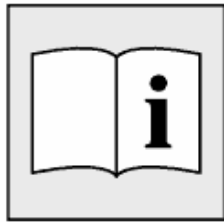
**Outils spéciaux nécessaires:**

- 13 5 020
- 13 5 231
- 13 5 232
- 13 5 250

*Préparations nécessaires :*

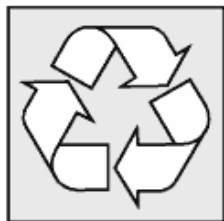
- Relever le contenu de la mémoire de défauts du boîtier DDE.
- Déposer le collecteur d'admission d'air.

**Attention !**

Protéger l'alternateur des impuretés avant d'intervenir sur les circuits d'huile, de refroidissement et d'alimentation en carburant.

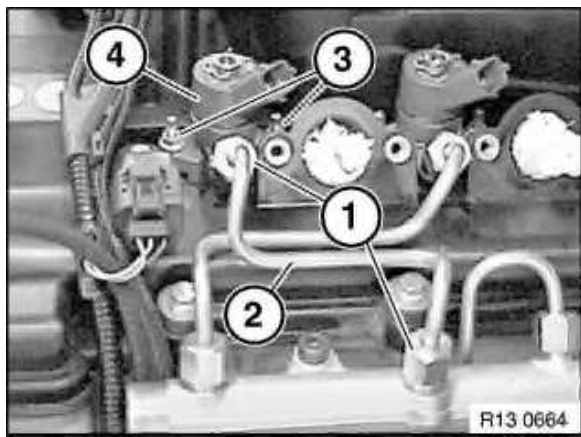
Recouvrir l'alternateur avec des moyens appropriés.

Impérativement obturer les injecteurs et les conduites de refoulement avec des bouchons après avoir débranché les conduites de refoulement.

*Recyclage :*

Récupérer le carburant qui s'écoule et l'éliminer.

Respecter la réglementation nationale en vigueur en matière d'élimination des déchets.



Dévisser de l'injecteur (4) les écrous-raccords (1) des conduites de pression (2) à l'aide de l'outil spécial 13 5 020 et desserrer l'accumulateur de pression.

Remarque :

Changer à temps la prise de l'outil spécial, les conduites risquent sinon de se tordre.

Déposer l'écrou (3).

Couple de serrage 13 53 5AZ .

Déposer les injecteurs (4).

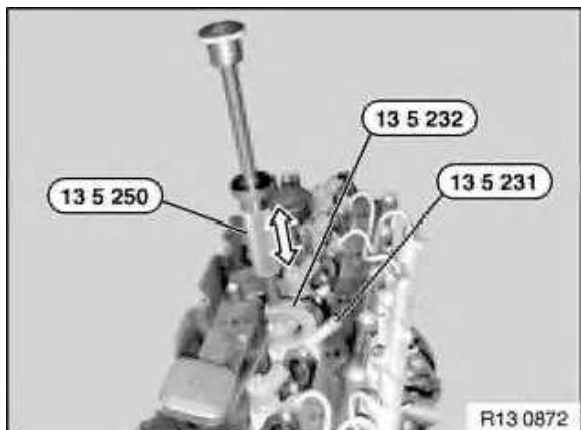


Attention !

Risque de cassure de l'injecteur ! Respecter impérativement les couples de serrage des écrous-raccords.

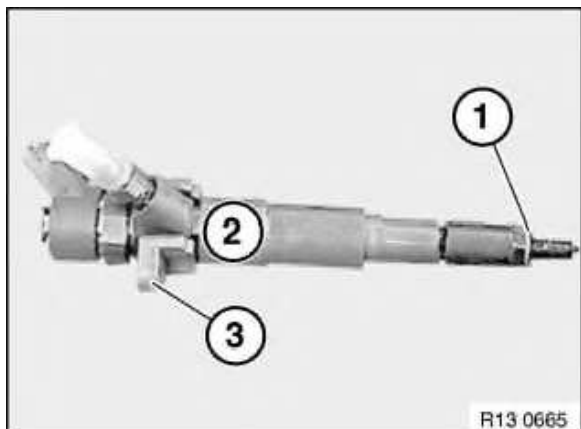
Couple de serrage 13 53 8AZ .

