

## Suppression des diverses fuites d'huiles sur OM642 par Spyman.

Dans le cas présent il s'agit d'un ML 320 CDI 2006 190 000kms avec suivi complet

Depuis un moment j'avais une fuite d'huile moteur.

Je rajoutais environ 1L tous les 3000kms et j'avais une belle tache sur le sol du garage.

Après différentes recherche sur le forum et discussion avec un atelier Mercedes, il s'avère que ce moteur présente souvent plusieurs fuites récurrentes qui coulent toute sur l'arrière du moteur et particulièrement sur la cloche de boîte.

Il y a plusieurs sources de fuite sur ce moteur.

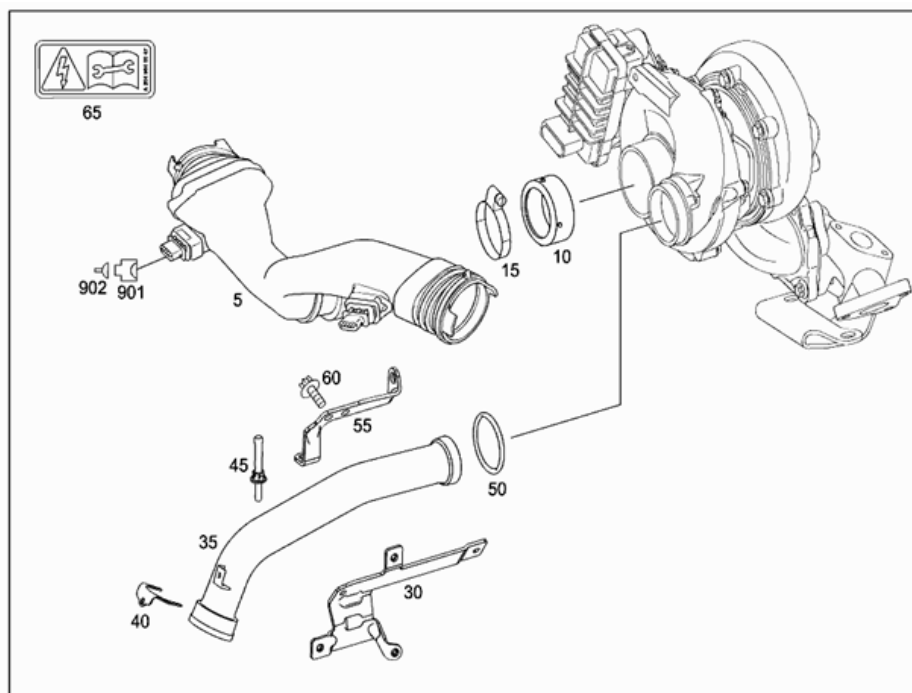
**\*\*\*NE VOUS LANCEZ PAS DANS L'OPERATION SI L'ENDROIT DE LA FUITE N'EST PAS DETERMINE\*\*\*\***

Ne pas hésiter à prendre tous les joints (collecteur admission 2 grand plat 2 toriques 1 petit papier, ceux du retour d'EGR, 3 sur le Y de turbo, ceux du thermostat d'eau, ne pas oublier deux toriques qui sur le conduit d'eau entre les deux collecteurs d'admission. Prendre ceux du système de sur alimentation, les 2 plaques de conduit de lubrification du turbo, et bien sur les 2 de réchauffeur! Et d'autre à vérifier sur les éclatés.

