

MANUAL DE FERRAMENTAS

PARA POSICIONAR EM SICRONISMO MOTORES FIAT FIRE 16V

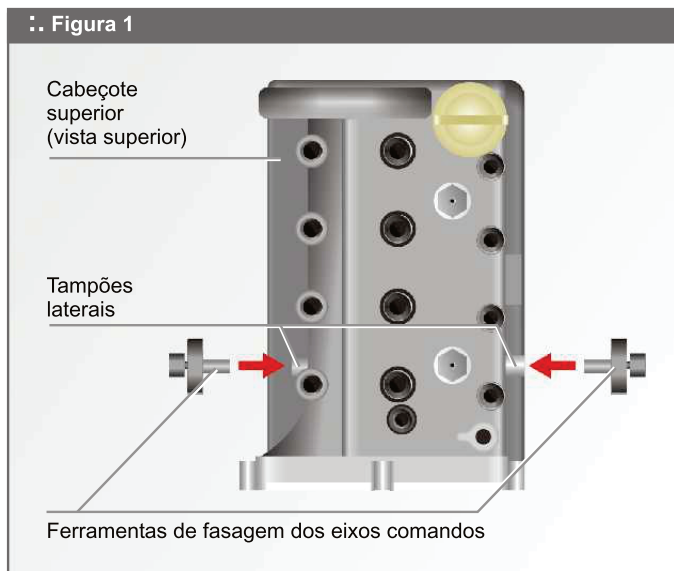
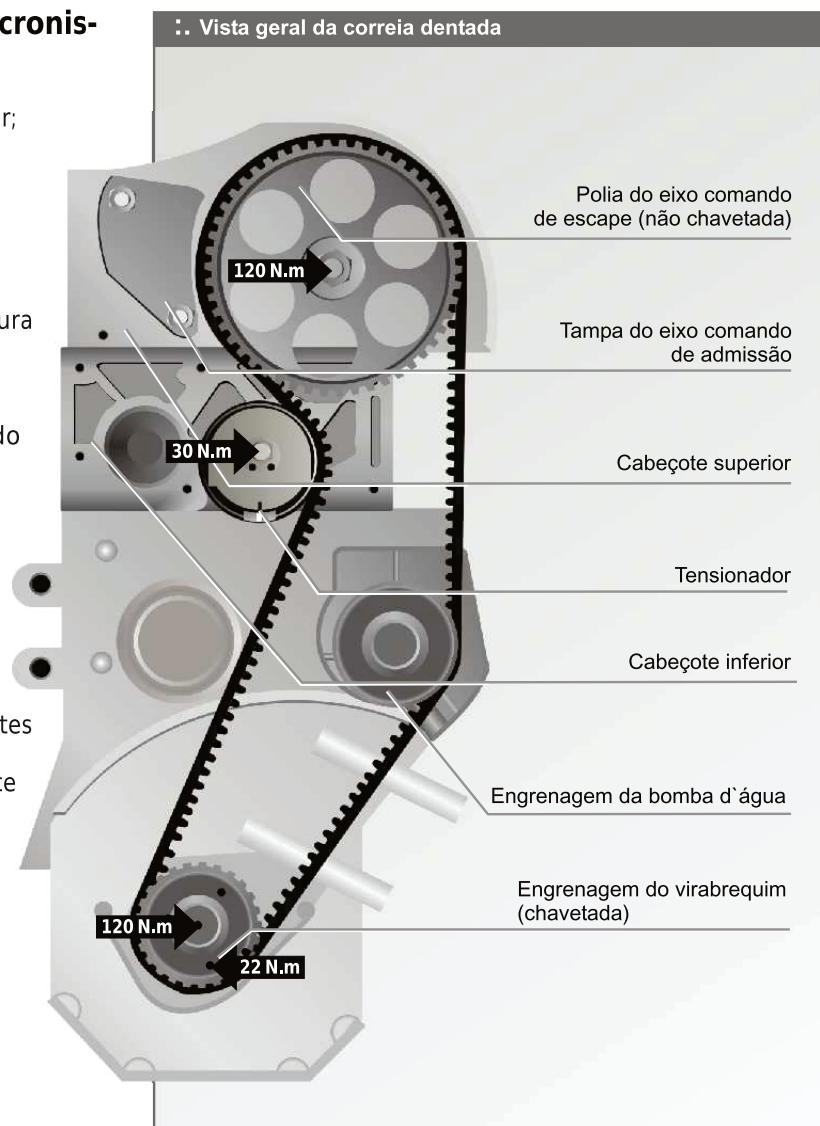
>> Procedimento para verificação do sincronismo da correia dentada

