MISTER TURBO

GUIDE TECHNIQUE

Pannes d'injecteurs common rail

Catalogue des dommages : symptômes, causes et prise en garantie

Injecteurs à électrovanne CRI (véhicules légers) et CRIN (utilitaires et poids lourds)



www.mister-turbo.com

Avant de changer l'injecteur, trouvez la cause

Votre moteur diesel manque de puissance, fume noir ou claque au ralenti ? Si la cause de la panne reste en place, l'injecteur neuf s'abîmera de la même façon.

17 / 19 cas de ce catalogue ont une cause extérieure à l'injecteur : montage, carburant, filtration ou état du moteur.

Ce guide reprend le catalogue des dommages que nous utilisons pour expertiser les injecteurs retournés en garantie. Chaque fiche présente les symptômes au volant, ce que l'expertise constate sur la pièce (photos à l'appui), les causes probables, la décision de garantie et notre conseil pour éviter la récidive.

Comment se déroule l'expertise d'un injecteur ?

1 Informations

Référence, date de fabrication (code FD), dates d'achat et de panne, VIN, kilométrage, codes défaut.

2 Contrôle visuel

Recherche de traces de choc, d'ouverture, de brossage ou de surchauffe, qui signalent une cause extérieure.

3 Test sur banc

Nettoyage aux ultrasons puis mesure du débit et de l'étanchéité. S'il est conforme, la panne vient d'une autre pièce du véhicule.

4 Démontage

Pièces nettoyées et comparées au catalogue. Un défaut de fabrication est pris en charge par la garantie.

Si une étape révèle une cause extérieure à l'injecteur (montage, carburant ou moteur), la panne sort du cadre de la garantie. Nous vous indiquons alors cette cause pour que vous puissiez la corriger avant de monter un nouvel injecteur.

Quel symptôme, quelle piste ?

Symptôme	Pistes à vérifier en priorité	Fiches
Perte de puissance et fumée noire	Montage de l'injecteur, rondelle cuivre, couple de serrage	**1, 2**
Ralenti instable, vibrations, claquement du moteur	Surchauffe de la buse, montage de travers, gazole abrasif ou pollué	**3 à 8, 12, 13, 14**
Perte de puissance seule	Nettoyage non conforme, corps étranger dans la chambre de combustion	**10, 11**
Démarrage difficile	Eau dans le gazole, filtration, joint haute pression, surchauffe	**9, 15 à 19**
Le moteur cale en roulant, débit de retour trop élevé	Joint haute pression, siège du clapet à bille	**17, 18**
Un cylindre ne reçoit plus de gazole	Particules métalliques dans l'injecteur	**19**

01

Pannes liées au montage

fiches 1 à 3

Un injecteur mal serré ou posé de travers laisse passer les gaz de combustion. Ces gaz brûlent autour de la buse et laissent de la calamine. Ces pannes sont fréquentes après un remplacement fait trop vite.

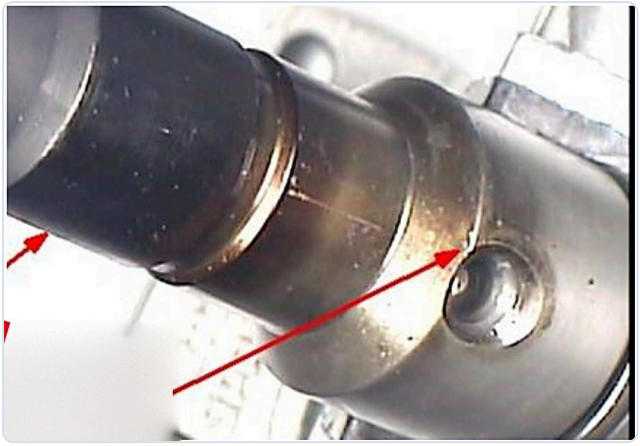
À retenir : Montez une rondelle cuivre neuve à chaque pose, nettoyez le puits d'injecteur et serrez au couple et à l'angle du constructeur.

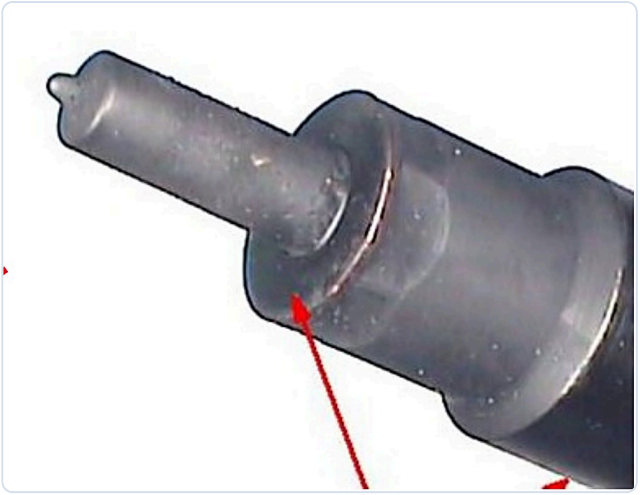
Dans cette partie

- **Fiche 1** : Calamine sur l'injecteur et fuite de gaz de combustion
- **Fiche 2** : Rondelle cuivre écrasée ou extrudée
- **Fiche 3** : Usure d'un seul côté du corps de l'aiguille

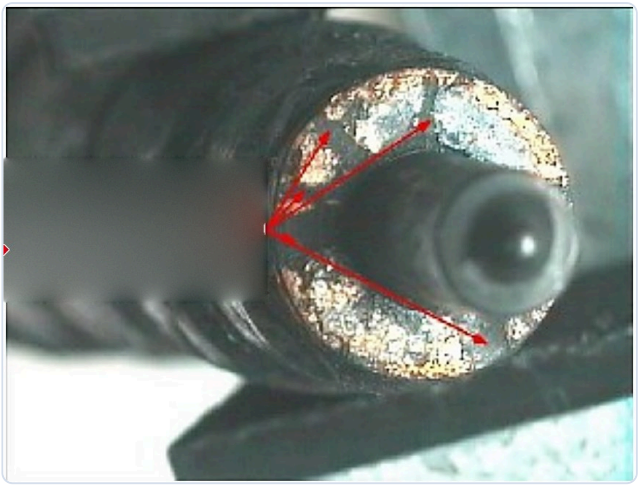
FICHE 1 | PANNES LIÉES AU MONTAGE

Calamine sur l'injecteur et fuite de gaz de combustion









Symptômes

Perte de puissance, fumée noire.

Constat à l'expertise

Dépôt de calamine sur le corps de l'injecteur, rondelle d'étanchéité écrasée d'un seul côté, traces de fuite de gaz de combustion vers l'extérieur.

Causes probables

- Injecteur posé de travers ou serré d'un seul côté
- Rondelle d'étanchéité défectueuse ou réutilisée
- Couple ou angle de serrage insuffisant

Hors garantie

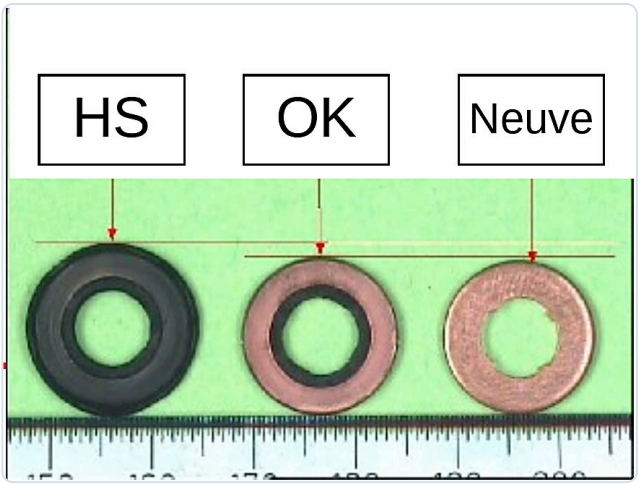
Cause extérieure à l'injecteur, aucun défaut de matière ou de fabrication.

