



A Tenneco Company

www.gates.com/europe

031

27/11/2009

Technical Bulletin

VAG 1.9, 2.0 TDI – Sistema de Accesorios.

REFERENCIA GATES :	T38306/5PK1435
FABRICANTE :	Audi, Skoda, Volkswagen
MODELO :	A4, A6, Bora, Golf, Passat, Superb
MOTOR :	1.9 TDI, 2.0 TDI
CODIGO MOTOR :	AJM, ATJ, AVB, AVF, AUY, AWX, BGW, BHW, BPZ, BSS, BSV



Consultas y algunas devoluciones nos enseñan que hay muchas cuestiones con esta transmisión de accesorios. Por ello lanzamos éste boletín.

Está transmisión trabaja bajo unas condiciones muy exigentes: Grandes cargas de trabajo, muchas vibraciones, pequeño diámetro de la polea de alternador, etc. Esto, junto con posibles asuntos de instalación, puede conllevar a serios problemas.

El diagrama de esta transmisión es como se muestra en la Fig. 1. Como este es una exigente transmisión la polea del alternador es de rueda libre (o embrague), y en el cigüeñal está equipado con la Polea Damper antivibraciones (TVD)

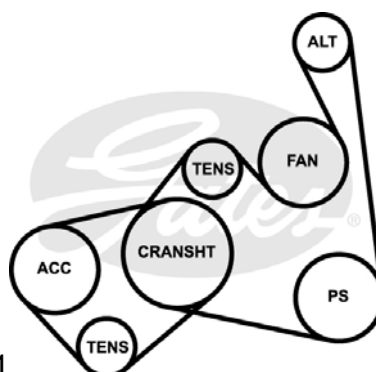


Fig. 1

Hay dos causas raíz para el fallo prematuro: un malfuncionamiento de la transmisión y un incorrecto ajuste del tensor. La combinación de ambos puede reducir drásticamente el tiempo del fallo.

La Polea de Rueda Libre de Alternador que no esté trabajando adecuadamente creará aún más a vibraciones de la correa y ruido. Pudiendo acarrear un excesivo desgaste del agujero del tornillo superior al actuador hidráulico. (Fig. 2)



Fig. 2



A Tenneco Company

www.gates.com/europe

031

27/11/2009

Technical Bulletin

Este juego puede aumentar, provocando que el cuerpo del tensor toque la polea tensora, causando mucho ruido. En el extremo del cuerpo del tensor se provocan surcos ya que la polea las está “amolando” (Fig. 3)



Fig. 3

En condiciones óptimas, el espacio entre la polea y el tensor es de 5 mm. (Fig. 4)



Fig. 4

Cómo comprobar que la polea del alternador trabaja adecuadamente:

A) con correa instalada: Uno tiene que ser capaz de girar las aspas internas del alternador en sentido horario.

B) sin correa instalada: girar la polea fuertemente a mano en sentido horario. Inmediatamente girarlo en sentido contrario. Las aspas internas del alternador tienen que seguir girando en sentido horario. Si no lo hacen (y se paran directamente) eso significa que la polea está averiada.

También el actuador hidráulico puede tener desgaste: pérdida de aceite y desgaste interno con resultado de insuficiente amortiguación, vibraciones anormales y ruido. La polea damper del cigüeñal que no trabaje adecuadamente se traducirá en excesivas vibraciones y ruido.

Por lo tanto es esencial que la completa transmisión se compruebe regularmente. Recomendamos reemplazar la correa, tensor, polea del alternador y polea del cigüeñal al mismo tiempo.





A Tenneco Company

www.gates.com/europe

031

27/11/2009

Technical Bulletin

También el par de apriete de los tornillos es crítico. Aplicar un par de apriete incorrecto normalmente causará que el tornillo central se parta.

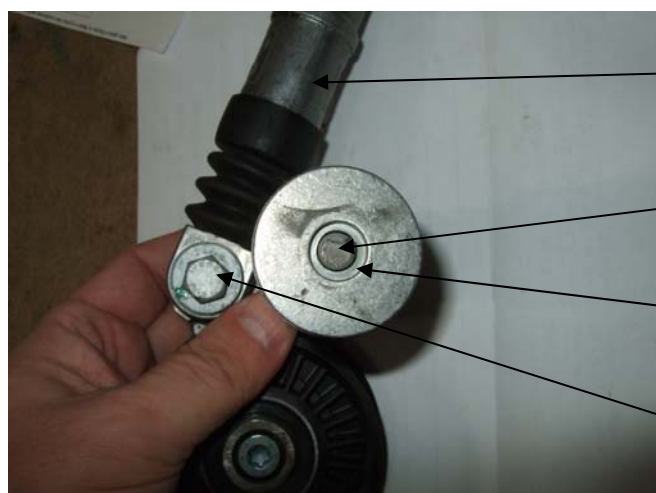


Fig. 5

Actuador
Hidráulico

Tornillo
partido

Alojamiento para la
junta de goma

Posible excesivo
desgaste del agujero
de fijación

Los tornillos deben de ser apretados a 25Nm.

Para no influenciar el apriete del tornillo central, asegurese de que la junta de goma está correctamente ubicada en su alojamiento. (Fig. 6)



Fig. 6

Posición correcta
junta de goma



Fig. 7

Asegurarse también que el agujero del soporte del alternador está sin óxido, sucio y grasa, ya que también influenciaría el par de apriete.

Si montamos los tornillos con un apriete excesivo se deformará el casquillo, impidiendo al actuador hidráulico girar sobre el tornillo montado. Todas las fuerzas serán transmitidas al tornillo central, que finalmente se partirá. Un bajo par de apriete del tornillo central conllevará cargas/vibraciones siendo absorbidas por el tornillo del eje, rompiéndose también el tornillo.(Fig. 7).

Esperamos que esta información les sea de utilidad para evitar posibles futuros problemas.

Visite nuestro catálogo on line: www.gatesautocat.com

