

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

Audi recommend replacement every 80,000 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.

Check For Engine Damage

Check For Engine Damage

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	1,10
--------------------	------

Herramientas especiales

Herramientas especiales

- Llave de extensión - VAG nº 2079.
- Herramienta de bloqueo del antivibrador del cigüeñal - VAG nº 3256.

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. Retirar el panel de cierre del capó y desconectar el cable de liberación del capó.
2. Desmontar:
 - Cáster inferior del motor.
 - Tubería de admisión de aire.
 - Protector de la correa de arrastre auxiliar.
 - Ventilador viscoso y el carenado.
 - Ventilador de refrigeración.
 - Correa de arrastre auxiliar y el tensor.
 - Cubierta superior de distribución [1] .
 - Soporte de la manguera de la válvula de corte de sobrevelocidad.

Fabricante: Audi

Código de motor: ADU

Reglado para: Catalizador regulado

Modelo: Avant RS2 2,2

Potencia: 232 (314) 6500

Año: 1994-95

(c) Autodata Limited 2009

Valid forever. 17/11/2021

V8.500- **/Autodata**

3. Bloquear la polea/el antivibrador del cigüeñal. Utilizar la herramienta nº 3256. Aflojar el tornillo del cigüeñal [2] .
4. Girar el cigüeñal hacia la derecha hasta alinear la marca de reglaje del volante [3] .
NOTA: La marca de reglaje del volante puede ser una muesca en determinados motores.
5. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje del piñón del árbol de levas [4] .
6. Desmontar:
 - Tornillo del cigüeñal [2] .
 - Cubierta inferior de distribución [5] .
7. Aflojar los tornillos del tensor [6] . Retirar el tensor de la correa.
8. Desmontar la polea/el antivibrador del cigüeñal [7] .
NOTA: Tirar la polea/el antivibrador del cigüeñal con el piñón del cigüeñal y la correa de distribución del motor como un conjunto [8] .
Si hay que volver a montar la correa, marcar con tiza su sentido de giro.

