



A Tenneco Company

www.gates.com/europe

SP 7

11/05/07

Technical Bulletin

DESALINEACION

1 er Caso:

VW Passsat 1.9 D

2º Caso:

Peugeot 206 2.0 HDI



MARCAR LA DIFERENCIA

En muchos casos, la desalineación del sistema de transmisión conduce a un deterioro. Puede ser por un tensor exhausto que no había sido reemplazado junto a la correa de distribución, o por un ajuste inadecuado durante la instalación.

El primer caso que nos ocupa fue el fallo prematuro de la correa en un **VW Passat 1.9 D**. A través de algunas Técnicas de Diagnósticos bien establecida, fue posible clarificar el fallo.

El reemplazo de la distribución se había realizado en el plazo establecido. Fue reemplazado por un Kit de Distribución Gates y comprobado con el Tensiómetro Stt-1 de Gates.

Con la tapa de distribución retirada, se pueden apreciar todos los signos usuales de desalineamiento. Aparte de la evidencia audible – ruido que llamó la atención del usuario – había signos evidentes. (Ver foto A)

Las características comunes asociadas con el desalineamiento son:

- Lateral de la correa desgastado.
- Reducción de anchura
- Residuos de fibras en el sistema de transmisión.

La presencia de éstas confirmaban un caso claro de desalineamiento Pero ¿qué lo provocaba?

El bloque motor de las versiones gasolina y diesel del VW Passat 1.9 son casi idénticas, pero hay algunas pequeñas diferencias. Una de esas diferencias es particularmente interesante y puede tener implicaciones para cualquier instalador de la correa de distribución.

En la versión diesel del VW Passat, el fabricante ha instalado un soporte curvado en el lado del bloque motor. Ha sido adaptado a la bomba de inyección para mantenerla con seguridad en su sitio.





A Tenneco Company

www.gates.com/europe

SP 7

11/05/07

Technical Bulletin

Cualquier distorsión del soporte afectará a la orientación de la bomba de inyección. Si éste se dobla por algún motivo, como fue probado en el presente caso, la Correa de Distribución estará comprometida desde el inicio. Esta distorsión del soporte puede ser causado por diferentes factores durante la vida útil del vehículo. Sea cual sea la causa específica, el resultado era que la correa empezó a trabajar con desalineación.

Cambiar sólo la correa no solucionará el problema. El soporte tiene que ser sustituido para prevenir que provoque de nuevo desalineación en el sistema.

El **segundo caso** de estudio fue un **Peugeot 206 2.0 HDI**.

Algunas veces, una comprobación final puede marcar la diferencia entre un trabajo bien hecho y un trabajo condenado al fracaso.

El proceso habitual de reemplazo de la Distribución puede verse complicado por el hecho de que es muy difícil ver el puntero del tensor (como en el caso de la siguiente foto).



El tensor está sujeto mediante una clavija redonda de metal, enroscada en su parte central. Hay que tener sumo cuidado cuando el tensor es colocado sobre espárrago de metal. Como el espárrago pasa a través del centro del tensor, éste se puede empotrar con la parte externa del tensor. Esto es crítico, ya que si el espárrago se queda corto o se queda mal asentado, el tensor puede quedar desalineado en su eje, produciendo desalineación una vez puesto en marcha el motor.

La consistencia del desalineamiento dependerá del ángulo de éste. En estos casos la correa siempre se mueve en dirección hacia la parte superior. En otras palabras, si el ángulo del desalineamiento está abajo hacia el motor, la correa se desplazará hacia arriba hacia la tapa. Si el ángulo es hacia abajo, irá hacia el bloque. Desgastando el lateral de la correa que confirmará la dirección de ésta.

Limpiando la tapa y el bloque podríamos localizar síntomas que confirmaran la dirección.

En este caso el Técnico tuvo la oportunidad de realizar una comprobación final. Observó la correa durante un minuto o dos, con el motor en funcionamiento antes de colocar la cubierta. Si el profesional instala la cubiertas sin comprobarlo, el problema permanece oculto.



A Tenneco Company

www.gates.com/europe

SP 7

11/05/07

Technical Bulletin

CONCLUSION

A veces es mucho más fácil diagnosticar un desalineamiento que identificar la causa. Si la correa se ha ido desplazando lateralmente, es importante ver la dirección. La correa siempre se desplazará hacia arriba en caso de desalineamiento, que nos dará la clave para averiguar la causa raíz del problema. La observación básica es una de las mejores fuentes de información para determinar la fuente del problema. El mensaje es; merece la pena una inspección visual, con el motor en funcionamiento y sin la cubierta...siempre que sea posible.

