



# GT381.02

## Recomendaciones de montaje/desmontaje

MAZDA:	MOTORES	REFERENCIA OE
Forester (I, II, II FL, III), Impreza (G10, G11, FL G11, GR/GV), Legacy (I, II, III, IV, V), L série Léone II, XT coupé	XT 1800, 1.5 i, 1.6 i, 1.8, 1.8 (GL, i, GTi), 2.0 (i, STi, R, XT, X, XS), 2.5 (i, STi, STiS, CVT, XT, X, XS, Ti, WRX)	<u>13033-AA042</u>

### IDENTIFICAR PERFECTAMENTE EL RODILLO TENSOR DE DISTRIBUCIÓN GT381.02



Trazabilidad



## PROBLEMAS ENCONTRADOS

### PROBLEMAS DE ROTURA DEL RODAMIENTO

#### CAUSAS PROBABLES

##### **Correa de distribución mal montada.**

Esta avería es consecuencia característica de un recalentamiento del rodillo tensor, provocado por el contacto entre la correa y un elemento fijo del motor. Esta elevación de temperatura provoca un deslizamiento de la correa sobre una polea bloqueada o sobre una de las guías de la correa.

La transmisión de calor que se produce desde el lado posterior de la correa (que se ha fundido a causa de la fricción) hasta la polea, provoca un aumento de la temperatura que acaba por deteriorar rápidamente la grasa y destruye las jaulas del rodamiento. La consecuencia de esta situación es la destrucción de la polea del tensor.



### PROBLEMAS DE TENSIÓN DEFECTUOSA DE LA CORREA Y DE ROTURA DEL TORNILLO

#### CAUSA PROBABLE

##### **Apriete incorrecto del tornillo.**

La fatiga responsable de la rotura del tornillo se ha generado por el vaivén del rodillo. Esto se explica por el defectuoso apriete del tornillo, que no ha permitido fijar el rodillo contra el motor, con lo que el tornillo ha trabajado en cizallamiento en lugar de trabajar en tracción.

En esta situación el juego que se ha creado entre el rodillo y el motor provoca a su vez un defecto de tensión en la correa, así como una desalineación de la misma.



#### Consecuencia

A partir de la rotura, la polea del tensor viene a apoyarse contra el cuerpo del tensor, lo que en general provoca que este sufra diversas mutilaciones. El anillo exterior del rodamiento a menudo se colorea debido al aumento de temperatura provocado por el contacto de la correa.



**Atención :**

**No comprimir nunca el gato hidráulico en horizontal.**

**No extraer nunca los pasadores del rodillo antes de completar la instalación del rodillo y de la correa.**



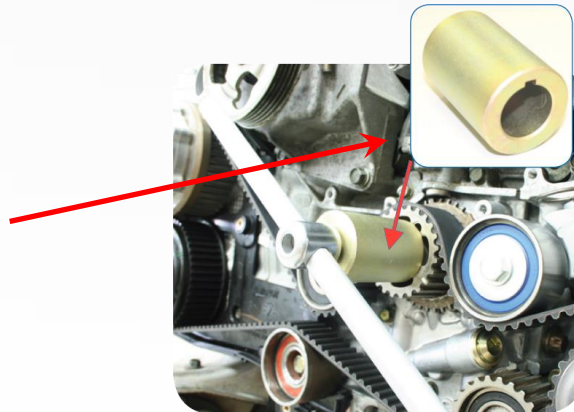
## CONSEJOS

- El par de apriete recomendado es de **39 Nm**.
- Se debe montar el kit de distribución respetando el procedimiento de montaje del fabricante, ya que la distribución en estos tipos de motor es totalmente específica.
- Utilizar para el montaje las herramientas específicas, como se describe a continuación.

## SUSTITUCIÓN

### Herramientas específicas

- Junta – OE 4999 87500
- Contra soporte – OE 4999 77100



### Precauciones:

- Desconectar la masa de la batería
- NO GIRAR ni el cigüeñal ni el árbol de levas una vez que la correa de distribución haya sido extraída.
- Extraer las bujías de encendido para facilitar la rotación del motor.
- Hacer girar el motor en el sentido normal de rotación (salvo indicación contraria).
- NO HACER GIRAR el motor con el árbol de levas u otros piñones de arrastre.
- Respetar todos los pares de apriete.

**Par de apriete: 39 Nm** en todos los vehículos.

### 1) En caso de una liberación precoz de los pasadores: ¿Cómo volver a colocar en posición correcta el eje de calado del rodillo tensor hidráulico?

- Lentamente, comprimir el pistón en el cuerpo del tensor hidráulico con ayuda de una prensa, hasta que los agujeros queden alineados (**Detalle 1**).

Esta operación debe realizarse en posición vertical.

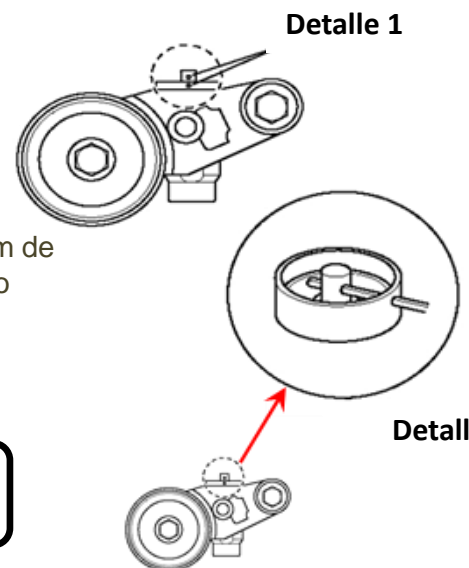


**No sobrepasar una fuerza de 1000 kg.**

- Mantener el pistón en su sitio insertando un eje de calado de 2 mm de diámetro a través del orificio que se encuentra en el cuerpo del rodillo tensor (**Detalle 2**).



