

# Notice de montage

## Réchauffeur "RD II"

### Fonctionnement :

Le fonctionnement du circuit d'alimentation d'un moteur diesel fait que quand la pompe prélève 3 litres dans le réservoir, la consommation n'est que d'un 1 litre environ, et 2 litres retournent dans le réservoir. Cette quantité inutilisée pour la combustion est tout de même filtrée et réchauffée.

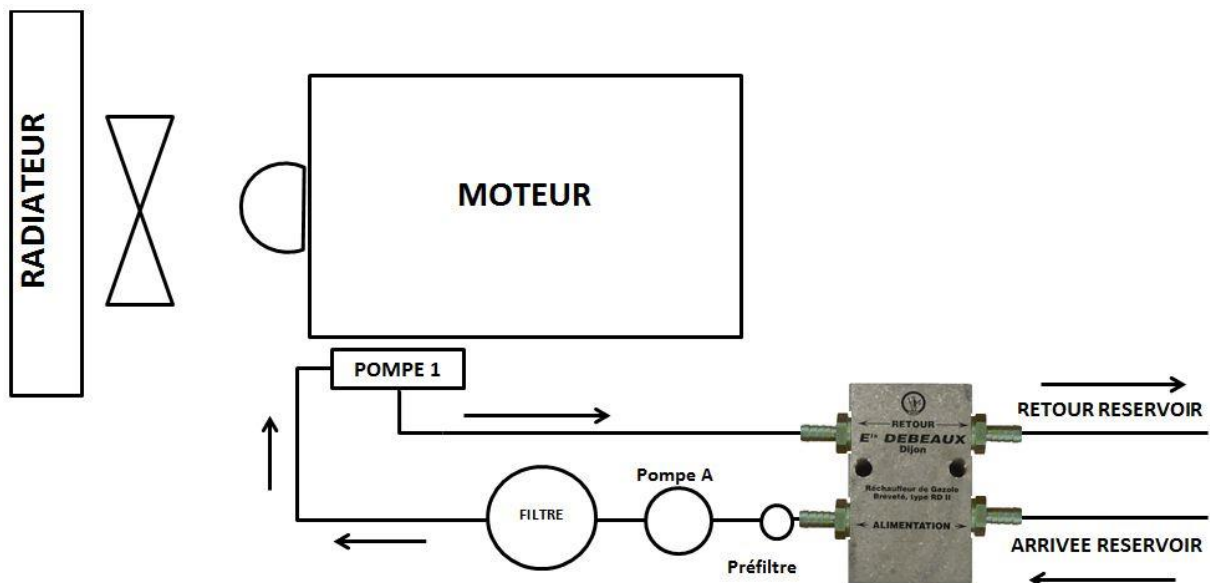
Le réchauffeur **RD II**® gardera cette même quantité dans le circuit filtre-pompe, rajoutant 1 litre froid jusqu'à 15°C puis rétablira le circuit normal, permettant ainsi en été le refroidissement et la lubrification de la pompe, et en hiver le réchauffement du carburant dans le réservoir.

Le **RD II**® chauffe et régule votre gazole à 15°C environ, et fonctionne sans électricité et sans eau.

Sur le circuit d'alimentation, vous trouverez deux durites gazole, une d'alimentation et une pour le retour sur lesquelles vous pouvez brancher le réchauffeur RDII.

Vous pouvez le monter de préférence auprès du filtre à gazole.

Pour la fixation, 4 trous taraudés de 8 mm sont présents. Il peut être fixé dans la position qui convient le mieux en fonction de l'environnement propre à chaque véhicule, il fonctionnera même couché.



## **Branchements :**

Le réchauffeur **RD II**® doit être monté avant tout filtre.

- La durite arrivant du réservoir et allant au filtre doit être sectionnée et branchée des deux côtés sur Alimentation (sens indifférent).

- La durite de retour pompe injection au réservoir doit être sectionnée, et la partie côté pompe se branche sur une sortie marquée "Retour". La partie réservoir est fixée au réchauffeur sur l'autre "Retour", avec l'ajout d'un clapet anti-retour qui évitera les remontées d'air.

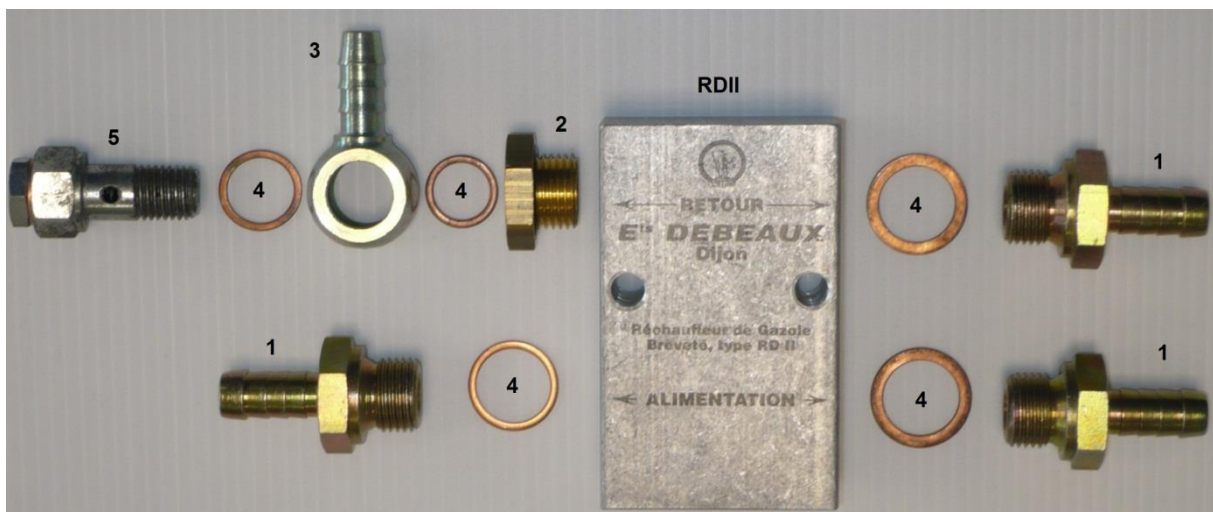
Si le véhicule est muni d'une pompe de gavage (électrique dans le réservoir), le clapet anti-retour n'est pas indispensable.

L'éventuel clapet anti-retour est là pour éviter d'aspirer l'air par le tube de retour, qui va rarement au fond du réservoir quand le niveau de gazole est bas. S'il y a une pompe, cette aspiration ne peut se faire et le clapet anti-retour ne se justifie plus.

Pour les véhicules circulant en France, enlevez ou détruisez (en la déchirant) la crépine dans le réservoir, souvent en enfonçant un gros fil métallique recourbé en bout depuis le haut du réservoir dans le tube plongeur, et en tournant en appuyant.

Purgez et démarrez le moteur, laissez le tourner quelques minutes avant de rouler.

## **Exemple de montage RD II ® des raccords / durite et anti-retour :**



1 : Raccord durite diesel laiton

2 : Mamelon laiton réduction mâle-femelle avec joint

3 : Raccord banjo

4 : Rondelle laiton

5 : Clapet anti-retour à bille

**N.B. :**

Pensez à regarder les diamètres de vos durites.

Elles sont variables selon le constructeur, ceci afin de choisir les bons raccords !