



A Tenneco Company

www.gates.com/europe

017 PL
03/10/07

Technical Bulletin

Montaż napinacza w silnikach VAG 1.9 SDi / TDi

NUMER REF. GATES:	Zestawy PowerGrip® KIT: K015543XS K025543XS i K015559XS
MARKA:	AUDI/ SEAT/ SKODA/ VOLKSWAGEN
MODEL:	A3, Cordoba, Ibiza, Inca, Leon, Toledo, Octavia, Bora, Caddy, Golf, New Beetle, Polo
SILNIK:	19 SDi/ TDi
KOD SILNIKA:	AGP, AGR, AHF, ALH, AQM, ASV, ASY, AYQ

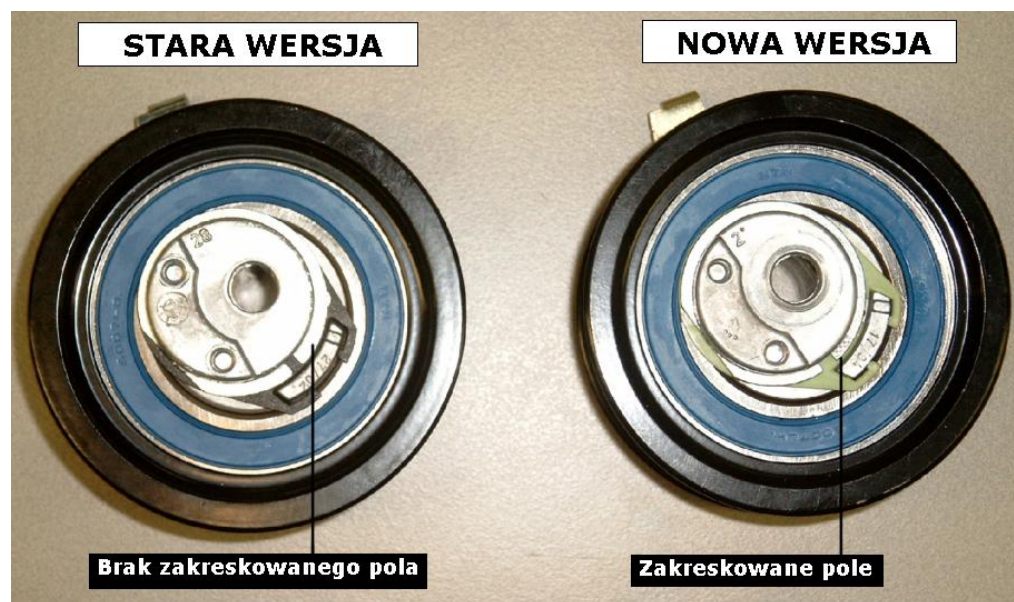


Na podstawie doświadczeń zebranych przy reklamacjach produktu stwierdzono, że wiele usterek związanych z tymi zestawami spowodowanych jest nieprawidłowym montażem napinacza.

Specyfikacja produktu

Napinacz (Gates nr kat. T43062) wchodzący w skład omawianych zestawów wyposażony jest w metalowe koło. W ciągu 2004 roku konstrukcja napinacza została zmodyfikowana w związku ze zmianami wyposażenia oryginalnego (OE). W dalszym ciągu można jednak natknąć się na starą wersję zamontowaną w silniku, różniącą się nieznacznie od najnowszej wersji dostarczanej w zestawach Gates. Nowy napinacz OE nr kat. 038109243N zastępuje następujące numery katalogowe: 038109243 i 038109243G.

Na rysunku 1 można zobaczyć, że tylko nowa wersja posiada wskaźnik zużycia paska z zakreskowanym polem (patrz również rys.4). Pole to wskazuje na zużycie paska rozrządu i konieczność jego wymiany.



