

Changer sa ligne d'échappement d'origine par une ligne en inox

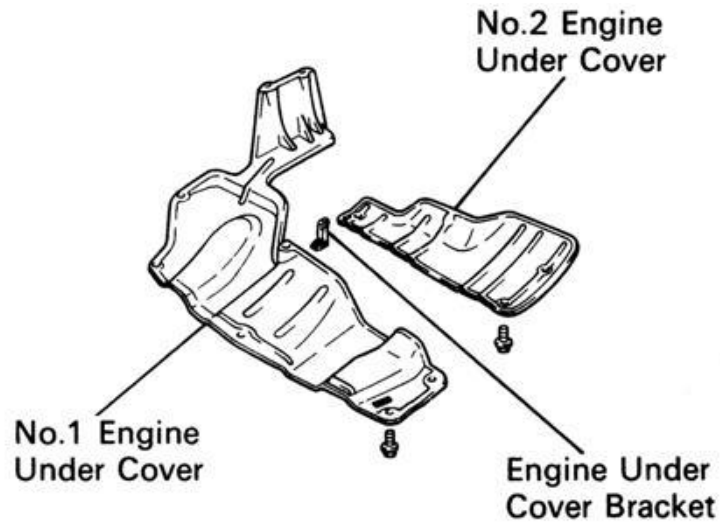
Je n'ai pas pu faire de photos car j'avais un problème de batterie sur mon apn.

Donc pour illustrer ce tutoriel je vais utiliser des photos et images qui ne sont pas de moi.

- Les recommandations :
 - Ce tutoriel est destiné à ceux qui possèdent une MR2 mk2 **NON Catalysée** donc rev1.
 - Dans le cas ou vous posséderiez une MR2 mk2 catalysé, il vous suffirez de rallonger un peut le câble de la sonde lambda et d'adapter le support de la sonde sur le collecteur. Mais ces étapes supplémentaires restent faciles à mettre en œuvre.
- Le but de l'opération :
 - Remplacer la ligne d'échappent par une ligne inox.
- Le déroulement de l'opération :
 - En 1, préparer le terrain ; en 2, enlever l'ancienne ligne ; en 3, poser la nouvelle ligne ; en 4, heu taquiner de compte tours et apprécier la sonorité héhé.
- La durée de l'opération :
 - J'ai mis une bonne demi-heure pour la phase I et nous avons mis à peine 2H et encore sans forcer pour la phase II.
- L'équipement :
 - Du dégrippant de bonne qualité, moi mon mécano m'a conseillé du ZIP45 (c'est celui qu'il utilise), il y en a pour environ 12€mais sa les vaut largement.
 - Un jeu de douilles avec une clé à cliquet à manche long (pour avoir de la force), une clé à cliquet standard, un jeu de clés plate ou à œil.
 - 2 rondelles pour boulon de 14 d'au moins 2mm d'épaisseur ou plusieurs rondelles, l'essentiel et d'avoir une épaisseur d'environ 2mm.
 - Des bières au frais heu oups sa faut pas le dire...
 - En option, de la bande thermo pour mettre sur le collecteur.
 - Une ligne inox, c'est évidant lol. Commandé de préférence chez nos "amis" les grand bretons (environ 220£) car prévu pour un 3S-GE alors que ceux dispo au US sont fait pour le 5S-FE et du coup il y à des modifications à faire.
 - Bon je crois que j'ai fait le tour, ya pu qu'à !

- Phase I : les préparatifs

- Mettre la voiture sur des rampes (c'est impératif car avec des crics et chandelles ce n'est pas top sécurité et en plus vous n'aurez pas assez de hauteur pour faire sortir l'intermédiaire).
- Une fois que la ligne n'est plus brûlante, enlevé les 2 plaques de protection en plastic sous la voiture.



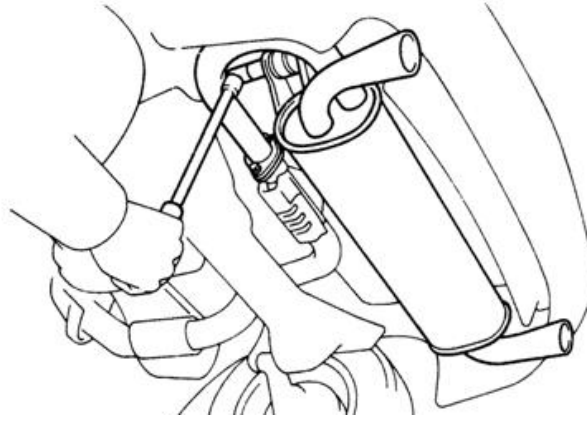
- Virer les 2 plaques pare-chaleur qui sont sur le collecteur. Attention, celle qui doit être sortie en premier est celle qui descend jusqu'au fond (et en plus pas facile à sortir). Celle du "bas" tien par 2 boulons et 2 écrous (en rouge sur la photo).



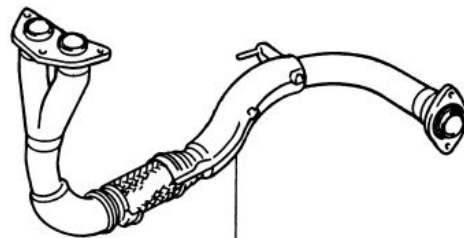
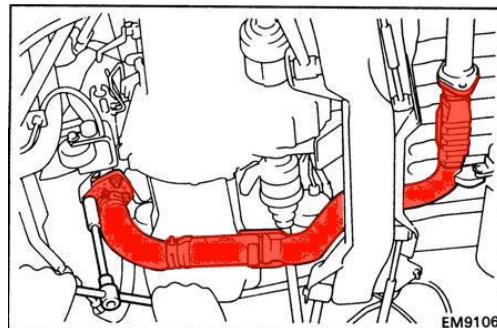
- Une fois les plaques sorties, inonder de dégrissant les écrous qui tiennent le collecteur (il y en a 6) durant au moins 2 jours (a raison de 2 applications par jours).
- Dans l'intervalle, si vous avez pris l'option "bandes thermo", profitez-en pour emmailloter vôtres collecteur.

