

MANUAL DE FERRAMENTAS

PARA POSICIONAR EM SINCRONISMO
OS MOTORES RENAULT 1.0, 1.8 E 2.0 8V, 2.0 16V 605



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** 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).

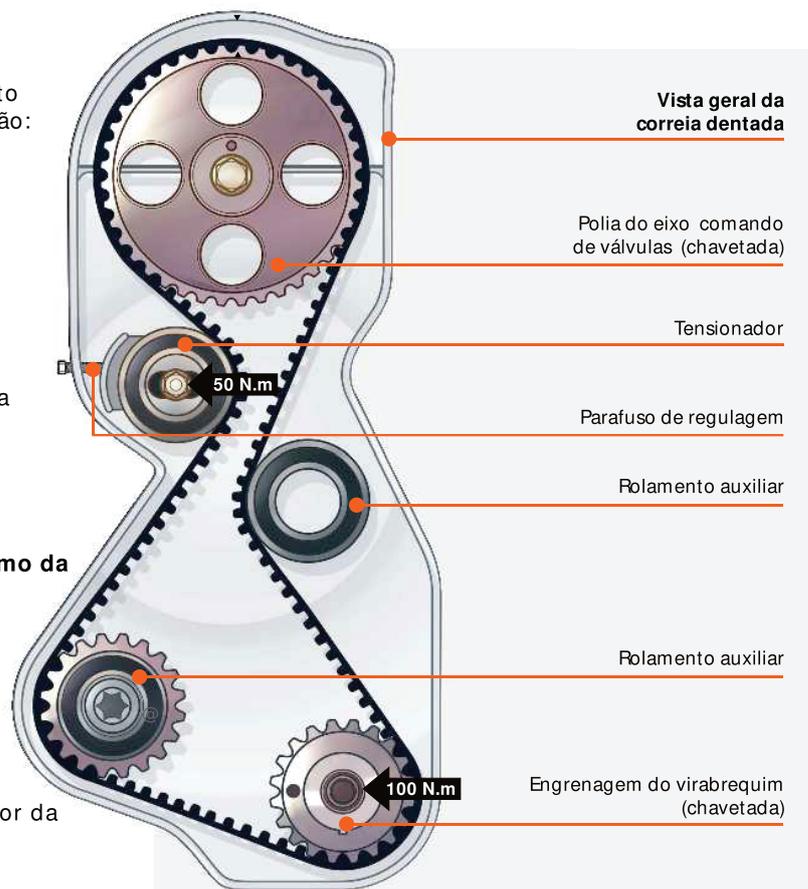
Procedimento para verificação do sincronismo da correia dentada

- 01** Retire a capa de proteção superior da correia dentada (figura 1);
- 02** Gire manualmente o motor até que a marca existente na polia do eixo comando alinhe-se com a referência fixa existente na parte traseira da capa superior da correia (figura 2);
- 03** Nessa condição, o primeiro cilindro deve estar no ponto morto superior PMS. Quando o primeiro cilindro encontra-se em PMS, a referência existente no volante do motor coincide com o zero grau gravado na carcaça da caixa de marchas (figura 3).

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 devidamente sincronizada (conforme descrito no item anterior), posicione o veículo em um elevador automotivo;
- 02** Retire a roda dianteira direita e o protetor interno ao pára-lama (figura 4);
- 03** Retire a correia poly-v;
- 04** Certifique-se, mais uma vez, do correto posicionamento do virabrequim e do eixo comando de válvulas (figuras 2 e 3);



- 05** Retire o sensor de rotação e instale em sua base a ferramenta de travamento da árvore de manivelas (figura 5);
- 06** Solte a polia do virabrequim e retire-a;
- 07** Retire a capa de proteção inferior da correia;
- 08** Com os eixos sincronizados (figuras 2 e 3), solte a porca de fixação do tensionador da correia dentada e retire a correia. Evite movimentar bruscamente o eixo comando de válvulas. Lembre-se de que sem a correia, há risco de colisão entre os pistões e as válvulas;
- 09** Instale a nova correia no sentido anti-horário, começando pela engrenagem do virabrequim.
- 10** 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

