Guide de montage Turbocompresseur

A lire impérativement avant d'ouvrir !

Attention !

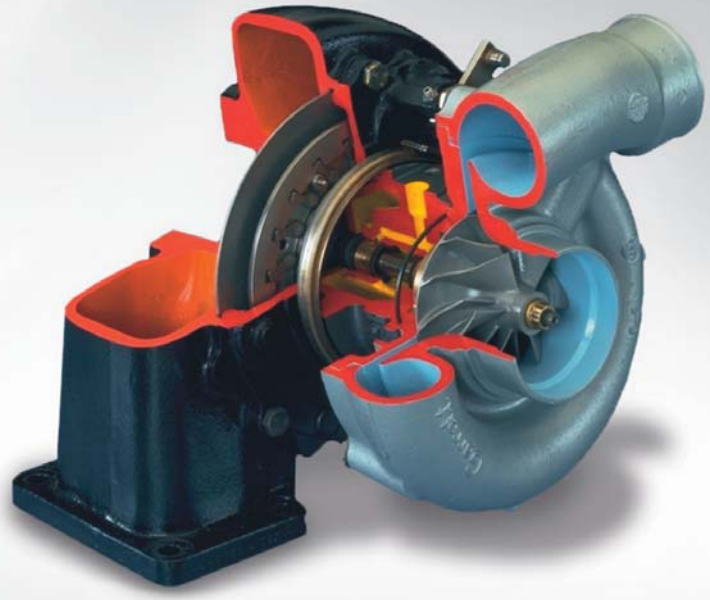
Au montage, veuillez respecter les instructions de réparation du fabricant du moteur ainsi que les recommandations générales suivantes :

- Vérifiez la cause de la panne du turbo compresseur à remplacer.
- Vérifiez et, au besoin, nettoyez la conduite d'admission et le collecteur d'échappement du moteur. Tout corps étranger dans une conduite provoque automatiquement des dégâts à la mise en service.
- Les conduites d'alimentation et de refoulement d'huile sont également à contrôler et à nettoyer. En cas de doute, les conduites doivent être remplacées.
- Avant le montage, contrôlez les circuits d'air et d'huile du moteur, procédez à un échange du filtre à air, faites la vidange et changez également le filtre à huile. Utilisez uniquement l'huile de moteur homologuée par le fabricant.
- Remplissez l'orifice de remplissage d'huile du turbo compresseur avec une huile de moteur propre, de manière à assurer une bonne lubrification dès la mise en service.
- Utilisez le nouveau kit de montage.
- N'utilisez jamais un produit d'étanchéité liquide sur les raccordements des conduites.
- Démarrez le moteur et laissez le tourner environ 30 secondes avant de le monter en charge.

Attention!

Le non-respect des instructions de montage entraîne la perte de tout recours en garantie.

En plus des indications fournies dans ce guide, prenez impérativement connaissance des éventuelles instructions particulières du constructeur du moteur AVANT le montage du turbocompresseur.

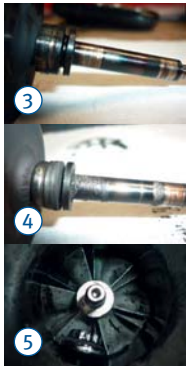


Editeur : © MS Motor Service France S.A.S.

Instructions Générales de Montage

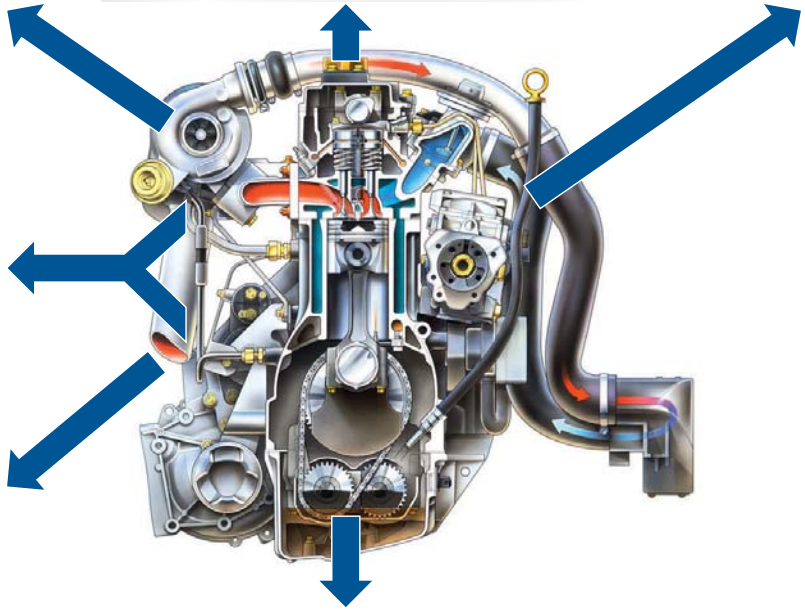
ARRIVEE D'AIR
Filtre : à remplacer.
Durits : à contrôler, nettoyer ou remplacer si nécessaire.
Reniflard : à contrôler, nettoyer ou remplacer si nécessaire.
Risques :
- Passage de corps étrangers. (1)
- Cavitation sur le rotor compresseur. (2)
- Bruit anormal / Sifflement.

