



A Tenneco Company

www.gates.com/europe

012

Mayo 2006

Technical Bulletin

Instalación del tensor utilizado en los PowerGrip® Kits K015543XS, K025543XS y K015559XS VAG 1.9 TDI & SDI

GATES REFERENCIA:	K015543XS, K025543XS y K015559XS
MARCA DE FÁBRICA:	AUDI / SEAT / SKODA / VOLKSWAGEN
MODELO:	A3, Cordoba, Ibiza, Inca, Leon, Toledo, Octavia, Bora, Caddy, Golf, New Beetle, Polo
MOTOR:	1.9 SDi / TDi
MOTORCODE:	AGP, AGR, AHF, ALH, AQM, ASV, ASY, AYQ



Hemos podido contrastar, que se han producido algunos fallos relacionados con estos Kits, en los cuáles, se ha detectado un montaje del Tensor no del todo correcto.

Especificación del Producto

El Tensor de Gates T43062 en estos kits lleva una polea metálica. Esto se debe a una mejora en línea con la evolución del equipo original que tuvo lugar durante el transcurso del 2004.

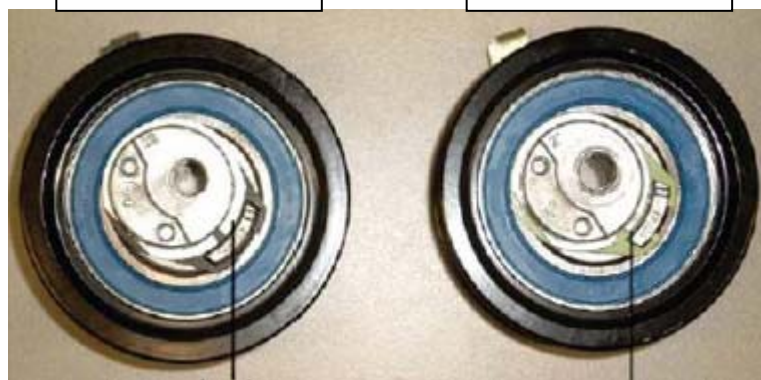
En algunas ocasiones todavía podemos encontrar modelos antiguos instalados en el motor, el cuál es ligeramente distinto al que nosotros suministramos en esta última actualización de nuestros kits.

El nuevo tensor, referencia EO 03810243N, reemplaza (siguiendo las pautas del Equipo Original) a las referencias : 038109243 y 038109243G.

En la Figura 1 : Podrá observar que sólo en la versión nueva, existe un indicador de desgaste de la correa. Este indicador de rayitas cruzadas les muestra cuando la correa empieza a desgastarse y cuando necesita ser reemplazada.

Modelo Antiguo

Nueva Versión





A Tenneco Company

www.gates.com/europe

012

Mayo 2006

Technical Bulletin

En la figura 2 observará que en la nueva versión tiene un espaciador más corto, la distancia entre el bloque de motor y la polea se mantiene la misma.



Figura 2

Guía de instalación del nuevo Tensor:

Antes de reemplazar la correa y el tensor, se deben tener en cuenta los siguientes puntos que deben ser respetados:

- 1.- El motor debe estar a la temperatura ambiente.
- 2.- El motor debe ponerse en punto muerto superior.
 - Hay una marca de montaje en la rueda volante que puede verse a través de una ventana situada en la parte superior de la caja de cambios.
 - La bomba de inyección tiene que bloquearse con una varilla.
 - Hay que retirar la bomba de vacío para poner la herramienta de bloqueo para el árbol de levas.
- 3.- Gire siempre el motor en sentido de las agujas del reloj!!

Ajustando la tensión

Cuando el nuevo tensor esté instalado, verificar que el índice de tabulación está ubicado adecuadamente asentado en la ranura. (Fig. 3 y 4) Usar la Herramienta Especial para tensar el tensor y girar en sentido de las agujas del reloj hasta que la línea del puntero se sitúe perfectamente en la ventana, entre las líneas A y B.

Puede utilizar un espejo para ver adecuadamente este compartimento del motor. Ahora apriete el tornillo a 23 Nm.

Ahora **debe** rotar el motor 2 revoluciones en las agujas del reloj y volver a comprobar el puntero del tensor. **No olvide este paso!**



A Tenneco Company

www.gates.com/europe

012
Mayo 2006

Technical Bulletin

Después de las 2 revoluciones el puntero está entre las líneas A y B y el índice de tabulación está en la ranura y empujelo hacia el lado derecho de la ranura (Fig. 3 y 4), sólo entonces el tensor está perfectamente posicionado.

