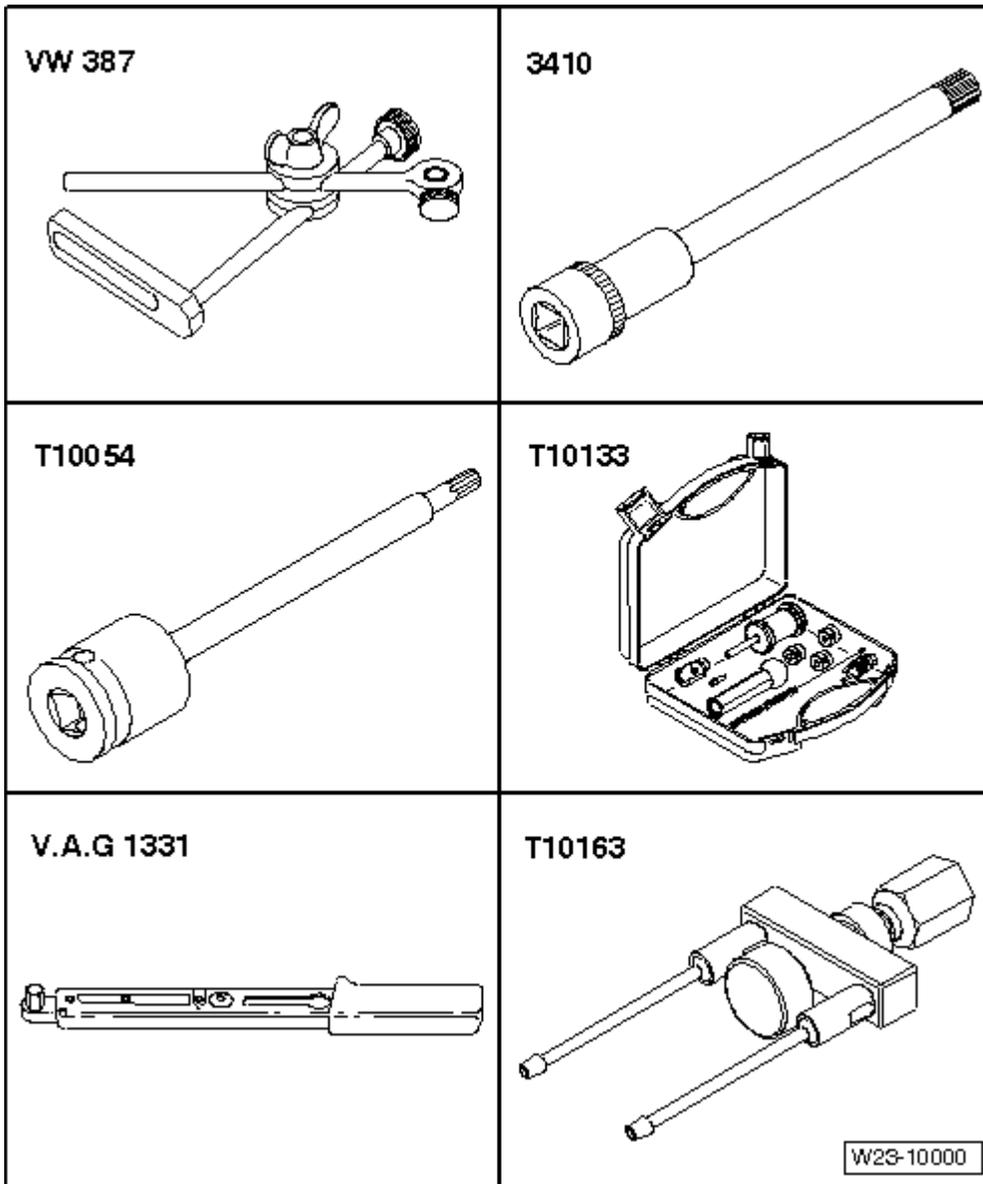


Unità iniettore-pompa: stacco e riattacco



Attrezzi speciali, strumenti di controllo e di misurazione e altri materiali necessari

