



ClubAlfa.it

GUIDA ALLA SOSTITUZIONE DELLA VALVOLA TERMOSTATICA REDATTA DA BladeGTA SU 156 2.0 JTS

La presente guida può essere utilizzata per tutti i motori 2.0 di ultima generazione, sia i JTS che i TS.

Un problema molto noto nei motori Alfa Romeo è la rottura della valvola termostatica, problema che causa un eccessivo consumo di carburante a causa di una errata interpretazione delle centraline di iniezione nella lettura del bulbo temperatura.

Attenzione se non avete molta manualità nell'effettuare questo tipo di lavori, recatevi in un'officina autorizzata Alfa Romeo per effettuare l'operazione.

Le casistiche possono essere due, valvola bloccata aperta, in cui il problema è facilmente evidenziato dal difficoltoso innalzamento della temperatura di esercizio del motore (con range dagli 85° ai 95°) anche con vettura ferma, questo poiché il circuito refrigerante è costantemente collegato con il radiatore che permette un rapido raffreddamento del liquido della vettura, fenomeno ancora più accentuato in corsa.; la seconda problematica nasce quando la valvola rimane bloccata chiusa, ed in questo caso avrete un innalzamento anomalo della temperatura con possibili danni permanenti alla guarnizione di testa del motore. Di seguito è spiegato in maniera più semplice possibile, il procedimento per smontare e sostituire la valvola.

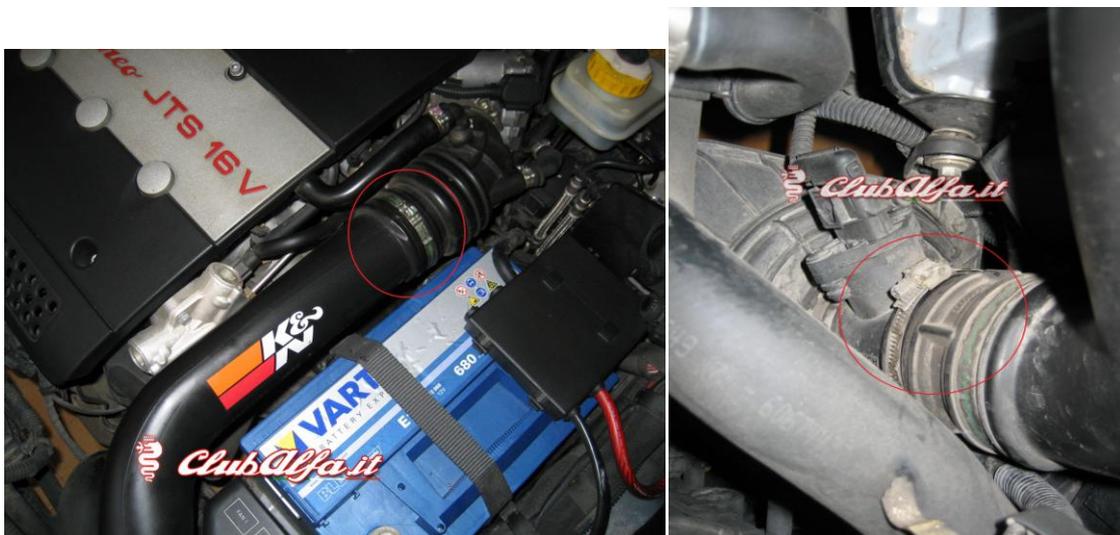
Il materiale necessario è il seguente:

- 1- Cacciavite a stella
- 2- Cacciavite piatto
- 3- Chiave a tubo misura del 13
- 4- Chiave a tubo misura del 10
- 5- Chiave a cricchetto misura del 13.
- 6- Fascette sostitutive di varie misure fino al 95
- 7- 3 litri di liquido refrigerante sostitutivo.
- 8- Carta abrasiva fino con grana 600

