MANUAL DE CAMBIO DE CORREA DE DISTRIBUCION Y RODILLO TENSOR EN VW PASSAT TDI 100/130 3BG por m0nch0



Bueno después de que el precio del cambio de correa es extremadamente caro y dado que yo tenía que hacerle el cambio pues he aprovechado para sacar unas fotos y dar una pequeña explicación para el que quiera atreverse a cambiarla tenga una guía por la que realizar el trabajo.

Las fotos no tienen la calidad de debieran pero como en ese momento solo tenia el móvil y mas o menos se distrigue perfectamente pues espero que os sirvan igual.

He intentado especificar lo máximo posible para que cualquiera que quiera hacerlo no se encuentre con un problema y no sepa salir de el.

Para realizar el trabajo os hace falta:

- 1 juego de llaves de Torx
- 1 juego de llaves de allen
- destornilladores de estrella y planos
- llaves planas y de estrella
- útiles para fijar la distribución
- 1 alicates de puntas con la punta torcida a 90°
- juego de dados y carraca (preferiblemente y mas económico los maletines que traen dados y puntas de todas las medidas)
- 1 kit de distribución que incluye correa, rodillo tensor y otro pequeño rodillo.
- 1 bote de fijador de roscas.

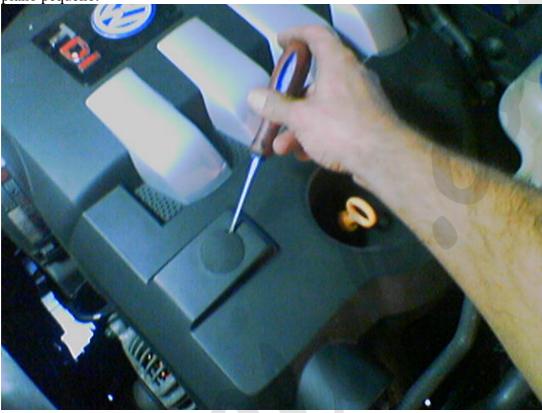
Ante todo yo no me hago responsable de una mala instalación o desperfecto por una mala colocación de la correa o el tensor u otro componente del coche.

Aunque en las fotos no sale yo empecé sacando él cubre motor que tiene 5 tornillos y 4 de plástico laterales en el pase de ruedas.

m0nch0 - VAGclub.com Página 1 de 39

A continuación se sacan las 3 tapas de plástico del cubre motor con un destornillador

plano pequeño.

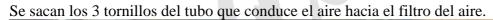


Después de sacar las tapas se sacan las 3 tuercas que tiene debajo.



Se saca la barilla de la cala del aceite para fuera y se sacar el cubre motor. Una vez fuera se vuelve a colocar la barilla en su sitio.







Se sacan las tapas de plástico y los 2 tornillos del cubre filtro y se tira para arriba para sacarlo.



Se tira hacia arriba por el conducto del aire del que acabamos de sacar los tornillos y se retira para una zona donde no estorbe.



Después de sacar el plástico tirando hacia arriba que esta junto a la parrilla.



Empujando por el tirador del portón hacia dentro vemos que esta amarrado por esta presilla. Una vez suelta con un destornillador plano se hace palanca para soltarlo de la cerradura y se retira para fuera.

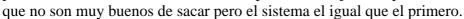


Se sacan los 2 tornillos de Torx que amarran la parrilla



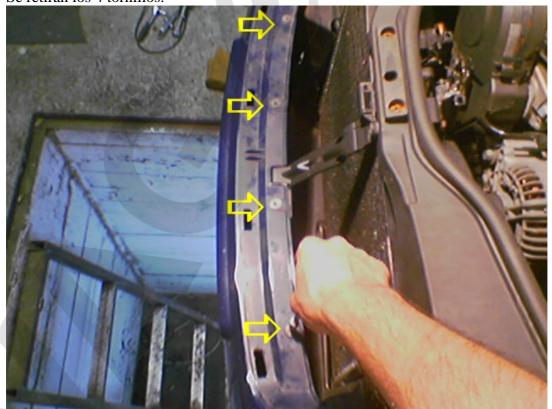


Con un destornillador plano se hace palanca para soltarlo de esa presilla y tirando por la parrilla hacia arriba la sacamos.. Por la parte de debajo de la parrilla tiene otros amarres



