

## Notice kit turbo pour moteur F4RT sur mégane 2 et 3 RS : TEAM Profusion et BJ Turbo

Le montage du kit turbo G25 est à réaliser avec attention, chaque détail a son importance. L'adaptation des réglages moteur est nécessaire, l'utilisation d'un calculateur pnp Prolog et de notre cartographie correspondante est fortement conseillée, elle vous évitera des couts de mise au point important sur le calculateur d'origine.

Il est fortement recommandé de passer à l'éthanol avec injecteurs gros débit, pompe à carburant gros débit, ligne 76mm, échangeur d'air de plus gros volume, durites de suralimentation de section supérieure, filtre à air gros débit, bougies, bobine... Une mise au point sur calculateur pnp PROLOG ou calculateur d'origine peuvent se faire directement avec l'aide de TEAM Profusion en Normandie ou via ses partenaires dans d'autres région (Sud/ Grand Est/ Ouest), nous contacter pour plus de détails [t.profusion@gmail.com](mailto:t.profusion@gmail.com)

VUES GENERALES : la béquille de descente d'origine Renault représentée par le trait rouge (image 1) est à remonter impérativement, la rotation du tube de descente permet l'alignement. Emplacement de la descente d'huile (monter le joint neuf) et du collier vband visibles (image2)





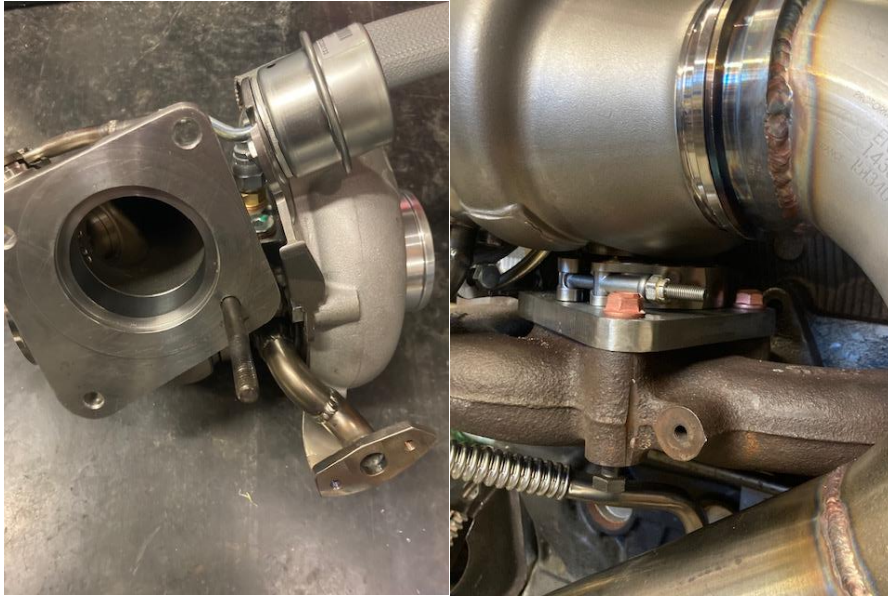
#### FIXATION DU NOUVEAU TURBO :

Le goujon d'origine monté sur le collecteur d'échappement est conservé (image 1). Le montage étant prévu pour F4R874, il peut être nécessaire de supprimer les nervures sur la culasse afin de laisser plus de place au poumon de WG (zone entourée en bleu).

