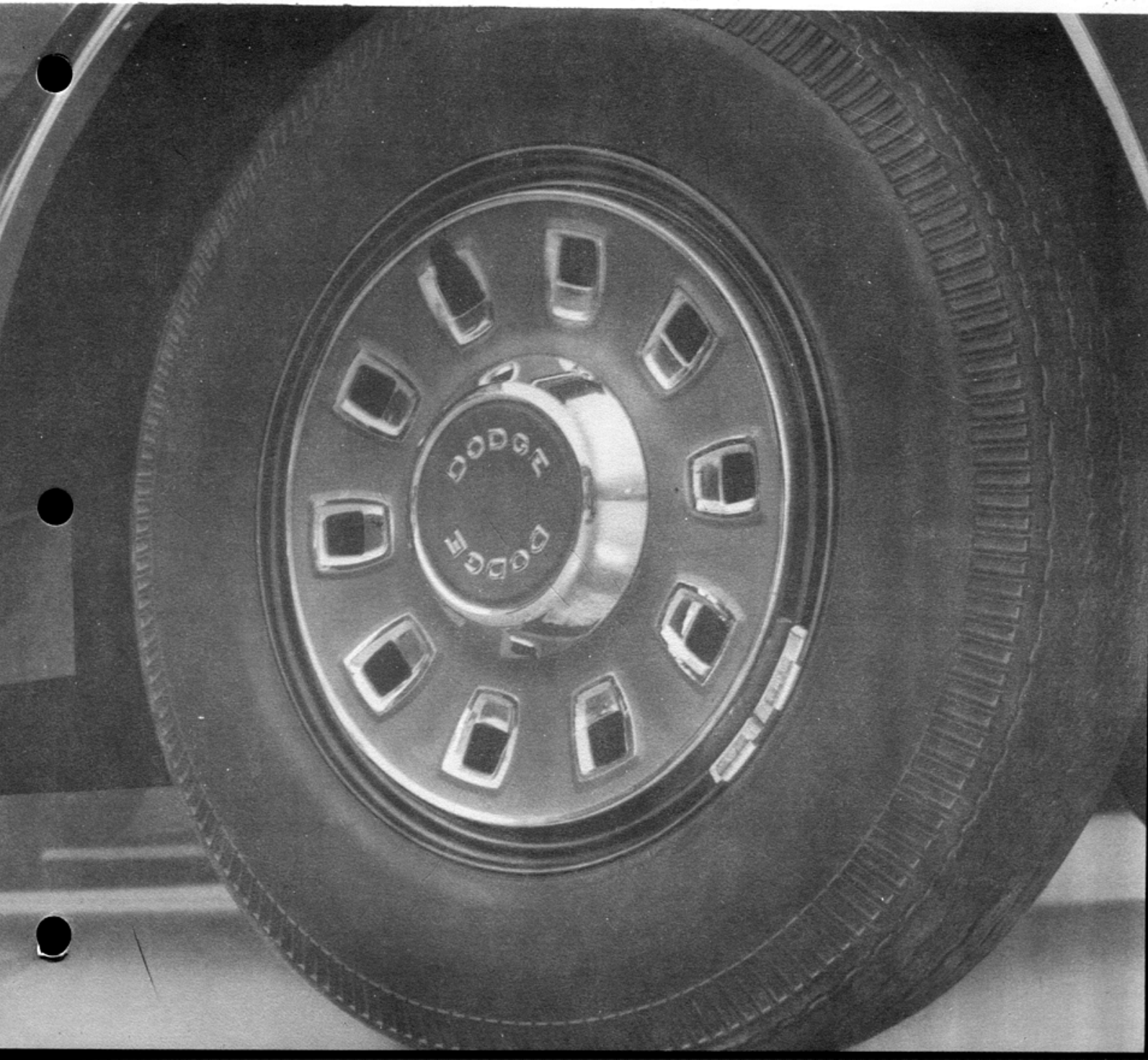


grupo 22

Rodas, rolamentos e pneus
DODGE DART



Rodas, rolamentos e pneus

Pneus

Informações gerais

Os veículos Dodge Dart estão equipados com pneus do tipo convencional, de medida igual a 7,35" x 14" com 4 lonas.

