



Correias da distribuição

Veículo:	CIT27968 / CITROEN DISPATCH JUMPY III / AHZ (DW10CD) / 2,0 / 94 kW / 2010-2016 /
País de fabricação	F
Cilindrada/potência	2.0/94.0kW
Código do motor	AHZ
Código RB	CIT 913
Faixa	ALL

Informações gerais

Nota importante

Os intervalos e procedimentos indicados podem ser alterados em qualquer altura pelos fabricantes dos veículos. Informe-se regularmente online no nosso website acerca de alterações que possam ter sido efetuadas entre duas edições do ESI[tronic].

Os princípios básicos dos intervalos de substituição recomendados consistem nas instruções do fabricante do veículo no momento da sua publicação. Os intervalos posteriormente alterados não poderão ser considerados. Em caso de dúvida, consulte o fabricante ou o importador.

Se o fabricante não fizer qualquer recomendação com relação à substituição da correia dentada, a decisão terá que ser tomada com base em um teste preciso da correia dentada.

Além do estado visível da correia dentada, explicado em detalhe em "Informações gerais" (F5) - "Correia dentada", para a substituição da correia dentada há ainda outros fatores a considerar:

1. A correia dentada em questão é a original ou trata-se já de uma substituição?
2. Quando é que a correia dentada foi substituída pela última vez e a que quilometragem do veículo?
3. São conhecidas as inspeções efetuadas até ao momento e se o veículo foi sujeito a uma manutenção regular?
4. O veículo foi dirigido sob condições de funcionamento difíceis, as quais exigem um intervalo de substituição mais reduzido?
5. O esticador da correia, as polias tensoras e intermediárias e as polias da correia apresentam um bom estado geral?
6. Os outros componentes que se encontram ligados à correia dentada, p. ex. o comando de válvulas, a bomba de água, a bomba de direção hidráulica etc., estão em bom estado e não produzem ruídos estranhos?
7. O estado geral da correia dentada parece de tal forma bom que se pode excluir uma falha de funcionamento até à próxima visita do veículo à oficina?
8. Os danos no motor e os custos a eles associados, em caso de falha de funcionamento da correia dentada, são significativos.
9. Os custos de uma substituição da correia dentada são bastante inferiores aos custos associados aos danos do motor causados por uma falha da correia dentada.
10. Não podem existir dúvidas relativamente ao estado da correia dentada. Em caso de dúvida, aconselhamos ao cliente a substituição da correia dentada.
11. Para mais informações sobre condições de funcionamento mais difíceis, bem como sobre a inspeção, consulte "Informações gerais" (F5) - "Correia dentada", seção "Intervalos de substituição recomendados".

Diretivas Interv. substituição

Veículo fabricado -01.07.2012 (nº RPO -13019) e registado -01.07.2012 (condições normais)

Intervalos de substituição

A cada 240000 km ou 120 meses

Veículo fabricado -01.07.2012 (nº RPO -13019) e registado -01.07.2012 (condições adversas)

Intervalos de substituição

A cada 180000 km ou 120 meses

Veículo fabricado -01.07.2012 (nº RPO -13019) e registado 02.07.2012- (todas as condições)

Intervalos de substituição

A cada 180000 km ou 120 meses

Veículo fabricado 02.07.2012-30.04.2013 (nº RPO 13020-13322) (condições normais)

Intervalos de substituição

A cada 180000 km ou 120 meses

Veículo fabricado 02.07.2012-30.04.2013 (nº RPO 13020-13322) (condições adversas)

Intervalos de substituição

A cada 180000 km ou 120 meses

Veículo fabricado 01.05.2013- (nº RPO 13323-) (condições normais)

Intervalos de substituição

A cada 180000 km ou 120 meses

Veículo fabricado 01.05.2013- (nº RPO 13323-) (condições adversas)

Intervalos de substituição

A cada 180000 km ou 120 meses

Danos no motor

CUIDADO: Embora NORMALMENTE a falha da correia da distribuição resulte em danos no motor, deve-se testar a compressão de todos os cilindros antes de se desmontar a cabeça do motor.

