

# Kamremsbyte på Peugeot 106, 1,4/1,1

## Nermontering

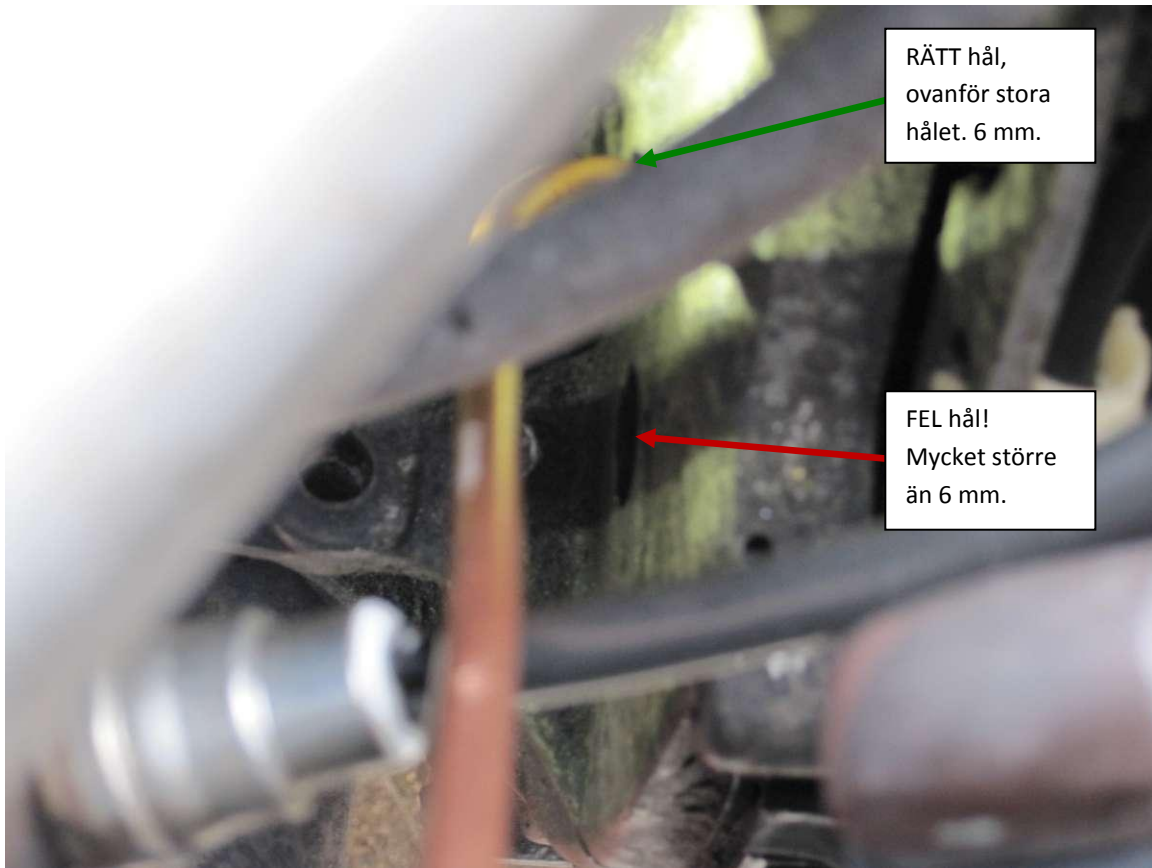
- Palla upp bilen och ta av höger innerskärm. Akta lackeringen på den invikta plåtkanten.
- Koppla ur batteriet och datorn. Lossa datorn och dess hållare och ta bort dem.
- Lossa vakuumledningen som löper ovanför kamremskåpan och vik undan den.
- Lossa generatorkablarna från generatoren och vik undan dem.
- Sätt domkraften under oljetråget och pumpa upp den så att den stöder tråget.
- Skruva av motorfästet.
- Lossa kylarslangen från hållarna i hjulhusets nedre del. En skruv och ett plastclips.
- Lossa generators fästskruv (16 mm) i generators nedre del.
- Lossa på spännmekanismens fästskruv (13 mm). Sitter under en kant, mot motorn.
- Skruva på spännmekanismen så att generatoren släpper sin spänning (10 mm). Se till så att generatoren inte faller framåt och skadar kylaren.
- Ta av generatorremmen.
- Lossa generatorremsskivan på vevaxeln (3x13 mm)
- Lossa plastkåporna som skyddar kamremmen (6x10 mm)

