

Remise en état d'un bloc 200Tdi 12L

de [LØLØ](#) le 11/02/2008 3:35

Bonjour, suite à une immobilisation de 7 ans, précédé d'un entretien plus que douteux, suivit d'une remise en route musclée de la part de mon prédécesseur, et ce malgré un nettoyage carter d'huile, de la pompe à huile un rinçage avec produit spéciale; 2 vidanges; 2 filtres à huile: 482 km plus tard, après 25km d'autoroute à 100km/h arrêt à un feu, voyant d'huile qui clignote et toujours ce bruit sourd qui me préoccupe depuis le début qui s'amplifi au fil des km 😊.

Le lendemain j'étais fixé, un ami garagiste, me laisse un petit coin de son paradis pour épancher mon âme et OUVRIER...

ATTENTION !!! Les manipulations décrites ci-dessous ne doivent être effectuées que par des personnes ayant les connaissances mécaniques & l'équipement requis, nous déclinons toute responsabilité quand à l'utilisation que vous ferez des informations livrées ci-dessous.

Les informations délivrées ci-dessous ne remplacent en rien le manuel d'atelier édité par le constructeur.

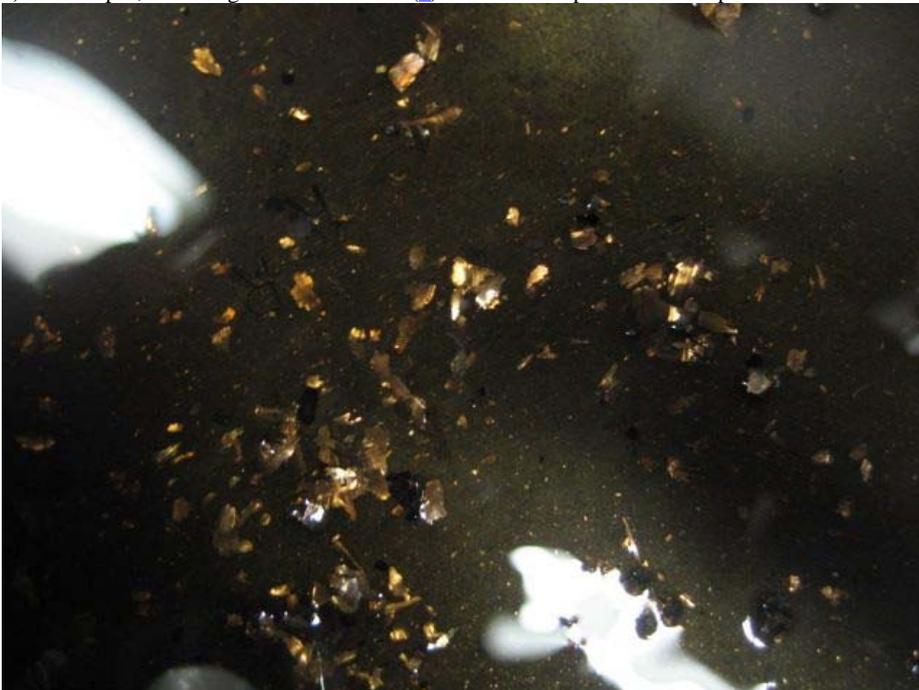
Mais il est évident que le petit reportage s'en inspire fortement... 😊:

A l'heure d'aujourd'hui le bloc n'est pas encore fermé mais seulement embellié et j'espère qu'il tournera en fin de semaine. Toutes vos critiques constructives sont les bienvenues.

