

Bon suite avec le démontage du collecteur d'origine et l'installation du collecteur 2.4 :

- 1) On démonte l'admission d'origine CAD boîte+tube et on arrive à ça :



On en profite pour déconnecter la commande électrique du papillon

- 2) On démonte le papillon qui est fixé avec 4 vis classique :



- 3) On débranche le capteur du collecteur :



- 4) On va maintenant démonter le tuyau d'arrivée des gaz de l'EGR (qu'il vous faudra supprimer c'est à dire démonter la vanne, boucher le trou par une plaque et mettre un simulateur de vanne ou alors laisser la vanne branchée sur le côté. Dans mon cas pas de photo car mon speedy n'a déjà plus l'EGR) .Pour cela, on enlève le clip métal :



On dévisse le tuyau côté EGR :



Là, on rebouche le trou avec une plaque maison (pas de photo désolé) personnellement j'ai pris un bout d'aluminium épaisseur 2mm que j'ai découpé, percé et mis en remplacement du tuyau.

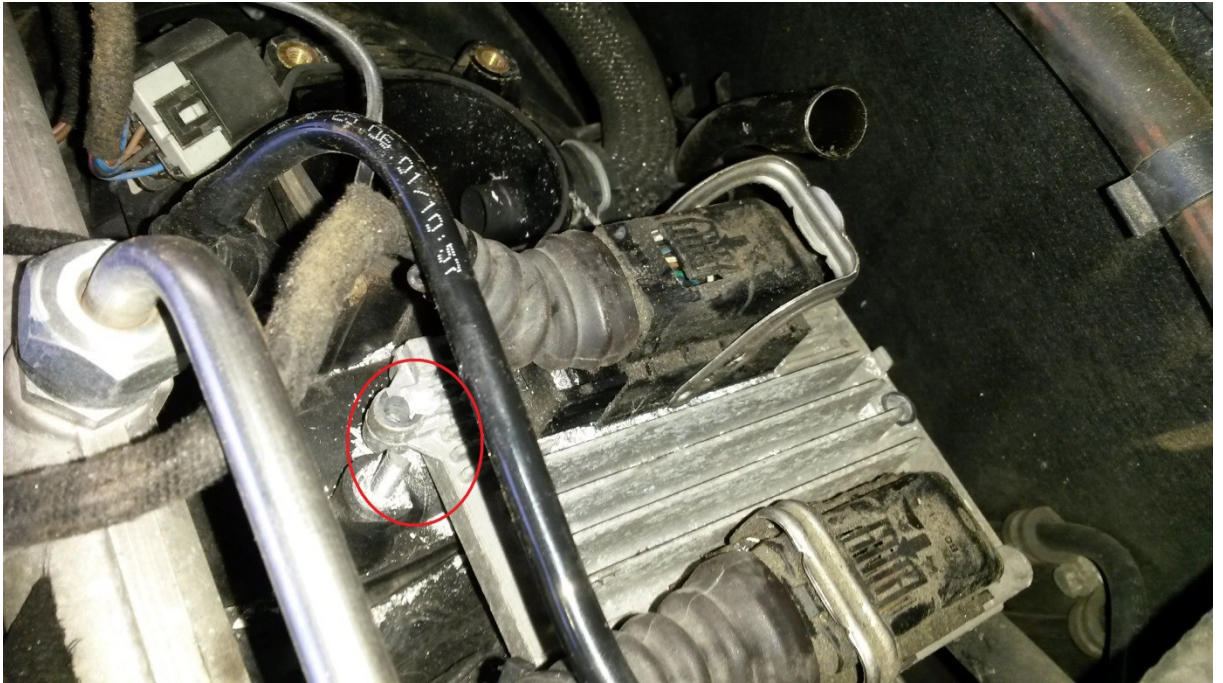
On sort complètement le tuyau et on est content d'avoir gagné quelques grammes :



5) On dévisse la jauge d'huile qui est fixée sur le collecteur :



- 6) Maintenant on va devoir démonter l'ECU. **Vous ne pouvez pas débrancher les 2 connecteurs tant que vous n'aurez pas démonté la plaque en aluminium qui les bloque !!** L'ECU est fixé avec 2 vis tête hexagonale classique, une vis torx avec téton central et une vis avec tête cassée pour éviter le démontage de l'ECU. C'est celle-là qui est un peu pénible... Il va falloir jouer de la perceuse pour détruire la vis.



