

Come eseguire il tagliando su OPEL ASTRA H 1.7 CdTi 80 - 101 CV

guida fotografica illustrata con procedure e
materiali da utilizzare

Copyrighted by Martim per www.astrahclub.it

La guida descrive dettagliatamente le procedure da seguire e il materiale da utilizzare per eseguire il tagliando su OPEL ASTRA H 1,7 CdTi 101 CV (motorizzazione Z 17 DTH).

L'unica differenza tra il motore DTH e DTL è la quantità d'olio necessaria:

5 kg per Z 17 DTH (101 CV)

4.3 – 4.5 kg per Z 17 DTL (80 CV)

Raccomando cautela nel seguire le indicazioni per il sollevamento della vettura, per il trattamento dei materiali di recupero (che devono essere smaltiti negli appositi centri) e nell'utilizzo degli attrezzi meccanici.

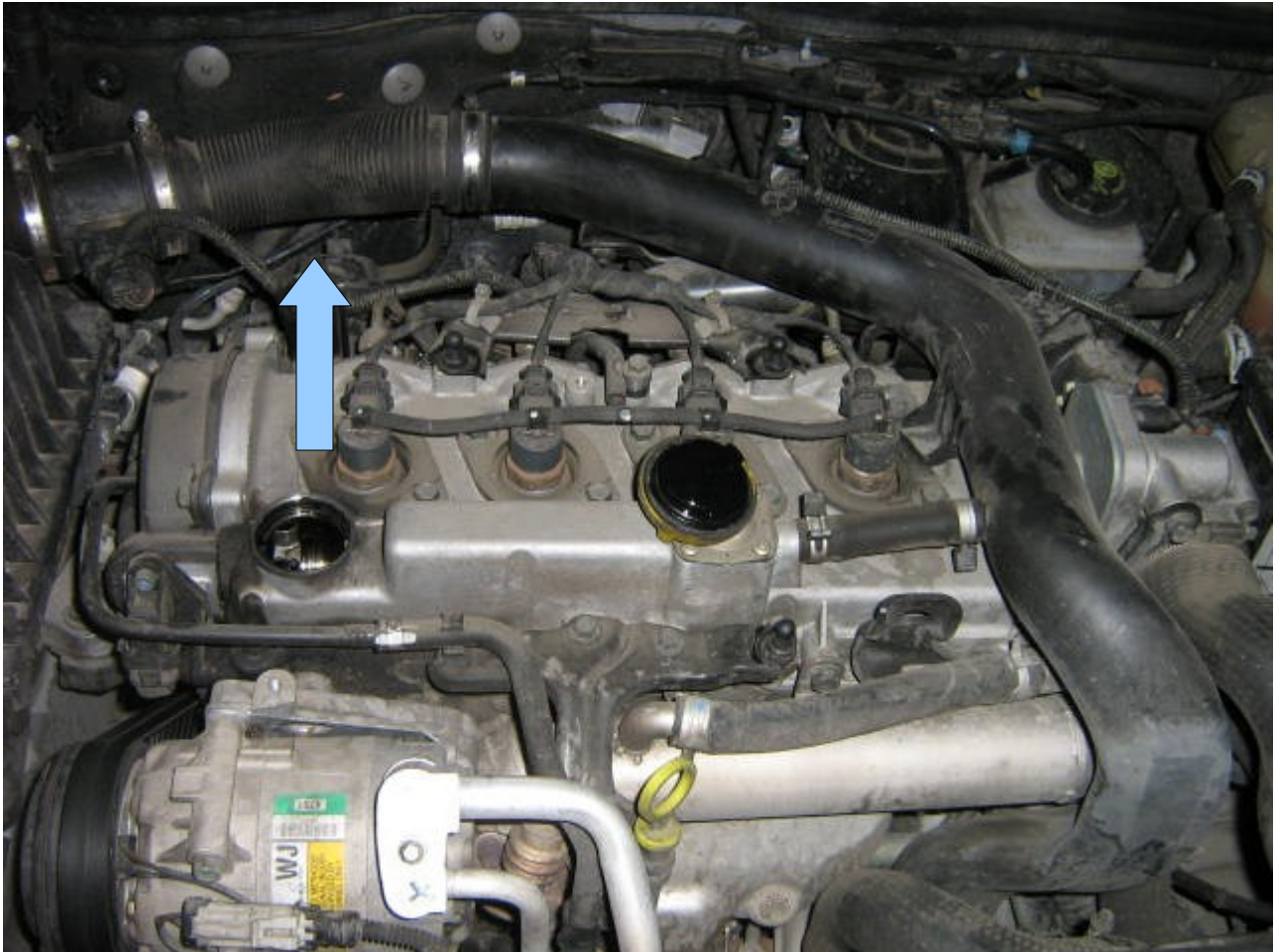
Consiglio l'utilizzo di guanti protettivi e di un camice onde evitare di sporcarsi (cosa inevitabile in una procedura di tale tipo).

