

Motores 1.6 16 Válvulas

Palio 1.6 16V, Weekend 1.6 16V, Strada 1.6 16V, Brava 1.6 16V e Siena 1.6 16V

Condição de sincronismo da correia dentada

Quando o primeiro cilindro está em ponto morto superior - PMS (no final da fase de compressão), os rasgos existentes na parte traseira dos eixos comandos de válvulas devem se encaixar perfeitamente nos ressalto das ferramentas de alinhamento (figura 2).

Procedimento para verificação do sincronismo da correia dentada

- 01** Retire a bobina de ignição e as tampas traseiras dos eixos comandos de válvulas;
- 02** Gire manualmente o motor, de modo que os rasgos existentes na parte traseira dos eixos comandos de válvulas se encaixem perfeitamente nos ressalto das ferramentas de alinhamento (figura 2);
- 03** Nessa condição, as marcas existentes na polia do virabrequim devem alinhar-se simultaneamente com a referência existente na capa da correia dentada e com o sensor de rotação (figura 1);

Caso seja verificado sincronismo incorreto ou se deseje substituir a correia dentada, execute o procedimento a seguir.

Procedimento para substituição da correia

- 01** Com a correia dentada sincronizada (conforme descrito anteriormente nos itens 2 e 3), retire as correias auxiliares da bomba da direção hidráulica, compressor do ar condicionado e alternador (se existirem);
- 02** Remova a proteção inferior do volante e posicione a ferramenta específica para travamento da árvore de manivelas (figura 3);
- 03** Com a árvore de manivelas travada, solte a porca de fixação da polia do virabrequim (roda fônica) e retire-a;
- 04** Retire a tampa protetora da correia dentada;
- 05** Solte a porca de fixação do tensor da correia dentada (figura 4) e remova a correia;
- 06** Com o auxílio de uma ferramenta de travamento (figura 5), afrouxe os parafusos das polias dos comandos. Feito isso, pode-se observar que há uma folga entre os rasgos e as chavetas das mesmas. Com as polias livres, gire-as manualmente no sentido horário até o final do curso da folga;

