



TECHNICAL BULLETIN 035

25/03/2010

VAG 1.4 Y 1.6 16V / INFORMACIÓN SOBRE LA INSTALACIÓN

EXPLICACIÓN:

El tensor de esta transmisión puede instalarse en muchas posiciones incorrectas, transmitiendo no obstante la impresión de que todo está bien.

- El par de apriete correcto del tornillo del tensor es fundamental.
- El acceso visual es bastante limitado cuando el motor está instalado en el vehículo.

Como resultado de todo esto, es fácil que se cometan errores de instalación.

La Fig. 1 muestra las dos versiones diferentes del tensor automático (para la transmisión principal) que se encuentran en nuestros kits. Son intercambiables.

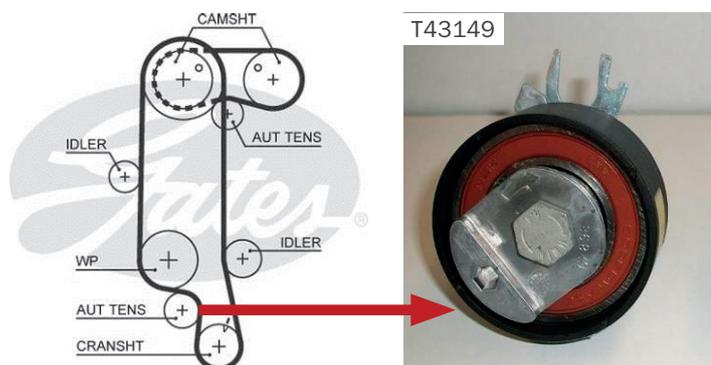


FIG. 1

Cualquier posición incorrecta de la orejeta de ubicación (Fig. 2, 3 y 4) provocará una tensión incorrecta de la correa o hará que la correa no pueda ser tensionada correctamente.



FIG. 2



FIG. 3



FIG. 4



BULLETIN

REF. GATES:

5565XS y kits relacionados.

FABRICANTE:

AUDI
SEAT
SKODA
VOLKSWAGEN

MODELO:

Varios.

MOTOR:

1.4 16V, 1.6 16V.

CÓDIGO DE MOTOR:

Varios.



TECHNICAL BULLETIN 035

25/03/2010

Si el tensor es apretado mientras dicha orejeta está apoyada encima de la cabeza del tornillo (Fig. 5 y 6), provocará una deformación de la orejeta (Fig. 7), un par de apriete incorrecto del tornillo del tensor y una posible desalineación del tensor.



FIG. 5



FIG. 6



FIG. 7

Con un par de apriete incorrecto (demasiado bajo) el tornillo puede aflojarse (debido a vibraciones), con lo que la carga será transferida a la caña del tornillo de montaje y finalmente se partirá (Fig. 8).

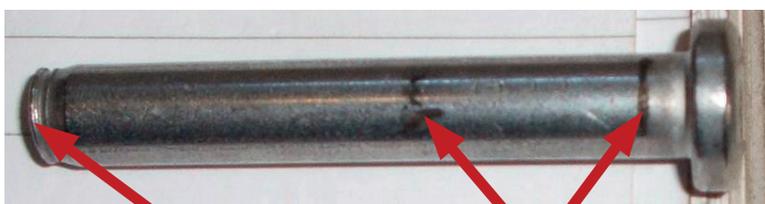


FIG. 8

To rnillo partido

Marcas de contacto del tensor

Aunque la orejeta de ubicación está situada correctamente, posiblemente ha habido una colocación incorrecta del tensor contra el bloque del motor después de apretarse el tornillo del tensor, que ha dejado un hueco entre el tensor y el bloque del motor (Fig. 9).



FIG. 9

Hueco

Insuficiente distancia en la cabeza del tornillo

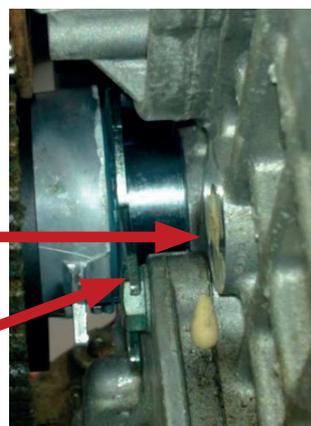


FIG. 10

Sin hueco

Buena posición



TECHNICAL BULLETIN 035

25/03/2010

Un par de apriete demasiado alto puede provocar:

- Deformación del tensor, que causará un sobrecalentamiento del rodamiento
- Daño de la rosca en el bloque del motor de aleación, lo que requerirá la reparación de dicha rosca (Fig. 11)
- Rotura del tornillo



Rosca reparada

FIG. 11

INSTALACIÓN / TENSIONADO DE LA TRANSMISIÓN PRINCIPAL:

Importante: el motor debe estar a temperatura ambiente.

