



A Tenneco Company

www.gates.com/europe

025

26/11/08

Technical Bulletin

Montaż paska rozrządu w silnikach GM (Isuzu) 1.7D

NUMER REF. GATES:	5563XS/K015563XS/K025563XS/K035563XS
MARKA:	CHEVROLET, OPEL, VAUXHALL
MODEL:	Astra, Combo, Corsa, Meriva, Tour, Zafira
SILNIK:	Isuzu 1.7 DTI
KOD SILNIKA:	A17DT, A17DTR, Y17DT, Y17DTH, Y17DTL, Z17DT, Z17DTH, Z17DTR



Zastosowanie oraz procedura montażu pasków/ zestawów w silnikach Isuzu 1.7D w dalszym ciągu sprawia wiele kłopotów. W związku z tym pragniemy ponownie omówić to zagadnienie. Niniejsze opracowanie zastępuje biuletyn techniczny nr 014 PL (009EU).

Niezależnie od tego, że montowano dwa różne napinacze w tym samym silniku, zachowanie właściwej procedury montażowej i ustawiania napięcia w tej aplikacji ma decydujące znaczenie.

Różne napinacze:

Do numeru silnika 328703 (ostatnie 6 cyfr) stosowano starą wersję napinacza (Rys. 1). Powyżej nr 328704 napinacz ten zastąpiono nową konstrukcją (Rys. 2). Producent nie dopuszcza dalszego stosowania starej wersji napinacza w silnikach 1.7 D. Dlatego też, zestawy paskowe Gates zawierają wyłącznie nową.



Rys. 1 nr OE 5636724



Rys. 2 nr OE 5636739



A Tenneco Company










www.gates.com/europe

025

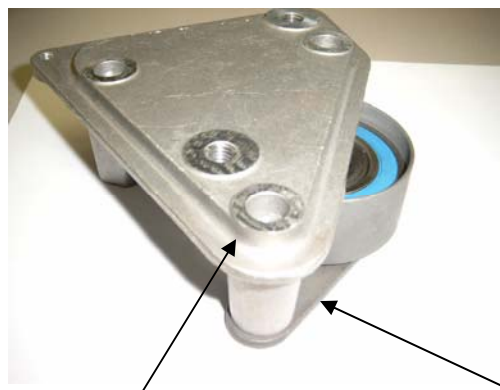
26/11/08

Technical Bulletin

Główne różnice wynikające z kompletacji i zastosowań:

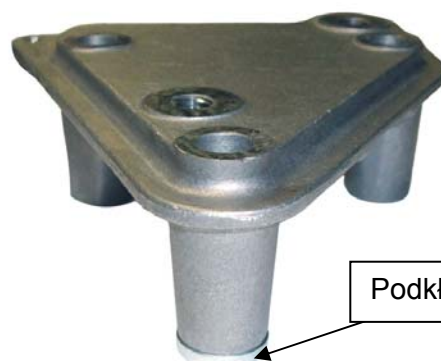
			+	
K015563XS	5563XS			I-> nr silnika 328704
K025563XS	5563XS			Wszystkie silniki
K035563XS	5563XS			->I nr silnika 328703

W związku z tym, że płyta oporowa napinacza starego typu była usadowiona pod jedną z łap wspornika silnika (Rys. 3), zestaw K015563XS może być stosowany wyłącznie w silnikach powyżej numeru 328704.



Rys. 3

Wspornik silnika



Podkładka

Rys. 4

Płyta oporowa napinacza

Zestaw K025563XS jest dostarczany z podkładką dla wyrównania długości krótszej łapy we wcześniej montowanych wspornikach silnika (Rys. 4) i kołkiem gwintowanym, niezbędnym do zaczepienia sprężyny napinacza nowego typu (Rys. 5). Zestaw K02 może być stosowany: w silnikach do numeru 328703 z wykorzystaniem podkładki i kołka oraz w silnikach powyżej numeru 328704 (bez podkładki i kołka).

Zestaw K035563XS jest dostarczany z nowym wzorem OE wspornika silnika, z 3 łapami o tej samej długości i może być stosowany w silnikach do numeru 328703.