t Supporto universale per comparatori -VW 387-

t Chiave ad innesto -3410-

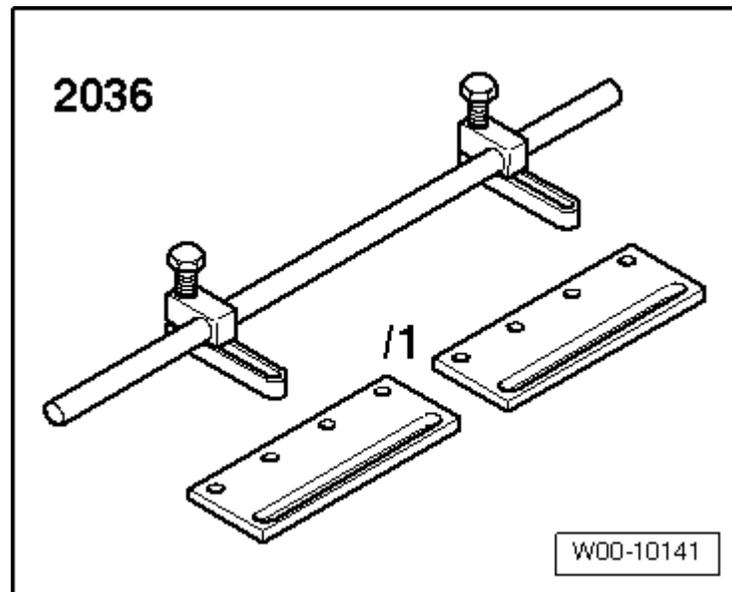
t Chiave ad innesto -T10054-

t Chiave dinamometrica -V.A.G 1331/-

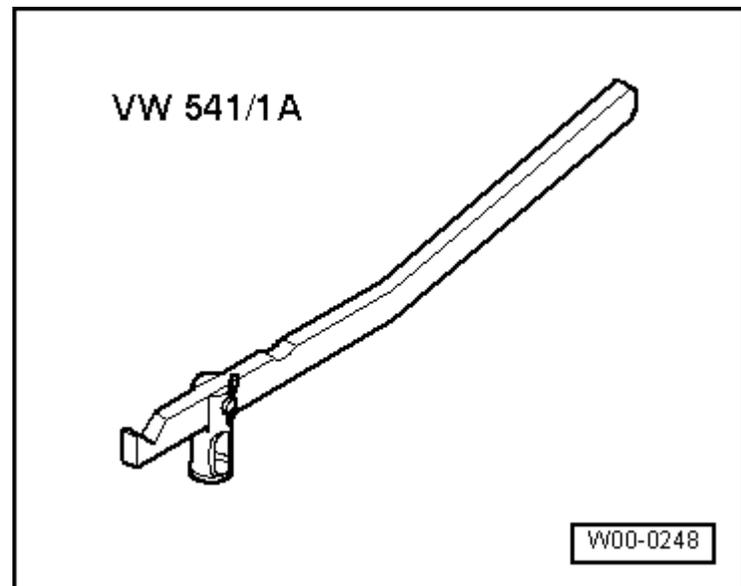
t Avvitatore a percussione -T10133/3-

t Estrattore -T10163-

t Dispositivo di montaggio -2036-



t Leva per valvole -VW 541/1 A- con
t pressore -VW 541/5-

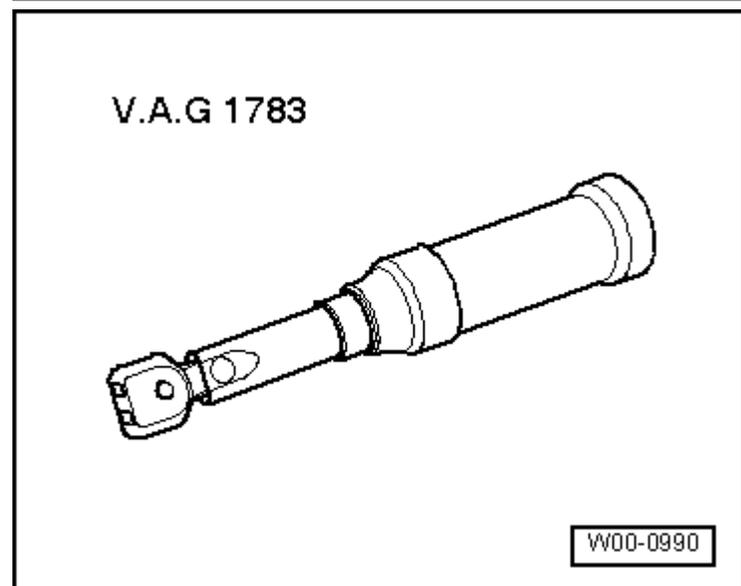


t Chiave dinamometrica -V.A.G 1783-
Stacco

 Avvertenza

In alcuni modelli (ad es. Touran e Golf Plus), per potere montare l'estrattore -T10133-, occorre rimuovere la parete anteriore della vaschetta di raccolta dell'acqua.

- Rimuovere il carter superiore della cinghia dentata ed il coperchio della testata cilindri.
- Rimuovere l'insieme dei cavi di precablaggio delle unità iniettore-pompa → [Capitolo](#). La spina principale del



precablaggio può essere lasciata inserita nella testata.

Allentare i controdadi e svitare le viti di registrazione -A- fino a che la rispettiva levetta oscillante non aderisce alla molla del puntalino dell'unità iniettore-pompa.

Facendo uso dell'inserto -3410-, svitare le viti -5 - 1- di fissaggio dell'asse della levetta oscillante, cominciando da quelle esterne e finendo con quelle interne. Poi rimuovere l'asse.

Togliere le viti di fissaggio -B- delle unità iniettore-pompa svitandole con la chiave ad innesto -T10054-.

Sfilare il perno sferico dall'unità iniettore-pompa.

Inserire l'estrattore -T10163- nei fori destinati alle viti dell'unità iniettore-pompa.

Avvitare leggermente il tirante filettato -A- e stringere a mano il controdado -B-.

Sfilare verso l'alto l'unità iniettore-pompa dalla sede della testata colpendola delicatamente con l'avvitatore -T10133/3-.

Non si devono scambiare tra loro le unità iniettore-pompa usate.

