



Système injection

Si le moteur est livré sans pompe d'injection, il est nécessaire de vérifier l'ancienne pompe par un spécialiste. La pompe d'injection doit être réglée suivant les spécifications du constructeur d'origine. Vérifiez si le bon clapet de décharge a été installé, sinon les performances du moteur risquent de ne pas être optimales. Un réglage trop riche ou un temps d'injection incorrecte peut provoquer un dégagement considérable de fumée. Evitez par tout moyen le plus petit grain de poussière dans le système d'injection, le piston ou l'aiguille d'injecteur peuvent se bloquer facilement.



Recommandations générales

Avant l'installation, il faut s'assurer que le produit reçu est le bon type que vous avez demandé. Il est bien recommandé de lire attentivement et appliquer les instructions de montage livrées avec le moteur ou la culasse avant l'installation ou le démarrage; il pourra éviter de nombreux problèmes par la suite.



Mise en marche du moteur

Vérifiez que les niveaux d'huile et de liquide de refroidissement sont corrects avant de démarrer le moteur. Nous vous conseillons également de désactiver le système alimentation en carburant et de faire tourner le moteur via le démarreur jusqu'à ce que le voyant de pression d'huile s'éteigne.



Après avoir mis le moteur en marche, vérifiez les jauges d'huile et de température. Si la pression d'huile est basse ou si la température du moteur est excessive, arrêtez immédiatement le moteur et recherchez les causes possibles. Le nouveau moteur ne doit pas rester au ralenti pendant des périodes prolongées. Un tel fonctionnement au début de la vie créera de l'usure du cylindre et par conséquent une consommation d'huile excessive. À la fin de l'essai routier, assurez-vous que la pression d'huile et les températures du liquide de refroidissement sont toujours aux niveaux corrects et vérifiez s'il y a des fuites d'huile, d'eau et de carburant.



Besoin d'aide?

Si vous avez besoin d'aide supplémentaire pour l'installation de votre moteur, veuillez contacter votre distributeur de moteurs local.



Instructions Générales De Montage



Contrôle standard lors du montage
des moteurs VEGE rénovés.





Utilisez l'huile moteur correcte

Les moteurs rénovés sont fournis sans huile moteur. Ainsi, avant de faire tourner le moteur, il est essentiel que l'unité de remplacement soit remplie d'une huile conforme aux spécifications du fabricant d'origine, remplie au niveau correct et que le système de lubrification soit amorcé.



Filtres

Remplacez périodiquement le filtre à air, le filtre à carburant et le filtre à huile par le bon type.



Système de refroidissement

Avant de monter le moteur de rechange VEGE rénové, nous vous recommandons vivement de vérifier et de nettoyer soigneusement le système de refroidissement. Les vannes EGR sont un élément souvent oublié dans une panne de moteur surchauffée.

Si une preuve de défaillance ou de dommage est découverte, vous devez remplacer les composants pertinents par des nouveaux. Ne pas le faire peut invalider votre Garantie VEGE.



Système reniflard

Vous devrez transférer un certain nombre de pièces du moteur d'origine vers votre nouveau moteur échange, il est essentiel que les éléments incorporant les reniflards soient soigneusement nettoyés ou remplacés par de nouvelles pièces, y compris les couvercles soupapes, s'ils ne sont pas fournis avec votre unité VEGE. Tous les tuyaux de reniflard en caoutchouc doivent être remplacés et toutes les vannes électroniques ou de contrôle du vide doivent être vérifiées pour un fonctionnement correct.

Si le système de reniflard est bloqué ou restreint, le carter peut devenir sous pression. En conséquence, l'efficacité des bagues de commande d'huile et des joints d'huile de tige de soupape est réduite et des problèmes de consommation d'huile peuvent survenir très rapidement.



Ventilation du carter

Une mauvaise ventilation du carter empêchera également le moteur de se débarrasser des impuretés telles que la vapeur d'eau et les acides, qui se forment comme sous-produit de la combustion; ceux-ci réduiront la durée de vie de l'huile de graissage, provoquant des boues et une usure prématurée du moteur.

Les gaz qui s'accumulent dans un carter sous pression tenteront de ventiler dans la mesure du possible, généralement via les jauges d'huile, le couvercle soupape et les joints, provoquant des fuites d'huile. Un blocage dans les systèmes de filtre à particules / convertisseur catalytique peut provoquer le retour des gaz d'échappement dans le carter via le raccord d'huile.



Collecteurs d'admission et d'échappement

Ils doivent être soigneusement nettoyés et vérifiés des fissures, de la corrosion et de la déformation. Le joint du collecteur doit être installé correctement; les écrous, les boulons ou les goujons de fixation doivent être serrés dans le bon ordre et au couple préconisés. Vous devez utiliser un joint liquide sur le filet du vis ou goujon pour éviter les fuites d'huile ou de liquide de refroidissement.

De nombreux collecteurs d'admission d'air sont équipés de vannes papillon ou d'autres vannes variables, et ceux-ci doivent être vérifiés de l'usure et la facilité d'entretien avant le remontage. Si la panne du moteur d'origine a entraîné l'entrée de corps étrangers dans le système d'admission, il est alors essentiel que toutes les traces de débris soient éliminées pour éviter qu'elles ne soient ré-aspirées dans le moteur de remplacement, causant d'autres dommages.

Nettoyer le collecteur échappement. L'échappement ne doit pas être obturé cela engendrerait une perte de puissance

Attention: lors du nettoyage, ne pas détériorer le catalyseur, la sonde Lambda et le système du filtre à particules.



Serrage des écrous et boulons

- Respecter les consignes des couples de serrage livrées avec nos produits ou selon les instructions du constructeur d'origine
- Remplacer toujours les boulons qui peuvent être extensibles
- Respecter les instructions pour l'ordre de serrage