

## La crépine d'huile des moteurs turbo 9-5 et 9-3 :

**les véhicules concernés... les saab 9-3 et 9-5..  
2l et 2,3l turbo essence...  
de 1998 a 2005....**

avec le turbo .; il y a impuretés dans l'huile... en faisant de la ville .; il y a calamine et la crépine se bouche...

ce nettoyage n'est pas préconisé pas saab.. MAIS fortement conseillé !

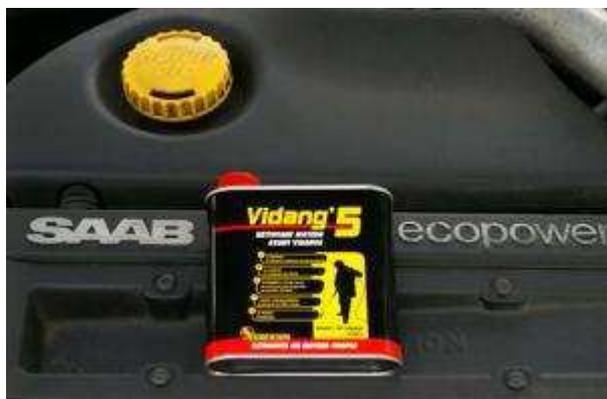
les symptômes d'une crépine bouchée.. : sifflement au démarrage a moteur froid  
: dépôt de calamine sur la juge a huile

le taux de main d'oeuvre ... pour 9-3 et 9-5 ... 2h30 a 3h30 ...(sauf aero)  
expection pour la version aero .....4h30 a 5h30 ....( il faut percer le carter )

dans le taux de main d'oeuvre ci dessus.. dépose et repose carter inférieur moteur + dépose de crépine pompe a huile et nettoyage...

J'ai commencé par faire tourner le moteur 15 min au ralenti avec un nettoyant avant vidange.

/!\ Attention pour les modèles AERO, il va falloir faire du perçage. Voir à la fin du tuto !



Ensuite vidange classique, et pendant qu'on est sous la voiture, on tombe le cache en plastique devant la roue droite.



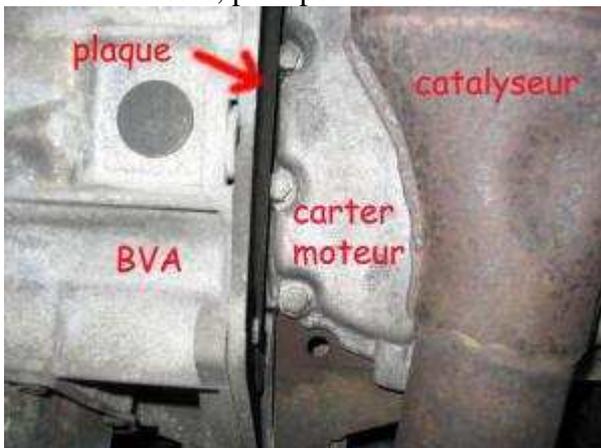
Ça pisse encore l'huile ? OK, profitons-en pour désolidariser le catalyseur de la sortie du turbo :



On aperçoit la sonde lambda, qu'on peut être tenté d'enlever pour plus d'accessibilité, mais qu'on peut avantageusement se contenter de débrancher près du réservoir de liquide de frein, c'est plus rapide et ça donne suffisamment de mou dans le câble pour libérer le catalyseur et être à l'aise par la suite :

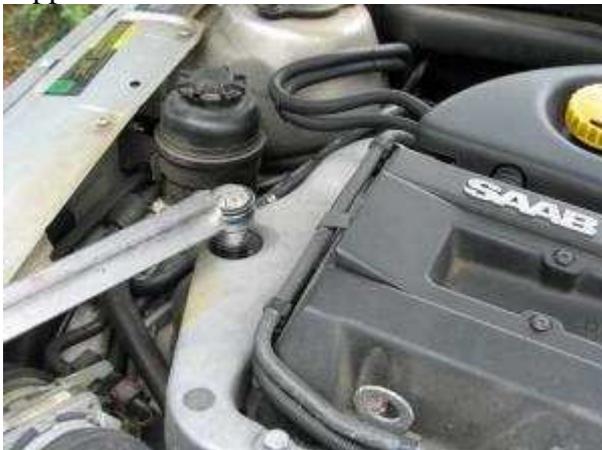


L'étape suivante consiste à dévisser la plaque prise en sandwich entre le carter moteur et la boîte de vitesses, pour pouvoir accéder à deux des 18 vis qui maintiennent le carter en place :





Et puis comme il va falloir lever le moteur pour extraire le carter, on desserre l'écrou du support :



Bon, toute l'huile a coulé ou presque, on remet le bouchon de vidange et on attaque le carter.



