



# Zahnriemen Omega B 2,0 16V

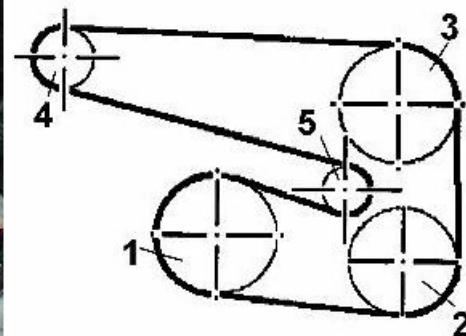
## Bitte erst Lesen.

Es folgt eine Anleitung für einen Erfolgreichen Zahnriemenwechsel an einem Omega B 2,0 16V Ecotec Motor. Dieser Motor wurde auch in anderen Modellen eingesetzt. Für alle die nicht genau wissen wie er aussieht folgt ein Bild ;-)

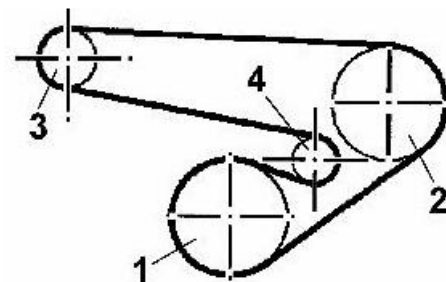


OMEGA B (25\_, 26\_, 27\_) 2.0 16V

Aggregateriemen mit Klima



Aggregateriemen ohne Klima



## Schritt 1.

### Was brauche ich an Allgemeinem Werkzeug!

Ich erledige die meisten Arbeiten mit einem 3/8" Ratschekasten von FACOM. Wie gut das ich keine Ratsche bin, sehr oft bin ich von der Qualität dieses Werkzeuges überrascht. Ein kleiner Plastikhammer. Eine Torx Nuß. Eine etwas größere Wanne für das Kühlwasser, nur wenn die Wapu auch gewechselt werden soll.

### Und sonst noch irgendwas Spezielles ?

Werkzeug zur Arretierung der Nockenwellen. Erfolgreich habe ich das Werkzeug von SW-Stahl eingesetzt. Es ist gut und Günstig. Artikel Nr.26095L Es kostet ca.30,00 €

### Da war doch noch was?!

Ach ja, der Schwingungsdämpfer/Riemenscheibe( **Anzugsmoment: 35 Nm**)

rostet sehr gerne auf der Welle fest. Und da die Passung sehr genau ist, kann man schon mal einen Fluch zum Himmel schicken. Wenn möglich ca. 1 Stunde vorher mit Rostlöser einsprühen.

### Alles klar ? Alles besorgt ? O.K Los geht's

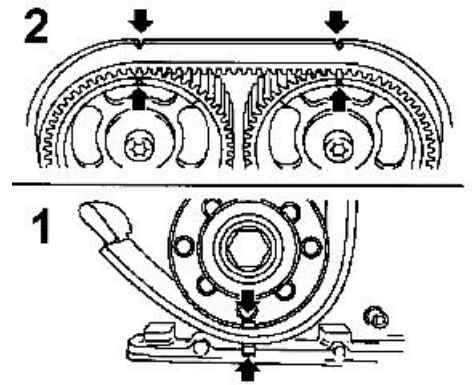
Batterie abklemmen. Die Laufrichtung des Aggregatriemen markieren, Spannvorrichtung in Uhrzeigersinn drehen Riemen abnehmen.

Kabelstrang lösen. Zahnriemenschutz ausbauen.

## Motor grob auf OT- Markierungen stellen

## Riemenscheibe abschrauben, OT genau einstellen





**Wie geschrieben, es geht auch ohne Lehre mit geht es einfach zügiger.**

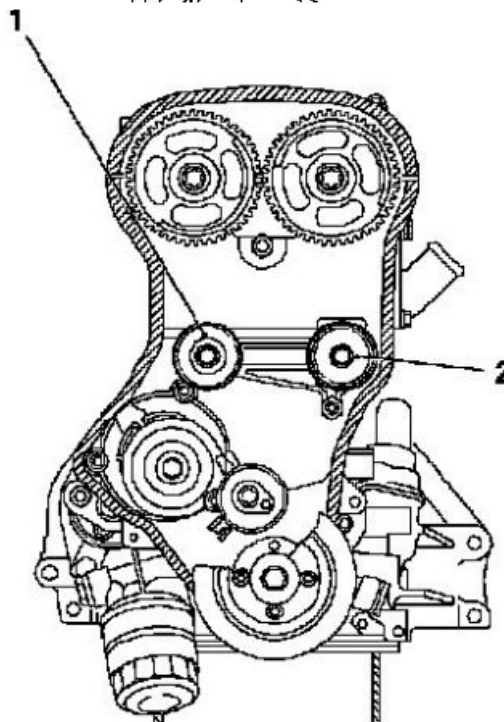
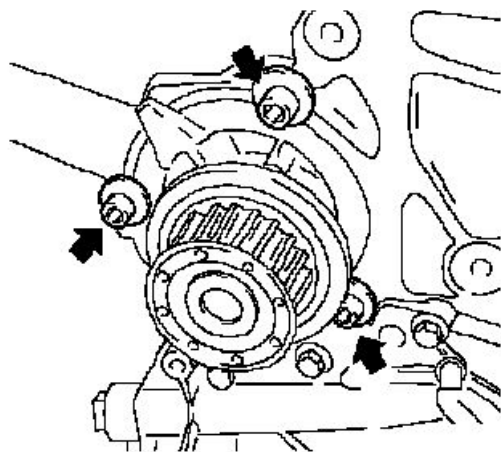


