

Cursor I3
Single Stage Turbocharger
Tier 4B (final)
Moteur

Voir les numéros de modèle de moteur à la page suivante

MANUEL DE SERVICE

Référence 47607299

1^{ère} édition Français

Août 2014

Copyright © 2014 CNH Industrial America LLC. Tous droits réservés.

CASE
CONSTRUCTION

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

- Thank you very much for reading the preview of the manual.
- You can download the complete manual from: www.heydownloads.com by clicking the link below



- Please note: If there is no response to CLICKING the link, please download this PDF first and then click on it.

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

Instructions générales - Comment utiliser et parcourir ce manuel

Information technique

Un nouveau système d'information technique a été mis en place pour élaborer ce manuel. Ce nouveau système est conçu pour fournir l'information technique par moyen électronique à l'aide d'un e-mail, d'un DVD et sur papier par le biais de manuels papier. Un système de code appelé SAP a été mis au point pour relier les informations techniques aux autres fonctions de support produit, telles que la garantie.

Les informations techniques sont conçues pour aider à l'entretien et à la réparation des différentes fonctions ou des différents systèmes intégrés sur la machine d'un client. Lorsqu'un client a un problème avec sa machine, c'est habituellement parce qu'un des systèmes ou fonctions de la machine ne fonctionne pas du tout, ne fonctionne pas efficacement, ou ne répond pas correctement aux commandes. Lorsque vous vous référez aux informations techniques de ce manuel pour résoudre le problème du client, vous constatez que les informations sont classées à l'aide du système de code SAP, selon les fonctions ou les systèmes que la machine possède. Après avoir localisé l'information technique correspondant à cette fonction ou ce système, toutes les informations concernant les dispositifs mécaniques, électriques ou hydrauliques, toutes les pièces, les ensembles et sous-ensembles appartenant à cette fonction ou ce système sont répertoriés. Tout type d'information ayant été publié à propos de cette fonction ou ce système, les données techniques (spécifications), les données fonctionnelles (comment ça marche) les données de diagnostic (codes défaut et dépannage) et les données d'entretien (démontage, installation, réglage, etc.) est également fourni.

Grâce à ce code d'informations techniques SAP, il est désormais possible de rechercher et d'extraire les informations techniques adéquates requises pour résoudre le problème du client sur sa machine. Pour cela, 3 catégories sont attribuées à chaque information technique pendant la procédure de production de l'information.

La première catégorie est l'emplacement, la seconde, le type d'information et la troisième, le produit :

- **EMPLACEMENT** : il s'agit de la pièce ou de la fonction de la machine décrite par l'information technique, par exemple, le réservoir de carburant.
- **TYPE D'INFORMATION** : il s'agit ici de l'information technique fournie pour une pièce particulière ou une fonction de la machine, par exemple, la capacité est un type de donnée technique décrivant la quantité de carburant pouvant être emmagasinée dans le réservoir.
- **PRODUIT** : il s'agit du modèle de machine pour lequel les informations techniques ont été conçues.

Chaque information technique possède ces 3 catégories. N'importe quelle combinaison de ces catégories permet de trouver les informations techniques adéquates pour résoudre le problème du client et de sa machine.

Cette information peut être :

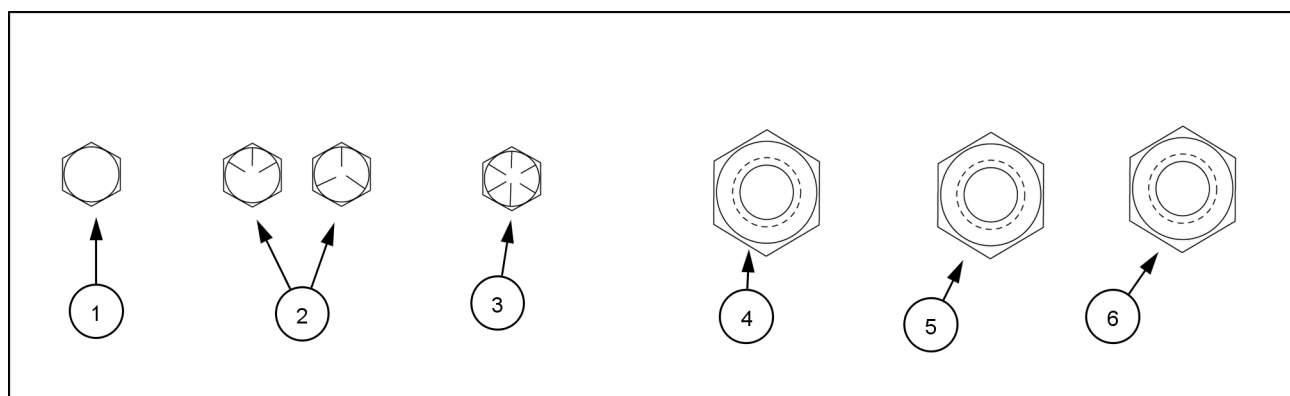
- une description de la procédure à suivre pour démonter la culasse ;
- un tableau de spécifications pour une pompe hydraulique ;
- un code défaut ;
- un tableau de dépannage ;
- un outil spécial.

MATERIEL DE FIXATION AVEC BRIDE (POUCE)

TAILLE NOMINALE	VIS ET ECROU GRADE SAE 5		VIS ET ECROU GRADE SAE 8		CONTRE-ECROU GrF AVEC BOULON Gr5	CONTRE-ECROU GrG AVEC BOULON Gr8
	NON PLAQUE ou PLAQUE ARGENT	PLAQUE OR AVEC ZnCr	NON PLAQUE ou PLAQUE ARGENT	PLAQUE OR AVEC ZnCr		
1/4	9 N·m (80 lb in)	12 N·m (106 lb in)	13 N·m (115 lb in)	17 N·m (150 lb in)	8 N·m (71 lb in)	12 N·m (106 lb in)
5/16	19 N·m (168 lb in)	25 N·m (221 lb in)	26 N·m (230 lb in)	35 N·m (310 lb in)	17 N·m (150 lb in)	24 N·m (212 lb in)
3/8	33 N·m (25 lb ft)	44 N·m (33 lb ft)	47 N·m (35 lb ft)	63 N·m (46 lb ft)	30 N·m (22 lb ft)	43 N·m (32 lb ft)
7/16	53 N·m (39 lb ft)	71 N·m (52 lb ft)	75 N·m (55 lb ft)	100 N·m (74 lb ft)	48 N·m (35 lb ft)	68 N·m (50 lb ft)
1/2	81 N·m (60 lb ft)	108 N·m (80 lb ft)	115 N·m (85 lb ft)	153 N·m (113 lb ft)	74 N·m (55 lb ft)	104 N·m (77 lb ft)
9/16	117 N·m (86 lb ft)	156 N·m (115 lb ft)	165 N·m (122 lb ft)	221 N·m (163 lb ft)	106 N·m (78 lb ft)	157 N·m (116 lb ft)
5/8	162 N·m (119 lb ft)	216 N·m (159 lb ft)	228 N·m (168 lb ft)	304 N·m (225 lb ft)	147 N·m (108 lb ft)	207 N·m (153 lb ft)
3/4	287 N·m (212 lb ft)	383 N·m (282 lb ft)	405 N·m (299 lb ft)	541 N·m (399 lb ft)	261 N·m (193 lb ft)	369 N·m (272 lb ft)
7/8	462 N·m (341 lb ft)	617 N·m (455 lb ft)	653 N·m (482 lb ft)	871 N·m (642 lb ft)	421 N·m (311 lb ft)	594 N·m (438 lb ft)
1	693 N·m (512 lb ft)	925 N·m (682 lb ft)	979 N·m (722 lb ft)	1305 N·m (963 lb ft)	631 N·m (465 lb ft)	890 N·m (656 lb ft)

IDENTIFICATION

Boulons et écrous à montage libre



NHIL13ENG1271EA 3

Exemple de marquage du grade

Identification du grade SAE			
1	Grade 2 - pas de marque	4	Ecrou de grade 2 - pas de marque
2	Grade 5 - trois marques	5	Ecrou de grade 5 - marques espacées de 120 °
3	Grade 8 - cinq marques	6	Ecrou de grade 8 - marques espacées de 60 °