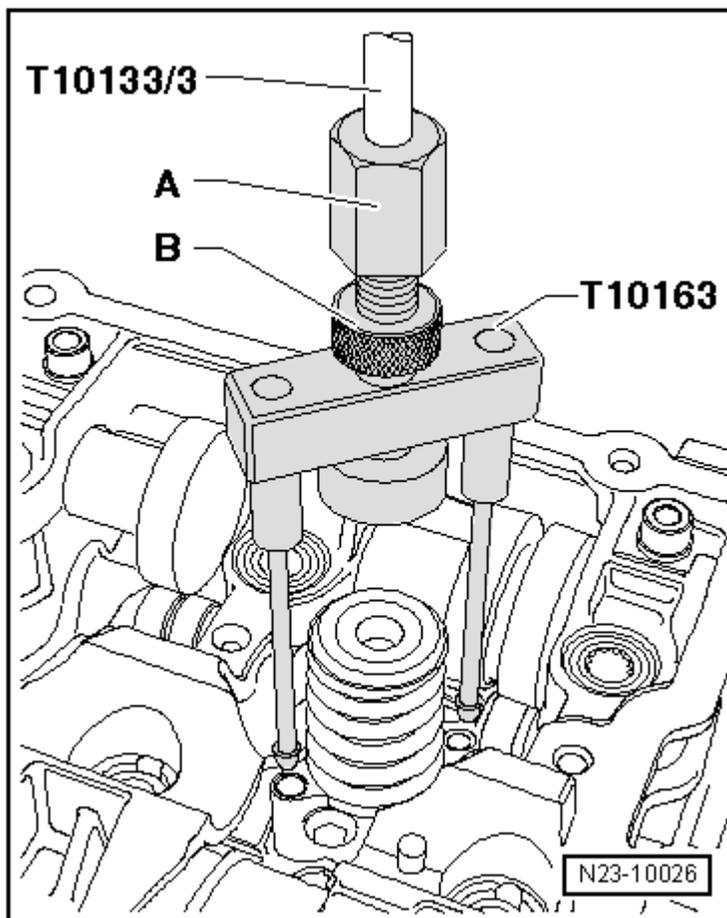
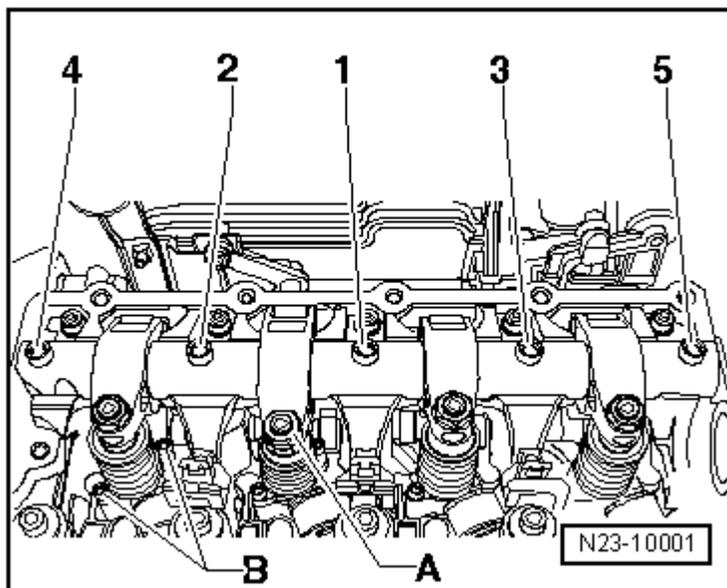
Rimontaggio

! Importante!

Al termine di un lavoro che comporta una nuova regolazione dell'unità iniettore-pompa attraverso l'apposita vite di regolazione, è necessario sostituire la vite di regolazione della levetta oscillante e il perno sferico dell'unità iniettore-pompa, altrimenti possono manifestarsi problemi di usura ai componenti citati.

. Le viti che fissano le unità iniettore-pompa vanno sempre sostituite.

Prima di montare l'unità iniettore-pompa accertarsi che gli anelli di tenuta nuovi siano posizionati correttamente.





Avvertenza

t Le unità iniettore-pompa nuove vengono fornite complete di O-ring.

t Se si rimonta l'unità iniettore-pompa precedentemente rimossa e non una nuova, sostituire gli O-ring → [Capitolo](#).

t Gli anelli di tenuta non devono essere attorcigliati.

– Oliare gli anelli di tenuta e gli steli delle unità iniettore-pompa.

Controllare che le sedi delle unità iniettore-pompa che si trovano nella testata cilindri non siano sporche.

– Togliere eventuali corpi estranei (trucioli, incrostature ecc.) e pulirle eventualmente con dell'aria compressa.

– Infilare nella sede della testata cilindri l'unità iniettore-pompa, effettuando l'operazione con la massima cautela.



Avvertenza

Qualora non si riuscisse a montare le piastre del dispositivo -2036/1- nel modo descritto qui di seguito a causa del radiatore dei gas di scarico, ricorrere ad altre soluzioni per accrescere l'altezza, ad esempio a delle grosse rondelle distanziatrici da carrozzieri.

