

Manuel d'atelier

Caractéristiques techniques

B
2(0)

**Série 31, 32, 41,
42, 43, 44, 300**

Groupe 20 Caractéristiques techniques

Moteurs marins

MD31A • TMD31B, D, L-A
TAMD31B, D, S.O.L.A.S, L-A, M-A, P-A, S-A
AD31B, D, L-A, P-A • KAD32P
TMD41B, D, L-A
TAMD41B, D, S.O.L.A.S, L-A, M-A, P-A, H-A, H-B
D41B, D, L-A • AD41B, D, L-A, P-A
TAMD42AWJ, BWJ, WJ
KAMD42A, B, P • KAD42A, B, P
KAMD43P • KAD43P
KAMD44P-A, P-B, P-C • KAD44P-A, P-B, P-C
KAMD300-A • KAD300-A

Table des matières

Informations de sécurité	2
Introduction	2
Important	2
Informations générales	5
Sur le manuel d'atelier	5
Pièces de rechange	5
Moteurs certifiés	5
Caractéristiques techniques	6
Généralités	6
Bloc-moteur	7
Équipage mobile	9
Culbuterie	11
Système de lubrification	15
Système d'alimentation	15
Système de suralimentation	20
Système de refroidissement	22
Système électrique	22
Tolérances d'usure	23
Couples de serrage	24

Informations de sécurité

Introduction

Le présent manuel d'atelier contient les caractéristiques techniques, les descriptions et les conseils pratiques de réparation pour les produits indiqués en titre ou les versions de ces produits commercialisés par Volvo Penta. Assurez-vous que la documentation s'applique bien à votre produit.

Lisez attentivement les informations de sécurité ainsi que les « Informations générales » et les « Instructions de réparation » avant de commencer une opération quelle qu'elle soit.

Important

Veuillez observer les différentes consignes de sécurité représentées par les symboles ci-dessous relatifs aux dangers, aux avertissements et aux précautions à prendre et figurant sur le produit et dans les présentes instructions.

 **AVERTISSEMENT !** Ce terme implique que le non-respect des consignes de sécurité entraîne des risques de lésion corporelle, de graves dommages matériels ou de sérieux défauts de fonctionnement.

 **IMPORTANT !** Ce terme implique que le non-respect des consignes de sécurité entraîne des dommages matériels ou un défaut de fonctionnement.

N. B ! Ce terme attire l'attention sur une information importante dans le but de faciliter l'opération ou l'utilisation.

La liste ci-dessous donne une vue d'ensemble des risques et des interventions qui demandent une attention particulière.

 Veuillez à empêcher tout risque de démarrage intempestif du moteur en coupant le courant avec l'interrupteur principal (ou les interrupteurs) et bloquez le ou les interrupteurs en position de coupure de circuit avant de commencer un travail quelconque. Placez une plaque d'avertissement sur le poste de conduite.

 Tous les travaux d'entretien doivent généralement être effectués sur un moteur arrêté. Par contre, pour certains opérations de réglage par exemple, le moteur doit tourner. S'approcher d'un moteur en marche comporte toujours des risques. Les vêtements amples ou des cheveux longs peuvent se prendre dans des pièces en rotation et entraîner de graves lésions. Si une opération doit être effectuée à proximité d'un moteur en marche, un mouvement intempestif ou un outil qui tombe peuvent entraîner des accidents corporels.

Faites attention aux surfaces chaudes (ligne d'échappement, turbocompresseur, tubulure de suralimentation, élément de démarrage, etc.) ainsi qu'aux liquides brûlants dans les canalisations et les flexibles sur un moteur en service ou qui vient juste d'être arrêté. Remontez toutes les protections qui ont été déposées avant de démarrer le moteur.

 Assurez-vous que les autocollants d'avertissement et d'information en place sur le produit sont parfaitement lisibles. Remplacez tout autocollant endommagé ou recouvert de peinture.

 Ne démarrez jamais le moteur sans avoir monté le filtre à air. La roue de compresseur du turbocompresseur tourne rapidement et peut provoquer de graves dommages corporels. La pénétration d'objet étranger dans la tubulure d'admission peut entraîner d'importants dégâts matériels.

 N'utilisez jamais un aérosol de démarrage ou autre produit similaire pour faciliter le démarrage. Une explosion peut se produire dans la tubulure d'admission. Risques de dommages corporels.

 Évitez d'ouvrir le bouchon de remplissage pour le liquide de refroidissement lorsque le moteur est chaud. De la vapeur ou du liquide de refroidissement brûlant peuvent être rejetés avec l'évacuation de la pression. Ouvrir lentement le bouchon de remplissage et relâcher la surpression du système de refroidissement si le couvercle de refroidissement ou le robinet doivent être enlevés, ou encore si le bouchon ou un conduit de refroidissement doivent être démontés sur un moteur chaud. La vapeur ou le liquide de refroidissement brûlant peuvent être éjectés dans une direction totalement imprévue.

 L'huile chaude peut provoquer de graves brûlures. Évitez tout contact avec de l'huile chaude. Avant toute intervention, assurez-vous que le système de lubrification n'est pas sous pression. Ne démarrez jamais et ne faites jamais tourner le moteur sans le bouchon de remplissage d'huile, en raison du risque de projection d'huile.

 Arrêtez le moteur et fermez le robinet de fond avant toute intervention sur le système de refroidissement. Démarrez uniquement le moteur dans un local bien ventilé. Si le moteur doit tourner dans un endroit clos, les gaz d'échappement et les gaz du carter moteur doivent être évacués du compartiment moteur ou de l'atelier.

- ⚠ Utilisez toujours des lunettes de protection pour les opérations impliquant des risques d'éclaboussures, d'étincelles, de projections d'acides ou d'autres produits chimiques. Les yeux sont particulièrement sensibles et la vue est fragile !
- ⚠ Évitez tout contact avec de l'huile ! Un contact prolongé ou répété avec de l'huile peut entraîner le dessèchement de la peau. Ceci peut engendrer des irritations, de l'eczéma et d'autres maladies de la peau. D'un point de vue sanitaire, l'huile usagée est encore plus dangereuse que l'huile neuve. Utilisez des gants de protection et évitez les vêtements et les chiffons souillés. Lavez-vous régulièrement, surtout avant les repas. Pour ce faire, utilisez une crème spécialement formulée pour combattre le dessèchement et pour faciliter le nettoyage de la peau.
- ⚠ Plusieurs produits chimiques utilisés dans les moteurs (par exemple les huiles moteur et de transmission, le glycol, l'essence et le carburant diesel) ou les produits chimiques utilisés à l'atelier (par exemple les dégraissants, les peintures et les diluants) sont des produits nocifs. Lisez attentivement les instructions sur les emballages ! Respectez les consignes de sécurité (par exemple l'utilisation d'un masque, de lunettes de protection, de gants, etc.). Assurez-vous que le personnel n'est pas exposé à des substances dangereuses contenues, par exemple dans l'air ambiant. Assurez une bonne ventilation. Manipulez les produits chimiques usagés ou en surplus conformément aux consignes en vigueur.
- ⚠ Faites particulièrement attention lors de recherche de fuites sur le système d'alimentation et lors de test des injecteurs. Portez des lunettes de protection. Le jet provenant d'un injecteur a une pression très élevée et une très forte capacité de pénétration. Le carburant peut pénétrer dans les tissus et provoquer de graves dommages. Risque d'empoisonnement du sang.
- ⚠ Tous les carburants et nombre de produits chimiques, sont inflammables. Évitez tout contact de ces produits avec une flamme nue ou une étincelle. L'essence, certains diluants et les gaz d'hydrogène provenant des batteries peuvent, au contact de l'air, former des mélanges facilement inflammables et explosifs. Interdiction absolue de fumer ! Veillez à bien aérer et prenez toutes les mesures de sécurité nécessaires lors, par exemple, de travaux de soudure ou de meulage à proximité. Ayez toujours un extincteur facilement accessible près du poste de travail.
- ⚠ Assurez-vous que les chiffons imbibés de carburant ainsi que les filtres à carburant et à huile, sont conservés dans un endroit sûr. Les chiffons imbibés d'huile peuvent, dans certaines conditions, s'enflammer spontanément. Les filtres à carburant et à huile usagés sont des déchets nuisibles pour l'environnement et doivent être, tout comme les huiles usagées, les carburants souillés, les restes de peinture, les diluants, les dégraissants et les restes de produit de lavage, déposés dans des centres de collecte pour être éliminés.
- ⚠ Les batteries ne doivent jamais être exposées à une flamme nue ou à des étincelles. Ne fumez jamais à proximité des batteries. Lors de la charge, les batteries dégagent de l'hydrogène, qui, mélangé à l'air, forme un gaz détonnant. Ce gaz est facilement inflammable et extrêmement explosif. Une étincelle, pouvant provenir d'un branchement incorrect d'une batterie, suffit pour provoquer l'explosion de la batterie et entraîner de graves dommages. Ne touchez pas aux connexions pendant l'essai de démarrage (risque d'étincelle) et ne vous penchez pas sur l'une quelconque des batteries.
- ⚠ Lors du montage de batteries, veillez à ne pas intervertir les polarités. Une permutation de polarité risque d'engendrer de très graves dommages sur l'équipement électrique. Comparez avec les schémas électriques.
- ⚠ Utilisez toujours des lunettes de protection lors de charge et de manipulation de batteries. L'électrolyte de batterie est extrêmement corrosive. En cas de contact avec la peau. Lavez abondamment avec de l'eau et du savon. En cas de contact avec les yeux, rincez abondamment avec de l'eau froide et consultez immédiatement un médecin.
- ⚠ Avant toute opération sur le système électrique, il est impératif d'arrêter le moteur et de mettre le circuit hors tension à l'aide de(s) interrupteur(s) principal(aux).
- ⚠ Le réglage de l'embrayage doit se faire sur un moteur à l'arrêt.

