



KD459.56/FR/06/2022

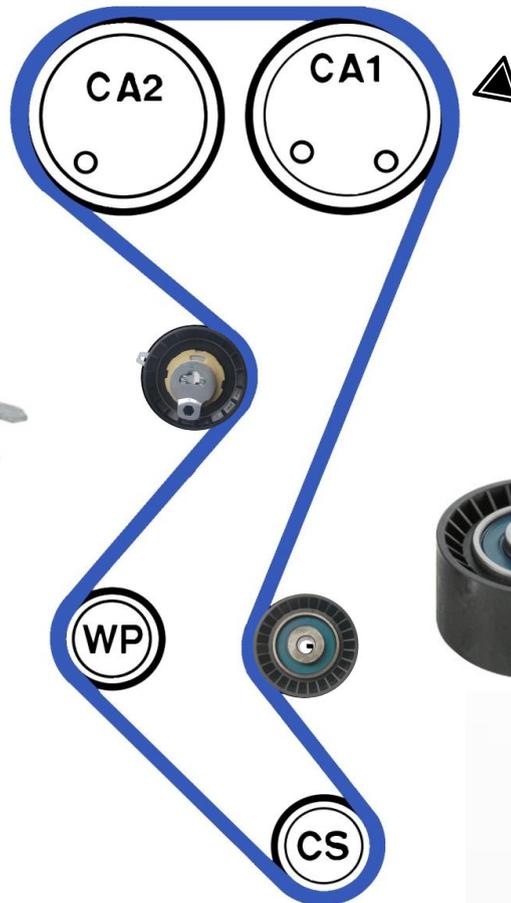
KD459.56

Préconisations de démontage / montage

CITROËN : C4, C4 Picasso, C5 FL, C5 X7, C8, Jumpy II, Dispatch II	MOTEURS 1.8 i 2.0 i	Référence OE 0831-V6
PEUGEOT : 307, 307 Restyling, 407, 807, Expert II		

BIEN IDENTIFIER LE KIT DE DISTRIBUTION KD459.56

GT359.34
OE : 0829-A9



COURROIE CRANTÉE
153 dents



GE359.20
OE : 0830-42

PROBLÈMES RENCONTRÉS

PROBLÈME DE CASSE MOTEUR

CAUSES PROBABLES

Une tension non conforme de la courroie de distribution

- Une sous-tension de la courroie de distribution entraîne une usure prématurée des galets et de la courroie.
- Un bruit significatif témoigne du matage de la butée inférieure de réglage par l'index métallique. **(Rep.1)**



(Rep.1)

Un désalignement de la courroie de distribution

- Une pompe à eau avec un jeu trop important peut entraîner un désalignement contre les carters plastiques moteurs. Ceci entraîne une diminution de sa largeur, ne lui permettant plus d'assurer le calage moteur. Le désalignement de la courroie entraîne une diminution de sa largeur ainsi qu'une usure très rapide des galets.
- Des marquages noirs anormaux sur l'index métallique témoignent d'un désalignement de la courroie. **(Rep.2)**



(Rep.2)

Un couple de serrage insuffisant

- Un serrage insuffisant du galet enrouleur (GE359.20) génère des vibrations et efforts radiaux sur sa vis, provoquant sa rupture et entraînant une casse moteur.

REMPACEMENT

Outillage spécifique :

- Goupille de blocage d'arbre à cames OE : 0189-A
- Outil de blocage du vilebrequin OE : 0189-R
- Agrafe de montage OE : 0189-K
- Outil spécial OE : 4069-T
- Bague OE : 0189-S1
- Outil de blocage du galet tendeur OE : 0189-S2



Couples de serrages

- Vis - poulie du vilebrequin : **21 Nm**
- Vis - galet tendeur : **21 Nm**
- Vis - galet enrouleur : **37 ± 4 Nm**

