

Teléfono:
Fax:
VAT Registration No.:

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

Tiempos de reparación - horas

Tiempos de reparación - horas

Fabricante: Hyundai
Código de motor: G4JP
Reglado para: Catalizador regulado

Modelo: Santa Fe (01-06) 2,0
Potencia: 99 (136) 5500
Año: 2001-05

(c) Autodata Limited 2009
Valid forever. 14/11/2021
V8.500- 

Tracción a dos ruedas	
Retirar e instalar	1,70
Retirar e instalar - AC	1,90
Tracción total	
Retirar e instalar	2,30
Retirar e instalar - AC	2,50

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 - Correa de distribución

Desmontaje

AVISO: Motores con reglaje de válvulas variable: Marcar los piñones de árbol de levas y los ajustadores de árbol de levas con pintura o tiza antes del desmontaje de la correa de distribución para facilitar la alineación durante el montaje.

1. Drenar el líquido refrigerante.
2. Apoyar el motor.
3. Desmontar:
 - Soporte de la bancada derecha del motor.
 - Correa(s) de arrastre auxiliar(es).
 - Tubería de admisión de la bomba de agua.
 - Polea de bomba de agua.
 - Tornillos de la polea del cigüeñal [1] .
 - Polea del cigüeñal [2] .
 - Cubierta superior de distribución [3] .
 - Cubierta inferior de distribución [4] .
4. Girar el cigüeñal hacia la derecha hasta el PMS del cilindro nº 1. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje [5], [6], [7] y [8] .
5. Aflojar el tornillo del tensor [9] .
6. Desmontar:

Fabricante: Hyundai

Código de motor: G4JP

Reglado para: Catalizador regulado

Modelo: Santa Fe (01-06) 2,0

Potencia: 99 (136) 5500

Año: 2001-05

(c) Autodata Limited 2009

Valid forever. 14/11/2021

V8.500- **/Autodata**

- Tornillos del tensor automático [10] .
- Tensor automático [11] .

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 [11] . Sustituir si es necesario.
2. Comprobar que la protrusión del vástago empujador sea de 14,5 mm [12] . 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 [13] . Utilizar un tornillo de banco.
4. Retener el vástago empujador con un pasador adecuado introducido por el orificio en el cuerpo del tensor [13] .
5. Montar el tensor automático [11] . Par de apriete: 20-27 Nm [10] .
6. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje [5], [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. 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° y volver a insertar el destornillador [14] .

7. Colocar la correa de distribución hacia la izquierda empezando por el piñón del cigüeñal. Asegurarse de que la correa quede tirante entre los piñones.
8. Presionar ligeramente el rodillo tensor contra la correa. Apretar el tornillo del rodillo tensor provisionalmente [9] .
9. Retirar el destornillador del orificio del bloque de cilindros.
10. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje [5], [6], [7] y [8] .
11. Sacar el pasador del cuerpo del tensor para liberar el vástago empujador.
12. Girar el cigüeñal dos vueltas hacia la derecha. Esperar 15 minutos.
13. Comprobar que la protrusión del vástago empujador sea de 6-9 mm [15] .
14. Apretar el tornillo del rodillo tensor [9] . Par de apriete: 43-55 Nm.
15. Montar los componentes en orden inverso al desmontaje.
16. Llenar el sistema de refrigeración.

Desmontaje - Correa del eje equilibrador

Desmontaje

1. Sacar la correa de distribución tal como se ha descrito anteriormente.
2. Desmontar:
 - Tornillo del cigüeñal [17] .
 - Piñón del cigüeñal [18] .
 - Arandela guía del piñón del cigüeñal [19] .

3. Aflojar el tornillo del tensor de la correa del eje equilibrador [16] .
4. Sacar la 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 [6] y [8] .

Fabricante: Hyundai

Código de motor: G4JP

Reglado para: Catalizador regulado

Modelo: Santa Fe (01-06) 2,0

Potencia: 99 (136) 5500

Año: 2001-05

(c) Autodata Limited 2009

Valid forever. 14/11/2021

V8.500- ***/Autodata***

2. Colocar la correa del eje equilibrador en los piñones sin aflojamiento en  .
3. Girar el rodillo tensor firmemente hacia la derecha contra la correa. Apretar el tornillo [16] . Par de apriete: 15-22 Nm.
4. Ejercer presión con el pulgar sobre la correa en  . La correa debe hacer una flecha de 5-7 mm.
5. Si no es así: Repetir el procedimiento de tensado.
6. Montar los componentes en orden inverso al desmontaje.
7. Apretar el tornillo de la polea del cigüeñal [17] . Par de apriete: 110-130 Nm.
8. Colocar la correa de distribución tal como se ha descrito anteriormente.

Fabricante: Hyundai

Código de motor: G4JP

Reglado para: Catalizador regulado

Modelo: Santa Fe (01-06) 2,0

Potencia: 99 (136) 5500

Año: 2001-05

(c) Autodata Limited 2009

Valid forever. 14/11/2021

V8.500- 

