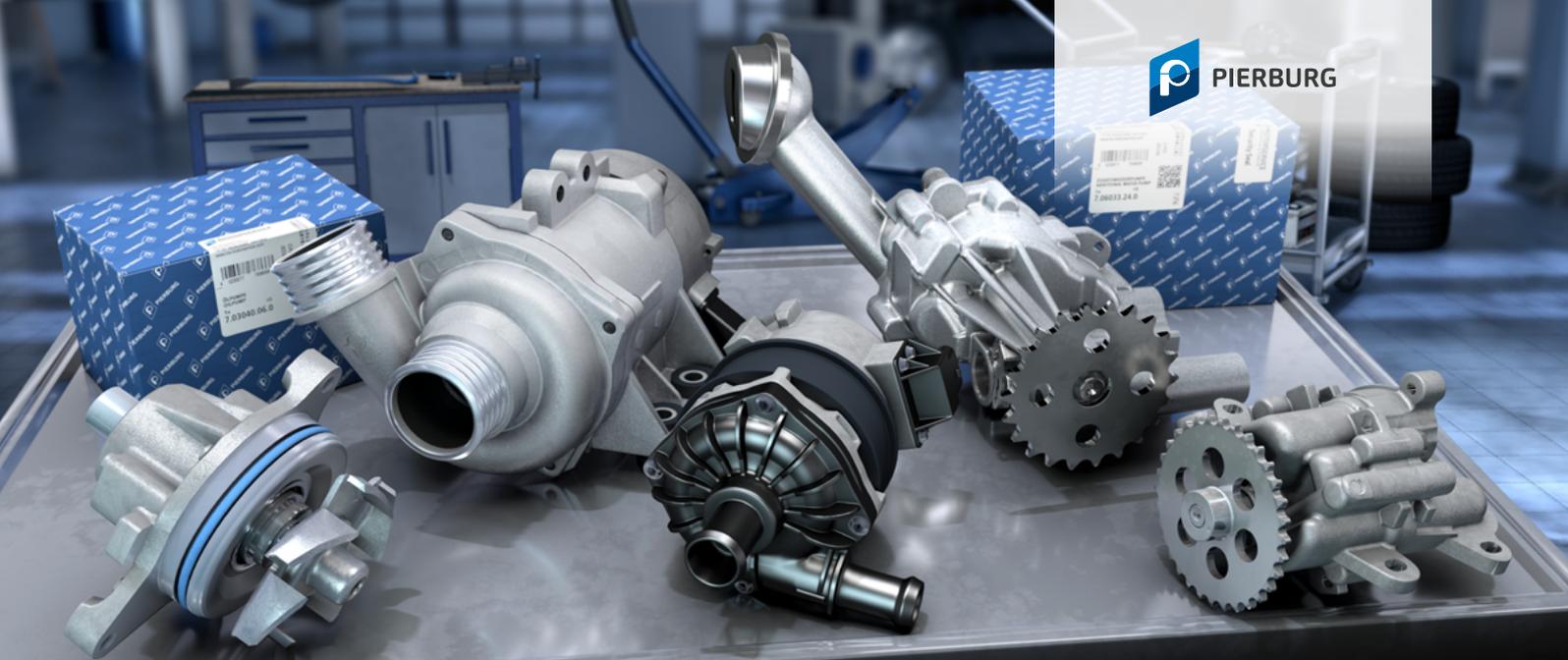


NOTRE SAVOIR-FAIRE

**COMPÉTENCE EN POMPES –
POMPES À HUILE, À VIDE ET À EAU
D’UNE SEULE SOURCE**

NOTRE **CŒUR** BAT POUR VOTRE MOTEUR.



