



Carte de garantie

Moteur :

Informations sur le client :

Numéro de chassis :

Nom prénom/raison sociale :

Marque du véhicule :

SAS ITEM AUTO
45 Quai Docteur Guilleton 69002 LYON
09 88 99 98 70
RC^S LYON 822 290 174
APE 4531Z

A handwritten signature in black ink, appearing to read "S. M." or "S. M. S." followed by a checkmark.

Tampon du vendeur et date :

Montage du moteur		Vidange + changement filtres à huile après 500 km	
Date :	Kilométrage :	Date:	Kilométrage :
.....		
Tampon du garage		Tampon du garage	

Vidange + changement filtres après 2000 km

Date:	Kilométrage :
.....
Tampon du garage	

Vidange + changement filtres après 15000 km

Date:	Kilométrage :
.....
Tampon du garage	

1Conditions générales de garantie :

1. L'objet de la garantie couvre le moteur désigné dans la carte de garantie.
2. La garantie de nos moteurs est conditionnée au renvoi de la carte de garantie dument remplie par mail sous 8 jours à compter de la date de montage.
3. Le garant est l'entreprise SAS ITEM AUTO.
4. La garantie est de 12 mois à compter de la date d'achat du moteur.

2 Conditions spécifiques de garantie du moteur :

La société Item Auto garantit la pièce pendant 12 mois ou 25000km à compter de la date de facturation.

La garantie du moteur est conditionnée au respect des consignes suivantes :

Le montage doit être effectué dans un atelier de mécanique professionnel dans le respect des normes applicables et des règles de l'art.

Il est nécessaire de :

- faire tester avant montage sur banc avant réemploi les injecteurs et turbo et de les remplacer en cas de résultats négatifs,
- Utiliser un carburant, une huile et un liquide de refroidissement adapté et de faire vérifier et nettoyer les collecteurs d'échappement,
- Bien nettoyer les canaux d'arrivée d'huile du moteur,
- Bien vérifier l'état du filtre à particules,
- Faire changer obligatoirement :
 - 1) le refroidisseur d'huile par un élément neuf
 - 2) le thermostat par un élément neuf
 - 3) le filtre à carburant par un élément neuf,
 - 4) la distribution complète + pompe à eau par des éléments neufs si elles ne sont pas fournies avec le moteur
- (attention dans le cas où la distribution n'est pas fournie par le vendeur, il se peut qu'une pompe à eau de démonstration soit présente sur le moteur, celle-ci doit être impérativement changée par un élément neuf)
- nettoyer soigneusement l'intercooler.

Au montage, il faut respecter toute la procédure constructrice relatives au changement de l'organe moteur et s'assurer du remplacement des joints par des éléments neufs d'origine, toute utilisation du silicone étant proscrite.

Attention : IL EST IMPERATIF DE NETTOYER LA FACE D'APPUI DU VOLANT SUR VILLEBREQUIN AVANT MONTAGE

Il est nécessaire d'utiliser la qualité et la quantité d'huile préconisée par le constructeur pour la lubrification du moteur.

Lors du premier allumage du moteur, l'atelier doit réaliser une documentation vidéo avec manomètre connecté pour mesurer la pression d'huile dans le moteur selon les données du fabricant. Cette opération est à réaliser à nouveau sur le moteur chaud à 90°C.

Vous devez également respecter toutes les instructions du fabricant concernant l'utilisation du moteur.

Entretien obligatoire :

- Vidange et changement filtre à huile après 500 kms,
- Vidange et changement des filtres à 2000 kms atteints.

Vidange et changement des filtres tous les 15 000 kms

Le non-respect des présentes consignes est une cause d'exclusion de la garantie.

Également, la garantie sera exclue :

- Si vous ouvrez ou modifiez le moteur sans notre accord préalable,
- Si vous intervenez sur le logiciel du véhicule (par exemple augmentation de puissance et modifications),
- Si vous avez démonté ou fait démonter tout élément du véhicule installé par le fabricant (par exemple FAP, catalyseur...).
- Si vous êtes intervenu au niveau du bloc moteur rénové (plombs d'inviolabilité enlevés)
- Si vous faites une utilisation anormale du matériel et notamment dans le cadre d'une utilisation sportive ou de compétition ainsi qu'en usage tout terrain, ou si vous faites une utilisation excessive du véhicule, par exemple en cas de surcharge.

Pour bénéficier de la garantie, vous devez pouvoir justifier de toute opération par une facture ou un reçu (par exemple facture de montage, de vidange ou d'achat du filtre à huile).



