

ContiTech

ContiTech: Consejos profesionales para la sustitución de la correa de

- Instrucciones detalladas para Ford Focus 2,0 I. 16 V con códigos de motor EDDB, EDDC, EDDD
- ContiTech le muestra cómo evitar errores al cambiar la correa de distribución

Al cambiar la correa de distribución de estos vehículos, a menudo se cometen errores importantes. Para garantizar que se realiza correctamente el procedimiento de sustitución de la correa de distribución, ContiTech Power Transmission Group pone a disposición de los mecánicos una guía detallada de instalación. En ella, los expertos de ContiTech describen paso a paso el proceso de sustitución en un Ford Focus 2,0 I 16 V con códigos de motor EDDB, EDDC, EDDD.

El fabricante recomienda revisar y, si es necesario, sustituir la correa de distribución y el rodillo tensor cada 160.000 km o cada diez años.

Consejo: Junto con la correa de distribución, deberían sustituirse el rodillo tensor y el de inversión, así como la bomba de agua. La bomba de agua no se acciona mediante la correa de distribución sino mediante la correa acanalada. Sin embargo, en este motor la bomba de agua está montada detrás de la transmisión y el rodillo de inversión está fijado a ella.

Si más tarde fallara la bomba de agua, habría que cambiar todo de nuevo con piezas nuevas, ya que Ford ha prohibido que en estos casos se vuelvan a utilizar correas de distribución usadas. Por lo tanto, para evitar fallos posteriores con costes innecesarios, es altamente recomendable cambiar la bomba de agua al mismo tiempo que la correa de distribución.

El tiempo total estimado es de 2,2 horas.

Para la sustitución, los mecánicos necesitan las siguientes herramientas específicas:

1. Herramienta de fijación del árbol de levas OE (303-376)
2. Herramienta de fijación del cigüeñal OE (303-574)
3. Sufridera OE (205-072)

Trabajos preliminares:

Identificar el vehículo a través del código de motor.

Desconectar la batería del vehículo.

ContiTech

No girar el cigüeñal y el árbol de levas tras retirar la correa de distribución.

Girar el motor en el sentido normal de rotación (en el sentido del reloj), a menos que se indique lo contrario.

Girar únicamente el motor desde el piñón del cigüeñal y nunca mediante otros engranajes.

Respetar todos los pares de apriete del fabricante del vehículo.

Elevar la parte delantera del vehículo y apuntalarlo, de modo que el soporte delantero del motor quede descargado.

Desmontar el depósito de reserva de la dirección asistida (no aflojar los tubos flexibles), la correa de los grupos auxiliares, el depósito de compensación del refrigerante (no es necesario soltar los tubos flexibles), la polea de la bomba de agua, las cubiertas superior e inferior del cárter de distribución, el soporte delantero del motor (para ello apuntalar el motor), la cubierta central del cárter de distribución, las bujías de encendido, la chapa de protección térmica, el tubo flexible de aireación del cárter del cigüeñal y la tapa de válvulas (tener en cuenta el orden de desmontaje; aflojar los tornillos en cruz desde fuera hacia dentro).

Desmontaje de la correa del árbol de levas:

1. Situar los tiempos de control en la marca de PMS del primer cilindro.
2. Colocar la herramienta de fijación del árbol de levas OE (303-376) en el árbol de levas (Figs. 1 y 2).
3. Montar la herramienta de fijación del cigüeñal OE (303-574). Para ello, desenroscar



fig. 1

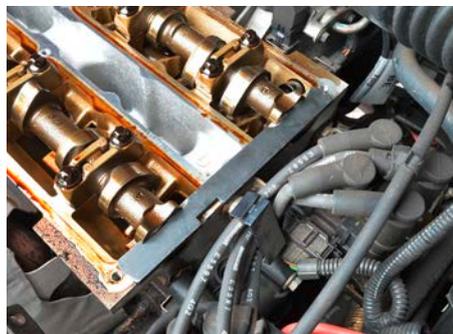


fig. 2

ContiTech

el tapón roscado del bloque motor y enroscar la herramienta de fijación (Figs. 3 y 4).

Prestar atención a la marca de la polea del cigüeñal (Fig. 5).

4. Aflojar el tornillo del rodillo tensor y destensar la correa de distribución/rodillo tensor.



fig. 3

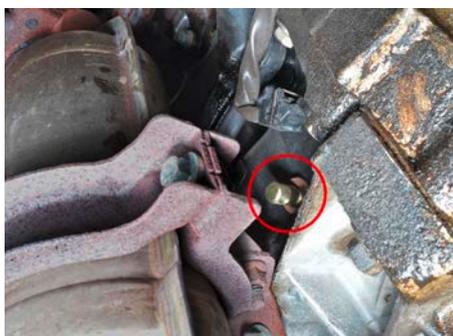


fig. 4



fig. 5

Para destensar, girar el hexágono interior del rodillo tensor en el sentido del reloj.

