

Manuel d'atelier

Groupe 20-23, 26, 30

A
2(0)

D2-55

Moteur marin

D2-55 A/B/C • D2-75 A

Sommaire

Informations de sécurité	2	Soupapes, réglage	49
Informations générales	5	Volant moteur, échange de la couronne	49
Outils spéciaux	9	Joint d'étanchéité arrière de vilebrequin, échange ...	50
Construction et fonctionnement	10	Joint d'étanchéité avant de vilebrequin, échange	50
Emplacement des plaques signalétiques	10	Groupe 22 : Système de lubrification	
Présentation du moteur	11	Pompe à huile	51
Description des composants	16	Canaux d'huile	54
Conseils pratiques de réparation	23	Palier de pompe à huile, rénovation	55
Généralités	23	Groupe 23 : Système d'alimentation	
Gabarit moteur, montage	24	Pompe d'injection	56
Test de compression	24	Réglage de l'angle d'injection	57
Groupe 21 : Corps du moteur		Réglage du régime moteur	59
Corps du moteur, désassemblage	25	Pompe d'alimentation	60
Vérification du bloc-cylindres	29	Purge du système d'alimentation	61
Surface supérieure du bloc	29	Filtre à carburant, échange	63
Alésage du cylindre	29	Préfiltre à carburant, purge et échange	63
Culasse, rénovation	30	Injecteur	64
Culasse, désassemblage	30	Groupe 26 : Système de refroidissement	
Culasse, vérification	30	Système d'eau douce	67
Siège de soupape, échange	31	Liquide de refroidissement	68
Soupapes et sièges de soupape, rectification	31	Vidange du liquide de refroidissement	69
Guides de soupape, contrôle	32	Remplissage du système de refroidissement	69
Mécanisme de culbuteur, rénovation	33	Contrôle du niveau de liquide de refroidissement ...	70
Culasse, assemblage	33	Nettoyage de l'échangeur de température	71
Vilebrequin, contrôle	34	Pompe de circulation	72
Paliers de vilebrequin et de bielle, vérification	34	Pompe à eau de mer	73
Bague de vilebrequin, avant, vérification	35	Thermostat	73
Bague de vilebrequin, avant, échange	35	Groupe 30 : Système électrique	
Jeu au palier de bielle, contrôle	36	Description	74
Segments de piston, vérification et ajustement	37	Consignes importantes concernant le système	
Piston et alésage, vérification et mesure	37	électrique	76
Bielle, vérification	38	Recherche de pannes, bougie de chauffe,	
Bague de pied de bielle, échange	38	système de charge	78
Piston, segments de piston et bielle, montage	39	Alternateur	82
Arbre à cames, mesure	40	Démarrreur	86
Pignons de distribution, vérification	40	Composants électriques	89
Vilebrequin, montage	40	Schémas électriques	92
Piston, montage dans le cylindre	41	Groupe 20 : Caractéristiques techniques	
Arbre à cames, montage	42	Caractéristiques techniques	96
Culasse, montage	44	Tolérances d'usure	100
Poussoir de soupape, vérification	47	Couples de serrage	101

Informations de sécurité

Introduction

Le Manuel d'atelier contient des caractéristiques techniques, des descriptions et des conseils pratiques de réparation pour les produits ou les modèles de produits de Volvo Penta indiqués en titre. Assurez-vous que vous avez la documentation d'atelier qui correspond au produit.

Lisez attentivement les informations de sécurité en vigueur ainsi que les Informations générales et les Instructions de réparation du manuel d'atelier avant d'entreprendre un travail quelconque.

Important

Les signes d'avertissement spéciaux suivants sont utilisés dans le manuel d'atelier ainsi que sur le produit.

 **AVERTISSEMENT !** Risque de dommages corporels, dommages importants sur le produit ou dysfonctionnements sérieux si les instructions ne sont pas suivies.

 **IMPORTANT !** Utilisé pour attirer l'attention afin d'éviter tout dommage, corporel ou matériel, ou un défaut de fonctionnement du produit.

N.B. Ce terme attire l'attention sur une information importante dans le but de faciliter les méthodes de travail ou l'utilisation.

Pour vous donner un aperçu des risques qui doivent toujours être évités et des précautions à prendre, nous avons établi la liste ci-dessous.

 Assurez-vous qu'il est impossible de démarrer le moteur en coupant le système électrique avec le (ou les) interrupteurs principaux qui seront verrouillés en position d'arrêt avant de commencer tout travail. Placez une plaque d'avertissement sur le poste de conduite.

 En règle générale, tous les travaux de service doivent être effectués sur un moteur à l'arrêt. Certains travaux, par exemple des réglages, doivent cependant être réalisés sur un moteur tournant. S'approcher d'un moteur qui tourne présente toujours un risque pour la sécurité. N'oubliez pas que des vêtements amples ou des cheveux longs peuvent se prendre dans les pièces en rotation et provoquer de graves accidents. Si un travail est effectué à proximité d'un moteur tournant, un mouvement imprudent ou un outil qui tombe peuvent, dans le pire des cas, provoquer de graves accidents. Faites attention aux surfaces chaudes (tuyau d'échappement, turbocompresseur, tuyau d'air de suralimentation, élément de démarrage etc.) et aux liquides chauds dans les canalisations et les flexibles d'un moteur qui tourne ou qui vient juste d'être arrêté. Remontez toutes les protections déposées auparavant, avant de démarrer le moteur.

 Veillez à ce que tous les autocollants d'avertissement et d'information placés sur le produit soient toujours parfaitement lisibles. Remplacez tout autocollant endommagé ou recouvert de peinture.

 Ne démarrez jamais un moteur sans filtre à air. La roue de compresseur en rotation dans le turbocompresseur peut provoquer de graves accidents. Des corps étrangers dans le tuyau d'entrée peuvent également entraîner d'importants dégâts mécaniques.

 N'utilisez jamais un aérosol de démarrage ou d'autres produits similaires comme aide au démarrage. Une explosion peut se produire dans la tubulure d'admission. Risque d'accident et de dommages corporels.

 Évitez d'ouvrir le bouchon de remplissage pour le liquide de refroidissement lorsque le moteur est chaud. De la vapeur ou du liquide de refroidissement brûlant risquent d'être éjectés et toute la pression formée est perdue. Ouvrez lentement le bouchon de remplissage et relâchez la surpression du système de refroidissement si le bouchon de refroidissement ou le robinet doivent être enlevés, ou encore si le bouchon ou un conduit de refroidissement doivent être démontés sur un moteur chaud. De la vapeur ou du liquide de refroidissement brûlant peuvent jaillir dans une direction inattendue.

 L'huile chaude peut provoquer de graves brûlures. Évitez tout contact avec de l'huile chaude. Vérifiez que le circuit d'huile n'est pas sous pression avant toute intervention. Ne démarrez jamais, respectivement ne faites jamais tourner le moteur, sans le bouchon de remplissage d'huile, risque de rejets d'huile.

 Arrêtez le moteur et fermez le robinet de fond avant toute intervention sur le système de refroidissement.

 Démarrez seulement le moteur dans un espace bien aéré. Pour le fonctionnement dans un espace fermé, les gaz d'échappement et les gaz du moteur doivent être évacués du compartiment moteur ou de la zone de travail.

 Utilisez toujours des lunettes de protection pour les travaux qui présentent des risques de projections, d'étincelles, de rejets d'acides ou d'autres produits chimiques. Les yeux sont particulièrement sensibles et la vue est fragile !

