Edited with the trial version of
Foxit Advanced PDF Editor
To remove this notice, visit:
www.foxitsoftware.com/shopping

Motores Powertrain 1,8 de 16 válvulas

Fiat: Stilo1.8 16V, GM: Meriva 1.8 16V

>> Procedimiento de control sincronización del motor

01 Retire la correa de órganos auxiliares (correa poly-V), junto con su tensor;

02 Retire el protector superior de la correa piñón. Tenga en cuenta que esta cubierta se une por 3 tornillos;

03 Quitar la polea del cigüeñal y la cubierta protectora parte inferior de la correa de distribución. Tenga en cuenta que la cubierta de protector inferior de la correa es sostenido por un tornillo
en su centro;

04 Gire manualmente el motor (en el sentido de giro) hasta visualizar la alineacion horizontal de las marcas de las poleas de comando -(Figura 1);

05 En esta condición, la marca en el engranaje cigüeñal debe estar alineado con la referencia
en la parte posterior de la sincronización correa cubierta-Figura 2.

Si es correcta o si se activa la sincronización quiere reemplazar la correa, hacer el procedimiento siga.

Si el motor está sincronizado correctamente, como se describe en Artículo anterior (figuras 1 y 2), realice el siguiente procedimiento:

01 Bloquee los ejes de las poleas de comandos mediante un herramienta especial (Figura 3). Es la misma herramienta utilizado para bloquear la polea de 1.0 y 1.6 16V Corsa familiar;

02 Afloje el tornillo del tensor. Con una llave allen de 6 mm, gire el tensor hacia la derecha y afloje la correa (Figura 4). Evite movimientos bruscos en el cigüeñal. Recuerde que sin correa, no hay riesgo de colisión entre los pistones y las válvulas;

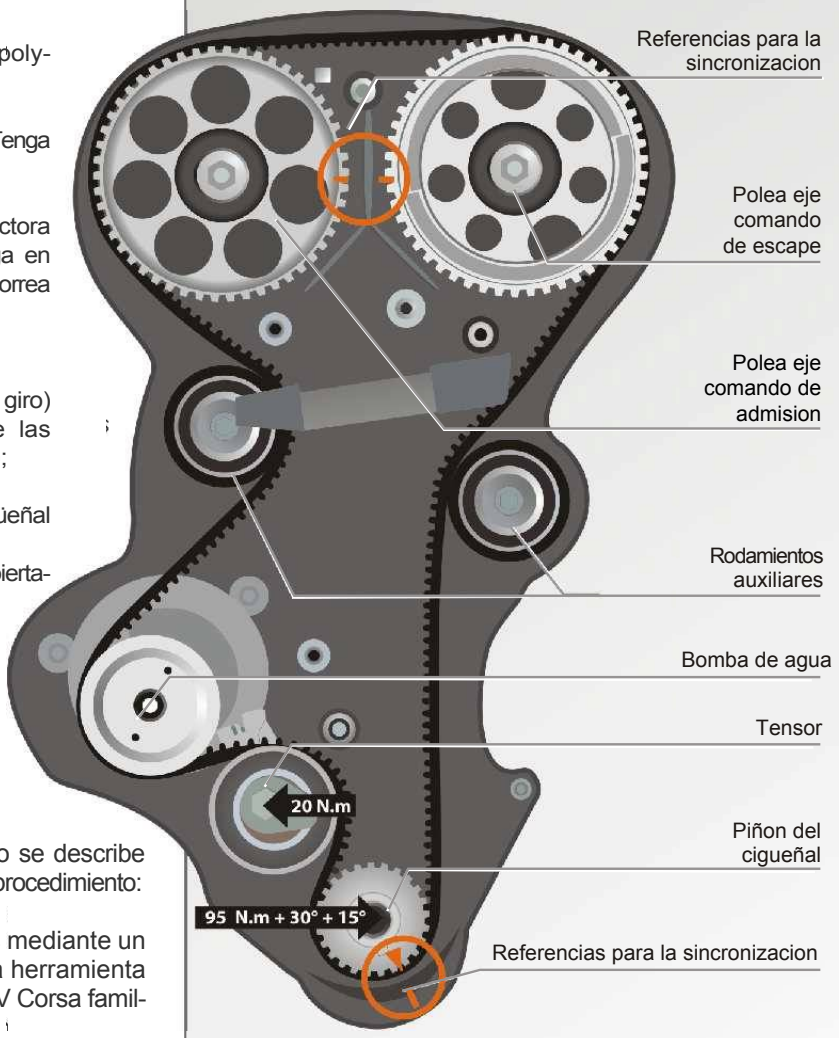
03 Instale la correa nueva partiendo del piñon del cigüeñal y teniendo el máximo cuidado para no perder la sincronización correcta (figuras 1 y 2);

04 Con una llave allen de 6 mm apriete el tensor en su posicion de máximo tensionamento. Apriete la tuerca de fijacion del tensor en su posicion (figura 4);

