

Motores 1.4 e 1.6 - 8 Válvulas

Peugeot: 205 1.4 8V, Peugeot 206 1.6 8V e Peugeot 306 1.6 8V

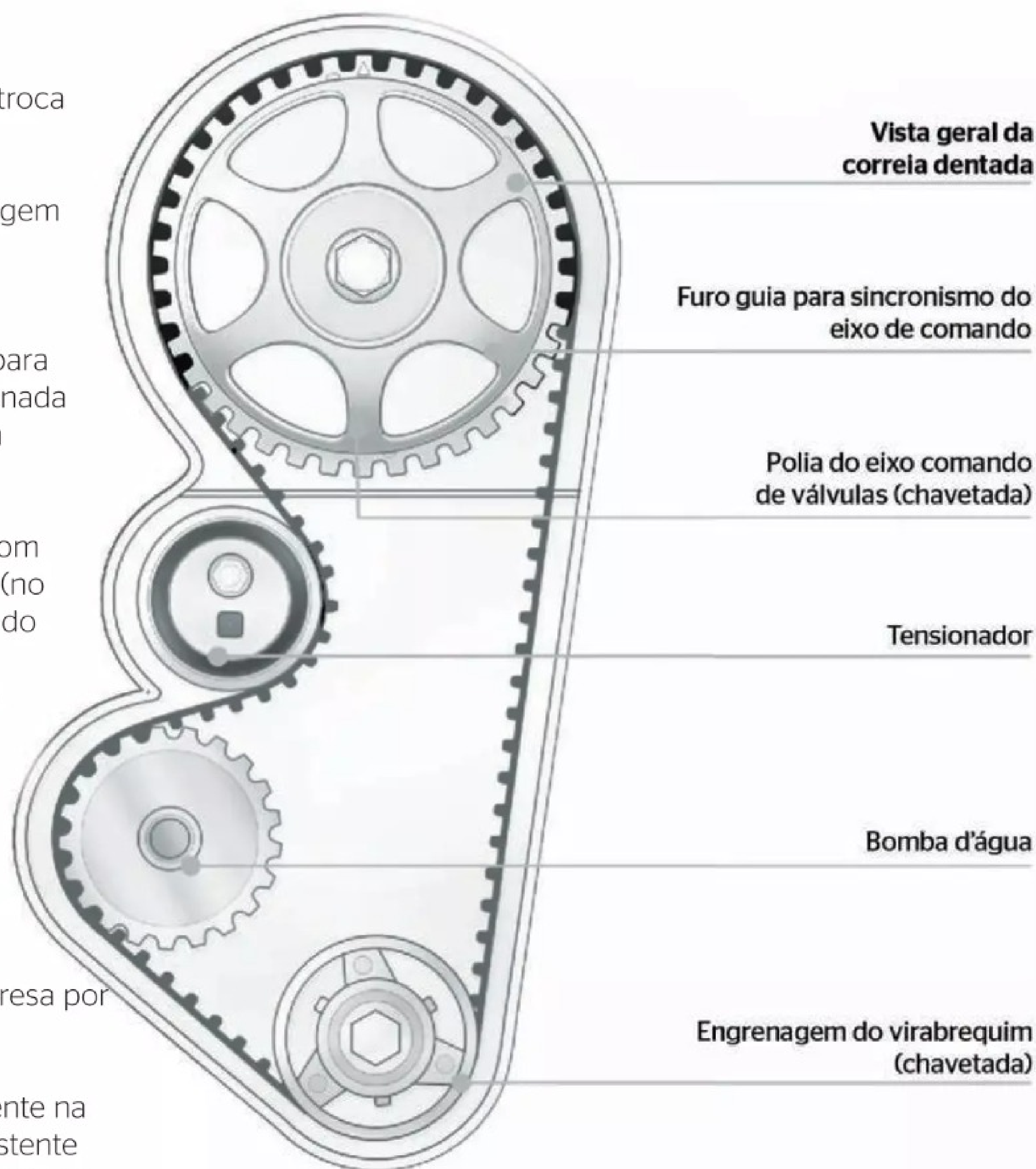
Particularidades do procedimento

As principais particularidades do procedimento de troca da correia dentada desses veículos são:

- A** A polia do eixo comando de válvulas e a engrenagem do virabrequim são chavetadas. Isso facilita o sincronismo e a troca da correia.
- B** O tensionador da correia não possui referências para tensionamento. Por isso, a correia deve ser tensionada pelo método prático de tensionamento (vide item tensionamento da correia dentada).
- C** O motor está em perfeito sincronismo quando: Com o primeiro cilindro no ponto morto superior PMS (no final da fase de compressão), o furo guia da polia do eixo comando alinha-se com o furo existente no cabeçote, tornando possível a perfeita instalação da ferramenta de fasagem (figuras 2 e 3).