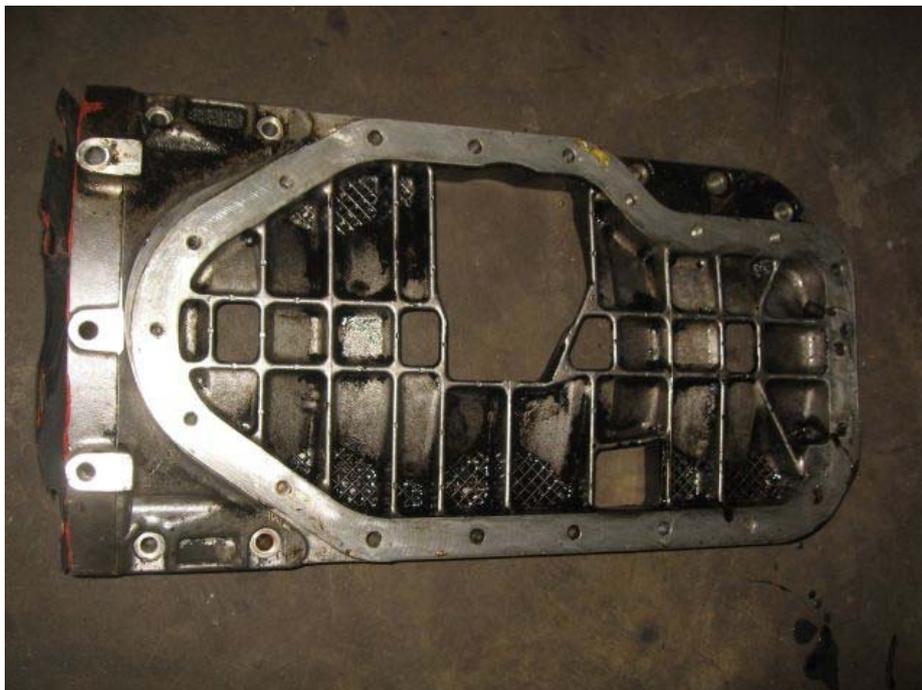
Le piège: ce qui a été fait sur moteur avant la mise en route: embrayage neuf; turbo neuf; distribution totale neuve; alternateur neuf; démarreur reconditionné; faisceau électrique; Ben! y a plus qu'a continuer...

EPISODE I

1) Premier pas, démontage du carter d'huile (1) au fond les copeaux dorés 😊 pas bon!



2) Puis la pompe à huile (6) avec sa crépine (17) les vis de maintien (14) sont un peu galère à atteindre, si on démonte la crépine, la semelle en alu (90) peut être démontée le corps de pompe à huile passe au travers ainsi on a un accès plus aisé, surtout pour enlever les petits blocages en rotation (15).



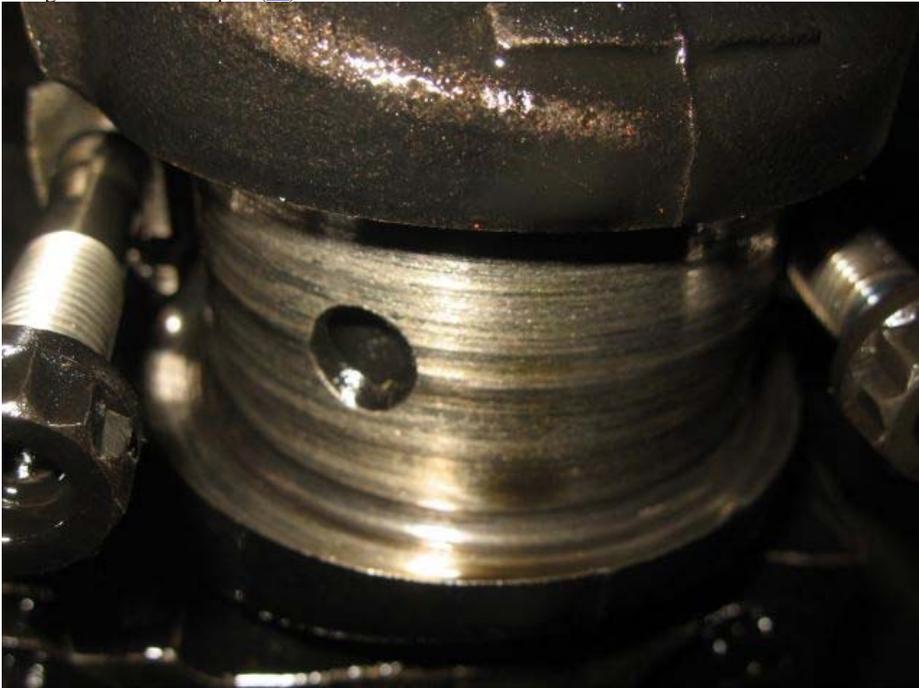
3) Enfin l'embellissage après avoir secoué toutes les bielles, mon choix a été de commencer par démonter le premier chapeau (60) car elle avait plus de jeu que les autres...