SI 0027

Uniquement pour professionnels !
1/2

KOLBENSCHMIDT



PIERBURG

TRW

EngineComponents

SERVICE INFORMATION

MONTAGE DE MOTEUR ET MISE EN SERVICE

LISTE DE CONTRÔLE POUR ÉVITER LES PANNEES INDUITES

SITUATION

Il arrive souvent que de graves dégâts surviennent après une réparation du moteur. Les défauts non traités en périphérie du moteur, qu'ils soient

mécaniques ou électriques, peuvent entraîner des pannes induites très coûteuses. La liste de contrôle suivante permet d'éviter la majeure partie des

sources d'erreur possibles lors du montage du moteur.



Mécanique du moteur		
Composant	Opération	Raison
Système d'admission	Contrôler, nettoyer	Suite à des dégâts dans le moteur, il est possible que des fragments, des particules métalliques ou d'autres impuretés restent dans le système d'admission. S'ils ne sont pas évacués, ils peuvent provoquer de nouveau dégâts dans le moteur ou une usure prématuée.
Refroidisseur d'air de suralimentation	Nettoyer ou changer	Après des dégâts dans le moteur, on trouve souvent de grandes quantités d'huile moteur dans le refroidisseur d'air de suralimentation. En cas de raccordement d'un nouveau moteur, ceci peut entraîner directement de nouveaux dégâts dans le moteur.
Conduites de raccordement de turbocompresseurs	Contrôler, nettoyer, changer	Sous l'effet de facteurs thermiques, la calamine obstrue les conduites d'arrivée et de retour. Il en résulte une alimentation insuffisante en huile, qui entraîne des dégâts dans les turbocompresseurs. Procéder à un nettoyage mécanique (avec des brosses métalliques) ou un changement des conduites. La purge des conduites à l'air comprimé n'est pas recommandée.
Turbocompresseur	Contrôler, changer	Les roues de turbines et compresseurs doivent être en parfait état et ne présenter ni déformation ni cassure. Elles ne doivent pas non plus avoir frotté contre le boîtier.
Filtre à huile, radiateur d'huile et conduites d'huile	Nettoyer ou changer	Des particules métalliques issues de dégâts dans le moteur peuvent avoir été entraînées jusqu'au côté propre du filtre à huile. Le radiateur d'huile et le boîtier de filtre doivent être soigneusement lavés et nettoyés. La purge des conduites à l'air comprimé n'est pas recommandée. Le radiateur d'huile et les conduites de raccordement doivent être entièrement changés.
Circuit d'huile	Remplir	Après le raccordement de tous les composants alimentés en huile sous pression (radiateur d'huile, turbocompresseur, pompes hydrauliques, etc.), le moteur doit être rempli d'huile sous pression pour éviter un fonctionnement à sec et une détérioration des paliers. Le procédé est décrit en détail dans la Service Information SI 0012.
Dispositif d'échappement	Contrôler, nettoyer, changer	Lors de dégâts dans le moteur, des fragments de pistons, de soupapes et du turbocompresseur ainsi que du carburant et de l'huile parviennent dans le système d'échappement où ils provoquent d'autres dégâts au niveau du catalyseur ou filtre à particules.
Filtre à carburant et boîtier de filtre	Contrôler, nettoyer	Les injecteurs et les pompes à haute pression des moteurs diesel sont très sensibles aux impuretés dans le carburant. Après une rectification du moteur, il est donc recommandé de les contrôler et, si nécessaire, de les nettoyer ou les changer.
Carburant/contenu du réservoir	Contrôler et changer le cas échéant	Les erreurs de remplissage occasionnent souvent des dégâts dans les moteurs. En cas de doute sur la composition du contenu du réservoir, vider complètement ce dernier et le remplir en utilisant le carburant prescrit.
Système de refroidissement	Nettoyer	Avant le montage du moteur, les composants du système de refroidissement restés dans le véhicule doivent être rincés à l'eau propre.
Liquide de refroidissement	Changer	Utiliser uniquement le liquide de refroidissement prescrit et respecter les consignes de dilution. Le moteur ne doit pas être mis en service, même pour une courte durée, si le système de refroidissement n'a pas été rempli. En cas de fonctionnement à sec de la pompe à eau, la garniture mécanique brûle immédiatement et la pompe n'est plus étanche.

Sous réserve de modifications et de variations dans les illustrations. Pour les références et les pièces de rechange, voir les catalogues actuels ou les systèmes se basant sur les données TecAlliance.



SI 0027

Uniquement pour professionnels !

2/2

Avant de démarrer le nouveau moteur		
Composant	Opération	Raison
Câbles et raccords de flexibles	Contrôler	À l'aide d'un plan de toutes les conduites de dépression et des connexions à fiches, contrôler la conformité des raccordements. Cela s'applique également au câble de masse reliant le moteur et la carrosserie/batterie de démarrage. Cette consigne permet d'éviter des dégâts par surcharge au niveau des composants électriques et des câbles.
Moteur	Démarrer	La pression d'huile doit être atteinte avant le démarrage du moteur. Le cas échéant, s'assurer par le biais de mesures adéquates que le moteur ne démarre pas avant l'établissement de la pression d'huile.
Moteur	Après le démarrage	Après le démarrage, ne pas endommager le moteur par des accélérations prématuées répétées. Le circuit d'huile a besoin d'un certain temps jusqu'à sa purge complète et à l'alimentation de tous les composants en huile fraîche.