DÉPOSE

- 1) Démontez la protection haute de la courroie crantée
- 2) Mettre le moteur en position PMH
- 3) Placer l'outil de blocage sur le vilebrequin
OE : 0189-R
- 4) Placer les piges de blocage de l'arbre à cames
OE : 0189-A
- 5) Démontez la visserie de la poulie du vilebrequin
- 6) Vérifier s'il y a des dommages présents sur la poulie de vilebrequin
- 7) Démontez la protection basse de la courroie crantée
- 8) Desserrer la vis du galet tendeur (1)
- 9) Desserrer le galet tendeur avec un outil adapté dans le sens horaire
- 10) Dévisser et déposer le galet enrouleur
- 11) Déposer la courroie crantée



Ne pas tourner le vilebrequin, ni l'arbre à cames, lorsque la courroie crantée a été retirée.

REPOSE

- 1) Reposer les galets tendeurs et enrouleurs neufs
- 2) Tourner le galet tendeur avec l'outil approprié dans le sens horaire jusqu'à ce que le marquage de référence soit dépassé



3) Insérer l'outil de blocage

OE : 0189-S1

4) Placer l'outil de blocage du galet tendeur

OE :0189-S2

5) Retirer l'outil de blocage

6) Poser la courroie crantée sur le pignon de vilebrequin

7) Veiller au positionnement correct de la cale

8) Placer l'agrafe de montage (5)

OE : 0189-K

9) Placer la courroie de distribution dans l'ordre suivant :

Galet enrouleur (GE359.20)

Pignons d'arbre à cames (CA1 et CA2)

Pompe à eau (WP)

Galet tendeur (GT359.34)

10) Retirer l'agrafe de montage (5)

11) Retirer l'outil de blocage de l'arbre à cames d'échappement

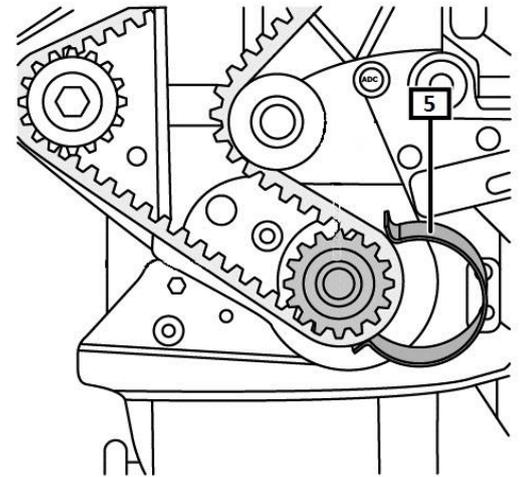
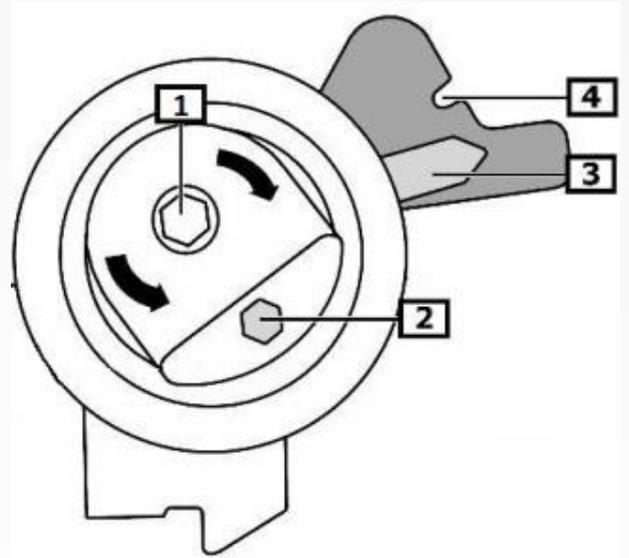
12) Retirer l'outil de blocage du galet tendeur

13) Monter la protection basse de la courroie crantée

14) Monter la poulie du vilebrequin

15) Monter la visserie du pignon de vilebrequin

16) Tourner le galet tendeur à l'aide d'un outil approprié, dans le sens anti-horaire (2)



L'aiguille doit dépasser d'au moins 10° le marquage de référence. (3)
(4)

