Seção 6 - Procedimentos de Manutenção com 38.000 Km [24.000 Milhas], 1000 Horas ou 1 Ano

Conteúdo da Seção

Página

Procedimentos de Manutenção - Visão Geral 6-1
Informações Gerais....6-1
Regulagem das Válvulas no Cabeçote 6-1
Regulagem....6-1
Tensionador da Correia do Ventilador de Arrefecimento 6-4
Verificação de Manutenção....6-4

Página Intencionalmente Deixada em Branco

Procedimentos de Manutenção - Visão Geral

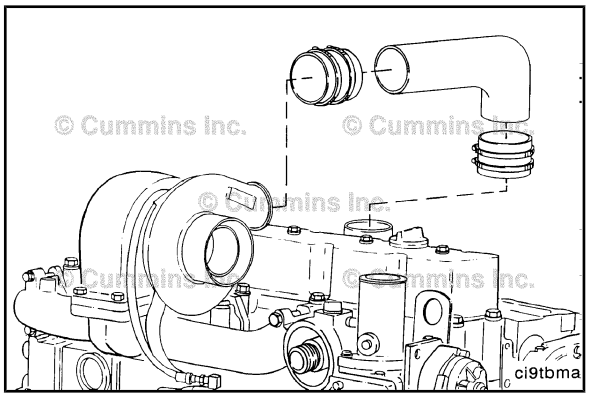
Informações Gerais

Todas as verificações e inspeções de manutenção relacionadas nos intervalos de manutenção anteriores **devem** também ser realizadas nesta verificação, além daquelas relacionadas neste intervalo de manutenção.

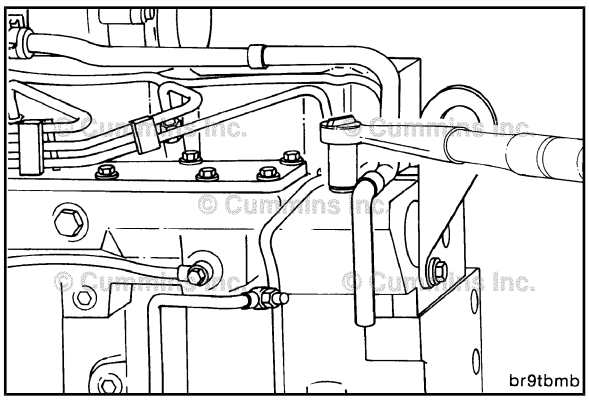
Regulagem das Válvulas no Cabeçote

Regulagem

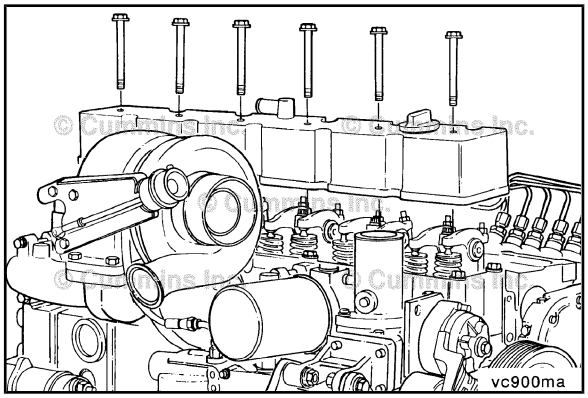
Remova o tubo de cruzamento de ar do motor, se equipado.

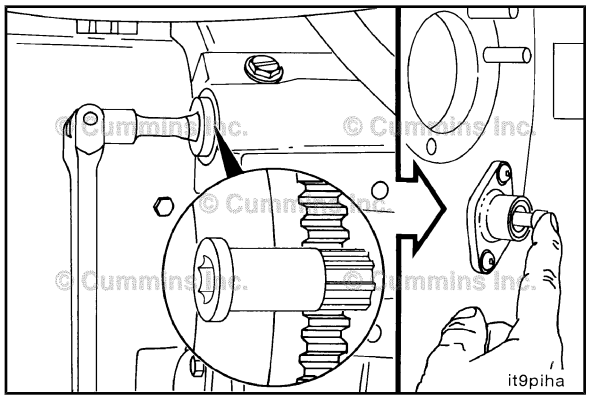


Solte as fixações do suporte, as braçadeiras da mangueira e a linha sensora da wastegate. Remova o tubo de desaeração do cárter e quaisquer outras peças que impeçam a remoção da tampa das válvulas.