Les 3 autres ne posent pas de problèmes. On peut alors débrancher les 2 connecteurs.

INUTILE DE FORCER, on utilise les bras métalliques prévus à cet effet

On arrive alors à ceci :



- 7) On va maintenant débrancher la prise permettant le recyclage des vapeurs d'essence (CANISTER), c'est celle ci :



8) On débranche la commande de dépression du mastervac, il s'agit de cette prise jaune :



Pour se faire il faut tirer la languette jaune :



On tire et ça vient :



- 9) le fil + de l'alternateur ainsi qu'un autre conencteur sont accrochés au collecteur par le dessous. Idéalement je conseillerais de les désolidariser du coelcteur par le dessous de la voiture, je l'ai fais apr le dessus mais j'ai galéré...

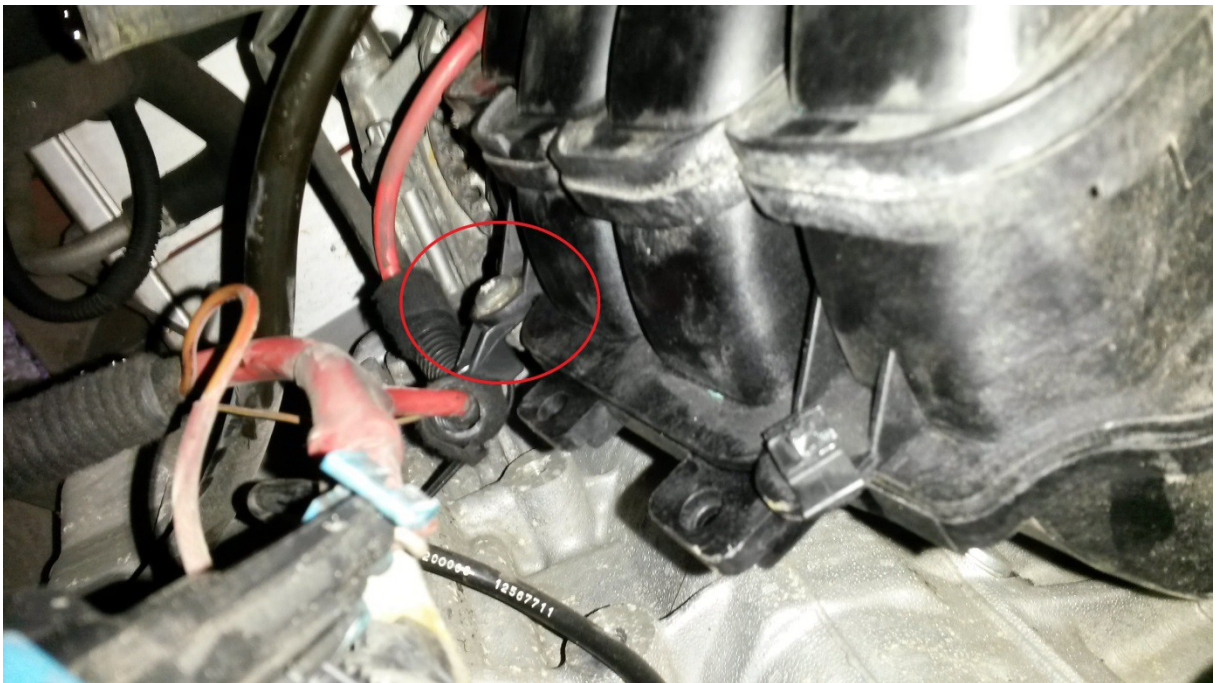
Il y a celui là (possible depuis le dessus):



Il est juste fixé avec une agrafe il faut tirer fort dessus et on le sort :



L'autre est plus chiant car fixé avec une vis cruciforme avec un écrou derrière.... :



Un zoom :