Procedimentos de serviço

Um dos fatores dos mais importantes que afeta a vida útil dos pneus é a sua calibragem. Os pneus deverão ser sempre calibrados a frio e com a pressão correta.

A pressão com que o pneu é calibrado, é uma especificação da Fábrica e foi selecionada a fim de proporcionar um balanceamento adequado entre os fatores rodagem, manobrabilidade e vida do pneu.

RODIZIO DOS PNEUS

O rodizio dos pneus é outro fator de grande importância para a vida dos mesmos. Em condições normais de trabalho o rodizio dos pneus do Dodge Dart deverá ser feito a cada 10.000 km, seguindo-se a ordem indicada na figura 1.

Na desmontagem ou montagem de um pneu numa roda, não deverão ser usadas ferramentas com arestas afiadas ou com rebarbas, pois as mesmas podem estragar o pneu.

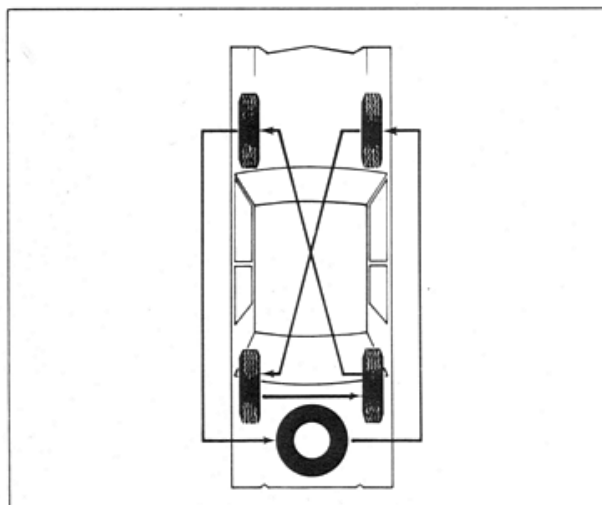


Fig. 1 — Rodizio dos pneus

PADRÕES DE DESGASTE DOS PNEUS

Uma inspeção visual nos pneus, nos permite determinar a condição anormal de um pneu e a causa dessa anormalidade.

Para avaliar a condição de um pneu, consultar a figura 2, a qual indica também, quando necessário, a causa das anormalidades que ocorrem com os pneus e as respectivas correções dessas anormalidades.

	RÁPIDO DESGASTE NOS OMBROS	RÁPIDO DESGASTE NO CENTRO	BANDA DE RODAGEM RACHADA	DESGASTE DE UM LADO	ESFACELAMENTO DAS ARESTAS	REGIÕES "CARECAS"
CONDIÇÕES						
CAUSAS	FALTA DE PRESSÃO	EXCESSO DE PRESSÃO	FALTA DE PRESSÃO OU VELOCIDADE EXCESSIVA	CAMBER INCORRETO	CONVERGÊNCIA INCORRETA	RODA DESBALANCEADA
CORREÇÕES	REGULAR OS PNEUS DE ACÓRDO COM AS ESPECIFICAÇÕES ESTANDO ELAS FRIOS			REGULAR O CAMBER DE ACÓRDO COM AS ESPECIFICAÇÕES	AJUSTAR A CONVERGÊNCIA	FAZER BALANCEAMENTO DINÂMICO E ESTATICO

Fig. 2 — Desgaste de pneus

PNEU COM BAIXA PRESSÃO

Quando um pneu está com pouca pressão, resultará em grande e rápido desgaste nos ombros da banda de rodagem.

PNEU COM EXCESSO DE PRESSÃO

Um pneu com excesso de pressão apresentará um desgaste rápido na parte central de sua banda de rodagem.

PNEU COM BANDA DE RODAGEM RACHADA

Deve-se ao fato de se usar os pneus com pressões muito baixa ou muito alta, alternadamente e com excesso de carga em altas velocidades.