A Tenneco Company

www.gates.com/europe

025

26/11/08

Technical Bulletin

Montaż/ Napięcie:

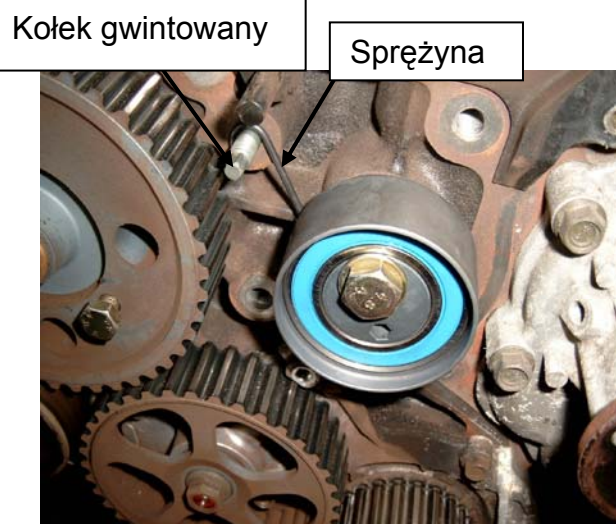
Ten silnik jest bardzo wrażliwy na niewłaściwe napięcie. Z tego względu, procedura montażowa wraz z ustawianiem napięcia musi być dokładnie przestrzegana. Uchybienia w większości przypadków powodują uszkodzenie rolki pośredniej.

Ważne – przed rozpoczęciem montażu:

- silnik musi być zimny,
- ustawić silnik w Górnym Martwym Położeniu (GMP),
- unieruchomić koło pasowe wałka rozrządu (śruba M6 w położeniu odpowiadającym godzinie 8-ej na tarczy zegara) i koło pasowe pompy wtryskowej (śruba M8 w położeniu odpowiadającym godzinie 5-ej)
- silnik musi być podparty, a wspornik silnika zdjęty.

A) Silniki z zamontowanym napinaczem starszego typu (Rys. 1):

- 1) wymontować stary napinacz, sprężynę, rolkę pośrednią i pasek
- 2) zamontować nową rolkę pośrednią ze śrubą
- 3) włożyć i dokręcić (18,6 Nm) gwintowany kołek z prawej strony koła pasowego pompy wtryskowej (Rys. 5)



- 4) zamontować nowy napinacz sprężynowy (sprężyna na kołku, ręcznie dokręcić śrubę); upewnić się, czy napinacz jest właściwie usadowiony na bloku silnika. Jeżeli nie, sprężyna może dostać się pomiędzy napinacz i blok silnika powodując nieosiową pracę napinacza (Rys. 6)

Rys . 5

- 5) obrócić napinacz w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (kluczem imbusowym) tak, aby otwór sześciokątny (na klucz imbusowy) znalazł się w położeniu odpowiadającemu w przybliżeniu godzinie 5-ej na tarczy zegara
- 6) dokręcić śrubę
- 7) założyć nowy pasek (pasek musi być napięty z lewej strony silnika - strony bez napinacza)
- 8) poluzować śrubę napinacza umożliwiając mu nadanie napięcia, dokręcić śrubę napinacza (49 Nm) **jednocześnie unieruchamiając napinacz za pomocą klucza imbusowego***
- 9) wymontować śruby unieruchamiające wałek rozrządu i pompę wtryskową
- 10) obrócić silnik (zgodnie z zaleceniami producenta) poprzez obroty wałem, sprawdzić GMP, poluzować napinacz, dokręcić śrubę napinacza (49 Nm) **jednocześnie unieruchamiając napinacz za pomocą klucza imbusowego****

- 11) K025563XS: przykleić element dystansowy (rys. 4) na dolnej łapie wspornika silnika (użyć odpowiedniego kleju), aby uniknąć poluzowania elementu dystansowego przy późniejszym odkręcaniu śruby wspornika.
K035563XS: zainstalować nowy wspornik
- 12) zamontować inne wymontowane elementy

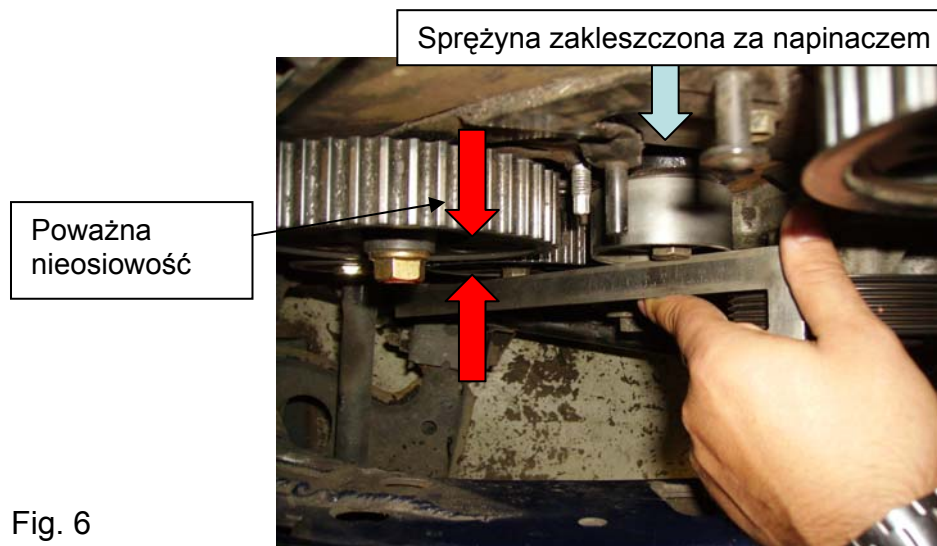


Fig. 6

B) Silniki z zamontowanym napinaczem sprężynowym (Rys. 2)

