

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

Mitsubishi recommend replacement as follows:

To 12/90 - replacement every 60,000 miles.

1/91 on - replacement every 54,000 miles.

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.

Fabricante: Mitsubishi
Código de motor: 4G63
Reglado para: Catalizador regulado

Modelo: Eclipse 2,0 Turbo
Potencia: 147 (200) 6000
Año: 1991-95

(c) Autodata Limited 2009
Valid forever. 05/03/2018
V8.500- ***/Autodata***

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.
A compression check of all cylinders should be performed before removing the cylinder head.

Tiempos de reparación - horas

Tiempos de reparación - horas

Retirar e instalar	2,70
Retirar e instalar - AC	3,00

Herramientas especiales

Herramientas especiales

- Herramienta del rodillo tensor - Mitsubishi nº MD998752.
- Herramienta del tensor automático - Mitsubishi nº MD998738.

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 - Correa de distribución

Desmontaje

1. Desmontar:
 - Cáster inferior del motor (si lleva).
 - Soporte de la bancada del motor.
 - Correas de arrastre auxiliares.
 - Tensor de la correa de arrastre auxiliar y su soporte [1] .
 - Poleas de bomba de agua [2] .
 - Polea del cigüeñal [3] .

Fabricante: Mitsubishi
Código de motor: 4G63
Reglado para: Catalizador regulado

Modelo: Eclipse 2,0 Turbo
Potencia: 147 (200) 6000
Año: 1991-95

(c) Autodata Limited 2009
Valid forever. 05/03/2018
V8.500- ***/Autodata***

- Cubierta superior de distribución [4] .
- Cubierta inferior de distribución [5] .

NOTA: Tener en cuenta las diversas longitudes de los tornillos de la cubierta de distribución.

2. Girar el cigüeñal hacia la derecha hasta alinear las marcas de reglaje de los piñones de árbol de levas con la superficie superior de la culata [6] .
3. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje del piñón del cigüeñal y del piñón de bomba de aceite [7] y [8] .
4. Desmontar:
 - Tensor automático [9] .
 - Rodillo tensor [10] .
 - Correa de distribución.

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

Montaje - Correa de distribución

Montaje

1. Comprobar si existen fugas o daños en el cuerpo del tensor [9] . Sustituir si es necesario.
2. Comprobar que la protrusión del vástago empujador sea de 12 mm [20] . Si no es así: Sustituir el tensor automático.
3. Comprimir lentamente el vástago empujador hacia adentro del cuerpo del tensor hasta que los orificios se alineen [21] . Utilizar un tornillo de banco. Debe notarse cierta resistencia.

NOTA: Colocar arandelas planas bajo el cuerpo del tensor para evitar daños al tapón del extremo del cuerpo.

4. Retener el vástago empujador con un pasador de 1,4 mm de diámetro introducido por el orificio en el cuerpo del tensor.
5. Montar el tensor automático.
6. Motores 87-91: Desmontar el tapón obturador. Introducir la herramienta especial en el orificio [11] . Herramienta nº MD998738. Atornillar la herramienta hasta que el brazo del tensor toque el vástago empujador del tensor automático.
7. Montar el rodillo tensor.
8. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje [6], [7] y [8] .

NOTA: Para comprobar que el piñón de la bomba de aceite está bien posicionado: Desmontar el tapón obturador del bloque de cilindros [12] . Insertar un destornillador Phillips de 8 mm de diámetro en el orificio. Asegurarse de que el destornillador se inserte 60 mm en la superficie del bloque de cilindros. Si el destornillador sólo se puede insertar 20 mm: Girar el piñón de la bomba de aceite 360°. Volver a insertar el destornillador.

