

LASER®



Part No. 5549

Kit attrezzi fasatura motore

General Motors 1.6 | 1.8 16v

Motori serie Z



When you have finished with this book, please recycle it

www.lasertools.co.uk

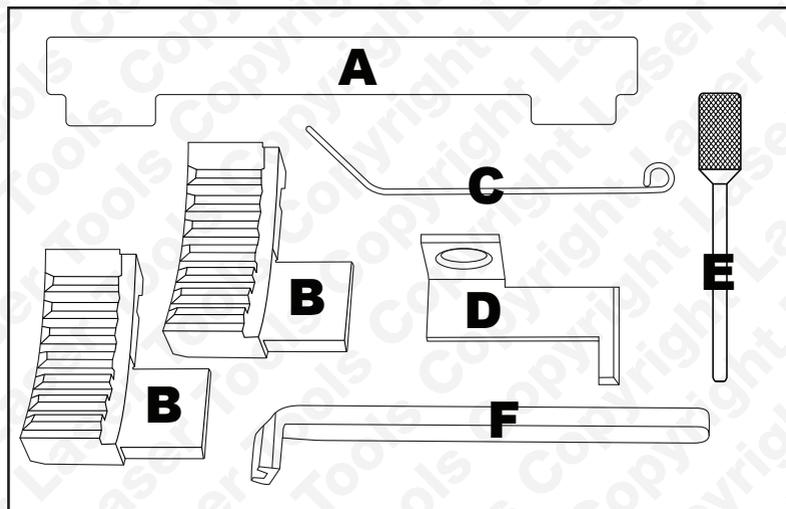
Guarantee

Distributed by The Tool Connection Ltd
Kington Road, Southam, Warwickshire CV47 0DR
T +44 (0) 1926 815000 F +44 (0) 1926 815888
info@toolconnection.co.uk www.toolconnection.co.uk

If this product fails through faulty materials or workmanship, contact our service department direct on: **+44 (0) 1926 818186**. Normal wear and tear are excluded as are consumable items and abuse.

www.lasertools.co.uk

www.lasertools.co.uk



Ref	Codice componente	OEM Ref - Opel	OEM Ref - Fiat	Descrizione
A	C565	KM-6628-A	2 000 012 000	Barra di bloccaggio albero a Camme
B	C333	KM-6340	2 000 012 100	Attrezzo di bloccaggio puleggia dell'albero a camme (2)
C	C334	KM-6333		Perno di bloccaggio del tenditore
D	C566	KM-6625	2 000 012 800	Attrezzo di trattenimento del volano
E	C275	KM-6349, KM 6130		Perno di bloccaggio
F	C168	KM-911		Attrezzo di trattenimento del volano

Avvertenza:

La sincronizzazione errata o fuori fase del motore può danneggiare le valvole.
Tool Connection non può essere ritenuta responsabile di eventuali danni causati dall'uso di questi utensili.

Precauzioni di sicurezza – Si prega di leggere

- Scollegare i fili di terra della batteria (verificare se è disponibile il codice radio).
- Rimuovere le candele di accensione o ad incandescenza per far girare più facilmente il motore.
- Non utilizzare liquidi pulenti su cinghie, denti dell'albero o rulli.
- Annotare sempre il percorso della cinghia di trasmissione ausiliare prima di staccarla.
- Girare il motore in senso normale (in senso orario a meno che non sia indicato diversamente).
- Non girare l'albero a camme, l'albero motore o la pompa d'iniezione per motori diesel una volta rimossa la catena di sincronizzazione (a meno che non sia indicato diversamente).
- Non utilizzare la catena di sincronizzazione per bloccare il motore quando si allentano o si serrano i bulloni delle pulegge dell'albero motore.
- Non girare l'albero motore o l'albero a camme una volta rimossa la cinghia o la catena di sincronizzazione.
- Contrassegnare l'orientamento della catena prima di staccarla.
- Si consiglia di girare sempre il motore lentamente, a mano e di ricontrollare le posizioni di sincronizzazione dell'albero a camme o dell'albero motore.
- Gli alberi motore e gli alberi a camme possono essere girati solo con il meccanismo di azionamento della catena perfettamente installato.
- Non far girare l'albero motore attraverso l'albero a camme o altri ingranaggi.
- Rimuovere le candele di accensione o ad incandescenza per far girare più facilmente il motore.
- Dopo aver sostituito la catena, controllare la sincronizzazione della pompa d'iniezione per motori diesel.
- Rispettare tutte le coppie di serraggio.