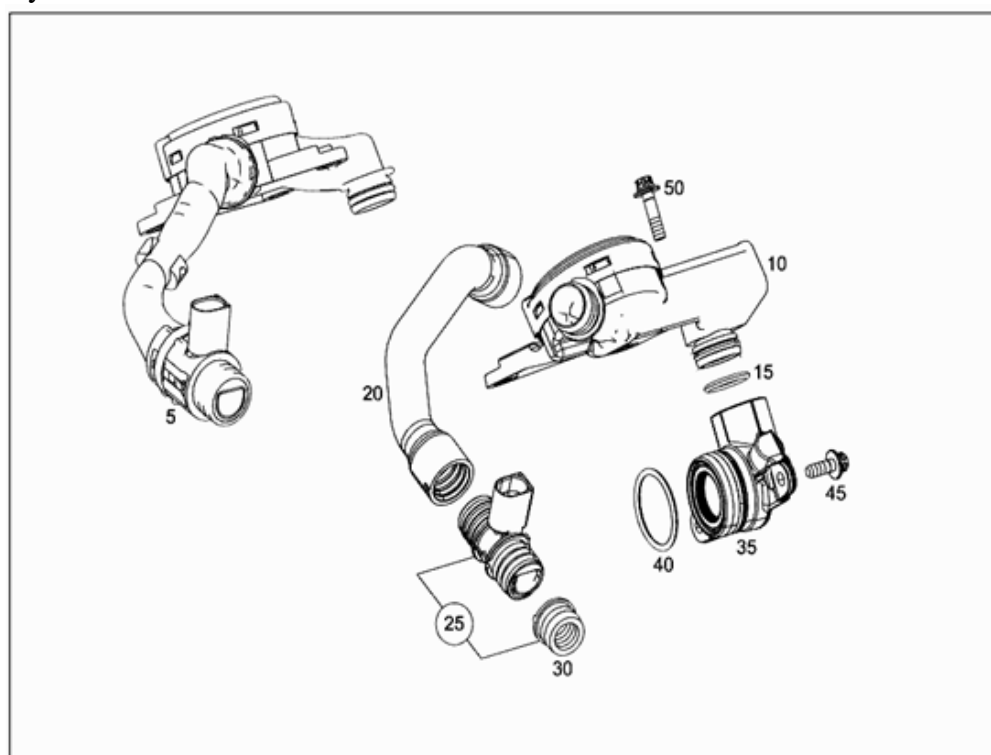
Pour les outils, rien de vraiment spécial, mais il vous faut une boîte à outils corrects, avec au moins les 3 tailles de cliquet ainsi qu'une série complète d'embouts torx femelle:



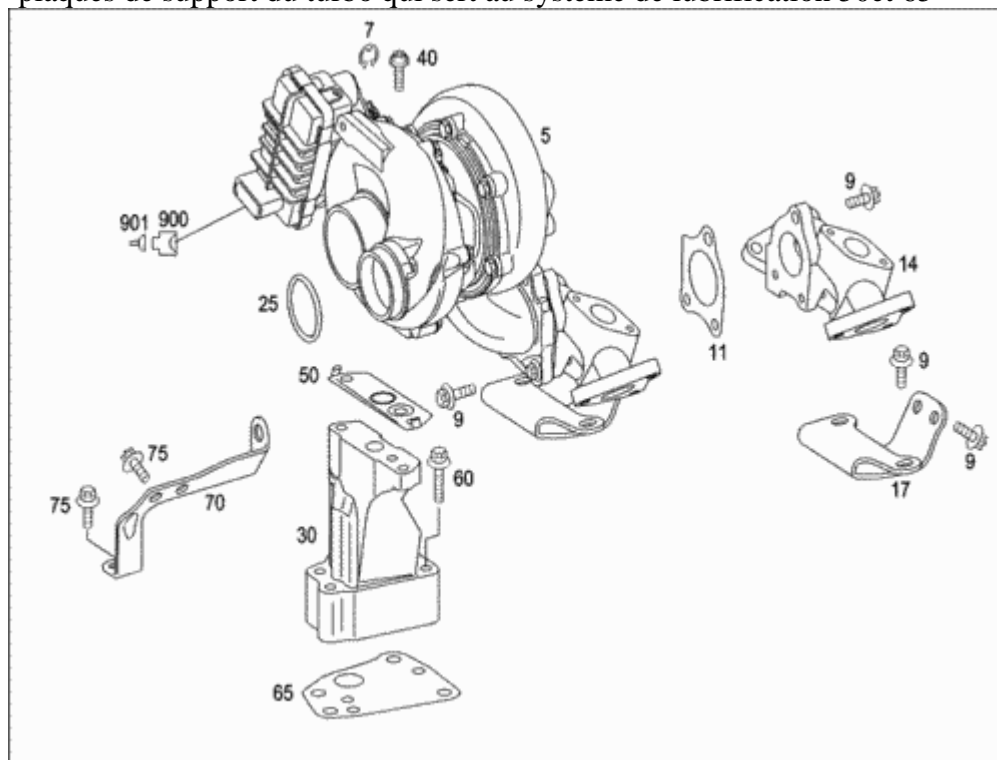
-Bague d'étanchéité entre débitmètre et turbo n°10 (coule sur la M55)