-  Évitez tout contact avec l'huile ! Un contact prolongé ou des contacts répétés avec l'huile peuvent provoquer le dessèchement de la peau. Des irritations, la peau sèche, de l'eczéma et autres maladies dermatiques en sont des conséquences directes.
- Au point de vue santé, l'huile usagée est plus dangereuse que l'huile neuve. Portez des gants de protection et évitez les vêtements et les chiffons imprégnés d'huile. Lavez-vous les mains régulièrement, surtout avant les repas. Utilisez une crème spéciale pour éviter le dessèchement et pour faciliter le nettoyage de la peau.
-  La plupart des produits chimiques pour le produit (par exemple les huiles de moteur et de transmission, le glycol, l'essence et le gazole) ou les produits chimiques utilisés à l'atelier (par exemple les dégraissants, les peintures et les diluants) sont des produits dangereux. Lisez attentivement les prescriptions données sur l'emballage ! Suivez toujours les consignes de sécurité (par exemple l'utilisation d'un masque, de lunettes de protection, de gants, etc.). Vérifiez que le personnel n'est pas exposé involontairement à des substances dangereuses, par exemple par l'air respiré. Assurer une bonne ventilation. Les produits usés ou les restes de produits chimiques devront être déposés conformément à la législation en vigueur.
-  Faites extrêmement attention pour la recherche des fuites sur le système d'alimentation et pour le test des injecteurs. Utilisez des lunettes de protection. Le jet provenant d'un injecteur a une pression très élevée et une très forte capacité de pénétration. Le carburant peut pénétrer dans les tissus et provoquer de graves dommages. Risque d'empoisonnement du sang.
-  Tous les carburants et plusieurs produits chimiques sont inflammables. Assurez-vous qu'aucune flamme nue ou étincelle ne risque de les enflammer. L'essence, certains diluants et les gaz d'hydrogène provenant des batteries peuvent, au contact de l'air, former des mélanges facilement inflammables et explosifs. Interdiction de fumer ! Aérez bien et prenez les précautions de sécurité nécessaires par exemple avant d'entreprendre des travaux de soudage ou de meulage à proximité. Ayez toujours un extincteur facilement accessible au poste de travail.
-  Assurez-vous que les chiffons imbibés de carburant ainsi que les filtres à carburant et à huile, sont conservés dans un endroit sûr. Des chiffons imprégnés d'huile peuvent, dans certaines conditions, s'embraser spontanément. Les filtres à carburant et à huile usagés sont des déchets nuisibles pour l'environnement et doivent être, tout comme les huiles usagées, les carburants souillés, les restes de peinture, les diluants, les dégraissants et les restes de produit de lavage, déposés dans des centres de collecte pour être éliminés.
-  Les batteries ne doivent jamais être exposées à une flamme nue ni à une étincelle électrique. Ne fumez jamais à proximité des batteries. Pendant la charge, les batteries dégagent du gaz hydrogène qui, mélangé à l'air, forme un gaz détonant. Ce gaz est facilement inflammable et très explosif. Une étincelle, pouvant se former par un mauvais branchement des batteries, suffit pour provoquer une explosion et de graves dégâts. Ne pas toucher aux connexions pendant la tentative de démarrage (risque d'étincelle) et ne pas se pencher au-dessus des batteries.
-  Ne permutez jamais les bornes positive et négative pour le montage des batteries. Une inversion de polarité peut provoquer de graves dégâts sur l'équipement électrique. Comparez avec le schéma de câblage.
-  Utilisez toujours des lunettes de protection pour la charge et la manipulation des batteries. L'électrolyte de batterie contient de l'acide sulfurique fortement corrosif. En cas de contact avec la peau, lavez avec du savon et beaucoup d'eau. En cas de contact avec les yeux, rincez abondamment avec de l'eau froide et consultez immédiatement un médecin.
-  Arrêtez le moteur et coupez le courant avec le (ou les) interrupteurs principaux avant toute intervention sur le système électrique.
-  Le réglage de l'accouplement doit se faire sur un moteur arrêté.
-  Utilisez les œilletons de levage montés sur l'ensemble moteur/inverseur pour le levage du groupe propulseur. Vérifiez toujours que tous les équipements de levage sont en parfait état et qu'ils ont une capacité suffisante pour le levage (poids du moteur avec boîte de vitesses et équipement auxiliaire). Pour une manutention sûre et pour éviter que les composants installés sur le moteur ne soient endommagés, le moteur devra être soulevé avec un palonnier réglable et spécialement adapté au moteur. Toutes les chaînes et les câbles doivent se déplacer parallèlement les uns aux autres et aussi perpendiculairement que possible par rapport au dessus du moteur. Si un équipement auxiliaire monté sur le moteur modifie son centre de gravité, des dispositifs de levage spéciaux peuvent être nécessaires pour garder un bon équilibre et travailler en toute sécurité. Ne travaillez jamais sur un moteur qui est simplement suspendu à un dispositif de levage.

 Ne travaillez jamais seul lorsque des composants lourds doivent être déposés, même si des dispositifs de levage fiables, par exemple des palans verrouillables, sont utilisés. Même si des dispositifs de levage sont utilisés, deux personnes sont généralement nécessaires, une pour s'occuper du dispositif de levage et l'autre pour s'assurer que les composants sont bien dégagés et ne peuvent pas être endommagés lors du levage.
Pour les travaux à bord du bateau, assurez-vous toujours que l'espace est suffisant pour permettre le démontage sur place, sans risque de dégâts, corporels ou matériels.

 Les composants du système électrique et du système d'alimentation équipant les produits Volvo Penta sont construits et fabriqués pour minimiser les risques d'explosion et d'incendie. Le moteur ne doit pas être en marche dans des milieux contenant des matières explosives.

 En aucune circonstance, les tuyaux de refoulement ne doivent être cintrés ou déformés. Un tuyau endommagé devra être remplacé.

 Pour le nettoyage sous haute pression, respectez les points suivants : Ne dirigez jamais le jet d'eau vers les joints d'étanchéité, les flexibles en caoutchouc ou les composants électriques. N'utilisez jamais la fonction haute pression lors de nettoyage du moteur.

 Utilisez toujours le carburant recommandé par Volvo Penta. Référez-vous au manuel d'instructions. L'utilisation d'un carburant de moins bonne qualité risque d'endommager le moteur. Sur un moteur diesel, du carburant de mauvaise qualité peut provoquer le grippage de la tige de commande et un sursrégime du moteur avec risques de dommages matériel et corporel. Un carburant de moindre qualité peut également augmenter les coûts d'entretien.

Informations générales

À propos de ce manuel d'atelier

Le présent manuel d'atelier contient les caractéristiques techniques, les descriptions et les conseils pratiques de réparation pour les modèles standard du moteur D2-55.

Le manuel d'atelier peut montrer des opérations effectuées sur un des modèles de moteur ci-dessus. C'est pourquoi les illustrations et vues des pièces peuvent, dans certains cas, ne pas correspondre entièrement aux autres modèles. Les méthodes de réparation sont toutefois les mêmes pour les travaux les plus importants. Si ce n'est pas le cas, les différences significatives sont expliquées séparément. La désignation du moteur et son numéro sont donnés sur la plaque d'identification (voir page 14).

Pour toute correspondance au sujet d'un moteur, indiquez toujours sa désignation et son numéro.

Le manuel d'atelier est avant tout destiné aux ateliers de service Volvo Penta et à leur personnel qualifié.

Les personnes qui utilisent ce manuel sont donc supposées être suffisamment qualifiées et avoir des connaissances de base sur les systèmes équipant les moteurs marins, pour effectuer les travaux de caractère mécanique/électrique qui font partie de leur profession.

Dans le cadre de sa politique de développement continu des produits, Volvo Penta se réserve le droit d'apporter des modifications sans avis préalable. Toutes les informations contenues dans ce manuel sont basées sur les caractéristiques disponibles au moment de son impression. Les éventuelles modifications qui peuvent avoir des répercussions importantes et qui sont introduites sur le produit ou les méthodes de service après cette date, sont décrites sous forme de notes dans des Service Bulletins.

Pièces de rechange

Les pièces de rechange pour le système électrique et le système d'alimentation sont soumises à diverses réglementations nationales de sécurité, par exemple U.S. Coast Guard Safety Regulations. Les pièces de rechange d'origine Volvo Penta sont conformes à ces exigences. Aucun dommage provoqué par l'utilisation de produits autres que des pièces de rechange d'origine Volvo Penta ne sera pris en charge par la garantie offerte par Volvo Penta.

Moteurs certifiés

Pour les entretiens et les réparations d'un moteur certifié au niveau des émissions, il est important de connaître les points suivants :

Un moteur certifié signifie que le type de moteur a été vérifié et approuvé par les autorités compétentes. Le fabricant du moteur garantit que tous les moteurs du même type correspondent au moteur certifié.

Des exigences spéciales s'appliquent pour les travaux d'entretien et de réparation, conformément à ci-après :

- Les périodicités recommandées par Volvo Penta pour la maintenance et le service doivent être respectés.
- Seules des pièces de rechange d'origine Volvo Penta doivent être utilisées.
- Les interventions de service sur les pompes d'injection, calage de pompe et d'injecteurs, doivent toujours être effectuées par un atelier agréé Volvo Penta.
- Le moteur ne doit pas être modifié ni converti d'une façon quelconque, sauf avec les kits d'accessoires et de service approuvés par Volvo Penta pour ce moteur.
- Aucune modification d'installation ne doit être faite sur le tuyau d'échappement et les canalisations d'entrée d'air du moteur.
- Les plombages éventuels doivent uniquement être cassés par un personnel agréé.

Par ailleurs, suivre les instructions générales contenues dans le présent manuel et relatives à la conduite, l'entretien et la maintenance.

⚠ IMPORTANT ! Un entretien / maintenance insuffisant ou en retard, tout comme l'utilisation de pièces non d'origine fait que AB Volvo Penta se dégage de toute responsabilité et ne peut plus garantir la conformité avec le modèle certifié.

Les dommages et / ou coûts provoqués par le non respect de ces points ne seront pas pris en charge par Volvo Penta.

Conseils pratiques de réparation

Les méthodes de travail décrites dans le manuel d'atelier s'appliquent à un milieu d'atelier. Le moteur a été déposé du bateau et se trouve sur un berceau. Les travaux de rénovation qui ne nécessitent pas la dépose du moteur sont effectués sur place en suivant les mêmes méthodes de travail, sauf annotation contraire.

Les symboles d'avertissement qui se trouvent dans le manuel d'atelier (pour leur signification, voir *Informations de sécurité*)

 **AVERTISSEMENT !**

 **IMPORTANT !**

N.B.

ne sont pas exhaustifs, nous ne pouvons naturellement pas tout prévoir, les travaux de maintenance et de réparation pouvant s'effectuer dans des conditions les plus diverses. C'est pourquoi nous pouvons seulement indiquer les risques pouvant se produire en cas d'une mauvaise manipulation lors des travaux réalisés dans un atelier bien équipé et en suivant les méthodes de travail et les outils que nous avons testés.

