

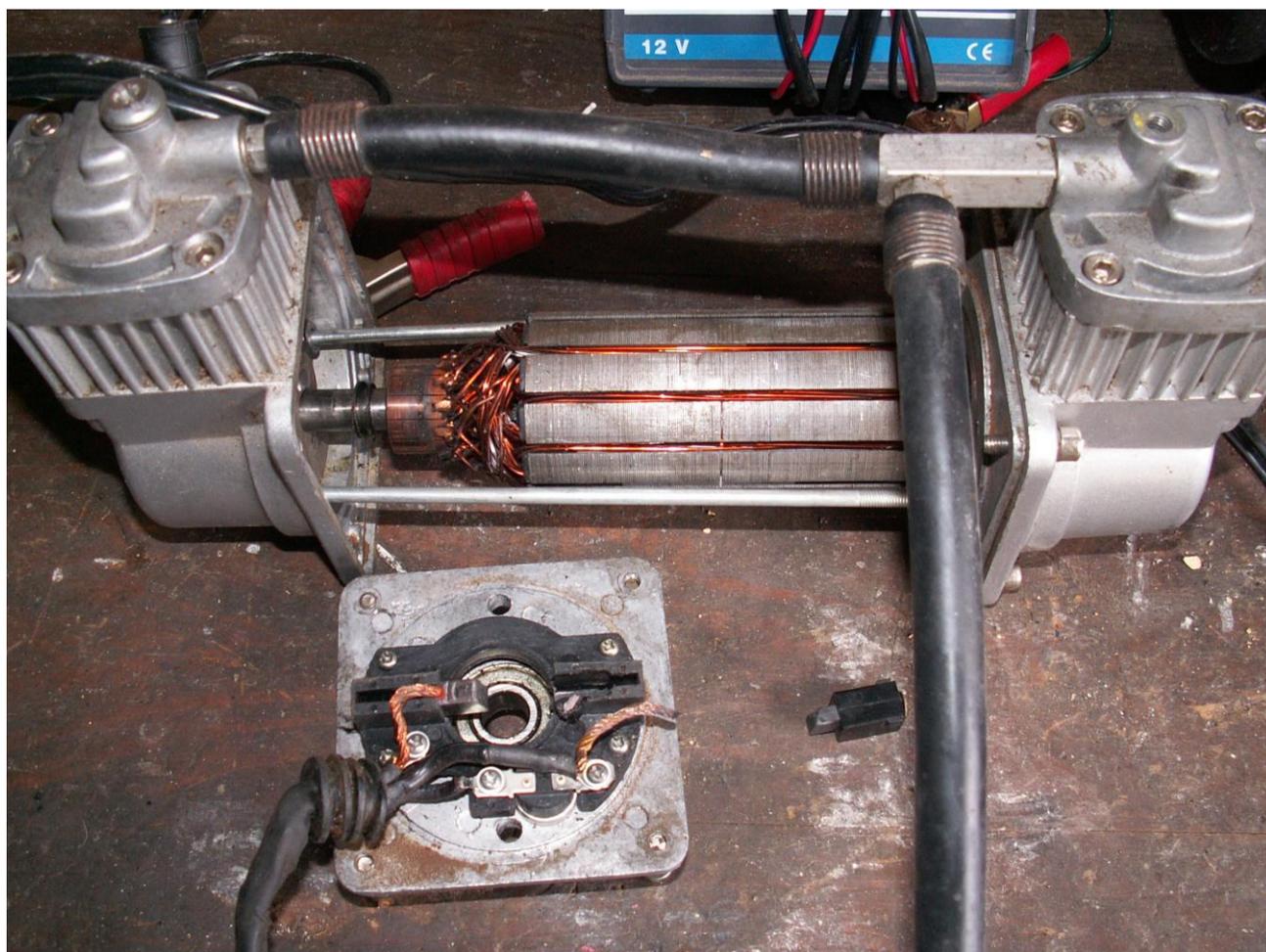
COUPLEUR BATTERIE ET RECHAUFFEUR GASOLE

Y61 3.0 BVA

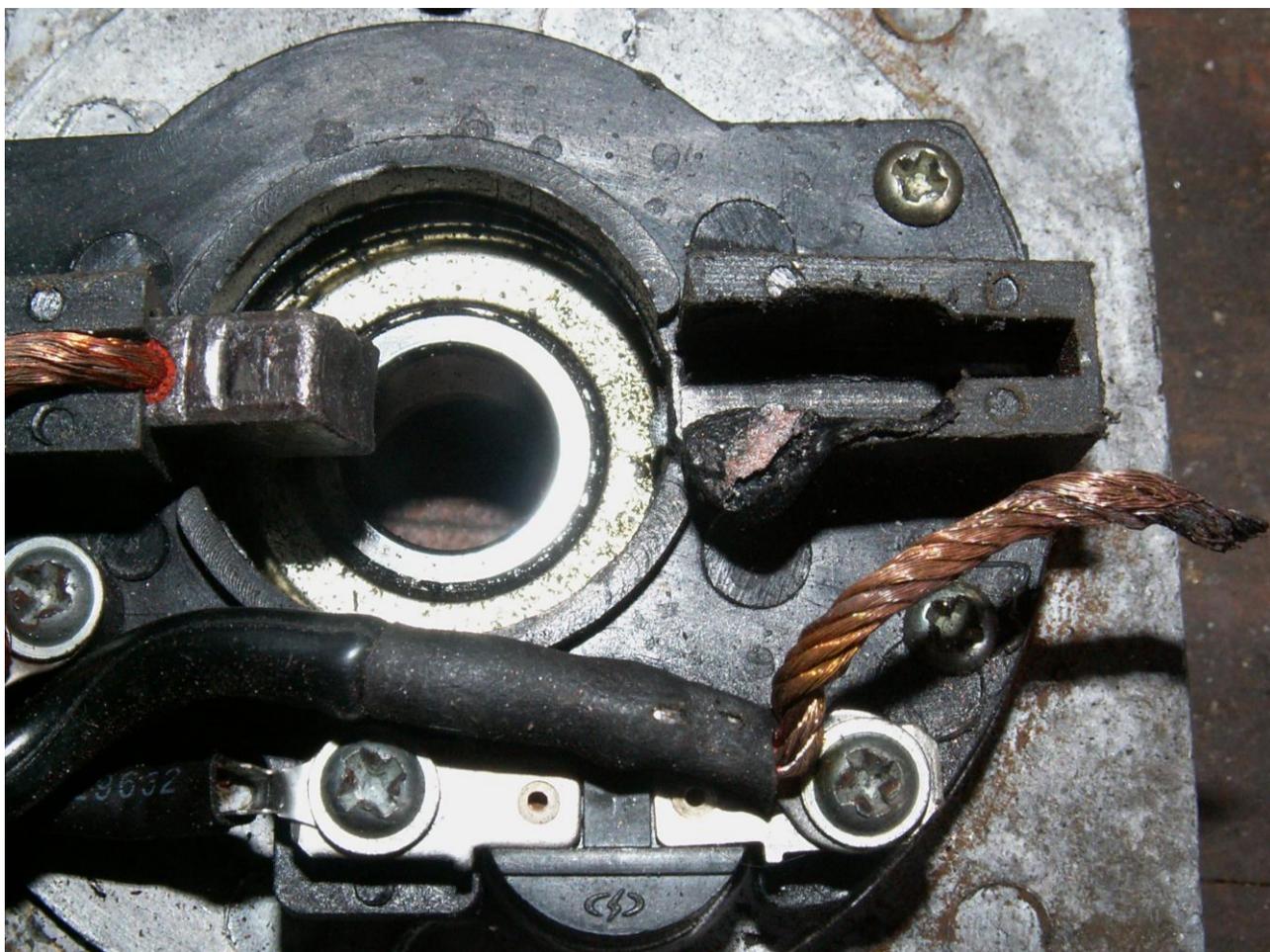
A l'emplacement libre à coté du vase d'expansion un compresseur T-Max bi-cylindre avait été installé



Mais un jour il a cessé de fonctionner ! Après démontage en voici la cause : un charbon brûlé et le porte-charbon inutilisable



Les dégâts en gros plan



Conséquence : dépose pour tentative de réparation ultérieure (en utilisant