

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

➡ 1998: Isuzu recommend replacement every 54,000 miles o 72 months.
1998 ➡ : Isuzu recommend replacement every 72,000 miles o 96 months.

Siempre se debe tener en cuenta el uso previo del vehículo y su historial de servicio.

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. Desmontar:
 - Filtro de aire y la manguera.
 - Cáster superior de radiador.
 - Cáster inferior de radiador.
 - Ventilador de refrigeración y acoplamiento viscoso.
 - Polea del ventilador de refrigeración.
 - Correas de arrastre auxiliares.
 - Tubo enfriador aceite.
 - Cubierta superior derecha de distribución [1] .
 - Cubierta superior izquierda de distribución [2] .
 - Polea del cigüeñal [3] .

Fabricante: Isuzu

Código de motor: 6VE1

Reglado para: Catalizador regulado

Modelo: Trooper 3,5

Potencia: 158 (215) 5400

Año: 1998-03

(c) Autodata Limited 2009

Valid forever. 08/11/2021

V8.500-

/Autodata

- Cubierta inferior de distribución [4] .
2. Girar el cigüeñal hacia la derecha hasta alinear la marca de reglaje [5] .
 3. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje del piñón del árbol de levas:
 - Motor 3,2 - [6] y [7] .
 - Motor 3,5 - [8] y [9] .
 4. Asegurarse de que las marcas de la correa estén alineadas con las marcas de los piñones [10] y [11] .
 5. Aflojar el tornillo del rodillo tensor [12] . Girar el rodillo tensor hacia la derecha alejándolo de la correa. Apretar el tornillo sin bloquearlo.
 6. Desmontar:
 - Tornillos del tensor automático [13] y [14] .
 - Tensor automático [15] .
 - Correa de distribución.

Montaje

Montaje

1. Comprobar la alineación de la marca de reglaje del piñón del cigüeñal [5] .
2. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje del piñón del árbol de levas:
 - Motor 3,2 - [6] y [7] .
 - Motor 3,5 - [8] y [9] .

NOTA: Motor 3,5: Una relación desigual del engranado entre los ejes locos de las ruedas dentadas y los árboles de levas puede ser la causa de una alineación incorrecta de los árboles de levas si se ha roto la correa. Para ajustar la alineación de los árboles de levas, proceder de la siguiente forma:

Girar el piñón del árbol de levas derecho (CA1) hacia la derecha hasta que el piñón se coloque en su posición con las marcas de reglaje alineadas [8] . Para esta acción pueden ser necesarias hasta 9 vueltas.

Girar el piñón del árbol de levas izquierdo (CA2) hacia la derecha hasta que el piñón se coloque en su posición [16] (aproximadamente en la posición de las 10 del reloj). Para esta acción pueden ser necesarias hasta 9 vueltas. A continuación, girar el piñón 90° más hasta alinear las marcas de reglaje [9] .

IMPORTANTE: Si no se adhiere a este procedimiento, el reglaje de los árboles de levas será incorrecto y, como consecuencia, puede producirse una avería grave del motor o causar problemas de maniobrabilidad del vehículo.

3. Comprobar si existen fugas o daños en el cuerpo del tensor [15] .
4. Comprimir lentamente el vástago empujador hacia dentro del cuerpo del tensor [15] con una fuerza de aprox. 100 kg hasta que los orificios se alineen. Retener el vástago empujador con un pasador de 1,4 mm de diámetro introducido por el orificio en el cuerpo del tensor [17] .
5. Montar el tensor automático en el bloque de cilindros. Apretar los tornillos a 22 Nm [13] y [14] .
6. Colocar la correa de distribución hacia la izquierda empezando por el piñón del cigüeñal. Asegurarse de que la correa quede tirante entre los piñones en el lado no tensado. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje [10] y [11] .
- NOTA: Las letras 'ISUZU' en la correa deben ser legibles desde la parte delantera del motor [18] .**
7. Aflojar el tornillo del rodillo tensor [12] . Girar el rodillo tensor hacia la izquierda para tensar la correa. Apretar el tornillo a 44 Nm.
8. Sacar el pasador del cuerpo del tensor para liberar el vástago empujador.
9. Montar la polea del cigüeñal [3] . Apretar el tornillo de la polea del cigüeñal a mano [19] .
10. Girar lentamente el cigüeñal dos vueltas en el sentido de giro.
11. Desmontar:
 - Tornillo de la polea del cigüeñal [19] .
 - Polea del cigüeñal [3] .
12. Comprobar que la longitud del vástago empujador completamente extendido sea de 4,0-6,0 mm [20] .
13. Si no es así: Repetir el procedimiento de montaje.
14. Montar los componentes en orden inverso al desmontaje.

