



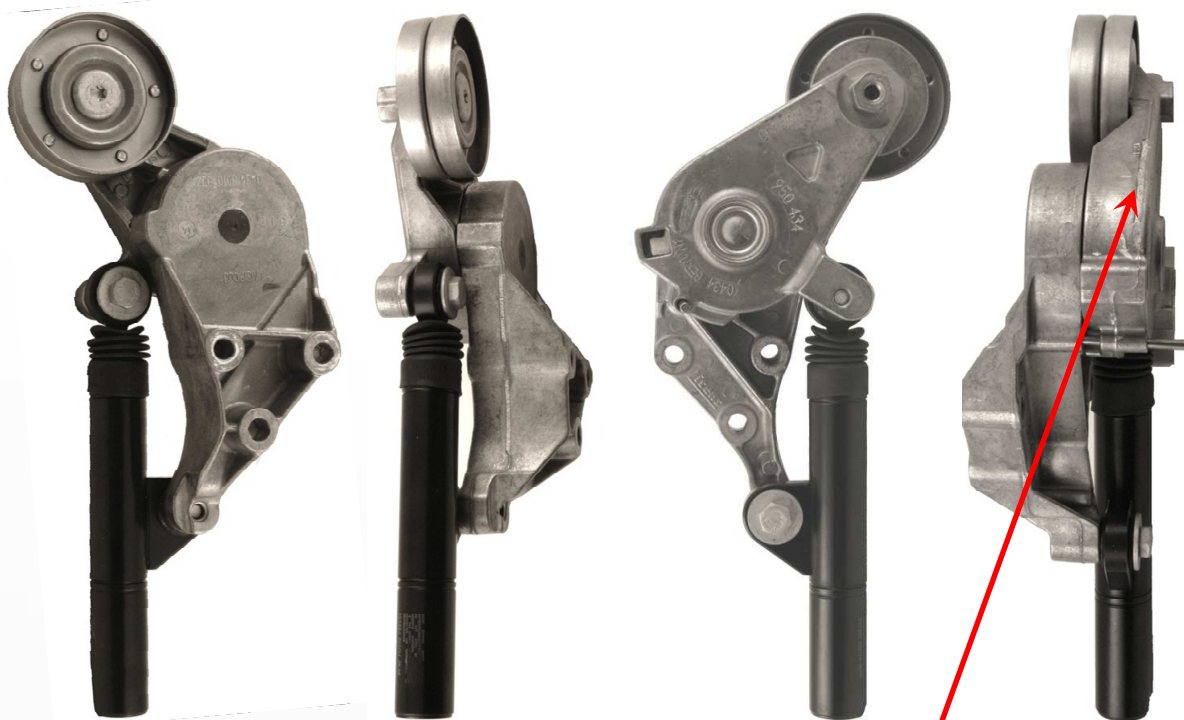
GA357.09/PL/07/2022

GA357.09

Zalecenia dotyczące montażu/demontażu

<p>AUDI: A3 série 1 (AU34)</p> <p>SEAT: Cordoba III, Ibiza II, Leon I, Toledo série 2 SKODA: Octavia I, Octavia I FL</p> <p>VOLKSWAGEN: Bora, Caddy II, Golf IV, New Beetle (I & I FL), Polo VI</p>	<p>SILNIK 1.9 Tdi</p>	<p>Numer OE 038903315C</p>
---	----------------------------------	---------------------------------------

Podstawą jest dobre dobranie napinacza - GA357.09



Numer identyfikacyjny

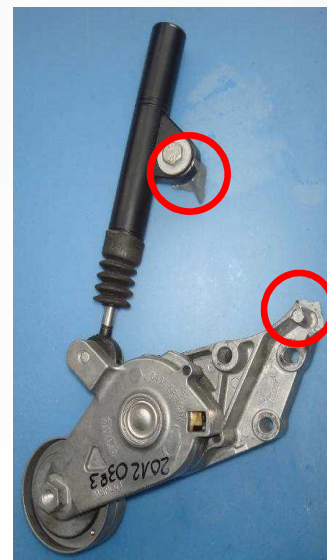
PROBLEMY

Problemy dotyczące aluminiowego wspornika.

