

Motores 1.0, 1.6, 1.8, 1.9 e 2.0 - 8 Válvulas

Citroën: Berlina 1.8 8V, Xantia 2.0 8V, Xm 2.0 8V, Xsara 1.8 8V, Zx 1.8 8V, Zx 1.9 8V, Zx 2.0 8V - **Peugeot:** 205 1.0 8V, 306 Xs 1.6 8V, 306 1.8 8V, 306 2.0 8V, 405 1.6 8V, 405 1.8 8V, 405 2.0 8V, 806 2.0 8V, Partner 1.8 8V

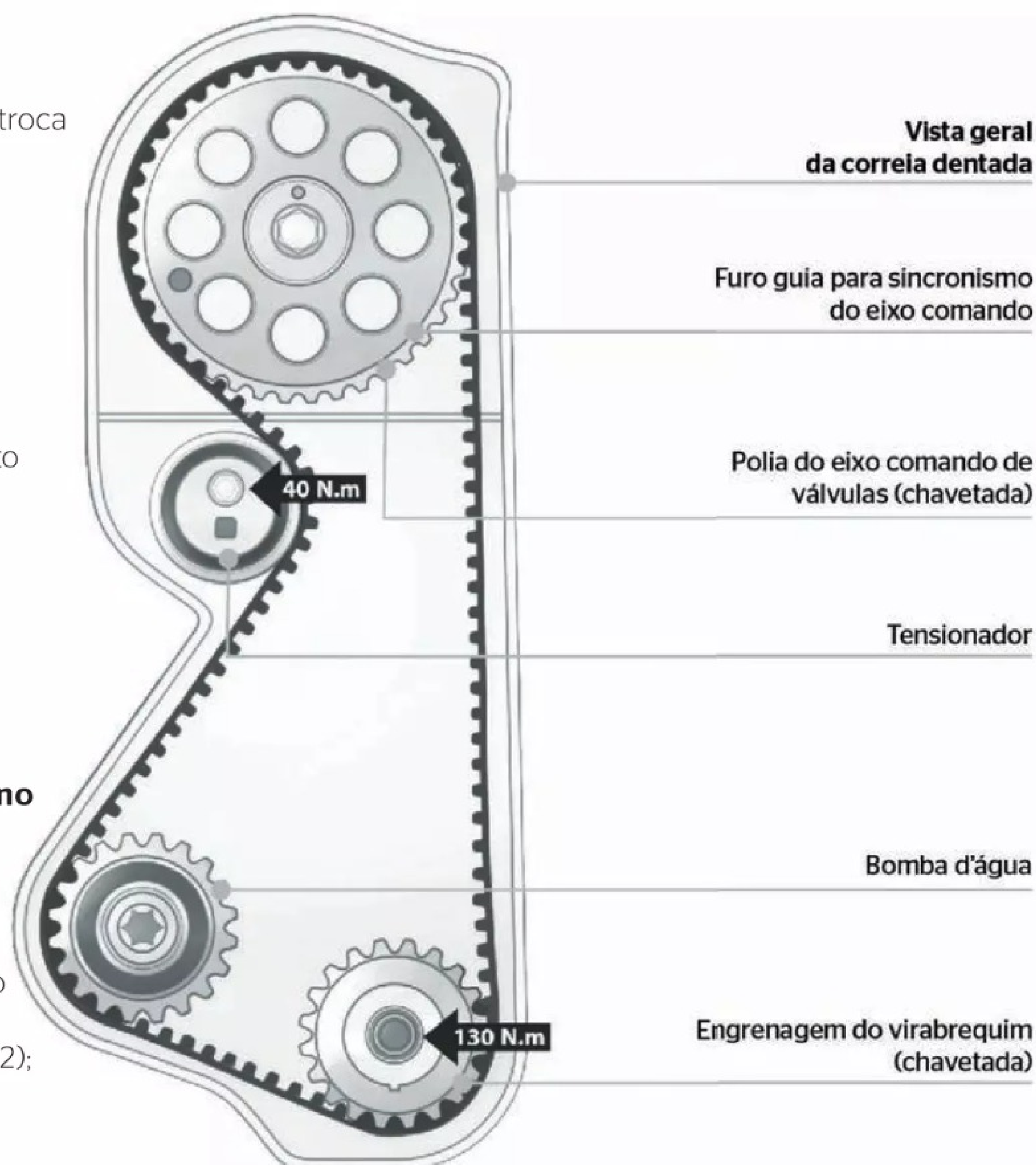
Particularidades do procedimento

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 ponto de sincronismo do virabrequim ocorre quando as ferramentas de fasagem (varetas) alinham-se na horizontal, estando o primeiro cilindro em movimento de subida e o segundo em movimento de descida (figura 3).

Procedimento para verificação do sincronismo da correia dentada

- 01** Retire as quatro velas de ignição (figura 1);
- 02** Posicione o veículo em um elevador automotivo e retire a proteção do cárter, a roda dianteira direita e o protetor interno ao pára-lama (figura 2);
- 03** Alivie a tensão da correia poly-v e retire-a;
- 04** Retire a capa de proteção superior da correia;
- 05** Introduza no orifício das velas do primeiro e segundo cilindro, as ferramentas de Posicionamento (fasagem) do virabrequim (varetas) - figura 3;
- 06** Gire manualmente o motor (no sentido de rotação) até que as ferramentas de posicionamento do virabrequim alinhem-se perfeitamente na horizontal, estando o primeiro cilindro em movimento de subida e o segundo em movimento de descida (figura 3);
- 07** Observe se, nessa condição, o furo existente na polia do eixo comando alinha-se com o guia existente no cabeçote, tornando possível a perfeita instalação da ferramenta de fasagem (pino de 8mm) - figura 4. Se o encaixe for obtido, a correia está corretamente sincronizada. Se não for possível o acoplamento citado, dê mais uma volta completa no virabrequim.



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 veículo posicionado em um elevador automotivo conforme descrito no item anterior (figuras 2, 3 e 4);
- 02** Remova a proteção inferior do volante do motor e posicione a ferramenta específica para travamento do virabrequim (figura 5);
- 03** Com a árvore de manivelas travada, solte o parafuso de fixação da polia do virabrequim e retire a polia;

