

Motores 1.0, 1.2 e 1.6 8 Válvulas

Renault: Twingo 1.0 8V, Clio 1.2 8V, Mégane 1.6 8V, Kangoo 1.6 8V e Express 1.6 8V

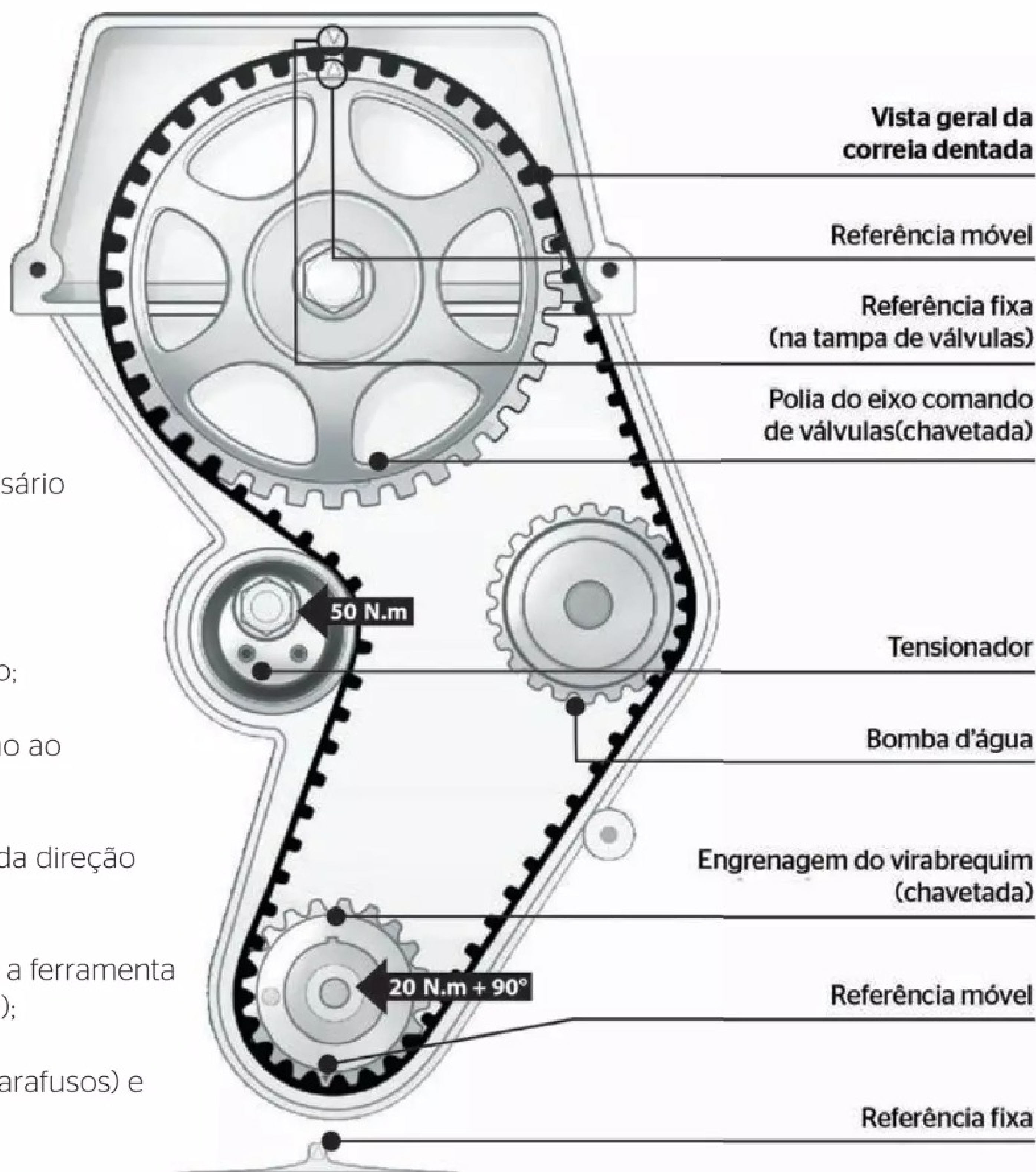
Particularidades do procedimento

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. Nesses veículos não há necessidade de utilização de ferramentas especiais para sincronizar o motor.
- B** Para se verificar o sincronismo do motor é necessário retirar a capa de proteção da correia.

