



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

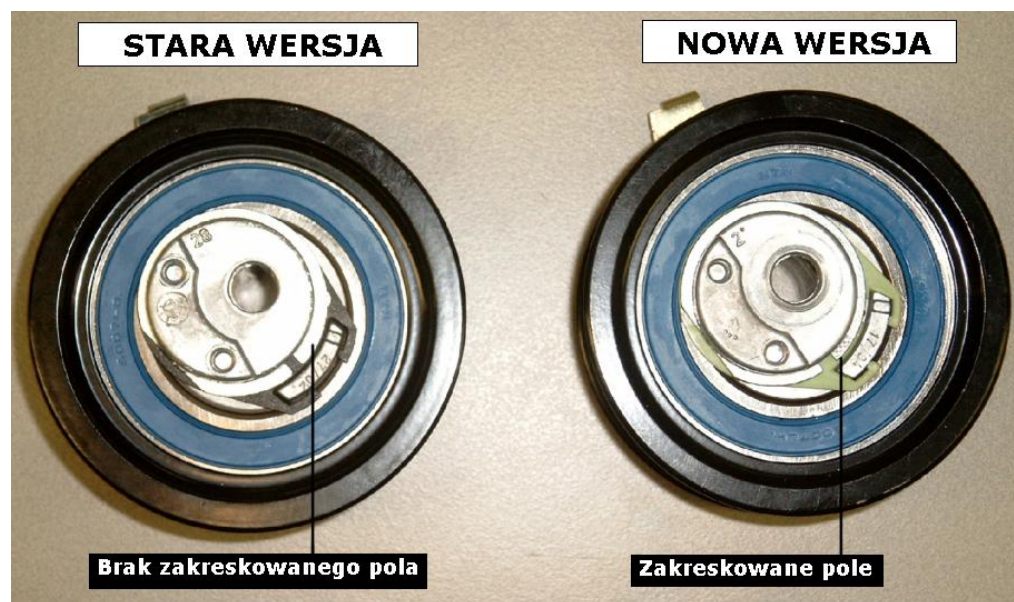


Na podstawie doświadczeń zebranych przy reklamacjach produktu stwierdzono, że wiele usterek związanych z tymi zestawami spowodowanych jest nieprawidłowym montażem napinacza.

