

DICAS PARA SANGRAR O SISTEMA DE EMBREAGEM PICK-UP FORD RANGER (TODOS OS MODELOS)



Caso não alcance o resultado esperado com a sangria convencional, recomendamos que a sangria seja feita com o cilindro mestre colocado em posição horizontal, para facilitar a remoção do ar.

Siga o procedimento abaixo.

PASSO 1:

Remova o interruptor de partida da haste do cilindro mestre localizado no pedal da embreagem (fig.1).



Figura 1: Interruptor de partida

PASSO 2:

Solte a haste do cilindro do pedal da embreagem.

PASSO 3:

Remova a proteção interna do pára-lama do lado do motorista para ter acesso ao cilindro mestre pelo lado externo. Desta forma o cilindro mestre fica acessível (figura 2).

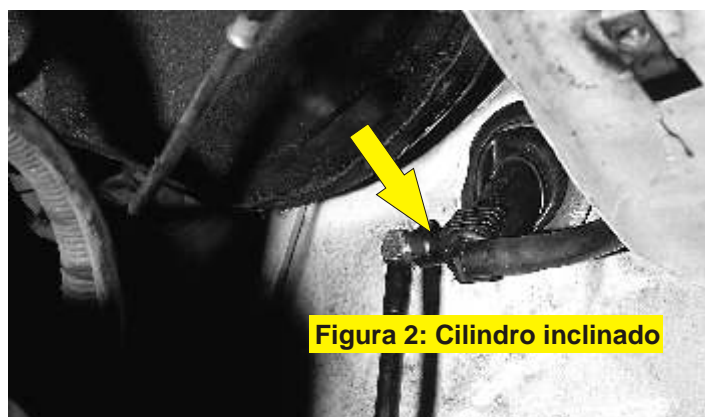


Figura 2: Cilindro inclinado

PASSO 4:

Pressione o cilindro contra o painel de fogo e gire-o 45 graus em qualquer sentido. Remova o mesmo puxando-o para trás até ficar na posição horizontal (figura 3).

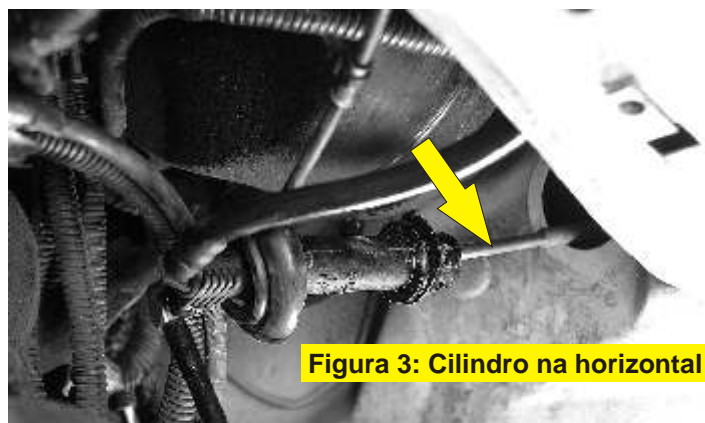


Figura 3: Cilindro na horizontal

PASSO 5:

Com o cilindro na posição horizontal, sangre o sistema pressurizando-o, ou de cima para baixo, através do reservatório de óleo, ou de baixo para cima, através do sangrador.

Esse método é o mais eficaz para a eliminação do ar no sistema. Reinstale o cilindro e teste o veículo.

DICA SOBRE O CILINDRO MESTRE

O cilindro mestre tem a função de permitir que a pressão no fluido seja a atmosférica sempre que a embreagem não estiver acionada. Caso contrário, a pressão hidráulica irá pré-actuar a embreagem e provocar a patinação.

Para certificar-se de que o cilindro está em ordem, verifique se o mesmo após removido do veículo e sem nenhum acionamento da haste, permite a passagem de ar entre as conexões A e B da figura 4.

Se estiver obstruído, o cilindro deverá ser substituído.



Figura 4: Cilindro mestre

DICA SOBRE O ATUADOR HIDRÁULICO CENTRAL



Figura 5: Atuador

O atuador hidráulico central (figura 5) está sujeito a avarias e desgastes nem sempre perceptíveis a olho nu que podem prejudicar suas funções normais no sistema. A situação mais comum é a possibilidade do atuador estar permitindo a entrada de ar no sistema, prejudicando assim o engate das marchas. Essa anomalia caracteriza-se pela necessidade de sangrias freqüentes, as quais, resolvem o problema por apenas um curto período (aproximadamente 15 dias).

O atuador pode também conter atritos internos que podem provocar esforços excessivos de acionamento (pedal duro) ou a patinação caso não retornem ao ponto de origem após a debreagem (mantém a embreagem “enforcada”).

Por esses motivos, a LuK do Brasil recomenda a substituição do atuador a cada troca de embreagem.

DICA PARA DESCONECTAR O ENGATE RÁPIDO DO ATUADOR

Para remoção da caixa de câmbio, é preciso que seja desconectada a tubulação de óleo do atuador hidráulico.

Para desengatar a tubulação é necessário introduzir a bucha plástica integrante do sistema para que esta destrave o engate rápido e permita o desacoplamento. Para isso utilize a ferramenta Ford no. T88T-70522-A.

Na falta dela, destrave o engate rápido com uma chave de fenda, conforme mostrado na figura 6.

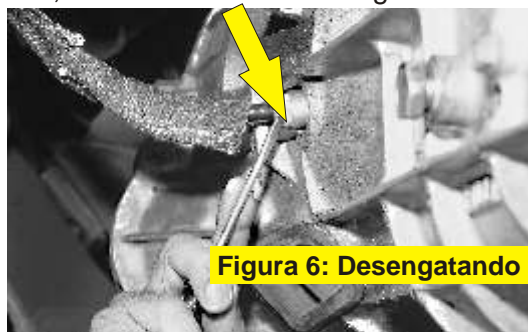


Figura 6: Desengatando o tubo

FLUIDO DO SISTEMA HIDRÁULICO DA EMBREAGEM

O fluido recomendado pela Ford é o DOT 4 e o Super DOT 4. Não utilize outro fluido, sob pena de comprometer os componentes internos do sistema.

DICA PARA FIXAR PLATÔ NO VOLANTE

A carcaça do platô contém recortes que tem a função de compensar desgastes dos anéis do platô, aumentando assim sua vida útil. Tais recortes no entanto tornam a carcaça mais sensível quanto às deformações durante o aperto dos parafusos ao volante. Se deformada, pode ocorrer desalinhamento entre as lingüetas do diafragma provocando assim trepidação. Além disso podem provocar vibrações no atuador hidráulico central, danificando suas vedações. Assim, para evitar essas deformações recomendamos que o aperto dos parafusos de fixação ao volante seja da forma mais gradual e alternada possível, como mostrado na figura 7 abaixo.