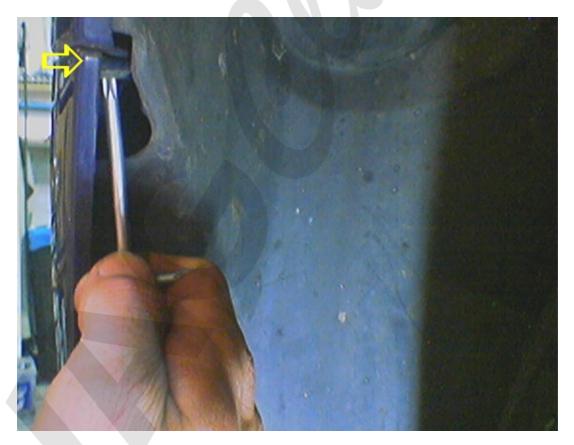


Se retiran los 4 tornillos.



En los pases de ruedas tenemos 4 tornillos que hay que sacar.

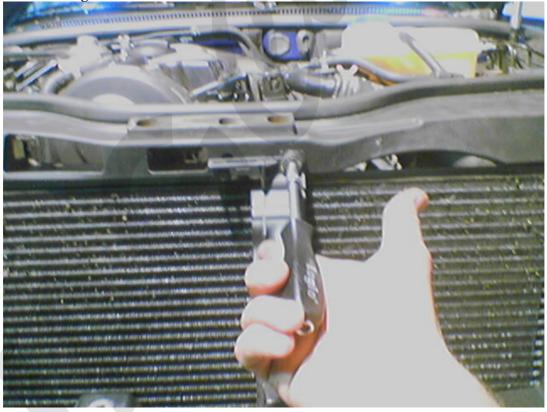


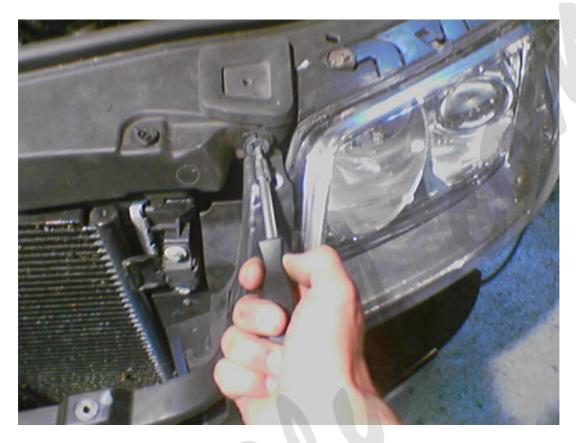


Se suelta el tornillo que amarra la defensa por la parte de abajo.



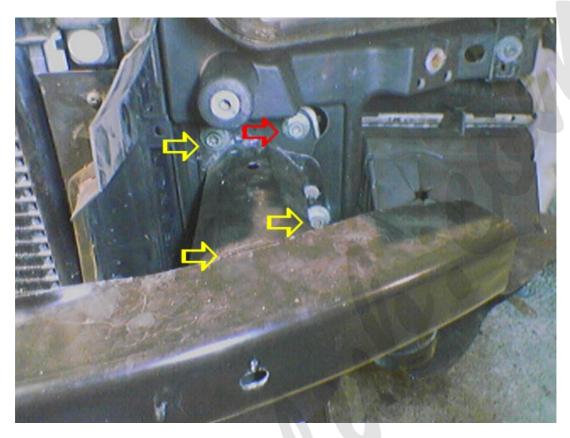






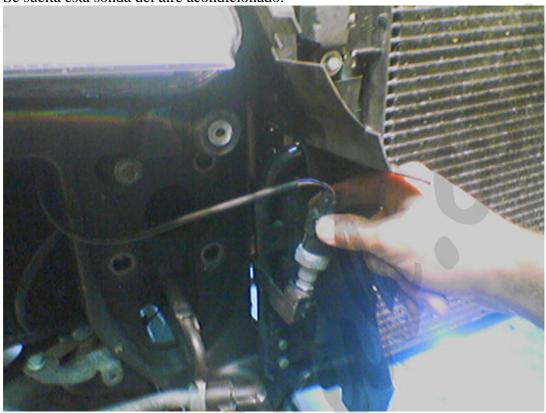


Los tornillos con la flecha amarilla se retiras PERO EL ROJO NO.

