



Pompe à vide pour Mercedes Benz diesel

Endommagement suite à l'usure de la came

Véhicule : Mercedes Benz	Produit : pompe à vide
Différents modèles à partir de l'année-modèle 1968 avec moteur diesel	N° PIERBURG : 7.20208.../7.20547.../7.20607...

Anomalies possibles :

- Dépression insuffisante
- Claquements
- Abrasion du galet de la pompe à vide
- Rupture du carter de la pompe à vide
- Endommagement du culbuteur de la pompe à vide

Ce type de pompe à vide à piston ou à membrane est actionné par une came (« came de commande ») montée sur le variateur d'avance de la pompe d'injection.

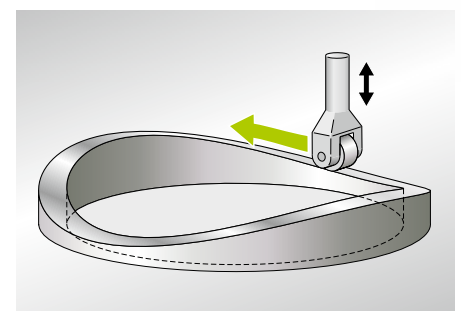
Le galet est monté dans un levier oscillant et suit la piste de cette came. Le mouvement du galet est transmis au piston de la pompe à vide.

Ces pompes à vide sont montées en grand nombre sur les automobiles diesel Mercedes Benz, par ex. sur les anciennes séries W123, W124, W201 et W202.

Jusqu'au milieu des années 90 environ, il était possible de remplacer séparément la came du variateur d'avance. Aujourd'hui, il n'est plus possible que de remplacer le variateur d'avance complet avec la came.



Pompes à vide de la série 7.20607... (en haut) sur le variateur d'avance



Actionnement de la pompe à vide par une came (schématiquement)

Sous réserve de modifications et de variations dans les illustrations.

Pour les références et les pièces de rechange, cf. le catalogue actuel, le CD TecDoc ou encore les systèmes se basant sur les données TecDoc.

Remplacement pour SI 0025/A



! Les pompes à vide sont des composants de sécurité et ne doivent par conséquent être posées et déposées que par des professionnels !

En cas d'usure de la came, le galet du levier oscillant se met à « sauter », des encoches apparaissent suite aux coups et des claquements deviennent audibles. Dans le pire des cas, le galet peut se briser et les débris pénétrer dans le système.

Lors de la pose d'une pompe à vide neuve, vérifier également la surface de la came sur le variateur d'avance.

En cas de détérioration ou d'usure de la came, remplacer également le variateur d'avance sous peine d'endommagement de la nouvelle pompe à vide après peu de kilomètres.

Ne jamais rectifier ou polir la surface d'une came usée.

La surface présente une rugosité précise, nécessaire à l'adhérence du galet.

En cas de polissage ou de rectification de la surface, le galet risque de ne plus être entraîné. Le galet subit alors une abrasion unilatérale.

Les copeaux dus à l'usure occasionnent alors d'autres dommages.

Pour l'évaluation des réclamations, renvoyer également la came.



Came en bon état



Came usée

Autres consignes de pose

- Ne monter la pompe à vide (1) qu'avec la came en position basse et visser en croix.
- Utiliser toujours un joint (2) neuf.
- Sur les véhicules anciens, avant de poser une pompe à vide neuve, déposer le panier de montage (3). Il est vissé au carter de vilebrequin devant le variateur d'avance (4). Les modèles récents ne comportent pas de panier de montage (3).

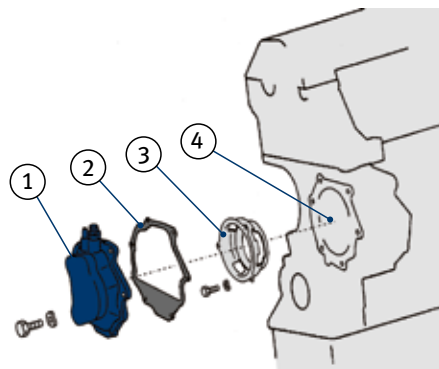
! Le panier de montage (3) ne doit pas être réutilisé lors du montage d'une pompe à vide neuve.



Vue du dommage : galet avec des encoches (piqûres) dues à l'usure de la came



Vue du dommage : abrasion unilatérale du galet



- 1 Pompe à vide
- 2 Joint
- 3 Panier de montage
- 4 Variateur d'avance dans le carter de vilebrequin



Vue du dommage : levier oscillant complètement détruit

Remplacement pour SI 0025/A