

Motores Powertrain 1.8 8 Válvulas

Fiat: Dobló 1.8 8V, Palio 1.8 Flex, Palio Weekend 1.8 Flex, Siena 1.8 Flex, Stilo 1.8 8V e Strada 1.8 Flex; **GM:** Corsa 1.8 8V Flex Power, Corsa 1.8 8V, Meriva 1.8 8V, Meriva 1.8 8V Flex Power e Montana 1.8 8V Flex Power

Procedimento para verificação do sincronismo da correia dentada

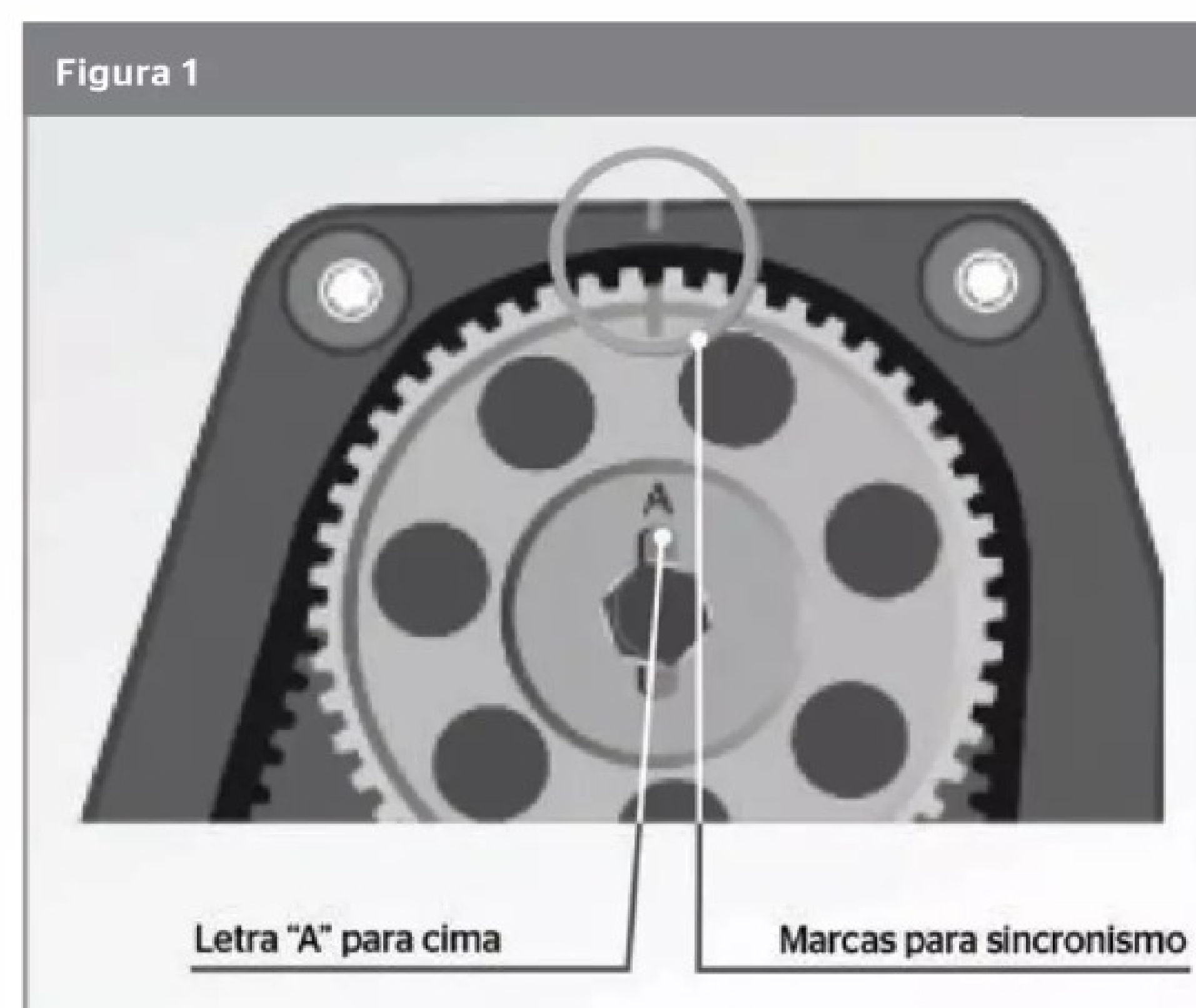
- 01** Retire a correia dos órgãos auxiliares (correia poly-V), juntamente com seu tensionador;
- 02** Retire a capa de proteção superior da correia dentada. Observe que essa capa é presa por 3 parafusos;
- 03** Retire a polia do virabrequim e a capa de proteção inferior da correia dentada. Observe que a capa de proteção inferior da correia é presa por 2 parafusos;
- 04** Gire manualmente o motor (no sentido de rotação) até que a marca existente na polia do eixo comando alinhe-se com a referência existente na tampa traseira da correia dentada (figura 1);
- 05** Nessa condição, a marca existente na engrenagem do virabrequim deve alinhar-se com a referência existente na carcaça da bomba de óleo (figura 2).