-  Utilisez les œillets de levage montés sur l'ensemble moteur/inverseur pour le levage du groupe propulseur. Vérifiez toujours que tous les équipements de levage sont en parfait état et qu'ils ont une capacité suffisante pour le levage (poids du moteur avec inverseur et équipement auxiliaire, le cas échéant).
Pour une manutention sûre et pour éviter que les composants installés sur le moteur ne soient endommagés, le moteur devra être soulevé avec un palonnier réglable et spécialement adapté au moteur. Toutes les chaînes et les câbles doivent être parallèles les uns aux autres et, dans la mesure du possible, perpendiculaires à la surface supérieure du moteur.
Si un équipement auxiliaire monté sur le moteur modifie son centre de gravité, des dispositifs de levage spéciaux peuvent être nécessaires pour garder un bon équilibre et travailler en toute sécurité.
Ne travaillez jamais sur un moteur qui est simplement suspendu à un dispositif de levage.
-  Ne travaillez jamais seul lorsque des composants lourds doivent être démontés, même si des dispositifs de levage fiables sont utilisés, tels les palans à cliquet de verrouillage. Toutefois, les dispositifs de levage demandent au moins deux personnes, une pour le dispositif de levage et une pour s'assurer que les composants sont bien dégagés et qu'ils ne peuvent pas être endommagés lors du levage. Pour les travaux à bord du bateau, assurez-vous toujours que l'espace est suffisant pour permettre le démontage sur place, sans risque de dégâts, corporels ou matériels.

-  Les composants du système électrique et du système d'alimentation sur les produits Volvo Penta sont construits et fabriqués pour minimiser les risques d'explosion et d'incendie. Le moteur ne doit pas être utilisé dans des milieux où sont stockés des produits explosifs.
-  Les tuyauteries de refoulement ne doivent en aucun cas être pliées ou cintrées. Les tuyauteries endommagées devront être remplacées.
-  Lors de lavage avec un nettoyeur haute pression, les instructions suivantes doivent être observées : Ne dirigez jamais le jet d'eau vers les joints d'étanchéité, les flexibles en caoutchouc ou les composants électriques. Ne jamais utiliser la fonction haute pression lors de nettoyage du moteur.
-  Utilisez toujours le carburant diesel recommandé par Volvo Penta. Se référer au manuel d'instructions. L'utilisation d'un carburant de qualité inférieure peut endommager le moteur. Sur un moteur diesel, un carburant de qualité médiocre peut entraîner le grippage de la tige de commande et un surrégime du moteur avec risques de dégâts, corporels et matériels. Un carburant de mauvaise qualité peut également augmenter les coûts d'entretien.

Informations générales

Sur le manuel d'atelier

Ce Manuel d'atelier contient les caractéristiques techniques concernant les versions standard des moteurs des séries 31, 32, 41, 42, 43, 44 et 300.

Le Manuel d'atelier « Caractéristiques techniques » concernant les séries 31, 32, 41, 42, 43, 44 et 300 contient toutes les références des manuels d'atelier avec leurs instructions de réparation pour les séries 31, 32, 41, 42, 43, 44 et 300. Le présent Manuel d'atelier est en premier lieu conçu pour les ateliers d'entretien Volvo Penta et pour leur personnel qualifié. Les personnes qui utilisent ce manuel sont donc supposées être suffisamment qualifiées et avoir des connaissances de base sur les systèmes équipant les moteurs marins, pour effectuer les travaux de caractère mécanique/électrique qui font partie de leur profession. Volvo Penta développe continuellement ses produits. Pour ces raisons, nous nous réservons le droit d'apporter des modifications sans avis préalable. Toutes les informations contenues dans ce manuel sont basées sur les caractéristiques disponibles au moment de son impression. Après cette date, les éventuelles modifications ayant des répercussions sur le produit et les méthodes de travail sont éditées sous forme de Bulletins de service.

Pièces de rechange

Les pièces de rechange des systèmes électriques et d'alimentation sont sujettes à différentes réglementations nationales, telles par exemple les « U.S. Coast Guard Safety Regulations. » Les pièces de rechange d'origine Volvo Penta satisfont à ces exigences.

Tout dommage résultant de l'utilisation de pièces de rechange non d'origine Volvo Penta ne saurait en aucun cas être couvert par la garantie Volvo Penta.

Moteurs certifiés

Lors de service et de réparation sur des moteurs certifiés, il est important de connaître les points suivants :

Un moteur certifié signifie qu'un type de moteur donné est contrôlé et homologué par l'autorité compétente. Le motoriste garantit par là même que tous les moteurs de ce type qui ont été fabriqués correspondent à l'exemplaire certifié.

Ceci impose certaines exigences en matière d'opérations d'entretien et de réparation, selon ce qui suit :

- Les périodicités d'entretien et de maintenance recommandées par Volvo Penta doivent être suivies.
- Seules des pièces de rechange d'origine Volvo Penta doivent être utilisées.
- La maintenance qui touche les pompes d'injection, les calages de pompe et les injecteurs doit toujours être réalisée dans un atelier agréé Volvo Penta.
- Le moteur ne doit pas d'aucune manière être reconstruit ou modifié, à l'exception des accessoires et les lots S.A.V. développés par Volvo Penta pour le moteur en question.
- Aucune modification d'installation sur la ligne d'échappement et sur les tubulures d'admission d'air au moteur ne doit être apportée.
- Les plombages éventuels doivent être uniquement brisés par un personnel agréé.

Par ailleurs, suivre les instructions générales contenues dans le présent manuel et relatives à la conduite, l'entretien et la maintenance



IMPORTANT ! En cas de négligence quant à l'exécution des opérations d'entretien et de maintenance, et de l'utilisation de pièces de rechange non d'origine, AB Volvo Penta se dégage de toute responsabilité et ne pourra pas répondre de la conformité du moteur concerné avec le modèle certifié.

AB Volvo Penta ne saurait en aucun cas être tenu responsable pour les dommages ou préjudices personnels ou matériels résultant du non-respect des présentes instructions d'installation ou de l'intervention non autorisée de personnes non qualifiées.

Caractéristiques techniques

Généralités

Nombre de cylindres	
Série 31/32	4
Séries 41/42/43/44/300	6
Alésage	92,015 mm (3.622627")
Course	90 mm (3.543296")
Cylindrée totale	
Série 31/32	2,39 litres (0.631371 US gal)
Séries 41/42/43/44/300	3,59 litres (0.948377 US gal)
Taux de compression	
MD31	18:1
Séries 31 (pas le MD31)/32/41/42P/43	17,5:1
Série 42A,B	17,8:1
Série 44/300	16,9:1
Pression de compression au régime de démarreur 4 tr/s (240 tr/min)	2,5 MPa (362.5943 psi)
Poids, moteur sans transmission ni inverseur*,	
MD31	env. 315 kg (694.4553 lb)
TMD31	env. 342 kg (753.98 lb)
TMD41, D41	env. 435 kg (959.0097 lb)
TAMD31, AD31	env. 351 kg (773.8216 lb)
TAMD41, AD41	env. 444 kg (978.8513 lb)
KAD32	env. 380 kg (837.7556 lb)
KA(M)D42/43/44/300	env. 477 kg (1051.604 lb)
* Lors de levage avec inverseur, ajouter les poids suivants pour :	
MS4 = 45 kg (99.2079 lb)	
HS1A = 58 kg (127.868 lb)	
PRM 302 = 85 kg (187.3927 lb)	
PRM 402 = 93 kg (205.0297 lb)	
MS25 = 18 kg (39.68316 lb)	
HS25 = 25 kg (55.1155 lb)	
HS45 = 47 kg (103.6171 lb)	
HS63 = 57 kg (125.6633 lb)	
HS63V = 75 kg (165.3465 lb)	
Ordre d'allumage*	
Série 31/32	1-3-4-2
Séries 41/42/43/44/300	1-5-3-6-2-4
Sens de rotation (vue de l'avant)	Sens d'horloge
Inclinaison vers l'arrière maxi autorisée en cours de marche	15°
Inclinaison vers l'avant maxi autorisée en cours de marche	5°
Inclinaison latérale maxi, constante	20°
* Les cylindres no 4 et 6 respectivement, le plus près du volant moteur	

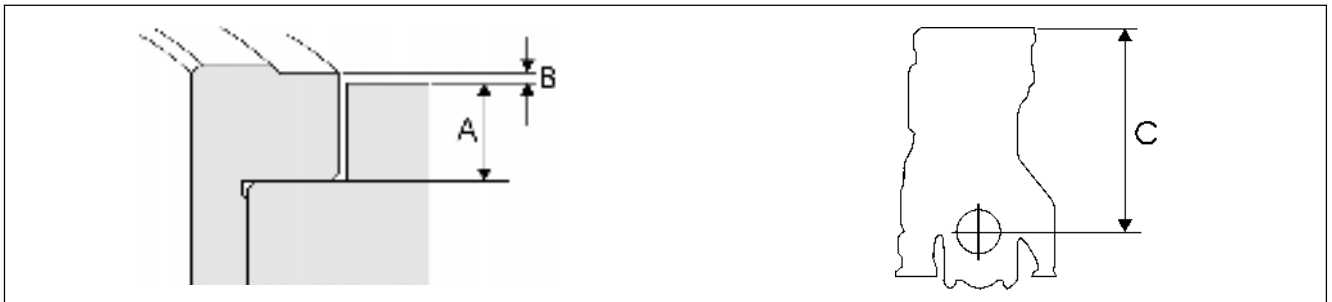
Bloc-moteur

Chemise de cylindre

Type	Humide, amovible
Diamètre d'alésage (pas de cote de réparation supérieure)	92,015 mm (3.622627")
Épaisseur de la collerette de chemise	9,00–9,03 mm (0.354329–0.355511")
Profondeur, du plan du bloc au logement de chemise (A) ..	8,92–8,94 mm (0.35118–0.351967")
Hauteur de la chemise au-dessus du plan du bloc (B)	0,06–0,11 mm (0.002362–0.004331")
Différence de hauteur maxi avec la chemise adjacente	0,02 mm (0.000787")