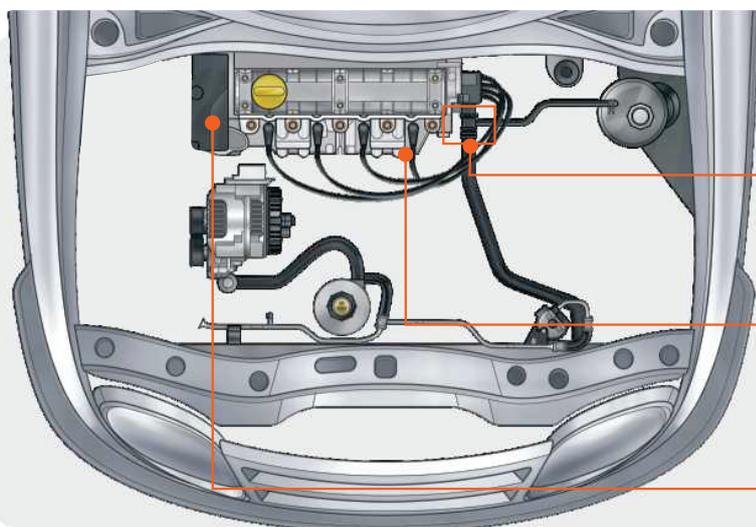
de 50N.m (5 Kgf.m);

- 11 Retire a ferramenta de travamento da árvore de manivelas (figura 5);
- 12 Dê dois giros manuais no motor e confira o tensionamento e o sincronismo da correia (figuras 2 e 3). Se for preciso efetue ajustes;
- 13 Instale novamente a ferramenta de travamento da

Árvore de manivelas;

- 14 Reinstale as capas de proteção da correia. Reinstale a polia do virabrequim [torque recomendado: 100 N.m (10 Kgf.m)];
- 15 Retire a ferramenta de travamento;
- 16 Reinstale tudo o que foi retirado.

F.01 Vista superior do motor

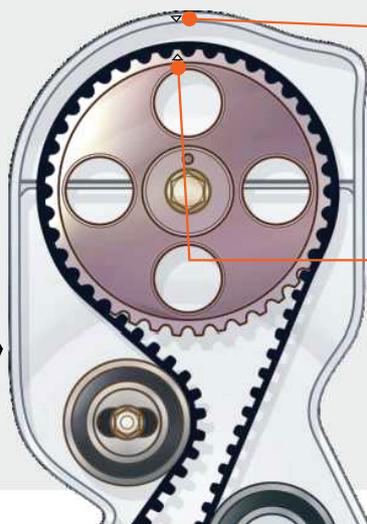
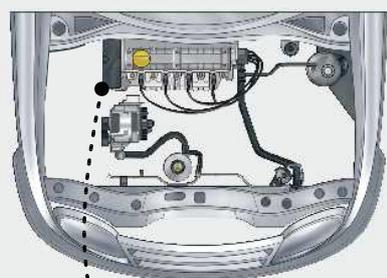


Referências para o PMS do 1º cilindro (no volante)

Bujão para ferramenta de PMS
(não utilizado no procedimento a seguir)

Capa superior da correia

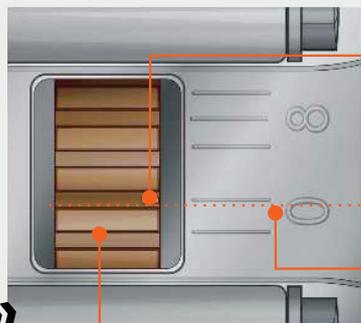
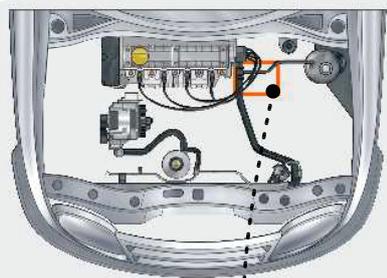
F.02 Fasagem do eixo comando



Referência fixa
(na capa traseira)

Referência móvel
(na polia do eixo comando)