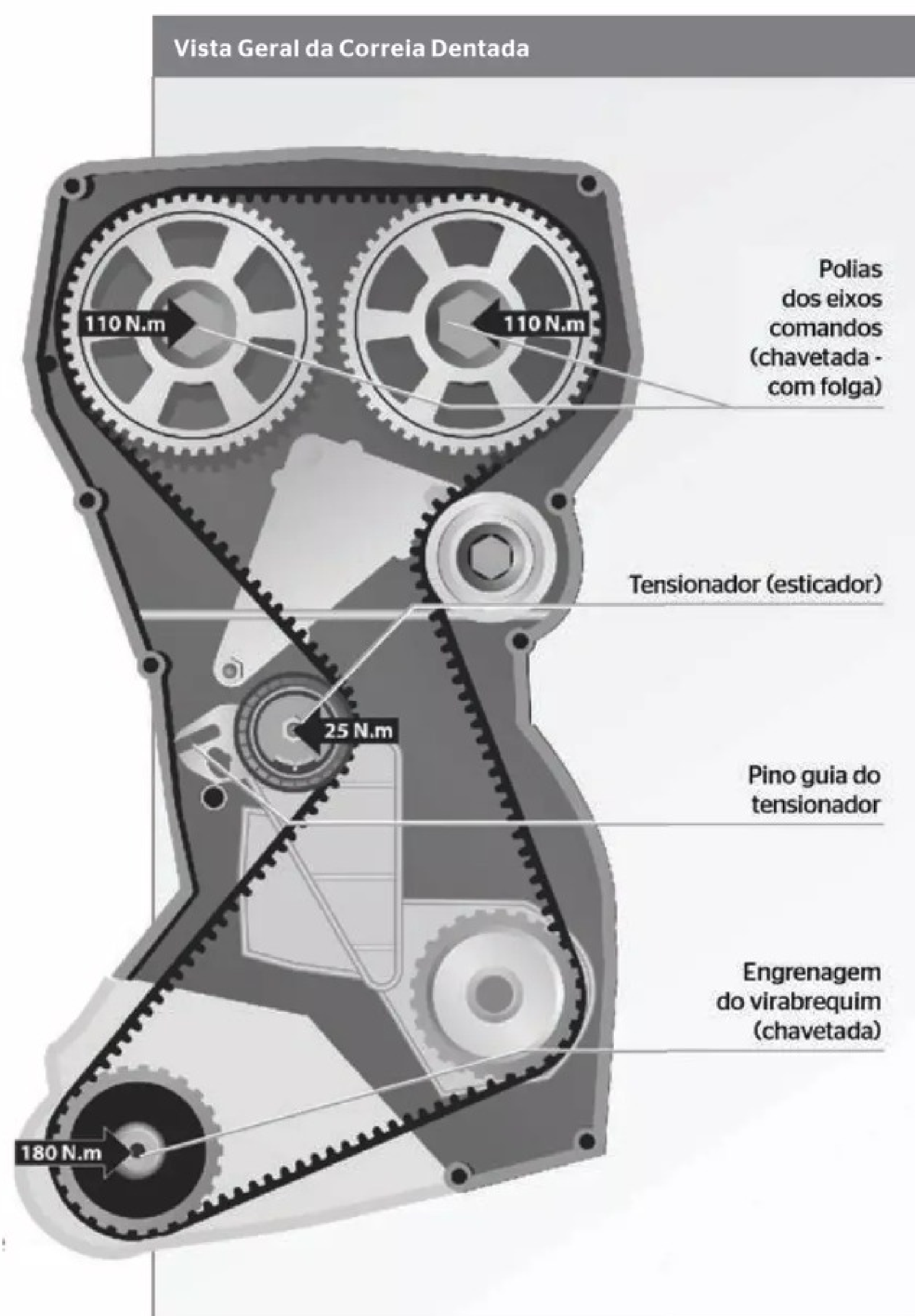
