

MANUAL PARA COMPROBAR LA PRESION DE ACEITE EN LOS 1.9 TDI by m0nch0 de Vagclub.com

Material necesario:

- Manometro que mida como mínimo 7 bar (mejor si es de glicerina).
- 1,5 mts. de manguera,
- 2 arandelas,
- 1 adaptador que enrosque en el manometro y en el tubo
- 1 racor para conectar en la base del filtro de aceite.

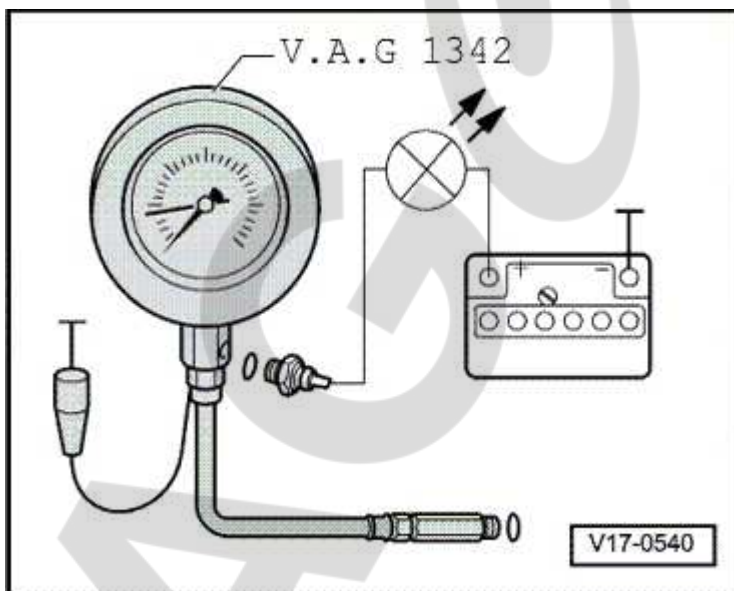
Algo asi como esto:



Se desconecta del sensor de presión de aceite que tenemos en la base del filtro de aceite y le ponemos un cable a un tornillo para que haga masa y no nos pite el cuadro. Mejor sería tener un adaptador para el tubo y que le llegara la presión y así comprobar si está estropeado pero no lo tenía en ese momento. Se saca el sensor ayudándonos de una llave plana de 24 (creo recordar) y lo sacamos. Ponemos en su sitio el racor con las 2 arandelas, una a cada lado para que cierre bien y no tener fugas.



Esquema de instalacion con adaptador para el sensor de presión del coche.





Para acelerar y comprobar la presión pues nada mejor que pegar con cinta de embalar el manómetro al cristal.



Esto es el manómetro con el motor a ralenti. Da un poco mas de 2 kg.



Aqui teneis un video de como se comprueba:

http://www.youtube.com/watch?v=owZ9Tva0_3o

UN POCO DE TEORIA

Conmutador de presión de aceite marrón:

- Entre 0,55...0,85 bar de sobrepresión se debe encender el diodo luminoso; de lo contrario, sustituir el conmutador de presión de aceite. ·
- Seguir aumentando el régimen de revoluciones. A 2000rpm y al estar el aceite a una temperatura de 80 °C, la presión del aceite debe ser de 2,0 bar, como mínimo. A un régimen mayor, la presión del aceite no debe superar los 7,0 bar; dado el caso, sustituir el soporte del filtro de aceite.

Conmutador de presión de aceite gris:

- Entre 0,75...1,05 barse debe encender el diodo luminoso; de lo contrario, sustituir el conmutador de presión de aceite. ·
- Seguir aumentando el régimen de revoluciones.A 2000rpm y al estar el aceite a una temperatura de 80 °C, la presión del aceite debe ser de 2,0 bar, como mínimo. A un régimen mayor, la presión del aceite no debe superar los 7,0 bar; dado el caso, sustituir el soporte del filtro de aceite.

