

Teléfono:
Fax:
GST registration no.:

Nombre:	ronda	Fabricante:	Seat
Dirección:		Modelo:	
		Año:	1986
		Matrícula:	
Tel - privado:		Kilometraje:	
Tel - oficina:		Número de trabajo:	

Nota importante

Nota importante

El fabricante puede alterar los intervalos y procedimientos indicados en cualquier momento. Para asegurar que permanece informado de cualquier cambio que se produzca entre las diferentes ediciones del CD de Autodata le recomendamos visitar la sección de Correas de distribución en nuestra página web, actualizada regularmente.

<http://www.autodata-cd.com>

Intervalos de sustitución de la correa de distribución

La información relativa a los intervalos de sustitución de la correa de distribución no es parte fundamental de los contenidos y fines principales de este manual, pero se ha incluido a modo de guía para los talleres y como información que es aconsejable que conozcan los clientes. 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 más adelante en esta sección, 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.

Intervalos de sustitución recomendados

Intervalos de sustitución recomendados

Cada 30.000 km - comprobar y sustituir en su caso.
No hay intervalo recomendado por el fabricante.

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

Avería del motor

Avería del motor

ATENCIÓN: Aunque un funcionamiento incorrecto de la correa de distribución **NORMALMENTE** ocasiona daños en el motor, se debe comprobar la compresión de todos los cilindros antes de desmontar la culata.

Tiempos de reparación

Tiempos de reparación

Comprobar y ajustar	0,50
Desmontar y montar	2,20

Herramientas especiales

Herramientas especiales

- Extractor del piñón de la bomba de inyección - SEAT nA-42.128/1.
- Llave para tuerca de la polea del cigüeñal - SEAT nA-50.121.

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 de incandescencia 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.
- Comprobar el reglaje de la bomba de inyección diesel después de cambiar la correa.

