

Col freddo cigolano

Dopo l'avviamento, il turbodiesel «1.9 JTD», montato su diversi modelli del Gruppo Fiat, può emettere per qualche istante una caratteristica rumorosità. La Casa è intervenuta con diverse modifiche.

DA TEMPO È L'ELETTRONICA più che la meccanica, ormai portatrice di minori sorprese, a creare grattacapi di un certo rilievo a Case e clienti, e in queste pagine ne diamo puntualmente notizia.

Ma non sempre è così: se i difetti gravi, quali le rotture di parti importanti, sono ormai rari, i piccoli malfunzionamenti, invece, quelli che non pregiudicano la funzionalità e la sicurezza dell'auto, ma minano la soddisfazione dei possessori, sono ancora all'ordine del giorno.

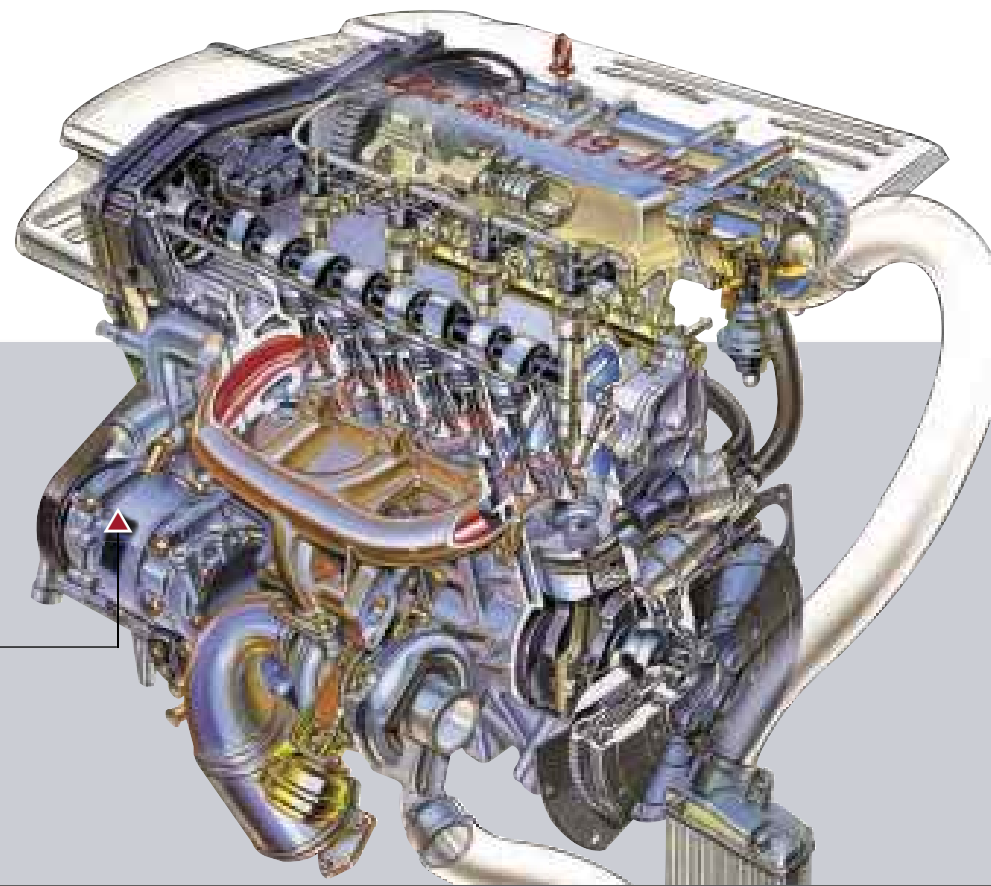
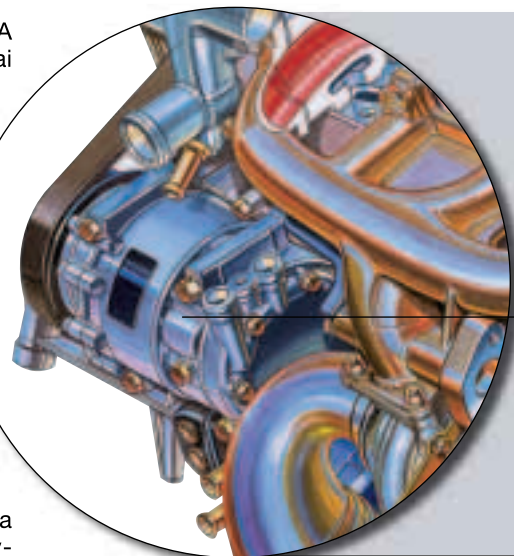
Come nel caso del motore «1.9 JTD», montato su numerosi modelli del Gruppo Fiat, tra cui le Alfa «147» e «156», la Lancia «Lybra», la Fiat «Stilo»: può capitare che all'avviamento a freddo, per qualche istante, emettano un cigolio ben avvertibile.