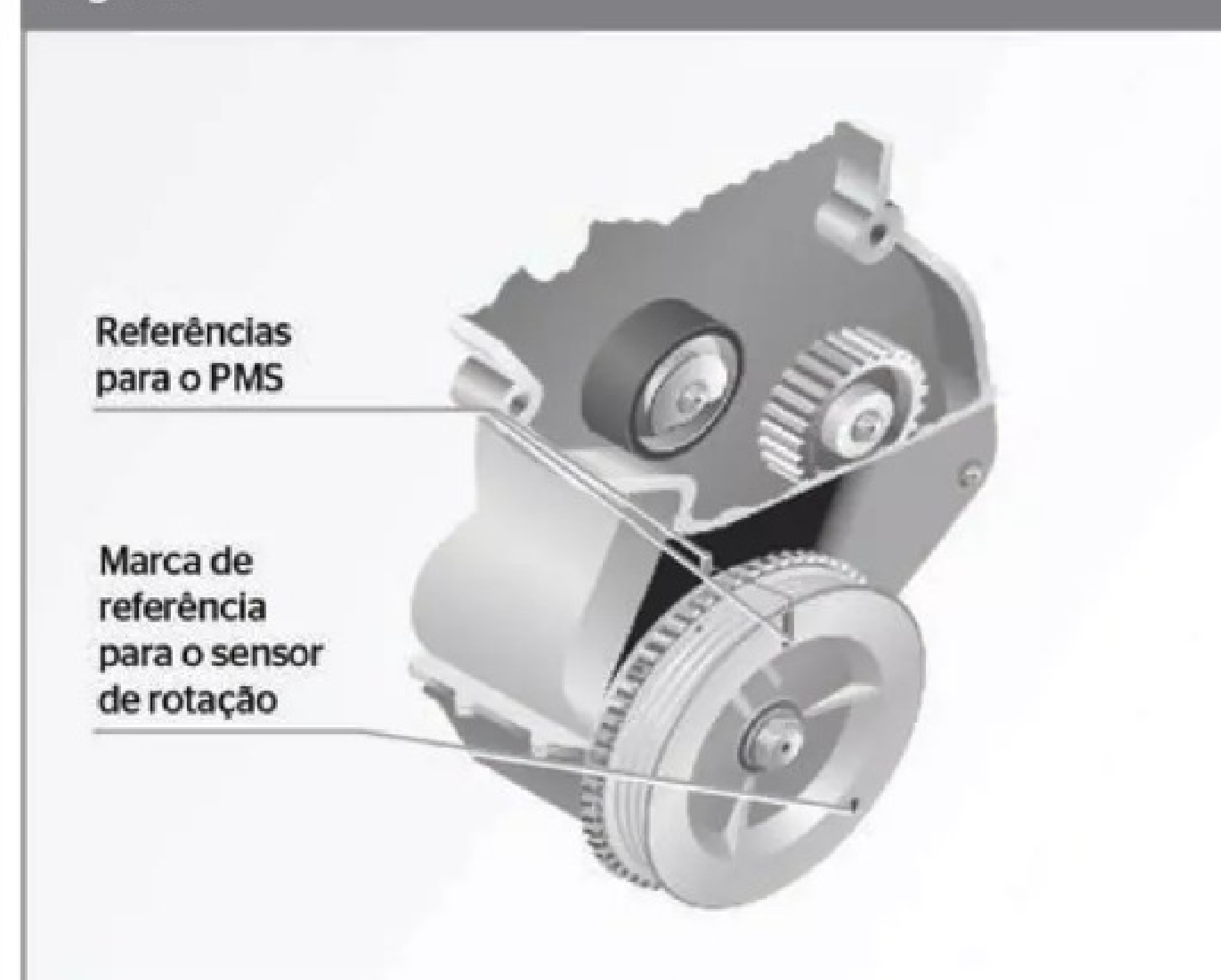