UWAGA: dla tej wersji nie jest wymagane użycie gwintowanego kołka ani podkładki

- 1) wymontować stary napinacz, rolkę pośrednią i pasek
- 2) zamontować nową rolkę pośrednią ze śrubą
- 3) zamontować nowy napinacz (sprężyna na kołku, ręcznie dokręcić śrubę); upewnić się, czy napinacz jest właściwie usadowiony na bloku silnika. Jeżeli nie, sprężyna może dostać się pomiędzy napinacz i blok silnika powodując nieosiową pracę napinacza (Rys.6)
- 4) obrócić napinacz w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (kluczem imbusowym) tak, aby otwór sześciokątny (na klucz imbusowy) znalazł się w położeniu odpowiadającemu w przybliżeniu godzinie 5-jej na tarczy zegara
- 5) dokręcić śrubę
- 6) założyć nowy pasek. Pasek musi być napięty z lewej strony silnika (stronie bez napinacza)
- 7) Poluzować śrubę napinacza umożliwiając mu nadanie napięcia, dokręcić śrubę napinacza (49 Nm) **jednocześnie unieruchamiając napinacz za pomocą klucza imbusowego***
- 8) wymontować śruby unieruchamiające wałek rozrządu i pompę wtryskową
- 9) obrócić silnik (zgodnie z zaleceniami producenta) poprzez obroty wałem, sprawdzić GMP, poluzować napinacz, dokręcić śrubę napinacza (49 Nm) **jednocześnie unieruchamiając napinacz za pomocą klucza imbusowego****
- 10) zamontować inne wymontowane elementy



A Tenneco Company

www.gates.com/europe

025

26/11/08

Technical Bulletin

Ważne – podczas montażu

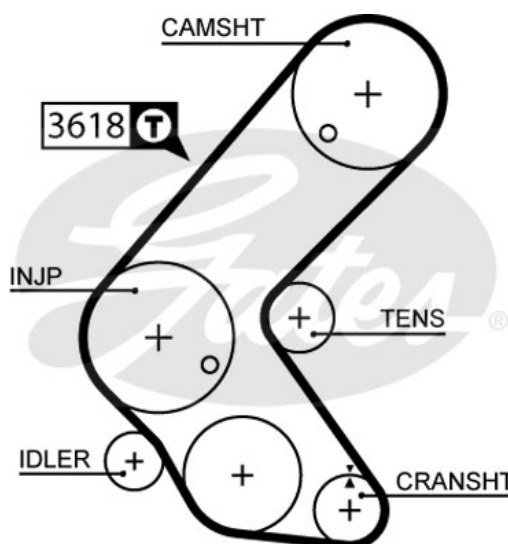
* Jeżeli napinacz przemieszcza się nawet nieznacznie przy dokręcaniu śruby, zmiana jego pozycji zostanie przełożona jako gwałtowna zmiana napięcia paska.

** Po wykonaniu 10 punktu procedury montażowej A) lub 9 procedury B),

zaleca się sprawdzenie napięcia w miejscu oznaczonym **T** (patrz poniższy rysunek układu napędowego - Rys. 7) przy użyciu testera napięcia paska STT-1 firmy Gates.

Aby tego dokonać, należy wprowadzić do urządzenia kod 3618 (upewnić się, czy w testerze znajduje chip 006) i dokonać pomiaru. Jeżeli napięcie jest za wysokie, napinacz powinien być kompletnie poluzowany a procedura napinania powtórzona do momentu uzyskania odczytu w postaci zielonej diody. Jeżeli napięcie jest zbyt niskie, niezbędnym jest właściwe ustawienie napinacza za pomocą klucza imbusowego tak, aby uzyskać potwierdzenie w postaci zielonej diody.

W **żadnych innych** okolicznościach nie można ingerować w ustawienia napinacza.



Rys. 7

Niedotrzymanie tej procedury może skutkować utrzymaniem zbyt wysokiego napięcia paska, które doprowadzi do przeciążenia rolki prowadzącej umiejscowionej pomiędzy pompą oleju a pompą wtryskową. W większości przypadków rolka ta ulega rozpadowi (Rys. 8) powodując poważne uszkodzenie silnika.



Rys. 8

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