

ContiTech: Conselhos dos especialistas sobre a substituição de correias dentadas

- **Instruções detalhadas para Fiat Doblò Cargo/Combi (263) 1.6 D Multijet**
- **A ContiTech mostra como se podem evitar erros durante a substituição da correia**

Hanôver, junho de 2014. Um grande número de veículos Fiat está equipado com o motor Diesel 1.6 D Multijet. Durante a substituição da correia dentada são muitas vezes cometidos erros importantes. Para garantir uma substituição correta da correia dentada, o ContiTech Power Transmission Group fornece instruções auxiliares de montagem detalhadas aos técnicos de instalação. Os especialistas da ContiTech explicam passo-a-passo como se processa a substituição correta num veículo Fiat Doblò (263).

O fabricante recomenda a realização de um controlo e, caso necessário, a substituição da correia dentada aos 150.000 km ou após cinco anos nos veículos sem filtro de partículas. No caso dos veículos com filtro de partículas é recomendado controlo aos 140.000 km ou após cinco anos.

Conselho: No momento de substituição da correia dentada devem também ser substituídas as polias tensoras e de desvio, assim como a bomba de água.

O processo demora 2,7 horas.

Para a substituição, os técnicos de instalação precisam das seguintes ferramentas especiais:

- | | |
|---|-------------------|
| 1. Ferramenta de fixação das árvores de cames | N.º OE 1870836000 |
| 2. Ferramenta de fixação das árvores de cames | N.º OE 1870896900 |
| 3. Ferramenta de bloqueio do volante de inércia | N.º OE 1860898000 |
| 4. Ferramenta de bloqueio das cambotas | N.º OE 2000003000 |
| 5. Contrassuporte | N.º OE 1870815000 |

Trabalhos de preparação:

Identificar o veículo com base no código do motor.

Desligar os cabos da bateria do veículo.

Não rodar a cambota nem a árvore de cames depois de a correia dentada ser retirada.

Rodar o motor no sentido de rotação normal (para a direita).

Rodar o motor APENAS pela roda da cambota (não através de outras rodas dentadas).

Ter em atenção todos os binários de aperto.

Levantar e suportar o veículo na parte da frente com um macaco.

ContiTech

Desmontar: Tampa do motor, proteção inferior do compartimento do motor, roda dianteira direita, proteção inferior do compartimento do motor do lado direito, correia dos agregados auxiliares, assim como polia tensora e polia de desvio da correia dos agregados auxiliares, mangueira de aspiração de ar da caixa do filtro de ar e a caixa do filtro de ar, tubo de aspiração de ar do turbocompressor, caudalímetro de ar, parafusos da chumaceira do motor, a chumaceira do motor e a proteção da correia dentada

Instalar a ponte para montagem/desmontagem de motores.

Desmontagem – Correias das árvores de cames:

1. Retirar a tampa do volante de inércia e colocar a ferramenta de bloqueio (186089000) no volante de inércia (Fig. 1a-d).



Fig. 1a



Fig. 1b



Fig. 1c



Fig. 1d

2. Retirar os parafusos da polia da correia da cambota e retirar a polia.
3. Retirar a ferramenta de bloqueio (186089000) do volante de inércia.
4. Ajustar os tempos de distribuição de acordo com a marcação.
5. Desligar a ficha do sensor da pressão de combustível para que seja possível retirar o parafuso da carcaça da árvore de cames (Fig. 2), desparafusar e retirar o parafuso da carcaça da árvore de cames.



Fig. 2

6. Colocar a ferramenta de bloqueio (1870896900) na carcaça da árvore de cames (Fig. 3a e 3b).



Fig. 3a



Fig. 3b

ContiTech

7. Retirar o parafuso da tampa do cárter do motor do lado esquerdo, junto à roda da cambota, e inserir o gabarito de controlo (2000003000) na roda da cambota (Fig. 4).



Fig. 4

8. Após controlo dos tempos de distribuição, o gabarito de controlo pode ser retirado e a polia tensora pode ser aliviada através do desaperto do respetivo parafuso. Agora é possível retirar a correia dentada.

