

ContiTech

ContiTech: Conselhos dos especialistas sobre a substituição de correias dentadas

- Instruções detalhadas para o kit de correia dentada CT881K2 / CT881WP1 de um Ford Fiesta V, ano de construção 2004 (JH_JD_) 1,4 litros, 16 V com o código do motor FXJA
- A ContiTech mostra como se podem evitar erros durante a substituição da correia

Durante a substituição da correia dentada são muitas vezes cometidos erros importantes. Para garantir uma substituição da correia sem problemas, 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.

O fabricante recomenda a substituição da

- correia dentada de controlo do motor a cada 160 000 km/10 anos
- correia dos agregados auxiliares (ELAST) a cada 160 000 km/10 anos

O processo demora 2,8 horas.

O processo para a correia dos agregados auxiliares demora 0,6 horas.

Conselho: No momento de substituição da correia dentada tem de ser também substituída a correia estriada. A correia estriada não pode voltar a ser montada, depois de desmontada.

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

As ferramentas também estão incluídas na Tool Box V04 da ContiTech.

1. Ferramenta de bloqueio da cambota OE (303-748), Tool Box V04/16
2. Ferramenta de ajuste da árvore de cames OE (303-376B), Tool Box V04/21
3. Contrassuporte OE (205-072), Uni Tool Box/3

Trabalhos de preparação:

Identificar o veículo com base no código do motor.

ContiTech

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), salvo indicação em contrário.

Rodar o motor apenas na roda da cambota (não através de outras rodas dentadas). Os trabalhos de verificação e de ajuste devem ser sempre realizados com o motor frio. Evitar o contacto das correias com substâncias nocivas como, por exemplo, óleo do motor e líquido de refrigeração.

Observar todos os binários de aperto indicados pelo fabricante do veículo.

Desmontagem: roda dianteira do lado direito, correia dos agregados auxiliares, velas de ignição, tampa das válvulas, polia da correia da cambota. Pinhão da bomba do líquido de refrigeração, reservatório da direção assistida e depósito de expansão do líquido de refrigeração, alternador, chumaceira do motor dianteira com suporte (apoiar o motor com o macaco), proteção superior e inferior da correia dentada (Fig. 1 e 2).



Fig. 1



Fig. 2

Desmontagem – Correia da árvore de cames:

1. Ajustar os tempos de distribuição pouco antes da marcação do PMS do 1.º cilindro.
2. Desapertar o parafuso de obturação do lado esquerdo por cima do cárter do óleo e inserir a ferramenta de bloqueio da cambota OE (303-748), Tool Box V04/16 (Fig. 3, 4 e 5). Rodar a cambota lentamente contra o batente da ferramenta de bloqueio.



Fig. 3



Fig. 4



Fig. 5

3. Colocar a ferramenta de ajuste da árvore de cames OE (303-376B), Tool Box V04/21, atrás nos recessos da árvore de cames (Fig. 6 e 7).

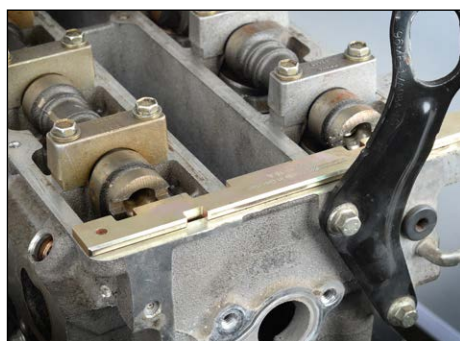


Fig. 6



Fig. 7

4. Desapertar os parafusos da polia tensora e remover a correia dentada.

Montagem – Correia da árvore de cames:

1. Montar os novos componentes incluídos no kit da correia dentada. Controlar os restantes componentes, tais como roda da árvore de cames e roda da cambota em relação a danos (Fig. 8).

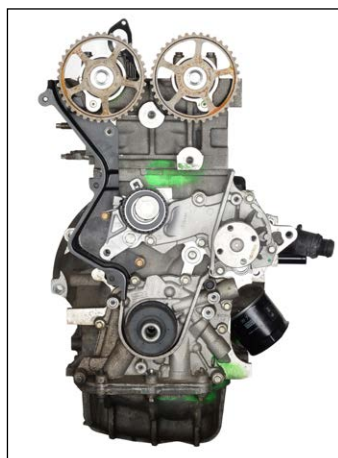


Fig. 8

2. Remover as ferramentas de bloqueio e de ajuste e soltar as rodas da árvore de cames com a ajuda do contrassuporte OE (205-072), Uni Tool Box/3 (Fig. 9) e substituir ambos os parafusos (fazem parte do âmbito de fornecimento do kit).

