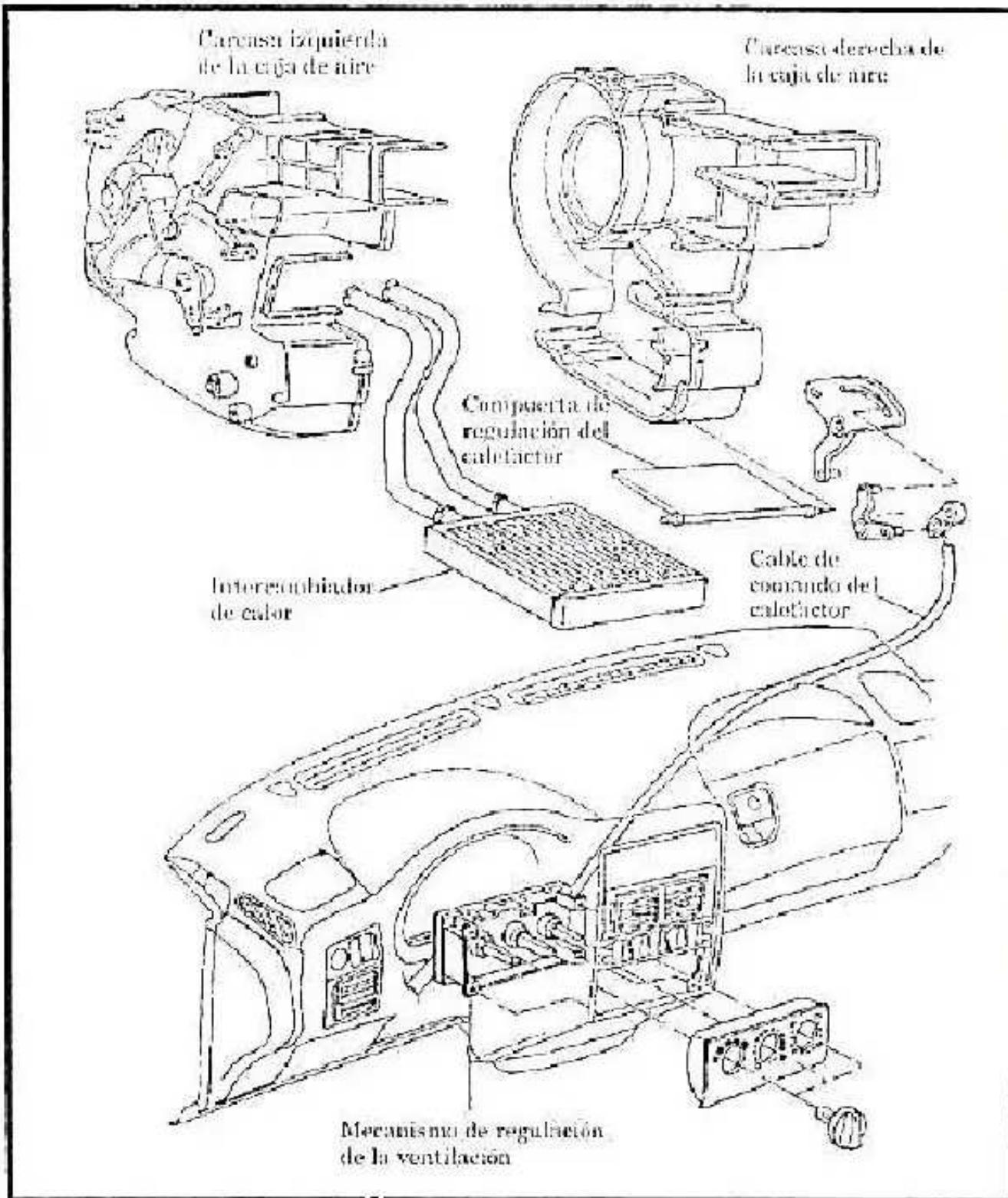


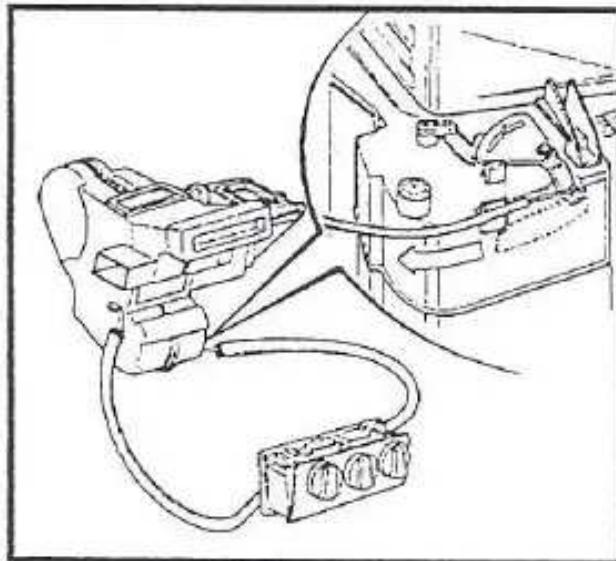
MANUAL DE REPARACION VOLKSWAGEN GOL.

CALEFACCION

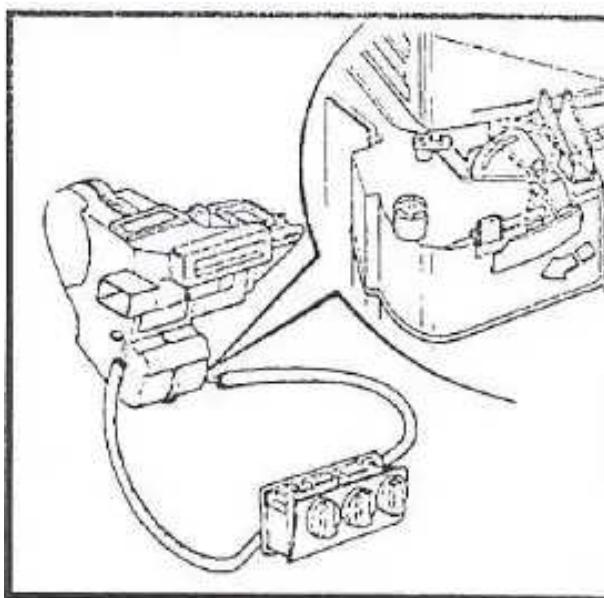
Despiece del sistema de calefacción.



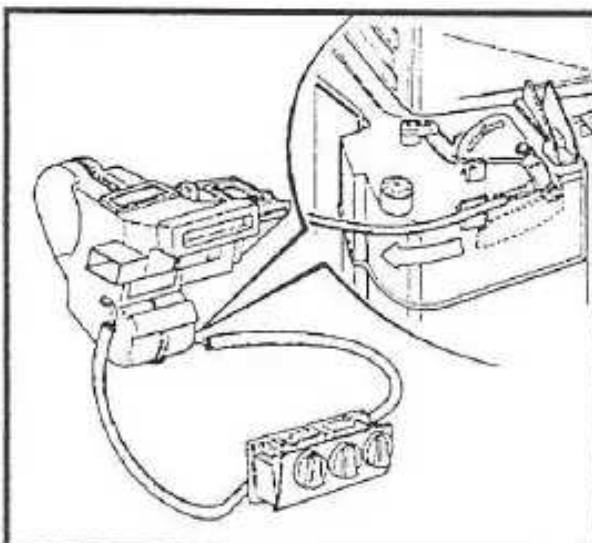
Para regular el cable del comando del calefactor se gira en sentido anti horario la perilla central de accionamiento de la ventilación. Se libera el cable del comando del soporte de la caja de aire.



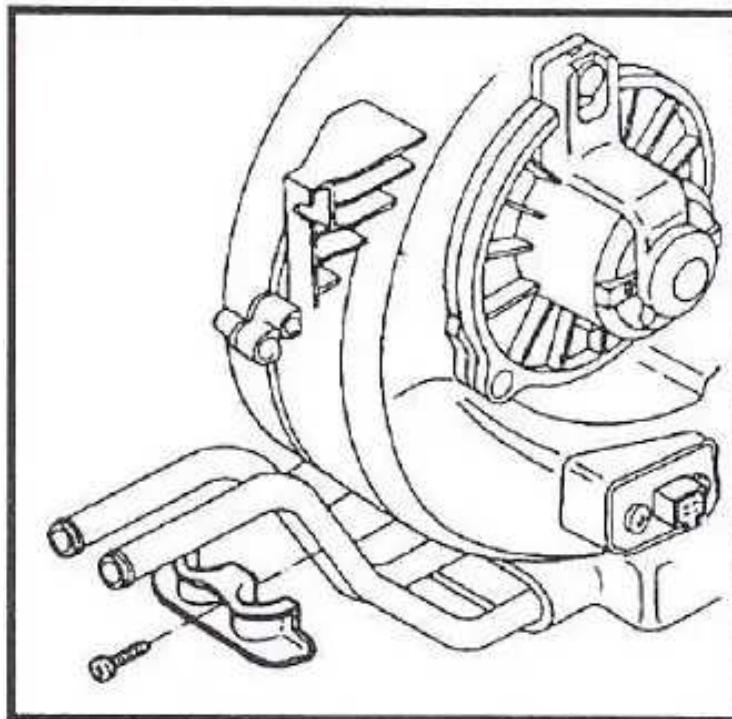
Se gira la palanca de la compuerta del calefactor en el sentido indicado por la flecha en el siguiente grafico y se la mantiene en esa posición.



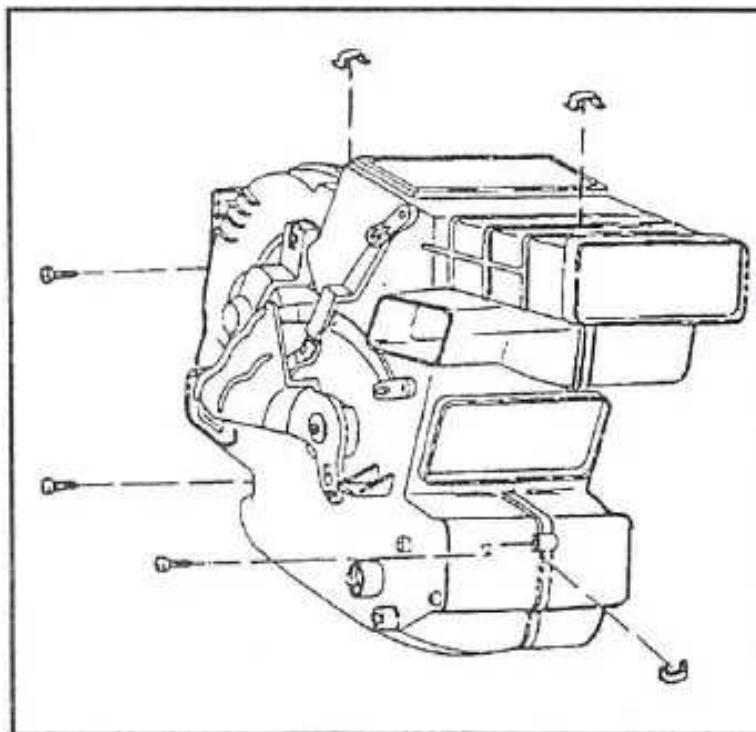
Se tira la funda del cable en el sentido indicado en la siguiente figura. En esa ubicación se sujeta el cable de comando.