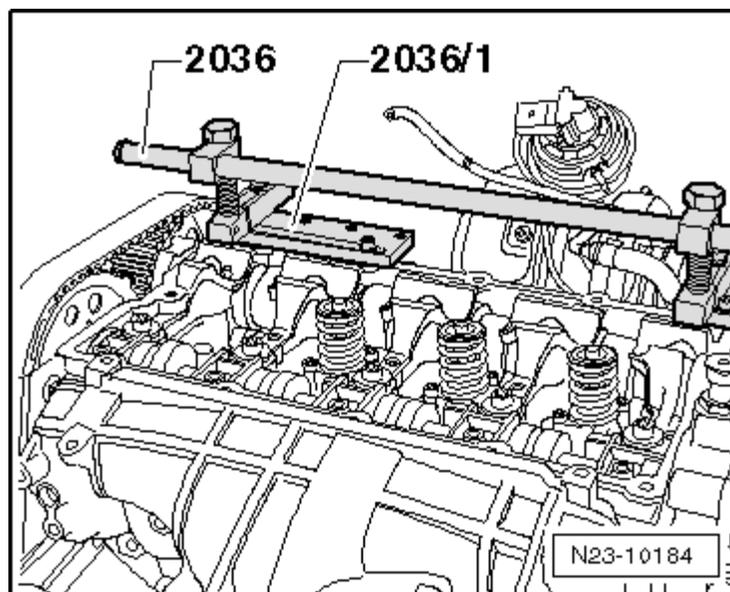
Servendosi delle piastrine -2036-,
– applicare il dispositivo di montaggio -2036/1- sul telaio della testata (vedi figura).



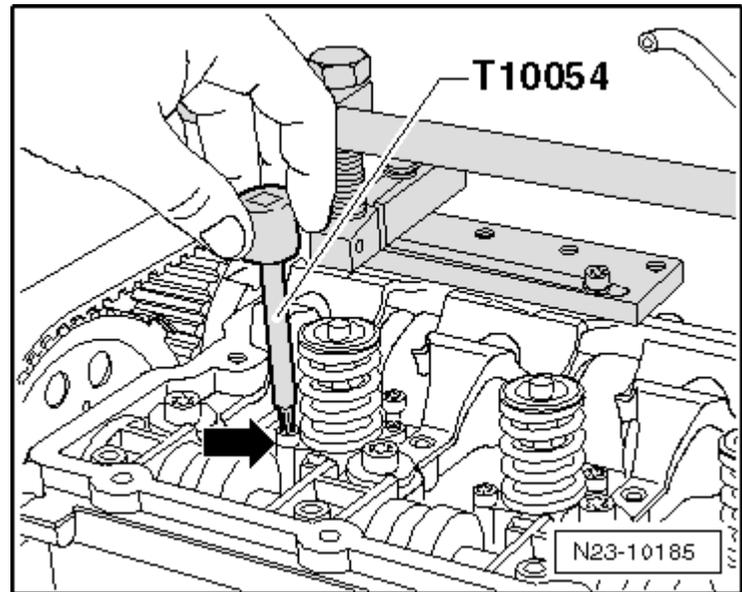
Importante!

Per prevenire malfunzionamenti o difficoltà di avviamento bisogna assicurarsi, prima di stringere le viti di fissaggio, che l'unità iniettore-pompa sia stata inserita correttamente e fino in fondo nella sua sede. Per far ciò bisogna attenersi scrupolosamente alle istruzioni!

– Inserire le viti di fissaggio (che devono essere nuove) e stringerle con cautela a



mano fino alla battuta -freccia-. Non stringerle troppo forte!



- Sistemare quindi la leva -VW 541/1 A- servendosi del pressore -VW 541/5-.

Utilizzando la leva -VW 541/1 A-, spingere con cautela l'unità iniettore-pompa nella sua sede, quindi tenere premuta con forza la leva in questa posizione.

