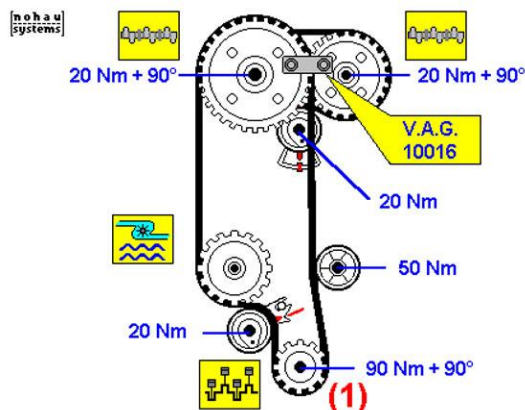


Montage instructie KTB347 en WPK 1003

Bij de montage van de KTB347 en WPK 1003 is het zeer belangrijk dat de voorgeschreven handleiding nauw gevolgd wordt. Dit zijn zeer kritische motoren, waarbij extra aandacht nodig is bij het monteren van deze distributie.

Toepassing: AUDI- SEAT -SKODA- VOLKSWAGEN : 1.4 16V



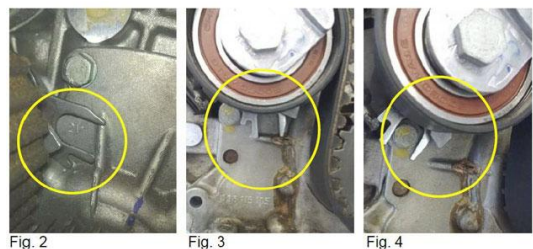
Motorcodes: AFK, AHW, AKQ, APE, AQQ, ARR, AUA, AUB, AXP, BCA, BBY, BBZ, BKY, BUD, BXW, CGAA, CGGB

Mogelijke installatiefouten

Er is geconstateerd dat:

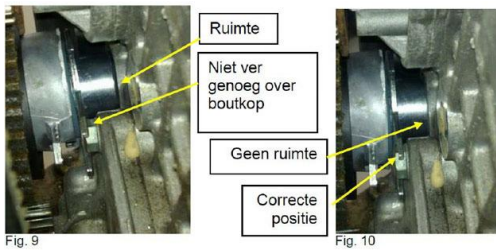
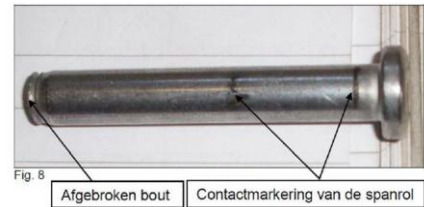
- De spanrol in verschillende verkeerde posities geïnstalleerd kan worden, terwijl de indruk gegeven wordt dat alles goed is.
- Het juiste aanhaalmoment van de spanrol bout cruciaal is.
- Het zicht heel beperkt is als de motor in het voertuig wordt geïnstalleerd. Als gevolg hiervan kunnen heel snel fouten gemaakt worden.

Het is duidelijk dat een niet juiste positie van de positioneerlip (Fig. 2, 3 en 4) zal leiden tot een verkeerde riemspanning of tot het niet kunnen spannen van de riem.



Als de spanbout aangehaald wordt terwijl de positioneerlip bovenop de bout rust (Fig. 5 en 6), dan zal dit leiden tot een deformatie van de lip (Fig. 7), een verkeerd aanhaalmoment van de spanrolbout en een mogelijke foutieve uitlijning van de spanrol.

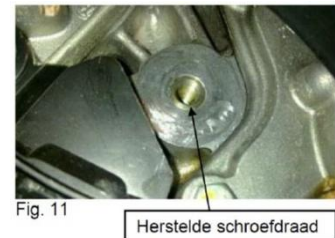
Het verkeerde aanhaalmoment (te laag) kan tot het loskomen van de bout leiden (door de trillingen) waardoor de belasting naar de boutschacht wordt verplaatst, wat resulteert in het afbreken van de bout (Fig. 8).



Zelfs als de positioneerlip over de juiste boutkop is geplaatst, is het mogelijk dat de spanrol niet correct tegen het motorblok aanzit nadat hij is aangehaald. Hierdoor komt er een ruimte tussen de spanrol en het motorblok (Fig. 9). Dit zal later tot dezelfde problemen leiden.