Para remover el intercambiador de calor se retira primero la caja de aire. Luego se quita el soporte de los caños del intercambiador.

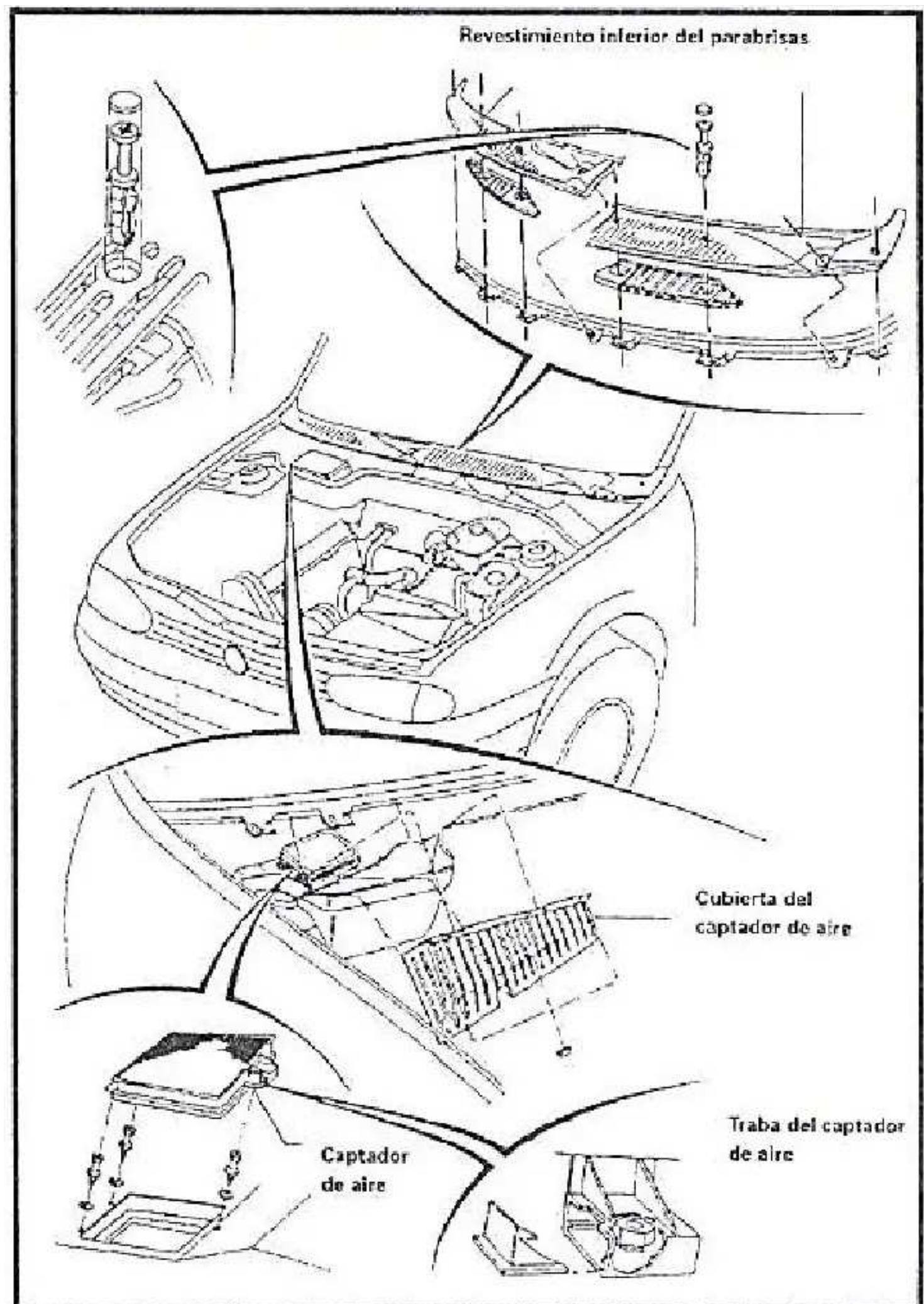


Se liberan las trabas y los tornillos y se abre la caja de aire para luego retirar el intercambiador de calor.

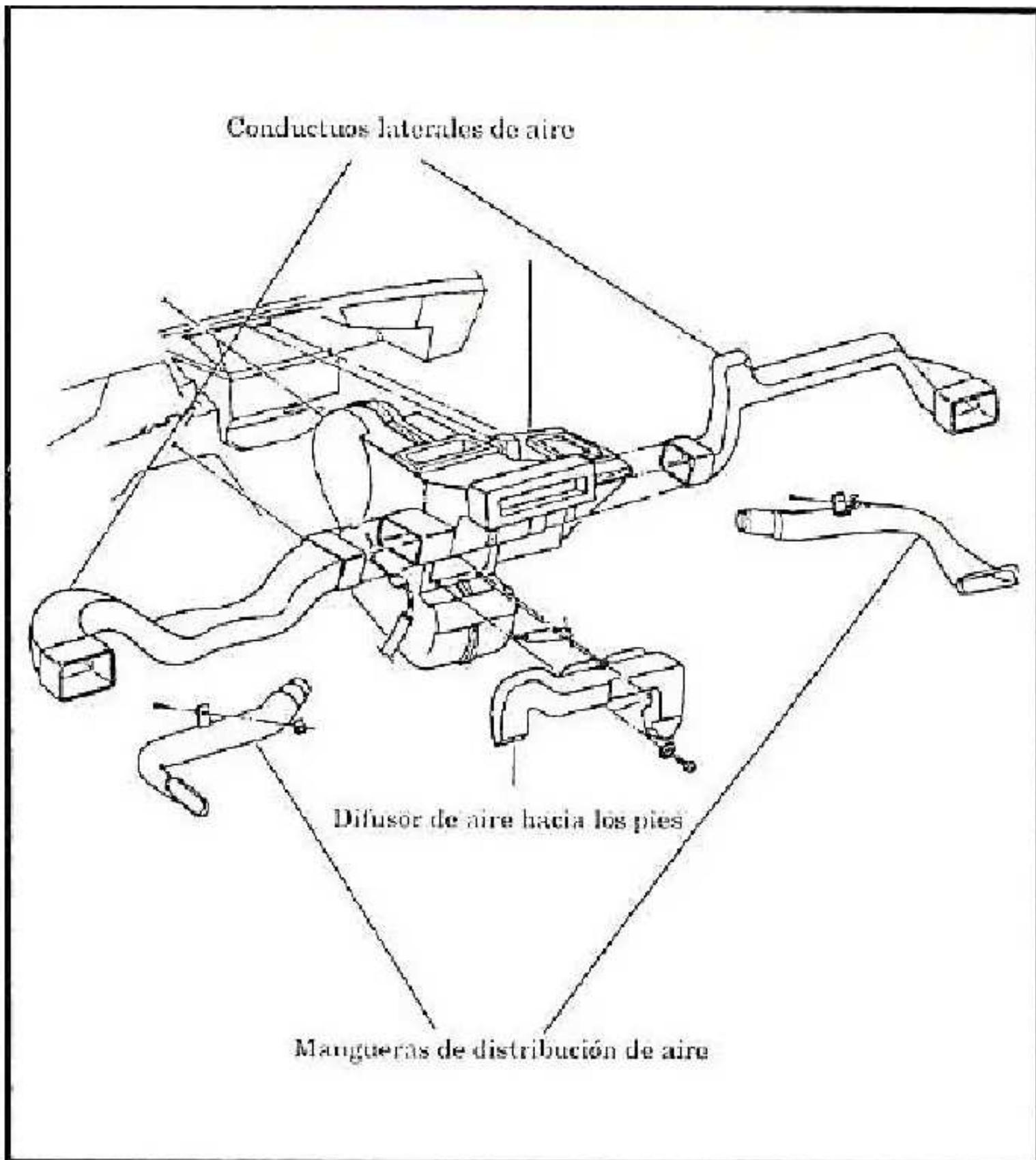


VENTILACION.

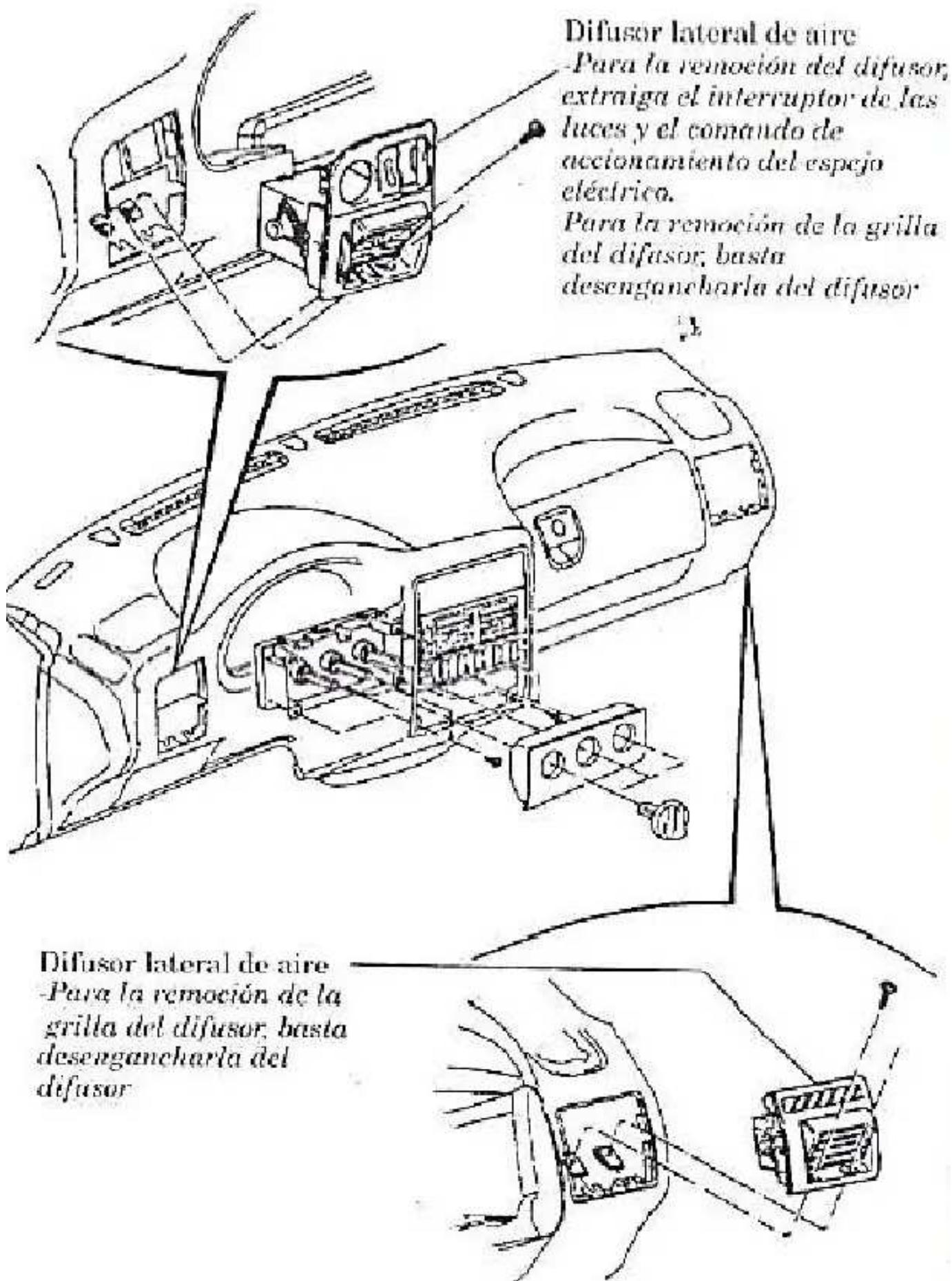
CAPTACION DEL AIRE EXTERNO.