Bloc-cylindres

Distance, plan supérieur du bloc – axe de vilebrequin (C) ..	268,95 mm (10.58855")
---	-----------------------



Culasse

Hauteur	86,9–87,1 mm (3.42125–3.429124")
---------------	----------------------------------

Pistons, moteurs atmosphériques

Matériau	Alliage alu avec couronne porte-segment en fonte pour segment de feu
Hauteur, hors tout	101,60 mm (3.999988")
Distance, centre de l'axe de piston – haut de la tête de piston	66,55–66,60 mm (2.620071–2.622039")
Jeu au piston	0,10–0,14 mm (0.003937–0.005512")
Piston en place sur moteur, dépassement au-dessus du plan de culasse	0,425–0,725 mm (0.016732–0.028543")
Repérage frontal	Flèche orientée dans le sens de la marche

Pistons, moteurs turbocompressés

Matériau	Alliage alu avec couronne porte-segment en fonte pour segment de feu
Hauteur, hors tout	101,65 mm (4.001956")
Distance, centre de l'axe de piston – haut de la tête de piston	
41H-B	66,50–66,55 mm (2.618102–2.620071")
autres	66,60–66,65 mm (2.622039–2.624008")
Jeu au piston, maxi	0,12 mm (0.004724")
Piston en place sur moteur, dépassement au-dessus du plan de culasse	0,475–0,775 mm (0.018701–0.030512")
Repérage frontal	Flèche orientée dans le sens de la marche
Chambre de combustion, diamètre	
31/32/41/42P/43/44/300	40 mm (1.574798")
42A/42B	43 mm (1.692908")
Chambre de combustion, profondeur	
31/32/41/42P/43	19,5 mm (0.767714")
42A/42B	19 mm (0.748029")
44/300	20 mm (0.787399")

Segments de piston

Segment de feu, hauteur (D)

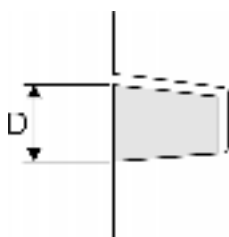
31A,B,D/41A,B,D	2,478–2,504 mm (0.097559–0.098582")
31L,M,P,S-A/32/	
41H-A,L,M,P/42/43	3,0 mm (0.118109")
41H-B/44/300	3,5 mm (0.137795")

Segment de compression inférieur, hauteur

31/32/41A,B,D,H-A,L,M,P/42/43/44/300	2,464–2,508 mm (0.097008–0.098739")
41H-B	2,478–2,490 mm (0.097559–0.098031")

Segment racleur d'huile, hauteur

31/32/41A,B,D,H-A,L,M,P/42/43	3,975–3,990 mm (0.156496–0.157086")
41H-B/44/300	2,978–2,990 mm (0.117248–0.117716")



Coupe de segment mesurée dans la gorge, axiale

Segment de compression inférieur

31/32/41A,B,D,H-A,L,M,P/42/43/44/300	0,052–0,116 mm (0.002047–0.004567")
41H-B	0,070–0,102 mm (0.002756–0.004016")

Segment racleur d'huile

31/32/41/42/43	0,040–0,075 mm (0.001575–0.002953")
41H-B/44/300	0,040–0,072 mm (0.001575–0.002835")

Coupe de segment mesurée dans la chemise

Segment de feu

31A,B,D/41A,B,D	0,40–0,65 mm (0.015748–0.025590")
31L,M,P,S-A/32/41H-A,L,M,P/42/43	0,40–0,60 mm (0.015748–0.023622")
41H-B/44/300	0,25–0,54 mm (0.009842–0.021260")

Segment de compression inférieur

31/32/41A,B,D,H-A,L,M,P/42/43/44/300	0,25–0,59 mm (0.009842–0.023622")
41H-B	0,60–0,89 mm (0.023622–0.035039")

Segment racleur d'huile

31/32/41A,B,D,H-A,L,M,P/42/43	0,25–0,40 mm (0.009842–0.015748")
41H-B/44/300	0,25–0,67 mm (0.009842–0.026378")

Axes de piston

Jeu, axe de piston – bague de pied de bielle

31/32/41/42/43	0,014–0,032 mm (0.000551–0.001259")
44/300	0,024–0,032 mm (0.000945–0.001259")

Jeu, axe de piston – alésage pour axe de piston

31/32/41/42/43	0,008–0,018 mm (0.000315–0.000709")
44/300	0,009–0,019 mm (0.000354–0.000748")

Diamètre d'axe de piston

31/32/41/42/43	34,990–35,004 mm (1.377555–1.378106")
44/300	34,990–34,994 mm (1.377555–1.377712")

Bague de pied de bielle, diamètre intérieur

31/32/41/42/43	35,018–35,022 mm (1.378657–1.378815")
----------------------	---------------------------------------

Diamètre d'alésage de l'axe de piston dans le piston

MD31	35,000–35,006 mm (1.377949–1.378185")
31/32/41/42/43	35,002–35,008 mm (1.378027–1.378264")
44/300	35,003–35,009 mm (1.378067–1.378303")

Équipage mobile

Vilebrequin

Jeu axial 0,100–0,310 mm (0.003937–0.012205")

Tourillons

Diamètre (Ø)

Cote standard	69,987–70,000 mm (2.755385–2.755897")
Cote de réparation inférieure 0,25 mm (0.009842")	69,737–69,750 mm (2.745543–2.746055")
0,50 mm (0.019685")	69,487–69,500 mm (2.7357–2.736212")
0,75 mm (0.029527")	69,237–69,250 mm (2.725858–2.72637")

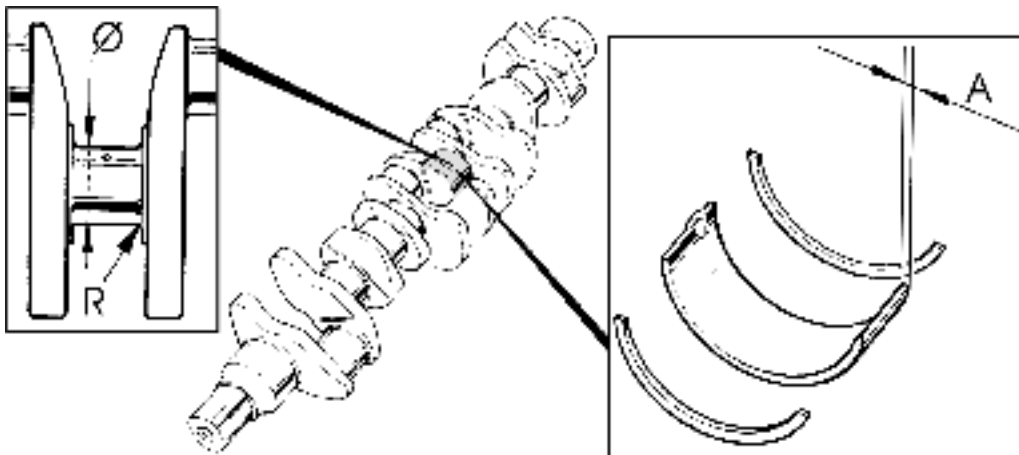
Jeu des tourillons 0,040–0,090 mm (0.001575–0.003543")

Rayon de congé (R) 3,9 mm (0.153543")

Coussinets de paliers de vilebrequin

Épaisseur (A)

Cote standard	2,970–2,979 mm (0.116929–0.117283")
Cote de réparation supérieure 0,25 mm (0.009842")	3,095–3,104 mm (0.12185–0.122204")
0,50 mm (0.019685")	3,220–3,229 mm (0.126771–0.127126")
0,75 mm (0.029527")	3,343–3,354 mm (0.131614–0.132047")



Manetons

Diamètre ($\varnothing$)

Cote standard	56,487–56,500 mm (2.223891–2.224403")
Cote de réparation inférieure 0,25 mm (0.009842")	56,237–56,250 mm (2.214048–2.21456")
0,50 mm (0.019685")	55,987–56,000 mm (2.174678–2.204718")
0,75 mm (0.029527")	55,737–55,750 mm (2.194363–2.194875")
Jeux des manetons	0,034–0,078 mm (0.001338–0.003071")
Rayon de congé (R)	3,9 mm (0.153543")

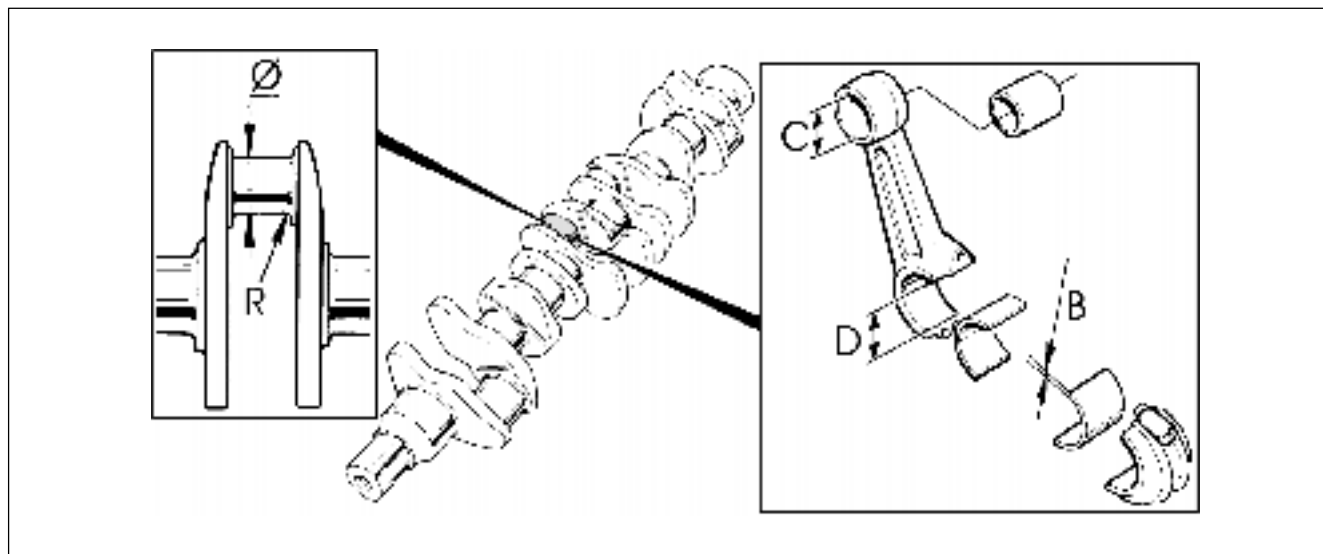
Coussinets de paliers de bielle

Épaisseur (**B**)

