

Remplacement d'un calorstat sur un V6.

Par speedywolf 45 et 205gti.

Document réalisé par Alyann3 le 12 janvier 2009.



Outillage nécessaire :

Tournevis plat pour les colliers de serrage (si vous n' avez pas le tournevis a collier) pour le manchon de la boite a air et les 4 durites d' eau

Petit tournevis plat très fin pour écarter délicatement les épingles des prises des 2 sondes.

Petit pince multiprises pour ouvrir le robinet de purge inférieure du radiateur pour vidanger.

Petit cliquet (radio) avec **douille de 13** (ou clé plate, a pipe....) pour les 2 vis du passage de faisceau sur le boîtier

Petit cliquet (radio) avec rallonge et **douille de 10** pour les 5 vis du boîtier d' eau avant et les 6 vis du boîtier arrière.

Et **une clé allen de 5** pour la vis de purge laiton (je ne sais plus la taille) sur le boîtier d' eau.

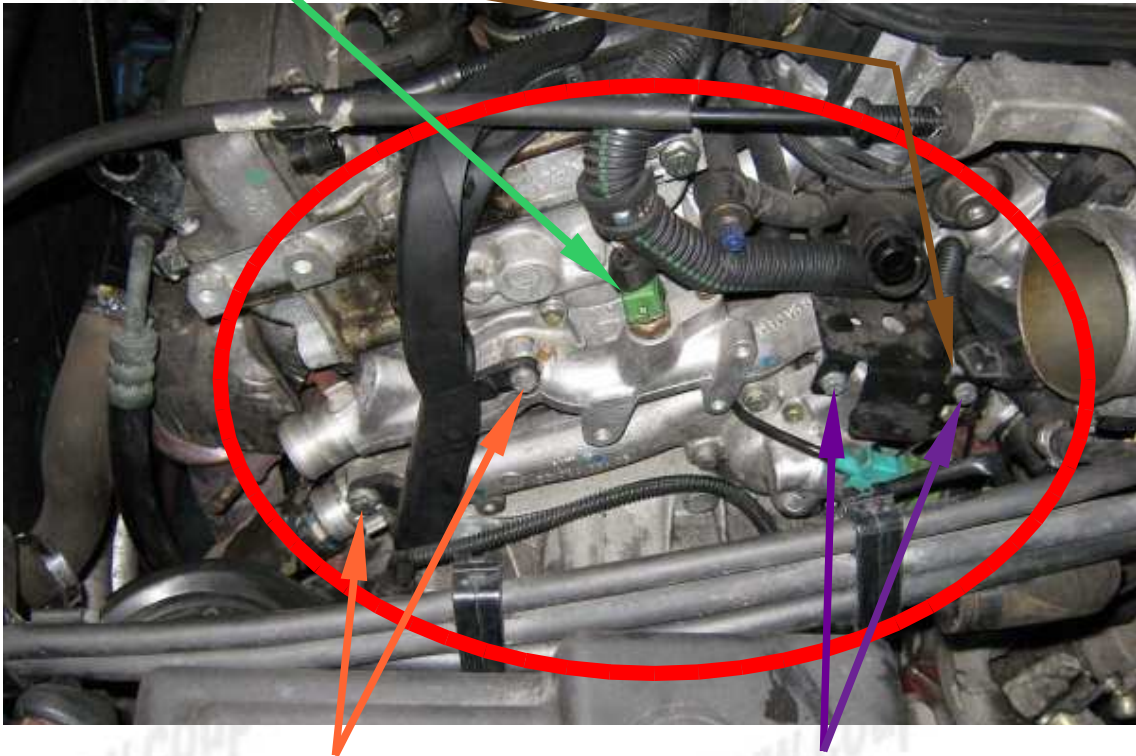
Cette opération est facile à réaliser et ne nécessite pas d' outillage spécial...

Attention, deux hypothèses sont envisageables pour le démontage/remontage. La première dès la page 2, la seconde en fin de page 5. A vous de voir.