DESGASTE EXCESSIVO DO PNEU DEVIDO AO ÂNGULO DE CAMBER

O camber quando excessivo, tanto o positivo quanto o negativo, faz com que o pneu deslize sobre a estrada tocando-a em certo ângulo. Assim sendo, o lado que estiver tocando a estrada apresentará um certo desgaste enquanto que o lado que não tocar a estrada não apresentará desgaste. É necessário manter o ângulo de camber sempre bem regulado.

DESGASTE DA BANDA DE RODAGEM DEVIDO A CONVERGÊNCIA OU DIVERGÊNCIA DAS RODAS

A convergência ou divergência excessiva causam desgastes nas bordas dos pneus dianteiros. Tanto uma como a outra fazem com que o pneu seja arrastado em vez de rodar por si mesmo. Nestas condições se produz o esfacelamento das arestas nas nervuras externas do pneu.

Manter a convergência e a divergência das rodas sempre bem reguladas.

BANDA DE RODAGEM COM REGIÕES DESGASTADAS OU "CARECAS"

Desgastes côncavos ou regiões "carecas" dos pneus devem-se ao fato de se dirigir o veículo em altas velocidades, sem se fazer o devido rodízio e balanceamento dos pneus.

Uma vez que o pneu se apresentar com desgastes côncavo, nenhum serviço de alinhamento ou balanceamento impedirá que o pneu se desgaste inteiramente nessas regiões.

Rodas

Informações gerais

As rodas do Dodge Dart são do tipo disco, de tamanho 14" 5.5" J.

Os aros têm perfil de segurança com ressaltos entre as bordas e o pôço. Em condições de curvas violentas os ressaltos impedem que o pneu se separe da roda e em casos de falha do pneu os ressaltos mantêm o mesmo no lugar, propiciando uma parada segura.

BALANCEAMENTO DO CONJUNTO RODA E PNEU

A necessidade do balanceamento do conjunto é sentida quando a direção do veículo apresenta grande vibração, à velocidades superiores à 60 Km/H.

BALANCEAMENTO ESTÁTICO

É a distribuição do peso da roda e do pneu, por igual, em toda a volta, de tal maneira que o conjunto não tenha tendência de rodar por si mesmo.

O balanceamento estático é feito por intermédio da localização do ponto mais pesado do conjunto e pela adição de pesos em pontos simetricamente opostos, sendo metade na parte interna e metade na parte externa da roda.

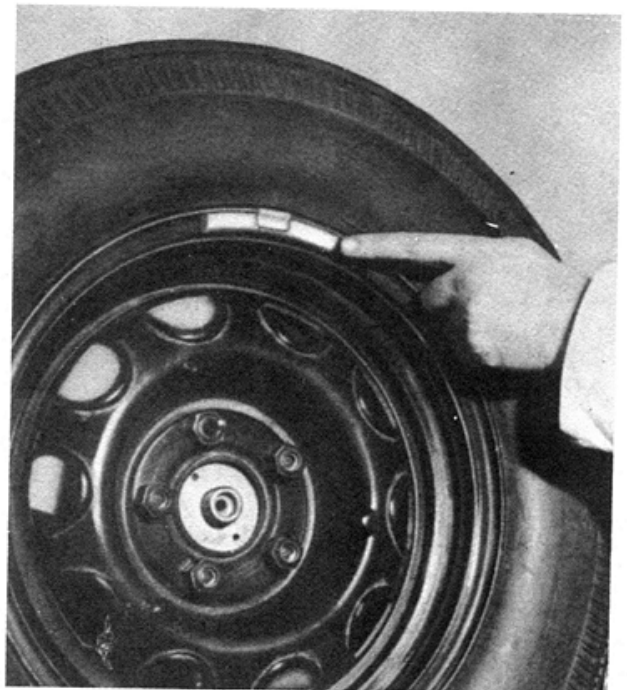


Fig. 3 — Balanceamento Estático

BALANCEAMENTO DINÂMICO

Para se proceder ao balanceamento dinâmico é necessário fazer antes o Estático.

O balanceamento Dinâmico consiste em se manter a mesma distribuição de massa interna e externamente no conjunto roda e pneu.

Para qualquer tipo de balanceamento, seguir sempre os procedimentos e recomendações do fabricante do equipamento de balanceamento utilizado.