une platine charbons de moto-ventilateur de R16) et le Y61 se retrouve avec un emplacement libre



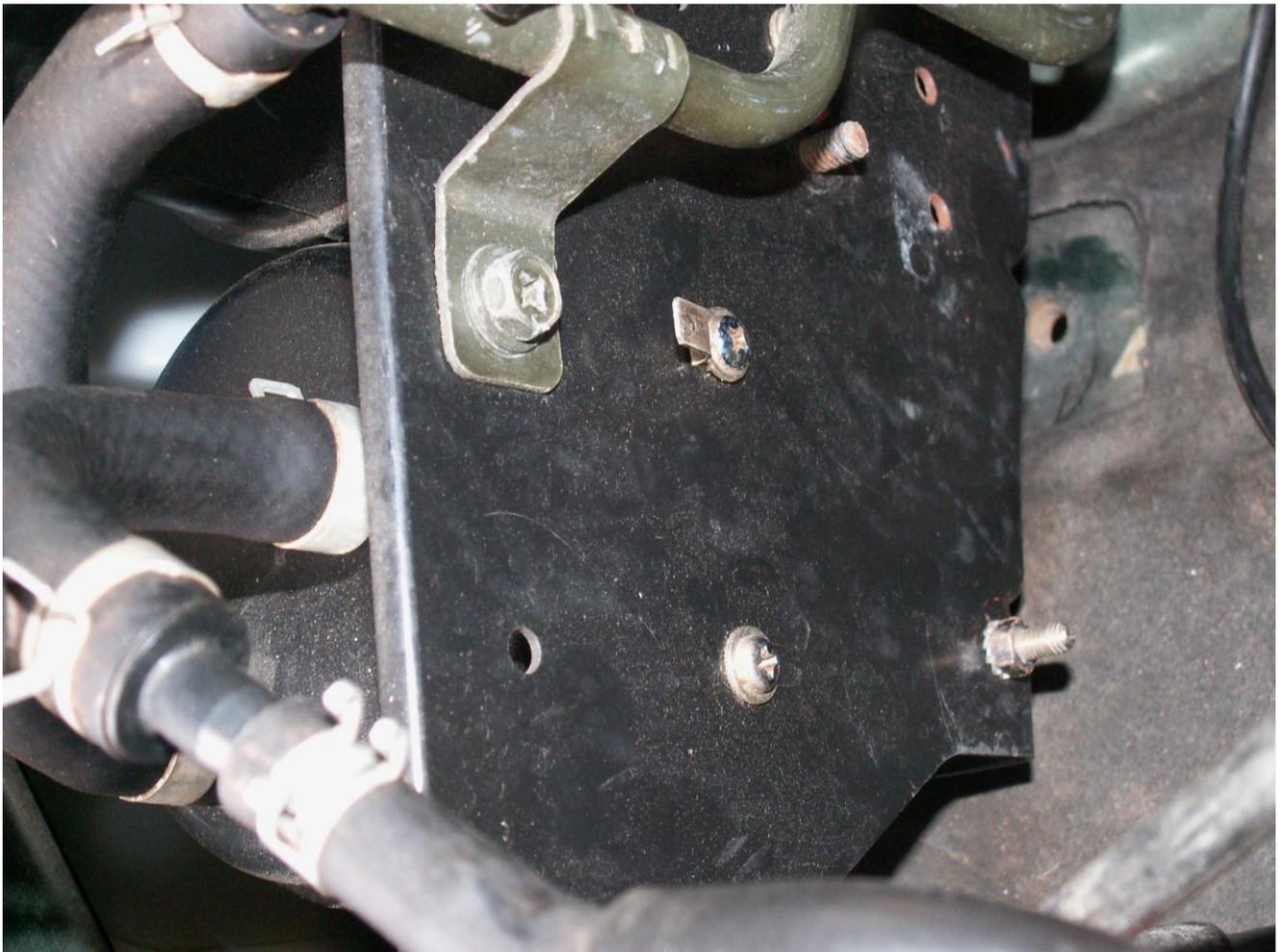
Au cours de l'été la batterie ayant subi un coup de chaud (décharge spontanée au point de n'allumer que faiblement les voyants) la question s'est posée d'équiper le troll d'une batterie auxiliaire d'autant qu'avec la boîte auto seul le démarreur peut lancer le moteur. Une platine de fabrication locale a donc été mise en place.