Moteur - Limites d'entretien

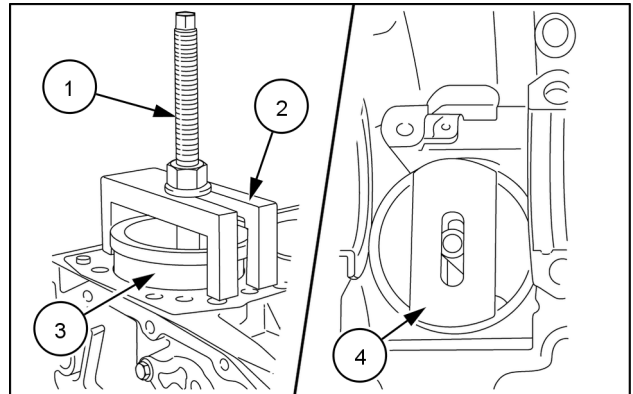
Spécifications moteur	
Rapport de compression	16.5 : 1
Alésage	135 mm (5.3 in)
Course	150 mm (5.9 in)
Cylindrée	12880 cm³
Turbocompression	Refroidissement intermédiaire, injection directe
Type de compresseur	Holset HE551
Lubrification	Forcée par une pompe à engrenages, clapet de décharge unique
Pression d'huile (Moteur chaud)	
- Ralenti	3 bar (43.5 psi)
- Pic de tr/min	4.5 bar (65.3 psi)
Refroidissement	Refroidi par liquide
Commande de pompe à eau	Entraîné par courroie
Thermostat (Début d'ouverture)	81 °C (177.8 °F)
Calage de la soupape d'admission	
- S'ouvre avant le PMH	17 °
- Se ferme après le PMB	30 °
Calage de la soupape d'échappement	
- S'ouvre avant le PMB	50 °
- Se ferme après le PMH	9 °
Réglage du jeu de soupape (moteur froid)	
- Admission	0.4 mm (0.016 in)
- Echappement	0.6 mm (0.024 in)
Ordre d'allumage	1 - 4 - 2 - 6 - 3 - 5
Pression d'injection	2000 bar (29000 psi)
Etalonnage des injecteurs	290 - 302 bar (4205 - 4379 psi)
Bloc-cylindre et piston	
Alésages des chemises de cylindre :	
- Supérieur	153.500 - 153.525 mm (6.043 - 6.044 in)
- Inférieur	152.000 - 152.025 mm (5.984 - 5.985 in)
Diamètre extérieur des chemises de cylindre :	
- Supérieur	153.461 - 153.486 mm (6.042 - 6.043 in)
- Inférieur	151.890 - 151.915 mm (5.980 - 5.981 in)
Ecartement entre le diamètre extérieur des chemises et le diamètre intérieur des alésages	
- Supérieur	0.014 - 0.039 mm (0.001 - 0.002 in)
- Inférieur	0.085 - 0.135 mm (0.003 - 0.005 in)
Chemise de cylindre	
- DE	135.000 - 135.013 mm (5.315 - 5.315 in)
- DE sous une charge de 800 N (179.8 lb)	135.011 - 135.024 mm (5.315 - 5.316 in)
- Saillie	0.045 - 0.075 mm (0.002 - 0.003 in)
Pistons	
- Dimension mesurée	18 mm (0.709 in)
- Diamètre extérieur (pièces de rechange)	134.861 - 134.873 mm (5.309 - 5.310 in)
- Diamètre extérieur (production uniquement)	134.872 - 134.884 mm (5.310 - 5.310 in)
- Alésage de l'axe	54.010 - 54.018 mm (2.126 - 2.127 in)
Diamètre extérieur du piston - Diamètre intérieur de la chemise de cylindre	0.127 - 0.151 mm (0.005 - 0.006 in)
Saillie du piston	0.12 - 0.42 mm (0.005 - 0.017 in)
Diamètre de l'axe du piston	53.994 - 54.000 mm (2.126 - 2.126 in)
Diamètre extérieur de l'axe du piston - Alésage de l'axe	0.010 - 0.024 mm (0.0004 - 0.0009 in)

Carter Chemise - Retirez le connecteur

Opération précédente :

Bielles et pistons - Retirez le connecteur (10.105)

1. Utilisez l'outil **380000366 (2)** en association avec l'outil **380000116 (4)** comme illustré sur le schéma.
2. Assurez-vous que la plaque **(4)** repose sur la chemise de cylindre correctement.
3. Serrez l'écrou de la vis **(1)** et extrayez la chemise de cylindre **(3)** du carter.



NHIL13ENG1191AA 1

Opération suivante :

Carter Chemise - Mesure (10.001)

Problème	Cause possible	Correction
Le moteur met du temps à se lancer	Le problème de lancement lent du moteur peut être causé par une batterie faible ou une résistance du démarreur interne du moteur usée. Des températures de fonctionnement extrêmement basses peuvent également favoriser un problème de lancement lent du moteur.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tester la charge de la batterie. Charger ou remplacer la batterie selon les besoins. 2. Procéder à un test de chute de tension sur le circuit de démarrage. La chute de tension doit être inférieure à 0.5 V sur les circuits positif et négatif. Si la chute de tension est supérieure à 0.5 V, effectuer les réparations nécessaires. 3. Tester le démarreur sur banc. Si le démarreur fonctionne plus lentement que prévu, il doit être remplacé.
Le moteur consomme une quantité excessive d'huile moteur.	Une consommation excessive d'huile moteur peut être causée par une défaillance des segments de piston, des joints de guide de soupape, des roulements principaux, des coussinets de bielle, des roulements d'arbre à cames, des tourillons de vilebrequin, ou de cylindres coniques ou ovalisés etc.	Vérifier que l'huile moteur utilisée est adaptée. Tester le moteur pour repérer plus facilement la cause de la consommation excessive d'huile. Procéder à un test de fuite du moteur ou à un test de compression de cylindre humide.
Le circuit de refroidissement présente une fuite de liquide de refroidissement.	Les fuites du système de refroidissement peuvent être causées par une défaillance des joints, des flexibles, du radiateur ou du bouchon du radiateur, etc.	Faire un contrôle visuel de tous les flexibles, du boîtier de thermostat, de la pompe à eau, du radiateur et de tous les autres composants du système de refroidissement afin de vérifier qu'ils ne présentent aucun signe de fuite. Si aucune fuite n'est visuellement constatée, effectuer un test de pression du système de refroidissement et vérifier qu'il n'y a pas de fuite.
Le moteur présente une fuite d'huile moteur.	Une fuite d'huile moteur peut être causée par une défaillance des joints, une pression excessive du carter, une défaillance des composants du système de lubrification, ou l'utilisation d'une huile moteur non adaptée.	Vérifier visuellement que le système de lubrification du moteur ne présente aucun signe de fuite. Vérifier que le filtre à huile moteur, le refroidisseur d'huile, la pompe à huile et les joints ne présentent aucun signe de fuite. Vérifier que l'huile moteur utilisée est bien l'huile recommandée. Vérifier que le niveau d'huile moteur n'est pas excessif.
Le moteur présente une fuite de réfrigérant.	Les fuites de réfrigérant peuvent être causées par une défaillance des composants de la climatisation tels que le compresseur, le condenseur, l'évaporateur ou les joints.	Utiliser un kit de coloration du réfrigérant pour localiser la fuite.
Lancement du moteur sans commande préalable.	Le moteur peut s'emballer sans commande préalable de l'opérateur si l'injection de carburant diesel persiste ou en cas de fuite dans le moteur. Une fuite d'huile moteur dans un cylindre peut également provoquer ce phénomène.	Fuite au niveau des injecteurs de carburant Fuite d'huile moteur dans les cylindres Logiciel de l'ECU défectueux
Le moteur a des ratés.	Les ratés du moteur peuvent être causés par un mauvais calage de l'injection, des dysfonctionnements des injecteurs, une pompe à injection défectueuse ou des dysfonctionnements internes du moteur tels qu'une soupape brûlée ou un trou dans un piston.	Contrôler le calage d'injection. Vérifier que la pression de carburant est correcte. Vérifier que les injecteurs de carburant fonctionnent correctement. Procéder à un test de compression du moteur.