Per poter successivamente accedere con facilità al tappo dell'olio consiglio di sterzare le ruote della vettura completamente a destra. Aprire successivamente il cofano motore.

Se la vettura è a motore caldo suggerisco di attendere almeno un paio d'ore per consentire al motore di raffreddarsi ed evitare così ustioni/scottature causate dal contatto della pelle con parti metalliche/liquidi (olio) in temperatura.



A cofano motore aperto, rimuovere il carter copri-motore di plastica tirandolo verso l'alto. Il carter è fissato da 3 gommini che prevengono le vibrazioni. Se, nella rimozione del carter, i gommini restano ancorati al motore, rimuoverli e montarli sul carter stesso. Rimuovere il tappo rabbocco-olio e posizionarlo in un luogo lontano da polvere e sporcizia. Nella figura ho semplicemente appoggiato il tappo sopra il motore per evidenziare quanto nero sia l'olio che circola (dopo soli 9500 km) nel motore...



Sollevare la vettura dalla parte del lato sinistra per mezzo di un cricchetto da almeno 2 Ton. e inserire un distanziale (la “zoccarella” in legno) in modo sostenere la vettura in caso di avaria/cedimento del crick.

ATTENZIONE: non fidatevi mai dei soli sollevatori idraulici (crick, cricchetti o quant'altro), pensate che lo sforzo che compiono è interamente sostenuto da una semplice valvola che tiene in pressione l'olio.

Non fate economia sull'acquisto di un crick!!! Le figure sotto illustrano il crick e i due oggetti che possono essere utilizzati per sostenere il peso della vettura (la zoccarella di legno o la colonnina USAG – ne ho comprate un paio in offerta a circa 47€...). La zoccarella ha un enorme vantaggio, essendo di legno ed offrendo una superficie d'appoggio piuttosto ampia, non corre il rischio di deformare il longherone della vettura. Normalmente mio nonno la utilizza per sollevare il trattore che pesa 3 - 4 volte la mia astra...

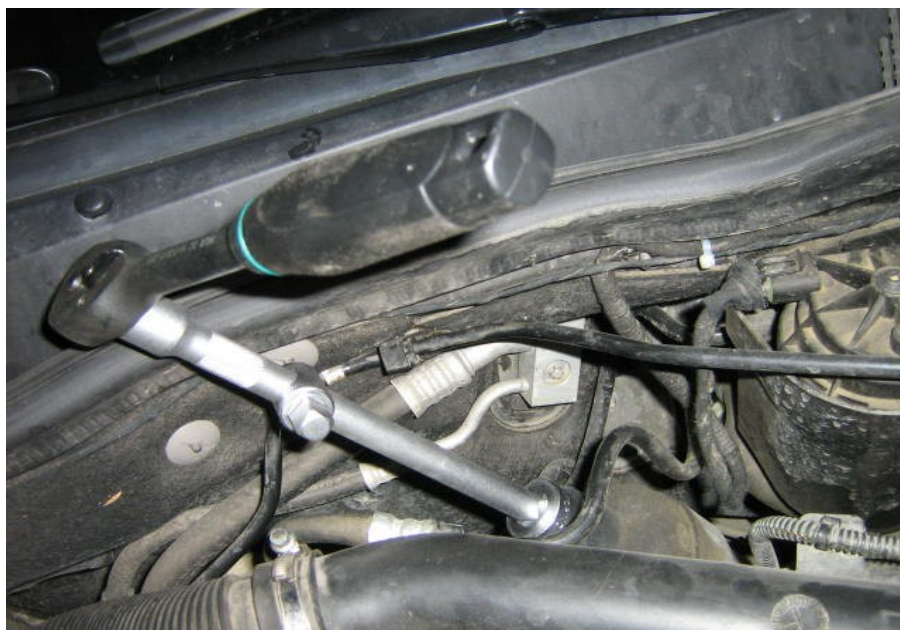
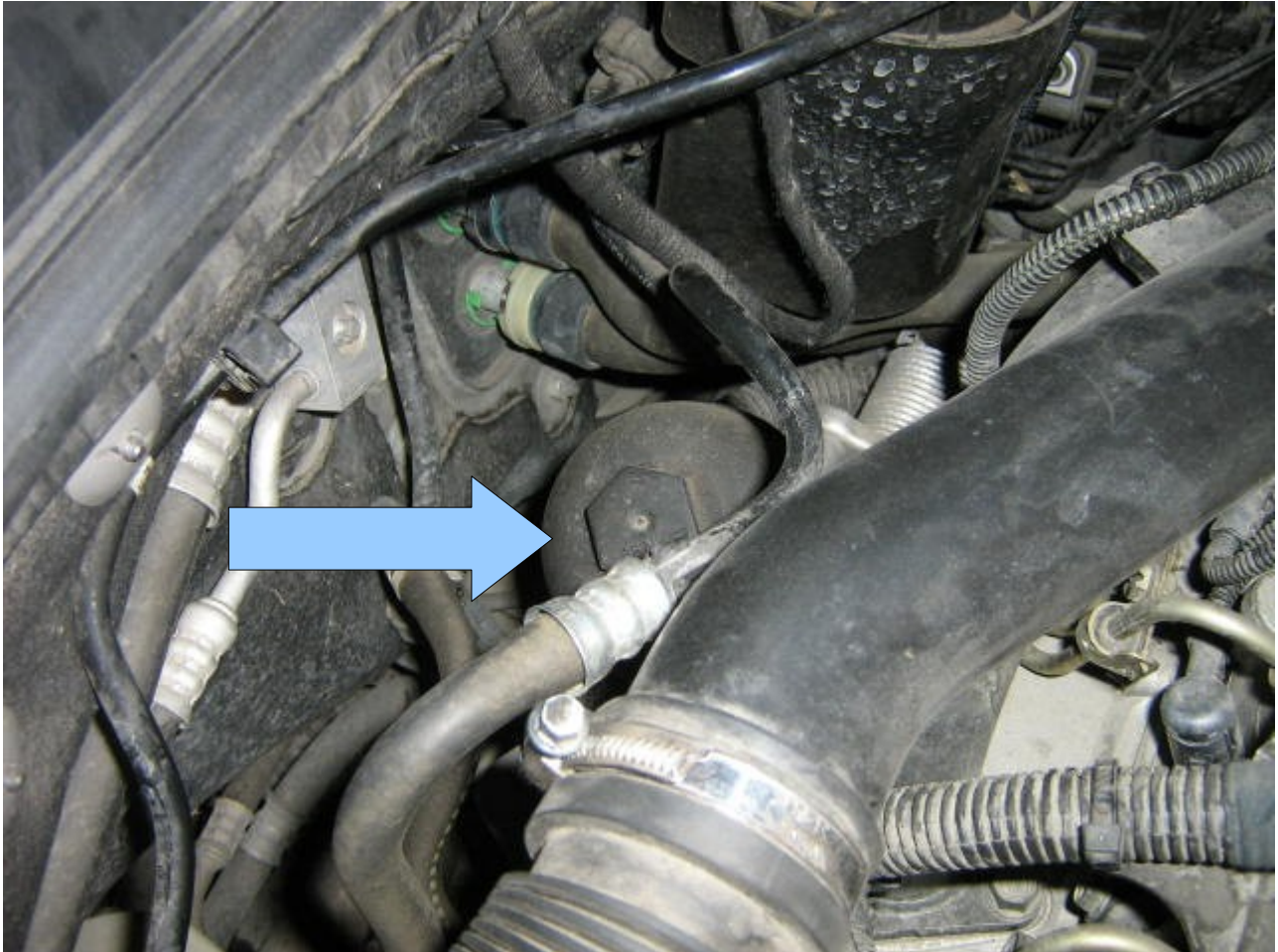
Ovviamente si presuppone che sia di legno buono e non di legno marcio!! Normalmente le zoccarelle sono di rovere...