Et voici la batterie de 95 A/H en place



Reste à installer un coupleur de batterie : un emplacement est libre face aux électrovannes du blocage AR (sur un BVA l'assistance d'embrayage n'existe pas)



Après concertation avec Euro4x4Parts il a été décidé de tester un coupleur GENOIS (dito le CYRIX)

SEPARATEUR BATTERIES 12V 160A Cde +



GENOIS

SEPARATEURS DE BATTERIES / SEPARATEURS

SB021 SEPARATEUR BATTERIES 12V 160A Cde +

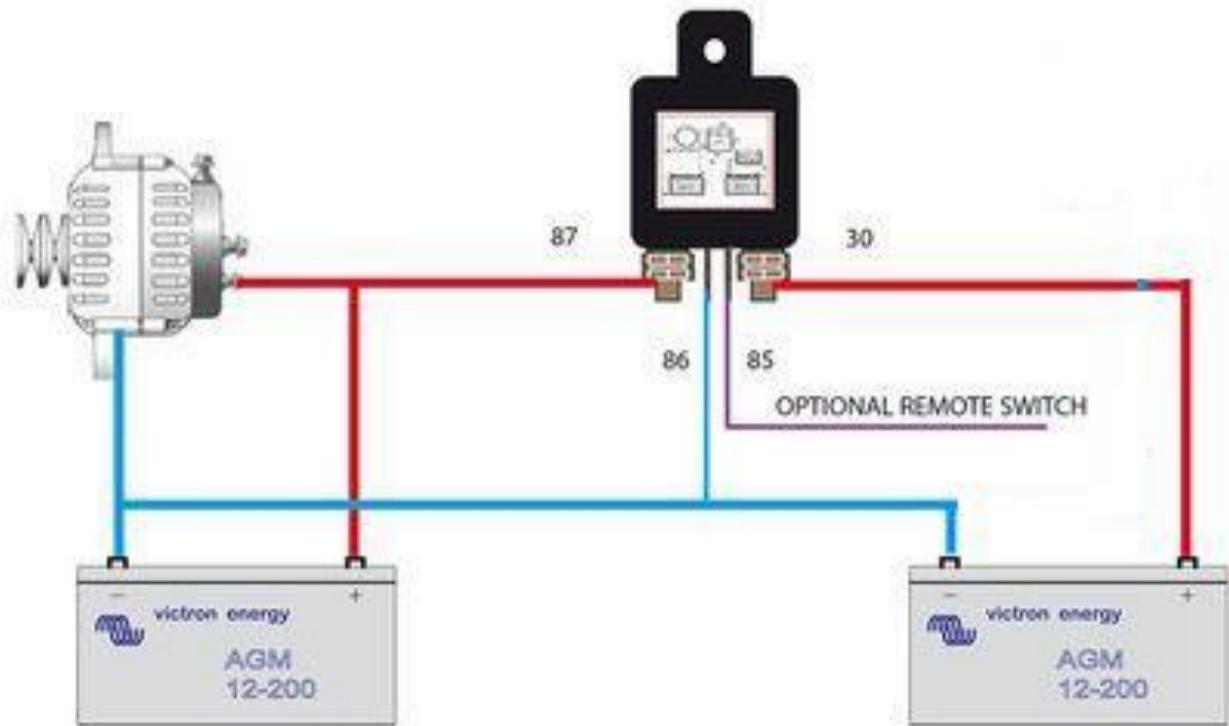
Permet de charger deux parcs de batteries à partir d'un seul alternateur. Séparateur avec autorisation de couplage par un + après contact.

Caractéristiques :

- Intensité nominale : 160A,
- max (intermittent) : 200A, max sur 1s : 500A
- Seuil de fermeture : 13,6V
- Seuil d'ouverture : 12,8V
- Temporisations : 10s
- Connexion commande : cosse fast-on 6,3 x 0,8.
- Connexion puissance : 2 bornes à visser M6.

Et de le raccorder selon le schéma ci-dessous.