Ferramentas especiais

- Ferramenta do tensor da correia de accionamento dos acessórios - Citroën nº (-).0188.Z/Q1.
- Híbrido: Ferramentas tensoras da correia de accionamento dos acessórios - Citroën nº (-).1603-E/(-).1603-F.
- Híbrido: Manómetro de tensão da correia de accionamento dos acessórios - Citroën nº (-).0107.
- Ferramenta de bloqueio do carreto do veio de excêntricos - Citroën nº (-).0188.M.
- C4 Picasso/Grand Picasso: Extractor do relutor da cambota - Citroën nº (-).0188.P.
- Ferramenta de centragem do carreto da cambota - Citroën nº (-).0188.AH.
- Cavilha de ponto do volante do motor - Citroën nº (-).0188.Y.
- Ferramenta de bloqueio do volante do motor - Citroën nº (-).0188.F.
- Conjunto de bujões cegos - Citroën nº (-).1617-J.
- Grampo da correia da distribuição - Citroën nº (-).0188.AD.

Precauções especiais

- Desligue o cabo de massa da bateria.

- NÃO rode a cambota nem o veio de excêntricos com a correia da distribuição desmontada.
- Desmonte as velas de incandescência para rodar mais facilmente o motor.
- Rode o motor na direcção normal de rotação (salvo indicação em contrário).
- NÃO rode o motor pelo veio de excêntricos ou outros carretos.
- Respeite todos os binários de aperto.

Desmontagem

1. Eleve e apoie a parte dianteira do veículo.
2. Desmontar:
 - Tampa superior do motor.
 - Resguardo inferior do motor.
 - Conduta de ar inferior do turbocompressor.
 - Roda dianteira direita.
 - Protecção contra chapinhagem do lado direito.
 - Correia de accionamento dos acessórios. Utilize as ferramentas nº (-).0188.Z/Q1 ou (-).1603-E/(-).1603-F.

NOTA: Se pretender voltar a usar a correia, marque a direcção de rotação com um pedaço de giz.

- C4 II/DS4/C4 Picasso/Grand Picasso/DS5/C8: Braços do limpa-pára-brisas.
 - C4 II/DS4/C4 Picasso/Grand Picasso/DS5/C8: Coupe-vent.
 - C8/Dispatch/Jumpy: Depósito de expansão do líquido de arrefecimento. NÃO solte os tubos flexíveis.
 - C4 Picasso/Grand Picasso: Reservatório do óleo dos travões. NÃO solte os tubos flexíveis.
 - C4 II/DS4/C4 Picasso/Grand Picasso/DS5/C8: Suporte do coupe-vent.
 - C4 II/DS4/C4 Picasso/Grand Picasso/DS5/C8: Painel isolador sonoro.
 - C4 II/DS4/C4 Picasso/Grand Picasso/DS5: Tampa da caixa de fusíveis do compartimento do motor.
3. Solte e vede os tubos rígidos de combustível. Utilize a ferramenta nº (-).1617-J.
 4. Reposicione a bomba de ferrar.
 5. Desmonte o suporte da bomba de ferrar.
 6. C8/Dispatch/Jumpy: Desligue o tubo de escape dianteiro da secção central.
 7. Apoie o motor.
 8. Desmonte o apoio direito do motor.
 9. Afaste para o lado a cablagem do motor (na tampa da distribuição).
 10. Desmontar:
 - Tampa superior da distribuição [1] .
 - Tampa central da polia da cambota.
 11. Rode a cambota para a direita, para colocá-la em posição de regulação. Certifique-se de que o orifício de ponto do carreto do veio de excêntricos está na posição das 4 horas [2] .
 12. Introduza:
 - Ferramenta de bloqueio do carreto do veio de excêntricos [3] . Ferramenta nº (-).0188.M.
 - Cavilha de ponto do volante do motor [4] . Ferramenta nº (-).0188.Y.
 13. Monte a ferramenta de bloqueio do volante do motor [5] . Ferramenta nº (-).0188.F.
 14. Desmontar:
 - Parafuso da polia da cambota [6] .

NOTA: NÃO use uma chave de impacto para aliviar o parafuso da polia da cambota. Se sentir uma resistência elevada ao aliviar o parafuso, aplique calor para ajudar a remover. Caso contrário, poderão ocorrer danos na cambota e/ou no parafuso.

 - Polia da cambota [7] .
 15. Desligue a ficha múltipla do sensor da posição da cambota.
 16. Desmontar:
 - Relutor [8] . Utilize a ferramenta nº (-).0188.P.

- Tampa inferior da distribuição [9] .

NOTA: Certifique-se de que o relutor não está danificado.

17. Alivie a porca da polia tensora [10] .
18. Rode a polia tensora, afastando-a da correia. Utilize uma chave Allen [11] .
19. Desmonte a correia da distribuição.

Montagem

NOTA: A correia da distribuição tem de ser substituída sempre que é desmontada. 05/13→: A bomba de água têm de ser substituída.