5. Desmontar la polea del cigüeñal.

6. Ahora puede retirarse la correa de distribución (Fig. 6).

Montaje de la correa del árbol de levas:



fig. 6

1. Aflojar los tornillos de los piñones del árbol de levas. Para ello, usar la sufridera OE (205-072) (Fig. 7). Comprobar el ajuste de los tiempos de control como en el desmontaje (puntos 1 a 3) y, si es necesario, reajustar.
2. Montar los componentes nuevos. Asegurarse de que, en el rodillo tensor, la horquilla



fig. 7

ContiTech

de sujeción (Fig. 8) asiente correctamente en la escotadura del revestimiento de chapa (Figs. 9, 10, 11).

3. Colocar la correa de distribución, comenzando por el piñón del cigüeñal, en contra del

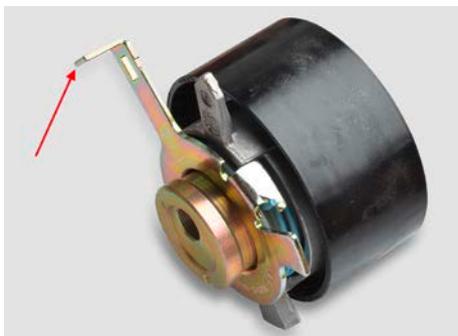


fig. 8



fig. 9



fig. 10



fig. 11

sentido del reloj. **En este paso debe evitarse que la correa de distribución quede aprisionada al colocarla! La correa de distribución debe quedar tensada en el lado de tracción entre los engranajes.**

ContiTech

4. Tensar la correa de distribución con el rodillo tensor en contra del sentido del reloj hasta que las marcas de este último queden alineadas (Figs. 12, 13, 14). Apretar el tornillo del rodillo tensor con un par de giro de 25 Nm.
5. Volver a montar la polea del cigüeñal utilizando la sufridera y apretar con

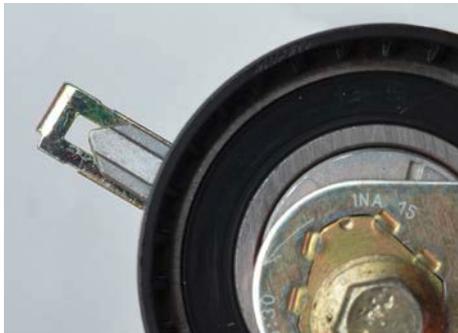


fig. 12



fig. 13

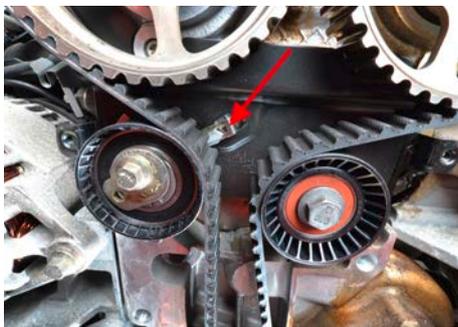


fig. 14

un par de giro de 115 Nm.

6. Retirar la herramienta de fijación y apretar los tornillos de las levas de escape y los de las levas de admisión con un par de giro de 68 Nm.

7. Girar el motor dos vueltas completas en el sentido de marcha. Colocar el motor en

ContiTech

la posición de PMS para el cilindro 1. Introducir la herramienta de fijación del árbol de levas y la del cigüeñal. Si no se puede montar la herramienta de fijación, corregir los tiempos de control. Volver a comprobar la tensión de la correa de distribución.

8. Retirar las herramientas de fijación, atornillar de nuevo el tapón roscado (24 Nm) del bloque de cilindros. Retirar la herramienta de sujeción y montar los componentes en orden inverso al de desmontaje.

9. Montaje: Tapa de la culata (tornillos 1.^a etapa 2 Nm, 2.^a etapa 7 Nm), bujías de encendido, protección superior de la correa de distribución (10 Nm) junto con la protección inferior de la correa de distribución (7 Nm), polea de la bomba de agua (24 Nm), correa de los grupos auxiliares. Tornillos del soporte del motor (tornillo(s) a 48 Nm, tuerca(s) a 80 Nm; tornillos del apoyo del motor a 50 Nm) y soporte del motor.

10. Registrar la sustitución de la correa de distribución original Contitech en el adhesivo suministrado y pegarlo en el vano motor (Fig. 15).

Para finalizar, lleve a cabo una prueba de funcionamiento o de conducción.



fig. 15