Montage d'une admission dynamique BMC (16v F7r)

CatÃ©gorie : Modifications moteur et trains roulants

PubliÃ© par Rominch le 23/06/2008

Montage d'une admission dynamique BMC (16v F7r)

Votre modÃ©rateur Rominch et sa monte carlo, vous propose un articlequi vous explique comment monter une admission dynamique BMC sur un coupÃ© 16v Ph1..

il est bon de noter que cette modification est interdite sur route ouverte et donc reservÃ© a un usage circuit.

MatÃ©riel nÃ©cessaire:

- Clef de 10, 13,
- de quoi lever la voiture un peu pour dÃ©couper une partie du bouclier avant
- tournevis
- colle plastique
- acÃ©tone
-

DifficultÃ© : 3/5
Prix :
Temps : 1.30 heure



-une boite Ã air en carbone
-une gaine en alu (tres robuste)
-un rÃ©ducteur
-deux colliers
-une pÃ¢te de fixation
-deux autocollants et des notices

Pour notre moteur il faut absolument le coude Ã 90Â° ref: SAC09070K livrÃ© aussi avec deux colliers.

Etape 1: DÃ©montage e l'admission d'origine et son bimode

On attaque par la bmc et son rÃ©ducteur il faut les coller l'un Ã l'autre et fortement car il seront mis en contrainte durant toute leur vie

pour cela on va dÃ©jÃ commencer par nettoyer le rÃ©ducteur et la bmc Ã l'acÃ©tone pour une meilleur prise



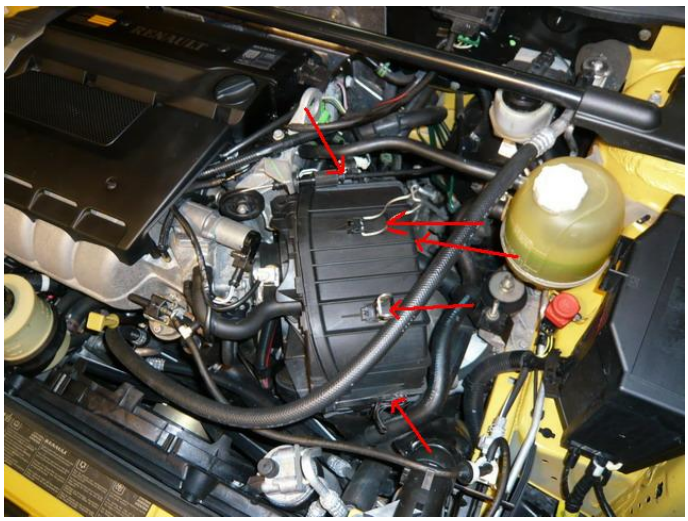
ensuite grÃ¢ce Ã de la colle sikaflex on va enduire le rÃ©ducteur pour le coller Ã la BMC il faut au moins deux heures de sÃ©chages pour que les piÃ¨ces puissent etre mise en contrainte







Pendant que la bmc et son rÃ©ducteur sÃ¨che on va attaquer le dÃ©montage de la boite Ã aire
En premier il faut declipser les attaches de la boite



