



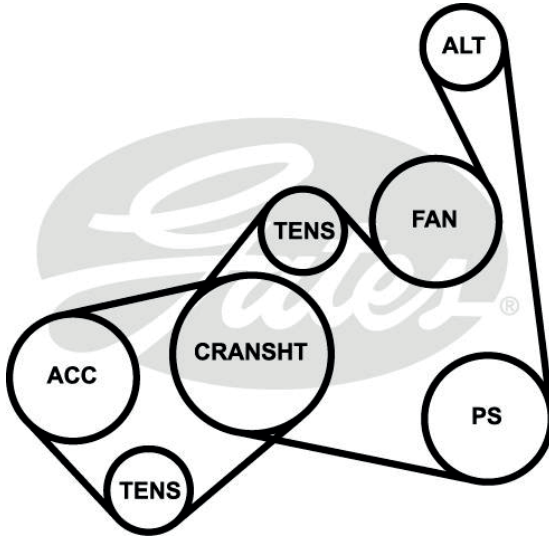
TECHNICAL BULLETIN 031

27/11/2009

VAG 1.9, 2.0 TDI / AKSESUAR TAHRIKI / KURULUM BİLGİLERİ

Bu tahrik oldukça zorlu koşullar altında çalışır: ağır yükler, çok fazla titreşim, küçük alternatör kasnağı, vb. Kurulum sırasında dikkat edilmesi gereken belirli noktalarla birlikte bu, bu tahriki oldukça hassas bir hale getirmektedir

Tahrik yerleşimi Şekil 1'de alternatör tahriki olarak gösterilmiştir. Bu zorlu bir tahrik olduğundan, alternatör kasnağı tek yönlü (serbest dönen) tiptedir ve krank milinde (CRANSHT) bir Burulma Titreşimi Sönümleyicisi (TVD) bulunmaktadır.



ŞEKİL 1

Erken arıza meydana gelmesinin iki temel nedeni vardır: tahrik bileşeni arızası veya yanlış gergi ayarı. Her ikisinin birlikte meydana gelmesi arıza görülme süresini önemli oranda kısaltacaktır.

Doğru çalışmayan bir Tek Yönlü Alternatör Kasnağı (OAP), çok daha fazla kayış titreşimi ve gürültü yaratacaktır. Bu, hidrolik aktüatörün üst kısmındaki tespit deliğinde aşırı aşınmaya neden olabilir. (Şekil 2)



ŞEKİL 2



BULLETIN

GATES REFERANSI:
T38306 ve ilgili kitler.

MARKA:
AUDI
SKODA
VOLKSWAGEN

MODEL:
A4, A6, Bora, Golf, Passat, Superb.

MOTOR:
1.9TDI, 2.0TDI.

MOTOR KODU:
AJM, ATD, ATJ, AUY, AVB, AVF, AXR, AWX, BGW, BPZ, BSS, BSV.



TECHNICAL BULLETIN 031

27/11/2009



Bu boşluk çok büyük boyuta ulaşarak gergi gövdesinin gergi kasnağına temas etmesine ve çok fazla gürültüye neden olabilir. En aşırı durumda, kasnağın “öğütmesi” nedeniyle gergi gövdesinde oyulma meydana gelecektir. (Şekil 3)



ŞEKİL 3

Yeni durumda, kasnak ve gergi (TENS) arasındaki boş alan 5 mm'dir. (Şekil 4)



ŞEKİL 4



TECHNICAL BULLETIN 031

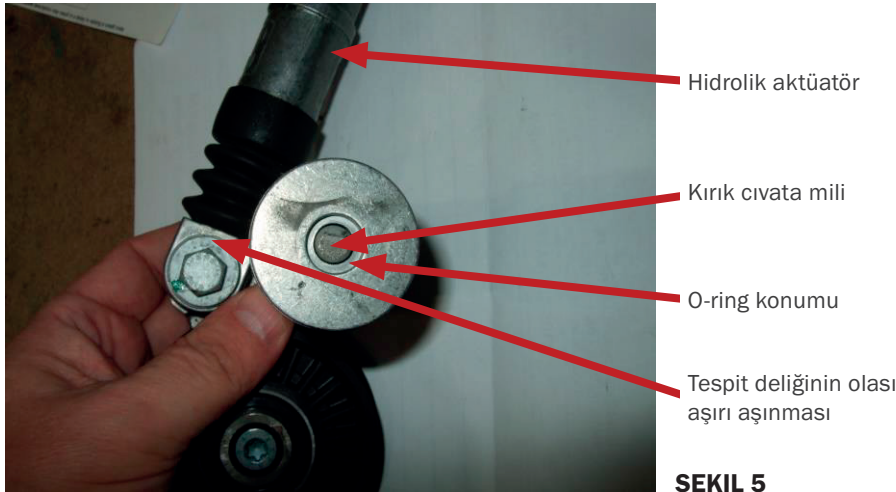
27/11/2009

OAP'nin doğru çalışıp çalışmadığını kontrol edebilirsiniz:

- **kayış takılı halde:** alternatörün iç fan kanatları saat yönünde döndürülebiliyor olmalıdır.
- **kayış çıkarılmış halde:** kasnağı elle saat yönünde döndürün. Kasnağı hemen aksi yönde döndürün. Alternatörün iç fan kanatları saat yönünde dönmeye devam etmelidir. Hareket etmezlerse (ve hemen dururlarsa), bu durum kasnağın arızalı olduğu anlamına gelir.

Ayrıca bir hidrolik aktüatör de aşınır: yağ sızıntısı ve iç aşınma, yetersiz sönümlemeyle, anormal titreşim ve gürültüyle sonuçlanacaktır. Doğru çalışmayan krank mili sönümleyicisi (TVD) çoğu durumda, aşırı tahrik titreşimine ve gürültüye neden olacaktır.

Bu nedenle tahrikin tamamının düzenli olarak kontrol edilmesi son derece önemlidir. Kayış, gergi, OAP ve TVD'nin aynı zamanda değiştirilmesini öneririz. Ayrıca gergi montaj cıvatalarının kurulum torku da son derece önemlidir. Doğru torkun uygulanmaması genellikle orta montaj cıvatasının kopmasıyla sonuçlanacaktır(Şekil 5).



ŞEKİL 5



ŞEKİL 6

Bu gergideki cıvatalar 25Nm ile sıkılmalıdır. Orta cıvatanın torkunu etkilememek için, O-ringin öngörülen konumuna doğru bir şekilde yerleştirilmiş olduğundan emin olun. (Şekil 6)



TECHNICAL BULLETIN 031

27/11/2009



Ayrıca, yine cıvata torkuna etki edebilecek bir husus olduğu için alternatör braketindeki delikte pas, kir ve gres bulunmadığından emin olun.

Montaj cıvataları çok sıkı ise, montaj burcunun biçimini bozarak hidrolik aktüatörün montaj cıvatası üzerindeki pivot hareketini engelleyecektir. Bu nedenle tüm kuvvetler orta montaj cıvatasına aktarılır ve nihayetinde bu cıvata kesilir. Orta cıvataadaki çok düşük bir tork, yükün/titreşimlerin cıvata mili tarafından absorbe edilmesine ve cıvatanın kırılmasına neden olacaktır (Şekil 7).

**ŞEKİL 7**