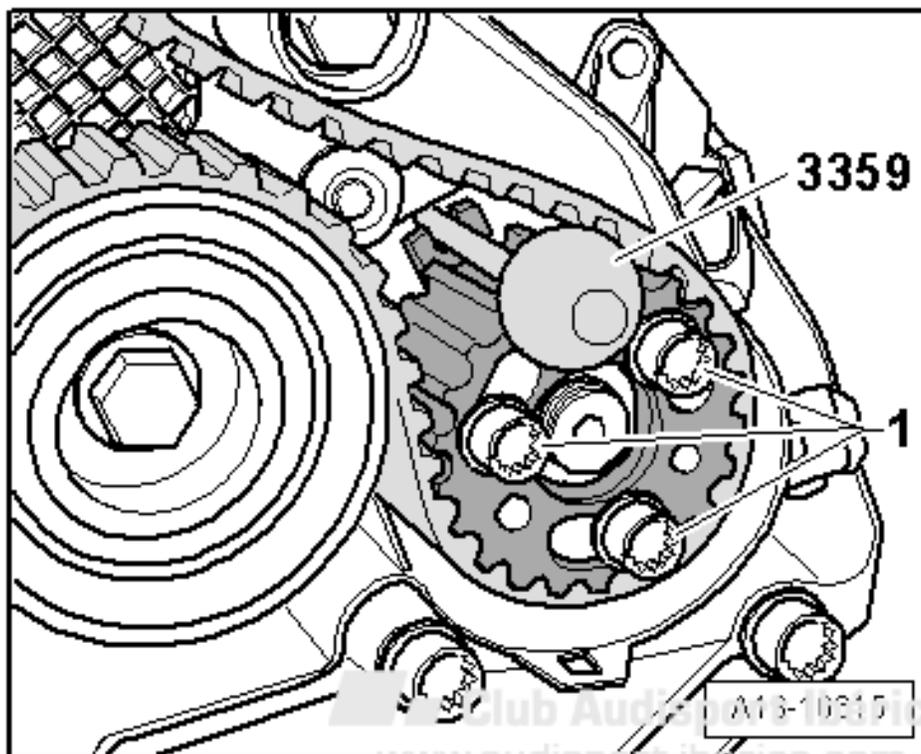
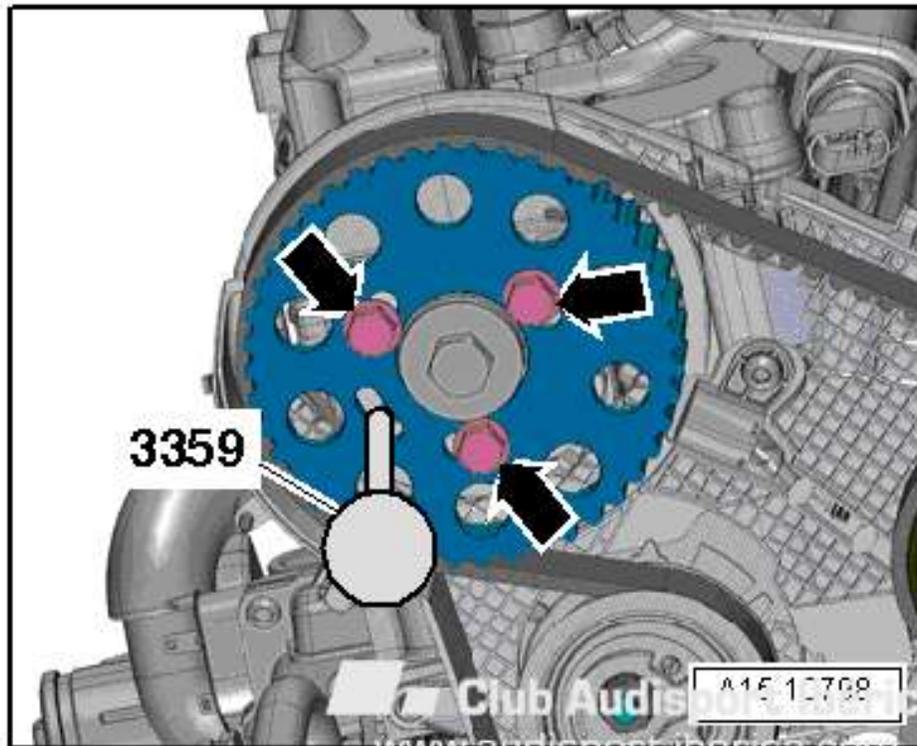
Ahora ya tenemos que empezar con el bloqueo de todo. Hay que mover el cigüeñal en sentido horario hasta que la marca que tiene en uno de sus dientes quede enfrentada al triángulo del útil de bloqueo. Ponemos dicho útil y tiene que quedar sujeto enroscándose en el agujero que se ve en la foto encima de la rueda:



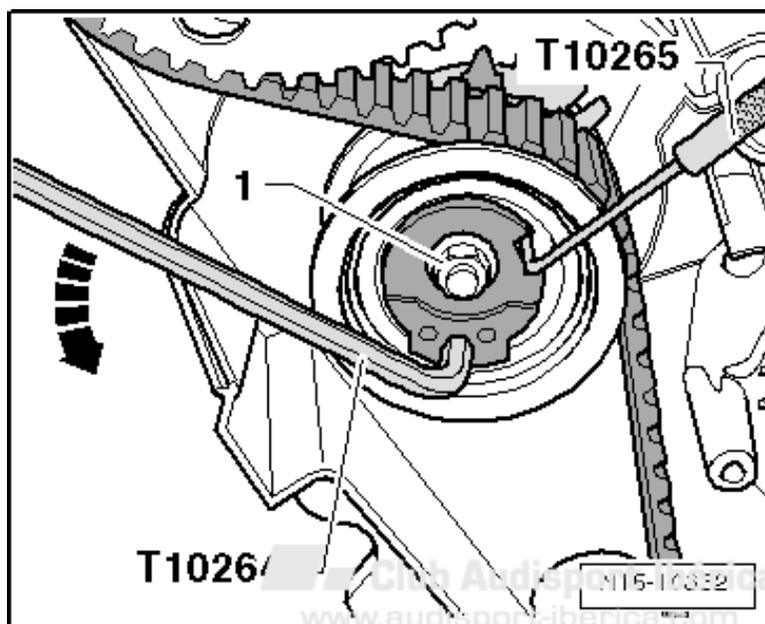
Aquí se ven ambas marcas señaladas con las flechas. Faltaría girar el cigüeñal a la posición correcta:



Ponemos los útiles de bloqueo del árbol de levas y de la bomba de alta presión:

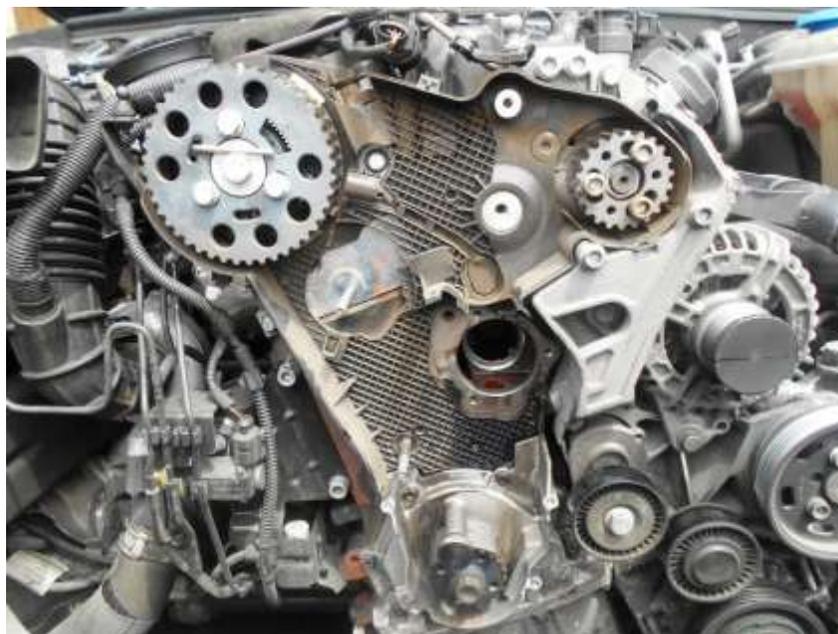


En el rodillo tensor primero aflojamos la tuerca y después lo giramos con la llave Allen.
Como lo vamos a sustituir no hace falta bloquearlo:



Soltamos los 3 rodillos de reenvío, los quitamos, también el tensor y la correa ya sale sin problemas. Soltamos los 3 tonillos de la bomba de agua y la sacamos. Caerá bastante agua, más de un litro.