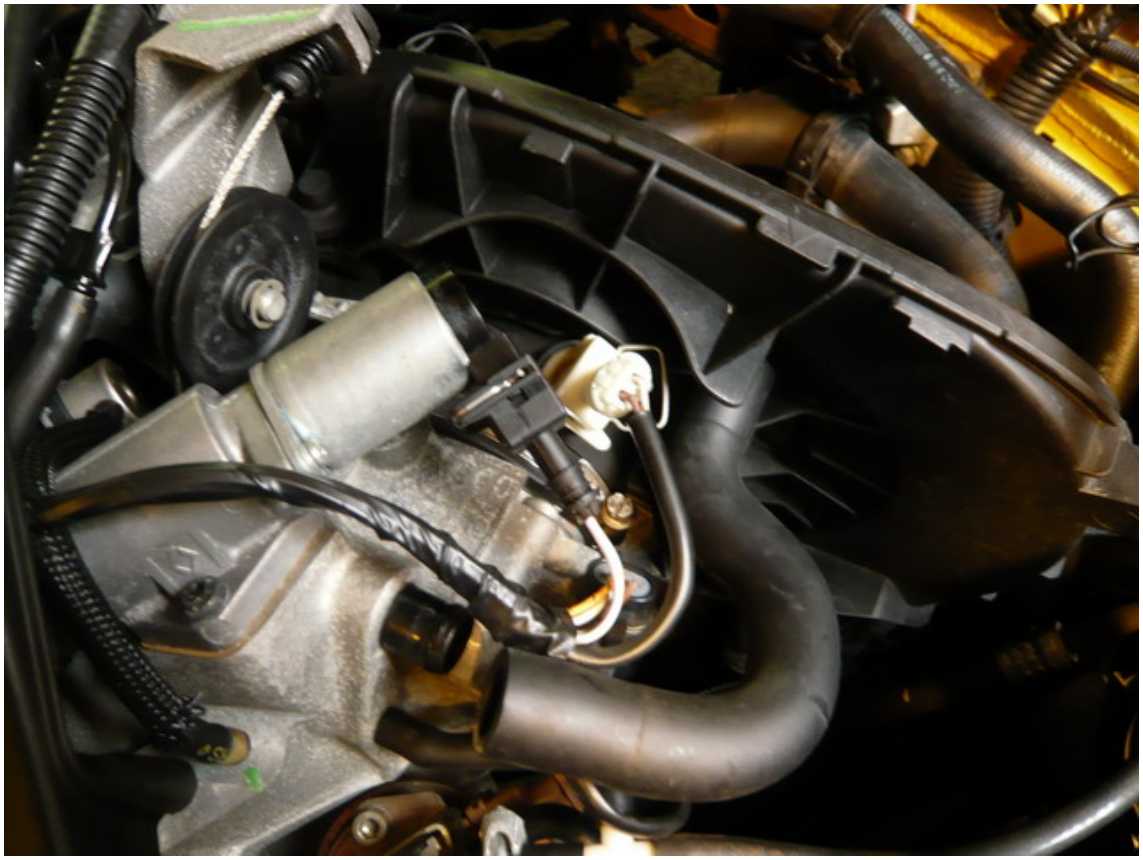
puis dÃ©visser les trois vis situÃ© sur le cotÃ© il suffit juste de les dÃ©visser mÃªme pas de moitiÃ©s pour qu'une partie de la boite puisse sortir



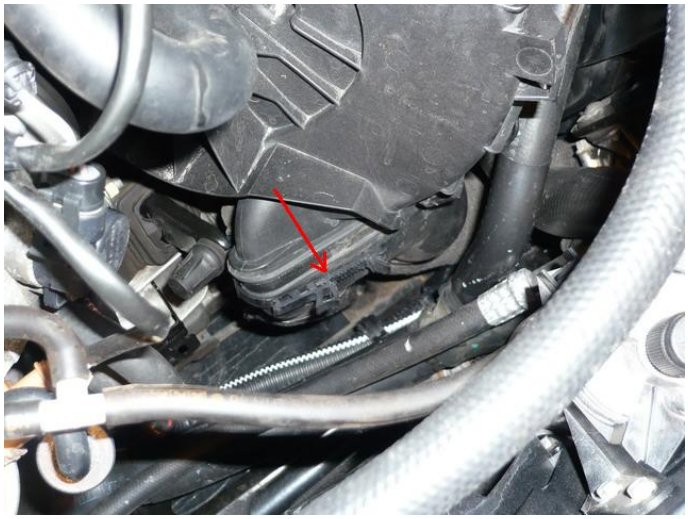
Nous y voila



lÃ on dÃ©connecte la sonde de la boite en blanc et la durite



Ensuite viens le tour du bi-mode. Pour le libÃ©rer de la boite il faut le declipser grÃ¢ce Ã un tournevis

