



A Tenneco Company

www.gates.com/europe

003

25/10/2006

Technical Bulletin

Napinacz automatyczny w modelu Ford Transit 2.5 D/TD

NUMER REF. GATES	5571XS i 5572XS
MARKA	FORD
MODEL	Tourneo, Transit
SILNIK	2.5 D / TD
KOD SILNIKA	4BC, 4CC, 4DA, 4EA, 4EB, 4EC, 4FA, 4FD, 4GA, 4GC, 4GD, 4HA, S1



Celem zwiększenia niezawodności w ww. napędach Ford OE wprowadził zalecenia dot. wymiany napinaczy mechanicznych na automatyczne. Dla tych zastosowań Gates dostarcza paski, które mogą współpracować wyłącznie z napinaczami automatycznymi.

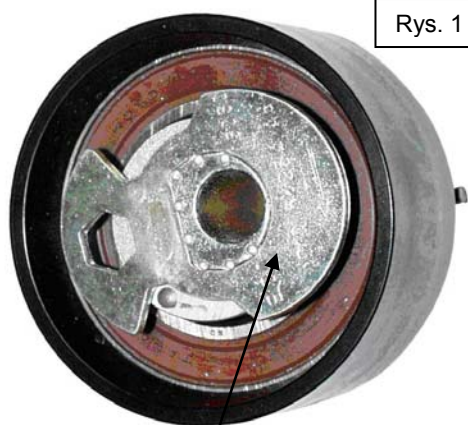
Konstrukcja pasków 5571XS i 5572XS została opracowana z myślą o zwiększeniu osiągnięć paska przy współpracy z napinaczem automatycznym. Różni się ona od konstrukcji pasków dotychczas stosowanych (5338XS i 5502XS).

Nowe paski zbudowane są m.in. z czarnej tkaniny powlekanej, która jest odpowiednikiem białej tkaniny występującej w paskach OES. Dostępne są one również wraz ze wszystkimi elementami zalecanymi do wymiany w zestawach rozrządu PowerGrip® Kit (napinacz automatyczny, śruba mocująca).

Napinacz automatyczny może być montowany w miejsce dotychczas stosowanego napinacza stałego bez żadnych dodatkowych modyfikacji.

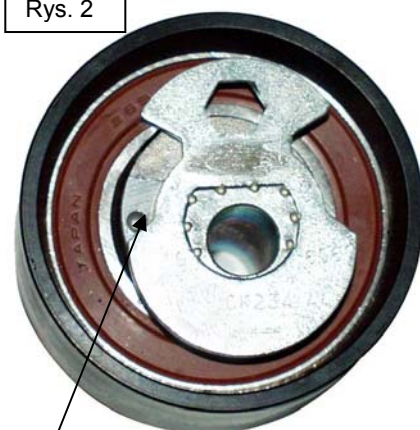
Procedura montażowa:

1. Ustaw silnik w górnym martwym położeniu.
2. Zablokuj koło zamachowe (zawleczka 13 mm), wał rozrządu i pompę wtryskową.
3. Poluzuj śruby koła pasowego pompy wtryskowej.
4. Zdejmij pasek i napinacz.
5. Zainstaluj nowy napinacz (automatyczny), dokręcając ręcznie śrubę mocującą (gniazdo sześciokątne w pozycji mniej więcej godziny 9.00) (rys. 1).
6. Przekręć napinacz zgodnie z ruchem wskazówek zegara (używając klucza sześciokątnego) do momentu ustawienia punktu kontrolnego powyżej dolnej krawędzi wycięcia (rys.2).



Rys. 1

Gniazdo sześciokątne



Rys. 2

Punkt kontrolny

7. Dokręć śrubę napinacza (40-45Nm).
8. Dokręć śruby koła pasowego pompy wtryskowej (25Nm).
9. Wyjmij blokady zabezpieczające.
10. Przekręć silnik o dwa pełne obroty wału (zgodnie z ruchem wskazówek zegara). Sprawdź, czy punkt kontrolny w dalszym ciągu pozostaje powyżej dolnej krawędzi wycięcia. Jeżeli nie, należy powtórzyć całą procedurę od początku.

Częstym błędem popełnianym w przypadku tych pojazdów jest wymiana paska rozrządu na nie do końca wystudzonym silniku. Warunkiem koniecznym jest wystudzenie silnika do **temperatury pokojowej**. Pasek założony przy zbyt gorącym silniku zacznie się luzować, gdy tylko temperatura silnika będzie się obniżać, co może doprowadzić do spadku napięcia nawet o 50%.