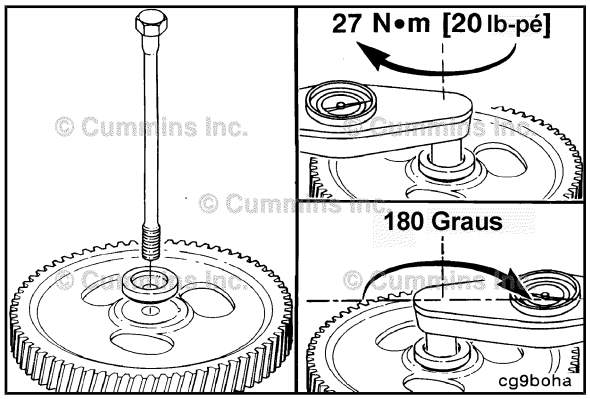
Remova a tampa das válvulas.



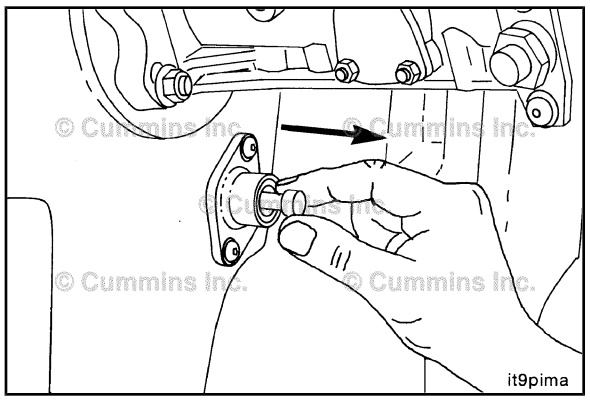


Localize o ponto morto superior (PMS) para o cilindro No. 1 girando lentamente a árvore de manivelas e ao mesmo tempo empurrando o pino de sincronização.

A ferramenta de giro é introduzida na carcaça do volante do motor e acopla-se na engrenagem da cremalheira do volante. O motor pode então ser girado manualmente utilizando-se uma catraca ou um braço de força com encaixe de 127 cm [1/2 pol].

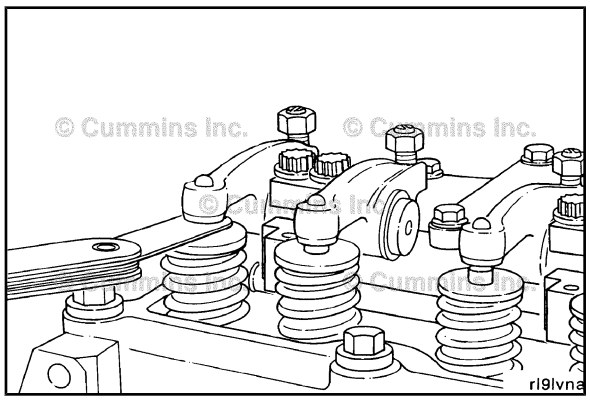


Quando o pino de sincronização do motor encaixar no furo da engrenagem do eixo comando de válvulas, o cilindro No. 1 estará no PMS no tempo de compressão.



△PRECAUÇÃO△

Certifique-se de desacoplar o pino de sincronização do motor depois de localizar o PMS para evitar danos ao pino.



Folga de admissão: 0,30 mm [0,012 pol].

Folga de escape: 0,61 mm [0,024 pol].

Verifique/regule as válvulas com o motor frio - abaixo de 60°C [140°F].

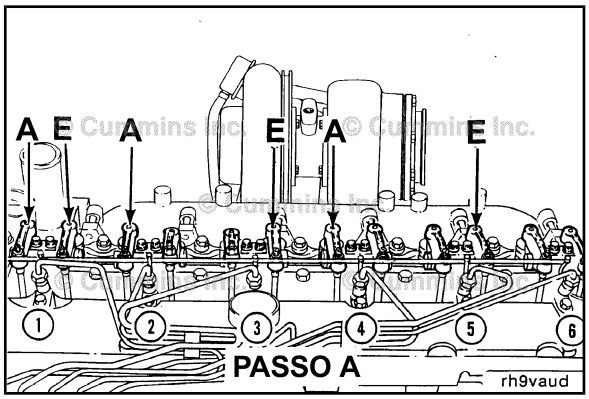
NOTA: A folga estará correta se houver alguma resistência quando a lâmina de folga for introduzida entre a haste da válvula e o balanceiro.