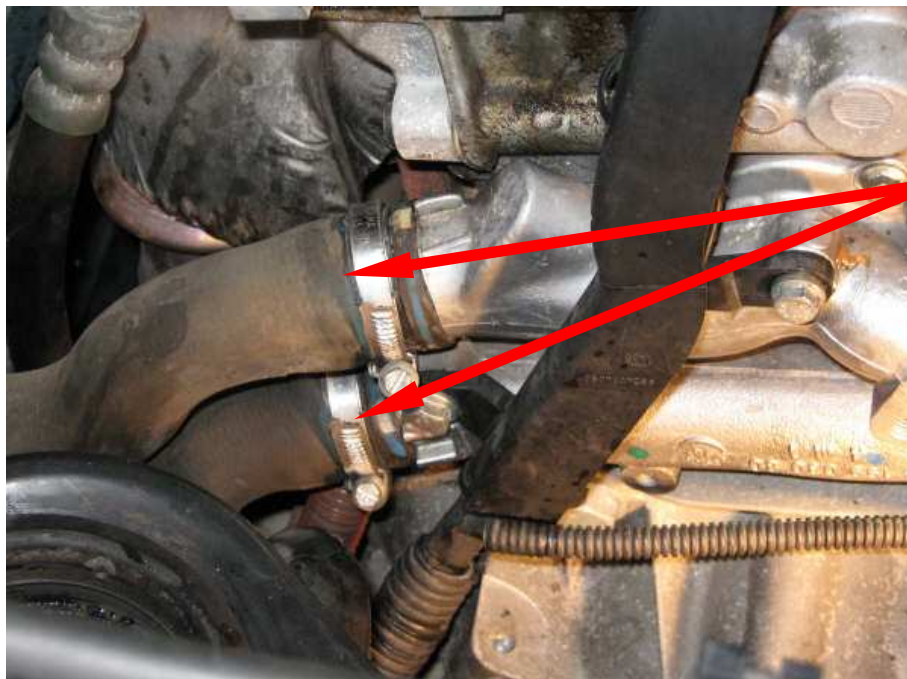
Voilà donc où cela se passe. (Boîte à air, durites retirées)

Après avoir vidé le système de refroidissement, on démonte !!!!!

Déconnecter les 2 sondes.

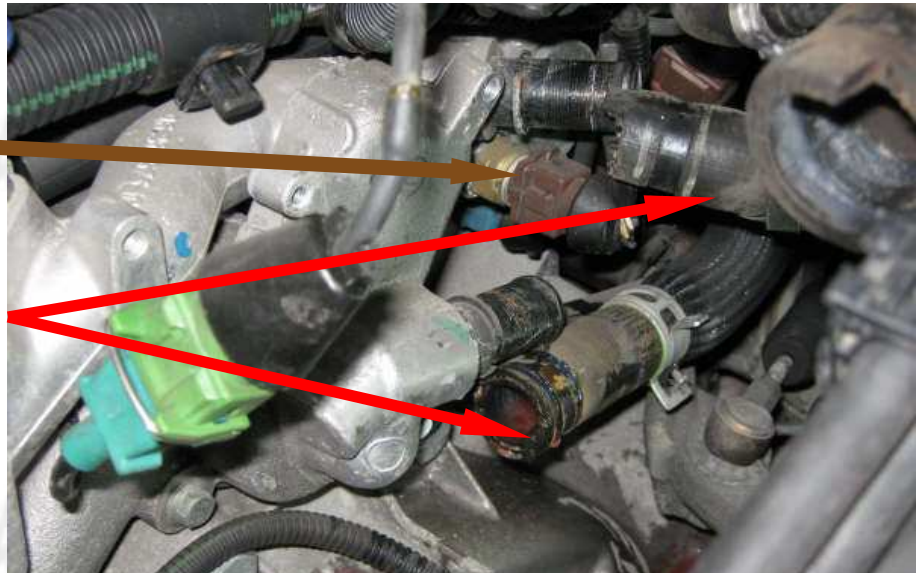


Démonter également **les vis (Tête hexagonale de 13)** qui maintiennent la gaine plastique du faisceau et **celles (10)** maintenant la plaque métallique.



Les durites avant des bôtiers eau.

La sonde arrière (Plus visible ici)



Les durites arrières sur les mêmes boîtiers.

Retirer ensuite les vis à tête hexagonale de 10 qui maintiennent les boîtiers.



Les boîtiers eau.
Attention, ils assemblés par un emboîtement mâle/femelle et un joint torique assure l'étanchéité.



Vue du moteur sans les pièces ci-dessus.





Vue du calorstat dans son logement.

Changer les 2 joints de portée.

Vue du calorstat démonté.



Il faut retirer le joint au fond du logement et en mettre un neuf. Il n'est pas fourni avec le calorstat neuf.



