

Motores 1.0 e 1.6 16 válvulas

Corsa 1.0 16V, Corsa 1.6 16V e Tigrá 1.6 16V

>> Procedimento para verificação do sincronismo da correia dentada

Para verificar o sincronismo da correia dentada desses motores, proceda da seguinte forma:

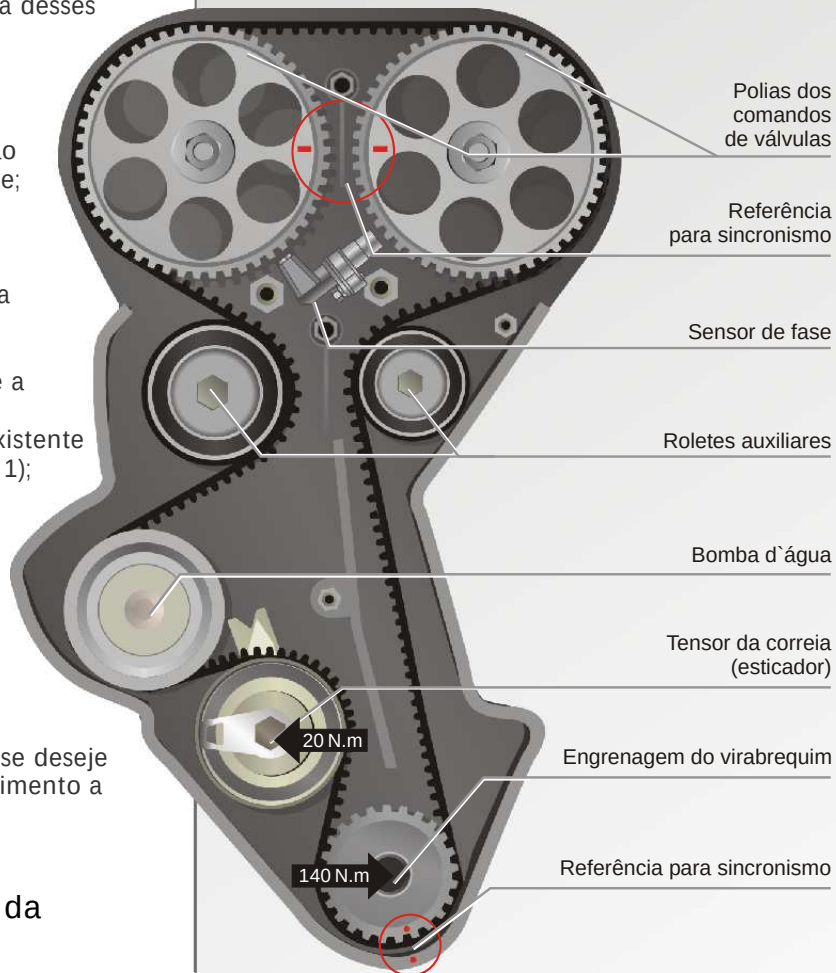
- 01** Retire a correia poli-V;
- 02** Retire a capa plástica superior de proteção da correia dentada. Retire o sensor de fase;
- 03** Retire a polia do virabrequim;
- 04** Retire a capa plástica protetora inferior da correia dentada;
- 05** Gire manualmente o motor, de modo que a marca existente na engrenagem do virabrequim alinhe-se com a referência existente tampa traseira da correia dentada (figura 1);
- 06** Observe se, nessa condição, as marcas existentes nas polias dos comandos de admissão e escape alinham-se na horizontal (figura 2). Se não forem observados os referidos alinhamentos, dê mais uma volta completa na árvore de manivelas;

Caso seja verificado sincronismo incorreto ou se deseje substituir a correia dentada, execute o procedimento a seguir.

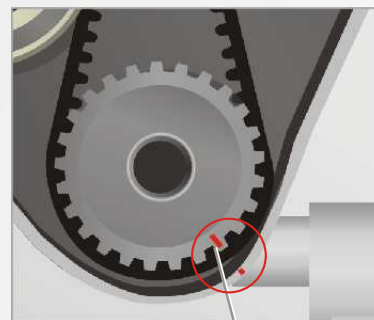
>> Procedimento para substituição da correia

- 01** Com a correia dentada já exposta e sincronizada (conforme descrito anteriormente nos itens 5 e 6), trave as polias dos eixos comandos utilizando-se de uma ferramenta especial (figura 3);
- 02** Solte a porca do tensionador. Com uma chave allen de 6 mm, afrouxe o tensionador e retire a correia (figura 4). Evite movimentar bruscamente o virabrequim. Lembre-se de que sem a correia, há risco de colisão entre os pistões e as válvulas;
- 03** Instale a correia nova, começando pela engrenagem do virabrequim e tomando o máximo cuidado para não perder o correto sincronismo;
- 04** Com a chave allen de 6 mm tensione o esticador em sua posição de máximo tensionamento. Aperte a porca de fixação (figura 4);
- 05** Retire a ferramenta de travamento das polias dos eixos comandos e dê dois giros manuais completos no motor;