Localize o ponto morto superior para o cilindro número 1.

Verifique/regule as válvulas indicadas para o PASSO A (A = admissão, E = escape).

Depois de apertar a contraporca dos balanceiros, verifique a folga das válvulas para se certificar de que a folga **não** tenha alterado.

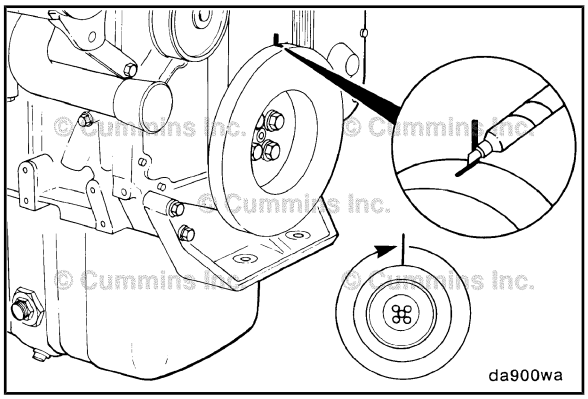
Valor de Torque: 24 N•m [212 lb-pol]



⚠PRECAUÇÃO⚠

Certifique-se de que o pino de sincronização do motor esteja desacoplado para evitar danos ao pino.

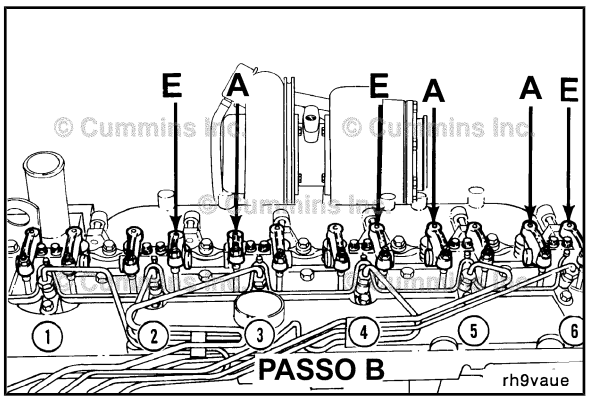
Marque a posição do amortecedor de vibrações e gire a árvore de manivelas 360 graus.



Regule as válvulas indicadas para o PASSO B.

Depois de apertar a contraporca dos balanceiros, verifique a folga das válvulas para se certificar de que a folga **não** tenha alterado.

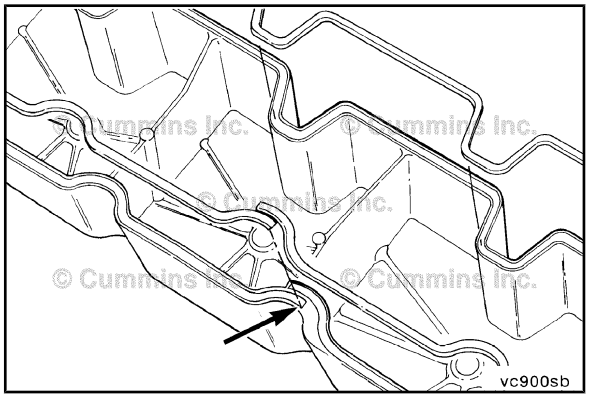
Valor de Torque: 24 N•m [212 lb-pol]

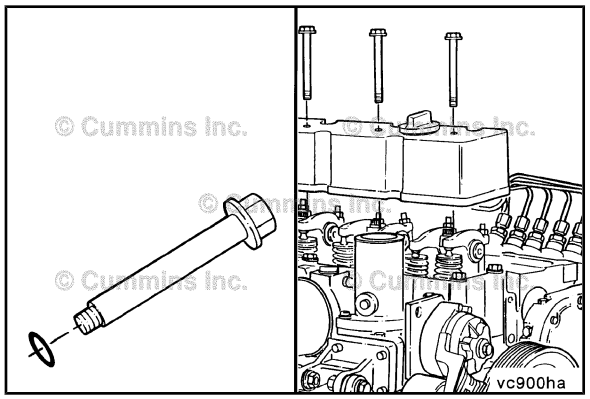


NOTA: Se **não** estiver danificada, a vedação poderá ser reutilizada. Se a vedação estiver danificada, instale uma nova.

