



INA INFO TECHNIQUE



Courroie crantée endommagée après une courte durée de fonctionnement Réglage incorrect de la pompe à carburant haute pression

Constructeur : Citroën
Ford
Opel
Peugeot
Toyota
Vauxhall

Moteurs : DW 10 F
DW 12 R

Réf. INA : 530 0691 10
530 0691 30



Figure 1 : Courroie crantée avec tissu cranté détaché

Voir le catalogue de pièces pour l'identification actuelle

Sur les types de moteurs mentionnés ci-dessus, il peut arriver qu'après réparation de la culasse, la courroie crantée manifeste une usure importante après une durée de fonctionnement relativement courte, ou présente le dommage illustré (Figure 1). Dans ce dernier cas, on constate que seule une partie spécifique de la courroie crantée est affectée. Ce dommage est dû à un réglage incorrect de la pompe à carburant haute pression dans le montage.

Dans un moteur à 4 cadences, les charges de traction de la courroie crantée varient en fonction de la demande de couple de la commande de soupape et de la pompe à carburant haute pression. Avec un réglage correct de la pompe à carburant haute pression, la demande de couple la plus importante est placée dans une partie où la commande de soupape nécessite peu de couple. Par conséquent, la charge de traction dans la courroie crantée est relativement uniforme.

En cas de réglage incorrect de la pompe à carburant haute pression, les demandes de couple élevées pendant une courte durée des deux systèmes peuvent se superposer. Ainsi, la charge de traction de la courroie crantée dépasse souvent la valeur admissible. Il en résulte une usure partielle rapide qui endommage la courroie crantée en un temps très court, jusqu'à la panne.

Remarque :

Dans ce contexte, le réglage de la pompe à carburant haute pression doit être vérifié et corrigé conformément aux indications du constructeur du véhicule.

Respecter les préconisations du constructeur du véhicule!