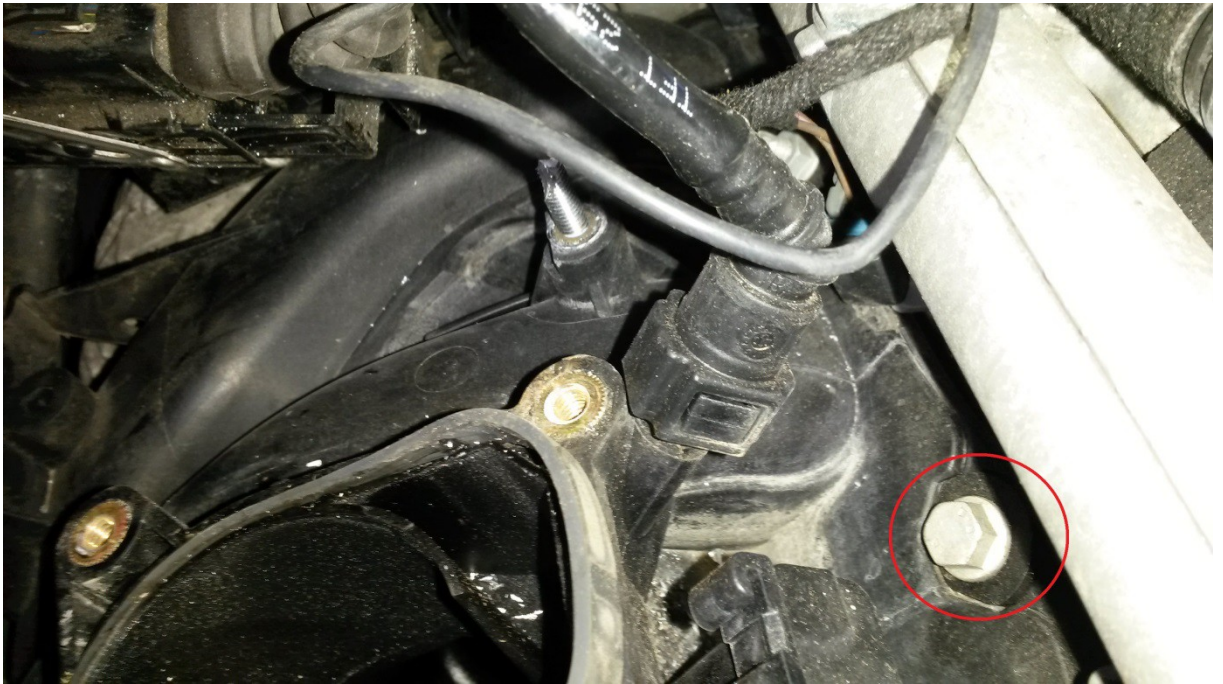


10) On va maintenant débrancher les connecteurs des injecteurs au nombre de 4 sauf si vous avez un V8:



Il faut tirer la languette bleu vers le haut à l'aide d'un tournevis plat puis appuyer fort sur la languette noir au centre et tirer le connecteur.

- 11) Maintenant vous pouvez enfin dévisser toutes les vis qui maintiennent le collecteur comme celle-ci:



Normalement il sort sans trop de problème

- 12) Ça y est il est temps de vérifier si votre alternateur est un 100 ou un 120A.....Roulement de tambour...Ouf j'ai un 100 !!:



13) Il va falloir maintenant équiper le collecteur 2.4 :



Pour cela on récupère le capteur du 2.2 :



et on l'installe sur le 2.4



On récupère les joints du 2.2 et on les mets sur le 2.4(ceux montrés dessous mais aussi le joint du papillon) :



On n'oublie pas le truc vert au centre du 2.4 (fournit avec le 2.4):

