

Motor AT 1.0 16 Válvulas

Gol 1.0 MI 16V e Parati 1.0 MI 16V

Procedimento para verificação do sincronismo da correia dentada

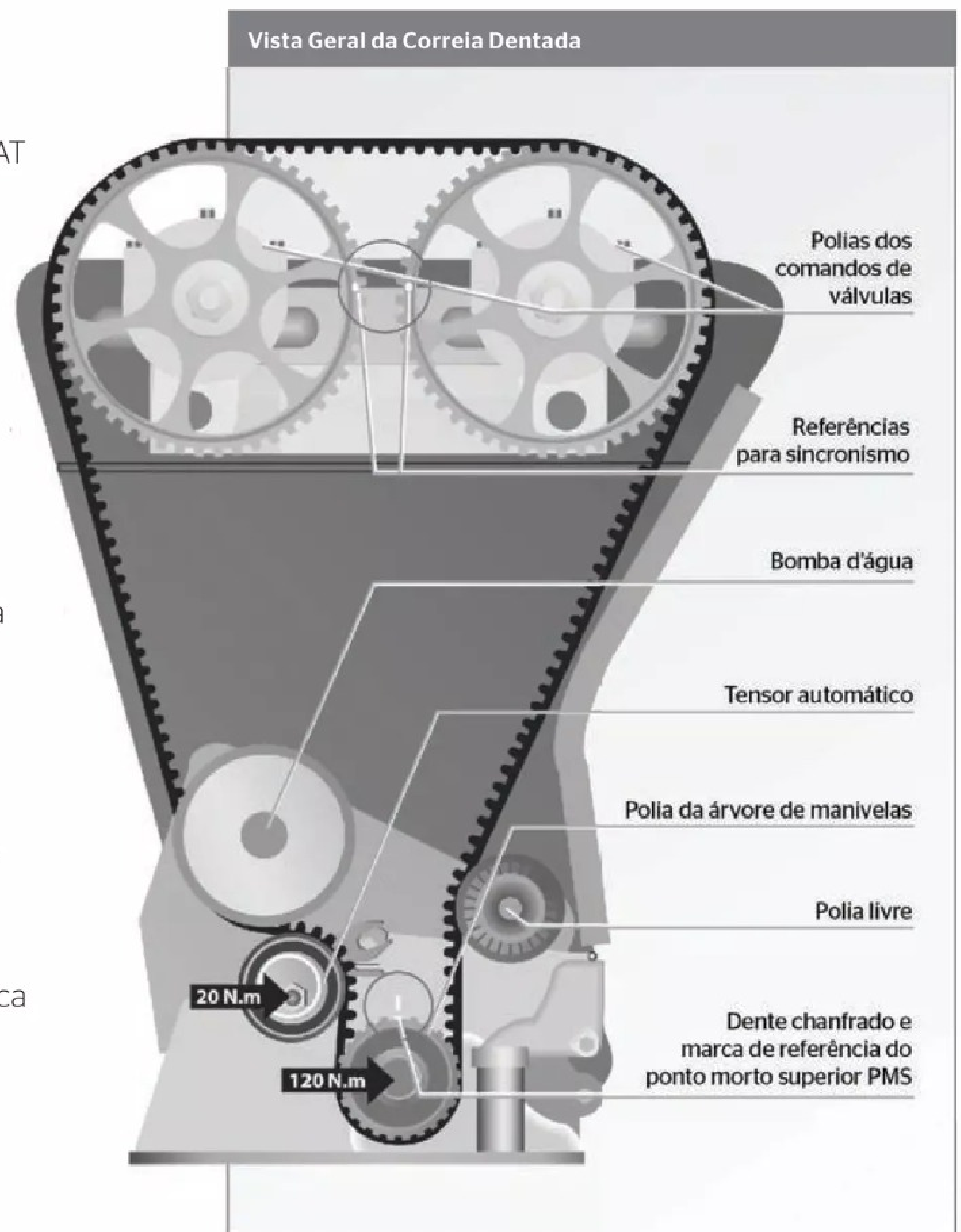
Para verificar o sincronismo da correia dentada dos motores AT 1.0 16 válvulas, proceda da seguinte forma:

- 01** Posicione manualmente o volante do motor na marcação de zero grau (figura 1);
- 02** Observe se nessa condição as marcas de sincronismo das polias dos comandos de admissão e escape coincidem na horizontal (figura 3);
- 03** Observe ainda se o eixo distribuidor de ignição está posicionado corretamente. Com a correia dentada em sincronismo, o rotor de ignição deve apontar para a marca de referência (figura 4). Se não forem observados os referidos alinhamentos, dê mais uma volta completa na árvore de manivelas;