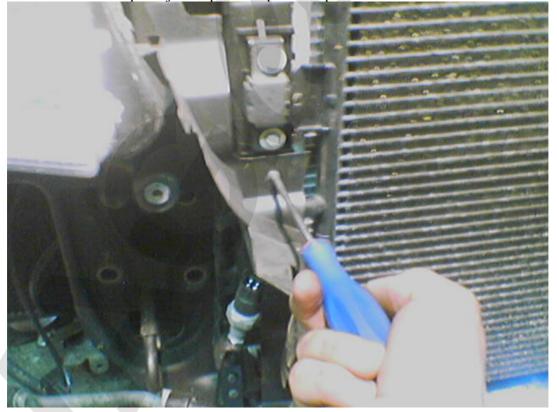




Se suelta esta sonda del aire acondicionado.







El plástico que dirige el aire al intercooler también.





Las bocinas en vez de desconectarlas le saque el tornillo que las sujeta.





Retirar los 2 tornillos siguientes.





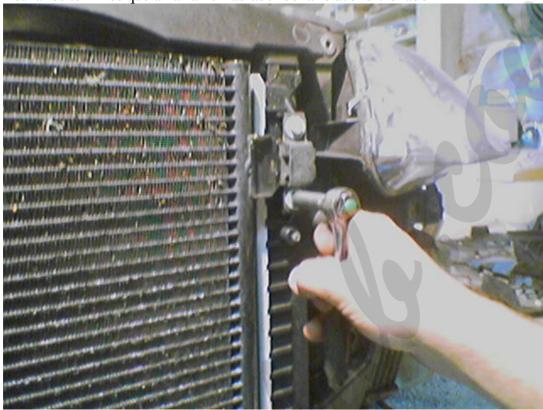
Saca de su alojamiento la sonda de la temperatura exterior.



Retira el plástico derecho del radiador.



Retira los tornillos que amarran el radiador del aire acondicionado

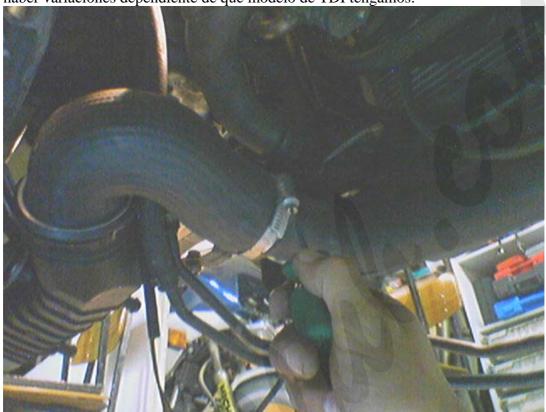


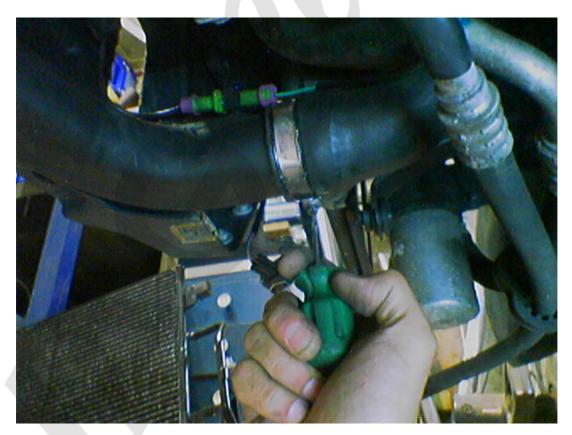
Cuando ya están sacados tiras por el radiador hacia ti y lo levantas para desencajarlo de su sitio y luego lo colocas a un lado para que no estorbe. No es necesario desconectar ningún tubo del aire. Si lo hacéis por descuido después hay que llevarlo a cargas de gas.



Afloja las abrazaderas que va al intercooler por el tubo frontal . En este apartado puede

haber variaciones dependiente de que modelo de TDI tengamos.





Tira por el pasador metálico del manguito de agua inferior. Cuando este el pasador fuera se pone una garrafa vacía o un barreño para recoger el anticongelante y que no nos caiga todo en el suelo. Ahora tiramos haciendo pequeños movimientos laterales para que el

tubo vaya saliendo con soltura.







Se levantan estos dos pivotes de plástico que lo que hacen es fijar el radiador de agua. Luego se saca el radiador de agua para un lado que no estorbe.