Montagem – Correias das árvores de cames:

1. Substituir a polia tensora e as polias de desvio.
2. Desapertar a roda da árvore de cames, para o efeito aplicar o contrassuporte (1870815000) na roda da árvore de cames e desapertar o parafuso da árvore de cames (Fig. 5).
3. A ferramenta de bloqueio da árvore de cames (1870836000) está instalada (Fig. 5).



Fig. 5

4. Colocar a correia dentada na roda da cambota no sentido dos ponteiros do relógio. Tem de se ter cuidado para não vincar/dobrar a correia durante a colocação! A correia dentada tem de ficar firmemente esticada no lado de tração, entre as rodas dentadas! As marcas na correia dentada têm de ficar perfeitamente alinhadas com as marcas na roda da árvore de cames, na roda propulsora da cambota e na roda da bomba de alta pressão (Fig. 6a e 6b).



Fig. 6a

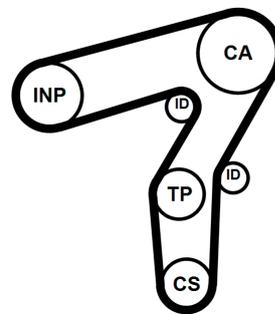


Fig. 6b

5. Colocar agora o gabarito de controlo (2000003000) novamente na roda da cambota e fixá-lo com parafusos (Fig. 7) e controlar os tempos de distribuição.



Fig. 7

6. Com a ajuda de uma chave de fendas, pressionar a mola da polia tensora para baixo até o indicador da polia tensora ficar alinhado com o furo (Fig. 8a e 8b).

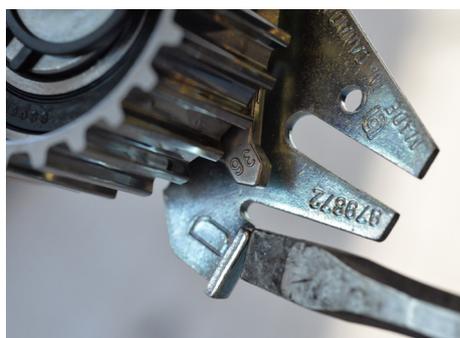


Fig. 8a



Fig. 8b

7. Apertar o parafuso da polia tensora, 23-28 Nm.

8. Voltar a apertar os parafusos da roda da árvore de cames (Fig. 9), utilizando para o efeito o contrassuporte (1870811500). Binário de aperto: 28-31 Nm + 40°.



Fig. 9

ContiTech

9. Remover as ferramentas de bloqueio.
10. Rodar o motor duas voltas no sentido de rotação. Colocar o motor no ponto morto superior do cilindro 1. Colocar a ferramenta de bloqueio na árvore de cames e o gabarito de controlo na roda da cambota. Se não for possível colocar a ferramenta de bloqueio, corrigir os tempos de distribuição. Verificar novamente a tensão da correia dentada.
11. Retirar as ferramentas de bloqueio e o gabarito de controlo, voltar a enroscar o parafuso de obturação com o novo O-Ring na carcaça da árvore de cames (13-16 Nm). Retirar a ferramenta de fixação e montar os componentes pela ordem inversa da desmontagem.
- 12.: Montar: Proteção da correia dentada, polia da correia da cambota (binário de aperto 23-28 Nm), correia dos agregados auxiliares, assim como polia tensora e rolo de deflexão da correia dos agregados auxiliares, chumaceira do motor e respetivos parafusos, mangueira de aspiração de ar da caixa do filtro de ar e a caixa do filtro de ar, tubo de aspiração de ar do turbocompressor, caudalímetro de ar, tampa do motor, proteção inferior do compartimento do motor, roda dianteira direita, proteção inferior do compartimento do motor do lado direito.
13. Registrar a substituição da correia dentada original ContiTech no autocolante fornecido e afixá-lo no compartimento do motor (Fig. 10).



Fig. 10

No final, pôr a funcionar ou realizar uma viagem de teste.