Procedimento para substituição da correia

- 01** Posicione o veículo em um elevador automotivo;
- 02** Retire a roda dianteira direita e o protetor interno ao pára-lama (figura 2);
- 03** Retire as correias auxiliares (alternador, bomba da direção hidráulica etc);
- 04** Retire o sensor de rotação e instale em sua base a ferramenta de travamento da árvore de manivelas (figura 3);
- 05** Solte os parafusos da polia do virabrequim (5 parafusos) e retire a polia;
- 06** Retire a ferramenta de travamento da árvore de manivelas (figura 3);
- 07** Solte todos os parafusos de fixação da capa de proteção da correia dentada e retire a capa;
- 08** Com a correia já exposta, gire manualmente o motor até que a marca existente na polia do eixo comando alinhe-se com a referência fixa existente na tampa de válvulas (figura 4). Nessa condição, a marca existente na engrenagem do virabrequim deve alinhar-se com sua respectiva referência fixa (figura 4);
- 09** Com os eixos sincronizados, solte a porca de fixação do tensionador da correia dentada e retire a correia. Evite movimentar bruscamente os eixos. lembre-se de que sem a correia, há risco de colisão entre os pistões e as válvulas;
- 10** Instale a nova correia no sentido anti-horário, começando pela engrenagem do virabrequim. Além disso, observe o lado (setas) e a posição (marcas) de montagem da correia (figura 5);
- 11** Com um alicate de bico, posicione o tensionador em sua posição de correto tensionamento (figura 5). Observe que, nessa condição, os furos do tensionador devem estar alinhados na horizontal. Aperte a porca de fixação do tensionador, com um torque de 50 N.m ou 5 Kgf.m;
- 12** Dê dois giros manuais no motor e confira a posição do tensionador - o tensionador deve permanecer na posição correta de trabalho. Se for preciso, ajuste-o;
- 13** Reposicione atentamente a correia em sincronismo (vide vista geral da correia);
- 14** Instale novamente a ferramenta de travamento da árvore de manivelas (figura 3);

