

Cerea, le 19/03/2020

Réf. : STIFR.080T.2020

À l'attention de

Chef Atelier ISUZU
Atelier mécanique ISUZU
Responsable Magasin ISUZU

Objet : **Information concernant ruptures du turbocompresseur haute pression moteur 4JK1.**

Cher Collaborateur,

Certains concessionnaires ont signalé la rupture répétitive de l'axe de turbo haute. En effet la deuxième casse s'est produite juste après la première réparation. .

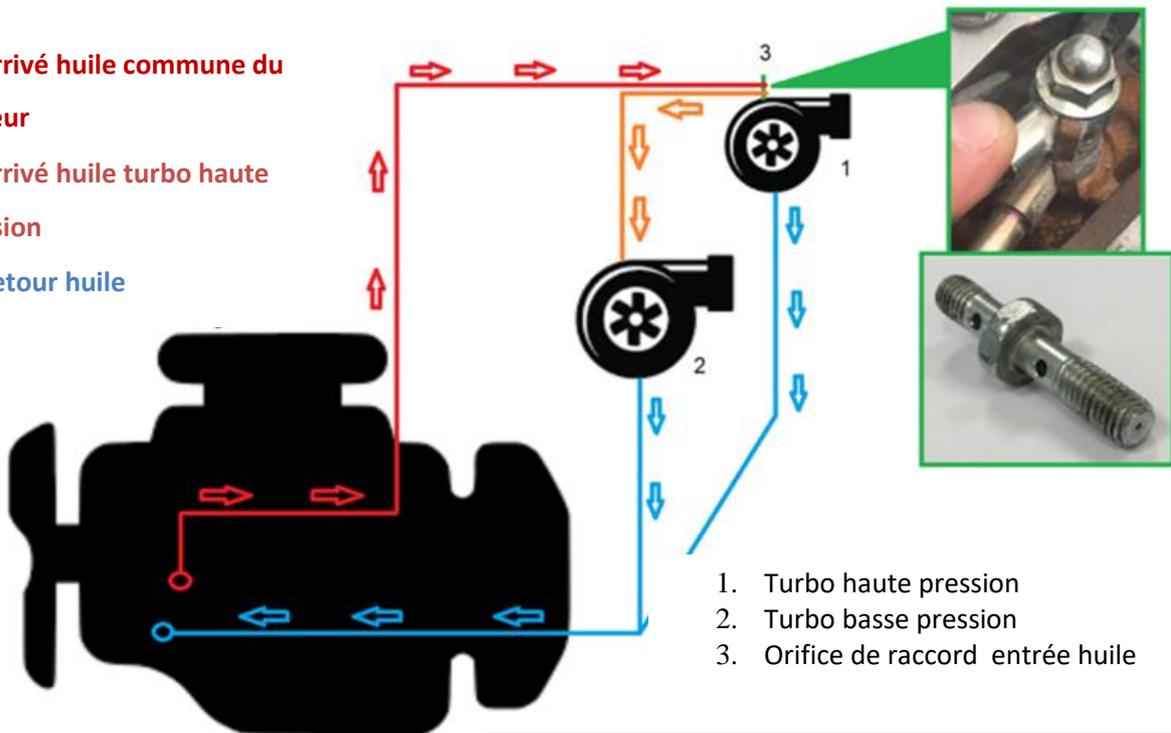
VEHICULES CONCERNES :

Véhicules ISUZU D-MAX Euro 5/5b+ de l'année modèle 2012 – 2016 équipés du moteur 4JK1 avec turbocompresseur à double étage.

CAUSE ET SOLUTION :

Le phénomène est causé par un graissage insuffisant et/ou de la saleté dans le circuit de graissage. En effet l'orifice calibré du goujon de circuit de graissage entre turbo haute et basse pression peut être bouché et donc provoquer la rupture répétitive de l'axe de turbo haute pression.

- ⇒ Arrivé huile commune du moteur
- ⇒ Arrivé huile turbo haute pression
- ⇒ Retour huile



Il est très conseillé de remplacer le goujon de raccord de graissage avec réf. **8981783282** lors du remplacement de turbo haute pression.