Pour info "Optional Remote switch" est un dispositif qui permet de commander la bobine du relais manuellement si l'on veut disposer des deux batteries en parallèle (non réalisé pour le moment)



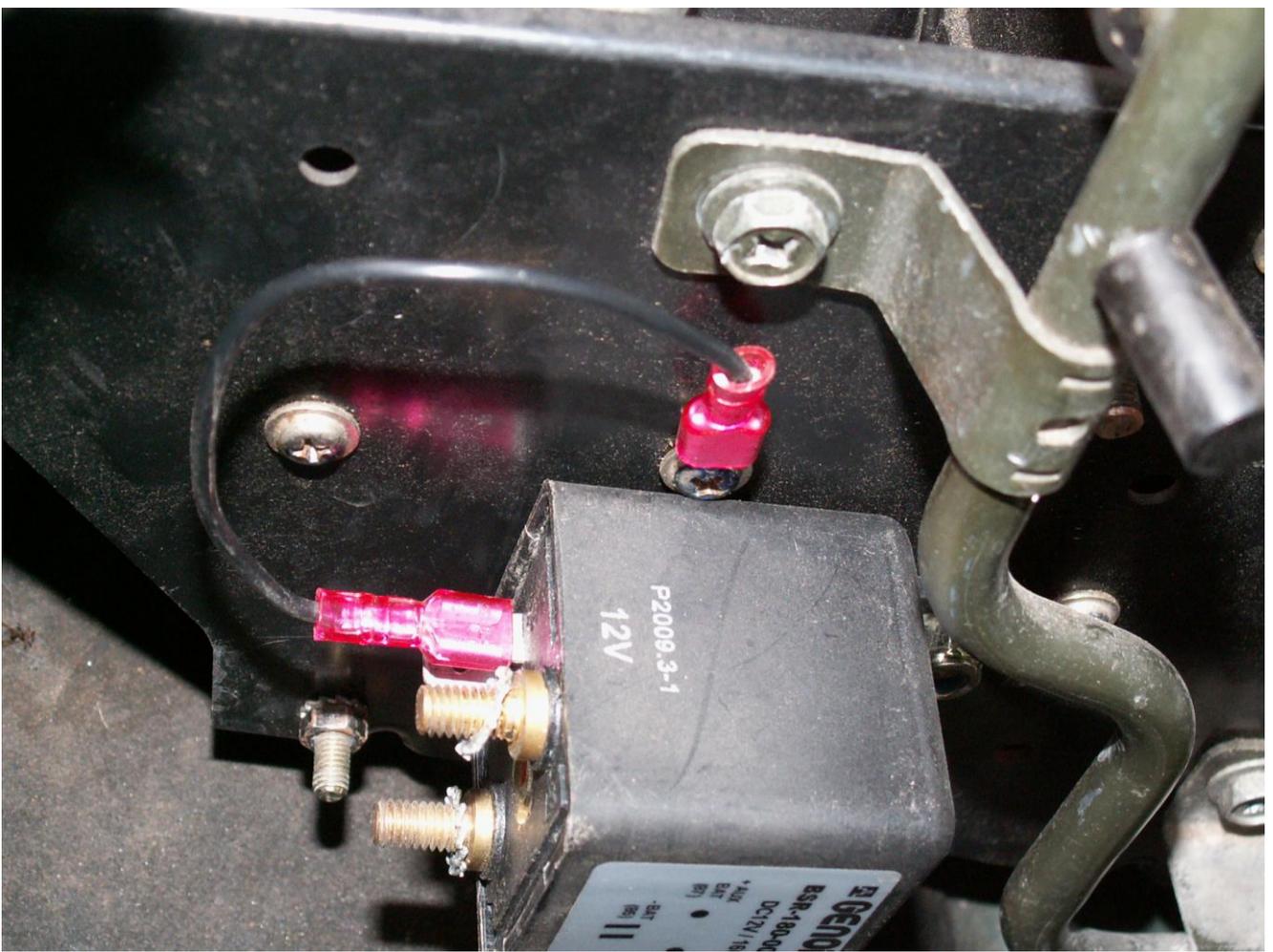
Autre vue du coupleur où l'on voit bien les branchements de puissance à œil et non par fiches plates comme sur certains coupleurs-séparateurs. Ça respire la santé et ça a ma préférence



