

## ContiTech: Consejos profesionales para la sustitución de la correa de distribución

- Instrucciones detalladas para el kit de la correa de distribución CT 607 WP1 en un Citroën Saxo (S0, S1) 1,4 I, VTS con el código de motor KFX, KFW (TU3JP)
- ContiTech le muestra cómo evitar errores al cambiar la correa de distribución

Al cambiar la correa de distribución de estos vehículos, a menudo se cometen errores importantes. Para garantizar que se realiza correctamente el procedimiento de sustitución de la correa de distribución, ContiTech Power Transmission Group pone a disposición de los mecánicos una guía detallada de instalación. En ella, los expertos de ContiTech describen paso a paso el proceso de sustitución correcto.

El fabricante recomienda sustituir la correa de distribución cada 120.000 km o cada 10 años (hasta el n.º de organización 10489).

El tiempo total estimado es de 1,6 horas.

Consejo: La correa acanalada debe sustituirse junto con la correa de distribución. Para evitar fallos posteriores con costes innecesarios, se recomienda no volver a montar la correa acanalada una vez desmontada.

Para la sustitución, los mecánicos necesitan las siguientes herramientas especiales:

También encontrará estas herramientas en la caja de herramientas Tool Box V03 de ContiTech.

1. Herramienta de bloqueo del volante de inercia OE (4507-T.A), Tool Box V03/2
2. Pasador de bloqueo del árbol de levas OE (4507-T.B), Tool Box V03/7
3. Llave cuadrada
4. Medidor de tensión ContiTech BTT HZ

### Trabajos preliminares:

Identificar el vehículo a partir del código de motor.

Desembornar la batería del vehículo. No girar el cigüeñal ni el árbol de levas tras retirar la correa de distribución. Girar el motor en el sentido normal de rotación (en el sentido del reloj), a menos que se indique lo contrario.

### ContiTech

Girar únicamente el motor desde el piñón del cigüeñal y nunca mediante otros engranajes. Las operaciones de comprobación y ajuste deben llevarse a cabo únicamente con el motor en frío. No poner la correa en contacto con sustancias nocivas como, p. ej., aceite de motor o líquido refrigerante. Respetar todos los pares de apriete del fabricante del vehículo.

Desmontar: la correa auxiliar, el protector superior e inferior de la correa de distribución, la polea del cigüeñal (Fig. 1).



Fig. 1

### ContiTech

#### Desmontaje de la correa del árbol de levas:

1. Situar los tiempos de control en la marca de PMS del primer cilindro.
2. El orificio del piñón del árbol de levas (aprox. en la posición de las 14 horas) y el orificio de la culata deben estar alineados (Fig. 2) hasta que pueda insertarse en el orificio la herramienta de bloqueo OE (4507-T.B), Tool Box V03/7 (Fig. 3).



Fig. 2



Fig. 3

3. Comprobar la posición del cigüeñal. Para ello, bloquear el volante de inercia por encima del filtro de aceite del embridado de la caja de cambios (Figs. 4, 5) a través del orificio con la herramienta de bloqueo del volante de inercia OE (4507-T.A), Tool Box V03/2. Debe insertarse la herramienta de bloqueo en el orificio del volante de inercia.



Fig. 4



Fig. 5

### ContiTech

4. Aflojar la tuerca del rodillo tensor y destensar la correa de distribución.
5. Ahora puede retirarse la correa de distribución.

#### Montaje de la correa del árbol de levas:

1. Montar los nuevos componentes del kit de la correa de distribución. Controlar el resto de componentes, como el piñón del árbol de levas y el piñón del cigüeñal por si estuvieran dañados.
2. Colocar la correa de distribución comenzando por el piñón del cigüeñal y siguiendo por el piñón del árbol de levas, la bomba del refrigerante y el rodillo tensor (Figs. 6, 7). **Respetar la flecha del sentido de marcha. En este paso debe evitarse que la correa de distribución quede apriada/doblada al colocarla. La correa de distribución debe quedar tensada en el lado de tracción entre los engranajes.**