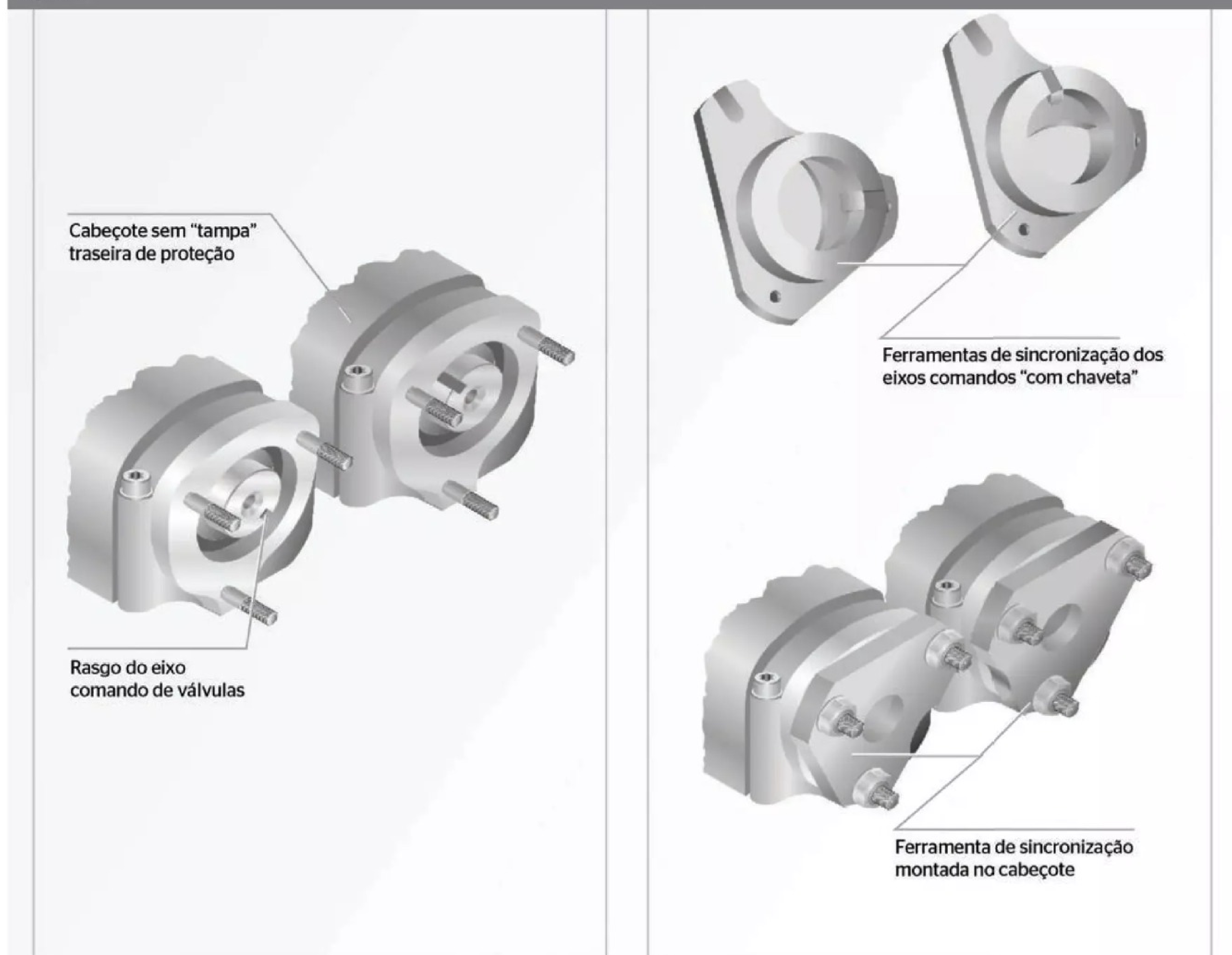