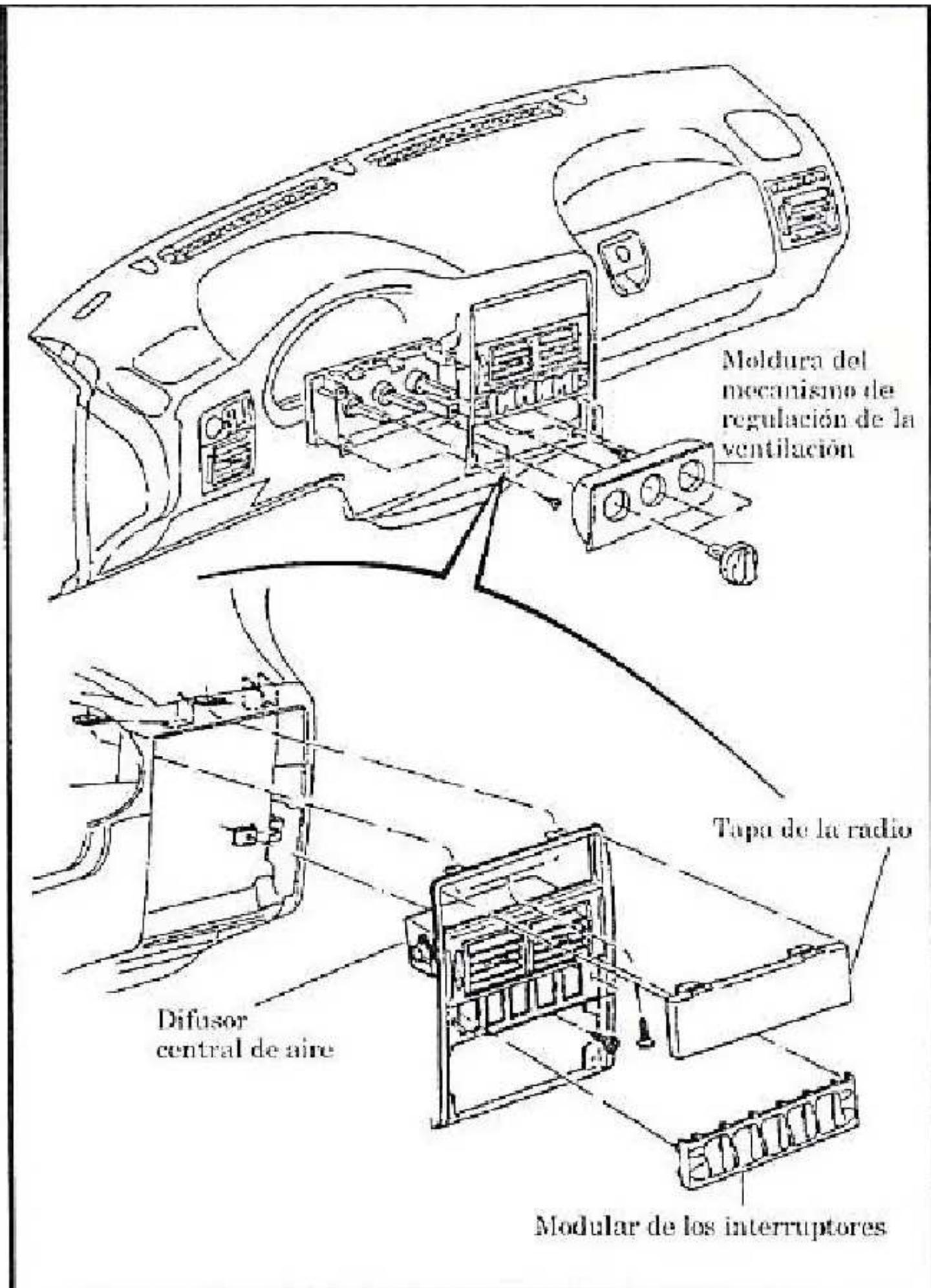
DESPIECE DE LA VENTILACIÓN. DISTRIBUIDOR DE AIRE.



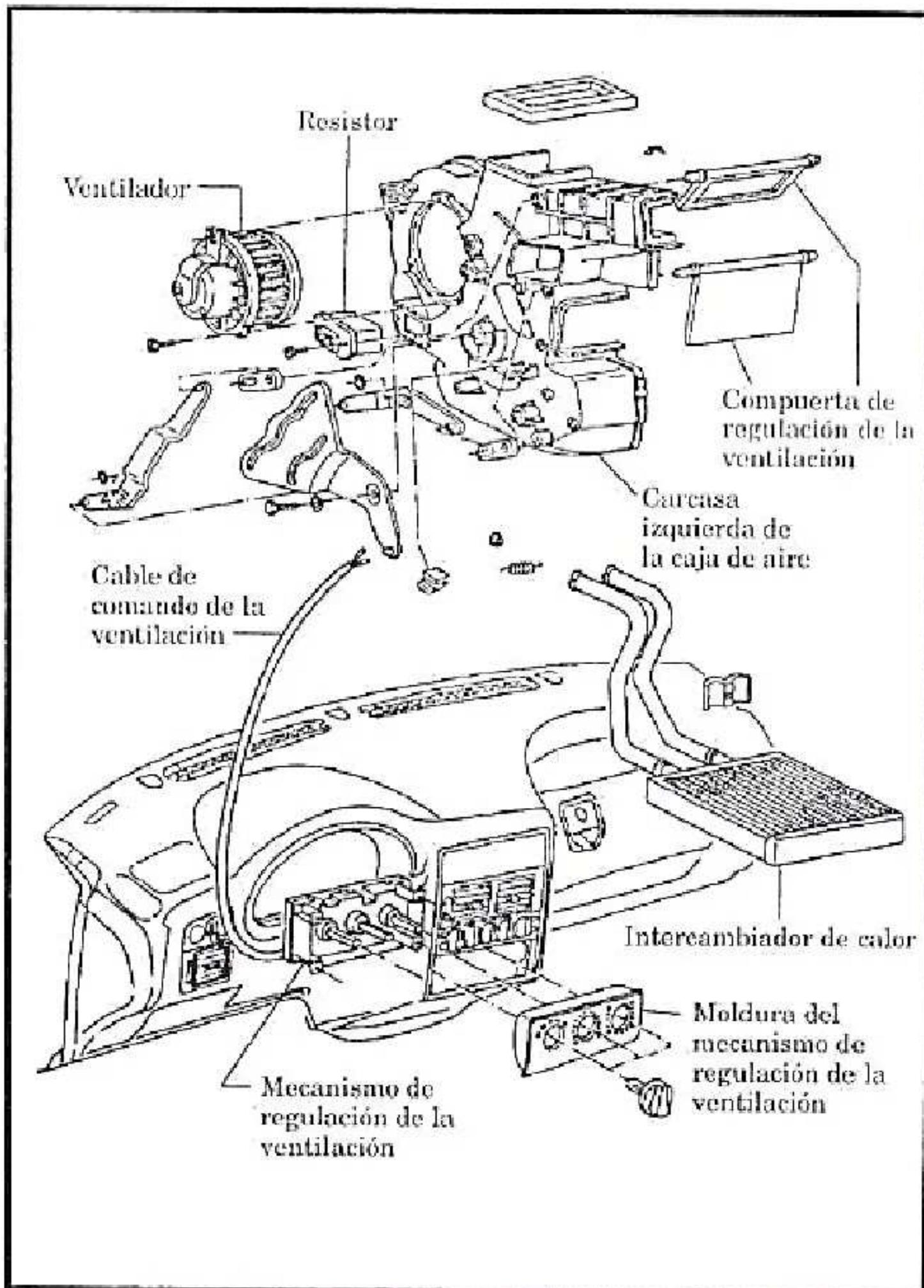
DIFUSORES LATERALES DE AIRE (DESPIECE).



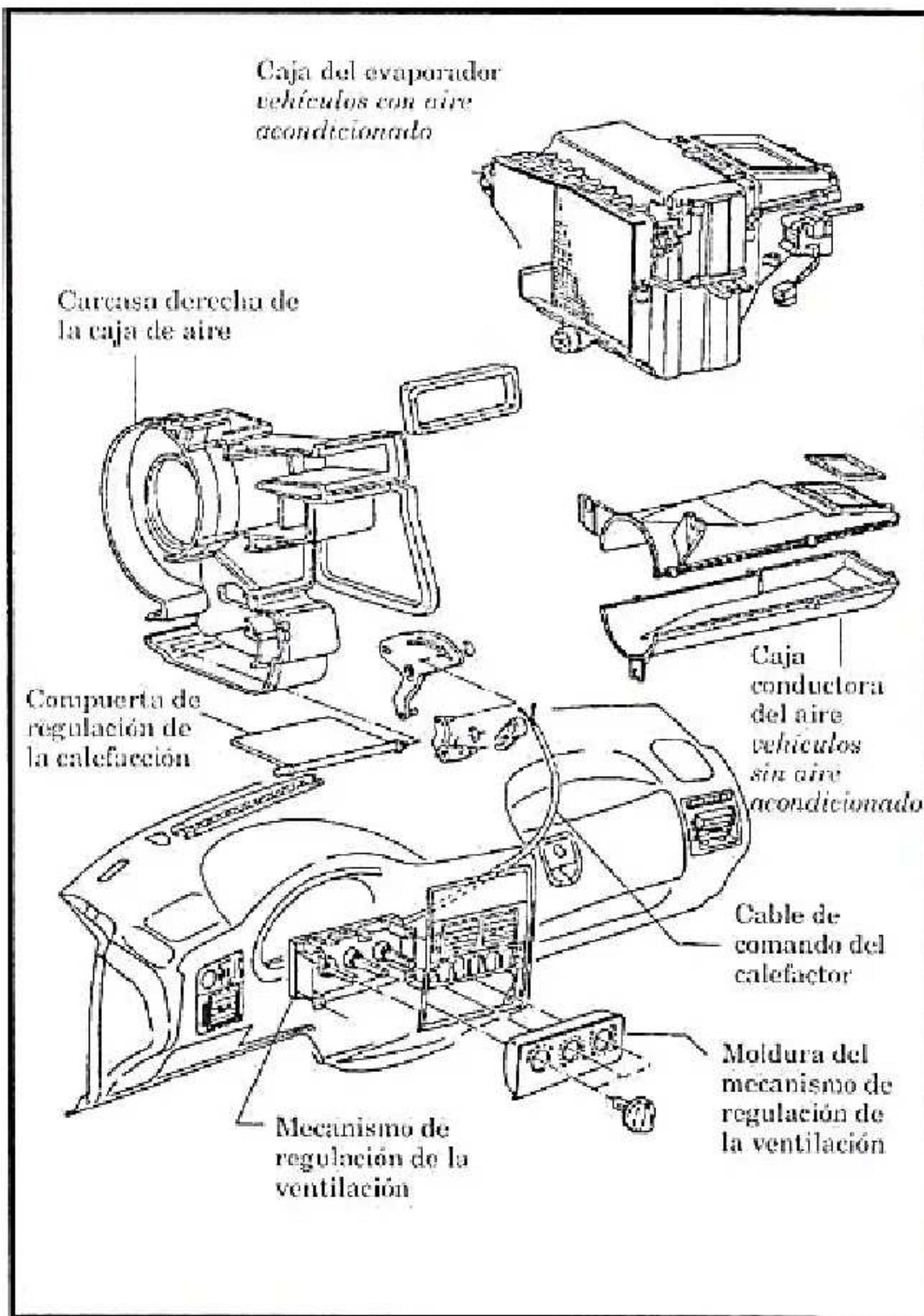
DIFUSOR FRONTAL DE AIRE (DESPIECE).



