

Technical *Info*

Dicas de montagem: Renault Mégane Scenic 1,9 dti

O motor do Renault Mégane Scenic 1,9 dti foi montado em grande número. Na identificação do veículo ajuda a placa de características no bloco do motor: F9 Q A 734 pode ler-se aí.

Logo que o veículo estiver levantado e devidamente seguro, a cobertura inferior direita da cava da roda / cobertura do motor pode ser removida (**imagem 1**).



Imagem 1

Desaparafusar o tensor da correia trapezoidal dentada e retirar a correia trapezoidal dentada (**imagem 2**).

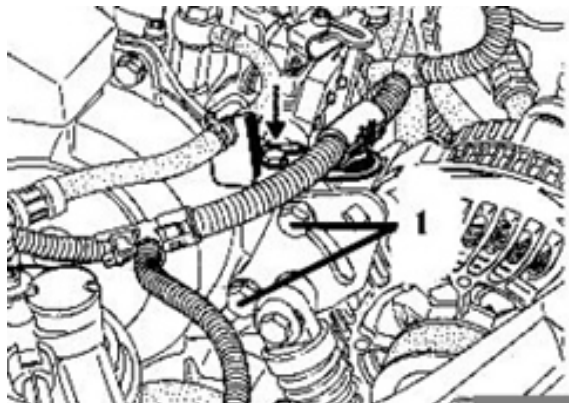


Imagem 2 (Eurotax)

Agora, o motor é enganchado com a travessa de suporte universal. Ainda melhor é fixar o motor abaixo à direita com uma cavilha de apoio entre o cárter e o corpo do eixo dianteiro. Isto cria mais liberdade de movimentos por cima. (**imagem 3**).



Imagem 3

Só agora o mecânico pode desmontar a chumaceira superior direita do motor. O motor agora não pode bascular para baixo, uma vez que antes foi devidamente escorado (imagem 4).



Imagem 4

Agora, a cambota é rodada manualmente em direcção da rotação do motor (no presenta caso para a direita), até que a marcação do tempo de comando na roda da árvore de cames coincidir com a marcação na cobertura da árvore de cames (imagem 5).

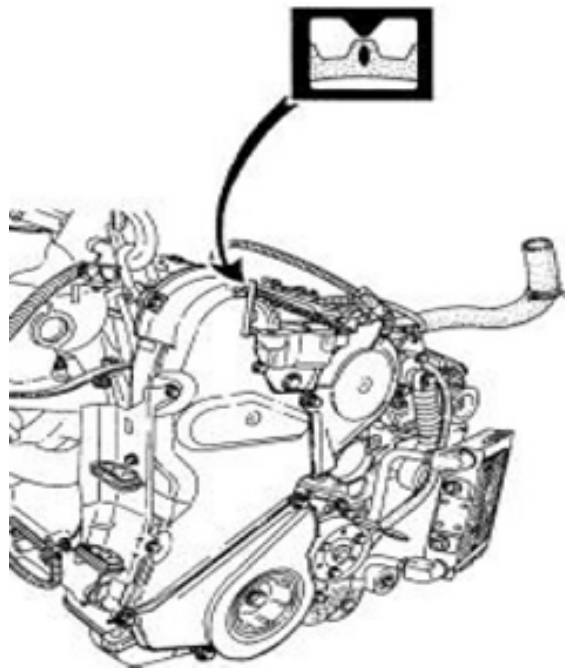


Imagem 5 (Eurotax)

O volante de disco é bloqueado com a cavilha de alinhar MOT nº 1054. Agora, o mecânico deve verificar o assento correcto da cavilha, tentando rodar o motor à mão. Uma cavilha correspondente encontra-se também na nova mala de ferramentas especiais da ContiTech Power Transmission Group (**imagens 6 + 7**).



Imagem 6

Agora, deve ser removida a cobertura da transmissão por correia dentada, na parte superior e inferior (**imagem 7**).



Imagem 7

O mecânico desaparafusa o amortecedor e a polia da correia da cambota, removendo-os. Seguidamente, poderá desaparafusar e remover a cobertura inferior e bloquear a roda da bomba de injeção com a ferramenta MOT. 1317 (**imagem 8**).