Montaje

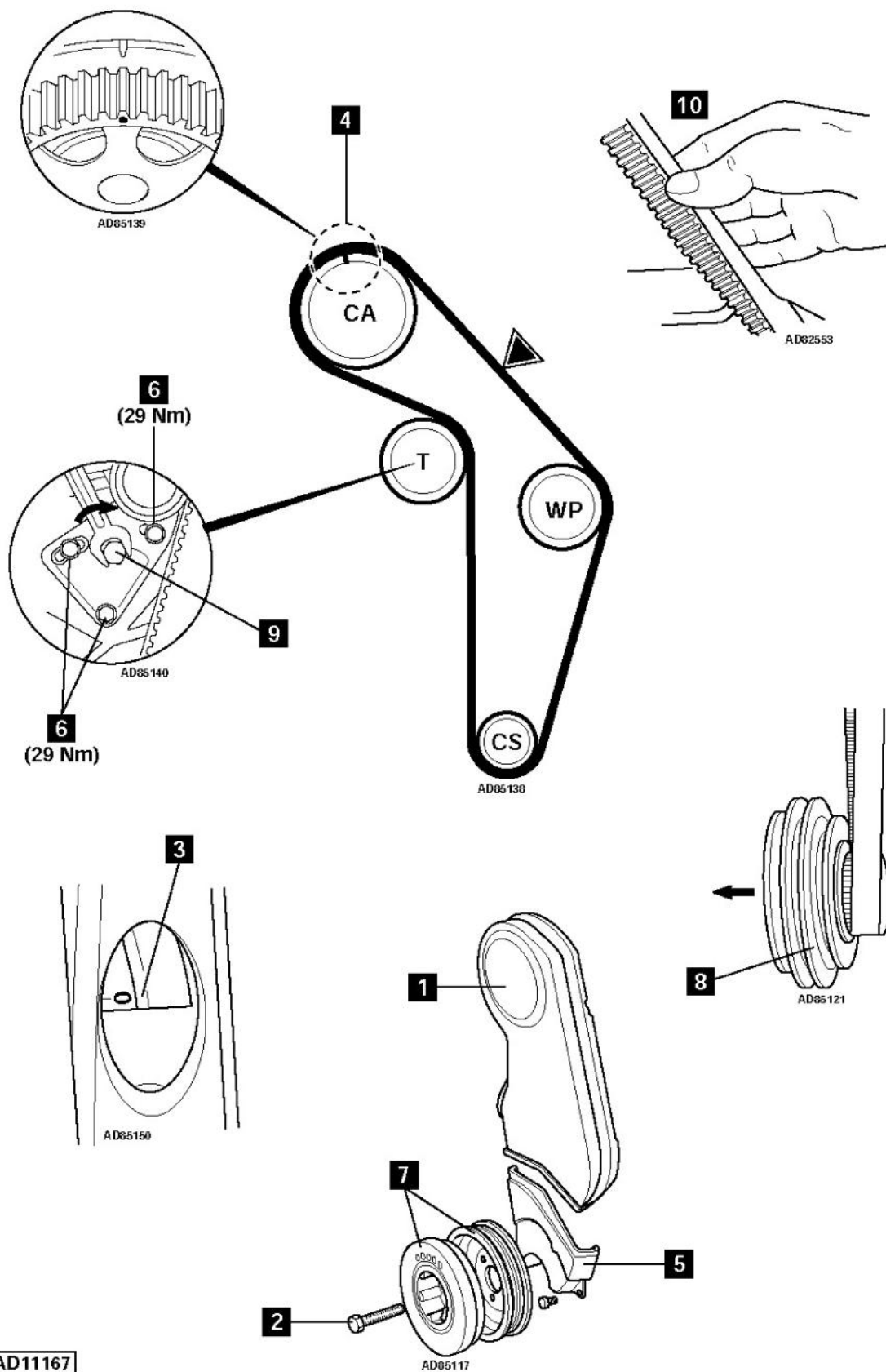
Montaje

1. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje [3] y [4] .
2. Colocar la correa de distribución en el piñón del cigüeñal. Montar el conjunto en el cigüeñal [8] .
3. Montar el tornillo del cigüeñal [2] . Apretar a mano.
4. Montar la cubierta inferior de distribución [5] . Apretar los tornillos a 10 Nm.
5. Colocar la correa de distribución en el resto de piñones. Asegurarse de que la correa quede tirante entre los piñones en el lado no tensado.
6. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje [3] y [4] .
7. Girar el tensor hacia la derecha utilizando el hexágono [9] hasta que la correa justo se pueda torcer cogida con el índice y el pulgar 90° en  [10] .
8. Apretar los tornillos del tensor a 29 Nm [6] .
9. Girar el cigüeñal dos vueltas hacia la derecha. Comprobar la alineación de las marcas de reglaje [3] y [4] .
10. Volver a comprobar la tensión de la correa [10] .
11. Si la tensión no es la especificada: Aflojar los tornillos del tensor [6] . Ajustar la posición del tensor. Apretar los tornillos a 29 Nm.
12. Montar los componentes en orden inverso al desmontaje.
13. Bloquear la polea/el antivibrador del cigüeñal. Utilizar la herramienta nº 3256. Apretar el tornillo del cigüeñal [2] . Par de apriete: 150 Nm + 180°. Utilizar la herramienta nº 2079 y una llave dinamométrica.
NOTA: Este par sólo se aplica cuando se utiliza la herramienta nº 2079.

Fabricante: Audi
Código de motor: ADU
Reglado para: Catalizador regulado

Modelo: Avant RS2 2,2
Potencia: 232 (314) 6500
Año: 1994-95

(c) Autodata Limited 2009
 Valid forever. 17/11/2021
 V8.500- **/Autodata**



Fabricante: Audi
 Código de motor: ADU
 Reglado para: Catalizador regulado

Modelo: Avant RS2 2,2
 Potencia: 232 (314) 6500
 Año: 1994-95

(c) Autodata Limited 2009
 Valid forever. 17/11/2021
 V8.500- **/Autodata**