

Changement du thermostat (Ph1, 16V F7R)

Catégorie : Moteur

Publié par [Stef5457](#) le 23/06/2008

voici comment changer son therrmostat sur un F7R.

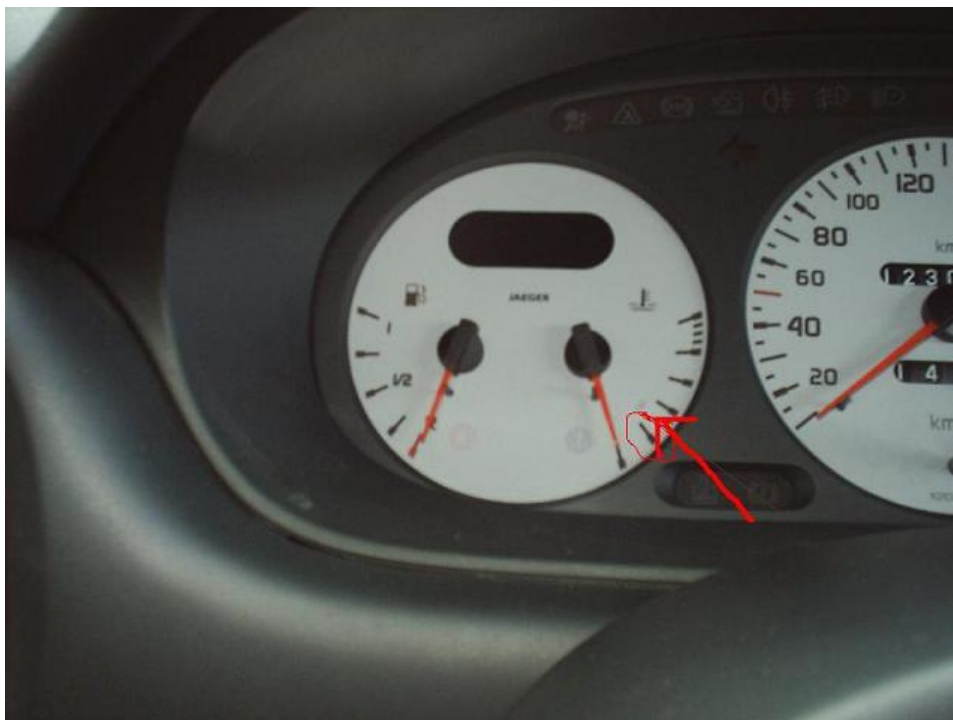
Changement du thermostat (Ph1, 16V F7R)

présentation:

Le thermostat est une pièce qui possède un rôle important pour le fonctionnement du moteur. il permet de faire circuler le liquide de refroidissement à partir d'une certaine temperature ou pression (89   env) dans le circuit de refroidissement.

Avec l'age ce thermostat laisse circuler trop librement le liquide de refroidissement et la temperature de ce meme liquide reste trop basse pour un fonctionnement du moteur sans danger.

Si en roulant, votre aiguille de temperature d'eau ne depasse pas le 2eme trait en roulant, il y a donc un probleme avec ce thermostat et il est temps de le changer. Voir photo ci dessous pour la position de l'aiguille. En revanche, en ville ou dans les bouchons votre aiguille meme avec ce thermostat HS, doit être au milieu.



Liste de outils nécessaires et pieces de rechanges :

- 1 tournevis plat,
 - une pince
 - une clef torx taille T30.
-
- 1 Thermostat 89C réf 7700 872 314 / 23.55HT
 - 1 joint torique qui va autour réf 7700 718 380 / 2.38?HT
 - 1 bidon de liquide de refroidissement de 5L

Soit un total de 31.02 ? TTC sans compter le liquide de refroidissement.

Et voici la piece neuve ci dessous:

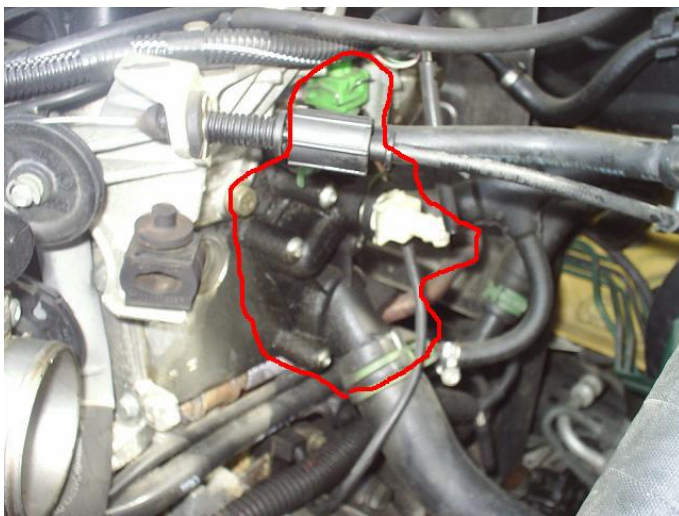


Démontage :

Ce thermostat est entouré en rouge sur la photo ci dessous:



Il faut d'abord monter le boîtier du filtre à air pour avoir plus de place : Débrancher le connecteur du capteur, retirer le tuyau de dégazage de la culasse, dévisser le collier au niveau de la sortie et débrancher le double tuyau au niveau de l'entrée de la boîte. La sortir. Maintenant on voit plus clair.



après avoir démonté la boîte à air, place au thermostat, il est sur la gauche de la culasse (voir photo au dessus), un boîtier noir avec pleins de durites et pleins de cables. Débrancher tous les cables.

Ensuite débrancher la plus grosse durite qui est en bas. Avec la pince, serrer les pattes du collier et le glisser plus loin sur la durite. Tirer sur la durite. Essayer de récupérer un max de liquide avec un bidon mais il n'y a pas beaucoup de place. Il ne faut pas que ça parte dans la nature....

Dévisser les 6 vis torx, ça va encore couler. Remplacer l'ancien thermostat par le neuf avec le joint neuf et remonter tout. Remplir de liquide le vase d'expansion jusqu'en haut, ouvrir la vis de purge sur le radiateur, de l'air sort au début puis mélange air+liquide et ensuite seulement du liquide, revisser la vis de purge pendant qu'il n'y a que du liquide qui coule, normalement le niveau est au max dans le vase d'expansion. Laisser tourner le moteur jusqu'au déclenchement du ventilateur, et laisser refroidir puis refaire une purge puis le niveau.

Il faut une bonne 1/2h à partir du moment où le moteur est froid + le temps de chauffe et de refroidissement.

PS: cet article a été fait sans la vidange complète du liquide de refroidissement car il avait été changé peu de temps avant avec le changement de la pompe à eau. Donc pour ceux qui désirent vidanger le circuit de refroidissement il faut en plus débrancher la durite du bas sur le radiateur pour laisser écouler le liquide de refroidissement dans un bac de récupération. et même pourquoi ne pas rincer le circuit avec un tuyau d'arrosage de jardin puis rebrancher la durite du radiateur et continuer la pose du thermostat normalement.



Voila maintenant votre moteur va retrouver sa temperature optimale de fonctionnement en evitant de trop gros ecart de temperature entre le liquide de refroidissement et le bloc moteur et l'huile. Donc sur la photo du dessous, il y a la flèche jaune qui indique la temperature normale du liquide en roulant et sur la fleche jaune au dessus c'est la temperature de declenchement du thermo-contact du ventilateur de refroidissement.

Merci a steph5457,nico17, et moi meme pour la rédaction de cet article.

.