



DAYCO AFTERMARKET INFORMACIONES TÉCNICAS

Asunto:

N° : TI0014E

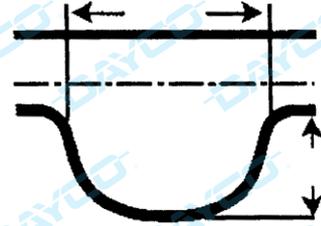
Mando distribución motores VAG 1.9 SDI/TD/TDI
Motores AHF, ALH, ASV, ASY, AGR, AQM, AGP, AYQ
Correa 94942 – Kit KTB360

En las motorizaciones arriba mencionadas se prevén dos correas de distribución diferentes, dependiendo del número de motor:

- ref .OE 038109119D
- ref. OE038109119M

Ambas correas presentan:

- el mismo **perfil curvilíneo** de los dientes
- el mismo ancho: **25,4 mm.**
- el mismo número de dientes: **141**

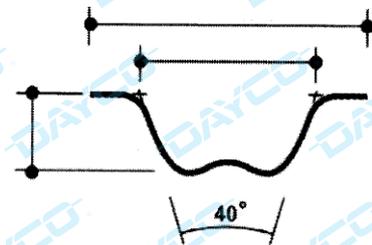


pero con una construcción y prestaciones distintas.

La necesidad de prever y utilizar dos correas ha venido dada por la evolución del motor y el fuerte incremento de sus prestaciones.

Dayco, para simplificar la comercialización y contribuir a un mejoramiento generalizado del producto, proporciona al Aftermarket, sólo un tipo de correa independientemente del motor, la **ref. 94942**. Ésta obviamente, **corresponde a la mejor de las correas citadas** (con referencia original **OE038109119M**).

El perfil de los dientes de la 94942 es de **tipo curvilíneo**, en su versión más avanzada **RHX/SHX**



La correa Dayco utiliza un particular tejido de recubrimiento blanco que otorga a la misma especiales características de duración y resistencia al desgaste.

" **OBSÉRVENSE LAS INDICACIONES DEL FABRICANTE DEL VEHÍCULO**"

Dayco Europe S.r.l. a Socio Único es propietario exclusivo del presente documento. Todos los derechos de publicación, uso y reproducción del documento presente están exclusivamente reservados a Dayco Europe S.r.l. a Socio Único.

En las aplicaciones de mayor prestación el constructor prevé el uso de una correa de distribución de última generación y de un tensor automático con la polea metálica.
Para las otras aplicaciones el constructor había previsto un tensor de plástico.
Dayco provee para todas las aplicaciones el Kit **KTB 360**, con la **correa de distribución 94942** y el **tensor automático de metal**.



**Correa distribución
94942**

Tensor automático de metal

MONTAJE Y PUESTA EN TENSIÓN

El tensor automático fue mejorado en el año 2004.

De hecho, los antiguos tensores Ref. OES 038109243 y Ref. OES 038109243G, fueron sustituidos por el **nuevo tensor Ref. OES 038109243N**.

La nueva versión presenta un indicador de desgaste de la correa (zona marcada con líneas cruzadas - Fig. 1).

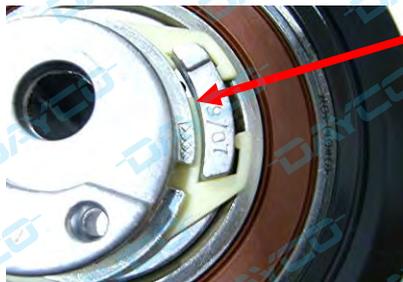


Fig. 1



**TENSOR AUTOMÁTICO
OES 038109243 N**

" OBSÉRVENSE LAS INDICACIONES DEL FABRICANTE DEL VEHÍCULO "

Dayco Europe S.r.l. a Socio Único es propietario exclusivo del presente documento. Todos los derechos de publicación, uso y reproducción del documento presente están exclusivamente reservados a Dayco Europe S.r.l. a Socio Único.

El nuevo tensor también dispone de un distanciador menos saliente, a pesar de ello la distancia entre el bloque motor y la polea sigue siendo la misma.



Para la instalación del nuevo tensor es necesario que:

- el motor se encuentre a temperatura ambiente
- el motor se encuentre al PMS
- se gire el motor siempre en sentido horario.