Notre conseil : Montez toujours une rondelle cuivre neuve, nettoyez le puits d'injecteur avant la pose et serrez la bride de façon uniforme, au couple et à l'angle donnés par le constructeur.

FICHE 2 | PANNES LIÉES AU MONTAGE

Rondelle cuivre écrasée ou extrudée





Symptômes

Perte de puissance, fumée noire.

Constat à l'expertise

Calamine d'un seul côté de la rondelle cuivre, rondelle extrudée (le cuivre a flué sous la pression). La photo compare une rondelle hors service (HS), une rondelle conforme (OK) et une rondelle neuve.

Causes probables

- Injecteur posé de travers ou serré d'un seul côté
- Couple de serrage trop élevé

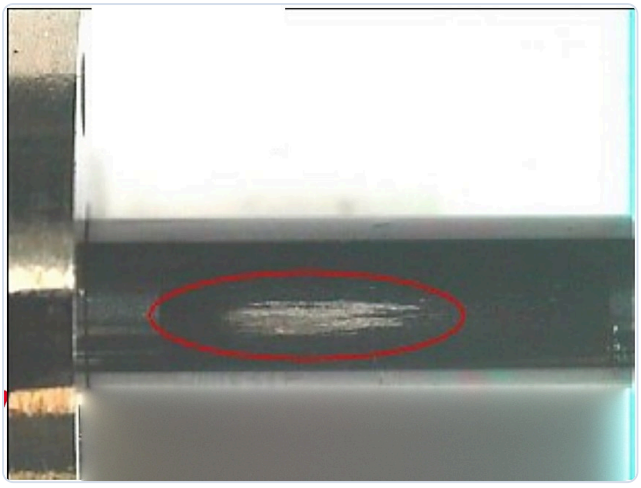
Hors garantie

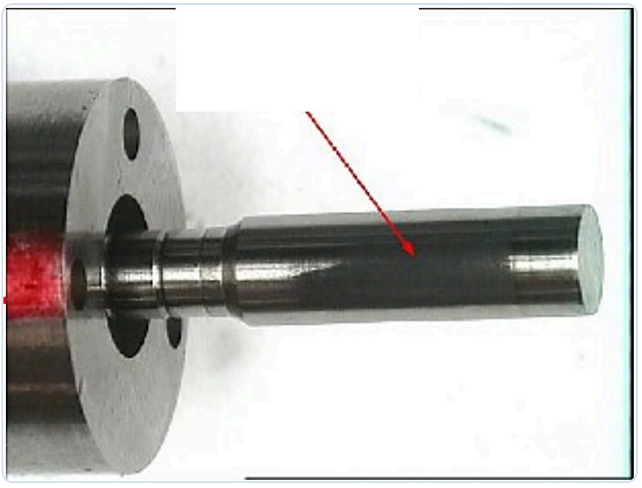
Cause extérieure à l'injecteur, aucun défaut de matière ou de fabrication.

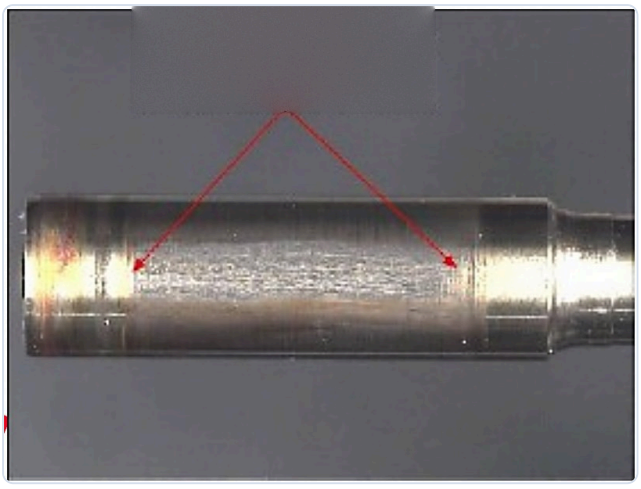
Notre conseil : Respectez la valeur de couple du constructeur, sans la dépasser. Comparez l'ancienne rondelle à une neuve avant le remontage : une rondelle écrasée se repère facilement.

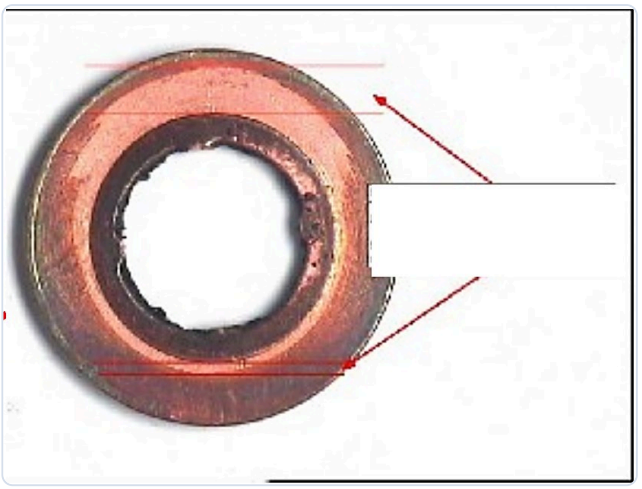
FICHE 3 | PANNES LIÉES AU MONTAGE

Usure d'un seul côté du corps de l'aiguille









Symptômes

Ralenti instable avec vibrations, claquement anormal du moteur.

Constat à l'expertise

Usure irrégulière d'un seul côté sur le corps de l'aiguille d'injecteur, parfois avec la rondelle d'étanchéité extrudée.

Causes probables

- Injecteur monté de travers, avec un effort trop fort d'un seul côté
- Fines particules dans le gazole
- Ordre de montage non respecté (injecteurs CRIN)

Hors garantie
Cause extérieure à l'injecteur, aucun défaut de matière ou de fabrication.

Notre conseil : Suivez l'ordre de montage du constructeur (en général : pose de l'injecteur, approche du tube haute pression à la main, serrage de la bride, puis serrage du tube). Gardez les bouchons de protection jusqu'au dernier moment.

02

Pannes liées à une surchauffe

fiches 4 à 9

Quand la combustion se fait mal ou trop chaude, le nez de l'injecteur dépasse la température qu'il supporte. Les causes reviennent souvent : reprogrammation moteur, carburant pollué, huile moteur aspirée par l'admission. L'injecteur subit la panne : le remplacer sans traiter la cause le condamne.

À retenir : Avant de remplacer l'injecteur, cherchez l'origine de la surchauffe : vérifiez si le véhicule a été reprogrammé, contrôlez la consommation d'huile et l'admission (traces d'huile dans les durites du turbo), et faites le plein dans une station de confiance.