Prawdopodobne przyczyny

Uszkodzenie wolnego koła alternatora.

Niesprawne wolne koło alternatora zwalnia sprzęgiełko (wolnobieżkę) przy innych niż przewidziane przez producenta wartościach acyklicznego obciążenia. Prowadzi to do nieprawidłowych drgań paska osprzętu silnika. Napinacz GA357.09 nie jest przeznaczony do tłumienia drgań. Jego długotrwałe, nieprawidłowe działanie może doprowadzić do uszkodzenia aluminiowego korpusu (wspornika) oraz łożyska rolki.



Poprzez zastosowanie sprzęgiełka alternatora, zabezpieczamy przed uszkodzeniami nie tylko alternator, ale również pozostały osprzęt silnika.

Uszkodzenie sprzęgiełka powoduje natomiast głošną i nierównomierną pracę całego układu paska wieloklinowego.

Problem z ułożeniem paska wieloklinowego

Poprzez silne acykliczne drgania paska wieloklinowego może on zostać wysunięty poza rowki poszczególnych kół pasowych, zaś w ekstremalnych wypadkach zrzucony z nich całkowicie.



- Awary napinacza GA357.09 są najczęściej spowodowane nieprawidłowym działaniem sprzęgiełka alternatora, które nie zostało wymienione na nowe wraz z paskiem.
- Awaria układu osprzętu silnika powoduje unieruchomienie pojazdu.





PORADY

- Najlepiej wymienić sprzęgiełko alternatora podczas wymiany paska wieloklinowego, aby uniknąć jego przedwczesnej awarii (nieprawidłowe działanie sprzęgiełka alternatora może spowodować awarię innych podzespołów współpracujących z paskiem wieloklinowym). Aby prawidłowo dobrać sprzęgiełko należy skorzystać z katalogu NTN Europe.
- Do demontażu sprzęgiełka należy użyć specjalistycznych narzędzi.
- Przed montażem upewnić się, że sprzęgiełko pasuje do wałka alternatora. W przeciwnym wypadku może dojść do pęknięcia jego piasty.

Aby sprawdzić stan sprzęgiełka alternatora należy :

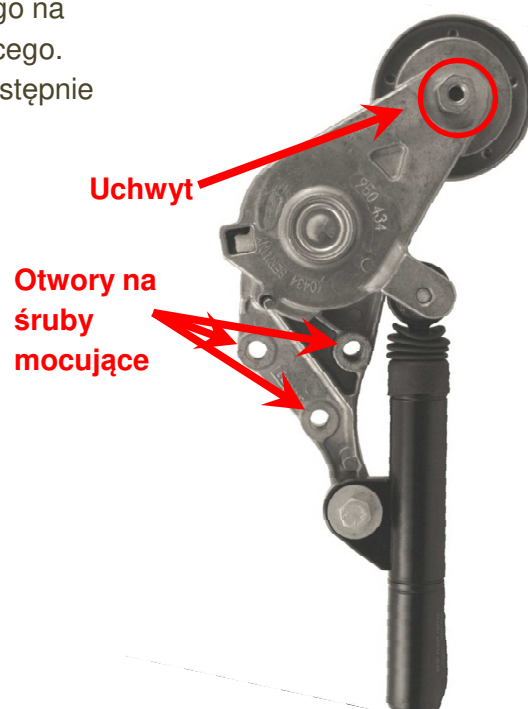
- Silnik pracuje na biegu jałowym : sprawdzić jak pracuje pasek wieloklinowy, jeżeli widoczne są nietypowe drgania napinacza należy wymienić sprzęgiełko.
- Silnik nie pracuje, pasek zdemontowany : za pomocą niemetalowego przyrządu unieruchomić wirnik alternatora, następnie obrócić sprzęgiełko (tylko jeden kierunek obrotu powinien być możliwy), jeżeli jest inaczej sprzęgiełko jest uszkodzone.

