



Procédure de montage pour moteur reconditionné à transmettre à votre garagiste !

Vous venez d'acquérir un moteur reconditionné en échange-standard. Ce produit a été reconstruit selon les règles de l'assurance qualité reconnues en Europe. Cependant, pour vous assurer de son bon fonctionnement et de sa fiabilité dans le temps, vous devez IMPÉRATIVEMENT respecter les consignes de montage ci-après énumérées. À défaut de respect de cette procédure, la société STOCKO MOTORS serait déchargée de toute responsabilité en cas de non fonctionnement du produit. Si vous entendez faire jouer une garantie, il vous appartiendra de prouver que la présente procédure de montage a bien été respectée :

1/Conformité:

Veillez comparer les pièces vendues afin de contrôler la conformité. En cas de doute veuillez nous contacter.

2/Identifier les problèmes

Avant d'effectuer le remplacement de votre moteur, il est nécessaire de bien identifier les problèmes survenus sur le moteur défectueux. Les mêmes causes produisent les mêmes effets. Trouver l'origine de la défaillance vous assurera la fiabilité et la longévité du moteur de remplacement.

3/ Nettoyer le compartiment moteur

Il est souhaitable de nettoyer le compartiment moteur après dépose de l'ancien moteur. Cette opération vous permettra d'une part de réaliser le montage de votre nouveau moteur dans de bonnes conditions, et d'autre part vous permettra peut-être de mettre en évidence des dysfonctionnements d'organes périphériques au moteur.

4/ Circuit de refroidissement

A - Liquide refroidissement : Le liquide de refroidissement doit être obligatoirement remplacé.

B - Radiateur : Le radiateur doit être obligatoirement contrôlé par un professionnel qui vous garantira de sa conformité :

- Qualité des nids d'abeille
- Nettoyage des nids d'abeille
- Nettoyage des boîtes à eau
- Contrôle de l'entartrage et de l'encrassement du circuit interne
- Nettoyage si nécessaire du circuit interne
- Contrôle de l'étanchéité du radiateur

Si un doute persiste sur l'état du radiateur, ne pas hésiter à le remplacer par un neuf.

C - Refroidisseur d'huile

Si c'est un radiateur simple à air, il faudra nettoyer les tuyaux internes pour éviter de possibles bouchons, ou bien le changer si le panneau est très abîmé. S'il est mixte, eau-huile, il faut vérifier son état interne de pression. S'il y a des pores ou des fissures dans les tuyaux d'eau, l'huile se mélangera au circuit de réfrigération provoquant des bouchons dans le radiateur. En cas de doute, le remplacer impérativement.

D - Durites du circuit de refroidissement

Toutes les durites doivent être obligatoirement remplacées par des neuves. Contrôlez la qualité des colliers de serrage des durites.

E - Bocal de dégazage

- Nettoyez le bocal de dégazage
- Contrôlez le bon fonctionnement de la soupape de dégazage

F - Pompe à eau

Si non fournie avec le moteur, elle doit être remplacée obligatoirement par une pompe à eau neuve.

G - Ventilateurs

Contrôler le bon fonctionnement des ventilateurs.

H - Thermostat/calorstat/thermo-contact

Ils doivent être obligatoirement remplacés par des neufs.

I - Divers

Sur moteurs J8S, contrôle ou remplacement impératif du radiateur de chauffage.

5/ Collecteurs admission et échappement

Les collecteurs doivent être contrôlés au niveau de la face d'appui sur la culasse. Il est nécessaire de contrôler l'absence de fêlures sur le corps des collecteurs. Les remplacer si nécessaire. Avant réassemblage sur votre moteur reconstruit, il est obligatoire de les nettoyer afin d'éliminer tout corps étranger pouvant se trouver à l'intérieur.

6/ Filtre à air

Le compartiment du filtre à air doit être parfaitement nettoyé et le filtre à air doit obligatoirement être remplacé par un filtre à air neuf.



7/ Durites de ré-aspiration des vapeurs d'huile

Les durites doivent obligatoirement être remplacées par des neuves.

ATTENTION : avant remontage des durites neuves, vous devez vous assurer de la présence et de la propreté de l'ajutage calibré.

8/ Courroies et poulies

Toutes les courroies, kit de distribution et poulies damper, lorsqu'elles n'ont pas été fournies par le vendeur, doivent obligatoirement être remplacées par des pièces neuves.