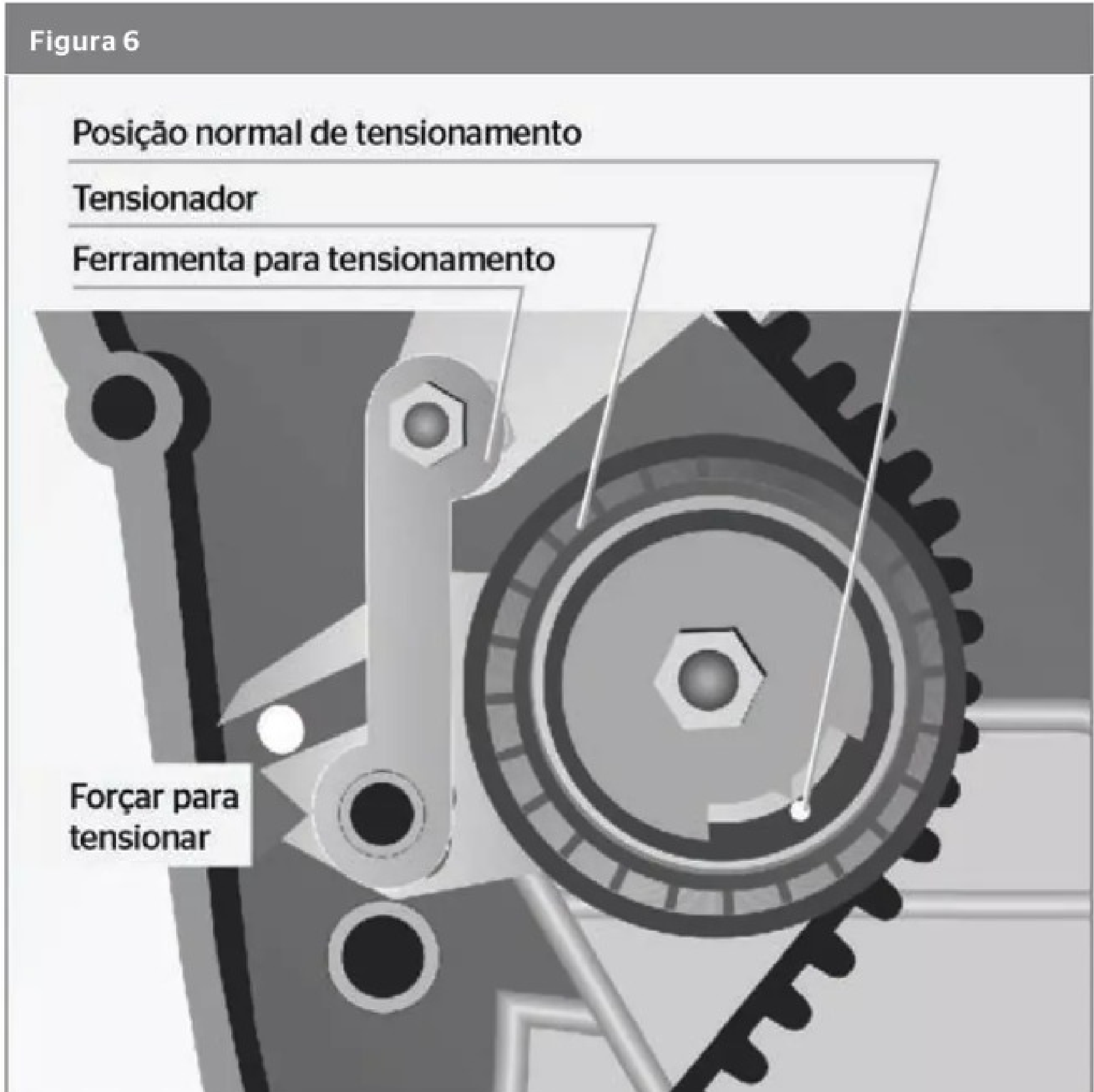