## Rembyte

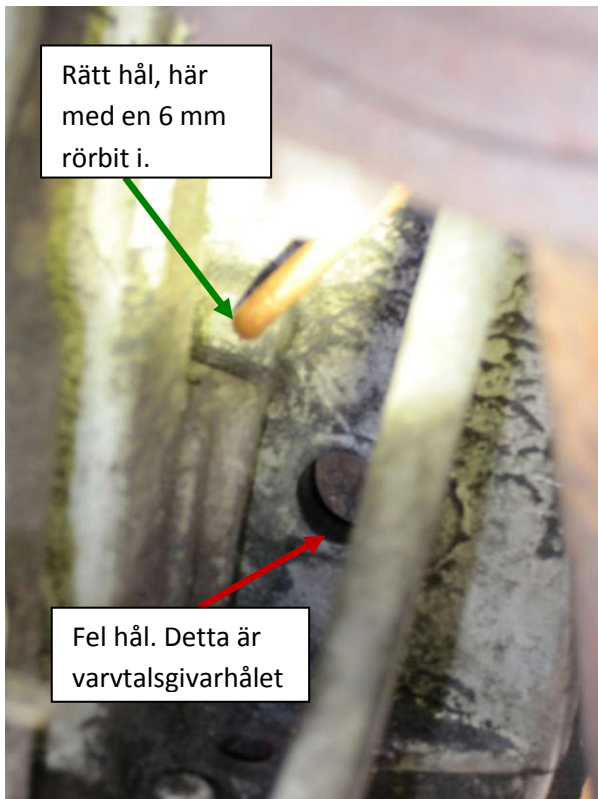
På PSA:s bilar används inte vanlig streck-/pilmarkering för att nollställa kamaxeldrev och vevaxeldrev. PSA använder hål i roterande del och godset för en exakt markering som inte kan nötas bort.

- Sätt vevaxeln i rätt läge genom att låsa motorns svänghjul. Det är svårt att hitta för den som inte vet var det är. Det sitter i framkant på motorblocket, på motorns vänstra sida, sett inifrån bilen. Det sitter vid svänghjulet, som är mellan motorn och växellådan, d.v.s. ungefär mitt på "motor- och växellådeenheten". Hålet går från höger mot försarsidan till. Det är 6 mm i diameter och är ovanför en hyllavsats på motorblocket, under grenrören. Det finns ett större hål till vändskivan också, men det är varvtalsgivarhålet och fel här. Det rätta 6 mm-hålet är på hyllavsatsen ovanför det stora hålet. Det syns knappt och du får använda ficklampa för att se det.
- Du skall låsa motorns svänghjul genom att föra in en 6 mm tjock metallstav i hålet. Metallstaven (t.ex. ett böjt rör/bromsrör) bör bockas så att insticksändan är ca. 7-8 cm. lång innan röret böjs ca. 90<sup>0</sup> och resten används som hantag. Det kan fungera lättare genom att göra samma sak med ett ca. 5 mm tjockt rör först, alt. att du fasar av 6 mm-röret en liten aning i ändan för att lättare få in det i hålet i motorns svänghjul. Roter vevaxeln tills den låses fast via svänghjulet. Se bilderna.

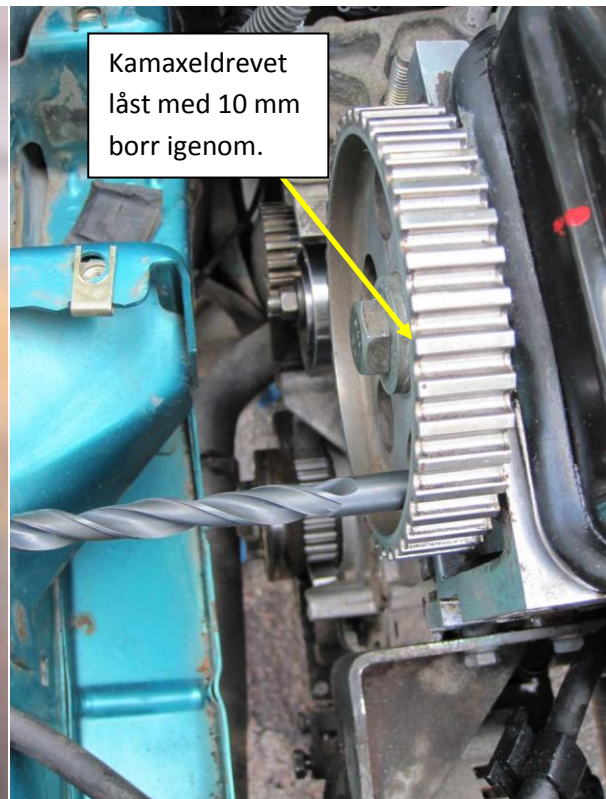
Vy framifrån och neråt:



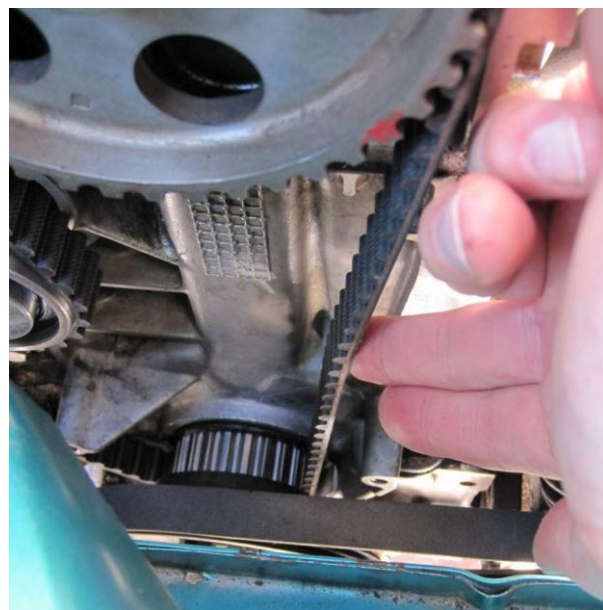
Vy från bilens högra sida:



Vy snett framifrån:



- Nu har du låst vevaxeln i rätt läge. Oavsett hur den stod förut så är detta det enda rätta läget.
- Om gamla kamremmen sitter på rätt så skall vevaxeldrevet (längst upp på motorn) nu vara i ett sådant läge att 10 mm-hålet mellan de stora hålen i drevet står rakt framför motsvarande hål i motorblocket. Där sätter du nu in t.ex. ett borr eller en bult med 10 mm tjocklek. Nu har du låst kamaxeldrevet/kamaxeln i rätt läge (se bild ovan). Om hålen inte står mitt för varandra så har föregående kamremsbytare ställt dreven/axlarna fel och motorn har inte fungerat som den skall. Ta i så fall av kamremmen och vrid kamaxeldrevet till rätt läge med spärrnyckel och hylsa på kamaxelns stora centrumbult och sätt i borret. Roter alltid motorn medurs.
- Ta av kamremmen genom att trycka tillbaka spännrullen.
- Byt vattenpumpen. (Tappa givetvis ur kylarvätskan först och öppna luftningsnipplarna.) Om bilen gått mycket mindre än de 12 000 mil som är miltalsbegränsningen på kamrem, spännrulle och vattenpump så rotera och ryck i vattenpumpen för att kontrollera att den inte behöver bytas. Den skall rotera lent, inte grusigt och inget glapp får finnas i axeln. Annars byte.
- Byt ut spännrullen. Om Du har förspänd låsrulle med låspinne i, så låt den sitta kvar.
- Sätt på den nya kamremmen, **med pilarna i rotationsriktningen**, d.v.s. medurs. Lättast är att trä den över spännrullen sist.
- Spänn remmen med spännrullen och spänn fast spännrullen lite lagom hårt. Om du har en självspännande spännrulle behöver du inte göra detta, utan drar bara ur låspinnen ur rullen när kamremmen är påsatt.
- **Ta bort 10 mm-borret och röret in i motorns svänghjul!**
- Roter motorn via vev- eller kamaxeln medurs:
  - 4 varv på vevaxeln/2 varv på kamaxeln
- Stanna vid kamaxelmarkeringen/-hålen. **Backa ej motorn!**
- Känn på remspänningen. Mitt på längsta remdelen, i framkant, mellan kamaxel och vevaxel, skall spelet mellan ytterlägena vara 1 cm. Använd gärna 10 mm-borret som referens mot motorblocket.
- Vid behov: Lossa spännrullen och spänn om remmen. Roter motorn igen och känn sedan efter igen. Upprepa tills spelet är rätt. Du kan använda en blocknyckel att spänna rullen med i det fyrkantiga hålet, eller trycka rullen rätt med en kofot och en mjuk handske på som skydd för rullen.



## Montering

- Sätt tillbaka skyddskåporna över kamremmen.
- Skruva på generatorremskivan.
- Sätt på motorfästet igen. Ändra motorns läge med domkraften, om det behövs. Spänn fast det.
- Ta bort domkraften.
- Sätt på den **nya** generatorremmen. Spänn den så att spelet är ca. 1-1,5 cm mellan ytterlägena, eftersom remmen spänns ytterligare när man spänner fast generatorn. Justera först med spännmekanismen (10 mm-gängstången), lås den sedan med låsmuttern mot motorn till (13 mm). Lås sedan fästbulten i nedkant (16 mm). Känn på spelet. Det skall vara ca. 0,5-1 cm. Gör om om det behövs.
- Sätt tillbaka alla tre generatorkablarna.
- Sätt fast kylarledningen i hjulhuset.
- Sätt fast vakuumledningen ovanpå kamremskåpan.
- Montera tillbaka datorn och dess hållare.
- Koppla in batteriet.
- Montera tillbaka innerskärmen.
- Sätt på hjulet igen och sänk ner bilen. Dra åt muttrarna lagom hårt.
- Kontrollera att inga verktyg är kvar i motorrummet och att rörbiten är borttagen från blocket och motorns svänghjul.
- Starta.
- Om det skriker om motorn så är det generatorremmen som är för löst spänd.
  
- Dokumentera miltal och datum.