Dans ce manuel, toutes les opérations pour lesquelles des outils spéciaux Volvo Penta sont indiqués, sont réalisées à l'aide de ces derniers. Les outils spéciaux ont été mis au point pour assurer une méthode de travail aussi sûre et rationnelle que possible. La personne qui utilise d'autres outils ou d'autres méthodes de travail le fait sous sa propre responsabilité et doit s'assurer qu'elle ne génère aucun risque de dommages, corporels ou matériels, ni un risque de dysfonctionnement.

Dans certains cas, des prescriptions de sécurité spéciales et des instructions spécifiques peuvent s'appliquer aux outils ou aux produits chimiques indiqués dans ce manuel. Ces prescriptions doivent toujours être suivies et aucune autre indication particulière ne sera de nouveau donnée dans le manuel d'atelier.

En suivant ces recommandations de base et avec un peu de bon sens, la plupart des phases à risque peuvent être prévues et évitées. Un poste de travail propre et un moteur nettoyé éliminent déjà de nombreux risques, aussi bien au point de vue corporel que dysfonctionnement.

Particulièrement pour les travaux touchant le système d'alimentation, le système de lubrification, le système d'admission, le turbocompresseur, les assemblages de palier et d'étanchéité, il est primordial d'observer une propreté absolue pour éviter la pénétration d'impuretés ou de particules étrangères avec pour conséquence un dysfonctionnement ou une diminution de la durée de vie de la réparation.

Notre responsabilité commune

Chaque moteur se compose de plusieurs systèmes et composants qui travaillent ensembles. Si un composant se différencie des caractéristiques techniques, les répercussions sur l'environnement peuvent être considérables alors que le moteur fonctionne bien par ailleurs. Il est donc particulièrement important de respecter les tolérances d'usure indiquées, d'avoir des réglages exacts de tous les systèmes qui peuvent être ajustés et d'utiliser des pièces d'origine Volvo Penta pour le moteur concerné. Les intervalles de maintenance indiqués dans le schéma d'entretien doivent être observés.

Certains systèmes, par exemple les composants dans le système d'alimentation, peuvent demander des compétences spéciales et des équipements d'essai spécifiques. Pour des raisons d'environnement, entre autres, certains composants sont plombés en usine. En aucun cas, vous ne devez essayer d'effectuer l'entretien ou la réparation d'un composant plombé à moins que le technicien chargé de l'entretien soit autorisé à le faire.

N'oubliez pas que la plupart des produits chimiques, incorrectement utilisés, sont dangereux pour l'environnement. Volvo Penta recommande l'utilisation de produits de dégraissage biodégradables pour tout nettoyage des composants du moteur, sauf annotation contraire dans le manuel d'atelier. Pour tout travail à bord du bateau, faites particulièrement attention à ce que les huiles, les restes de lavage, etc. ne soient pas rejetés dans l'eau mais bien récupérés pour être détruits.

Couples de serrage

Le couple de serrage pour les assemblages vitaux qui doivent être serrés à la clé dynamométrique est indiqué dans les « Caractéristiques techniques : Couples de serrage », ainsi que dans les descriptions de travail du manuel d'atelier. Tous les couples s'appliquent à des filets, des têtes de vis et des surfaces de contact parfaitement propres. Les couples de serrage s'appliquent à des filets légèrement huilés ou secs. Si des lubrifiants, des liquides de verrouillage ou produits d'étanchéité sont nécessaires pour certains joints vissés, cette information sera contenue dans la description du travail et dans la section « Couples de serrage ». Si aucun couple de serrage n'est mentionné pour un joint vissé, utilisez les couples de serrage généraux du tableau ci-après. Les couples de serrage généraux donnent des valeurs indicatives et l'assemblage n'a pas besoin d'être serré à la clé dynamométrique.

Dimension	Couples de serrage	
	Nm	lbf.ft
M5	6	4,4
M6	10	7,4
M8	25	18,4
M10	50	36,9
M12	80	59,0
M14	140	103,3

Serrage dynamométrique – serrage angulaire

Pour le serrage dynamométrique – serrage angulaire, l'assemblage à vis est d'abord serré au couple indiqué puis suivant un certain angle. Exemple : pour un serrage angulaire à 90°, l'assemblage est serré d'un quart de tour supplémentaire après avoir été serré au couple indiqué.

Écrous de blocage

Ne réutilisez pas les écrous de blocage retirés lors du démontage car leur durée de vie est réduite – utilisez des écrous neufs lors du montage ou de la réinstallation. Pour les écrous de verrouillage avec un insert en plastique, par exemple les écrous Nylock®, le couple de serrage indiqué devra être diminué si l'écrou Nylock® a une hauteur identique à celle d'un écrou hexagonal standard entièrement métallique. Le couple de serrage est diminué de 25 % pour des vis de 8 mm ou supérieures. Pour des écrous Nylock® avec une hauteur plus grande où le filetage métallique est aussi haut que celui d'un écrou hexagonal standard, le couple de serrage indiqué dans le tableau devra être utilisé.

Classes de résistance

Les vis et les écrous sont divisés en différentes classes de résistance; la classe de résistance à laquelle ils appartiennent est indiquée sur la tête de vis. Plus le chiffre est grand, plus la résistance du matériau est élevée, par exemple une vis marquée 10-9 a une résistance plus grande qu'une vis marquée 8-8. Il est donc important, lorsqu'un assemblage a été démonté, que les vis soient remises à leur emplacement d'origine lors du montage. Pour l'échange des vis, voir le catalogue des pièces de rechange de façon à avoir un modèle exact.

Produits d'étanchéité

Un certain nombre de produits d'étanchéité et de liquides de blocage sont utilisés sur les moteurs. Ces produits ont des propriétés différentes et sont prévus pour diverses forces d'assemblage, plages de température, résistances à l'huile et à d'autres produits chimiques ainsi que pour différents matériaux et dimensions d'écartement sur le moteur.

Pour garantir une bonne intervention de maintenance, il est important d'utiliser le bon produit d'étanchéité et type de liquide de blocage sur l'assemblage en question.

Dans ce manuel, à chaque chapitre concerné, les produits qui sont utilisés en production sont toujours indiqués.

Pour les travaux de maintenance, le même produit ou un produit ayant des propriétés identiques mais d'une autre marque, doit toujours être utilisé.

Veillez à ce que les surfaces de contact soient sèches et exemptes d'huile, de graisse, de peinture et de produits antirouille avant de procéder à l'application du produit d'étanchéité ou du liquide de blocage.

Suivez toujours les instructions du fabricant en ce qui concerne la température d'utilisation, le temps de durcissement ainsi que les autres indications pour le produit.

On distingue deux types de base pour les produits utilisés sur le moteur et qui se reconnaissent aux propriétés suivantes :

Les produits RTV (vulcanisation à température ambiante). Ils sont souvent utilisés avec les joints, par exemple pour l'étanchéité des jonctions ou enduits sur les joints. Les produits RTV sont parfaitement visibles lorsque la pièce est démontée ; les anciens produits RTV doivent être enlevés avant d'étancher de nouveau l'assemblage.

Les produits RTV suivants sont indiqués dans le manuel d'atelier: Loctite® 574, Silicone GE RTV1473W, Permatex® N° 3, Volvo Penta 1161099-5, Permatex® N° 77. Dans tous les cas, l'ancien produit d'étanchéité est enlevé avec de l'alcool dénaturé.

Les produits anaérobies. Ceux-ci durcissent en l'absence d'air. Les produits sont utilisés entre deux pièces compactes, par exemple des composants coulés, qui sont assemblés sans joint. Une utilisation courante est également le blocage et l'étanchéité des bouchons, des filets de goujons, des robinets, des témoins de pression d'huile, etc. Les produits anaérobies sont transparents et sont donc colorés pour les rendre visibles. Les produits anaérobies sont très résistants aux diluants et l'ancien produit ne peut pas être enlevé. Pour le remontage, dégraisser soigneusement puis appliquer un nouveau produit d'étanchéité.

Les produits anaérobies suivants sont indiqués dans le manuel d'atelier : Loctite® 572 (blanc).

N.B. Loctite® est une marque déposée de Loctite Corporation, Permatex® est une marque déposée de Permatex Corporation.

Prescriptions de sécurité pour le Caoutchouc fluoré

Le caoutchouc fluoré est une matière courante qui se retrouve par exemple dans les bagues d'étanchéité pour les arbres et dans les joints toriques.

Lorsque le caoutchouc fluoré est soumis à des températures élevées (supérieures à 300 °C) de l'**acide fluorhydrique**, fortement corrosif, peut se former. Un contact avec la peau peut provoquer de graves brûlures. Des éclaboussures dans les yeux peuvent entraîner de graves brûlures. Des lésions aux voies respiratoires peuvent se produire par suite de l'inhalation des vapeurs.



