

Motores AT 1.0 - 8 Válvulas, EA 111 1.0 - 8 Válvulas e EA 111 1.6 - 8 Válvulas

Volkswagen: Fox 1.0 Total Flex, Fox 1.6 Total Flex, Gol 1.0 MI 8 V, Gol 1.0 8 V (sem distribuidor), Golf 1.6 8 V (sem distribuidor) e Polo 1.6 8 V (sem distribuidor)

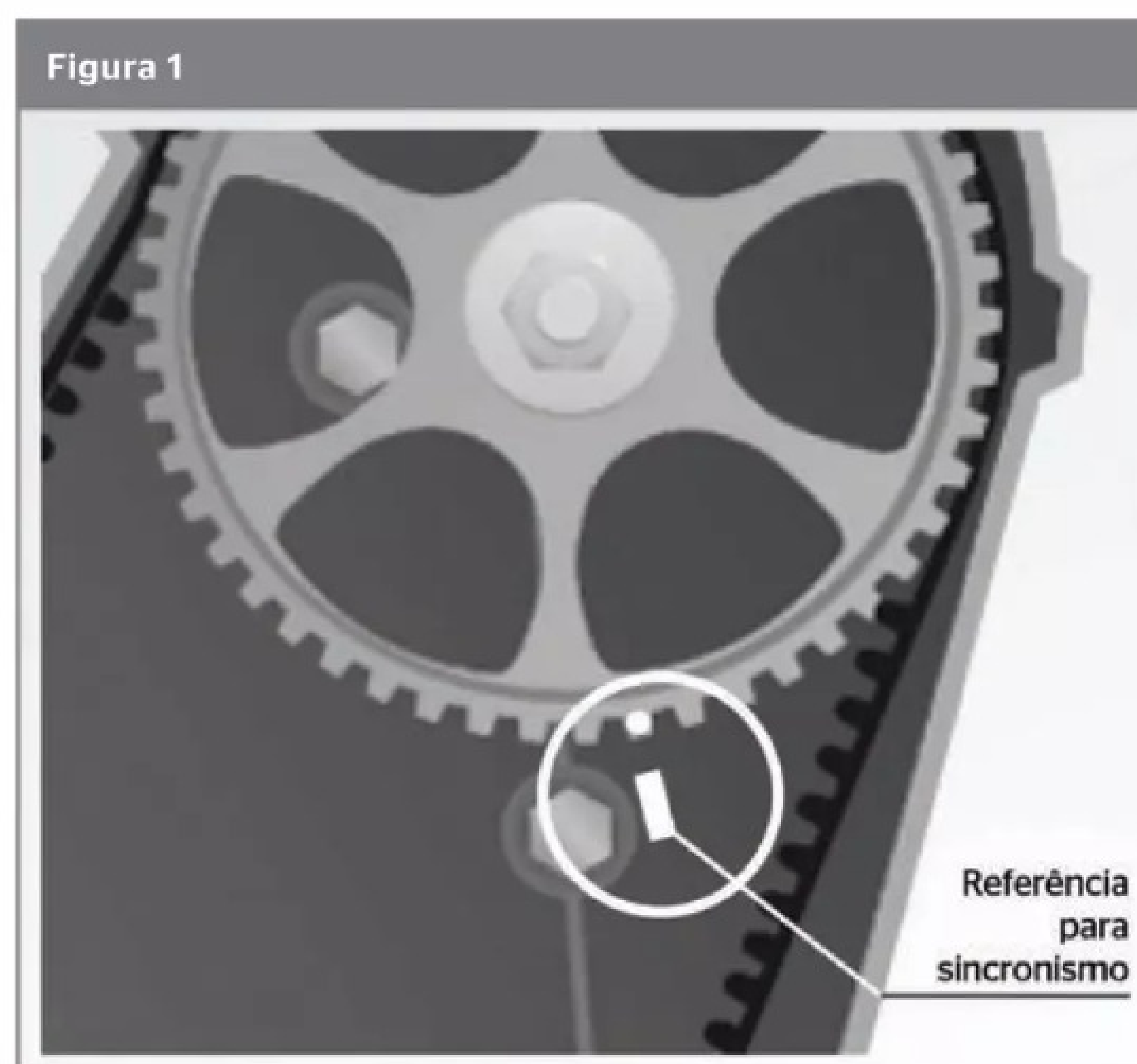
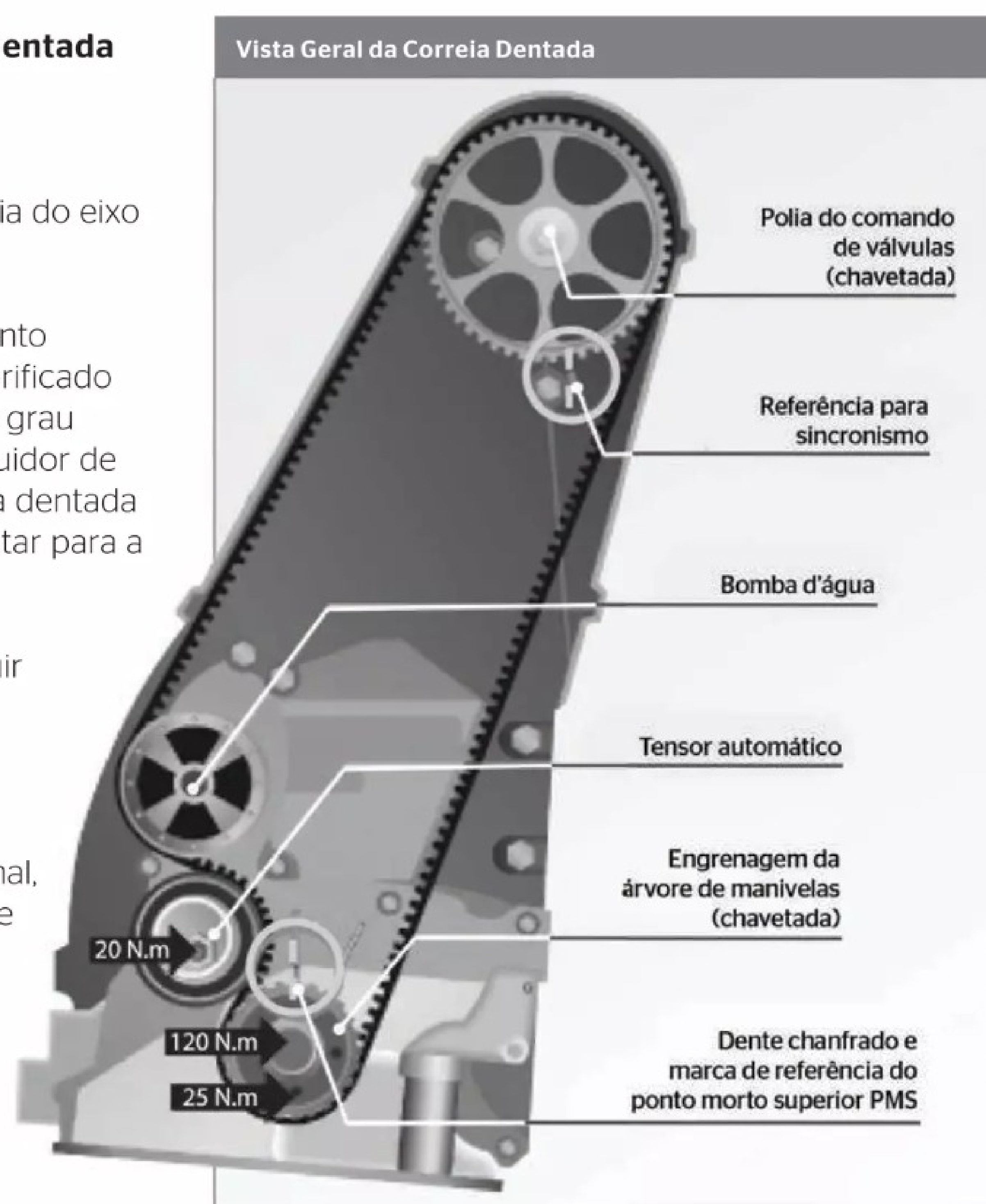
Procedimento para verificação do sincronismo da correia dentada

