

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

Volkswagen recommend check at the first 60,000 miles y then every 20,000 miles (sustituir en caso necesario).
Ningún intervalo de sustitución de la correa de distribución recomendado por el fabricante para este motor.

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.

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	1,60
--------------------	------

Herramientas especiales

Herramientas especiales

- No son necesarias.

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

Desmontaje

1. Lupo/Polo:
 - Apoyar el motor.
 - Desmontar los tornillos del soporte derecho del motor [14] y [15] .
 - Desmontar el soporte derecho del motor.
 - Bajar el motor un poco.
2. Todos los modelos - desmontar:
 - Cubierta de la correa de arrastre auxiliar (si lleva).
 - Correa de arrastre auxiliar.
 - Cubierta superior de distribución [1] .

Fabricante: Volkswagen
Código de motor: AER
Reglado para: Catalizador regulado

Modelo: Lupo 1,0
Potencia: 37 (50) 5000
Año: 1998-05

(c) Autodata Limited 2009
Valid forever. 02/03/2018
V8.500- ***/Autodata***

3. Girar el cigüeñal hasta el PMS del cilindro nº 1.
 4. Asegurarse de que la marca de reglaje '0' esté alineada [2] .
 5. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje del piñón del árbol de levas [3] .
 6. Desmontar:
 - Tornillos de la polea del cigüeñal (4 tornillos) [4] .
 - Polea del cigüeñal [5] .
 - Cubierta inferior de distribución [6] .
 7. Aflojar la tuerca del tensor [7] .
 8. Sacar la correa de distribución.
- NOTA: Si hay que volver a montar la correa, marcar con tiza su sentido de giro.**

