

Technical *Info*

Dicas de montagem: Opel Vectra B 1,6i 16 V X16 XEL

Este motor e seus pares em cilindrada, também se encontram montados, em grande número, noutros veículos da Opel e parece que o mesmo, à primeira vista, não levanta problemas nem mesmo a um mecânico menos experiente.

Todavia, na área do ajustamento do rolo tensor, muitas vezes são cometidos erros decisivos.

Para garantir uma substituição da correia sem problemas, damos aqui uma ajuda de instalação que a nosso ver é fácil de entender.

Dica: aquando de cada substituição da correia dentada, deve verificar-se se na área de fixação do suporte do rolo tensor na bomba de óleo existem fissuras superficiais (setas) (**imagem 1**).



Fonte: Opel

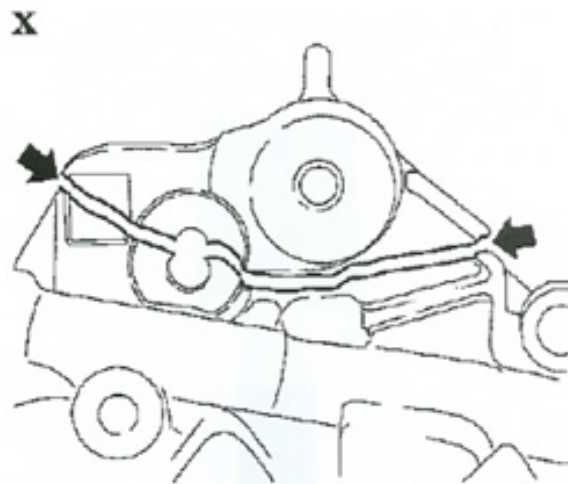


imagem 1

Preparação:

- primeiro, começar a identificar o veículo com exactidão, ler código do motor (**imagem 2**)
- Desconectar a bateria, levantar o veículo.
- Separar a ficha da massa de ar, desmontar completamente o filtro do ar.
- Retirar, agora, a cobertura superior da correia (**imagem 4, esquerda**).
- Distender a correia dentada trapezoidal (no sentido dos ponteiros do relógio) e retirar.
- Retirar a roda direita dianteira, desmontar a cobertura da cava da roda e retirar o amortecedor de oscilações / polia da correia (**imagem 3**).
- Remover, agora, a cobertura inferior da correia (**imagem 4, direita**).



imagem 2



imagem 3



imagem 4

Rodar o motor até ao ponto morto superior. Este é atingido quando a marcação da cambota apontar à marcação da caixa mais ou menos verticalmente para baixo (**imagem 5**) e quando as marcações das rodas da árvore de cames estiverem em posição horizontal entre elas (**imagem 6**).

Aqui, é inserida a ferramenta de bloqueio, que também se encontra na nossa nova ContiTech TOOL BOX, entre as rodas da árvore de cames (**imagem 7**).



imagem 5



imagem 6



imagem 7

Desaparafusar, agora, o parafuso do rolo tensor e retirar a correia dentada distendida (**imagem 8**).



imagem 8

Montagem:

Colocar a nova correia dentada, contra o sentido de rotação e começando pela roda da cambota (**imagem 9**).



imagem 9

Estender, agora, um novo rolo tensor mediante a abraçadeira do excêntrico **contrariamente** ao sentido dos ponteiros do relógio e apertá-lo bem com o parafuso torx junto. O ponteiro do rolo tensor agora tem que estar encostado no **encosto direito** (**imagem 10**).



imagem 10

Este processo é de extrema importância, sob pena do accionamento por correia desenvolver, após pouco tempo de operação, ruídos devido à subtensão.

Em seguida, o motor deve ser rodado manualmente no mínimo 2 x em sentido de marcha. (Não esquecer de tirar a ferramenta de bloqueio). Desaparafusar o parafuso do rolo tensor e alinhar a ponta do ponteiro com o entalhe (NEW) um sobre o outro (**imagem 11**).

Apertar, agora, o rolo tensor com binário **20-22Nm**. Nunca apertar o parafuso demais! Rodar o motor mais uma vez 2 x e verificar outra vez o ajustamento e reajustar de novo caso necessário.

Dica:

Particularmente após mudança simultânea da bomba de água, deve verificar se o rolo tensor não entra em contacto com o rotor da bomba de água. A inclinação inicial da instalação da bomba de água (montagem não centrada) deve ser observada sem falta (**imagem 12**).

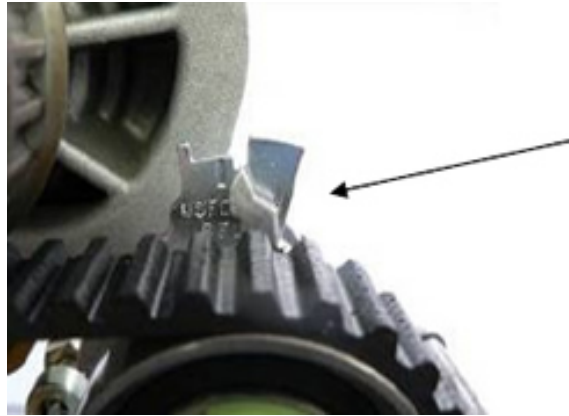


imagem 11



imagem 12

Montar, agora, a cobertura inferior da correia dentada, o amortecedor de vibrações (binário de aperto: 95 Nm +30° +15°) e uma nova correia trapezoidal dentada . Rodar a polia tensora e estender, assim, a correia. (binário de aperto: 20 Nm). Montar depois a roda direita dianteira. Descer o veículo e instalar a protecção superior da correia dentada. Verificar se a caixa do filtro de ar e a ficha do medidor de massa do ar estão correctamente colocadas. Documentar a mudança da correia dentada original da ContiTech na cavidade do motor através do autocolante junto **(imagem 13)**



imagem 13

Finalizando, efectuar um ensaio final e fazer atenção a ruídos não habituais. Dado o caso localizar os ruídos e reparar o defeito.