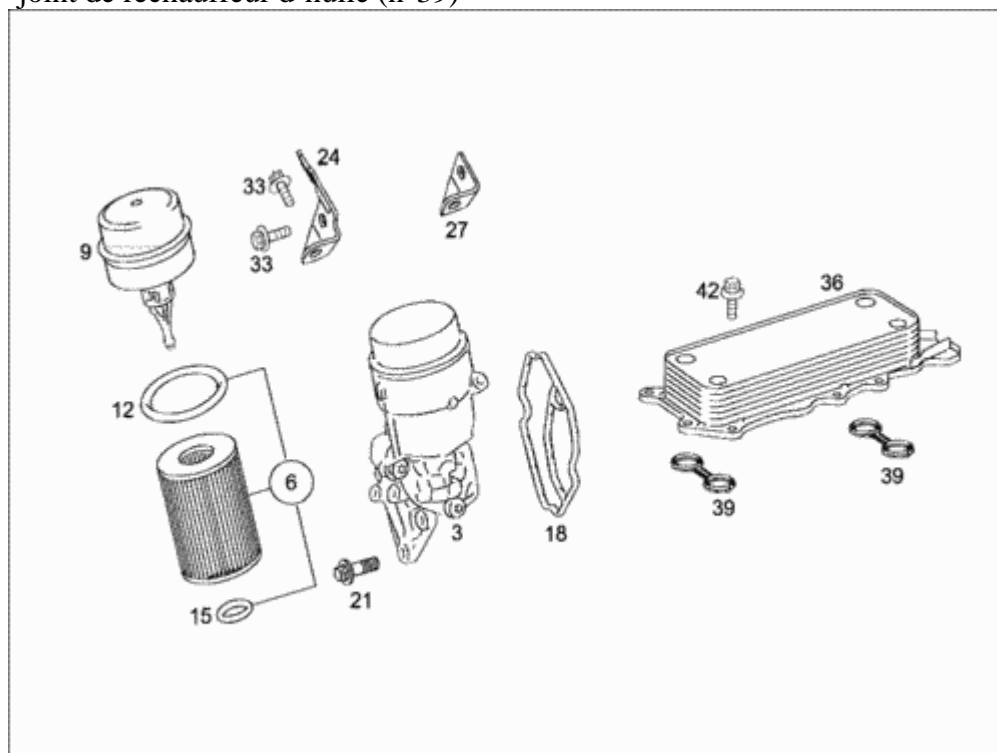
-système de reniflard



-plaques de support du turbo qui sert au système de lubrification 50et 65



-joint de réchauffeur d'huile (n°39)