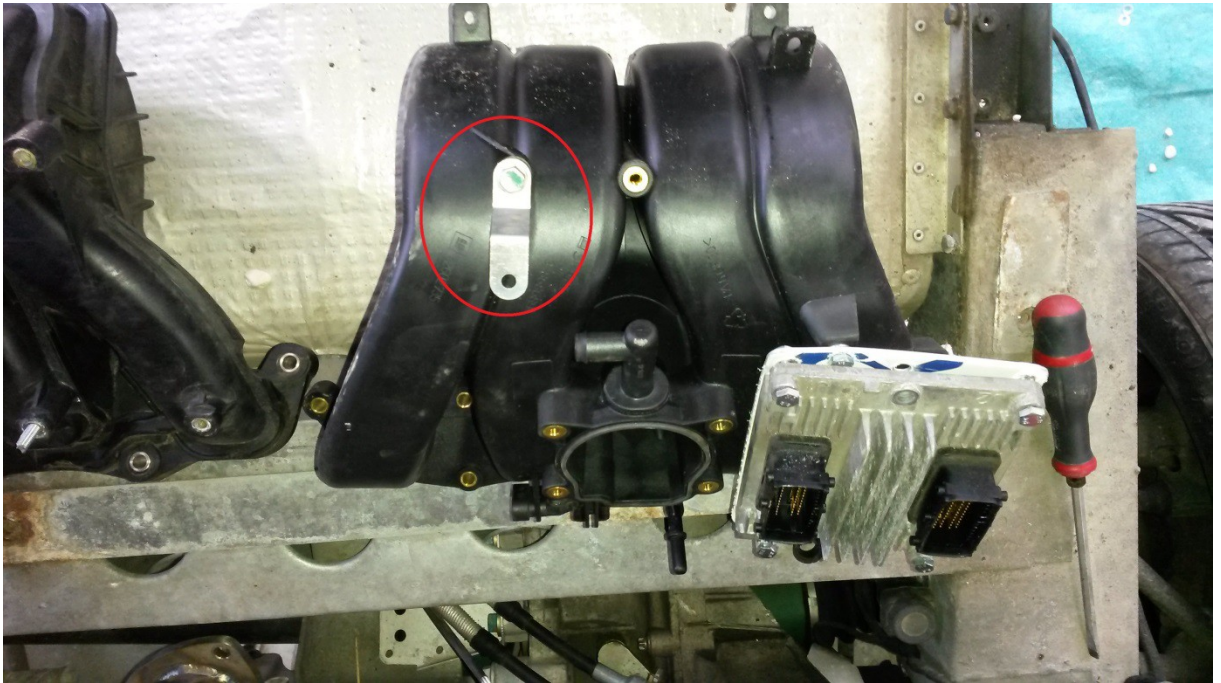


On fixe maintenant la plaque support ECU que j'ai personnellement achetée toute faite chez courtenay :



ON NE FIXE PAS L'ECU MAINTENANT SINON GALERE POUR METTRE LE 2.4 EN PLACE...(pas comme sur la photo dessous...)

Reste plus qu'à fixer la tige de fixation de la jauge à essence car avec le nouveau collecteur il n'y a pas possibilité de visser la jauge directement dessus. Cette petite patte je l'ai aussi achetée toute faite mais pas compliqué de s'en faire une. :



- 14) Ca y est on est prêt pour remonter le 2.4 sur le moteur pour cela rien de bien compliqué on fait tout l'inverse du démontage mais avant on va devoir alléger encore un peu l'auto en démontant le cache plastique de l'alternateur :



On dévisse le positif, l'écrou marqué de jaune et la vis cruciforme et on revisse le positif :



. A noter que ce cache embarque une capacité de filtrage que je n'ai pas remis :



- 15) On va devoir modifier la prise de dépression qui commande le mastervac car d'une le connecteur jaune ne peut pas se monter sur le 2.4 tel quel et 2 le tuyau est trop court.pour rappel, c'est celle là :



Dans le kit Courtenay est fourni un tuyau plus long et un clapet mais je en sais pas pourquoi parce-que moi j'en ai déjà un sur mon speedy...Si vous n'en avez pas, couper la durite de mastervac et placer le clapet fourni et la nouvelle durite plus longue :





16) On peut à présent positionner le 2,4 en lieu et place du 2,2.

ATTENTION : Lorsque vous allez mettre en place le collecteur vérifier bien que tous les joints restent en place. La première fois j'en ai perdu un j'ai tout monté démarré et mince prise d'air donc ralentie trop élevé....



