



➤ Moteurs essence Renault 1.4/1.6 16V

Référence Gates : 5501XS/K015501XS/K025501XS/KP15501XS

Marque : DACIA / NISSAN / RENAULT

Modele : Thalia, Kubistar, Clio, Kangoo, Laguna, Megane, Modus, Scenic, Twingo

Moteur : Petrol 1.4 16V, 1.6 16V

Code moteur : K4J/K4M

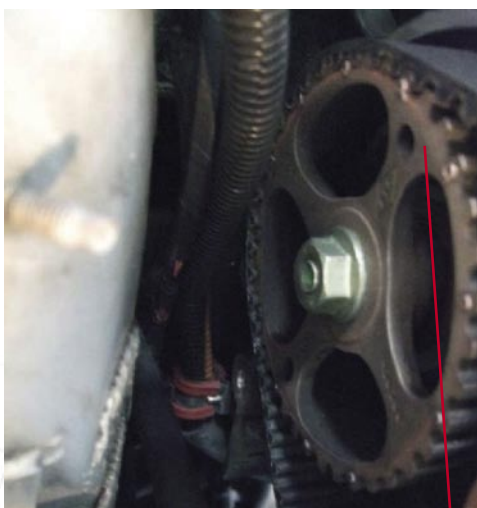


Fig. 1

Rebord détaché

Voici quelques explications concernant des problèmes rencontrés sur le terrain concernant l'application et l'installation des courroies et kits 5501XS, K015501XS, K025501XS et KP15501XS.

On rencontre souvent un jeu excessif sur le roulement de la pompe à eau. Ce jeu pousse la courroie à forcer sur le rebord métallique de la poulie d'arbre à cames jusqu'à ce qu'il tombe et entre dans le système d'entraînement, causant à terme la défaillance de la courroie.

Des dommages mécaniques antérieurs sur le rebord métallique peuvent également aboutir à ce résultat (Fig.1).

Afin de pallier ce problème, le modèle de la poulie d'arbre à cames a été modifié sur les moteurs récents (la réf. OE est restée la même).



Fig. 2

Nous vous recommandons d'inspecter la pompe à eau et de la remplacer si nécessaire en installant le kit KP15501XS s'il est applicable.

Lors de l'installation de la pompe à eau, assurez-vous d'utiliser les bonnes vis et rondelles, et de les serrer au couple à la bonne valeur. La figure 2 montre que l'espace entre la vis de la pompe à eau et le galet tendeur est étroit.



Fig. 3

Des pièces inadéquates ou un boulon qui se dessert peuvent causer l'entrée en contact avec le galet tendeur (Fig. 3).



Fig. 4

Lors du remplacement du galet tendeur, assurez-vous que la rondelle (entre l'ancienne poulie et le bloc moteur) est bien ajustée entre la nouvelle poulie et le bloc moteur. Dans le cas contraire, le tendeur entrera en contact avec la pompe à eau, entraînant la défaillance de la courroie ou du tendeur (Fig. 4 et 5).

Trace de contact



Fig. 5

Le boulon du vilebrequin (Réf. OE 8200557644, fourni dans les kits) est à usage unique et doit systématiquement être remplacé. Il est très important de bien serrer ce boulon au couple. Le couple varie en fonction du code moteur et du modèle, il faut donc impérativement suivre les préconisations du constructeur du véhicule. En ne respectant pas le couple, vous risquez de casser le boulon. (Fig. 6)



Fig. 6

Boulon cassé

En cas de réparation suite à l'entrée en contact d'un piston et d'une valve, il est essentiel de procéder à une inspection minutieuse des culbuteurs d'arbre à cames. Il est possible que le culbuteur ait subi des dommages, il faut donc le remplacer pour éviter qu'il n'entraîne le grippage de l'arbre à cames (Fig. 7).

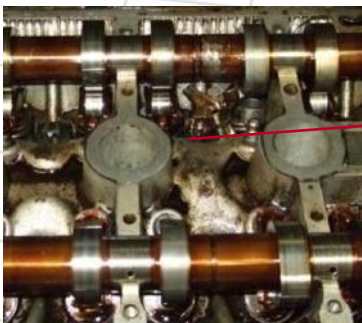


Fig. 7

Culbuteur cassé

Nous recommandons l'utilisation d'un kit d'outils d'installation (GAT4960) pour le remplacement de la courroie.

Visitez notre catalogue en ligne : www.gatesautocat.com