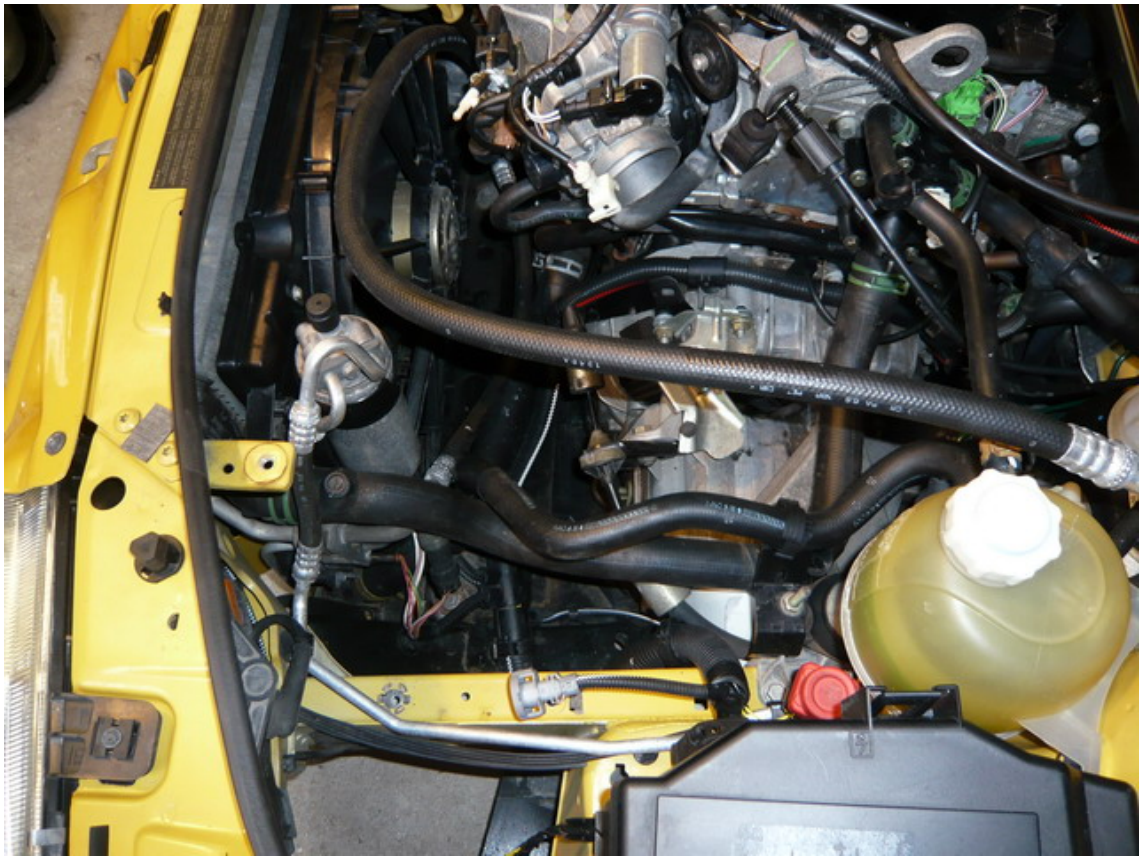


Puis on il faut lui enlever ses trois vis de fixations pour enfin pouvoir le faire sortir





Et voila notre bi-mode et la boite Ã air sont enfin sortie on y voit dÃ©jÃ plus clair

