



TECHNICAL BULLETIN 012

31/03/2006

ИНФОРМАЦИЯ ПО УСТАНОВКЕ СИНХРОННОГО ПРИВОДА ДЛЯ VAG 1.9 D

ВВЕДЕНИЕ

Работая с претензиями к продукции в данной сфере, мы установили, что многие отказы системы, связанные с этими комплектами, возникают из-за неправильной установки натяжителя.

СПЕЦИФИКАЦИЯ ИЗДЕЛИЯ

Натяжитель (Номер Gates — T43062) в упомянутых комплектах оснащен металлическим роликом. Он был обновлен в течение 2004 года в соответствии с изменениями, внедренными производителем. В некоторых случаях еще можно встретить старую модель, установленную на двигателе, которая немного отличается от последней версии ролика, поставляемого в комплектах Gates.

Новый натяжитель (оригинальный номер 038109243N) заменяет оригинальные детали со следующими номерами: 038109243 и 038109243G.

Как можно увидеть из рис. 1, в отличие от предыдущих двух поколений (1B + 1C) на этот натяжитель нанесена штриховка (CROSSHATCH) для индикации износа ремня (см. также рис. 4). По этому участку можно определить износ ремня и необходимость его замены.

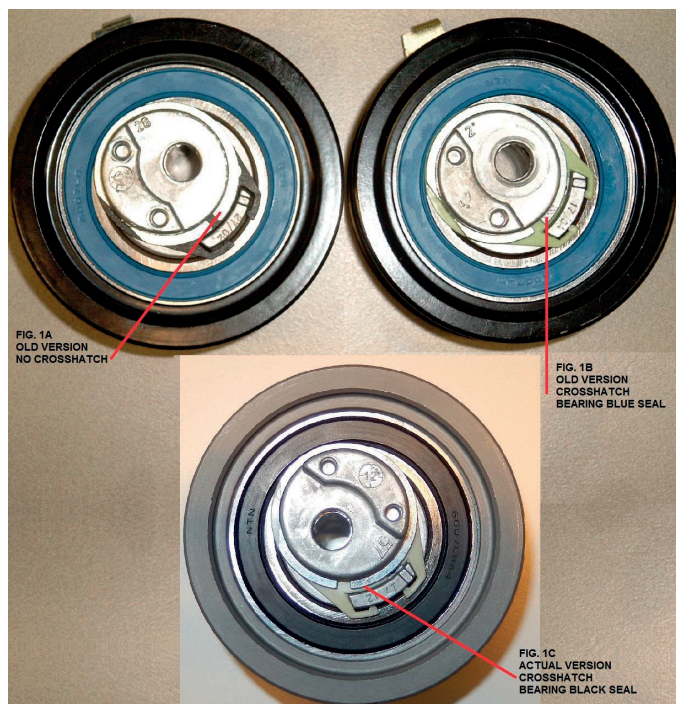


РИС. 1



BULLETIN

НОМЕР GATES:

5543XS и комплекты,
5559XS и комплекты.

МАРКА:

AUDI
SEAT
SKODA
VOLKSWAGEN

МОДЕЛЬ:

A3, Cordoba, Ibiza, Inca, Leon,
Toledo, Octavia, Bora, Caddy, Golf,
New Beetle, Polo.

ДВИГАТЕЛЬ:

1.9SDI, 1.9TDI.

КОД ДВИГАТЕЛЯ:

AGP, AGR, AHF, ALH, AQM, ASV,
ASY, AYQ.



TECHNICAL BULLETIN 012

31/03/2006

На рис. 2 показано также, что натяжители со штриховкой оснащены более короткой распоркой (SPACER). Однако расстояние между блоком двигателя и роликом осталось таким же.