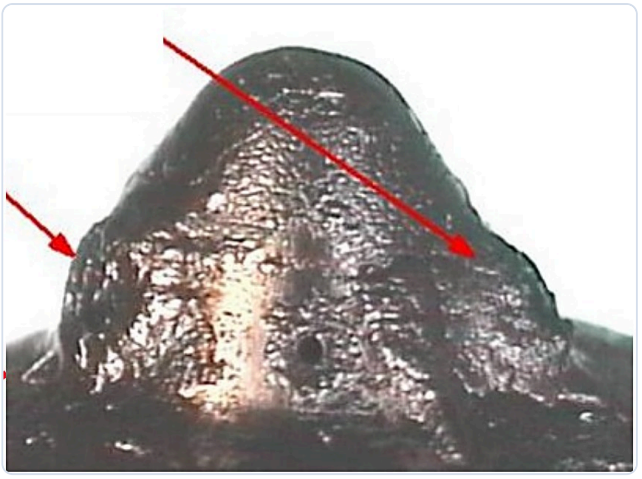
Dans cette partie

- **Fiche 4** : Cokéfaction du nez de buse
- **Fiche 5** : Trous de pulvérisation élargis
- **Fiche 6** : Nez de buse fondu, buse non étanche
- **Fiche 7** : Dépôts d'aluminium sur le corps de buse
- **Fiche 8** : Surface piquée et corps de buse bleui
- **Fiche 9** : Siège d'aiguille usé, aiguille cassée ou fondue

FICHE 4 | PANNES LIÉES À UNE SURCHAUFFE

Cokéfaction du nez de buse





Symptômes

Perte de puissance, ralenti instable avec vibrations, claquement anormal.

Constat à l'expertise

Surchauffe, couche de calamine durcie (cokéfaction) sur le nez de buse.

Causes probables

- Reprogrammation moteur ou boîtier additionnel
- Mauvaise combustion ou additifs non autorisés dans le carburant
- Huile moteur dans le circuit d'admission
- Carburant dilué ou coupé avec un autre produit
- Biodiesel à forte teneur (B30, B100) sur un moteur non prévu pour

Hors garantie

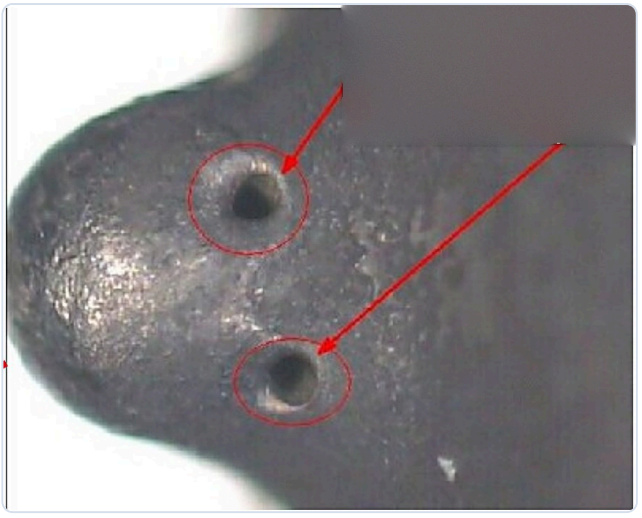
Cause extérieure à l'injecteur, aucun défaut de matière ou de fabrication.

Notre conseil : Avant de remplacer l'injecteur, cherchez l'origine de la surchauffe : vérifiez si le véhicule a été reprogrammé, contrôlez la consommation d'huile et l'admission (traces d'huile dans les durites du turbo), et faites le plein dans une station de confiance.

FICHE 5 | PANNES LIÉES À UNE SURCHAUFFE

Trous de pulvérisation élargis





Symptômes

Perte de puissance, ralenti instable avec vibrations, claquement anormal.

Constat à l'expertise

Surchauffe, trous de pulvérisation élargis, calamine sur une partie du nez de buse.

Causes probables

- Reprogrammation moteur ou boîtier additionnel
- Mauvaise combustion ou additifs non autorisés dans le carburant
- Huile moteur dans le circuit d'admission (fuite)
- Carburant dilué ou coupé avec un autre produit

Hors garantie

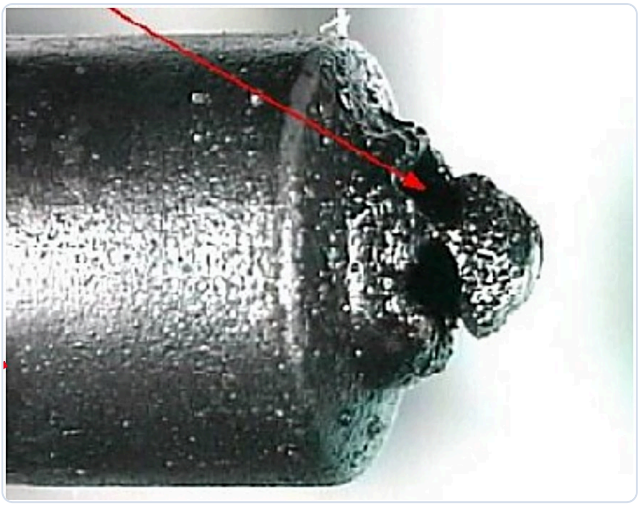
Cause extérieure à l'injecteur, aucun défaut de matière ou de fabrication.

Notre conseil : Avant de remplacer l'injecteur, cherchez l'origine de la surchauffe : vérifiez si le véhicule a été reprogrammé, contrôlez la consommation d'huile et l'admission (traces d'huile dans les durites du turbo), et faites le plein dans une station de confiance.

FICHE 6 | PANNES LIÉES À UNE SURCHAUFFE

Nez de buse fondu, buse non étanche





Symptômes

Perte de puissance, ralenti instable avec vibrations, claquement anormal.

Constat à l'expertise

Surchauffe, nez de buse fondu, la buse fuit.

Causes probables

- Reprogrammation moteur ou boîtier additionnel
- Mauvaise combustion ou additifs non autorisés dans le carburant
- Huile moteur dans le circuit d'admission (fuite)
- Carburant dilué ou coupé avec un autre produit

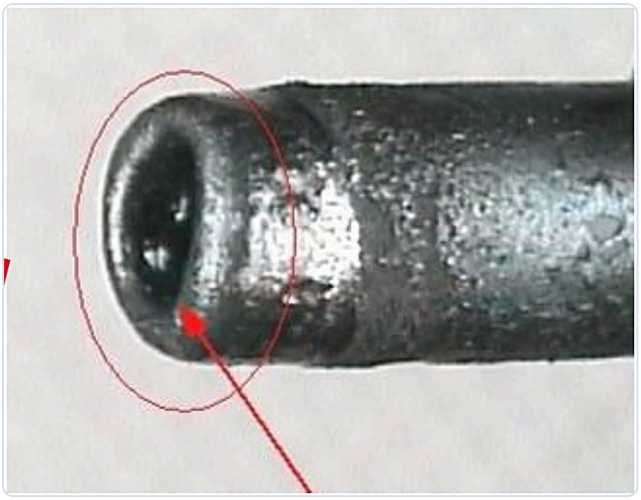
Hors garantie

Cause extérieure à l'injecteur, aucun défaut de matière ou de fabrication.

Notre conseil : Avant de remplacer l'injecteur, cherchez l'origine de la surchauffe : vérifiez si le véhicule a été reprogrammé, contrôlez la consommation d'huile et l'admission (traces d'huile dans les durites du turbo), et faites le plein dans une station de confiance.

FICHE 7 | PANNES LIÉES À UNE SURCHAUFFE

Dépôts d'aluminium sur le corps de buse





Symptômes

Perte de puissance, ralenti instable avec vibrations, claquement anormal.