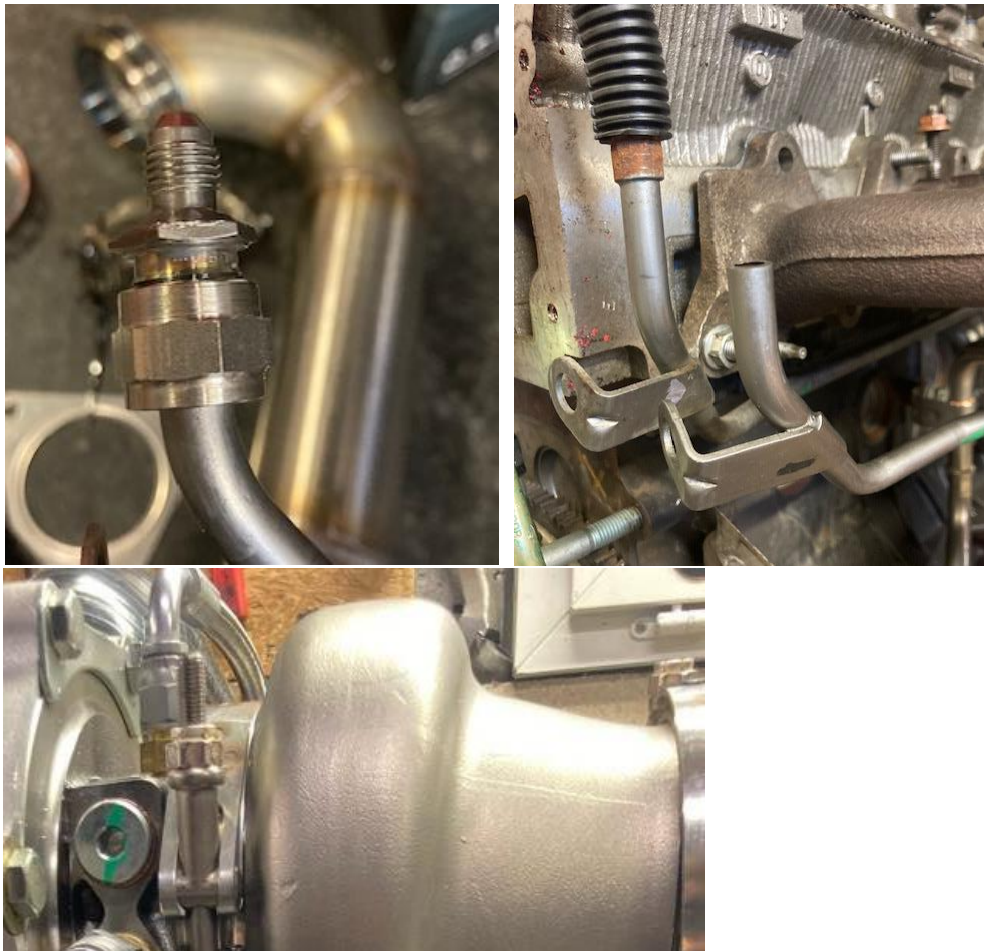
Le goujon d'origine Renault est vissé et bloqué dans la cale (image 2), les autres goujons sont remplacés par des vis + écrou fournis pour éviter les desserrages (image 3), les écrous sont cuivrés et freinés.

L'orientation du collier vband est visible (image 3). Pensez à contrôler l'état du collecteur d'échappement, un collecteur fissuré peut conduire à la destruction rapide du turbo si un morceau de fonte se détache du collecteur et vient à passer à travers la turbine d'échappement du turbo. EN cas de doute n'hésitez pas à nous contacter et/ou à remplacer le collecteur d'échappement.





ALIMENTATION EN HUILE : couper le tube d'origine, ébavurer, nettoyer et sertir le raccord dash\_4/presse étoupe à l'aide de deux clés plates. Visu également du flexible d'arrivée d'huile sur le turbo (image 3). Selon le kilométrage du véhicule et/ou l'état de la durite d'alimentation en huile il est fortement recommandé de la remplacer par une durite neuve d'origine Renault. La bonne lubrification du turbo est essentielle à sa fiabilité et une durite cokéfiée et/ou la présence de bavures/particules dans la durite de graissage conduiront à coup sûr à une destruction rapide du turbo.





**SORTIE COMPRESSEUR** : un coude long 90 degrés est fourni pour se raccorder au piping/tuyauterie, il faudra couper au besoin l'excédent (le coude est fourni long pour couvrir le plus de cas montages possible).

Sur Mégane 2 RS et clio 3RS le coude se raccordera sur le piping alu 50mm existant en remplacement de l'origine.

Sur mégane 3 RS il faudra utiliser un manchon alu (non fourni) pour se raccorder au piping dont la taille peut varier d'un montage à l'autre.

Les caches thermiques démarreur et turbo (fixé sur le couvre culasse, image 2) sont différents entre Mégane 2 et 3, il se montent tout les deux avec un peu de reformage à faire pour éviter le frottement sur le turbo et la(les) sonde(s) lambda. Si vous monter le kit sur un moteur de Clio il faudra prévoir de monter le déshuileur de Mégane 3rs avec le cache thermique turbo supérieur.



<https://www.garrettmotion.com/news/newsroom/article/bj-turbo-bolt-on-turbo-kit-for-renault-megane-ii-iii-rs-f4rt-engine/>

En cas de doute ou de question(s), n'hésitez pas à nous contacter et pensez à vérifier le serrage de chaque vis/écrou une fois le montage terminé avec une attention particulière pour les durites de graissage et de retour d'huile, une fuite d'huile sur l'échappement peut entraîner un départ de feu, soyez vigilants. Portez également une attention particulière à la bonne étanchéité du circuit de suralimentation (durites, colliers, manchons/soudures éventuelles, échangeur), une fuite de suralimentation va entraîner un sursrégime du turbo qui « souffle » dans l'atmosphère et va conduire à la casse du turbo.

[contact@bj-turbo.com](mailto:contact@bj-turbo.com) 0625758523