- 01** Retire a tampa superior de proteção do motor;
- 02** Retire os cabos de velas e as velas do 1° e 2° cilindros;
- 03** No cabeçote superior, retire os 2 tampões laterais para a fixação das ferramentas de fasagem dos eixos comandos de válvulas (figura 1);
- 04** Introduza no orifício das velas do 1° e 2° cilindros, as ferramentas de posicionamento do virabrequim (figura 2);
- 05** Gire manualmente o motor (no sentido de rotação) até que as ferramentas de posicionamento do virabrequim alinhem-se perfeitamente na horizontal, estando o 1° cilindro em movimento de descida e o 2° em movimento de subida (figura 2);
- 06** Observe se, nessa condição, os rasgos existentes no corpo dos eixos comandos de válvulas de admissão e escape se encaixam perfeitamente nas ferramentas de fasagem (figura 4). Se o encaixe for obtido, a correia está corretamente sincronizada. Se não for possível o acoplamento citado, 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** Com a correia sincronizada (conforme descrito anteriormente nos itens 4, 5 e 6), remova o conector elétrico do sensor de rotação e a tampa superior de proteção da correia dentada;
- 02** Levante a roda dianteira direita, retire-a e remova as proteções plásticas (internas ao pára-lama) que dão acesso à roda fônica;
- 03** Remova a correia da direção hidráulica (se existir), a correia do alternador e compressor do ar condicionado (se existirem);
- 04** Retire a roda fônica e a tampa de proteção inferior da correia dentada;
- 05** Solte a porca de fixação do tensionador da correia dentada (figura 3) e remova a correia;

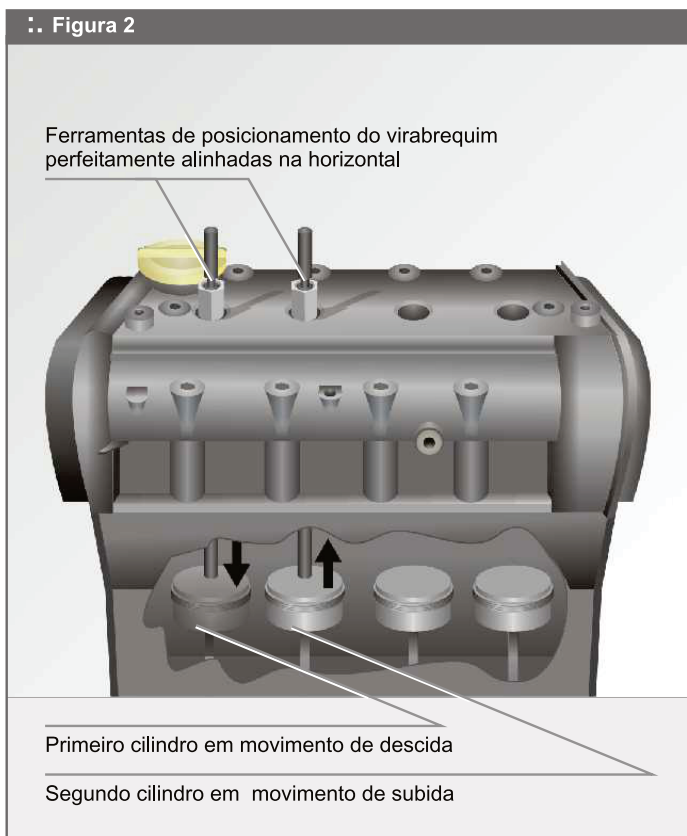


- 06** Instale a nova correia no sentido anti-horário, começando pela engrenagem do virabrequim. Deixe a parte mais folgada junto ao tensionador;
- 07** Com o auxílio de uma ferramenta específica, tensione a correia dentada em sua posição correta de tensionamento e aperte a porca de fixação do tensionador com um torque de 3 Kgf.m ou 30 N.m (figura 3);
- 08** Retire as ferramentas de fasagem do virabrequim e