AVERTISSEMENT ! Faire très attention pour les travaux sur les moteurs qui peuvent avoir été soumis à des températures élevées, par exemple une surchauffe provoquée par un grippage ou un incendie. Les joints d'étanchéité ne doivent jamais être découpés au chalumeau ni brûlés par la suite sans un contrôle précis.

- Utiliser toujours des gants en caoutchouc chloroprène (gants pour la manipulation de produits chimiques) et des lunettes de protection.

- Manipuler le joint enlevé comme un acide. Tous les restes, même les cendres, peuvent être très corrosifs. N'utilisez jamais de l'air comprimé pour le nettoyage.
- Déposer les restes dans une boîte en plastique qui sera bien fermée et étiquetée avec un avertissement. Lavez les gants sous l'eau courante avant de les enlever.

Les joints suivants sont probablement fabriqués en caoutchouc fluoré :

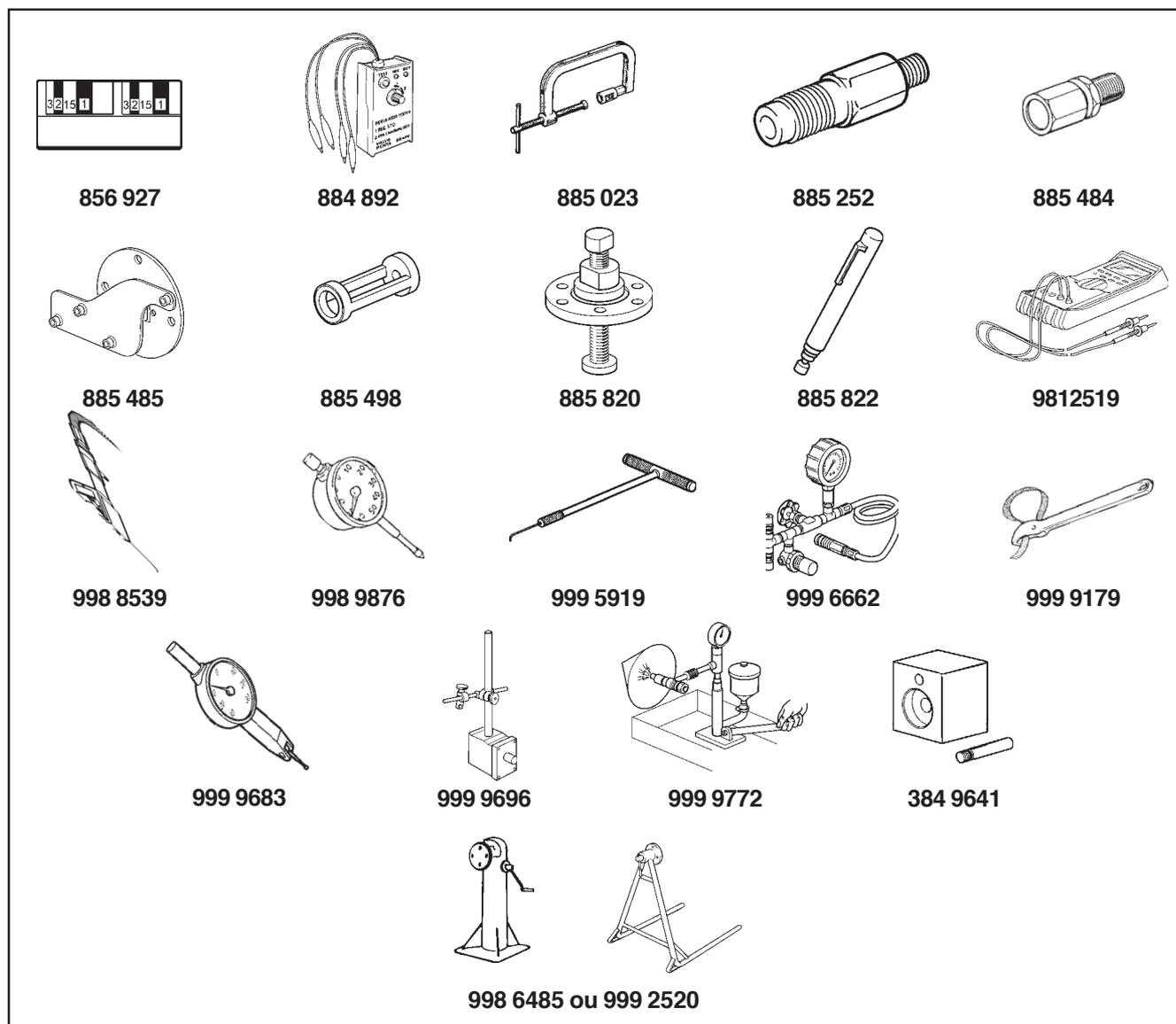
Bagues d'étanchéité pour le vilebrequin, l'arbre à cames et les arbres intermédiaires.

Joints toriques, quel que soit leur emplacement. Les joints toriques pour les chemises de cylindre sont pratiquement toujours en caoutchouc fluoré.

Notez que les joints d'étanchéité qui n'ont pas été soumis à des températures élevées peuvent être manipulés normalement.

Outils spéciaux

Dans tous les cas où il a été possible de le faire, les outils ont été gravés avec leur numéro d'outil.



856 927	Plastique gradué, pour le contrôle du jeu des manetons et des tourillons	981 2519	Multimètre
884 892	Testeur de régulateur	998 8539	Compressiomètre
885 023	Compresseur de soupape	998 9876	Comparateur à cadran
885 252	Adaptateur pour test de la pression de compression	999 5919	Extracteur, joints
885 484	Adaptateur pour test de la pression de compression	999 6662	Dispositif d'essai sous pression
885 485	Fixation de moteur au bâti de rénovation	999 9179	Clé pour la dépose des filtres à carburant et à huile
885 820 ¹⁾	Extracteur pour poulie	999 9684	Comparateur à bascule
885 822	Crayon magnétique	999 9696	Support magnétique
885 498	Outil de pression (utilisé avec le compresseur de soupape 885 023)	999 9772	Testeur d'injecteur
		384 9641	Outil de montage pour arbre de pompe à huile
		998 6485 ou 999 2520	Bâti de rénovation

¹⁾ L'outil est utilisé pour un ou plusieurs des anciens produits Volvo Penta

Construction et fonctionnement

Emplacement des plaques signalétiques et des autocollants informatifs

Les plaques signalétiques portant les numéros d'identification sont montées sur le moteur et la transmission. Il est important d'utiliser ces références pour toute commande de pièces. L'aspect et l'emplacement des plaques sont présentés ci-dessous. Les chiffres entre parenthèses renvoient à l'emplacement du numéro d'identification sur la plaque.

Moteur

Désignation de produit (1)

Numéro de série (2)

Numéro de produit (3)

Numéro de certification (4)

Embase S/Inverseur

Désignation de produit (5)

Numéro de série (6)

Numéro de produit (7)

Démultiplication (8)

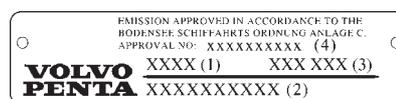
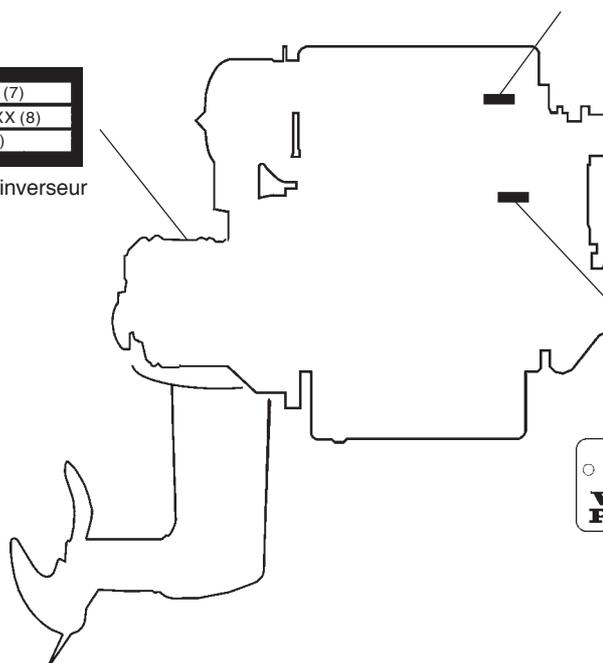
Désignation d'hélice



