



Grupa VAG, silniki: 1.6 TDI, 2.0 TDI (silnik EA288)



Rozwiązania z załączaną pompą:

VKMC 01278, VKPC 81278 ze zintegrowanym czujnikiem włączającym.

VKMC 01278-2, VKPC 81278-1 bez zintegrowanego czujnika włączającego.

Rozwiązanie z mechaniczną niezłączaną pompą

VKMC 01278-1, VKPC 81178 bez zintegrowanego czujnika włączającego.

Nr SKF	Technologia pompy SKF	Nr OE	Technologia pompy OE
VKPC 81278 VKPC 81278-1	Załączana Załączana, bez czujnika	04L 121 011 04L 121 011 E 04L 121 011 L	Załączana Załączana Załączana
VKPC 81178	Mechaniczna Mechaniczna Mechaniczna Mechaniczna	04L 121 011 H 04L 121 011 04L 121 011 E 04L 121 011 L	Mechaniczna Załączana Załączana Załączana
VKMC 01278 VKMC 01278-2	Załączana Załączana	(Bez czujnika włączającego)	
VKMC 01278-1	Mechaniczna	(Bez czujnika włączającego)	

Zgodnie z rozwiązaniami stosowanymi przez grupę VAG, SKF oferuje załączaną jak i mechaniczną pompę wody do powyższych silników. Pompy wody SKF VKPC 81178 (mechaniczna) i załączane VKPC 81278 i VKPC 81278-1 są zgodne ze specyfikacją jakości i wydajności OE.

Uwaga! Zastąpienie załączanej pompy przez mechaniczną może spowodować wydłużenie czasu rozgrzewania silnika!

Szczegółowe zastosowania poszczególnych zestawów znajdują się w katalogu SKF



Zeskanuj kod QR i odwiedź vehicleaftermarket.skf.com aby zapoznać z pełną ofertą i katalogiem produktów SKF

Śledź kanały społecznościowe

SKF Automotive
 SKFAftermarket
 SKFAutomotive
 SKFAutomotive



Skontaktuj się z działem wsparcia technicznego SKF: helpline@skf.com

Rozwiązania SKF z pompą załączaną i mechaniczną

Pompa załączana

Ze zintegrowanym czujnikiem włączającym



VKMC 01278

Zestaw paska rozrządu z pompą ze zintegrowanym czujnikiem włączającym

Pompa Aquamax załączana

Z mechanizmem załączającym, bez czujnika włączającego. Należy użyć czujnika ze zdemontowanej pompy



VKMC 01278-2

Zestaw paska rozrządu z pompą załączaną bez zintegrowanego czujnika włączającego



VKPC 81278

Załączana pompa cieczy chłodzącej ze zintegrowanym czujnikiem włączającym



VKPC 81278-1

Załączana pompa cieczy chłodzącej bez zintegrowanego czujnika

Uwaga! Podczas napraw silnika zawsze należy postępować zgodnie z instrukcjami producenta pojazdu. Zestawy SKF są przeznaczone do profesjonalnych napraw dokonywanych przez specjalistów i wymagają użycia odpowiednich narzędzi montażowych. Poniższą instrukcję należy traktować jedynie jako zalecenia montażowe.

Rozwiązania SKF z pompą załączaną i mechaniczną

Niezałączana pompa cieczy chłodzącej

Pompa nie jest wyposażona w zintegrowany czujnik włączający. Do montażu należy użyć czujnika ze zdemontowanej pompy.



VKMC 01278-1

Zestaw paska rozrządu z mechaniczną pompą cieczy chłodzącej



VKPC 81178

Mechaniczna niezałączana pompa cieczy chłodzącej

Uwaga! Podczas napraw silnika zawsze należy postępować zgodnie z instrukcjami producenta pojazdu. Zestawy SKF są przeznaczone do profesjonalnych napraw dokonywanych przez specjalistów i wymagają użycia odpowiednich narzędzi montażowych. Poniższą instrukcję należy traktować jedynie jako zalecenia montażowe.