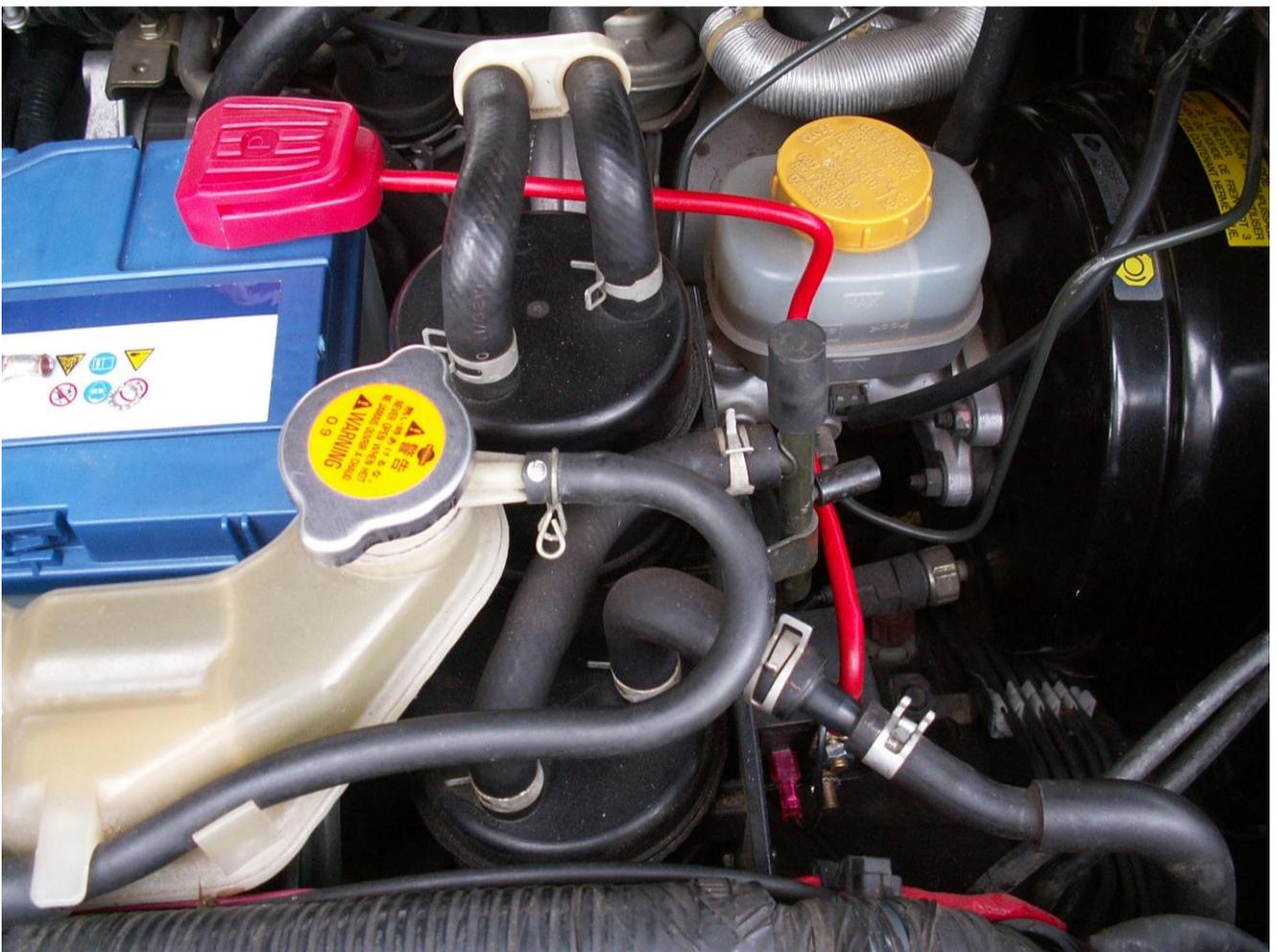
Le CYRIX



Le coupleur fixé sur la platine des réserves de dépression du 3.0 et sa masse raccordée



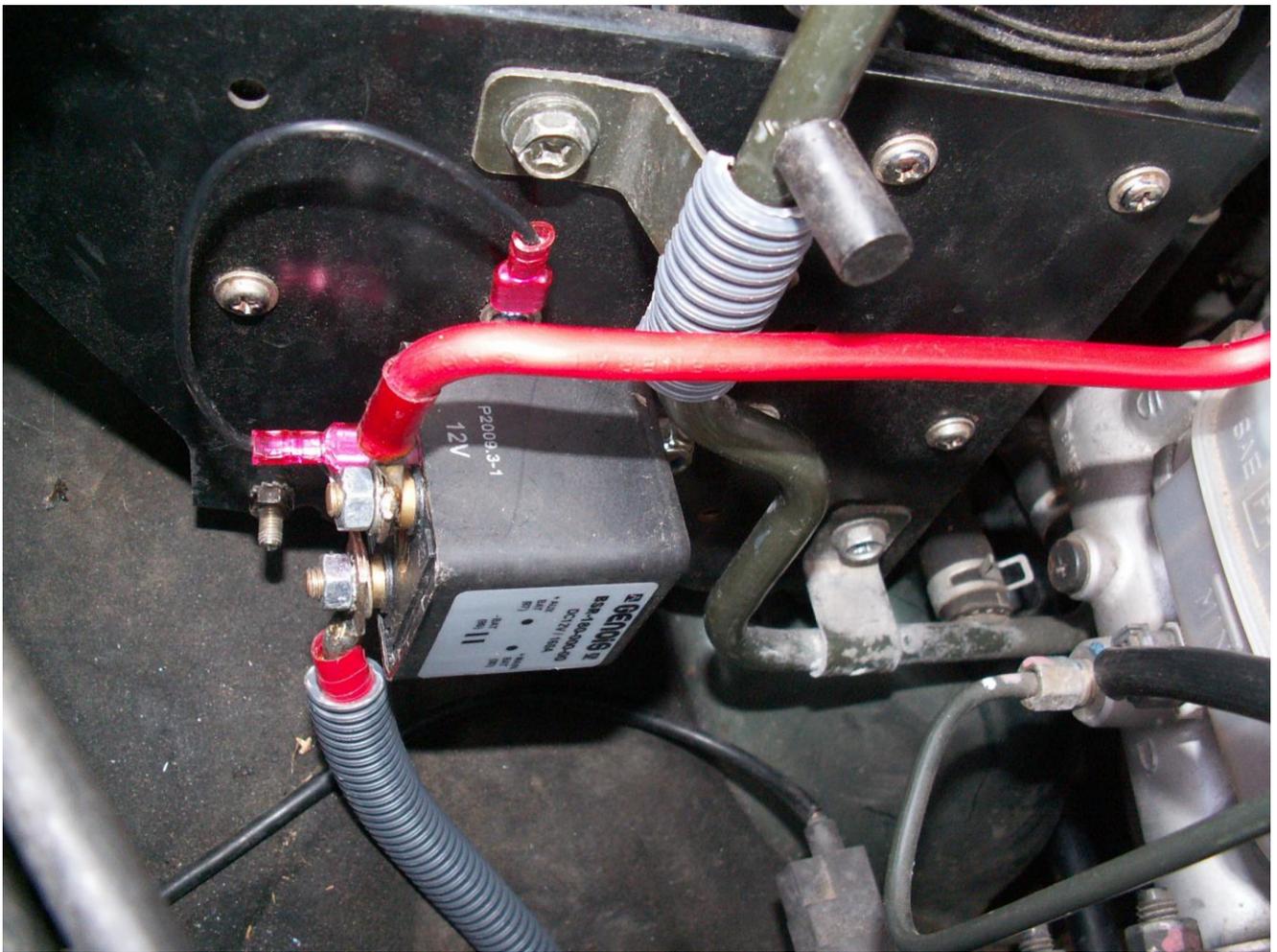
La liaison des deux batteries avec un câble de 16²