Autocollant moteur et transmission

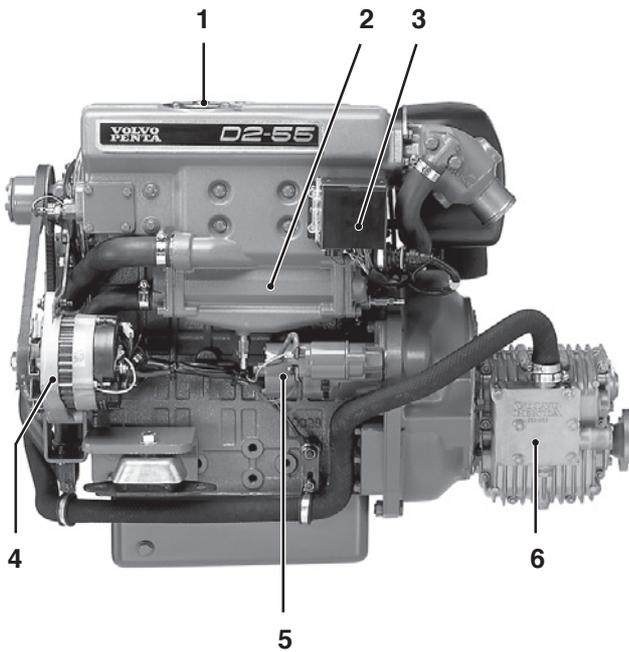


Plaque embase S et inverseur

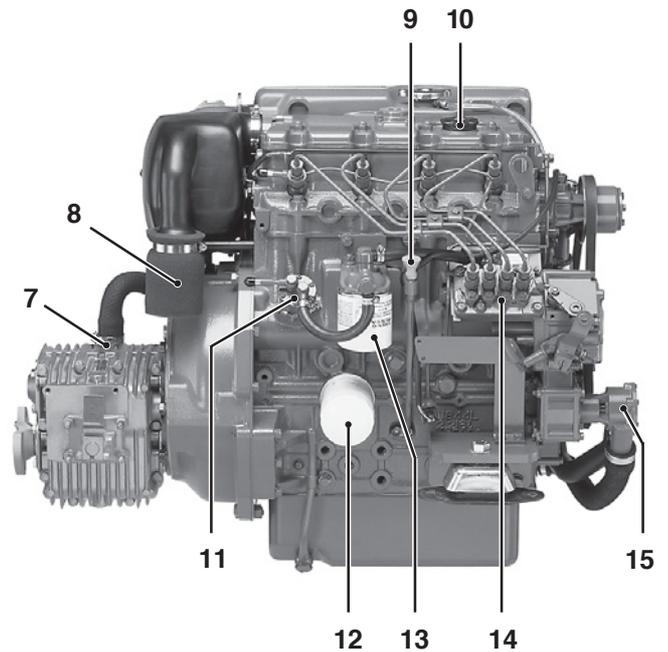


Plaque signalétique du moteur

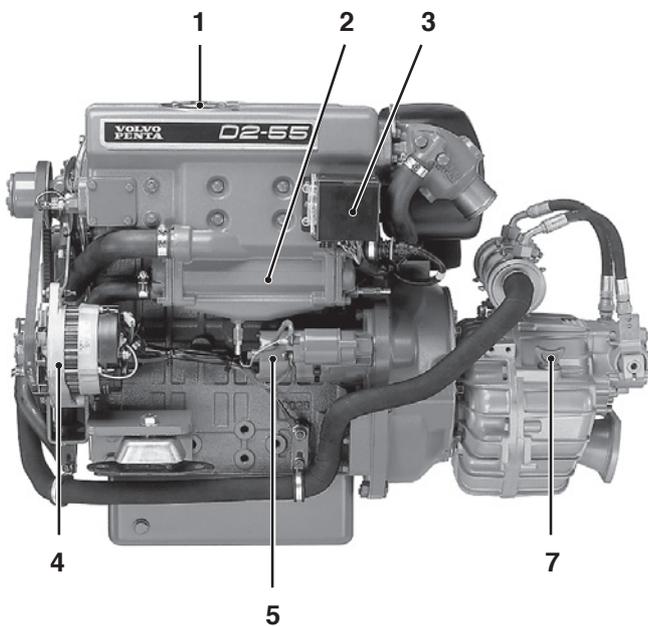
Présentation du moteur



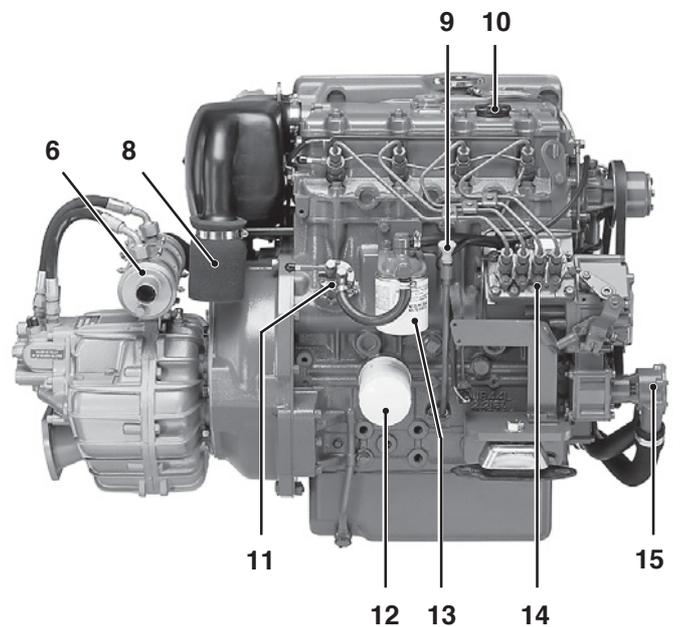
D2-55 A / B avec inverseur MS25L



D2-55 A / B avec inverseur MS25L

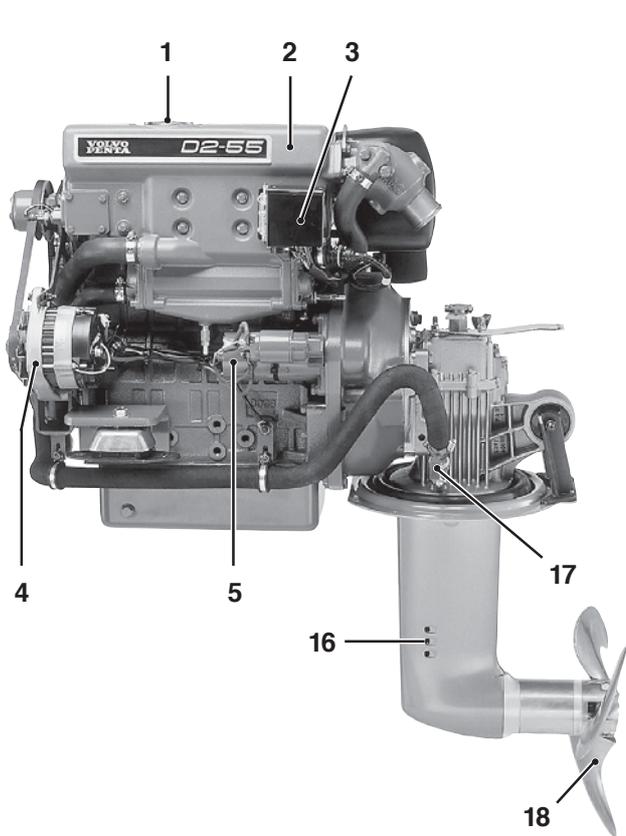


D2-55 A / B avec inverseur HS25A

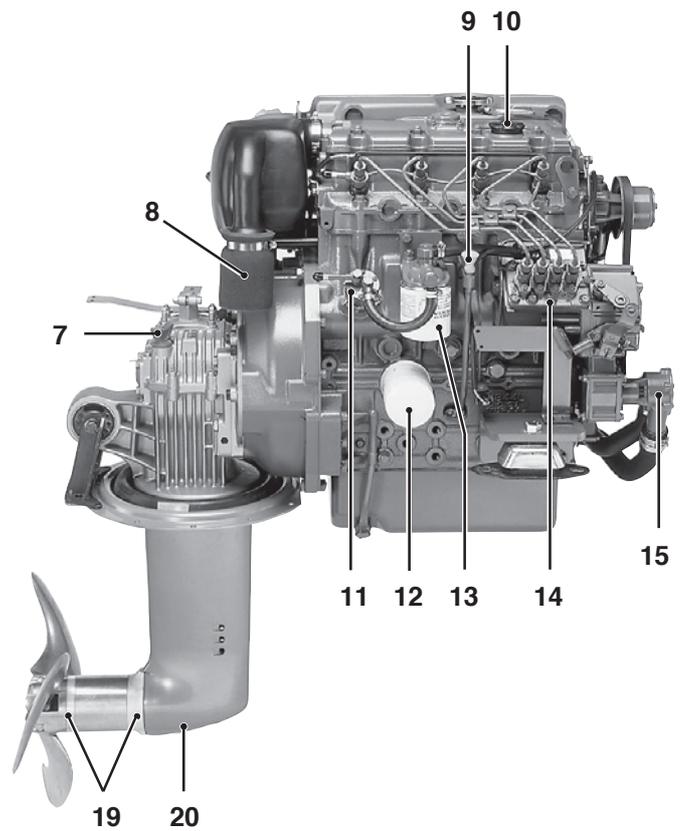


D2-55 A / B avec inverseur HS25A

- | | | |
|--|--------------------------------------|--------------------------|
| 1. Remplissage de liquide de refroidissement | 6. Refroidisseur d'huile, inverseur | 11. Pompe d'alimentation |
| 2. Échangeur de température | 7. Jauge d'huile, inverseur/Embase S | 12. Filtre à huile |
| 3. Boîtier de relais avec fusibles | 8. Filtre à air / Entrée d'air | 13. Filtre à carburant |
| 4. Alternateur | 9. Jauge d'huile, moteur | 14. Pompe d'injection |
| 5. Démarreur | 10. Remplissage d'huile, moteur | 15. Pompe à eau de mer |