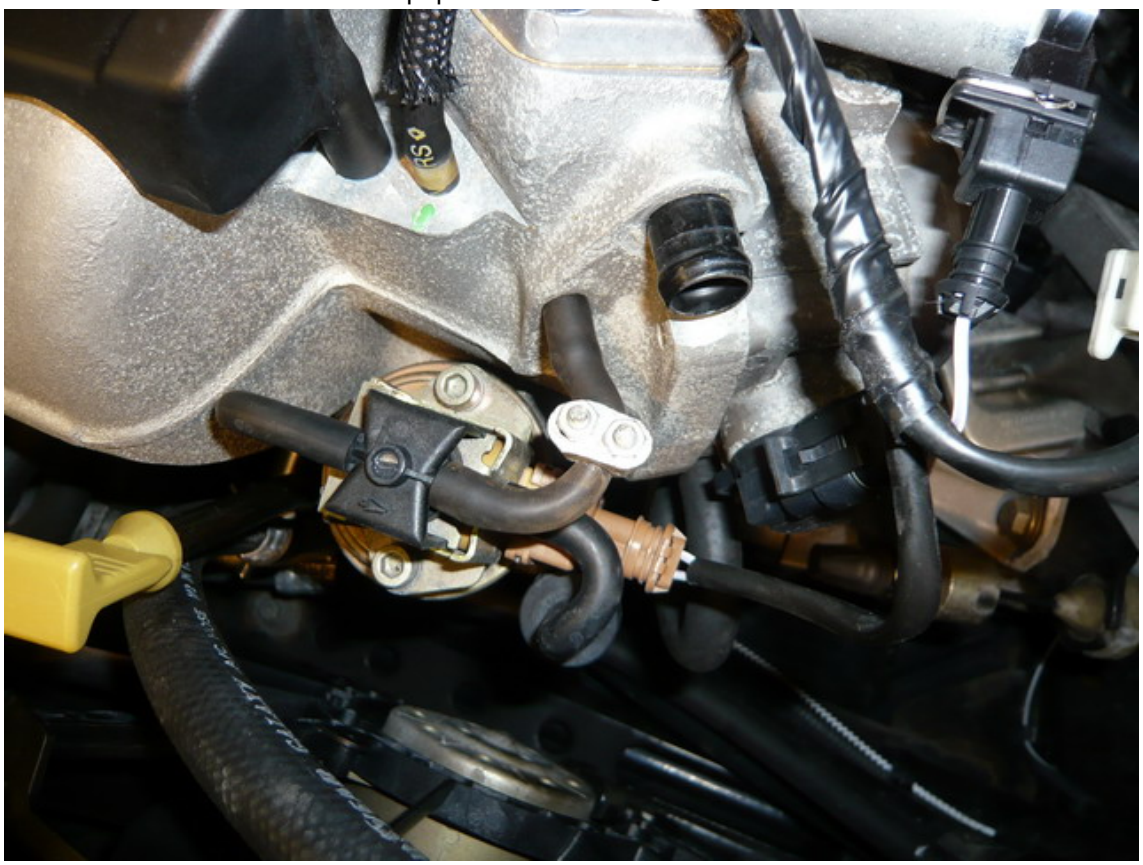




!! A LIRE !! important

(cela est facultatif de tout dÃ©sactiver) voir l'article qui traite le sujet de l'EGR pour comprendre

Viens le tour de la vanne EGR pour la dÃ©connecter on va pincer le tuyau noir qui Ã la base va sur un petit T
et on le connecte sur le boÃ®tier papillon de cette faÃ§on on bouche les deux cotÃ©s



Pour en finir avec la boite Ã air on va rÃ©cupÃ©rer la sonde et la durite pour les refixer plus tard sur le coude Ã 90Â°