Protégé par une gaine spiralée



Autre vue du coupleur avec l'arrivée et le départ de la puissance



Passage du câble le long du tablier d'auvent



Et arrivée sur la batterie principale



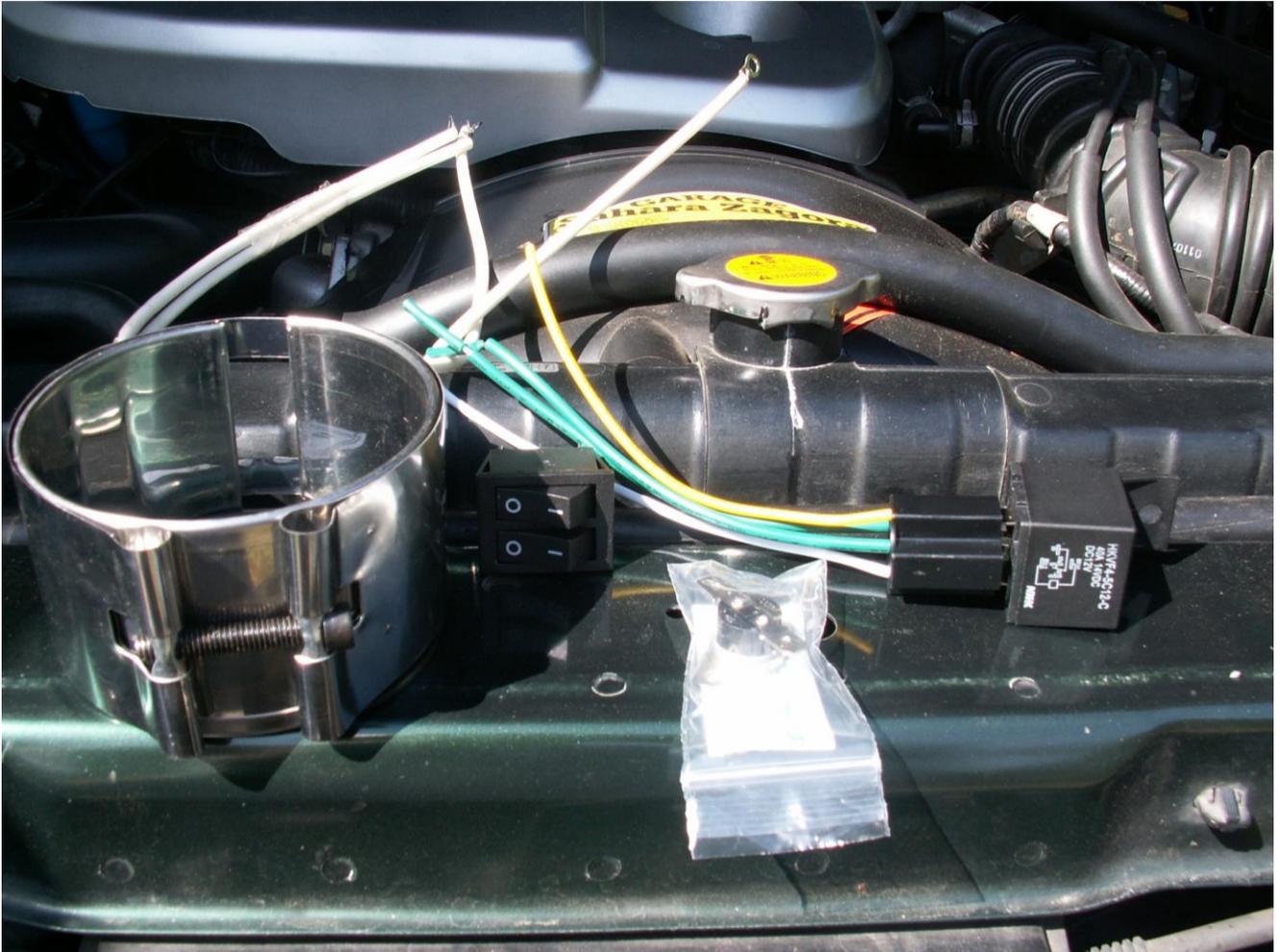
Le réchauffeur du gasole via une ceinture chauffante

Lors des précédents sports d'hiver le 3.0 avait eu beaucoup de mal à démarrer par $-15^{\circ}/-20^{\circ}$: j'ai pensé aux bougies de préchauffage défectueuses, mais après vérification tout allait bien de ce coté là ...

J'ai évoqué ce fait avec DOM de chez Euro4x4Parts et il m'a suggéré que le problème pouvait venir du préfiltre RACOR qui avec sa grosse cuve de décantation non isolée devait figer le gasole (il avait eu aussi le même problème ..)

Pour réchauffer le gasole il existe plusieurs équipements dans le commerce, dont les trois principaux sont : l'option résistance dans le RACOR (se reporter aux Astuces de Patrol-gr.net), le Stanadyne et la ceinture chauffante.

J'ai donc opté et commandé une ceinture chauffante de 300 watts avec ses options : relais, interrupteur double et Clixon.



Autre vue de la ceinture chauffante avec sa bride de serrage prévue pour les filtres gasole standards, à noter que le RACORD a un diamètre bien plus important ! Il faut donc utiliser des Serflex en lieu et place de la bride.

Les fils blancs sont en fait des résistances plates en inox avec d'un coté l'alimentation et de l'autre la masse



Avant d'installer le tout j'ai effectué un test de fonctionnement à blanc. J'ai aussi réfléchi aux connexions possibles des résistances : soit les deux de 150 watts en série ou en parallèle.

