

Motores AP (Preparações)

Receitas de Preparação de Motores AP VW

As informações abaixo citadas são de inteira responsabilidade de quem for executar o serviço, pois são uma referência para melhorar a performance de um motor de combustão, se você não tem nenhum conhecimento em mecânica, pare por aqui, ou procure alguém que tenha conhecimento do mesmo. As receitas de veneno são direcionadas totalmente a motores da linha volkswagen, se você possui outra marca, não me leve a mal, mas se você quer potência, rendimento e durabilidade, o motor tem que ser um Volks, da linha AP (Alta Performance).

Para preparar um motor é necessário além de um prévio conhecimento, também uma série de ferramentas, um jogo de tabelas de torque, ponto, velas, não pense que com uma chave de fenda, um alicate e um martelo você já está apto a começar ! Então comece o investimento em uma caixa de ferramentas completa, pois não existe coisa pior que quando estiver na metade do serviço faltar aquela chave. E não pense que vai usar essas ferramentas apenas para fazer o serviço e pronto, pois quando se trata de preparação de motores, você terá que carregar essa caixa no porta-malas, pois a qualquer momento pode aparecer um problema e você como um bom preparador terá que por a "mão na massa" esteja onde estiver...Digo tudo isso, pois um motor preparado está suscetível a incomodar a qualquer momento, se você usa o carro para viagens, prepare-se para um dia ficar na estrada !!!

Veneno Leve

Introdução:

Esta é uma opção para você que quer aumentar um pouco o rendimento de seu carro sem modificar a estabilidade original do motor(ou seja, o carro vai ficar com a marcha lenta normal). É aplicado à motores AP1600, 1800,2000.

Peças necessárias:

1. Um comando de válvulas 049G (mais conhecido como comando "S").
2. Um jogo de juntas p/ tampa de válvulas.
3. Uma junta de cabeçote.
4. Um jogo de velas mais frias que as originais.
5. Uma junta do coletor de admissão.
6. Juntas do coletor de escape.

Mão-de-obra:

Desmontagem:

Comece retirando a tampa da correia dentada, a seguir retire a tampa de válvulas, retire o comando com sua polia, retire a polia do comando usando uma morsa de bancada. Substitua o comando de válvulas original pelo 049G, esse comando é encontrado em qualquer concessionária volks, ele equipa os motores 1.8S do Gol GT e GTS, esse comando é o mais bravo da linha, e pode ser instalado em qualquer motor AP. Monte a polia no novo comando, recoloque-o no seu lugar, os parafusos dos mancais do comando devem ser apertados usando um torquímetro. Agora solte os parafusos que prendem o coletor de admissão, retire-o, solte os parafusos do coletor de escape, retire-o, solte todas as mangueiras que são presas ao cabeçote, após soltar tudo que está preso ao cabeçote, solte os parafusos do mesmo e retire-o.

Leve-o em uma retífica de motores e mande aplainar 0.8mm se for a álcool, e 1,2mm se for a gasolina. Feito isso, limpe-o bem para que não fique nenhuma limalha.

Montagem:

O procedimento de montagem dos componentes, é o inverso ao da montagem. O que se deve observar na montagem é quando for colocar a correia dentada na polia do comando, observe que a polia tem uma marca de um pontinho em sua parte interna, essa marca deve estar alinhada com a base da tampa de válvulas do lado direito. Retire a tampa de distribuição e verifique se o rotor está apontado para o cabo de velas do primeiro cilindro, se não tiver faça isso. Na janela do volante deve estar alinhado o ponto "OT", feito isso, encaixe a correia dentada na polia. Continue a montagem.

Regulagem:

Não precisa ser feita nenhuma modificação na carburação, apenas uma boa limpeza, e uma regulagem de mistura ar/combustível, alguns preparadores costumam modificar o avanço do segundo estágio que é a vácuo, para mecânico, eu particularmente não recomendo, pois o consumo aumenta muito e o rendimento não é diretamente proporcional ao consumo. Faça a regulagem de válvulas. Consulte sua tabela de ponto para ver qual é o ponto de seu motor, se for por exemplo 8 graus, aumente-o para 12 e saia para dar uma volta para testar, com velocidade baixa coloque uma quarta e pise no fundo do acelerador, se o motor fizer um barulho de batida de pino("trincar"), baixe um pouco o ponto, teste novamente até parar de trincar.

Veneno Médio

Introdução:

Para motores AP1600 e 1800. As modificações abaixo, resultam em mudança de lenta, o motor vai trabalhar "mais nervoso", o típico caso de lenta irregular.

Peças necessárias:

1. Um comando de válvulas de 276 a 290 graus (escolha o mais adequado p/ seu uso).
2. Jogo de juntas da tampa de válvulas.
3. Um carburador 2E ou 3E (também use o de sua preferência).
4. Um pé p/ o carburador escolhido.
5. Um par de giclês 10 a 20% maior que o original.
6. Um coletor de escape dimensionado 4 em 1.
7. Um jogo de velas mais frias que a original.
8. Uma mola de carburador de Fusca ou semelhante.

Mão-de-obra:

As informações abaixo estão resumidas, pois o processo de passo-a-passo é basicamente o mesmo do item acima.

