

RAVENEWS



Ravenews nº 10 - Ano 03 - Junho de 2002 - O sucesso de sua oficina começa aqui!

pag. 2

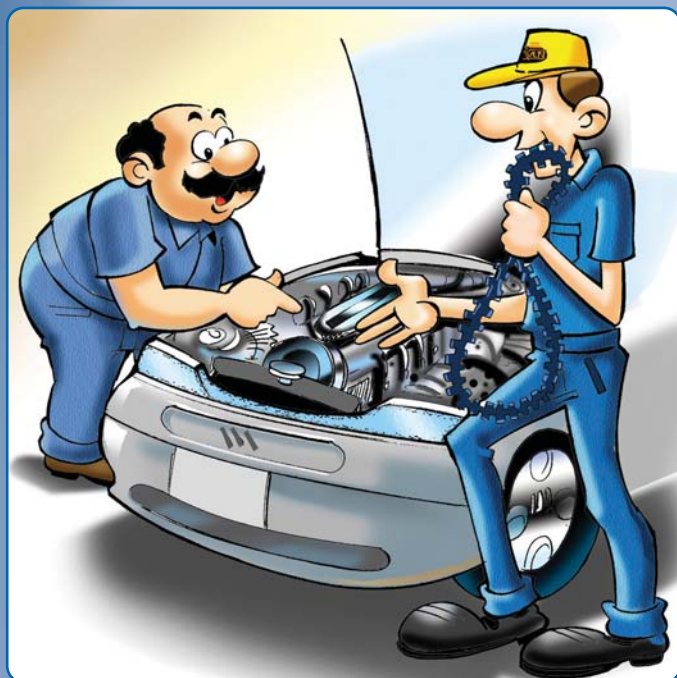
Injeção Eletrônica

Imobilizadores

pag. 4

Materia Técnica

Substituição da correia dentada do motor Fire (Palio)



pag. 6

Lançamentos

Ferramentas especiais Raven

King Tony

CADASTRO & GRATUITO!

Cadastre-se para receber
GRATUITAMENTE as próximas
edições do **RAVENEWS!**
MECÂNICOS E OFICINAS
CRENCIAMENTO NACIONAL

Pelo telefone:

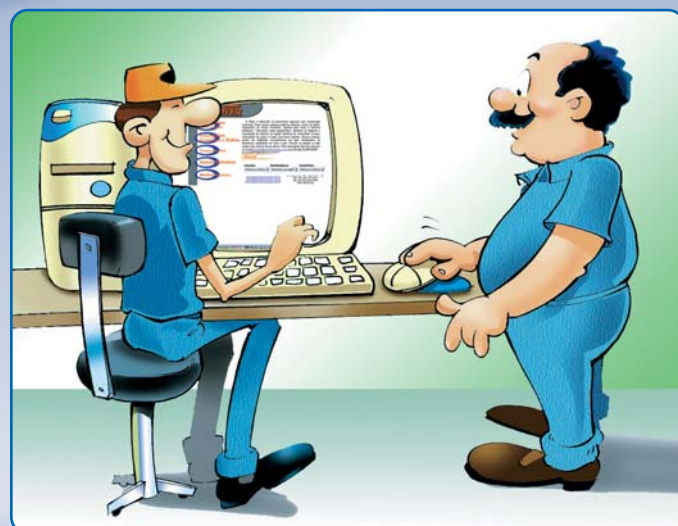
11 272.4111

Por fax:

11 6914.8739

ou pelo e-mail:

suporte@ravenferramentas.com.br



SCANNER 610 - AUX 1

MANUAL DE OPERAÇÃO



VW - GM
IMOBILIZADOR - ABS
AIR BAG - PAINEL



Na tentativa de dificultar o roubo de veículos as montadoras investiram em sistemas mais sofisticados que os alarmes comuns. Os imobilizadores, nome pelo qual estes sistemas anti-furto são conhecidos, possuem uma central de comando eletrônico (ECU) semelhante às dos sistemas de injeção eletrônica.

Esta central recebe os sinais provenientes da chave e libera o funcionamento dos sistemas de ignição e injeção.