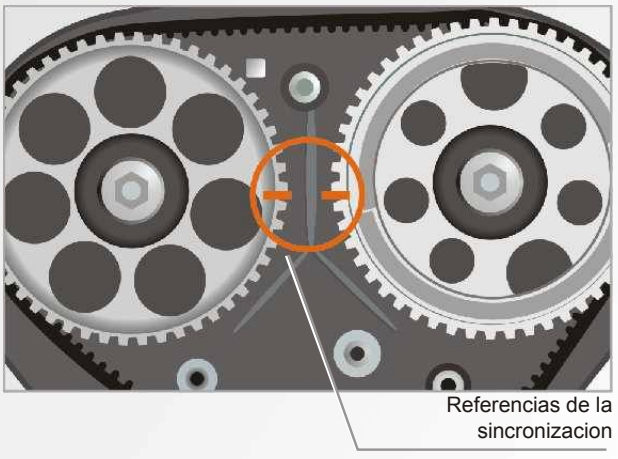
05 Retire la herramienta de bloqueo de las poleas de los ejes de comando y de manualmente dos giros completos al motor

06 Verifique cuidadosamente la posicion del tensor y de las marcas de referencia para la sincronizacion. El tensor debe estar en su correcta posicion de trabajo (Figura 4)

:. Resumen de la correa de distribución



:. Figura 1



Edited with the trial version of
Foxit Advanced PDF Editor
To remove this notice, visit:
www.foxitsoftware.com/shopping

Si fuese necesario un reajuste, las marcas de distribucion (poleas de comando y piñon del cigueñal) deben coincidir tal como en las figuras 1 y 2;

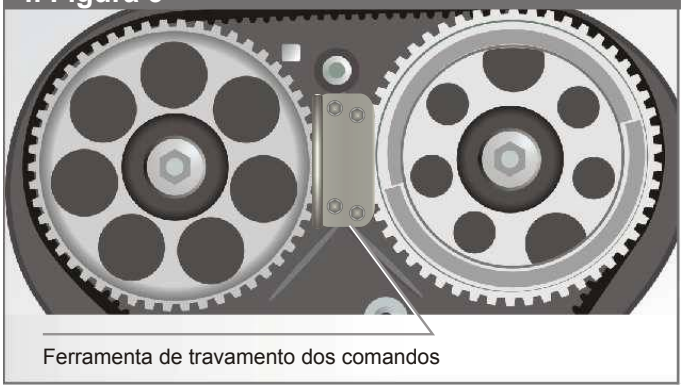
07 Si todo esta correcto, reinstale todo lo retirado.

Los torques recomendados son:

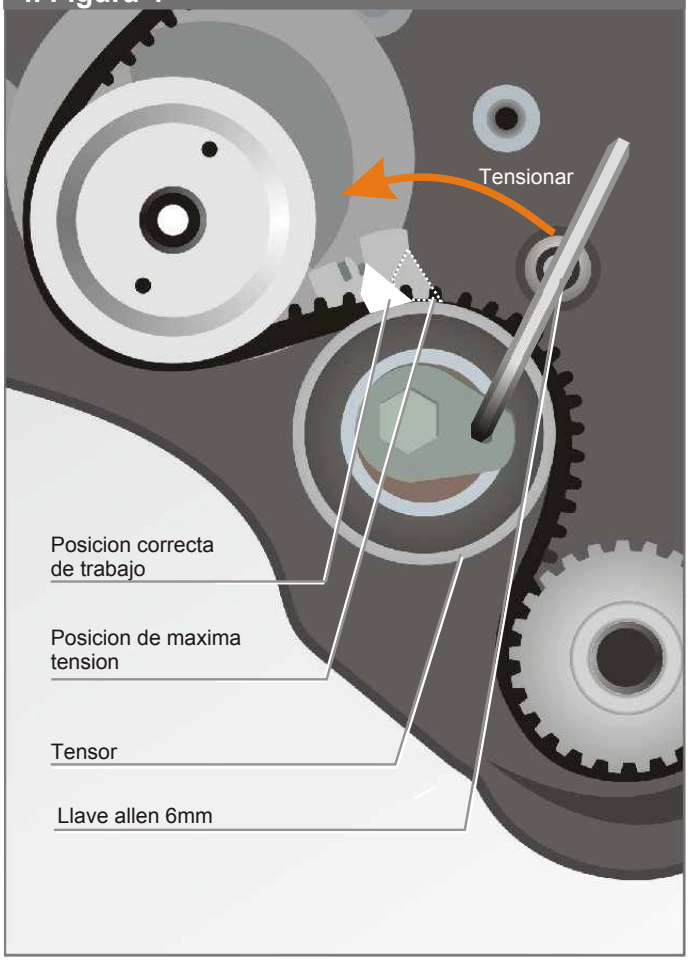
- Tornillo de la polea del cigueñal: 95 N.m + 30º + 15º o 9,5 Kgf.m + 30º + 15º
- Tornillo del tensor de la correa dentada: 20 N.m o 2 Kgf.m
- Tornillo del tensor de la correa Poly-v: 35 N.m o 3,5 Kgf.m

:. Figura 2

:. Figura 3



:. Figura 4



Atenção !! El uso de la herramienta de bloqueo de las poleas de comando garantiza que en el momento en que se de tension a la correa no se pierdan las marcas de referencias de los mismos. De no utilizar esta herramienta verifique la posicion de las marcas despues de tensar la correa. Esto tambien aplica para los motores AT 1.0 16V, GM 1.6, 2.0 e 2.2 16V

Observação En los motores Powertrain1.8 16V, con referencias a la correa de distribución alineados, el primero y cuarto piston no están en PMS. Por lo tanto, estos motores no están fasados los pistones 1 y 4 están en el PMS.