Instale a vedação de borracha na ranhura da tampa das válvulas. Comece a instalação na área de sobreposição mostrada na figura. **Não** estique a vedação de borracha.

Se a vedação tiver uma área de sobreposição maior que a mostrada na ilustração, apare o comprimento para obter a sobreposição correta.

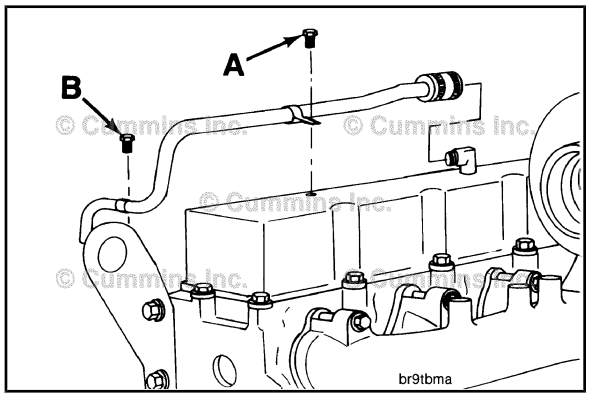




Instale novos anéis 'O' de vedação nos parafusos.

Instale a tampa das válvulas e o tubo sensor da wastegate.

Valor de Torque: 24 N•m [212 lb-pol]

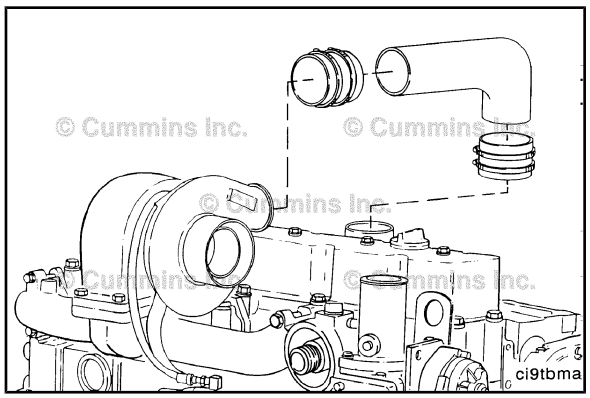


Instale o tubo de respiro do cárter e fixe-o usando as braçadeiras do suporte e a braçadeira da mangueira.

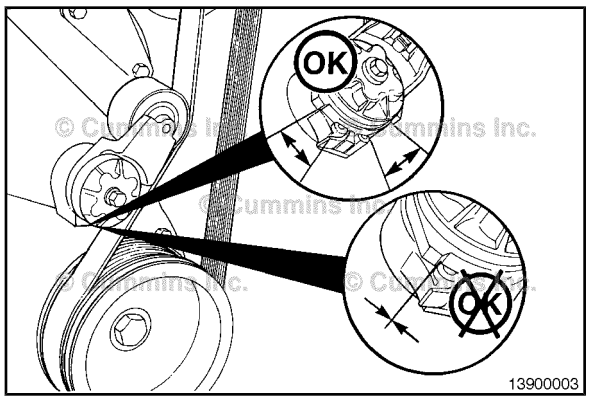
Valor de Torque:

A = 24 N•m [212 lb-pol].

B = 43 N•m [32 lb-pol].



Instale o tubo de cruzamento de ar e quaisquer outras peças removidas para ter acesso à tampa das válvulas.



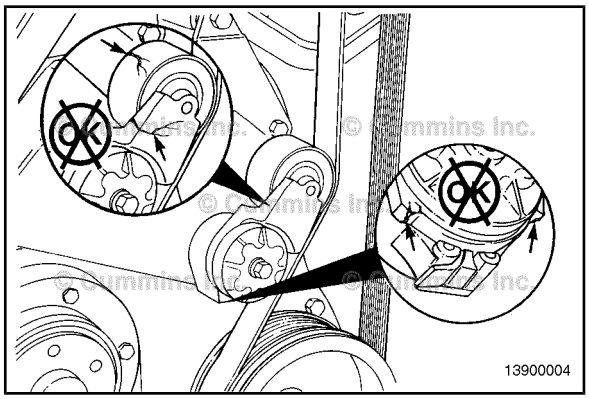
Tensionador da Correia do Ventilador de Arrefecimento

