

Les turbocompresseurs



Conseils de montage n°2: les moteurs RENAULT 1,5 (K9K) et 1,9 dci (F9Q)

Le turbocompresseur



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.

Les véhicules concernés par ces deux motorisations sont, le Groupe Renault (*Renault, Dacia et Nissan*) et Suzuki, toutes puissances confondues.

Les turbocompresseurs impactés sont par exemples:

- Pour le 1,5 dci : 5435-988-0000, 5435-988-0002 et 5439-998-0070 ...
- Pour le 1,9 dci : 708639-5010S, 751768-5004S et 5303-988-0048...

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

Le turbocompresseur



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 :



L'encrassement voir l'obturation du système de reniflard.
Le système de reniflard est composé du décanteur, de la durit de repiquage sur le conduit d'admission et du conduit d'admission d'air reliant le turbocompresseur à la boîte à air.



L'usure prématurée de la segmentation et du bas-moteur.
Une prise des compressions est recommandée ainsi que l'inspection du bas-moteur (coussinets de bielles) lors de la casse d'un turbocompresseur.
Ces recommandations deviennent obligatoires si le moteur s'est emballé « auto-alimentation », même si le niveau d'huile reste visible sur la jauge.

Le turbocompresseur

Procédure générale de montage du turbocompresseur



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

- La totalité des durits et conduits (y compris l'échappement) doit être inspectée, nettoyée et au besoin remplacée !
- L'échangeur d'air et le système de reniflard constituent une « réserve » de particules et d'huile provenant de la casse du turbocompresseur d'origine !
- L'ensemble de la filtration doit être remplacé !
- **1 turbocompresseur = 1 vidange = 1 filtration complète (air/huile minimum)**



Le turbocompresseur

Procédure générale de montage du turbocompresseur



- Réalisez la vidange moteur en prenant soin de changer le filtre à huile et le filtre à air, si besoin procédez à un rinçage moteur avec un produit adapté au préalable. Important : veillez à bien respecter l'indice d'huile moteur conseillé par le constructeur,



- Présentez le joint d'échappement sur la « semelle » du turbocompresseur pour faciliter la mise en place de celui-ci et éliminer tout risque d'erreur au montage,



Raccordez la durit de sortie d'huile du turbocompresseur au moteur avec un joint neuf.
(NE JAMAIS utiliser de produit d'étanchéité liquide « pâte à joint »),



Le turbocompresseur

Procédure générale de montage du turbocompresseur



- Remplissez l'orifice d'entrée d'huile du turbocompresseur avec la même huile que celle utilisée pour réaliser la vidange,



- Raccordez naturellement la durit d'entrée d'huile du turbocompresseur au moteur,



- Procédez à l'aide de la valise de diagnostic soit :
 - * une coupure d'injection (moteur diesel),
 - * une coupure d'allumage (moteur essence),
 - * **Ou débrancher le capteur PMH ou les injecteurs,**Puis actionnez le démarreur jusqu'à l'extinction du voyant d'huile moteur (de 20 à 40 secondes)



Le turbocompresseur

Procédure générale de montage du turbocompresseur



- Une fois l'opération terminée, remettez les paramètres de fonctionnement (ou effacez les codes défauts) et démarrez,



- Laissez tourner le moteur à son régime de ralenti pendant 1 minute puis procédez à de faibles accélérations,



- Le véhicule est maintenant prêt pour un essai routier.