Con cautela andate sotto la vettura e con un cricchetto e bussolotta da 22 svitate il tappo dell'olio per farlo defluire in una vaschetta, atta alla raccolta, posizionata sotto la coppa dell'olio. Svitatelo dapprima con il cricchetto, poi piano piano a mano fino a farlo saltare via, momento in cui inizia a fluire l'olio. L'olio esausto va smaltito in appositi centri, in quanto fortemente inquinante!!!



Ora occupiamoci del filtro dell'olio, del tipo ad immersione, individuato dalla freccia nella foto seguente. Per svitarlo occorre il cricchetto e un bussolotto da 32, possibilmente con una prolunga per lavorare più agevolmente!



Ecco il filtro olio rimosso e messo sopra una latta della lavazza. E' impregnato di olio esausto, molto denso e scuro. Il filtro è semplicemente inserito nel coperchio di plastica (che tengo con la mano sinistra) di colore nero ed impolverato.



Sfilate il filtro e rimuovere le 3 guarnizioni di tenuta. La dimensione crescente delle frecce è proporzionale al diametro delle guarnizioni.



Dopo aver sostituito le guarnizioni, potete ora infilare il nuovo filtro olio!

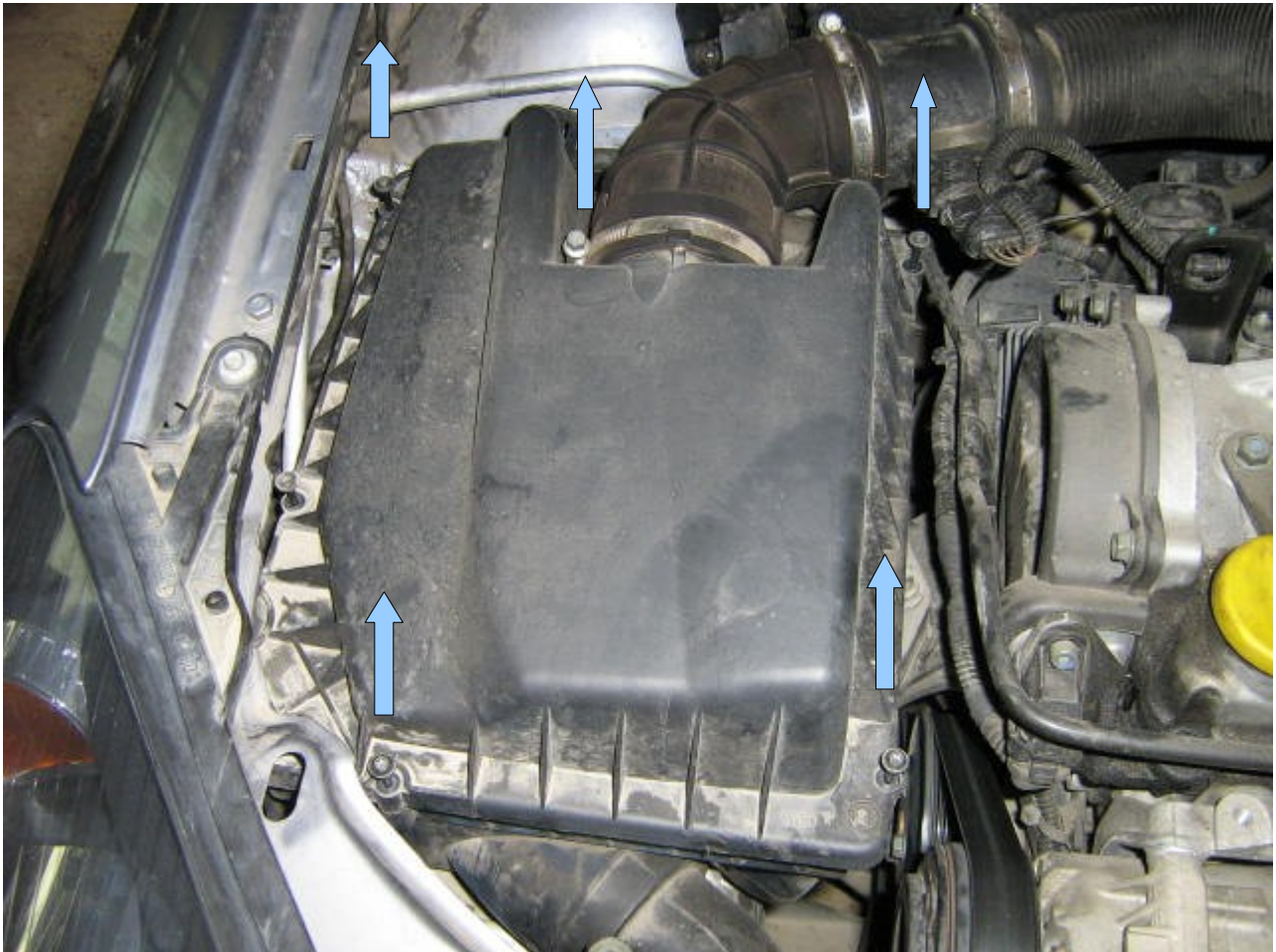


Ora prestate attenzione, prendete la chiave dinamometrica, cioè una chiave in grado di applicare una coppia torcente regolabile (solitamente compresa fra 20 e 250 Nm). La chiave può essere acquistata in ferramenta a 100€ o nei centri tipo castorama a 20-30€. Io ne possiedo una della “KINZO”, pagata 25€ che funziona benissimo.

Regolatene il valore di coppia a 28 Nm (circa 2.8 Kg) e serrate il dadino di fissaggio. Quando il limitatore interviene, durante il serraggio, la chiave scatta e fa TAC (questo permette di non stringere troppo il portafiltro in plastica (il cui filetto, se stretto con troppa forza, può facilmente essere spannato). Chi ha un minimo di manualità e di cognizione nello stringere particolari meccanici può tranquillamente usare un cricchetto.



Ora cambiamo il filtro aria (mentre l'olio defluisce lentamente dalla coppa nella vaschetta di raccolta). Il filtro è localizzato sul lato destro della vettura (lato sinistro -guardandolo- del vano motore) ed inscatolato nel box porta-filtro. 5 viti torx T25 fissano il coperchio alla base del portafiltro. Non occorre svitarle completamente in quanto sono dotate di fermo di arresto.



Tolte le viti, rimuovete il portafiltro e osservate le condizioni del filtro dell'aria (dopo 9500 km e dopo averlo pulito con il compressore a 5000 km).