Verificação de Manutenção

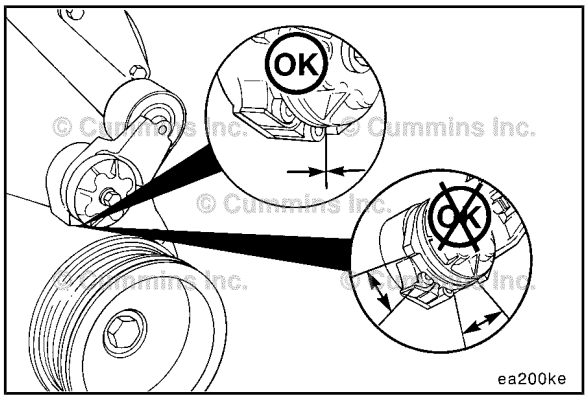
Inspecione o tensionador automático da correia a cada 48.000 km [30.000 milhas], 1000 horas, ou 1 ano, o que ocorrer primeiro.

Com o motor desligado, certifique-se de que os batentes superior e inferior do braço do tensionador não encostem no suporte fundido no corpo do tensionador. Se um dos batentes estiver em contato o suporte, a correia do alternador **deve** ser substituída. Certifique-se de utilizar a correia de número de peça correto se uma dessas condições existir.

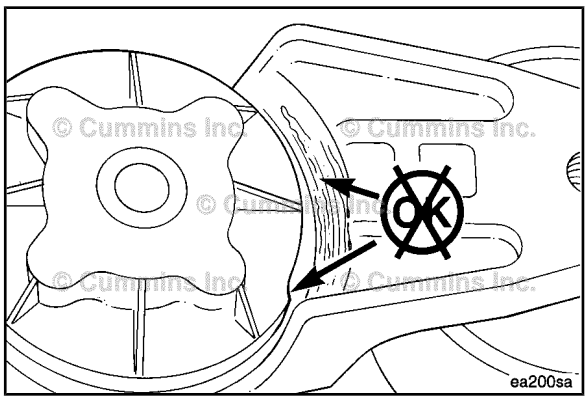
Inspecione a polia e o corpo do tensionador quanto a trincas. Se existirem trincas, o tensionador **deve** ser substituído. Entre em contato com um Posto Autorizado de Serviços Cummins. Verifique o tensionador quanto ao acúmulo de sujeira. Se esta condição existir, o tensionador **deve** ser removido e lavado com vapor.



Certifique-se de que o batente inferior do braço do tensionador esteja em contato com o suporte fundido do batente inferior do braço do tensionador no corpo do tensionador. Se os dois batentes **não** estiverem em contato, o tensionador **deve** ser substituído.



Inspecione o tensionador e verifique se há evidência de que o braço do tensionador pivotante esteja em contato com a base circular estacionária. Se houver evidência de que as duas áreas estejam em contato, a bucha do tubo-pivô está defeituosa e o tensionador **deve** ser substituído.

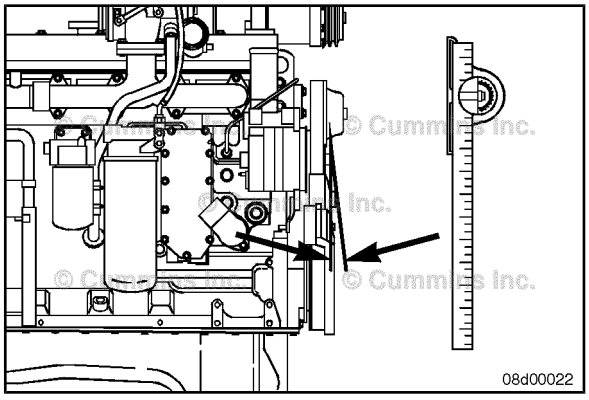


O tensionador desgastado com folga ou uma correia que 'sai' da polia indicam um possível desalinhamento da polia.

NOTA: O desalinhamento máximo da polia é de 3 graus.

Essa medição pode ser feita com uma régua de aço e um medidor de inclinação.

Instale a correia.



Anotações