



## VAG 1.9 D / INFORMATIONS RELATIVES AU GALET TENDEUR

Les moteurs actuels (depuis 1995) sont équipés de nouvelles technologies telles que les OAP (Overrunning Alternator Pulleys – Poulies d'alternateur débrayables) et les TVD (Torsional Vibration Dampers – Amortisseurs de vibrations de torsion) (voir TB039 et 040).

Ces pièces sont confrontées à de violentes vibrations et à des fluctuations de vitesse au sein du système d'entraînement auxiliaire. Ce sont des pièces d'usure, qui requièrent un remplacement périodique (avec la courroie Micro-V® et le tendeur) afin d'éviter les défaillances prématurées. Une panne de TVD ou d'OAP engendrera d'autres problèmes dans le système d'entraînement.

Dans la plupart des cas où le tendeur semblait être défaillant, ou s'est cassé, le dysfonctionnement de l'OAP a été prouvé. Une OAP qui ne fonctionne pas correctement entraîne des vibrations anormales de la courroie, et à terme affecte le métal de la patte du tendeur jusqu'à la rupture (Fig. 1 et 2).

La patte se rompt toujours au même endroit (juste au-dessus de la connexion entre la patte et l'amortisseur hydraulique).

La patte cassée du tendeur n'est pas à l'origine des vibrations excessives, elle en est le résultat !



### BULLETIN

**REFERENCE GATES :**  
T38192 & kits.

**MARQUE :**

AUDI  
SEAT  
ŠKODA  
VOLKSWAGEN

**MODELE :**

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

**MOTEUR :**

1.9 TDI 8V, 1.9 SDI 8V.

**CODE MOTEUR :**

1Y, 1Z, AEY, AFN, AGR, AHF, AHU, ALE, ALH, ASV, AYQ.



FIG. 1

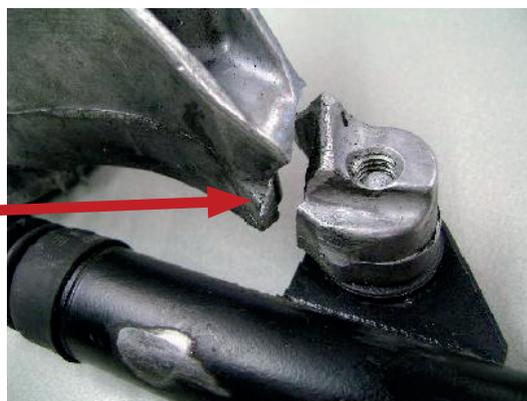


FIG. 2



# TECHNICAL BULLETIN 041

23/12/2010

Les causes principales de défaillance les plus fréquentes sont les suivantes :

- poulie d'alternateur débrayable usée
- poulie fixe (non débrayable) installée à la place de l'OAP préconisée
- utilisation d'un OAD (Overrunning Alternator Decoupler – Découpleur d'Alternateur à Roue Libre) au lieu d'un OWC (One Way Clutch – Embrayage Unidirectionnel)

Dans tous ces cas, l'OAP ne fonctionnant pas comme il devrait, l'élément hydraulique du tendeur doit faire face à des vibrations anormales dans la transmission, entraînant la fatigue du métal de la patte. (Fig. 3)



FIG. 3

## CONCLUSION:

La transmission accessoire actuelle est un système dont tous les composants dépendent les uns des autres. Un tendeur cassé dans cette transmission est le résultat d'un autre dysfonctionnement ou d'une autre défaillance.

## TESTS :

- Moteur au ralenti : rechercher d'éventuels mouvements anormaux du tendeur. Si vous en voyez, l'OAP/TVD doit être remplacé.
- Moteur à haut régime : éteindre le moteur et écouter si l'alternateur fait un bruit anormal. Dans ce cas, le roulement de l'OAP peut être usé.

## RECOMMANDATIONS :

- L'OAP est une pièce d'usure dont l'état de fonctionnement doit régulièrement être vérifié.
- Remplacer la poulie d'alternateur uniquement par la poulie Gates préconisée au catalogue.
- Suivre la procédure d'installation recommandée par la première monte.
- Remplacer toutes les pièces de rechange dans la transmission, utiliser le kit complet.