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

Procedimento para substituição da correia

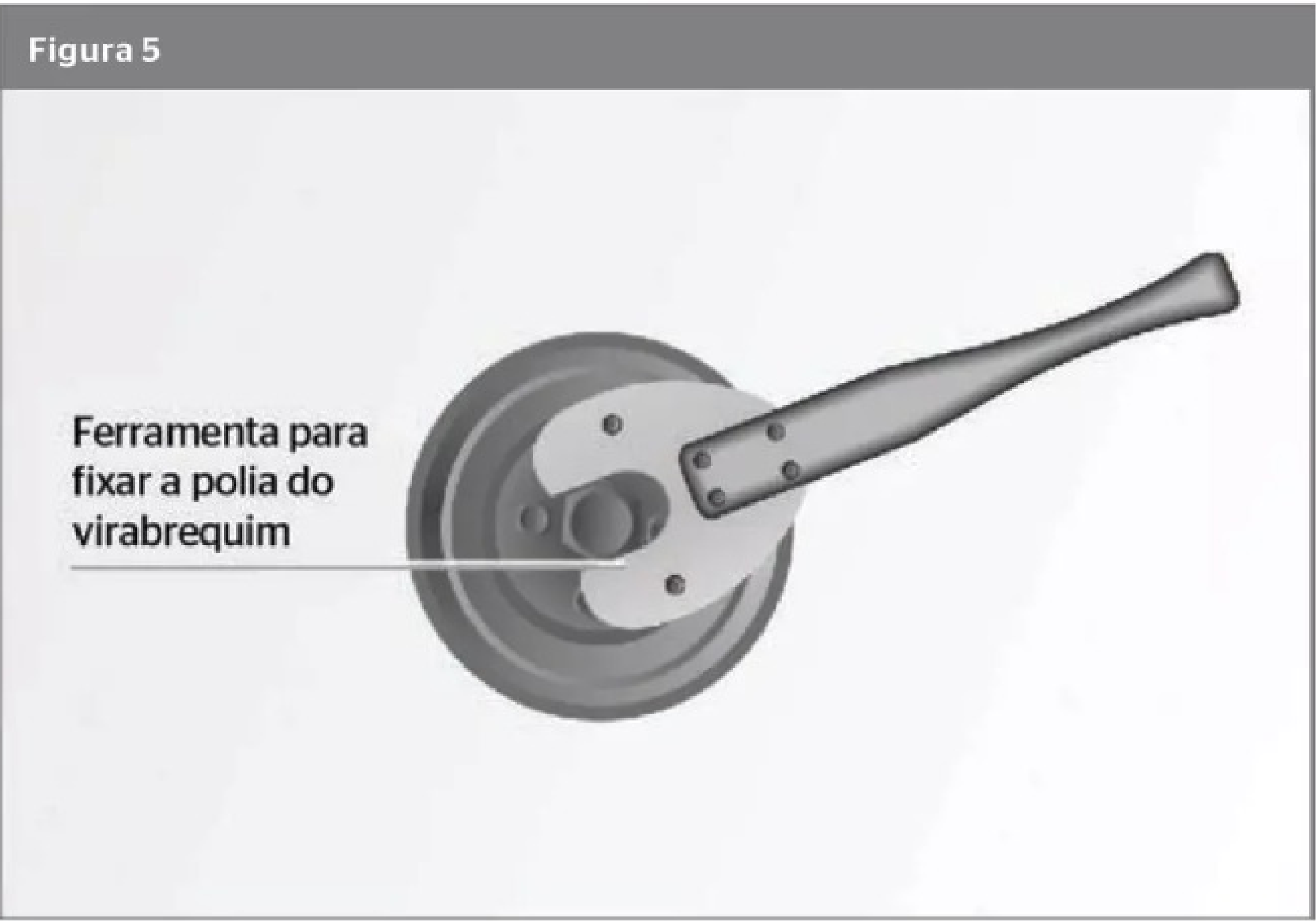
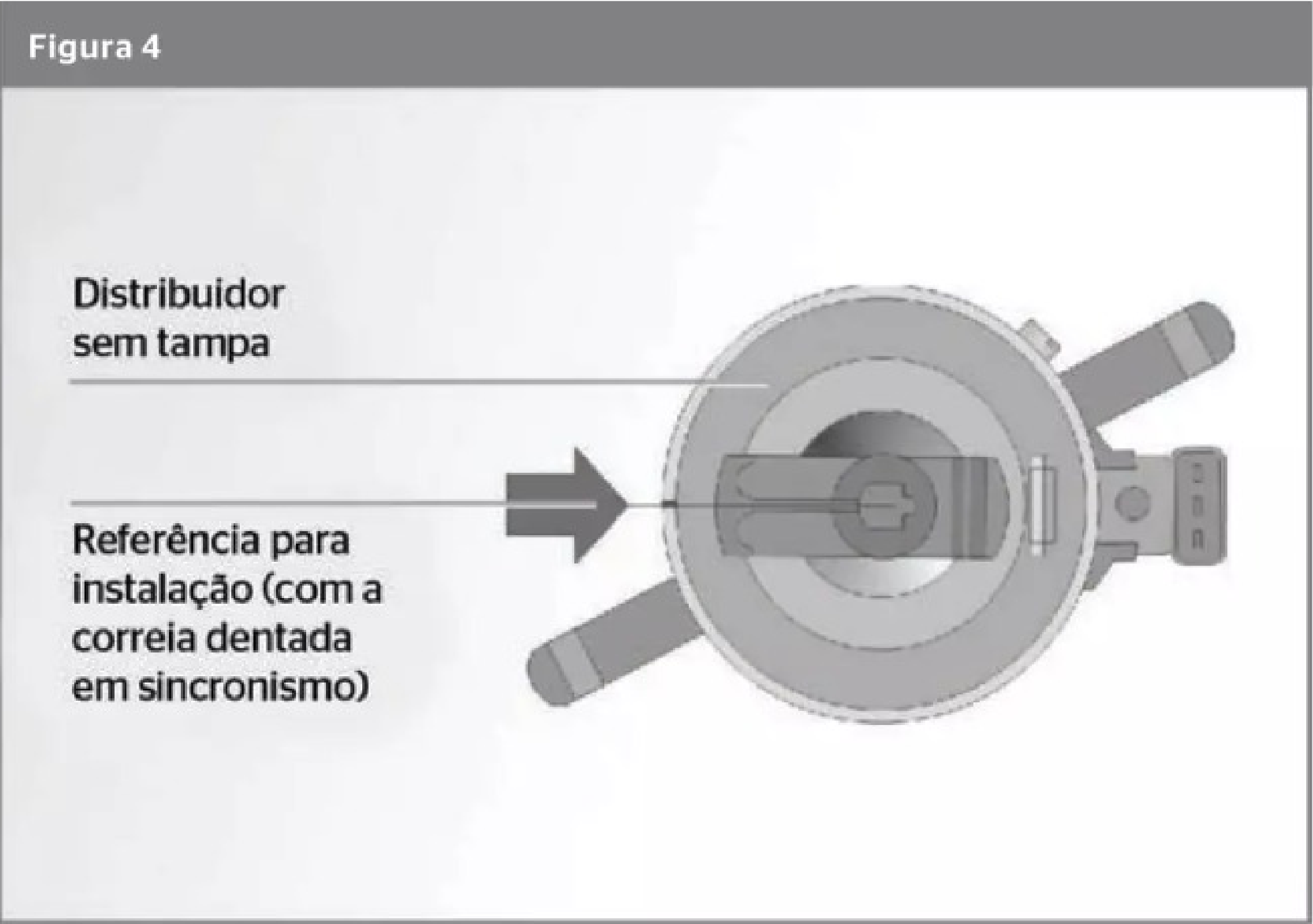
- 01** Retirar a tampa de proteção do coletor e a proteção plástica superior da correia dentada;
- 02** Retirar a correia poli-V;
- 03** Com o auxílio de uma ferramenta especial, travar a polia do virabrequim e soltar seu parafuso de fixação (figura 5). Retirar a polia do virabrequim;
- 04** Retirar a proteção plástica inferior da correia;
- 05** Girar manualmente o motor e posicionar as polias dos comandos de válvulas na posição de sincronismo (figura 3). Com o auxílio de uma ferramenta especial, travar as polias nessa posição (Figura 6). Nessa condição, se a correia estiver perfeitamente sincronizada, o volante do motor deve estar na marca de zero grau (figura 1);
- 06** Solte a porca do tensionador. Utilizando-se uma chave allen de 6 mm, afrouxe o tensionador e retire a correia (figura 2). 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 correia nova, começando pela polia do virabrequim e tomando o máximo cuidado para não perder o correto sincronismo;