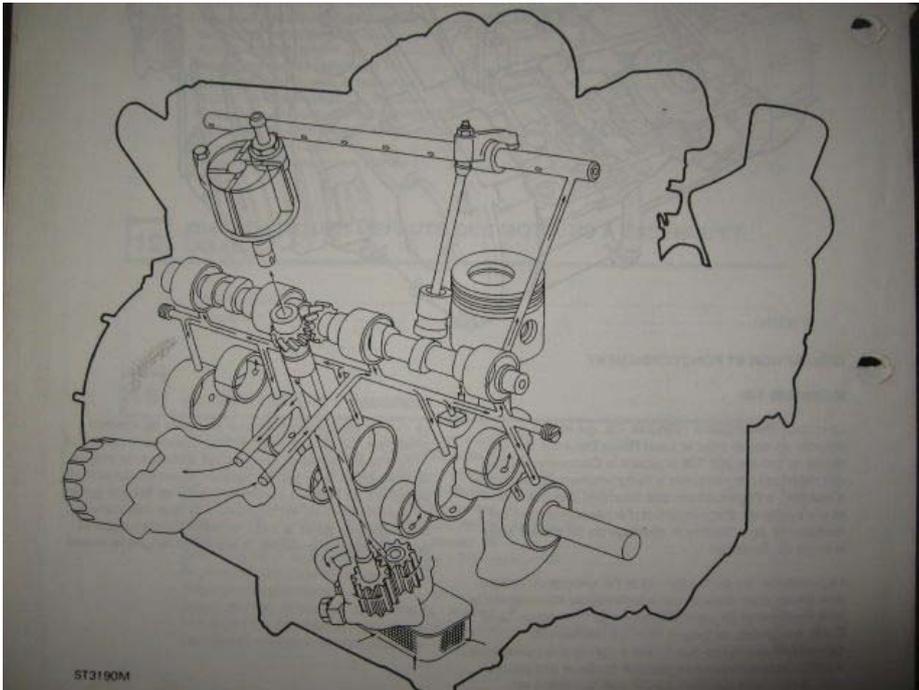
4) Bingo! le coussinet (59) a tourné l'ergot de blocage en rotation n'est plus là 😊 et le régule est parti au fond du bac à huile...



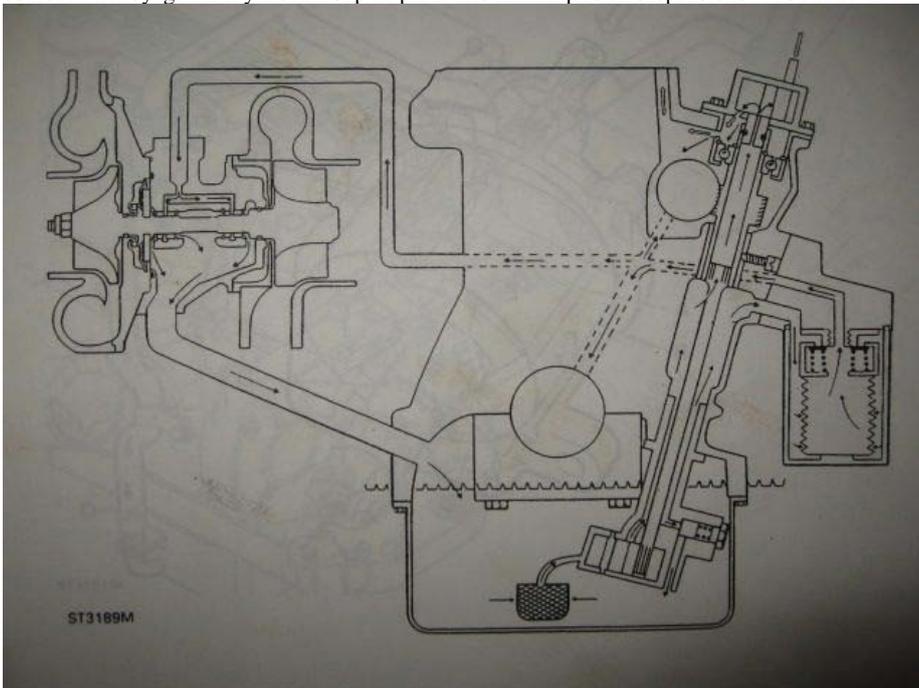
5)Le maneton non plus n'est pas joli joli, les rayures sont profondes, normalement cela doit avoir la surface d'un miroir 😊.Cela sens le changement de vilebrequin (62) 😞😞😞



