



## RD2: Remplacement des sondes température, durites et liquide refroidissement.

Par Pierbout

Note : le Club Tuscani France n'est en aucun cas responsable des dommages qui pourraient être occasionnés lors de la réalisation des manipulations citées ci après. Ces manipulations demandent un minimum de rigueur afin de ne pas occasionner de dégats.



Le printemps approche... bientôt la canicule !

Mieux vaut prévenir que guérir, comme je dis toujours. Mes durites de refroidissement étant d'origine (pour 100 000km), j'ai donc décidé de les changer avant qu'elle ne me fasse des misères (bien qu'elles soient restées souples et sans craquelure). Pendant que j'y étais, j'ai changé toutes les sondes en même temps (à part le palpeur de régime et la sonde lambda, elles sont toutes bon marché : environ 45€ l'ensemble)

Bien évidemment, que l'on remplace les durites ou les sondes température, il faut dans les deux cas renouveler le liquide de refroidissement.

#### **Matériel requis:**

- Quelques clés
- Pince (idéalement pince à étau, pour maintenir ouvertes les bagues de serrage des durites).
- Cutter à lame neuve
- Eventuellement un entonnoir

#### **Niveau de difficulté :**

- maternelle

**Remarque:** je ne suis pas mécano. Les termes employés ne sont donc pas forcément exactes. Désolé pour les puristes (mais cela facilitera sûrement la lecture par les néophytes).



On commence par purger le liquide de refroidissement.

Rien de plus simple : il s'agit d'un robinet !!! Bon, il est un peu dur à tourner, alors une pince peut s'avérer utile pour le premier quart de tour.

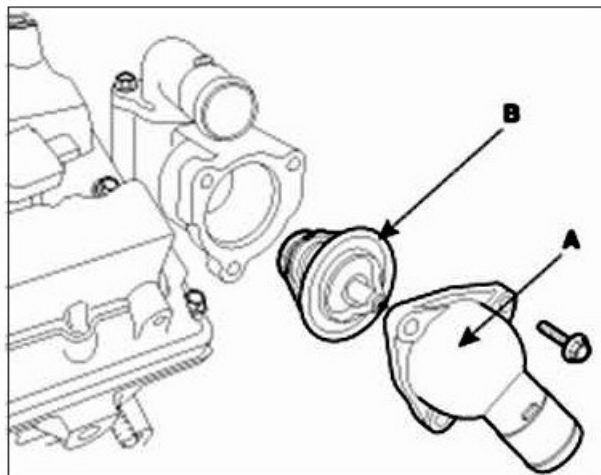
Auparavant, on aura dévissé le bouchon en haut du radiateur (sinon, le liquide ne descend pas ... )

Oh le beau jaune fluo !





Dévisser les deux sondes de température. La pièce située à gauche de la photo cache le thermostat (B)



L'ancien (à gauche) et le nouveau thermostat. Vous remarquerez que la forme n'est pas tout à fait la même.



Les deux sondes température





Pour déplacer les bagues de serrage des durites, il faut les maintenir avec les deux pattes bien serrées. Si vous avez un peu de pitié pour vos petits doigts, je vous conseille d'utiliser une pince étau. Il s'agit d'une pince qui se serre très facilement mais qui nécessite d'actionner un levier pour desserrer. On a ainsi les deux mains de libre pour retirer la durite

Nouvelle et ancienne durite : la nouvelle a besoin d'être recoupée à la bonne longueur. Un cutter avec une lame neuve convient parfaitement. Le plus propre est de caler la durite dans une boîte à ongles, afin de faire une coupe propre et perpendiculaire

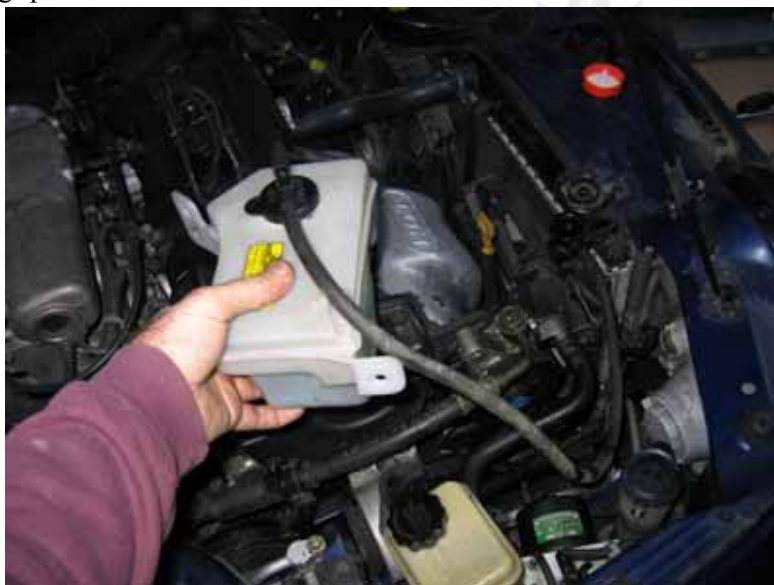




Remplir le liquide de refroidissement en deux temps :

- L'essentiel via le bouchon du radiateur (avec un entonnoir, pour ne pas en verser tout autour !)
- Puis un complément dans le réservoir (j'ai surélevé le réservoir pour que ça coule plus vite)

Ca coule, c'est magique !



Et voilà. Il ne reste plus qu'à remettre en place le réservoir et remettre le bouchon du radiateur. Faire tourner le moteur plusieurs minutes à l'arrêt, jusqu'à ce que la ventilation se déclenche. Puis compléter le cas échéant le niveau dans le réservoir.

Pour info, puisque je parlais des sondes :

- La sonde de température de l'huile est au niveau du cache-collecteur et sera changée lors d'une vidange d'huile. Elle est un peu difficile d'accès.
- le palpeur de régime est dans le moteur, à une extrémité des arbres à came
- la température d'air est dans la boîte à filtre
- la sonde lambda est au niveau du catalyseur



Température huile :



Sonde Lambda :

