Réparation de la pompe de Direction assistée

par AuverAuverland

En premier les outils... Bien évidemment, ce sont des Torx 6, donc outillage "spécifique" si on a une caisse à outil basique. Donc il a fallu que je trouve douilles et empreintes correspondantes. Je suis allé chez les marchand d'outillage, et je me suis rendu compte que ça coute un bras pour 5 douilles et 6 empreintes... J'ai fini par trouver ça pour un prix relativement raisonnable:

Donc j'ai commencé comme pour le remplacement de la courroie d'accessoires, sauf que j'ai démonté le support du filtre à air, vous verrez pourquoi plus tard.
En 1: Débrancher la batterie.

En 2: Vidanger le radiateur

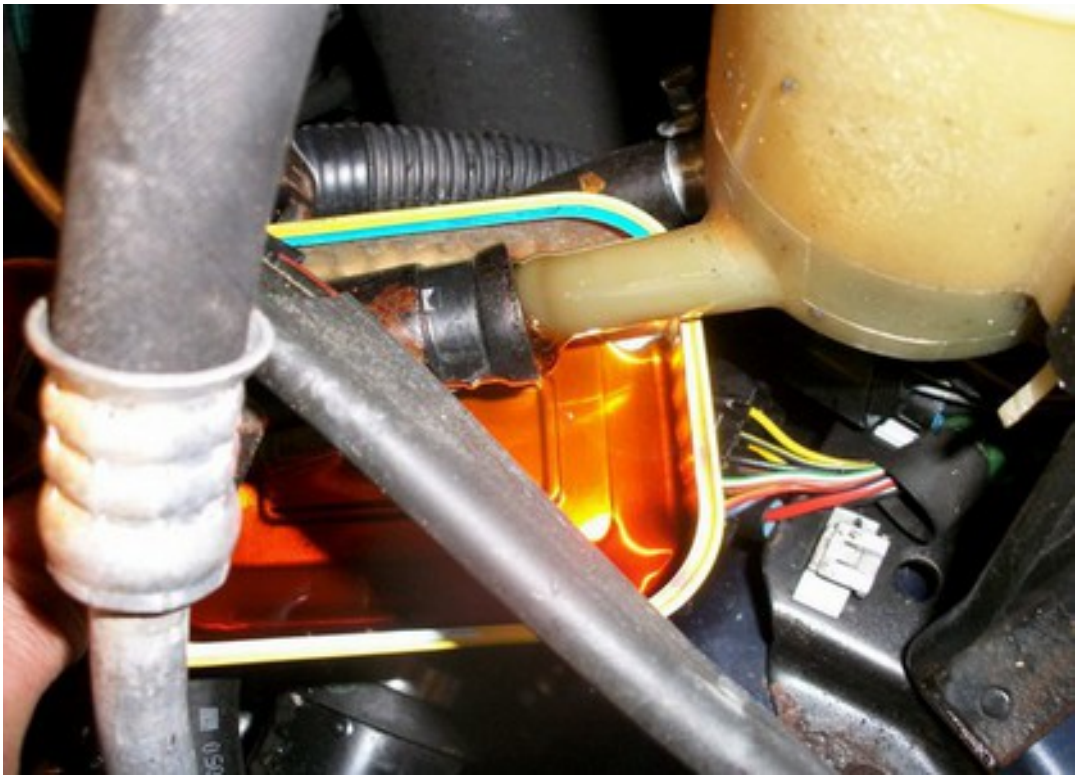
En 3: Enlever la courroie d'accessoires

En 4: Déconnecter les deux durites de refroidissement du radiateur (haute et basse) et les retirer. Ce sera plus facile pour la suite.