- Phase II : le jour J

- Là c'est du sérieux lol, on attaque la bête. Mettre la voiture sur des rampes.
- Remettre un coup de dégrissant.
- Boire une bière en attendant que la ligne d'échappement refroidisse. (histoire de ne pas vous brûlez lorsque vous allez la manipuler).
- Enlever la barre anti-rapprochement arrière (celle qui est au dessus du moteur)
- Enlever le pot d'échappement.

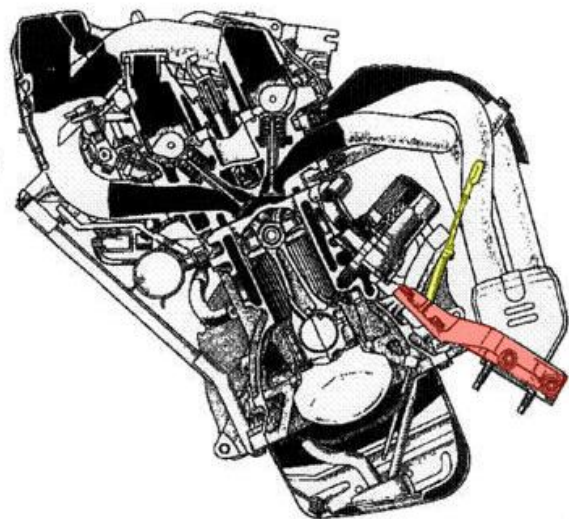
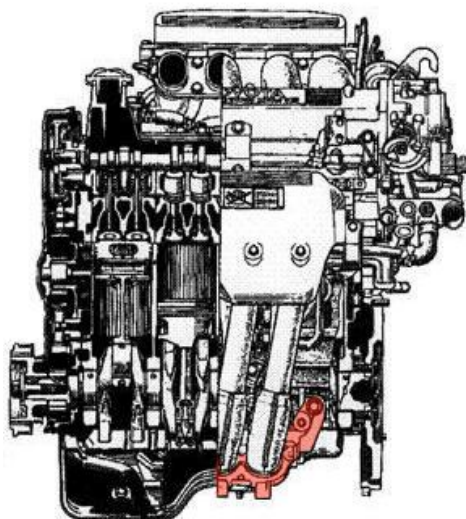


- Puis désolidarisé l'intermédiaire du collecteur.



Front Exhaust Pipe

- Sortir l'intermédiaire en le faisant pivoter sur son axe et vers l'arrière de la voiture.
- Désolidarisé le collecteur et ces supports du bloc moteur.



- Le premier support (côté distribution, image de droite) 2 boulons de 14.
 - Le deuxième (c'est celui qui est du côté de l'embrayage, image de gauche) est en 2 parties une prise sur le bloc et l'autre sur l'embrayage donc 2x 2 boulons de 14.
 - Pensez à remettre en place les 2 boulons qui étaient sur le support "embrayage" accompagnés de rondelle pour récupérer l'épaisseur du support qui n'est plus là. Car ces boulons servent à maintenir une plaque de protection si je me souviens bien.
 - N'ayez pas peur, une fois que vous aurez sa sous les yeux sa devient plus clair lol.
- Virez le joint "collecteur/Bloc" et nettoyer les orifices d'échappement.
 - Voilà, c'est la mi-temps, faites comme vous avez l'habitude quand c'est la mi-temps héhé.
 - Mettre en place le nouveau joint "collecteur/Bloc moteur" et installer le collecteur.
 - Mettre en place l'intermédiaire mais ne pas visser à fond les boulons entre le collecteur et l'intermédiaire (faites juste quelque tours d'écrou à la main, histoire que l'intermédiaire reste en place. Et n'oubliez pas de positionner le nouveau joint "collecteur/intermédiaire" !).
 - Remettre le pot en place (là pareil, n'oubliez pas le joint "intermédiaire/pot").
 - Ajuster l'ensemble et finissez le serrage.
 - Après vous êtes assuré que tout était bien revissé, passez un coup de chiffon sur le collecteur histoire d'enlever les vilaine traces de doigts car après la première chauffe du collecteur on ne verra plus que sa !
 - Remonter la barre anti-rapprochement arrière.
 - Vous voici dans la dernière ligne droite, vous ouvrez la portière conducteur, vous vous installez dans le siège, vous insérez la clé, vous tournez la clé et là.... vous entendez vôtres MR vous remerciez pour lui avoir offert de nouvelles cordes vocales.
 - Il ne vous reste plus qu'à ranger les outils le temps que vôtres MR chauffe et d'aller la promener histoire qu'elle puisse faire savoir à vos voisin que sa rigole plus !

Voilà, vous arrivez au terme de ce tutoriel. Si vous avez des questions, n'hésitez pas car j'ai sûrement du oublier 2, 3 truc.

Il n'y a franchement pas des difficultés particulières. Le seul point noir c'est le grippage des boulons mais si vous avez bien arrosé de dégrippant et sur une durée assez longue (moi je l'ai fait 2x par jour pendant 4 jours) sa devrait glisser tout seul. Pour dire que le dégrippant était bon, je n'avais qu'à débloquer le boulon avec ma clé à cliquet à manche long et je pouvais faire le reste avec la main.