NOUVELLES POMPES

Produit	Numéro d'article	Numéro du constructeur	Constructeur	Moteur
Pompes à eau variables	7.10942.00.0	04L 121 011 L/P/N	VAG	EA288 - 1.6 & 2.0 TDI EU6
	7.10942.03.0	04B 121 011 D/DX/G		EA288 - 1.4 TDI EU6
	7.07152.50.0	03F 121 004 A/B/D/E/F		EA211 - 1.2 TSI EU6
	7.05466.04.0	55578243+S2	Opel/Vauxhall	2.0 Diesel EU6
Pompes à eau électriques (CWA 150)	7.09578.00.0	4KE 965 567 B	Audi	E-Motor: EASA/EA WA
Pompes à eau électriques (CWA 400)	7.05833.50.0	270 200 04 07	Mercedes-Benz	M274 - 2.0 Gasoline EU6
Pompes de recirculation d'eau	7.10102.03.0	8K0 965 561 A	Audi	EA888 - 1.8 & 2.0 TFSI
	7.10102.09.0	2123327 / GN1Z 8K621 A	Ford	1.0 EcoBoost EU6
	7.10103.05.0	52148814 / K68366456AA	FCA	1.6 & 2.0 Multijet Diesel EU6
	7.10102.10.0	LR094347	Jaguar/Landrover	PT204 - 2.0 Gasoline EU5/EU6
Pompes à carburant/vide	7.02551.12.0	03G 145 209 D	VAG	2.0 TDI
	7.02551.20.0	038 145 209 Q		1.9 TDI
	7.02551.23.0	070 145 209 J		2.5 TDI
	7.02551.24.0	038 145 209 P		1.9 TDI
	7.02551.25.0	07Z 145 209 D		5.0 TDI
Pompes à vide	7.02551.18.0	11 66 7 622 380	BMW	2.0 16V
	7.02551.19.0	11 66 7 640 279		2.0 16V
	7.02551.21.0	A651 230 06 65	Mercedes-Benz	OM651
Pompes à huile	7.07919.19.0	03G 115 105 H	VAG	EA288 - 1.6 & 2.0 TDI
	7.07919.27.0	15 00 036 01R	Renault/Nissan/GM	M9T - 2.0 Diesel EU4
	7.07919.28.0	15 00 053 92R		M9R - 2.3 Diesel EU4
Pompes à huile variables	7.07919.33.0	V764737680	PSA/Opel/Mini	EP6, N16/N18, 1.6 TPH - Gasoline
	7.07381.19.0	15 00 078 94R/ A 699 180 00 00	Renault/Mercedes-Benz/ Nissan	M9T/OM699 - 2.3 Diesel EU6
	7.07381.16.0	2389433/JX6G 6600 CA	Ford	1.5 EcoBoost EU6
	7.07919.15.0	1614411380/2012650	PSA/Ford	DV5/DV6 - 1.5 & 1.6 Diesel EU6
	7.07919.24.0	11 41 7 574 529	BMW	N62B44A - V8 Gasoline
Double pompes à huile	7.07919.25.0	11 41 7 561 429	BMW	N62B48A - V8 Gasoline
	7.07919.26.0	11 41 7 561 428	BMW	N62B48B - V8 Gasoline
	7.06623.47.0	31 36 047 54R	Renault	Hydraulic transmission DB35



POMPES À HUILE

UNE ALIMENTATION EN HUILE À LA PERFECTION

Pierburg possède de nombreux brevets et développe des pompes à huile qu'elle fournit à tous les grands constructeurs de moteurs. À partir de ce savoir-faire, Motorservice propose des pompes destinées à de nombreuses applications pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires. Profitez de cette expérience et d'un juste rapport qualité/prix.



POMPES À HUILE NON RÉGULÉES

Les pompes à huile garantissent un apport suffisant en huile de lubrification pour les pièces du moteur. Pour assurer un refroidissement et une lubrification suffisants, la pompe à huile doit faire circuler le volume total d'huile 4 à 6 fois par minute à travers le moteur.

De plus, elle doit être conçue de façon à ce qu'en cas de démarrage à froid, les points de lubrification soient alimentés au plus vite en huile fraîche et que le débit suffise même à bas régime.



POMPES À HUILE VARIABLES

Pierburg a conçu les pompes à huile variables pour réduire les émissions de CO₂. En raison des fonctions – parfois nouvelles – faisant appel à l'huile hydraulique, telles la compensation hydraulique du jeu de la soupape et de l'arbre à cames, le refroidissement des pistons etc., les moteurs modernes nécessitent des débits d'huile surproportionnés, notamment sur la plage des bas régimes.

Or, le débit des pompes à huile variables s'adapte en toute flexibilité – indépendamment de la température, du régime et de l'état de charge du moteur – au débit volumique d'huile nécessaire. Ces pompes permettent d'économiser du carburant en assurant une alimentation en huile calée sur les besoins.