Sommaire

Moteur - 10

Entraînement et pignons des distributeurs - 106

SERVICE

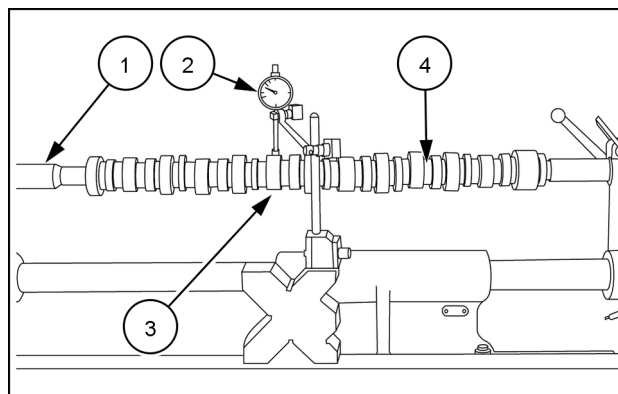
Bras de culbuteur	
Retirez le connecteur	3
Pose	4
Régler	5
Arbre à cames	
Retirez le connecteur	6
Pose	7
Contrôle de la distribution	9
Calage de distribution	10
Mesure	12
Bagues d'arbre à came	
Remplacer.	13
Pignon de l'arbre à cames	
Arbre à cames - Retirez le connecteur	16

Arbre à cames - Mesure

Opération précédente :

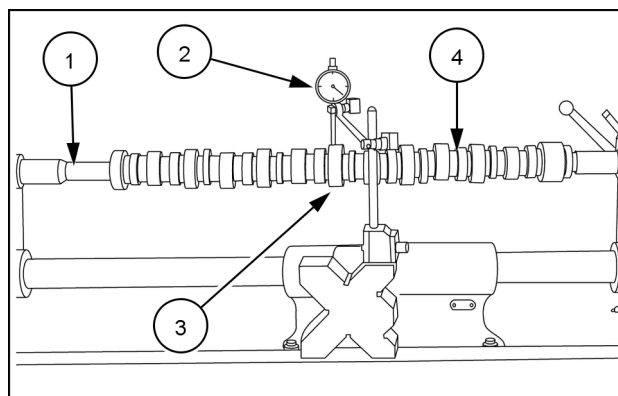
Arbre à cames - Retirez le connecteur (10.106)

1. Placer l'arbre à cames (4) sur la contrepointe (1) et vérifier la levée de came (3) à l'aide d'un comparateur à cadran (2).



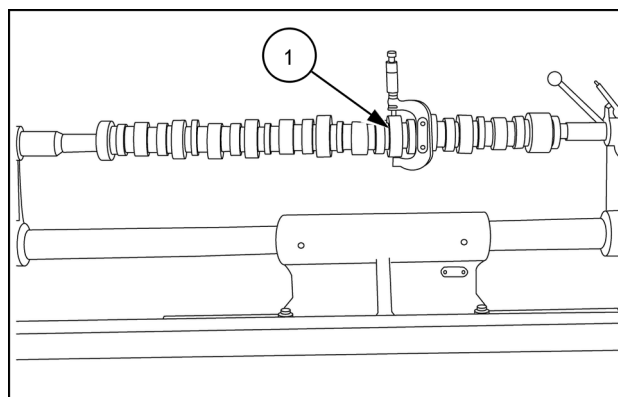
NHIL13ENG1145AA 1

2. Lorsque l'arbre à cames (4) est placé sur la contrepointe (1), vérifier l'alignement de l'axe de support (3) à l'aide d'un comparateur à cadran (2).
3. Si le défaut d'alignement est supérieur à **0.030 mm (0.0012 in)**, remplacer l'arbre.



NHIL13ENG1146AA 2

4. Pour vérifier l'écartement de l'arbre à cames et de la bague, mesurer le diamètre intérieur de la bague et le diamètre extérieur de l'axe d'arbre à cames (1).
5. Soustraire le diamètre de l'axe du diamètre de la bague pour obtenir le jeu. Si le jeu dépasse **0.135 mm (0.0053 in)**, remplacer les bagues et, si nécessaire, l'arbre à cames.



NHIL13ENG1148AA 3

Opération suivante :

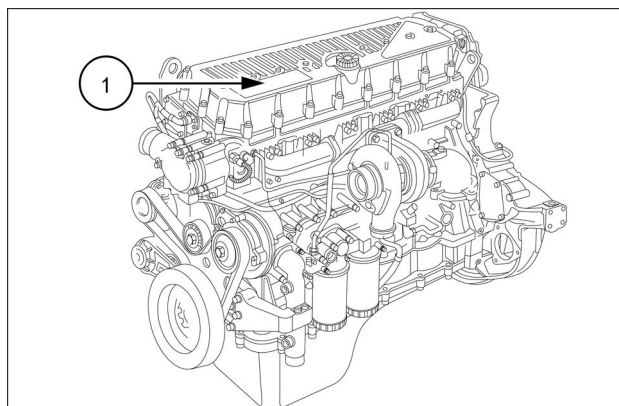
Arbre à cames - Pose (10.106)

Couvercle de soupape - Pose

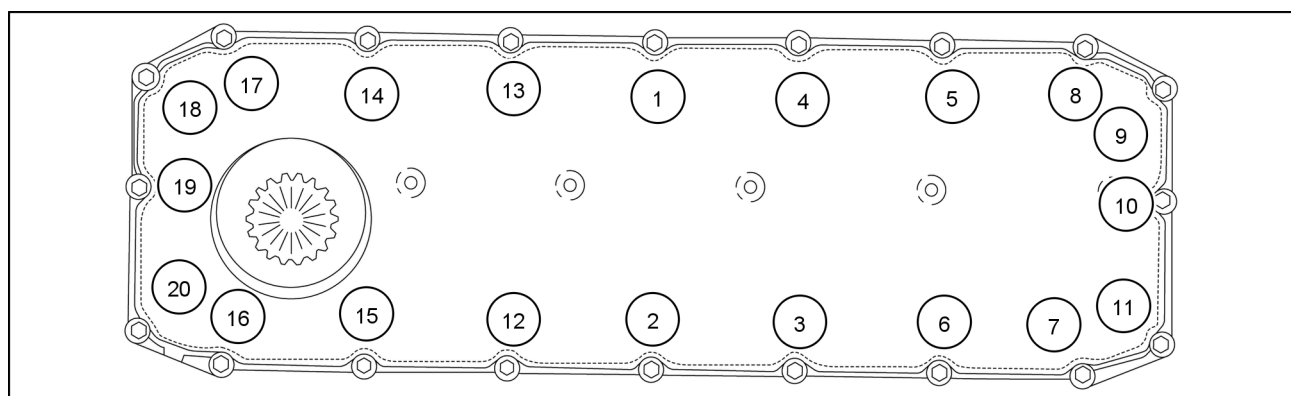
Opération précédente :

Couvercle de soupape - Retirez le connecteur (10.101)

1. Poser le couvercle de soupape (1) sur la culasse.
2. Serrer les vis à un couple de **9 N·m (7 lb ft)** en respectant l'ordre indiqué dans le schéma.