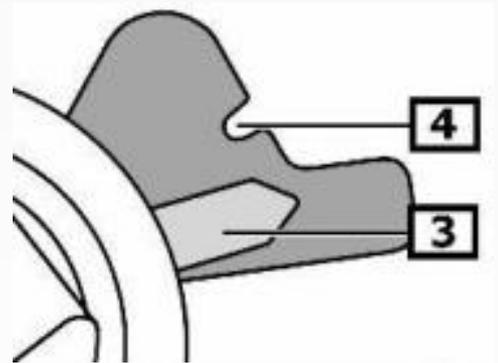
17) Serrer la vis du galet tendeur (1)

Couple de serrage : 21 ±2 Nm

18) Effectuer 10 tours de moteurs à l'aide de la poulie de vilebrequin



- 19) Placer les piges sur le volant moteur et le pignon d'arbre à cames d'admission
- 20) Desserrer la vis du galet tendeur (1)
- 21) Tourner le galet tendeur, à l'aide d'un outil approprié dans le sens horaire (2)
- 22) Positionner l'aiguille sur le repère de référence (3) (4)



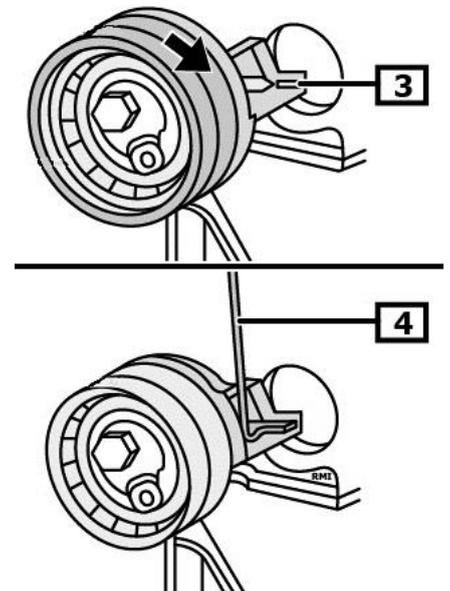
Le marquage de référence ne doit pas être dépassé. Sinon, répéter la tension de courroie crantée.

- 23) Serrer la vis du galet tendeur (1)
Couple de serrage : 21 ± 2 Nm



Le galet tendeur ne doit pas tourner lors du serrage. La clé à six pans creux doit se trouver au minimum à 15° en dessous de la surface d'étanchéité de la culasse.

- 24) Retirer l'outil de blocage de l'arbre à cames d'admission
- 25) Retirer l'outil de blocage du vilebrequin
- 26) Tourner le moteur 2 fois dans le sens de sa rotation
- 27) Placer l'outil de blocage de l'arbre à cames d'admission



28) Vérifier à nouveau la tension de la courroie crantée



L'aiguille doit se trouver en face du repère de référence.
Si ce n'est pas le cas, il faut retendre la courroie. (3) (4)

29) Retirer l'outil de blocage de l'arbre à cames d'admission

30) La fin de la repose s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose

31) Démarrer le moteur, vérifier le fonctionnement et faire un essai sur route

32) Documenter le remplacement de la courroie crantée

Recommandations

Il faut bien respecter les préconisations et utiliser les bons moyens de montage mais surtout changer toutes les pièces fournies dans le kit.

NTN Europe propose un kit avec la pompe à eau intégrée : **KDP459.560**

Respecter les procédures de montage des constructeurs ainsi que les couples de serrage indiqués.

Consulter les applications véhicules sur notre catalogue en ligne : [e-shop](#)



Flashez ce QR Code pour retrouver notre catalogue en ligne.

RESPECTEZ LES PRÉCONISATIONS DU CONSTRUCTEUR DU VÉHICULE !

©NTN-SNR ROULEMENTS

Le contenu de ce document est soumis au copyright de l'éditeur et de sa reproduction, même partielle, est interdite sans autorisation. Malgré le soin apporté à la réalisation de ce document, NTN-SNR Roulements décline toutes responsabilités pour les erreurs ou omissions qui auraient pu se glisser et pour les pertes ou dommages directs ou indirects découlant de son utilisation.