Composants électroniques		
Composant	Opération	Raison
Commande(s) électronique(s) du moteur	Détection des défauts	Lire la mémoire des défauts, noter les codes de défaut, puis effacer la mémoire des défauts.
Électronique du moteur avec ses composants	Test des actuateurs	Le test des actuateurs permet de contrôler le fonctionnement des composants correspondants. Ceci est utile pour déceler par exemple les prises mâles inversées et les actionneurs défectueux.
Procéder à une adaptation	Adapter, ajuster par programmation	Aujourd'hui, de nombreux composants doivent être adaptés après un échange. C'est le cas par exemple des débitmètres d'air massique, des moteurs pas-à-pas, des papillons et valves de réglage ainsi que des vannes EGR. Voir également à ce sujet la Service Information Pierbug SI 0090 et SI 0092.
Injecteurs common-rail	Programmer	Les injecteurs common-rail doivent être programmés séparément pour chaque cylindre après un échange ou une inversion dans l'appareil de commande. Cette opération est nécessaire pour compenser les tolérances de fabrication. À cet effet, un code est imprimé sur chaque injecteur. Il doit être enregistré/saisi dans l'appareil de commande à l'aide du décodeur. Certains fabricants d'injecteurs n'impriment pas de code sur leur produit. Dans ce cas, une programmation n'est pas nécessaire. Ces injecteurs se programment eux-mêmes au moyen d'une résistance fixe intégrée. Ils sont reconnaissables à une prise mâle 4 broches et à l'absence de code imprimé.

Sortie d'essai/derniers travaux/contrôle final		
Composant	Opération	Raison
Sortie d'essai	Respecter le cycle de conduite OBD	La sortie d'essai doit inclure démarrage à froid, chauffe, circulation en ville, sur routes secondaires et sur autoroute. Tenir compte également du fait que dans le cas d'une voiture particulière, par exemple, certains composants ne sont plus surveillés par l'OBD à partir d'une vitesse supérieure à 120 km/h.
Mémoire de défauts	Contrôler, supprimer	En général, la mémoire de défauts doit être contrôlée et effacée avant et après la sortie d'essai, même si le voyant indicateur de problème ne s'est pas allumé pendant ou après la sortie d'essai. Avec les systèmes OBD, le voyant indicateur de problème ne s'active souvent qu'à la deuxième occurrence du défaut. À la première occurrence du défaut, un code de défaut est cependant mémorisé dans la mémoire de défauts.



SI 1639

Uniquement pour professionnels !
1/2



KOLBENSCHMIDT



SERVICEINFORMATION

REmplissage des moteurs rectifiés avec de l'huile de pression

SITUATION

Après la rectification complète d'un moteur, des dommages sur les coussinets sont possibles dès la première mise en service. Ceci s'explique par le fait que la pompe à huile ne peut générer une pression que lorsque le système de pression d'huile est rempli d'huile et purgé d'air. Lorsque l'on démarre le moteur à l'état sec, il est possible que, dans certaines conditions, l'huile mette trop de temps pour arriver aux coussinets. Fortement sollicités, les coussinets des tiges de bielle souffrent particulièrement de l'alimentation insuffisante en huile. Pendant la première phase de

démarrage, les coussinets de bielle sont lubrifiés essentiellement avec l'huile appliquée lors du montage. Cependant, ces réserves de secours sont rapidement épuisées et une friction mixte et une surchauffe entraînent un endommagement des coussinets.

REMÈDE

Pour éviter des dégâts lors de la première mise en service, nous recommandons expressément de remplir manuellement le système de pression d'huile avant le démarrage du moteur. De cette manière, tout l'air qui était présent dans le système de pression d'huile est purgé et tous les

composants fonctionnent de manière sûre, dès le démarrage. Outre les coussinets, les tendeurs de chaîne hydrauliques, les réglages de l'arbre à cames hydrauliques, les poussoirs hydrauliques et les composants moteur lubrifiés avec de l'huile moteur tels que le turbocompresseur, les pompes d'alimentation en carburant, les pompes d'injection ainsi que les pompes à vide profitent de cette procédure.