- 08 Com a chave allen de 6 mm tensione o esticador em sua posição de máximo tensionamento. Aperte a porca de fixação (figura 2);
- 09 Retire a ferramenta de travamento das polias dos eixos comandos e dê dois giros manuais completos no motor;
- 10 Confira atentosamente a posição do tensionador e as marcas de referência para sincronismo. O tensionador deve estar na posição correta de trabalho (figura 2). Se for necessário,

reajuste-o. As marcas de sincronismo (das polias dos eixos comandos e do volante do motor) devem coincidir com as referências (conforme descrito anteriormente (vide item 5);

- 11 Se tudo estiver OK, refaça a montagem das tampas plásticas inferior e superior, reinstale a polia do virabrequim (com torque de 120 N.m ou 12 Kgfm) e a correia poli-V;



Dica

A utilização da ferramenta de travamento dos eixos comandos de válvulas, garante que no instante do tensionamento da correia dentada não se perca o sincronismo (ponto) das polias dos comandos. No dia-a-dia nota-se que alguns profissionais, por não utilizarem a referida ferramenta, deixam a correia dentada fora do ponto.

Quando isso acontece, observam-se oscilações contínuas na marcha-lenta do veículo.

Além disso, devido à diminuição da depressão no coletor de admissão, verifica-se que a tensão enviada pelo sensor de pressão-MAP se eleva. Ocasiona-se então, um aumento excessivo no consumo de combustível, embora o desempenho do motor fique aparentemente normal.

Por isso, após instalar a correia dentada nova, dê dois giros manuais no motor e confira minuciosamente sua posição de sincronismo e seu correto tensionamento.