ARRIVEE ET RETOUR D'HUILE
Durits : à contrôler, nettoyer ou remplacer si nécessaire.
Risques :
- Surchauffe. (3)
- Cokéfaction. (4)
- Grippage. (5)

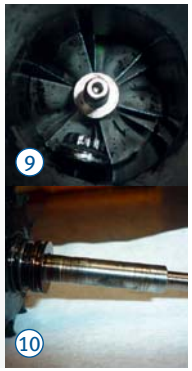


ECHAPPEMENT
Collecteur : nettoyer ou remplacer si nécessaire.
Vanne EGR : à contrôler, nettoyer ou remplacer si nécessaire.
Catalyseur : nettoyer ou remplacer si nécessaire.
F.A.P. : nettoyer ou remplacer si nécessaire.
Risques :
- Passage de corps étrangers. (6)
- Effort axial anormal.
- Survitesse / Pompage. (7)
- Bruit anormal / Sifflement.
- Blocage de la géométrie variable.

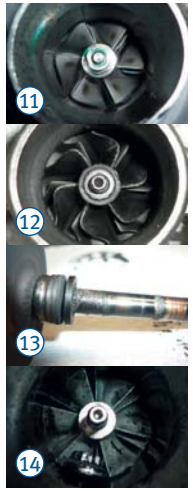
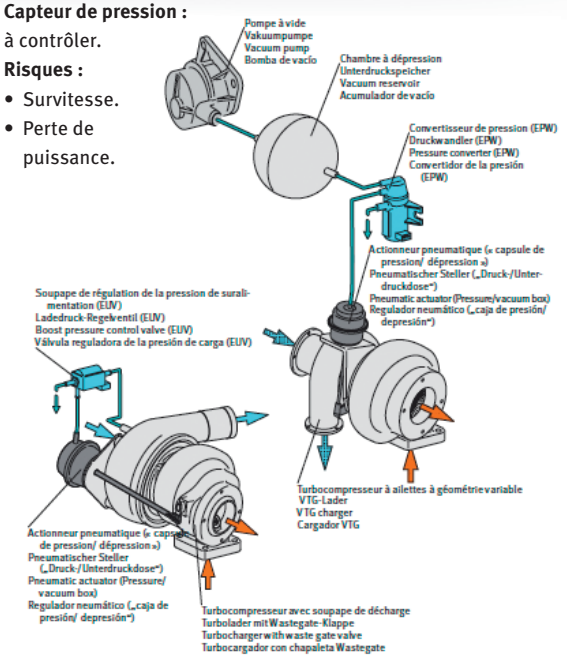
CIRCUIT ADMISSION
Durits : à contrôler, nettoyer ou remplacer si nécessaire.
Echangeur : à contrôler, nettoyer ou remplacer si nécessaire.
Risques :
- Survitesse / Pompage. (8)
- Effort axial anormal.
- Bruit anormal / Sifflement.



CIRCUIT D'HUILE
Pompe : contrôler pression et débit.
Crépine : à contrôler, nettoyer ou remplacer si nécessaire.
Carter: nettoyer.
Compression et étanchéité des cylindres. : à contrôler.
Risques :
- Grippage. (9)
- Particules abrasives. (10)
- Cokéfaction.



VIDANGE (obligatoire)
Filtre : à remplacer.
Huile : respecter les préconisations du constructeur.
Niveau : ne jamais dépasser le maxi.
Risques :
- Destruction des paliers. (11)
- Cavitation sur le rotor compresseur. (12)
- Cokéfaction. (13)
- Grippage. (14)
- Emballement moteur.



CIRCUIT DE REGULATION
Electrovanne : à contrôler.
Pompe à vide : contrôler la dépression.
Durits : contrôler l'étanchéité, remplacer si nécessaire.
Capteur de pression : à contrôler.
Risques :
- Survitesse.
- Perte de puissance.