

SUSTITUCIÓN CORREAS DE SERVICIO EN MOTORES BMW M47TU

Válido para compact, berlina y coupé diesel con este tipo de motor.

Empezamos:

En primer lugar debemos extraer la tapa de protección quitando los dos remaches de plástico situados en la parte frontal:



A continuación procedemos a retirar el ventilador para poder disponer de un hueco para trabajar correctamente. Quitamos un tornillo torx en el lado izquierdo de la imagen, el remache de plástico en el lado derecho y desconectamos el tubito señalado con la flecha azul.



Como paso siguiente, debemos retirar las conexiones eléctricas situadas en el lado izquierdo del ventilador, son dos enchufes que salen fácilmente, el superior es el típico en el que se aprietan las patillas y se tira hacia arriba y el inferior permite sacar de forma lateral la carcasa, cuando lleguéis a este punto veréis que no presentan ninguna dificultad.



Una vez extraídas todas estas conexiones, el ventilador sale solo tirando hacia arriba suavemente, hacedlo con cuidado porque si encontráis alguna oposición seguro que se debe a que se os ha enganchado con algún tubo mientras ascendía, echadle un ojo y saldrá sin problemas.

Ahora tenemos un espacio diáfano para trabajar con tranquilidad y en primer lugar vamos a retirar la correa pequeña correspondiente al A/C. En este punto está la diferencia con otros bricos de correas que he visto en otros foros:

La correa pequeña sale haciendo girar el rodillo y, con un trapo según el TIS, dirigir a la correa hacia el exterior para que salga sola. **Dificultad baja.** Introducimos una llave 23" en el tornillo central de la imagen y hacemos girar el rodillo en el sentido de las agujas del reloj expulsando la correa mientras gira (Fuente: BMW TIS 2006). El "tornillo" que os indico está señalado con la flecha roja a continuación.



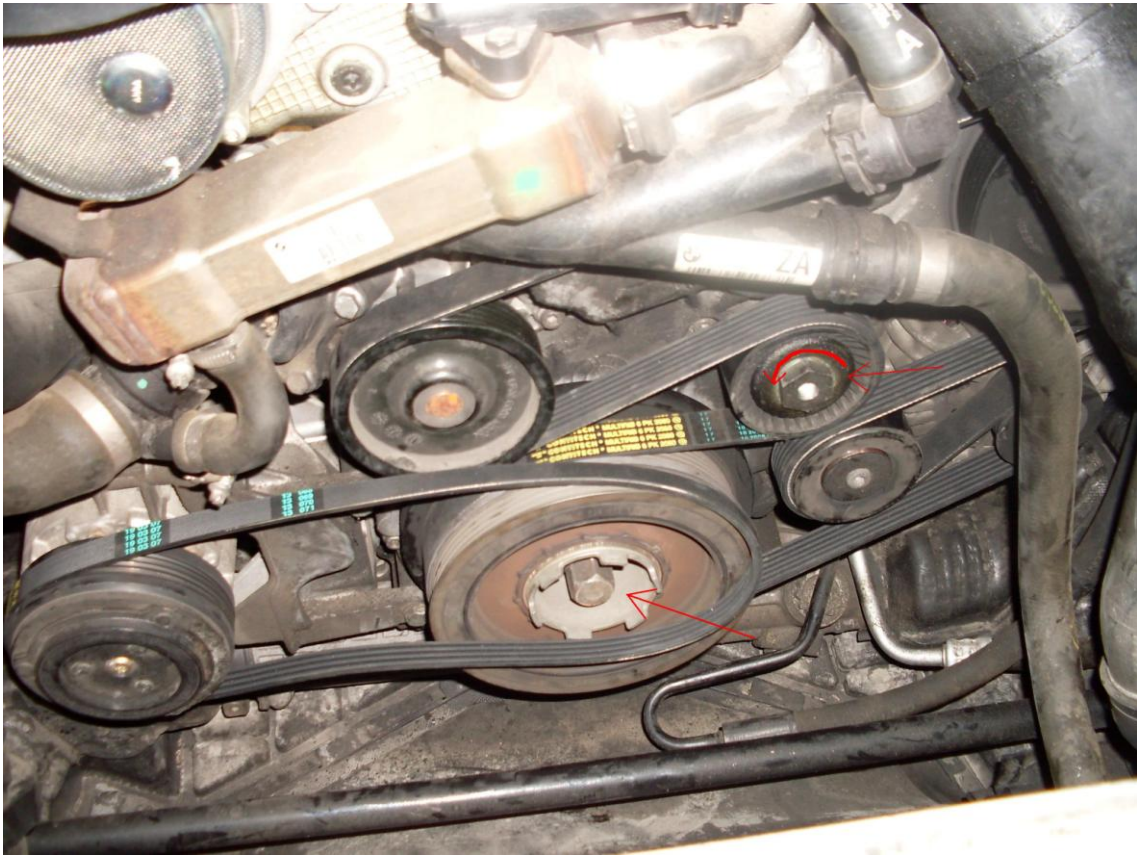
Ya tenemos esa correa fuera y, antes de instalar la nueva, debemos extraer la correa grande que comparte el rodillo central con la primera.

Procedemos:

Para extraer esta correa debemos utilizar una llave 24 que colocaremos sobre el tornillo señalado en rojo y apalancaremos hacia la izquierda para que la correa se afloje. El hecho de apalancar se debe a que conseguimos mover el amortiguador que la mantiene tensa, sobra decir que cuando dejamos de ejercer fuerza sobre este elemento volverá a su ubicación como un resorte:



En la imagen siguiente se pueden apreciar los "tensores" que debemos accionar para sacar las dos correas.