F.03 Fasagem do virabrequim

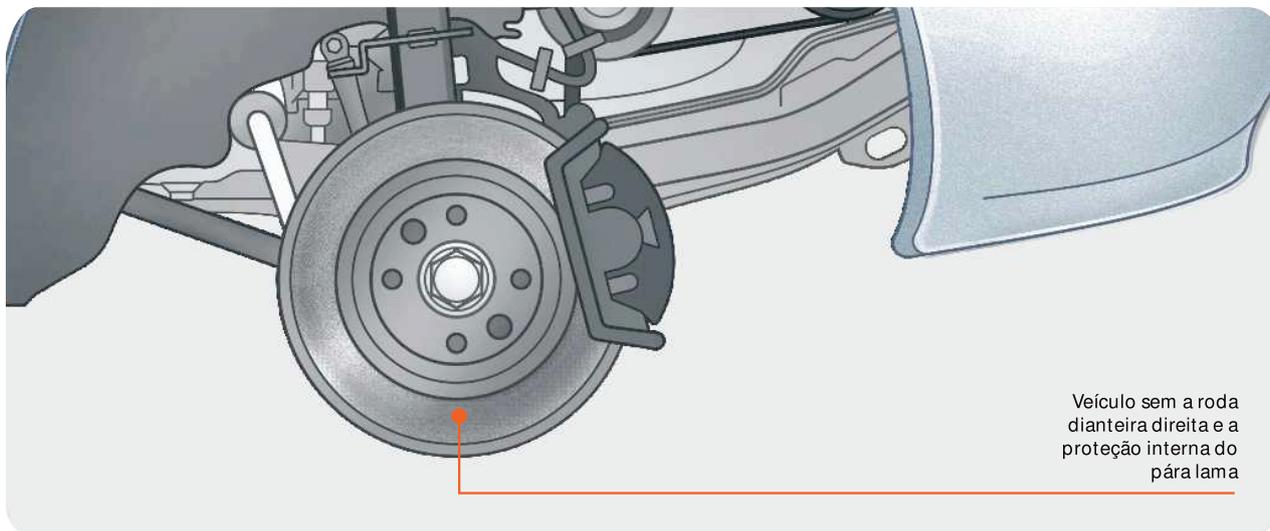


Referência móvel para
o PMS (rasgos entre os
dentes do volante)

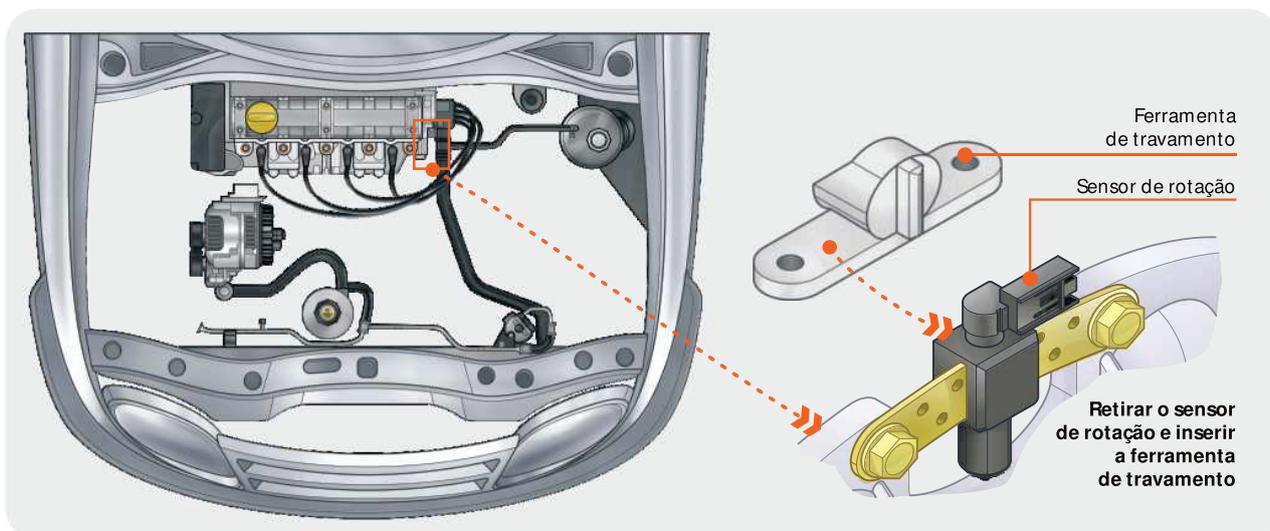
Referência fixa para o PMS
(marca de zero grau)

Volante do motor

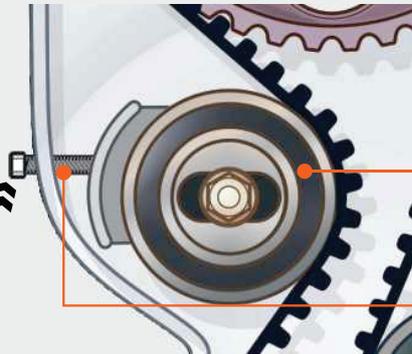
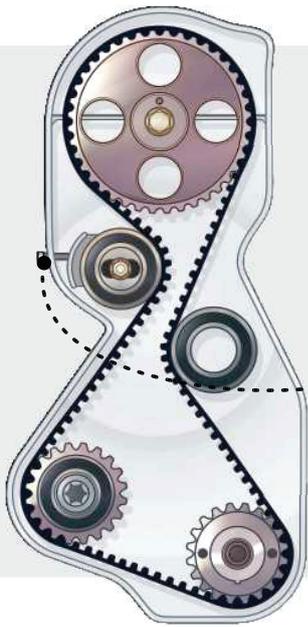
F.04 Retirada da roda dianteira direita



F.05 Instalação da ferramenta de travamento do virabrequim



F.06 Tensionador



Tensionador

Parafuso de regulagem