Zalecenia montażowe

Załączana pompa cieczy chłodzącej

VKMC 01278 / VKPC 81278 (pompa załączana z czujnikiem)

1) Zdemontować starą pompę



2) Zamontować nową sterowaną pompę SKF VKPC 82178 ze zintegrowanym czujnikiem włączającym (N489)



VKMC 01278-2 / VKPC 81278-1 (załączana pompa Aquamax bez zintegrowanego czujnika włączającego)

1) Zdemontować pompę i odłączyć czujnik (N489) do ponownego montażu

2) Zamontować nową załączaną pompę SKF VKPC 81278-1 wraz z czujnikiem ze starej pompy



Czujnik włączający

VKPC 81278-1

VKPC 81278

UWAGA : Jeżeli czujnik zostanie nieprawidłowo zamontowany, na desce rozdzielczej zostanie zasygnalizowana usterka silnika.

Zalecenia montażowe

VKMC 01278-1 / VKPC 81178 (pompa mechaniczna)

Wymiana pompy załączanej OE na mechaniczną

1) Zdemontować pompę i odłączyć czujnik (N489) do ponownego montażu

2) Zamontować nową mechaniczną pompę SKF VKPC 81178 wraz z czujnikiem ze starej pompy



Czujnik włączający

2) Mechaniczna pompa ciecży chłodzącej SKF VKPC 81178

UWAGA : Jeżeli czujnik zostanie nieprawidłowo zamontowany, na desce rozdzielczej zostanie zasygnalizowana usterka silnika.

Instrukcja montażowa wymiany mechanicznych i załączanych pomp wody SKF (1)

Budowa układu chłodzenia

Układ chłodzenia należy opróżnić za pomocą testera diagnostycznego pojazdu. Układ składa się z 5 systemów chłodzących różne elementy silnika:

1. Główny układ chłodzenia silnika
2. Wtórny układ chłodzenia silnika
3. Dodatkowy układ chłodzenia turbosprężarki
4. Dodatkowy układ chłodzenia nagrzewnicy
5. Dodatkowy układ chłodzenia skrzyni biegów

Uwaga! Nieprawidłowe opróżnienie układu chłodzenia może skutkować:

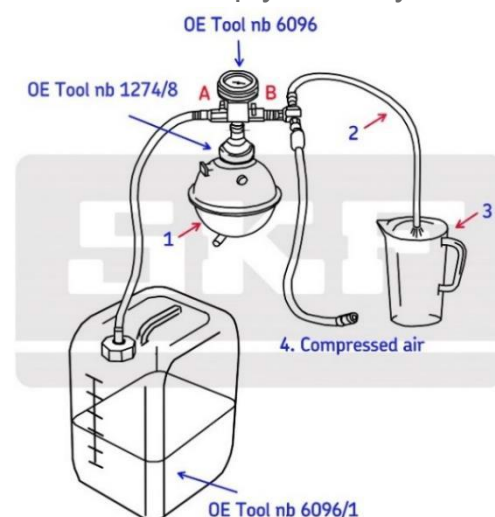
- ✓ Uszkodzeniem elektrycznej pompy wtórnego układu chłodzenia.
- ✓ Dłuższym rozgrzewaniem lub nietypowym wzrostem temperatury silnika.
- ✓ Awarią silnika spowodowaną niewystarczającym napełnieniem/opróżnieniem układu

Procedura opróżniania układu przy użyciu rekomendowanych narzędzi

- ✓ Napełnić zbiornik urządzenia nr OE 6096 minimum 8 litrami gotowego płynu chłodzącego.
- ✓ Umieścić zbiornik na poziomie powyżej silnika (np. na wózku warsztatowym).
- ✓ Połączyć zbiornik wyrównawczy płynu chłodzącego (1) z urządzeniem nr OE 6096 za pomocą adaptera/narzędzia nr OE 1274/8.
- ✓ Przewód odpowietrzający (2) włożyć do małego pojemnika(3).

Uwaga! Przez przewód odpowietrzający może zostać zassana mała ilość płynu, który powinien spłynąć do podstawionego pojemnika.