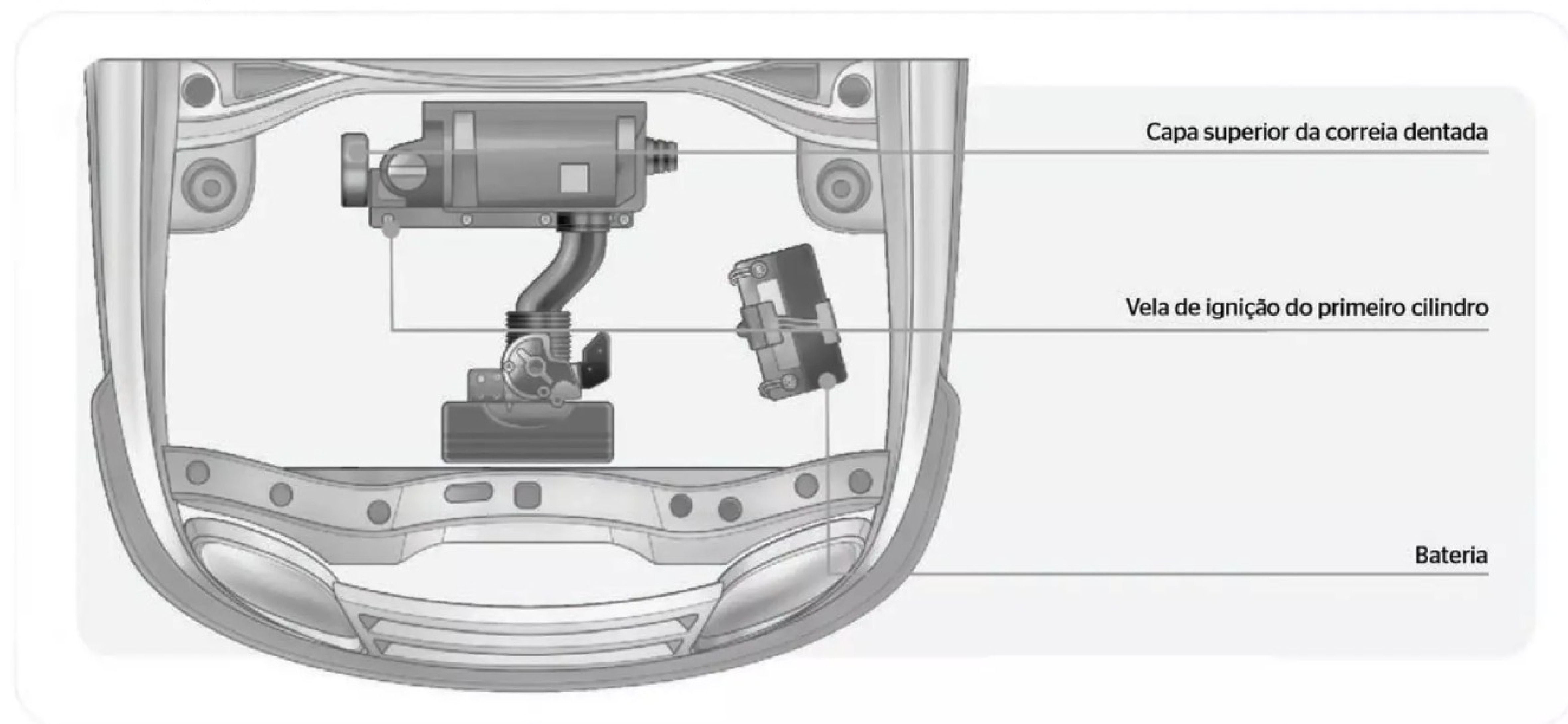
- 04** Retire a capa de proteção inferior da correia;
- 05** Com a correia já exposta, confira atentamente o sincronismo do eixo comando (figura 4) e o correto posicionamento do virabrequim (figura 3);
- 06** Com os eixos sincronizados, solte a porca de fixação do tensionador da correia dentada e retire a correia;
- 07** Instale a nova correia no sentido anti-horário, começando pela engrenagem do virabrequim;
- 08** Tensione a correia obedecendo ao método prático de tensionamento (vide item tensionamento da correia dentada). Aperte a porca de fixação do tensionador com um torque de 40 N.m (4 Kgf.m);
- 09** Retire a ferramenta de fasagem do eixo comando e a ferramenta de travamento do virabrequim;
- 10** Dê dois giros manuais no motor e confira o tensionamento e o sincronismo da correia (figuras 3 e 4). Se for preciso efetue ajustes;
- 11** Instale novamente a ferramenta de travamento do virabrequim;
- 12** Reinstale as capas de proteção da correia e a polia do virabrequim. Torque recomendado para a polia 130 N.m (13 Kgf.m);

- 13** Retire as ferramentas de alinhamento do virabrequim (varetas) e a ferramenta de travamento da árvore de manivelas;