REPETUTI INTERVENTI

Tale difetto si presta bene a illustrare come il percorso che porta alla soluzione del problema sia spesso lungo e tortuoso. Che il rumore provenisse dalla cinghia di comando dei servizi (pompa servosterzo, alternatore, compressore del climatizzatore) i meccanici lo hanno capito subito, ma la sostituzione del tenditore automatico e della cinghia stessa non era risolutiva: già per le prime «156», infatti, alcuni lettori ci hanno segnalato ripetute sostituzioni senza effetto. Nel frattempo, però, il problema

STESSO MOTORE UGUALE PROBLEMA

Nelle foto, alcuni modelli su cui la cinghia dei servizi del motore «1.9 JTD» (a sinistra) può essere rumorosa.



ALL'INIZIO FU IL CLIMA

Nello spaccato del motore «1.9 JTD» è stato ingrandito il compressore del climatizzatore. Su di esso sono inizialmente intervenuti i tecnici Fiat per eliminare il cigolio della cinghia a freddo.

era stato posto all'attenzione della Casa, che ha analizzato le cause del difetto. Si è così giunti alla prima serie d'interventi, sia in produzione sia in assistenza. Il componente su cui si sono concentrati i tecnici è il compressore del condizionatore: se viene montato in modo scorretto, la sua puleggia può non essere allineata con quella del motore, facendo lavorare male la cinghia. Dal **febbraio '98**, quindi, è stato migliorato il ciclo di montaggio del compressore, che fu ulteriormente modificato a **gennaio '99**; contemporaneamente, fu adottata una cinghia servizi con mescola migliorata. Nella **primavera del 1999** fu diramato alle officine autorizzate un bollettino tecnico che indicava come allineare correttamente il compressore, suggeriva di sostituire la cin-

ghia e di controllare il tenditore per verificare che fosse del tipo corretto. Ma tali interventi non hanno eliminato del tutto i lamenti del motore a freddo, quindi a **giugno '99** è stata nuovamente modificata la cinghia e si è adottata una nuova puleggia a ruota libera dell'alternatore, per ridurre le irregolarità di moto. Alle vetture che presentavano il difetto le officine dovevano verificare il tendicinghia e sostituirlo se di vecchio tipo o se inefficiente; andava controllato lo stato della puleggia dell'albero motore e, in caso di difetto, essa andava cambiata, così come quella dell'alternatore, se era ancora di tipo fisso. Poi, doveva essere adottata la cinghia migliorata e, solo sulle «156» predisposte, andava modificata la logica d'inserimento del compressore del climatiz-

zatore, così da non trascinarlo a ogni avviamento. Tali modifiche, tranne quella relativa al climatizzatore, valgono anche per la Lancia «Lybra 1.9 JTD».

DI NUOVO AL LAVORO

A questo punto tutto sembrava risolto, ma l'aumento di potenza del motore a 115 CV e l'adozione di un nuovo volante bimassa, modifiche introdotte con l'Alfa «147» e successivamente applicate agli altri modelli, hanno fatto riapparire i mugolii della cinghia subito dopo l'avviamento a freddo. I tecnici, quindi, si sono rimessi al lavoro e hanno scoperto che la cinghia (sempre del tipo «Poly-V», ovvero formata da piccole cinghie trapezoidali affiancate e unite tra di loro) poteva fessurarsi e quindi i motori «1.9 JTD» prodotti da **febbraio**

2002 montano un tipo diverso. Poi si è notato che le superfici di strisciamento del galoppino del tenditore automatico potevano usurarsi precocemente, per cui a **marzo 2002** è stato adottato in produzione un nuovo tendicinghia di diametro maggiorato. Infine, è stata modificata la puleggia dell'albero motore, riducendo la rigidità dello smorzatore di gomma delle vibrazioni torsionali (in serie da fine marzo 2002).

A questi interventi è seguito nel **luglio 2002** un bollettino tecnico che indicava alle officine autorizzate come intervenire, verificando ancora l'allineamento del compressore del climatizzatore, rimuovendo gli eventuali depositi di gomma nelle gole delle pulegge e sulle superfici esterne dei galoppini e, infine, controllando il tipo di puleggia dell'albero motore, di tendicinghia e di cinghia montati, sostituendoli se di tipo antemodifica o se in cattivo stato.

Siamo così arrivati al **2003**, e qualche cliente segnala ancora il difetto, tanto che la Casa è intervenuta per l'ennesima volta, ottimizzando ulteriormente, da **febbraio**, l'allineamento delle pulegge del servosterzo e del compressore del condizionatore; infine, a giugno è stata adottata una cinghia con mescola di nuovo tipo, che, secondo la Casa, è in grado di eliminare definitivamente i microslittamenti che provocano i cigolii a freddo. R.B.



ALFA «156»



ALFA «147»



LANCIA «LYBRA»



FIAT «STILO»

