

## ContiTech: Expertentipps zum Zahnriemenwechsel

- **Detaillierte Anleitung für Zahnriemen Kit CT 607 WP1 in einem Citroën Saxo (S0, S1) 1,4 ltr. VTS mit dem Motorcode KFX, KFW (TU3JP)**
- **ContiTech zeigt, wie sich Fehler beim Riemenwechsel vermeiden lassen**

Beim Wechsel des Zahnriemens werden oft entscheidende Fehler gemacht. Um einen reibungslosen Ablauf des Riemenwechsels zu gewährleisten, gibt die ContiTech Power Transmission Group Monteuren eine detaillierte Installationshilfe an die Hand. Schritt für Schritt erklärt hier der ContiTech Experte den korrekten Austausch.

Der Hersteller empfiehlt den Wechsel des Zahnriemens alle 120.000km/10 Jahre (bis Organisations-Nr. 10489).

Die Arbeitszeit beträgt 1,6 Stunden.

Tipp: Gleichzeitig mit dem Zahnriemen sollte der Keilrippenriemen erneuert werden. Um spätere Ausfälle mit unnötigen Kosten zu vermeiden, wird empfohlen, den Keilrippenriemen nicht wieder zu verbauen, wenn er einmal ausgebaut war.

Monteure benötigen für den Wechsel folgende Spezialwerkzeuge:

Die Werkzeuge finden Sie auch in der ContiTech Tool Box V03.

1. Blockierwerkzeug für Schwungrad OE (4507-T.A), Tool Box V03/2
2. Blockierstift für die Nockenwelle OE (4507-T.B), Tool Box V03/7
3. Vierkantschlüssel
4. Spannungsmessgerät ContiTech BTT HZ

### **Vorbereitende Arbeiten:**

Identifizieren Sie das Fahrzeug anhand des Motorcodes.

Klemmen Sie die Fahrzeugbatterie ab. Kurbel- und Nockenwelle nicht bei abgenommenen Zahnriemen drehen. Motor in normaler Drehrichtung drehen (rechtsherum), es sei denn, es ist anders beschrieben.

### ContiTech

Motor nur am Kurbelwellenrad und nicht an anderen Zahnrädern drehen. Prüf- und Einstellarbeiten immer nur bei kaltem Motor durchführen. Die Riemen nicht in Berührung mit schädlichen Stoffen wie z.B. Motoröl oder Kühlflüssigkeit bringen.

Alle Anzugsmomente der Fahrzeughersteller beachten.

Ausbauen: Aggregateriemen, den oberen und unteren Zahnriemenschutz, Kurbelwellenriemenscheibe (Abb. 1).



Abb. 1

### ContiTech

#### Ausbau – Nockenwellenriemen:

1. Die Steuerzeiten auf OT Markierung des 1. Zylinders stellen.
2. Das Nockenwellenrad muss mit seiner Bohrung (ca. 14 Uhr-Position) und der Bohrung im Zylinderkopf fluchten (Abb. 2) bis das Blockierwerkzeug OE (4507-T.B), Tool Box V03/7, in die Bohrung eingesetzt werden kann (Abb. 3).



Abb. 2



Abb. 3

3. Stellung der Kurbelwelle prüfen. Dazu oberhalb des Ölfilters an der Getriebeanflanschung (Abb. 4 und 5) das Schwungrad durch die Bohrung mit dem Blockierwerkzeug für das Schwungrad OE (4507-T.A), Tool Box V03/2, blockieren. Das Blockierwerkzeug muss in die Bohrung des Schwungrads eingesteckt werden.