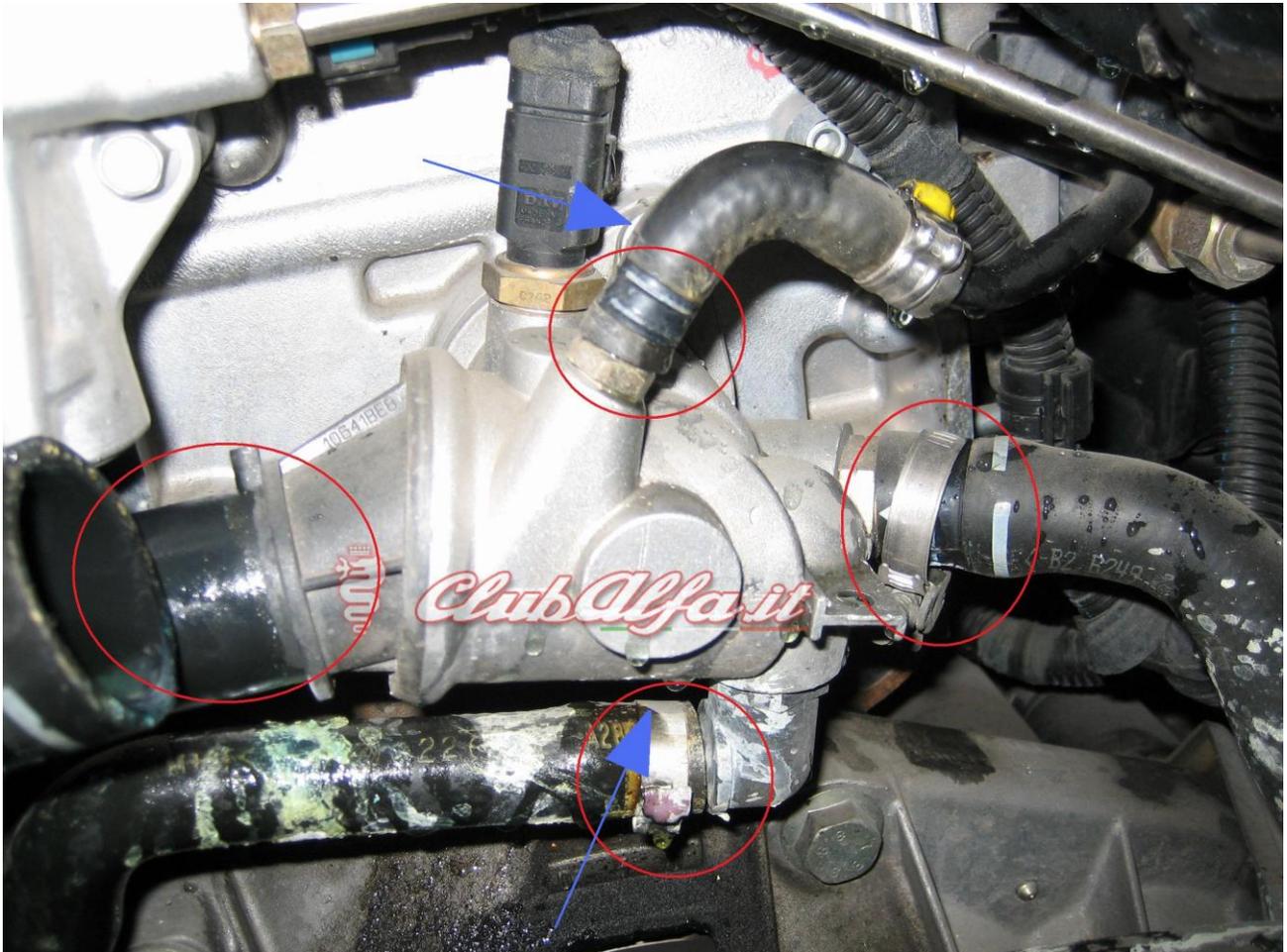
La prima operazione da effettuarsi è la rimozione della batteria di alimentazione della vettura, fissata con un dado da tredici ed una staffa nel fianco sinistro della stessa come si può vedere in foto evidenziata in rosso dove il bullone risulta già rimosso.



La successiva operazione sarà la rimozione del condotto d'aspirazione fissato con due fascette, una che stringe vicino il debimetro ed una collegata al corpo aspirazione. Sono facilmente allentabili, e consiglio una volta tolte di sostituirle con fascette regolabili a vite poiché una volta tolte non saranno più riutilizzabili.



