

# Technical *Info*

## Dicas de montagem substituição de correias dentadas Pelo exemplo Opel 1,8i 16V C 18 XE

O motor 1,8i 16V C 18 XE encontra-se montado – em diversas variantes de cilindrada – em grandes quantidades em modelos da Opel. Na substituição da correia dentada frequentemente são cometidos erros decisivos com o ajuste do rolo tensor. Para que a substituição da correia decorra sem problemas, a ContiTech Power Transmission Group dá uma ajuda detalhada de instalação aos mecânicos. Passo a passo os peritos da ContiTech explicam aqui a substituição correcta.

Em simultâneo com a correia dentada deveriam ser substituídos o rolo tensor, a polia de guia e a bomba de água. A Opel recomenda uma substituição cada 60.000 km ou cada quatro anos.

Os mecânicos precisam para a substituição de uma ferramenta para o bloqueio da árvore de cames, p.ex. a Multilock da CONTI® TOOL BOX. O tempo de trabalho é de aprox. uma hora no Astra F.

### Trabalhos preparatórios:

Identifique o veículo através do código de motor. Encontra o código no bordo exterior do flange da caixa de câmbio no bloco do motor (imagem 1). Desconecte a bateria do veículo.



Imagem 1

A seguir desmonte completamente o filtro de ar. Também o colector de admissão do ar e também o medidor da massa de ar nos motores com o código C 18 XE/XEL.

Apoie o motor e tire a chumaceira direita do motor, os agregados suplementares e a correia dentada trapezoidal. Seguidamente desmontar a bomba da direcção assistida, o compressor do ar condicionado e remover a cobertura da correia dentada.

### Desmontagem da correia dentada:

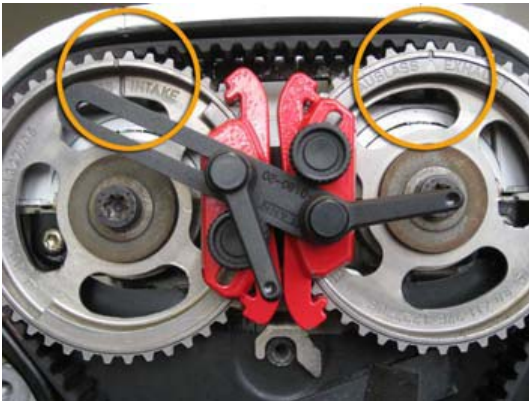
Rode a cambota para a direita até a marcação de comando da polia para correia da cambota alinhar com o ponto no bloco do motor (imagem 2).



Imagem 2

Com rodas de árvore de cames com marcações de comando simples: Verifique se as marcações da roda da árvore de cames alinham com as marcações da tampa da válvula.

Com rodas de árvore de cames com marcações de comando duplas: verifique se a marcação de comando „INTAKE“ (lado da admissão) e „EXHAUST“ (lado da saída) alinham com as marcações da tampa da válvula (imagem 3).



**Imagem 3**

Bloquear a árvore de cames com a ferramenta de bloqueio (imagem 4).



**Imagem 4**

Indicação: se a correia dentada for tirada sem o bloqueio das árvores de cames, as mesmas torcem-se e os tempos de comando ficam mudados. Uma colocação correcta da correia dentada deixa de ser possível.

Num caso destes, as árvores de cames só podem ser levadas ainda à posição de montagem através de uma medida de montagem imprópria.

Desmontar o parafuso da cambota e soltar o parafuso do rolo tensor.

Rodar o rolo tensor para a direita, até o ponteiro se encontrar no encosto esquerdo. Nisto, o “rebordo inbus” deve mover-se para baixo no sentido dos ponteiros do relógio. Utilize para este passo de trabalho uma chave sextavada interior.

Agora pode tirar a correia dentada.

Deixar escorrer a água de arrefecimento e desmontar o rolo tensor, polias de desvio e bomba de água.

### Montagem da correia dentada:

Substitua as polias de desvio e a bomba de água.

