

○ OK ✗ Pas OK

24 Problèmes et leurs Causes



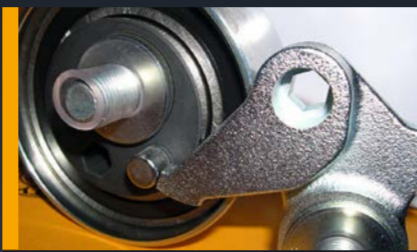
Alfa Romeo / Fiat / Opel / Saab

Problème : Le galet de renvoi a fondu tout autour. Tous les modèles 1,9 JTD
Cause : Le dos de la courroie synchrone a chauffé en raison d'un blocage de la pompe à eau endommageant ainsi le cylindre.



Audi

Problème : Le galet tendeur ne tourne pas dans le sens de l'entraînement par courroie. Tous les modèles A4 1,8-20V (B5) jusqu'en 1998
Cause : Deux disques à hauteurs différentes (considérer le n° de châssis) régulent la distance par rapport au moteur.



Audi / VW / Skoda

Problème : Le cylindre du galet frotte contre le levier tendeur. Tous les modèles 2,5 TDI V6
Cause : La face courte du levier touche par erreur la broche du dispositif.



Audi / VW / Volvo

Problème : L'intérieur du galet tendeur est sali par de la graisse et présente des éléments brisés. Tous les modèles 2,5 TDI 5-cyl.
Cause : La salissure par de la graisse est à l'origine de la défaillance du galet (oscillation du ressort trop importante). Un contrôle de l'étanchéité du capot de la pompe à huile s'impose.



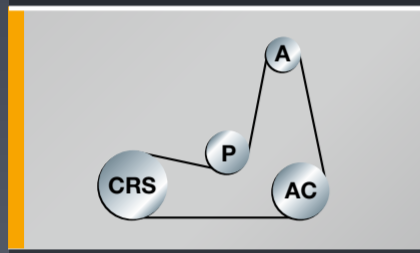
Audi / VW / Seat / Skoda

Problème : La courroie d'engrenage s'est rompue en raison de sa largeur insuffisante. Tous les modèles 1,4- / 1,6-16V
Cause : Le galet tendeur s'est tordu du fait que la bride n'a pas été accrochée correctement.



Audi / VW / Seat / Skoda

Problème : La courroie et les galets surchauffent après une courte durée de service. Tous les modèles 1,9 TDI / SDI sans PD
Cause : Le réglage de la tension est insuffisant et le petit galet de stabilisation n'est pas complètement entraîné par la courroie.



Audi / VW / Seat / Skoda

Problème : La longueur de la courroie est passée de 6 PK 1140 à 6 PK 1070 et ne permet plus d'être monté directement. Tous les modèles 1,6 / 2,0 TDI
Cause : Un dispositif de tension supplémentaire (038903315AH) doit être montée pour remplacer le galet de renvoi.



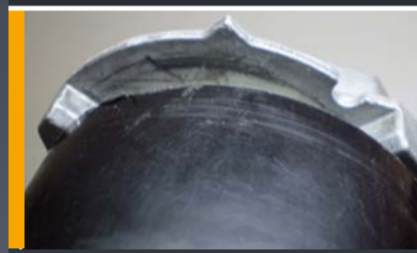
Audi / VW / Seat / Skoda

Problème : Le boulon du galet tendeur s'est arraché. Tous les modèles 1,9 TDI à moteur injecteur pompe
Cause : Le filetage M10 doit être vissé dans le moteur jusqu'à la butée pour que le galet tendeur soit correctement placé dans son logement.



Audi / VW / Seat / Skoda

Problème : L'entraînement par courroie fait du bruit, notamment à froid. Tous les modèles de moteurs à soupapes 1,6- / 2,0-V8 à partir de 1995
Cause : Le galet tendeur doit être entièrement tendu et redétendu 5 fois avant le réglage définitif en respectant le marquage par flèche.



Chevrolet / Daewoo

Problème : L'indicateur du galet est cassé. Tous les moteurs 1,4- / 1,5- / 1,6-16V
Cause : La courroie doit être tendue uniquement par torsion de la pompe à eau. L'indicateur du galet ne doit en aucun cas être poussé contre la butée.