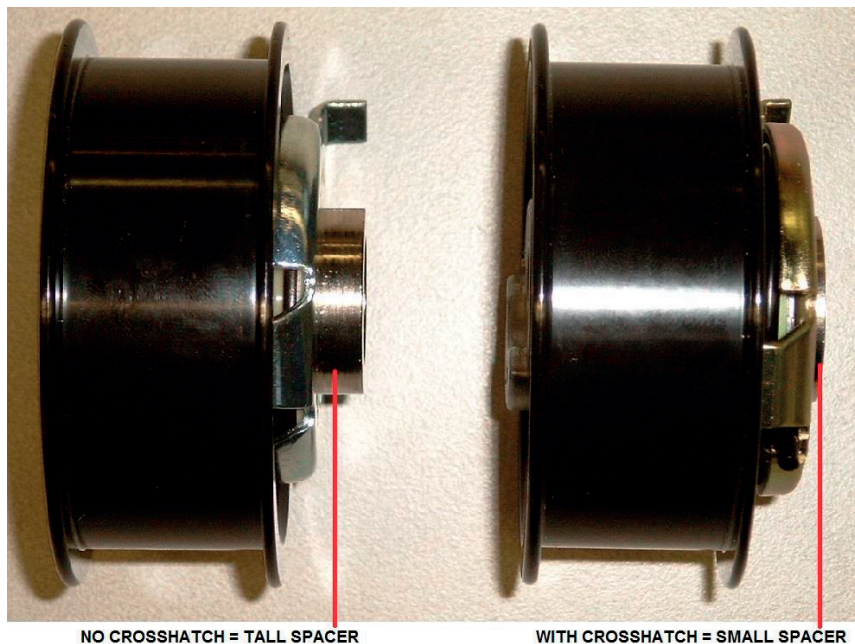


РИС. 2

РУКОВОДСТВО ПО УСТАНОВКЕ НОВОГО НАТЯЖИТЕЛЯ

Перед заменой ремня ГРМ и натяжителя необходимо обеспечить выполнение следующих условий:

1. Двигатель должен иметь комнатную температуру.
2. Двигатель должен быть установлен в верхней мертвой точке (ВМТ). **Запрещается прокручивать двигатель против часовой стрелки!**
 - На маховике имеется метка синхронизации ГРМ, которую можно увидеть сверху через окошко в корпусе коробки передач.
 - Топливный насос высокого давления должен быть заблокирован штифтом.
 - Вакуумный насос должен быть извлечен, чтобы обеспечить возможность заблокировать распредвал блокировочным приспособлением.
3. Ослабьте крепление шкива распредвала (1 болт) и снимите его. Немного ослабьте крепление шкива топливного насоса высокого давления (3 болта).
4. Установите новый натяжитель (завинтите гайки вручную до отказа). Индексный ярлык должен располагаться строго напротив гнезда (рис. 3), **напротив правой его части**. Установите новые направляющие ролики.
5. Болты топливного насоса высокого давления должны быть расположены по центру шпоночных пазов.
6. Установите новый приводной ремень вместе со шкивом распредвала; завинтите болты на шкиве распредвала вручную до отказа.
7. С помощью специального инструмента поверните приспособление для регулировки натяжителя по часовой стрелке, пока язычок не займет нужное положение, как показано на рис. 4. Если натяжитель повернут слишком сильно, как показано на рис. 7, полностью поверните обратно приспособление для регулировки и повторите процедуру с начала.
8. Затяните гайку натяжителя на 23 Нм.



TECHNICAL BULLETIN 012

31/03/2006

9. Затяните болт звездочки распредвала на 45 Нм, удерживая звездочку на месте.
10. Должным образом затяните болты звездочки топливного насоса высокого давления:
Для 1-го поколения: на 25 Нм



Для 2-го поколения: на 20 Нм (1-й шаг)



11. Снимите блокирующие приспособления и проверните двигатель на два оборота до возврата в верхнюю мертвую точку (ВМТ). **Прокручивайте двигатель только по часовой стрелке!**
12. Проверьте, можно ли аккуратно расположить блокирующие приспособления таким образом, чтобы указатель натяжителя должен был в положении, указанном на рис. 4. Если это невозможно, начните процедуру регулировки натяжителя заново.
13. Проверьте и при необходимости отрегулируйте точную синхронизацию топливного насоса высокого давления с помощью подходящего диагностического тестера.
14. В случае второго поколения болтов звездочки топливного насоса высокого давления затяните эти болты еще на 90° (2-й шаг: они уже затянуты на 20 Нм).

