

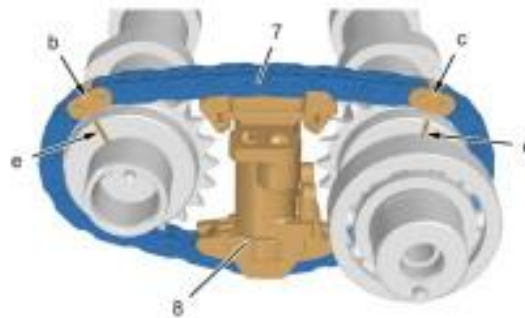


KDC459.04 / KDC459.72 – FR/01 – 12/2025

Les marques du groupe Stellantis (Citroën, DS, Opel et Peugeot), comme Toyota, sont en délicatesse avec le diesel 1.5 BlueHDi. La défaillance de la chaîne des arbres à cames engendre son endommagement, voire sa destruction. Voici pourquoi !

Inauguré en 2017 sur la Peugeot 308 II phase 2, le bloc 1.5 BlueHDi (DV5) s'était déjà fait remarquer pour ses soucis de grippage d'injection et de réservoir d'AdBlue. Mais c'est sans compter sur le problème de destruction du moteur, qui touche les blocs Euro 6.3 (ou Euro 6.D) produits depuis le 31 décembre 2019 selon une note technique interne envoyée aux concessionnaires des différentes marques.

Origine et symptômes



Le défaut du 1.5 BlueHDi se situe au niveau de la chaîne d'entraînement des arbres à cames, qui prend du jeu puis casse.

Deux problèmes peuvent être identifiés par les propriétaires.

- Le premier est un bruit de claquement au niveau de la courroie de distribution en raison du jeu de la chaîne d'entraînement des arbres à cames.
- Le second se traduit par un non-démarrage du moteur lié à la rupture de ladite chaîne, qui entraîne une détérioration plus ou moins importante du 1.5 BlueHDi.

Dans les deux cas, la chaîne qui relie les deux arbres à cames est pointée du doigt, et notamment sa résistance dans le temps.

Avant d'en arriver là, des signes indiquent l'usure prononcée de l'élément. Également une consommation d'huile anormale, un manque de puissance (sans doute dû à une mauvaise ouverture des soupapes quand la chaîne se détend) plus ou moins prononcé ; des vibrations du moteur et/ou un « bruit de ferraille », de « cigale », voire de « claquement » (d'où les interventions « d'écoute » des moteurs organisées par Citroën et Peugeot depuis septembre 2024).

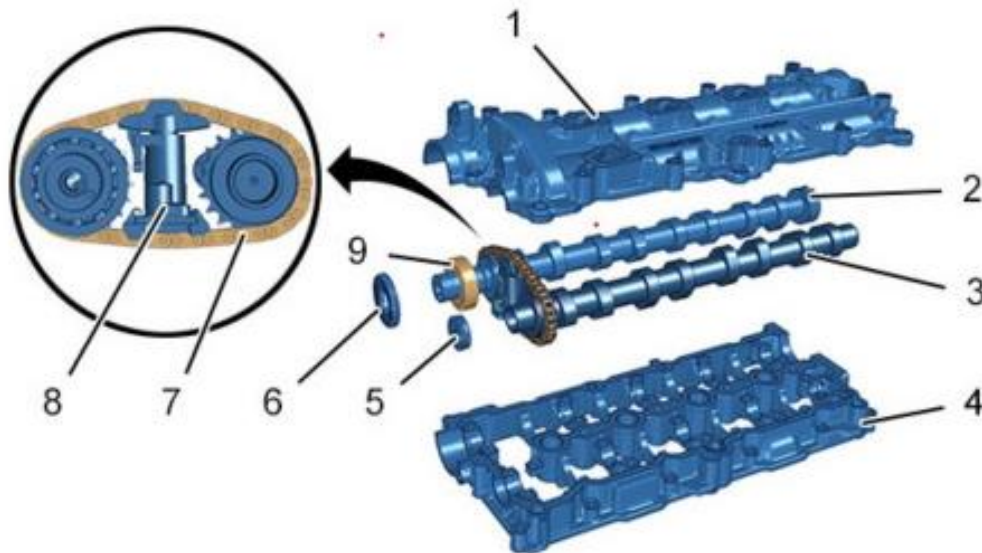
Ces signaux sont à surveiller de près. Car, si la chaîne casse, les dégâts sont plus ou moins importants selon le moment où l'incident survient. Au mieux, le moteur ne démarre plus. Au pire, les soupapes, la culasse ou encore les arbres à cames sont à remplacer. Si les chambres de combustion à l'intérieur de la culasse sont endommagées, il arrive également que tout le moteur soit à changer.

Les différents types d'intervention

Le groupe Stellantis a apporté des modifications techniques avec le montage d'une chaîne de 8 mm au lieu de 7 mm et de nouvelles soupapes d'échappement.

En fonction des dégâts constatés lors des contrôles, les réparations préconisées aux ateliers sont différentes, comme suit :

- Si les soupapes sont tordues, les arbres à cames abîmés... mais sans endommagement des chambres de combustion et de la culasse, il faut remplacer principalement les pièces suivantes : soupapes, ressorts, linguets, arbres à cames, chaîne et tendeur d'arbres à cames, kit de distribution...
- S'il n'y a pas de casse des pièces, mais que l'étanchéité des soupapes n'est pas conforme et que la chambre de combustion est endommagée, il faut remplacer le moteur complet. À noter que les concessionnaires peuvent recevoir des moteurs neufs qui n'ont pas été modernisés faute de disponibilité. Dans ce cas, ils doivent procéder à la modernisation en après-vente.
- S'il n'y a pas de casse des pièces mais que l'étanchéité des soupapes est conforme, il faut remplacer toutes les pièces comme au point 1, excepté les soupapes.



Quelle prise en charge ?

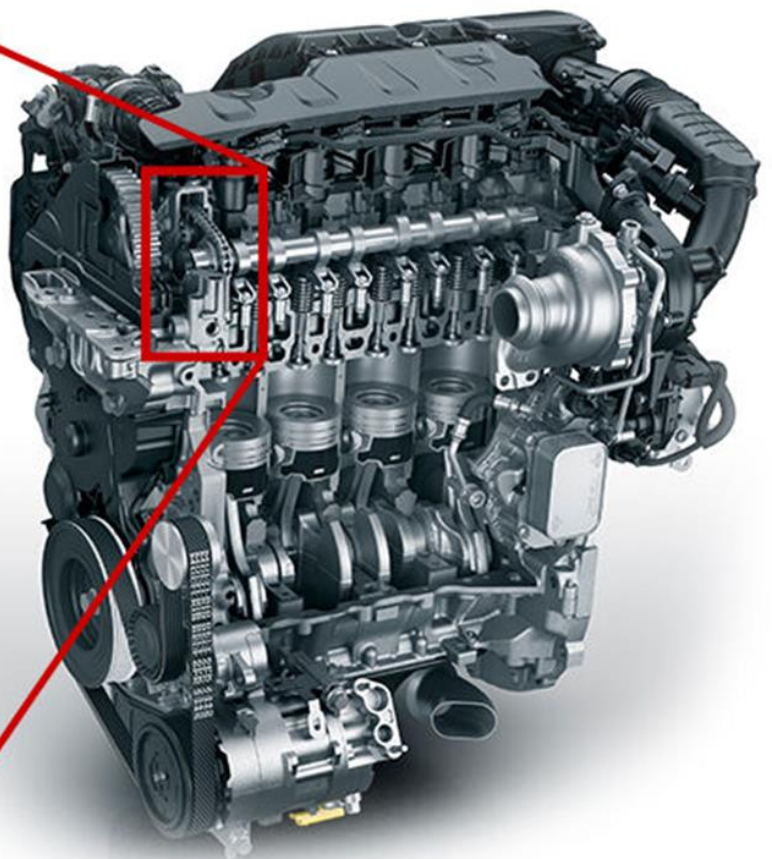
Stellantis étend sa politique de couverture spéciale pour les générations antérieures de ses moteurs diesel 1.5 BlueHDi produits entre octobre 2017 et janvier 2023, pour les problèmes liés à la chaîne d'arbre à cames. Dans le cadre de cette politique renforcée, Stellantis couvrira 100 % des coûts des pièces et de la main-d'œuvre jusqu'à 10 ans ou 240000 kilomètres, sous réserve de conditions spécifiques.