CAJA DE AIRE (DESPIECE).

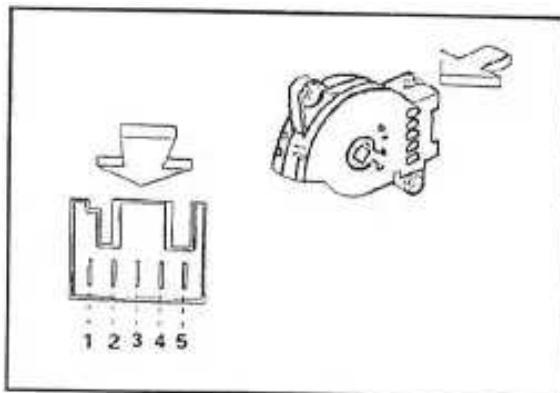


CAJA DE AIRE Y CAJA CONDUCTORA DE AIRE (DESPIECE).



INTERRUPTOR DEL VENTILADOR.

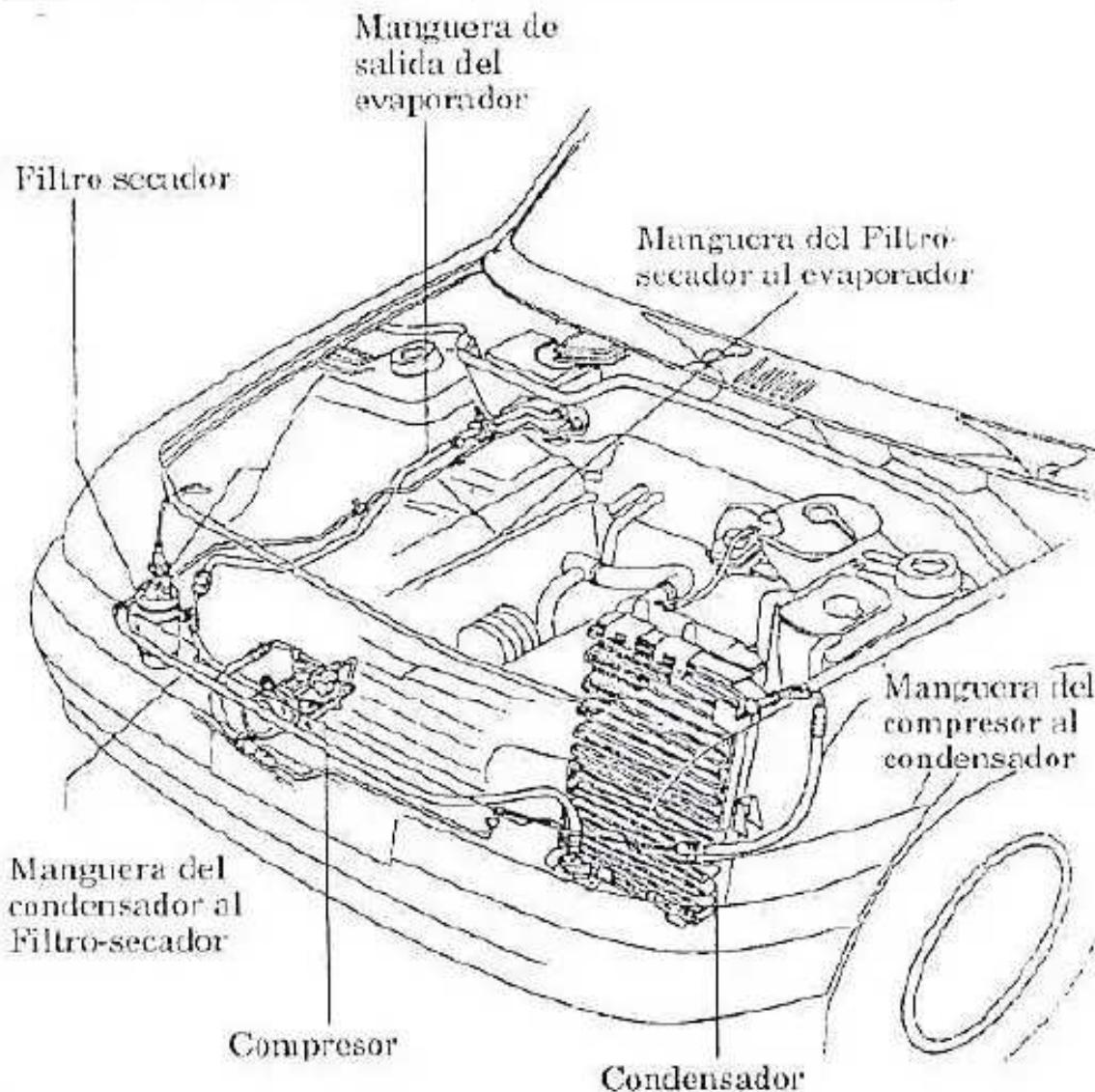
Para verificar los valores de la resistencia se retira el mecanismo de la regulación de la ventilación. La resistencia se mide entre los pernos del ventilador.



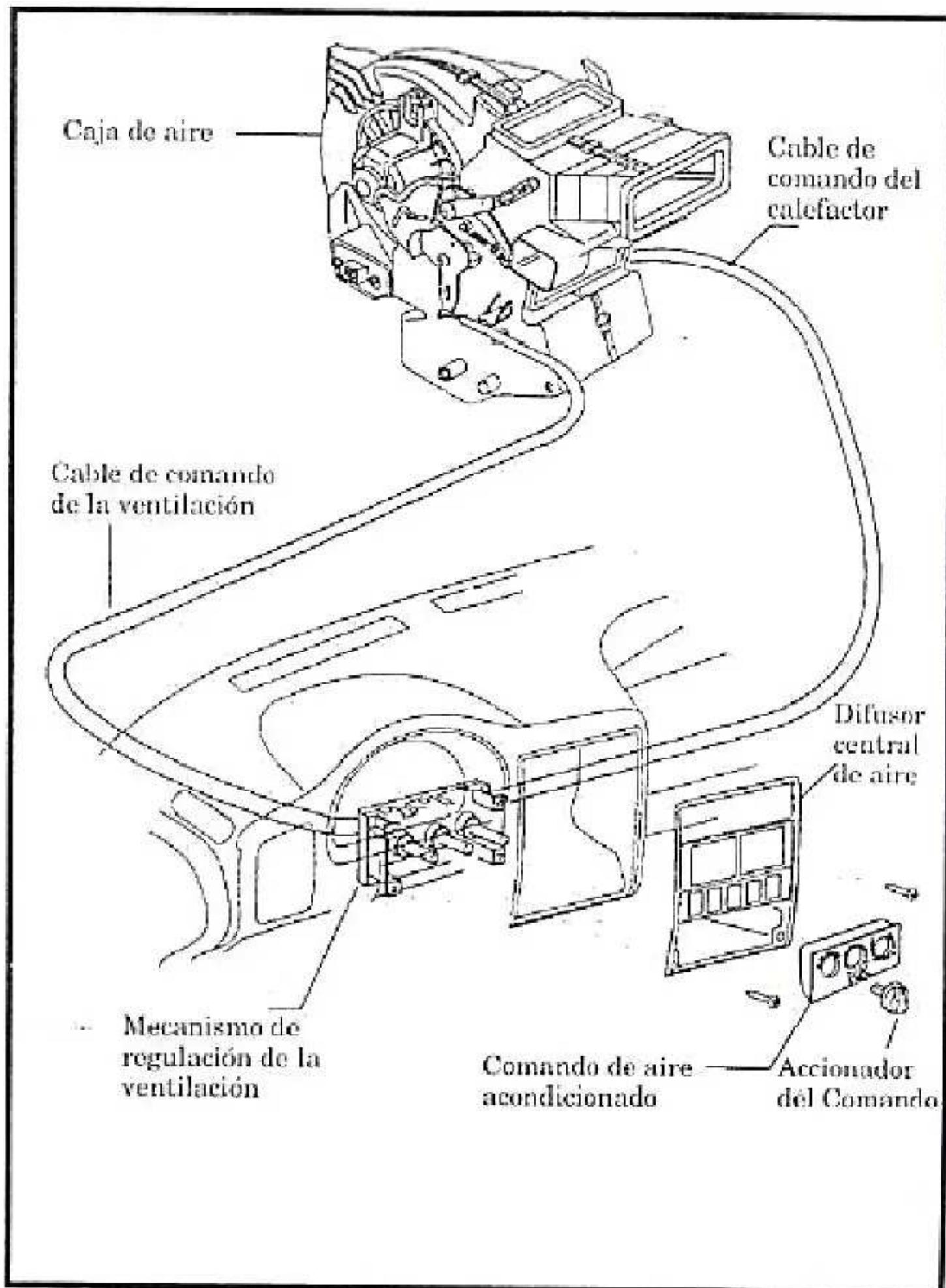
VELOCIDAD DEL VANTILADOR	RESISTENCIA ENTRE PERNOS	VALOR (EN OHM)
1	1 Y 2	0
2	1 Y 3	0
3	1 Y 4	0
4	1 Y 5	0