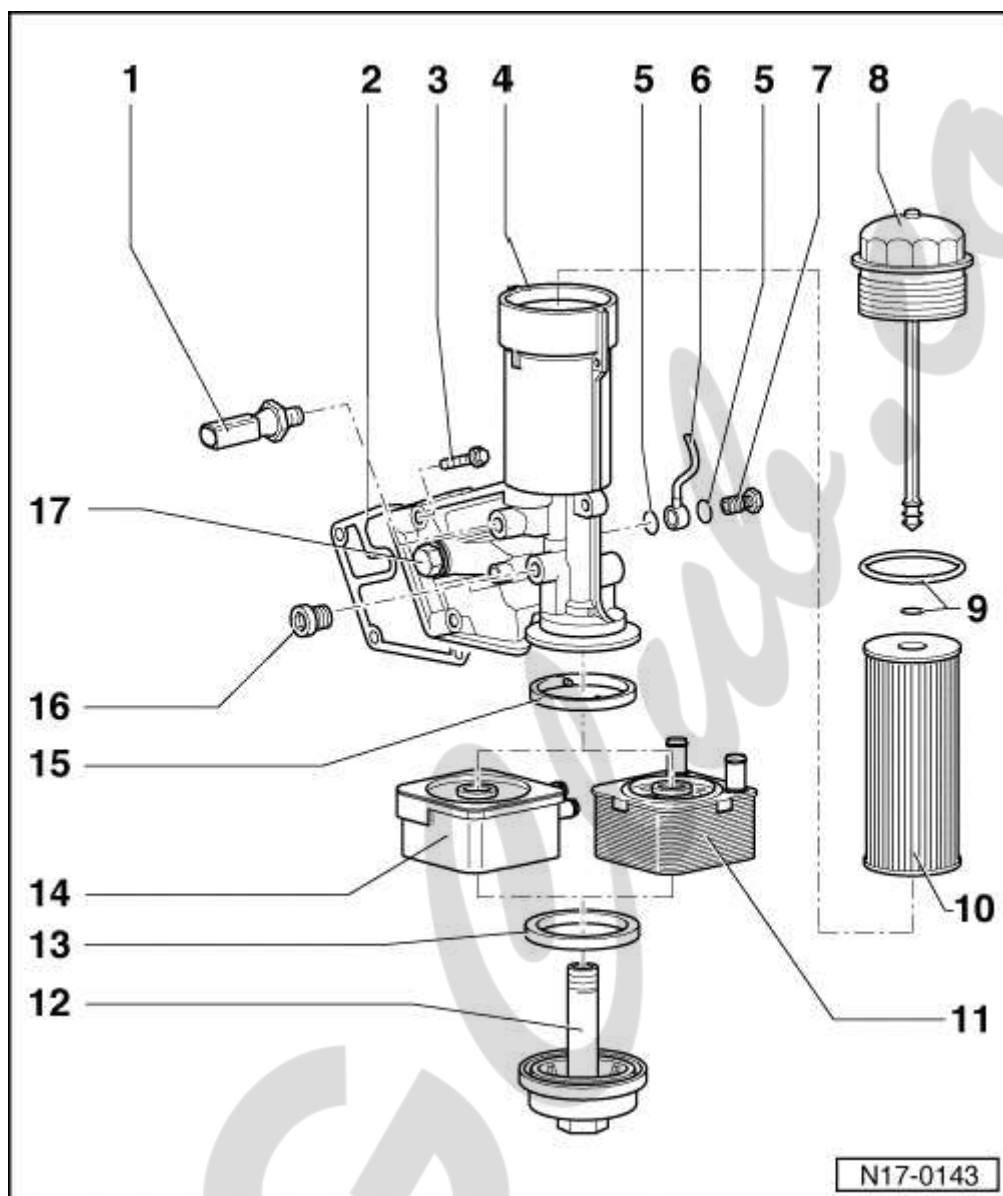
Conclusiones:

Si tenemos montado el manómetro y al encender el motor a ralenti supera 1 kg de presión esta dentro de un valor normal. En mi caso algo mas de 2 kg, eso es bueno 😊

Si al acelerar hasta las 2000 rpm no supera los 2 kg es que la bomba no genera suficiente presión, hay que cambiarla. En mi caso da mas de 4 kg.