Cote standard	1,724–1,733 mm (0.067874–0.067846")
Cote de réparation supérieure 0,25 mm (0.009842")	1,849–1,858 mm (0.072795–0.073149")
0,50 mm (0.019685")	1,974–1,983 mm (0.077716–0.078071")
0,75 mm (0.029527")	2,099–2,108 mm (0.082638–0.082992")

Bielles

Jeu axial au vilebrequin	0,15–0,30 mm (0.005905–0.011811")
Diamètre, logement de bague de pied de bielle (C)	39,000–39,030 mm (1.535428–1.53661")
logement de palier de coussinet (D)	60,000–60,013 mm (2.362198–2.362709")
bague de pied de bielle	Voir sous le titre : Axes de piston



Culbuterie

Arbre à cames

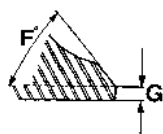
Mode d'entraînement	À engrenage
Nombre de paliers	
Série 31/32	5
Séries 41/42/43/44/300	7
Tourillons, diamètre	52,970–53,000 mm (2.085427–2.086608")
Ovalisation maxi des tourillons	0,010 mm (0.000394")
Équerrage, voile maxi de l'arbre à cames	0,08 mm (0.003149")
Jeu axial	0,04–0,12 mm (0.001575–0.004724")
Jeu radial	0,025–0,074 mm (0.000984–0.002913")
Levée de came (position de course), admission	6,773 mm (0.266653")
échappement	6,975 mm (0.274605")
Tolérance, levée de came	±0,05 mm (±0.001968")

Paliers d'arbre à cames

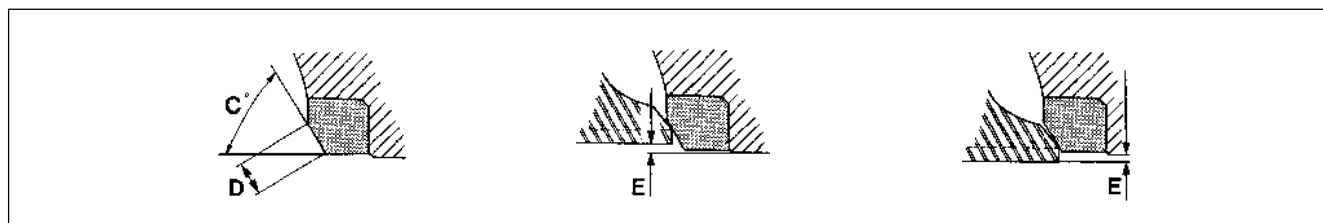
Palier, diamètre	53,025–53,044 mm (2.087592–2.08834")
------------------------	--------------------------------------

Soupapes

Diamètre de tête, admission	
Séries 31/32/41/42/43	39,0 mm (1.535428")
Série 44/300	32,8 mm (1.291335")
Diamètre de tête, échappement	
Séries 31/32/41/42/43	37 mm (1.456689")
Série 44/300	29,9 mm (1.177162")
Diamètre de queue, admission	
Séries 31/32/41/42/43	7,955–7,970 mm (0.313188–0.313778")
Série 44/300	5,955–5,970 mm (0.234448–0.235038")
Diamètre de queue, échappement	
Séries 31/32/41/42/43	7,925–7,940 mm (0.312007–0.312597")
Série 44/300	5,925–5,940 mm (0.233267–0.233858")
Angle de portée de soupape (F), admission	
Séries 31/32/41/42/43	29,7°
Série 44/300	29,5°
Angle de portée de soupape (F), échappement	
Séries 31/32/41/42/43	44,7°
Série 44/300	44,5°



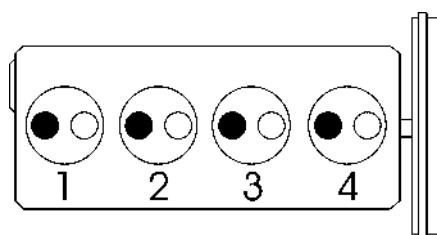
Angle de portée, côté culasse (C), admission	30°
Angle de portée, côté culasse (C), échappement	45°
Largeur de portée dans culasse (D), admission	
Séries 31/32/41/42/43	1,5–3,0 mm (0.059055–0.11811")
Série 44/300	1,4–2,5 mm (0.055118–0.098425")
Largeur de portée dans culasse (D), échappement	
Séries 31/32/41/42/43	1,4–2,9 mm (0.055118–0.114173")
Série 44/300	1,2–2,2 mm (0.047244–0.086614")
Valeur de retrait par rapport au plan de joint (E), admission	
Séries 31/32/41/42P/43	0,05–0,45 mm (0.001968–0.017716")
Série 42A/B	0,25–0,65 mm (0.009842–0.025590")
Série 44/300	1,00–1,40 mm (0.03937–0.055118")
Valeur de retrait par rapport au plan de joint (E), échappement	
Séries 31/32/41/42P/43	0,05–0,45 mm (0.001968–0.017716")
Série 42A/B	0,25–0,65 mm (0.009842–0.025590")
Série 44/300	0,90–1,30 mm (0.035432–0.051181")
Jeu de soupape (moteur froid ou à température de service)	
Admission	0,40 mm (0.015748")
Échappement	0,40 mm (0.015748")



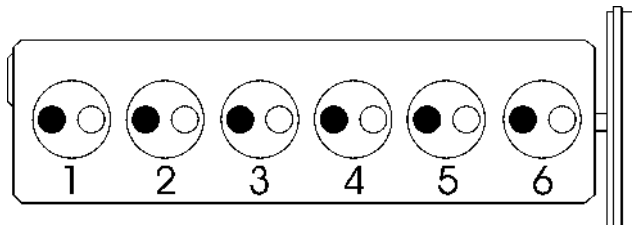
N. B ! Sur les moteurs de la série 42A/B, la tête de soupape et au-dessus du plan de culasse.

Disposition des soupapes et numérotage des cylindres

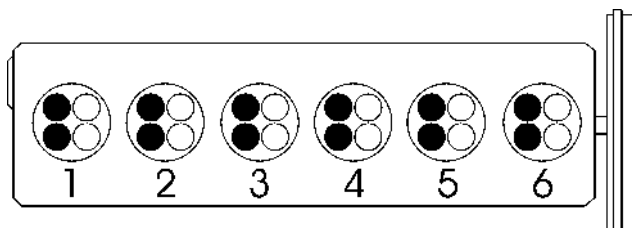
Séries 31/32 (○ Admission, ● Échappement)



Séries 41/42/43 (○ Admission, ● Échappement)



Séries 44/300 (○ Admission, ● Échappement)



Sièges de soupape

Diamètre extérieur **(A)** cote standard, admission

Séries 31/32/41/42/43	40,564–40,580 mm (1.597003–1.597633")
Série 44/300	34,065–34,080 mm (1.341138–1.341728")

Diamètre extérieur **(A)** cote standard, échappement

Séries 31/32/41/42/43	38,064–38,080 mm (1.498578–1.499208")
Série 44/300	31,065–31,080 mm (1.223028–1.2236")

Diamètre extérieur **(A)** cote de réparation supérieure, admission

Séries 31/32/41/42/43	40,764–40,780 mm (1.604877–1.605507")
Série 44/300	34,200–34,225 mm (1.346453–1.347437")

Diamètre extérieur **(A)** cote de réparation supérieure, échappement

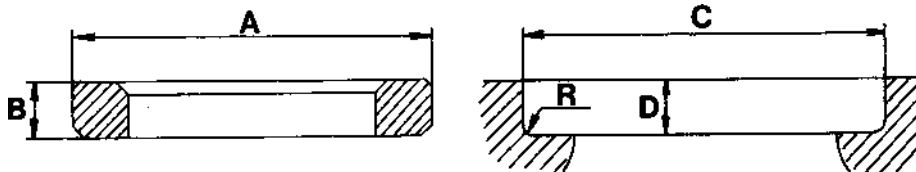
Séries 31/32/41/42/43	38,264–38,280 mm (1.506452–1.507082")
Série 44/300	31,265–31,280 mm (1.230902–1.231492")

Hauteur **(B)**, admission

Séries 31/32/41/42/43	7,50–7,55 mm (0.295275–0.297243")
Série 44/300	6,07–6,15 mm (0.238976–0.242125")

Hauteur **(B)**, échappement

Séries 31/32/41/42/43	7,50–7,55 mm (0.295275–0.297243")
Série 44/300	6,17–6,25 mm (0.242913–0.246062")



Logement de siège de soupape

Diamètre **(C)** cote standard, admission

Séries 31/32/41/42/43	40,500–40,525 mm (1.594483–1.595468")
Série 44/300	34,000–34,025 mm (1.338579–1.339563")

Diamètre **(C)** cote standard, échappement

Séries 31/32/41/42/43	38,000–38,025 mm (1.496058–1.497043")
Série 44/300	31,000–31,025 mm (1.220469–1.221453")