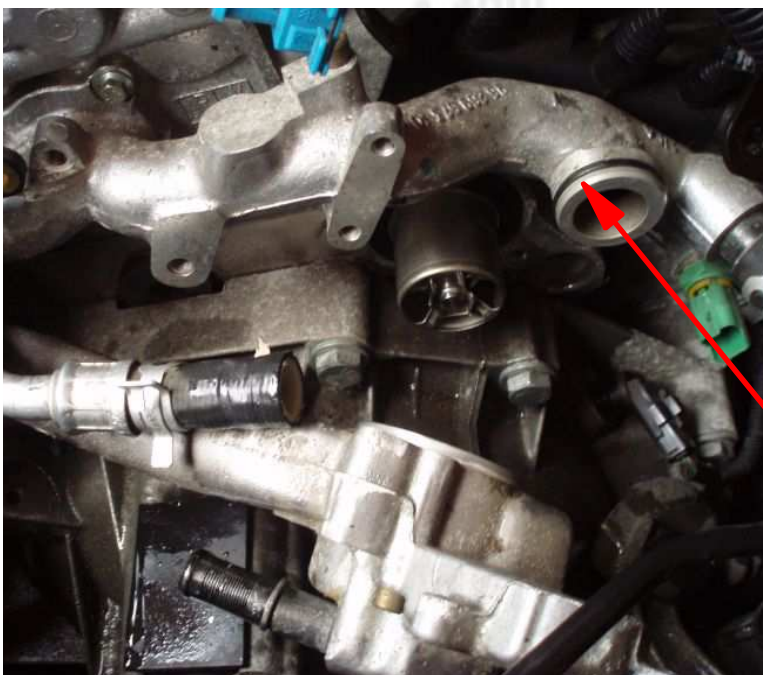


Nettoyage du plan de joint du calorstat. Ne gratter pas trop.

Procéder ensuite au remontage dans le sens inverse de la procédure.



Attention il existe une autre alternative communiquée par 205gti,



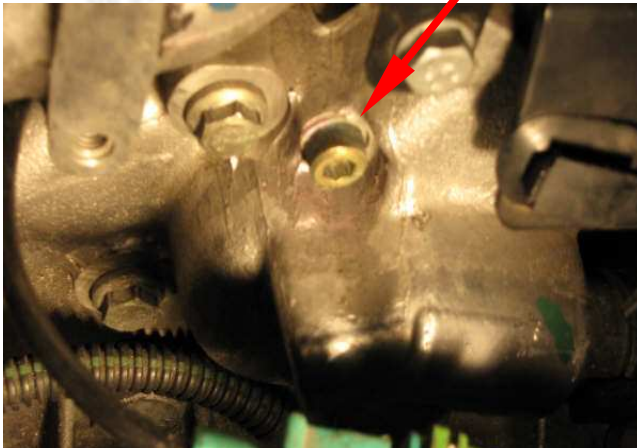
Il suffit de démonter seulement le bloc du calorstat et tout ce qu'il s'y rapporte. Il se dissocie très facilement du second bloc en faisant levier entre les 2 avec un tournevis par exemple.

Vous n'aurez alors que les joints du bloc calorstat et ce torique à changer.

Une fois les durites remontées, il faut remettre le système de refroidissement en eau. Remplir le vase d'expansion jusqu'au maxi et purger le système sur le radiateur,



sur les bôtiers eau (2 purges - vis en laiton) et sur la durite aérotherme.



Faire tourner le moteur jusqu'au déclenchement des ventilos.



Une fois tout terminé votre aiguille devrait afficher ça !!!!

Le lendemain, vérifier le niveau de liquide de refroidissement.

Pour plus de précisions sur la purge du système, vous référer à la procédure sur le changement de radiateur.

NOTE

Cette procédure a été réalisée par un particulier, elle a pour but d'aider d'autres personnes à effectuer la même opération.

Il s'agit d'une explication sur les opérations qui ont été exécutées, il ne s'agit aucunement d'une procédure officielle à suivre à la lettre, du fait, aucune responsabilité du site www.coupe406.com ou de l'auteur de cette procédure ne pourrait être engagée en cas de dommage causé par des opérations incorrectes réalisées soit à cause d'une mauvaise compréhension des explications, soit à cause d'une erreur dans la procédure elle-même.

La reproduction et l'utilisation de ce document sont entièrement libres et gratuites tant que sa provenance www.coupe406.com, le pseudo du ou des auteurs ainsi que cette charte reste clairement visible.

Toute utilisation dans un but commercial de cette procédure est STRICTEMENT INTERDITE.