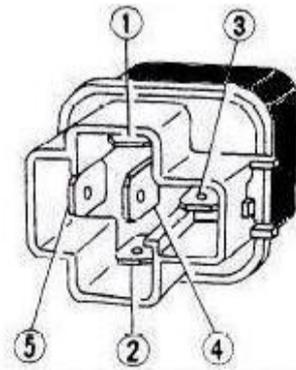
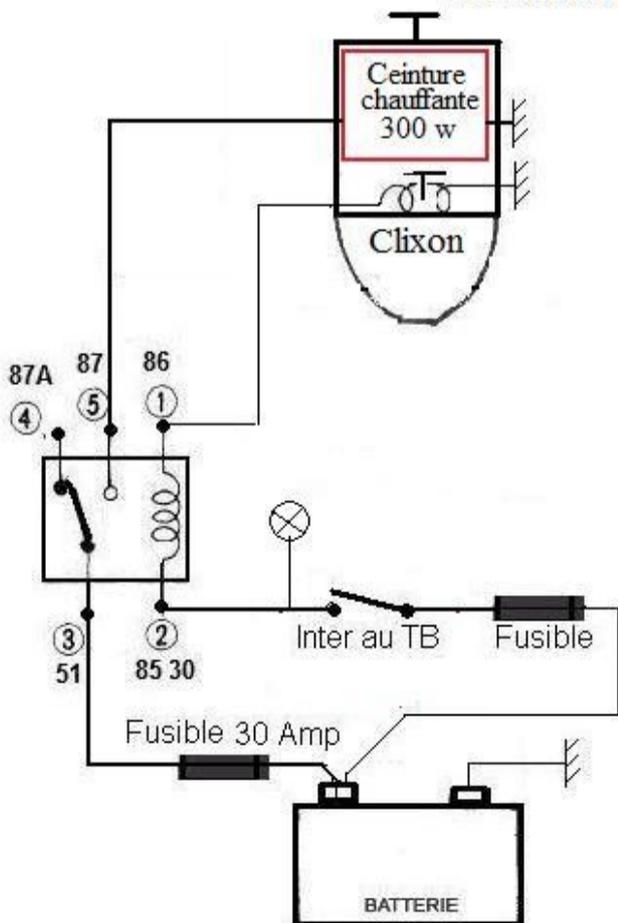
J'ai opté pour un branchement en parallèle mais sans les dissocier car dans ce cas il aurait fallu un relais supplémentaire ... et je n'en voyais pas trop l'intérêt !



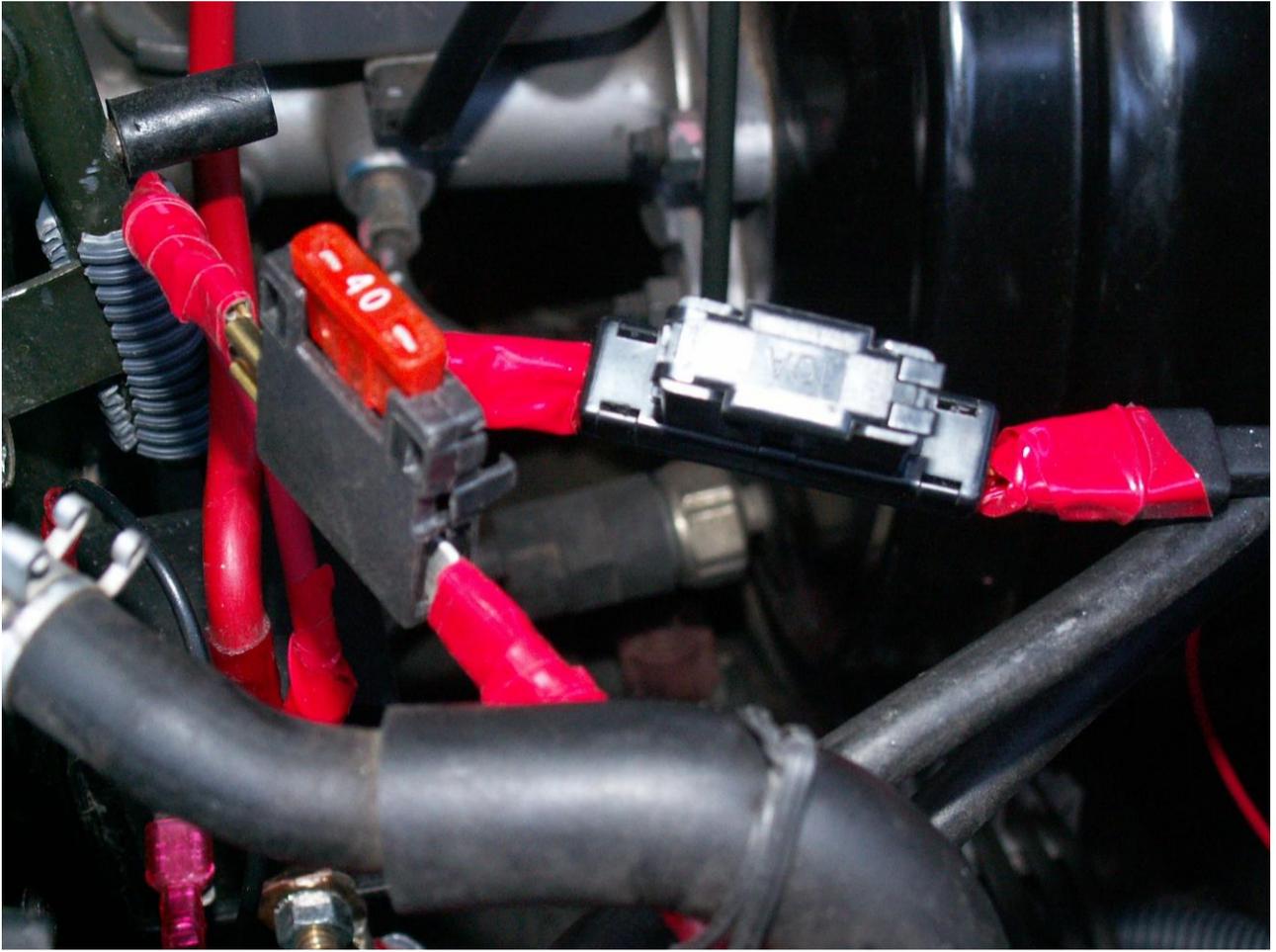
Le RACOR et sa poire (bien utile) tel qu'il est installé sur le 3.0