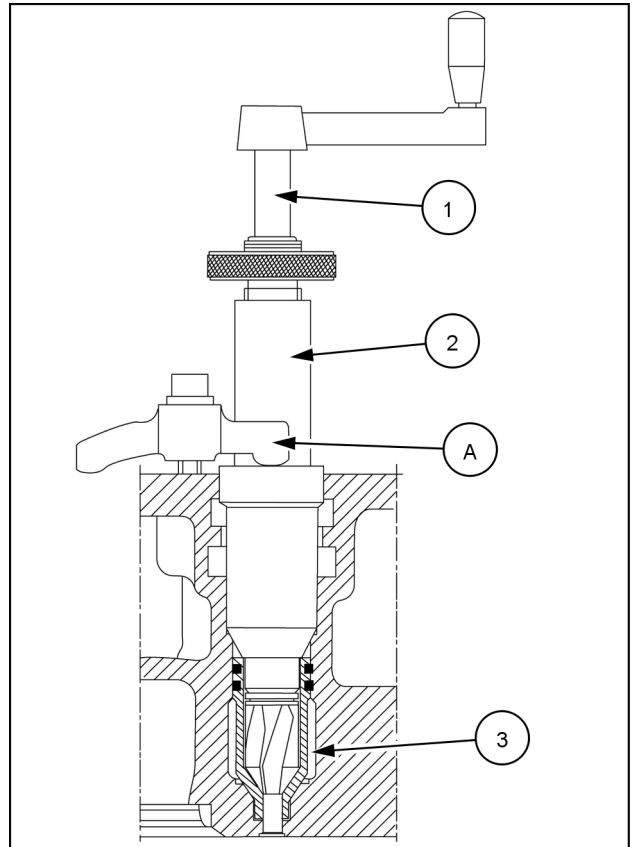


NHIL13ENG1321FA 1

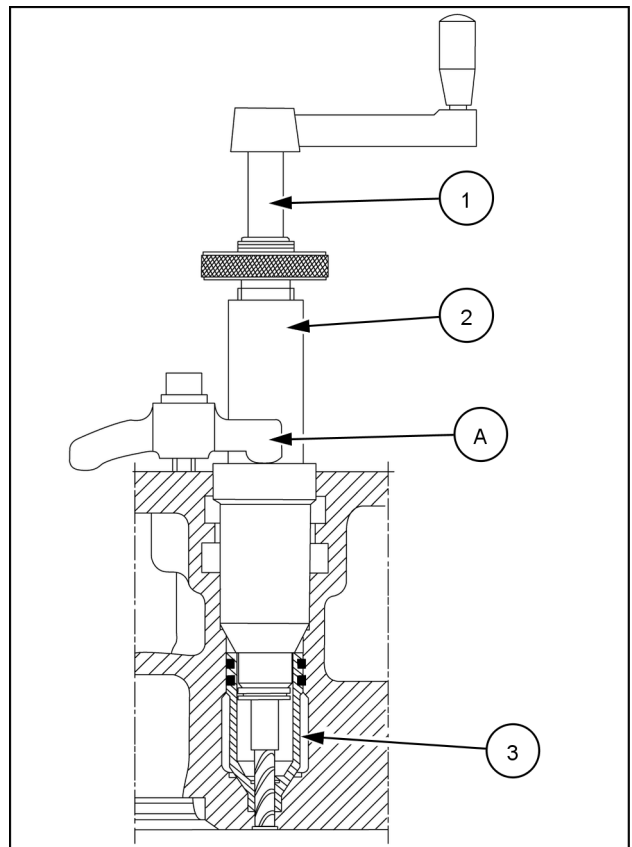


NHIL13ENG1283EA 2

9. A l'aide de la fraise de réalésage **380000164** (1) et (2), réaléssez le siège de l'injecteur dans le raccord (3).



NHIL13ENG1259BA 6



NHIL13ENG1258BA 7

Marques

Sur les têtes de bielle sont estampillées les données relatives aux classes de sièges et de poids des bielles. Reportez-vous à la liste ci-dessous pour connaître les désignations correctes.

REMARQUE: lors du montage des bielles, vérifiez qu'elles sont toutes de la même classe de poids.

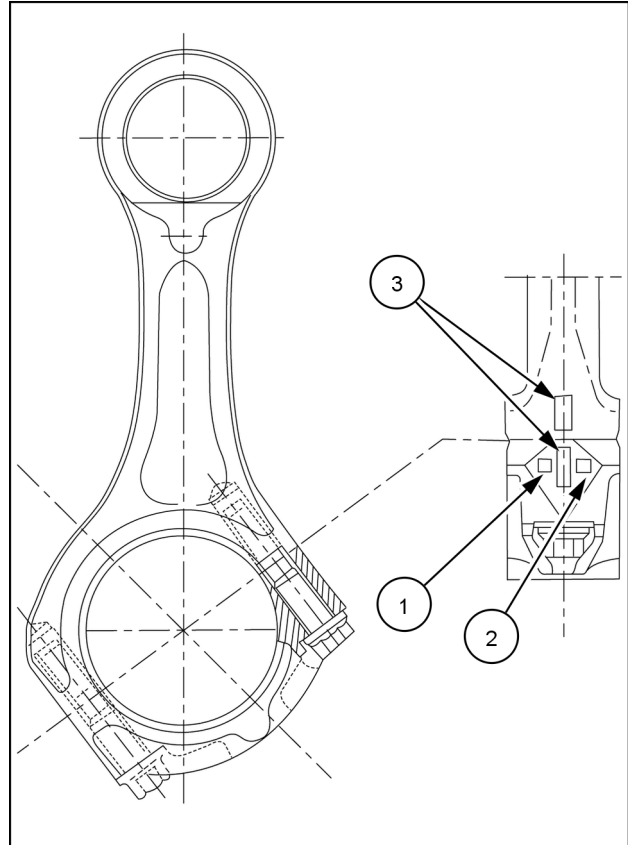
(1) - Lettre indiquant la classe de poids :

- A = 4661 - 4694 g (164.4 - 165.6 oz).
- B = 4695 - 4728 g (165.6 - 166.8 oz).
- C = 4729 - 4762 g (166.8 - 168.0 oz).

(2) - Chiffres indiquant la sélection du diamètre du siège du chapeau de tête de bielle :

- 1 = 94.000 - 94.010 mm (3.7008 - 3.7012 in).
- 2 = 94.011 - 94.020 mm (3.7012 - 3.7016 in).
- 3 = 94.021 - 94.030 mm (3.7016 - 3.7020 in).

(3) - Chiffres indiquant le numéro de cylindre correspondant à la bielle et au chapeau.



NHIL13ENG1248BA 2

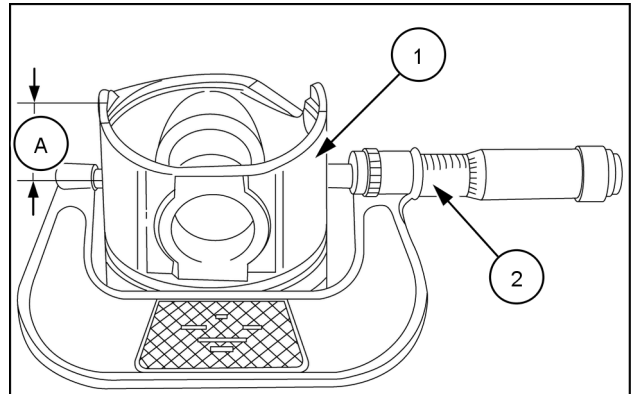
Piston - Mesure

Opération précédente :

Bielles et pistons - Démontage (10.105)

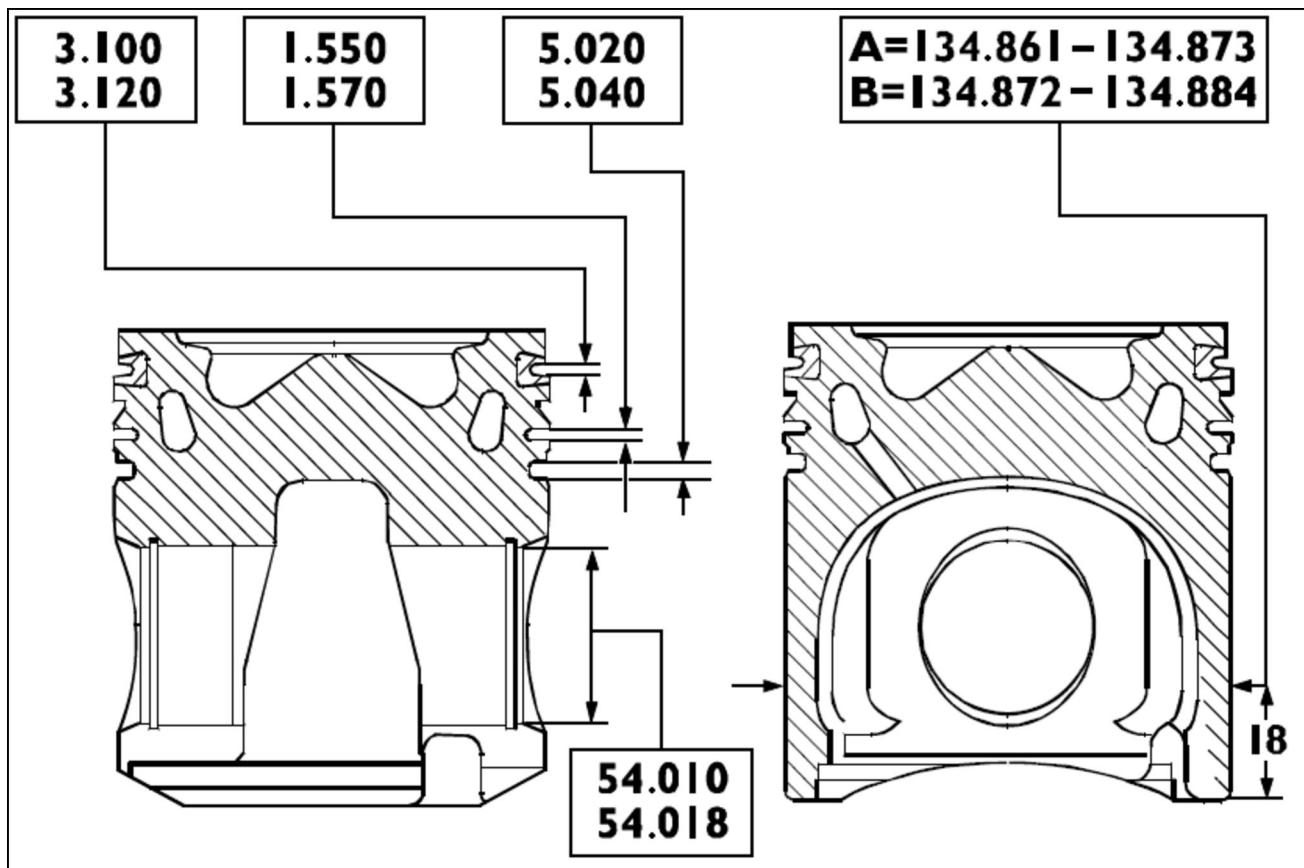
1. A l'aide d'un micromètre (2), mesurez le diamètre du piston (1) pour déterminer le jeu de l'ensemble.