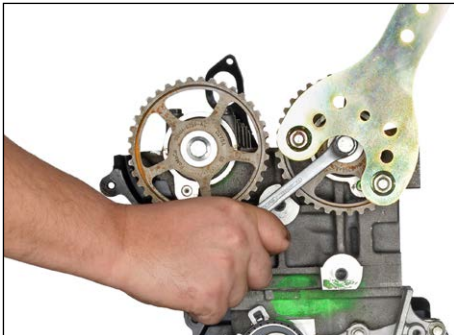


Fig. 9

3. Voltar a colocar as ferramenta de bloqueio e de ajuste.

4. Apertar os parafusos das rodas da árvore de cames à mão até ainda ser possível girar as rodas da árvore de cames mesmo à justa.

5. Colocar a correia dentada primeiro na roda da cambota e de seguida no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio (Fig.10). **É necessário cuidado para não vincar/dobrar a correia dentada durante a colocação! A correia dentada tem de ficar firmemente esticada no lado de tração, entre as rodas dentadas!**

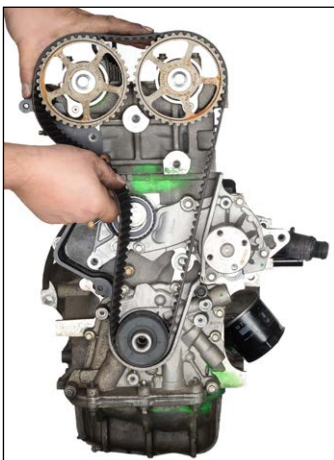


Fig. 10

ContiTech

6. Montar a polia da correia da cambota e a proteção inferior com os novos parafusos fornecidos e remover o pino de bloqueio da polia tensora. **A tensão é automaticamente ajustada pela polia tensora. Não são necessários ajustes adicionais na polia tensora!**

Apertar o parafuso da chapa de retenção da polia tensora com 20 Nm.

7. Remover as ferramentas de bloqueio e de ajuste da cambota e da árvore de cames.

8. Apertar as rodas da árvore de cames com a ajuda do contrassuporte OE (205-072), Uni Tool Box/3, com 60 Nm (Fig. 11).

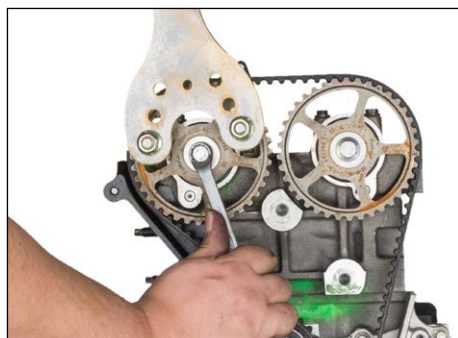


Fig. 11

9. Rodar o motor duas voltas no sentido de rotação.

10. Ajustar os tempos de distribuição para a marcação do PMS do 1.º cilindro e verificar o ajuste. Realizar o ajuste como descrito anteriormente nos pontos 1 e 4 da desmontagem. Se não for possível colocar as ferramentas de bloqueio e de ajuste na cambota e na árvore de cames, os tempos de distribuição têm de ser novamente ajustados. **Se os tempos de distribuição não forem corretamente ajustados, podem ocorrer danos no motor!**

11. Remover as ferramentas de bloqueio e de ajuste da cambota e da árvore de cames.

12. Realizar a montagem e a finalização pela ordem contrária à de desmontagem.

Binários de aperto:

Parafusos da polia para bomba do líquido de refrigeração 24 Nm

Parafuso da cambota (parafuso central) M12, 40 Nm + 90°

Proteção da correia dentada 9 Nm

Parafuso de obturação do bloco do motor 20 Nm

Chumaceira do motor na carroçaria 48 Nm (utilizar porcas novas)

ContiTech

Chumaceira do motor no suporte do motor 48 Nm (utilizar porcas novas)

Parafusos de retenção da chumaceira do motor 55 Nm

Velas de ignição 15 Nm

13. Registrar a substituição da correia dentada original ContiTech no autocolante fornecido e afixá-lo no compartimento do motor (Fig. 12).



Fig. 12

No final, realizar um teste de funcionamento ou uma viagem de teste.