Diamètre **(C)** cote de réparation supérieure, admission

Séries 31/32/41/42/43	40,764–40,780 mm (1.604877–1.605507")
Série 44/300	34,200–34,225 mm (1.605507–1.347437")

Diamètre **(C)** cote de réparation supérieure, échappement

Séries 31/32/41/42/43	38,264–38,280 mm (1.506452–1.507082")
Série 44/300	31,200–31,225 mm (1.228343–1.229327")

Profondeur **(D)**, admission

Séries 31/32/41/42P/43	8,9–9,1 mm (0.350393–0.358267")
Série 42A/42B	8,2–8,4 mm (0.322834–0.330708")
Série 44/300	8,9–9,1 mm (0.350393–0.358267")

Profondeur **(D)**, échappement

Séries 31/32/41/42P/43	9,4–9,6 mm (0.370077–0.377952")
42A/42B	8,7–8,9 mm (0.342519–0.350393")
Série 44/300	8,9–9,1 mm (0.350393–0.358267")

Rayon de congé du logement **(R)**

Séries 31/32/41/42/43	0,4–0,5 mm (0.015748–0.019685")
Série 44/300	0,4–0,6 mm (0.015748–0.023622")

Guides de soupape

Longueur	
Séries 31/32/41/42/43	59 mm (2.322828")
Série 44/300	51 mm (2.007868")
Diamètre intérieur (en place)	
Séries 31/32/41/42/43	8,000–8,015 mm (0.314960–0.315550")
Série 44/300	6,000–6,015 mm (0.236220–0.236810")
Diamètre intérieur (pièce de rechange)	
Séries 31/32/41/42/43	8,000–8,022 mm (0.314960–0.315826")
Série 44/300	6,000–6,022 mm (0.236220–0.237086")
Dépassement au-dessus du plan de ressort de la culasse, Séries 31/32/41/42/43	17,5–18,5 mm (0.688974–0.72834")
Dépassement au-dessous du plan de ressort de la culasse, Série 44/300	0,1–0,6 mm (0.003937–0.023622")
Jeu, queue de soupape - guide de soupape	
Admission	0,030–0,060 mm (0.001181–0.002362")
Échappement	0,060–0,090 mm (0.002362–0.003543")

Ressorts de soupape

Série 31 (jusqu'au numéro de moteur 2203115306)	
Série 41 (jusqu'au numéro de moteur 2204137475)	
Longueur au repos	46,0 mm (1.811018")
Longueur avec une charge compromise entre 267 et 312 N (60.02399–70.14039 lbf)	40,0 mm (1.574798")
Longueur avec une charge compromise entre 767 et 852 N (172.4285–191.5372 lbf)	30,0 mm (1.181099")

Série 31 (à partir du numéro de moteur 2203115307)	
Série 41 (à partir du numéro de moteur 2204137476)	
Séries 32/42/43	
Longueur au repos	44,3 mm (1.744089")
Longueur avec une charge compromise entre 136 et 158 N (30.57402–35.51981 lbf)	40,6 mm (1.59842")
Longueur avec une charge compromise entre 554 et 614 N (124.5442–138.0327 lbf)	29,7 mm (1.169288")

Série 44/300	
Longueur au repos	41 mm (1.614168")
Longueur avec une charge compromise entre 166,2 et 184,2 N (37.36325–41.40981 lbf)	34 mm (1.338579")
Longueur avec une charge compromise entre 380,5 et 420,5 N (85.5398–94.53216 lbf)	25 mm (0.984249")

Commande des culbuteurs

Bague de culbuteur, diamètre après insertion et usinage	22,020–22,041 mm (0.866926–0.867753")
--	---------------------------------------

Distribution

Jeu en flanc de denture	0,03–0,17 mm (0.001181–0.006692")
Jeu radial, pignon intermédiaire	0,03–0,09 mm (0.001181–0.003543")
Jeu axial, pignon intermédiaire	0,03–0,15 mm (0.001181–0.005905")
Tourillon pour pignon intermédiaire, diamètre	54,940–54,970 mm (2.162986–2.164167")
Bague pour pignon intermédiaire, diamètre	55,000–55,030 mm (2.165348–2.166529")
Nombre de dents,	
pignon de vilebrequin	33 dents
pignon intermédiaire	41 dents
pignon d'arbre à cames	66 dents
pignon d'entraînement, pompe d'injection	66 dents
pignon intermédiaire, pompe à huile	36 dents
pignon, pompe à huile	39 dents

Système de lubrification

Qualité d'huile	VDS-2, ACEA E5, API CH-4
Viscosité	SAE 15W/40
Pompe à huile, type	à engrenage
Jeu axial, pignon de pompe	
Série 31 (jusqu'au numéro de moteur 2203132044)	
Série 32 (jusqu'au numéro de moteur 2203204434)	
Série 41 (jusqu'au numéro de moteur 2204161829)	
Série 42 (jusqu'au numéro de moteur 2204216479)	
Série 43 (jusqu'au numéro de moteur 2204306369)	
Série 44 (jusqu'au numéro de moteur 2204403783)	0,07–0,15 mm (0.002756–0.005905")
Jeu axial, pignon de pompe	
Série 31 (à partir de numéro du moteur 2203132045)	
Série 32 (à partir de numéro du moteur 2203204435)	
Série 41 (à partir de numéro du moteur 2204161830)	
Série 42 (à partir de numéro du moteur 2204216480)	
Série 43 (à partir de numéro du moteur 2204306370)	
Série 44 (à partir du numéro du moteur 2204403784)	
Série 300 (tous moteurs)	0,03–0,11 mm (0.001181–0.004331")
Jeu en flanc de denture, pignon de pompe	0,15–0,35 mm (0.005905–0.013779")
Diamètre, bague palier de pignon intermédiaire	55,03–55,06 mm (2.166529–2.16771")
Bague pour pignon intermédiaire	54,97–55,00 mm (2.164167–2.165348")
Jeu radial, pignon intermédiaire	0,03–0,09 mm (0.001181–0.003543")
Diamètre, bagues dans pompe à huile	16,016–16,034 mm (0.630549–0.631258")
Jeu, rondelle butée –roue d'entraînement pompe à huile	0,02–0,08 mm (0.000787–0.003149")
Nombre de dents sur la roue d'entraînement	
pompe à huile	39
Pignon intermédiaire de pompe à huile	36
Soupape de décharge :	
Longueur à vide	56,3 mm (2.216529")
avec une charge de 53 à 57 N (11.91487–12.81411 lbf) .	39 mm (1.535428")
avec une charge de 21,6 à 25,5 N (4.855873–5.732628 lbf)	49 mm (1.929128")
Valve de refroidissement des pistons :	
Longueur à vide	56,3 mm (2.216529")
avec une charge de 53 à 57 N (11.91487–12.81411 lbf) .	39 mm (1.535428")
avec une charge de 21,6 à 25,5 N (4.855873–5.732628 lbf)	49 mm (1.929128")
Soupape de sécurité	
Longueur à vide	41,8 ±2 mm (1.645664–0.078740")
avec une charge de 86,3 à 90,3 N (19.40101–20.30025 lbf)	30 mm (1.181099")
Pression d'huile, moteur chaud, régime de service	
huile de lubrification	0,41–0,64 MPa (59.46547–92.82415 psi)
huile pour le refroidissement de piston	0,22–0,30 MPa (29.00755–43.51132 psi)
Volume d'huile maxi, filtre à huile inclus,	
inclinaison du moteur 0°	
Série 31/32	9 litres (2.377548 gl)
Séries 41/42/43/44/300	11 litres (2.905893 gl)
Différence de volume, entre mini et maxi, pour inclinaison du moteur de 0°	3 litres (0.7925162)

Système d'alimentation

Sens de rotation de la pompe d'injection (vue de l'avant) ..	En sens inverse d'horloge
Ordre d'injection	
Série 31/32	1, 3, 4, 2
Séries 41/42/43/44/300	1, 5, 3, 6, 2, 4
Pompe d'injection, marque	Bosch
Régulateur, marque	Bosch
Pression d'alimentation, régime ralenti bas	
Séries 31/32/41/42/43 (référence VP 860320)	14,7–27,5 kPa (2.132055–3.988538 psi)
Série 44/300 (référence VP 3582310)	30,0–50,0 kPa (4.351132–7.251887 psi)

Filtre à gazole

Désignation de type	Bosch
---------------------------	-------

Injecteur

Séries 31 (sauf TAMD31S-A), AD41B, TMD41B, TAMD41B, TAMD41D (MD,HD), TAMD41M

Injecteur, marque et type Bosch	KBAL 72 P23
Porte-injecteur, repère	765
Buse, type	DLLA 140P 196
Nombre de trous x dimension	6 x 0,27 mm (0.010630")
Repère	196
Pression d'ouverture	26,0–26,8 MPa (3770.981–4061.057 psi)
Pression de calage (ressort neuf)	26,8 MPa (3887.011 psi)

TAMD42A WJ, KAD42A, KAMD42A

Injecteur, marque et type	Bosch KBAL 72 P23
Porte-injecteur, repère	861
Buse, type	DSLA 145P 293
Nombre de trous x dimension	5 x 0,27 mm (0.010630")
Repère	293
Pression d'ouverture	27,0–27,8 MPa (3916.019–4032.049 psi)
Pression de calage (ressort neuf)	27,8 MPa (4032.049 psi)

AD41D (PD, MD), TMD41D, TAMD41D (PD), AD41L, TAMD41L, TAMD41H-A

AD41P, TAMD41P, KAD42A (CE), KAMD42A (CE), série 42B

Injecteur, marque et type	Bosch KBAL 72 P23
Porte-injecteur, repère	684
Buse, type	DLLA 145P 394
Nombre de trous x dimension	5 x 0,27 mm (0.010630")
Repère	394
Pression d'ouverture	27,0–27,8 MPa (3916.019–4032.049 psi)
Pression de calage (ressort neuf)	27,8 MPa (4032.049 psi)