Constat à l'expertise

Surchauffe, dépôts d'aluminium sur le corps de buse, parfois avec le nez de buse fondu.

Causes probables

- Reprogrammation moteur ou boîtier additionnel
- Mauvaise combustion ou additifs non autorisés dans le carburant
- Huile moteur dans le circuit d'admission (fuite)
- Carburant dilué ou coupé avec un autre produit

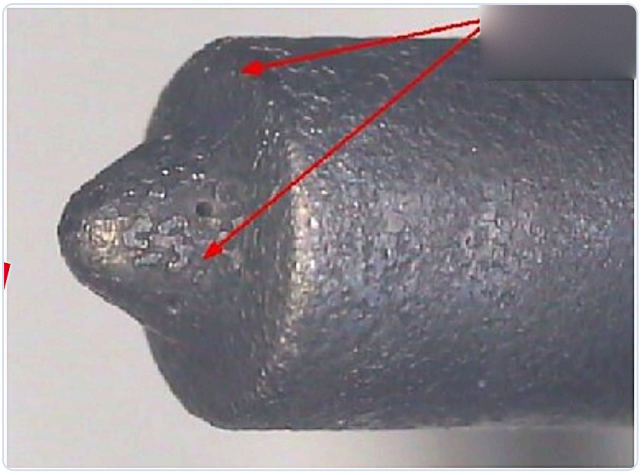
Hors garantie

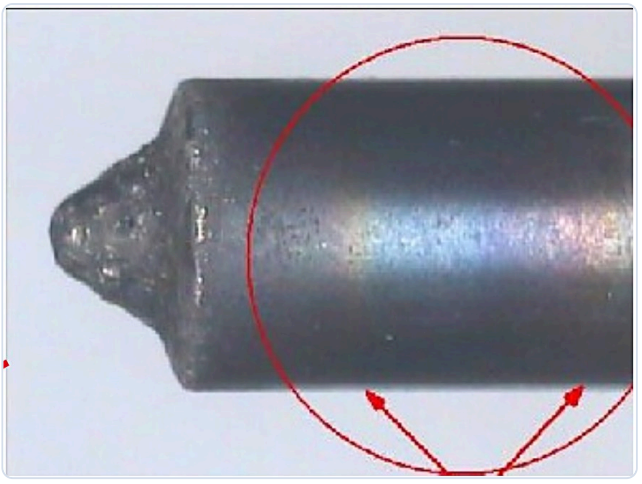
Cause extérieure à l'injecteur, aucun défaut de matière ou de fabrication.

Notre conseil : L'aluminium retrouvé sur la buse vient en général du piston. Faites contrôler la compression et l'état du piston du cylindre concerné avant de monter un injecteur neuf.

FICHE 8 | PANNES LIÉES À UNE SURCHAUFFE

Surface piquée et corps de buse bleui





Symptômes

Perte de puissance, ralenti instable avec vibrations, claquement anormal.

Constat à l'expertise

Surchauffe, surface de la buse fortement piquée, corps de buse de couleur bleue (coloration due à la chaleur).

Causes probables

- Reprogrammation moteur ou boîtier additionnel
- Mauvaise combustion ou additifs non autorisés dans le carburant
- Huile moteur dans le circuit d'admission (fuite)
- Carburant dilué ou coupé avec un autre produit

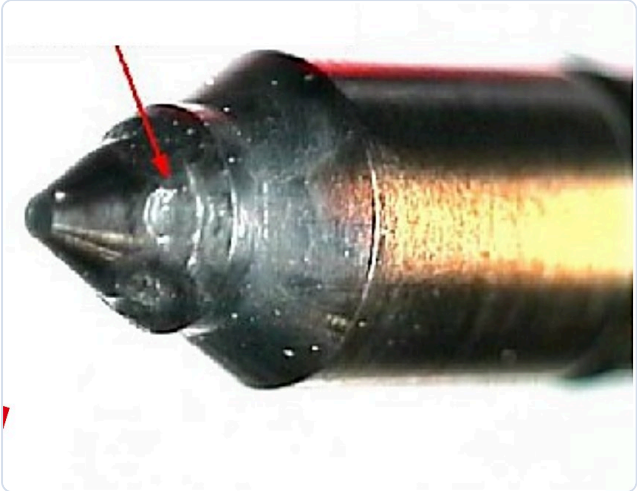
Hors garantie

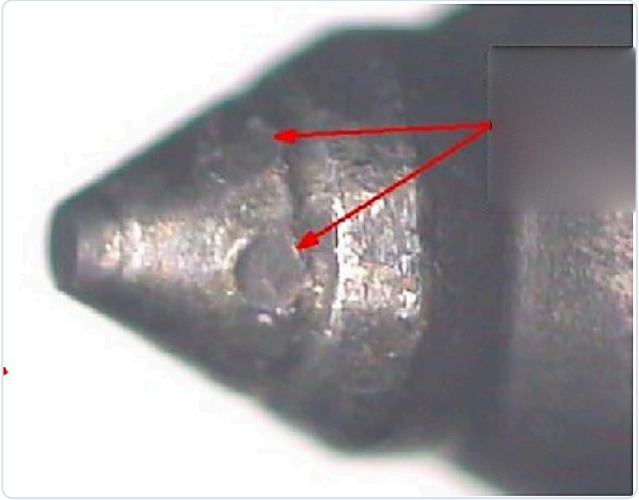
Cause extérieure à l'injecteur, aucun défaut de matière ou de fabrication.

Notre conseil : Avant de remplacer l'injecteur, cherchez l'origine de la surchauffe : vérifiez si le véhicule a été reprogrammé, contrôlez la consommation d'huile et l'admission (traces d'huile dans les durites du turbo), et faites le plein dans une station de confiance.

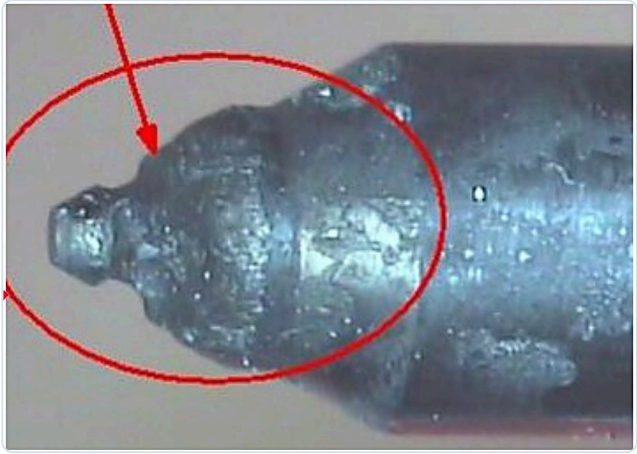
FICHE 9 | PANNES LIÉES À UNE SURCHAUFFE

Siège d'aiguille usé, aiguille cassée ou fondue









Symptômes

Perte de puissance, démarrage difficile.

Constat à l'expertise

Surchauffe, siège d'aiguille usé, empreinte des trous de pulvérisation fortement marquée sur l'aiguille. Dans les cas avancés, la pointe de l'aiguille est cassée ou fondue.

Causes probables

- Mauvaise combustion ou additifs non autorisés dans le carburant
- Huile moteur dans le circuit d'admission (fuite)
- Carburant dilué ou coupé avec un autre produit
- Biodiesel à forte teneur sur un moteur non prévu pour

Hors garantie

Cause extérieure à l'injecteur, aucun défaut de matière ou de fabrication.

