

Nota importante

Intervalos de sustitución de la correa de distribución

En la medida de lo posible, los intervalos recomendados se han establecido a partir de la información facilitada por los fabricantes; en las raras excepciones en que no se cuente con las recomendaciones del fabricante, la decisión de sustituir la correa se debe basar en la evidencia consiguiente a un examen en profundidad del estado de la misma.

Aparte del estado de la correa a simple vista, que se explica a fondo en la sección "Instrucciones generales" (F5) - "Correas de distribución dentadas", existe una serie de factores que se deben tener en cuenta al comprobar las correas de distribución.

1. Si se trata de una correa original o de recambio.
2. Cuándo se sustituyó por última vez y si se hizo al kilometraje correcto.
3. Si se conoce o no el historial del vehículo.
4. Si el vehículo ha estado funcionando en condiciones arduas que podrían hacer necesario acortar los intervalos de sustitución.
5. Si el resto de los componentes del árbol de levas, tales como el tensor, las poleas y otros componentes auxiliares conducidos por la correa, como puede ser la bomba de agua, están en buen estado, de forma que no afecten a la vida útil de la correa de recambio.
6. Si el estado de la correa parece ser correcto, ¿puede estar seguro de que no fallará antes de que se deba realizar la próxima comprobación o revisión?
7. En caso de fallo de la correa, el coste de la reparación de los daños ocasionados como consecuencia podría ser bastante elevado.
8. El coste del reemplazo de la correa como parte de una rutina de servicio podría suponer sólo un 5-10% del coste de la reparación posterior al fallo de la correa. Asegúrese de que el cliente sea consciente de las posibles consecuencias.
9. En caso de duda acerca del estado de la correa, REEMPLÁCELA.
10. Véase "Sustitución de Servicio" en la sección "Instrucciones generales"(F5) - "Correas de distribución dentadas", para obtener más información sobre el funcionamiento en condiciones arduas y la inspección.

Intervalos de sustitución recomendados

Intervalos de sustitución recomendados

Tiempos de reparación - horas

Tiempos de reparación - horas

Retirar e instalar	1,40
Retirar e instalar - AC	1,60
Retirar e instalar - PAS	1,60
Retirar e instalar - PAS+AC	1,80

Herramientas especiales

Herramientas especiales

- No son necesarias.

Precauciones especiales

Precauciones especiales

- Desconectar el cable de masa de la batería.
- NO hacer girar el cigüeñal ni el árbol de levas con la correa de distribución desmontada.
- Desmontar las bujías para hacer girar con mayor facilidad el motor.
- Hacer girar el motor en el sentido de giro normal (a menos que se especifique lo contrario).
- NO hacer girar el motor mediante el árbol de levas u otros piñones.
- Respetar todos los pares de apriete.

Desmontaje

Desmontaje

1. Desmontar:
 - Correas de arrastre auxiliares.
 - Polea de bomba de agua.
 - Varilla de nivel de aceite y su tubo (en caso necesario).
2. Levantar y apoyar la parte delantera del vehículo.
3. Desmontar:
 - Rueda delantera derecha.
 - Tornillo de la polea del cigüeñal [1] .
 - Polea del cigüeñal [2] .
 - Cubierta de distribución [3] .
4. Girar el cigüeñal hacia la derecha hasta el PMS del cilindro nº 1.
5. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje [4] y [5] .
6. Aflojar el tornillo del tensor [6] .
7. Empujar el tensor alejándolo de la correa. Apretar el tornillo sin bloquearlo.
8. Sacar la correa de distribución.