Néanmoins, le concessionnaire affinera à l'aide d'un outil de simulation la prise en charge effective, qui évoluera en fonction de l'âge et du kilométrage, mais aussi du suivi de l'entretien et de la fidélité au réseau. Autant dire qu'une vidange ou une révision effectuée hors délai, l'utilisation d'une huile non préconisée... sont des motifs de refus de prise en charge par les constructeurs, même si les documents internes prouvent qu'il s'agit d'un défaut de conception. Méfiance donc pour les acheteurs d'un véhicule d'occasion, qui doivent prêter l'oreille au bruit du moteur comme au bon suivi de l'entretien, sous peine d'avoir des surprises.





Le problème se situe au niveau de la chaîne de distribution reliant les deux arbres à cames commandant l'ouverture des soupapes : elle se détend et finit par casser.



NTN

SNR

Brands of
NTN corporation

Depuis fin septembre 2024, une campagne de rappel est organisée. Il s'agit d'une opération de « mise à jour préventive » portant les noms de code NJ4 (chez Citroën) et MTT (chez Peugeot). L'objectif n'est pourtant pas de remplacer systématiquement la chaîne incriminée. Il est avant tout de « réaliser une étude de comportement à l'usage d'un composant du moteur DV5 ». Pour les véhicules qui affichent plus de 120 000 km, c'est le passage en 8 mm avec le changement de la chaîne et son galet tendeur, le carter palier d'arbres à cames et les deux arbres à cames, l'ensemble 7 mm étant envoyés aux services techniques pour analyses. L'intervention dure cinq heures. Mais, sur les autres voitures, aucune réparation n'est au programme. Les techniciens procèdent à un simple enregistrement des bruits émis par la distribution du moteur au moyen d'un smartphone muni d'une application dédiée. Les modèles concernés sont les Citroën C3, C3 Aircross, C4 Cactus, C4 Picasso, C5 Aircross et Berlingo, ainsi que les Peugeot 208 I et II, 2008 I et II, 308 I, 3008, 508 II, 5008 et Rifter. Et pour les autres véhicules susceptibles d'être affectés ? Rien n'est prévu...

En parallèle, pour les véhicules encore en circulation munis de la petite chaîne, Stellantis a modifié le type d'huile moteur préconisé. Alors qu'il recommandait auparavant deux références homologuées, la SAE 0W-20 ou la SAE 0W-30, seule la première a été autorisée.

Tous les moteurs devaient être vidangés pour recevoir l'unique huile compatible.

Le 8 janvier 2024, le constructeur a modifié une nouvelle fois son plan d'entretien, en imposant un type d'huile particulier en fonction de la date de commercialisation des véhicules.

Ceux fabriqués jusqu'au 31 janvier 2023 et portant le code **OPR 16885** (Organisation des Pièces de Rechange) doivent utiliser de l'huile répondant à l'homologation Stellantis FPW9.55535/03 SAE 5W-30.

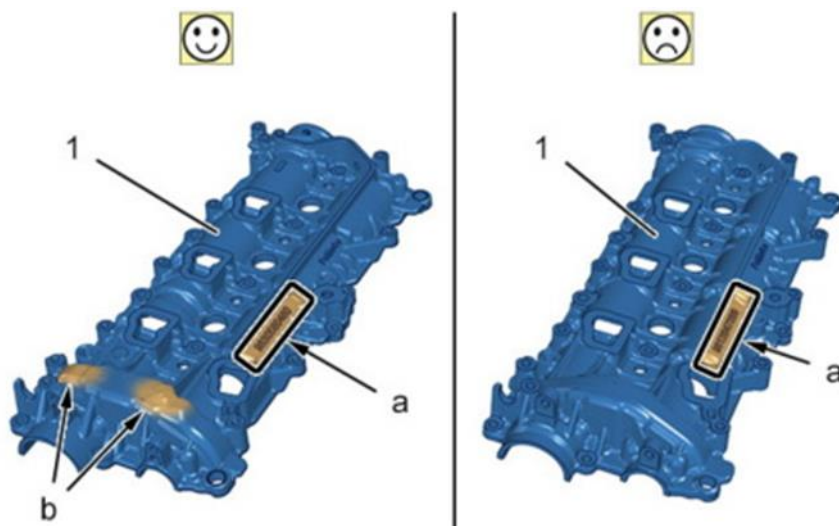
Pour les modèles fabriqués à compter du 1er février 2023 (**OPR 16886**), il faut impérativement employer l'huile B71 2010 SAE 0W-20. Il reste que la gestion des problèmes pose... problème.

Une campagne de « mise à jour », mais... pas pour tout le monde

Suite aux différentes notes techniques du groupe Stellantis Les moteurs ont potentiellement été modifiés. Montage d'une chaîne de 8 mm au lieu de 7mm, changement des soupapes d'échappement dites de nouvelle génération. Mais faute de date précise, comment savoir si le moteur a été modernisé ?

Si le carter d'arbres à cames présente un bosselage et la référence gravée est égale à 98 305 804 80, c'est le cas. A contrario, si la référence est égale à 98 126 472 80 et le carter a une forme plate, le moteur est équipé d'une chaîne de 7mm.

Les moteurs 1.5 diesel modernisés avec une chaîne d'arbres à cames de 8 mm (dessin de gauche) sont reconnaissables à leur bossage sur le carter (b)



Véhicules concernés

Peugeot	208 II	YHT (DV5RCF), YHY (DV5RD)	1.5 BlueHDI 100 cv
		YHZ (DV5RC)	1.5 BlueHDi 131 cv
	2008 II	YHY (DV5RD)	1.5 BlueHDI 75 cv
		YHS (DV5RCE)	1.5 BlueHDI 110 ch
		YHZ (DV5RC)	1.5 BlueHDi 131 cv
	308 II	YHY (DV5RD)	1.5 BlueHDI 75 cv
		YHZ (DV5RC)	1.5 BlueHDI 131 cv
	Partner	YHW (DV5RE)	1.5 BlueHDI 75 cv
		YHT (DV5RCF)	1.5 BlueHDi 102 cv
		YHZ (DV5RC)	1.5 BlueHDI 131 cv
	Rifter	YHW (DV5RE)	1.5 BlueHDI 75 cv
		YHT (DV5RCF)	1.5 BlueHDi 102 cv
		YHZ (DV5RC)	1.5 BlueHDI 131 cv
	Expert	YHR (DV5RUCd)	1.5 BlueHDi 102 cv
		YHV (DV5RUC)	1.5 BlueHDI 120 cv
	308 III	YHZ (DV5RC)	1.5 BlueHDI 131 cv
	3008 II	YHZ (DV5RC)	1.5 BlueHDI 131 cv
Citroën	C3 Aircross	YHY (DV5RD)	1.5 BlueHDI 100 cv
		YHZ (DV5RC)	1.5 BlueHDI 131 cv
	C-Elisée	YHT (DV5RCF)	1.5 BlueHDI 102 cv
		YHY (DV5RD)	1.5 BlueHDI 100 cv
	C3 III	YHT (DV5RCF)	1.5 BlueHDI 102 cv
		YHY (DV5RD)	1.5 BlueHDI 100 cv
	C4 III	YHS (DV5RCE)	1.5 BlueHDI 110 ch
		YHZ (DV5RC)	1.5 BlueHDI 131 cv
	C4 X	YHZ (DV5RC)	1.5 BlueHDI 131 cv
	C4 Cactus	YHX (DV5RC)	1.5 BlueHDI 120 cv
		YHY (DV5RD)	1.5 BlueHDI 100 cv
	C4 Spacetourer	YHZ (DV5RC)	1.5 BlueHDI 131 cv
	C4 Spacetourer van	YHZ (DV5RC)	1.5 BlueHDI 131 cv
	C5 Aircross	YHZ (DV5RC)	1.5 BlueHDI 131 cv
	Berlingo III	YHW (DV5RE)	1.5 BlueHDI 75 cv
	Berlingo III Van	YHZ (DV5RC)	1.5 BlueHDI 131 cv
	Traveller	YHR (DV5RUCd)	1.5 BlueHDI 102 cv
	Jumpy	YHV (DV5RUC)	1.5 BlueHDI 120 cv



