

VIDANGE

Cet article indique la méthode pour effectuer la vidange du circuit de lubrification moteur des Transporter TDI 2,5 L ainsi que l'échange du filtre à huile.

Sommaire [masquer]

- 1 Un peu de culture
- 2 Le matos en image
- 3 Le truc qui aide bien
- 4 Un autre truc qui aide bien
- 5 Démontage du carter sous moteur :
- 6 Vidange
- 7 Dépose du Filtre à Huile (F.A.H.) :
- 8 Nettoyage :
- 9 Pose du bouchon de vidange :
- 10 Pose du FAH neuf :
- 11 Inspection :
- 12 Remplissage d'huile :
- 13 Remise en place du carter inférieur :

Un peu de culture

Sur les T4 TDI, VW préconise la vidange et l'échange du filtre à huile tous les 15000 km pour le service « normal » et tous les 30000 km pour le service « long life ».

Pour le service normal (le cas que nous traitons ici), l'huile utilisée doit être de type multigrade, respectant la norme VW 505.00, ou, au pire, les normes ACEA B3 ou B4 (regardez votre bidon). En général, les huiles 10W40 Diesel des grands pétroliers répondent à ces normes.

Si vous êtes soumis au service « long life », je vous conseille de vous adresser à votre concession VW. En effet, les T4 suivant le service « long life » sont prévus à cet effet dès l'usine et utilisent des huiles 100% synthèse 0W30 respectant la norme VW 506.00. Souvent ils bénéficient d'une extension de garantie, donc ne jouez pas avec ça, sauf si vous savez ce que vous faites, bien sûr !!!

Pour commencer, on ne se lance pas à bricoler son T4 sans disposer d'un minimum de matériel. Le minimum pour bien bosser, le voilà :

- 5,5 L d'huile en cas de remplacement du filtre à huile, sinon 5 L suffisent
- Un filtre à huile : dans mon cas un Bosch, fournisseur de la 1ère monte (acheté chez AD).
- Un joint cuivre de bouchon de vidange "26/31" (acheté chez VW à 1 EUR).
- Une bonne boîte à outils (clés diverses, bons tournevis) et, je le conseille vivement, une bonne boîte de douilles et une clé à douilles (j'ai payé la boîte complète 30 EUR chez l'épicier en bricolage du coin et ça marche pas trop mal). Il faut au minimum 1 clé à douille de 13 (douille assez fine pour avoir accès aux vis de fixation latérales de la tôle inférieure de protection) et 1 de 10 pour les écrous arrières, et 1 clé (n'importe quel type sauf plate) de 17 de bonne qualité pour le bouchon de vidange
- Une clé de filtre à huile (achetée 5 EUR en supermarché)
- Une bombe de dégraissant avec un max de chiffons (marque Berner, ça marche bien).
- Une cuve pour récupérer les 5,5L d'huile usagée (et un bidon pour les y mettre ensuite).

Le matos en image



La clé de FAH à 5 EUR...



Le truc qui aide bien

AVOIR UN T4 !!! Si possible, faites tourner un peu votre moteur avant la vidange, afin qu'il soit tiède. L'huile sera ainsi un peu plus fluide et s'écoulera plus facilement.



Un autre truc qui aide bien

AVOIR UN PONT élévateur !!! Même si quelques bastaings peuvent aussi faire l'affaire...

Inutile d'essayer de faire votre vidange sans surélever l'avant du T4 !!! Accessibilité du FAH nulle et impossibilité d'extraire le carter sous moteur quasi garantis !!!



Durée totale de l'intervention : entre 45 minutes et 2h selon l'expérience et le matériel.

Démontage du carter sous moteur :

T4 vu de dessous : c'est pas très beau, il faut le reconnaître.



Il vous faut :

- Clé à douille avec rallonge
- Douille de 13.



4 vis à défaire (voir photo), puis extraire le carter par l'avant du T4. Ces vis ne sont pas serrées très fort. L'extraction, mais surtout, la repose de ce carter peut s'avérer problématique. Armez vous de patience...

Vidange

Il vous faut :

- Bassine
- Clé à douille et douille de 17



1 vis à défaire (le bouchon), serré en général très fort par le type qui a fait la vidange avant vous... Allez savoir pourquoi !

Ce bouchon est visible sans dépose du carter. S'il semble endommagé, je vous conseille de le remplacer (ça doit couter 5-10 EUR chez VW). Une fois le bouchon légèrement desserré, approchez la bassine et finissez de le dévisser. Attention, l'inclinaison de l'orifice à l'horizontale fait que l'huile gicle assez loin. Gaffe à vous si vous voulez éviter un shampoing à l'huile !!! Récupérez le bouchon.

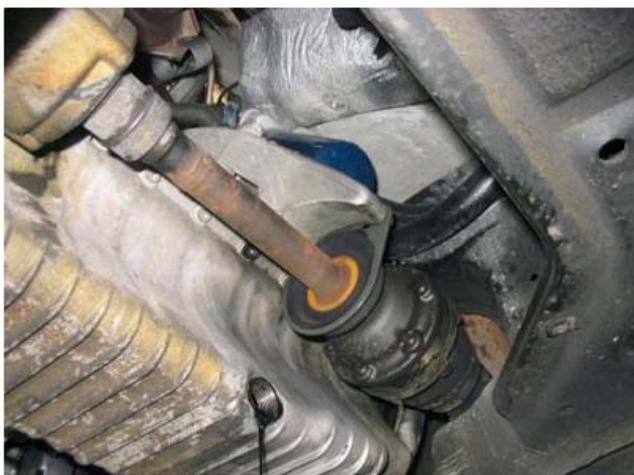


Dépose du Filtre à Huile (F.A.H.) :

Il vous faut :

- Clé à douille et douille de 30 (si filtre d'origine)
- Clé de filtre à huile
- Gros tournevis
- Bassine
- Chiffons.