Fig. 6



Fig. 7

### ContiTech

3. Pretensar ligeramente la correa de distribución mediante el rodillo tensor. Para ello, introducir la llave cuadrada en el rodillo tensor y girar el rodillo en contra del sentido del reloj y tensar ligeramente. Apretar la tuerca del rodillo tensor.
4. Retirar del volante de inercia y del árbol de levas las respectivas herramientas de bloqueo.
5. Tensar la correa de distribución con el medidor de tensión BTT HZ. Para ello, determinar el valor de ajuste apropiado y la posición de ajuste correcta con la ayuda del libro de datos del medidor BTT HZ (Fig. 8). Aflojar la tuerca del rodillo tensor, insertar la llave cuadrada en el rodillo tensor, posicionar el cabezal del medidor del BTT HZ en la posición correcta, aprox. 1-2 cm por encima de la correa de distribución.

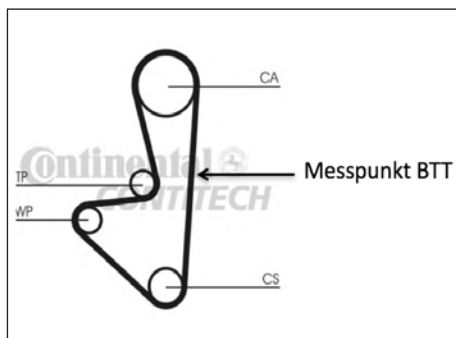


Fig. 8

### ContiTech

Medir solo con un micrófono del cabezal medidor (no con los dos micrófonos) por encima de la correa de distribución (Fig. 9), ya que si no se hace así, no se generará ningún valor de medición (Fig. 10). Hacer vibrar la correa de distribución cerca del cabezal de medición golpeándola con el dedo o tirando de ella y comprobar el valor de hercios en la pantalla del BTT HZ (Fig. 11). Para este modelo debe ajustarse un valor de 61-66 HZ (Fig. 12). Si el valor no coincide, girar el rodillo en contra del sentido del reloj hasta que se ajuste el valor.



Fig. 9



Fig. 10



Fig. 11



Fig. 12

### ContiTech

6. Una vez que se haya ajustado el valor de tensión correcto, apretar la tuerca del rodillo tensor y girar el motor 4 vueltas completas en el sentido de la marcha.
7. Situar los tiempos de control en la marca de PMS del primer cilindro.

Ajustar como se ha descrito en los puntos 2 y 3 del apartado de Desmontaje. El orificio del piñón del árbol de levas (aprox. en la posición de las 14 horas) y el orificio de la culata deben estar alineados (Fig. 2) hasta que pueda insertarse en el orificio la herramienta de bloqueo OE (4507-T.B), Tool Box V03/7 (Fig. 3).

Comprobar la posición del cigüeñal. Para ello, bloquear el volante de inercia por encima del filtro de aceite del embrizado de la caja de cambios (Figs. 4, 5) a través del orificio con la herramienta de bloqueo del volante de inercia OE (4507-T.A), Tool Box V03/2. Debe insertarse la herramienta de bloqueo en el orificio del volante de inercia.

8. Comprobar de nuevo el valor de tensión de la correa de distribución. Debe ajustarse un valor de 61-66 HZ (Fig. 12). Para ello, véase el Ajuste como se ha descrito en el punto 5.
9. Apretar la tuerca del rodillo tensor con par de giro.
10. Realizar el montaje y las operaciones de finalización en sentido inverso al del desmontaje.
11. Registrar la sustitución de la correa de distribución original ContiTech en el adhesivo suministrado y pegarlo en el vano motor (Fig. 13).

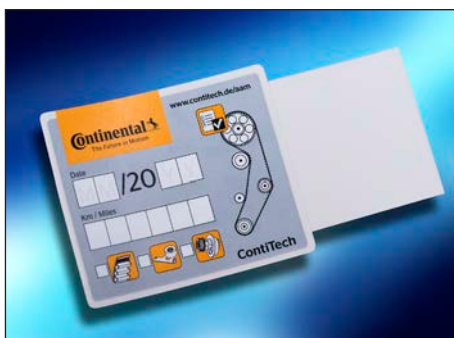


Fig. 13

Para finalizar se ha de llevar a cabo una prueba de funcionamiento o de conducción.