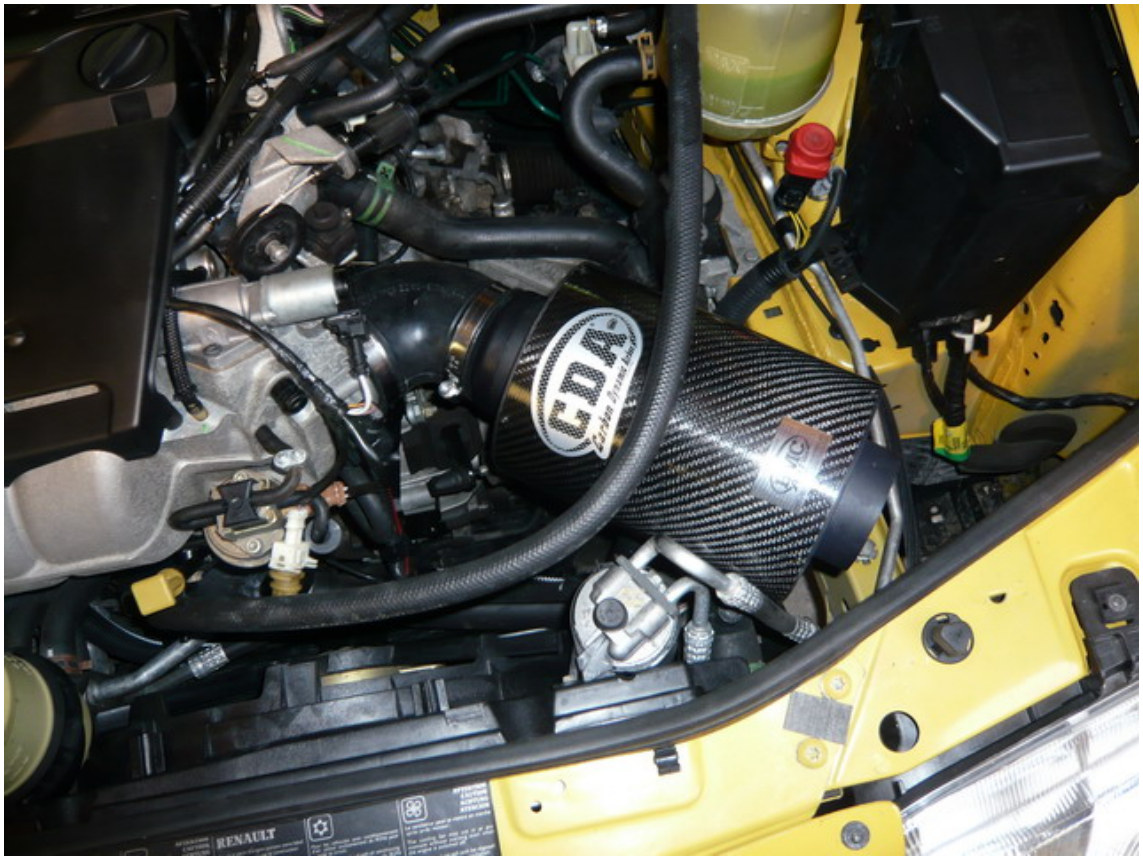


Etape 2: Installation de la BMC

Quand on prÃ©sente la Bmc et le coude on voit bien que la patte de fixation du bi-mode est gÃªnante donc on va la tordre vu qu'elle n'est pas dÃ©montable



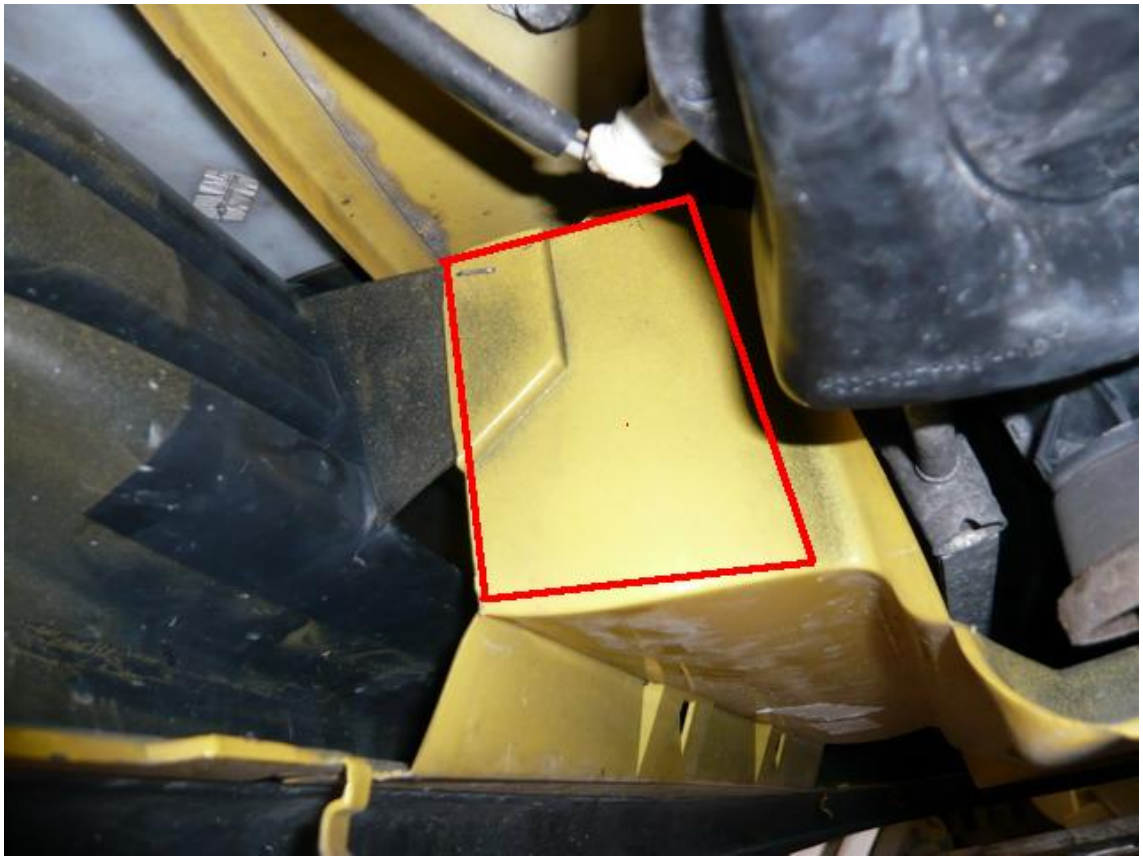
et voila sa rentre bien comme il faut mais attention car le coude et maintenant en contrainte avec le rÃ©ducteur
donc au debut il est indispensable d'utiliser une bonne colle entre la bmc et le reducteur sous peine de voir ses effort rÃ©duit Ã nÃ©ant