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



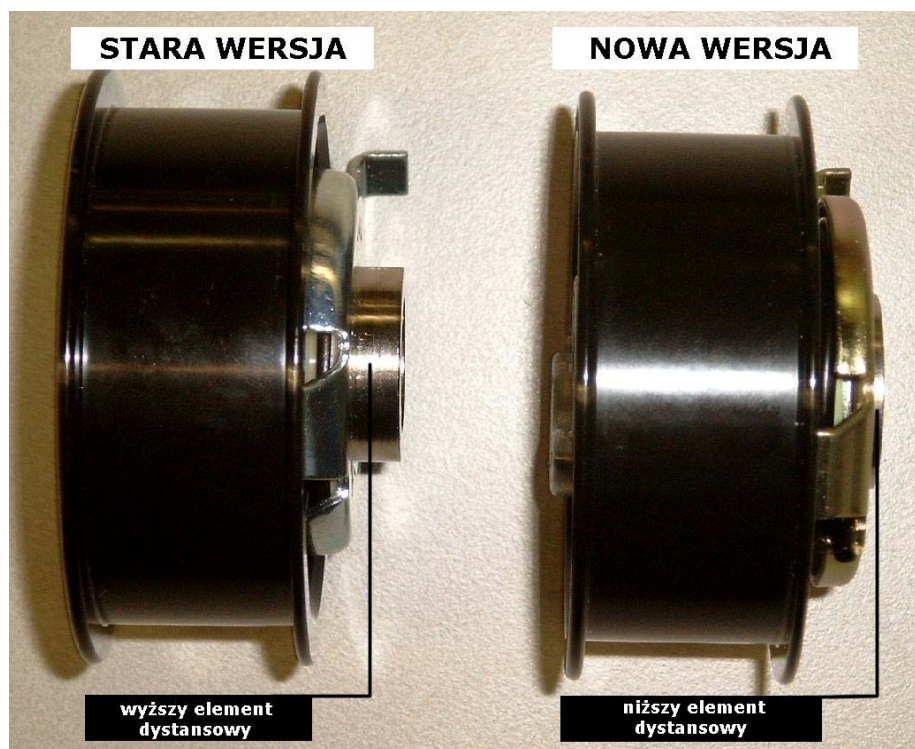
A Tenneco Company

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

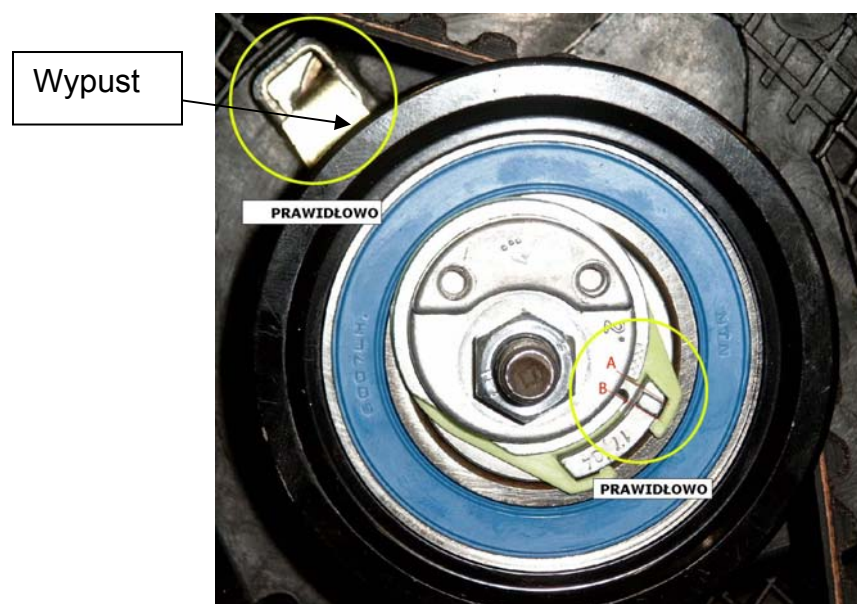
017 PL
03/10/07

Technical Bulletin

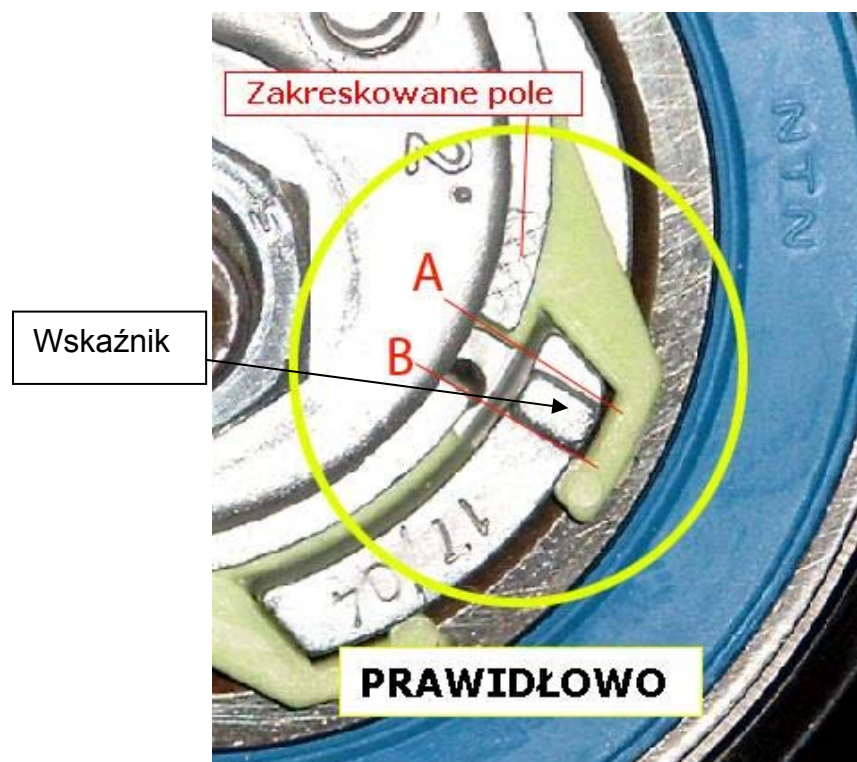
ponownie sprawdzić wskaźnik napinacza. **Nie wolno pominąć tej czynności!** Jeżeli po wykonaniu dwóch obrotów wskaźnik znajduje się pomiędzy kreskami A i B i wypust znajduje się w szczelinie i opiera się o jej **prawą krawędź** (rys.3 i rys.4), oznacza to, że napinacz znajduje się w jednym prawidłowym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