Notre conseil : Avant de remplacer l'injecteur, cherchez l'origine de la surchauffe : vérifiez si le véhicule a été reprogrammé, contrôlez la consommation d'huile et l'admission (traces d'huile dans les durites du turbo), et faites le plein dans une station de confiance.

03

Mauvais nettoyage et corps étrangers

fiches 10 et 11

Une buse nettoyée à la brosse métallique ou frappée par un débris dans le cylindre perd sa précision de pulvérisation. Les trous de la buse mesurent quelques dixièmes de millimètre : la moindre déformation se ressent au volant.

À retenir : Nettoyez une buse au bain à ultrasons ou avec un produit adapté, jamais avec un outil métallique.

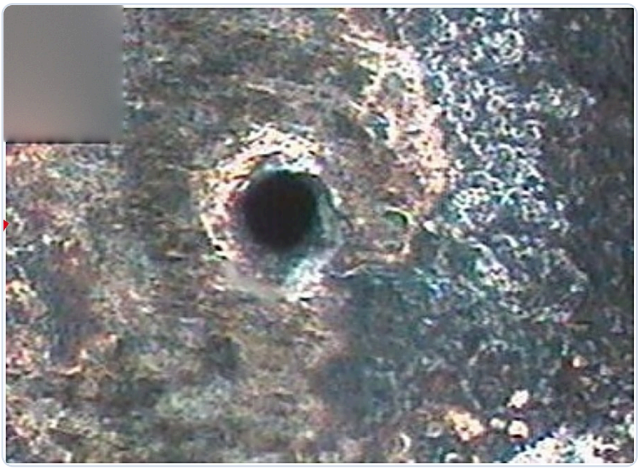
Dans cette partie

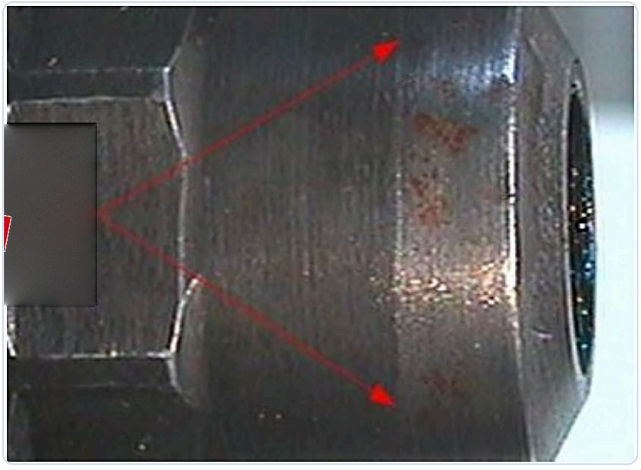
- **Fiche 10** : Trous de pulvérisation rétrécis ou traces de brosse
- **Fiche 11** : Corps étranger dans la chambre de combustion

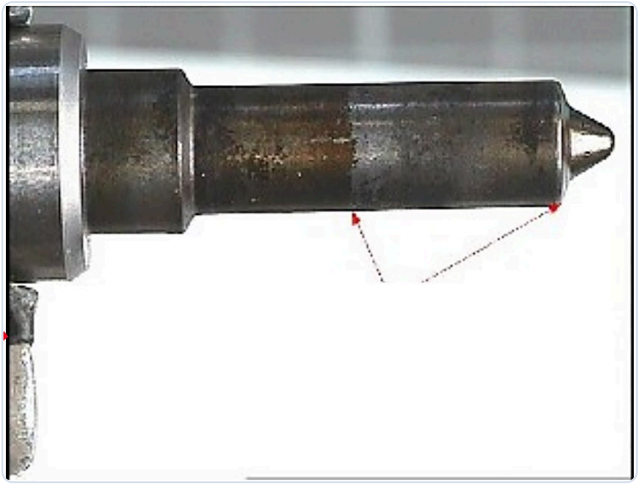
FICHE 10 | MAUVAIS NETTOYAGE ET CORPS ÉTRANGERS

Trous de pulvérisation rétrécis ou traces de brosse









Symptômes

Perte de puissance.

Constat à l'expertise

Diamètre des trous de pulvérisation réduit, ou dommages mécaniques avec des traces de brosse métallique sur le corps de buse et l'écrou de fixation.

Causes probables

- Injecteur nettoyé avec une méthode inadaptée (brosse ou outil métallique)

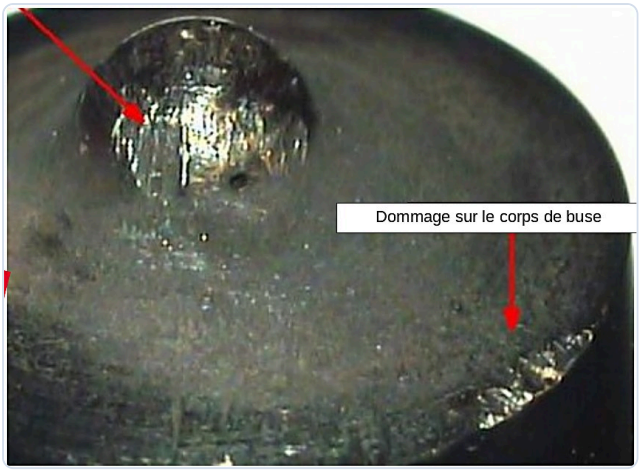
Hors garantie

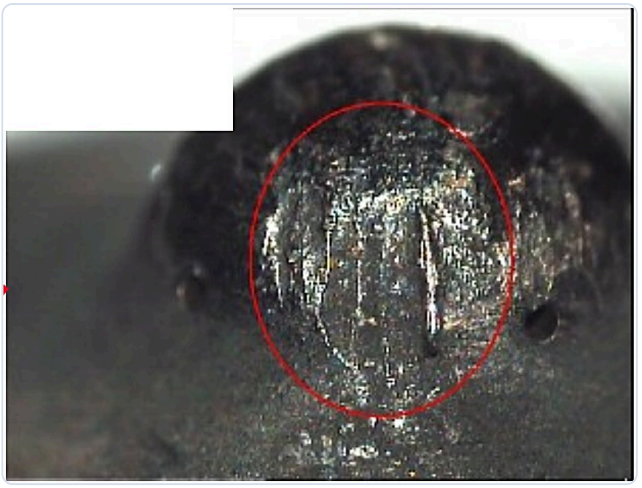
Cause extérieure à l'injecteur, aucun défaut de matière ou de fabrication.

Notre conseil : Nettoyez la buse au bain à ultrasons ou avec un produit adapté. Une brosse métallique déforme les trous de pulvérisation, qui mesurent quelques dixièmes de millimètre.

FICHE 11 | MAUVAIS NETTOYAGE ET CORPS ÉTRANGERS

Corps étranger dans la chambre de combustion





Symptômes

Perte de puissance.

Constat à l'expertise

Nez de l'injecteur endommagé mécaniquement.

Causes probables

- Corps étranger dans la chambre de combustion

Hors garantie

Cause extérieure à l'injecteur, aucun défaut de matière ou de fabrication.

Notre conseil : Trouvez l'origine du débris (morceau de turbo, de soupape, de bougie de préchauffage ou de vis) et inspectez le cylindre à l'endoscope avant de remonter un injecteur.

04

Pannes liées au carburant et à la filtration

fiches 12 à 17

Un injecteur common rail travaille à plus de 1 600 bars avec des jeux de quelques microns. Une goutte d'eau, une particule ou un peu d'huile dans le gazole suffit à l'abîmer. Le filtre à gazole est sa première protection.

