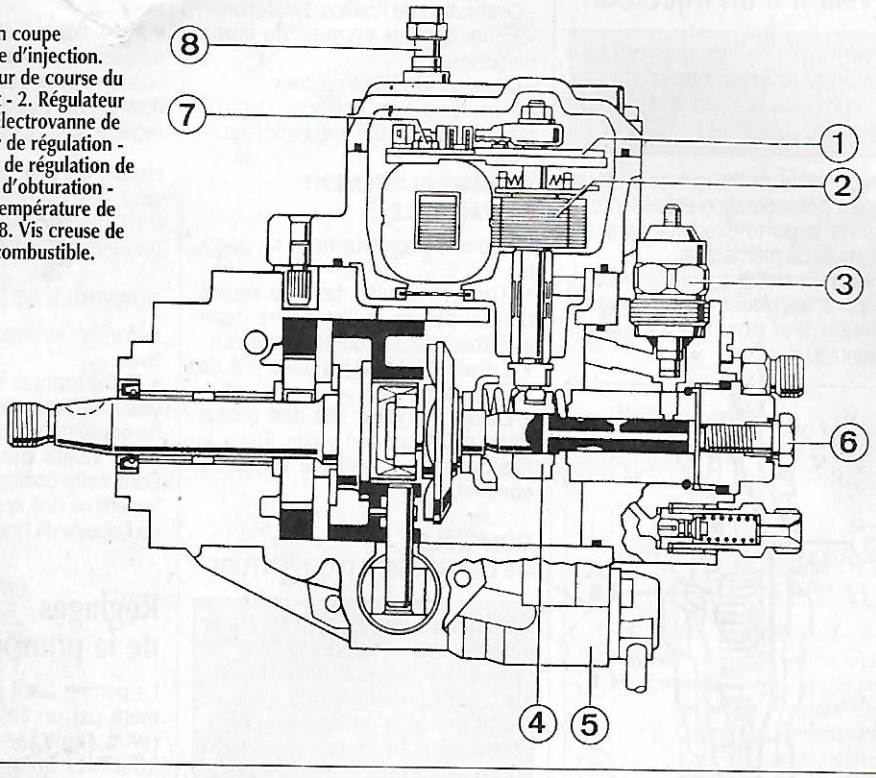


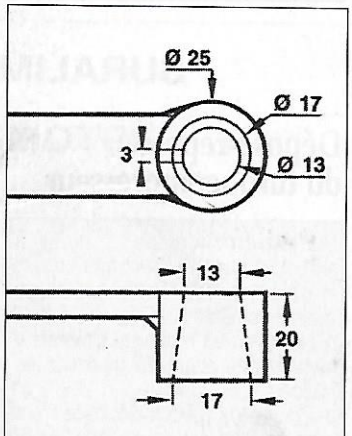
Vue en coupe de la pompe d'injection. 1. Transmetteur de course du levier de débit - 2. Régulateur de débit - 3. Électrovanne de stop - 4. Tiroir de régulation - 5. Électrovanne de régulation de débit - 6. Vis d'obturation - 7. Sonde de température de combustible - 8. Vis creuse de retour de combustible.

REPOSE ET CALAGE

• Remplacer le joint torique située sur le nez de la pompe d'injection.
• Tourner l'arbre de la pompe d'injection de manière à placer la clavette verticalement (par rapport à l'axe de la pompe). S'arrêter de le tourner juste avant de sentir un point dur.
• Déposer la vis centrale de l'outil de maintien du pignon de pompe d'injection.
• Introduire la pompe dans son logement et reposer ses vis de fixation.

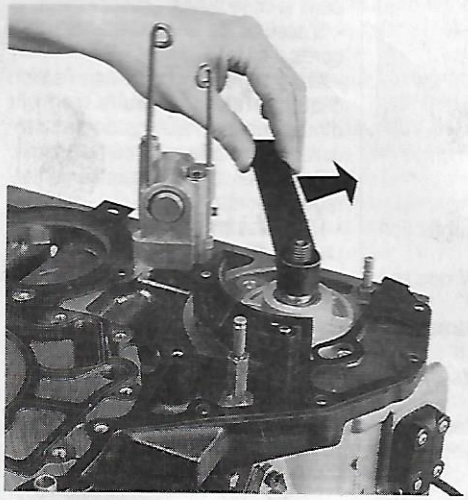
Attention : ne pas faire tomber la clavette de l'arbre de pompe.