AIRE ACONDICIONADO

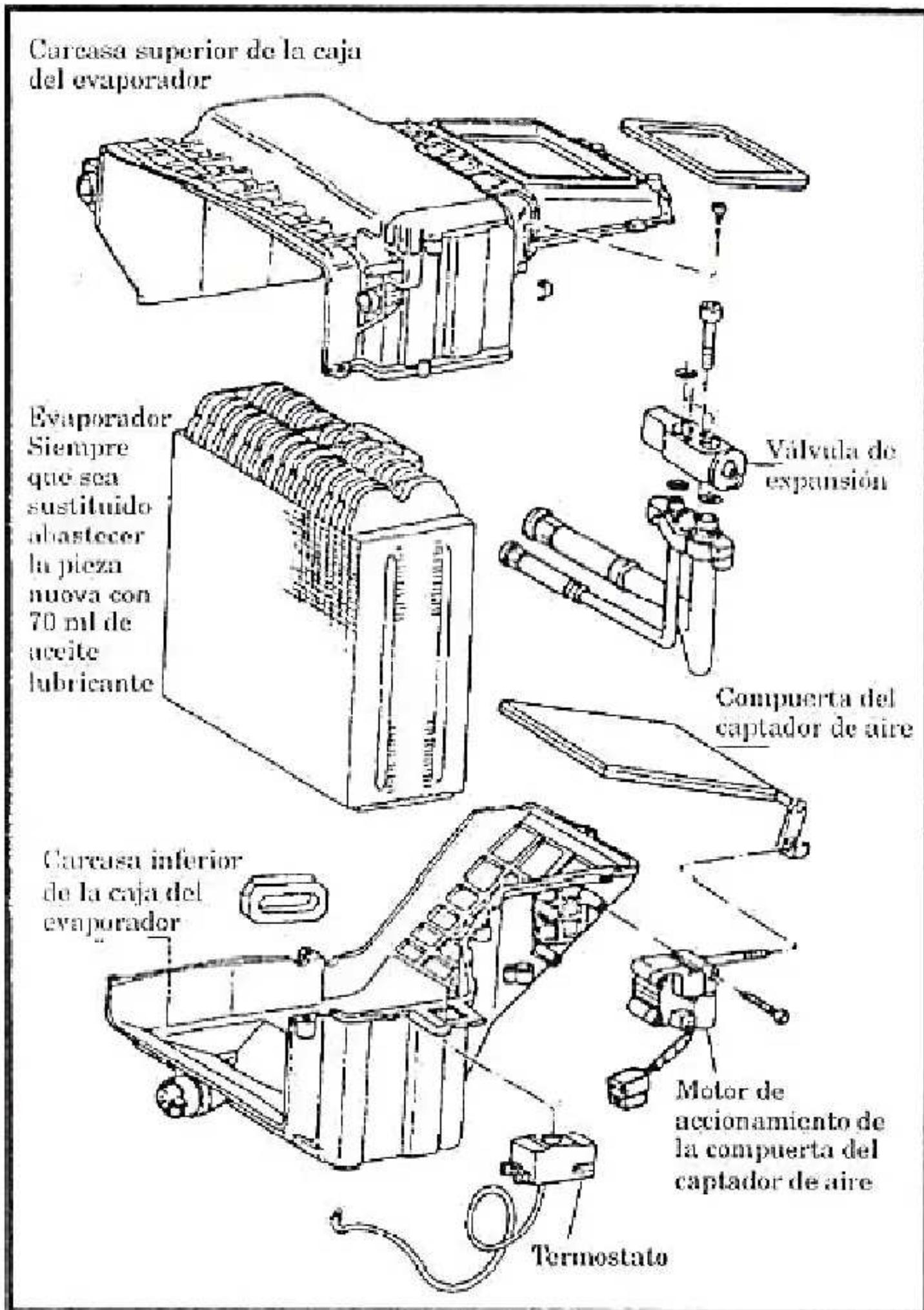
COMPONENTES DEL SISTEMA DE AIRE ACONDICIONADO.



DESPECIE DEL COMANDO.

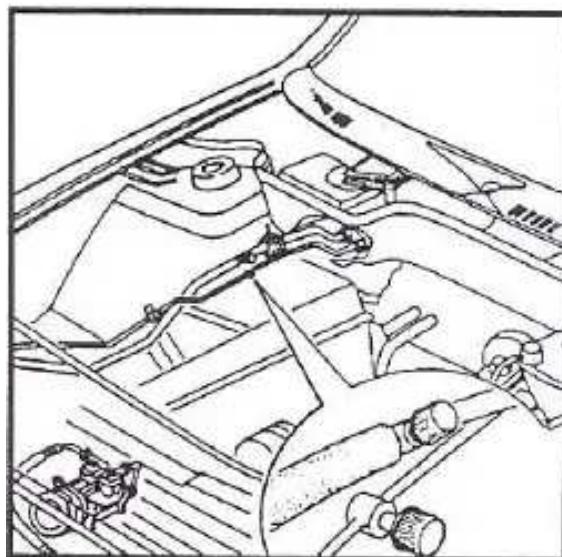


CAJA DEL EVAPORADOR (DESPIECE)



DESCARGA Y CARGA.

Para descargar se retiran las tapas de las válvulas de servicio y se acoplan las mangas del juego de manómetros. Abriendo los manómetros se remueve el gas del sistema.



Una vez completada la descarga se mantiene el sistema en vacío durante 40 minutos. Antes de iniciar la carga se comprueba que la depresión se establece entre 27 y 30 pulgadas de mercurio durante 5 minutos. Si el valor medido no se equilibra significa que existe alguna pérdida que deberá ser ubicado y reparada.

El sistema se carga con 725 a 775 gramos de gas refrigerante. Finalizada la carga se hace funcionar el motor del vehículo a 1500 RPM y se miden las presiones:

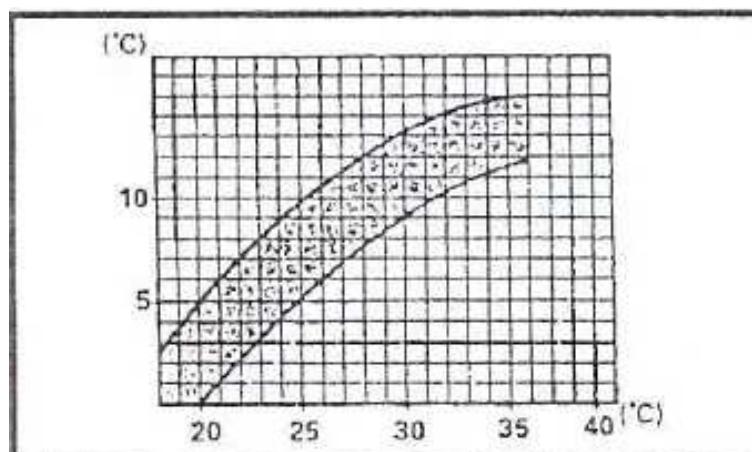
Baja presión 21 a 33 psi

Alta presión 199 a 227 psi

Mientras funcione el compresor no deben aparecer burbujas de gas en el visor del filtro-secador. Se debe también comprobar que no existen pérdidas en las conexiones. Se desactivan el aire acondicionado y el motor del automóvil. Se abren los difusores frontales.

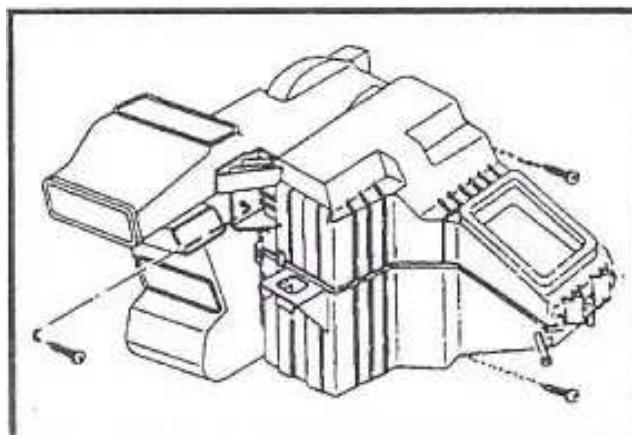
Se coloca un termómetro en el difusor central. Se cierra las ventanillas. Se acciona el motor y se lo hace funcionar a 1500 RPM. Con el comando del aire acondicionado en máximo enfriamiento. Se cierran las puertas. El correcto funcionamiento del sistema se determinará midiendo las temperaturas un minuto después de que el compresor se desacople.

GRAFICO: Relación entre temperatura ambiente y temperatura interior con el aire acondicionado al máximo.

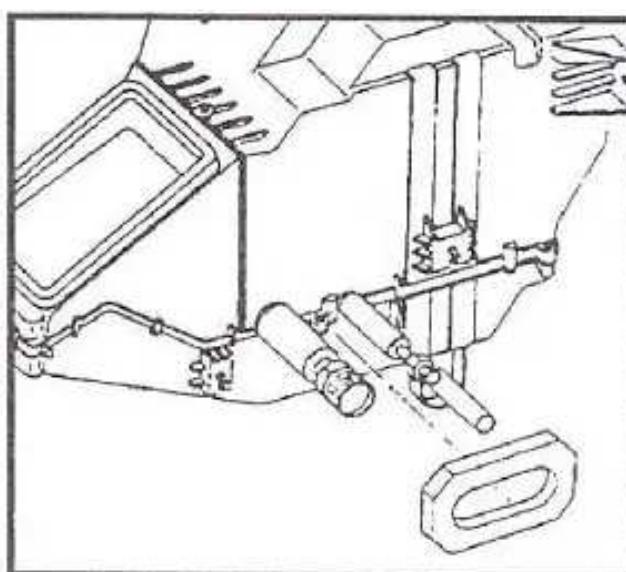


TERMOSTATO.

Para acceder al termostato primero se retira la caja de aire. Se libera la caja del evaporador.



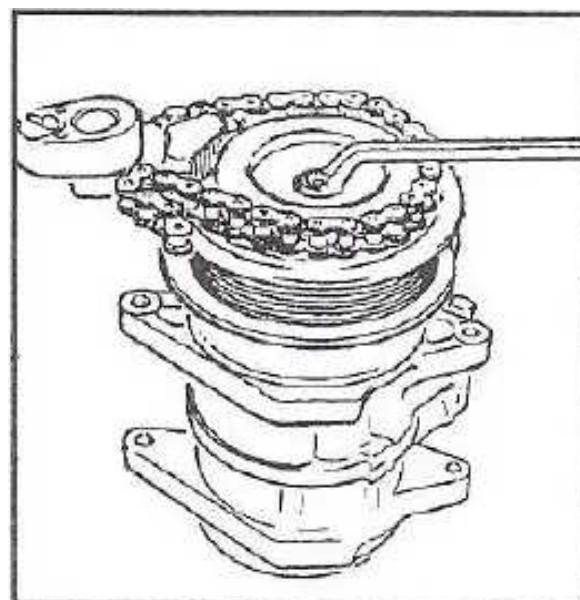
Se sacan las fundas de las mangueras del evaporador.