TAMD31S-A, TAMD41H-B

Injecteur, marque et type	Bosch KBAL 72 P76
Porte-injecteur, repère	690
Buse, type	DSLA 145P 712
Nombre de trous x dimension	5 x 0,266 mm (0.010472")
Repère	712
Pression d'ouverture	
première phase	26,0–27,4 MPa (3770.981–3974.034 psi)
deuxième phase 3	39,0–40,8 MPa (5656.472–5917.54 psi)

KAD32P

Injecteur, marque et type	Bosch KBAL 72 P83
Porte-injecteur, repère	515
Buse, type	DLLA 145P 394
Nombre de trous x dimension	5 x 0,262 mm (0.010315")
Repère	394
Pression d'ouverture	27,0–28,0 MPa (3916.019–4032.049 psi)
Pression de calage (ressort neuf)	28,0 MPa (4061.057 psi)

KAMD42P, KAD42P, KAMD43P, KAD43P

Injecteur, marque et type	Bosch KBAL 72 P23
Porte-injecteur, repère	684
Buse, type	DLLA 145P 394
Nombre de trous x dimension	5 x 0,27 mm (0.010630")
Repère	394
Pression d'ouverture	26,5–27,3 MPa (3843.5–3959.53 psi)
Pression de calage (ressort neuf)	27,0–28,0 MPa (3916.019–4032.049 psi)

KAMD44P-A, KAD44P-A

Injecteur, marque et type	Bosch KBAL 75 P77
Porte-injecteur, repère	689
Buse, type	DSLA 140P 713
Nombre de trous x dimension	5 x 0,298 mm (0.011732")
Repère	713
Pression d'ouverture	
première phase	24,0–25,4 MPa (3480.906–3683.959 psi)
deuxième phase	36,0–37,8 MPa (5221.359–5482.426 psi)

KAMD44P-B, KAD44P-B, KAMD44P-C, KAD44P-C

Injecteur, marque et type	
cylindre n° 1	Bosch KBAL 75 P92
cylindres n°s 2 à 6	Bosch KBAL 75 P77
Porte-injecteur, repère	
cylindre n° 1	632
cylindres n°s 2 à 6	689
Buse, type	DSLA 140P 713
Nombre de trous x dimension	5 x 0,298 mm (0.011732")
Repère	713
Pression d'ouverture	
première phase	24,0–25,4 MPa (3480.906–3683.959 psi)
deuxième phase	36,0–37,8 MPa (5221.359–5482.426 psi)

KAMD300-A, KAD300-A

Injecteur, marque et type	
cylindre n° 1	Bosch KBAL 75 P92
cylindres n°s 2 à 6	Bosch KBAL 75 P77
Porte-injecteur, repère	
cylindre n° 1	526
cylindres n°s 2 à 6	527
Buse, type	DSLA 140P 1145
Nombre de trous x dimension	5 x 0,308 mm (0.012126")
Repère	1145
Pression d'ouverture	
première phase	24,0–25,4 MPa (3480.906–3683.959 psi)
deuxième phase	38,0–39,8 MPa (5511.434–5772.502 psi)

Données et calage*

* Voir Bulletins de service, Groupe 24-1 pour les données complètes relatives au calage d'injection, y compris le repérage de la pompe et la quantité de mélange injectée.

Moteur (mm)	Levée du piston & (r/min)	Ralenti bas (r/min)	Ralenti haut (r/min)	Plein régime
MD31A (motor nr. –5093)	1,37 (0.053936") (±0,02)	675–725	4000–4100	3500
MD31A (motor nr. 5094–)	1,70 (0.066928") (±0,02)	675–725	4000–4100	3500
TMD31B	1,85 (0.072834") (±0,02)	675–725	4100–4200	3900
TMD31B (CE)	1,85 (0.072834") (±0,02)	675–725	4100–4200	3900
TMD31D	1,85 (0.072834") (±0,02)	675–725	4250	3900
TMD31L	1,85 (0.072834") (±0,02)	675–725	4150–4250	3900
TAMD31B	1,85 (0.072834") (±0,02)	675–725	4300–4400	3900
TAMD31B (CE)	1,85 (0.072834") (±0,02)	675–725	4300–4400	3900
TAMD31B (MD)	1,85 (0.072834") (±0,02)	675–725	3800–3900	3250
TAMD31D	1,60 (0.062991") (±0,02)	675–725	4350	3900
TAMD31D (MD)	1,85 (0.072834") (±0,02)	675–725	3900	3250
TAMD31L	1,60 (0.062991") (±0,02)	675–725	4250–4350	3900
TAMD31M (MD)	1,85 (0.072834") (±0,02)	675–725	3800–3900	3250
TAMD31P	1,60 (0.062991") (±0,02)	675–725	4250–4350	4100
TAMD31S–A	1,40 (0.055117") (±0,02)	675–725	3400–3500	3000
AD31B	1,85 (0.072834") (±0,02)	675–725	4300–4400	3900
AD31B (CE)	1,85 (0.072834") (±0,02)	675–725	4300–4400	3900
AD31D	1,60 (0.062991") (±0,02)	675–725	4350	3900
AD31XD	1,75 (0.068897") (±0,02)	675–725	4450	4100
AD31L	1,60 (0.062991") (±0,02)	675–725	4250–4350	3900
AD31P	1,60 (0.062991") (±0,02)	675–725	4250–4350	4100
KAD32P	1,55 (0.061023") (±0,02)	675–725	4175–4225	3900
TMD41B	1,70 (0.066928") (±0,02)	625–675	4150–4250	3900
TMD41B (CE)	1,80 (0.070865") (±0,02)	625–675	4150–4250	3900
TMD41D	1,60 (0.062991") (±0,02)	625–675	4350	3900
TMD41L	1,40 (0.055117") (±0,02)	625–675	4250–4350	3900
TAMD41B (PD)	1,80 (0.070865") (±0,02)	625–675	4200–4300	3900
TAMD41B (MD)	1,70 (0.066928") (±0,02)	625–675	3800–3900	3250
TAMD41B (HD)	1,70 (0.066928") (±0,02)	625–675	3200	2500
TAMD41D (PD)	1,60 (0.062991") (±0,02)	625–675	4350	3900
TAMD41D (MD)	1,70 (0.066928") (±0,02)	625–675	3900	3250
TAMD41D (HD)	1,70 (0.066928") (±0,02)	625–675	3200	2500
TAMD41M (MD)	1,70 (0.066928") (±0,02)	625–675	3800–3900	3250
TAMD41L	1,60 (0.062991") (±0,02)	625–675	4000–4100	3600
TAMD41P (LD,PD)	1,60 (0.062991") (±0,02)	625–675	4250–4350	3900
TAMD41H–A (HD)	1,70 (0.066928") (±0,02)	625–675	3300–3400	2700
TAMD41H–B	1,50 (0.059054") (±0,02)	625–675	3300–3400	2700
D41B	1,70 (0.066928") (±0,02)	625–675	4250–4350	3900
D41D	1,60 (0.062991") (±0,02)	625–675	4250–4350	3900
D41L	1,40 (0.055117") (±0,02)	625–675	4250–4350	3900
AD41B	1,80 (0.070865") (±0,02)	625–675	4200–4300	3900
AD41B (LD)	1,80 (0.070865") (±0,02)	625–675	4100–4200	3600
AD41B (CE)	1,80 (0.070865") (±0,02)	625–675	4200–4300	3900
AD41B (MD)	1,80 (0.070865") (±0,02)	625–675	4150	3600
AD41D (PD)	1,60 (0.062991") (±0,02)	625–675	4350	3900
AD41D (MD)	1,60 (0.062991") (±0,02)	625–675	4100	3600
AD41L	1,60 (0.062991") (±0,02)	625–675	4000–4100	3600
AD41P (LD,PD)	1,60 (0.062991") (±0,02)	625–675	4250–4350	3900

Moteur	Levée du piston & (mm)	Ralenti bas (r/min)	Ralenti haut (r/min)	Plein régime (r/min)
TAMD42A WJ	1,82 (0.071653") (+0,02)	625–675	4250–4350	3900
TAMD42B WJ	1,82 (0.071653") (+0,02)	625–675	4250–4350	3900
TAMD42WJ–A	1,50 (0.059054") (+0,02)	625–675	4250–4350	3900
KAMD42A	1,82 (0.071653") (±0,02)	625–675	4350	3900
KAMD42A (CE)	1,70 (0.066928") (±0,02)	625–675	4350	3900
KAMD42B (PD, SLD)	1,82 (0.071653") (±0,02)	625–675	4350	3900
KAMD42B (CE)	1,70 (0.066928") (±0,02)	625–675	4350	3900
KAMD42P	1,50 (0.059054") (±0,02)	625–675	4250–4350	3900
KAD42A	1,82 (0.071653") (±0,02)	625–675	4350	3900
KAD42A (CE)	1,70 (0.066928") (±0,02)	625–675	4350	3900
KAD42B (PD, SLD)	1,82 (0.071653") (±0,02)	625–675	4350	3900
KAD42B (CE)	1,70 (0.066928") (±0,02)	625–675	4350	3900
KAD42P	1,50 (0.059054") (±0,02)	625–675	4250–4350	3900
KAMD43P	1,50 (0.059054") (±0,02)	625–675	4250–4350	3900
KAD43P	1,50 (0.059054") (±0,02)	625–675	4250–4350	3900
KAD44P-A	1,20 (0.047243") (±0,02)*	590–610	–	3700–3900
KAMD44P-A	1,20 (0.047243") (±0,02)**	590–610	–	3700–3900
KAD44P-B	1,00 (0.039369") (±0,01)	600–620	–	3700–3900
KAMD44P-B	1,00 (0.039369") (±0,01)	600–620	–	3700–3900
KAD44P-C	1,00 (0.039369") (±0,01)	600–620	–	3700–3900
KAMD44P-C	1,00 (0.039369") (±0,01)	600–620	–	3700–3900
KAD300–A	1,40 (0.055117") ±0,01	600–620	–	3700–3900
KAMD300–A	1,40 (0.055117") ±0,01	600–620	–	3700–3900

PD = bateaux de plaisance (pleasure duty), SLD = service léger spécial (special light duty),
LD = service léger (light duty) MD = service moyen (medium duty), HD = service lourd (heavy duty),
CE = moteurs certifiés

* Dans le cas où l'unité de commande 874081 ou, à défaut, le logiciel 874082 est installé, la levée de piston devra être de 1,05±0,02 mm.

