Teléfono:
Fax:
VAT Registration No.:

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

Comprobación de daño en el motor

Comprobación de daño en el motor

ATENCIÓN: This engine has been identified as an INTERFERENCE engine in which the possibility of valve-to-piston damage in the event of a timing belt failure is MOST LIKELY to occur. Se debe comprobar la compresión de todos los cilindros antes de desmontar la culata.

Tiempos de reparación - horas

Tiempos de reparación - horas

Retirar e instalar	3,00
Retirar e instalar - AC	3,40

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. Apoyar el motor.
2. Desmontar:
   - Tapa del motor.
   - Correa(s) de arrastre auxiliar(es).
   - Polea de la bomba de servodirección.
   - Rodillo guía.
   - Rodillo tensor.
   - Soporte de la bancada derecha del motor [1] .
   - Tornillo del cigüeñal [2] .
   - Polea del cigüeñal [3] .
   - Cubierta superior de distribución [4] .
   - Cubierta inferior de distribución [5] .
3. Girar el cigüeñal hacia la derecha hasta el PMS del cilindro nº 1. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje [6] y [7] .
4. Desmontar:
   - Tornillos del tensor automático [8] .
   - Tensor automático [9] .
   - Correa de distribución.

   NOTA: Si hay que volver a montar la correa, marcar con tiza su sentido de giro.

Montaje

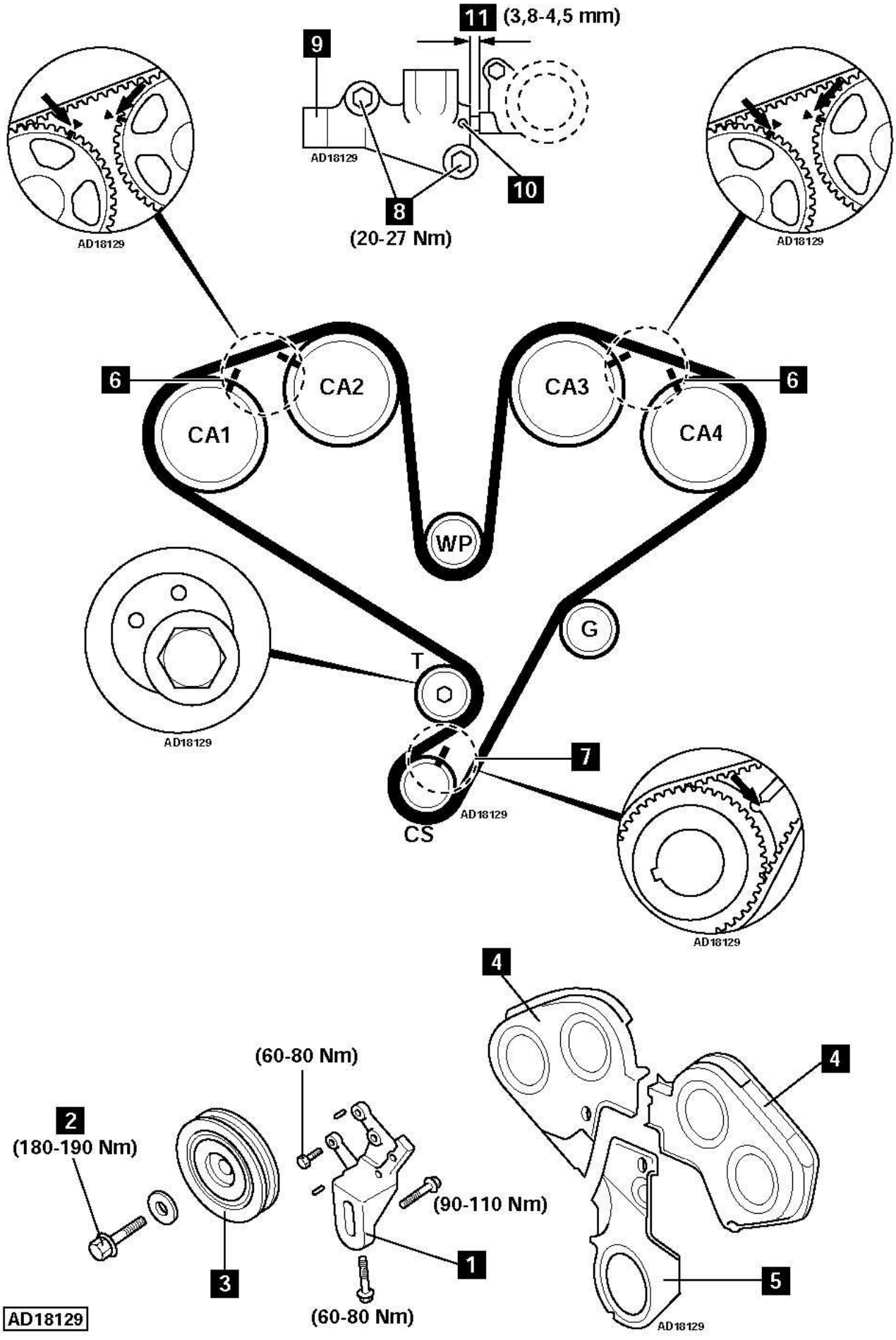
Montaje

1. Comprobar si existen fugas o daños en el cuerpo del tensor [9] .
2. Comprimir el vástago empujador hacia adentro del cuerpo del tensor.
3. Retener el vástago empujador con un pasador adecuado introducido por el orificio en el cuerpo del tensor [10] .

(c) Autodata Limited 2009
Valid forever. 11/03/2016
V8.500- Autodata

4. Montar el tensor automático [9] . Apretar los tornillos a 20-27 Nm [8] .
5. Colocar la correa de distribución hacia la izquierda empezando por el piñón del cigüeñal. Asegurarse de que la correa quede tirante entre los piñones.
6. Sacar el pasador del cuerpo del tensor para liberar el vástago empujador [10] .
7. Girar lentamente el cigüeñal 2 vueltas hacia la derecha hasta el PMS del cilindro nº 1.
8. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje [6] y [7] .
9. Transcurridos 5 minutos, comprobar que la longitud del vástago empujador completamente extendido sea de 3,8-4,5 mm [11] .
10. Si no es así: Repetir el procedimiento de montaje.
11. Montar los componentes en orden inverso al desmontaje.
12. Apretar el tornillo de la polea del cigüeñal [2] . Par de apriete: 180-190 Nm.

(c) Autodata Limited 2009
Valid forever. 11/03/2016
V8.500- Autodata



(c) Autodata Limited 2009
Valid forever. 11/03/2016
V8.500-