NTN

SNR

Brands of
NTN corporation

Véhicules concernés

Toyota	Pro Ace City	YHW (DV5RE)	1.5 D-4D 75 cv
		YHY (DV5RD)	1.5 D-4D 100 cv
		YHT (DV5RCF)	1.5 D-4D 102 cv
		YHZ (DV5RC)	1.5 D-4D 131 cv
	Pro Ace City Verso	YHT (DV5RCF)	1.5 D-4D 102 cv
		YHY (DV5RD)	1.5 D-4D 100 cv
		YHZ (DV5RC)	1.5 D-4D 131 cv
	Pro Ace	5WZ-TV (DV5RUCD)	1.5 D-4D 102 cv
		5WZ-HV (DV5RUC)	1.5 D-4D 120 cv
	Pro Ace Verso	5WZ-HV (DV5RUC)	1.5 D-4D 120 cv
		5WZ-TV (DV5RUCD)	1.5 D-4D 102 cv
Fiat	Doblo III MPV	YHT (DV5RCF)	BlueHDi 102 cv
		YHZ (DV5RC)	BlueHDi 130 cv
	Doblo III van	YHT (DV5RCF)	BlueHDi 102 cv
		YHZ (DV5RC)	BlueHDi 130 cv
	Scudo	YHT (DV5RUCD)	1.5 Multijet 102 cv
		YHT (DV5RUC)	1.5 Multijet 102 cv
Opel	Crossland X	F 15 DT (DV5RCE)	1.5 Turbo D 110 cv
		D 15 DT (DV5RD)	1.5 Turbo D 75 cv
		D 15 DTH (DV5RC), F 15 DTH (DV5RCD)	1.5 Turbo D 120 cv
	Corsa F	D 15 DT (DV5RD), YHT (DV5RCF)	1.5 Turbo D 102 cv
	Astra Mk8	D 15 DTH (DV5RC)	1.5 Turbo D 131 cv
		D 15 DTH (DV5RUC)	1,5 102 cv
	Vivaro C	D 15 DT (DV5RUCD)	1,5 120 cv
		F 15 DT (DV5RCE)	1.5 110 cv
	Combo E	D 15 DTL (DV5RE)	1.5 75 cv
		D 15 DT (DV5RD), YHT (DV5RCF)	1,5 102 cv
		D 15 DTH (DV5RC)	1,5 D 131 cv
	Grandland X	D 15 DT (DV5RD)	1.5 Turbo D 102 cv
		D 15 DTH (DV5RC)	1,5 Turbo D 131 cv
DS	DS3 Crossback	YHZ (DV5RC)	1.5 BlueHDi 131 cv
	DS4 II	YHZ (DV5RC)	1.5 BlueHDi 131 cv
	DS7 Crossback	YHZ (DV5RC)	1.5 BlueHDi 131 cv