9. Colocar la correa de distribución hacia la izquierda empezando por el piñón del cigüeñal. Asegurarse de que la correa quede tirante entre los piñones.
10. Empujar el rodillo tensor firmemente contra la correa. Apretar el tornillo del rodillo tensor [10] .
11. Girar el cigüeñal un 1/4 de vuelta hacia la izquierda.
12. Girar el cigüeñal un 1/4 de vuelta hacia la derecha hasta alinear las marcas de reglaje.
13. Aflojar el tornillo del rodillo tensor [10] .
14. Aplicar un par al rodillo tensor hacia la derecha. Utilice la herramienta nº MD998752 y la llave. Colt/Lancer/Galant: 2,6-2,8 Nm. Sapporo: 3,6 Nm. Apretar el tornillo del rodillo tensor a 30 Nm [10] .
15. Motores 87-91: Atornillar la herramienta especial [11] hasta que mueva el vástago empujador. Herramienta nº MD998738.
16. Todos los motores: Sacar el pasador del cuerpo del tensor para liberar el vástago empujador.
17. Motores 87-91: Desmontar la herramienta especial. Herramienta nº MD998738.
18. Todos los motores: Girar el cigüeñal dos vueltas hacia la derecha. Esperar 15 minutos.
19. Motores 87-91: Insertar la herramienta especial [11] . Herramienta nº MD998738. Atornillar la herramienta hasta que toque el brazo del tensor.
20. Motores 87-91: Seguir atornillando la herramienta hasta que el brazo del tensor toque el cuerpo del tensor. El número de vueltas de la herramienta necesario para mover el vástago empujador hacia dentro del tensor es 2,5-3,0.
21. Motores 87-91: Desmontar la herramienta especial roscada.
22. Motores 91-93:
 - Comprobar que la protrusión del vástago empujador sea de 3,8-4,5 mm [19] .
 - Si no es así: Repetir los procedimientos de tensado.
23. Montar los componentes en orden inverso al desmontaje.

Fabricante: Mitsubishi
Código de motor: 4G63
Reglado para: Catalizador regulado

Modelo: Eclipse 2,0 Turbo
Potencia: 147 (200) 6000
Año: 1991-95

(c) Autodata Limited 2009
 Valid forever. 05/03/2018
 V8.500- **/Autodata**

24. Apretar los tornillos de la polea del cigüeñal [18] . Par de apriete: 20-30 Nm.

Desmontaje - Correa del eje equilibrador

Desmontaje

1. Sacar la correa de distribución tal como se ha descrito anteriormente.
2. Desmontar:
 - Piñón del cigüeñal [14] .
 - Arandela guía del piñón del cigüeñal [13] .
3. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje del piñón del eje equilibrador [15] .
4. Desmontar:
 - Tensor de la correa del eje equilibrador [16] .
 - Correa del eje equilibrador.