Fabricante: Isuzu

Modelo: Trooper 3,5

(c) Autodata Limited 2009

Código de motor: 6VE1

Potencia: 158 (215) 5400

Valid forever. 08/11/2021

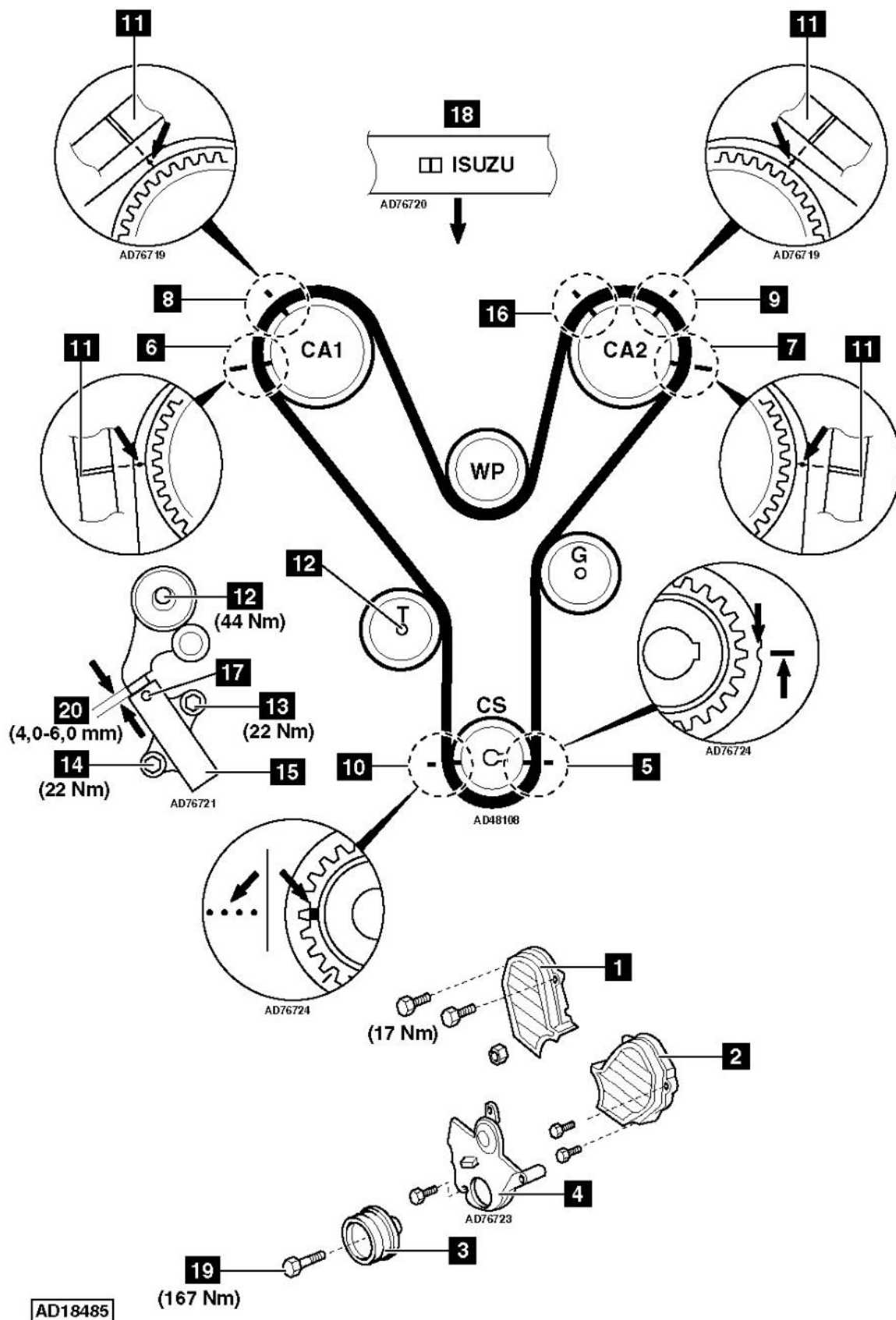
Reglado para: Catalizador regulado

Año: 1998-03

V8.500-

/Autodata

15. Apretar el tornillo de la polea del cigüeñal [19] . Par de apriete: 167 Nm.



Fabricante: Isuzu
 Código de motor: 6VE1
 Reglado para: Catalizador regulado

Modelo: Trooper 3,5
 Potencia: 158 (215) 5400
 Año: 1998-03

(c) Autodata Limited 2009
 Valid forever. 08/11/2021
 V8.500- **/Autodata**