

Porady eksperta Gates

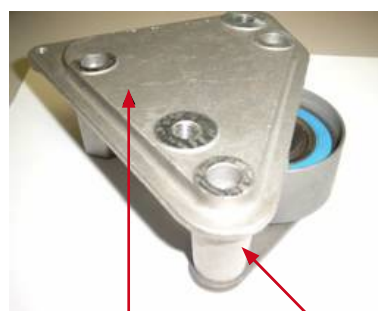
Montaż paska rozrządu w silnikach GM/Isuzu

GATES OFERUJE ZESTAWY NAPRAWCZE POWERGRIP KIT K015563XS I K025563XS DO SAMOCHODÓW OPEL / VAUXHALL (MODELE ASTRA, COMBO, CORSA, MERIVA) Z SILNIKAMI 1.7 DI / DTi (ISUZU) / CDTi O KODACH Y17DT, Y17DTL, Z17DTH

Zgodnie z zaleceniami producenta samochodów zestaw rozrządu Gates PowerGrip® K015563XS przeznaczony dla silników GM/Isuzu Y17DT, Y17DTL i Z17DTH zawiera napinacz ze sprężyną zwojową. Początkowo w wyżej wymienionych silnikach występowały dwie różne wersje napędu paska. Zmiana została wprowadzona od numeru silnika 328705. W niektórych przypadkach mogą pojawić się problemy z montażem, można ich jednak uniknąć, stosując się do poniższych wskazówek.



RYS. 1A



RYS. 1B

Zestaw PowerGrip® K015563XS zawiera następujące komponenty:

- pasek 5563XS – nr OE 636227,
- napinacz automatyczny ze sprężyną zwojową – nr OE 5636739,
- rolkę pośrednią – nr OE 636730,
- śrubę rolki pośredniej (M12).

Napinacz sprężynowy (rys. 2a) jest napinaczem nowego typu, który początkowo montowany był w pojazdach z silnikiem o numerze seryjnym 328705 i wyższym.

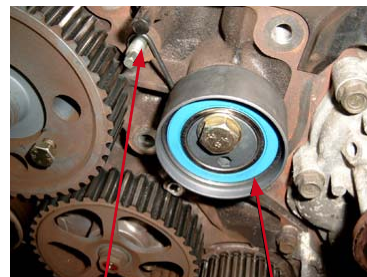
Napinacz ten używany jest również jako zamiennik starego napinacza (nr OE 5636724 – rys. 1a), który nie jest już dostępny jako oryginalna część zamienna. W jednostkach napędowych do numeru silnika 328704 występuje problem z montażem nowego napinacza na istniejącym wsporniku silnika. Rys.1b przedstawia sposób, w jaki napinacz starszego typu umieszczony jest pod dolną łapą wspornika silnika. Nowy napinacz nie ma takiej płyty oporowej.

Aby zastąpić napinacz starego typu nowym – sprężynowym (rys. 2a), należy wymienić wspornik silnika, ponieważ dolna łapa musi mieć taką samą długość, jak dwie pozostałe. Dodatkowo należy zamontować gwintowany kołek (OE nr kat. 5636706 – rys. 2b) do mocowania sprężyny zwojowej nowego napinacza.

Niezbędnym okazało się dostosowanie niektórych elementów zestawu do starszych pojazdów. W związku z tym,



RYS. 2A



RYS. 2B

że nowy wspornik (nr OE 568110) jest dość kosztowny, firma Gates wprowadziła jedno skuteczne i tanie rozwiązanie dla wszystkich silników. Rozwiązanie to polega na wprowadzeniu elementu dystansowego (rys. 3), wykonanego z wysokiej jakości stali o takiej samej grubości, jak płytka oporowa oryginalnego napinacza kompensującego różnicę długości łap wspornika silnika.



RYS. 3

Rozwiązaniem alternatywnym jest rozbudowany zestaw K025563XS, zawierający wszystkie elementy konieczne do wymiany i/lub adaptacji układu, zarówno w nowych, jak i starych rozwiązaniach.