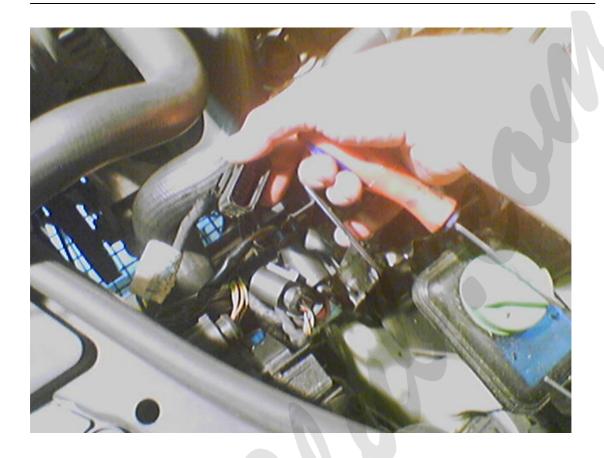


Se retira el embellecedor de plástico que tapa la botella de la dirección asistida.



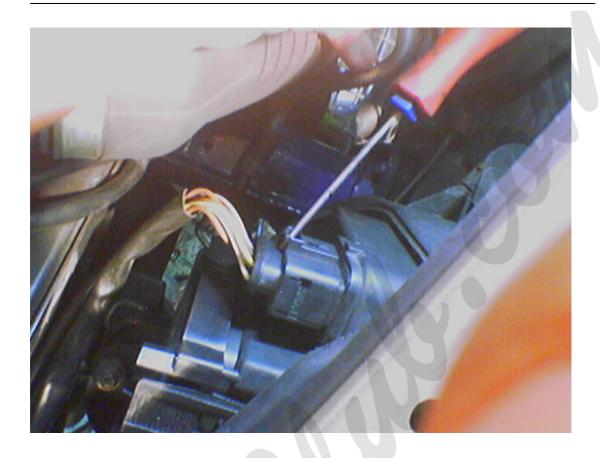






Se desconecta la conexión eléctrica de los dos focos.









Ahora sacamos el tornillo que no sacamos antes del lado derecho.



Y antes de sacar el izquierdo desconectamos ese cable que esta justo encima del tubo del turbo.



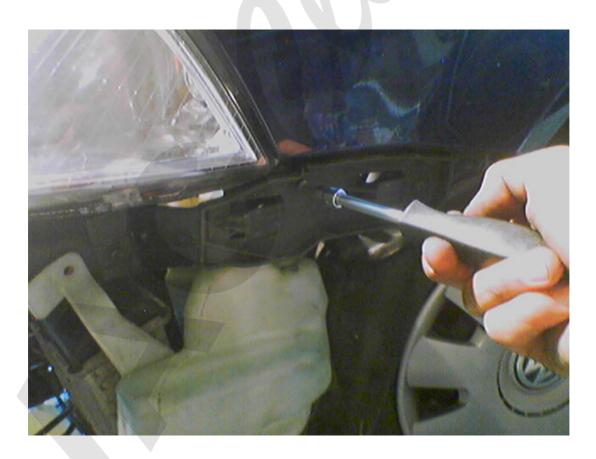
Aflojamos los dos tornillos que se marcha en las 2 siguientes fotos sin sacarlos de todo.





Retiramos los tornillos laterales.

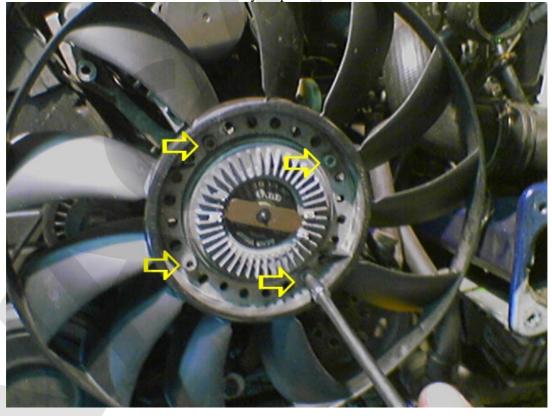






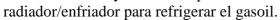
Ahora es cuando retiramos los de arriba que solo habíamos aflojado. Al hacerlo los queda suelto todo el armazón de los radiadores. Como el cable de la cerradura no lo hemos sacado lo podemos llevar muy lejos el armazón así que lo ponemos apoyado hacia la puerta del conductor .



