

Monte Seu Dodge 318

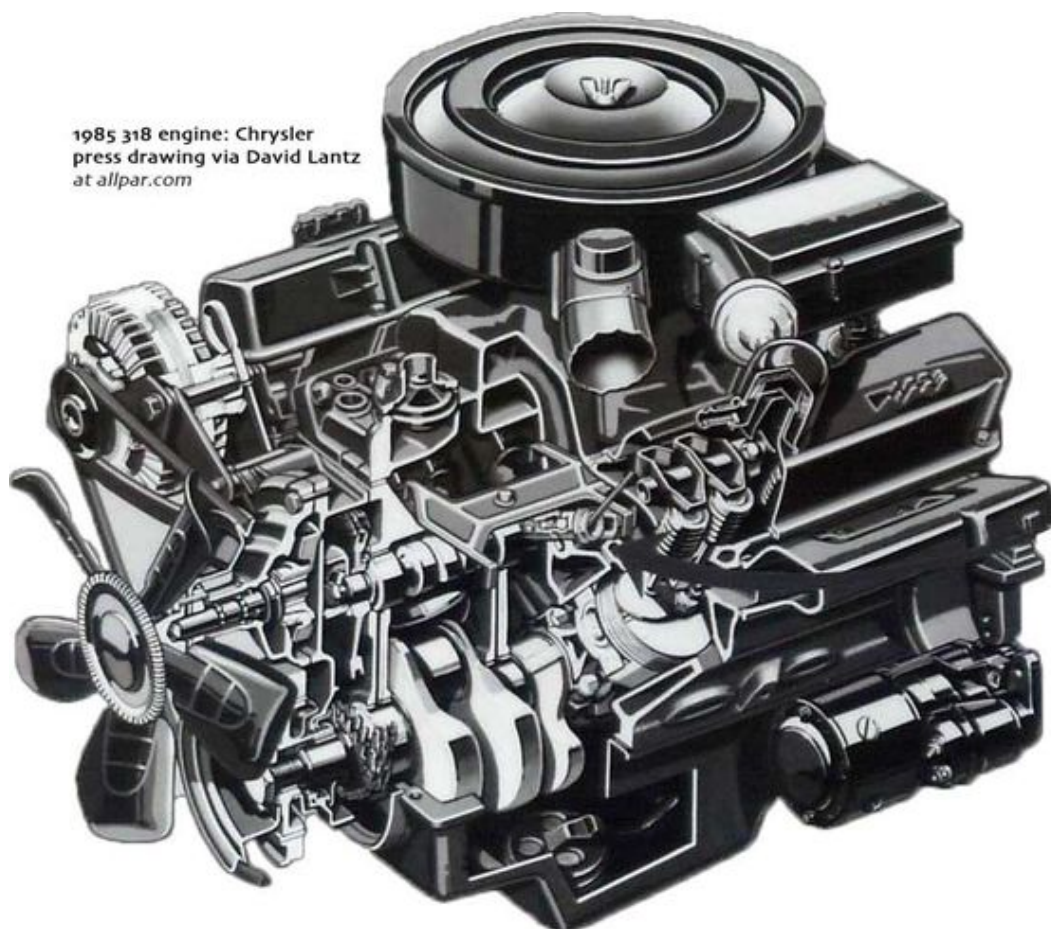


INTRODUÇÃO

UM POUCO DA HISTÓRIA DOS MOTORES "LA CODE"

O primeiro motor "LA CODE" produzido pela Chrysler foi o 273 e foi apresentado em 1964. Essa nova série de motores substituíram os motores da "linha A" que foram utilizados de 1955 até 1966, com a grande vantagem de serem menores e também mais leves. Como eram uns 23 kilos mais leves, foram apelidados de LA que é uma sigla para "LIGHT A". O fato de serem menores, significava que poderiam ser utilizados também na plataforma "small body" oferecida à época pela Chrysler. Apesar de menores, os motores LA utilizavam alguns componentes da linha A, com exceção dos cabeçotes e valvetrain que eram bem diferentes.