C'est LE gros morceau de l'intervention...Comme vous pourrez le remarquer, les ingénieurs de chez VW n'ont jamais eu à changer un filtre sur un T4. D'ailleurs, c'est à se demander s'ils y ont pensé ! Le FAH est en effet perché derrière le moteur, à la quasi verticale du bouchon de vidange (voir sur la photo, on l'aperçoit à peine, en bleu).



Il n'y a pas de place pour intervenir !! Cette manip est particulièrement difficile à effectuer si vous êtes allongés sous votre T4 (bonne chance quand même, moi j'en chie assez debout sous mon pont).

Si le FAH est d'origine VW ou Bosch, un écrou nécessitant une douille de 30 est soudé à son extrémité et vous permettra de le dévisser sans trop de difficultés. Si le FAH est d'origine Purflux, comme sur le mien, une clé de FAH sera nécessaire pour l'extraire. Attention, le débattement angulaire de la clé est très faible et oblige à plusieurs manipulations pour le dévisser



Le FAH fait de la résistance ? Il veut rester là où il est ? Vous avez deux solutions : l'abandon (Allo, Mr. VW ?) ou le coup de tournevis (attention, uniquement pour les cas désespérés).

Prenez votre plus GROS tournevis et plantez le sauvagement dans le flanc de votre FAH à mi hauteur. Il faut que le tournevis traverse de part en part le FAH. Dévissez le FAH en forçant comme une bête sur le tournevis (Si ça marche pas, je suis plus là).

Évidemment, une fois le FAH dévissé, l'huile contenue dans le support de FAH et dans le FAH lui-même va couler le long du bloc moteur jusque sur le sol Prévoir cette éventualité en déplaçant légèrement la bassine sur la droite par rapport à l'orifice de vidange, ou protéger le sol avec des chiffons/journaux.

Jeter l'ancien FAH. Ci-dessous une comparaison entre le petit Purflux et le gros Bosch...



Nettoyage :

Il vous faut :

- Dégraissant
- Chiffons.

Nettoyer au dégraissant le bouchon de vidange puis le bloc moteur là où il a été souillé. En profiter pour essuyer proprement le support de FAH.

Pose du bouchon de vidange :

Il vous faut :

- Clé à douille et douille de 17

Je laisse en général l'huile du carter goutter dans la bassine durant ¼ d'heure. Ensuite, j'équipe le bouchon d'un nouveau joint cuivre et le remet en place sur le carter moteur.



Je visse et serre solidement à la clé à douille, sans abus. En effet, le carter est en alu, c'est à dire plus mou que l'acier du bouchon. Ne surserrez pas cette vis sous peine d'endommager votre carter !!!!

Pose du FAH neuf :

Il vous faut :

- De l'huile
- Vos mains !!!

Enduire à la main le joint du filtre à huile neuf d'une fine pellicule d'huile neuve.



Remontez le filtre sur son support et le visser de toutes ses forces A LA MAIN. Ce serrage suffit amplement à une bonne étanchéité. Si vous doutez de votre force, rajouter juste TROIS FOIS RIEN de serrage à la clé de FAH. Surserrer le FAH peut vous donner bien des problèmes au prochain démontage. (cf méthode du gros tournevis).

Le filtre Bosch monté :



Inspection :

Il vous faut :

- vos yeux !!!

Vérifiez les étapes ci-dessus et profitez en pour contrôlez ce qu'il y a sous vos yeux : jaugez l'état des soufflets, traquez les éventuelles fuites sur votre bloc moteur, vérifiez l'état de votre courroie d'accessoires, etc...

Remplissage d'huile :

Il vous faut :

- 5,5L d'huile environ.

Remplissage via la goulotte sur le devant du moteur. Versez 5L. Attendez une minute. Contrôlez une première fois à la jauge.

Puis versez progressivement de 100ml en 100ml jusqu'au niveau intermédiaire sur la jauge.

5,5L permet, sur MON T4 d'avoir le niveau MAXI. Le but n'est pas d'atteindre ce niveau maximum sur la jauge mais seulement de se trouver au niveau intermédiaire (zone moletée sur la jauge).

TROP d'huile n'est jamais bon pour un TDI, l'excédent étant rejeté vers l'échappement, polluant allègrement le catalyseur (mortel pour ce dernier, d'ailleurs)

Une fois le niveau intermédiaire atteint (avec 5,2L, je pense), remettre en place le bouchon sur la goulotte et démarrer le moteur, afin que la pompe à huile remplisse le FAH. Laisser tourner 30 secondes puis laisser reposer le moteur.

Après deux minutes, contrôler le niveau d'huile et faire un complément (de 100ml en 100ml) jusqu'à obtenir le niveau intermédiaire ou légèrement plus (mais strictement inférieur au niveau maximum). Je vous conseille de ne pas mettre plus de 5,5L, quitte à faire l'appoint un peu plus tard.

Remise en place du carter inférieur :

Il vous faut :

- Clé à douille avec rallonge
- Douille de 13.