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

Montaje - Correa del eje equilibrador

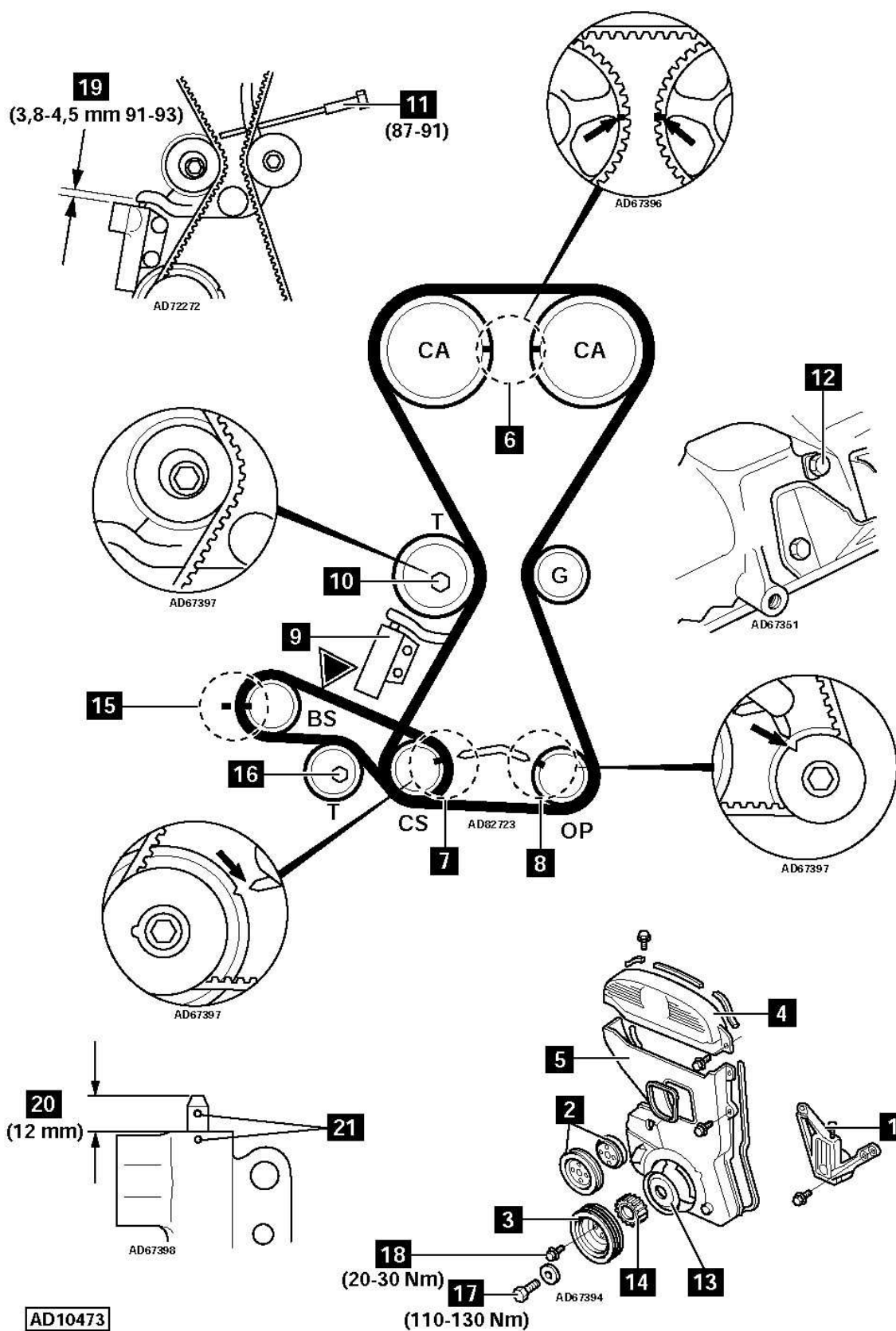
Montaje

1. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje del piñón del eje equilibrador [15] .
2. Colocar la correa del eje equilibrador.
3. Montar el tensor de la correa del eje equilibrador.
4. Girar el tensor firmemente hacia la derecha contra la correa. Apretar el tornillo del tensor a 19 Nm [16] .
5. Ejercer presión con el pulgar sobre la correa en  . La correa debe hacer una flecha de 5-7 mm.
6. Si no es así: Repetir el procedimiento de tensado.
7. Montar el piñón del cigüeñal y la arandela guía. Apretar el tornillo a 110-130 Nm [17] .
8. Colocar la correa de distribución tal como se ha descrito anteriormente.

Fabricante: Mitsubishi
Código de motor: 4G63
Reglado para: Catalizador regulado

Modelo: Eclipse 2,0 Turbo
Potencia: 147 (200) 6000
Año: 1991-95

(c) Autodata Limited 2009
Valid forever. 05/03/2018
V8.500- ***/Autodata***



Fabricante: Mitsubishi
Código de motor: 4G63
Reglado para: Catalizador regulado

Modelo: Eclipse 2,0 Turbo
Potencia: 147 (200) 6000
Año: 1991-95

(c) Autodata Limited 2009
 Valid forever. 05/03/2018
 V8.500- **/Autodata**