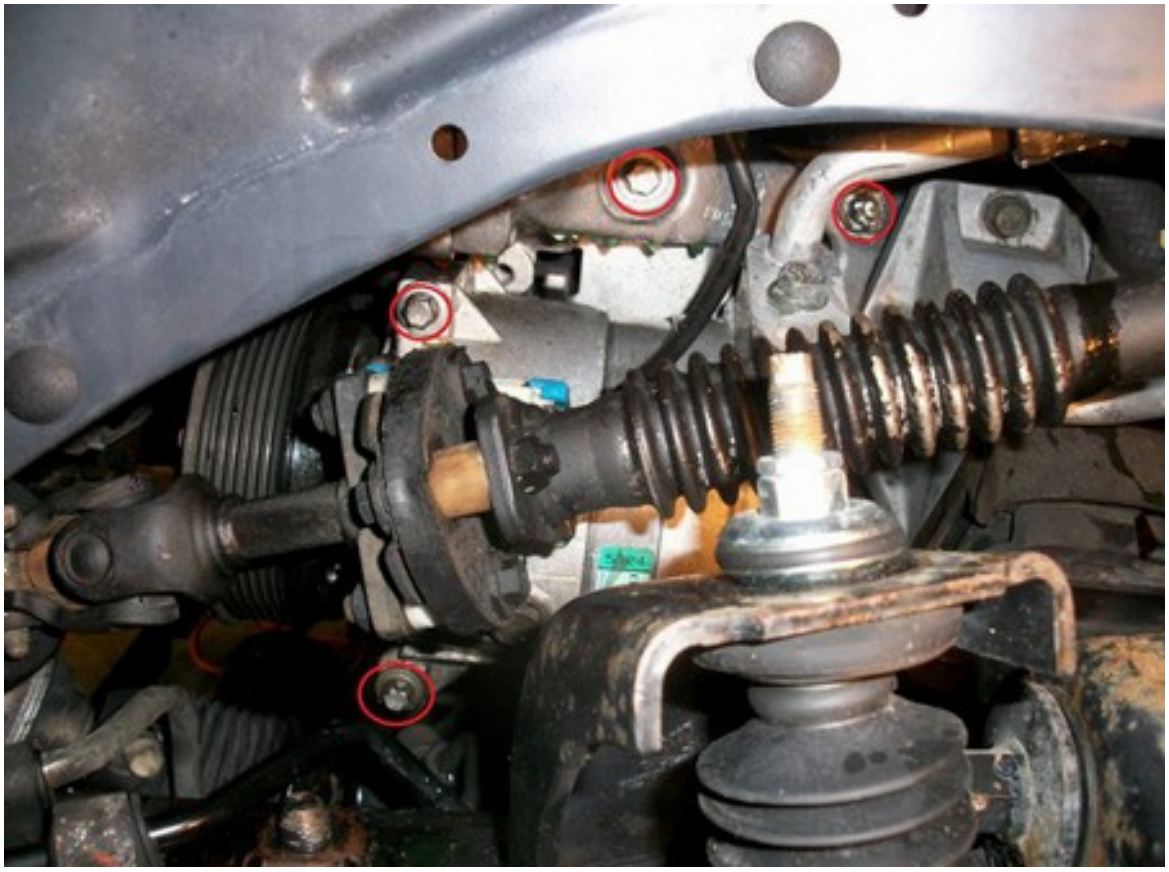
En 5: Enlever la vis de la durite en alu de la climatisation, ce sera plus facile pour la suite. En profiter pour dé-clipser la durite rigide de diamètre inférieur qui est à coté, ça aidera aussi plus tard.

En 6: Décrocher cette prise de son support, pour vidanger le réservoir DA.

En 7: Vidanger le réservoir DA. Avec une boite de sardine glissée sous la durite qui a été déconnectée et comme la prise dessous a été déplacée, plus de problème. On peut essayer de décrocher le réservoir plein, mais c'est plus difficile compte tenu de la tension sur les durites HP et BP. Ca parait étrange de faire comme je fais, mais je pense que par la suite, j'y ai gagné.



Maintenant on passe au plus sérieux.
En 8: entourées, ce sont les vis VISIBLE de la pompe et du compresseur de Clim.



Avec une rallonge c'est plus facile par le passage de roue. Vous remarquerez que j'ai enlevé la bavette de protection du passage de roue. La première vis, facile.