- A questo punto stringere ancora una volta a mano e con cautela le viti di fissaggio dell'unità iniettore-pompa fino alla battuta servendosi della chiave ad innesto -T10054-.
- Stringere le viti di fissaggio nuove nel modo seguente:

Fase I = 3 Nm

Fase II = 1/4 di giro (90°)

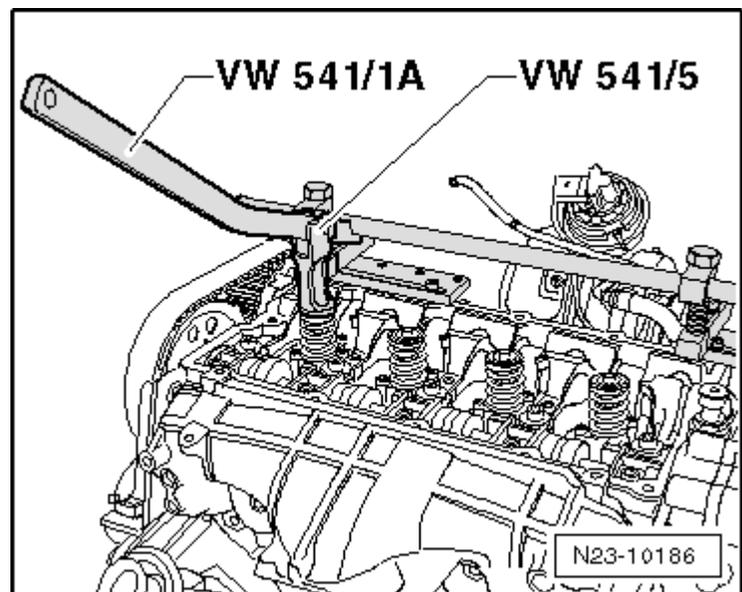
Fase III = 1/2 giro (180°)

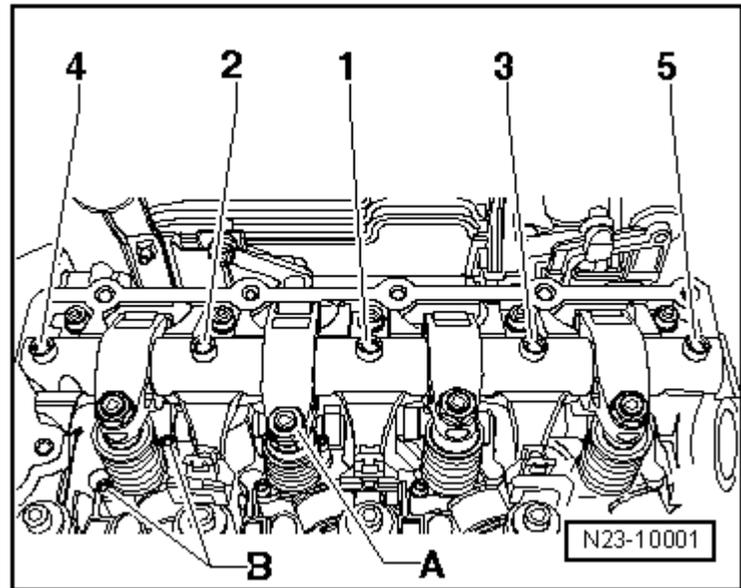


Avvertenza

Sostituire le viti di regolazione -A- e i perni sferici dell'unità iniettore-pompa.

- Applicare l'asse della levetta oscillante e stringere uniformemente a mano le viti nuove nella sequenza da 1 a 5.
- Stringerle infine, in modo uniforme e nella stessa sequenza, alla coppia di 20 Nm + 90° (1/4 di giro).





- Sistemare un comparatore sulla vite di regolazione dell'unità iniettore-pompa come rappresentato nella figura.
- Ruotando l'albero motore nel senso corretto di rotazione, portare il rullo della levetta oscillante all'altezza della punta della camma. Il lato su cui si trova il rullo -freccia A- deve essere sul punto più in alto, il comparatore -freccia B- su quello più in basso.
- Rimuovere il comparatore.
- Ruotare quindi la vite di regolazione nella levetta oscillante finché non si avverte una certa resistenza (è il momento in cui l'elemento iniettore-pompa raggiunge il punto d'arresto).
- Partendo dal punto di arresto, svitare la vite di regolazione di 180°.
- Tenendo ferma in questa posizione la vite di regolazione, stringere il controdado alla coppia di 30 Nm.
- Infilare la spina dell'unità pompa-iniettore e rimontare il coperchio della testata ed il carter della cinghia dentata.

