

BULLETIN TECHNIQUE



MODELE/VARIANTE :
Discovery, Defender et Range Rover Classic

Bull. N° : 0008
CDS : L8424bu
Edition : 1
Date : 06.05.98

GAMME AFFECTEE :
Tous les véhicules 300 TDi avant les numéros de série :

Discovery - WA748935

Defender - VA129096

Classic - MA664120

Pour les points de changement spécifiques aux numéros de série, se reporter aux **INFORMATIONS CONCERNANT LES PIECES.**

PROBLEME :
DEFAILLANCE DE LA COURROIE DE DISTRIBUTION - MAUVAIS ALIGNEMENT

CAUSE :
Usure prématurée de la courroie de distribution en raison d'un désalignement de la courroie et des poulies.

ACTION :
Ce Bulletin remplace les Bulletins d'Information technique 12/13/96 et 12/10/94. Veuillez éliminer vos copies précédentes et les remplacer par cette information.

Ce Bulletin complète également le Bulletin d'Action d'Entretien A/D482 et doit être utilisé pour les défaillances se produisant pour la première fois et qui sont en dehors des paramètres de l'action d'Entretien.

VEUILLEZ NOTER QUE LA POLITIQUE ET LES PROCEDURES DE GARANTIE NORMALES SONT APPLICABLES.

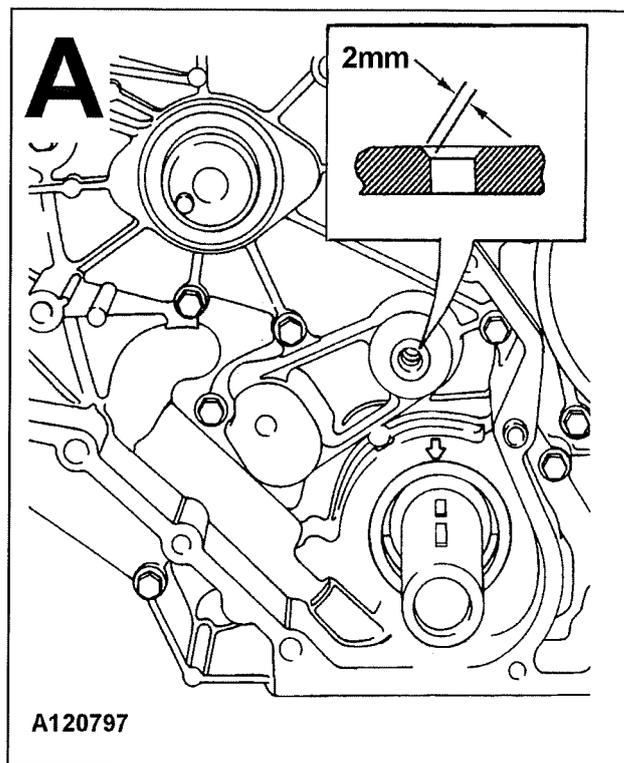
Une fois confirmée la défaillance de la courroie de distribution, remplacer la courroie et les pièces associées comme cela est indiqué ci-après, après avoir d'abord effectué les vérifications de la condition du moteur pour déterminer l'étendue des dégâts indirects.

Vérifier le numéro de série du véhicule par rapport aux détails de points de changement dans les **INFORMATIONS CONCERNANT LES PIECES** pour déterminer le Kit d'Option à utiliser et si un joint avant de vilebrequin est aussi nécessaire.

Se référer à la procédure de réparation indiquée dans la Section 12 du Manuel d'Atelier en observant les instructions supplémentaires de ce Bulletin.