- 01** Retire a capa de proteção superior da correia;
- 02** Gire manualmente o motor até que a marca existente na polia do eixo comando alinhe-se com a referência fixa (figura 1);
- 03** Nessa condição, o primeiro cilindro deve encontrar-se no ponto morto superior PMS. O PMS do primeiro cilindro pode ser verificado pelo posicionamento do volante do motor na marca de zero grau (00) - figura 2. Além disso, nos veículos que possuem distribuidor de ignição, confira o seu correto posicionamento. Com a correia dentada em sincronismo (figuras 1 e 2), o rotor de ignição deve apontar para a marca de referência (figura 3);

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

Procedimento para substituição da correia

- 01** Nos veículos com motores posicionados de modo longitudinal, para facilitar o acesso à correia dentada, retire o para-choque e a chapa de apoio do suporte dianteiro do motor (figura 4).
 - O para-choque está preso pelos seguintes parafusos:
 - 06 parafusos internos aos para-lamas. Três parafusos em cada para-lama;
 - 02 parafusos na parte inferior do para-choque (saia). Um de cada lado;
 - 06 parafusos na parte superior do para-choque (grade). Três de cada lado;
 - A chapa de apoio do suporte dianteiro do motor está presa por 3 parafusos, localizados abaixo do para-choque (figura 4);
- 02** Após a retirada do para-choque e da chapa de apoio do suporte dianteiro retire a correia poli-V;
- 03** Retire a capa de proteção superior da correia e confira atentamente o sincronismo do motor (figuras 1 e 2);
- 04** Retire a polia do virabrequim (fixa por 4 parafusos allen);
- 05** Retire a capa de proteção inferior da correia dentada;
- 06** Solte a porca de fixação do tensionador correia. Utilizando-se uma chave allen de 6 mm, afrouxe o tensionador e retire a correia (figura 5). Evite movimentar bruscamente o virabrequim. Lembre-se de que sem a correia, há risco de colisão entre os pistões e as válvulas;



- 07** Instale a nova correia no sentido anti-horário começando pela engrenagem do virabrequim. Deixe a parte mais frouxa da correia junto ao tensionador;
- 08** Com a chave allen de 6 mm tensione o esticador em sua posição de máximo tensionamento. Aperte a porca de fixação (figura 5);
- 09** Dê dois giros manuais (voltas completas) no motor. Confira atenciosamente a posição do tensionador e as marcas de referência para sincronismo. O tensionador deve estar na posição correta de trabalho (figura 5).

Se for necessário, reajuste-o. As marcas de sincronismo (da polia do eixo comando e do volante do motor) devem coincidir com as referências (figuras 1 e 2);

- 10** Se tudo estiver OK, reinstale tudo o que foi retirado. Os torques recomendados são:
- Parafuso principal da engrenagem do virabrequim: 120 N.m (12 Kgf.m);
 - Parafusos da polia do virabrequim: 25N.m (2,5 Kgf.m) cada parafuso;
 - Parafuso do tensionador: 20 N.m (2,0 Kgf.m).

