

Correias da distribuição

Veículo:	REN 4143 / RENAULT / Megane IV 1.5 dCi / B9 / 1.5 / 66.0 kW / 12/2015 - 12/2019 / K9K 6...
País de fabricação	F
Cilindrada/potência	1.5/66.0kW
Código do motor	K9K 6...
Código RB	REN 4143
Faixa	ALL

Informações gerais

Nota importante

Os intervalos e procedimentos indicados podem ser alterados em qualquer altura pelos fabricantes dos veículos. Informe-se regularmente online no nosso website acerca de alterações que possam ter sido efetuadas entre duas edições do ESI[tronic].

Os princípios básicos dos intervalos de substituição recomendados consistem nas instruções do fabricante do veículo no momento da sua publicação. Os intervalos posteriormente alterados não poderão ser considerados. Em caso de dúvida, consulte o fabricante ou o importador.

Se o fabricante não fizer qualquer recomendação com relação à substituição da correia dentada, a decisão terá que ser tomada com base em um teste preciso da correia dentada.

Além do estado visível da correia dentada, explicado em detalhe em "Informações gerais" (F5) - "Correia dentada", para a substituição da correia dentada há ainda outros fatores a considerar:

1. A correia dentada em questão é a original ou trata-se já de uma substituição?
2. Quando é que a correia dentada foi substituída pela última vez e a que quilometragem do veículo?
3. São conhecidas as inspeções efetuadas até ao momento e se o veículo foi sujeito a uma manutenção regular?
4. O veículo foi dirigido sob condições de funcionamento difíceis, as quais exigem um intervalo de substituição mais reduzido?
5. O esticador da correia, as polias tensoras e intermediárias e as polias da correia apresentam um bom estado geral?
6. Os outros componentes que se encontram ligados à correia dentada, p. ex. o comando de válvulas, a bomba de água, a bomba de direção hidráulica etc., estão em bom estado e não produzem ruídos estranhos?
7. O estado geral da correia dentada parece de tal forma bom que se pode excluir uma falha de funcionamento até à próxima visita do veículo à oficina?
8. Os danos no motor e os custos a eles associados, em caso de falha de funcionamento da correia dentada, são significativos.
9. Os custos de uma substituição da correia dentada são bastante inferiores aos custos associados aos danos do motor causados por uma falha da correia dentada.
10. Não podem existir dúvidas relativamente ao estado da correia dentada. Em caso de dúvida, aconselhamos ao cliente a substituição da correia dentada.
11. Para mais informações sobre condições de funcionamento mais difíceis, bem como sobre a inspeção, consulte "Informações gerais" (F5) - "Correia dentada", seção "Intervalos de substituição recomendados".

Diretivas Interv. substituição

Intervalos de substituição
A cada 150000 km ou 72 meses

Danos no motor



CUIDADO:

Embora NORMALMENTE a falha da correia da distribuição resulte em danos no motor, deve-se testar a compressão de todos os cilindros antes de se desmontar a cabeça do motor.

Ferramentas especiais

- Cavilha de ponto do veio de excêntricos - nº Mot.1430.
- Cavilha de ponto da cambota - nº Mot.1489.

Precauções especiais

- Desligue o cabo de massa da bateria.
- NÃO rode a cambota nem o veio de excêntricos com a correia da distribuição desmontada.
- Desmonte as velas de incandescência para rodar mais facilmente o motor.
- Rode o motor na direcção normal de rotação (salvo indicação em contrário).
- NÃO rode o motor pelo veio de excêntricos ou outros carretos.
- Respeite todos os binários de aperto.

Desmontagem

NOTA: Se a correia da distribuição tiver falhado, é possível que o escatel do carreto do veio de excêntricos tenha sofrido danos, o que resultaria num ponto das válvulas incorrecto.

1. Eleve e apoie a parte dianteira do veículo.
2. Desmontar:
 - Tampa do motor.
 - Roda dianteira direita.
 - Revestimento da cava-da-roda direita dianteira.
 - Resguardo inferior do motor.
 - Correia de accionamento dos acessórios.

NOTA: A correia de accionamento dos acessórios, a polia tensora, o parafuso da polia tensora e a(s) polia(s)-guia têm de ser substituídos.

3. Bloqueie o volante do motor com uma chave de fendas grande.
4. Desmontar:
 - Parafuso da polia da cambota [1] .
 - Polia da cambota [2] .
 - Tirante inferior do motor.
5. Volte a colocar o parafuso da polia da cambota com um espaçador adequado [1] .
6. Apoie o motor.
7. Desenganche os tubos flexíveis de combustível do apoio direito do motor. NÃO solte os tubos flexíveis de combustível.

NOTA: Antes da desmontagem, marque a posição do apoio direito do motor.

8. Desmontar:
 - Tirante superior do motor.

- Apoio direito do motor.
 - Tampa superior da distribuição [3] .
 - Tampa central da distribuição [4] .
 - Tampa inferior da distribuição [5] .
 - Suporte do apoio direito do motor.
 - Bujão cego do bloco do motor [6] .
9. Rode a cambota para a direita até o orifício de localização da cavilha de ponto do carreto do veio de excêntricos ficar quase alinhado com o orifício na cabeça do motor [7] .
10. Introduza a cavilha de ponto da cambota [8] . Ferramenta nº Mot.1489.
11. Rode ligeiramente a cambota até a aba da cambota parar contra a cavilha de ponto [9] .
12. Introduza a cavilha de ponto do veio de excêntricos [10] . Ferramenta nº Mot.1430.
13. Alivie o parafuso da polia tensora [11] . Afaste a polia tensora da correia.
14. Desmontar:
- Correia da distribuição.
 - Parafuso da polia tensora [11] .
 - Polia tensora [12] .