* Dans le cas où l'unité de commande 874040 ou, à défaut, le logiciel 874140 est installé, la levée de piston devra être de 1,05±0,02 mm.

Système de suralimentation

Turbocompresseur

Marque et type

31B,D	KKK K26 2960 GA/6.71
TAMD31M,L,P/AD31L,P/32	KKK K26 2960 MXA/6.71 GAAXB
TAMD31L (turbocompresseur unité de rechange)	KKK K26 2960 MXAAA/4.71 GABXB
TAMD31S-A	Garret GT1549S/55 c100/0.35 72
41B	KKK K26 3262 MGA/10.71
TAMD41H-A, TMD31L	KKK K26 2660 GGA/6.71 GAAXB
TAMD41H-B	KKK K26 2660 GGA/4.71 GAAXB
42A	KKK K26 3264 MGA/10.71
41D,M,L,P/ 42B(CE)/42WJ/43	KKK K26 3264 MGA/8.71
KAD44P-A,P-B,P-C	KKK K26 3267 OGAAA/10.71
KAMD44P-A,P-B,P-C	KKK K26 3267 OGAAA/12.71
KA(M)D300P-A	KKK K26 3272 OXAAA/10.72 GZAXB
Système de lubrification	sous pression du moteur
Jeu radial maxi autorisé (côté compresseur)	0,42 mm (0.016535")
Jeu radial maxi autorisé	0,16 mm (0.006299")

Compresseur mécanique

Marque et type	Ogura TX 15F/OSC-MGC
Accouplement lors de montée en régime*	
KAD32, KA(M)D42/43	1700±50 tr/min
Désaccouplement lors de montée en régime*	
KAD32/42/43	2600±50 tr/min
KAMD42/43	2400±50 tr/min
En mode « kick down », le compresseur est accouplé par intervalle*	600–3100 tr/min
Accouplement lors de diminution de régime*	
KAD32/42/43: 4,5±2 secondes après que le régime soit descendu en dessous de la valeur pré-réglée 1700-2600 tr/min	
KAMD42/43 : 4,5±2 secondes après que le régime soit descendu en dessous de la valeur pré-réglée 1700-2400 tr/min	
Désaccouplement lors de diminution de régime*	1400±150 tr/min

* Sur le KA(M)D44/300, l'accouplement et le désaccouplement sont gérés par l'unité EDC, voir le manuel d'atelier
« Système d'alimentation EDC I »

Pression de suralimentation, compresseur mécanique

Pression de suralimentation(mesurée dans la tubulure d'admission du moteur) à 2000 tr/min.

N. B ! La pression de suralimentation du compresseur doit uniquement être mesurée à un régime pendant lequel le compresseur est accouplé et le turbocompresseur ne charge pas. Ne pas dépasser 2000 tr/min.

Pression de suralimentation à 20°C (68°F) et 760 mm (29.92117") Hg de pression atmosphérique

Série 32	70 kPa (10.15264 psi)
Série 42/43	70 kPa (10.15264 psi)
Série 44/300*	80 kPa (11.60302 psi)

* La mesure doit se faire à 1500 tr/min et se dérouler conformément aux instructions du manuel d'atelier
« Systèmes d'admission, d'échappement et de refroidissement ».

Pression de suralimentation, turbocompresseur

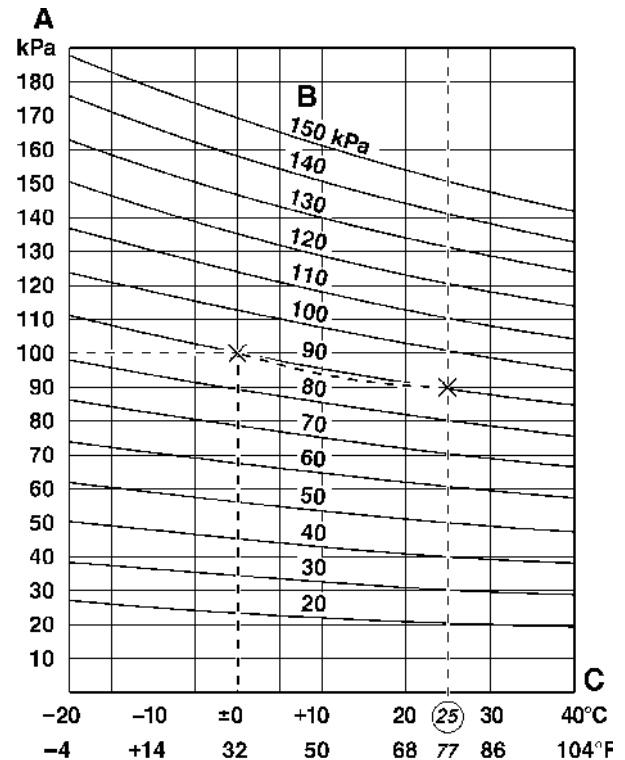
Pression de suralimentation (mesurée dans la tubulure d'admission du moteur) à 100 % de charge et à plein régime, à 20°C (68°F). Si la mesure se fait à une autre température, la pression de suralimentation enregistrée devra être corrigée selon le diagramme ci-après. Si la pression maximale ne peut pas être développée, la pression de suralimentation sera nettement moins élevée.

Pression de suralimentation à différentes températures

- A. Pression de suralimentation enregistrée
- B. Courbes de correction
- C. Température de l'air d'admission

Exemple :

Une pression de 100 kPa enregistrée à 0°C (32°F) correspond à 92 kPa à +25°C (77°F).



Pression de suralimentation

TMD31		TAMD31M		TAMD31L		TAMD31P	
1800 r/min	20 kPa (2.900755 psi)	30 kPa (4.351132 psi)	30 kPa (4.351132 psi)	30 kPa (4.351132 psi)	30 kPa (4.351132 psi)		
2500 r/min	45 kPa (6.526698 psi)	60 kPa (8.702264 psi)	60 kPa (8.702264 psi)	80 kPa (11.60302 psi)	80 kPa (11.60302 psi)	95 kPa (13.77859 psi)	
3250 r/min	—	95 kPa (13.77859 psi)	95 kPa (13.77859 psi)	—	—	—	
3800 r/min	90 kPa (13.0534 psi)	—	—	140 kPa (20.30528 psi)	140 kPa (20.30528 psi)	155 kPa (22.48085 psi)	
TAMD31S-A		TMD41		TAMD41H		TAMD41M	
1800 r/min	100 kPa (14.50377 psi)	40 kPa (5.80151 psi)	40 kPa (5.80151 psi)	80 kPa (11.60302 psi)	80 kPa (11.60302 psi)	30 kPa (4.351132 psi)	
2500 r/min	110 kPa (15.95415 psi)	80 kPa (11.60302 psi)	80 kPa (11.60302 psi)	110 kPa (15.95415 psi)	110 kPa (15.95415 psi)	80 kPa (11.60302 psi)	
3000 r/min	110 kPa (15.95415 psi)	—	—	—	—	—	
3250 r/min	—	—	—	—	—	120 kPa (17.40453 psi)	
3800 r/min	—	140 kPa (20.30528 psi)	140 kPa (20.30528 psi)	—	—	—	
TAMD41P		KAD32P		KA(M)D42/43			
1800 r/min	30 kPa (4.351132 psi)	min 150 kPa (21.75566 psi)	min 150 kPa (21.75566 psi)	115 kPa (16.67934 psi)	115 kPa (16.67934 psi)		
2500 r/min	100 kPa (14.50377 psi)	min 175 kPa (25.3816 psi)	min 175 kPa (25.3816 psi)	145 kPa (21.03047 psi)	145 kPa (21.03047 psi)		
3800 r/min	150 kPa (21.75566 psi)	min 165 kPa (23.93123 psi)	min 165 kPa (23.93123 psi)	175 kPa (25.3816 psi)	175 kPa (25.3816 psi)		
KA(M)D44P		KA(M)D300-A					
1500 r/min	130 kPa (18.85491 psi)	124 kPa (17.98468 psi)	124 kPa (17.98468 psi)				
2000 r/min	150 kPa (21.75566 psi)	140 kPa (20.30528 psi)	140 kPa (20.30528 psi)				
2500 r/min	160 kPa (23.20604 psi)	148 kPa (21.46559 psi)	148 kPa (21.46559 psi)				
3000 r/min	165 kPa (23.93123 psi)	140 kPa (20.30528 psi)	140 kPa (20.30528 psi)				
3500 r/min	170 kPa (24.65642 psi)	170 kPa (24.65642 psi)	170 kPa (24.65642 psi)				
3800 r/min	180 kPa (26.10679 psi)	176 kPa (25.52664 psi)	176 kPa (25.52664 psi)				
3900 r/min	—	178 kPa (25.81672 psi)	178 kPa (25.81672 psi)				

Système de refroidissement

Type	À surpression, fermé
Début d'ouverture du clapet de bouchon de remplissage à Capacité du système d'eau douce, échangeur thermique incus, env.	75 kPa (– psi)
Série 31/32	13 litres (3.43424 US gal)
Séries 41/42/43/44/300	19 litres (5.01926 US gal)