REMARQUE: le diamètre du piston doit être mesuré au point indiqué sur le schéma afin d'obtenir une mesure précise.



NHIL13ENG1205AA 1

A 20.0 mm (0.8 in)



PISTON2 2

Opération suivante :

Bielles et pistons - Assemblage (10.105)

Volant moteur - Pose

Opération précédente :

Volant moteur - Retirez le connecteur (10.103)

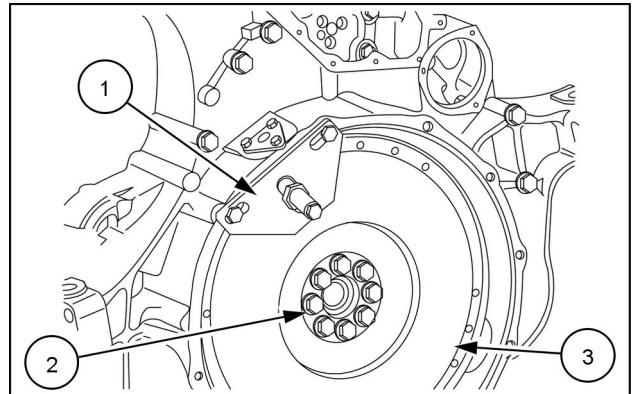
1. Posez le volant moteur (3) sur le vilebrequin.

AVIS: le volant doit être positionné de manière à ce que le goujon d'emboîtement soit aligné avec le trou correspondant.

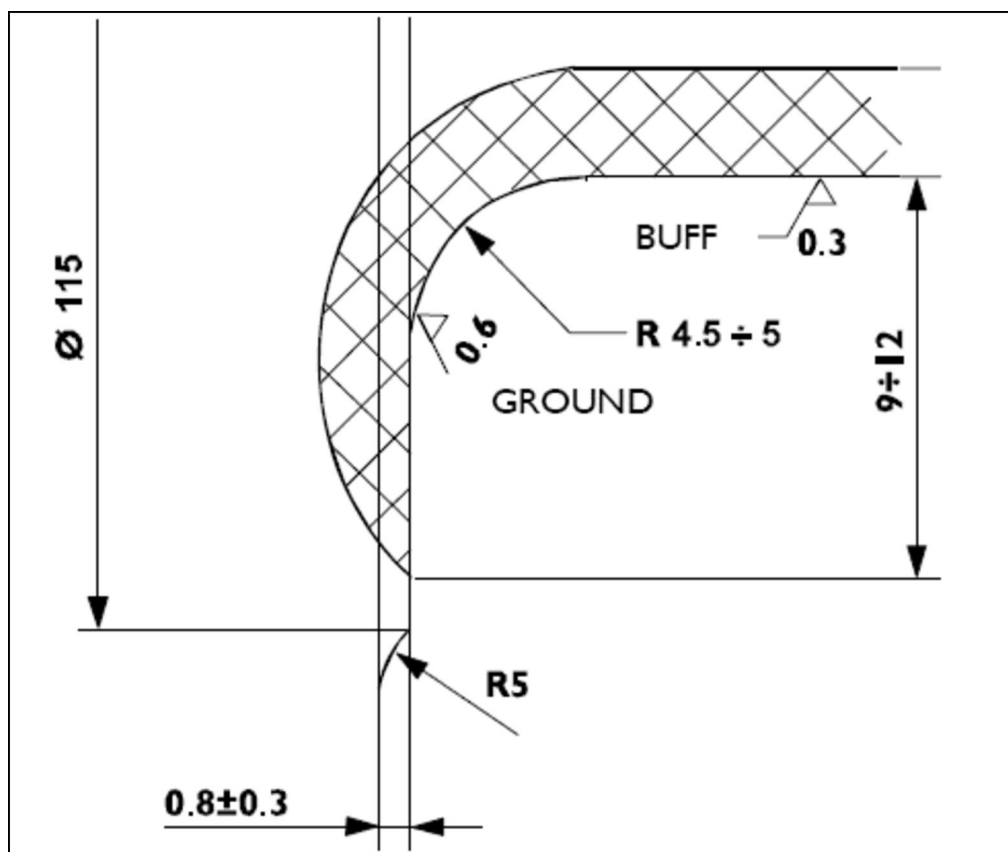
2. Lubrifiez les vis (2) avec de l'huile moteur propre et serrez-les à la main.

3. Installez l'outil 380000144 (1) afin d'empêcher le volant de tourner.

4. Serrez les vis à **120 N·m (89 lb ft)**, puis tournez-les encore de **90 °**.



NHIL13ENG1172AA 1



CRANKMEASUREY 5

Détail « Y » du maneton.

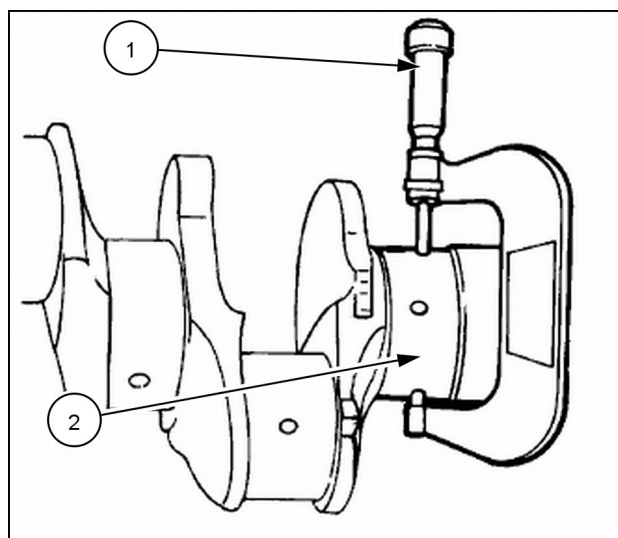
Mesurez les tourillons et les manetons

- Avant de rectifier les tourillons, utilisez un micromètre (1) pour mesurer les tourillons de l'arbre (2). Déterminez quel palier sous-dimensionné doit être utilisé et déterminez le diamètre nécessaire afin de réduire les tourillons.

REMARQUE: utilisez le tableau ci-dessous pour enregistrer les mesures.

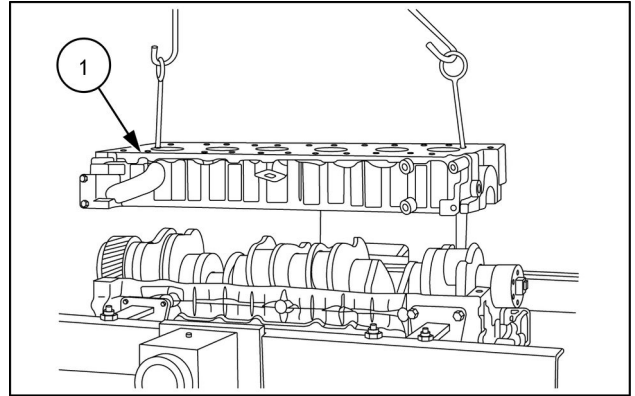
- Lors de la rectification, prêtez une attention particulière aux valeurs indiquées dans les schémas ci-dessus pour les tourillons et les manetons.