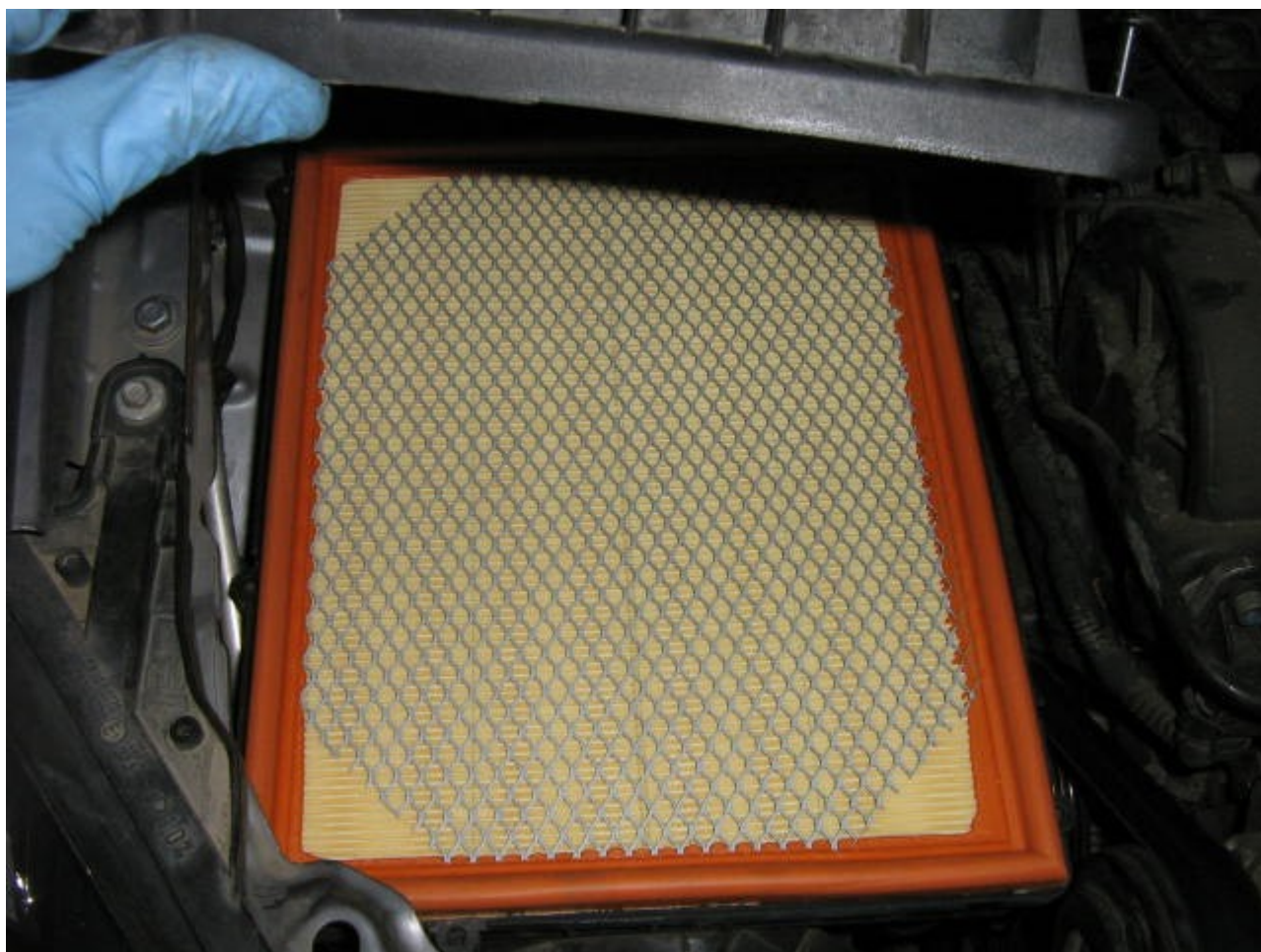
Pulire la vaschetta sottostante con aria compressa, in modo da eliminare polvere, sabbia e insetti.



Assicuratevi che non vi sia più sporcizia.



Rimontate il nuovo filtro. A seconda dei produttori, il disegno della retina può essere leggermente differente... è influente. L'importante è che sia nuovo.