9/ Echangeur d'air (moteur turbocompressé)

L'échangeur d'air doit obligatoirement être déposé et contrôlé par un professionnel, afin de s'assurer de la non présence d'élément liquide ou de fragments métalliques à l'intérieur. En cas de présence de liquide et/ou de fragments métalliques, veuillez le remplacer par un neuf.

10/ Turbo (moteur TURBO compressé)

Vous devez obligatoirement le faire contrôler par un professionnel agréé qui vous en garantira le bon fonctionnement.

Le turbo est graissé avec l'huile du moteur. S'il existe des jeux internes, cela provoquera une consommation élevée d'huile et des fuites de pression de graissage qui se répercuteront sur le moteur. Une fois installé, vérifiez que les valeurs de sortie d'air soient celles indiquées, sinon il n'y aura pas de réponse efficace du moteur.

11/ Vanne Egr

Elle a pour mission de faire circuler une quantité de gaz d'échappement vers l'admission pour être à nouveau brûlé. Cette vanne s'ouvre ou se ferme en fonction de la quantité de gaz existant. Il faut vérifier que le boîtier papillon ne soit pas cassé ou bloqué par la calamine. Si elle ne fonctionne pas correctement, cela peut affecter la combustion provoquant des erreurs, des excès de fumée et un mauvais fonctionnement du moteur.

12/ Catalyseur, Tuyaux, Silencieux

Ils ne doivent pas être bouchés car cela complique la circulation correcte des gaz d'échappement. Cela peut occasionner une rétention excessive de gaz dans le collecteur d'échappement, altérant la température de combustion dans la culasse, ce qui abîmera le moteur. Il ne doit pas y avoir non plus de cassures qui peuvent provoquer des détonations et des vibrations qui se transmettraient au moteur et au véhicule.

13/ Système d'injection

A - Moteur Diesel

- Pompe à injection + faisceaux + injecteurs : il est obligatoire de les faire contrôler par un professionnel agréé, qui vous en garantira le bon fonctionnement.
- Veuillez contrôler les tuyaux d'injecteurs.
- Les joints des injecteurs doivent obligatoirement être remplacés par des neufs.

B - Filtre à gasoil

Ce filtre doit être obligatoirement remplacé par un neuf. Si des particules sont présentes, veuillez nettoyer le réservoir moteur.

C - Bougies

Veuillez remplacer toutes les bougies par des neuves.

D - Débitmètre

Veuillez contrôler votre débitmètre et le remplacer si nécessaire.

E - Moteur essence

- Pompe à injection + faisceaux + injecteurs : il est obligatoire de les faire contrôler par un professionnel agréé, qui vous en garantira le bon fonctionnement.
- Veuillez contrôler les tuyaux d'injecteurs.
- Les joints des injecteurs doivent obligatoirement être remplacés par des neufs.
- Veuillez installer des câbles neufs. Si le véhicule est équipé d'un Delco conventionnel, veuillez changer la tête et les rupteurs, vérifiant que les avances du rotor enclenchent correctement.

14/Volant moteur

A - Volant bi-masse

Si les ressorts entre les plats sont usés ou ont perdu leur dureté de retenue, il se produira un impact entre eux, qui transmettra une forte vibration au vilebrequin pouvant le casser. Un spécialiste doit vérifier son jeu axial et radial avant son montage.

B - Boulons volant moteur

Dans le cas où les trous des boulons du volant d'inertie seraient complètement percés à l'arrière du vilebrequin, les boulons devront être traités avec de la colle d'étanchéité «freinfilet» pour éviter des fuites. Ces boulons doivent être remplacés par des neufs. Ils doivent toujours être serrés conformément aux spécifications du fabricant d'origine.

15/ Précautions à la mise en route

A - Huile moteur

Le moteur rénové en échange que vous venez d'acquérir, est livré sans huile moteur. N'oubliez pas d'effectuer le remplissage d'huile



et le contrôle du niveau avant la mise en route de votre nouveau moteur.

ATTENTION : Il est impératif de respecter les niveaux. Trop d'huile est aussi préjudiciable que pas assez d'huile ! Utiliser une huile de qualité correspondante au moteur « essence, essence turbo, Diesel, turbo Diesel ».

