



Correas de distribución

Vehículo:	CHE 2302 / CHEVROLET / Aveo 1.6 / T300 / 1.6 / 85.0 kW / 06/2011 - / F16D4
País de fabricación	ROK
Cilindrada/potencia	1.6/85.0kW
Identificación motor	F16D4
Clave RB	CHE 2302
Área	ALL

Información general Indicación importante

Los intervalos y los procedimientos indicados se pueden modificar en cualquier momento por los fabricantes de vehículos. Infórmese regularmente online en nuestro sitio web sobre modificaciones, que posiblemente se han efectuado entre dos ediciones de ESI[tronic].

La base de los intervalos de cambio recomendados son las indicaciones de los fabricantes de vehículos al cierre de la redacción. No se pueden considerar los intervalos modificados ulteriormente. En caso de duda, se recomienda consultar el fabricante resp. el importador. Si el fabricante no especifica una recomendación para el cambio de la correa dentada, una decisión tal se debe tomar mediante una comprobación minuciosa de la correa dentada.

Fuera del estado visual de la correa dentada, que se explica exhaustivamente bajo "Informaciones generales" (F5) - "Correas dentadas", se deben considerar aún otros factores en cuanto al cambio de la correa dentada:

1. ¿Existe aún la correa dentada original o ya se ha realizado un cambio?
2. ¿Cuándo se ha cambiado la última vez la correa dentada y con qué kilometraje del vehículo?
3. ¿Se conocen las inspecciones realizadas hasta el momento y se ha realizado regularmente el mantenimiento del vehículo?
4. ¿Se ha utilizado el vehículo bajo condiciones difíciles de servicio, que hacen necesario un intervalo de cambio más corto?
5. ¿Está perfecto el estado general del tensor de correas, del rodillo tensor e intermedio, así como de las poleas de correa?
6. ¿Están en perfecto estado las otras piezas relacionadas con la correa dentada, tales como árbol de levas, bomba de agua, bomba de dirección asistida etc., y no producen ruidos extraños?
7. ¿La correa dentada se ve en tan buen estado que es posible descartar un fallo de funcionamiento hasta la próxima visita al taller?
8. Los daños en el motor y los costes ocasionados por el fallo de funcionamiento de la correa dentada son considerables.
9. Los costos de un cambio de correa dentada son sustancialmente menores a los costos de los daños del motor causados por el fallo de la correa.
10. No pueden quedar dudas sobre el estado de la correa dentada. En caso de duda, deberá recomendarse al cliente un cambio de correa dentada.

11. Encontrará más información referente a las condiciones difíciles de servicio así como a inspecciones en "Informaciones generales" (F5) - "Correas dentadas", en la sección "Intervalos de cambio recomendados".

Direct. de intervalos de cambio

Intervalos de sustitución

Todos los 150000 km o 120 meses

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 - horas

Cadena/correa del árbol de levas - R e l	1.20
------------------------------------------	------

Herramientas especiales

- Herramienta de bloqueo del rodillo tensor de la correa de arrastre auxiliar - nº EN-6349.
- Herramienta de bloqueo de los piñones de árbol de levas - nº EN-6340.
- Herramienta de bloqueo del volante - nº EN-6625.
- Pasador de bloqueo del rodillo tensor - nº EN-6333.

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

AVISO: Motores con reglaje de válvulas variable: Marcar los piñones de árbol de levas y los ajustadores de árbol de levas con pintura o tiza antes del desmontaje de la correa de distribución para facilitar la alineación durante el montaje.

1. Levantar y apoyar la parte delantera del vehículo.
2. Desmontar:
 - Tapa superior del motor.
 - Caja del filtro de aire y las mangueras.
 - Cubierta superior de distribución [1].
 - Rueda delantera derecha.
 - Panel del paso de rueda derecha.
3. Girar el rodillo tensor de la correa de arrastre auxiliar para destensar la correa. Utilizar una llave de anillo.
4. Bloquear el rodillo tensor de la correa de arrastre auxiliar [2]. Utilizar la herramienta nº EN-6349.
5. Desmontar:
 - Correa de arrastre auxiliar.