1. Serrer à la main les écrous-raccords de toutes les conduites haute pression.
2. Serrer les écrous-raccords des injecteurs au couple prescrit.
3. Serrer les écrous-raccords de l'accumulateur haute pression et de la pompe haute pression.
4. Contrôler visuellement l'étanchéité de tous les composants du système Common Rail.



Si les injecteurs sont grippés, assembler les outils spéciaux 13 5 250 , 13 5 231 , 13 5 232 et les monter sur le raccord de l'injecteur.

Extraire l'injecteur avec la masselotte de l'outil spécial.



Remarque :

Vérifier si le joint (1) est bien resté sur l'injecteur déposé.

Si ce n'est pas le cas, il faut retirer le joint (1) de la culasse.

Remarque pour la repose :

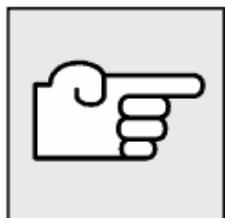
Remplacer la bague d'étanchéité (1) de l'injecteur (2).

Remplacer le joint sur la tige de l'injecteur.

Veiller à bien positionner la bride de serrage (3).



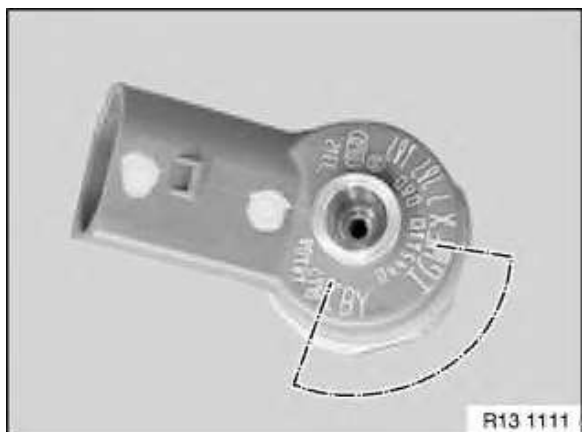
Nettoyer les logements d'injecteur avant de monter les injecteurs.



DDE 4

Si plus de 2 injecteurs sont remplacés, il faut effectuer le "calibrage de la cartographie des injecteurs" :

- Raccorder le tester DIS
- Procéder à l'identification du véhicule
- Sélectionner "Sélection des fonctions"
- Sélectionner "Fonctions SAV"



Uniquement EU3 / DDE 5

En cas de montage de nouveaux injecteurs, il faut relever les 6 premiers chiffres/lettres.

Entrer les chiffres/lettres en fonction de l'emplacement (cylindre) des nouveaux injecteurs.

- Sélectionner "Electronique numérique Diesel (DDE)"
- Sélectionner "Tarage, tarage d'injection"
- Sélectionner "Plan de contrôle"
- Sélectionner "Réaliser calibrage". Les valeurs d'étalonnage sont placées sur une valeur neutre.



Uniquement EU4 / DDE 5

En cas de montage de nouveaux injecteurs, il faut relever les 7 premiers chiffres/lettres.

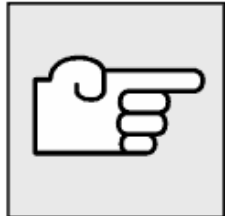
Entrer les chiffres/lettres en fonction de l'emplacement (cylindre) des nouveaux injecteurs.

- Sélectionner "Electronique Diesel (DDE)"
- Sélectionner "Tarage, tarage d'injection"
- Sélectionner "Plan de contrôle"
- Sélectionner "Réaliser calibrage". Les valeurs d'étalonnage sont placées sur une valeur neutre.
- Sélectionner "Adaptations, adaptations des quantités moyennes."



Attention !

Le tarage des nouveaux injecteurs est nécessaire pour garantir leur pleine fonctionnalité.



Remarque :

Contrôler le fonctionnement de l'électronique DDE.