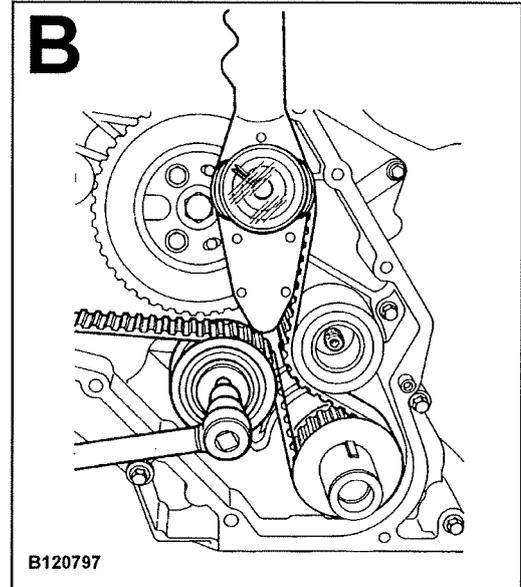
- Déposer le cache-culbuteurs et vérifier que les culbuteurs ne sont pas cassés et que leurs tiges ne sont pas tordues. En cas de culbuteur cassé, il est **impératif** de déposer la culasse et d'inspecter toutes les soupapes pour vérifier qu'elles ne sont pas endommagées ; un guide de soupape raide indiquerait une soupape tordue. Remplacer les composants endommagés.
- En cas de dépose d'une culasse, à l'issue de la réparation, se référer à la référence de remplissage de produit de refroidissement indiquée dans le bulletin 10/02/94.

- Avant de monter le nouveau goujon de poulie tendeuse sur le nouveau carter frontal ou le carter d'origine si celui-ci est conservé, vérifier que le trou de goujon dans le carter frontal a un chanfrein de 2 mm x 45° comme cela est montré, (illustration A). Si aucun chanfrein n'est évident, en pratiquer un à l'aide d'un outil à chanfreiner approprié.



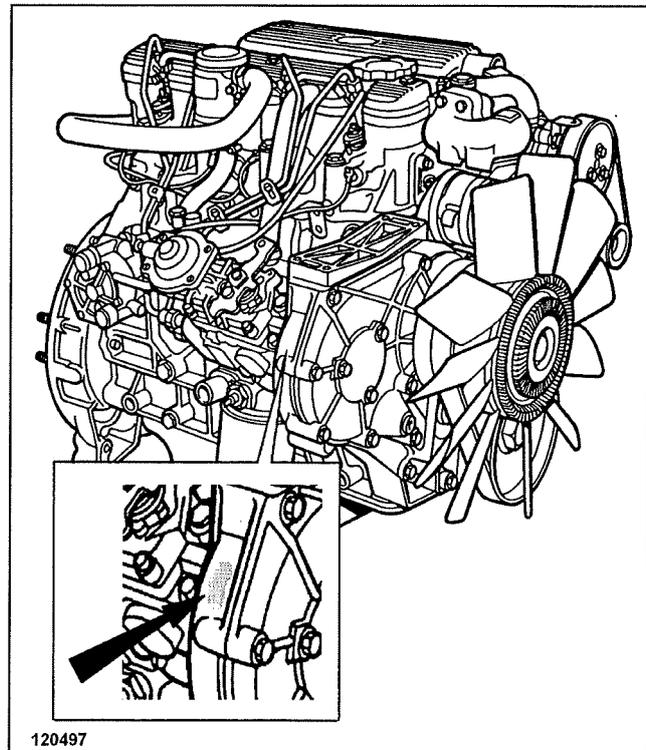
- Lors de la pose de la nouvelle poulie tendeuse, **ne pas** remonter la rondelle d'écartement d'origine. Celle-ci n'est plus utile avec la nouvelle conception et **doit être jetée**.
- Lors de la pose du nouveau tendeur, **ne pas tenter de réutiliser** la rondelle fendue et le boulon à bride d'origine. Ceux-ci **doivent être jetés** car la rondelle fendue est incorporée dans le palier et le boulon à bride est remplacé par le nouveau boulon de culasse.
- Le nouveau pignon de vilebrequin comporte de chaque côté une bride supplémentaire. Avant la pose, vérifier que ces brides n'ont pas subi de dégâts durant leur manipulation.
- La tension de la courroie de distribution n'est plus celle indiquée dans le Manuel d'Atelier. La nouvelle méthode est la suivante et **il est essentiel de respecter très précisément cette procédure** :
 - a) Vérifier que les repères de distribution sont alignés et que les tiges de distribution appropriées sont utilisées comme cela est décrit dans le Manuel d'Atelier.
 - b) Monter la poulie tendeuse et l'ensemble tendeur et serrer l'écrou de fixation de la poulie tendeuse à un couple de 45 Nm.
 - c) Desserrer les trois fixations de la poulie de pompe à injection.
 - d) Placer la courroie de distribution sur les poulies.