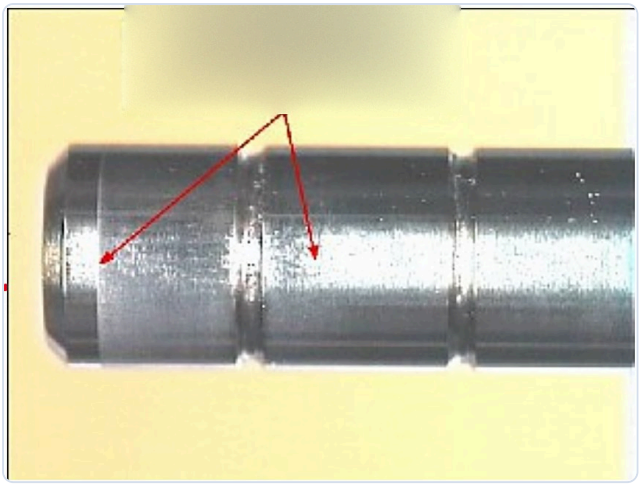
À retenir : Utilisez un filtre à gazole de qualité équivalente à l'origine et respectez son intervalle de remplacement. Si plusieurs injecteurs sont touchés, contrôlez aussi la pompe haute pression : les particules qui abîment les injecteurs passent d'abord par elle.

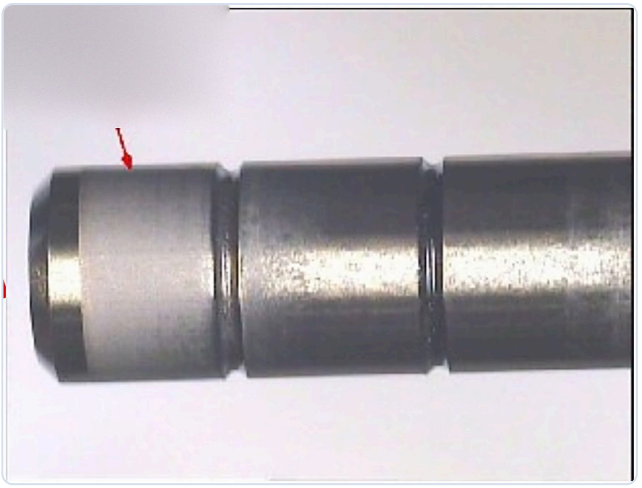
Dans cette partie

- **Fiche 12** : Usure circulaire sur la valve de commande
- **Fiche 13** : Huile moteur dans le circuit de gazole
- **Fiche 14** : Dépôts dus à un gazole de mauvaise qualité
- **Fiche 15** : Corrosion due à l'eau dans le gazole
- **Fiche 16** : Corps étrangers dans l'injecteur (fibres, film d'emballage)
- **Fiche 17** : Érosion du siège du clapet à bille

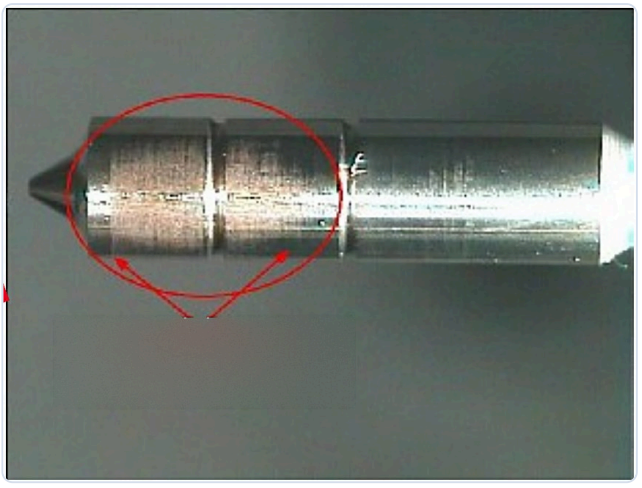
FICHE 12 | PANNES LIÉES AU CARBURANT ET À LA FILTRATION

Usure circulaire sur la valve de commande









Symptômes

Ralenti instable avec vibrations, claquement anormal.

Constat à l'expertise

Usure circulaire sur le corps de la valve de commande.

Causes probables

- Gazole de mauvaise qualité, chargé de particules abrasives
- Filtration insuffisante

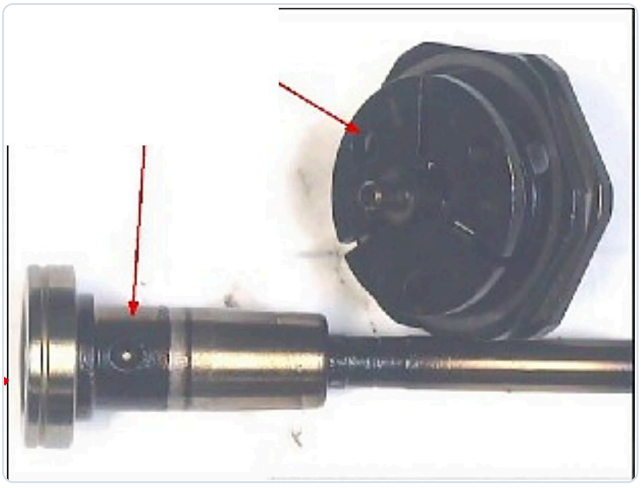
Hors garantie

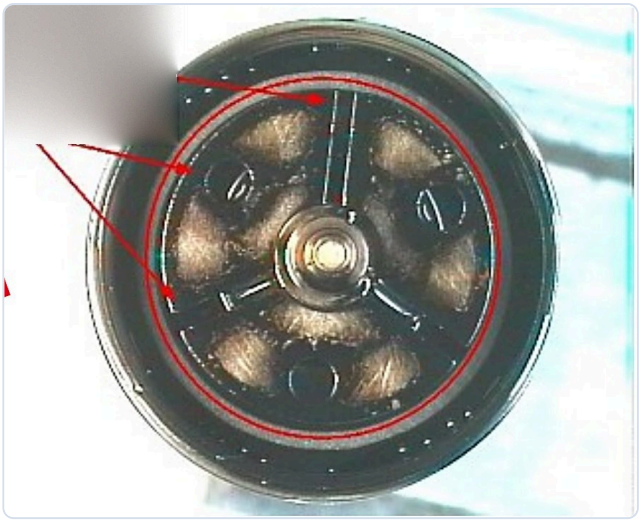
Cause extérieure à l'injecteur, aucun défaut de matière ou de fabrication.

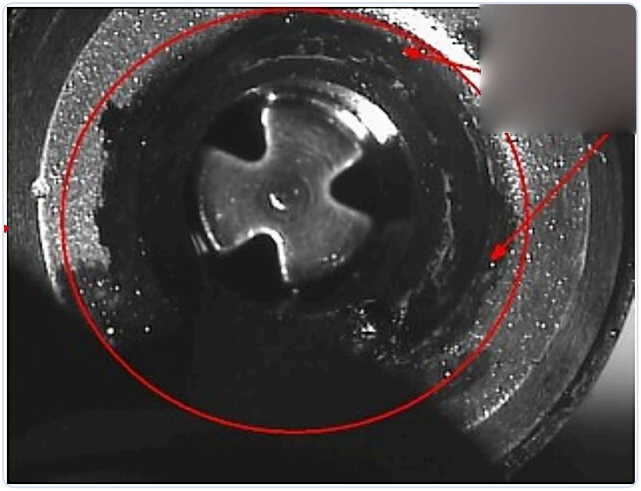
Notre conseil : Utilisez un filtre à gazole de qualité équivalente à l'origine et respectez son intervalle de remplacement. Si plusieurs injecteurs sont touchés, contrôlez aussi la pompe haute pression : les particules qui abîment les injecteurs passent d'abord par elle.