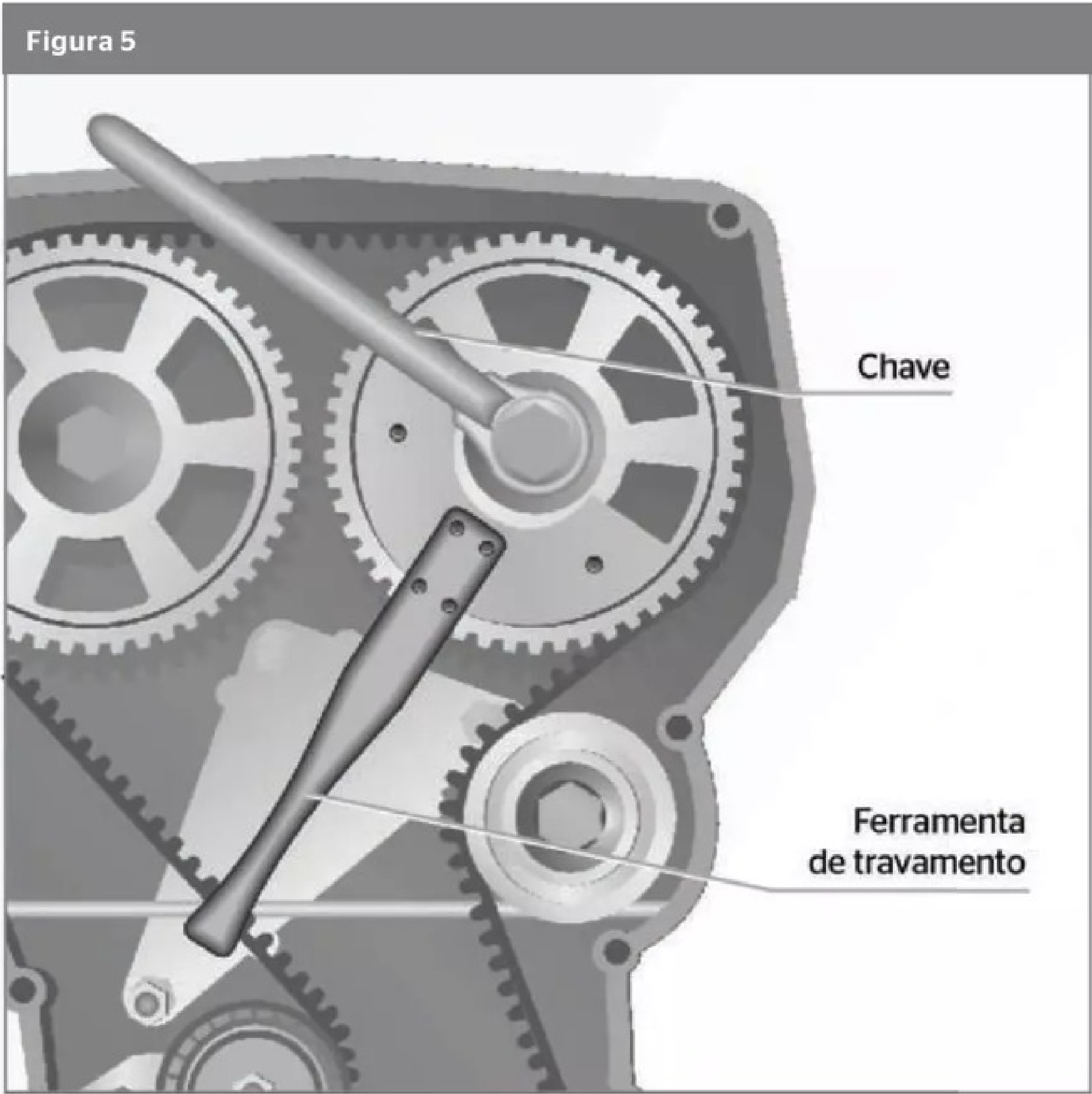
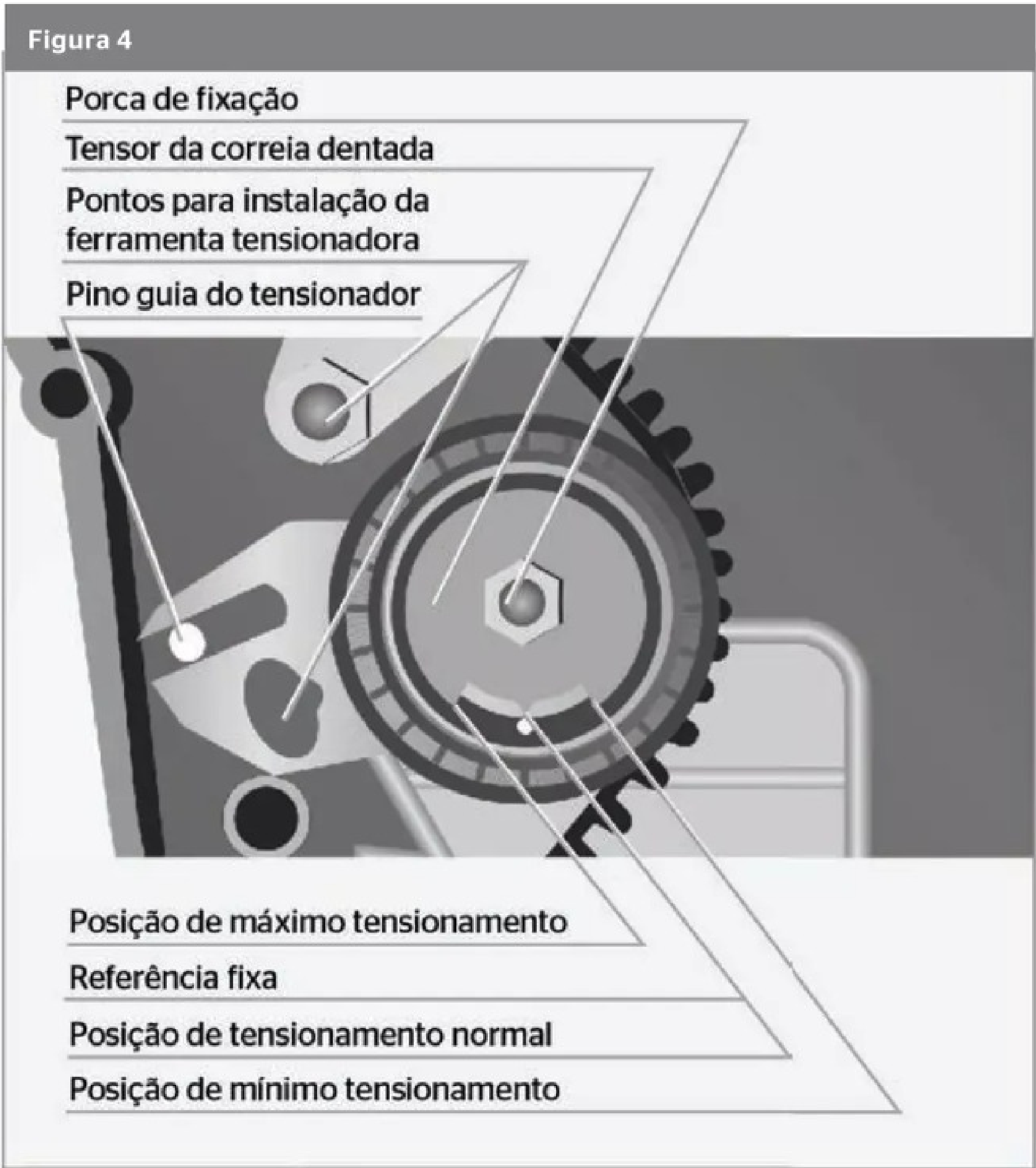