AVIS: les tourillons et les manetons doivent toujours être soumis à la même classe de réduction, pour ne pas nuire à l'équilibre de l'arbre.



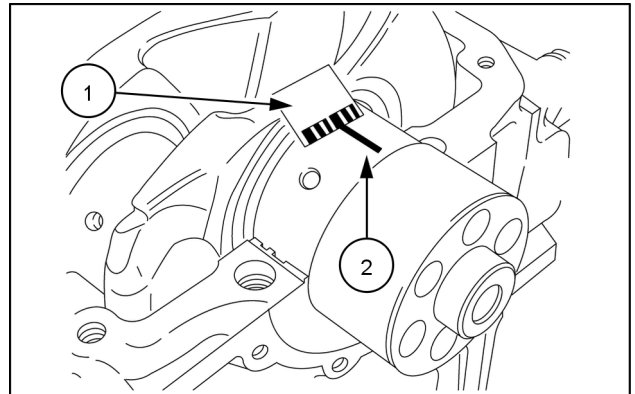
CRANKMEASURE8 6

10. Déposez le bloc inférieur **(1)** du bloc-cylindres.



NHIL13ENG1237AA 8

11. Le jeu entre les paliers de vilebrequin et leurs tou-rillons est mesuré en comparant la largeur du fil calibré **(2)** au niveau de son point le plus large avec l'échelle graduée imprimée sur l'emballage **(1)** contenant le fil calibré. Les chiffres figurant sur l'échelle indiquent le jeu du raccord en millimètres. Si le jeu mesuré n'est pas conforme aux spécifications, remplacez les pa-liers et vérifiez à nouveau le jeu.



NHIL13ENG1137AA 9

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

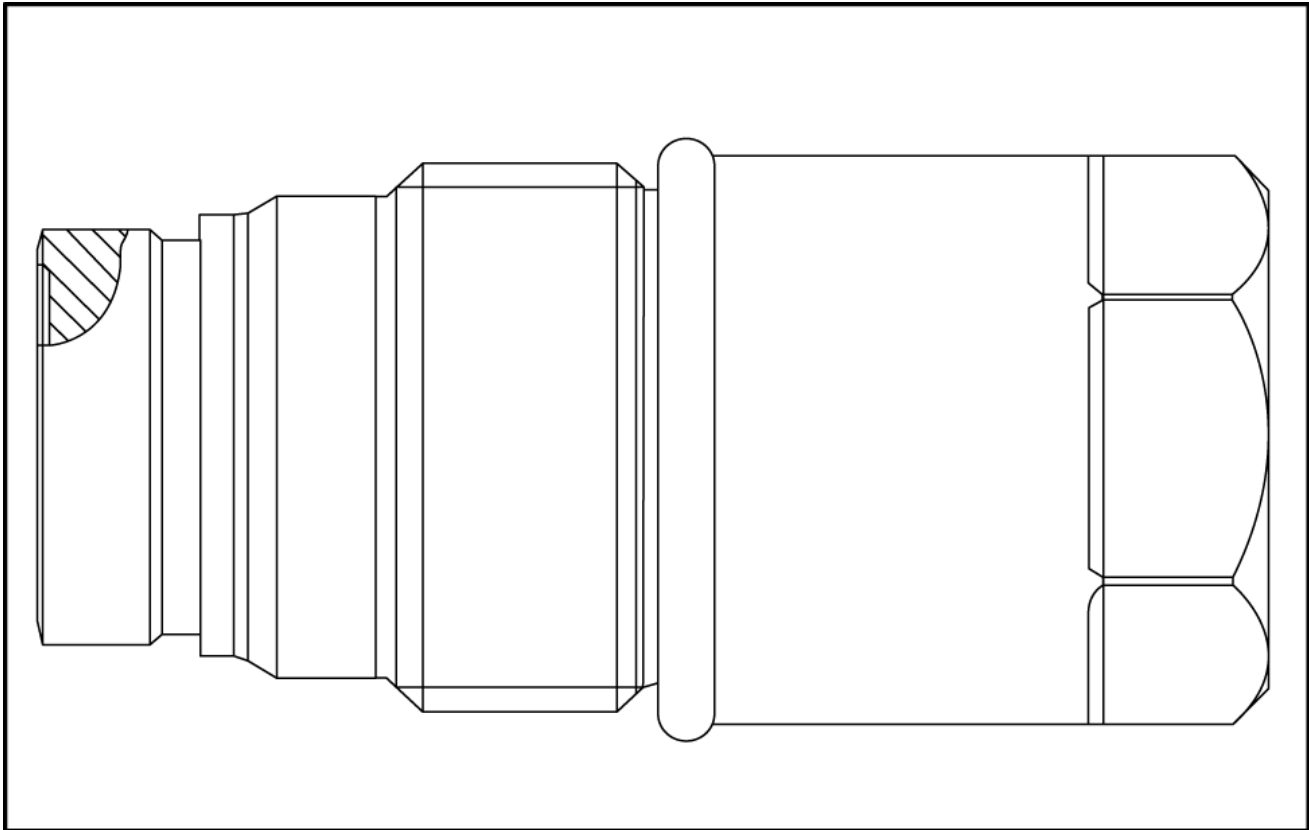
- Thank you very much for reading the preview of the manual.
- You can download the complete manual from: www.heydownloads.com by clicking the link below



- Please note: If there is no response to CLICKING the link, please download this PDF first and then click on it.

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

Rampe commune Clapet de décharge - Vue d'ensemble



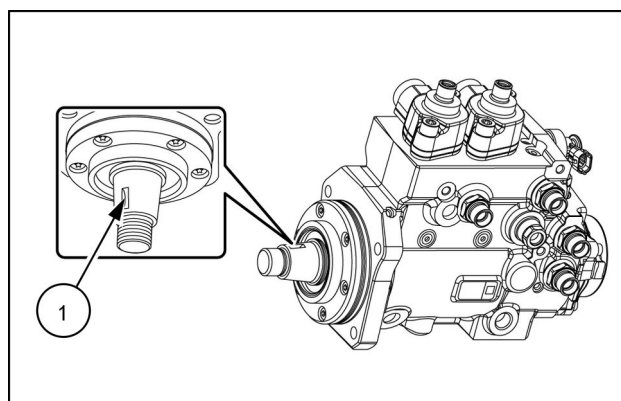
83115049 1

Dispositif mécanique comprenant un boîtier, un piston, un ressort et une cale. A une pression donnée, la valve de limitation s'ouvre et le ressort et le piston régulent la pression pour maintenir la puissance minimale du moteur.

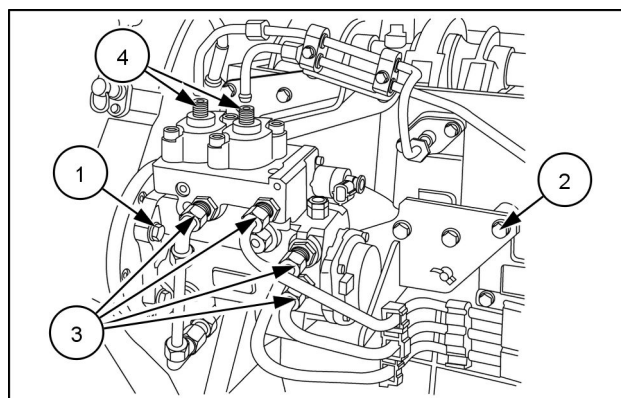
Caractéristiques de fonctionnement	
Pression d'ouverture de la valve de limitation	2550 - 2750 bar (36975 - 39875 psi)
Pression de rampe maximale autorisée	2400 bar (34800 psi)
Température de carburant maximale autorisée dans le circuit de retour	160 °C (320 °F)

