

Le KIT PSA DV6 (! Ne convient pas pour les Expert et Jumpy !)



RAPPEL : le turbocompresseur n'est pas une pièce d'usure, son changement est dû à une avarie moteur, des défauts d'utilisation et/ou d'entretien.

Conseils sur la recherche de panne :



- Le **premier contrôle** se porte sur les joints d'injecteurs et leur étanchéité. Si présence d'une mélasse aux embases des injecteurs, procéder à la remise en état. Si la remise en état n'est pas effectuée, aucune garantie ne sera appliquée.



- Le **deuxième contrôle** porte sur la pompe à vide et son filtre tamis en entrée. Si faiblement encrassé, nettoyer sinon remplacer la pompe complète, référence 7.02551.05.0 (application la plus répandue).



- Le **troisième contrôle** se fait en déposant le conduit d'arrivée d'air au turbocompresseur (venant de la boîte à air) afin de constater la présence (**ou non**) de l'écrou de la roue compresseur. Si l'écrou est manquant, le retrouver impérativement avant remontage du nouveau turbocompresseur.
Ceci est l'un des symptômes du grippage d'un turbocompresseur.

Ces recommandations viennent en complément de notre procédure générale de montage du turbocompresseur jointe avec le turbocompresseur, les préconisations constructeur faisant toujours office de références.

Le KIT PSA DV6 (! Ne convient pas pour les Expert et Jumpy !)

Conseils de montage P.S.A. 1.6 HDI

Une fois les premiers contrôles effectués, procédez à la remise en état des joints d'injecteurs (si nécessaire) et contrôlez la présence d'huile et autres particules dans le résonateur en sortie de turbocompresseur et aux besoins, nettoyer.

2 options s'offrent à nous :

1. Si le turbocompresseur actuel et le circuit d'air le permettent, procédez aux 2 opérations de rinçage moteur avec à chaque fois, une vidange par gravité, 1 filtre à huile neuf, 1 dose de produit de rinçage et l'huile nécessaire pour être entre le mini et le maxi de la jauge d'huile.

Démarrer et maintenir le véhicule à 2000 tr/min pendant 10 min puis, vidanger.

Cette opération est à effectuer 2 fois.

Maintenant, procéder au démontage du turbocompresseur, du carter d'huile moteur et de la crépine.

2. Si le turbocompresseur actuel ne permet pas (*axe de turbo cassé avec fuite d'huile importante*) de réaliser les 2 vidanges avec un produit de rinçage, procéder au démontage du turbocompresseur et des autres organes.

Le KIT PSA DV6 (! Ne convient pas pour les Expert et Jumpy !)

Conseils de montage P.S.A. 1.6 HDI

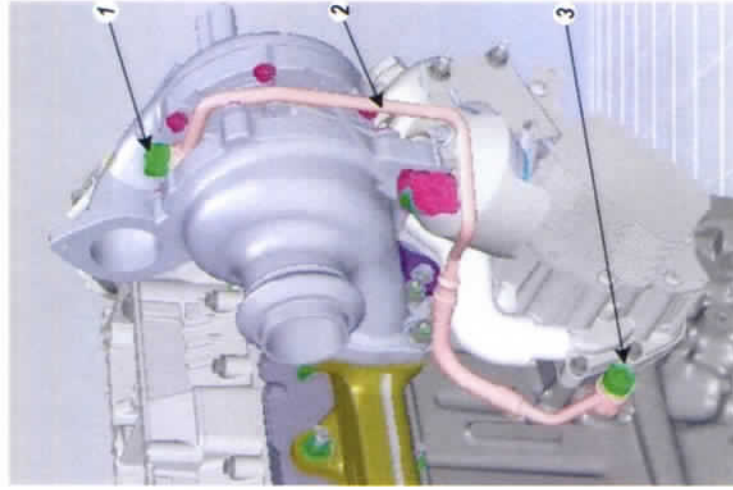
Le démontage :

- Réaliser la vidange moteur par gravité et déposer le filtre à huile
- Déposer le F.A.P. / catalyseur
- Déposer tous les conduits d'admission en air
- Déposer la pompe à vide (pour nettoyage ou changement)
- Débrancher les durits d'huile du turbocompresseur et les déposer (vérifier l'absence du filtre tamis de la vis creuse dans le carter moteur)
- Déposer le turbocompresseur
- Déposer l'échangeur air/air du turbocompresseur
- Déposer le carter d'huile moteur
- Déposer la crépine de la pompe à huile

Le remontage s'effectue dans le sens inverse du démontage mais, avec les pièces neuves. Se reporter à la **page 4** pour les spécificités techniques liées au montage.

A chaque vidanges (remis en huile), une procédure de redémarrage moteur doit être effectuée (débranchez les injecteurs ou le capteur PMH afin d'actionner le démarreur jusqu'à extinction du voyant d'huile puis, effacez les codes défauts).

Le KIT PSA DV6 (! Ne convient pas pour les Expert et Jumpy !)



Le système de graissage doit avoir toute votre attention:

- La vis creuse n°3 comporte un **filtre tamis** qu'il faut **impérativement enlever** (illustration et référence 037660).
 - Le serrage des raccords de la durit d'arrivée d'huile doit se faire au **couple de 30 N.m** avec 2 accessoires (non fournis) de diamètre A = 8,5 mm et B = 7,5 mm qui limitent toute rotation des dits raccords comme illustré ci-dessous.
 - A chaque vidange, il doit être pratiqué **une procédure de redémarrage moteur** (débranchez les injecteurs ou le capteur PMH afin d'actionner le démarreur jusqu'à extinction du voyant d'huile puis, effacez les codes défauts), dans le but de lubrifier le turbocompresseur et éviter ainsi tout démarrage « à sec ».
- Dans le cas contraire**, la durée de vie de ce dernier serait fortement impactée.