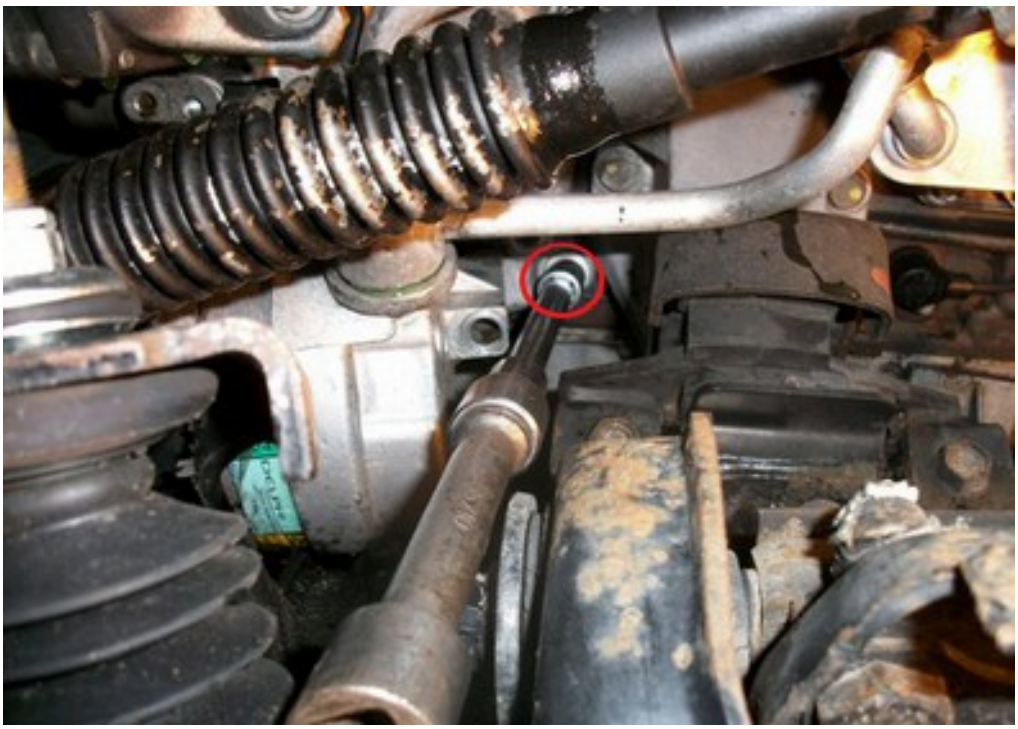
La deuxième, facile.

Pour la troisième, je conseille de démonter la bride qui est là:

Ca permet de soulever un peu la durite rigide pour pouvoir passer la rallonge et pouvoir desserrer cette vis.

C'est là que j'aurais dû démonter l'arbre de couplage, mais je l'ai fais plus tard. Une erreur à mon sens.

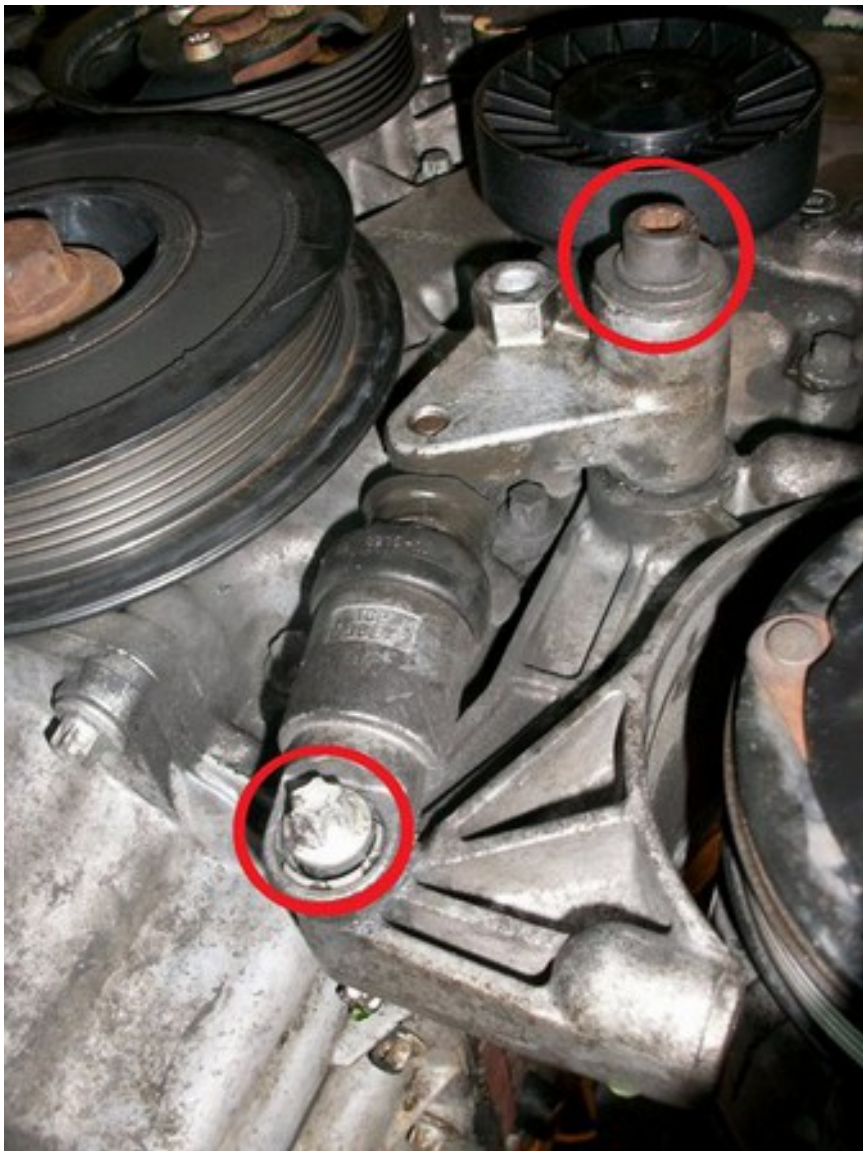
En 9: Là, il faut commencer à démonter les vis qui tiennent le corps de pompe de la DA, et c'est là que l'on danse... La première vis.