Substitua o comando de válvulas original por um comando entre 276 e 290 graus, esse tipo de comando só é encontrado em lojas especializadas em preparações de motores de competição. Existem dois tipos de comando, o chamado cópia que é de fabricação nacional, e o comando importado. Eu aconselho o importado, pois é um comando de qualidade e não precisa esquentar a cabeça com a regulagem de válvulas.

Se a preparação está sendo feita num motor AP1600, será preciso substituir o carburador e seu pé, por um modelo 2E ou 3E, também encontrado em concessionárias, dando sempre preferência por um 3E. Os giclês de primeiro e segundo estágio devem ser substituídos por uns de 10 a 20 % maior em ambos os carburadores, após a montagem regule a lenta e a

mistura ar/combustível. Transforme o carburador para estágio com avanço mecânico, esse procedimento é bem simples, basta retirar o avanço a vácuo e seus componentes, no suporte da bombinha de vácuo, entorte-o cerca de 45 graus, engate um lado da mola de fusca na fresa do mesmo, o outro lado engate no eixo onde a bombinha de vácuo estava encaixada. Substitua o coletor de escapamento por um modelo 4 em 1, encontrado em lojas especializadas.

O ponto pode ser ajustado conforme mencionado no item veneno leve. As velas também devem ser substituídas por um modelo que seja mais fria, consulte as tabelas da NGK e BOSCH em uma autopeça, mas lembre o seguinte: as velas NGK de acordo com a numeração crescente, a vela é mais fria, e numeração decrescente é mais quente. Na BOSCH é o contrário, ou seja, a numeração menor indica que é mais fria e vice-versa. O processo de montagem da correia dentada também é como descrito no item veneno leve.

Para o AP1800, a maioria já vem equipada com carburação 2E, dependendo da numeração do comando, não é necessário à substituição da mesma. O resto é o mesmo procedimento acima descrito.

Essas informações são válidas para motores a álcool e gasolina, a única diferença é na hora de comprar o carburador que tem que ser específico para cada tipo de combustível.

Regulagem:

A regulagem também segue os mesmos passos do item veneno leve.

Veneno Pesado

Introdução:

As informações abaixo precisam de um amplo conhecimento na área, pois a dificuldade não está na instalação, mas sim na regulagem do equipamento. Muitos preparadores bons gastam dias e dias, para um acerto médio do motor, digo médio, porque um acerto total não é tarefa para qualquer um. Portanto se você resolver seguir as dicas abaixo, prepare-se que suas noites de insônia vão começar ! Ah! antes que eu me esqueça de dizer: nunca tenha pressa, faça tudo com muita calma e bem feito.

Veneno Pesado Para Motor Aspirado

Introdução:

Aplicável para AP 1600, 1800 e 2000.

Peças necessárias:

1. Um carburador Weber 40 ou 44.
2. Um pé p/ o devido carburador.
3. Um comando de válvulas de 290 a 318 graus.
4. Um jogo de juntas da tampa de válvulas.
5. Um coletor de escape dimensionado 4 em 1.
6. Um jogo de juntas p/ o coletor de escape.
7. Um coletor de admissão p/ a Weber.
8. Uma bomba de combustível elétrica.
9. Um dosador de combustível.
10. 6m. de mangueira p/ combustível.
11. 5m. de fio simples automotivo 4mm.
12. Uma bobina Accel ou Mallory.
13. Um jogo de cabos de velas Accel ou Mallory.
14. Um jogo de velas frias.

15. Abraçadeiras p/ mangueira de combustível.

Mão-de-obra:

Vou explicar apenas a montagem da bomba elétrica, pois os outros componentes a essa altura você já deve saber como instalá-los.

A bomba elétrica deve ser fixada próximo ao tanque de combustível, interrompa a mangueira que sai do tanque e vai para o carburador, a extremidade que sai do tanque encaixe na entrada da bomba, e a outra extremidade que sobrou encaixe na saída da bomba. O pólo negativo da bomba pode ser fixado junto a um dos parafusos de fixação da mesma. O pólo positivo irá conectar ao pólo positivo da bobina de ignição. O dosador deve ser fixo a um dos parafusos do cilindro do servo freio, ficando sempre em posição vertical, ou seja, com o parafuso de regulagem para cima. Desengate a mangueira que está conectada ao carburador e encaixe em uma entrada do dosador de combustível, encaixe um pedaço de mangueira na outra extremidade do dosador e encaixe na entrada do carburador. Embaixo do dosador existe uma saída de retorno de combustível, engate uma mangueira nessa saída e leve-a até a bóia do tanque, se a mesma não tiver uma entrada para retorno, substitua-a.

Regulagem:

A regulagem deve ser feita a base de testes, aí que começa a dor de cabeça, você terá que colocar a regulagem do dosador aproximadamente no meio do parafuso, regular a lenta mais apropriada para que não apague, regular a mistura ar/combustível, desengatar a mangueira que vai no avanço a vácuo da distribuição e sair dar uma volta para ver como o motor se comporta, a partir dos sintomas que vão ser apresentados, você fará as devidas afinações. Você terá que repetir esses procedimentos até que o motor gire redondo, digo, sem falhas.

<http://www.carreiraracing.com.br/curiosidades.asp?cur=8>