- e) Serrer légèrement la vis de blocage du tendeur puis desserrer d'un tour complet. Vérifier que le tendeur se déplace librement.
- f) A l'aide d'un compteur de couple de type à cadran d'une longueur maximum de 250 mm, appliquer un couple de 11 Nm en positionnant le compteur de couple verticalement comme cela est montré (illustration B).
- g) Serrer le boulon de blocage de tendeur à 45 Nm.
- h) Serrer les fixations de poulie de pompe à injection à 25 Nm.
- i) Déposer les tiges de distribution.



Il n'est plus nécessaire de tourner le moteur et de répéter la procédure de tensionnage.

- j) Sur les véhicules ultérieurs, monter un nouveau joint frontal de vilebrequin sur la plaque de carter frontale (pour la définition des véhicules spécifiques, voir la **NOTA** dans les **INFORMATIONS CONCERNANT LES PIÈCES**), reposer la plaque de carter et les carters et auxiliaires restants comme cela est indiqué dans le Manuel d'Atelier.
- k) Appliquer une touche de peinture jaune d'au moins 2 cm de côté à la position indiquée par la flèche sur l'illustration pour indiquer que l'un des Kits d'Option de pièces a été monté.



INFORMATIONS CONCERNANT LES PIECES :

STC4095K Kit de réparation de courroie de distribution - Option 1 – contenant le carter frontal, la courroie de distribution, le pignon de vilebrequin, le tendeur, la poulie tendeuse, le support de pompe FIE, le couvercle latéral, les joints, les douilles et les fixations.

STC4096K Kit de réparation de courroie de distribution - Option 2 – contenant la courroie de distribution, le pignon de vilebrequin, le tendeur, la poulie tendeuse, les joints et les fixations.

ERR7143 Joint frontal de vilebrequin (*NOTA : Ce joint n'est pas inclus dans les kits. Pour les applications correctes, voir les données sur les numéros de série de l'option 2 qui suivent.*)

STC4095K Kit – L'option 1 doit être montée sur les véhicules compris dans les plages de numéros de série suivantes :

Discovery:	Defender:	Range Rover Classic:
MA 081991 à TA 200000 MA 500000 à VA 542370 TA 700000 à VA 711273	MA 939976 à VA 101256	MA 647645 à MA 664120

STC4096K Kit – L'option 2 doit être montée sur les véhicules dans les plages de numéros de série suivantes:

Discovery:	Defender:	Range Rover Classic:
VA 542371 à VA 558898 VA 711274 à WA 748935	VA 101257 à VA 129096	Non applicable

ERR7143 Le Joint frontal de vilebrequin doit être monté sur les véhicules dans les plages de numéros de série suivantes lors de la pose du Kit d'option 2 **STC4096K** :

Discovery:	Defender:	Range Rover Classic:
VA 548520 à VA558898 VA 716697 à WA748935	VA 107351 à VA 129096	Non applicable

REVENDICATIONS SOUS GARANTIE :

Utiliser le code de réclamation : 2G8D

Utiliser le S.R.O. : 12.65.09 Pose du kit - Option 1

Durée prévue: 5,95 Hrs

Utiliser le S.R.O. : 12.65.09/20 Pose du kit - Option 1 (véhicule avec climatisation)

Durée prévue : 6,45 Hrs

Utiliser le S.R.O. : 12.65.89/29 Pose du kit - Option 2

Durée prévue : 3,50 Hrs

Utiliser le S.R.O. : 12.65.89/32 Pose du kit - Option 2 (véhicule avec climatisation)

Durée prévue : 3,70 Hrs

Ces durées sont applicables aux Discovery, Defender et Classic.

Si d'autres réparations ont été effectuées, se reporter dans les manuels ROT aux données pertinentes sur les S.R.O. Les durées revendiquées devraient représenter un contenu de travail réduit par rapport au S.R.O. standard. Par exemple, pour un remplacement des culbuteurs, la durée de révision complète d'un axe de culbuteur n'est pas acceptable.