WYMIANA NAPINACZA

Zalecenia instalacyjne

1) **Zwolnić napinacz** za pomocą klucza płaskiego zamontowanego na uchwycie sześciokątnym na tylnej powierzchni ramienia napinającego. Zdemonstrować pasek i odkręcić trzy śruby mocujące napinacz. Następnie zdemonstrować napinacz.

2) **Zamontować nowy napinacz** upewniając się, że śruby mocujące zostały dokręcone prawidłowym momentem zalecanym przez producenta pojazdu. Zawsze wymieniać pasek wieloklinowy na nowy (Ref. NTN-SNR CA6PK903).

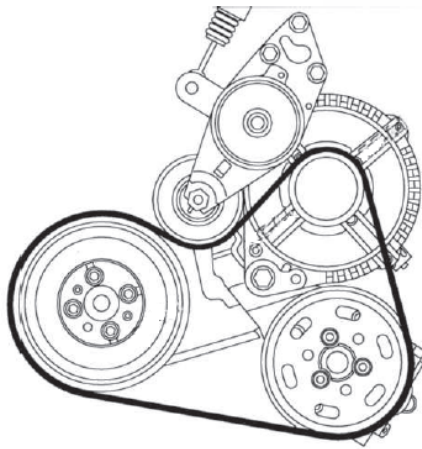


Demontaż paska wieloklinowego

- 1) Usunąć dolną osłonę silnika
- 2) Zdemontować elementy utrudniające dostęp do układu
- 3) Zwolnić napinacz Używając klucza płaskiego przekręcić ramię napinacza w prawo.
- 4) Zdjąć pasek osprzętu

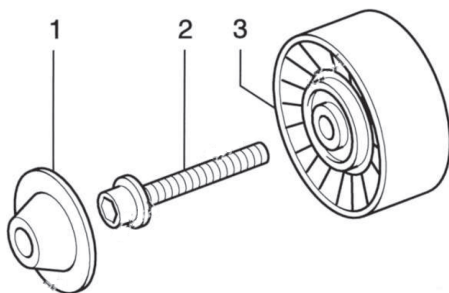
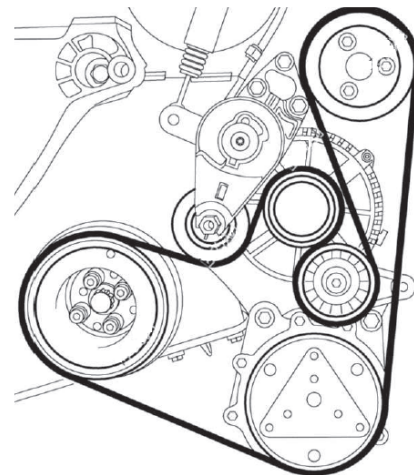
Montaż paska

Postępować w odwrotnej kolejności.



Schemat montażu paska wieloklinowego
(pojazd bez klimatyzacji)