1. Limpe o parafuso da polia da cambota e a rosca da cambota.
2. Verifique se a polia-guia e o carreto da bomba de água funcionam com suavidade.
3. Verifique se o carreto da cambota se desloca livremente no escatel.
4. Certifique-se de que a cavilha de ponto do volante do motor está correctamente colocada [4] .
5. Certifique-se de que a ferramenta de bloqueio do carreto do veio de excêntricos está correctamente posicionada [3] .
6. Se montar uma polia tensora nova:
 - Retire o perno e a porca da polia tensora [10] e [12] .
 - Desmonte a polia tensora.
 - Monte uma polia tensora nova.
 - Certifique-se de que a polia tensora está correctamente posicionada na espiga [13] .
 - Volte a colocar o perno e a porca da polia tensora [10] e [12] .
 - Certifique-se de que a polia tensora está na posição ilustrada [14] .
 - Aperte à mão a porca da polia tensora [10] .
 - Centre o carreto da cambota [15] . Utilize a ferramenta nº (-).0188.AH.
 - Fixe a correia da distribuição ao carreto do veio de excêntricos com um grampo [16] . Utilize a ferramenta nº (-).0188.AD.
 - Coloque a correia da distribuição trabalhando para a direita.
 - Certifique-se de que a correia da distribuição está esticada entre os carretos do lado não esticado.
 - Desmonte a cavilha de bloqueio da polia tensora [17] .
7. Se for reutilizar a polia tensora:
 - Certifique-se de que a polia tensora está correctamente posicionada na espiga [13] .
 - Certifique-se de que a polia tensora está na posição ilustrada [14] .
 - Aperte à mão a porca da polia tensora [10] .
 - Centre o carreto da cambota [15] . Utilize a ferramenta nº (-).0188.AH.
 - Fixe a correia da distribuição ao carreto do veio de excêntricos com um grampo [16] . Utilize a ferramenta nº (-).0188.AD.
 - Coloque a correia da distribuição trabalhando para a direita.
 - Certifique-se de que a correia da distribuição está esticada entre os carretos do lado não esticado.
8. Rode a polia tensora para a esquerda até o ponteiro [18] está na posição ilustrada [19] . Utilize uma chave Allen [11] .

NOTA: Ponteiro da polia tensora à esquerda do entalhe na placa de base.

9. Aperte a porca da polia tensora [10] . Binário de aperto: 21 Nm.
10. Desmonte as ferramentas [15] e [16] .
11. Montar:
 - Polia da cambota [7] .
 - Parafuso da polia da cambota novo [6] .
12. Aperte o parafuso da polia da cambota [6] . Binário de aperto: 50 Nm.

NOTA: Certifique-se de que decorrem menos de 5 minutos entre o pré-aperto e o aperto final do parafuso.

13. Desmonte as ferramentas [3] , [4] e [5] .

14. Rode a cambota seis voltas para a direita.

15. Montar:

- Cavilha de ponto do volante do motor [4] .
- Ferramenta de bloqueio do carreto do veio de excêntricos [3] .
- Ferramenta de bloqueio do volante do motor [5] .

16. Alivie:

- Parafuso da polia da cambota [6] .
- Porca da polia tensora [10] .

17. Rode a polia tensora para a direita até o ponteiro ficar alinhado com o entalhe [20] e [21] . Utilize uma chave Allen [11] .

NOTA: Se a polia tensora for excessivamente rodada: Rode totalmente para a esquerda e repita o processo de esticamento.

18. Aperte a porca da polia tensora [10] . Binário de aperto: 21 Nm.

19. Desmonte as ferramentas [3] e [4] .

20. Desmontar:

- Parafuso da polia da cambota [6] .
- Polia da cambota [7] .

21. Montar:

- Tampa inferior da distribuição [9] .
- Relutor [8] .

22. Revista o parafuso da polia da cambota com um composto de fixação de roscas adequado.

23. Montar:

- Polia da cambota [7] .
- Parafuso da polia da cambota [6] .

24. Aperte o parafuso da polia da cambota [6] . Binário de aperto:

- A - excepto HYbrid4: 80 Nm + 60°.
- B - HYbrid4: 70 Nm + 110°.

NOTA: NÃO use uma chave de impacto para apertar o parafuso da polia da cambota.

25. Desmonte a ferramenta de bloqueio do volante do motor [5] .

26. Monte os componentes pela ordem inversa à da desmontagem.

Diagrama:1179408