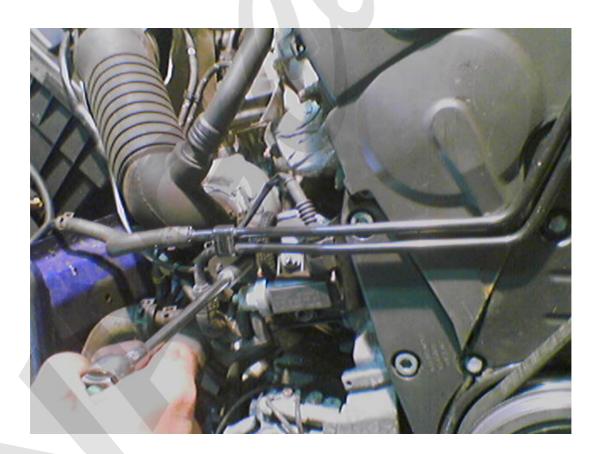


m0nch0 - VAGclub.com

Se saca la tuerca y el tornillo que amarra ese tubo que es de agua que lleva hacia un





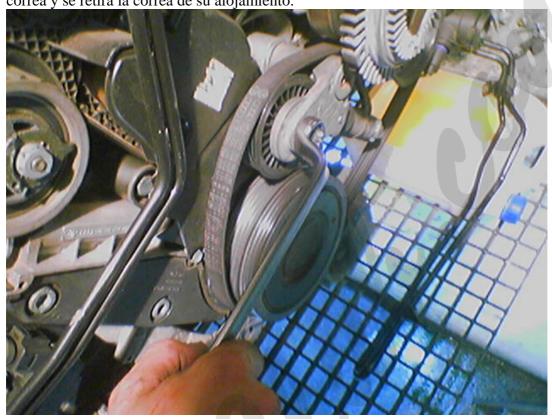


Se sueltan las piezas que sujetan la tapa que cubre la correa de distribución.

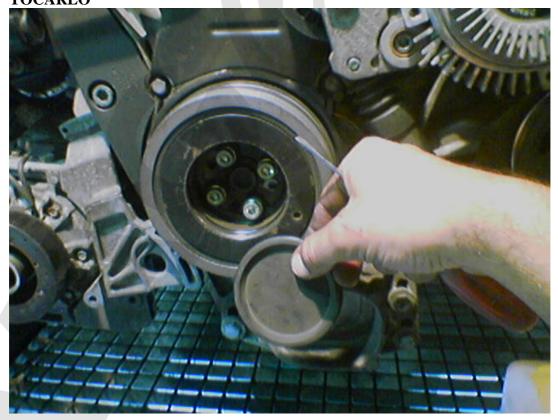


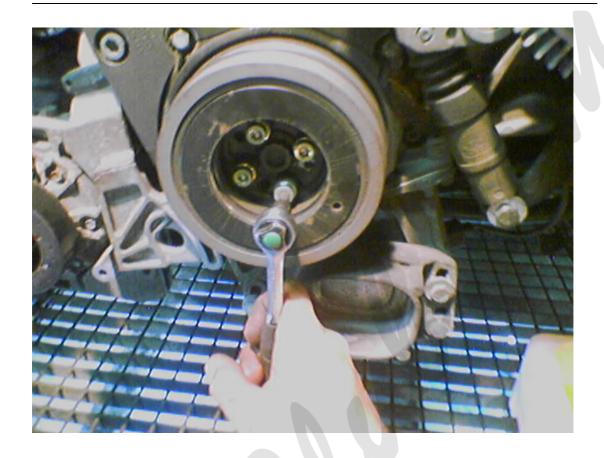


Con una llave de 19 se hace fuerza hacia abajo para vencer la tensión del tensor de la correa y se retira la correa de su alojamiento.