On place ensuite la gaine pour voir son cheminement



Pour apporter de l'air frais il faut dÃ©couper le bac en plastique avec une lame de scie Ã mÃ©taux car la plastiques et trÃ¨s tendre et puis pour bien faire il faut dÃ©placer la klaxon qui est en haut Ã droite de la photo



Le voici une fois dÃ©portÃ© devant le passage de roue



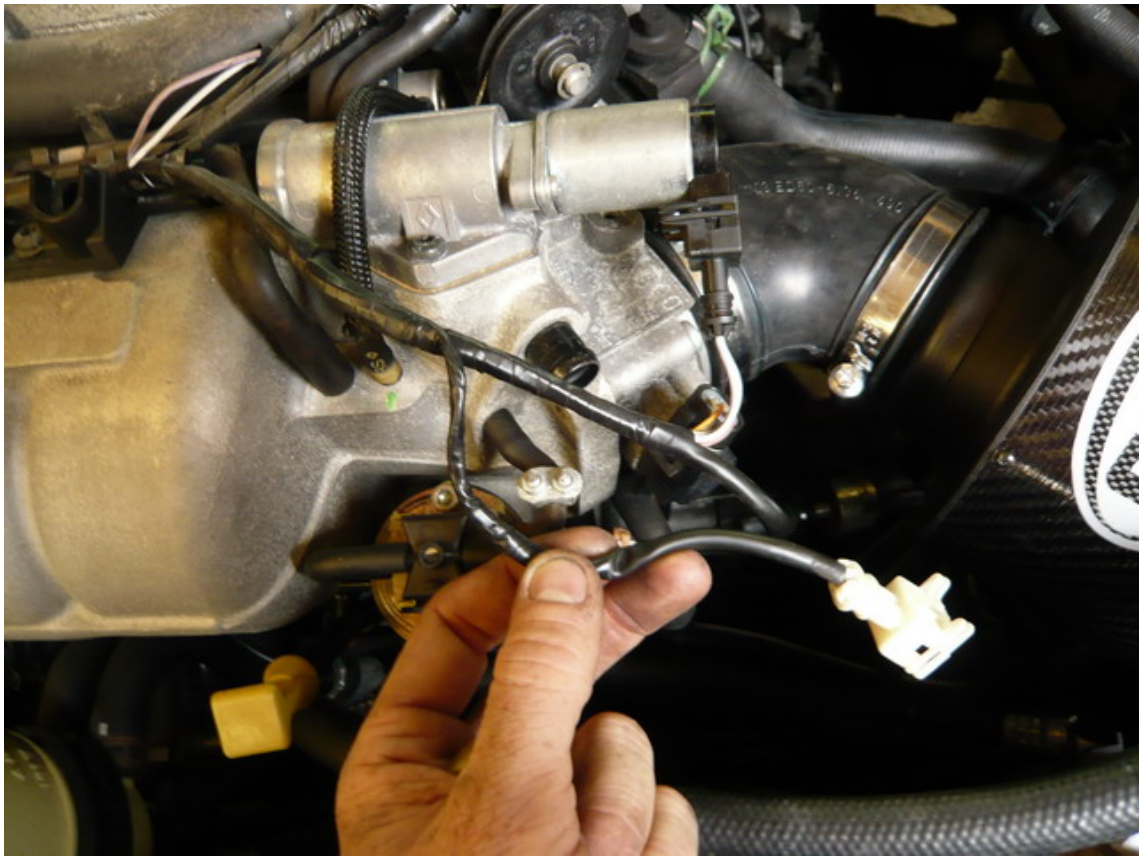
On peut maintenant fixer trÃ¨s facilement notre gaine au radiateur grÃ¢ce Ã des ryslan pour qu'elle ne bouge plus