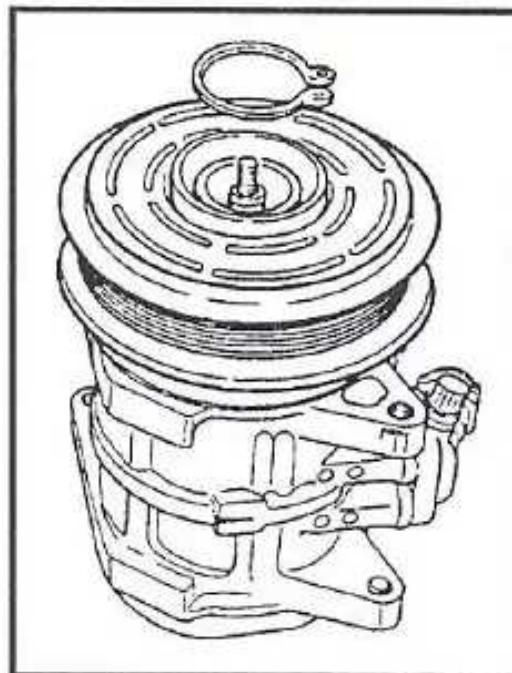
Se retira la carcasa superior del evaporador. En esta situación se accede al termostato para removedor.

EMBRAGUE ELECTROMAGNETICO.

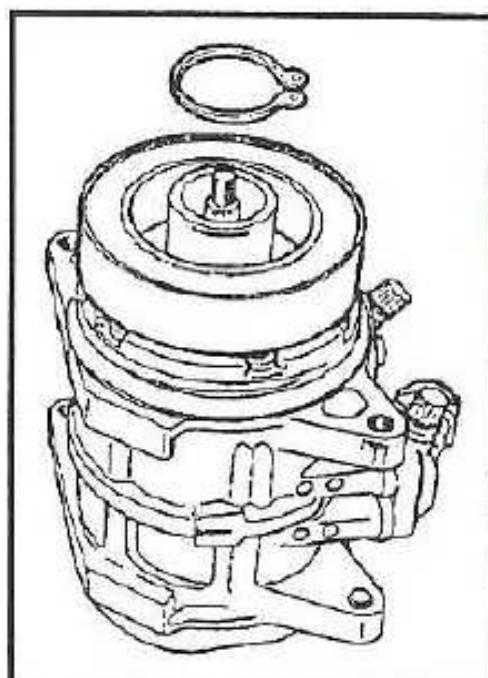
Se afloja la correa Poly V. Se libera el compresor de sus soportes. Se bloquea el plato del embrague y se saca la tuerca de sujeción.



Se retira el plato. Se retiran la traba y el rotor.



Se extrae la traba del estator.



Cuando se reinstala se debe cuidar que los anillos traba del estator y del rotor estén ubicados con su superficie rebajada hacia el frente del compresor.

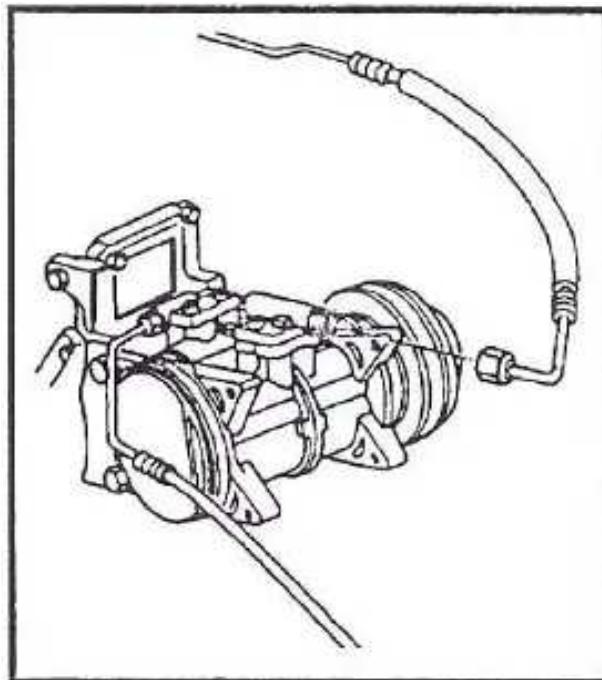
Si se sustituye el plato o del rotor, se usan arandelas de ajuste para que después de apretar la tuerca de sujeción quede un huelgo de 0,6 a 1 mm entre el plato y el rotor. La tuerca del plato se aprieta a 20 Nm y los tornillos del compresor en el soporte a 38 Nm.

COMPRESOR.

Para removerlo, se comienza vaciando el sistema de gas.

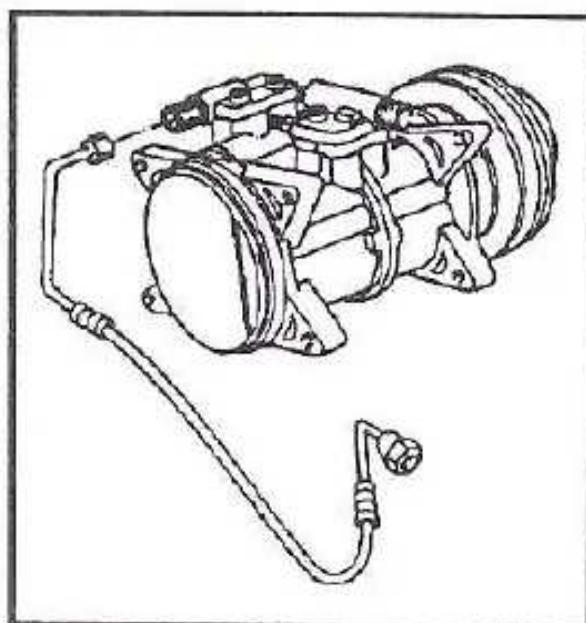
Se afloja la correa Poly V. Se desacopla el conector del embrague electromagnético.

Se desacopla la manguera de alta presión del compresor y se obturan los extremos desconectados.



Se saca el soporte del compresor y se sostiene al compresor adecuadamente.

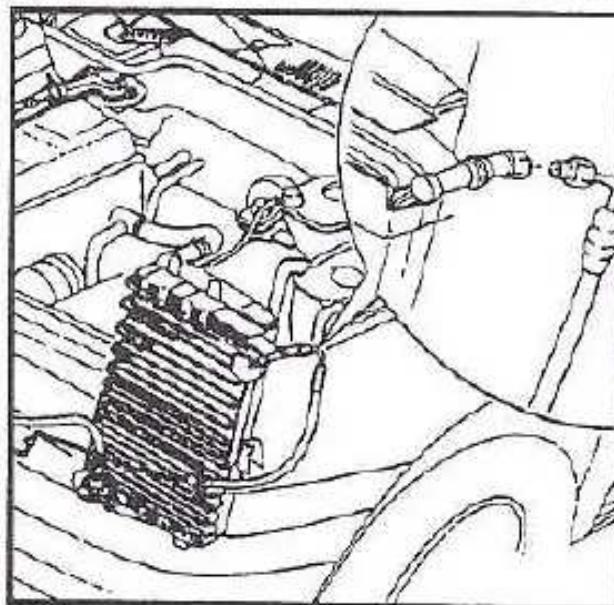
Se desacopla la manguera de baja presión y se obtura los extremos desconectados.



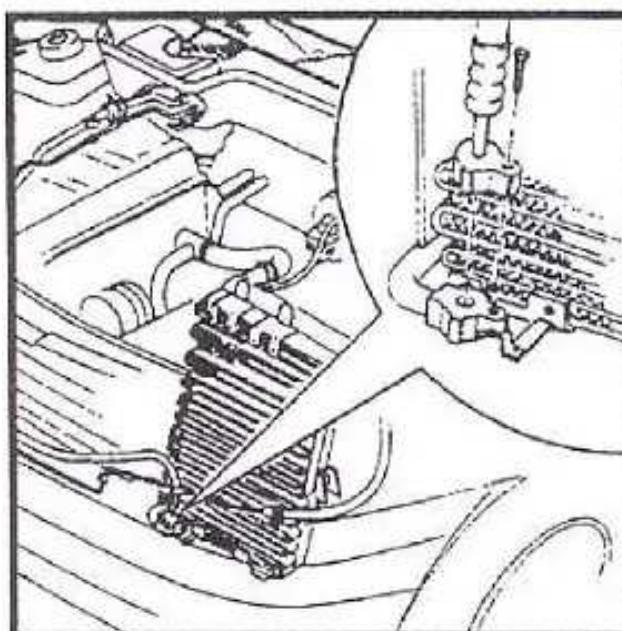
CONDENSADOR.

Se remueve la cubierta del radiador. Se vacía el sistema. Se recomienda usar guantes para las operaciones porque el contacto con las aletas del condensador puede originar heridas.

Se desacopla el condensador de la manguera de entrada.



Se desacopla el condensador de la manguera de salida.

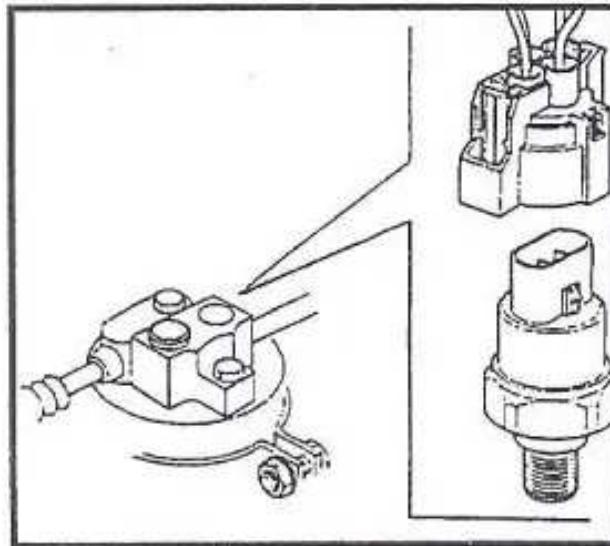


Se libera el condensador y se lo remueve.

PRESOSTATO.

El presostato desconectado, el compresor con una presión inferior a 2 bares o una presión superior a 32 bares. Conectar el ventilador del radiador con una presión superior a 15 bares.

Para sustituirlo primero se vacía el sistema. Se desacopla el conector del presostato. Se remueve el presostato.