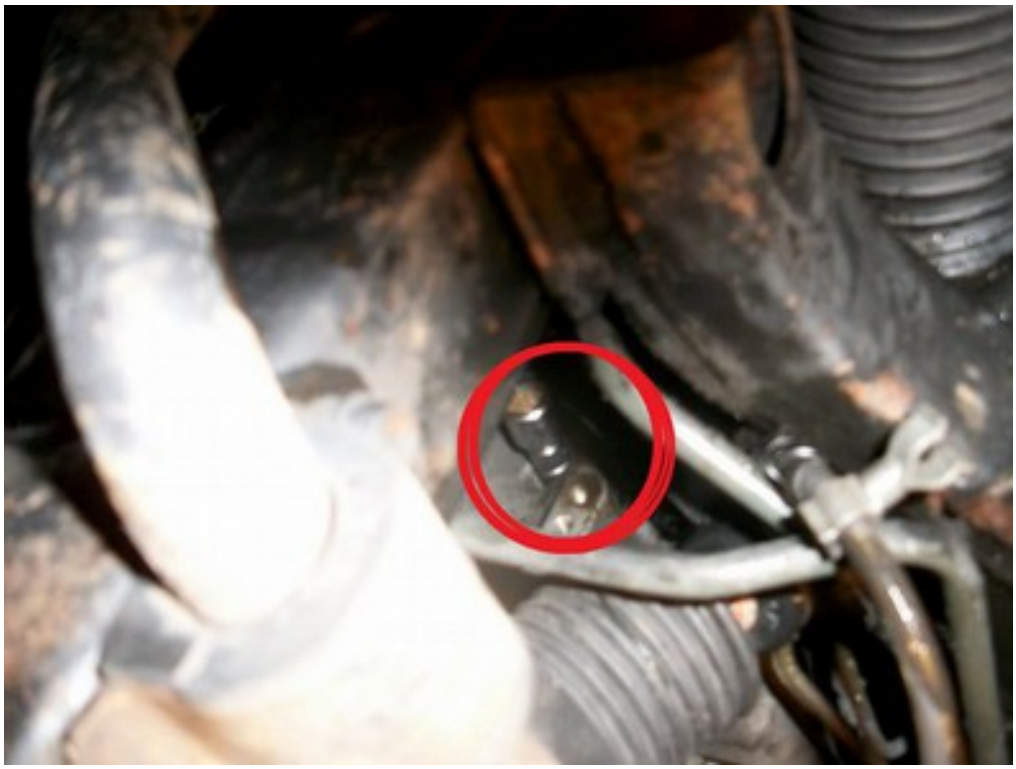
Là j'ai décidé de démonter la barre de couplage de la colonne, celle avec le Flector

Les deux autres vis qui tiennent le corps ont été enlevées dans la foulée, mais il y en a une qui est derrière la pompe de Clim et qui est aussi à démonter.
Certains démontent la pompe de Clim et il faut donc purger le circuit de Clim en faisant attention à l'huile du compresseur, il faut déconnecter les durites, et à la fin, il faut recharger la clim. C'est pas ma vision d'où cette méthode : PAS de vidange de climatisation.