6)DOC N°1 Graissage. Le problème rencontré étant un problème graissage signalé par le voyant suite à une baisse de pression dut à une grande usure des paliers de vilebrequin et de bielles qui laissent passer trop facilement l'huile cela engendre une baisse de la retenue et à bas régime une faible pression, à haut régime cela ne se voit pas, la vitesse de rotation compense. Je ne peux que conseiller de changer les coussinets de bielles et de paliers à titre préventif dès que le voyant d'huile s'allume a bas régime; et dès que possible mesurer la pression d'huile. Un villo de TD ou de 200 Tdi sont les mêmes il coûte environ 700€ un villo de 300 Tdi environ 1000€, sans le reste. 😊



7) DOC n°2 graissage: L'huile entre l'arbre de commande vertical (23) et le corps de pompe n'est pas filtrée 😞. Cela veut dire un gros boulot de nettoyage car il y a beaucoup de particules métalliques en suspensions dans l'huile 😞.

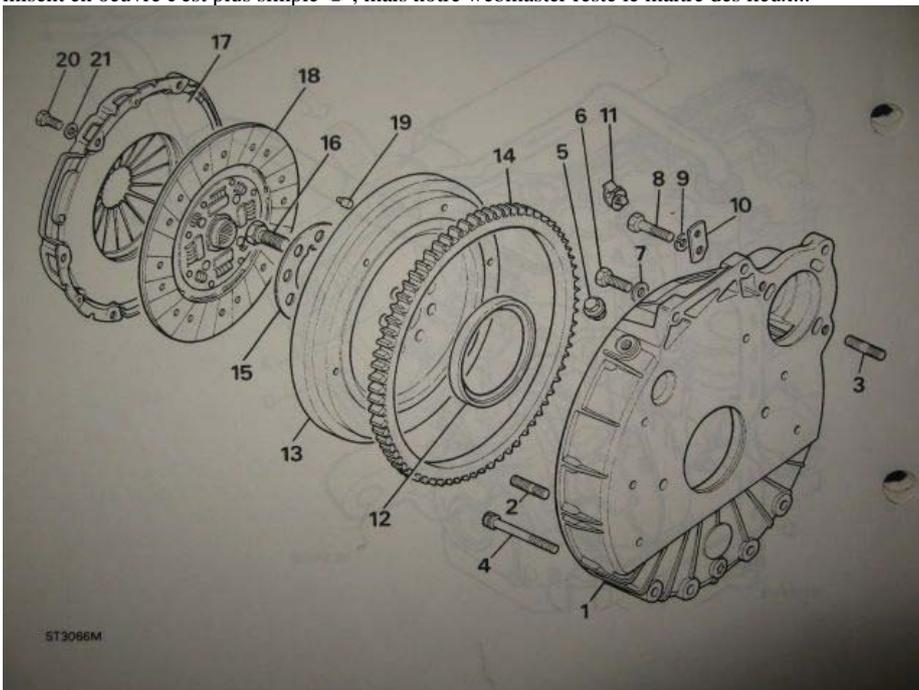


13) Nombre de trous dans le joint de culasse (32), c'est le premier truc à regarder lors d'une intervention sur le bloc cette question vous sera posée à la commande du joint. 3 trous au lieu d'un, cela donne un moteur anémique 😞. Ils sont situés au fond à droite au dessus de la pompe de gavage. Je reviendrai dessus plus tard.