Citroen / Fiat / Ford / Mazda / Mini / Peugeot / Volvo

Problème : Le galet de renvoi présente des traces de frottement. Tous les moteurs 1,6 diesel 9 H
Cause : L'habillage a frotté contre le devant du galet de renvoi empêchant ainsi celui-ci de tourner librement.



Daihatsu

Problème : Les bords de la courroie sont effilochés. Tous les modèles Cuore / Move 0,8
Cause : Le défaut n'est pas d'ordre technique du fait que la pièce soit renforcée en kevlar.



Ford

Problème : La conception du galet compris dans le kit est différente. Transit 2,5 DI
Cause : Seul le nouveau modèle est désormais utilisé.



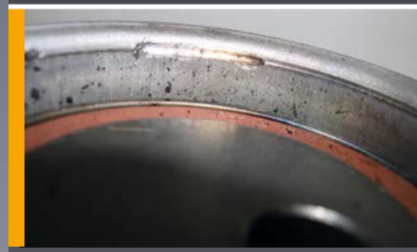
Ford

Problème : La conception du galet compris dans le kit est différente. Tous les modèles 1,25- / 1,4- / 1,6-16V à partir d'avril 97
Cause : Seul le nouveau modèle est désormais utilisé.



Hyundai / Kia / Mitsubishi / Proton

Problème : Le galet de renvoi a été coupé en deux en son milieu. Tous les moteurs 4 G
Cause : Le ressort n'a pas été monté correctement et provoque un frottement contre le cylindre.



Mitsubishi / Volvo

Problème : Le galet tendeur présente des traces de blocage. Tous les modèles 1,8 GDI
Cause : L'action de torsion n'a pas été effectuée dans le bon sens.



Opel

Problème : La conception du galet compris dans le kit est différente. Tous les modèles 1,7 DTI jusqu'au numéro de moteur 328703
Cause : Seul le nouveau modèle de galet est désormais utilisé. De plus, le support moteur moderne doit également être utilisé.



Opel

Problème : Le rouleau fait du bruit après une courte durée de service, notamment à froid. Tous les moteurs 1,4- / 1,6- / 1,8- / 2,0-16V
Cause : Le galet excentrique n'a pas été tendu dans le sens de l'aiguille d'une montre et le réglage de l'aiguille est trop faible (respecter rigoureusement les instructions de montage).



Opel / GM

Problème : La conception du galet compris dans le kit est différente. Tous les modèles 1,7 D
Cause : Seul le nouveau modèle de galet est désormais utilisé. La variante en tôle n'est plus utilisée.



Opel / Renault / Saab

Problème : Les composants de la courroie chauffent après une courte durée de service (les galets se bloquent). Tous les modèles 3,0 DTI V6
Cause : Le galet de renvoi supérieur doit être monté avec la bride intérieure orientée en direction du moteur.



Renault

Problème : Le galet tendeur présente d'importantes traces de fonte sur le cylindre. Tous les modèles 1,2-16V
Cause : L'action de tension n'a pas été effectuée dans le bon sens.



Renault

Problème : Les côtés de la courroie s'effilochent. Tous les modèles 1,4- / 1,6-16V
Cause : A partir de l'année de construction 2001, le modèle 5 PK 1750 doit être utilisé, la nervure intérieure du disque reste libre.



Renault

Problème : Le galet tendeur s'est tordu sous la charge qui pèse sur la platine de support et se bloque. Tous les modèles 1,7 / 1,8 / 2,0 et 1,9 D / DTI / DCI
Cause : Après réglage, le galet tendeur doit être serré entre 40 et 50 Nm et le trou sur le support doit être correctement positionné.



Rover MG

Problème : Le galet tendeur s'est tordu sous la charge qui pèse sur la platine de support et se bloque. Tous les modèles 2,0 / 2,5 V6
Cause : Le galet tendeur n'a été que prémonté en usine et, après réglage, doit être serré entre 40 et 50 Nm sur le support.

