

ContiTech: Conselhos dos especialistas sobre a substituição de correias dentadas

- Instruções detalhadas para o kit de correia dentada CT 607 WP1 de um Citroën Saxo (S0, S1) 1,4 litros, VTS com código do motor KFX, KFW (TU3JP)
- 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 a cada 120 000km/10 anos (até ao n.º de organização 10489).

O processo demora 1,6 horas.

Conselho: No momento de substituição da correia dentada deve também ser substituída a correia estriada. Para evitar avarias posteriores e custos desnecessários, recomenda-se que uma vez desmontada, a correia estriada não volte a ser montada.

Para a substituição, os técnicos de instalação precisam das seguintes ferramentas especiais: As ferramentas também estão incluídas na ContiTech Tool Box V03.

1. Ferramenta de bloqueio do volante de inércia OE (4507-T.A), Tool Box V03/2
2. Pino de bloqueio da árvore de cames OE (4507-T.B), Tool Box V03/7
3. Chave de porcas quadradas
4. Tensímetro ContiTech BTT HZ

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), salvo indicação em contrário.

ContiTech

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: Correia dos agregados auxiliares, a proteção superior e inferior da correia dentada, polia da correia da cambota (Fig. 1).



Fig. 1

ContiTech

Desmontagem – Correia da árvore de cames:

1. Ajustar os tempos de distribuição para a marcação do PMS do 1.º cilindro.
2. A roda da árvore de cames tem de apresentar um alinhamento entre o seu furo (aprox. na posição das 14 horas) e o furo na cabeça do motor (Fig. 2) até a ferramenta de bloqueio OE (4507-T.B), Tool Box V03/7, poder ser inserida no furo (Fig. 3).



Fig. 2



Fig. 3

3. Verificar a posição da cambota. Para o efeito, por cima do filtro do óleo, no aperto da caixa de velocidades (Fig. 4 e 5), bloquear o volante de inércia através do furo, utilizando a ferramenta de bloqueio do volante de inércia OE (4507-T.A), Tool Box V03/2. A ferramenta de bloqueio tem de ser introduzida no furo do volante de inércia.



Fig. 4



Fig. 5

ContiTech

4. Desapertar a porca da polia tensora e afrouxar a correia dentada.
5. A correia dentada pode agora ser removida.

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.
2. Colocar a correia dentada primeiro na roda da cambota e depois na roda da árvore de cames, bomba do líquido de refrigeração e polia tensora (Fig. 6 e 7). Atenção à seta do sentido de movimentação. **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. 6



Fig. 7

ContiTech

3. Pré-tensionar ligeiramente a correia dentada com a polia tensora. Para tal, encaixar a chave de porcas quadradas na polia tensora e movê-la no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio. Apertar a porca da polia tensora.
4. Remover a ferramenta de bloqueio do volante de inércia e da árvore de cames.
5. Esticar a correia dentada com o tensímetro BTT HZ. Para tal, determinar o valor de ajuste e a posição de ajuste corretos com base no livro de dados do BTT HZ (Fig. 8). Desapertar a porca da polia tensora, encaixar a chave de porcas quadradas na polia tensora, colocar a cabeça de medição do BTT HZ na posição correta, aprox. 1-2 cm acima da correia dentada.

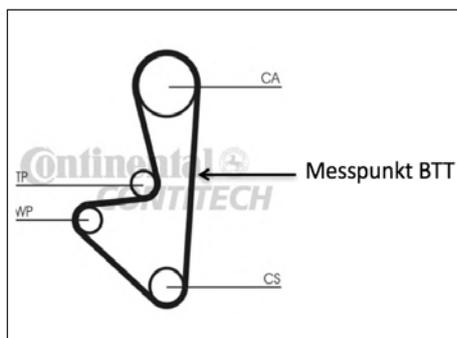


Fig. 8

ContiTech

Realizar a medição utilizando apenas um microfone da cabeça de medição, e não os dois, por cima da correia dentada (Fig. 9), caso contrário, não se consegue obter um valor de medição (Fig. 10). Fazer vibrar a correia dentada junto à cabeça de medição com os dedos e verificar o valor de Hertz no indicador do BTT HZ (Fig. 11). Para este modelo tem de ser ajustado um valor de 61-66 HZ (Fig. 12). Se o valor não corresponder, rodar a polia tensora no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio até o valor ser ajustado.



Fig. 9



Fig. 10



Fig. 11



Fig. 12

ContiTech

6. Depois de o valor de tensão correto ter sido ajustado, apertar a porca da polia tensora e rodar o motor 4 voltas no sentido de rotação.
7. Ajustar os tempos de distribuição para a marcação do PMS do 1.º cilindro.

Realizar o ajuste como descrito anteriormente nos pontos 2 e 3 da desmontagem. A roda da árvore de cames tem de apresentar um alinhamento entre o respetivo furo (aprox. na posição das 14 horas) e o furo na cabeça do motor (Fig. 2) até a ferramenta de bloqueio OE (4507-T.B), Tool Box V03/7, poder ser inserida no furo (Fig. 3).

Verificar a posição da cambota. Para o efeito, por cima do filtro do óleo, no aperto da caixa de velocidades (Fig. 4 e 5), bloquear o volante de inércia através do furo, utilizando a ferramenta de bloqueio do volante de inércia OE (4507-T.A), Tool Box V03/2. A ferramenta de bloqueio tem de ser introduzida no furo do volante de inércia.

8. Voltar a verificar o valor de tensão da correia dentada. Tem de ser ajustado um valor de 61-66 HZ (Fig. 12). Para o efeito, realizar o ajuste tal como indicado no ponto 5!
9. Apertar a porca da polia tensora com binário.
10. Realizar a montagem e a finalização pela ordem contrária à de desmontagem.
11. Registrar a substituição da correia dentada original ContiTech no autocolante fornecido e afixá-lo no compartimento do motor (Fig. 13).



Fig. 13

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