

# Remplacement charnière trappe essence [VOLVO S60]

## Caractéristiques véhicule :

- Volvo S60 I (2005)

## Outillage nécessaire :

- Pince multiprise
- Tournevis précision
- Marteau
- Tournevis plat assez gros

## Pièces nécessaires :

- Fil bouchon référence 1047152
- Charnière trappe référence 30649879



## Préambule :

Avec la panne du moteur de trappe (voir §tutos liés), j'avais un autre souci avec la trappe qui était « molle », ne tenait pas bien en position verrouillée et mal en position ouverte.

Cet article va être beaucoup basé sur les mêmes photos car assez pressé au moment du changement je n'ai pas eu le temps matériel d'immortaliser chaque action. J'ai mis un lien dans §tutos liés vers une vidéo youtube d'une autre personne.

# Opération :

## Dépose :

Première étape, enfoncez les 4 pions avec un petit tournevis de précision ou un chasse-goupille, quelque chose de fin donc.



Pour illustrer, voici une photo qui démontre que le pion enfoncé écarte les pattes du clips dans la carrosserie, le retirer permet donc aux pattes de se rétracter.



Déposer l'ensemble en tirant vers l'extérieur, cela devrait venir assez facilement.

Retirer le ressort, il est suffisamment extensible pour juste avoir à le tirer d'un côté pour commencer à le désengager de la trappe.

La partie la plus compliquée est de déclipser la trappe de la charnière, j'ai trouvé une solution en glissant un tournevis plat dans les 2 ergots et de faire levier gentiment, cela a cassé les ergots permettant de libérer la trappe. Pour illustrer mon pouce montre par où glisser le tournevis et l'on voit le plastique cassé.



## Repose

Le remontage est à faire dans l'ordre suivant sur la charnière neuve.

Reclipser la trappe sur la charnière.

« Casser » les petits pions neufs qui dépassent sans les perdre ! :attention:

Reposer l'ensemble sur la voiture en le maintenant à la main

car cela ne tient pas en l'état. :attention:

Remettre les clips dans les trous, j'ai du utiliser un tournevis cruciforme assez gros + marteau en tapotant gentiment pour les enfoncer à fleur du plastique.



Repose du ressort



## Bonus

J'avais également le fil qui retient le bouchon HS, pas de photos mais dans l'idée c'est également deux ergots à retirer du bouchon (et à ne pas perdre) pour remplacer le fil.

Photo finale, j'ai désormais une trappe bien maintenue et qui plaque avec un bouchon qui ne peut plus tomber.



## Ce qu'il faut savoir :

N/A

## Tutos liés :

Mon article sur le changement du moteur de trappe :  
<https://www.matechnique.fr/remplacement-moteur-trappe-volvo/>

Une vidéo dont je me suis inspiré :

## Documents annexes :

Une note explicative du site SKANDIX sur les pions :

NOTE\_PLASTIQUE-TRAPPETélécharger

Et un tuto du même site pour le remplacement du fil de bouchon

:

TUTO\_BOUCHON-TRAPPETélécharger

## Remerciements :

Robin FREITAG de l'équipe vente du site SKANDIX pour ces réponses à mes questions.

---

# Changement filtre gasoil/à air [VelSatis 2.0dCi150]

## Caractéristiques véhicule :

- VelSatis 2.0dCi150

## Outils nécessaires :

- Clés Torx

## Pièces Nécessaires :

- Filtre à gasoil avec capteur Référence Renault : 82 00 780 962
- Le même ans capteur Référence Renault : 82 00 780 950
- Filtre à air Référence Renault : 82 00 799 782

## Filtre à air :

Le démontage commence par sortir les 4 vis du cache supérieur de boîte à air.



La boîte à air peut maintenant s'entre-ouvrir mais le débitmètre gêne un peu, il faut donc le désolidariser du cache et le placer sur le côté pour ne pas qu'il gêne



Le filtre maintenant peut être sorti et on peut également comparer l'état :s



Le remontage se passe dans le sens inverse. Veillez bien à ce que le cache supérieur soit bien plaqué avant de revisser.

## **Filtre à gasoil :**

Le démontage du filtre à gasoil n'est pas compliqué mais attention à bien protéger autour avec du papier absorbant.

Pour commander le bon filtre à gasoil, je vous conseille de ne pas vous fier au site/Renault car les deux modèles sont possibles. Le plus sûr est de regarder sur votre filtre directement en dessous et si vous voyez une prise alors vous avez le capteur.

La première étape est de déclipser les deux tuyaux de gasoil en pressant les connecteurs au niveau des bagues de couleur puis de dévisser la vis centrale suivante et enfin sortir le capot ainsi que le filtre.



Ensuite changement des deux joints à savoir un sur le filtre et un sur la vis.



Il suffit ensuite de remonter le capot puis de le revisser et de reconnecter les durites de gasoil juste en les enfonçant (un clic se fait entendre).

La dernière étape est de purger le filtre.

C'est simple, il faut placer un récipient devant la vis de purge fléchée bleue (voir un tuyau pour déporter le récipient) puis tout en pompant la poire d'amorçage, il faut contrôler qu'il n'y ai plus de bulles dans le tuyau transparent fléché vert.



Le gasoil va finir par couler en continu à chaque pression de la poire il faut alors revisser l'embout pendant que cela coule et surtout bien essuyer toutes les projections !

Une fois l'embout serré si en continuant de pomper la poire durcie alors votre circuit est bien réamorcé.

Dernière étape avec le démarrage du moteur qui peut être un peu long par rapport à la normale puis un petit contrôle des tuyaux pour voir si de l'air ne passe pas.

## **Ce qu'il faut savoir :**

N/C

## **Tutos liés :**

N/C

## **Documents annexes :**

N/C

## **Remerciements :**

N/C