

Montaż paska rozrządu w silnikach GM/Isuzu

NUMER REF. GATES:	PowerGrip Kit K015563XS
MARKA:	OPEL / VAUXHALL
MODEL:	Astra, Combo, Corsa, Meriva
SILNIK:	1.7 Di / DTi (ISUZU) / CDTi
KOD SILNIKA:	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) i w niektórych przypadkach mogą pojawić się problemy z montażem, których można uniknąć stosując się do określonych wskazówek.

Zestaw rozrządu PowerGrip® K015563XS znajduje się w bieżącej ofercie i zawiera następujące komponenty:

- pasek 5563XS - nr OE 636227
- napinacz automatyczny (sprężyna zwojowa) - nr OE 5636739
- rolkę pośrednią - nr OE 636730
- śrubę rolki pośredniej (M12)

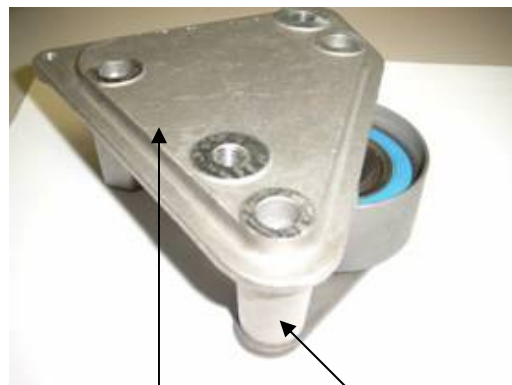
Napinacz sprężynowy (rys.2a) jest napinaczem nowego typu, który początkowo montowany był w pojazdach z silnikiem o numerze seryjnym 328705 i wyższym.

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

Rys. 1a



Rys. 1b



Wspornik
silnika

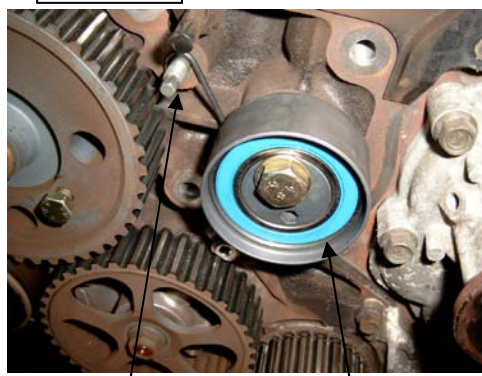
Płyta oporowa
napinacza

Aby zastąpić napinacz starego typu nowym – sprężynowym, 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.

Rys. 2a



Rys. 2b



Kołek
gwintowany

Napinacz
sprężynowy

Niezbędnym okazało się dostosowanie niektórych elementów zestawu do starszych pojazdów. W związku z tym, 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 ze stali o wysokiej jakości, o takiej samej grubości jak płytka oporowa oryginalnego napinacza, kompensującego różnicę długości łap wspornika silnika.

Jako alternatywa oferowany jest rozbudowany zestaw K025563XS, który zawiera wszystkie element konieczne do wymiany i/lub adaptacji układu, zarówno w nowych jak i starych aplikacjach.



Rys. 3

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 płyta oporowa napinacza starszego typu
- rolkę pośrednią – nr OE 636730
- śrubę rolki pośredniej (M12)

Procedurę montażową przedstawiono poniżej.

Ważne: 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 powinien być podparty a wspornik silnika wymontowany.

A) silniki z zamontowany 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)

Rys.4



Kołek
gwintowany

Rys.5



Element
dystansowy



A Tenneco Company

www.gates.com/europe

009

14/06/07

Technical Bulletin

- 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 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, 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

UWAGA: 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 (na klucz imbusowy) znalazł się w położeniu odpowiadającemu w przybliżeniu godzinie 5-ej 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, 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 inne wymontowane elementy