En 10: Il faut enlever les deux vis du galet tendeur. La Torx du haut en premier qui ne tient que sur le corps de pompe, puis la basse 6 pans du bas , sur le corps de pompe aussi. J'ai fait l'inverse, d'abord celle du bas et j'ai pris le tout sur le front, c'est pas très lourd mais ça fait mal. Le piston est en morceaux, vous le verrez sur la photo de fin.

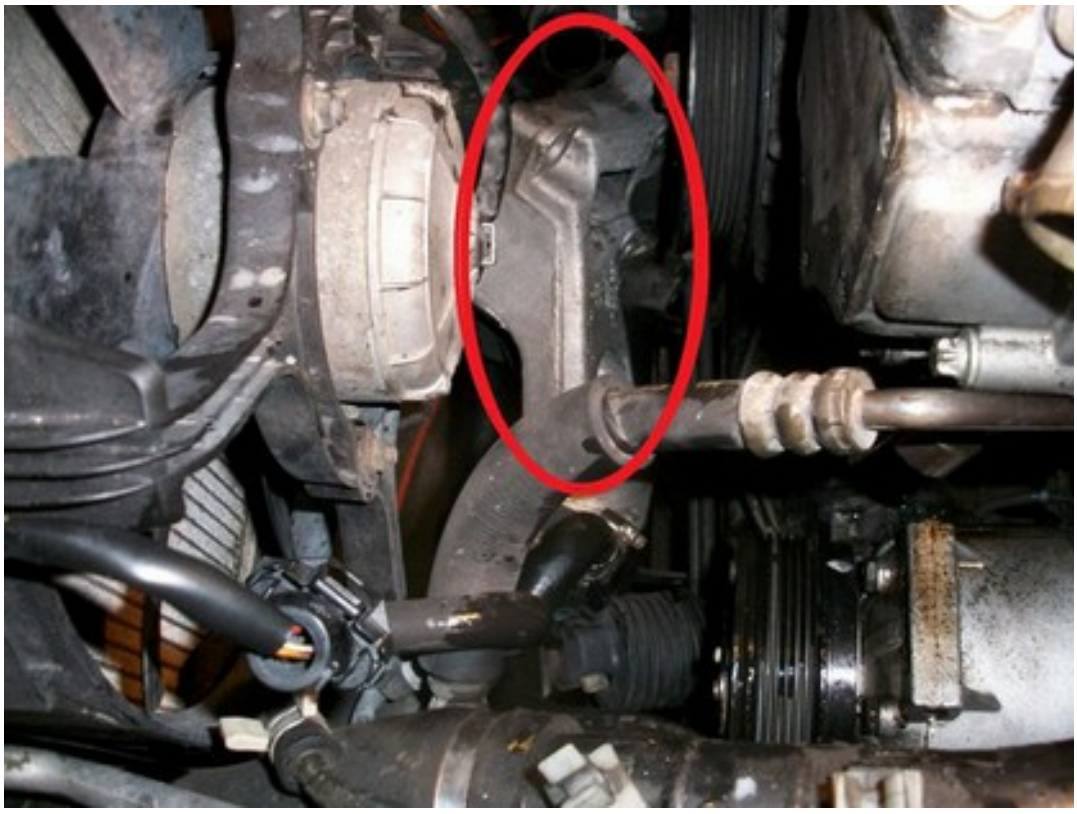


En 11: Enlever le galet permet de mettre les mains pour accéder au compresseur de clim pour pouvoir le décaler afin de pouvoir dévisser la DERNIÈRE vis qui est DERRIÈRE le compresseur et qui est très difficilement accessible.



En 12: Déconnecter le banjo de la HP de la pompe. Prendre un chiffon propre et qui absorbe pour le mettre dans l'orifice de la vis pour éviter que les derniers ml de fluide ne se répandent.