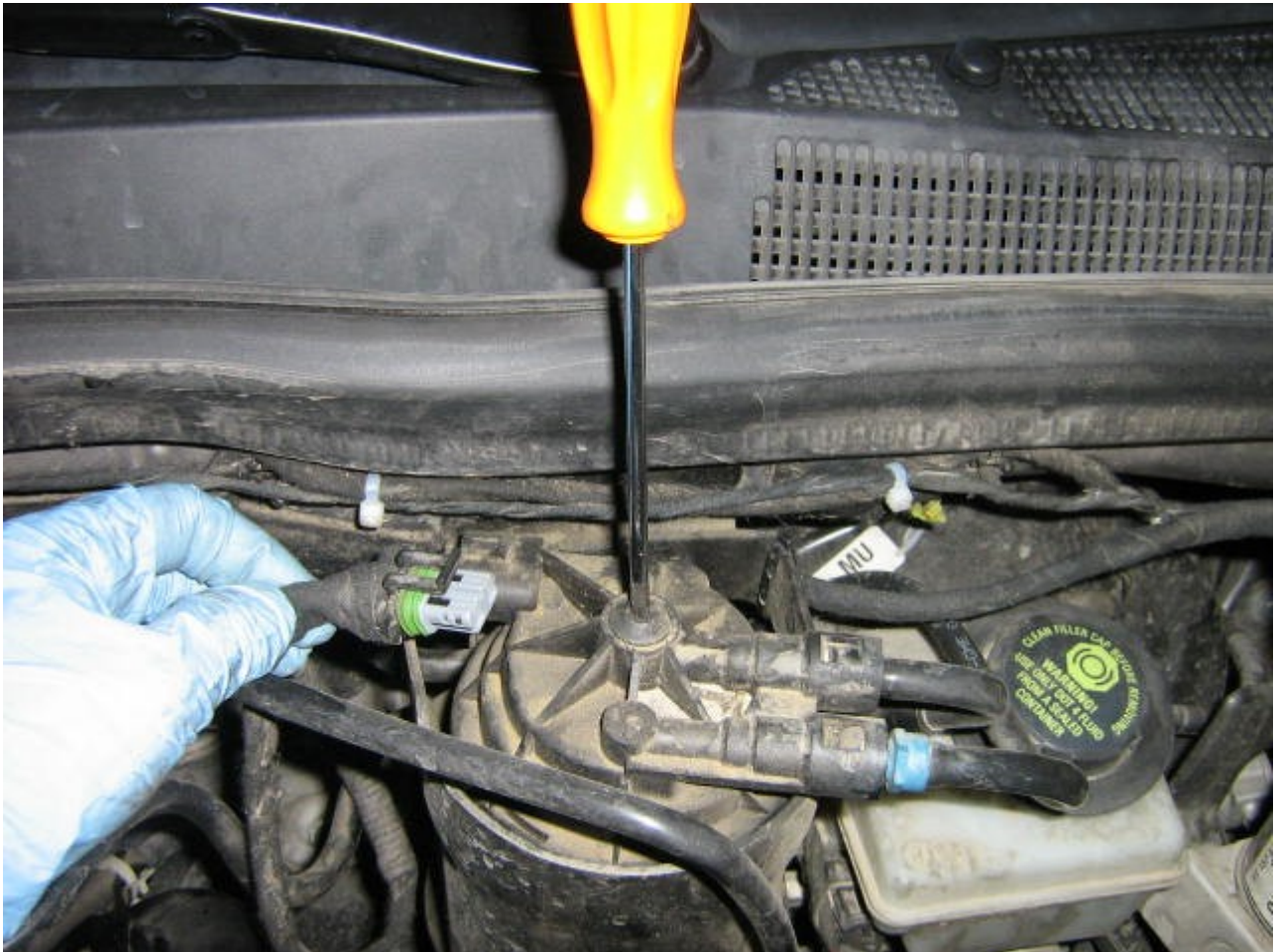


Richiudete il tutto serrando le 5 viti e controllare che la fascetta del cavo debimetro non si sia allentata o sia venuta via. Nel caso provvedete a ribloccare il cablaggio del MMA (misuratore massa aria). Non serratela con troppa forza.



Ora sostituiamo il filtro gasolio. Svitiamo con un torx T25 la vite che lo serra al portafiltro. Togliamo anche lo spinotto per il riscaldamento del filtro.

ATTNZIONE: sostituire i guanti, utilizzando guanti spessi di gomma telati... il gasolio scioglie facilmente i guanti in lattice o in vinile.



Smontate la calotta tirandola verso l'alto.



E osservate l'interno.



Rimuovete il filtro estraendolo con attenzione (per non farlo sgocciolare troppo). La presenza di un differente colore in basso è dovuta alle impurità che trattiene. Se ne consiglia la sostituzione ad almeno 30.000 Km, io lo cambio sempre, visto l'esiguo costo.



Rimosso il filtro, rimuovete le due guarnizioni di tenuta e sostituitele con quelle nuove. Si nota nella foto, il laghetto di gasolio rimasto sul fondo del portafiltro.



Reinserite il nuovo filtro con delicatezza, in modo da non fa fuoriuscire il gasolio. Il filtro è asimmetrico ed entra in un solo verso.



A questo punto occorre rabboccare con del gasolio, fino a sommergere quasi completamente la sommità del portafiltro. E' fondamentale eseguire questa operazione. Se non si rabbocca si corre il rischio che durante i primi minuti di marcia il motore vada a singhiozzi...

