

# ***IDF MOTEURS***

## **NOTICE DE MONTAGE et D'UTILISATION**

### **TURBO COMPRESSEUR**

IMGT02-TC  
Indice B

#### **1- Contrôle préliminaires :**

- Vérifier les conditions de filtration d'air en ayant pris soin de nettoyer la boîte à air et remplacer l'élément filtrant, ou bien l'huile dans le cas de filtres à bain d'huile.
- Vérifier qu'entre la sortie du filtre à air et l'entrée au turbo-compresseur ne subsistent pas d'étranglements du conduit, de ruptures qui pourraient laisser passer d'éventuels corps étrangers.
- Vérifier que l'intérieur des collecteurs du moteur soient parfaitement propres. Il ne doit pas subsister de parties en saillie qui puissent se détacher. ( ex. : morceaux de joints, pâte à joints, etc...).
- Remplacer impérativement huile moteur et filtre à huile.
- Il est impératif de procéder au remplacement de la durite d'arrivée d'huile au Turbo.
- Ne pas changer un Turbo sans connaître sa cause de panne.
- Il est impératif de contrôler l'état général du moteur (notamment les compressions qui doivent être correctes)

#### **2 - Montage du Turbo sur le moteur et mise en route :**

- Enlever tout les bouchons et protections présents sur le Turbo (Entrée/sortie d'huile, entrée/sortie d'air, entrée/sortie gaz d'échappements) et vérifier qu'aucuns corps étrangers soient présents dans les carters de turbine et compresseur ; Dans l'éventualité, ôter le corps étranger en prenant soin de ne pas endommager les ailettes.
- Avant de remonter le turbo, faire tourner le moteur juste avec le démarreur, de façon à faire couler l'huile par la durite d'arrivée au turbo (dans un récipient) durant quelques secondes. Ainsi, la purge du circuit d'arrivée d'huile au turbo est effectuée, le débit doit être instantané et abondant .
- Contrôler le bon positionnement du turbo-compresseur sur le moteur. Après le bon positionnement des carters de turbine et compresseur, bloquer les vis de serrage.
- Vérifier que l'entrée et la sortie du compresseur corresponde parfaitement avec les respectives connexions. Contrôler que d'éventuels raccords rigides ne puissent pas transmettre des efforts ou sollicitations anormales.
- Procéder à la fixation du turbo-compresseur et des tubulures, en utilisant exclusivement les joints originaux prévus. N.B. :Il est à proscrire l'emploi de pâte à joints sur les raccords d'entrée et sortie d'huile.
- Remplir d'huile moteur propre, le trou de graissage sur le corps central du turbo.
- Rattacher le tube d'arrivée d'huile au turbo-compresseur, en laissant détaché le tube de retour d'huile de la turbine.
- Faire tourner le moteur par le biais du démarreur sans le mettre en route, jusqu'à ce qu'un flux d'huile régulier sorte du retour d'huile du turbo.
- Remplir également le turbo par l'arrivée d'huile et purger le circuit.
- Raccorder le tube de retour d'huile, en s'assurant que l'huile puisse s'écouler librement.
- L'installateur du turbo-compresseur doit toujours vérifier que la pression d'utilisation est correcte, moteur en pleine charge.
- Mettre en route le moteur, en le faisant tourner au ralenti pendant les premières minutes, en accélérant progressivement.

#### **3 - Conseil d'utilisation d'un moteur Turbo-compressé :**

Il est toujours conseillé d'attendre la montée en température de l'huile moteur avant de solliciter la pleine charge du moteur.

Il est vivement conseillé de faire chuter la température des gaz d'échappement, par une phase de conduite à faible charge du moteur, avant l'arrêt du moteur.

Ne pas donner des coups d'accélérateur avant la coupure du moteur.

#### **4 - Conseils spécifiques :** (hors notes techniques propres à chaque références)

- PEUGEOT/CITROEN : Il est impératif de retirer le filtre de pré rodage qui se trouve au niveau de la durite de graissage turbo côté bloc moteur, ce filtre devait être enlevé lors de la première vidange et n'a plus lieu d'être (pièce non fournie en après vente) uniquement pour la période de rodage. En cas d'absence de ce filtre, bien s'assurer que celui-ci ne se trouve pas dans l'un des coudes de cette même durite en soufflant celle-ci dans le sens contraire du passage de l'huile.
- TOYOTA : Attention, le joint d'entrée et de sortie a un sens spécifique, l'erreur facile est destructrice pour le turbo

**EN CAS DE DOUTE, MERCI DE VOUS REFERER AUX CONSEILS**  
**CONSTRUCTEURS OU AUPRES DE VOTRE SPECIALISTE TURBO**