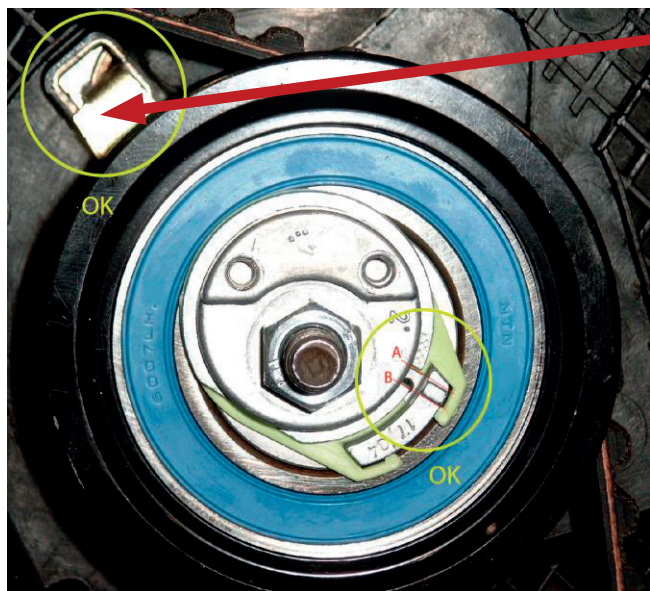


РИС. 3

Индексный
ярлык

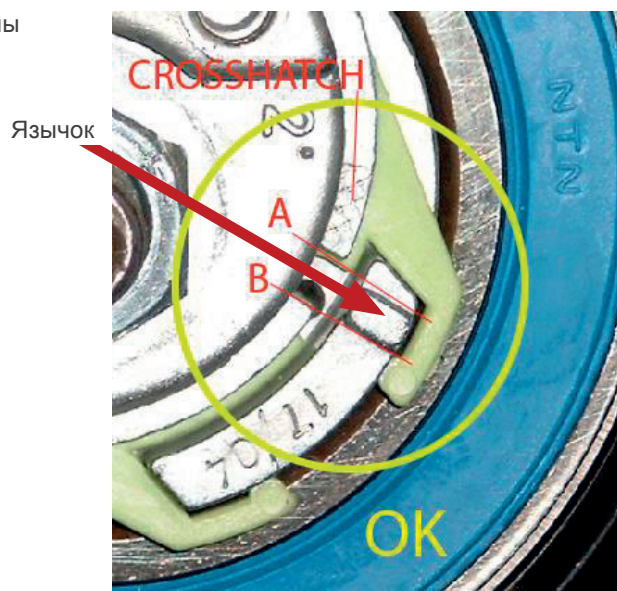


РИС. 4



TECHNICAL BULLETIN 012

31/03/2006

ВОЗМОЖНЫЕ ОШИБКИ ПРИ УСТАНОВКЕ

На рис. 5 показана одна из наиболее распространенных ошибок. Указатель идеально расположен между линиями А и В, но индексный ярлык расположен неверно. Индексный ярлык находится в гнезде, но не упирается в правую сторону гнезда. Причиной этого является прокручивание натяжителя против часовой стрелки во время процесса натяжения.

Вторую возможную ошибку можно увидеть на рис. 6. Как можно заметить, указатель не прошел линию А и находится в передней части штриховки. Это означает, что ремень привода будет натянут слишком слабо.

Третья ошибка показана на рис. 7. Указатель пересек линию В; это значит, что ремень привода будет натянут слишком сильно.

На рис. 8 показана четвертая ошибка, когда индексный ярлык не зафиксирован в гнезде, хотя указатель идеально расположен между линиями А и В. В этой ситуации ремень потеряет натяжение во время эксплуатации.