Y hasta aquí todo lo que hay que desmontar, así se queda el coche en estos momentos:



Seguimos donde lo dejamos, así se ve el coche si nos alejamos un poco más. La pongo también para que se vea el hueco que hay tras balancear el morro:



4. poner la nueva correa y comprobar que está correctamente montada

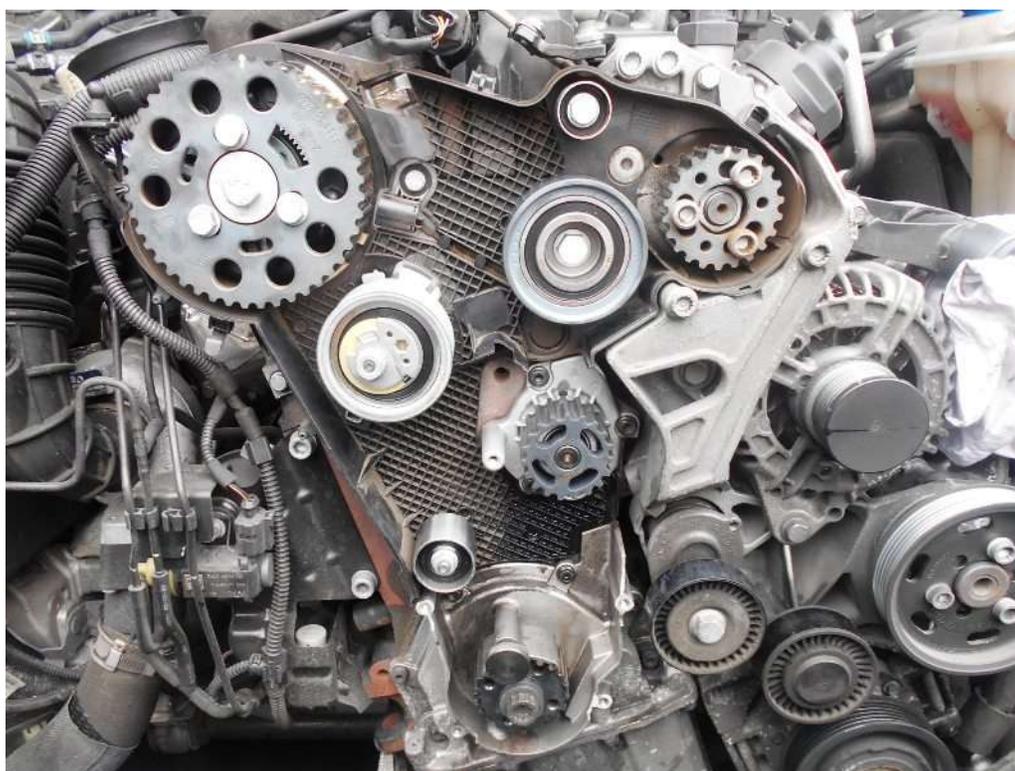
Unas fotos de ambas bombas de agua y de ambas correas:



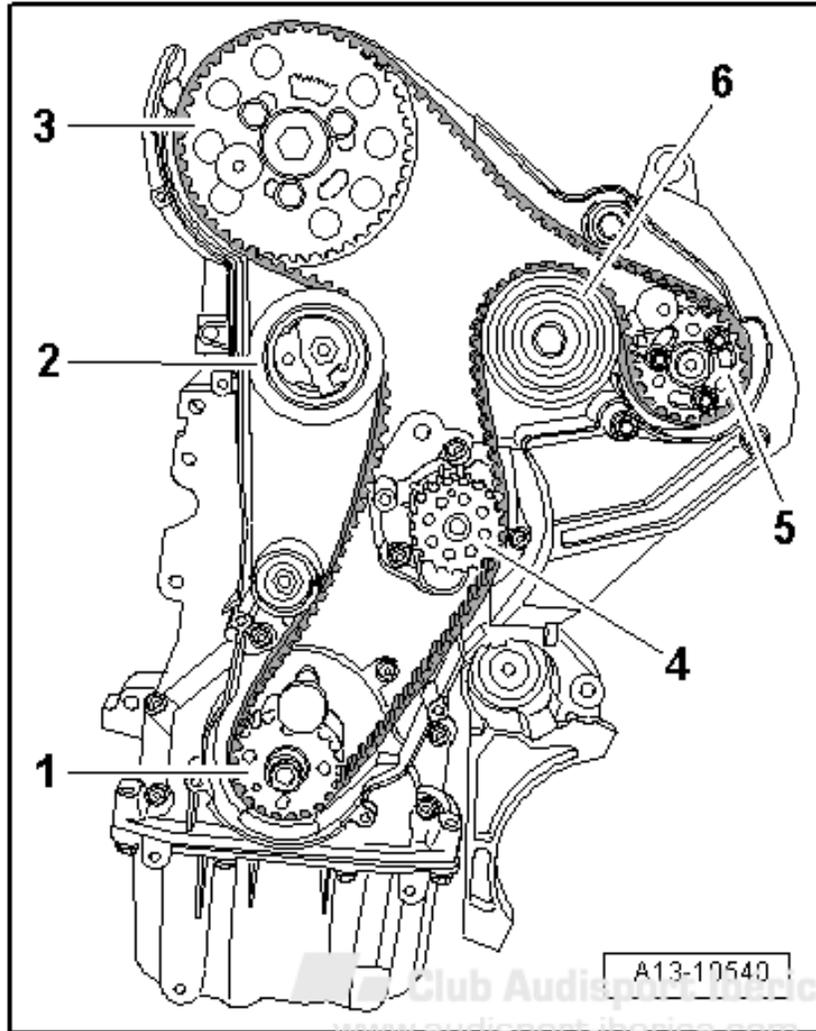


En un vídeo que vi se recomendaba confrontar ambas bombas para ver que tenían el mismo número de dientes y también estirar ambas correas para ver que eran de la misma longitud, digo yo que si hemos comprado el kit correcto deben ser iguales, pero bueno, no cuesta nada.

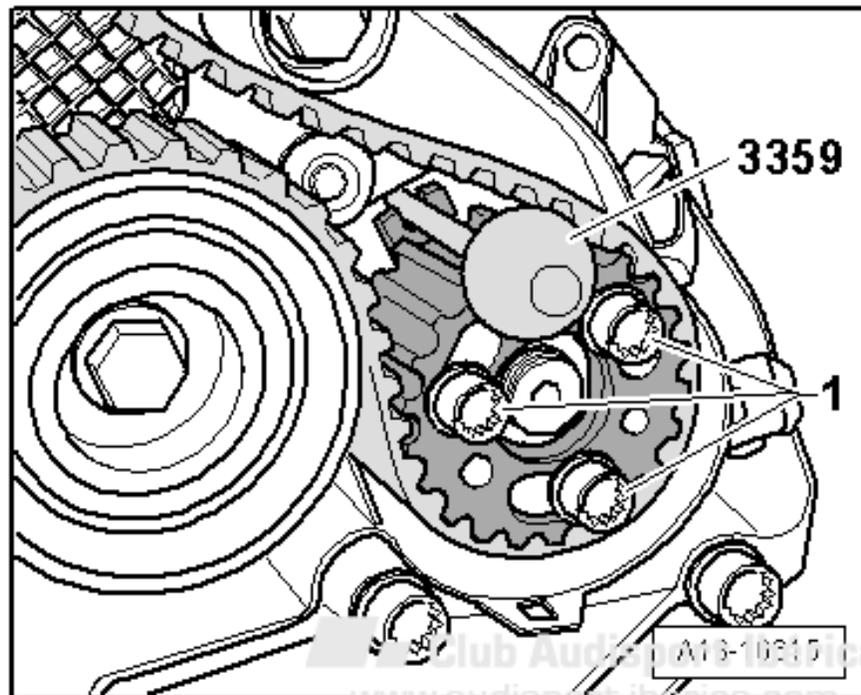
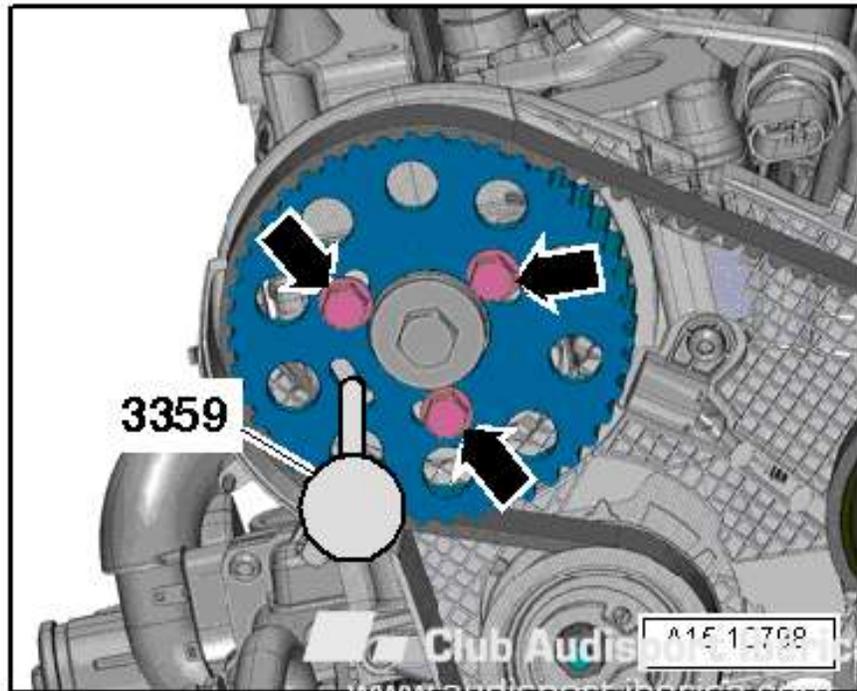
Empezamos a montar, ponemos la nueva bomba de agua, la metemos en su hueco y ponemos sus 3 tornillos, también los 3 rodillos de reenvío y el rodillo tensor. Todavía nos queda la correa, pero ya va tomando forma el cambio:



Ahora toca poner la nueva correa, aquí supongo que el que lo ha hecho más veces tendrá su forma de hacerlo, a mí me costó bastante porque a estas alturas ya no estaba leyendo las instrucciones, no sé si por el calor, por querer acabar ya o porque me parecía que solo había una forma de hacerlo. Voy a poner como pone el Elsa que hay que hacerlo. El orden para colocarla sería este:



En el Elsa se recomienda aflojar los 3 tornillos de la rueda del árbol de levas y los 3 de la bomba de alta presión y girarlas en sentido horario ese margen que dan los tornillos por estar en unos huecos mayores, y entonces empezar a poner la correa. Estas eran las imágenes de las ruedas, las pongo otra vez:

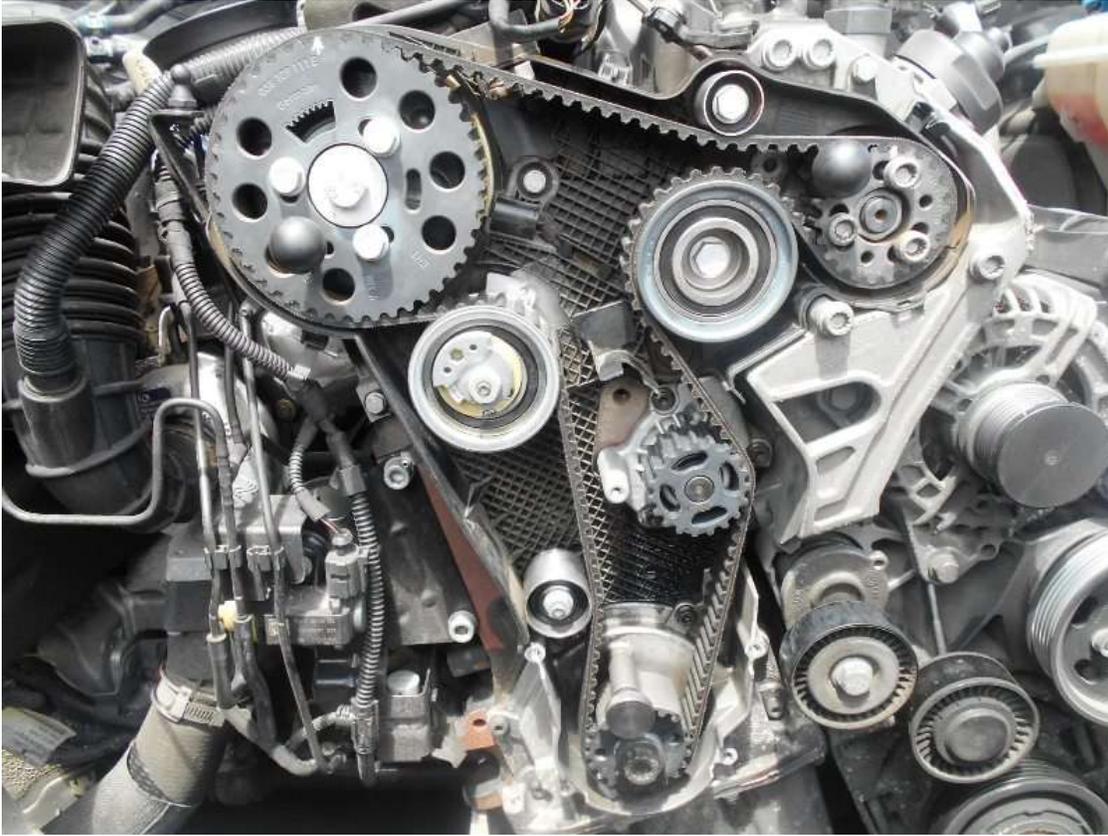


Ambas continúan bloqueadas por lo que no pasa nada. En otro vídeo que vi el mecánico no tocó esos tornillos, le costó poner la correa, pero no los aflojó. En mi experiencia si un diente de la correa queda a medio camino de dos huecos, con el diente de la correa y el de la rueda a la par, no hay ***** de pasar al siguiente hueco, y si lo dejas en el anterior ya se ve floja. Al final aflojé la rueda del árbol de levas y ya pude meterla.