-Vue d'un réchauffeur d'huile bien imprégné

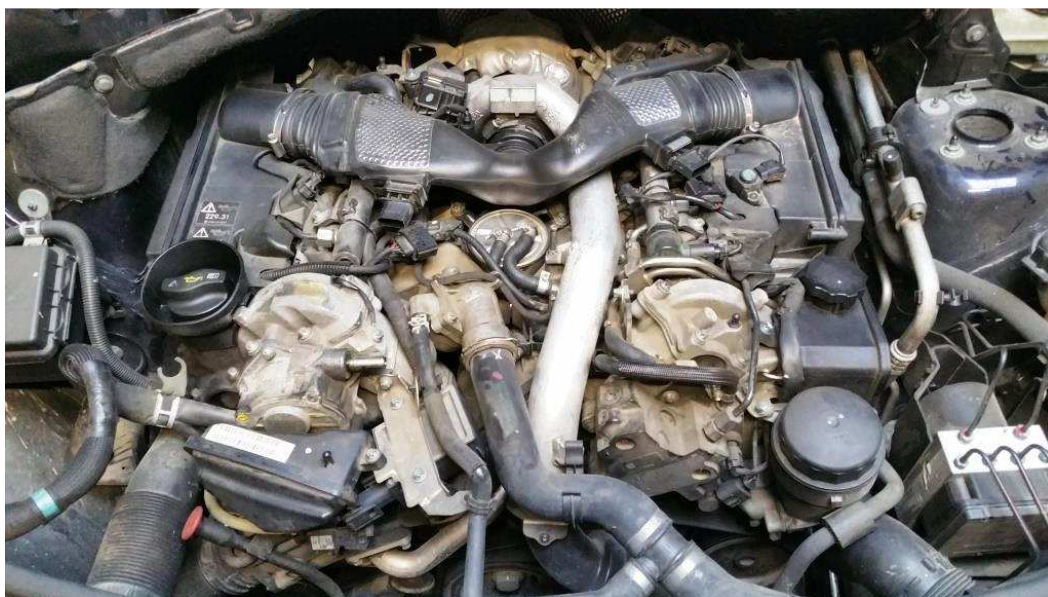


-joint spi arbre sortie vilebrequin coté convertisseur

Dans mon cas, j'ai changé les deux premiers sans gros résultat.  
J'ai donc fait les plaques et les joints de réchauffeur et cela a parfaitement réglé le problème.  
La plus grosse fuite se trouvait au niveau de la plaque inférieure de turbo, et un léger suintement à un des 2 joints de réchauffeur.  
Il faut compter environ 100€ de joint et minimum 10h de travail (si bien organisé)  
Mercedes préconise d'en profiter pour changer la M55 qui n'est pas facilement accessible.

Quelques photos de l'opération :

Avant de commencer:





Démontage débitmètres et filtres à air:

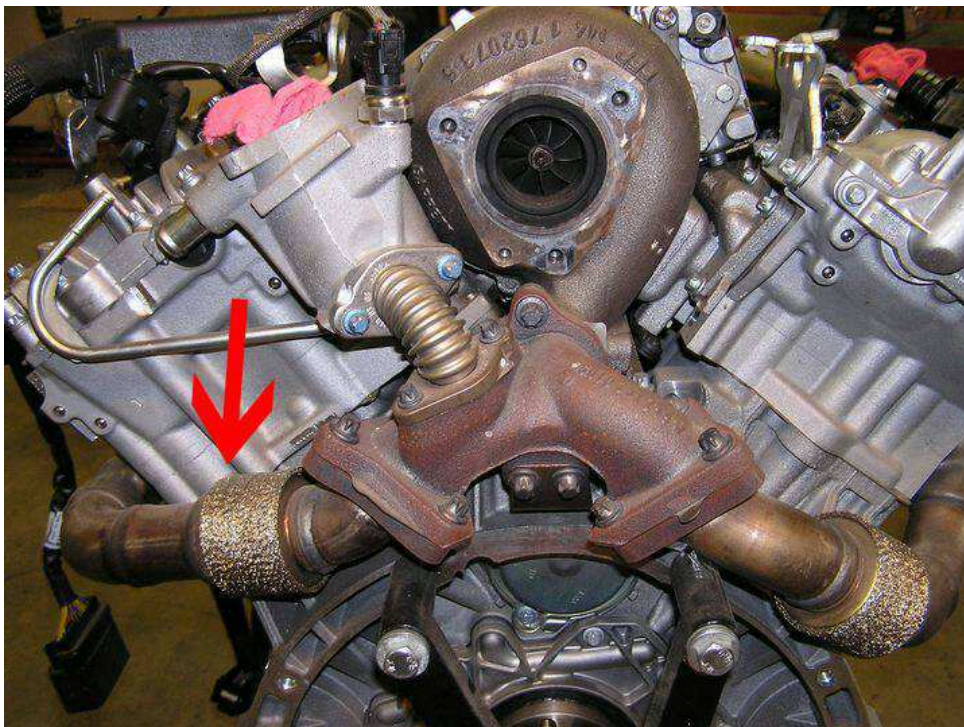


Démontage turbo:

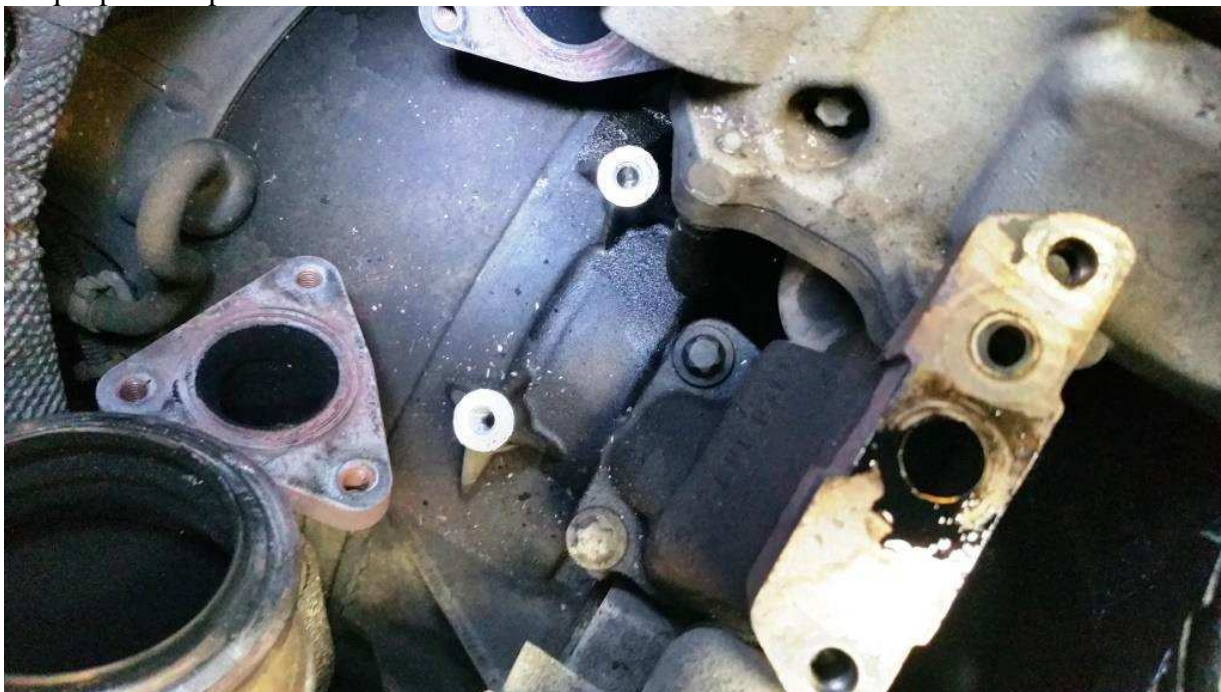




Si cela peut aider à comprendre la fixation du turbo:



Plaque partie supérieure de conduit de lubrification de turbo:





Bas de support de turbo:



Plaques d'étanchéité:





Fond du V6 avec le réchauffeur:



Le réchauffeur avec des joints neufs:





L'en profite pour nettoyer le conduit de vanne EGR



Les entrées de collecteurs:



Collecteur et les volets commandés par la M55



*Dernière modification par spyman (17-05-2015 15:49:55)*