



TECHNICAL BULLETIN 041

23/12/2010

VAG 1.9 D / INFORMACIÓN DEL TENSOR

Los motores nuevos (desde 1995) están equipados con tecnología nueva, como las poleas de alternador de rueda libre, OAP (Overrunning Alternator Pulleys), y los amortiguadores de vibraciones de torsión, TVD (Torsional Vibration Dampers) (véanse también nuestros boletines técnicos 039 y 040).

Estas piezas soportan las grandes vibraciones y fluctuaciones de velocidad en el sistema de transmisión por correa de accesorios. Son piezas sometidas a desgaste, que deben ser sustituidas periódicamente (junto con la correa Micro-V® y el tensor) para evitar fallos prematuros. Si la polea de alternador OAP o la polea de cigüeñal TVD dejan de funcionar, surgirán otros problemas en el sistema de transmisión.

En la mayoría de los casos en los que el tensor parecía estar fallando, o incluso roto, se demostró que había un fallo de la polea OAP. Si la polea OAP no funciona correctamente habrá vibraciones anómalas de la correa, lo que hará que el soporte del tensor sufra fatiga de material, que acabará en rotura (Fig. 1 y Fig. 2).

El soporte siempre se partirá por el mismo punto (justo arriba de la conexión del soporte con el amortiguador hidráulico).

El soporte del tensor se parte como resultado de las vibraciones excesivas, ¡no es su causa!



BULLETIN

REF. GATES:
T38192 y kits.

FABRICANTE:
AUDI
SEAT
SKODA
VOLKSWAGEN

MODELO:
A3, Bora, Caddy, Cordoba, Golf, Ibiza, Inca, Leon, New Beetle, Octavia, Polo, Toledo.

MOTOR:
1.9 TDI 8V, 1.9 SDI 8V.

CÓDIGO DE MOTOR:
1Y, 1Z, AEY, AFN, AGR, AHF, AHU, ALE, ALH, ASV, AYQ.

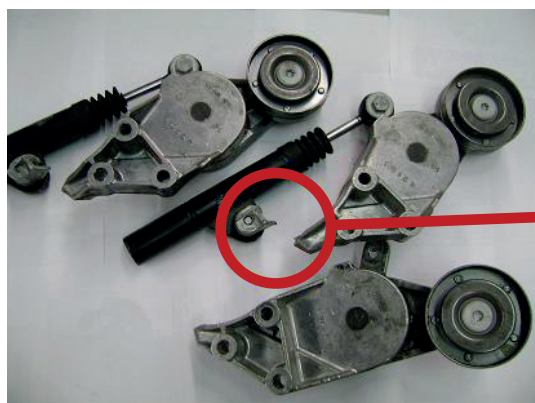


FIG. 1

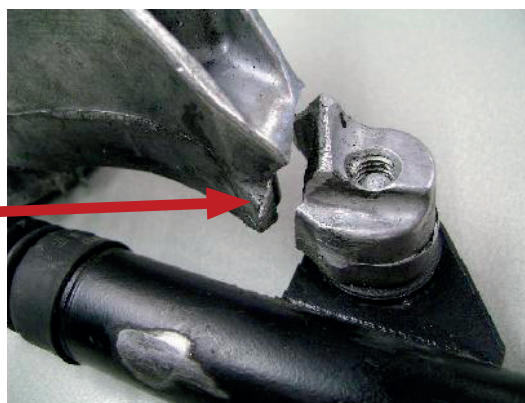


FIG. 2



TECHNICAL BULLETIN 041

23/12/2010

Las causas más habituales de este fallo son:

- Polea de alternador de rueda libre desgastada
- Polea sólida instalada en vez de la polea OAP indicada por el EO
- Usar una polea OAD (Overrunning Alternator Decoupler) en lugar de una polea OWC (One Way Clutch)

En todos estos casos en los que la polea OAP no ha funcionado como debía, el elemento del tensor hidráulico estaba sometido a unas vibraciones anómalas en la transmisión, lo que provocó la fatiga de material del soporte indicada anteriormente. (Fig. 3)



FIG. 3

CONCLUSIÓN:

Las transmisiones de accesorios modernas son sistemas tecnológicos en los que todos los componentes dependen unos de otros. La rotura de un tensor en esta transmisión es el resultado de otro fallo o funcionamiento incorrecto.

COMPROBACIÓN EN EL VEHÍCULO:

- Con el motor al ralentí: mire si hay movimientos anómalos en el tensor. Si los hay, podría ser necesario cambiar la polea OAP/TVD.
- Con el motor a altas revoluciones, párelo y escuche si suenan ruidos anómalos procedentes del rotor del alternador. Si los hay, la polea OAP podría tener algún rodamiento desgastado.

RECOMENDACIONES:

- La polea OAP es un elemento sometido a desgaste, cuyo funcionamiento correcto debe comprobarse regularmente.
- Reemplace la polea del alternador únicamente con la pieza indicada por Gates.
- Siga las instrucciones del procedimiento de instalación del EO.
- Sustituya todas las piezas que requieran mantenimiento de la transmisión, use el kit completo.