Una vez está puesta, aflojamos el rodillo tensor y con la llave Allen giramos hasta que la flecha de metal quede en el centro del hueco que tiene:

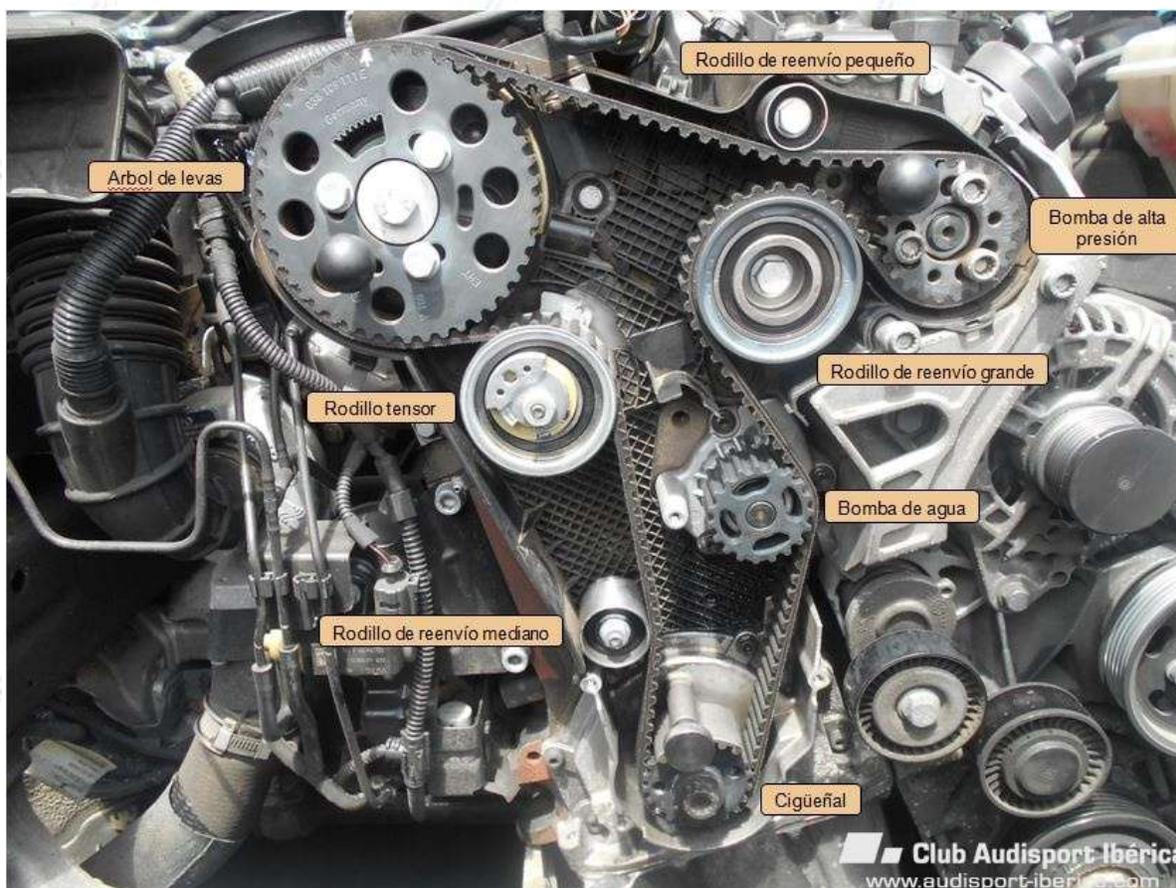


Y ya tenemos todo colocado en su sitio:



Se me ha olvidado antes que en el Elsa dice que una vez esté puesta la correa y antes de tocar el rodillo tensor, hay que girar la rueda del árbol de levas en sentido antihorario lo que se pueda, y cuando esté en tensión, apretar los 3 tornillos y los 3 de la bomba de agua. Para girar dicha rueda hay un útil específico, pero con unos alicates se puede hacer. Y ya después de esto se hace lo del rodillo tensor.