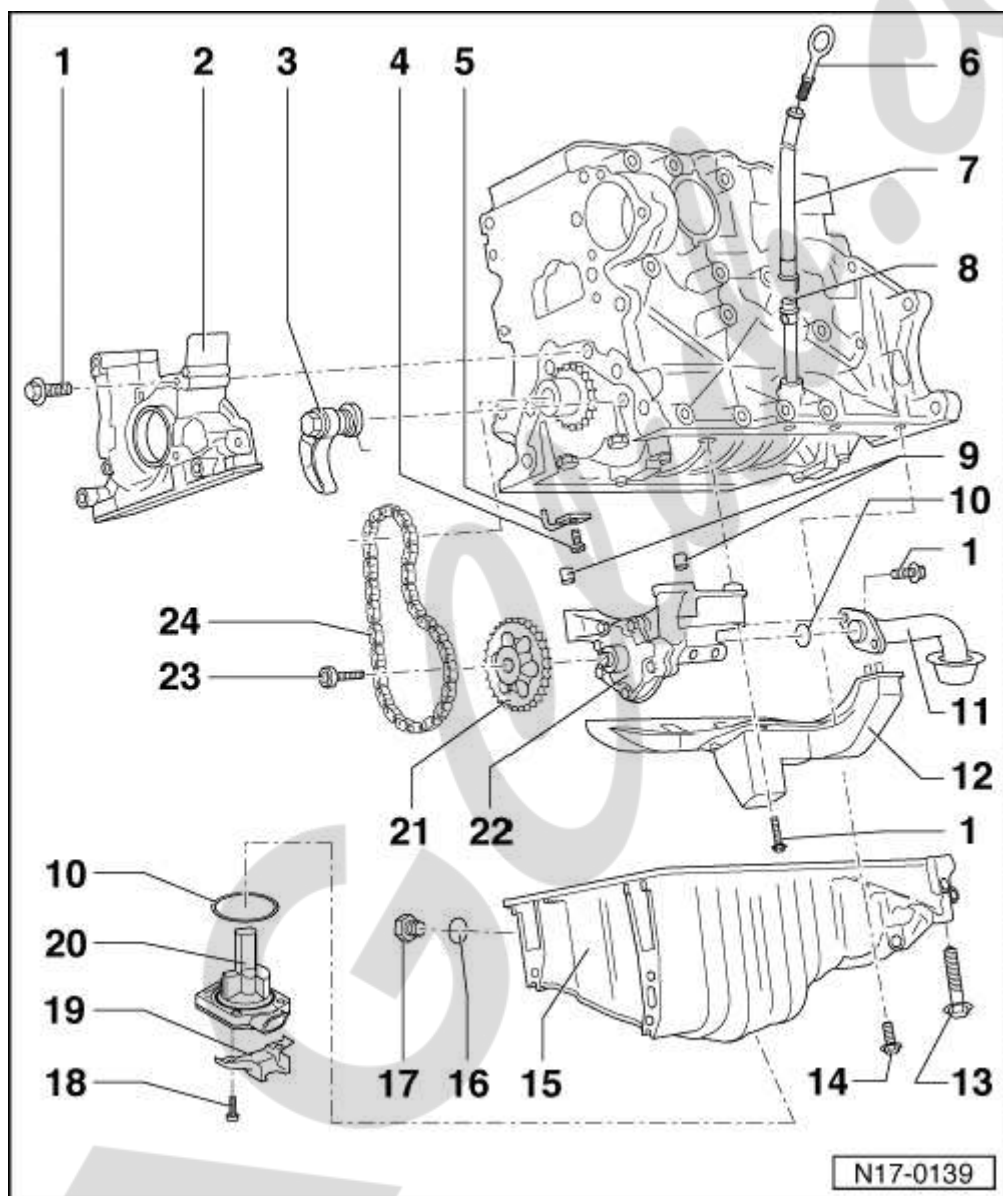
Si aumentamos las rpm y la aguja supera los 7 bar eso quiere decir que esta mal la valvula limitadora de presión que esta dentro de la base del filtro y esto no tiene reparación, hay que cambiar la base entera. Si os fijais en el video cuando aumento las rpm superando las 2000 rpm hay como un pequeño salto en la aguja, eso es que actuó la valvula limitadora y que esta haciendo bien su trabajo.

