

Wymiana napędu rozrządu w modelu Ford Puma 1.7



MARCIN PERZYNA

GATES PT EUROPE BVBA
SZEFE SPRZEDAŻY W POLSCE
DYWIZJA CZĘŚCI ZAMIENNYCH DLA MOTORYZACJI

OPRACOWANIE MA NA CELU WYJAŚNIENIE POTENCJALNYCH PROBLEMÓW MONTAŻOWYCH ZWIĄZANYCH Z WYMIANĄ NAPINACZA W UKŁADZIE PASKA SYNCHRONICZNEGO W SILNIKACH BENZYNOWYCH FORD O KODZIE 17HDEY

Napinacz automatyczny (fot. 1) układu napędu rozrządu (fot. 2), dostępny jako część składowa zestawu rozrządu Gates K035433XS, nie ma konstrukcji mimośrodowej. W związku z tym prawidłowa jego instalacja wymaga dokładnego przestrzegania procedury montażowej, która różni się od powszechnie stosowanej wobec napinaczy z zawleczką blokującą.

Najczęściej popełniane błędy wynikają w tym wypadku z tego, iż niektórzy

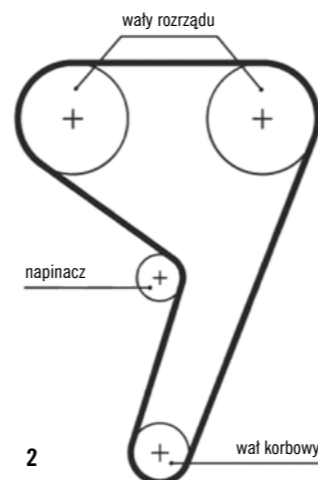
mechanicy, działając rutynowo, instalują napinacz, dokręcają śruby i wyciągają zawleczkę blokującą. Tak wykonany montaż uniemożliwia prawidłowe funkcjonowanie sprężyny napinacza. Na skutek dokręcenia dolnej śruby napinacza przed częściowym wyciągnięciem zawleczki blokującej sprężyna ta nie może podnieść płyty czołowej do właściwej pozycji.

W takim przypadku dolna śruba napinacza będzie usytuowana po lewej stronie otworu szczelinowego (fot. 3). Niewłaściwa pozycja płyty czołowej i zbyt mocne ściśnięcie sprężyny powodują zbyt słabe napięcie paska, a w konsekwencji – jego uszkodzenie oraz przeskakiwanie jego zębów na kołach pasowych, co grozi bardzo poważną awarią silnika.

Prawidłowa procedura montażowa

Silnik przed jej rozpoczęciem musi być zimny, a jego pierwszy tłok (od strony rozrządu) znajdować się w GMP (górnym martwym położeniu).

W tej pozycji należy włożyć trzpień do blokowania koła wału korbowego i płytę nastawczą wałów rozrządu (oba te przyrządy występują w zestawie narzędziowym Gates GAT4404C).

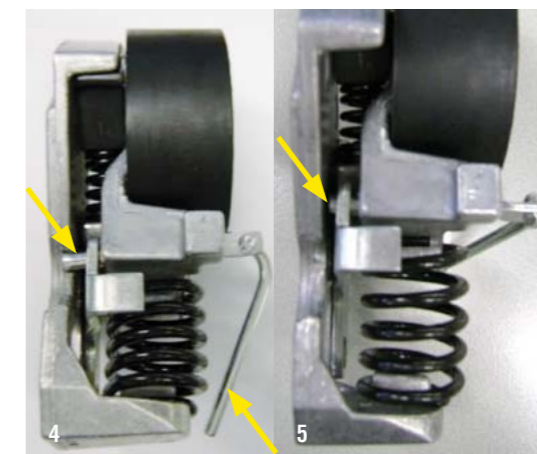
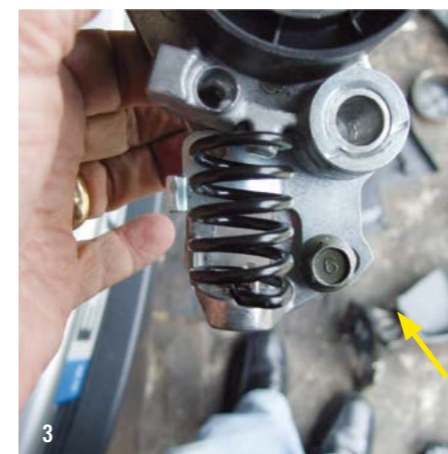


Kolejną czynnością jest poluzowanie śrub kół zębatach wałów rozrządu. Podczas tej operacji wały rozrządu przytrzymuje się kluczem w ich dotychczasowym położeniu. Efektem powinno być zluźnienie kół pasowych na stożkowych czopach wałów.

Następnie trzeba odciągnąć napinacz od paska (używając klucza 12 mm) tak, aby można było wsunąć 5 mm zawleczki zabezpieczającej w tylną płytę (fot. 4). Potem wyjmujemy dolną śrubę i demontujemy prowadnicę paska (po prawej stronie koła zębatego wału korbowego) oraz zdejmujemy pasek i demontujemy napinacz.

Przy instalowaniu nowego napinacza dokręca się wyłącznie górną jego śrubę, a dolną zostawia poluzowaną. W dalszej kolejności zakłada się nowy pasek i montuje jego prowadnicę, dokręcając jej połączenia momentem 9 Nm. Dopiero wtedy można wysunąć zawleczkę napinacza o 2-3 mm, aby przestała opierać się swym końcem o tylną płytę (fot. 5). Wówczas sprężyna popchnie koło pasowe w kierunku paska i przesunie płytę czołową, a dolna śruba napinacza pozostanie po prawej stronie otworu szczelinowego (fot. 6).

Po dokręceniu dolnej śruby napinacza momentem 20 Nm wyjmujemy całkowicie zawleczkę zabezpieczającą. Potem



mocuje się koło pasowe wału korbowego, korzystając z narzędzia Gates GAT4629 lub Ford OE 303-510, bądź też 21-214. Śrubę tego koła należy wymienić na nową i dokręcić ją najpierw momentem 40 Nm, a następnie obracając dodatkowo (koniecznie!) o kąt 90°.

Upewniwszy się, że pierwszy tłok w dalszym ciągu znajduje się w GMP,

można przystąpić do dokręcania śrub kół zębatach wałów rozrządu. Wał zaworów wylotowych (lewy) wymaga zastosowania momentu 60 Nm, a wał zaworów dolotowych (prawy) – momentu 105 Nm. Wały podczas tej operacji blokuje się kluczem.

Teraz trzeba zdjąć założone blokady i obrócić wał korbowy silnika dwukrotnie o pełne 360°, aż pierwszy tłok ponownie

znajdzie się w GMP. Jeśli w tej pozycji trzpień blokujący i płyta nastawcza wałów rozrządu pasują do uprzednio zajmowanych miejsc, montaż można uznać za pomyślnie zakończony.

Najbardziej aktualne dane dotyczące zastosowań właściwych części zamiennych dostępne są w katalogu internetowym na stronie: www.gatesautocat.com.



ENCYKLOPEDIA TECHNIKI

ILUSTROWANA



MOTORYZACYJNEJ

WWW.E-AUTONAPRAWA.PL