Pompe d'injection - Pose

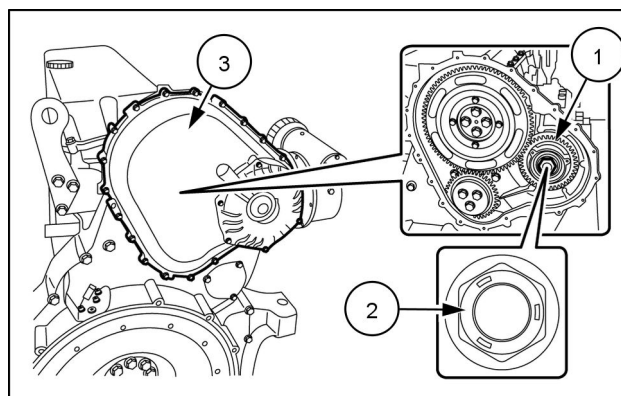
1. Déterminer si le moteur est doté d'un carter de volant complet ou partiel. Pour faire référence aux repères de calage du volant tout au long de cette procédure, il est important de noter les éléments suivants :
 - Si le moteur est équipé d'un carter de volant complet, les repères de calage du volant sont visibles par la fenêtre d'inspection située sur la partie inférieure du moteur.
 - Si le moteur est équipé d'un carter de volant partiel (ouvert dans la partie inférieure), les repères de calage du volant sont visibles par le trou de montage du capteur de vitesse du volant.
2. Faire tourner le vilebrequin jusqu'à ce que le trou sur le bord du volant comportant trois encoches ou repères de calage soit visible par le trou indiqué à l'étape 1.
3. Faire ensuite tourner le vilebrequin dans le sens horaire jusqu'à ce que le trou suivant du volant soit visible. Ce trou indique que le moteur est à **36 °** avant le point mort haut (APMH).
4. Installer l'outil **380000150** dans le trou de montage du capteur de vitesse du volant jusqu'à ce qu'il soit complètement engagé dans le trou du volant.
5. Mettre à la verticale la clavette de positionnement **(1)** de l'arbre de la pompe.
6. Poser la pompe.
7. Serrer les boulons au couple de **(1). 35 - 40 N·m (26 - 30 lb ft)**
8. Serrer les vis **(2)** au couple de **35 - 40 N·m (26 - 30 lb ft)**.
9. Connectez les conduites de carburant à basse pression **(3)** et serrez au couple de **34 - 40 N·m (25 - 30 lb ft)**.
10. Connectez les conduites de carburant haute pression **(4)** et serrez au couple de **60 N·m (44 lb ft)**.
11. Installez le pignon **(1)** sur l'arbre de la pompe.
12. Serrer l'écrou **(2)** à un couple de **235 - 265 N·m (173 - 195 lb ft)**.
13. Installer le couvercle de fuite des gaz **(3)**.



83116710 1



83116792 2



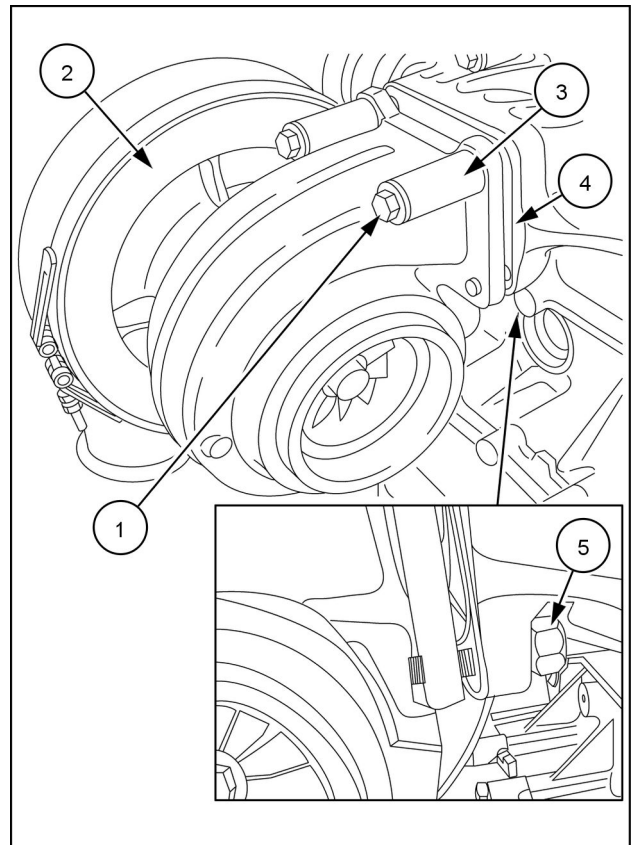
83116708 3

Turbocompresseur - Pose

Opération précédente :

Turbocompresseur - Retirez le connecteur (10.250)

1. Installez le turbocompresseur (2) sur le collecteur d'admission en veillant à ce que le joint (4) soit placé entre les deux pièces.
2. Positionnez les entretoises (3) sur les vis de fixation (1) et serrez-les à un couple de **75 Nm (55.3 lb ft)**.
3. Posez les écrous (5) et serrez-les au couple de **45 Nm (33.2 lb ft)**.



NHIL13ENG1268BA 1

Opération suivante :

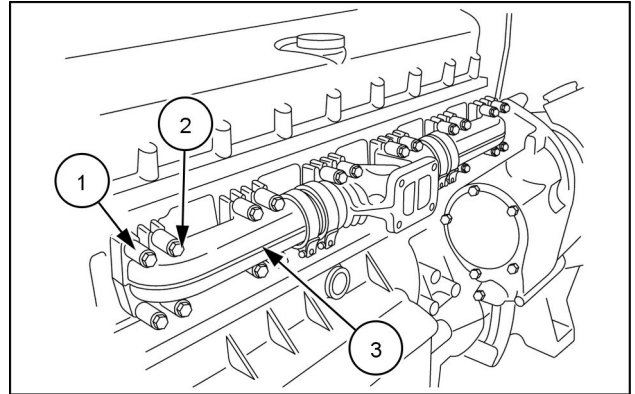
Conduite d'alimentation en huile du turbocompresseur - Pose (10.250)

Collecteur d'échappement - Pose

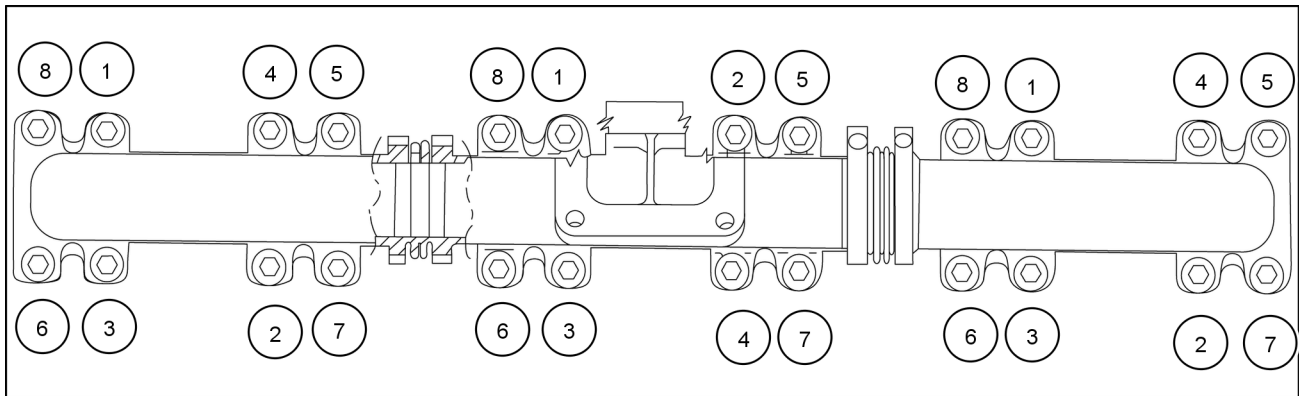
Opération précédente :

Collecteur d'échappement - Retirez le connecteur (10.254)

1. Installez le collecteur d'échappement (3) avec les joints correspondants.
2. Installez les vis (2) avec les entretoises (1).
3. Serrez les boulons au couple spécifié dans l'ordre indiqué ci-dessous.



NHIL13ENG1170AA 1



NHIL13ENG1277EA 2

Opération suivante :

Turbocompresseur - Pose (10.250)

La pompe à eau comprend : un rotor, un arbre avec roulement, un joint en T et une poulie d'entraînement.

REMARQUE: Vérifiez que le corps de pompe ne présente ni fissure ni fuite. Dans le cas contraire, remplacez l'ensemble de la pompe à eau.