Applicazioni

Applicazioni	Modello	Codice Motore	Anno
Alfa Romeo	159	939A4.000	05-2010
Chevrolet	Aveo Cruze Orlando	1.4 G14D, LDD//1.6 LXV(F16D4)//1.8 2HO(Z18XER)	08-2011 09-2012 11-2012
Fiat	Croma	939A4.000	06-2011
Vauxhall/Opel	Corsa Astra-G Astra-H Meriva-A Zafira-B Vectra-C Signum Insignia	1.6 Z16LEL Z16LER Z16LET Z16XE1 Z16XEP Z16XER A16XER 1.8 Z18XER A18XER 2HO/A18XEL	07-2012 03-2006 04-2012 06-2010 01-2012 06-2008 06-2008 08-2011

Istruzioni

Questo kit è stato sviluppato per sostituire la cinghia di distribuzione sui motori a benzina a cinghia della General Motors con codice A e successivamente Z.

Questi motori si trovano anche nei veicoli Fiat e Alfa Romeo elencati qua sotto.

N.B: Le informazioni date in seguito servono soltanto come riferimento.

The Tool Connection Ltd raccomanda l'uso dei dati del Produttore o Autodata.

Operazioni preliminari

- Rimuovere la ruota anteriore destra
- Rimuovere l'arco interno
- Rimuovere il coprimotore e il copricamme
- Rimuovere la cinghia di trasmissione ausiliaria e dove necessario per ragioni di accessibilità anche l'unità tenditore della cinghia di trasmissione ausiliaria
- Alcune applicazioni richiedono la rimozione del supporto motore destro (in questo caso, sostenere il motore)

Descrizioni dei componenti:

Componente A – Barra di bloccaggio dell'albero a camme

Usata per bloccare gli alberi a camme indipendentemente dalle pulegge delle camme su motori equipaggiati con fasatura variabile delle valvole. Si monta nelle fessure nell'accesso degli alberi a camme dopo che la scatola delle camme è stata rimossa come mostrato in Fig. 1. Montare il componente (A) dopo il componente (B).

Componente B - Attrezzo di bloccaggio puleggia dell'albero a camme

Questo strumento in 2 pezzi è utilizzato per impostare e bloccare in posizione le pulegge dell'albero a camme.

Montare il componente (B) con le tacche di fasatura delle pulegge delle camme allineate come mostrato in Fig. 2 e il regolatore dell'albero di aspirazione è poi nella posizione corretta

Assicurarsi che i componenti possano essere montati al loro posto.

Fig. 1

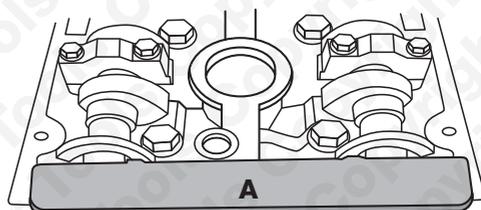
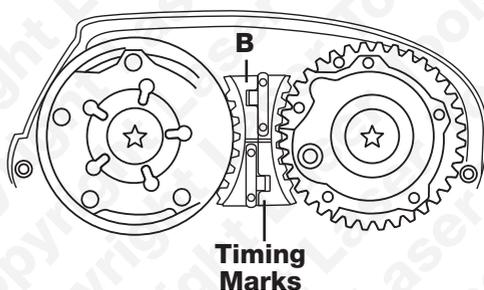


Fig. 2



Istruzioni

Componente C - Perno di bloccaggio del tenditore

Usato per bloccare il tenditore della cinghia di trasmissione nella sua posizione retratta come mostrato in Fig. 3.

Componente D = Attrezzo di trattenimento del volano

L'attrezzo per il trattenimento del volano è progettato per scorrere tra il monoblocco e le facce della coppa dell'olio e inserirsi nella corona del volano in modo che trattenga l'albero a camme mentre il meccanico allenta o serra il bullone di montaggio della puleggia anteriore. Il componente (D) scorre al suo posto come mostrato in Fig. 4 ed è mantenuto al suo posto grazie al bullone di montaggio del motore come mostrato.

Componente E = Perno di bloccaggio

Usato per bloccare il tenditore della cinghia di trasmissione ausiliaria nella sua posizione retratta.

Componente F = Attrezzo di trattenimento del volano

Progettato per bloccare la corona del volano trattenendo l'albero a camme mentre il bullone della puleggia anteriore viene serrato o allentato.

È usato su scatole del cambio più vecchie dove il componente (D) non può essere utilizzato (per esempio la Z16LET usata nell'Astra-G e nella più vecchia Astra-H)

Fig. 3



Fig. 4

