

Tensor de correa para accionamiento de correa dentada

Fabricante:

Audi, Seat, Skoda, Volkswagen

Modelo:

- **Audi** A3 (8L)
- **Seat** Cordoba (6K), Ibiza III (6K), Ibiza IV (6L), Inca (6K), Leon (1M), Toledo II (1M)
- **Skoda** Fabia (6Y), Octavia (1U)
- **Volkswagen** Bora (1J), Caddy II (9K), Golf IV (1J), New Beetle (1C), Polo Classic (6K), Polo (9N)

Motor:

1.9 TDI, 1.9 SDI (1996 →)

Código del motor:

- 1.9 TDI AGR, ALH, AHF, ASV
- 1.9 SDI AGP, AQM, ASY, AEY, AYQ

N.º LuK AS:

531 0440 30

Ref. originales:

- 038 109 243
- 038 109 243 D
- 038 109 243 F
- 038 109 243 G
- 038 109 243 H
- 038 109 243 N

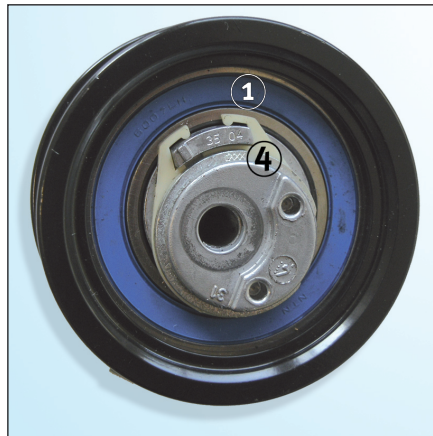


Fig. 1: 531 0440 30



Fig. 2: 531 0440 30

El nuevo tensor de polea se diferencia ópticamente del tensor de correa utilizado hasta el momento en los siguientes puntos:

1. Anillo obturador azul
2. Cara posterior de color claro (plateado hasta dorado)
3. Distanciador más corto del lado posterior
4. Rayado cruzado en la excéntrica del tensor de correa

El nuevo tensor de correa dispone de una indicación de desgaste para la correa dentada.

Este indicador de desgaste consta de un rayado cruzado estampado en el tensor de correa al lado de la ranura para ajuste de tensión (ver fig. 3).



Fig. 3: Rayado cruzado

⚠ El tensor de correa utilizado hasta ahora **531 0275 30** ha sido reemplazado por el tensor de correa con indicador de desgaste de la correa dentada **531 0440 30**.

Para más información:

Schaeffler Iberia, S.L.
 Lanzarote 13, Polígono Industrial Norte
 E-28703 S.S. de los Reyes Madrid, España
 Teléfono: 902 111 115 · Fax: 91 654 27 61
 www.Schaeffler-Aftermarket.com



Tensor de correa para accionamiento de correa dentada

Una correa dentada nueva está bien tensada cuando en el tensor las dos entalladuras de ajuste señalan hacia la ranura de posición. En servicio la correa dentada se alarga de forma progresiva a su desgaste. El tensor de correa absorbe este „alargamiento“ de la correa dentada por medio de giro. Las dos entalladuras de ajuste se desplazan en dirección del rayado cruzado. Para garantizar un funcionamiento correcto de esta indicación de desgaste el tensor de la correa, las poleas inversoras y la correa dentada se deben cambiar siempre al mismo tiempo. LuK-AS recomienda utilizar el juego de accionamiento de correa **530 0082 10**, con correa dentada ya que todas las poleas en el accionamiento de correa dentada están sujetas a un desgaste condicionado con el tiempo de funcionamiento. Con una correa dentada nueva en calidad OE LuK-AS recomienda utilizar el Set de accionamiento de correa **530 0082 09**, sin correa dentada.

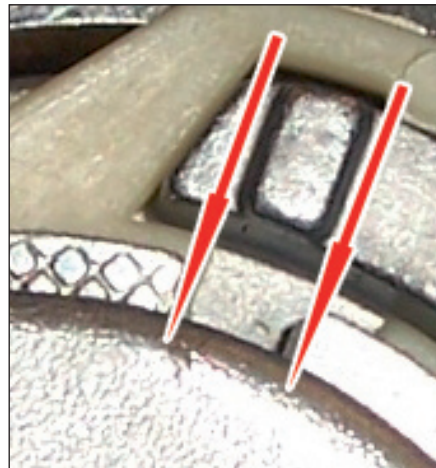


Fig. 4: Ambas entalladuras se encuentran **en** la escotadura (flechas).
¡Este ajuste es correcto!