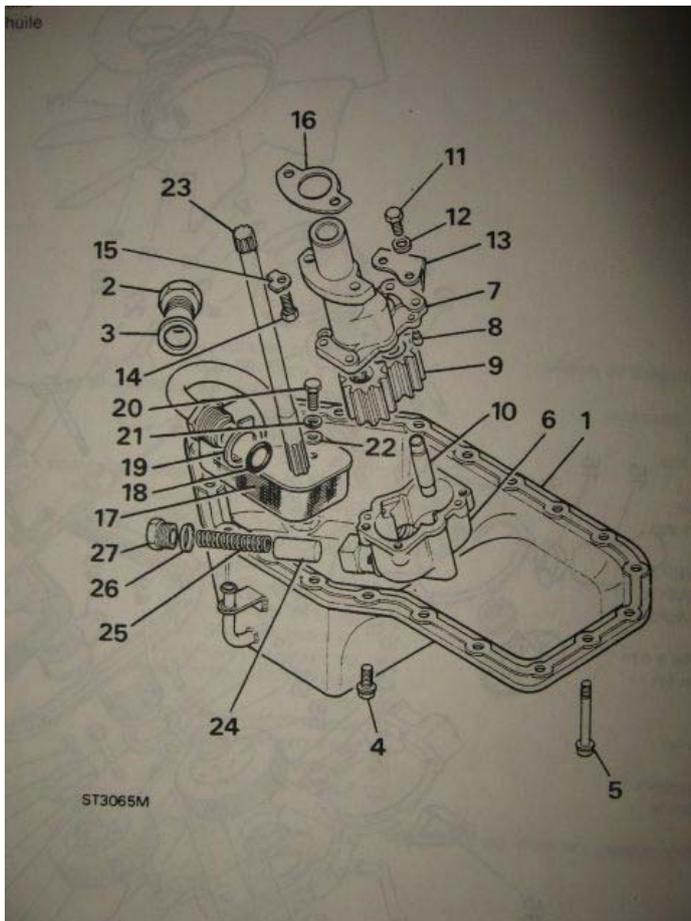


8) **DOC N°3 l'arrière** Quelques documents papier car il n'existe pas à ma connaissance une doc pdf du 200 ce sont des docs extraites du manuel d'atelier land 110 donc moteur 11L très proche du 12L. Les grosses différences étant la position du turbo et pipes associées, ainsi qu'un galet en plus sur la distrib pour le 12L du disco.

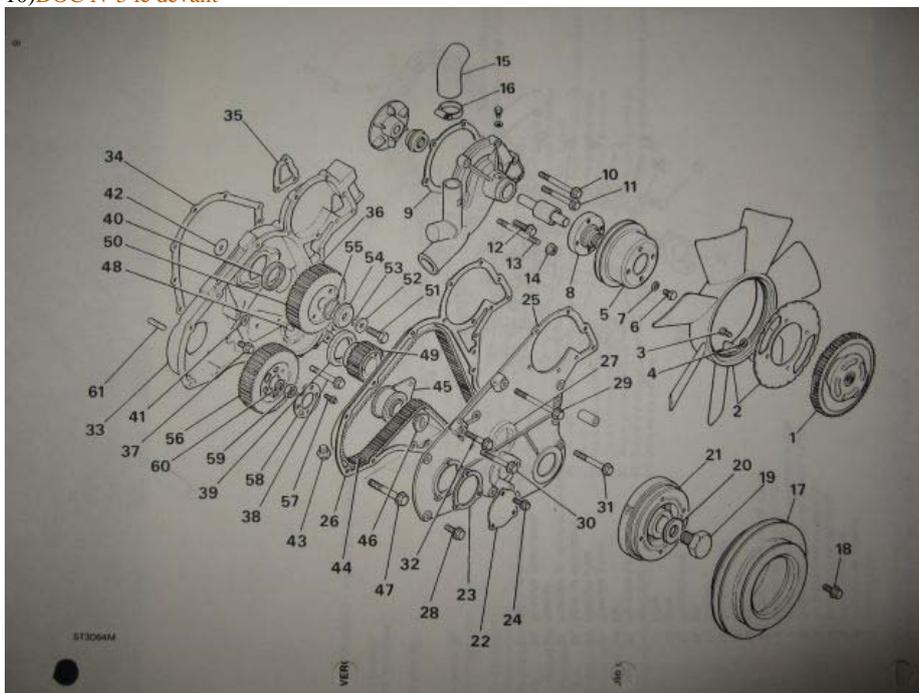
La couleur du numéro qui suit un nom de pièce se rapporte à la doc de la même couleur ou tu peux trouver la pièce dans son étaté, **cliques dessus, c'est un liens qui te ramène direct à la bonne DOC; le numéro étant celui de la pièce dans l'éclaté.** Vu le nombre de pièces mises en oeuvre c'est plus simple 😊, mais notre webmaster reste le maître des lieux...