Desmontaje

Desmontaje

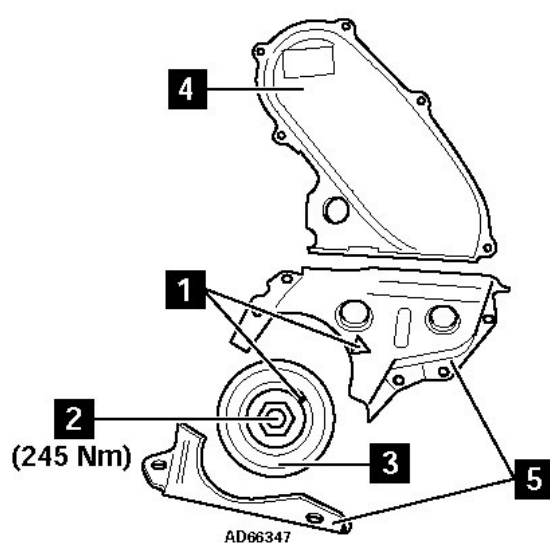
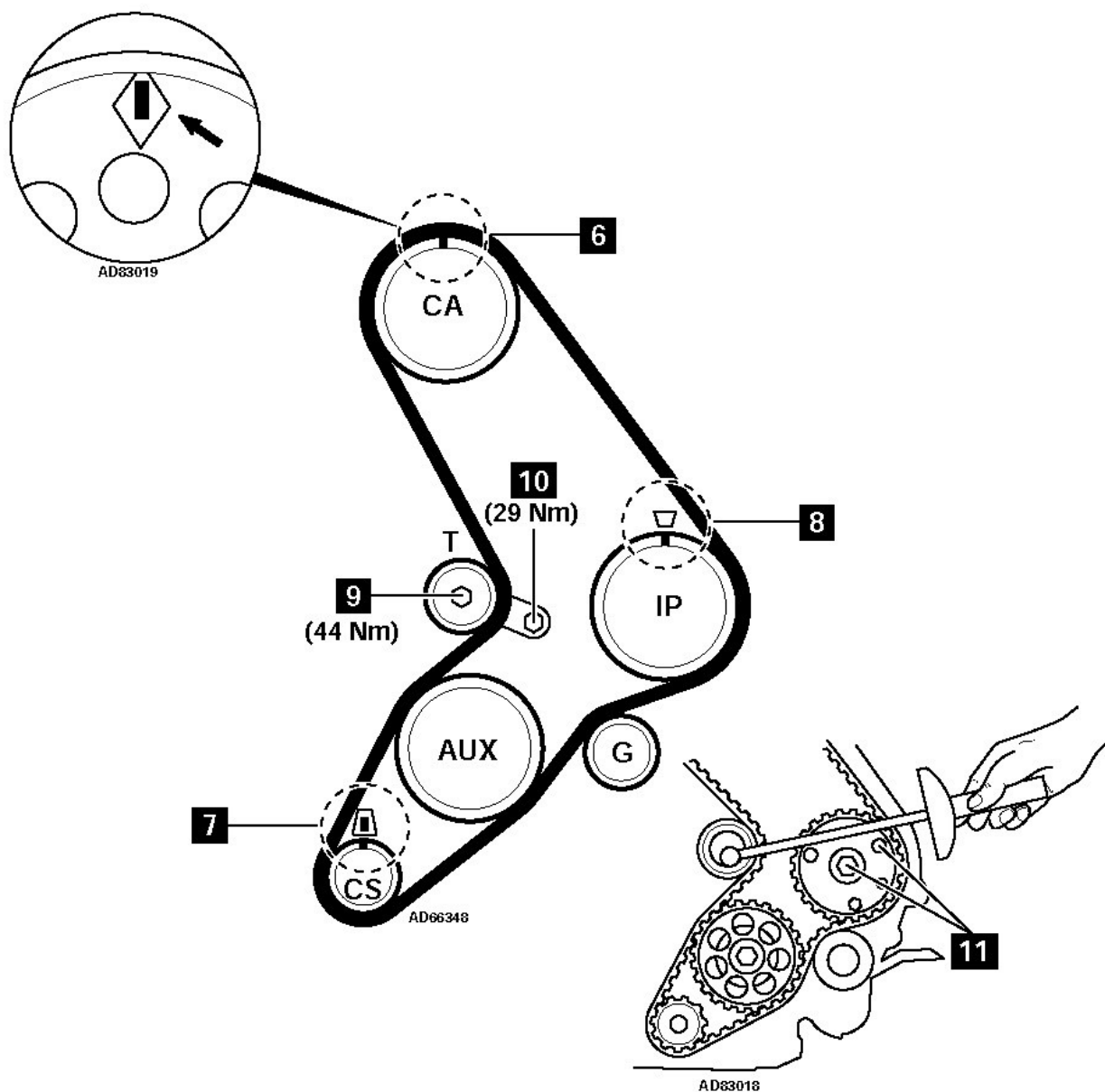
1. Girar el cigüeñal hasta el PMS del cilindro n1. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje [1].
2. Engranar la marcha superior. Poner el freno de mano con firmeza.
3. Quitar la tuerca de la polea del cigüeñal [2]. Utilizar la herramienta nA-50.121 (o un casquillo adaptador adecuado).
4. Desmontar:
 - Polea del cigüeñal [3].

- Cubierta superior de distribución [4].
 - Cubierta inferior de distribución [5].
5. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje [6], [7] y [8].
 6. Aflojar el tornillo y la tuerca del tensor [9] y [10].
 7. Empujar el tensor alejándolo de la correa. Apretar la tuerca sin bloquearla [9].
 8. Sacar la correa de distribución.

Montaje

Montaje

1. Montar la herramienta nA-42.128/1 en el piñón de la bomba de inyección. Bloquear el piñón en la posición de reglaje con el tornillo en la herramienta [11].
2. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje [6], [7] y [8].
3. Asegurarse de que el tensor esté sujeto hacia atrás.
4. Colocar la correa de distribución empezando por el piñón del cigüeñal. Asegurarse de que la correa quede tirante entre los piñones.
5. Desmontar la herramienta del piñón de la bomba de inyección.
6. Aflojar la tuerca del tensor [9]. Dejar que el tensor entre en funcionamiento. Apretar la tuerca sin bloquearla.
7. Girar el cigüeñal dos vueltas hacia la derecha.
8. Aflojar la tuerca del tensor [9]. Dejar que el tensor entre en funcionamiento.
9. Apretar la tuerca del tensor a 44 Nm [9]. Apretar el tornillo del tensor a 29 Nm [10].
10. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje [6], [7] y [8].
11. Montar:
 - Cubierta superior de distribución [4].
 - Cubierta inferior de distribución [5].
12. Engranar la marcha superior. Poner el freno de mano con firmeza.
13. Montar la polea del cigüeñal [3].
14. Apretar la tuerca de la polea del cigüeñal a 245 Nm [2].



AD10547