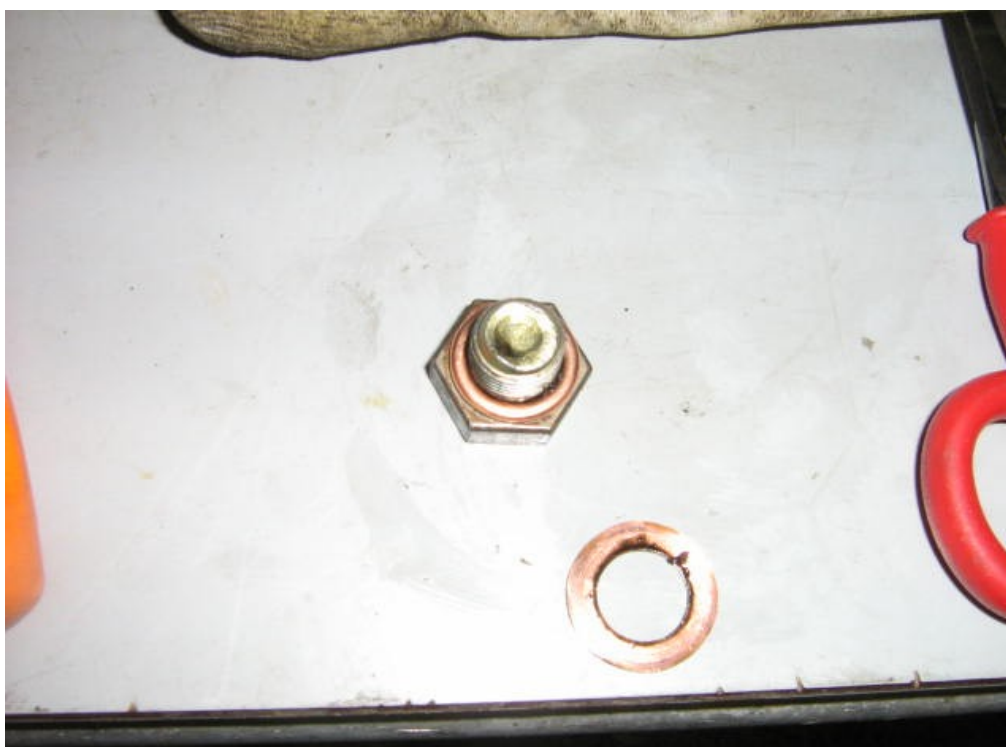


Serrate ora il coperchio con la vite.



Ora l'olio dovrebbe essere completamente defluito nella vaschetta... è importante farlo colare bene.

Recuperate il tappo e sostituite la rondella di tenuta con una nuova in rame di diametro 14 mm. Tirando il tappo, la rondella si schiaccia e aderisce perfettamente alla bordo del filetto che accoglie il tappo stesso, impedendo gocciolamenti.



A questo punto potete riavvitare il tappo, operazione che credo non abbia bisogno di essere documentata con foto.

Infine asciugate il bordo esterno del tappo con della carta assorbente, eliminando la goccia di olio sempre presente dopo la rimozione e il successivo avvvitamento.

A questo punto, facendo uso di un imbuto, rabbocchiamo con

5 Kg di olio per il 1.7 101 CV, 4.5 kg per il 1.7 da 80 CV

Due parole sull'olio... premettendo che potremmo parlarne per mesi (forse per anni) l'olio per il nostro motore non è un olio particolarmente pregiato. Io suggerisco i seguenti olio, che uso da una vita e che trovo da NORAUTO ad ottimi prezzi.

AGIP SINT 2000 TURBODIESEL (10W40) : intervalli di manutenzione di 10.000 – 15.000 km – costo di circa 6€ / kg

AGIP 7004 (5W40): intervalli di manutenzione prossimi ai 20.000 km – costo di circa 11 € / kg

Sconsiglio di eseguire il tagliando a 30.000 Km!!

Olio e filtri (aria-motore) e gasolio soprattutto sono componenti essenziali che permettono al propulsore di lavorare in modo pulito.

Il filtro aria fa in modo che polvere, impurità sempre presenti nell'aria, sabbia e insetti finiscano in camera di scoppio, sporcando iniettori e le candele di preaccensione. La sostituzione frequente del filtro aria fa sì che l'aria che giunge al debimetro (componente piuttosto costoso) sia sempre pulita. Questo fa sì che la lamina di platino, soggetta ad ossidazione, si deteriori più lentamente...

Olio e filtro olio con il passare del tempo si impregnano di schegge metalliche e residui di combustione. Quindi cambi frequenti di olio e filtro olio permettono agli organi di essere sempre ben lubrificati e di rimanere “puliti”...