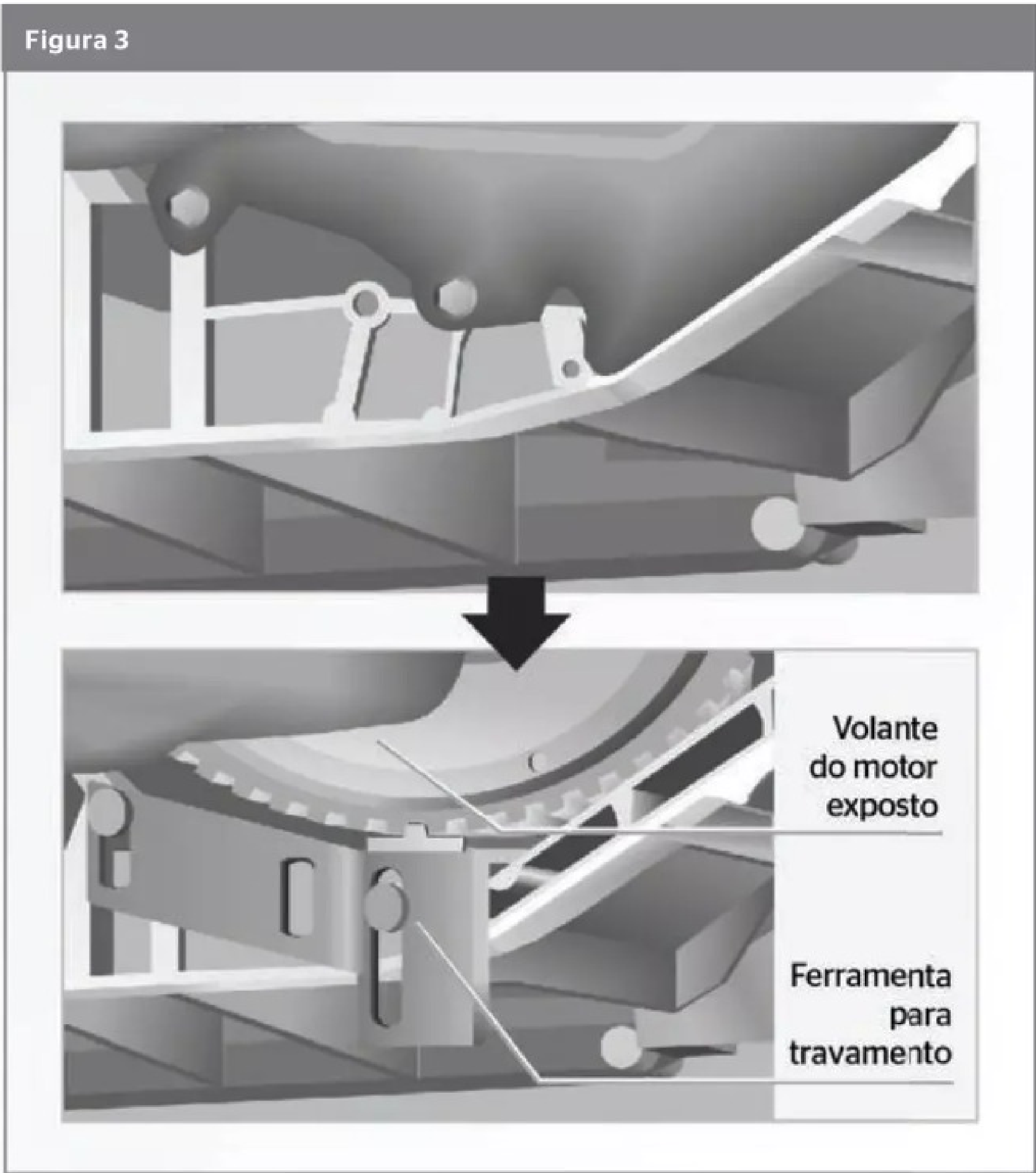
Figura 1



