



TECHNICAL BULLETIN 027

29/04/2009

FORD 1.8 D / SENKRONIZE TAHRİK / KURULUM BİLGİLERİ

AÇIKLAMA:

Bu tahrik çok basit görünmesine ve bir otomatik gergi birimi ile donatılmış olmasına rağmen doğru ayara/gerginliğe ulaşmak için kurulum prosedürünün titiz bir şekilde tam olarak izlenmesi gerekmektedir. Bu talimatlara uyulmaması, motorda hasara neden olacaktır.

DIKKAT EDİLMESİ GEREKEN NOKTALAR:

- 1) Motor soğuk olmalıdır: motor sıcaklığı, kurulum parametrelerini belirgin biçimde etkiler.
- 2) Motor TDC konumunda olmalıdır. Tüm motora özel ayar ve kilitleme takımları Gates takım kiti GAT4830'da bulunabilir.
- 3) Krank mili kilitlenmelidir (klima ile donatılmışsa alternatör mili çıkarılmalıdır; 6 cıvata gevşetilmelidir).
- 4) Kam mili kilitlenmelidir (motorun arkasında).
- 5) Kam mili dişli cıvatası gevşetilmelidir. GAT4830 takım kitindeki kasnak sökücüyü kullanarak kasnağın konik kılavuz üzerinde serbestçe dönebildiğinden emin olun (bu yapılmazsa kayış üst açıklıkta gerilmeyecektir)
- 6) Gergiyi, gösterge (gergi üzerindeki işaret ile aynı hizaya gelene kadar **değil**) **yuvanın ortasına** gelene kadar saat yönünün tersine döndürün. (Şekil 1)



BULLETIN

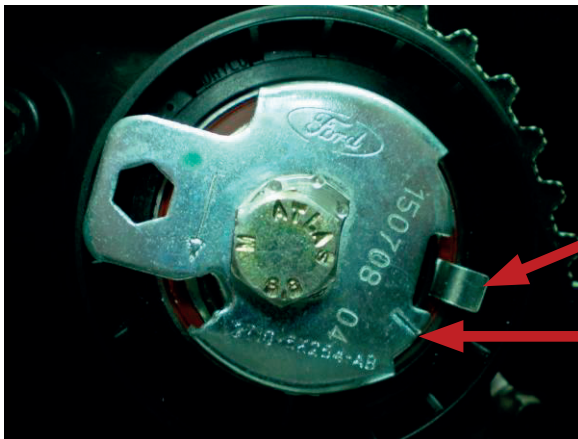
GATES REFERANSI:
5541XS ve ilgili kitler.

MARKA:
FORD
MAZDA

MODEL:
121, C-Max, Courier, Fiesta, Focus, Galaxy, Mondeo, S-Max, Tourneo, Transit.

MOTOR:
1.8 TD, TDCI, TDDI (tüm 8 valfililer).

MOTOR KODU:
Birleşik.



Yuvanın ortasındaki gösterge. ✓

Gergideki işaret

ŞEKİL 1a



TECHNICAL BULLETIN 027

29/04/2009



(ŞEKİL 1b +1c)



- 7) **Gergiyi olduğu yerde tutarken** gergi cıvatasını sıkın (50Nm)
- 8) **Dişliyi olduğu yerde tutarken** kam mili cıvatasını sıkın (50Nm). Gates dişli tutma aracı GAT4844'ü kullanın.
- 9) Kam mili ve krank mili kilitleme takımlarını çıkarın.
- 10) Motoru el ile yaklaşık 6 tur döndürün.
- 11) Krank mili pimini yeniden takın; motoru TDC'ye kadar döndürmeye devam edin.
- 12) Gergi göstergesinin konumunu kontrol edin; yuvanın ortasında değilse, gerginlik ayar işlemini yeniden başlatın.
- 13) Kam mili kilitleme takımını takın (motorun arkasında). Mümkün değilse, gerginlik ayar işlemini yeniden başlatın.

Yukarıdakilerin yapılmaması, kayışın olası kayması ile sonuçlanacak yanlış gerginliğe yol açacaktır. Kayış, kam mili dişli flanşının üzerine çıkarak triger kapağının içine girecektir (Şekil 2 ve 3).

Kayışın yan tarafındaki tipik aşınma örneği



ŞEKİL 2

Kayışın yan tarafı ile temas dolayısıyla kapağın iç tarafında ağır aşınma belirtileri



ŞEKİL 3



TECHNICAL BULLETIN 027

29/04/2009

İLAVE DİKKAT EDİLMESİ GEREKEN NOKTALAR:

1. Kam mili kasnağı

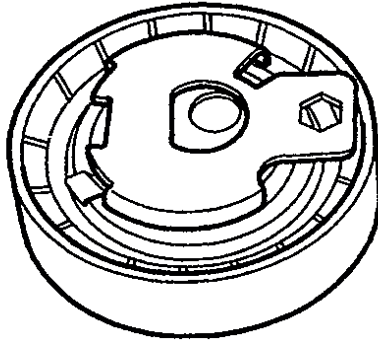
Kam mili kasnağının parça numarasının **AC** ile bitip bitmediğini kontrol edin (Şekil 4). Kam mili kasnağının parça numarası **AB** ile bitiyorsa OE referansı XS4Q6A256**AC** olan yeni kasnağı takın.



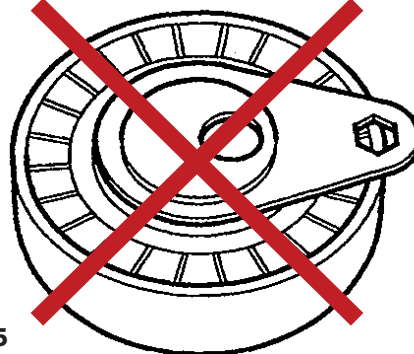
ŞEKİL 4

2. Otomatik gergi

Şekil 5 sağ tarafta ilk manuel gergi (Manual Tensioner), sol tarafta ise mevcut otomatik gergi (Automatic Tensioner) göstermektedir.



Yeni otomatik gergi



Eski manuel gergi

ŞEKİL 5

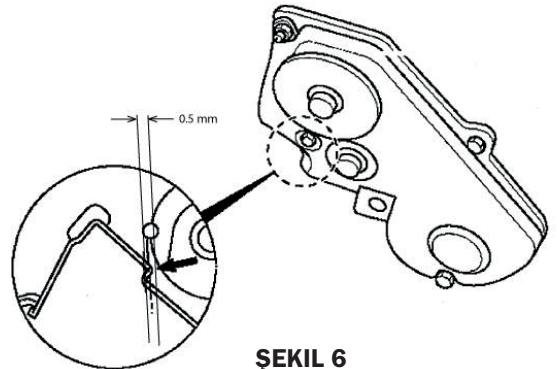
3. Triger kayışı kapağı

Manuel gergi (Manual Tensioner) otomatik bir gergi (Automatic Tensioner) ile değiştirildiğinde, triger kayışı kapağının hafif modifiye edilmesi gerekir.

İç köşeyi Şekil 6'da gösterildiği gibi eğeleyin (0,5 mm).

Köşeyi çok fazla eğeleyerek triger kayışı kapağına hasar vermeyin!

Yukarıdaki talimatlara uyulmaması motorunuza ciddi biçimde hasar verebilir!



ŞEKİL 6