Een te hoog aanhaalmoment kan leiden tot:

- Vervorming van de spanrol, wat leidt tot oververhitting van het lager
- Beschadiging van de schroefdraad in het lichtmetaal motorblok, waardoor het nodig is de schroefdraad te repareren (Fig. 11)
- Een gescheurde bout

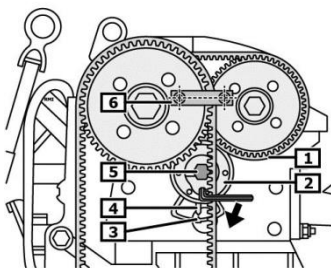
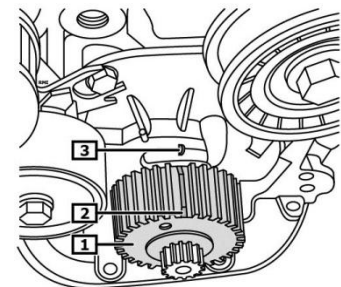


Installatie/Spannen:

Deze motor is ERG gevoelig voor een verkeerde installatie van de spanrol. Daarom moet de installatie/spanproceduur stap voor stap opgevolgd worden. Het niet opvolgen van de procedure zal leiden tot serieuze motorschade. Belangrijk: De motor moet koud zijn.

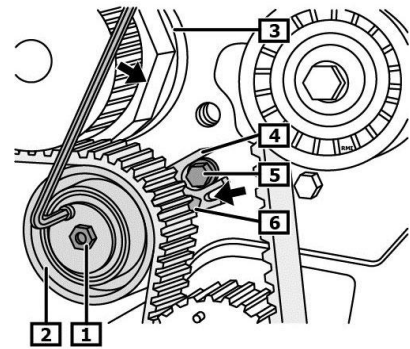
Hoofdaandrijving

Zet de motor op Bovenste Dode Punt (BDP). De afgeschuinde tand van de krukspoelie (2) moet in lijn staan met de rechter positioneerrib (3).



Blokkeer de nokkenaspoelies (6) gebruik VAG gereedschap ref. 10016.

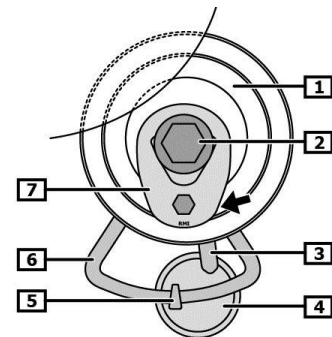
Wees er zeker van dat de schroefdraad in het motorblok nog OK is. Installeer de nieuwe spanrol. Draai de bout handvast, controleer of de spanrol in de correcte positie zit (4) (5). Installeer een nieuwe distributieriem. Draai de spanrolpoelie met de wijzers van de klok mee totdat de naald en de inkeping op de basisplaat in lijn staan (6). Draai de spanrolbout aan (20 Nm) Draai de motor 2 omwentelingen tot BDP en controleer de positie van de pointer (pas aan indien nodig).



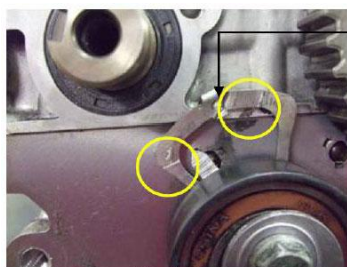
Aandrijving van de tweede nokkenas

Als deze spanrol wordt geïnstalleerd, zorg er dan voor dat:

- de positioneerlip wordt geplaatst in het gat in de cilinderkop op 6 uur (5).
- de spanrol tegen de klok in wordt gedraaid totdat de naald in lijn is met de positioneerlip
- de spanrolbout wordt aangehaald tot 20 Nm
- de motor 2 omwentelingen wordt geroteerd tot BDP en de pointer positie is gecheckt (aanpassen indien noodzakelijk).



Het mogen duidelijk zijn dat een verkeerde positie van de positioneerlip tot problemen zal leiden, zoals een verkeerde uitlijning van de spanrol, met het falen van het aandrijfsysteem als gevolg. In één geval was de spanrol op zijn kop geïnstalleerd, met de positioneerlip vast achter een deel van de cilinderkop op 11 uur (Fig. 18). Door het aandraaien van de spanrol vervormde de rugplaat omdat er geen gat was/is waar de lip in past.



Positioneerlip

Fig. 18

Als gevolg hiervan, raakten het tandwiel van de linker nokkenas en de distributieriem de rugplaat en werd de zijkant van de riem 'weggevreten' totdat de riem brak. De markering op de spanrolrugplaat (Fig. 18) en de restanten op de binnenzijde van de beschermkap (Fig. 19) zijn de stille getuigen van dit vernietigingsproces.



Fig. 19