También creo que estoy hablando de los diferentes componentes como si todo el mundo supiera donde va cada uno y como puede que no sea así, he añadido el nombre de cada cosa a la anterior foto:



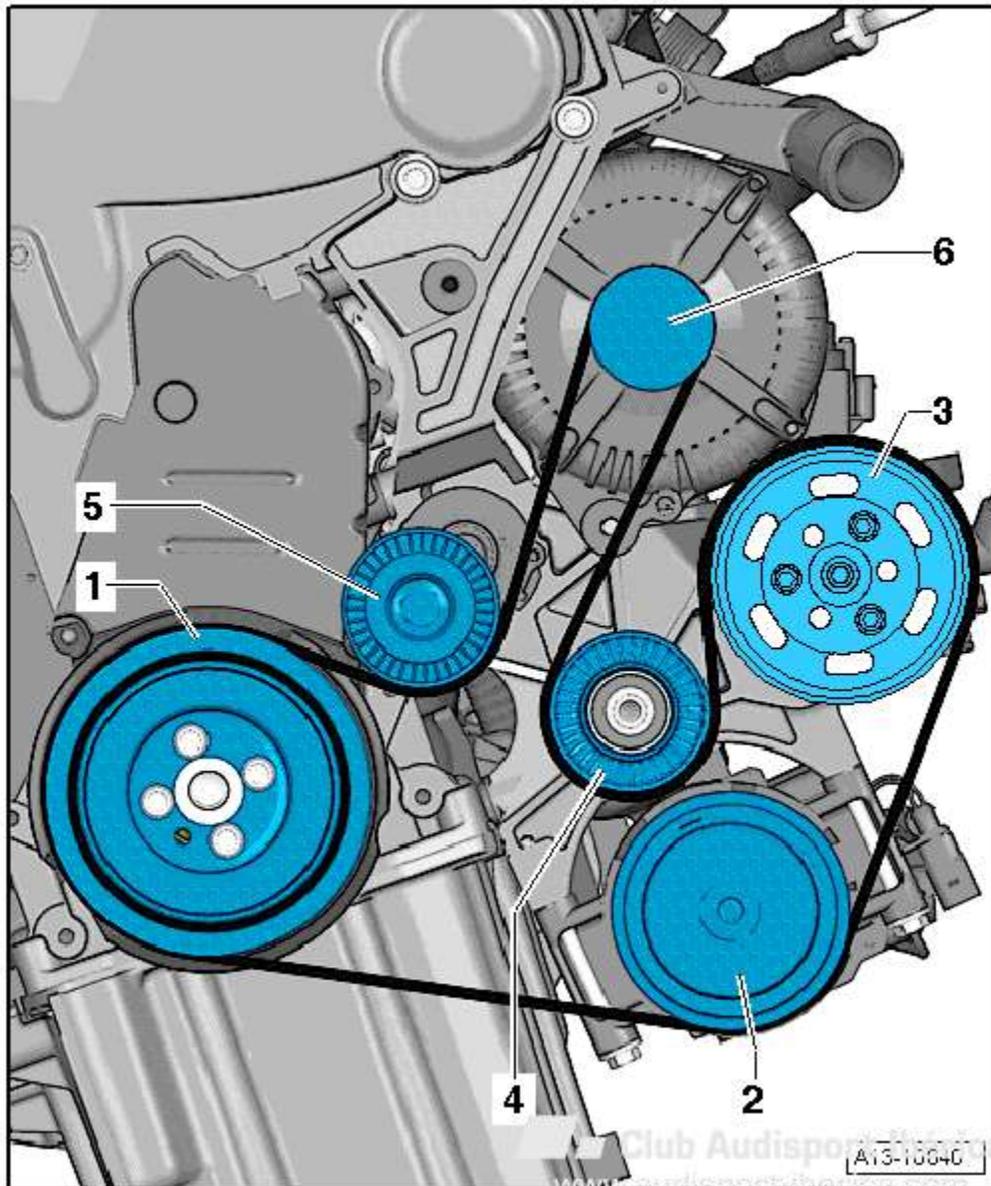
Ahora ya toca comprobar que todo se ha hecho bien. Quitamos los 3 inmovilizadores y giramos la rueda del cigüeñal 2 vueltas completas, o lo que es lo mismo, una vuelta completa la rueda del árbol de levas. Con una llave de carraca y la punta XZN yo lo pude hacer bien. Se mueve unas veces fácil, otras hay que hacer fuerza, supongo que es por los contrapesos del cigüeñal. Esto se hace para comprobar que no se oye ningún ruido, que ninguna de las válvulas toca a ningún cilindro.

Una vez dadas las 2 vueltas, se vuelve a colocar el inmovilizador del cigüeñal y se comprueba que los otros 2 también se pueden encajar. También vemos si la flecha del rodillo tensor sigue en el centro, y si no es así, la movemos.