En 13: Faire glisser la pompe vers l'avant en basculant vers le bas, la poulie de la pompe. Enlever la poulie aurait été peut être judicieux, mais je n'ai pas pu bloquer la poulie pour pouvoir enlever les trois vis. Attention, pour pouvoir basculer la pompe, il faut glisser le compresseur clim le plus loin possible vers le passage de roue, c'est possible sur 10 à 25 mm. C'est suffisant pour pouvoir basculer la pompe.

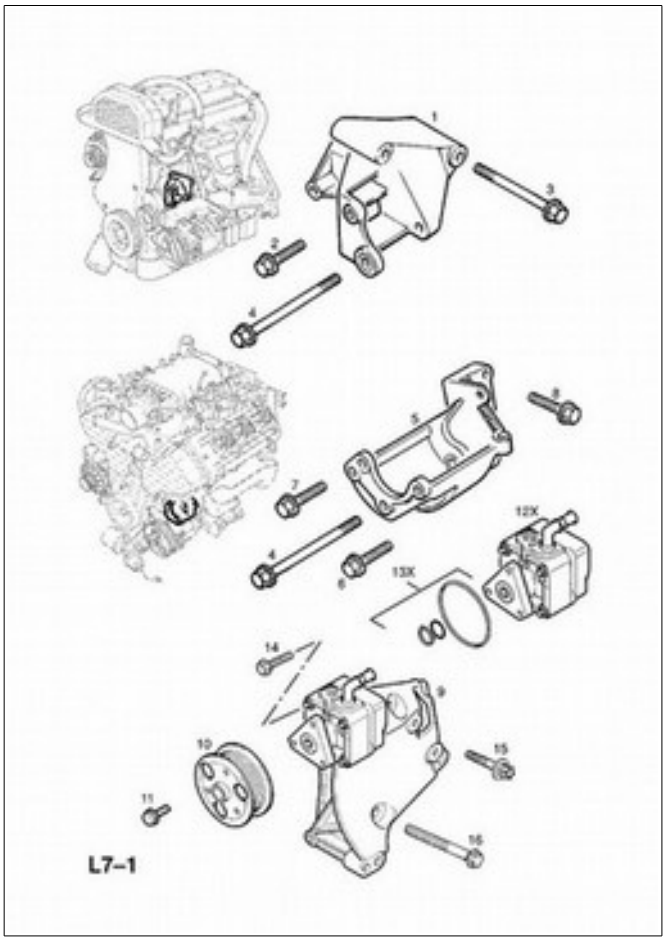


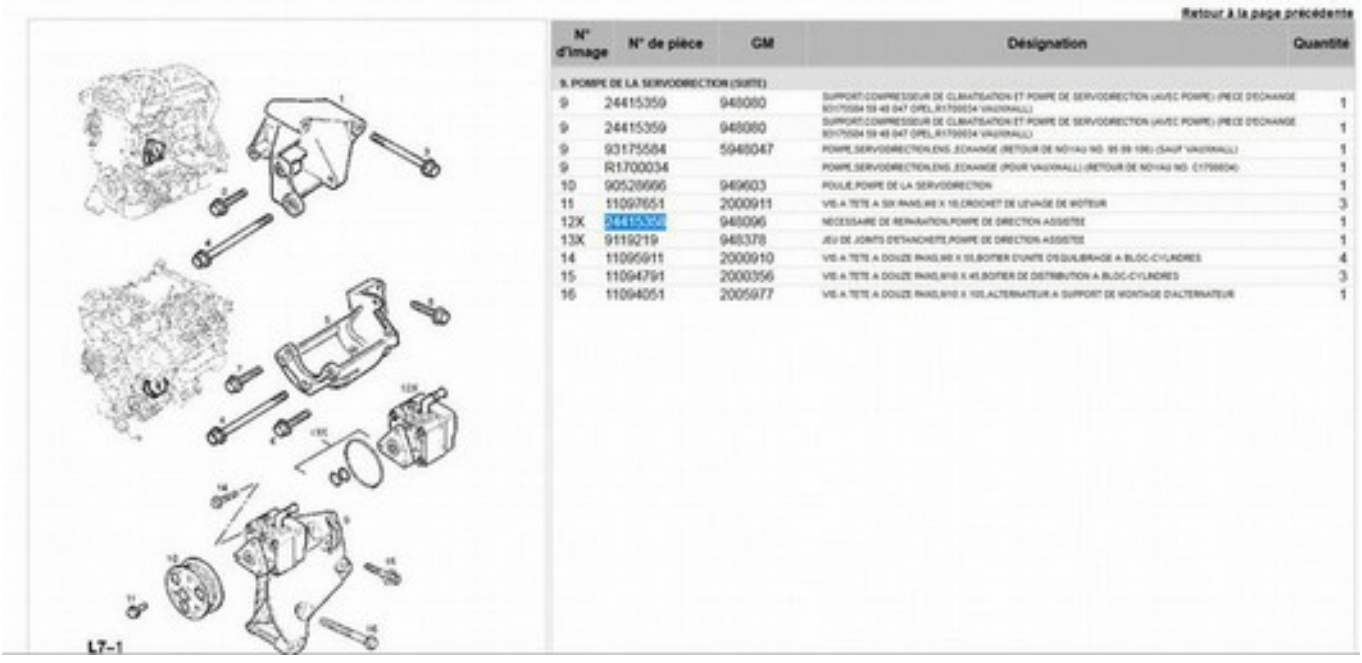
En 14: Et voilà, la pompe est dehors. Maintenant il faut trouver ce que la pompe a et changer ce qu'il faut changer.