D2-55 A / B avec embase de voilier MS25S

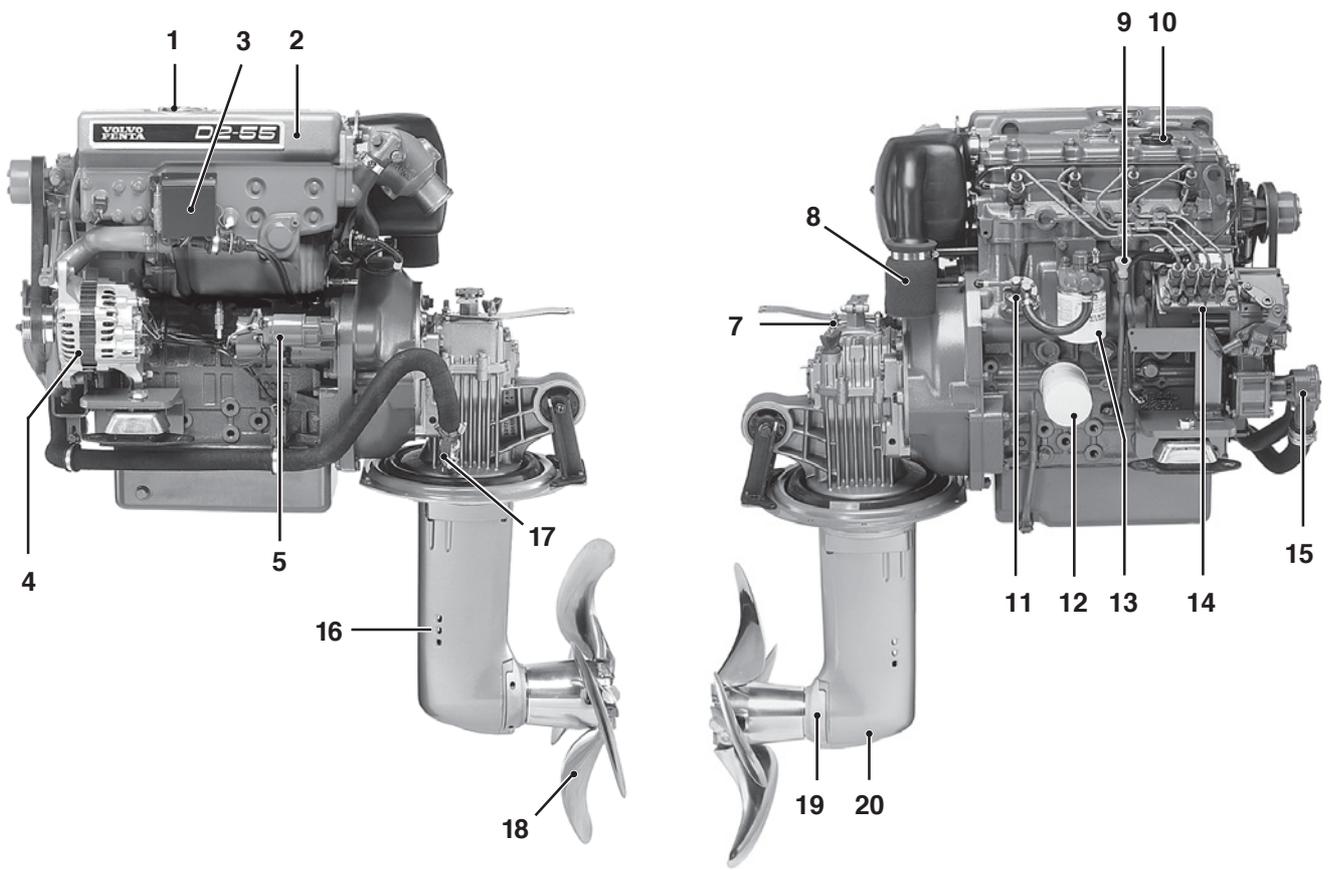


D2-55 A / B avec embase de voilier MS25S

- 1. Remplissage de liquide de refroidissement
- 2. Échangeur de température
- 3. Boîtier de relais avec fusibles
- 4. Alternateur
- 5. Démarreur
- 7. Jauge d'huile, inverseur / Embase S

- 8. Filtre à air / Entrée d'air
- 9. Jauge d'huile, moteur
- 10. Remplissage d'huile, moteur
- 11. Pompe d'alimentation
- 12. Filtre à huile
- 13. Filtre à carburant
- 14. Pompe d'injection

- 15. Pompe à eau de mer
- 16. Prise d'eau de refroidissement, Embase S
- 17. Robinet de fond / Embase S
- 18. Hélice rétractable
- 19. Anodes de protection
- 20. Vidange d'huile, Embase S



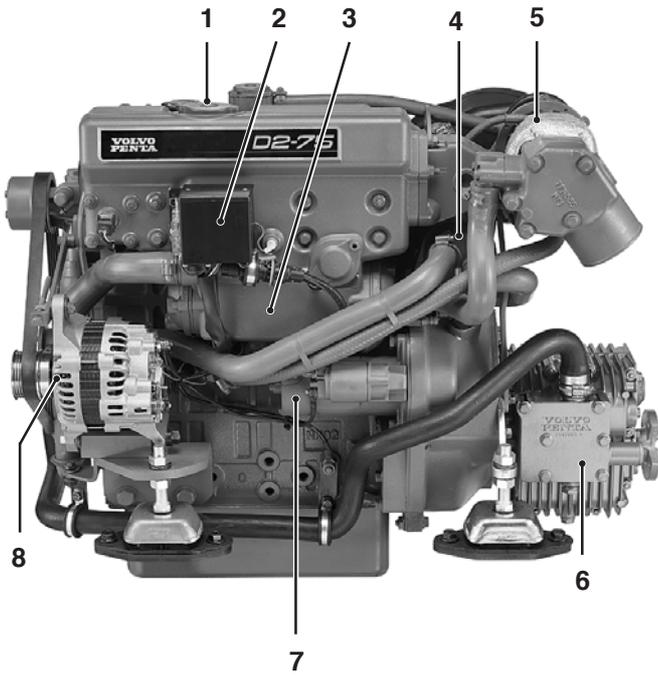
D2-55 C avec embase de voilier 130S

D2-55 C avec embase de voilier 130S

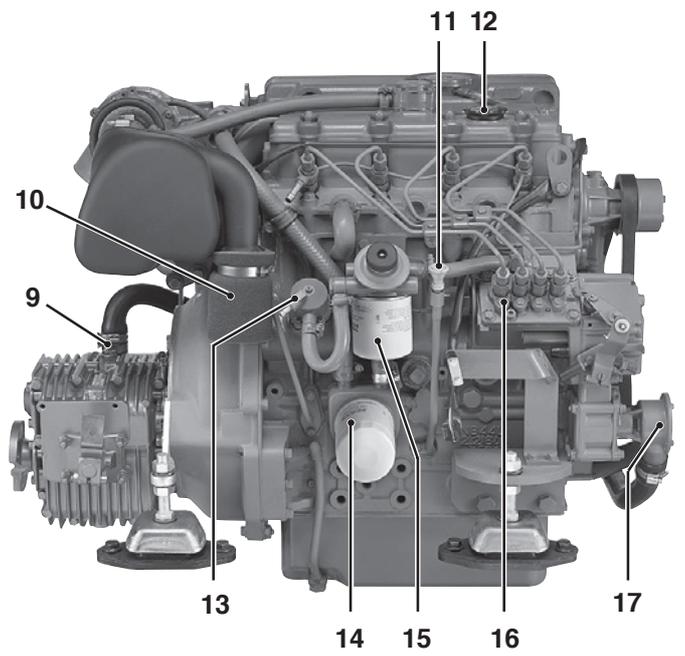
1. Remplissage de liquide de refroidissement
2. Échangeur de température
3. Boîtier de relais avec fusibles
4. Alternateur
5. Démarreur
7. Jauge d'huile, inverseur / Embase S

8. Filtre à air / Entrée d'air
9. Jauge d'huile, moteur
10. Remplissage d'huile, moteur
11. Pompe d'alimentation
12. Filtre à huile
13. Filtre à carburant
14. Pompe d'injection

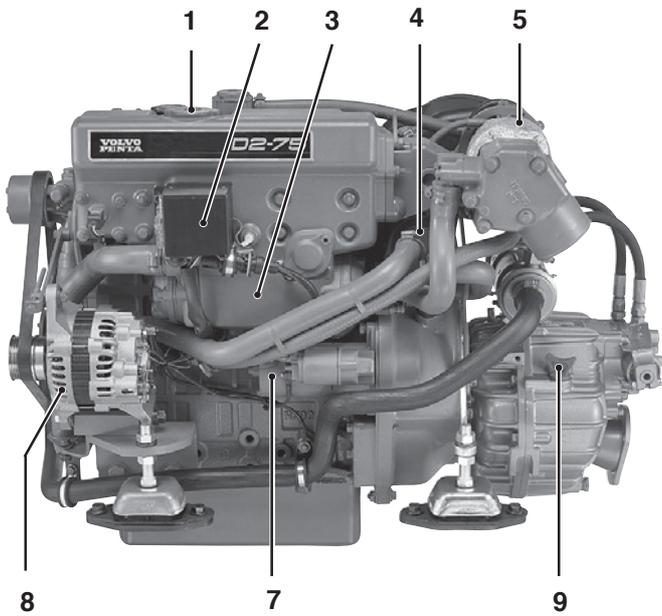
15. Pompe à eau de mer
16. Prise d'eau de refroidissement, Embase S
17. Robinet de fond / Embase S
18. Hélice rétractable
19. Anodes de protection
20. Vidange d'huile, Embase S