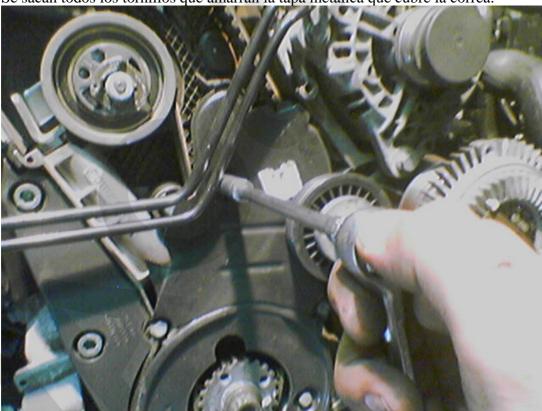


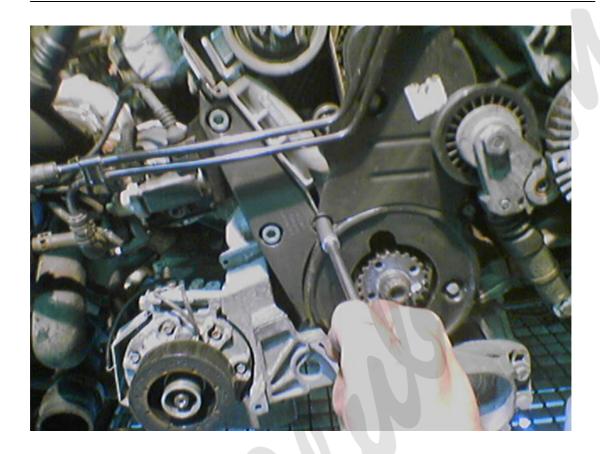
Con un destornillador plano pequeño se saca la tapa que cubre los 4 tornillos de la polea del cigueñal. **SOLO SE SACAN LOS 4 DE ALLEN, EL DEL CENTRO NI TOCARLO**