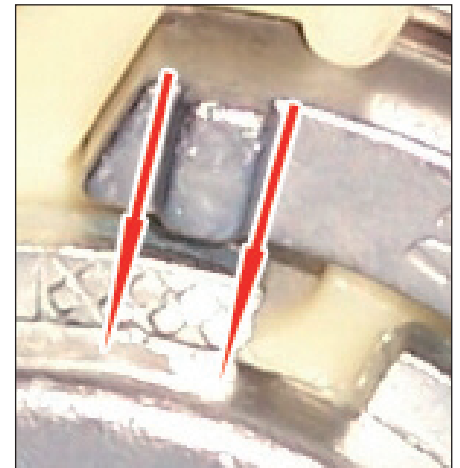
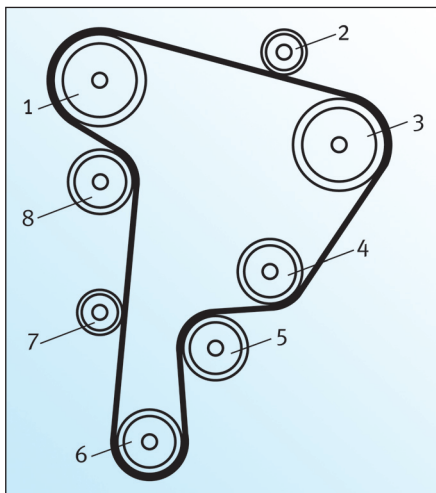


Fig. 5: Las dos entalladuras se encuentran **fuera** de la escotadura (flechas).
¡Este ajuste se debe corregir!



Piezas de repuesto necesarias:

Nº	Denominación	Nº LuK AS
1.	Árbol de levas	
2.	Polea de inversión	532 0161 10
3.	Bomba de inyección	
4.	Bomba de agua	
5.	Polea de inversión	532 0111 10
6.	Cigüeñal	
7.	Polea de inversión	532 0165 10
8.	Tensor de correa	531 0440 30

Indicaciones de montaje:

- Girar el motor solamente en dirección de las agujas del reloj. Bajo ninguna circunstancia girarlo en sentido contrario a las agujas del reloj.
- ¡Si el motor „salta“ por encima de la posición de punto muerto superior no „girarlo hacia atrás“ en ningún caso! Girar el motor en sentido de las agujas del reloj y volver a ajustar la posición de punto muerto superior.
- Girar el motor siempre por el tornillo central de la rueda del cigüeñal.
- Observar las instrucciones de montaje y desmontaje del fabricante del vehículo.

! En estos motores es necesario ajustar de forma exacta los puntos de ciclo. Pequeñas desviaciones pueden ocasionar daños del motor. ¡Realizar el ajuste de cilindro 1 - punto muerto superior de forma correspondiente a las prescripciones del fabricante!

Para más información:

Schaeffler Iberia, S.L.
Lanzarote 13, Polígono Industrial Norte
E-28703 S.S. de los Reyes Madrid, España
Teléfono: 902 111 115 · Fax: 91 654 27 61
www.Schaeffler-Aftermarket.com



Tensor de correa para accionamiento de correa dentada

Ajuste de la tensión de la correa dentada:

1. Controlar la posición de punto muerto superior del árbol de levas, cigüeñal y bomba de inyección conforme a las especificaciones del fabricante.

- No girar en ningún caso el motor con la correa dentada desmontada.
- ¡Ajustar el cilindro 1 - punto muerto superior antes del desmontaje de la correa dentada usada!

2. Utilizar tensor de correa nuevo, poleas inversoras y nueva correa.

- Limpiar la superficie de apoyo del tensor de correas en el bloque de motor.
- Para colocar la correa dentada no utilizar ninguna herramienta (p.ej. destornillador). La correa dentada se deteriora. No rociar en ningún caso la correa dentada con algún medio antifricción.
- El talón de retención del tensor de correa debe encajar de forma correcta en el agujero correspondiente en la caja de válvulas. Observar durante todo el proceso de montaje que el talón de retención del tensor de correa no se deteriore.
- Apretar el tensor de correa hasta que se apoye completamente en el bloque de motor. El tensor de correas se debe poder girar / tensar fácilmente.

3. Tensar la correa dentada.

- Girar el tensor de correa con herramienta especial hasta que las dos entalladuras de ajuste estén alineadas con la escotadura.
- Como el tensor de correa montado solamente es visible de forma parcial, utilizar para el ajuste un espejo pequeño.

4. Apretar el tensor de correa.

- Apretar el tensor de correa con un par de **23 Nm**. ¡Utilizar una llave dinamométrica! En ningún caso sobrecargar el tornillo de fijación.
- Mantener la posición del tensor de correa con la ayuda de una herramienta especial.
- Comprobar el ajuste, caso de ser necesario corregirlo.

5. Controlar la tensión de la correa dentada.

- Retirar todas las herramientas específicas.
- Girar el cigüeñal 2 vueltas en sentido de las agujas del reloj.
- Ajustar el árbol de levas, cigüeñal y bomba de inyección según las especificaciones del fabricante con el cilindro 1 - punto muerto superior. Utilizar herramientas específicas.
- Utilizar un espejo pequeño para comprobar el ajuste.
- Las dos entalladuras de ajuste en el tensor de correa deben estar alineadas con la escotadura (ver **punto 3**). Si el tensor de correa no está ajustado de forma correcta se debe repetir el ajuste (**punto 3**) y la comprobación (**punto 5**).

Encontrará los recambios correspondientes en nuestro catálogo on-line en www.Schaeffler-Aftermarket.com o en www.RepXpert.com.

Situación 11.2007 (sustituye a 11.2005)
INA 0001

Salvo modificaciones técnicas
© 2007 LuK-Aftermarket Service oHG

Para más información:

Schaeffler Iberia, S.L.
Lanzarote 13, Polígono Industrial Norte
E-28703 S.S. de los Reyes Madrid, España
Teléfono: 902 111 115 · Fax: 91 654 27 61
www.Schaeffler-Aftermarket.com