Ao contrário dos alarmes comuns que necessitam ser desligados pelo motorista, o imobilizador é automaticamente desligado com o acionamento da chave.

Não há o risco, portanto, do motorista esquecer o alarme e sofrer um acidente causado por um corte súbito de combustível com o veículo já em movimento.

Uma outra característica deste sistema é que as chaves são codificadas, não podendo ser substituídas por outras

comuns ou com códigos diferentes. Na aquisição do veículo o proprietário recebe além de um jogo de chaves um código secreto.

Este código é indispensável para a codificação de novas chaves caso o proprietário perca as originais.

A codificação é feita utilizando-se um scanner e o programa de comunicação adequado à central de comando do veículo.

Com o Scanner Raven 610 e o cartucho 610/AUX1, por exemplo, é possível recodificar as chaves da linha Corsa (96 a 2001), Vectra (97 a 2000), e VW Mi (97 a 2001).

No Corsa e Vectra, na função imobilizador GM do cartucho 610/AUX1, abrem-se 07 possibilidades:

Leituras de parâmetros, códigos de defeitos, atuadores, adaptação de chaves, codificação, limpeza de memória e identificação da ECU.

Algumas particularidades deste sistema devem ser observadas:

- 1• Número máximo de chaves aceitas para codificação é de cinco unidades;
- 2• Somente chaves com transponder (chip eletrônico de armazenagem) podem ser codificadas;
- 3• O código de segurança só pode ser programado uma única vez numa nova central, portanto a entrada dos dados (código, tipo de motor, número da chave e de chassis) deve ser feita com extrema atenção. Falhas impossibilitarão o uso desta central em outro veículo.



Na linha VW Mi (Gol, Parati, Saveiro, Santana e Kombi) as possibilidades dentro função imobilizador VW do cartucho são: leituras dos parâmetros, códigos de defeito, adaptação das chaves, adaptação da ECU, limpeza de memória e identificação da ECU.

No sistema de imobilizador adotado pelo VW é de 08 o número máximo de chaves admitido para codificação (são aceitas apenas chaves com transponder).

Na eventualidade de perda das chaves originais e do código secreto o proprietário pode conseguir junto a VW um novo código.

Para tanto além de identificar-se como real proprietário do veículo deverá informar o código de identificação da ECU (este código é tirado da própria central com o uso do Scanner 610).

Com o novo código é possível efetuar a adaptação da central de comando. Nota: durante a adaptação a central permite até três erros. Ultrapassado este número será necessário desbloqueá-la: desligue a ignição e ligue-a novamente, mantendo-a assim por 35 minutos. A central se desbloqueará automaticamente.



VIN: 1BGSC11Z11C111111

ALARME / ALARMA / ALARM	
IMOBILIZADOR / INMOBILIZADOR / IMMOBILIZER:	2222
CHAVES / LLAVES / KEYS	D2222
RADIO / RADIO / RADIO	

Fique atento

Estouros no coletor do Palio

Estouros no coletor de admissão do Palio 1.0/1.5 MPI
Um veículo chega na oficina com problemas de baixo desempenho e estouros no coletor de admissão. Relacionamos aqui algumas dicas de como proceder para identificar as causas e corrigir este problema.

Utilizando o Scanner 610 e o cartucho 610/L verifique as leituras e compare-as com os parâmetros de referência. Se nenhum valor estiver fora do normal cheque as seguintes possibilidades:

1. Combustível adulterado: faça o teste da densidade e verifique a quantidade de álcool adicionada à gasolina. Substitua o combustível se notar alguma irregularidade;
2. Sincronismo do motor: verifique se o motor não está fora do ponto após uma troca de correia. Com o conjunto de ferramentas de sincronismo Raven 356 verifique o PMS primeiramente na árvore de manivelas e, depois, no eixo do comando de válvulas. Reinstale a correia se o motor estiver fora de ponto;
3. Carbonização da câmara de combustão: verifique o assentamento das válvulas de admissão. A carbonização quando excessiva atrapalha o assentamento, provoca a entrada de "ar falso", diminuindo o vácuo na câmara de combustão. Estas alterações afetam a leitura do sensor MAP que por sua vez estará informando errado à central de comando (ECU) o momento correto de gerar a faísca de ignição. Se houver carbonização excessiva, portanto, retire o cabeçote e encaminhe-o para retífica;
4. Sensor de detonação: verifique se o chicote elétrico não está invertido. Os terminais corretos são 16 (terra) e 31 (sinal);
5. Sensor da PMS (rotação): confira a distância entre o sensor e a polia da árvore de manivelas. Ela deve estar entre 0,4 e 1,0 mm.





Motor Fire 1.0 8V

- 1• Remova as proteções plásticas, a proteção do volante do motor e a vela de ignição do 1º cilindro.
- 2• Com auxílio de uma chave de fenda no alojamento da vela do 1º cilindro aproxime o pistão do PMS. Retire a chave de fenda. Instale então a ferramenta 358 com relógio comparador e encontre o PMS (fig.1).

Atenção: o uso da chave de fenda neste procedimento é indispensável pois se usarmos diretamente o suporte 358 há o risco de se entortar a agulha da ferramenta.

Figura 1

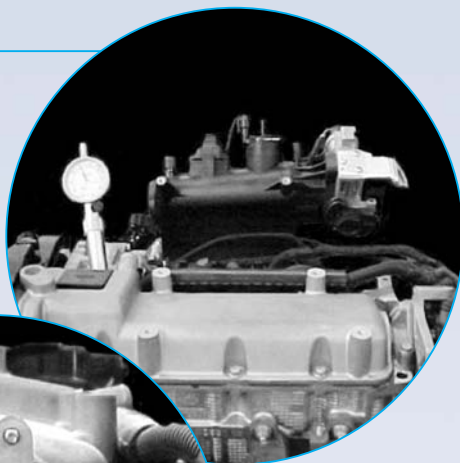


Figura 2

- 3• Trave o volante do motor com a ferramenta 383. Retire a tampa traseira do comando de válvulas (fig.2) e instale a ferramenta de fasagem do comando ref. 382.

Atenção: a seta gravada na ferramenta deve apontar para cima (fig.3).

- 4• Retire a correia poli V e a polia da árvore de manivelas. Solte o tensionador e retire a correia dentada.

Observação: antes de retirar a correia poli V faça uma marca indicando o seu sentido de rotação. Esta informação será necessária na remontagem desta correia.

Figura 3

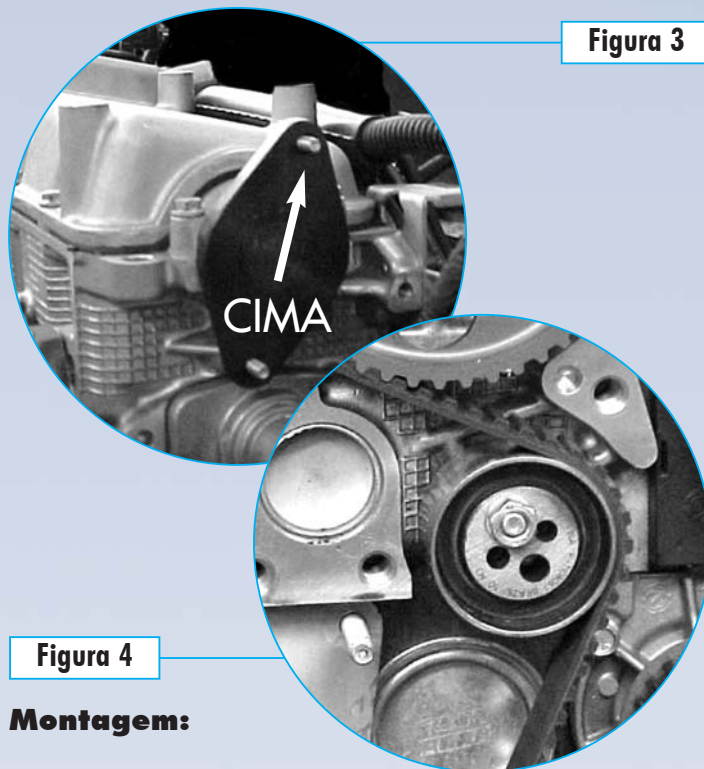


Figura 4

Montagem:

- 1• Solte a engrenagem do comando de válvulas com o auxílio da ferramenta B-419.