Rys. 1



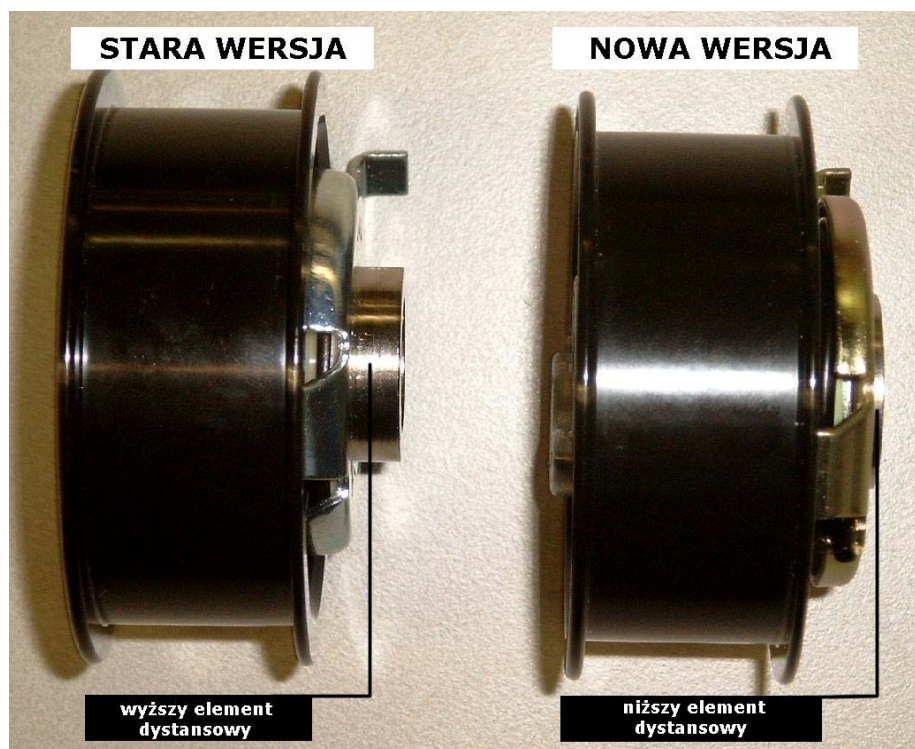
A Tenneco Company

www.gates.com/europe

017 PL
03/10/07

Technical Bulletin

Na rysunku 2 widoczne jest, że nowy napinacz posiada również krótszy (niższy) element dystansowy. Jednakże odległość pomiędzy kadłubem silnika, a rolką pozostaje taka sama.



Rys. 2

Wskazówki montażowe dla nowego napinacza

Przed wymianą paska i napinacza, należy przestrzegać następujących wytycznych:

- 1) silnik powinien być w temperaturze pokojowej
- 2) silnik musi być ustawiony w GMP.
 - na kole zamachowym znajduje się znak ustawczy, który można zobaczyć z góry poprzez otwór w obudowie skrzyni biegów
 - pompa wtryskowa powinna być unieruchomiona za pomocą trzpienia
 - pompa podciśnieniowa musi być wymontowana, aby umożliwić zamocowanie narzędzia do unieruchomienia wałka rozrządu
- 3) silnik należy zawsze obracać w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara!

Napinanie

Po zamontowaniu nowego napinacza sprawdzić, czy wypust jest prawidłowo osadzony w szczelinie (rys.3 i rys.4). Do napinania paska użyć specjalnego narzędzia i obrócić zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aż wskaźnik znajdzie się dokładnie w wycięciu, pomiędzy kreskami A i B. Do sprawdzenia można użyć lusterka. Następnie dokręcić śrubę momentem 23 Nm. Następnie **należy** obrócić silnik o dwa obroty wału w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara i