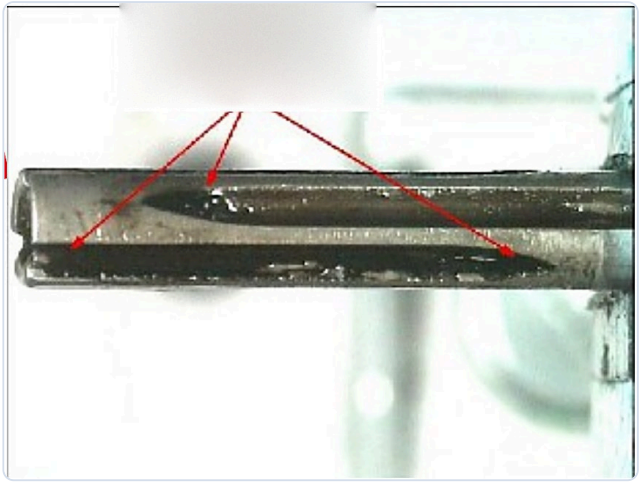
FICHE 13 | PANNES LIÉES AU CARBURANT ET À LA FILTRATION

Huile moteur dans le circuit de gazole









Symptômes

Perte de puissance, fonctionnement irrégulier du moteur, claquement anormal.

Constat à l'expertise

Dépôts d'huile dans les cavités internes de l'injecteur ou dans le filtre à gazole, tige de poussée ou aiguille qui coulisse mal.

Causes probables

- Huile moteur entrée dans le circuit de carburant
- Fuite au niveau de la lubrification de la pompe haute pression (pompes CP lubrifiées par l'huile moteur)
- Fuite sur le circuit de retour de gazole dans la culasse (injecteurs CRIN)

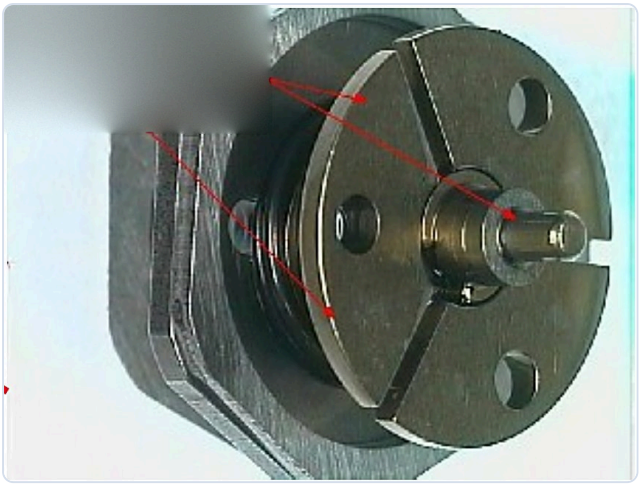
Hors garantie

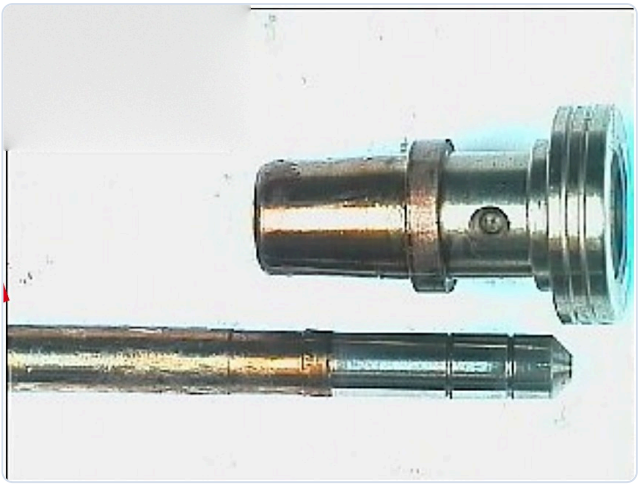
Cause extérieure à l'injecteur, aucun défaut de matière ou de fabrication.

Notre conseil : Réparez la fuite, remplacez le filtre et rincez le circuit de carburant avant de monter les injecteurs neufs. L'huile restée dans le circuit encrasserait les nouvelles pièces.

FICHE 14 | PANNES LIÉES AU CARBURANT ET À LA FILTRATION

Dépôts dus à un gazole de mauvaise qualité





Symptômes

Perte de puissance, fonctionnement irrégulier du moteur, claquement anormal.

Constat à l'expertise

Dépôts dans les cavités internes de l'injecteur, tige de poussée ou aiguille qui coulisse mal.

Causes probables

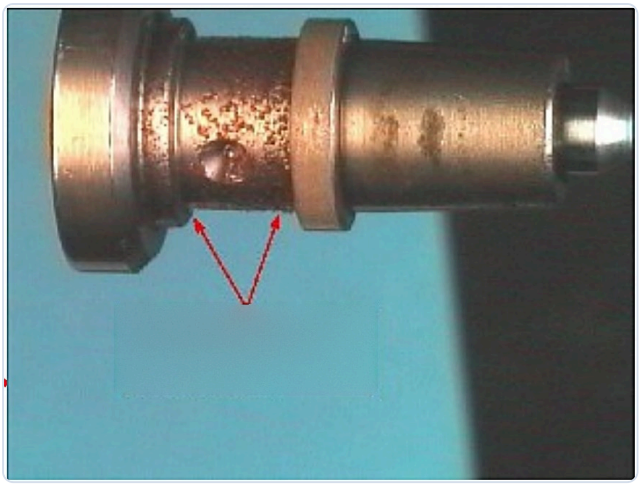
- Gazole de mauvaise qualité
- Mauvaise combustion ou additifs non autorisés dans le carburant
- Huile moteur dans le circuit de carburant

Hors garantie

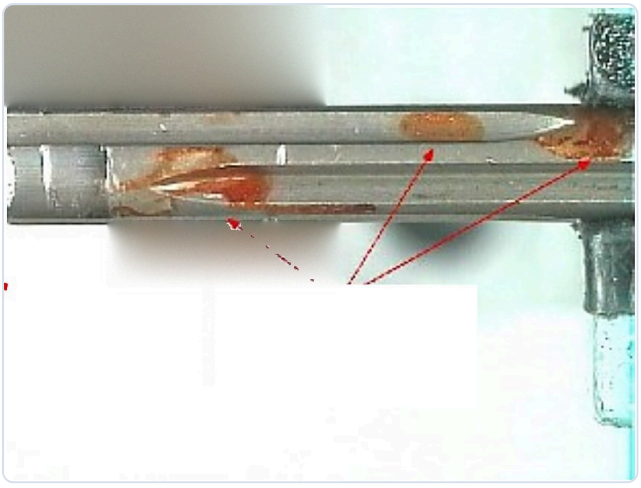
Cause extérieure à l'injecteur, aucun défaut de matière ou de fabrication.