- Rodillo tensor de la correa de arrastre auxiliar.

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

6. Girar el cigüeñal hacia la derecha hasta el PMS del cilindro nº 1. Asegurarse de que las marcas de reglaje estén alineadas [3].
7. Desmontar la placa derecha de la herramienta de bloqueo de los piñones de árbol de levas [4].
8. Colocar la herramienta de bloqueo de los piñones de árbol de levas [5]. Herramienta nº EN-6340.
9. Asegurarse de que la marca de reglaje esté alineada con la ranura de la herramienta de bloqueo de los piñones de árbol de levas [6] y [7].
10. Asegurarse de que la marca de reglaje del ajustador del árbol de levas de admisión quede por encima de la ranura de la herramienta de bloqueo de los piñones de árbol de levas [6] y [8].
11. Quitar el tornillo del bloque de cilindros. Montar la herramienta de bloqueo del volante [9]. Herramienta nº EN-6625.
12. Desmontar:
 - Tornillo de la polea del cigüeñal [10].
 - Polea del cigüeñal [11].
 - Cubierta inferior de distribución [12].
13. Girar el rodillo tensor hacia la derecha hasta que el pasador de bloqueo pueda insertarse [13]. Herramienta nº EN-6333. Utilizar una llave Allen [14].

NOTA: NO aflojar el tornillo del rodillo tensor [15].

14. Sacar la correa de distribución.

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

Montaje

1. Asegurarse de que las marcas de reglaje estén alineadas [16].
2. Asegurarse de que la marca de reglaje esté alineada con la ranura de la herramienta de bloqueo de los piñones de árbol de levas [6] y [7].
3. Asegurarse de que la marca de reglaje del ajustador del árbol de levas de admisión quede por encima de la ranura de la herramienta de bloqueo de los piñones de árbol de levas [6] y [8].
4. Colocar la correa de distribución empezando por el piñón del cigüeñal. Asegurarse de que la correa quede tirante entre los piñones.

NOTA: El fabricante suministra la correa nueva con una herramienta de montaje. Desmontar la herramienta tras el montaje de la correa.

5. Girar el rodillo tensor hacia la derecha hasta que el pasador de bloqueo pueda sacarse [13]. Utilizar una llave Allen [14].
6. Soltar el rodillo tensor para tensar la correa automáticamente.
7. Desmontar:
 - Herramienta de bloqueo del volante [9].
 - Herramienta de bloqueo de los piñones de árbol de levas [5].
8. Girar lentamente el cigüeñal dos vueltas en el sentido de giro hasta el PMS del cilindro nº 1.
9. Asegurarse de que las marcas de reglaje estén alineadas [16].
10. Colocar la herramienta de bloqueo de los piñones de árbol de levas [5].
11. Asegurarse de que la marca de reglaje esté alineada con la ranura de la herramienta de bloqueo de los piñones de árbol de levas [6] y [7].

12. Asegurarse de que la marca de reglaje del ajustador del árbol de levas de admisión quede por encima de la ranura de la herramienta de bloqueo de los piñones de árbol de levas [8] y [6] .
13. Desmontar la herramienta de bloqueo de los piñones de árbol de levas [5] .
14. Montar:
 - Cubierta inferior de distribución [12] .
 - Polea del cigüeñal [11] .
 - Herramienta de bloqueo del volante [9] .
 - Tornillo nuevo para la polea del cigüeñal [10] . Par de apriete: 95 Nm + 45° + 15° .
15. Desmontar la herramienta de bloqueo del volante [9] .
16. Montar el tornillo en el bloque de cilindros.
17. Montar los componentes en orden inverso al desmontaje.

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

Diagrama:150744

