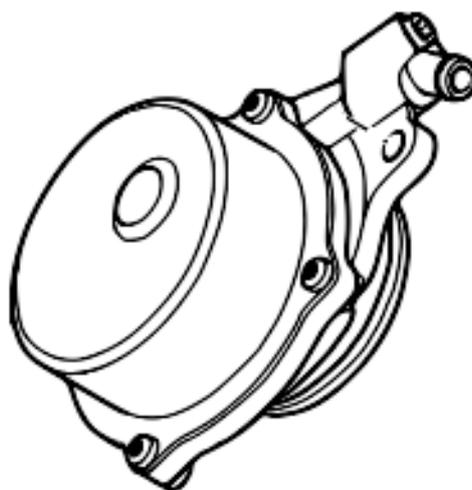


NOTICE ET PRECAUTIONS DE MONTAGE



Gamme de Pompes à vide neuves

Présentation

Les pompes à vide CeB sont des produits adaptables provenant d'usines certifiées ISO/TS16949 dans leurs processus de fabrication, de management et de contrôle afin d'assurer une haute qualité du produit. Aujourd'hui, nous mettons à votre disposition notre expérience dans le secteur automobile avec une pièce neuve de remplacement alliant fiabilité, qualité et performance. Chaque composant de système de dépression CeB est méticuleusement choisi, assemblé et testé avant emballage.

Nous garantissons toutes nos pompes à vide 24 mois **sous réserve que le montage ait été effectué par un professionnel**. Ces composants étant des pièces techniques et sensibles au fonctionnement des pièces auxquelles elles sont reliées, veuillez lire attentivement cette notice **AVANT** de procéder au remplacement de ces derniers.

LE NON-RESPECT DES CONSIGNES QUI SUIVENT ENTRAÎNE L'ANNULATION DES CLAUSES DE GARANTIE.

Principe et fonctionnement

La pompe à vide est une source d'énergie auxiliaire de commande utilisée dans diverses fonctions sur le véhicule. Comme son nom l'indique elle fournit une dépression (aspiration). La dépression générée en sortie de la pompe est généralement inférieure ou égale à 1 Bar. L'entraînement de ces pompes peut être effectué par courroie, par pignon ou axe, mais plus fréquemment par came. La lubrification de ces pompes est essentielle à leur bon fonctionnement, certains modèles utilisent la lubrification « moteur », tandis que les autres ont une lubrification autonome. Pour celles utilisant la lubrification moteur, il est impératif de contrôler la propreté et l'étanchéité de tous les éléments du circuit de lubrification sous peine d'endommagement irréversible du moteur et de la pompe. Différents systèmes et technologies sont utilisés (Pompe à membrane, à palettes et à piston pour le secteur automobile). L'énergie produite dessert le système de freinage et la commande de sous-systèmes (Turbocompresseur, vanne EGR, circuit d'air secondaire, convertisseur électropneumatique, etc...). Elles peuvent aussi desservir le pompage de divers liquides (pompe tandem), ce qui en fait des pièces techniques et des composants de sécurité du fait de leur utilisation pour le freinage.

De ce fait elles peuvent être l'origine de pannes multiples et provoquer le passage en mode dégradé du véhicule.

Identification de la panne (avant remplacement)

Il est IMPERATIF de déterminer la **cause de la défaillance** de votre ancienne pompe à vide **AVANT D'EFFECTUER SON REMPLACEMENT ET LA MISE EN SERVICE DE LA NEUVE**. En effet, dans de nombreux cas, la détérioration de la pompe est une conséquence du dysfonctionnement d'un autre composant du moteur. Si la cause de la panne n'est pas identifiée, votre nouvelle pompe à vide subira le même sort que l'ancienne. Après démontage de l'ancienne unité, veuillez inspecter minutieusement les éléments de raccordement, d'entraînement et de lubrification afin d'établir le bon diagnostic.

PHOTOS ET PRINCIPALES CAUSES DE DEFAILLANCE



IMPORTANT

Une pompe à vide fonctionnant avec une lubrification externe s'use précocement à cause d'une huile lubrifiante moteur usagée ou contaminée.

- 1) **Lubrification défailante** : L'huile moteur usagée colporte beaucoup d'impuretés à travers le circuit de lubrification, elles sont issues de l'abrasion mécanique du moteur ou des particules de suie des gaz d'échappement pour certaines motorisations. Il en résulte une destruction des éléments internes de la pompe. La pompe à vide a besoin d'une huile lubrifiante irréprochable car son grippage ou dysfonctionnement peut occasionner de graves dommages.
- 2) **Usure ou casse du pignon ou de la pièce d'entraînement** : Pour les modèles entraînés par courroie, une tension excessive détériore les roulements d'axe. Pour les autres modèles (entraînement par pignon, came, piston, etc...) l'usure est la cause.
- 3) **Membrane percée** : Pour les pompes à vide à membrane, une vérification de l'huile est nécessaire tous les 30 000 kms, car ces modèles ne possèdent pas de lubrification externe, l'huile doit être changé comme sur un moteur.
- 4) **Fuite** : Sur le circuit de dépression, ou sur raccordement de lubrification de la pompe (Joint, conduit craquelé, collier de serrage blessant le conduit, obstruction générant une surpression et une fuite).

Instructions générales au montage

- Opérer (batterie du véhicule débranchée) dans un environnement propre.
- Procéder au démontage de l'ancienne unité en inspectant minutieusement les conduits de raccords, procéder à leurs changements si nécessaire.
- **Vérifier que la pièce que nous fournissons soit exactement identique à l'ancienne.** Ci-dessous, un exemple de pompe d'aspect similaire, mais techniquement NON-identique. Seule la longueur de la tige de poussé est différente (Montage sur moteur code AAB du groupe V.A.G).



- Procéder au démontage complet de l'ancienne unité si la cause de dysfonctionnement n'est pas visible de l'extérieur, **afin d'identifier et remédier à la cause de la panne avant le remontage de la nouvelle unité.** Comme indiqué dans le chapitre sur l'identification de la panne, si la qualité de l'huile moteur est trop dégradée, effectuer un rinçage, la vidange et le remplacement de l'huile de lubrification moteur.
- Procéder au remontage de la nouvelle pompe. **Ne jamais utiliser de pâte à joint ou tout autre produit destiné à effectuer une étanchéité** ou un scellement pour étanchéifier le raccordement, mais uniquement les joints fournis ou de nouveaux joints achetés chez le constructeur du véhicule.
- Effectuer le raccordement de la commande de dépression et autre.
- Rebrancher la batterie et effectuer une vérification de la commande de freinage avant de faire un essai du véhicule.



TRES IMPORTANT

En aucun cas cette notice ne remplace les préconisations du constructeur du véhicule pour le montage de la pièce. Elle est un accès aux informations et préconisations importantes de montage.