NTN

SNR

Brands of
NTN corporation

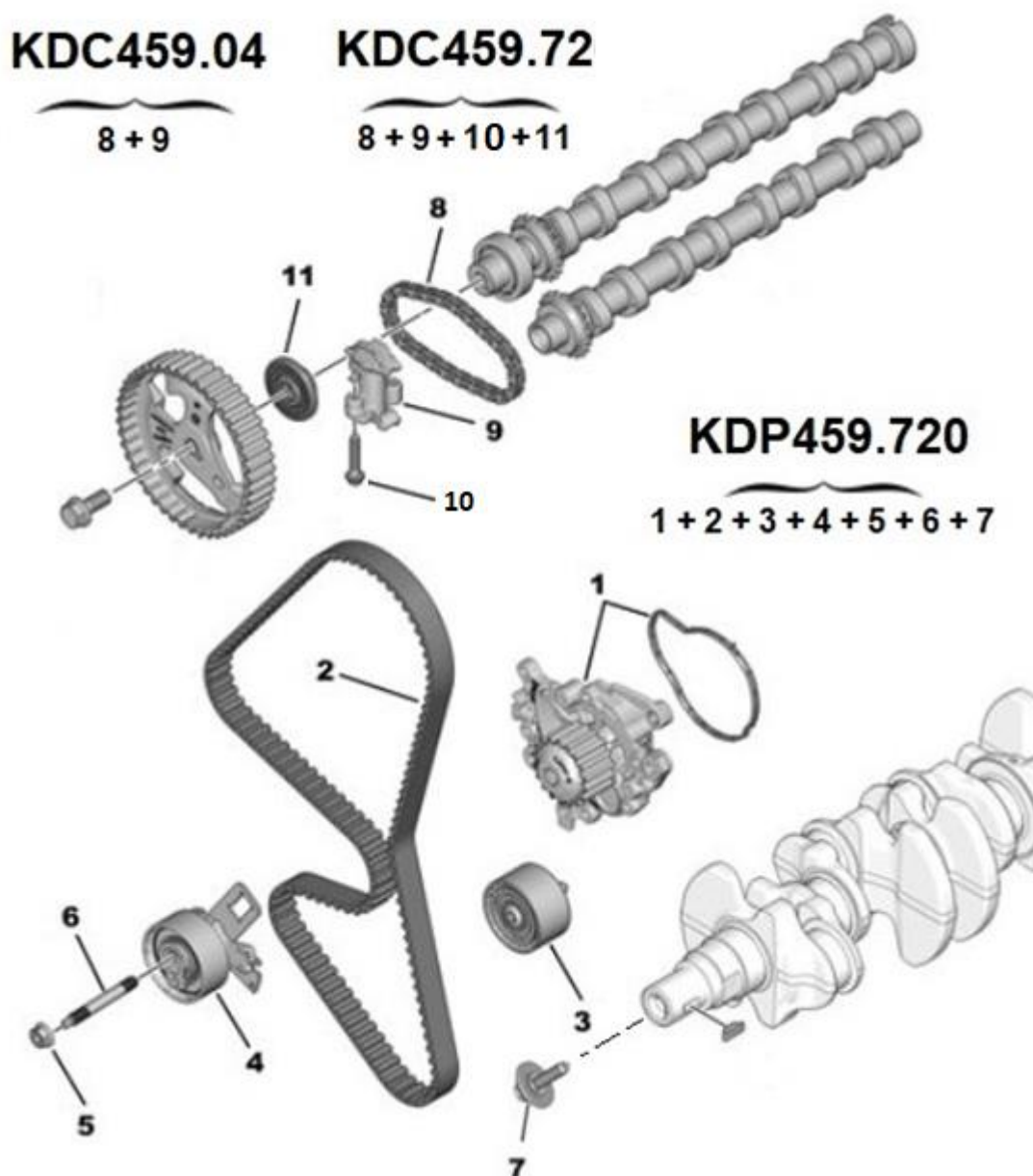
Véhicules concernés

Ford	Eco Sport Mk2	XVJD	1.5 EcoBlue TDCi 95 cv
		Z2JA	1.5 EcoBlue TDCi 100 cv
		UGJE	1,5 TDCi 90 cv
		UGJM	1,5 TDCi 100 cv
		XUJH	1,5 TDCi 100 cv
		ZTJD	1.5 EcoBlue TDCi 120 cv
		ZTJA, ZTJB, ZTJC	1.5 EcoBlue TDCi 125 cv
	Transit Connect V408	Z2JA	1.5 EcoBlue TDCi 100 cv
		ZTGA	1.5 EcoBlue TDCi 120 cv
		BEGA	1.5 EcoBlue TDCi 75 cv
		XVGA, XVGB, XVC, XXGA	1.5 TDCi 100 cv
		XWGA, XWGB, XWGC	1.5 TDCi 120 cv
		XUGA	1.5 TDCi 75 cv
		XXGA	1.5 TDCi 95 cv
	Tourneo Connect V408	XUGA	1.5 TDCi 75 cv
		XXGA	1.5 TDCi 95 cv
		XVGA, XVGB, XVC, XXGA	1.5 TDCi 100 cv
		XWGA, XWGB, XWGC	1.5 TDCi 120 cv
	Grand Tourneo Connect V408	XUGA	1.5 TDCi 75 cv
		XXGA	1.5 TDCi 95 cv
		XVGA, XVGB, XVC, XXGA	1.5 TDCi 100 cv
		XWGA, XWGB, XWGC	1.5 TDCi 120 cv
	Focus Mk4	Z2DA	1.5 EcoBlue 95 cv
		ZTDA, ZTDB	1.5 EcoBlue 120 cv
		ZTJD	1.5 EcoBlue 120 cv
		Y9DA	1.5 EcoBlue 116 cv
	Puma	ZTJD	1.5 EcoBlue 120 cv
	Kuga Mk3	ZTDA	1.5 EcoBlue 120 cv



Offre SNR permettant de rester en 7mm

KDC459.04 / KDC459.72



Recommandations

Tourner le moteur seulement à l'aide de la poulie de vilebrequin dans le sens de fonctionnement.

Ne pas tourner le vilebrequin ni les arbres à cames lorsque la courroie de distribution a été retirée.

Effectuer des réglages sur la courroie de distribution uniquement lorsque le moteur est froid. Il est recommandé de ne pas réutiliser les courroies d'accessoires après le démontage mais de toujours les remplacer.



DÉPOSE - REPOSE : PORTE-ARBRE À CAMES

Remplacement de la chaîne de synchronisation des AAC et de son tendeur

KDC459.04 / KDC459.72



IMPERATIF : Travailler dans la plus stricte propreté afin d'assurer une étanchéité parfaite au remontage et éviter de faire pénétrer des saletés dans les circuits d'alimentation en carburant et de graissage.

Consignes de propreté

IMPERATIF : Avant d'intervenir sur le circuit d'injection, il peut être nécessaire de procéder au nettoyage des raccords des éléments sensibles suivants (selon équipement) :

Filtre à carburant
Canalisations haute pression carburant
Porte-injecteurs diesel

IMPERATIF : Après démontage, obturer immédiatement les raccords des éléments sensibles avec des bouchons, pour éviter l'entrée d'impuretés.
Les pièces en cours de réparation doivent être stockées à l'abri de la poussière.



Outillage nécessaire



Bouchon de fermeture
OE (0194-T)



Pige d'indexation du
volant moteur
OE (0194-C)



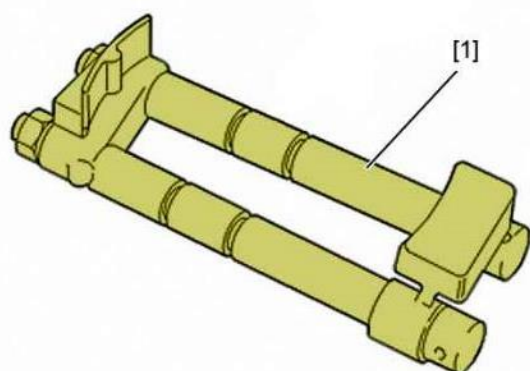
Pige d'indexation de
l'arbre à cames
OE (0194-B)



Piges d'indexation de la pompe
injection / vilebrequin
OE (0194-A)



Des piges d'assemblage porte-arbres à cames
OE (0194-N)



outil pour immobiliser la poulie d'arbre à cames

Couples de serrage

Désignation	Illustrations	Préconisations	Valeurs de serrage
Vis du carter chapeaux de paliers d'arbres à cames		Respecter l'ordre pour les vis	Etape 01 5 Nm Etape 02 10 Nm
Vis de protection de la courroie de distribution			4 Nm
Injecteurs		Utiliser de nouveaux joints	Etape 01 10 Nm Etape 02 95°
Vis ensemble porte arbres à cames		Respecter l'ordre pour les vis	Etape 01 5 Nm Etape 02 10 Nm
Vis tendeur hydraulique			8 Nm
Vis séparateur d'huile		Respecter l'ordre pour les vis	Etape 01 5 Nm Etape 02 12 Nm
Vis poulie d'arbre à cames		Utiliser une nouvelle vis	Etape 01 20 Nm Etape 02 50°



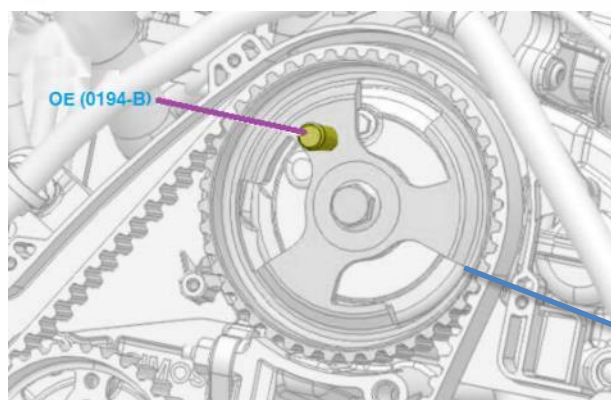
Dépose

Débrancher la batterie.

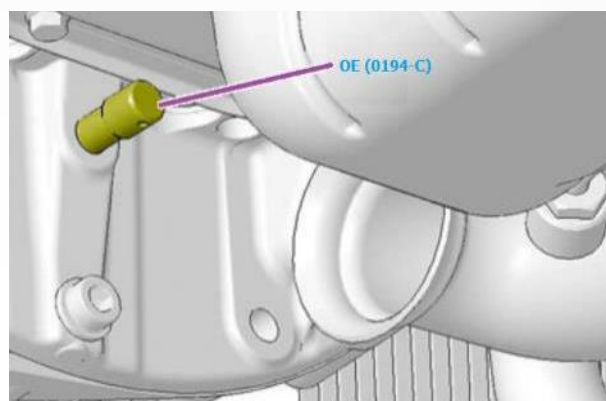
Déposer :

La courroie d'entraînement des accessoires

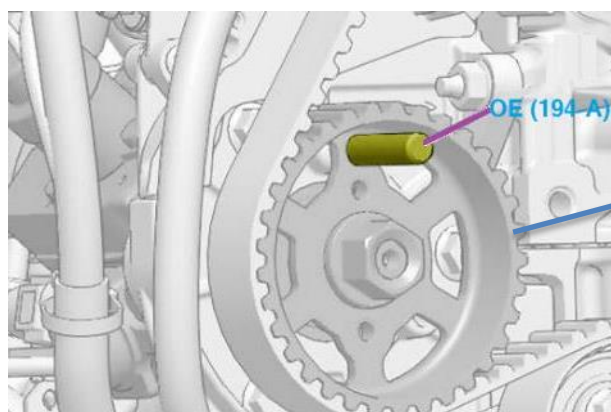
La courroie de distribution (ne pas oublier de pigner également la pompe à injection au remontage si cette dernière a un trou de référence sur son support. Cela permet de correctement synchroniser les points durs afin de garantir la durabilité de la courroie).