Ça y est, il descend, et... et... ça passe pas Ça bloque contre la boîte de vitesses... (dans mon cas c'est une BVA, qui doit être un peu plus volumineuse qu'une manuelle, et qui gêne de qq millimètres...)

Avec un deuxième cric, on peut donc soulever un peu du côté boîte.

Ça passe toujours pas ?  
Solution barbare : limer la BVA



Et on gagne les 2 mm manquants grâce à une bonne lime Bahco (suédoise elle aussi)  
Brutal, mais efficace

Bon, le carter est tombé, on peut admirer les bielles



On voit même la jauge qui pend bêtement



Le carter est à nous !



On enlève la plaque sous laquelle se cache la crépine



Cette irrégularité du tuyau qui la relie au reste du circuit d'huile paraît bizarre...



...mais elle est là pour laisser le passage à cet autre tuyau, qui "emjambe" les bielles :



Je ne sais pas si je suis très clair, mais vous comprendrez en démontant

La fameuse crépine, enfin !

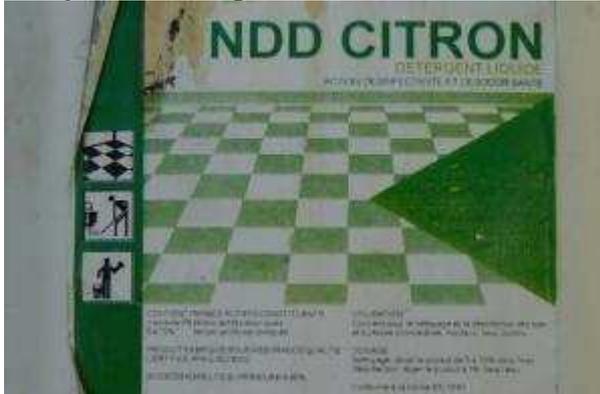


On voit bien effectivement quelques dépôts de mauvais augure...

C'est donc l'heure de faire la vaisselle



Moi j'ai un faible pour le citron



C'est tout neuf



/!\ Attention à l'état du joint torique qui se situe au bout du tuyau de crépine. De ce joint dépend en grande partie la bonne valeur de pression d'huile, car il est sur le trajet crépinepompe à huile.

Ne pas hésiter à le changer s'il n'est pas dans un état irréprochable, et être particulièrement soigneux lors du remontage de l'ensemble sur le carter.

Prêt à être remonté, l'opération la plus chiantة délicate consistant à remettre le carter à sa place, muni d'un cordon de pâte à joint.

/!\ Il faut impérativement utiliser cette pâte à joint rouge :



qui a pour particularité de ne durcir qu'à la chaleur (merci à Stel et à noug2 pour l'info )  
Ne faites surtout pas la même connerie que moi : mon premier remontage au "joint or" Loctite s'est soldé par un redémontage, le joint ayant bavé à l'intérieur du moteur et s'étant en partie désagrégé, se retrouvant... dans la crépine

Merci au passage au garage Lancia St-Amâtre à Auxerre, pour la disponibilité du patron et ses aimables conseils.

Il mérite de se trouver dans les bonnes adresses du forum, je vais l'ajouter de ce pas.

/!\ Attention aussi à ne pas pincer ce stupide petit tuyau contre le bloc moteur lors du remontage.





Le carter une fois remonté avec le joint rouge



Voilà, maintenant j'ai la satisfaction de voir mon voyant de pression d'huile s'éteindre instantanément, à peine le démarreur lancé

/!\ Attention le perçage pour les AERO :

Je vous passe les trous à la perceuse et le démontage des vis...





Remerciements :

- **ben-der** pour son tuto.
- **fbou78** pour les fotos d'aéro.
- **maxence22** pour la correction du tuto.
- **Elviscox54** pour la mise en page du tuto.