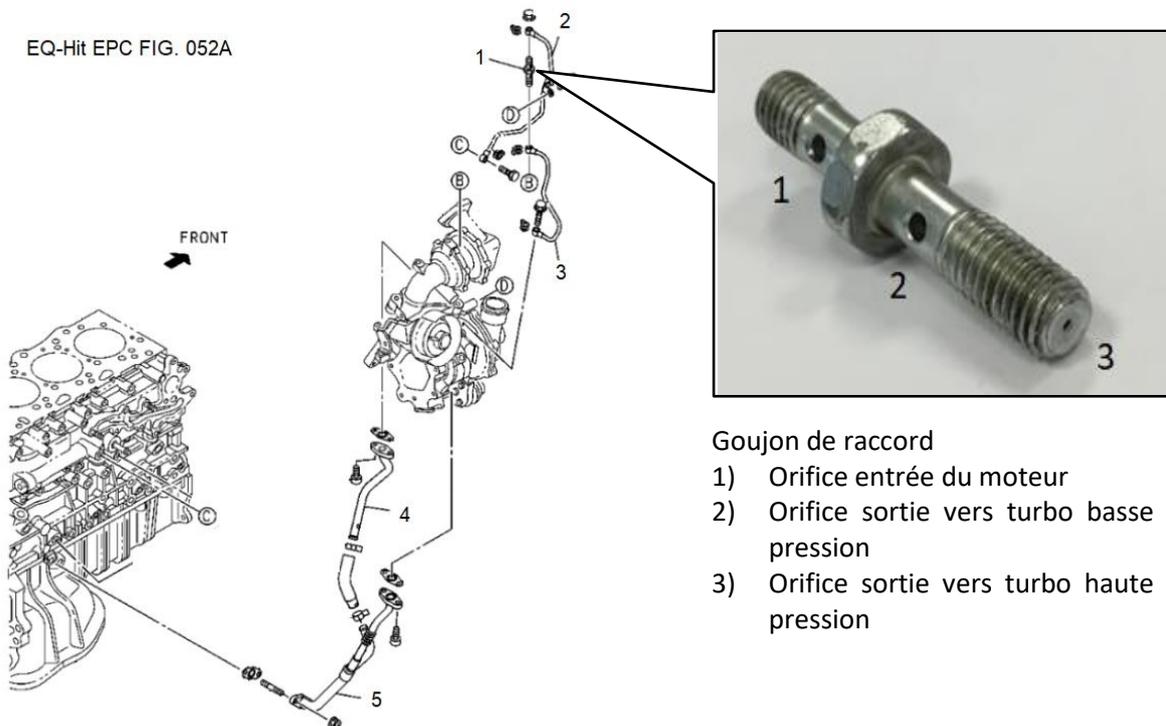
MIDI Europe s.r.l.

CONSEILS A SUIVRE LORS DE LA REPARATION :

Veillez à suivre les instructions de dépose et pose du turbocompresseur, disponibles dans le manuel atelier sur GIDSS. Il est conseillé de prêter très attention aux points suivants :

- Vérifier l'historique d'entretien du véhicule.
- Inspecter les conduits d'admission et l'intercooler afin de détecter des problèmes de desserrage ou des dégâts.
- Dans tous les cas vidanger l'huile moteur et remplacer également le filtre à huile.
- Avant de poser le nouveau turbocompresseur haute pression, exécuter un fluxage du circuit d'arrivée d'huile au turbo afin de pouvoir supprimer complètement toute trace de saleté dans le circuit de graissage.
- Collecter dans une bouteille propre l'huile qui coule de la ligne d'entrée (2) en faisant tourner le démarreur sans par contre démarrer le moteur. Pour cette opération débrancher le connecteur du capteur de PMH (capteur CMP – monté sur le carter de distribution à l'avant en haut, face aux arbres à cames). Répéter cette opération tant que l'huile qui sort de la ligne d'entrée ne soit pas propre et en bon état.
- Vérifier l'état des tuyaux d'entrée d'huile (2) et (3). Remplacer si nécessaire.
- Vérifier l'état des tuyaux de sortie d'huile (4) et (5). Remplacer si nécessaire.
- Il est très conseillé de remplacer le goujon de raccord de graissage (réf. **8981783282**)
- Poser le nouveau turbocompresseur. Ne pas oublier de remplir le circuit de graissage du turbo avec de l'huile avant de le monter.
- Démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti pendant environ 5/10 minutes. Vérifier qu'il n'y a aucune fuite d'huile et ne pas accélérer à fond lorsque le moteur est encore froid.

EQ-Hit EPC FIG. 052A



Goujon de raccord

- 1) Orifice entrée du moteur
- 2) Orifice sortie vers turbo basse pression
- 3) Orifice sortie vers turbo haute pression

Nous restons à votre entière disposition pour tout renseignement, et nous vous prions d'agréer, cher Collaborateur, nos meilleures salutations.

MIDI Europe s.r.l.
Service Après-vente