∴ Vista geral da correia dentada



∴ Figura 1

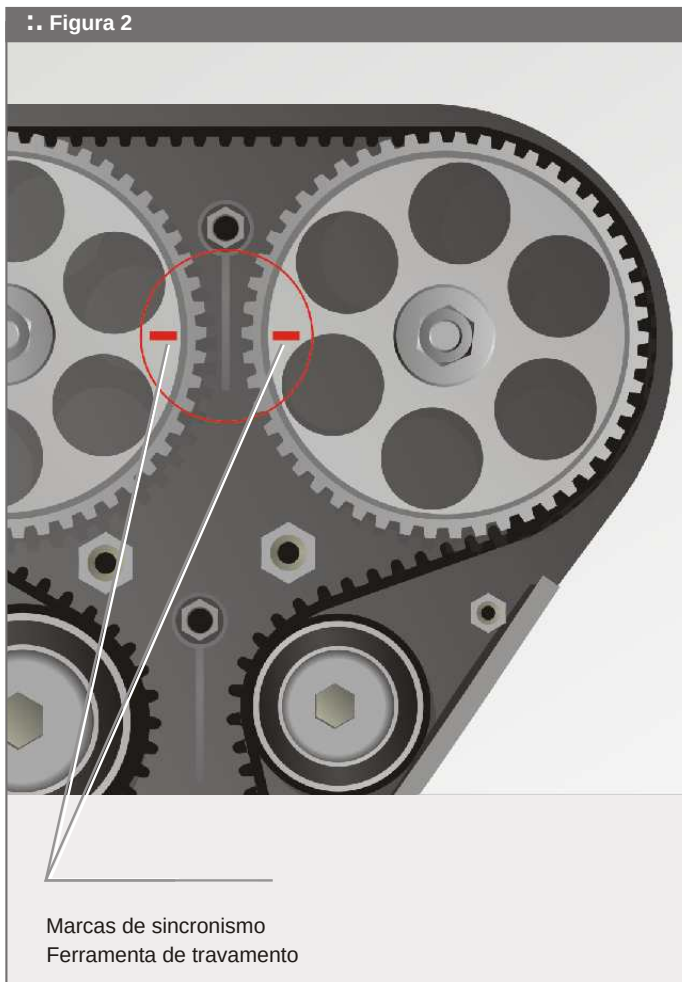


- 06** Confira atentamente a posição do tensionador e as marcas de referência para sincronismo. O tensionador deve estar na posição correta de trabalho (figura 4). Se for necessário, reajuste-o. As marcas de sincronismo (das polias dos eixos comandos e da engrenagem do virabrequim) devem

coincidir com as referências (conforme descrito anteriormente);

- 07** Se tudo estiver OK, reinstale o que foi retirado. O torque aplicado no parafuso da polia do virabrequim deve ser de aproximadamente 140 N.m ou 14 Kgf.m;

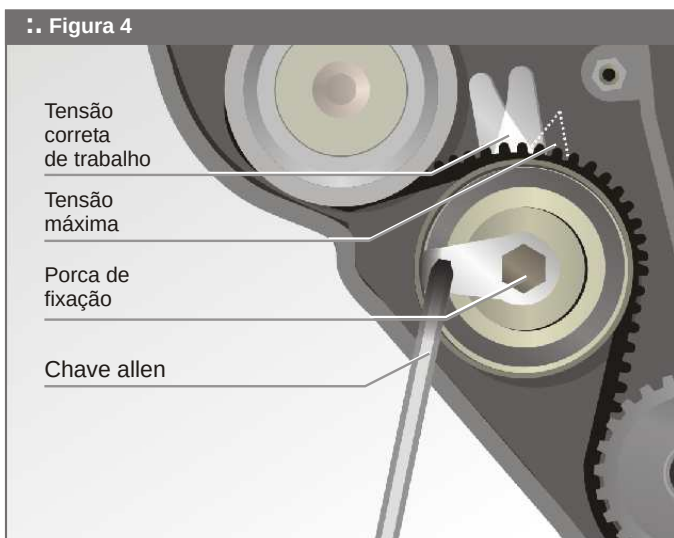
∴ Figura 2



∴ Figura 3



∴ Figura 4



Atenção !!

A utilização da ferramenta de travamento dos eixos comandos de válvulas, garante que no instante do tensionamento da correia dentada não se perca o sincronismo das polias dos comandos. Na falta dessa ferramenta observe cuidadosamente se após o tensionamento da correia não foi perdido o sincronismo. Esse cuidado, também deve ser tomado com os motores AT 1.0 16V e GM 2.0 e 2.2 16V.



Dica Goodyear

Nos motores GM 1.0 16V e 1.6 16V, com as referências para sincronismo da correia alinhadas, o 1º e o 4º pistões não se encontram no ponto morto superior-PMS. Portanto esses motores são fasados sem que os pistões 1 e 4 estejam no PMS.