Atenção: nunca solte esta engrenagem utilizando a ferramenta 382 para travá-la.

- 2• Ajuste a folga da engrenagem girando-a no sentido horário. Instale a nova correia partindo da engrenagem da árvore de manivelas, engrenagem do comando de válvulas e tensionador.

- 3• Tensione a correia ao máximo com a ferramenta 349 (fig.4).

- 4• Aperte a engrenagem do comando de válvulas com auxílio da ferramenta B-419. Retire as ferramentas de fasagem 382, a trava do volante 383 e o suporte 358. Dê dois giros completos no sentido horário no motor para permitir o assentamento da correia.

- 5• Ajuste a tensão da correia e remonte os demais componentes.

Motor Fire 1.0 e 1.3 16V

- 1• Remova as proteções plásticas da correia poli V e as velas de ignição dos 1º e 2º cilindros usando a chave ref.158 com uma extensão de 1/2 ". Instale nas sedes das velas dos 1º e 2º cilindros as ferramentas ref. 380. Para a fasagem deste motor devemos deixar os pistões e, conseqüentemente as ferramentas alinhadas na mesma altura (fig.1). Girando o motor no sentido horário, faça com que o "chanfro" na polia da árvore de manivelas fique frente a frente com o sensor de PMS (fig.2). Note ainda que nesta posição a ferramenta ref. 380 do 2º cilindro deverá estar subindo enquanto a do 1º estiver descendo.

Atenção: existe uma outra posição em que as ferramentas ref. 380 estarão niveladas:

Quando o pistão do 1º cilindro estiver subindo e o do 2º descendo. Esta posição não é correta, pois o "chanfro" na polia da árvore de manivelas não coincide com o sensor do PMS.

- 2• Trave o volante do motor utilizando a ferramenta ref. 383. Retire os bujões laterais do cabeçote e instale as ferramentas de fasagem ref. 381 (fig.3).

Figura 1

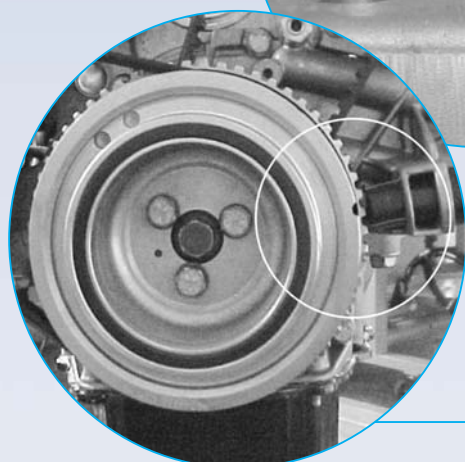
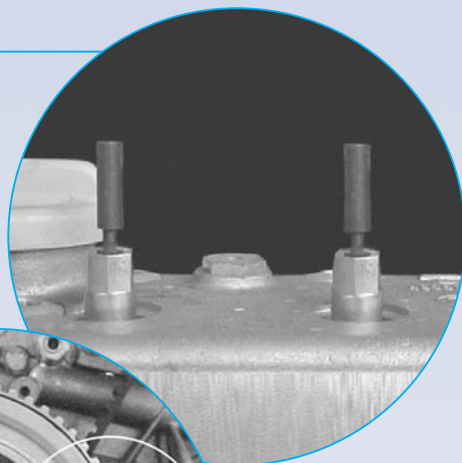


Figura 2

Observação: Se não for possível encaixar as ferramentas ref. 381, retire a correia poli V e a polia da árvore de manivelas. Solte o tensionador e retire a correia dentada. Utilizando a ferramenta B-419 movimente ligeiramente a engrenagem do comando de válvulas até conseguir encaixar as ferramentas 381.