CUADRO GENERAL



1. Conmutador de presión de aceite (F1), 20 Nm o □ Conmutador de 0,7 bar: marrón (conmutador de 0,9 bar: gris) En caso de inestabilidad cortar y sustituir el anillo junta
2. Junta (Sustituir)
3. 15 Nm + 1/4 vuelta (90°). Sustituir. Poner primero los tornillos superior izquierdo e inferior derecho y apretar seguidamente los cuatro tornillos en cruz
4. Soporte del filtro de aceite
5. Retén. Sustituir.
6. Tubería de alimentación de aceite hacia el turbocompresor
7. Tornillo hueco
8. Tapón. Soltar y apretar con la llave para filtros de aceite 3417
9. Anillo toroidal. Sustituir
10. Cartucho del filtro de aceite. Observar la posición de montaje:top = arriba
11. Radiador de aceite. Letras distintivas de motor AVF, AWX. Observar holgura suficiente con respecto a las piezas adyacentes

12. Tornillo de cierre, 25 Nm
13. Junta. Sustituir
14. Radiador de aceite. Letras distintivas de motor AJM, ATJ, AVB. Observar holgura suficiente con respecto a las piezas adyacentes
15. Junta. Sustituir. Sujetar con las pestañas previstas en el radiador de aceite
16. Tornillo de cierre, 10 Nm En caso de inestabilidad cortar y sustituir el anillo junta
17. Tornillo de cierre. Para válvula de descarga. No aflojar



1. 15 Nm
2. Brida de estanqueidad. Con retén. Debe alojarse en manguitos de ajuste. Montar con sellante a base de silicona D 176 404 A2. No aceitar o engrasar adicionalmente el labio de estanqueidad del retén. Antes del montaje limpiar los restos de aceite del muñón del cigüeñal con un trapo limpio. Sustituir el retén para cigüeñal - lado de la polea.
3. Tensor de cadena con carril tensor, 15 Nm. Al montar, pretensar el muelle y engancharlo

4. 25 Nm. Colocar sin sellante
5. Inyector de aceite. Para refrigerar los pistones
6. Varilla de nivel de aceite. ¡El nivel de aceite no debe superar la marca máx.! .
7. Embudo de llenado. Desmontarlo en caso de evacuación del aceite por absorción
8. Tubo guía
9. Manguitos de ajuste
10. Retén. Sustituir
11. Tubería de aspiración. Limpiar el filtro en caso de que esté sucio
12. Panel antioleaje
13. 40 Nm
14. 15 Nm
15. Cáster de aceite. Antes del montaje, limpiar la superficie de estanqueidad. Desmontar y montar los dos tornillos traseros hacia el cambio con útil T 10058. En vehículos a partir de 09.02, dotado de una cubierta para reducir el ruido.
16. Retén. Sustituir
17. Tornillo de purga de aceite, 30 Nm. En caso de inestabilidad cortar y sustituir el anillo junta. Sustituir el tornillo con un retén imperdible.
18. 10 Nm
19. Caperuza protectora
20. Transmisor del nivel y temperatura del aceite (G266).
21. Piñón para la bomba de aceite
22. Bomba de aceite. Con válvula de descarga 12 bar. Antes del montaje, controlar si están los dos manguitos de ajuste para el centrado de: bomba de aceite/bloque motor. En caso de estrías en las superficies de deslizamiento y ruedas dentadas: sustituir
23. 25 Nm. Motor AVF:20 Nm + 1/4 vuelta (90 °)
24. Cadena.

Espero que os sirva de ayuda el manual.

Un saludo a todos.