Si el puntero no está bien posicionado, el mecánico debe reiniciar todo el proceso.

Cuando esté en el proceso de regular la tensión, nunca gire el tensor en sentido opuesta a las agujas del reloj!!!



Fig. 3

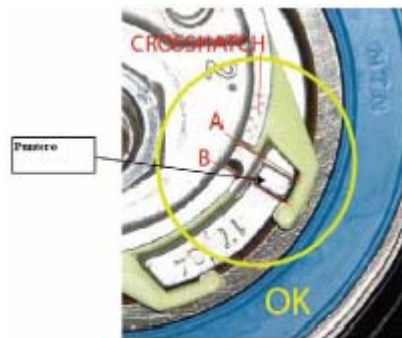


Fig. 4



A Tomkins Company

www.gates.com/europe

012

Mayo 2006

Technical Bulletin

Posibles errores

Fig. 5 muestra uno de los errores más comunes. El Puntero está perfectamente posicionado entre las líneas A y B pero el Índice de Tabulación NO es correcto. El Índice de tabulación está en la ranura, pero no está en contacto con la parte derecha de la ranura. La razón de esto es que el tensor ha sido movido al contrario de las agujas del reloj durante el proceso de tensionado.



Fig. 5

Un segundo posible error se puede observar en la Fig. 6. Puede ver que el Puntero no ha pasado la línea A y está frente a la parte rayada. Esto significa que tiene muy poca tensión. (Tendría que estar entre la A y la B)



Fig. 6



A Tomkys Company

www.gates.com/europe

012

Mayo 2006

Technical Bulletin

Una tercera instalación errónea sería como muestra la figura 7. El puntero ha rebasado la línea B, esto significaría que la tensión es excesiva.



Fig. 7

En la figura 8 se puede observar el cuarto error donde el Índice de Tabulación no está bloqueada en la ranura aunque el puntero está perfectamente posicionado entre las líneas A y B. De esta manera la correa perdería tensión una vez en funcionamiento.



Fig. 8



A Tenneco Company

www.gates.com/europe

012

Mayo 2006

Technical Bulletin

Puede observar las marcas en el motor causados por este tipo de erróneo ajuste en la Figura 9. En este caso también verá que el Índice de Tabulación en el tensor está ligeramente doblado.

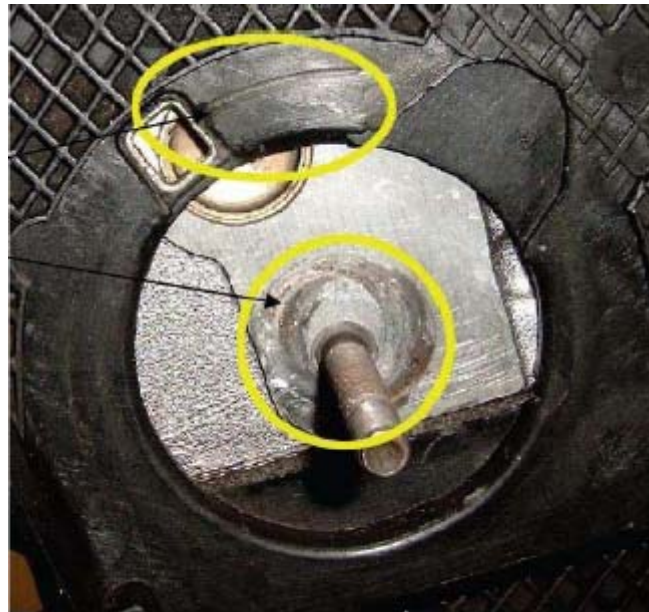


Fig. 9

Cuando un vehículo ha sido entregado con un posicionamiento erróneo del tensor, tarde o temprano **se producirán** daños graves

Nosotros no podemos poner más énfasis en lo importante que es seguir todos los pasos en el proceso de instalación de este tensor sin saltarse ninguno de ellos.

Es mejor perder 5 minutos en la instalación que perder el motor entero al final.

En anteriores boletines ya se había informado de las diferencias entre la 5543XS y la 5559XS. Por favor diríjase a nuestro Catálogo de Aplicaciones para saber el kit que debe utilizar.