Os LA 273 cid de 1964 tinham 3.63 polegadas de diâmetro nos cilindros e um curso de 3.31 polegadas onde, com carburação bijet, atingiram 180 HP. Essa potência, em pouco mais de dois anos, pulou para 275 HP quando o carro era encomendado com o pacote PERFORMANCE. Os 273 LA ficaram em produção até 1967 quando foram substituídos pelos 318 LA. O curso permaneceu inalterado nesse novo motor, com os mesmos 3.31 polegadas. Já os cilindros saltaram para 3.91 polegadas de diâmetro ;)



Em 1968 chega a vez do 340 LA. Com o mesmo curso dos antecessores, 3.31 polegadas, os cilindros foram alargados para 4.04 polegadas de diâmetro para poder atingir as 340 polegadas cúbicas.

Em 1971, três anos mais tarde, o motor 360 LA foi colocado em produção. Dessa vez, o curso foi alterado para 3.58 e os cilindros ficaram com as 4 polegadas.

Os motores 273 foram descontinuados em 1969 e o de 340 polegadas cúbicas em 1973. Ambos tiveram somente 5 anos de vida, mas o 318 e o 360 se tornaram lendas. Eles equiparam um grande número de veículos MOPAR por mais de 30 anos! O Magnum 5.2L (318) e 5.9L (360) foram utilizados até 2002 e ainda podem ser vistos andando nas pickups que tanto conhecemos...



Agora que você aprendeu um pouco da história desses motores da família MOPAR, vamos mostrar as principais diferenças entre as duas versões, o LA e o MAGNUM

Embora possuam a mesma base, algumas diferenças importantes são observadas. Por isso vou relatá-las aqui, uma a uma:

BLOCO

Se for necessário a reposição do bloco de seu motor, certifique-se de que esteja pegando o bloco correto. Os primeiros LA não tem o bloco completamente intercambiável com os LA mais recentes e também com os MAGNUM. Explico:

- 1) Blocos LA não possuem provisão para a instalação do sensor de fase do motor que fica no lado do passageiro.
- 2) As pickups Dakota possuem uma fixação do coxim do motor exclusiva.
- 3) Os blocos LA antes de 1987 (Estados Unidos) não são intercambiáveis com os LA de 1987 até 1992, e nem com os MAGNUM, pois estes últimos são equipados com comando e tuchos roletados.

CABEÇOTES

Cabeçotes LA utilizam sistema de balanceiros com "flauta", sem regulagem, enquanto que os MAGNUM possuem balanceiros com regulagem individual.

Nos cabeçotes MAGNUM, as válvulas possuem a haste com 8 mm de diâmetro, enquanto que nos LA esse diâmetro sobe para 3/8.

OUTRAS OBSERVAÇÕES

Os tuchos roletados e a injeção eletrônica monoponto foram introduzidos nos motores LA em 1987.

Diferentes comandos roletados e injeção eletrônica multi ponto foram introduzidos nos motores MAGNUM.

Os motores 360 LA possuem balanceamento externo proporcionado por um damper especial e volante/conversor de torque exclusivos. Portanto você não pode substituir esses componentes por outros que não sejam compatíveis.

Nos 360 MAGNUM o balanceamento também é externo, porém o contrapeso é mais leve e é utilizado diretamente no flexplate, ao invés de ser no conversor de torque como nos LA.

Agora que já sabemos praticamente tudo sobre os LA e os MAGNUM, vamos ao propósito principal do Curso que é a montagem dos motores mencionados.

Vou ensinar a montagem em 3 blocos. São eles:

DODGE 318 LA TURBO

Nesse motor, a particularidade fica por conta do reforço instalado nos mancais para que a parte inferior aguente bem o tranco das duas turbinas que vão "empurrar" 10 PSI de pressão para dentro!



Você saberá mais detalhes sobre esse reforço estrutural na respectiva aula de montagem ;)

Alguns outros macetes na hora da montagem serão ensinados também, mas tudo poderá ser levado para a montagem de motores originais ;)

DODGE 318 LA ASPIRADO

Nesse outro motor, a diferença fica por conta do kit de flautas e balanceiros com regulagem da marca Proform. Esse item foi necessário devido ao levante acima do permitido no comando de válvulas. Veja o kit:



Agora que escrevo essas linhas, ainda não está definido se esse motor receberá ou não o reforço nos mancais. Provavelmente não.

DODGE 318 MAGNUM TURBO

Esse terceiro e último motor fecha a série dos small blocks Chrysler. Conforme já dito acima, muita coisa é diferente nessa plataforma, e tudo será bem explicado aqui...



Resumindo: qualquer que seja o Chrysler Small Block V8, LA ou Magnum, que você pegue para montar, ele estará coberto pelo Curso.

Valeu!!!