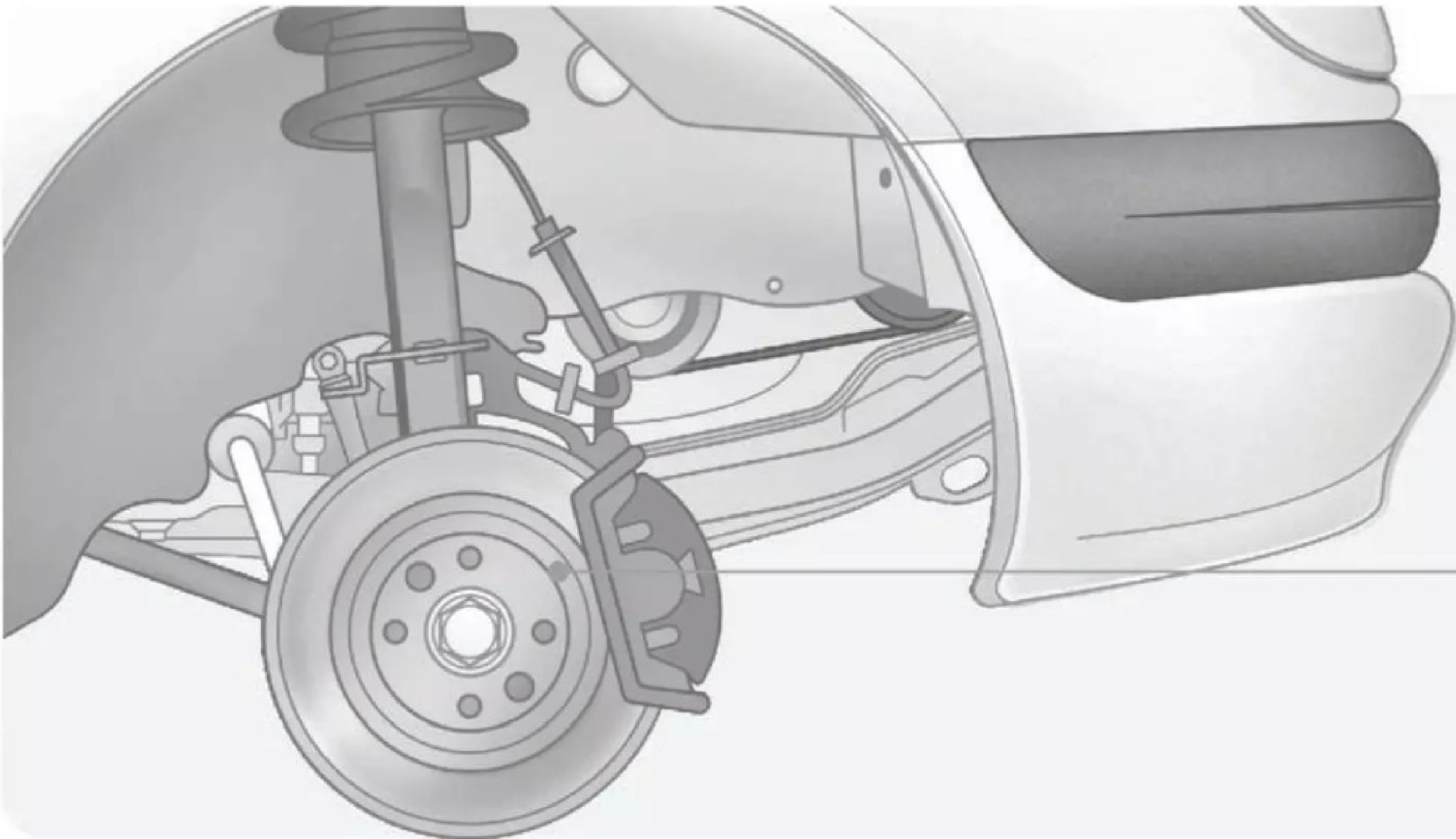
- 14** Reinstale tudo o que foi retirado.

Atenção!!