Una volta rimossa sia la batteria che il condotto di aspirazione potrete vedere liberamente la valvola termostatica da sostituire. In foto sono evidenziate in rosso le fascette da togliere e sostituire, mentre le due frecce blu indicano le due viti misura del 13 da togliere per smontare la valvola.



Fate attenzione, la vite superiore è facilmente raggiungibile una volta scollegati i manicotti, ma particolare attenzione merita la vite inferiore che purtroppo è in una posizione poco agevole. Consiglio per questo motivo e per lavorare in maniera migliore, di smontare il piano di supporto della batteria. In foto ho evidenziato le viti misura del 13 da allentare per scostare il supporto e lavorare meglio. Bisogna anche svitare un dado del 10 che tiene fissata una piastrina in metallo. Le viti saranno visibili una volta asportata la base plastica che copre il supporto batteria come indicato dalla foto. Qui sotto vedete la copertura da rimuovere semplicemente alzandola.



Subito nella foto di seguito potete notare le 4 viti del 13 da svitare per scostare il supporto batteria evidenziate in rosso, mentre in blu sono evidenziati la piastrina in metallo e la vite da 10 da svitare.

Il risultato che otterrete una volta rimosso il tutto è questo che vedete nella foto successiva, dove la valvola è stata rimossa ed i tubi scollegati completamente. Una volta rimosso il componente, date una pulita alla base d'appoggio della valvola con carta abrasiva fine in modo da eliminare residui della guarnizione precedente che con il calore tendono a fissarsi sul basamento.



Voglio farvi notare un particolare a cui ho fatto caso proprio grazie alla sostituzione di questo pezzo, ed è quella finestrella in basso rettangolare situata sul cambio. La finestrella serve in caso di messa in fase del motore, ma normalmente **DOVREBBE ESSERE CHIUSA!!!!** Se la trovate aperta, fate attenzione a non riversare il liquido di raffreddamento al suo interno. Se vi manca il tappo lo potete reperire tranquillamente in Alfaromeo alla modica cifra di un €uro.

Per quanto riguarda il rimontaggio non vi resta che eseguire le operazioni inverse per fissare nuovamente la valvola alla testata della macchina.

Ora nelle foto che seguono, voglio farvi notare alcuni particolari che possono esservi utili per risparmiare qualche soldino.

Nella prima foto potete notare che le due valvole sono perfettamente identiche, sia nella forma che nella componentistica, questo perché le due valvole sono esattamente della stessa marca!!!!



La vera differenza fra le due valvole? È tutta nella foto successiva, ovvero la valvola originale Alfa Romeo è marchiata dal gruppo Fiat (a SX) e quindi costa relativamente di più essendo procurata dalla Casa madre.



Perciò se non avete la possibilità di recarvi in un centro ricambi alfa, potete acquistare il pezzo da un autoricambi generico che possieda questa marca e risparmiando circa una ventina d'euro sul prezzo.

Bene, detto questo ragazzi, una volta che avete rimontato il tutto, stringete bene le fascette che fissano i tubi del liquido, facendo attenzione che siano ben posizionate e che aderiscano completamente al tubo per evitare perdite successivamente all'avvio del motore. Rabboccate il liquido refrigerante che è venuto a mancare scollegando i tubi fino al livello max indicato nella vaschetta liquido.

A questo punto chiudete il coperchio e mettete in moto la vettura portandola a temperatura in modo che l'elettroventola di raffreddamento parta, in tal modo vuol dire che la valvola termostatica funziona regolarmente ed il liquido refrigerante arriverà in tutto il circuito. Una volta che la ventola parte, svitate piano il tappo del

serbatoio liquido refrigerante fino a far sfiatare l'aria presente nel circuito e rabboccare il liquido fino a che il livello si stabilizzi sul livello massimo con la ventola ferma. A fine operazione si utilizzeranno circa 3 litri di liquido refrigerante. Appena accesa l'auto potrete notare che la temperatura raggiungerà facilmente i 90° di esercizio del nostro motore.

Ragazzi,vi auguro buon lavoro e fate attenzione a non tagliare i tubi radiatore!!!