Zestaw K025563XS obejmuje:

- pasek 5563XS – nr OE 636227,
- napinacz sprężynowy – nr OE 5636739,
- śrubę napinacza (M10) – nr OE 5636713,
- gwintowany kołek – nr OE 5636706,

- element dystansowy (rys. 3) o takiej samej grubości, jak płytka oporowa napinacza starszego typu,
- rolkę pośrednią – nr OE 636730,
- śrubę rolki pośredniej (M12).

Procedura montażowa

Silnik musi być zimny i ustawiony w górnym martwym położeniu (GMP). Należy unieruchomić koło pasowe wałka rozrządu (śruba M6 powinna się znajdować w położeniu odpowiadającym godzinie 8 na tarczy zegara) i koło pasowe pompy wtryskowej (śruba M8 w położeniu odpowiadającym godzinie 5). Silnik powinien być podparty, a wspornik silnika wymontowany.

A) Silniki z zamontowanym napinaczem starszego typu

- 1) wymontować stary napinacz, sprężynę, rolkę pośrednią i pasek;
- 2) zamontować nową rolkę pośrednią ze śrubą;
- 3) włożyć i dokręcić momentem 18,6 Nm gwintowany kołek z prawej strony koła pasowego pompy wtryskowej (rys. 4);
- 4) zamontować nowy napinacz sprężynowy (sprężyna na kołku, ręcznie dokręcić śrubę);
- 5) obrócić napinacz w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (kluczem imbusowym) tak, aby otwór sześciokątny (na klucz imbusowy) znalazł się w położeniu odpowiadającym w przybliżeniu godzinie 5 na tarczy zegara;
- 6) dokręcić śrubę;
- 7) założyć nowy pasek (musi być napięty z lewej strony silnika – stronie bez napinacza);

- 8) poluzować śrubę napinacza, który napnie pasek; dokręcić śrubę napinacza momentem 38 Nm, jednocześnie unieruchamiając napinacz za pomocą klucza imbusowego;
- 9) wymontować śruby unieruchamiające wałek rozrządu i pompę wtryskową;
- 10) obrócić silnik o 720° (2 obroty), sprawdzić GMP, poluzować napinacz, dokręcić śrubę napinacza momentem 38 Nm, jednocześnie unieruchamiając napinacz za pomocą klucza imbusowego;
- 11) przykleić element dystansowy (rys. 5) na dolnej łapie wspornika silnika (użyć preparatu *loctite* lub *superglue*), aby uniknąć poluzowania elementu dystansowego przy późniejszym odkręcaniu śruby wspornika;
- 12) zamontować inne wymontowane elementy.

B) Silniki z zamontowanym napinaczem sprężynowym

Dla tej wersji nie jest wymagane użycie gwintowanego kołka ani elementu dystansowego.

- 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);
- 4) obrócić napinacz w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (kluczem imbusowym) tak, aby otwór sześciokątny znalazł się w położeniu odpowiadającym w przybliżeniu godzinie 5 na tarczy zegara;
- 5) dokręcić śrubę;



RYS. 4



RYS. 5

- 6) założyć nowy pasek (musi być napięty z lewej strony silnika – stronie bez napinacza);
- 7) poluzować śrubę napinacza, który napnie pasek; dokręcić śrubę napinacza momentem 38 Nm, jednocześnie unieruchamiając napinacz za pomocą klucza imbusowego;
- 8) wymontować śruby unieruchamiające wałek rozrządu i pompę wtryskową;
- 9) obrócić silnik o 720° (2 obroty), sprawdzić GMP, poluzować napinacz, dokręcić śrubę napinacza momentem 38 Nm, jednocześnie unieruchamiając napinacz za pomocą klucza imbusowego;
- 10) zamontować pozostałe wymontowane elementy.

Opracowanie na podstawie materiałów firmy Gates

Odwiedź stronę

www.e-autonaprawa.pl

Zamów bezpłatną
prenumeratę e-wydań
miesięcznika
Autonaprawa

- aktualności i produkty
- sprawozdania z imprez branżowych
- publikacje techniczne i ekonomiczne
- bieżący i archiwalne numery Autonaprawy
- księgarnia internetowa WKŁ