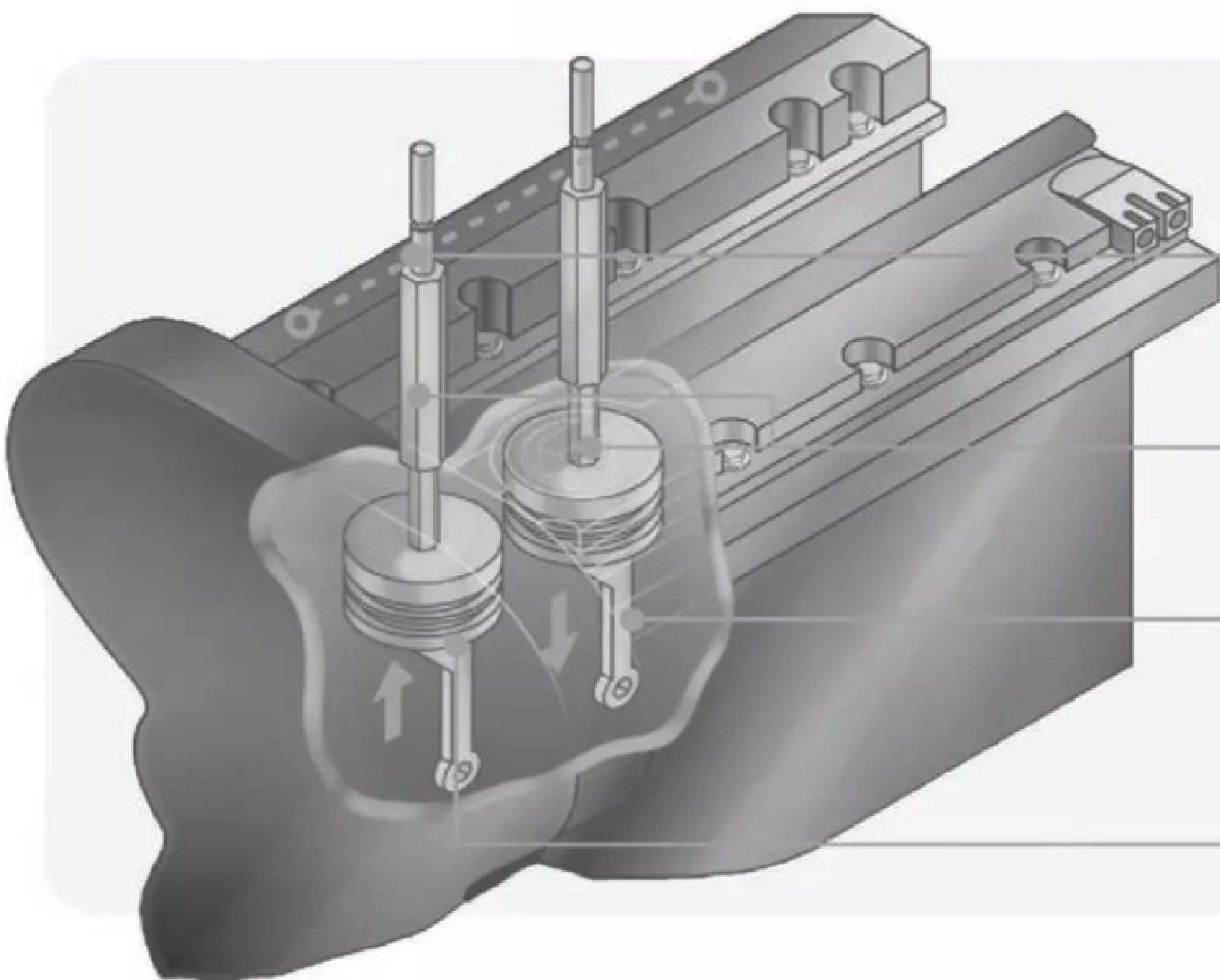
O furo guia existente na polia do virabrequim não serve como referência para sincronismo do motor. O sincronismo da árvore de manivelas é obtido alinhando-se as ferramentas de fasagem (varetas) na horizontal, conforme explicamos anteriormente (figura 3).