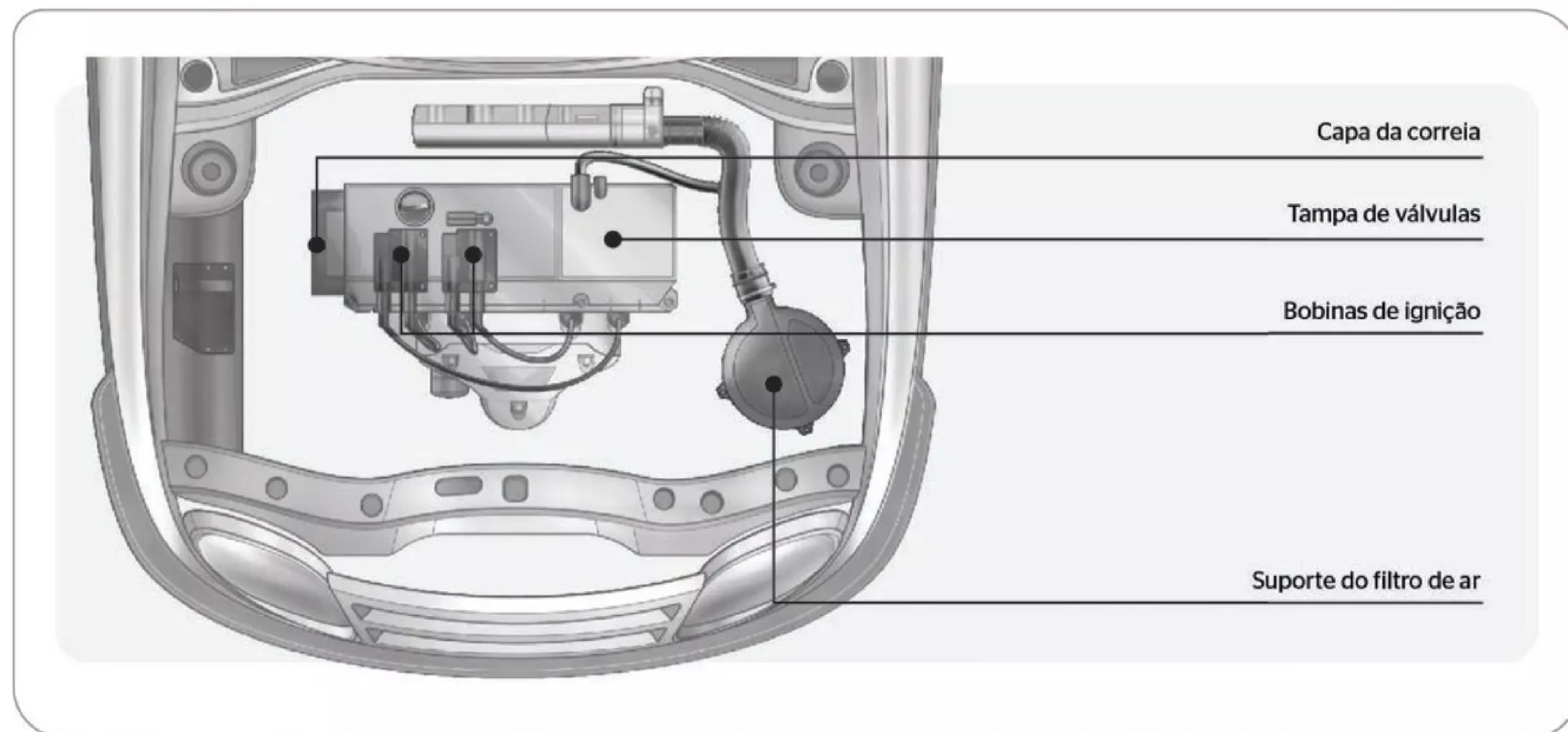


- 15** Reinstale a capa de proteção da correia. Reinstale a polia do virabrequim (torque recomendado:
- Parafuso principal: 20 N.m (2 Kgf.m) + 90 graus angulares).
- Parafusos secundários: 50 N.m (5 Kgf.m) cada.

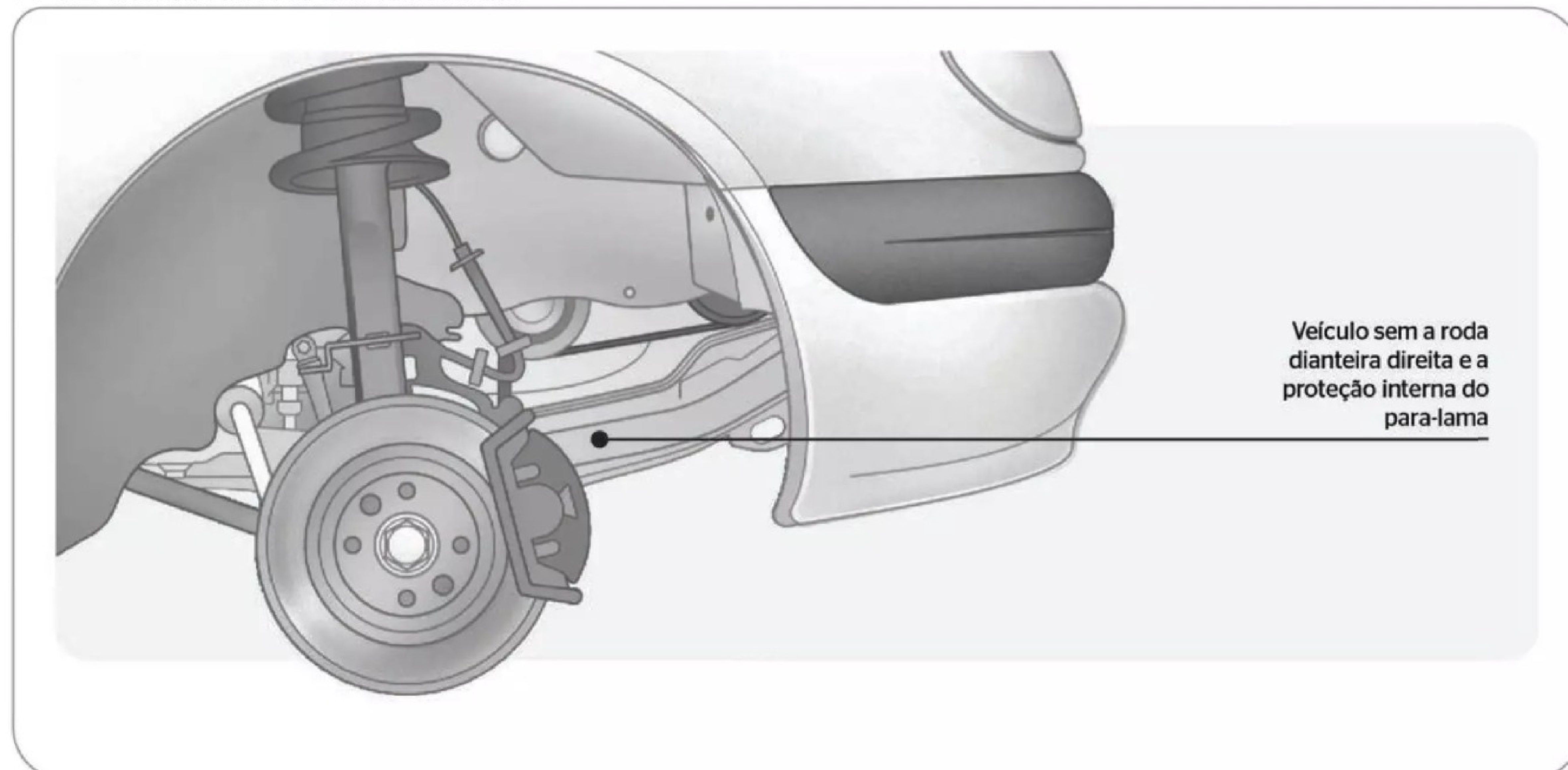
- 16** Retire a ferramenta de travamento;