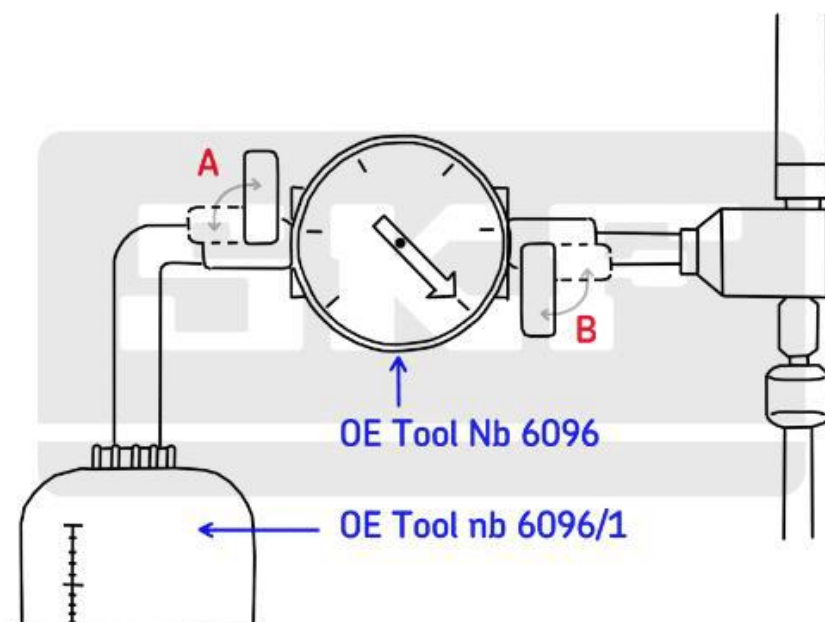
- ✓ Zamknąć zawory (A) i (B) obracając dźwignię o 90° w kierunku przepływu płynu
- ✓ Podłączyć przewód (4) do kompresora
- ✓ Ustawić ciśnienie pomiędzy 7-10 bar
- ✓ Otworzyć zawór (B) obracając dźwignię w kierunku przepływu płynu



Instrukcja montażowa wymiany mechanicznych i załączanych pomp wody SKF (2)

- ✓ Pompa generuje podciśnienie w układzie chłodzenia. Wskazówka musi poruszać się w zielonym obszarze manometru.
- ✓ Otworzyć zawór (A) przekręcając dźwignię w kierunku przepływu płynu, tak aby przewód doprowadzający wypełnił się płynem ze zbiorniczka wyrównawczego.
- ✓ Zamknąć zawór (A).
- ✓ Pozostawić zawór (B) otwarty przez 2 minuty.
- ✓ Pompa cały czas wytwarza podciśnienie w układzie chłodzenia. Wskazówka powinna pozostać w zielonej strefie manometru.
- ✓ Zamknąć zawór (B).
- ✓ Wskazówka manometru powinna pozostać w obszarze zielonym, próżnia wewnątrz układu chłodzenia jest wystarczająca do jego napełnienia.
- ✓ Należy powtarzać tę procedurę, aż wskazówka znajdzie się w zielonym obszarze.
- ✓ W przypadku znacznego spadku próżni należy sprawdzić szczelność układu chłodzenia.
- ✓ Odłączyć przewód kompresora.
- ✓ Otworzyć zawór (A).

Uwaga! Należy kontrolować, czy poziom płynu chłodzącego osiągnął poziom maksymalny (1).



© SKF Group 2019

You Tube [Kliknij aby obejrzeć filmy SKF Aftermarket na Youtube!](#)

© SKF Group 2019

Treść niniejszej publikacji jest własnością wydawcy i nie może być reprodukowana (nawet częściowo) bez uprzedniego pisemnego pozwolenia. Zapewniono dokładność informacji zawartych w niniejszej publikacji ale wydawca nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności za jakiegokolwiek szkody lub straty pośrednie, bezpośrednie lub wtórne wynikające z wykorzystania informacji tu zawartych.