B – Réglages

Faire les réglages et mise au point suivant les indications du constructeur. Respecter des couples de serrage. Vérifier que les valeurs de pression d'huile et les températures indiquées sur les instruments du véhicule correspondent au bon fonctionnement du moteur. Ceci assure une réponse efficace de l'ouverture du thermostat, du ventilateur, et de la bonne circulation dans le radiateur, en maintenant la température normale de travail.

C - Carters et couvercles

Il peut arriver que certains moteurs vous soient livrés avec des carters d'huile ou cache culbuteurs différents de votre moteur ou avec de la peinture ou marquage. Dans le cas où votre carter n'est pas le même, le remplacer par votre ancien (Attention à remplacer dans ce cas la crépine d'huile). Ces carters différents sont posés, afin de protéger le moteur. Ceci est tout à fait normal dans le cadre de l'échange standard, car certains moteurs sont montés sur différents modèles de véhicules. Si le carter/couvercle culasse de l'ancien moteur est cassé, l'achat d'un nouveau reste à la charge du client.

D - Circuit de refroidissement

- N'utiliser que du liquide de refroidissement préconisé par le constructeur du véhicule.
- Vérifier la contenance de votre circuit de refroidissement tel que l'indique le constructeur du véhicule.
- Afin d'éviter tout risque de surchauffe moteur, il est obligatoire de procéder à la purge du circuit de refroidissement.
- Si vous utilisez moins de liquide de refroidissement que la quantité préconisée par le constructeur, vous devez vous interroger sur la qualité de la purge effectuée.
- Si vous utilisez plus de liquide de refroidissement que la quantité préconisée par le constructeur, vous devez vous interroger sur l'étanchéité de votre circuit de refroidissement.

Avant essai sur route vérifier que les ventilateurs fonctionnent.

E - Amorçage circuit d'huile

Avant mise en route vous devez vous assurer que le circuit d'huile est correctement amorcé. Faire tourner le moteur au seul démarreur en coupant l'alimentation gasoil ou électrique et vérifier que l'huile arrive à la cartouche filtrante.

F - remise à zéro de la partie électronique

Tout montage d'un moteur implique une remise à zéro de la partie électronique du véhicule.

G – Rodage du moteur reconditionné

80 km/h pendant 10 000 c'est fini ! Mais certaines mesures doivent obligatoirement être respectées pendant les 1000 premiers kilomètres.

- Il n'est pas recommandé de laisser le moteur au ralenti les premières heures de fonctionnement dans le garage. Il doit être maintenu en accélération, travaillant ainsi avec des valeurs plus adéquates de pression d'huile, de réfrigération et de combustion.
- Ne pas charger le véhicule au maximum
- Faire tourner le moteur en faisant varier constamment le régime, sans dépasser les 2/3 du régime maximum pendant les premiers 1000 kilomètres sans jamais atteindre les régimes les plus hauts.
- Éviter de rouler en sous-régime
- Ne pas tirer les rapports
- Ne pas effectuer de longs trajets en côte (charge trop élevée)
- Ne pas effectuer de longs trajets en descente (charge insuffisante et régime de décélération défavorable)
- Ne pas utiliser le frein moteur
- Ne pas rouler à vitesse maximale
- Ne pas rouler à des températures extérieures extrêmes
- Ne pas rester longtemps arrêté au ralenti (par ex. arrêts aux feux, embouteillage)
- Éviter les autoroutes, embouteillages, la ville
- Contrôler le niveau d'huile pendant la période de rodage tous les 50 à 100 kms

16/ Entretien du moteur

A - Resserrage culasse

Pour cette opération, vous devez obligatoirement suivre les instructions du constructeur.

B - Vidange moteur et remplacement des filtres

-IMPORTANT ! : Il faut impérativement faire une vidange complète avec filtres et révision du moteur entre 800 et 1000 kilomètres puis 7500 kms et 15000 kms :

- Vidanger le moteur et changer le filtre à huile,
- Vérifier étanchéité du moteur (eau/huile), Resserrage carter de distribution, carter d'huile fixation de la boîte à vitesse, collecteurs admission et échappement.
- Vérifier : fonctionnement du thermo-contact, du ventilateur, tension des courroies, Réglage des soupapes, réglage du ralenti.

Par la suite, les révisions devront se faire obligatoirement tous les 10 000 kilomètres.