- 17** Reinstale o que foi retirado.

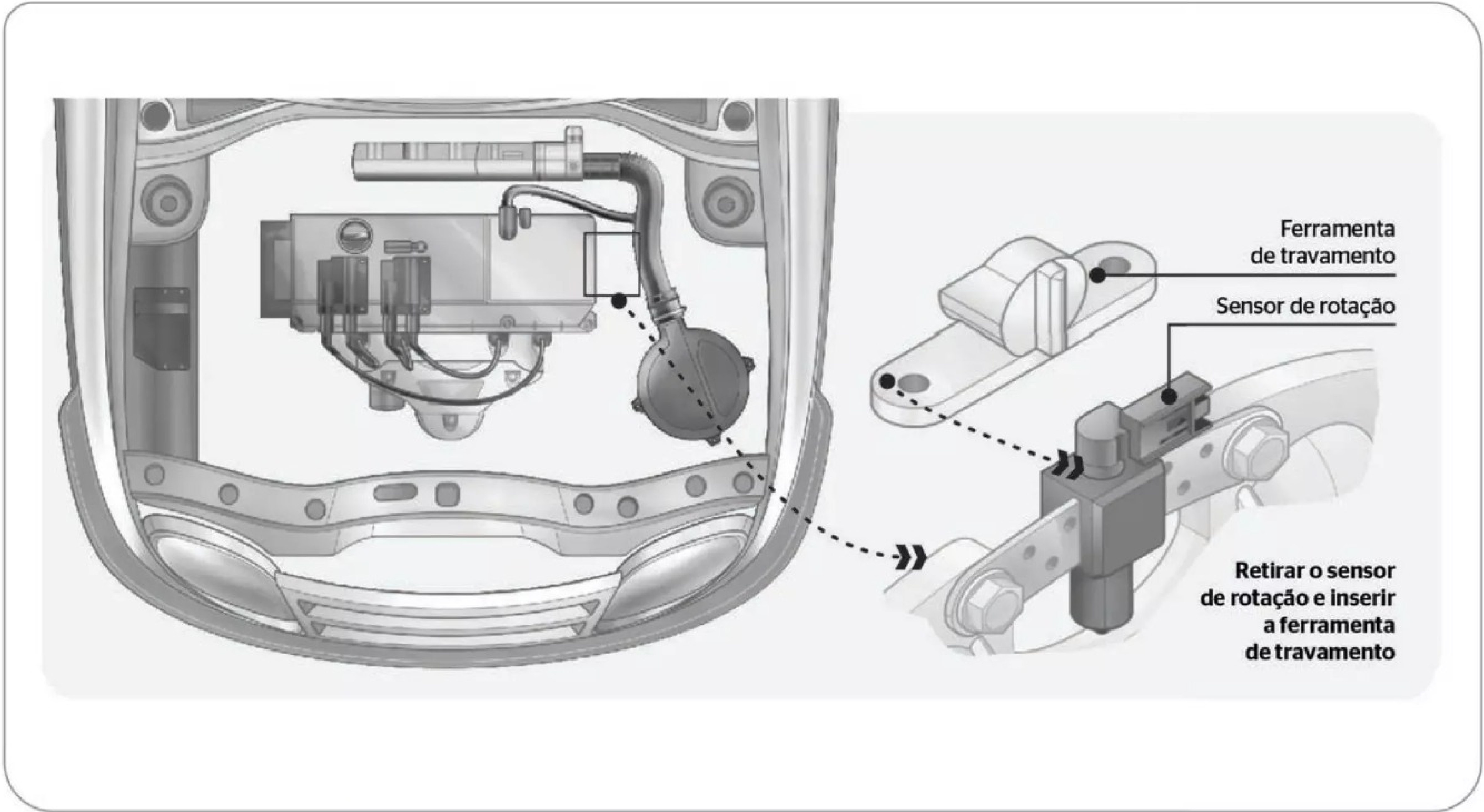
F. 01 Vista superior do motor



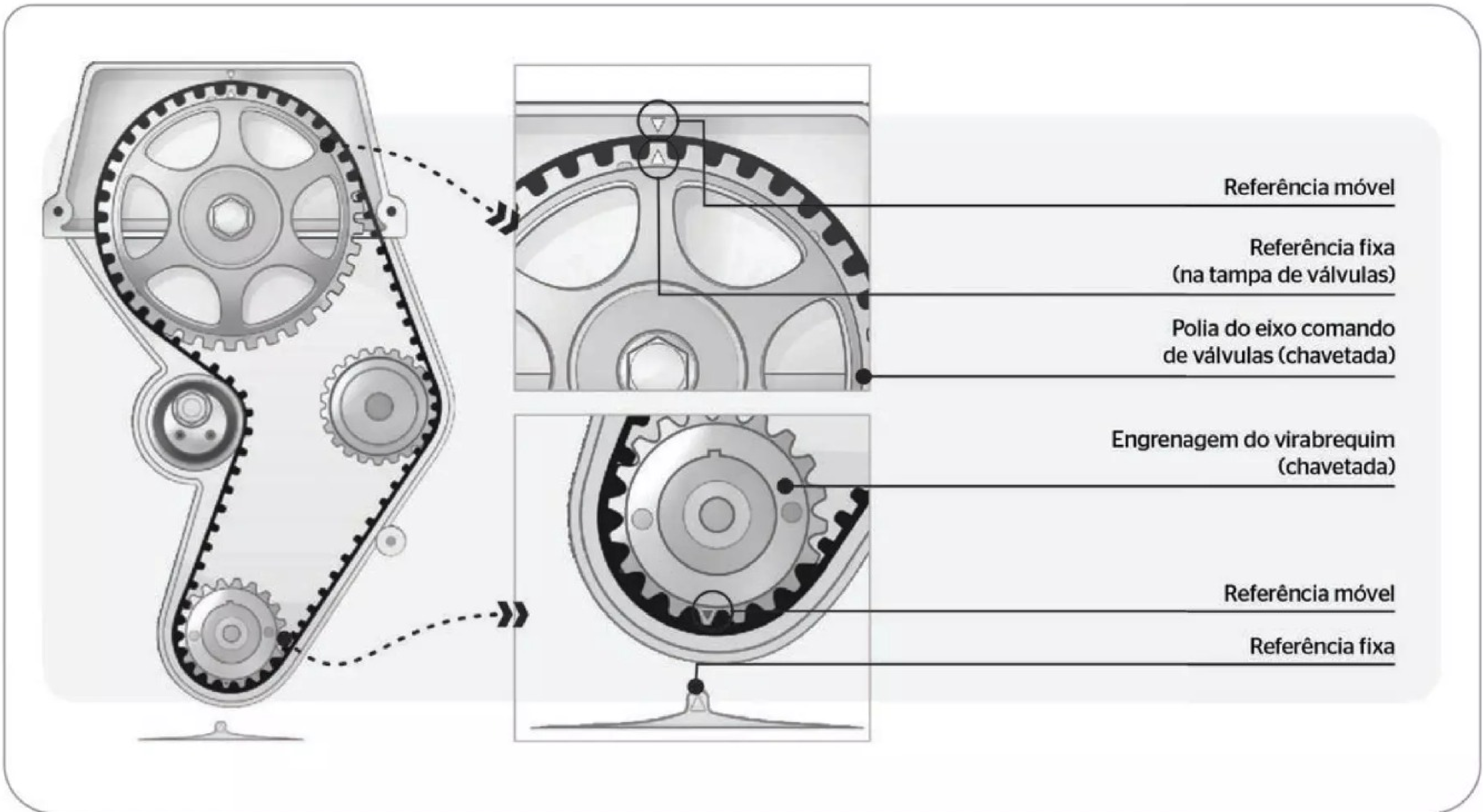
F. 02 Retirada da roda dianteira direita



F. 03 Instalação da ferramenta de travamento do virabrequim



F. 04 Alinhamento do eixo comando e virabrequim



F. 05 Posicionamento do tensionador e instalação da correia