Indicação: na montagem da bomba de água deve observar-se a posição correcta da mesma. A secção dianteira da bomba de água deve ser conduzida para o entalhe da cobertura traseira da correia dentada (imagem 5).

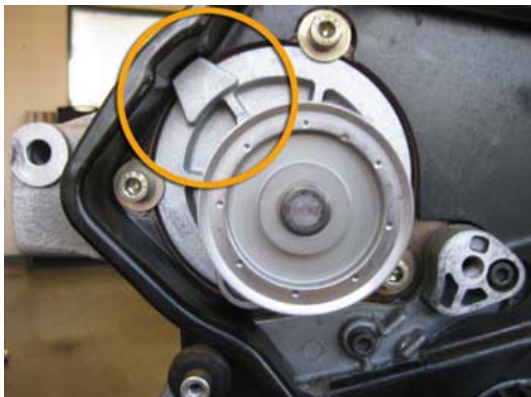


Imagem 5

Monte seguidamente o novo rolo tensor. Dê atenção de posicionar o contra-suporte no verso do rolo tenso (placa de base do rolo tensor) entre as faces de referência no bloco do motor (imagem 6) e não ao lado.

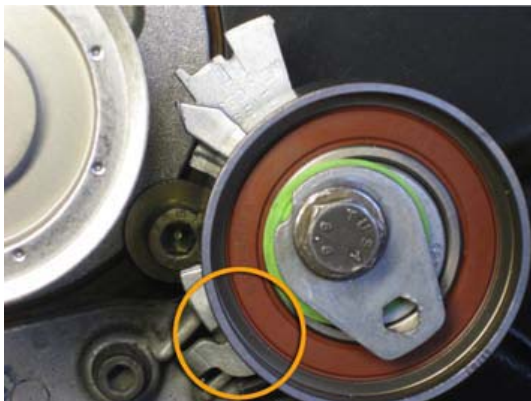


Imagem 6

Colocar a nova correia dentada contra o sentido de rotação e começando na roda da cambota.

Rodar o rolo tensor com o excêntrico de ajuste para a esquerda, até o ponteiro se encontrar no encosto direito. Nisso, o “ajustador inbus” move-se contra o sentido dos ponteiros do relógio para cima. Utilize uma chave sextavada interior. Seguidamente apertar o novo rolo tensor levemente.

Indicação: este passo de trabalho é particularmente importante porque senão a transmissão por correia, após pouco tempo de serviço, desenvolve ruídos devido à subtensão.

Seguidamente o motor tem que ser rodado à mão pelo menos duas vezes no sentido da rotação. Tirar antes a ferramenta de bloqueio.

Soltar parafuso e rolo tensor, rodando o rolo tensor para a direita até o ponteiro alinhar com o entalhe no suporte (imagem 7).



**Imagem 7**

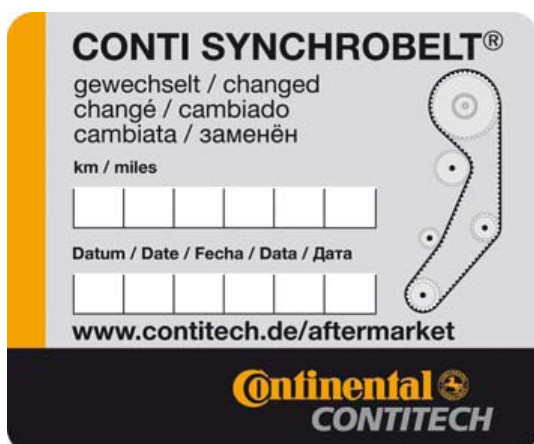
Apertar o parafuso do rolo tensor a 20 Nm.

Voltar a rodar novamente o carroto do motor duas vezes, verificar o ajuste e reajustar se necessário.

Montar peças na sequência inversa à da desmontagem.

Encher água de arrefecimento, purgar sistema de arrefecimento.

Documente a substituição da correia dentada original ContiTech no autocolante junto e fixe-o na cavidade do motor (imagem 8).



### Imagem 8

Finalizando, faça um ensaio de funcionamento ou um percurso de ensaio.