РИС. 5

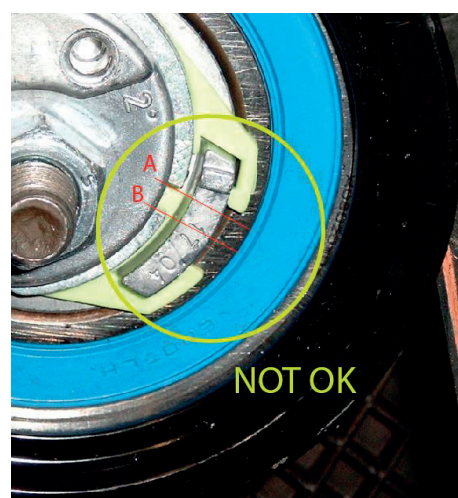


РИС. 6



РИС. 7

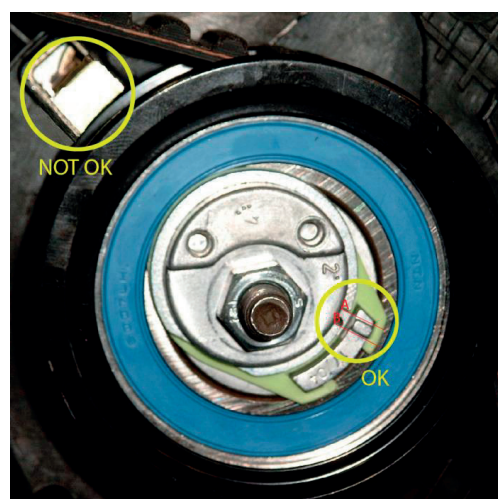


РИС. 8



TECHNICAL BULLETIN 012

31/03/2006

На рис. 9 показаны следы на двигателе, вызванные таким типом неправильной установки. В этом случае вы также увидите, что индексный ярлык на натяжителе слегка согнулся.

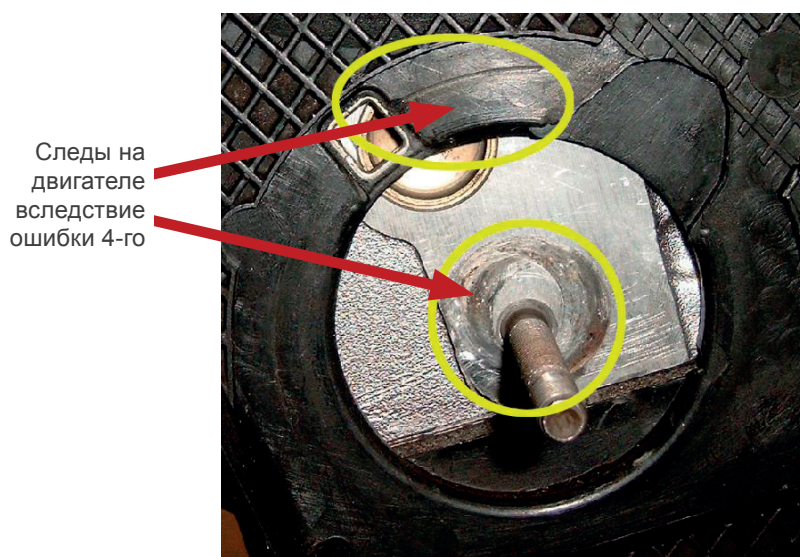


РИС. 9

Эксплуатация транспортного средства с неправильно установленным натяжителем приведет к серьезному повреждению двигателя.

Поэтому необходимо понимать всю важность четкого и полного соблюдения всех этапов установки этого натяжителя.

В техническом бюллетене № 2 мы уже объясняли разницу между ремнями 5543XS и 5559XS. Для подбора правильного комплекта для ваших условий эксплуатации см. наш каталог по применению.

Ознакомьтесь с нашим веб-каталогом: <http://www.gatesautocat.com>