Procedimento para verificação do sincronismo da correia dentada

- 01** Retire as quatro velas de ignição;
- 02** Retire a capa de proteção superior da correia (presa por 2 parafusos em suas laterais);
- 03** Gire manualmente o motor até que o furo existente na polia do eixo comando alinhe-se com o guia existente no cabeçote, tornando possível a perfeita instalação da ferramenta (pino) de fasagem (figura 2);
- 04** Observe se, nessa condição, o primeiro cilindro encontra-se no ponto morto superior PMS no final da fase de compressão. Para verificar o PMS insira, por exemplo, um relógio comparador no orifício da vela do primeiro cilindro;
- 05** Com o primeiro cilindro em PMS, instale, no furo existente no bloco do motor, a ferramenta (pino) indicadora de ponto morto superior PMS (figura 3). Para verificar o perfeito encaixe da ferramenta de PMS, dê um pequeno giro manual no motor para trás (no sentido contrário ao de rotação) e posteriormente gire-o para frente (no sentido de rotação) até que o movimento do virabrequim seja bloqueado pela ferramenta;
- 06** Com o primeiro cilindro bloqueado no PMS (figura 3) o eixo comando de válvulas deve estar no ponto correto de fasagem (figura 2),



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

Procedimento para substituição da correia

- 01** Com a correia devidamente sincronizada e o eixo virabrequim travado pela ferramenta de PMS, conforme descrito no item anterior (figuras 2 e 3), posicione veículo em um elevador automotivo;
- 02** Retire a roda dianteira direita e o protetor interno ao pára-lama (figura 4);
- 03** Alivie a tensão da correia poly-v e retire-a;
- 04** Solte a polia do virabrequim (fixa por 3 parafusos 13mm) e retire-a (figura 4);

- 05

Para facilitar a retirada da capa de proteção inferior da correia, retire o apoio lateral do suporte do motor (figura 1);
- 06

Retire a capa de proteção inferior da correia;
- 07

Com a correia já exposta, confira atentamente o sincronismo do eixo comando (figura 2) e o correto posicionamento do virabrequim (figura 3).
- 08

Com os eixos sincronizados, solte a porca de fixação do tensionador da correia dentada e retire a correia;
- 09

Instale a nova correia no sentido anti-horário, começando pela engrenagem do virabrequim;
- 10

Tensione a correia obedecendo ao método prático de tensionamento (vide item tensionamento de correia
- dentada). Aperte a porca de fixação do tensionador com um torque de 40 N.m (4Kgf.m);
- 11

Retire a ferramenta de fasagem do comando (figura 2) e o pino de PMS (figura 3);
- 12

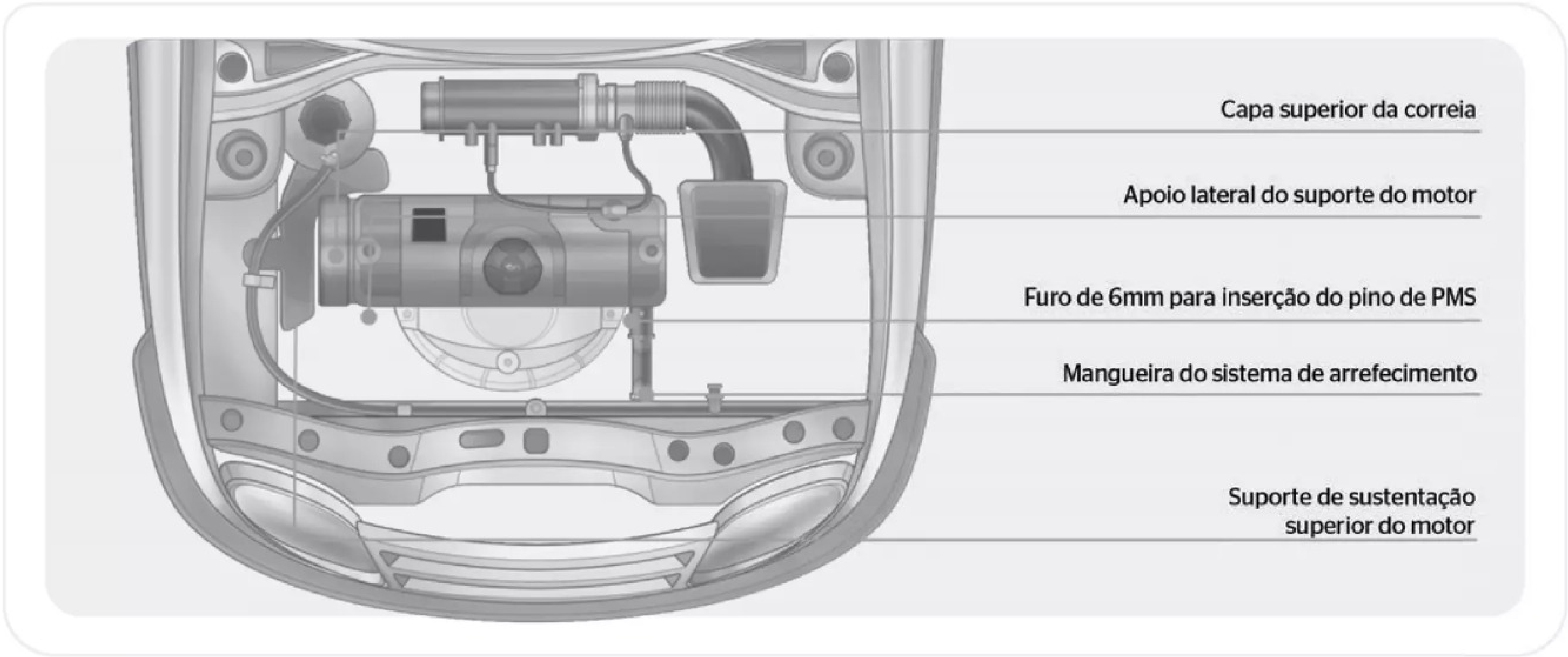
Dê dois giros manuais no motor e confira o tensionamento e o sincronismo da correia (figuras 2 e 3). Se for preciso efetue ajustes;
- 13