Index

Moteur - 10

Ventilateur et entraînement - 414

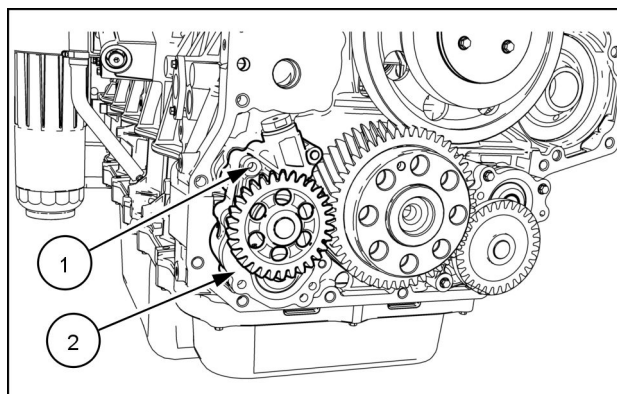
Courroie - Pose	4
Courroie - Retirez le connecteur	3
Poulie de renvoi - Pose	9
Poulie de renvoi - Retirez le connecteur	8
Tendeur de courroie - Pose	7
Tendeur de courroie - Retirez le connecteur	6

Pompe à huile moteur - Retirez le connecteur

Opération précédente :

Carter de volant - Retirez le connecteur (10.103)

1. Retirez les vis.
2. Démontez la pompe à huile **(2)**.



NHVM13ENG0159AA 1

Sommaire

Moteur - 10

Refroidisseur d'huile et conduites - 408

DONNEES FONCTIONNELLES

Refroidisseur d'huile du moteur	
Vue d'ensemble	3
Soupape de dérivation - Vue d'ensemble	4

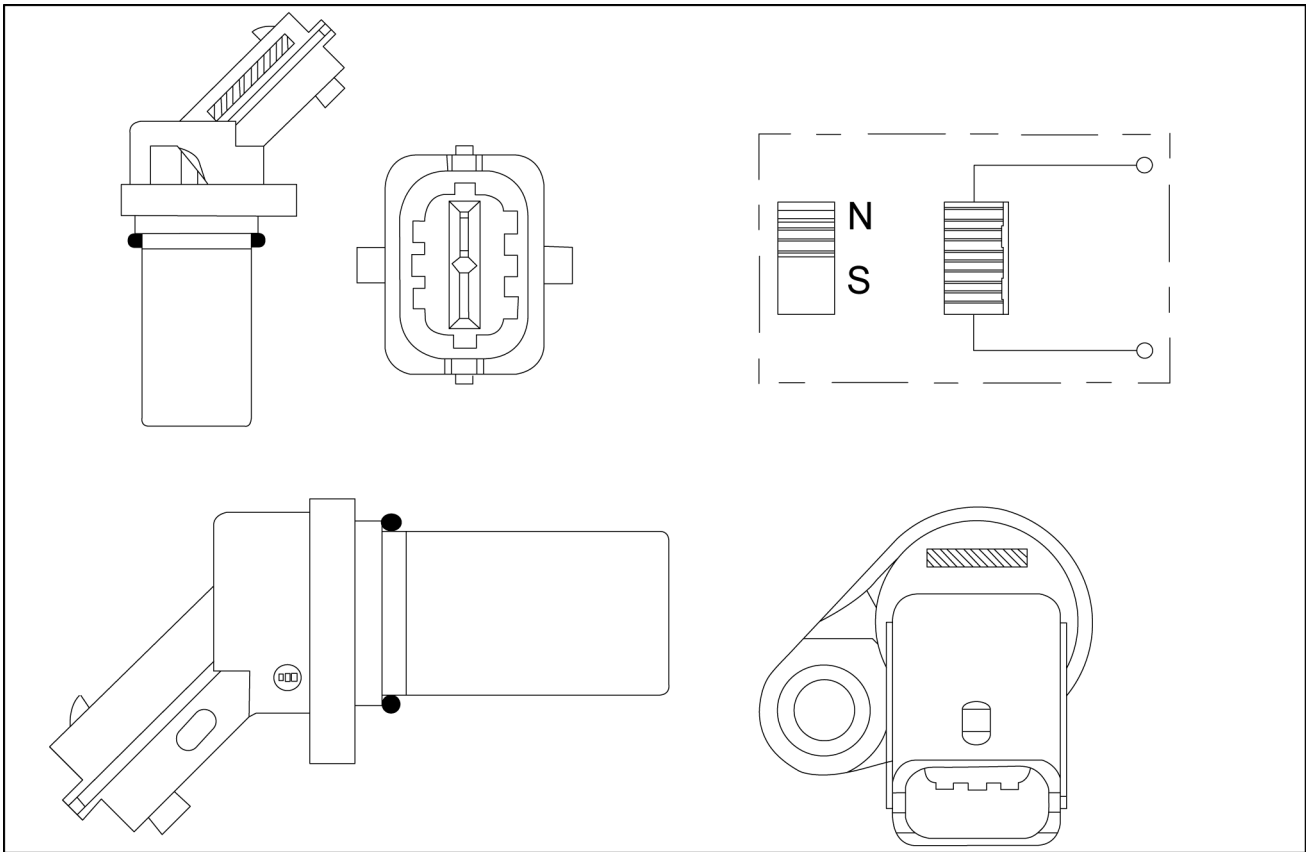
SERVICE

Refroidisseur d'huile du moteur	
Pose	5
Retirez le connecteur	6

renvoie vers le réservoir de stockage en inversant la direction du débit de DEF/AdBlue®. Durant l'évacuation du système, la pression du système devrait tomber à **0.2 bar (3.6 psi)** en **40.0 s**.

L'ECU contrôle les étapes de remplissage et pressurisation du système de DEF/AdBlue®. La pompe du module d'alimentation fonctionne avec le solénoïde du module de dosage hors tension (fermé) jusqu'à ce que le capteur de pression du module d'alimentation détecte une valeur supérieure à **1.5 bar (21.8 psi)** en continu pendant plus de **1.0 s**, alors l'étape d'accumulation de pression (pressurisation) commence. Une fois que le système atteint **6.5 bar (94.2 psi)**, il est prêt pour l'injection (fonctionnement normal). Toutefois, durant l'accumulation de pression, si la pression du système n'atteint pas **6.5 bar (94.2 psi)** en **60.0 s**, le système passe en état de ventilation où le solénoïde du module de dosage est sous tension (ouvert) **75.0 %** et la pompe du module d'alimentation est commandée pour fonctionner à **100.0 %** pendant **1.0 s** avant de retourner à l'état d'accumulation de pression.

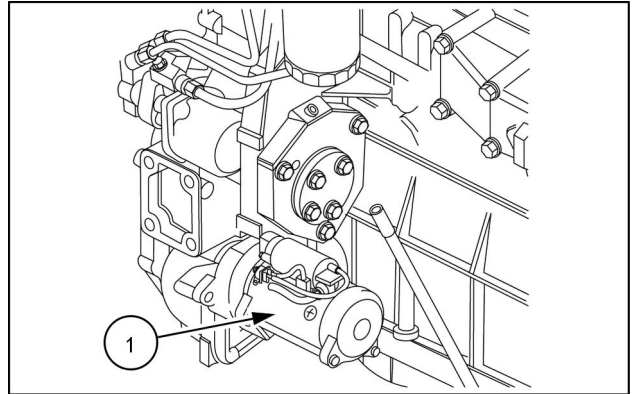
Capteur de régime moteur (tr/min) Volant - Vue d'ensemble



NHIL13ENG1323FA 1

Démarrateur moteur - Retirez le connecteur

1. Déposer le démarreur (1) en retirant les vis qui le fixent sur le carter de volant-moteur.



NHIL13ENG1228AA 1

Opération suivante :
Démarrateur moteur - Pose (55.201)

Sommaire

Circuits électriques - 55

Assistance au démarrage à froid - 202

DONNEES FONCTIONNELLES

Grille de réchauffage de l'air

Vue d'ensemble 3

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL

- Thank you very much for reading the preview of the manual.
- You can download the complete manual from: www.heydownloads.com by clicking the link below



- Please note: If there is no response to CLICKING the link, please download this PDF first and then click on it.

CLICK HERE TO **DOWNLOAD** THE COMPLETE MANUAL