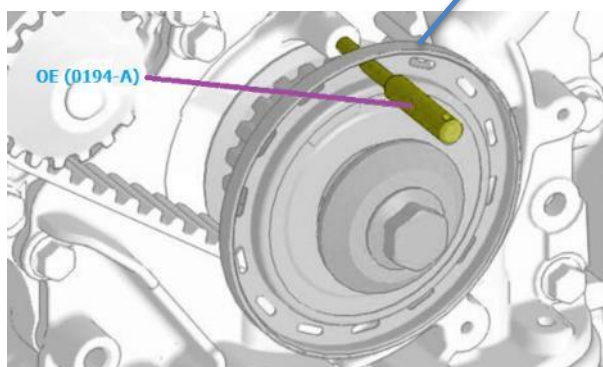
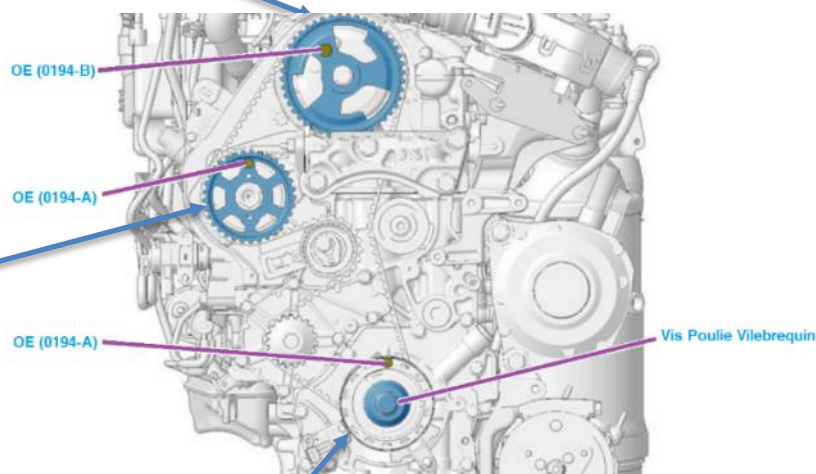
Pigner la poulie d'arbre à cames



Pigner le volant moteur



Pigner la pompe à injection



Pigner le positionnement codeur PMH



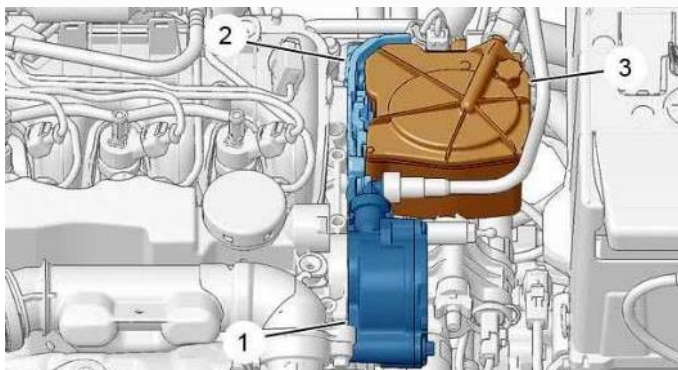
Déposer :

La protection du moteur

Le système d'admission d'air intégré

Détacher et débrancher les conduites de carburant.

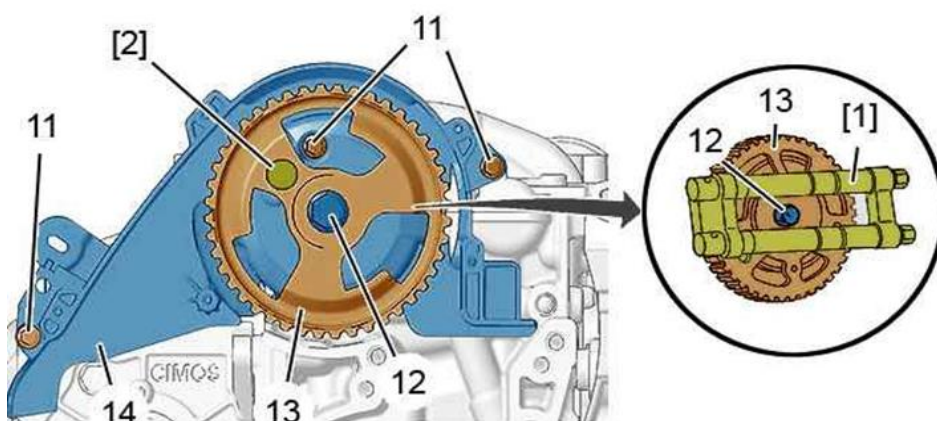
Obturer les conduites de carburant avec les bouchons de fermeture.



Le filtre à carburant (3)

Le support filtre à carburant (2)

La pompe à vide (1)



ATTENTION : Déposer la pignone d'arbre à cames [2].
Immobiliser la poulie d'arbre à cames (13) à l'aide de l'outil [1].

Déposer :

La vis (12)

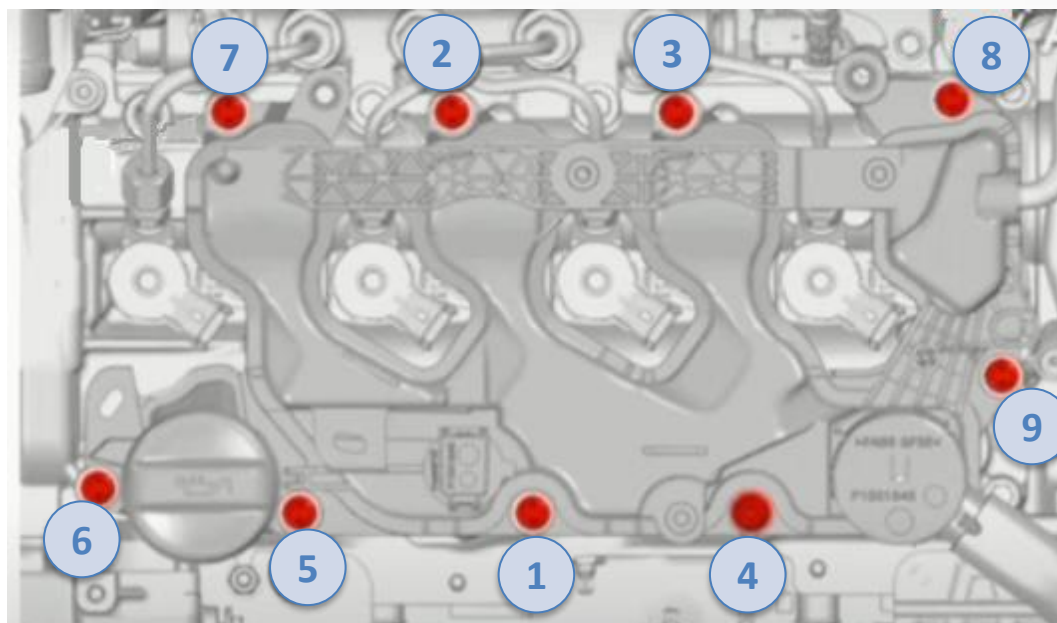
La poulie d'arbre à cames (13)

Les vis (11)

Le carter de distribution (14)