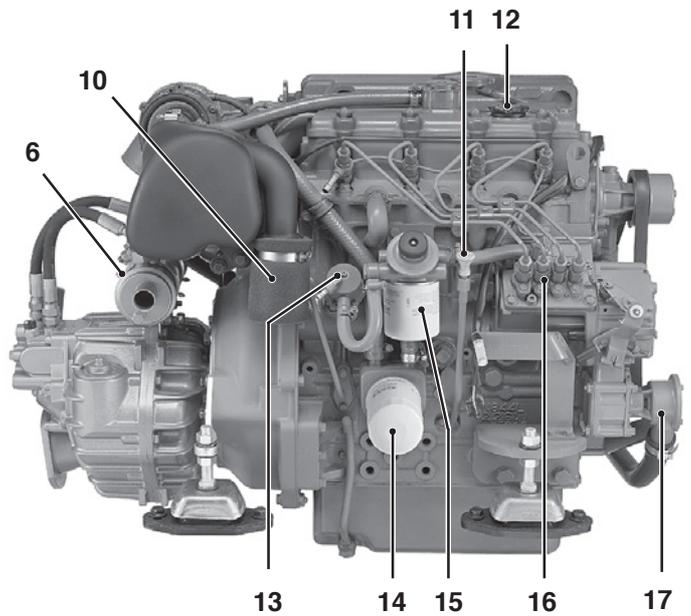
D2-75 A avec inverseur MS25L



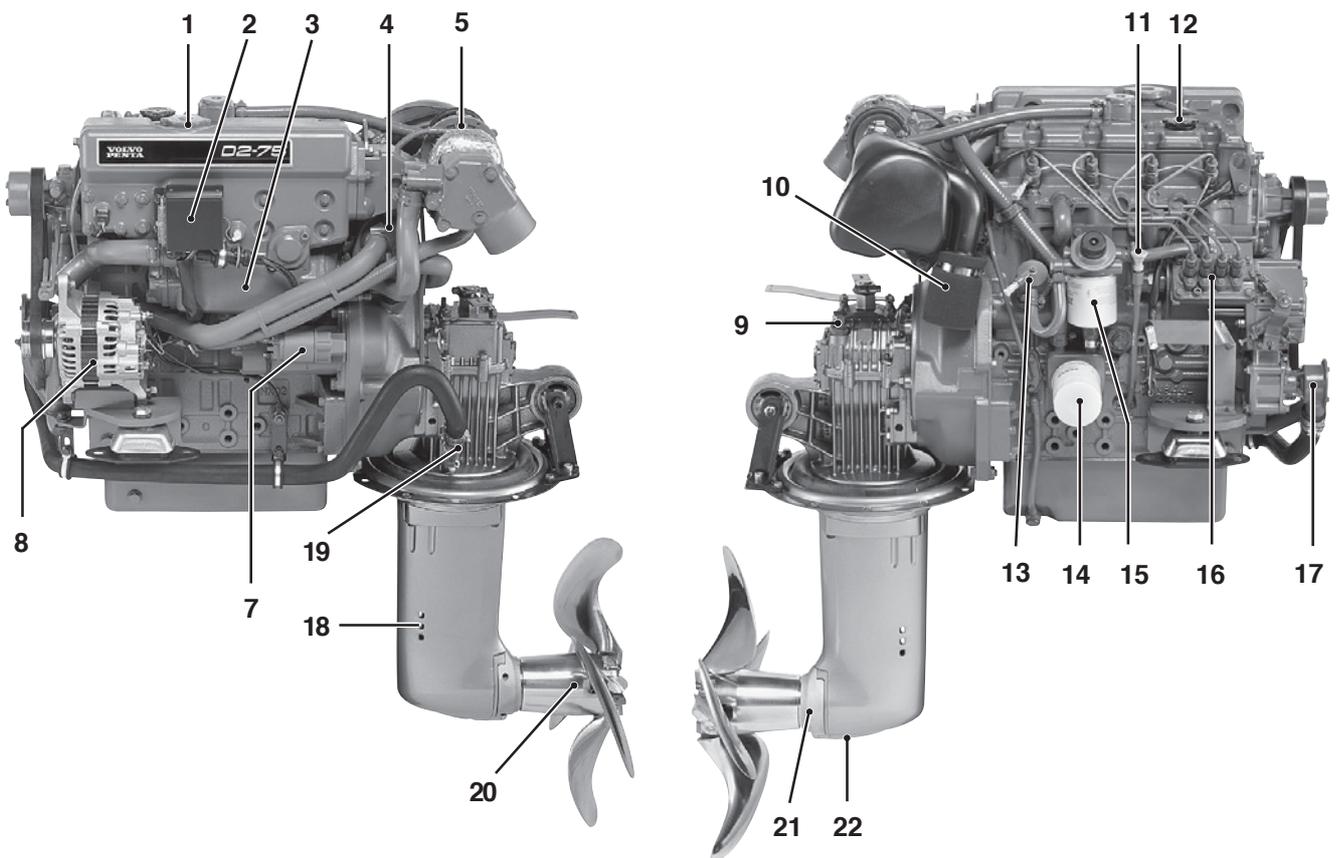
D2-75 A avec inverseur MS25L



D2-75 A avec inverseur HS25A



D2-75 A avec inverseur HS25A



D2-75 A avec embase de voilier 150S

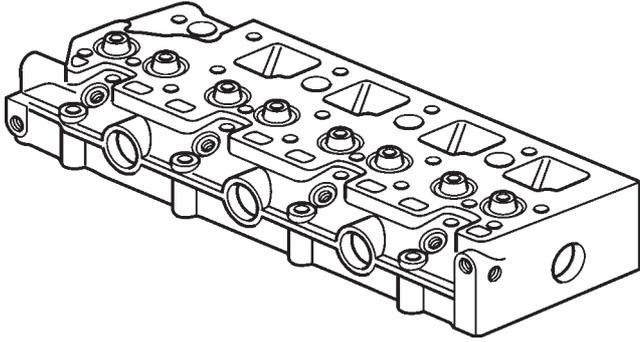
D2-75 A avec embase de voilier 150S

1. Remplissage de liquide de refroidissement
2. Boîtier de relais avec fusibles
3. Échangeur de température
4. Refroidisseur d'air de suralimentation
5. Turbocompresseur
6. Refroidisseur d'huile, inverseur
7. Démarreur
8. Alternateur

9. Jauge d'huile, inverseur / Embase S
10. Filtre à air / Entrée d'air
11. Jauge d'huile, moteur
12. Remplissage d'huile, moteur
13. Pompe d'alimentation
14. Filtre à huile
15. Filtre à carburant
16. Pompe d'injection

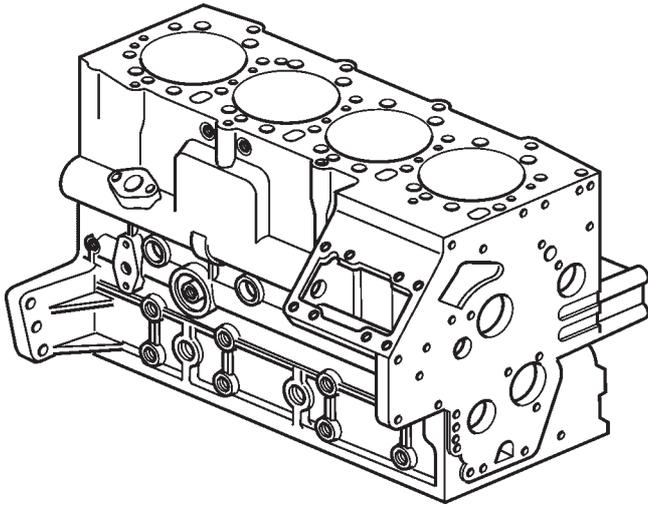
17. Pompe à eau de mer
18. Prise d'eau de refroidissement, Embase S
19. Robinet de fond / Embase S
20. Hélice rétractable
21. Anodes de protection
22. Vidange d'huile, Embase S

Description des composants



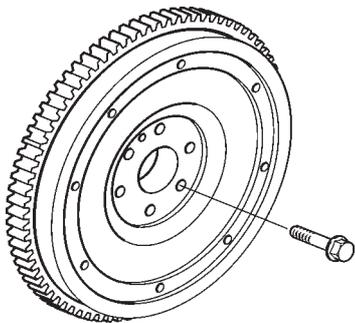
Culasse

La culasse est en alliage fonte. Elle comporte des sièges de soupape amovibles pour les soupapes d'admission et d'échappement sur le D2-55 A / B / C et pour les soupapes d'échappement sur le D2-75 A.



