

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

Ningún intervalo de sustitución de la correa de distribución recomendado por el fabricante para este motor.

Siempre se debe tener en cuenta el uso previo del vehículo y su historial de servicio.

Remitirse a los Intervalos de sustitución de la correa de distribución al comienzo de este manual.

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

Comprobar y ajustar 0 , 90	
Retirar e instalar	0.
	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. Levantar y apoyar la parte delantera del vehículo.
2. Desmontar:
 - Conducto de admisión del filtro de aire.
 - Aleta del paso de rueda derecha (si lleva). Correa de arrastre auxiliar.
3. Arosa:
 - Apoyar el motor.
 - Desmontar la bancada derecha del motor.
 - Bajar el motor un poco.
4. Desmontar:
 - Tornillos de la polea del cigüeñal [1] .
 - Polea del cigüeñal [2] .
 - Cubierta superior de distribución [3] . Cubierta inferior de distribución [4] .
5. Girar el cigüeñal hasta el PMS del cilindro nº 1. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje [5] y [6] .
6. Si no se alinea la marca de reglaje del árbol de levas [6] : Girar el cigüeñal una vuelta hacia la derecha.

7. Aflojar la tuerca del tensor [7] . Girar el tensor hacia la izquierda alejándolo de la correa. Apretar la tuerca sin bloquearla [7] .
8. Sacar la correa de distribución.

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

Montaje

Montaje

1. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje [5] y [6] .
2. Colocar la correa de distribución.
3. Asegurarse de que el tornillo sujete la placa de asiento [8] .
4. Aflojar la tuerca del tensor [7] .
5. Girar el tensor hacia la derecha hasta que el índice se alinee con la muesca [9] .
6. Apretar la tuerca del tensor a 20 Nm [7] .
7. Girar el cigüeñal dos vueltas hacia la derecha hasta el PMS del cilindro nº 1.
8. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje [5] y [6] .
9. Asegurarse de que el índice del tensor esté alineado con la muesca [9] .
10. Si no es así: Repetir el procedimiento de tensado.
11. Aplicar una presión fuerte con el pulgar sobre la correa en  .
12. Girar el cigüeñal dos vueltas hacia la derecha hasta el PMS del cilindro nº 1.
13. Asegurarse de que el índice del tensor esté alineado con la muesca [9] .
14. Montar:
 - Cubierta inferior de distribución [4] .
 - Cubierta superior de distribución [3] .
 - Polea del cigüeñal [2] .
 - Tornillos de la polea del cigüeñal [1] .
15. Apretar los tornillos de la polea del cigüeñal a 20 Nm [1] .
16. Arosa:
 - Levantar un poco el motor.
 - Sustituir los tornillos de la bancada derecha del motor [10] , [11] y [12] .
 - Montar la bancada derecha del motor.
17. Arosa - apretar:
 - Tornillos de la bancada del motor [10] . Par de apriete: 25 Nm + 45°.
 - Tornillos de la bancada del motor [11] . Par de apriete: 50 Nm.
 - Tornillos de la bancada del motor [12] . Par de apriete: 25 Nm.
18. Montar los componentes en orden inverso al desmontaje.