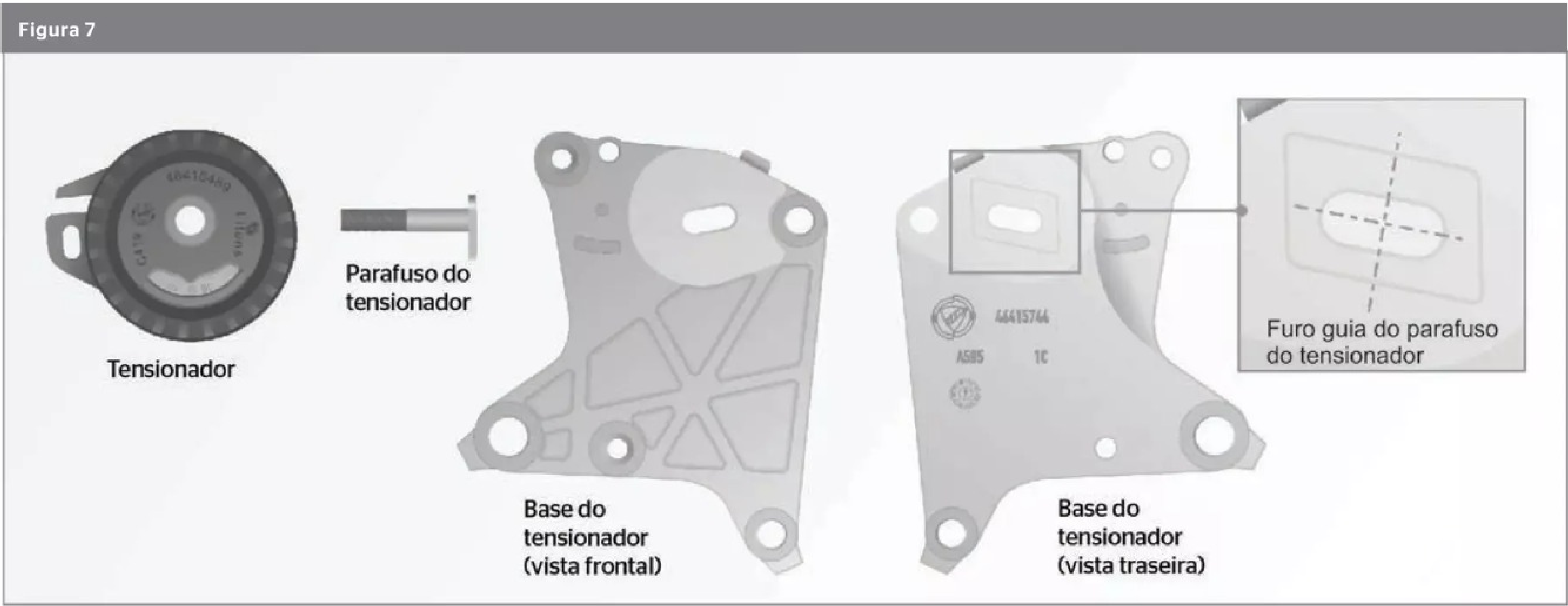
- 07** Instale a correia nova no sentido anti-horário, começando pela engrenagem do virabrequim;
- 08** Tensione a correia dentada. Para tensioná-la, utilize uma ferramenta específica que deve ser instalada no lugar do parafuso existente acima do tensionador (figura 4). Force a ferramenta contra o tensionador de modo que o mesmo atinja a posição normal de tensionamento (figura 6). Feito isso, aperte a porca de fixação do tensionador (torque recomendado 25 N.m ou 2,5 Kgf.m);
- 09** Utilizando-se da ferramenta de travamento, aperte as polias dos comandos (torque recomendado 110 N.m ou 11 Kgf.m - figura 5);
- 10** Reinstale a polia do virabrequim ou roda fônica (torque recomendado 180 N.m ou 18 Kgf.m);
- 11** Remova a ferramenta utilizada para tensionamento, a ferramenta de fixação da árvore de manivelas (instalada no volante do motor) e a ferramentas de sincronismo dos eixos comandos;
- 12** Dê dois giros manuais no motor e confira as condições de sincronismo e tensionamento da correia (figuras 1, 2 e 6);
- 13** Se tudo estiver OK, reinstale o que foi retirado;

Figura 2





Observação: O fabricante não recomenda soltar os parafusos das polias dos comandos apoiando-se nas ferramentas de alinhamento. Na necessidade de retirar as referidas polias, utilize a ferramenta específica para travamento das mesmas.



Dica

A desatenção e a falta de conhecimento técnico do procedimento de troca da correia dentada pode provocar o rompimento prematuro do componente. Na família Palio 1.6 16V, as causas mais comuns de desgaste prematuro da correia dentada são:

- 01** Desgaste entre o parafuso de fixação do tensionador da correia e seu furo guia (figura 7). Com o desgaste, o parafuso do tensionador passa a trabalhar desalinhado. Isso provoca um consequente desalinhamento do tensionador.
- 02** Tensionador desalinhado por ter sido montado fora de seu pino guia (figura 4);
- 03** Tensionador emperrando ("trancando"), expulsando a correia para fora das polias.

Por isso, o tensionador passa a expulsar a correia no sentido de sua capa protetora, ocorrendo, então, o desgaste lateral da correia dentada.