



PSA 2.0 HDI / INFORMACIÓN SOBRE EL TENSOR

Para conseguir un rendimiento óptimo de la correa es siempre importante utilizar la tensión de instalación y el procedimiento de tensionado correctos.

Este motor en particular requiere un procedimiento de tensionado poco común, en dos etapas.

- La correa se ajusta de la manera habitual y se tensiona girando la polea tensora en el sentido contrario al de las agujas del reloj, con la herramienta adecuada incluida en el kit de herramientas de Gates GAT4820 (ref. de herramienta de PSA 0188-J1 o 0188-J2)(Fig. 1).
- Esta herramienta se necesita para girar el tensor y mantenerlo en su lugar mientras se aprieta el tornillo central (23 Nm) (Fig. 2).



FIG. 1

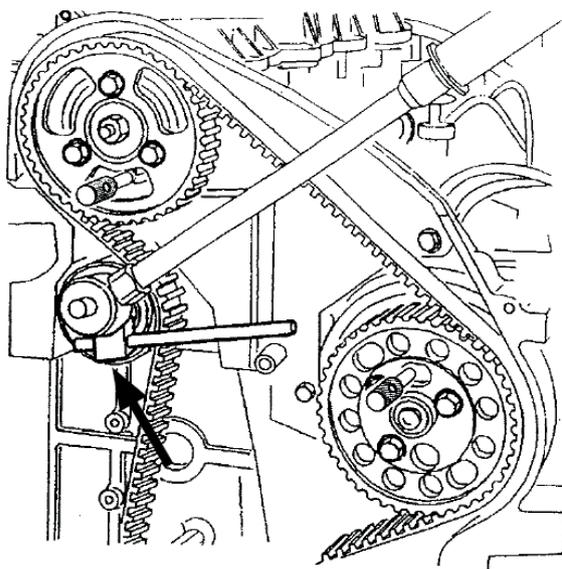


FIG. 2



BULLETIN

REF. GATES:

5588XS y kits relacionados.

FABRICANTE:

CITROEN
FIAT
LANCIA
PEUGEOT
SUZUKI

MODELO:

806, 807, C8, Dispatch, Evasion, Expert, Grand Vitara, Jumpy, Phedra, Scudo, Synergie, Ulysse, Zeta.

MOTOR:

2.0HDI, 2.0JTD, 2.0TDI.

CÓDIGO DE MOTOR:

DW10ATED4, RHM, RHW.



TECHNICAL BULLETIN 024

25/08/2008

1. Al principio debe instalarse la correa a una tensión más alta de la habitual (sobretensión).
La tensión se mide con un tensímetro STT-1 de Gates en el tramo que hay entre el árbol de levas (CAMSTH) y la bomba de inyección (INJP).
Introduzca el código 3725.
2. La p Polea del cigüeñal (CRANSHT) se gira 8 revoluciones, en el sentido de las agujas del reloj
3. La tensión se ajusta entonces al nivel final, y el valor se confirma de nuevo con el tensímetro STT-1.
Introduzca el código 3998.

Este procedimiento tiene la ventaja de reducir la variabilidad en el ajuste del nivel de tensión, y la caída de tensión inicial también se reduce.

El procedimiento puede verse en el kit PowerGrip® y en la etiqueta de la caja de la correa (Fig. 3).

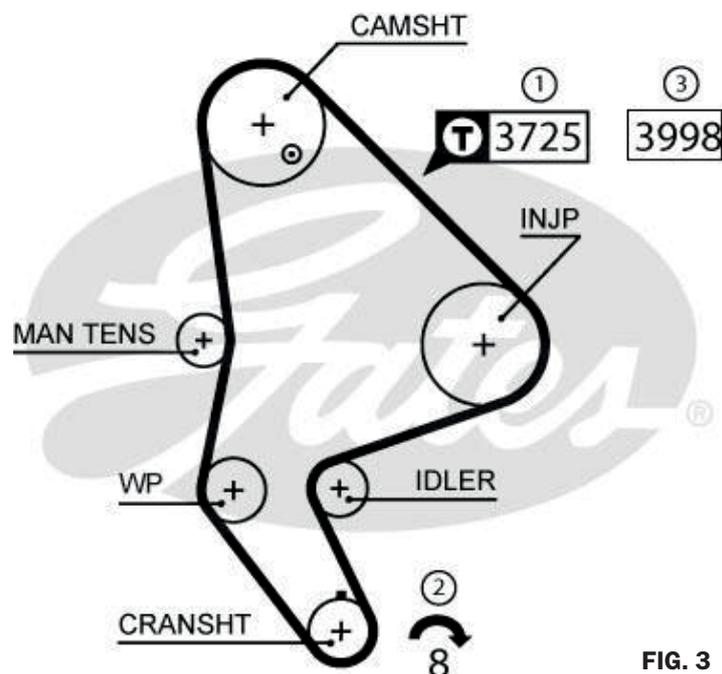


FIG. 3