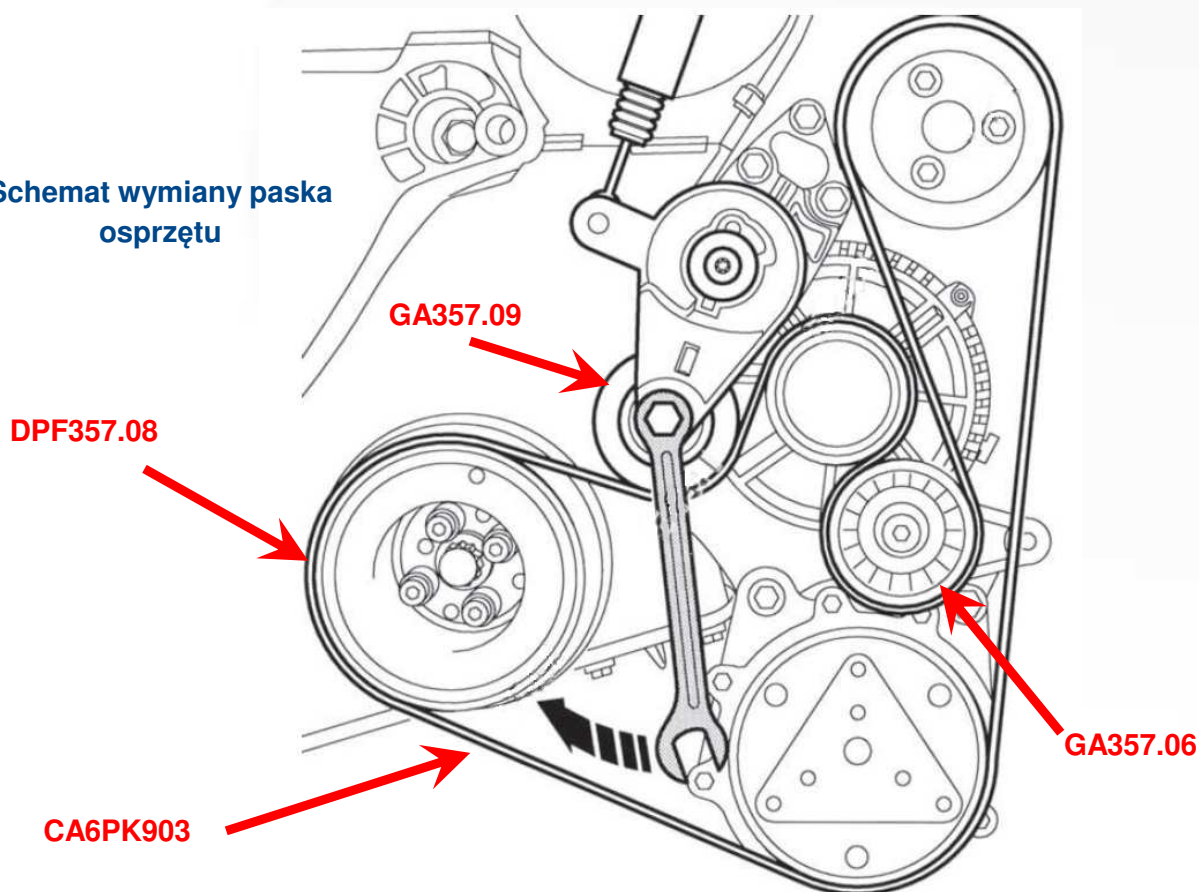
Schemat montażu paska wieloklinowego
(pojazd z klimatyzacją)



Mocowanie rolki prowadzącej (Ref. NTN-SNR
GA357.06) paska wieloklinowego (tylko dla
pojazdów z klimatyzacją)



Schemat wymiany paska osprzętu



Zalecenia

Koło pasowe alternatora jest odpowiedzialne za prawidłową pracę układu napędu urządzeń dodatkowych, jego stan oraz wszystkich elementów układu powinien być regularnie kontrolowany. Interwał między wymianami sprzęgiełka alternatora jest przewidziany przez producenta na przebieg 120.000 km lub systematycznie wraz z wymianą napinacza. Ważne jest aby przestrzegać procedur wymiany producenta oraz stosować zalecane momenty dokręcenia śrub mocujących. Więcej wiadomości dostępnych jest na stronie : [e-shop](#)



Zeskanuj kod QR, żeby uzyskać dostęp do naszego katalogu online.

**POSTĘPUJ ZGODNIE Z ZALECENIAMI
PRODUCENTA POJAZDU**

© NTN-SNR ROULEMENTS Treść tego dokumentu jest chroniona prawem autorskim wydawcy i jego powielanie, nawet częściowe, jest zabronione bez pisemnej zgody redakcji. Pomimo staranności w przygotowaniu tego dokumentu, firma NTNSNR nie ponosi żadnej odpowiedzialności za błędy lub pominięcia, które mogą spowodować straty lub szkody bezpośrednie lub pośrednie wynikające z ich wykorzystania.