Das Bild zeigt in Draufsicht Einlass links und Auslass rechts. Nur so ist es OK! Das Bild für die Kurbelwellenmarkierung ist leider nichts geworden, deshalb Zeichnung beachten siehe 1.



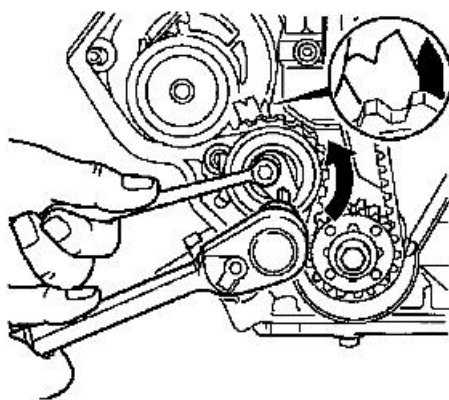
Befestigungsschraube-Spannrolle lösen. Zahnriemen abnehmen.

Bei Bedarf jetzt die Wapu wechseln. Ich tausche Sie immer aus. Die Nase der Wapu muss in der Aussparung links anliegen!!



**Überspannen!!!**

Beide Führungsrollen 1+2 und die Spannrolle wechseln.  
Anzugsmoment der Führungsrollen 25 Nm. Bei der Spannrolle darauf achten das die Nase in der Aussparung der Ölpumpe zum eingreifen kommt. Noch nicht anziehen.



Zahnriemen auflegen.

**Spannrolle bis Anschlag in Pfeilrichtung drehen!!!!**

Befestigungsschraube -Spannrolle festziehen.

Nockenwellenblockierwerkzeug ausbauen.

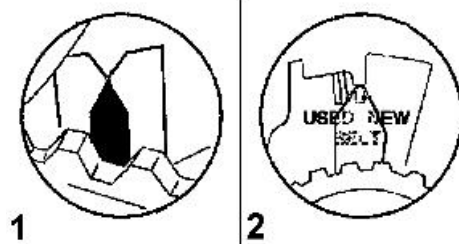
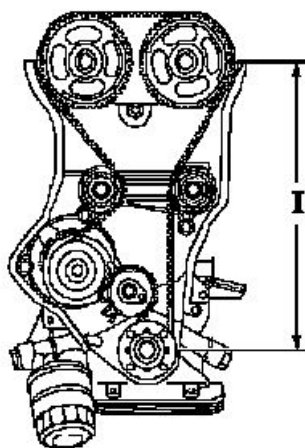
Motor zwei Umdrehungen in  
Drehrichtung drehen.

Spannrolle spannen, bis Zeiger  
und Kerbe gegenüberstehen.

**Anzugsmoment: 25 Nm**

Es gibt zwei Markierungen auf  
der Spannrolle. Einmal für  
einen Neuen und einmal für  
einen gebrauchten (USED)

Zahnriemen. **Niemals einen**



gebrauchten auf den Wert eines Neuen einstellen!!!

Bei der Zugseite (I) weicht meine Meinung von der einiger Fachbücher ab! Überall steht das die Zugseite vor dem Spannen straff sein soll. Beachte ich dies stimmen nach dem Spannen die Steuerzeiten nicht. Ich lege ihn ganz normal auf. Das heist, er hat Spiel. Nach dem ersten Überspannen und zwei Umdrehungen wird die Spannrolle auf auf die "NEW" Markierung gestellt. Und siehe da, die Markierungen stimmen exakt.

Ein neuer Zahnriemen unterliegt in den ersten Betriebsstunden einem sogenannten Setzverhalten (Einlaufvorgang). Nach diesem Setzen steht der ursprünglich auf Kerbenmitte eingestellte Zeiger der Zahnriemen-Spannrolle ca. 4 mm links der Kerbenmitte, d.h. etwa auf der linken Ecke des Kerbeneinschnitts. Danach wandert der Zeiger in Abhängigkeit von der Laufleistung nur noch geringfügig nach links.

Alles klar?

Dann alles andere Return und Probelauf.

**Diese Anleitung hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es soll dem Hobbyschrauber lediglich als Hilfsmittel dienen. Alle Arbeiten am KFZ bergen eine Unfallgefahr in sich.**

Stand: 14.02.2008

©Hubertus Hellwig ([WEBMASTER](#))