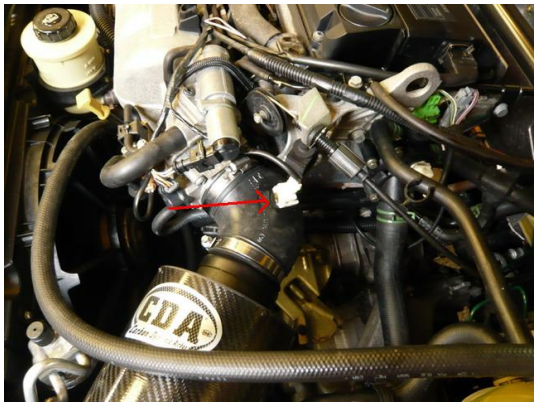
Une vue de devant



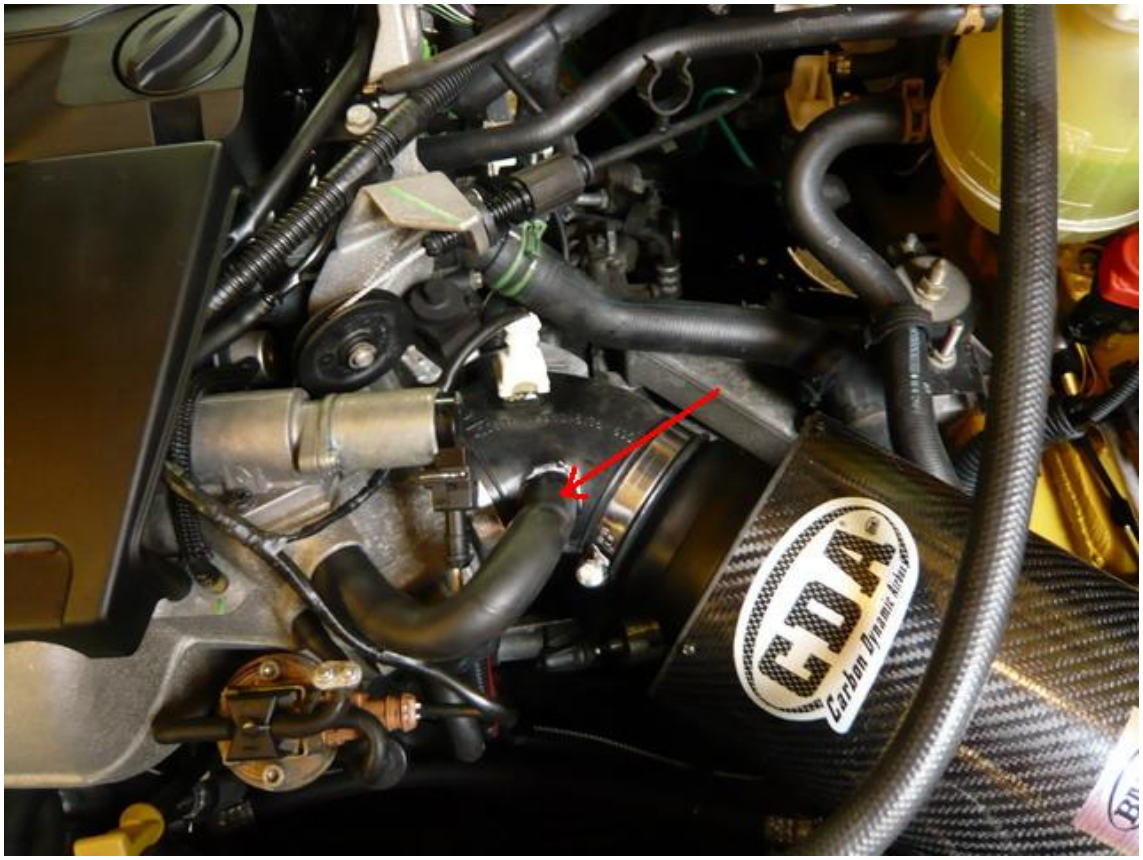
Allez on attaque la sonde et la durite
en premier il faut isoler la fiche de la sonde pour avoir du moÃ»t afin que l'on puisse facilement la connecter Ã notre coude