Montaje:

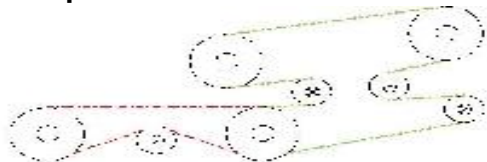
Para proceder al montaje debemos montar en primer lugar la correa grande y posteriormente la pequeña:

Montaje de la correa grande:

Previamente debemos tener hecho un pequeño "croquis" con el recorrido original que hace la correa, esto nos facilitará mucho las cosas.

Disponemos las correas por los rodillos según el croquis y llegará un momento en el que no podemos hacerla pasar por el último de ellos debido a la tensión. En ese momento debemos accionar el tensor comentado anteriormente para que destense el circuito y poder colocar la correa en el rodillo que nos falta, cuando esté colocada dejamos de apalancar y el circuito recuperará su tensión.

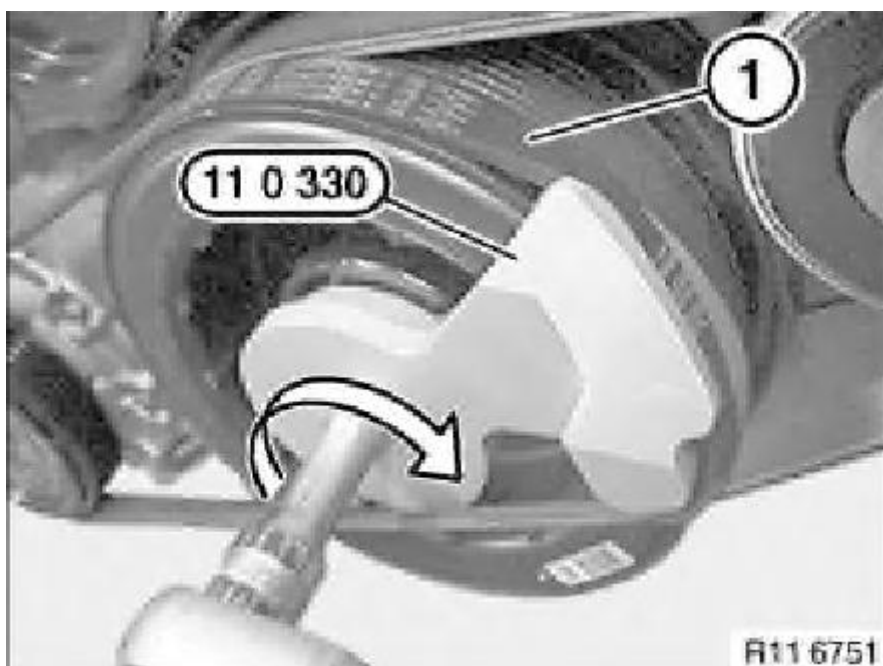
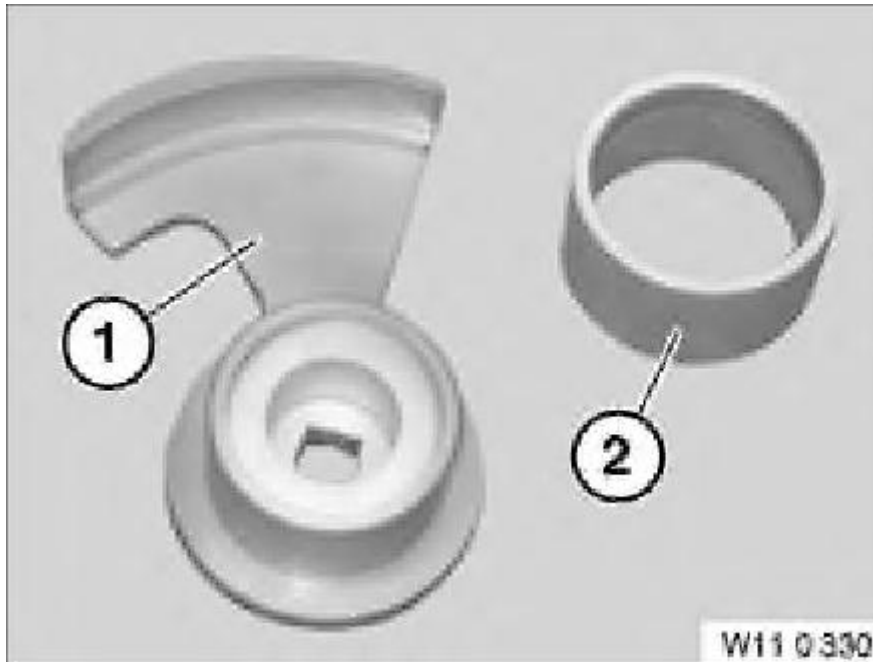
Os pongo el croquis que el forero triton007 puso en un brico para el modelo de 136cv. **En caso de que no lo considere conveniente lo puedo retirar sin ningún problema.**



OJO CON PONER LAS CORREAS CORRECTAMENTE EN LAS ACANALADURAS DE LOS RODILLOS!

Montaje de la correa pequeña:

El TIS nos muestra que para introducir la correa pequeña necesitamos una herramienta especial:



Afortunadamente, el propio set de correas CONTITECH (misma marca que las originales) nos ayuda en este sentido facilitándonos esta operación:



Al fin y al cabo nos hace la misma función que no es otra que forzar la entrada de la correa mientras giramos el rodillo:



Ya tenemos las dos correas instaladas y solo queda montar todo exactamente igual a como lo hemos desmontado y disfrutar de nuestro coche con correas nuevas.