Ponga el motor en su Punto Muerto Superior (PMS).

El diente sesgado de la polea del cigüeñal (Fig. 12) debe estar alineado con el nervio de posición de la derecha (Fig. 13).



Diente sesgado

FIG. 12



Nervio de posición

FIG. 13

Bloquee las poleas del árbol de levas (Fig.14); use la herramienta GAT4635 de Gates (ref. de herramienta VAG 10016).



FIG. 14



TECHNICAL BULLETIN 035

25/03/2010

Asegúrese de que la rosca del bloque del motor no presente daños y esté limpia.

Instale el nuevo tensor.

Apriete fuerte el tornillo del tensor a mano, asegurándose de que esté bien colocado (Fig. 10). Instale una nueva correa PowerGrip®.

Gire la polea tensora en el sentido de las agujas del reloj hasta que el puntero y la muesca de la platina base se alineen (Fig. 15).



Apriete el tornillo del tensor (20 Nm)

Gire el motor 2 revoluciones hasta el PMS y verifique la posición del puntero (adáptese si es preciso).

Puntero en el centro de la muesca

FIG. 15

INSTALACIÓN / TENSIONADO DE LA TRANSMISIÓN DEL ÁRBOL DE LEVAS:

La Fig. 16 muestra el tensor automático de la transmisión del árbol de levas.



FIG. 16

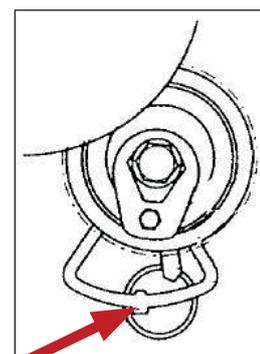
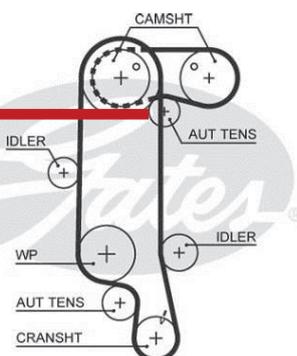


FIG. 17

Oreja de ubicación

Al instalar este tensor, asegúrese de que:

- la orejeta de ubicación esté en el orificio de la culata a las 6 en punto (Fig. 17)
- el tensor se gire en el sentido contrario al de las agujas del reloj hasta que el puntero esté alineado con la orejeta de ubicación
- el tornillo del tensor se apriete a 20 Nm
- el motor se gire 2 revoluciones hasta el PMS y se compruebe la posición del puntero (adáptese si es preciso).



TECHNICAL BULLETIN 035

25/03/2010

Obviamente una posición incorrecta de la orejeta de ubicación provocará problemas, como la desalineación del tensor, que a su vez causará el fallo de la transmisión.

En un caso se ha montado el tensor al revés, con la orejeta de ubicación atrapada detrás de una parte de la culata a las 11 en punto (Fig. 18). Al atornillar el tensor la platina trasera se deformó, porque no había un orificio en el que encajar la orejeta.



FIG. 18



FIG. 19

Como resultado, el piñón del árbol de levas izquierdo y la correa de distribución quedaron tocando con la platina base, y el borde de la correa fue «comiéndose» hasta que la correa se rompió. Las marcas de la platina base del tensor (Fig. 18) y los restos en el interior de la tapa de la distribución (Fig. 19) son claros testigos de este proceso de destrucción.

Para la transmisión del árbol de levas hay distintos kits en el catálogo, al haberse producido un cambio en el tensor pertinente.

El ancho de la polea tensora T43078 es de 18 mm. Para el T43140, el ancho es de 19 mm (Fig. 20).

La principal diferencia se encuentra dentro del tensor. Los requisitos del equipo original en este tensor se han traducido en dos construcciones «internas» distintas.

Estos tensores NO son intercambiables.

Consulte el catálogo online para ver cuáles son las piezas correctas de cada aplicación.

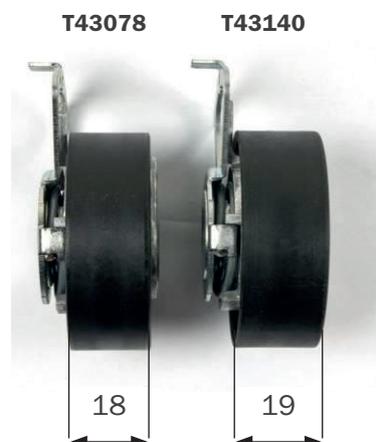


FIG. 20