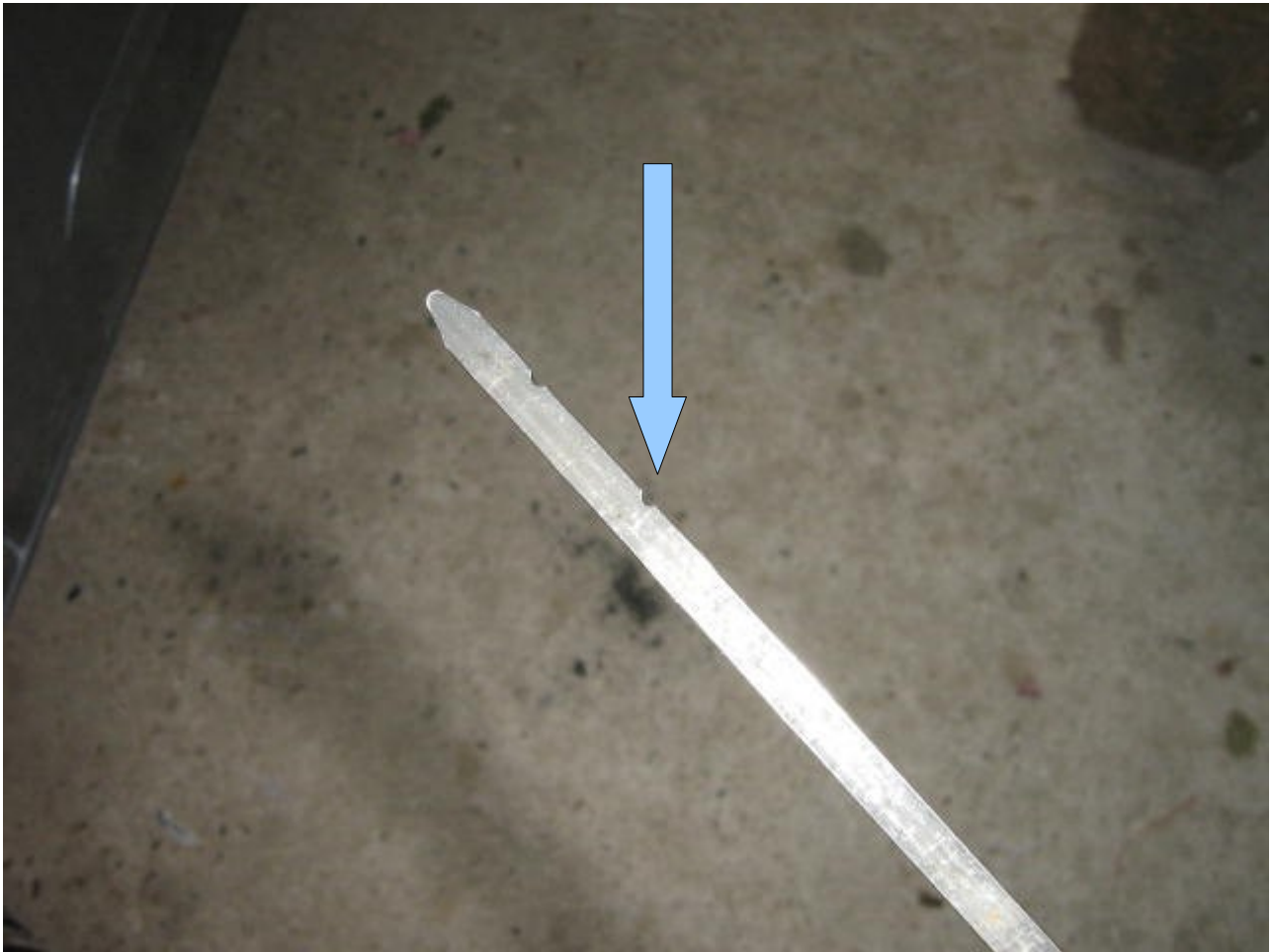
Veniamo ora al rabbocco dell'olio...



I primi 4 lt. del bidone li abbiamo messi, ora misuriamo un altro lt. con un recipiente graduato.



Terminato il rabbocco, dopo 15 minuti di attesa, togliamo l'astina per la misurazione livello olio e puliamola con uno straccio dai residui.



Successivamente reinseriamola e togliamola per verificare il livello olio, che deve essere prossimo alla tacchetta indicata dalla freccia.

Se avete immesso esattamente 5 kg di olio, il livello sarà prossimo alla tacchetta evidenziata (livello MAX). Se è leggermente sotto, NON occorre aggiungerne.

Riavvitate il tappo rabbocco olio e rimontate il carter.

Come ultima operazione fate il pieno di carburante ed aggiungete un boccettino di questo prodotto, che contribuisce a tenere gli iniettori puliti...



A questo punto potete percorrere in totale sicurezza 15.000 – 20.000 km.

Ore veniamo alla spesa che ho sostenuto per fare il tagliando.

5 kg OLIO AGIP SINT2000 TD	26,50 €
PULITORE INIETTORI DIESEL STP	6,00 €
FILTRO OLIO	8,50 €
FILTRO GASOLIO	12,00 €
FILTRO ABITACOLO	18,00 €
FILTRO ARIA MOTORE	13,00 €
RONDELLA DI TENUTA	0,50 €
TOTALE:	84,50

p.s. Nn ho illustrato la procedura per il filtro aria abitacolo in quanto ampiamente descritta in numerosi topic sul forum.

Ecco i prodotti usati:



in alto a sinistra: filtro aria motore UFI

in alto al centro: 4 kg olio SINT 2000 TD (ne occorrono 4.5 -5) , ma con il bottiglione si risparmia

in alto a destra: filtro ai carboni attivi ASTER

in basso a partire da sinistra:

filtro olio motore UFI con rondella, pulitore iniettori STP, filtro gasolio PURFLUX.

Buon lavoro a tutti!

Martim