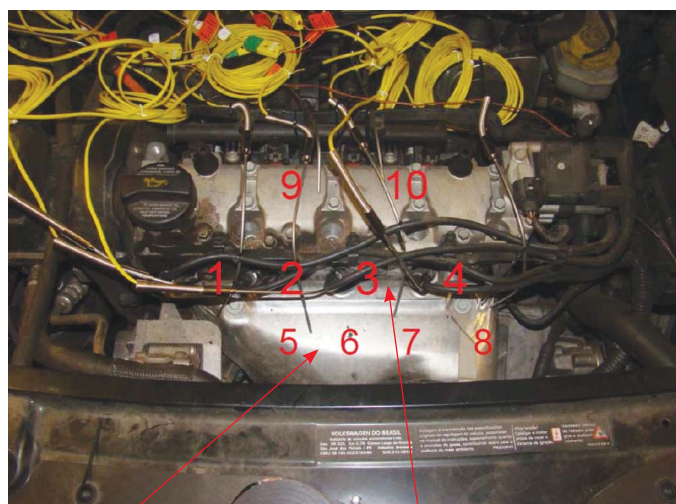


“PROBLEMAS CAUSADOS PELA RETIRADA DOS DEFLETORES DE CALOR”



Defletor 1

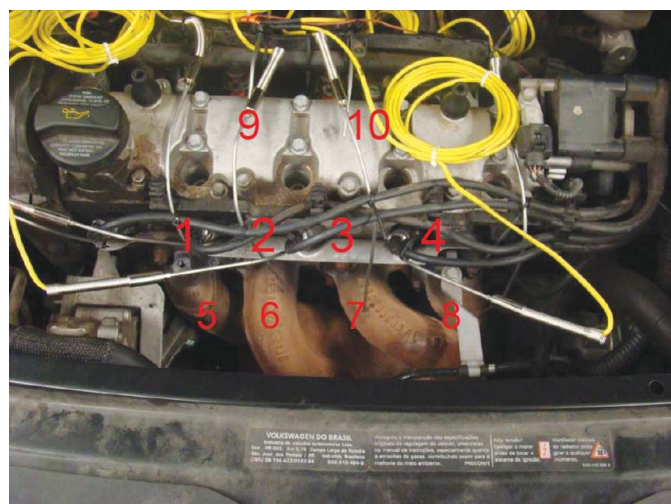
Defletor 2

1: Lay-out normal de série

Os motores denominados AT (EA 111) foram equipados com catalisadores “closed-couple” ou seja, fechados e ligados diretamente a tubulação de descarga. A mudança do coletor para esta posição gerou um forte aumento de temperatura nos componentes que ficam próximos a ele, chegando em alguns casos a derreter componentes e prejudicar o funcionamento do motor.

Para a eliminação destes problemas, a Elring trabalhou junto a montadora e desenvolveu 2 defletores:

- 1) O maior deles (defletor 1 – Vide pontos de medição 5, 6, 7 e 8) protege todos os cabos, tubulações e inclusive o Radiador de temperaturas de até 650oC, e devido a sua construção com material isolante permite a passagem de no máximo 80oC para os componentes.
- 2) O menor deles (defletor 2 – vide pontos de medição 1, 2, 3 e 4) funciona adicionalmente ao defletor 1 e é muito importan-



2: Sem DEFLETOR Grande

te pois protege os cabos de vela. Este defletor é integrado a junta do coletor de escapamento, que já é de camada dupla devido a alta deformação do coletor. Na maioria das vezes os aplicadores não colocam a junta original com o defletor integrado, o que expõe os cabos a uma temperatura de até 190 graus, que acaba derretendo a borracha do cabo de vela e gera uma fuga de corrente. Para se ter uma idéia da gravidade da falta da defletora, nos pontos 9 e 10 da figura, as temperaturas chegam a 95 graus, o que pode deformar até a tampa de abastecimento de óleo. Na aplicação Kombi 1.4L a situação é mais grave, chegando a temperaturas 20oC acima das informadas acima. Portanto, sem as defletoras NÃO é possível um bom funcionamento do motor.

- 3) Além de todas as juntas, retentores e parafusos para este motor, a Elring disponibiliza para seus clientes a junta com o defletor integrado 589.630. Aqui vai uma foto da peça.