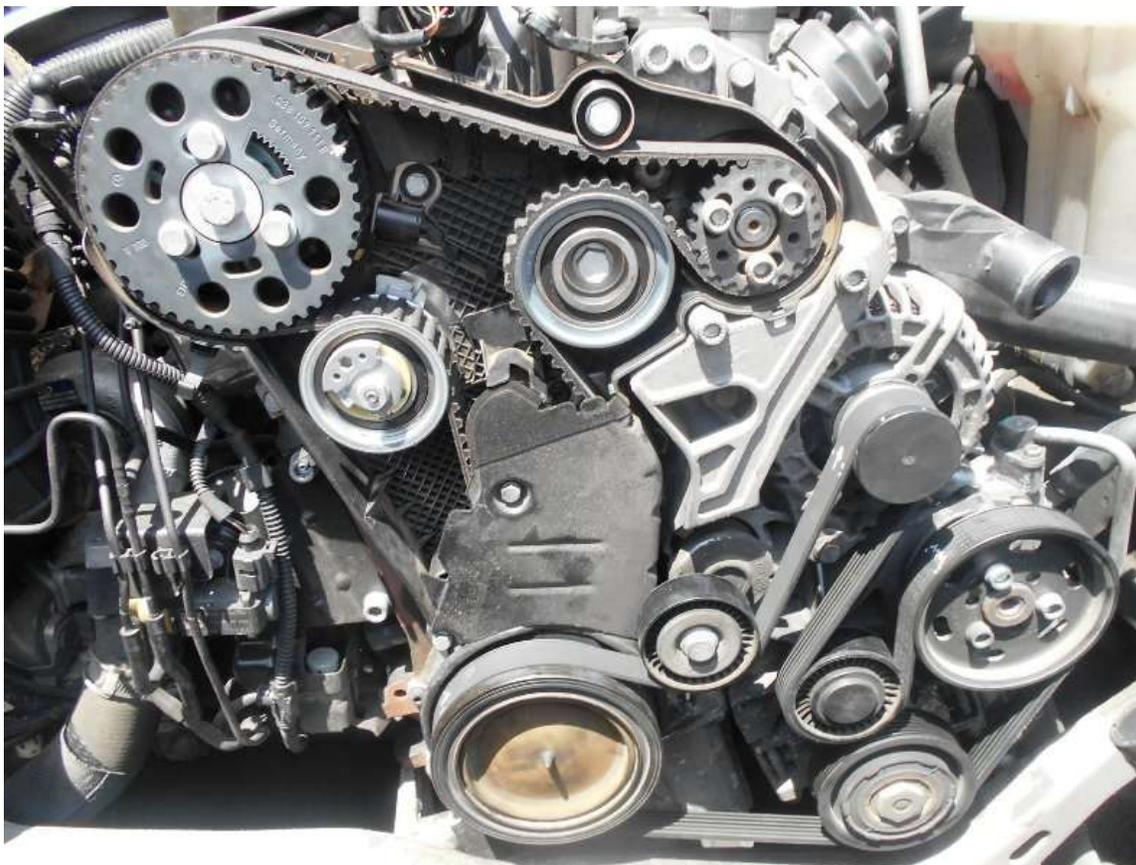
Ahora, no lo pone en el Elsa, pero vi en un video que el tipo arrancaba el motor durante 5 segundos, así que lo hice, comprobé que nada sonaba raro y lo paré. Esto además si hay alguien ayudando está bien porque le permite a esa persona o a ti ver como gira todo. Yo no lo vi, pero tiene que ser bonito. 😊

Ahora ya toca montar todo en el orden inverso del que lo hemos desmontado. Ponemos la chapa que rodea al cigüeñal y el plástico que tapa la bomba de agua. Ahora el antivibrador, la polea que cubre el cigüeñal, va en un posición concreta. Hay un pequeño saliente en la rueda del cigüeñal que encaja con otro igual que tiene la polea. Apretamos los 4 tornillos y ya podemos poner la correa auxiliar.

Como es muy posible que a estas alturas cojamos la correa y no sepamos por donde iba (yo tuve que mirar en las fotos que había hecho), pongo aquí el esquema:



Al igual que cuando se desmontó, basta con mover el tensor hasta donde se deje y ahí ya colocar la correa por todas las ruedas, y tras esto ya lo tendremos así:



Bueno, y ésta es la última foto, queda mucho por montar, pero no hace falta ir describiéndolo. Añadiré unos comentarios o notas finales otro rato, pero el brico acaba aquí. Creo que he tardado más tiempo describiéndolo que haciéndolo, pero quería dejarlo con las menos dudas posibles. Espero que no se haya hecho muy largo. 😊

Saludos!

Tineo, on 07 Sept 2016 - 08:54, said:

Yo sólo apuntaría que también el apriete de tornillos es un asunto crucial. Mejor con dinamométrica, un tornillo pasado o roto puede ser una pesadilla.

No diré que no tenga su importancia y que sería conveniente seguir las instrucciones sobre los pares de apriete de cada tornillo, pero reconozco que apreté todo a mano.