Para una fijación correcta de la tensión es necesario que:

- La pestaña se encuentre **correctamente encastrada en su alojamiento**.
- **Se alinee perfectamente**, utilizando la herramienta adecuada y **girando en sentido horario, el cursor en la ventana, entre las líneas 1 y 2.** (Fig. 2)
- Se apriete el tornillo a **23 Nm**,
- **Se efectúen varios giros al motor en sentido horario**
- Tras esta fase **verifiquen que el cursor siga posicionado entre las dos líneas** y que la pestaña en la ranura **empuje contra el lado derecho de la misma** (Fig. 3).

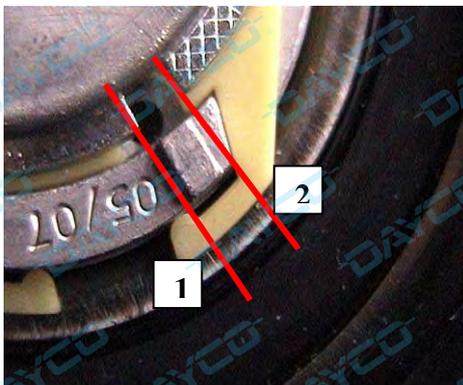


Fig. 2

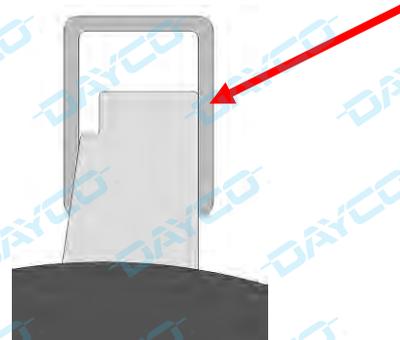


Fig. 3

" OBSÉRVENSE LAS INDICACIONES DEL FABRICANTE DEL VEHÍCULO "

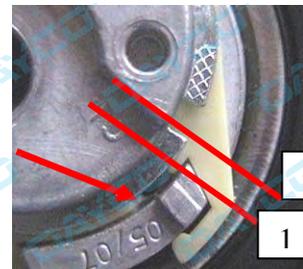
Dayco Europe S.r.l. a Socio Único es propietario exclusivo del presente documento. Todos los derechos de publicación, uso y reproducción del documento presente están exclusivamente reservados a Dayco Europe S.r.l. a Socio Único.

Es fundamental que durante la fase de fijación de la tensión nunca se gire el tensor en sentido antihorario.

A pesar de la sencillez de las operaciones arriba indicadas, se tiene constancia de “averías” atribuibles a una incorrecta instalación del tensor. A continuación se muestran causas y efectos de posibles errores:

- El tensor se aprieta con el cursor a la izquierda de la línea 1.(Fig.4)
De esta manera la correa resultará demasiado tensada.

Fig. 4



- El tensor se aprieta con el cursor a la derecha de la línea 2.(Fig.5)
De esta manera la correa resultará tensada de manera insuficiente.

Fig. 5



- El cursor está posicionado correctamente, pero la pestaña no empuja contra el lado derecho de la ranura (Fig. 6). Eso se debe al hecho de haber girado el tensor en sentido antihorario.

- La pestaña no está correctamente bloqueada en el interior de la ranura. Aunque el cursor se encuentra inicialmente posicionado entre las líneas 1 y 2, durante el funcionamiento la correa perderá tensión. Ralladuras/ rozamientos sobre la superficie del motor, en la zona de posicionamiento del tensor, confirmarán el funcionamiento incorrecto arriba mencionado.

Fig. 6



Recomendamos presten especial atención a todas las fases del procedimiento de instalación de este tensor, debido a que los consiguientes daños a la distribución podrían resultar importantes.

Descripción	OES n°	Dayco N°
Correa dentada	038109119D/038109119M	94942
Kit distribución	038198119E/038198119D	KTB360
Composición del kit KTB360		
Correa dentada	038109119D/038109119M	KTB360
Tensor automático	038109243/038109243G/038109243N	
Rodillo tensor	038109244E	
Rodillo tensor	038109244M	
Rodillo tensor	058109244	

" OBSÉRVENSE LAS INDICACIONES DEL FABRICANTE DEL VEHÍCULO "

Dayco Europe S.r.l. a Socio Único es propietario exclusivo del presente documento. Todos los derechos de publicación, uso y reproducción del documento presente están exclusivamente reservados a Dayco Europe S.r.l. a Socio Único.