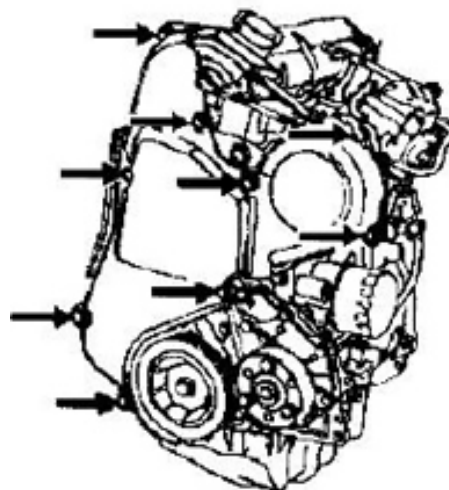


Imagem 8 (Eurotax)

Agora, desaparafusa a fixação central do rolo tensor, retira a correia dentada e aparafusa, por trás, um parafuso M6 x 45mm na cobertura até ela ficar em contacto firme. Agora poderá desmontar o rolo tensor. De ajuda para a posterior montagem é uma marcação adicional nas rodas da cambota e da bomba de injeção (imagens 9+10+11).



Imagem 9



Imagem 10



Imagem 11

A polia de desvio pode ser desmontada com a chave de caixa de um quarto de polegada. Se o parafuso estiver emperrado, é obrigatório melhorar o passo de rosca com uma ferramenta de abrir rosca, uma vez que posteriormente na montagem, o parafuso deve ser colocado sem **contacto visual** (imagem 12).



Imagem 12

A montagem agora é efectuada exactamente na ordem inversa à da desmontagem: o novo rolo tensor e a polia de desvio são montados. O suporte do rolo tensor por enquanto só deve ser apertado à mão. Agora, o mecânico coloca a correia dentada tensa, à volta pela esquerda, e alinha os pontos de ignição marcados coincidentes com as marcações (imagens 10+11+13).



Imagem 11



Imagem 13

Também aqui marcar adicionalmente com giz o lado interior junto da marcação da cambota (**imagem 14**).

Agora é montada, consoante as instruções, a cabeça de medição da correia dentada do ContiTech Belt Tension Tester abaixo do rolo tensor e ajustada a tensão da correia dentada (**imagem 15**). O mecânico agora remove a cavilha de fixação e as mordentes de retenção. Seguidamente, a correia dentada é esticada, devagarinho e com o parafuso M6 enfiado por trás, à volta do rolo tensor, até o Belt Tension Tester indicar 42 SEEM.



Imagem 14



Imagem 15

Seguidamente, a cabeça de medição é retirada e o sistema de transmissão é rodado à mão pelo menos duas vezes. Após uma forte pressão sobre a correia no local de medição, torna-se necessária uma nova medição. O valor obtido agora deve ser 37 SEEM (**imagem 16**).

Se este valor não for atingido, o procedimento tensor deve ser repetido.



Imagem 16

Com ligeiros movimentos giratórios do sistema de transmissão, mediante uma chave de porcas, as ferramentas, que em parte se encontram sob tensão, podem ser facilmente retiradas (**imagem 17**).

Finalizando, o mecânico aperta o rolo tensor com 50 Nm. Não esquecer remover o parafuso- M6.

A polia de accionamento (20 Nm + 115 °) e a correia dentada trapezoidal voltam a ser montadas, o dispositivo tensor é apertado. A seguir, a suspensão do motor superior direita deve ser instalada e removida a cavilha de retenção no eixo dianteiro. Agora o mecânico completa a cobertura e coloca a protecção da cava da roda. É importante verificar o assento seguro de todas as componentes e se todas as ferramentas de bloqueio foram retiradas. Seguidamente, arrancar o motor para um ensaio. Depois do motor estar aquecido controlar se existem ruídos anormais.

Agora só falta documentar na cavidade do motor, mediante o autocolante junto, a substituição da correia dentada original da ContiTech (**imagem 18**).



Imagem 17



Imagem 18