**F. 01 Vista superior do motor**

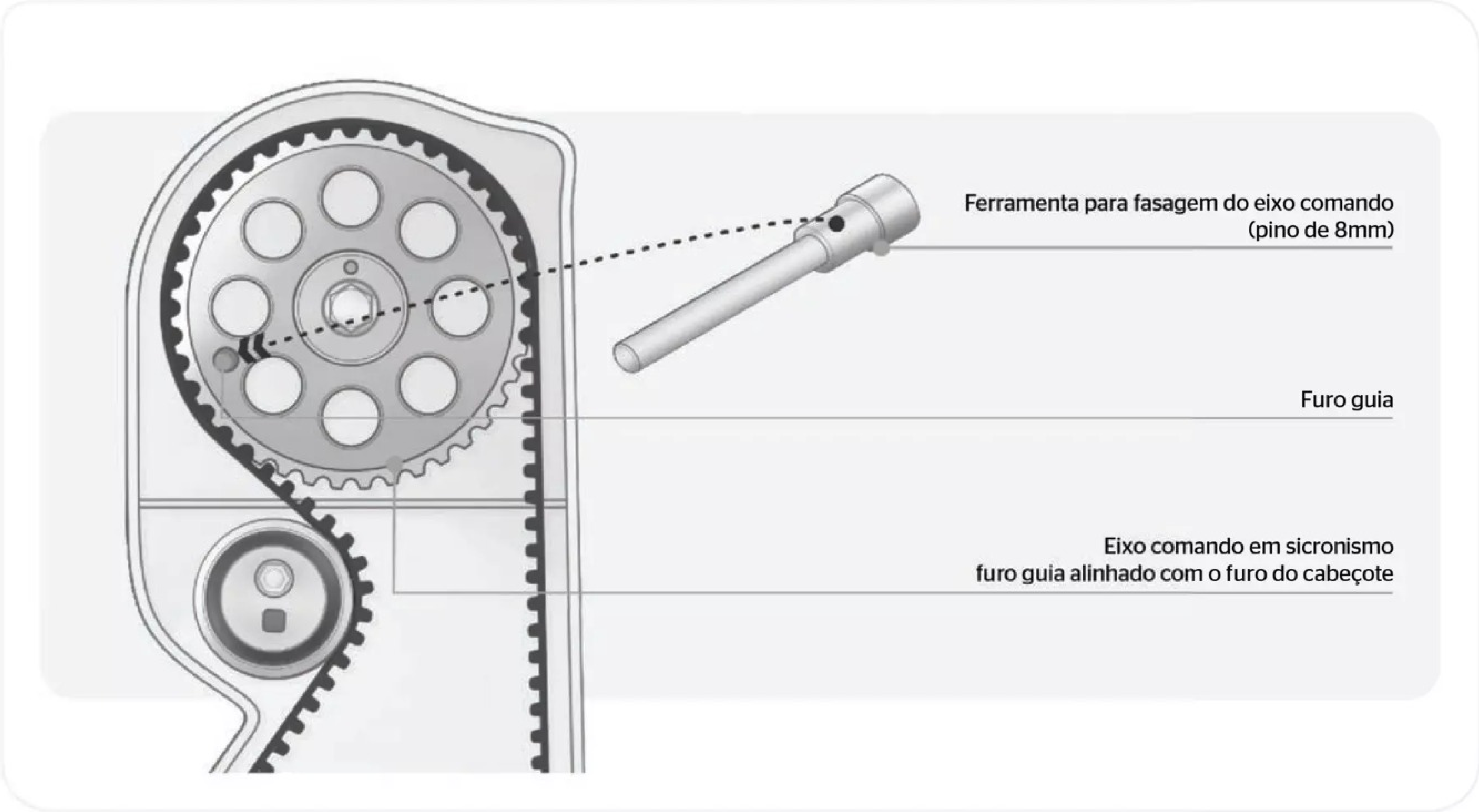
F. 02 Retirada da roda dianteira direita



F. 03 Fasagem do virabrequim



F. 04 Fasagem do eixo de comando de válvulas



F. 05 Instalação da ferramenta de travamento do virabrequim