POMPES TANDEM COMBINÉES DÉPRESSION/HUILE

Les pompes tandem correspondent à l'association sur un même axe d'une pompe à vide et d'une pompe à huile. Tandis que la pompe à vide à une seule pale génère la dépression pour l'assistance au freinage, la pompe à huile raccordée remplit soit la fonction de pompe à huile principale soit celle de pompe aspirante pour l'excédent d'huile en provenance de la culasse



POMPES À EAU

UN REFROIDISSEMENT ADAPTÉ AUX BESOINS POUR DES MOTEURS D'UNE GRANDE LONGÉVITÉ

Les pompes de refroidissement électriques Pierburg refroidissent les moteurs en fonction des besoins, elles sont économes et elles réduisent les pertes par friction ainsi que la consommation de carburant et les émissions de polluants. Par ailleurs, Pierburg produit chaque année plus de 7 millions de pompes à eau mécaniques destinées à la première monte. Celles-ci se distinguent par des composants haut de gamme.



POMPES À EAU MÉCANIQUES

Le liquide de refroidissement de la pompe à eau absorbe la chaleur du bloc-moteur et de la culasse et l'évacue dans l'air environnant au travers du radiateur. Selon leur type, les pompes à eau mécaniques possèdent un boîtier propre placé à l'extérieur du moteur ou sont bridées directement sur le carter moteur. Elles sont entraînées directement par le moteur ou par l'intermédiaire d'une courroie en V ou dentée.



POMPES À EAU ÉLECTRIQUES

Sur les moteurs de conception moderne, les pompes à eau électriques contribuent fortement à la réduction des émissions.

Indépendant du régime moteur, leur débit permet la génération d'un refroidissement à la demande. Ainsi, la consommation énergétique est moindre, ce qui permet de réduire les pertes par friction, la consommation de carburant et les émissions de polluants.



POMPES DE RECIRCULATION D'EAU

Les pompes de recirculation d'eau sont utilisées dès qu'il est nécessaire de refroidir ou de chauffer en dehors du circuit de refroidissement du moteur, notamment dans les chauffages auxiliaires, où les pompes à eau sont utilisées comme pompes de recirculation pour permettre à l'habitacle de chauffer plus rapidement.



POMPES À VIDE

UNE DÉPRESSION FIABLE POUR DE NOMBREUX ÉLÉMENTS DE COMMANDE

Les pompes de précision Pierburg produisent la dépression requise pour l'assistance au freinage, la commande du verrouillage centralisé, la climatisation, la boîte de vitesses automatique, les systèmes de réduction des émissions nocives et autres éléments de commande.



POMPES À VIDE MÉCANIQUES

L'entraînement des pompes à vide mécaniques est réalisé grâce à des cames, des poussoirs, une chaîne ou une courroie. L'efficacité de ces pompes entraînant le déplacement aller-retour des pistons ou membranes et générant une dépression ne fait plus aucun doute.

Sur un modèle plus récent, la pompe à palettes, l'entraînement est rotatif. Un rotor comprenant une ou plusieurs palettes entraîne la formation de zones de travail, dont la taille évolue au cours du cycle.



POMPES À VIDE ÉLECTRIQUES

Les pompes à vide électriques peuvent s'activer indépendamment du moteur du véhicule et à la demande. Cela permet d'économiser du carburant et de réduire les émissions toxiques.

Sur les véhicules hybrides, les pompes à vide électriques assurent l'assistance au freinage lorsque le moteur à combustion est à l'arrêt.



POMPES TANDEM COMBINÉES CARBURANT/DÉPRESSION

Les pompes tandem correspondent à l'association sur un même axe d'une pompe à carburant et d'une pompe à vide. Les pompes combinées carburant/dépression remplissent le rôle d'une pompe à vide mécanique, et assurent en outre l'alimentation en carburant.



POMPES TANDEM COMBINÉES HUILE/DÉPRESSION

Tandis que la pompe à vide à une seule pale génère la dépression pour l'assistance au freinage, la pompe à huile à engrenage interne raccordée aspire l'excédent d'huile en provenance de la culasse pour le ramener au carter d'huile.

HEADQUARTERS :

MS Motorservice International GmbH

Wilhelm-Maybach-Straße 14–18
74196 Neuenstadt, Germany
www.ms-motorservice.com

MS Motorservice France S.A.S.

Bâtiment l'Etoile – Paris Nord II
40 avenue des Nations
93420 Villepinte, France
Téléphone : +33 149 8972-00
Télécopie : +33 149 8972-01
www.ms-motorservice.fr

www.ms-motorservice.com

© MS Motorservice International GmbH – FL 1913-03 – FR – 01/21 (012021)