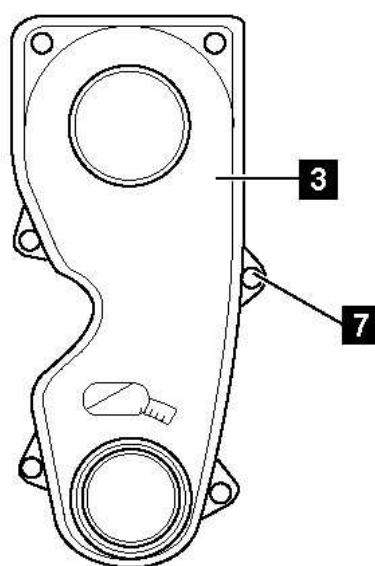
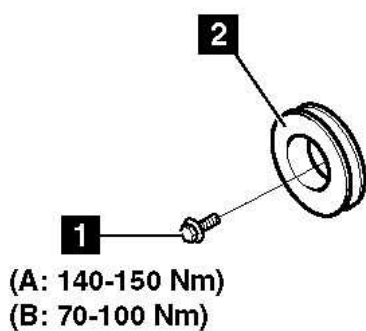
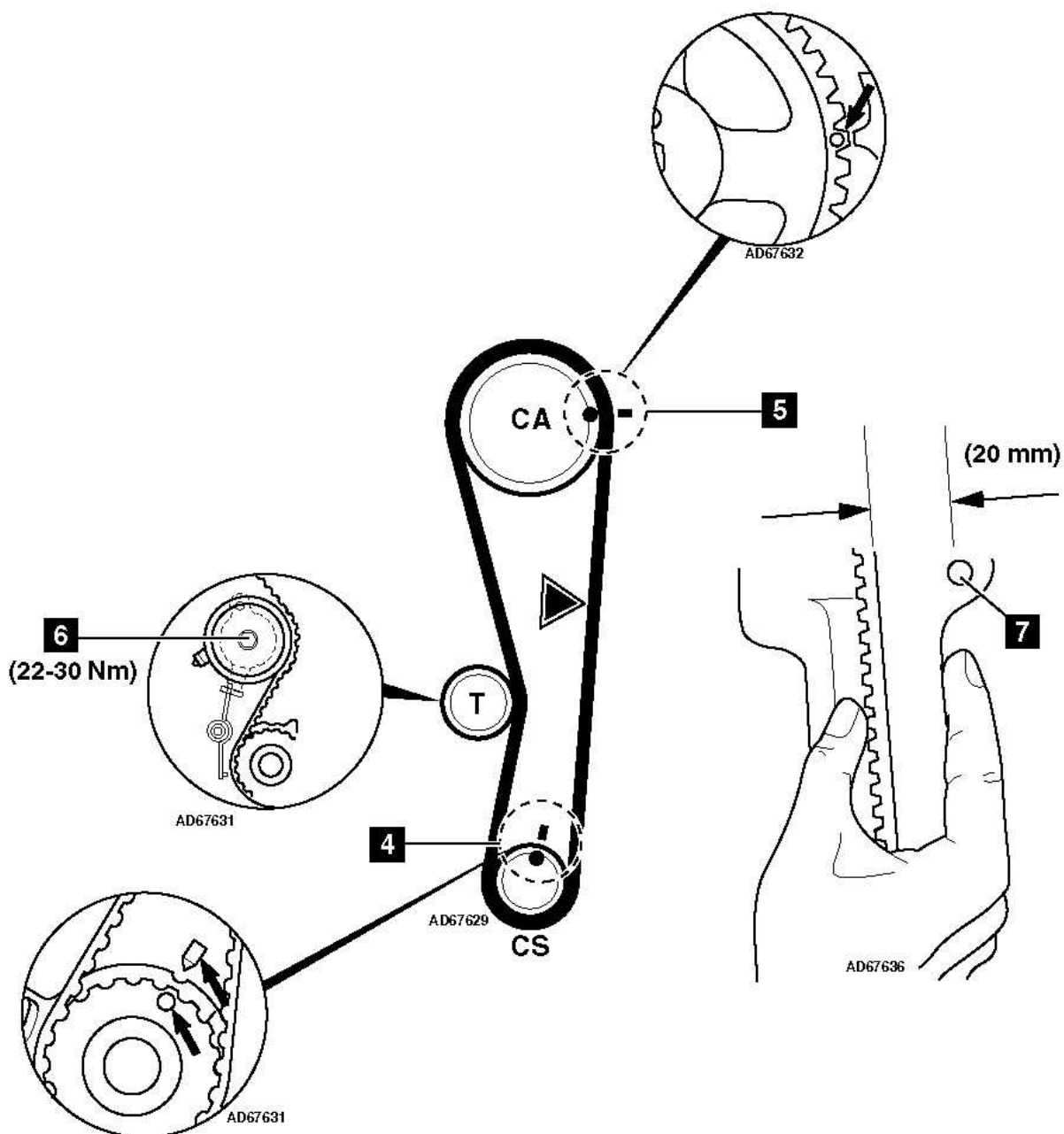
Montaje

Montaje

NOTA: Observar la dirección de las marcas de giro en la correa.

1. Comprobar que el rodillo tensor funcione con suavidad.
2. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje [4] y [5] .
3. Colocar la correa de distribución hacia la izquierda empezando por el piñón del cigüeñal. Asegurarse de que la correa quede tirante en el lado no tensado.
4. Aflojar el tornillo del tensor [6] . Dejar que el tensor entre en funcionamiento.
5. Girar el cigüeñal 2 dientes hacia la derecha en el piñón del árbol de levas.
6. Empujar el rodillo tensor contra la correa.
7. Apretar el tornillo del tensor [6] . Par de apriete: 22-30 Nm.
8. Girar el cigüeñal cuatro vueltas hacia la derecha.
9. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje [4] y [5] .
10. Comprobar la tensión de la correa de la manera siguiente:
11. Ejercer presión con el pulgar sobre la correa en  y empujar la correa hacia afuera del tensor.

12. Comprobar si la medida entre la parte trasera de la correa y el centro del orificio del tornillo de la tapa de la correa es de unos 20 mm [7] .
13. Montar los componentes en orden inverso al desmontaje.
14. Apretar el tornillo de la polea del cigüeñal [1] :
 - (A) Atoz. Par de apriete: 140-150 Nm.
 - (B) Getz. Par de apriete: 70-100 Nm.



AD18513