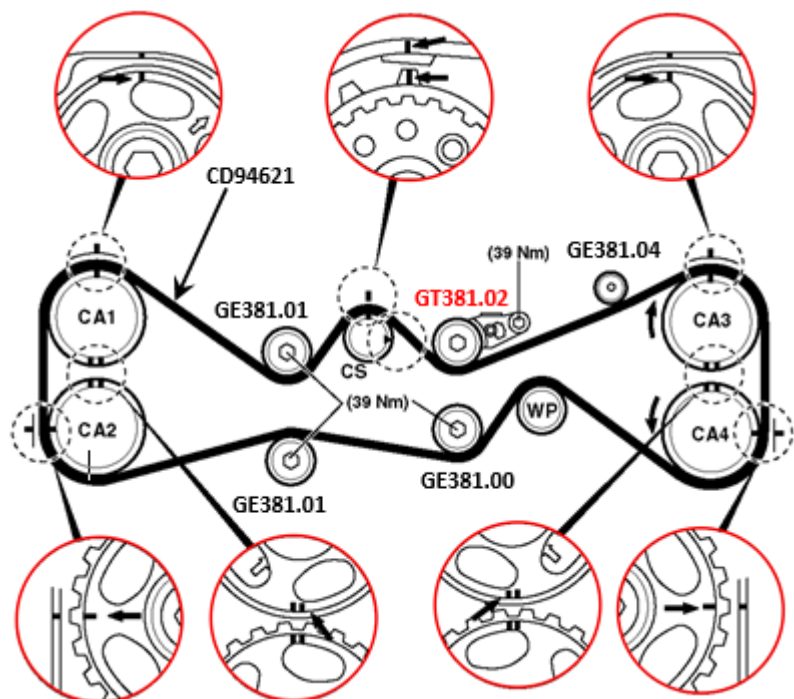
**El tiempo empleado en presionar el émbolo en el cuerpo del tensor debe ser superior a 3 minutos.**



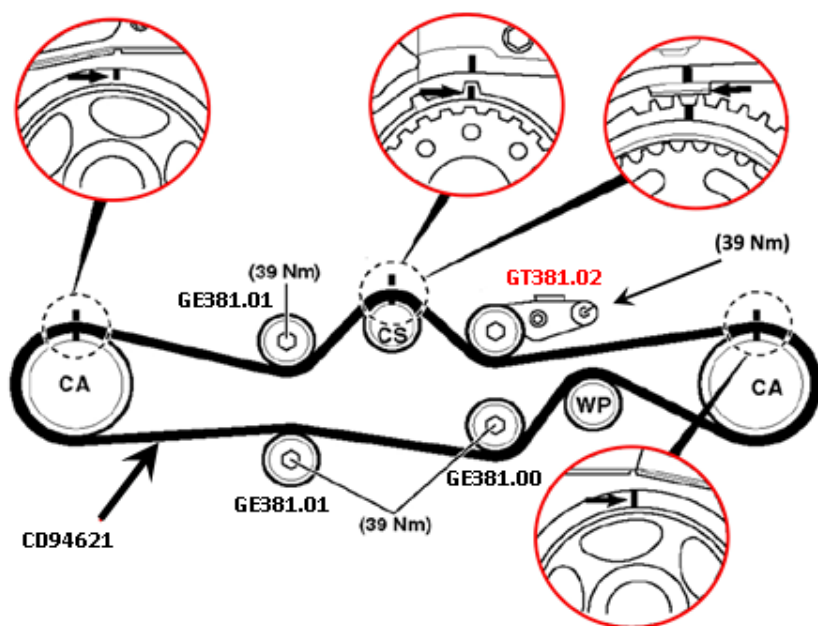
## 2) Instalar el rodillo tensor automático GT381.02

Apretar el tornillo a 39 Nm (Detalles 3 y 4).

## 3) Asegurarse de que las marcas de calado están alineadas (Detalles 3 y 4).



Detalle 3 (Motor Subaru Forester 2.0)



Detalle 4 (Motor Subaru Legacy 2.5)







En el caso de que fuera necesario hacer girar los árboles de levas, proceder separadamente y suavemente, evitando todo contacto entre las válvulas de admisión y las de escape, ya que esto podría provocar daños. Girar los árboles de levas de izquierda en las direcciones indicadas por las flechas.

## Recomendaciones



Respetar el procedimiento de la puesta bajo tensión del gato hidráulico, para evitar un juego demasiado importante entre el eje del gato y el apoyo sobre el bloque motor.  
Asegurarse de que la junta tórica del tornillo del rodillo tensor se encuentre en la posición correcta antes de montarlo.  
Respetar los procedimientos de montaje de los fabricantes así como los pares de apriete indicados.  
Consulte las aplicaciones en vehículos en nuestro catálogo on-line: [e-shop](#)



Escanee el código QR  
para ir a nuestro  
catálogo online

**RESPETE LAS ESPECIFICACIONES  
DEL CONSTRUCTOR DEL VEHÍCULO.**

©NTN-SNR ROULEMENTS

El contenido de este documento está protegido por el copyright del editor y su reproducción, incluso parcial, está prohibida sin autorización expresa. A pesar del cuidado aportado a la realización de este documento, NTN-SNR Roulements declina toda responsabilidad por los errores u omisiones que se hayan podido producir, así como por las pérdidas o daños directos o indirectos derivados de su utilización.