Montagem

NOTA: A correia da distribuição, a polia tensora e o parafuso TEM de ser substituídos.

1. Monte uma polia tensora nova [12] . Utilize um parafuso novo. Aperte o parafuso à mão [11] . Certifique-se de que a patilha de bloqueio da polia tensora está correctamente posicionada na cabeça do motor [13] .
2. Certifique-se de que a marca de ponto do carreto da bomba de combustível de alta pressão está um dente à direita da posição das 12 horas [14] .
3. Certifique-se de que o escatel do carreto da cambota está na posição das 12 horas [15] .
4. Certifique-se de que as cavilhas de ponto estão correctamente posicionadas [8] e [10] .
5. Certifique-se de que a aba da cambota está encostada à cavilha de ponto [9] .
6. Retire um parafuso do carreto do veio de excêntricos [16] .

NOTA: NÃO alivie a porca do cubo do carreto do veio de excêntricos [17] .

7. Alivie uma volta dois parafusos do carreto do veio de excêntricos [18] .
8. Monte a correia da distribuição, começando no carreto da cambota. Certifique-se de que as marcas da correia estão alinhadas com as dos carretos [19] , [20] e [21] (isto poderá não se aplicar a componentes não OEM). Certifique-se de que a correia está esticada do lado oposto ao da tensão.

NOTA: Deve haver 19 entredentes entre as marcas de ponto do carreto do veio de excêntricos e do carreto da bomba de combustível de alta pressão [20] e [21] e 51 entredentes entre as marcas de ponto do carreto da bomba de combustível de alta pressão e do carreto da cambota [21] e [19] .

9. Rode a polia tensora para a esquerda até o ponteiro estar na posição mais baixa [22] . Utilize uma chave Allen de 6 mm [23] . Aperte o parafuso da polia tensora [11] . Binário de aperto: 27 Nm.
10. Certifique-se de que os parafusos do carreto do veio de excêntricos não estão na extremidade dos orifícios oblongos [24] .
11. Coloque o parafuso do carreto do veio de excêntricos [16] .
12. Aperte os parafusos do carreto do veio de excêntricos [16] e [18] . Binário de aperto: 14 Nm.
13. Retire as cavilhas de ponto [8] e [10] .
14. Rode a cambota duas voltas para a direita até o orifício de localização da cavilha de ponto do carreto do veio de excêntricos ficar quase alinhado com o orifício na cabeça do motor [7] .
15. Introduza a cavilha de ponto da cambota [8] .
16. Rode ligeiramente a cambota até a aba da cambota parar contra a cavilha de ponto [9] .
17. Introduza a cavilha de ponto do veio de excêntricos [10] .



18. Se não for possível inserir a cavilha de ponto:

- Alivie uma volta os parafusos do carreto do veio de excêntricos [16] e [18] .
- Rode a porca do cubo do carreto do veio de excêntricos [17] até ser possível introduzir a cavilha de ponto.

19. Alivie uma volta os parafusos do carreto do veio de excêntricos [16] e [18] .

NOTA: O ponteiro da polia tensora pode estar em duas posições.

20. O ponteiro da polia tensora está na posição ilustrada [25] :

- Retenha a polia tensora. Utilize uma chave Allen de 6 mm [26] .
- Alivie o parafuso da polia tensora [11] .
- Rode a polia tensora para a esquerda até o ponteiro ficar alinhado com o entalhe [25] e [27] . Utilize uma chave Allen de 6 mm [26] .

21. O ponteiro da polia tensora está na posição ilustrada [22] :

- Retenha a polia tensora. Utilize uma chave Allen de 6 mm [23] .
- Alivie o parafuso da polia tensora [11] .
- Rode a polia tensora para a direita até o ponteiro ficar alinhado com o entalhe [22] e [28] . Utilize uma chave Allen de 6 mm [23] .

22. Aperte o parafuso da polia tensora [11] . Binário de aperto: 27 Nm.

23. Aperte os parafusos do carreto do veio de excêntricos [16] e [18] . Binário de aperto: 14 Nm.

24. Retire as cavilhas de ponto [8] e [10] .

25. Rode a cambota duas voltas para a direita até o orifício de localização da cavilha de ponto do carreto do veio de excêntricos ficar quase alinhado com o orifício na cabeça do motor [7] .

26. Introduza a cavilha de ponto da cambota [8] .

27. Rode ligeiramente a cambota até a aba da cambota parar contra a cavilha de ponto [9] .

28. Introduza a cavilha de ponto do veio de excêntricos [10] .

29. Se não for possível inserir a cavilha de ponto: Repita o processo de montagem.

30. Desmonte o parafuso da polia da cambota velho e o espaçador [1] .

31. Retire as cavilhas de ponto [8] e [10] .

32. Coloque o bujão cego [6] . Binário de aperto: 25 Nm.

33. Monte os componentes pela ordem inversa à da desmontagem.

34. Coloque um parafuso novo na polia da cambota [1] . Binário de aperto: 120 Nm + 95±15°.

NOTA: NÃO ligue o motor sem a correia dos acessórios estar montada, dado que poderá danificar a polia da cambota.

Diagrama:1199801