A Tenneco Company

www.gates.com/europe

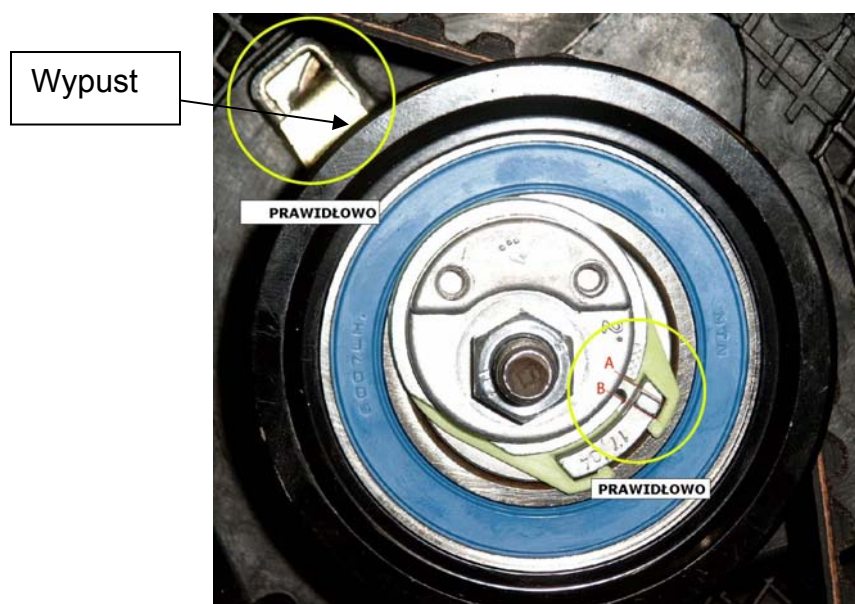
017 PL
03/10/07

Technical Bulletin

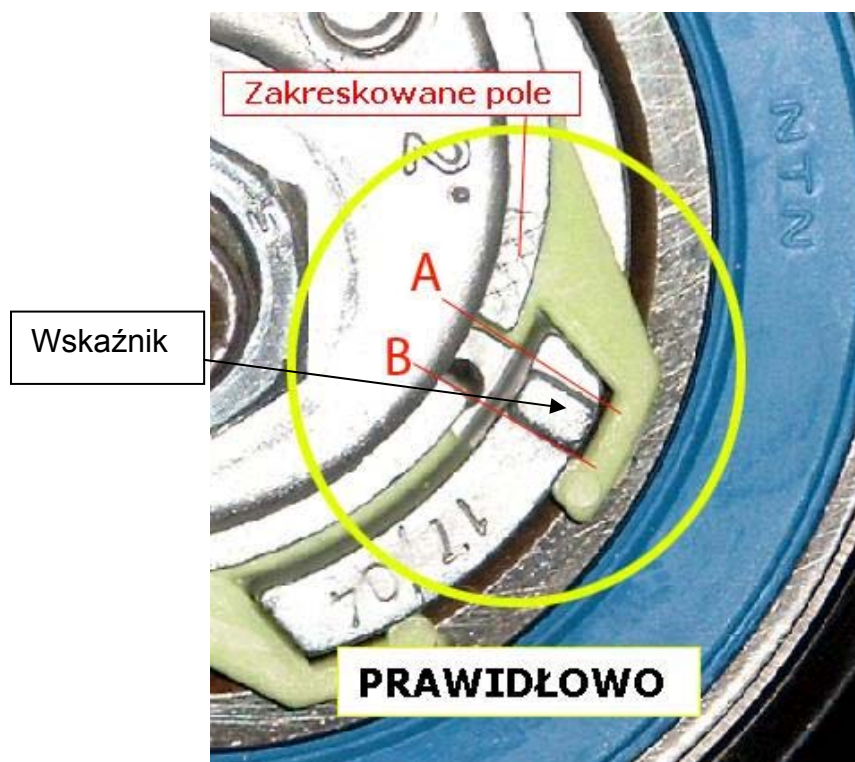
ponownie sprawdzić wskaźnik napinacza. **Nie wolno pominąć tej czynności!** Jeżeli po wykonaniu dwóch obrotów wskaźnik znajduje się pomiędzy kreskami A i B i wypust znajduje się w szczelinie i opiera się o jej **prawą krawędź** (rys.3 i rys.4), oznacza to, że napinacz znajduje się w jednym prawidłowym położeniu.

Jeżeli wskaźnik jest w nieprawidłowym położeniu, mechanik musi wykonać całą procedurę napinania od początku.

W czasie napinania, nie wolno nigdy obracać napinacza w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara!