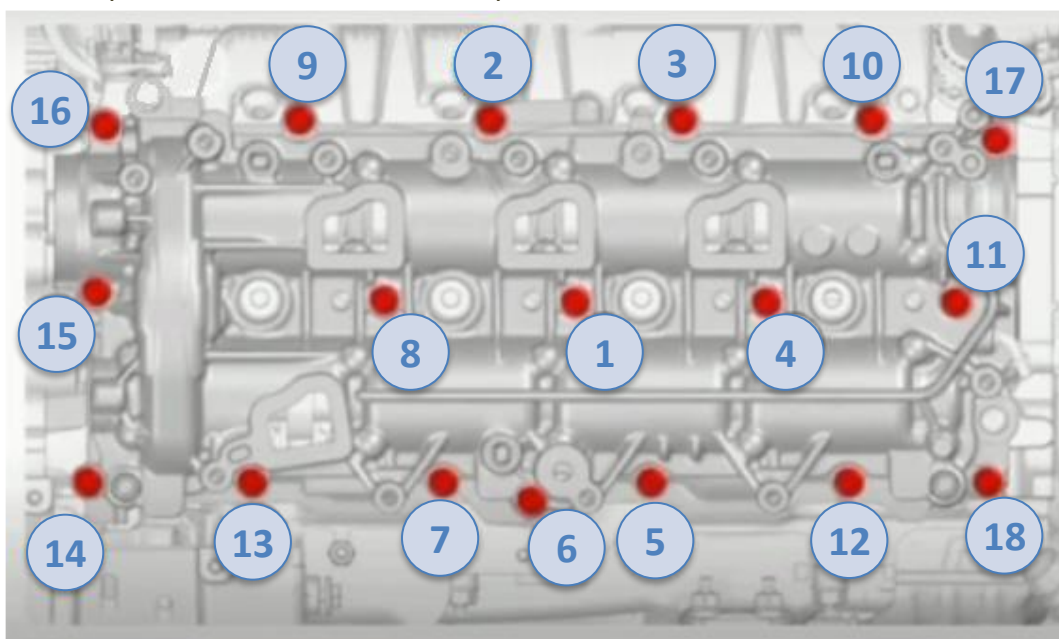


Déposer le séparateur d'huile en desserrant les vis
 Desserrer et déposer les conduites de carburant haute pression.
 Obturer les conduites de carburant avec les bouchons de fermeture.
 Déposer les injecteurs.
 Desserrer les vis du séparateur d'huile et le déposer



ATTENTION : Respecter l'ordre de serrage de 1 à 9 .

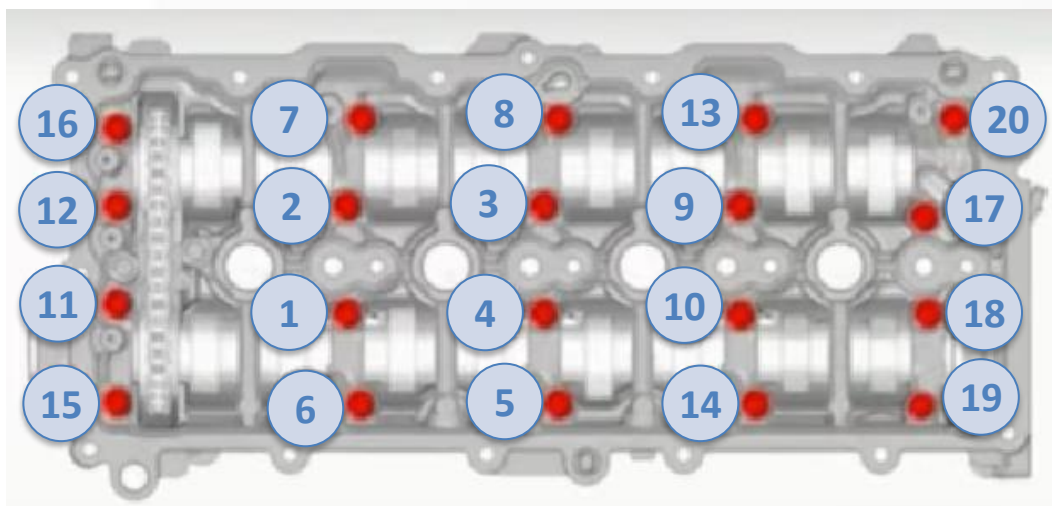
Desserrer et déposer les vis du couvercle du porte arbres à cames



ATTENTION : Respecter l'ordre de serrage de 1 à 18



Décoller l'ensemble carter porte arbre à cames
 Déposer l'ensemble sur une surface propre
 Déposer les vis de fixation du carter chapeaux de paliers d'arbres à cames.



ATTENTION : Respecter l'ordre de desserrage indiqué de 1 à 20).

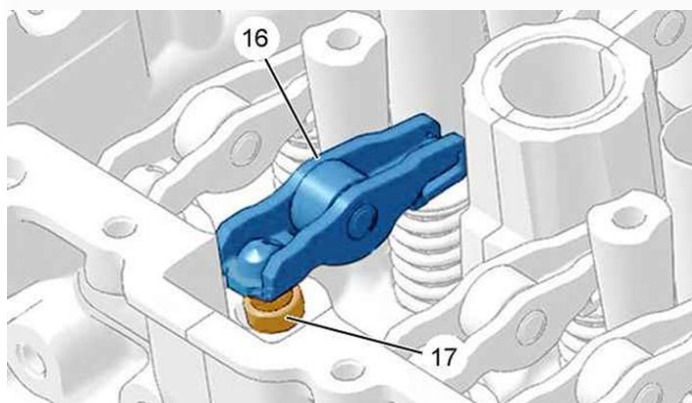
Décoller le carter chapeaux de paliers d'arbres à cames.
 Déposer :
 Le carter chapeaux de paliers d'arbres à cames
 La bague d'étanchéité d'arbre à cames ainsi que le bouchon d'obturation.
 Vérifier l'état de surface des cames d'admission et d'échappement.
 Desserrer le tendeur de chaîne.
 Déposer la chaîne de distribution.
 Vérifier l'état de surface des cames d'admission et d'échappement et remplacer les pièces défectueuses



Ci-dessus la chaîne défectueuse ayant commencé à attaquer le carter...



Contrôle des linguets



ATTENTION : Repérer la position des linguets à rouleau (16) et des poussoirs hydrauliques (17).

Vérifier la libre rotation des poussoirs hydrauliques dans la culasse.

Vérifier le fonctionnement des linguets à rouleau sur les poussoirs hydrauliques (16) avant repose du carter chapeaux de paliers d'arbre à cames (Rotation des rouleaux, état de surface).

Vérifier le bon état des poussoirs hydraulique (17).

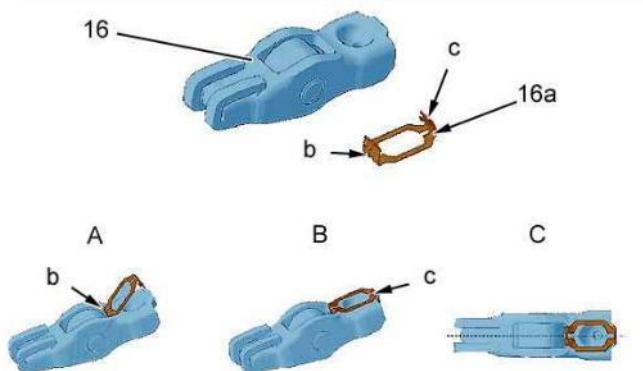
Remplacer les pièces défectueuses



Repose

ATTENTION : Lors de la repose, tous les joints d'étanchéité déposés doivent être remplacés par des joints d'étanchéité neufs.

Mise en place des agrafes de maintien sur les linguets à rouleau



Poser les agrafes de maintien (16a) sur les linguets à rouleau (16).

NOTA : Les agrafes (16a) sont disponibles en pièces de rechange.

(16) Linguet à rouleau

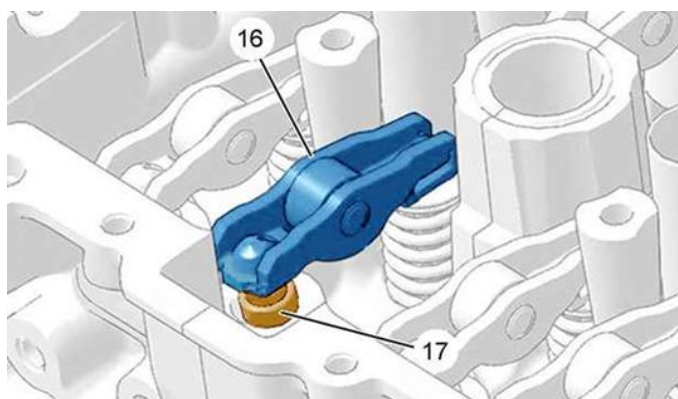
(16a) Agrafe : "b" Côté sans ergot ; "c" Côté avec ergot

ATTENTION : L'agrafe ne doit en aucun cas être déformée.