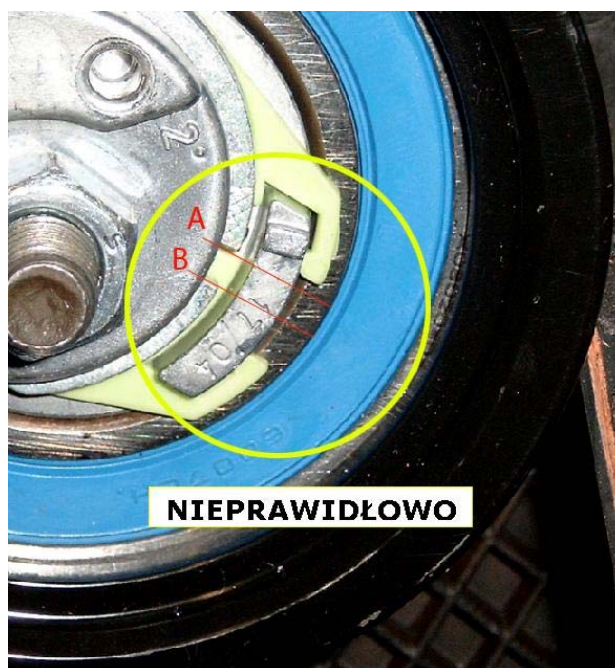
Na rysunku 5 przedstawiono jeden z powszechnych błędów. Wskaźnik jest umieszczony dokładnie pomiędzy kreskami A i B lecz wypust jest ustawiony nieprawidłowo. Wypust znajduje się w szczelinie, lecz nie opiera się o jej prawą krawędź. Spowodowane to zostało obróceniem napinacza w kierunku przeciwnym do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



Wypust nie dotyka
prawej krawędzi
szczeliny

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

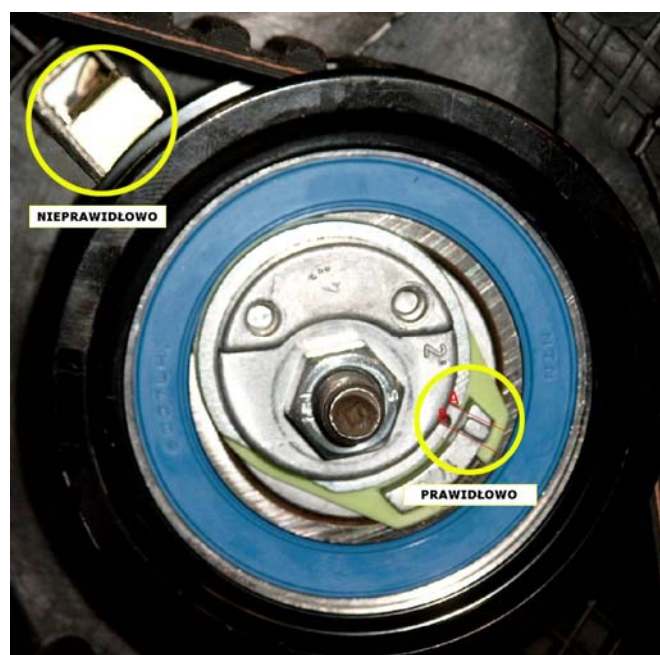
Technical Bulletin

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



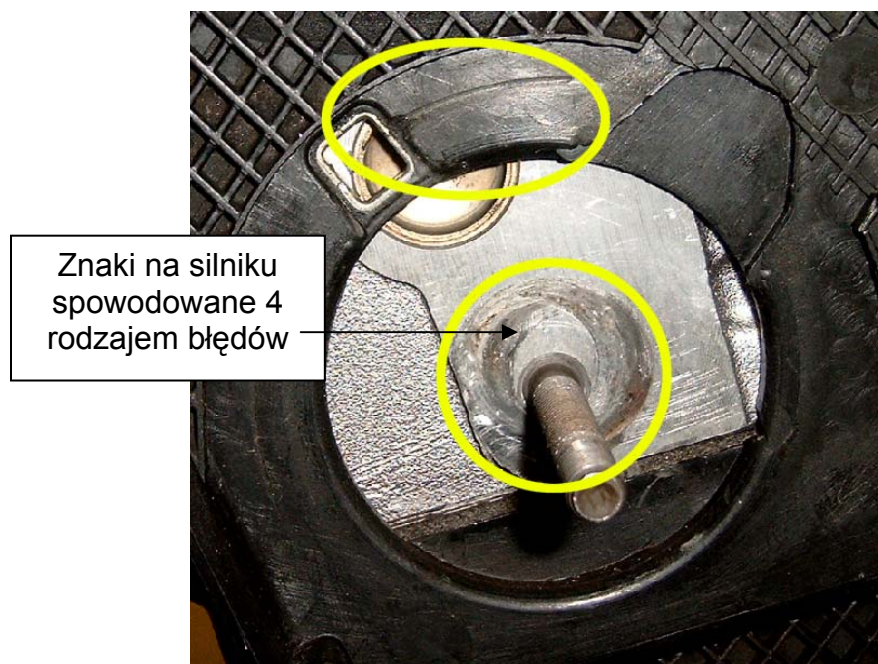
A Tenneco Company

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.