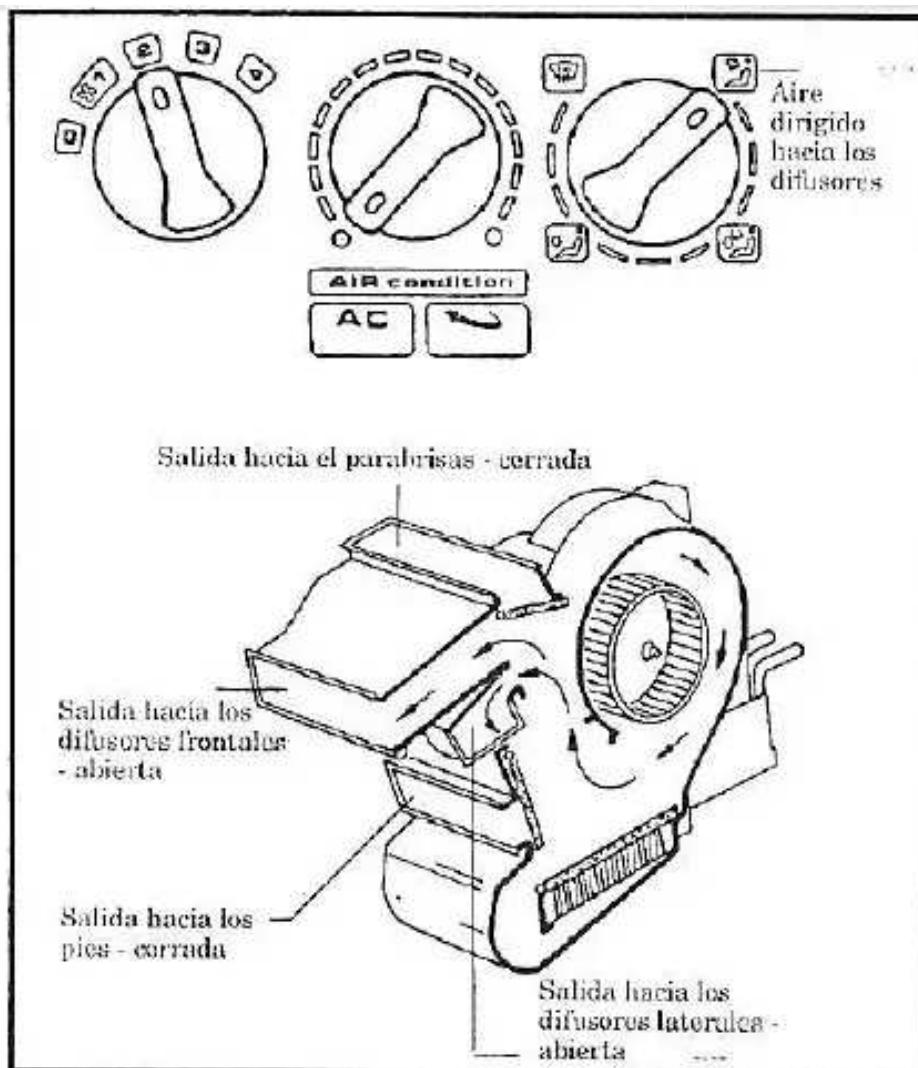


Se sella el filtro-secador.

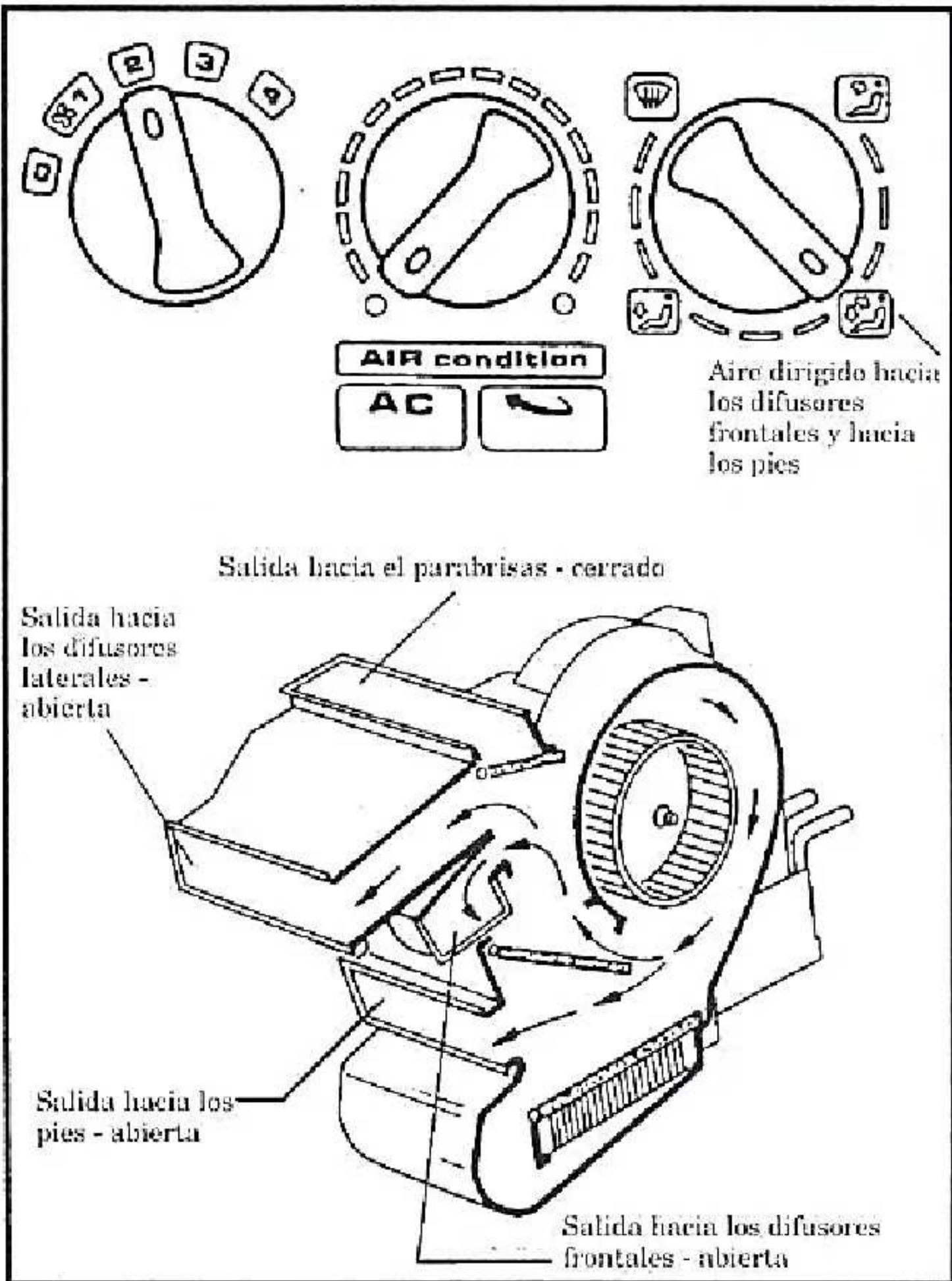
Para reinstalar se remplaza el anillo de sellado del presostato. Se ajusta el presostato con 10 Nm y se carga el sistema.

DISTRIBUCION DE AIRE EN LA CAJA DE AIRE.

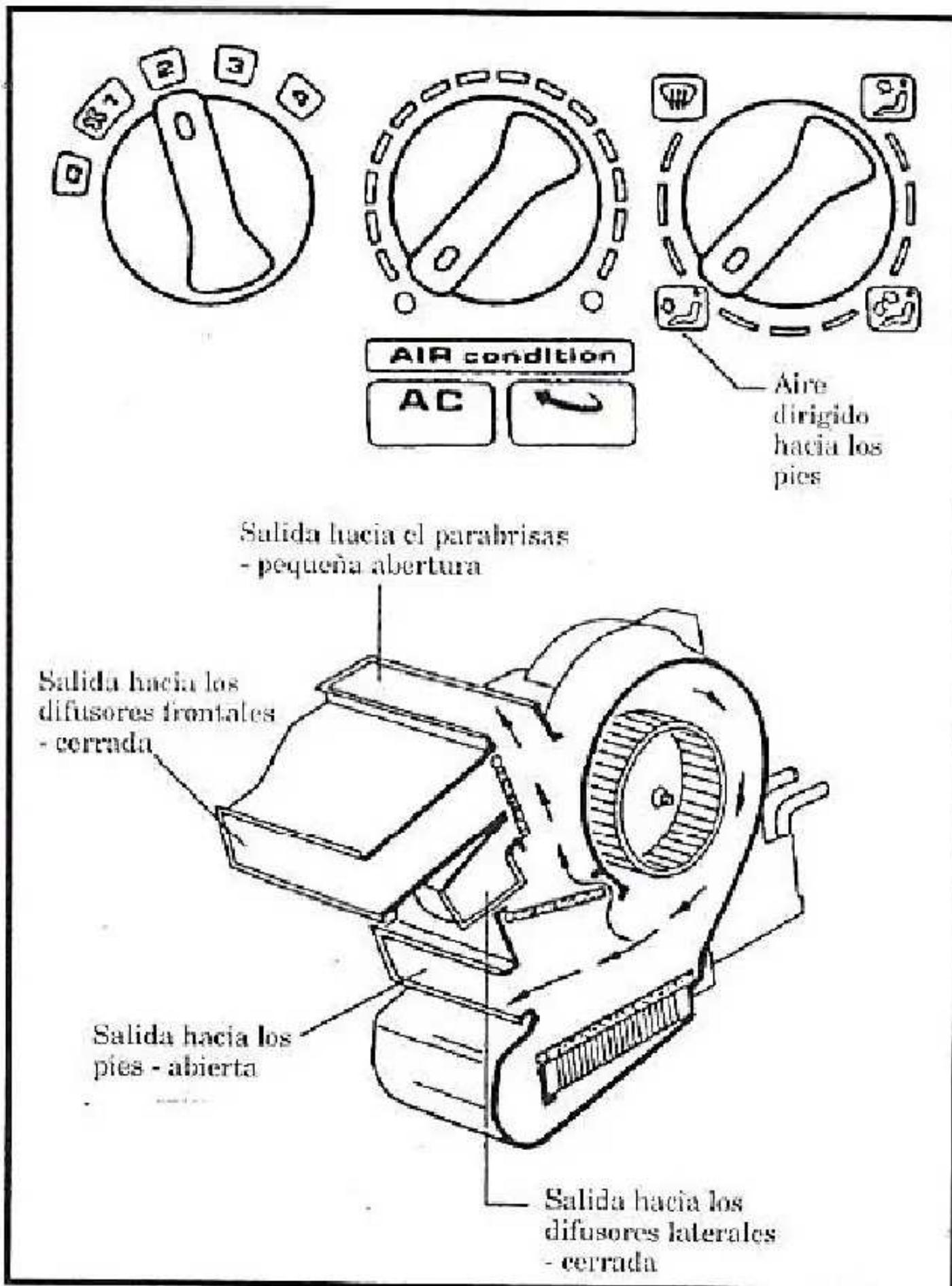
Posición en el comando frontal.