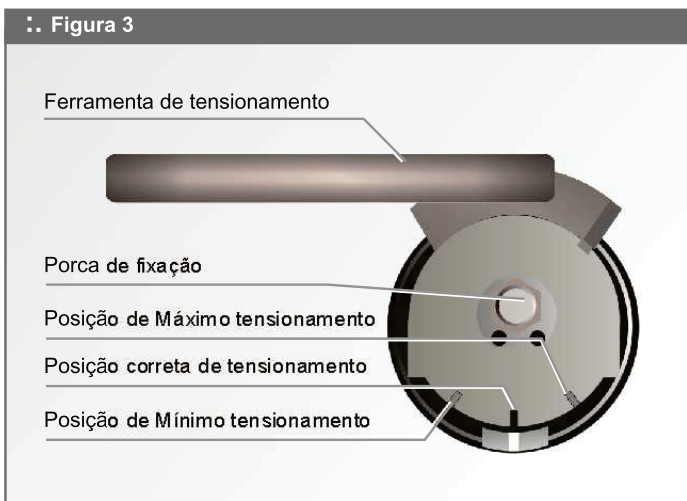
dos eixos comandos de válvulas;

- 09** Dê dois giros manuais completos no motor;
- 10** Confira atentosamente a posição do tensionador, a fasagem do virabrequim e dos eixos de comandos de Válvulas;
- 11** Se tudo estiver OK, reinstale o que foi retirado.

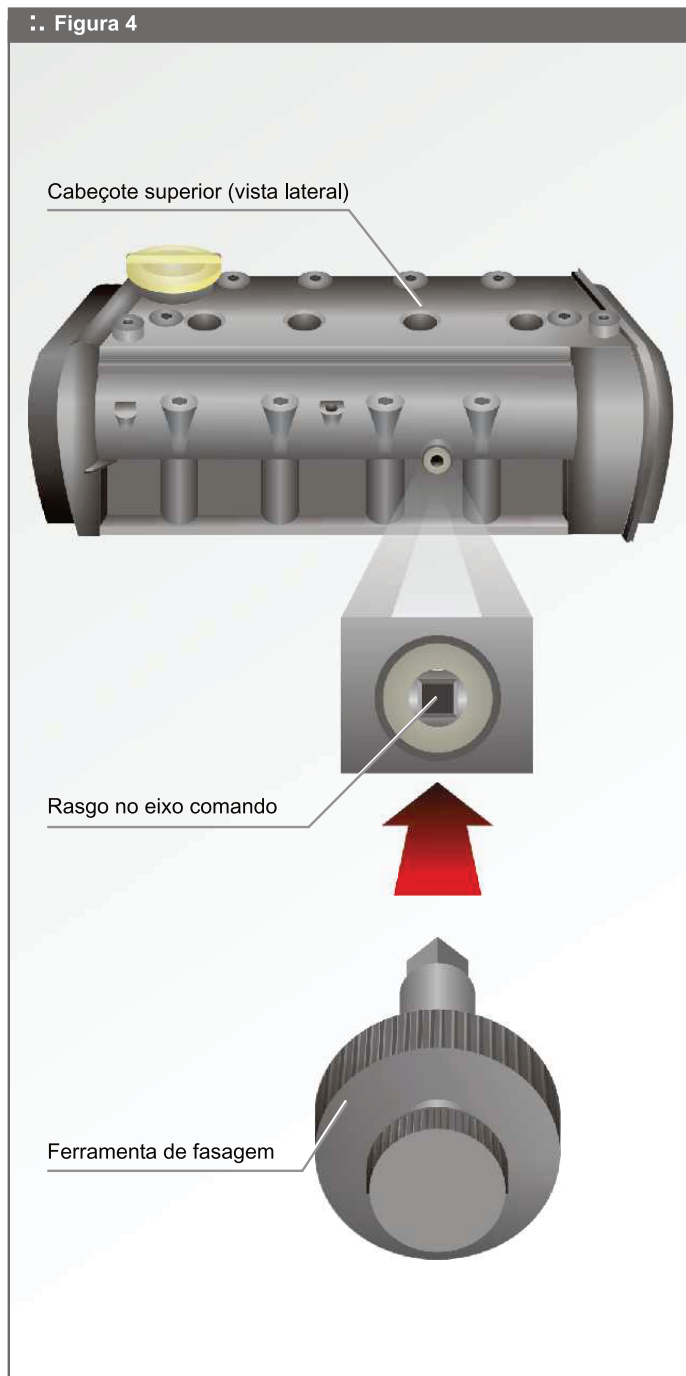
∴ Figura 2



∴ Figura 3



∴ Figura 4



É importante observar que só existe polia no eixo comando de escape. A transmissão de movimento de um eixo para outro é feita por intermédio de engrenagens. Tanto a polia do eixo comando de escape, como as engrenagens que interligam um eixo ao outro, não são chaveadas. A engrenagem do eixo de admissão apresenta a marcação ASP e na do eixo de escape estão grafadas as letras SCA (vide figura).

Engrenagem do
eixo comando
de escape

Engrenagem do
eixo comando
de admissão