Rys.3



Rys.4



A Tenneco Company

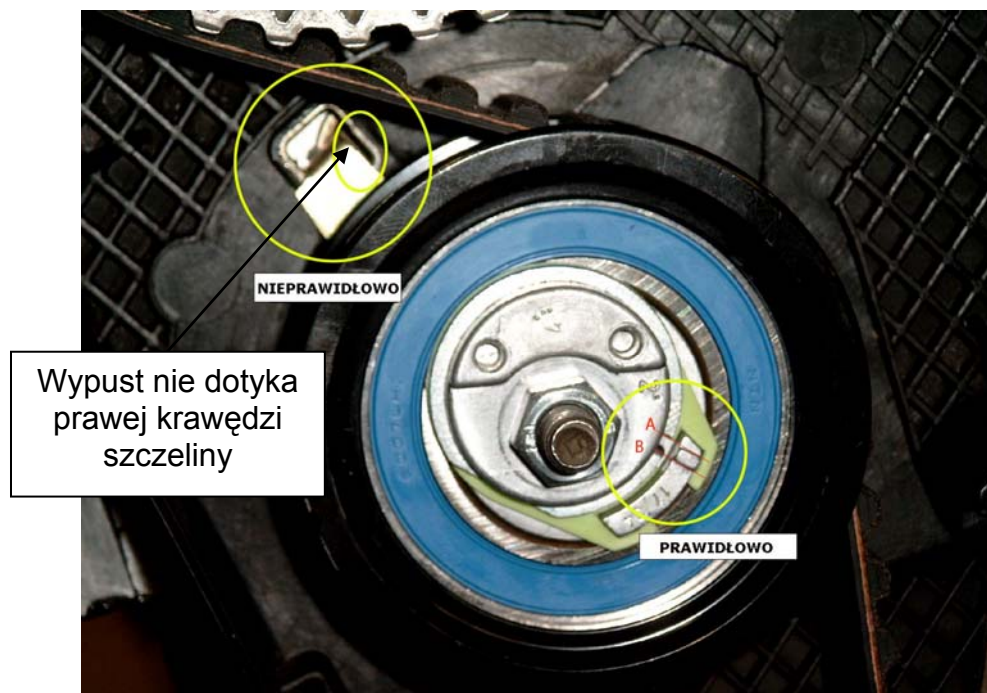
www.gates.com/europe

017 PL
03/10/07

Technical Bulletin

Możliwe błędy

Na rysunku 5 przedstawiono jeden z powszechnych błędów. Wskaźnik jest umieszczony dokładnie pomiędzy kreskami A i B lecz wypust jest ustawiony nieprawidłowo. Wypust znajduje się w szczelinie, lecz nie opiera się o jej prawą krawędź. Spowodowane to zostało obróceniem napinacza w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara podczas procedury napinania paska.



Rys.5

Drugi możliwy do popełnienia błąd można zauważyć na rys. 6. Widać, że wskaźnik nie przekroczył kreski A i znajduje się naprzeciwko zakreskowanego pola. Oznacza to, że pasek będzie napięty zbyt luźno.