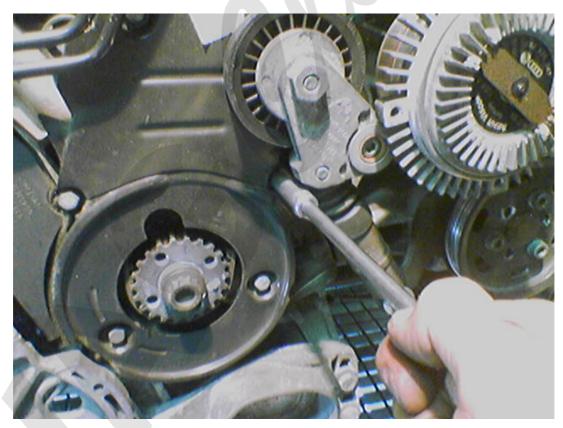


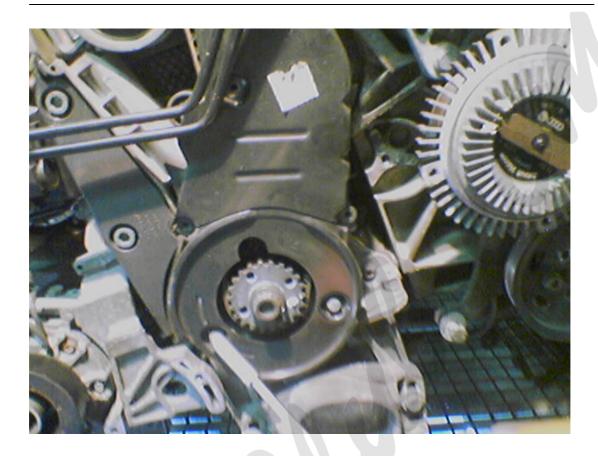


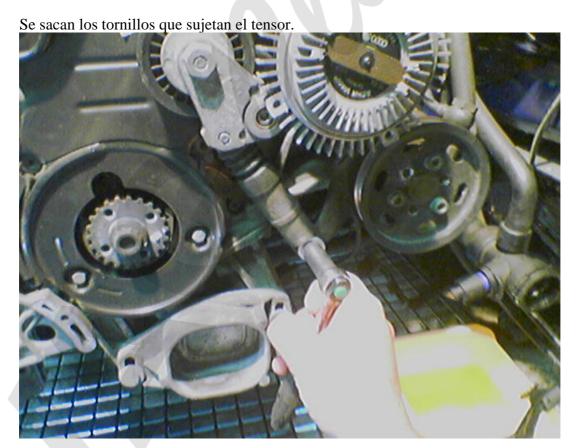


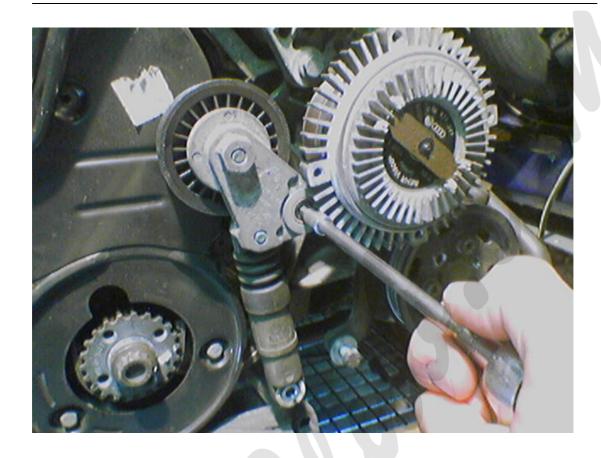


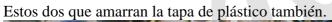


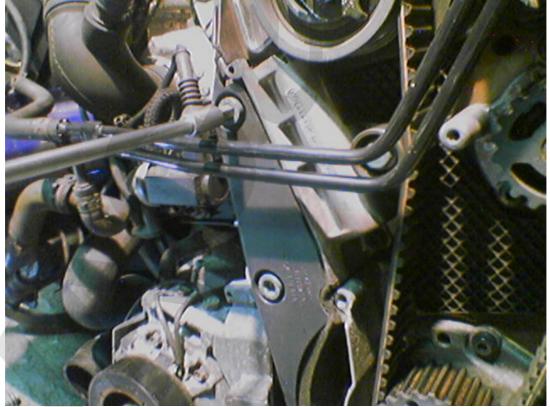






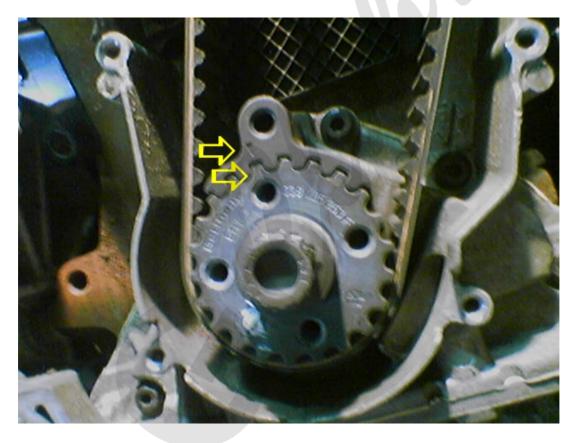






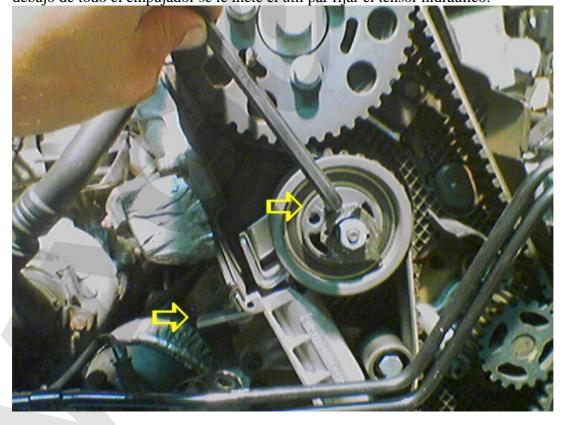
Bueno si habéis llegado hasta aquí entonces veréis la correa completamente. Con los útiles para fijar la distribución se colocan cada uno es su posición tal y como os pongo aquí.

Se le saca cualquier marcha al coche y se deja en punto muerto. Con un dato de 16 caras o una llave de estrella se le da vueltas a la distribución por el tornillo del cigüeñal y siempre al sentido de las agujas del reloj hasta que la marca que tiene el piñón y con el útil apropiado encajan perfectamente. El útil tiene como una guía por la parte trasera que esta a su vez tiene que entrar en un agujero que tiene el motor. Para que coincida primero se mete el útil haciendo coincidir las marchas del útil con la del piñón y se sigue girando hasta que el útil entra perfectamente en el agujero. Si ya esta colocado en la polea del árbol de levas debería entrarnos una broca de 5,5 de grosor en otro agujero que esta detrás de la polea. Si no lo encontráis entonces es que hay que darle otra vuelta al piñón del cigüeñal . Si por un descuido os pasáis de las marcas nunca deis para tras a la correa, tenéis que volver a dar la vuelta completa a la distribución.