Puis avec un scalpel ou un cutter on va faire un petit trou afin d'y emboÃ®ter la sonde et on y connecte sa fiche
pour qu'il n'y ait pas de prise d'air Ã cet endroit j'ai fait un joint de sikaflex tout autour



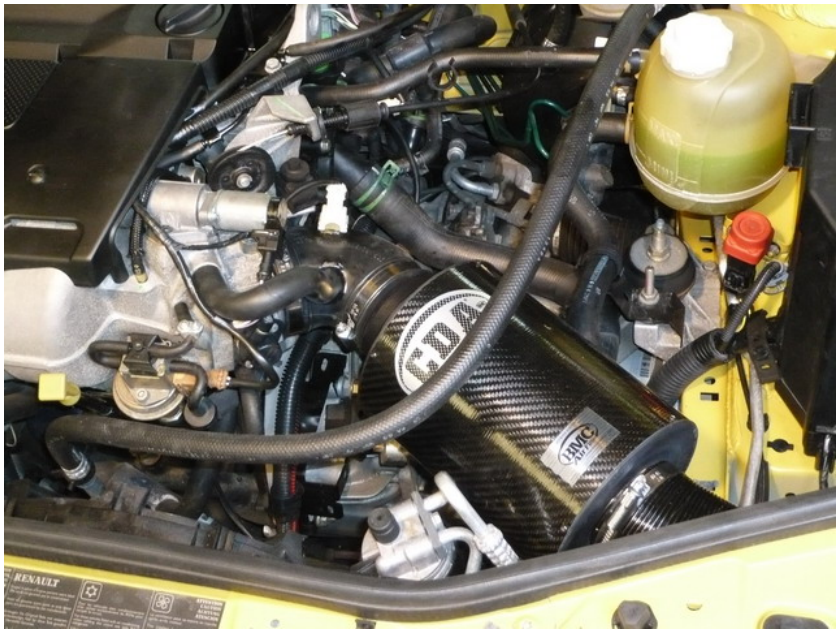
On fait de mÃªme avec la durite
on la reconnecte au boÃ®tier papillon puis on perce le coude et on l'enfile
et un joint de sika pour l'Ã©tanchÃ©itÃ©



Et voila notre montage et terminÃ© reste plus cas admirer




RENAULT
CDA


CDA
RENAULT

Alors mes premiÃ¨res impressions

-au premier coup de clÃ© aucun bruit j'accÃ©lÃ¨re Ã l'arrÃªt pas trop de bruit lÃ je commence Ã Ãªtre un peut dÃ©Ã§u

-je commence Ã faire un tour je roule tranquillement pour laisser chauffer le moteur et lÃ je commence Ã accÃ©lÃ©rer et un gros sourire se dessine sur mon visage le bruit et tout bonnement splendide un bruit bien roque se fait entendre au niveau du moteur

- et les perfs me direz vous et bien les reprises sont nettement meilleures et les accÃ©lÃ©rations en net hausse
Donc que du positif

Merci a Rominch pour ce photo-reportage et pour rÃ©agir a ce tuto, merci de le faire ici