- 3• Retire a correia poli V, a polia da árvore de manivelas, solte o tensionador e, finalmente, retire a correia dentada.

Observação: antes de retirar a correia poli V faça uma marca no sentido de rotação da mesma. Esta informação será importante na remontagem da correia.

Figura 3

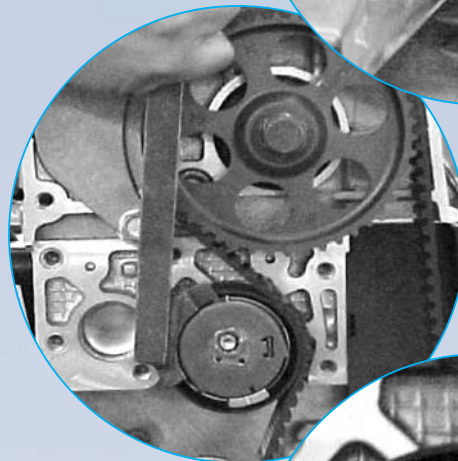
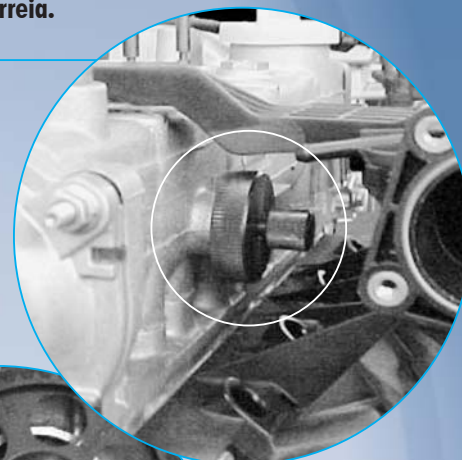


Figura 4

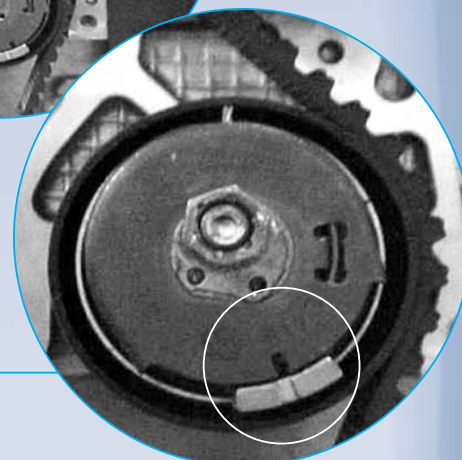


Figura 5

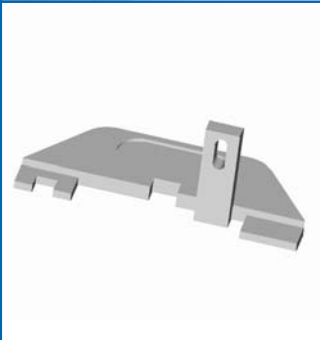
Montagem:

- 1• Solte a engrenagem do comando de válvulas travando-a com o auxílio da ferramenta B-419.

Atenção: nunca solte esta engrenagem utilizando as ferramenta ref. 381 para travá-la.

- 2• Ajuste a folga da engrenagem do comando de válvulas girando-a no sentido horário. Instale a nova correia partindo da engrenagem da árvore de manivelas.
- 3• Tensione a correia ao máximo com a ferramenta ref. 384 (fig.4) e aperte a engrenagem do comando de válvulas, utilizando a B-419 para travá-la.
- 4• Retire todas as ferramentas de fasagem e a de trava do volante do motor. Dê dois giros completos no sentido horário.
- 5• Ajuste da tensão da correia dentada: utilizando a ferramenta ref. 384 faça com que a marca fixa na borda do tensionador fique frente a frente com o rasgo existente no miolo móvel desta mesma peça (fig.5).