Vous avez vu le piston du galet tendeur? Je pense qu'il et responsable de la fuite? La courroie devait vibrer et ça a dû esquinter les joints de pompe et peut être l'axe de pompe.....

Je vous mets la pompe:

Arbre de coplage avec Flector
Tendeur Galet Courroie Accessoires
Vis Banjo D.A.
Galet tendeur
Vis de la photo 15
Poulie Pompe D.A.
Vis Corps de Pompe
Vis Corps de Compresseur de Clim





Retour à la page précédente

N° d'image	N° de pièce	GM	Désignation	Quantité
9. POMPE DE LA SERVODIRECTION (SUITE)				
9	24415359	948080	SUPPORT,COMPRESSEUR DE CLIMATISATION ET POMPE DE SERVODIRECTION (AU/EC POMPE) (PIECE D'ECHANGE 93175584 59 48 047 (OPEL),R1700034 VAUXHALL)	1
9	24415359	948080	SUPPORT,COMPRESSEUR DE CLIMATISATION ET POMPE DE SERVODIRECTION (AU/EC POMPE) (PIECE D'ECHANGE 93175584 59 48 047 (OPEL),R1700034 VAUXHALL)	1
9	93175584	5948047	POMPE,SERVODIRECTION,ENS. ECHANGE (RETOUR DE NOYAU NO. 95 59 106) (SAUF VAUXHALL)	1
9	R1700034		POMPE,SERVODIRECTION,ENS. ECHANGE (POUR VAUXHALL) (RETOUR DE NOYAU NO. C17585DA)	1
10	90528666	949603	POULIE,POMPE DE LA SERVODIRECTION	1
11	11097651	2000911	VIS A TETE A SIX PANS,M6 X 16,CROCHET DE LEVAGE DE MOTEUR	3
12X	24415356	948096	NECESSAIRE DE REPARATION,POMPE DE DIRECTION ASSISTEE	1
13X	9119219	948378	JEU DE JOINTS D'ETANCHEITE,POMPE DE DIRECTION ASSISTEE	1
14	11095911	2000910	VIS A TETE A DOUZE PANS,M8 X 55,BOITIER D'UNITE D'EQUILIBRAGE A BLOC-CYLINDRES	4
15	11094791	2000356	VIS A TETE A DOUZE PANS,M10 X 45,BOITIER DE DISTRIBUTION A BLOC-CYLINDRES	3
16	11094051	2005977	VIS A TETE A DOUZE PANS,M10 X 100,ALTERNATEUR A SUPPORT DE MONTAGE D'ALTERNATEUR	1

Je vous mets la planche des pièces que j'ai réussi à trouver avec les numéros de pièces inside GM et inside Opel.
Le 12X doit pouvoir se trouver quelque part. Je vais chercher, ça devrait faire des économies.