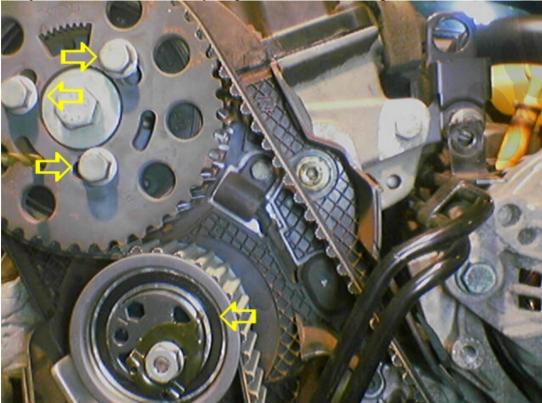




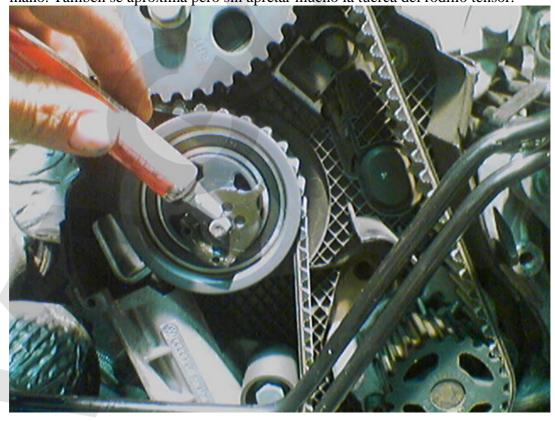
Una vez fijadas las dos poleas con una llave de allen de 8 hacéis fuerza hacia la izquierda y abajo para forzar el tensor hidráulico hasta que se recoja. Cuando esta debajo de todo el empujador se le mete el útil par fijar el tensor hidráulico.



Aflojamos la tuerca del tensor y luego los 3 tornillos de la polea del árbol de levas.



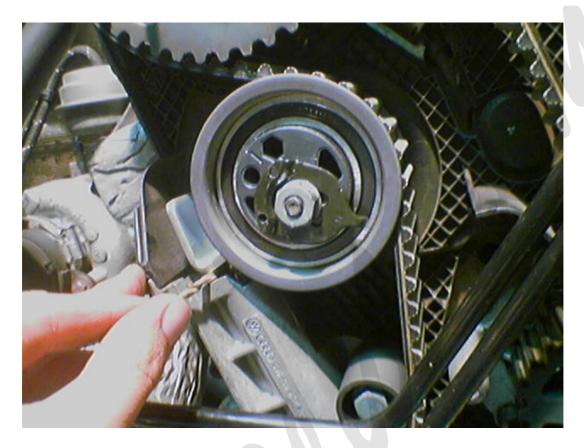
Desde este momento ya podemos sacar la correa vieja y los dos tensores. Se ponen los nuevos en el mismo sitio y a la tuerca del tensor se le echa un poco de fijador de roscas. Con un alicates de puntas torcidas se encaja el la pieza que toca con la tuerca y se pone haciendo tope tal y como se ve en la foto. Ya podéis sacar el fijador (útil) que aguantaba el tensor hidráulico. Se aproximan los tornillos de la polea del árbol de levas con la mano. Tamben se aproxima pero sin apretar mucho la tuerca del rodillo tensor.





Tened a mano el alicates de puntas torcidas "una llave plana de 15 y una broca de 4 mm de grosor. Se coge el alicates y se va girando el rodillo metiendo las puntas de los alicates en los dos orificios que están en la chapa frontal justo detrás de la tuerca y se gira al sentido de las agujas del reloj. Esto ahí que hacerlo muy lentamente hasta que empiece a subir la placa lateral del rodillo y cuando vaya subiendo se pone la broca de 4 mm. Cuando la broca entre en ese hueco dejáis de girar el tensor y apretáis bien la tuerca del tensor. Bueno una vez que tengáis los 4 mm de separación sacáis todos los útiles colocados. Se aprieta fuerte (no tampoco demasiado) los 3 tornillos del árbol de levas y se gira por el tornillos del cigüeñal un giro completo de la corra. Se vuelve a comprobar que siguen quedando los 4 mm. En caso de que no queden se vuelve a aflojas los 3 tornillos del árbol de levas y se vuelve a ajustar hasta que después de dar una vuelta completa quede esa medida.

m0nch0 - VAGclub.com Página 38 de 39



Cuando ya esté todo bien se revisa todos los tornillos y se empieza a montar siguiente el orden inverso al del desmontaje.

Cuando tengáis todo montado. Rellenáis la botella del anticongelante hasta que deje de pedir mas agua. Se cierra el tapón. Se pone la calefacción. En caso del Aire Acondicionado se pone el ECON y en el máximo calor. Se enciende el coche y se deja calentar hasta que la temperatura esta en posición de hacer arrancar el ventilador (sobre 100°). Si los cálculos son correctos el nivel del agua descenderá. Se apaga el coche y aflojando con cuidado (altas temperaturas) el tapón del depósito del anticongelante se rellena hasta el nivel.

Ahora es cuando haces cuentas de cuanto te acabas de ahorrar y el orgullo de saber que lo has hecho tu mismo.

Bueno espero que sirva para algo o alguien. Mas explicado pienso que no se puede explicar pero siempre nos queda el foro en caso de una duda.

m0nch0 http://www.vagclub.com/

m0nch0 - VAGclub.com