Ceinture chauffante sur filtre gasole
Schéma électrique



L'alimentation de la ceinture chauffante avec un câble de 6² a été reprise sur la batterie auxiliaire et protégée par un fusible de 40 ampères (consommation de 25 ampères). A coté vous voyez le fusible de la commande du relais



Le passage de l'alimentation sous une deuxième gaine spiralée qui suit celle des batteries



Le branchement depuis le relais (peu visible) sur la ceinture chauffante dont j'ai raccourci les fils



Vue plus générale de l'installation



Le relais fixé sur la joue de l'aile AV droite : à noter qu'il y existe un écrou prisonnier libre.



Gros plan



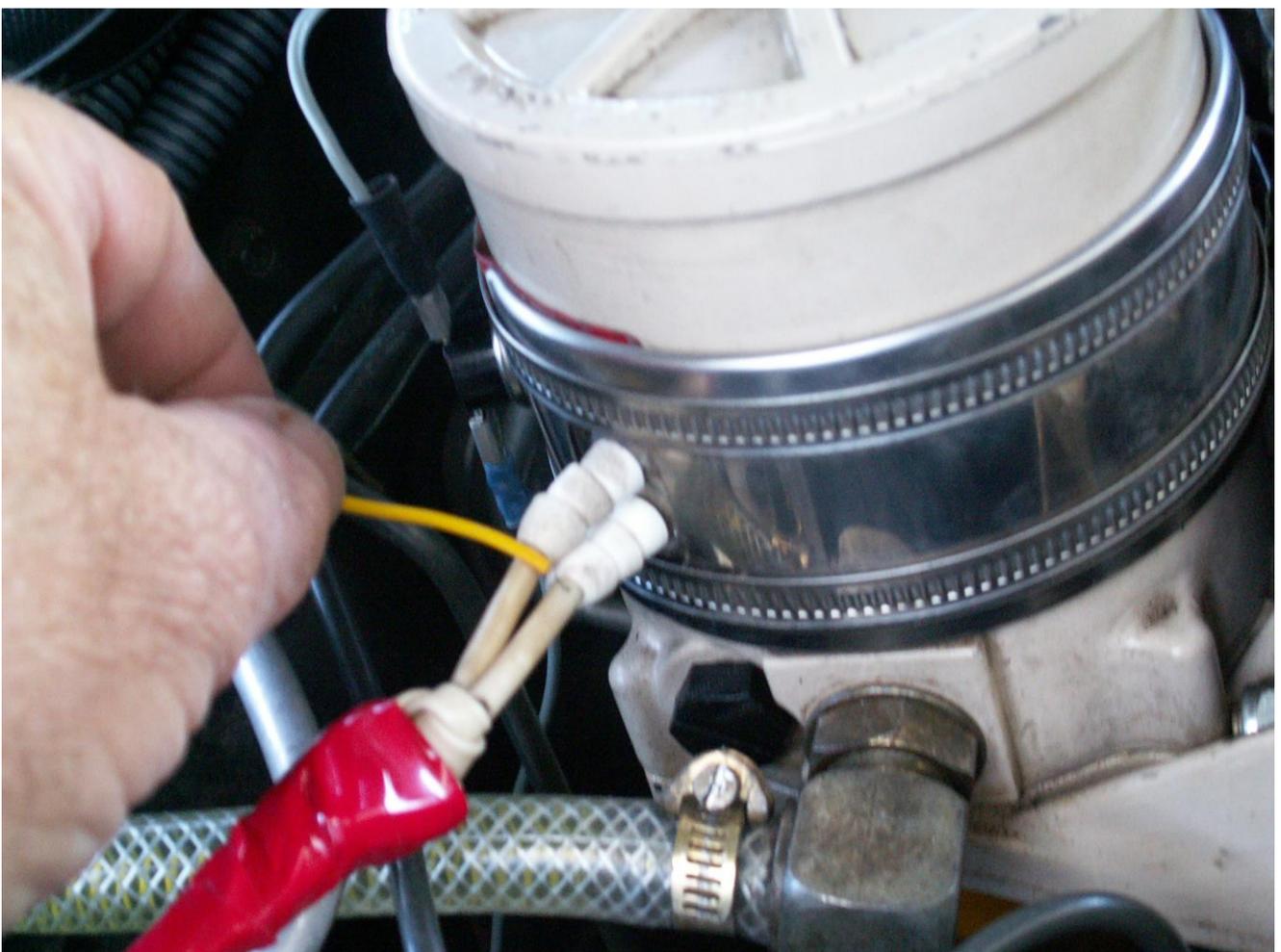
L'interrupteur de commande avec voyant incorporé ; ce n'est pas celui livré dans le kit (qui est double)



Sa position, discrète, mais qui utilise un trou existant



Mesure de la température des sorties des résistances de la ceinture chauffante.



Rien que ça (même si pendant la mesure le thermomètre indiquait +35°)
Donc bien s'assurer que ces câbles/résistances sont à bonne distance de ce qui pourrait s'enflammer



Gros plan sur le Clixon de sécurité qui coupe le relais lorsque la température du corps du RACOR dépasse 80°