Étape A : Poser l'agrafe (16a) du côté "b" sur le bord intérieur de l'articulation du linguet.

Étape B : Clipper l'agrafe (16a) du côté "c" sur le bord extérieur de l'articulation du linguet.

Étape C : Contrôler l'alignement de l'agrafe.



Huiler (à l'aide d'huile moteur) :

Le corps des poussoirs hydrauliques (17)

Les linguets à rouleau (16)

Reposer :

Les poussoirs hydrauliques (17) (en respectant leur emplacement d'origine)

Les linguets à rouleau (16) munis de leurs agrafes (16a) (en respectant leur emplacement d'origine)

ATTENTION : Vérifier le bon fonctionnement des linguets sur les poussoirs de soupapes avant repose du carter chapeaux des paliers d'arbres à cames.

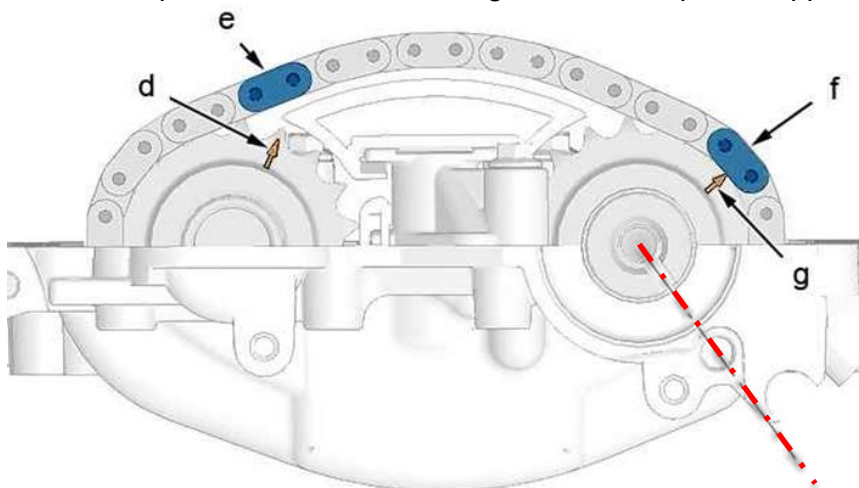


Repose du kit chaîne

Installer la chaîne de distribution sur les pignons des arbres à cames.

Introduire le tendeur hydraulique encore goupillé entre les 2 brins de la chaîne

Positionner et serrer au couple de 8 Nm, les 2 vis du galet sur le corps du support d'arbres à cames.



ATTENTION : Avant la repose, placer l'encoche du pignon en alignement avec le trou de pignage sur le carter chapeaux de paliers d'arbres à cames.

ATTENTION : Vérifier que les maillons repérés en bleu "e" et "f" sont en regard avec les dents repérées "d" et "g" des pignons d'entraînement des arbres à cames ; Dans le cas contraire recommencer l'opération de repose des arbres à cames.



Exemple d'un montage à blanc de la chaîne de distribution sur les arbres à came en respectant le calage (maillons cuivrés de la chaîne alignés avec repères sur pignon AAC).



ATTENTION : Nettoyer les plans de joint avec le produit décapant homologué. Ne pas utiliser d'abrasifs ni d'outils tranchants sur les plans de joint.

Les plans de joint ne doivent comporter ni trace de choc ni rayure.

Appliquer sur le pourtour du carter chapeaux de paliers un cordon de pâte d'étanchéité.

ATTENTION : Ne pas obstruer les canaux d'alimentation en huile du tendeur hydraulique de chaîne de distribution par de la pâte à joint. A cet endroit, une fine couche suffit...

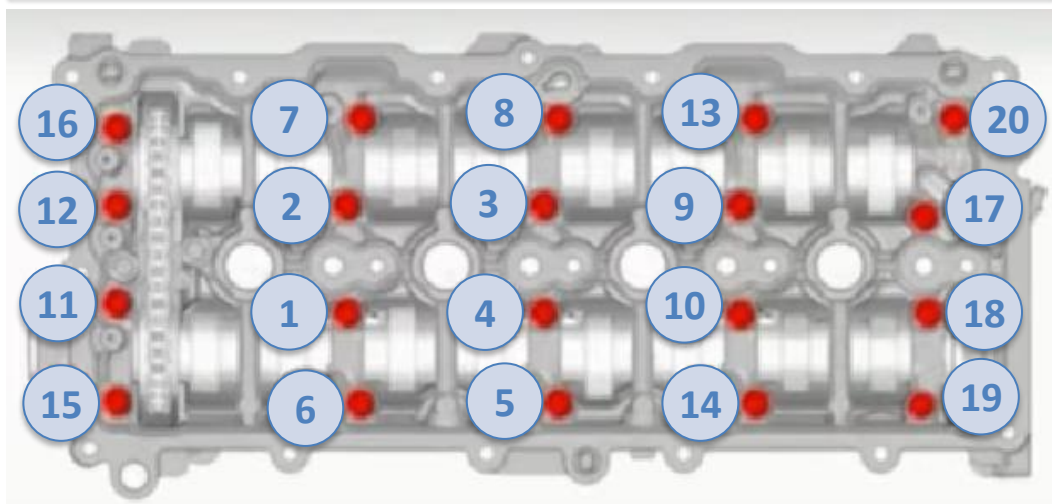


En image ce qu'il NE FAUT PAS FAIRE

Poser les piges.

Positionner le carter chapeaux de paliers d'arbres à cames sur le carter supérieur.

ATTENTION : Ne pas dépasser 5 minutes pour l'opération de mise en place.



ATTENTION : Respecter l'ordre de serrage (Serrer les vis dans l'ordre de 1 à 20).

Reposer les 20 vis du carter chapeaux de paliers d'arbres à cames :

Pré-serrer les vis à 5 Nm (dans l'ordre indiqué)

Serrer les vis à 10 Nm (dans l'ordre indiqué)

Poser le bouchon de fermeture.

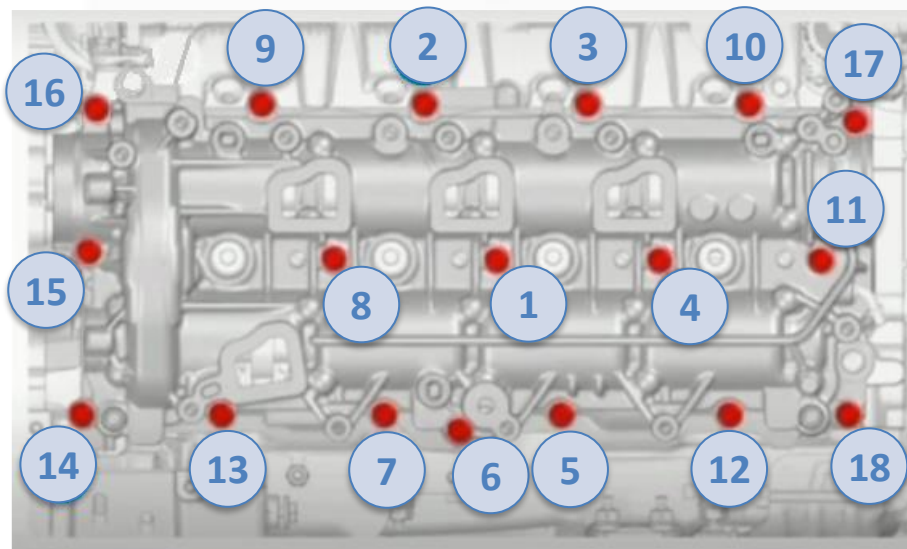
Poser une bague d'étanchéité d'arbre à cames neuve .



Retirer la goupille de maintien du tendeur hydraulique
Appliquer sur le pourtour du carter chapeaux de paliers un cordon de pâte d'étanchéité.