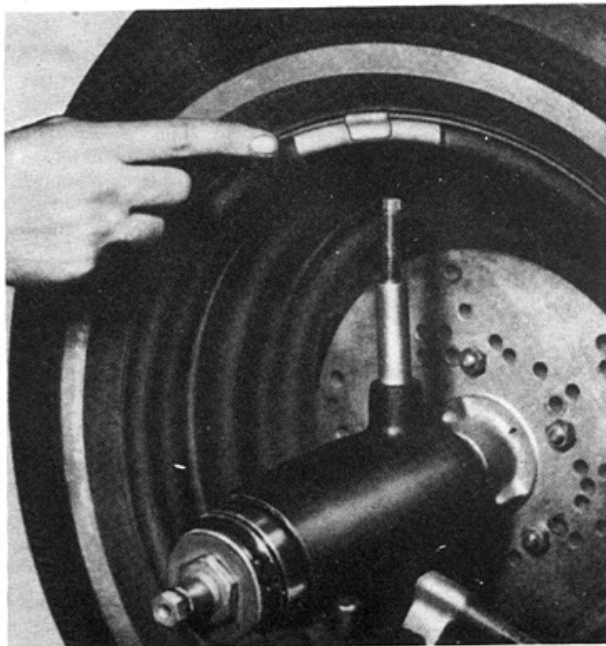


Fig. 4 — Balanceamento Dinâmico

Rolamentos

REMOÇÃO:

- Levantar o veículo.
- Remover a calota.
- Remover o protetor da porca.
- Remover o contrapino da porca e a porca de regulagem do rolamento.
- Remover a arruela de encosto.
- Remover o rolamento cônico externo.
- Retirar o conjunto de roda, cubo e tambor.
- Retirar o vedador interno e remover o rolamento cônico.

LIMPEZA E INSPEÇÃO

- Limpar todas as peças com querosene.
- Não passar ar comprimido para secar os rolamentos.
- Verificar se as capas dos rolamentos estão em bom estado.

- Verificar o estado dos rolamentos cônicos.

INSTALAÇÃO

- Instalar as capas dos rolamentos, caso tenham sido removidas.
- Colocar graxa (vide grupo O — Lubrificação) no cubo. A graxa deverá preencher o espaço interno das capas na região do rolamento

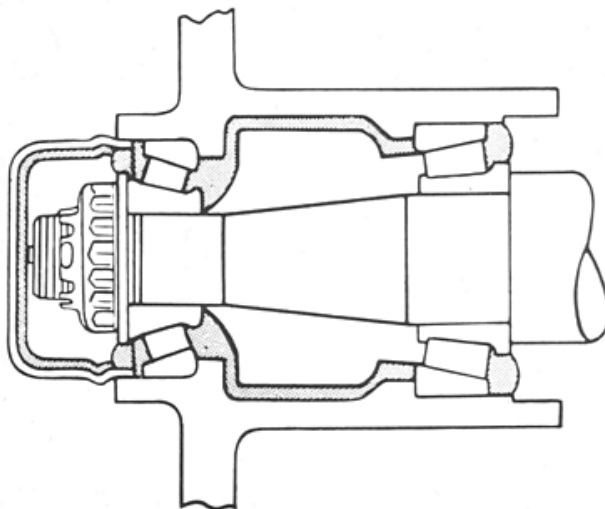


Fig. 5 — Espaço para Graxa no Cubo de Roda

- Forçar o lubrificante por entre os roletes dos rolamentos.
- Instalar o rolamento interno e um vedador novo com o lábio voltado para dentro. Alinhar a face externa do vedador com a face do cubo.
- Instalar o conjunto de roda e tambor.
- Instalar o rolamento externo, a arruela de encosto e a porca de regulagem.

REGULAGEM

- Apertar a porca de regulagem do rolamento com 12,4 kgm (90 lb pé), ao mesmo tempo em que for girando a roda.
- Colocar a trava da porca, alinhando os orifícios.
- Voltar a trava da porca um furo e colocar o contrapino.
- Limpar o protetor da porca e revesti-lo internamente com um pouco de graxa e instalá-lo conforme figura 5.
- Instalar a calota e abaixar o veículo.