Reinstale as capas de proteção da correia.
- 14

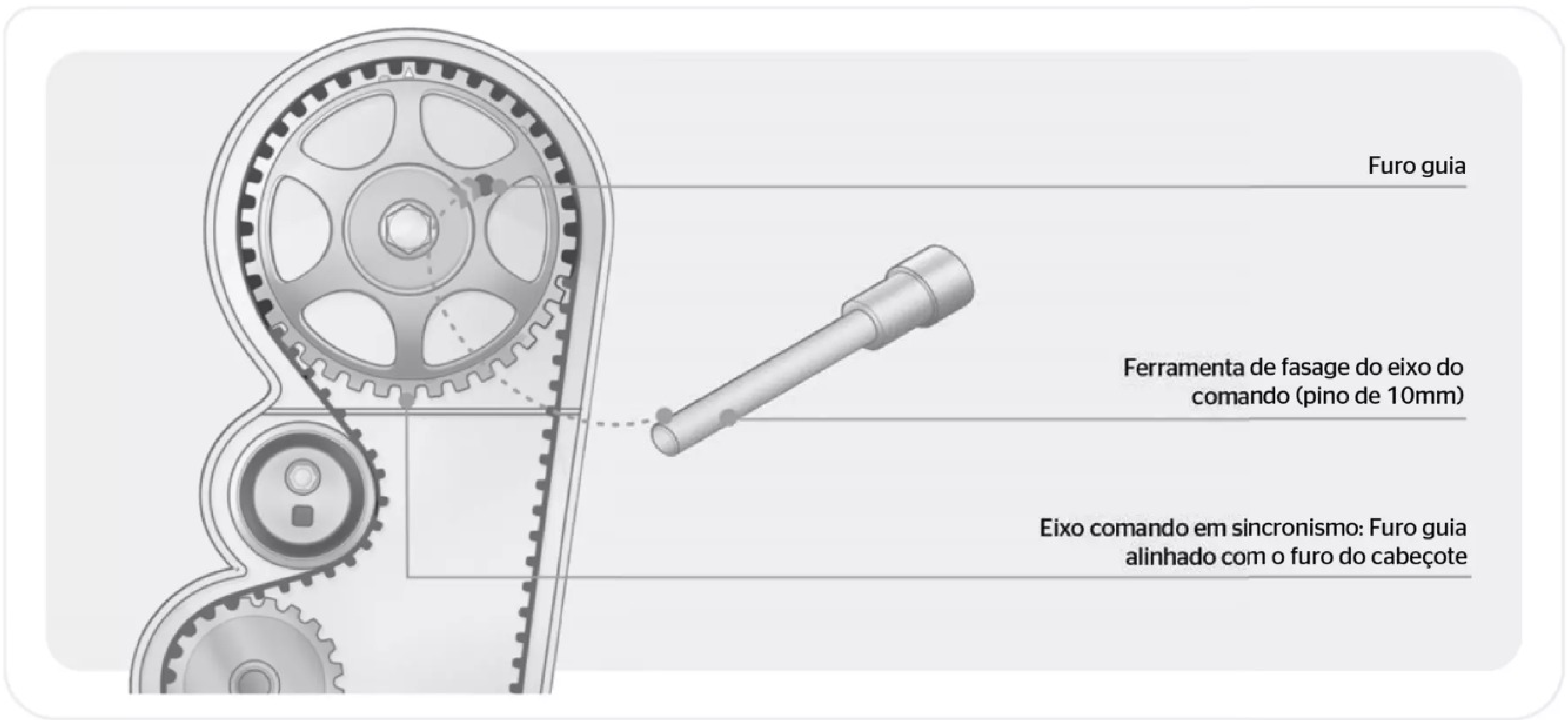
Reinstale a polia do virabrequim.Torque recomendado 50N.m (5 Kgf.m) cada parafuso;
- 15

Reinstale tudo o que foi retirado.