ATTENTION : Ne pas dépasser 5 minutes pour l'opération de mise en place.

Poser le carter porte arbres à cames sur la culasse, installer les 18 vis.



Pré-serrer les vis à 5 (dans l'ordre indiqué)

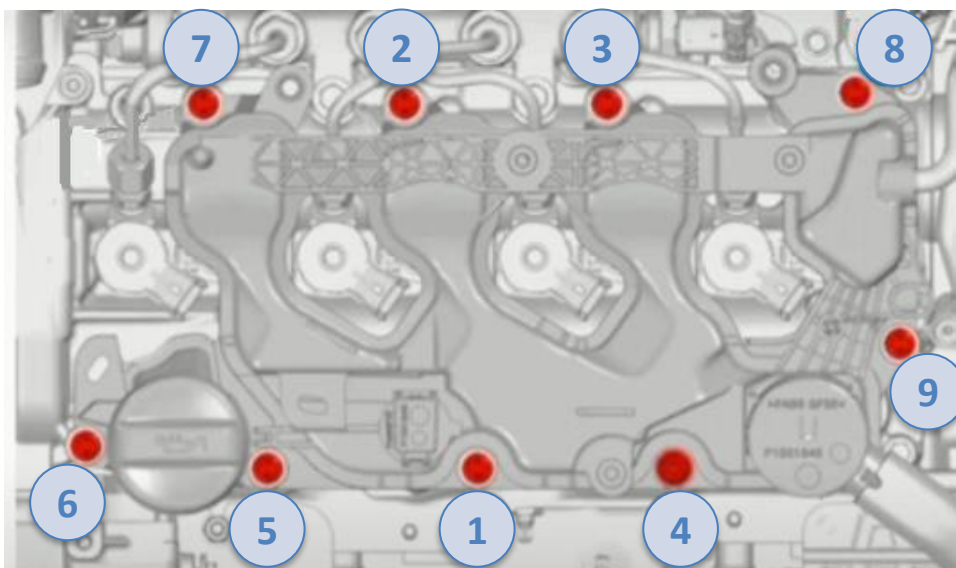
Serrer les vis à 10 Nm (dans l'ordre indiqué)

Respecter le mode opératoire lors du remontage des injecteurs ! Un certain nombre de pièces sont à remplacer systématiquement (joints). Assurer une propreté parfaite. Respecter les couples et angle de serrage.

Reposer les canalisations

Poser la pompe à vide

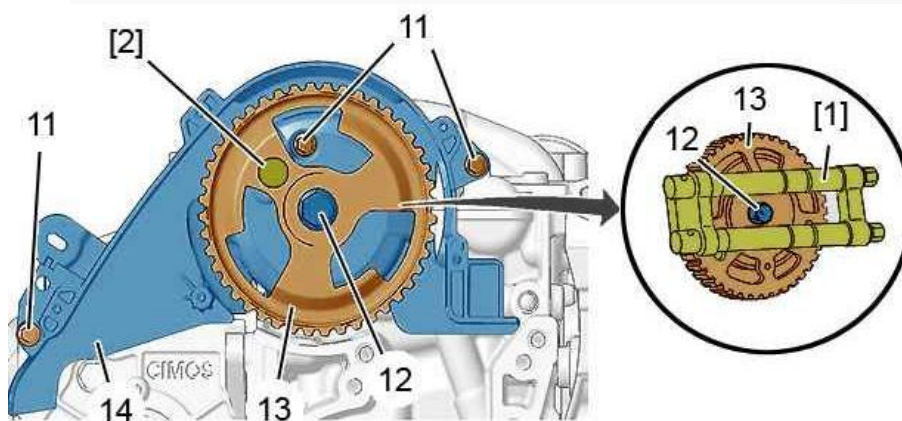
Positionner séparateur d'huile sur la culasse et installer les 9 vis.



Pré-serrer les vis à 5 (dans l'ordre indiqué)

Serrer les vis à 12 Nm (dans l'ordre indiqué)





Reposer :

Le carter de distribution (14)

Les vis (11)

La poulie d'arbre à cames (13)

Poser une vis (12) neuve.

ATTENTION : Remplacer systématiquement la vis (12).

Serrage de la vis (12) À l'aide de l'outil [1] :

- . Pré-serrer à 20 Nm
- . Effectuer un serrage angulaire de 50 °

Faire tourner la poulie d'arbre à cames (13) dans le sens horaire À l'aide de l'outil [1].

Si la poulie d'arbre à cames est trop en avant, revenir d'un quart de tour par rapport au trou de pigeage de la poulie d'arbre à cames (sens antihoraire).

Piger l'arbre à cames l'aide de l'outil [2].

Réinstaller un kit de distribution neuf (KDP459.720).

Procéder dans l'ordre inverse des opérations de dépose.

Respecter les couples et angle de serrage.

Rebrancher la batterie.

Effectuer la vidange de l'huile moteur avec le changement du filtre à huile.

ATTENTION : L'huile à utiliser doit respecter la norme Stellantis SAE 5W-30 FPW9.55535/03.

Démarrer le moteur et vérifier le fonctionnement.

Faire un essai sur route.

Documenter les remplacements de la chaîne et de la courroie crantée.

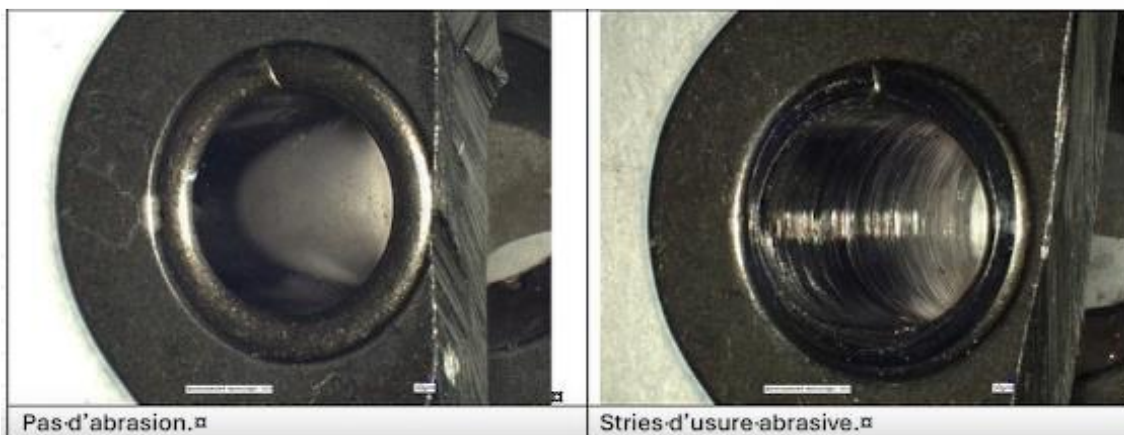


Il y a deux intervalles de vidange recommandé pour les moteurs 1.5 BlueHdi, selon l'utilisation du véhicule.

- Pour une utilisation classique, il faut vidanger le véhicule tous les 20000 km ou 1 an.
- Pour une utilisation plus sévère (trajets courts fréquents, conduite urbaine, remorquage...), il est recommandé de vidanger tous les 15000 km.

FPW9.55535/03	SAE 5W-30
Spécification huile moteur	
Moteur (DV5)	FPW9.55535/03

Illustration des bénéfices apportés par une huile type FPW9.55535/03 sur les liaisons internes d'une chaîne de distribution arbres à cames après endurance au banc moteur.



Lubrifiant RCP 5W-30
Homologué FPW9.55535/03



Autre lubrifiant 5W30
Non homologué FPW9.55535/03



Recommandations

Respecter les procédures de montage des constructeurs ainsi que les couples de serrage indiqués.
Consulter les applications véhicules sur notre catalogue en ligne : eshop.ntn-snr.com



Flashez ce QR Code pour
retrouver nos informations
techniques.

**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.