Rys.6



A Tenneco Company

www.gates.com/europe

017 PL
03/10/07

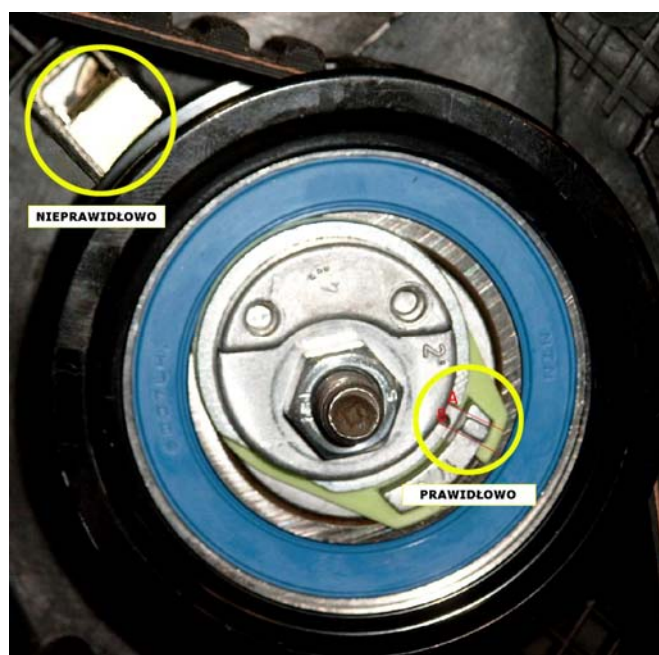
Technical Bulletin

Trzeci błąd montażowy przedstawiono na rys.7. Wskaźnik przekroczył kreskę B co oznacza, że pasek będzie napięty zbyt mocno.



Rys.7

Na rys.8 można zobaczyć czwarty błąd, gdy wypust nie jest osadzony w szczelinie, pomimo że wskaźnik jest umieszczony dokładnie pomiędzy kreskami A i B. Spowoduje to utratę prawidłowego napięcia paska podczas eksploatacji.



Rys.8



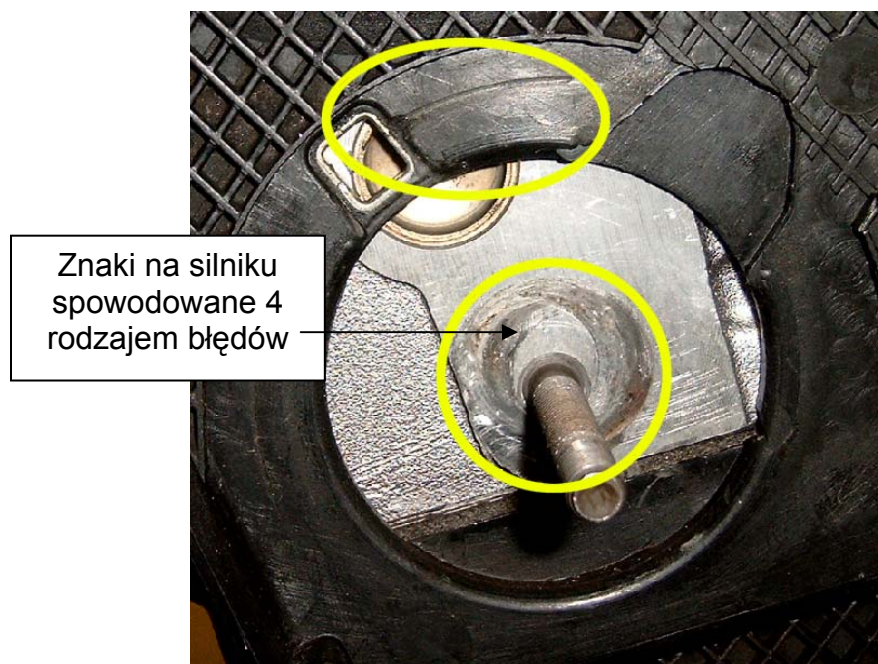
A Tenneco Company

www.gates.com/europe

017 PL
03/10/07

Technical Bulletin

Na rysunku 9 widoczne są znaki na silniku spowodowane takim właśnie błędnym montażem. W takim przypadku można będzie zobaczyć, że wypust napinacza jest lekko wygięty.



Rys.9

Jeżeli pojazd opuści warsztat z nieprawidłowo ustawionym napinaczem, wcześniej lub później nastąpi poważne uszkodzenie silnika.

Nie można przecenić ważności przestrzegania kolejnych etapów montażu napinacza bez pomijania żadnego z nich. Lepiej jest poświęcić więcej czasu podczas montażu niż stracić później cały silnik.

W biuletynie technicznym nr 16 PL (002 EU) wyjaśniliśmy różnicę pomiędzy paskami 5543XS i 5559XS. Prosimy o skorzystanie z naszego katalogu celem wybrania prawidłowego zestawu.

Odwiedź nasz katalog on-line:: www.gatesautocat.com.