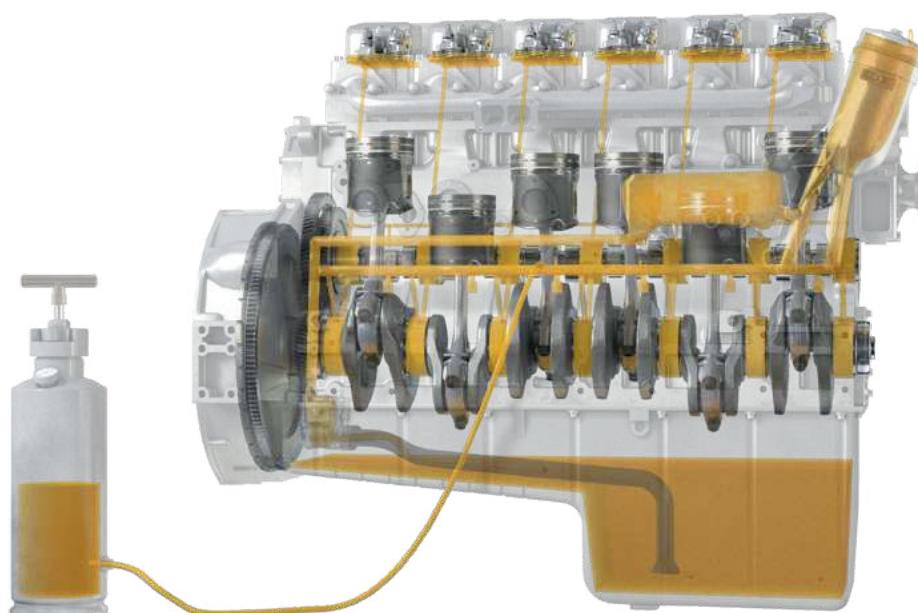


Fig. 1:
Représentation schématique du circuit d'huile



SI 1639

Uniquement pour professionnels !
2/2

REMARQUE

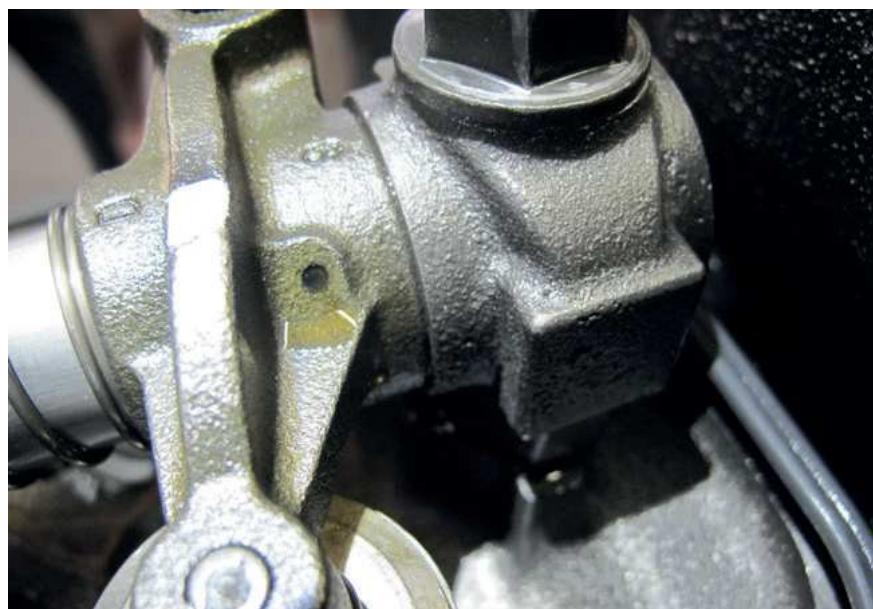
De nombreux constructeurs de moteurs renommés recommandent de manière générale cette procédure pour la mise en service de moteurs neufs ou rectifiés.

MARCHE À SUIVRE

1. À l'aide d'un réservoir de pression, on pompe dans le moteur l'huile destinée au moteur via un raccord vissé du système de pression d'huile (Fig.1 et 2). Le raccordement peut se faire aux bouchons de fermeture du canal d'huile prévus par le constructeur du moteur ou au raccord du manomètre d'huile.



2. On pompe ensuite de l'huile dans le moteur jusqu'à ce que de l'huile s'écoule au niveau des points de lubrification d'huile les plus éloignés de la pompe à huile. Il s'agit en règle générale des paliers de culbuteur (Fig. 3) ou des coussinets des arbres à cames supérieurs. La pression d'huile ainsi générée ne doit pas dépasser la pression d'huile maximale autorisée pendant le fonctionnement du moteur. Lors du remplissage avec de l'huile de pression, faire tourner le moteur à la main dans le sens de rotation.



3. Pendant le remplissage, veiller à ce que le niveau d'huile du réservoir de remplissage d'huile ne descende pas en-deçà du niveau minimum. Si, lors du remplissage avec de l'huile de pression, de l'air est aspiré et pompé dans le circuit d'huile, toute la procédure doit être renouvelée.