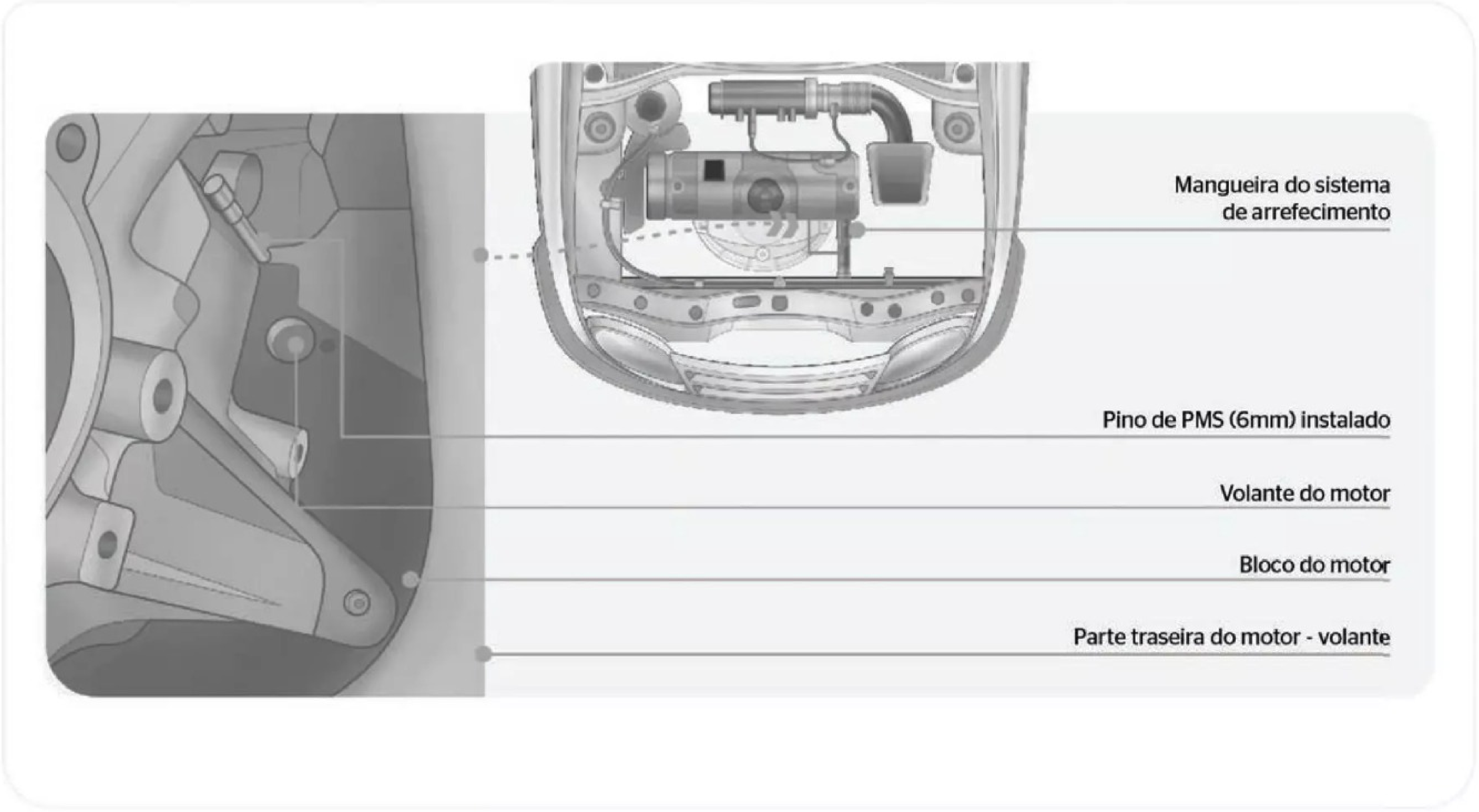
F. 01 Vista superior do motor



F. 02 Fasagem do eixo comando



F. 03 Fasagem do virabrequim



F. 04 Retirada da roda dianteira direita