Revisez toutes les vis de fixation du collecteur et profitez en pour penser à rebrancher les connecteurs des injecteurs:



17) Fixez la jauge à huile à l'aide de la petite patte sur mesure fabriquée ou achetée chez courtenay :



18) Rebrancher la commande de dépression du mastervac avec le tuyau plus long que vous avez connecté à l'étape 15 :



19) Rebranchez le connecteur du capteur :



20) Refixer votre ECU et reconnecter les 2 broches :



21) Refixez le papillon d'admission et rebranchez la prise permettant le recyclage des vapeurs d'essence :

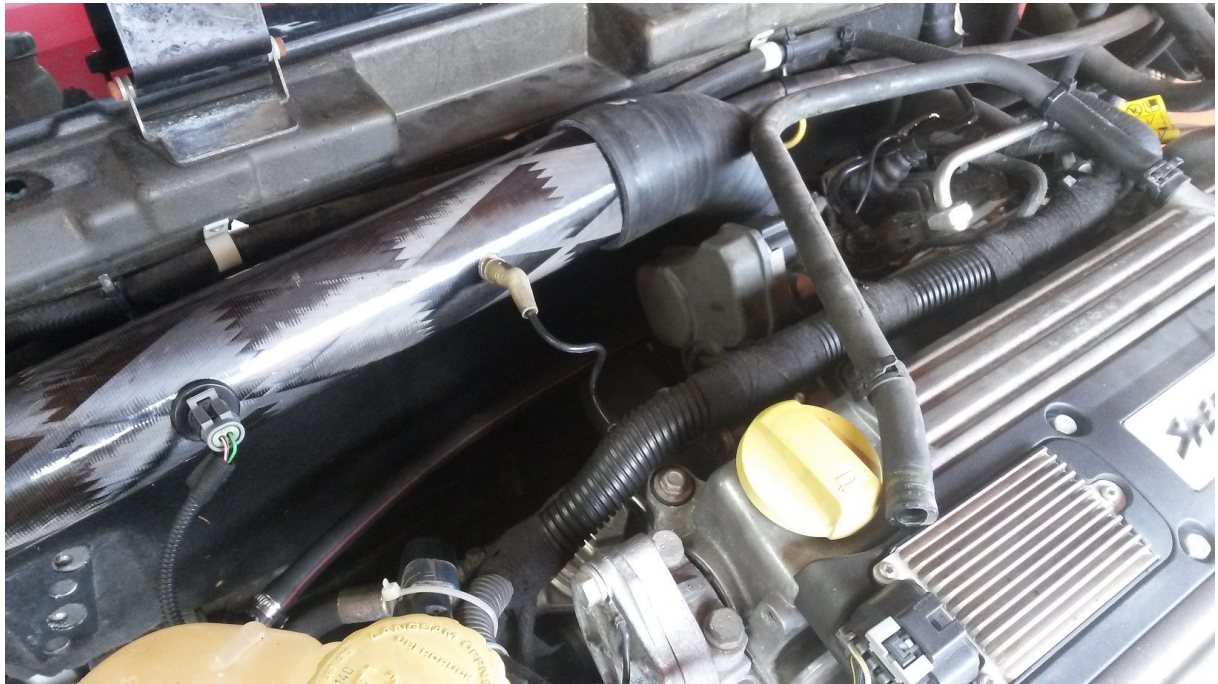


Vous noterez que j'ai préparé un peu mon papillon. Je l'ai poncé de sorte à supprimer les diverses bosses qu'il y a d'origine. Mais attention, ne pas trop poncer et toujours s'assurer que la position fermée du papillon soit toujours parfaitement fermée après ponçage sinon c'est chek engine assuré !!

22) On rebranche le connecteur du papillon :



23) On remonte toute l'admission :



Comme vous pouvez le constater j'ai ajouter un tube TAT 70mm full carbone. Franchement le tube d'origine est très restrictif et je vous conseille d'upgrader votre admission si vous installez un 2,4. Rebranchez bien les tuyau de recyclage des vapeurs d'huile, de commande de rampe d'injection et le capteur de dépression d'admission.

24) On va sous la voiture et on refixe els câbles de l'alternateur sur le 2,4 pour pas qu'ils ne se ballade (pas de photo)

25) On débranche la batterie quelques minute avant de démarrer et on attend que le régime se stabilise à 750/800 trs/min. Si tout est OK on a gagnez, on peut passer au démontage de l'échappement !!!

FIN