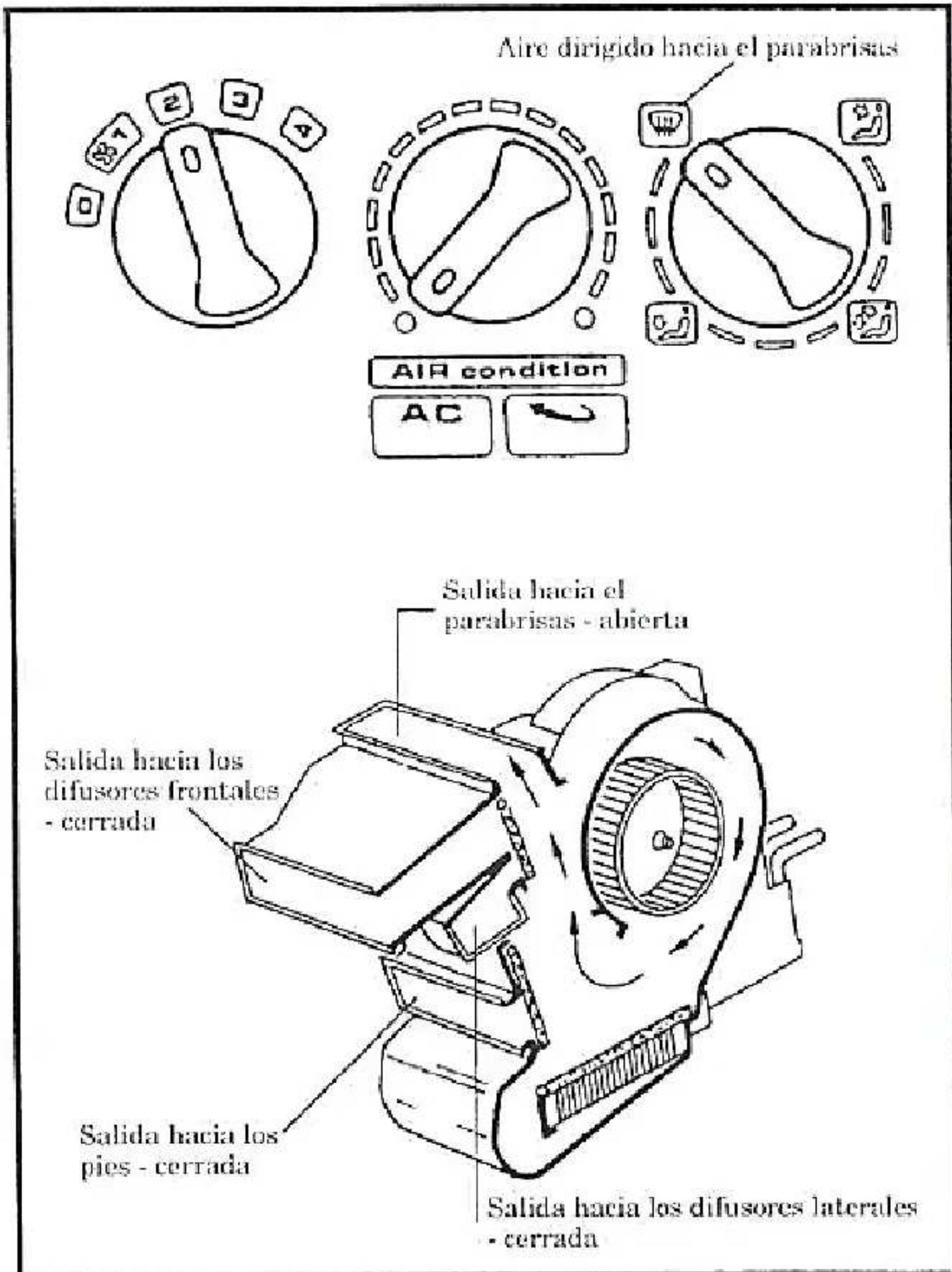
Posición en el comando: pies y frontal.



Posición en el comando: pies.

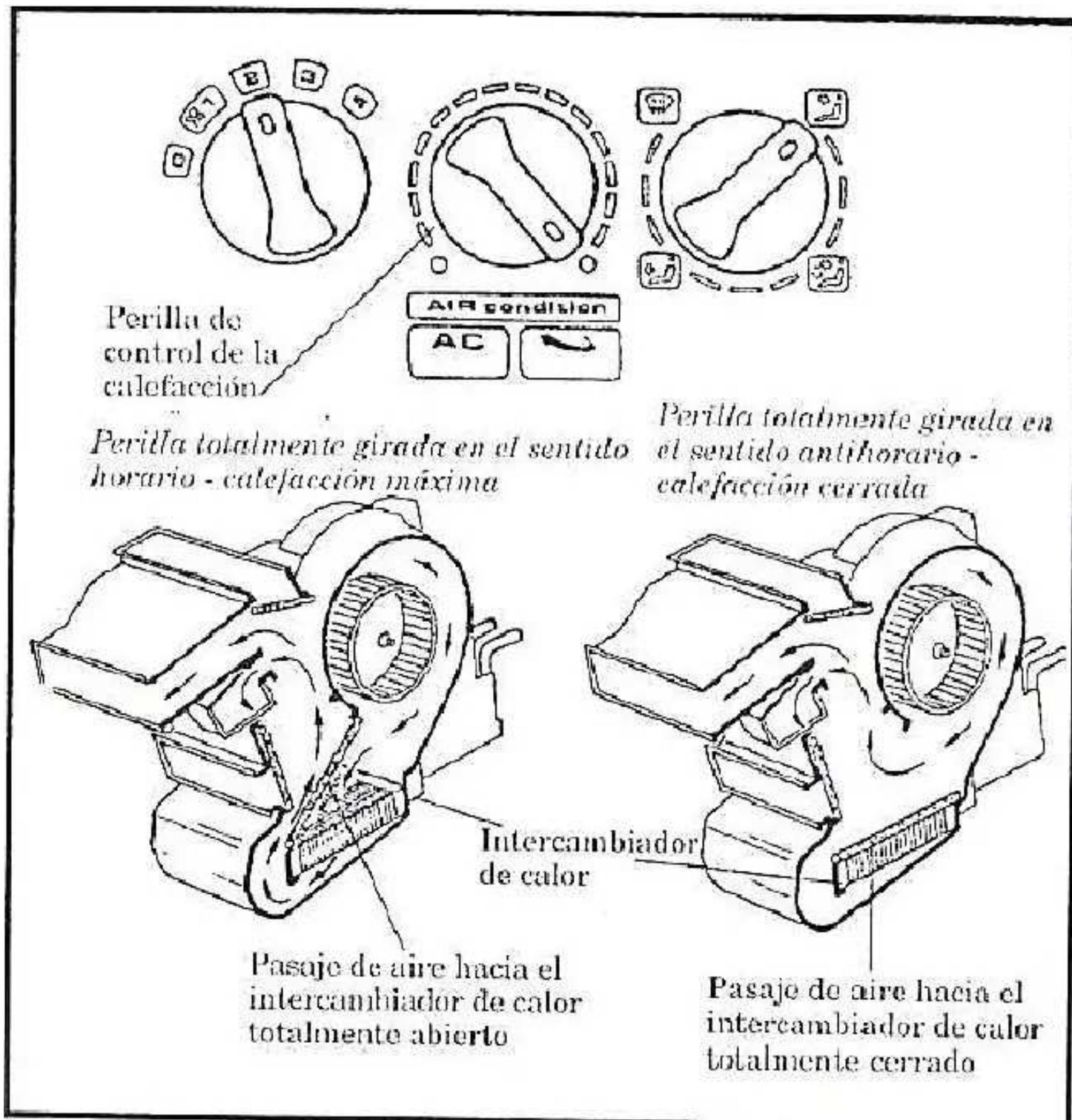


Posición en el comando: parabrisas.



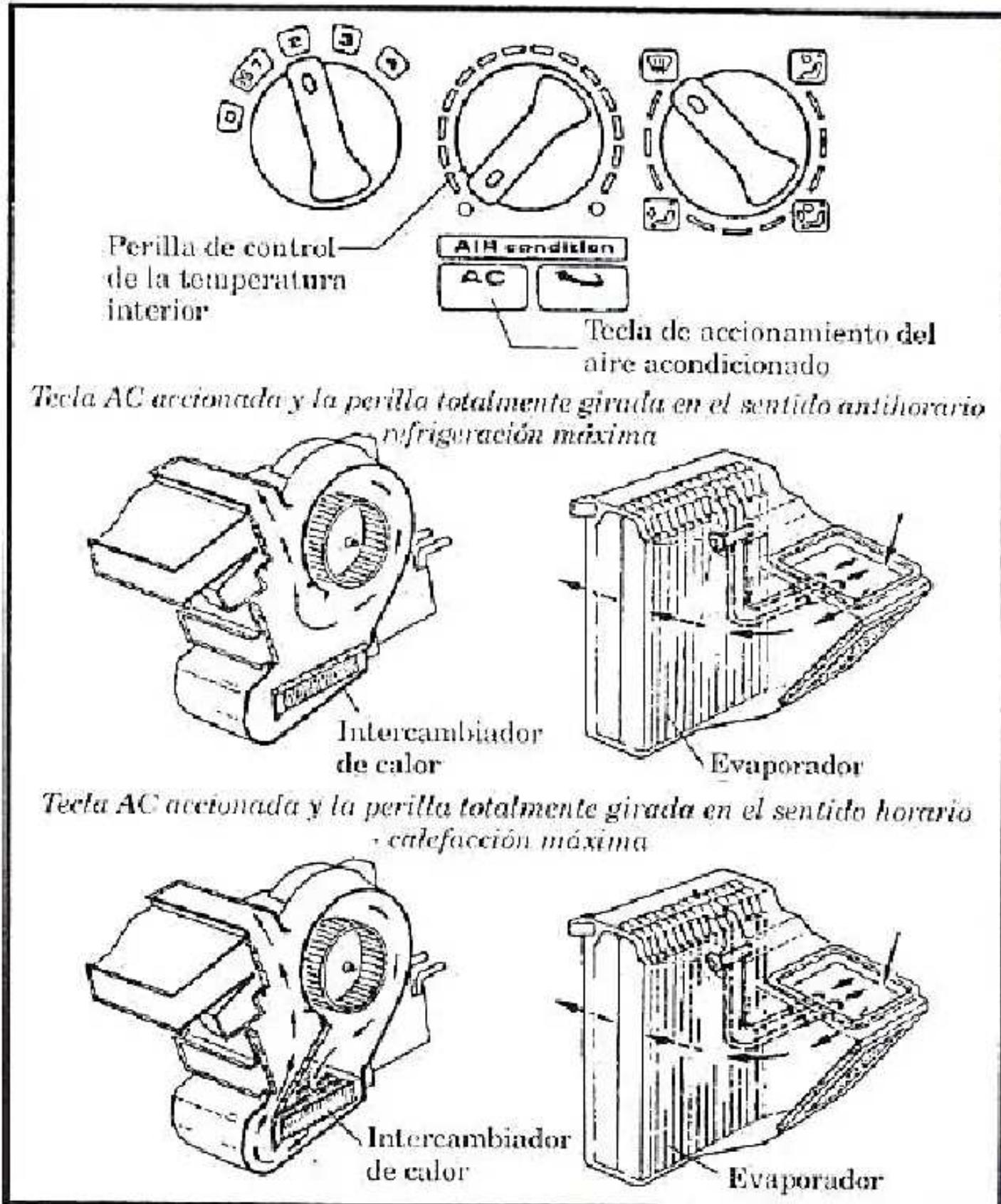
CALEFACCION INTERIOR.

La intensidad de la calefacción se gradúa girando la perilla central del comando.



CLIMATIZACION

Cuando se acciona el sistema mediante la tecla AC el aire (que primero pasa por el evaporador) se enfria y luego puede pasar o no por el intercambio de calor.



Esquema eléctrico del aire acondicionado. Motores con inyección CFI y EFI.