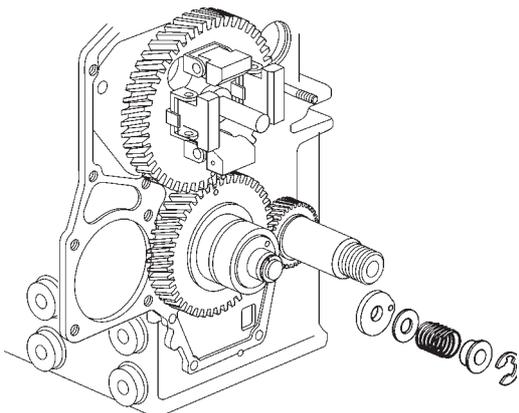
Bloc-cylindres

Le bloc-cylindres est en alliage fonte, coulé en une pièce.



Volant moteur

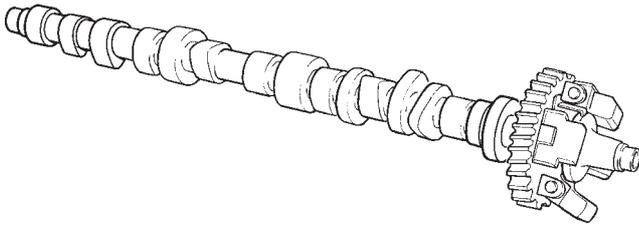
Un accouplement élastique avec un élément amortissant en caoutchouc est vissé sur le volant moteur. L'accouplement transmet la force motrice à l'inverseur / l'embase S.



Distribution

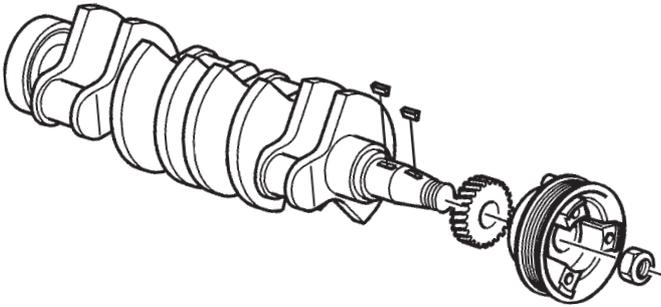
La distribution est composée de pignons cylindriques à denture oblique.

L'arbre à cames et la pompe à eau de mer sont entraînés par le pignon de vilebrequin, via un pignon intermédiaire. La pompe à huile de lubrification du moteur est intégrée dans le pignon intermédiaire, par lequel elle est entraînée. Les masselottes sont suspendues au bord avant du pignon d'arbre à cames.



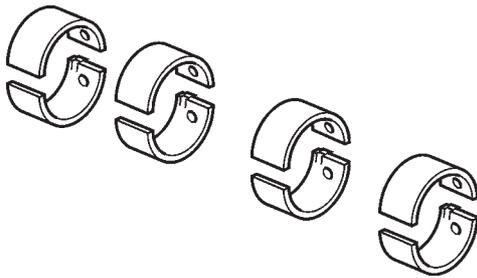
Arbre à cames

L'arbre à cames est conventionnellement situé assez bas avec huit cames qui agissent sur les tiges poussoirs et les soupapes.



Vilebrequin

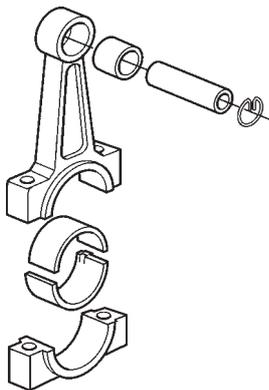
Le vilebrequin est monté dans cinq paliers de vilebrequin. Le palier axial est composé de rondelles de butée mobiles placées vers le palier de vilebrequin arrière. Le vilebrequin est équilibré statiquement et dynamiquement et les portées de palier sont trempées par induction. Le vilebrequin est muni d'un assemblage à clavette au bord avant et d'une bride au bord arrière où est monté le volant moteur.



Paliers de vilebrequin et de bielle

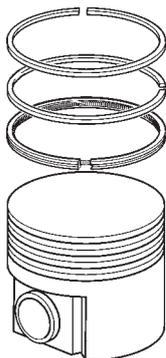
Les paliers de vilebrequin et de bielle se composent de coquilles en acier recouvertes de métal à coussinets. Ce sont des pièces de précision prêtes à être montées.

Les rondelles de butée pour le palier axial du vilebrequin ne peuvent pas être obtenues en cote de réparation supérieure.



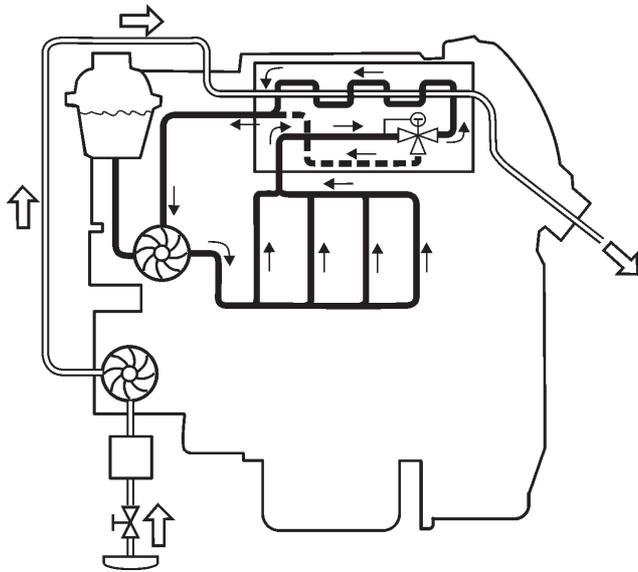
Bielles

Les bielles ont une section droite en I. L'extrémité comporte des canaux autorisant la lubrification sous pression de l'axe de piston.



Pistons, segments de piston

Les pistons sont en alliage de métal léger. Ils comportent trois segments (chromés), deux segments de compression et un segment racleur d'huile.



Système de refroidissement, généralités

Le moteur est refroidi par eau douce et muni d'un système de refroidissement fermé. Ce système est divisé en deux circuits.

Le circuit intérieur (système d'eau douce) dont la circulation du liquide de refroidissement est assurée par une pompe de circulation entraînée par une courroie trapézoïdale à partir de la poulie de vilebrequin.

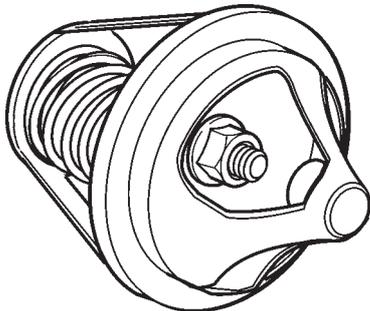
Le système d'eau douce travaille constamment avec une certaine surpression, les risques d'ébullition diminuent si la température devient excessive. Si la pression devient trop élevée, la soupape de surpression s'ouvre dans le bouchon de remplissage.

La température du liquide de refroidissement est réglée par un thermostat.

La circulation dans le circuit d'eau de mer est assurée par une pompe entraînée par pignon de type turbine.

Dans l'échangeur de température, la chaleur du liquide de refroidissement est transmise à l'eau de mer.

En équipement optionnel, le moteur peut être muni d'un vase d'expansion séparé.

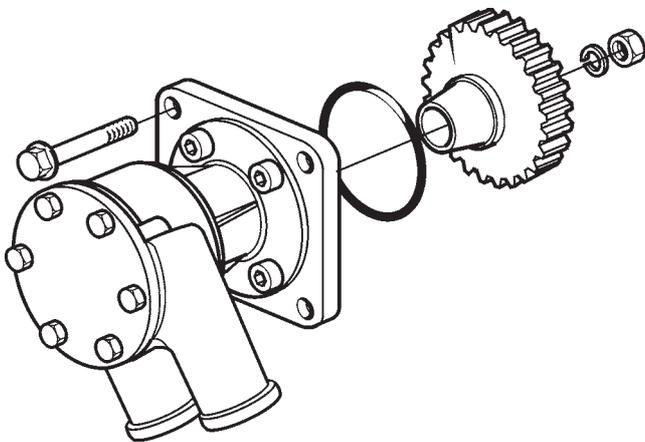


Thermostat

Le moteur est équipé d'un thermostat dont l'élément sensible contient de la cire.

Lorsque le moteur est froid, le thermostat ferme le passage à l'échangeur de température. Le liquide de refroidissement passe alors par une dérivation directement au côté aspiration de la pompe. Au fur et à mesure que le moteur se réchauffe, la cire se dilate et le thermostat ouvre progressivement le passage à l'échangeur de température, la dérivation se ferme.

Voir les « Caractéristiques techniques » pour les températures d'ouverture.



Pompe à eau de mer

La pompe à eau de mer est entraînée par la distribution à pignons du moteur. La roue de pompe (turbine) est en caoutchouc et peut être remplacée.

N.B. La turbine de pompe peut être endommagée si la pompe tourne à sec.