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

Procedimento para substituição da correia

Com o motor devidamente sincronizado, conforme descrito no item anterior (figuras 1 e 2), efetue o procedimento a seguir:

- 01** Solte o parafuso do tensionador. Com uma chave allen de 6 mm, movimente o tensionador no sentido horário e afrouxe a correia (figura 3). Evite movimentar bruscamente o virabrequim. Lembre-se de que sem a correia, há risco de colisão entre os pistões e as válvulas;
- 02** Instale a nova correia, começando pela engrenagem do virabrequim e tomando o máximo cuidado para não perder o correto sincronismo (figuras 1 e 2);
- 03** Com a chave allen de 6 mm tensione o esticador em sua posição de máximo tensionamento. Aperte o parafuso de fixação do tensionador nessa posição (figura 3);
- 04** Dê dois giros manuais completos no motor;
- 05** Confira atentamente a posição do tensionador e as marcas de referência para sincronismo. O tensionador deve estar na posição correta de trabalho (figura 3). Se for necessário, reajuste-o. As marcas de sincronismo (da polia do eixo comando e da engrenagem do virabrequim) devem coincidir com as referências (figuras 1 e 2);



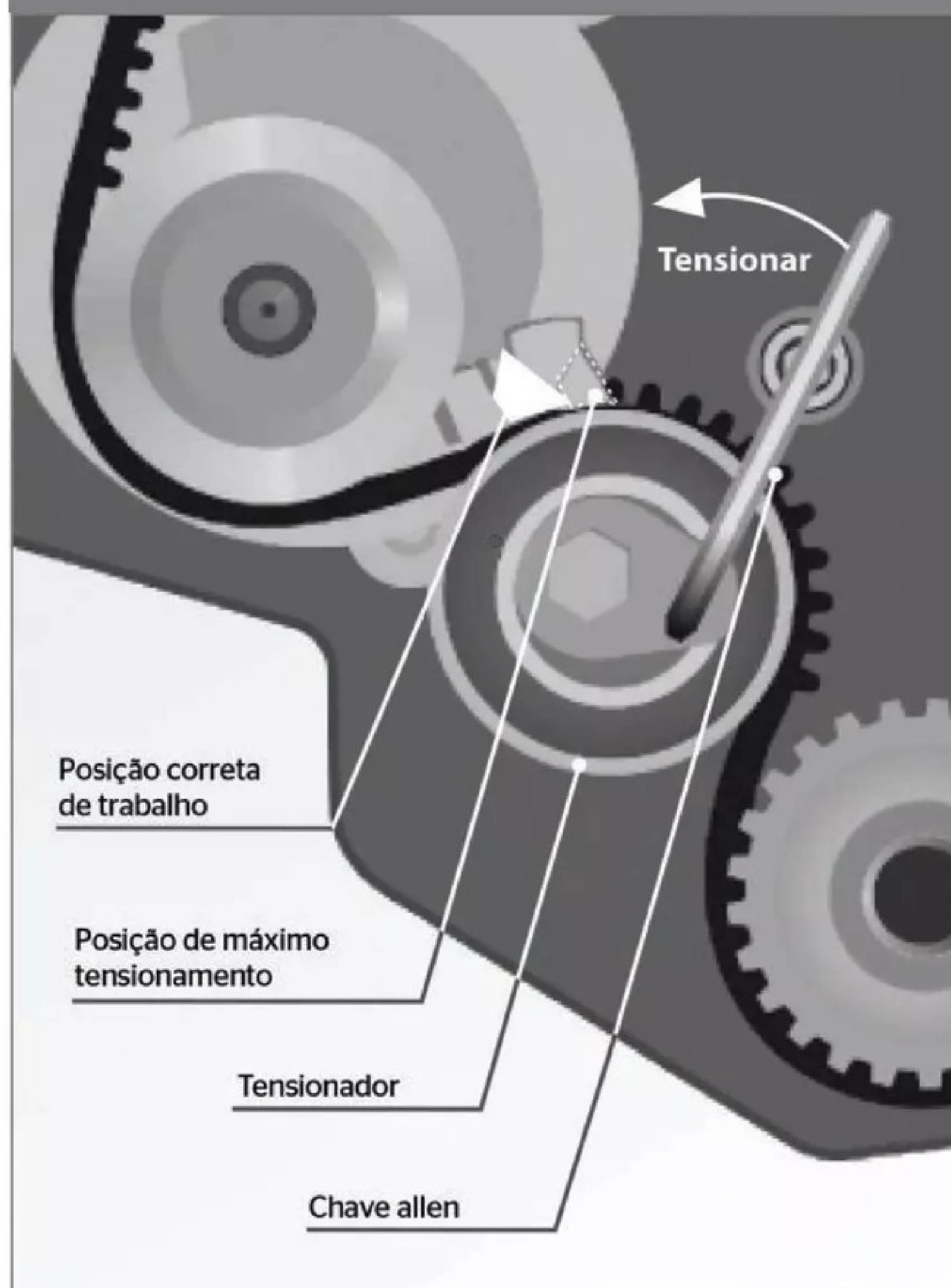
- 06** Se tudo estiver OK, reinstale tudo o que foi retirado. Os torques recomendados são:
- Parafuso da polia do virabrequim: 95 N.m + 30° + 15° ou 9,5 Kgf.m + 30° + 15°

- Parafuso do tensionador da correia dentada: 20 N.m ou 2 Kgfim
- Parafuso do tensionador da correia poly-V: 35 N.m ou 3,5 Kgf.m

Figura 2



Figura 3

**Dica**

Atenção: Nos motores Powertrain 1.8 8V (gasolina) não há risco de colisão entre os pistões e as válvulas. Nesses motores, mesmo que a correia dentada se rompa, não ocorre o empenamento das válvulas.

Observação: Nos motores Powertrain 1.8 8V, com as referências para sincronismo da correia alinhadas, o 1° e o 4° pistões não se encontram no ponto morto superior-PMS. Portanto esses motores são fasados sem que os pistões 1 e 4 estejam no PMS.