Abb. 4



Abb. 5

### ContiTech

4. Mutter der Spannrolle lösen und den Zahnriemen entspannen.
5. Jetzt kann der Zahnriemen abgenommen werden.

#### Einbau – Nockenwellenriemen:

1. Die neuen Komponenten des Zahnriemenkits verbauen. Die verbleibenden Komponenten wie Nockenwellenrad und Kurbelwellenrad auf Beschädigung kontrollieren.
2. Den Zahnriemen zuerst am Kurbelwellenrad und folgend am Nockenwellenrad, Kühlmittelpumpe und der Spannrolle auflegen (Abb. 6 und 7). Laufrichtungspfeil beachten. **Dabei darauf achten, dass der Zahnriemen beim Auflegen nicht geknickt wird. Der Zahnriemen muss auf der Zugseite zwischen den Zahnrädern straff sein.**



Abb. 6



Abb. 7

### ContiTech

3. Den Zahnriemen über die Spannrolle leicht vorspannen. Dazu den Vierkantschlüssel in die Spannrolle einstecken und die Spannrolle gegen den Uhrzeigersinn verdrehen und leicht spannen. Die Mutter der Spannrolle festziehen.
4. Die Blockierwerkzeuge aus dem Schwungrad und der Nockenwelle entfernen.
5. Zahnriemen mit Spannungsmessgerät BTT HZ spannen. Dazu den passenden Einstellwert und die korrekte Einstellposition anhand des Datenbuches des BTT HZ ermitteln (Abb. 8). Die Mutter der Spannrolle lösen, Vierkantschlüssel in die Spannrolle stecken, Messkopf des BTT HZ an die korrekte Position ca. 1-2 cm über den Zahnriemen positionieren.

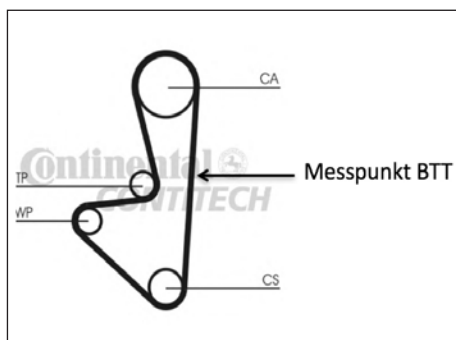


Abb. 8

### ContiTech

Nur mit einem Mikrophon des Messkopfes, nicht mit beiden Mikrophonen, über den Zahnriemen (Abb. 9) messen, da sonst kein Messwert zustande kommt (Abb. 10). Den Zahnriemen in der Nähe des Messkopfes durch anschnippen oder zupfen in Schwingung versetzen und den Hertz-Wert an der Anzeige des BTT HZ überprüfen (Abb. 11). Bei diesem Modell muss ein Wert von 61-66 HZ eingestellt werden (Abb. 12). Sollte der Wert nicht stimmen, solange die Spannrolle gegen den Uhrzeigersinn verdrehen, bis der Wert eingestellt ist.



Abb. 9



Abb. 10



Abb. 11



Abb. 12

### ContiTech

6. Wenn der korrekte Spannungswert eingestellt ist, die Mutter der Spannrolle festziehen und den Motor 4 Umdrehungen in Motordrehrichtung drehen.
7. Die Steuerzeiten auf OT Markierung des 1. Zylinders stellen.

Einstellung wie zuvor unter den Punkt 2 und 3 des Ausbaus, das Nockenwellenrad muss mit seiner Bohrung (ca. 14 Uhr-Position) und der Bohrung im Zylinderkopf fluchten (Abb. 2) bis das Blockierwerkzeug OE (4507-T.B), Tool Box V03/7, in die Bohrung eingesetzt werden kann (Abb. 3).

Stellung der Kurbelwelle prüfen. Dazu oberhalb des Ölfilters an der Getriebeanflanschung (Abb. 4 und 5) das Schwungrad durch die Bohrung mit dem Blockierwerkzeug für das Schwungrad OE (4507-T.A), Tool Box V03/2, blockieren. Das Blockierwerkzeug muss in die Bohrung des Schwungrads eingesteckt werden.

8. Spannungswert des Zahnriemens erneut überprüfen. Es muss ein Wert von 61-66 HZ eingestellt werden (Abb. 12). Siehe dazu Einstellung wie unter Punkt 5!
9. Mutter der Spannrolle mit Drehmoment festziehen.
10. Zusammenbau und Komplettierung in umgekehrter Reihenfolge wie beim Ausbau.
11. Dokumentieren Sie den Wechsel des Original ContiTech Zahnriemens auf dem mitgelieferten Aufkleber und bringen Sie ihn im Motorraum an (Abb. 13).



Abb. 13

Machen Sie abschließend einen Probelauf oder eine Probefahrt.