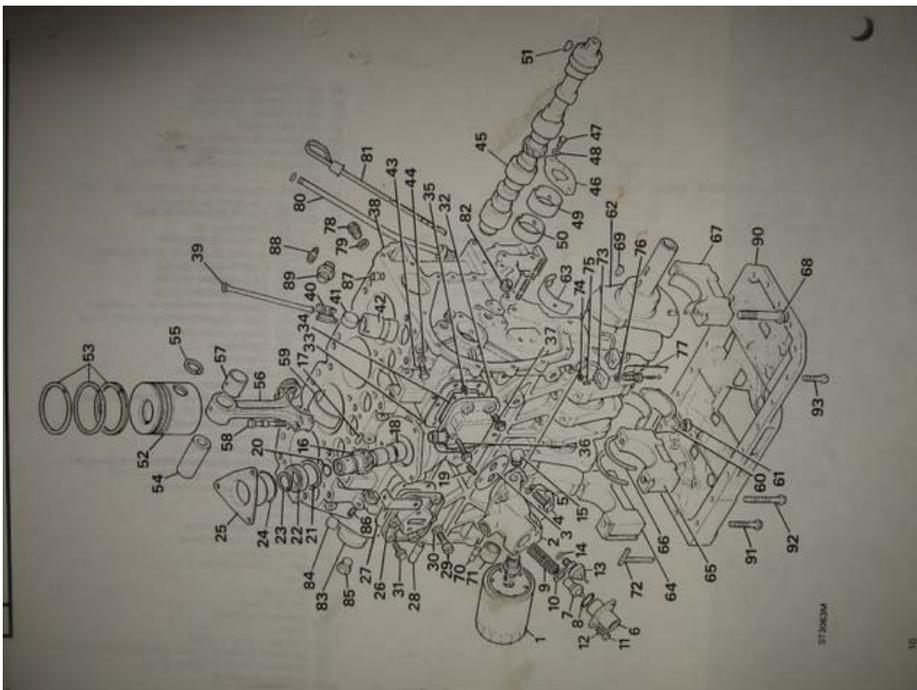
9) **DOC N°4 le dessous**



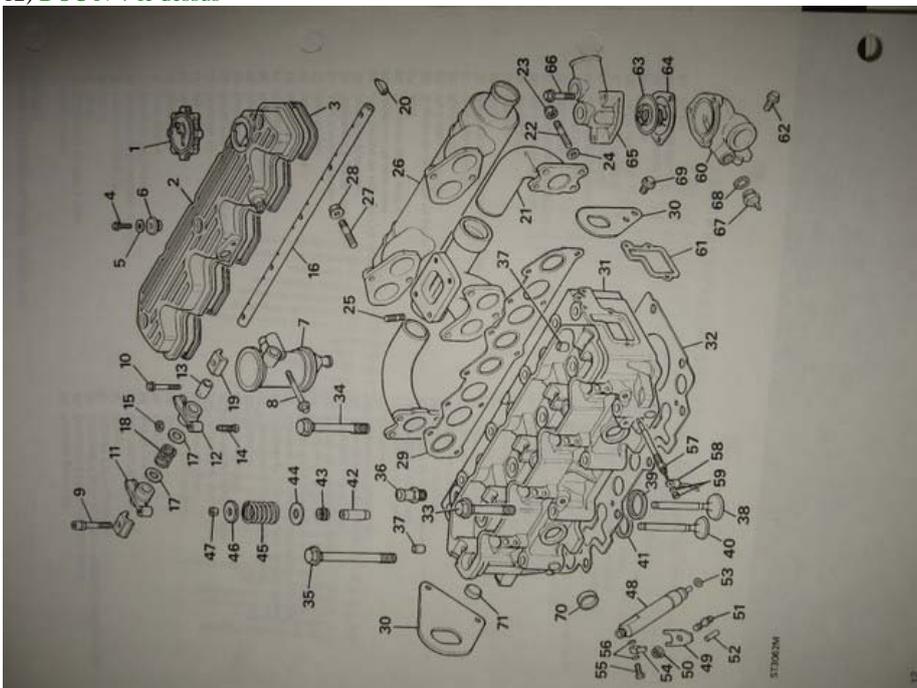
10) DOC N°5 le devant



11) DOC N°6 le dedans



12) DOC N°7 le dessus



A SUIVRE...

Dernière édition par [LØLØ](#) le 04/03/2008 10:23, édité 12 fois.

Il y a 2 solutions : la bonne et l'Anglaise

[LØLØ](#)

Habitué

Messages: 279**Inscription:** 30/07/2006 14:41**Localisation:** guainville (28)

- [Message privé](#)
- [E-mail](#)