Thermostat

Type	Cire
Nbre	2
Début d'ouverture à	79–83 °C (174.2–181.4°F)
Ouvert complètement à	92–96 °C (197.6–204.8°F)

Système électrique

Tension du système	12 V (certains modèles 24 V)
Capacité de batterie pour le démarreur avec un système électrique de 12 V	88–143 Ah
Densité d'électrolyte à +25°C (–°F) batterie complètement chargée	1,28 g/cm ³
charge nécessaire à	1,24 g/cm ³

Alternateur

Marque	VALEO
Tension, intensité maxi	
Séries 31A/31B/41A/41B/42A	14 V/50 A
autres	14 V/60 A
option (SOLAS)	24 V/60 A
Longueur des charbons de balai	mini. 8 mm (0.314959")

Démarreur

Capacité du démarreur, kW	
12 V	3
24 V	4

Tolérances d'usure

Cylindre

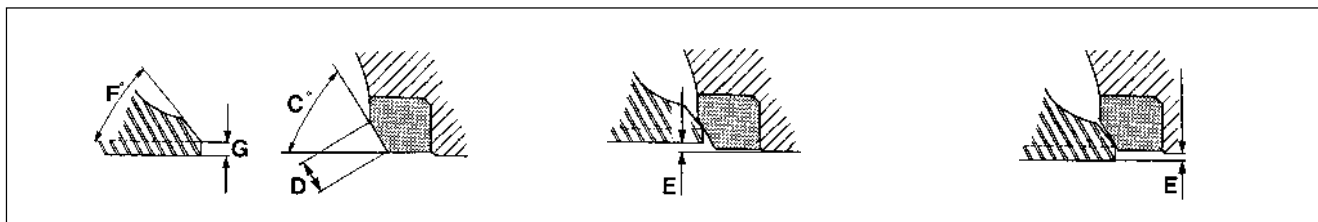
Chemise de cylindre (avec pistons et segments)
doit être remplacée lors d'usure comprise entre 0,25 et 0,30 mm (0.009842–0.011811")

Vilebrequin

Ovalisation maxi autorisée sur les tourillons
et les manetons 0,006 mm (0.000236")
Conicité maxi autorisée sur les tourillons et les manetons 0,006 mm (0.000236")
Jeu axial maxi autorisé sur vilebrequin 0,40 mm (0.015748")

Soupapes

Queue de soupape, usure maxi autorisée 0,02 mm (0.000787")
Jeu maxi autorisé entre la queue de soupape et le guide
de soupape
 Soupape d'admission 0,15 mm (0.005905")
 Soupape d'échappement 0,17 mm (0.006693")
Le bord de la tête de soupape doit être d'au moins **(G)**
 Séries 31/32/41/42/43 1,7 mm (0.066929")
 Série 44/300 1,2 mm (0.047244")



Le siège de soupape doit être remplacé lorsque
la distance **(E)** dépasse
(ou est inférieure sur la série 42A/B)

Admission

Séries 31/32/41/42/43 0,65 mm (0.025590")
Série 42A/B 0,05 mm (0.001968")
Série 44/300 1,60 mm (0.062992")

Échappement

Séries 31/32/41/42/43 0,65 mm (0.025590")
Série 42A/B 0,05 mm (0.001968")
Série 44/300 1,50 mm (0.059055")

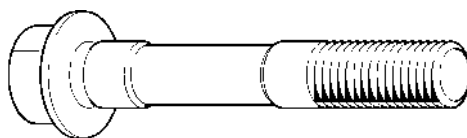
Arbre à cames

Usure maxi autorisée 0,05 mm (0.001968")
Palier, usure maxi autorisée 0,05 mm (0.001968")

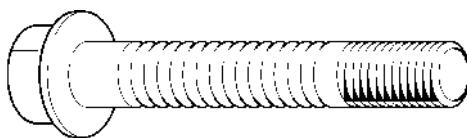
Couples de serrage

Vis de culasse	Voir page suivante
Vis de palier de vilebrequin (version ancienne)	
Série 31 (jusqu'au numéro de moteur 2203118631)	
Série 41 (jusqu'au numéro de moteur 2204144595)	
Série 42 (jusqu'au numéro de moteur 2204203834)	80 Nm (59.00488 lbf-ft) + 60° en un serrage
Vis de palier de vilebrequin (version récente)	
Série 31 (jusqu'au numéro de moteur 2203118632)	
Série 41 (jusqu'au numéro de moteur 2204144596)	
Série 42 (jusqu'au numéro de moteur 2204203835)	
Séries 32/43/44/300	60 Nm (44.25366 lbf-ft) +90° en un serrage
Vis de bielle	113 Nm (83.3444 lbf-ft)
Bride, palier d'arbre à cames avant	24 Nm (17.70146 lbf-ft)
Pignon, arbre à cames	85 Nm (62.69269 lbf-ft)
Pignon, entraînement de pompe	24 Nm (17.70146 lbf-ft)
Tourillon pour pignon intermédiaire distribution	24 Nm (17.70146 lbf-ft)
Corps de pompe, pompe à huile de lubrification	24 Nm (17.70146 lbf-ft)
Support, pompe à huile de lubrification	24 Nm (17.70146 lbf-ft)
Pignon intermédiaire, pompe à huile de lubrification	24 Nm (17.70146 lbf-ft)
Porte-palier, arbre de culbuteurs	
Séries 31/32/41/42/43	48 Nm (35.40293 lbf-ft)
Série 44/300	24 Nm (17.70146 lbf-ft)
Carter d'huile	15 Nm (11.06342 lbf-ft)
Bouchon de vidange, carter d'huile (le cas échéant)	60 Nm (44.25366 lbf-ft)
Carter de distribution	24 Nm (17.70146 lbf-ft)
Cache-soupapes (séries 31/32/41/42/43 : supérieur)	8 Nm (5.900488 lbf-ft)
Porte d'inspection de poussoir de soupape	24 Nm (17.70146 lbf-ft)
Vis creuse pour adaptateur / filtre à huile	50 Nm (36.87805 lbf-ft)
Tuyau de raccordement pour filtre à huile	50 Nm (36.87805 lbf-ft)
Raccord pour tuyau de raccordement, filtre à huile	60 Nm (44.25366 lbf-ft)
Volant moteur	65 Nm (47.94147 lbf-ft) + 60° en un serrage
Carter de volant moteur	48 Nm (35.40293 lbf-ft)
Amortisseur de vibration, vis de serrage	28 Nm (20.65171 lbf-ft)
vis centrale pour moyeu	180 Nm (132.761 lbf-ft)
Pompe d'injection, soupape de refoulement	40 Nm (29.50244 lbf-ft)
Écrou, entraîneur de la pompe d'injection	90 Nm (66.38049 lbf-ft)
Écrou d'étrier, injecteur	24 Nm (17.70146 lbf-ft)
Turbocompresseur, bride face au tuyau d'échappement	45 Nm (33.19025 lbf-ft)

Vis de palier de vilebrequin



Version ancienne



Version récente

Vis de culasse

Serrer les vis de culasse en cinq étapes, selon le schéma

1er serrage 30 Nm (22.12683 lbf-ft)

2e serrage 60 Nm (44.25366 lbf-ft)

3e serrage 100 Nm (73.7561 lbf-ft)

4e serrage 90° en une fois

Serrage final 90° en une fois

N. B ! Contrôler la taille des vis et vérifier leur étirage avant le montage.

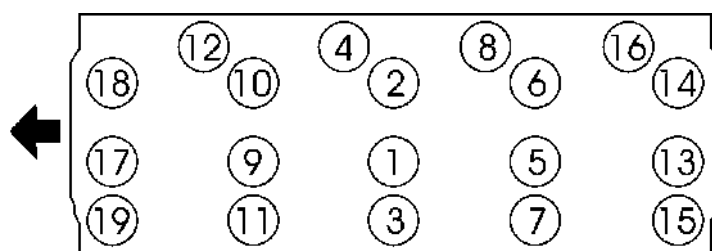
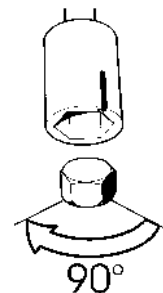
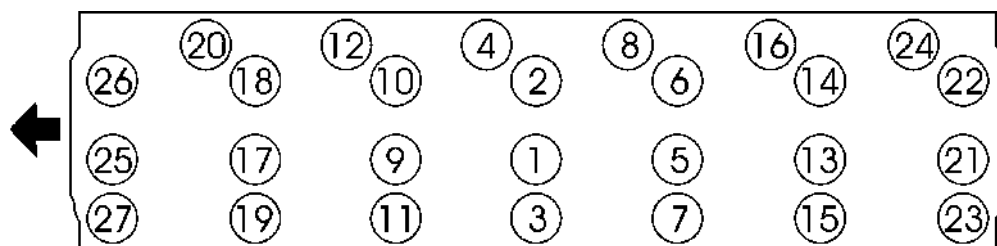


Schéma de serrage au couple, série 31/32
Schéma de serrage au couple, séries 41/42/43/44/300



Notes

This image shows a full page of a handwriting practice worksheet. It consists of numerous horizontal dashed lines spaced evenly across the page, providing a guide for letter height and placement. The lines are light gray or black, depending on the scan quality, and extend from the left margin to the right edge of the page. There are no margins, text, or other markings present.

[illegible]

Formulaire de rapport

Si vous avez des remarques ou des suggestions concernant ce manuel, photocopiez cette page, remplissez-la et renvoyez-la nous. L'adresse est indiquée tout en bas de la page. Ecrivez de préférence en suédois ou en anglais.

De la part de :

.....

.....

.....

Concerne la publication :

N° de publication : Date d'édition :

Remarque/Suggestion :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Date :

Nom :

AB Volvo Penta
Customer Support
Dept. 42200
SE-405 08 Gothenburg
Sweden