Montaje

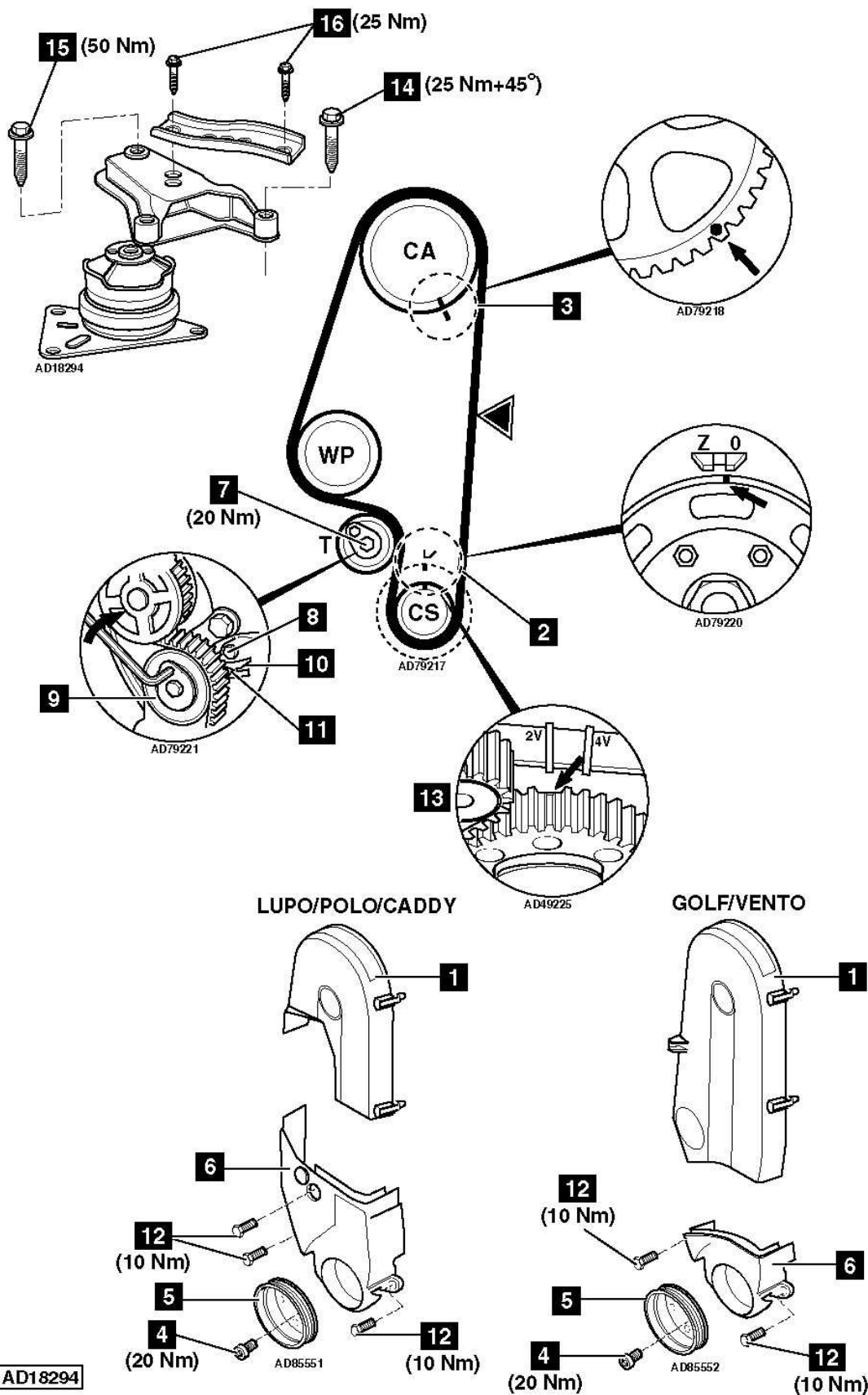
Montaje

1. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje [3] y [13] .
NOTA: Alinear el diente rectificado en el piñón del cigüeñal con la marca de la brida aislante.
2. Colocar la correa de distribución hacia la izquierda. Asegurarse de que la correa quede tirante entre los piñones en el lado no tensado.
3. Apretar la tuerca del tensor a mano [7] . Asegurarse de que el tornillo sujete la placa de asiento [8] .
4. Girar el tensor hacia la derecha [9] hasta que el índice [11] se alinee con la muesca en la placa de asiento [10] .
5. Apretar la tuerca del tensor a 20 Nm [7] .
6. Girar el cigüeñal dos vueltas hacia la derecha hasta el PMS del cilindro nº 1. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje [3] y [13] .
7. Asegurarse de que el índice [11] esté alineado con la muesca en la placa de asiento [10] .
8. Aplicar una presión fuerte con el pulgar sobre la correa en  . El índice [11] y la muesca [10] deben distanciarse.
9. Soltar la presión del pulgar sobre la correa en  .
10. Girar el cigüeñal dos vueltas hacia la derecha hasta el PMS del cilindro nº 1.
11. Asegurarse de que el índice [11] esté alineado con la muesca en la placa de asiento [10] .
12. Montar la cubierta inferior de distribución [6] . Apretar los tornillos a 10 Nm [12] .
13. Montar:
 - Polea del cigüeñal [5] .
 - Tornillos de la polea del cigüeñal [4] .
14. Apretar los tornillos de la polea del cigüeñal a 20 Nm [4] .
15. Montar los componentes en orden inverso al desmontaje.
16. Montar el soporte del motor. Utilizar tornillos nuevos.
17. Apretar los tornillos del soporte del motor:
 - Tornillos [14] . Par de apriete: 25 Nm + 45°.
 - Tornillo [15] . Par de apriete: 50 Nm.
 - Tornillos [16] . Par de apriete: 25 Nm.

Fabricante: Volkswagen
Código de motor: AER
Reglado para: Catalizador regulado

Modelo: Lupo 1,0
Potencia: 37 (50) 5000
Año: 1998-05

(c) Autodata Limited 2009
 Valid forever. 02/03/2018
 V8.500- **/Autodata**



Fabricante: Volkswagen
 Código de motor: AER
 Reglado para: Catalizador regulado

Modelo: Lupo 1,0
 Potencia: 37 (50) 5000
 Año: 1998-05

(c) Autodata Limited 2009
 Valid forever. 02/03/2018
 V8.500- **/Autodata**