REF. 151001



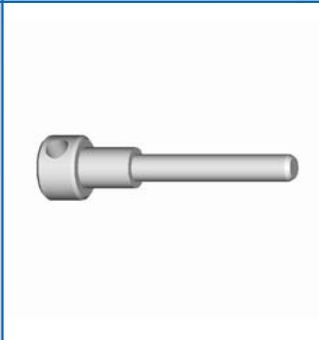
Ferramenta para posicionar em PMS os eixos de comando de válvulas do Clio 1.6 16V e Mégane, Scenic 1.6 e 2.0V

REF. 151002



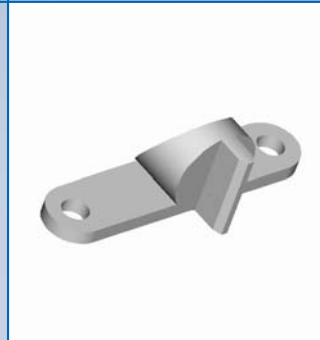
Ferramenta para travar as polias dos eixos do comando de válvulas do motor Renault 1.6 16V (Clio, Mégane, Scénic)

REF. 151003



Ferramenta para posicionar em PMS a árvore de manivelas dos motores 1.6 e 2.0 16V (Clio, Mégane, Scénic)

REF. 151004



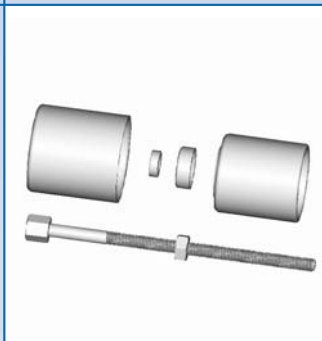
Ferramenta para travar o volante do motor Renault 1.6 e 2.0 16V (Clio, Mégane, Scénic)

REF. 158/A



Chave de velas especial, 14mm, para o Renault Clio 1.0 16V e Peugeot 206 1.0 16V

REF. 227



Extrator e instalador da bucha do braço oscilante da suspensão dianteira do Corsa e Celta.

REF. 385



Chave oitavada de 74mm com encaixe quadrado de 1/2" para o filtro de óleo do Marea 2.0 e 2.4

REF. 386



Chave longa (perfil Ribe) para os parafusos do cárter do Marea 2.0 e 2.4

REF. 387



Chave especial (perfil Ribe) para os parafusos do cabeçote dos motores Fiat Fire 1.0 8V e 1.0/1.3 16V (linha Palio)

REF. 33021



Extrator do terminal de direção da Sprinter 310 D

King Tony

6011-10R



Alicate de pressão mordente curvo 10" 250 mm

6031-10R



Alicate de pressão mordente reto 10" 250 mm

4542 CR02



Jogo de Soquetes Sextavados com 42 peças encaixe de 1/2"

10 / 11 / 12 / 13 / 14 / 15 / 16 17 / 18
19 / 20 / 21 / 22 / 23 / 24 / 27 / 30 / 32

5/16" - 3/8" - 7/16" - 1/2" - 9/16" - 19/32"
5/8" - 11/16" - 3/4" - 25/32" - 13/16" - 7/8"
15/16" - 1" - 1.1/16" - 1.1/8" - 1.3/16" - 1.1/4"

4779-10G - Catraca reversível 10" - 1/2"

4251-05 - Extensão 5"

4251-10 - Extensão 10"

4572-12 - Cabo de Força "T" 305 mm - 1/2"

4552-18F - Cabo articulado 18" - 1/2"

4791 - Junta Universal - 1/2"

4417MP



Jogo de Chave Soquete Torx de Impacto com 7 peças - 1/2"

T25 / T30 / T40 / T45

T50 / T55 / T60

4118MR



Jogo Soquete Quadrado

c/ 8 peças 1/2"

8/9,5/10/10,5

12/12,7/13,5/19mm

30206MR



Jogo de Chave Phillips e Fenda para serviço pesado com 6 peças

Phillips: nº 1 3/16" x3" - nº 2 1/4" x4"
nº 3 5/16" x6"

Fenda: 7/32" x4" - 1/4" x6" - 5/16" x7"



R. Campante, 858 - Vila Carioca - CEP 04224-010
São Paulo - SP - Tel.: (11) 272.4111