• Vérifier que l'arbre de pompe est bien introduit dans le pignon.

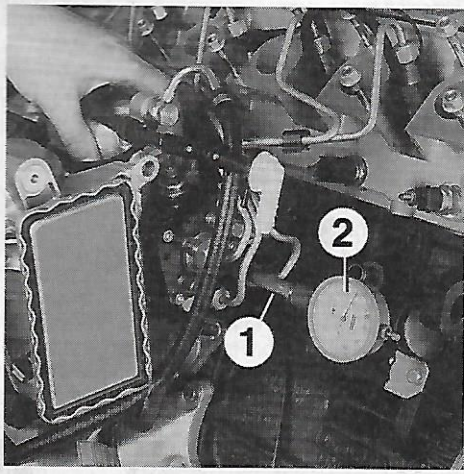


Cotes de réalisation de l'outil spécial pour manœuvrer l'arbre de pompe d'injection.

• Déposer l'outil de maintien du pignon.
• Reposer et serrer au couple prescrit l'écrou de pignon de pompe d'injection.
• Reposer le bouchon de l'orifice central sur le tendeur de courroie d'accessoires. Contrôler la présence du joint torique du bouchon.
• Déposer la vis d'obturation de la pompe d'injection.
• Mettre en lieu et place un comparateur muni d'un support approprié.
• Déposer la pige de blocage du volant moteur.
• Tourner le moteur dans le sens inverse de rotation d'environ 90°.
• Chercher le point où l'aiguille du comparateur est au plus bas de sa course (inversion du sens de déplacement).
• Mettre le comparateur à zéro.
• Tourner le moteur dans son sens de rotation jusqu'à ce qu'il soit possible d'introduire la pige de blocage du volant moteur.
• Contrôler la position de la came d'admission du cylindre n° 1 par l'orifice de remplissage d'huile du couvre-culasse.
• Relever sur le comparateur la valeur de la course du piston de la pompe. Si celle-ci n'est pas conforme à la préconisation, tourner la pompe d'injection de manière à obtenir la valeur correcte.
• Serrer les vis de fixation de la pompe d'injection.
• Déposer la pige d'immobilisation du volant moteur.
• Faire faire deux tours au vilebrequin et contrôler à nouveau le calage.
• Si la valeur indiquée par le comparateur n'est pas correcte, recommencer le calage.
• Déposer le comparateur et son support.
• Reposer la vis d'obturation munie d'un joint d'étanchéité neuf.
• Rebrancher les canalisations de combustible sur les injecteurs puis sur la pompe en respectant l'ordre de montage. Ne serrer les canalisations que lorsqu'elles sont toutes en place.
• Reposer la canalisation d'arrivée de combustible sur la pompe d'injection.
• Mettre en place la canalisation de retour au réservoir et reposer la vis creuse (repérée « OUT »).
• Rebrancher sur la pompe d'injection le tuyau de retour de fuite provenant des injecteurs.
• Reposer des joints de collecteur d'admission neufs et reposer le collecteur d'admission.
• Serrer ses vis de fixation au couple prescrit.
• Réaccoupler le tuyau d'entrée d'air sur le collecteur d'admission.
• Rebrancher le tuyau sur la capsule d'EGR.
• Rebrancher la canalisation de recyclage de gaz sur le collecteur.
• Reposer les tuyaux et les canalisations sur leur support (situé sur le collecteur d'admission).
• Reposer et serrer les supports du collecteur d'admission.
• Reposer le cache du couvre-culasse.
• Rebrancher la batterie.



Mise en position de l'arbre de pompe d'injection : le placer verticalement (dans l'axe de la pompe), juste avant le point dur.



Calage statique de la pompe d'injection. 1. Support de comparateur - 2. Comparateur.