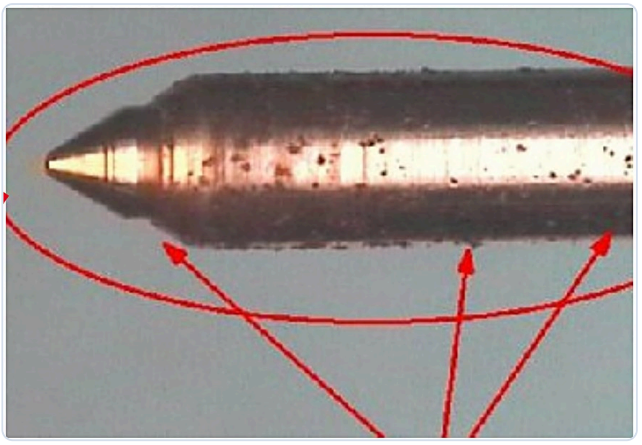
Notre conseil : Utilisez un filtre à gazole de qualité équivalente à l'origine et respectez son intervalle de remplacement. Si plusieurs injecteurs sont touchés, contrôlez aussi la pompe haute pression : les particules qui abîment les injecteurs passent d'abord par elle.

Corrosion due à l'eau dans le gazole









Symptômes

Démarrage difficile, perte de puissance, fonctionnement irrégulier du moteur.

Constat à l'expertise

Rouille sur les pièces internes de l'injecteur (piston de commande, aiguille), tige de poussée ou aiguille qui coulisse mal. La corrosion se retrouve souvent aussi dans le filtre à gazole.

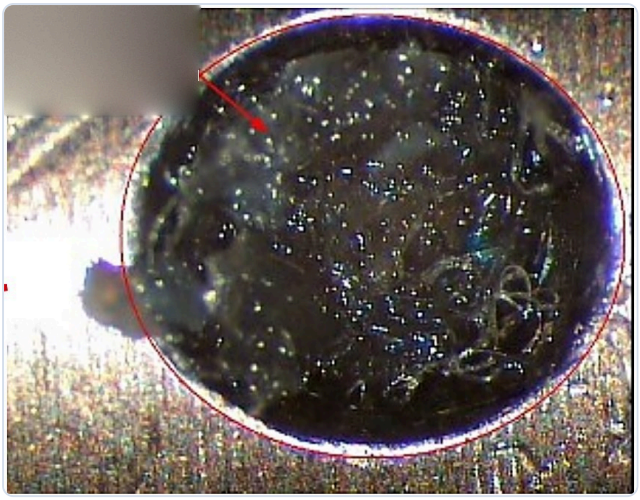
Causes probables

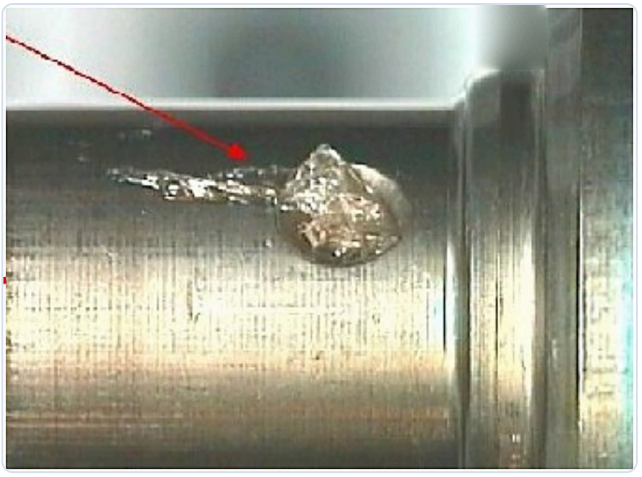
- Eau dans le gazole
- Gazole de mauvaise qualité
- Filtration insuffisante, filtre de qualité médiocre ou remplacé trop tard

Hors garantie
Cause extérieure à l'injecteur, aucun défaut de matière ou de fabrication.

Notre conseil : Purgez régulièrement l'eau du filtre à gazole (vis de purge ou décanteur), remplacez le filtre aux intervalles du constructeur et vidangez le réservoir si vous constatez de l'eau.

Corps étrangers dans l'injecteur (fibres, film d'emballage)







Symptômes

Moteur dur et bruyant (claquement), démarrage difficile.

Constat à l'expertise

Corps étrangers à l'intérieur de l'injecteur : orifice d'entrée bouché, fibres de cellulose ou morceaux de filtre, film d'emballage dans l'orifice d'entrée.

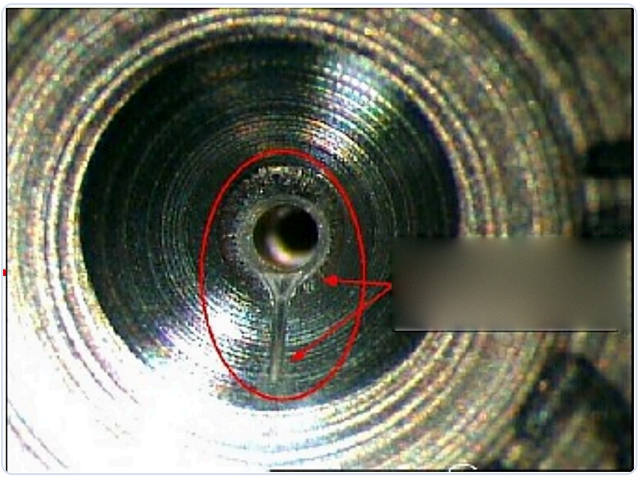
Causes probables

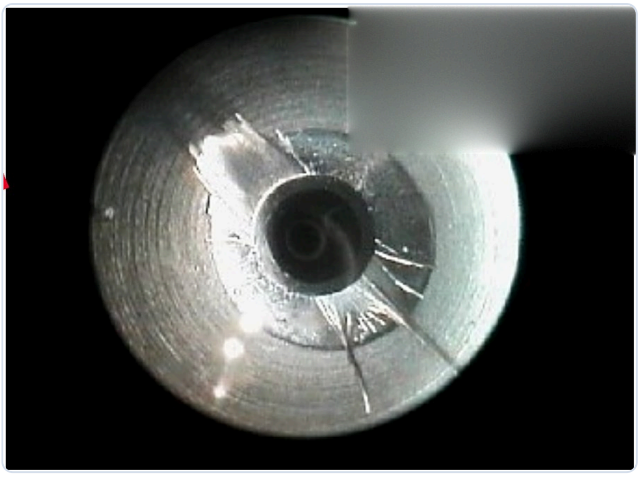
- Filtration insuffisante
- Élément filtrant pollué par des particules libres
- Filtre mal monté
- Saleté introduite au montage de l'injecteur ou du tube haute pression

Hors garantie
Cause extérieure à l'injecteur, aucun défaut de matière ou de fabrication.

Notre conseil : Retirez les bouchons de protection au moment du branchement, travaillez dans un environnement propre et remplacez les tubes haute pression si le constructeur le demande.

Érosion du siège du clapet à bille





Symptômes

Perte de puissance, démarrage difficile, ralenti instable, le moteur cale en roulant, débit de retour de gazole trop élevé.

Constat à l'expertise

Érosion et usure du siège du clapet à bille.

Causes probables

- Gazole de mauvaise qualité, chargé de particules abrasives
- Filtration insuffisante

Hors garantie
Cause extérieure à l'injecteur, aucun défaut de matière ou de fabrication.

Notre conseil : Utilisez un filtre à gazole de qualité équivalente à l'origine et respectez son intervalle de remplacement. Si plusieurs injecteurs sont touchés, contrôlez aussi la pompe haute pression : les particules qui abîment les injecteurs passent d'abord par elle.

05

Défauts pris en charge par la garantie

fiches 18 et 19

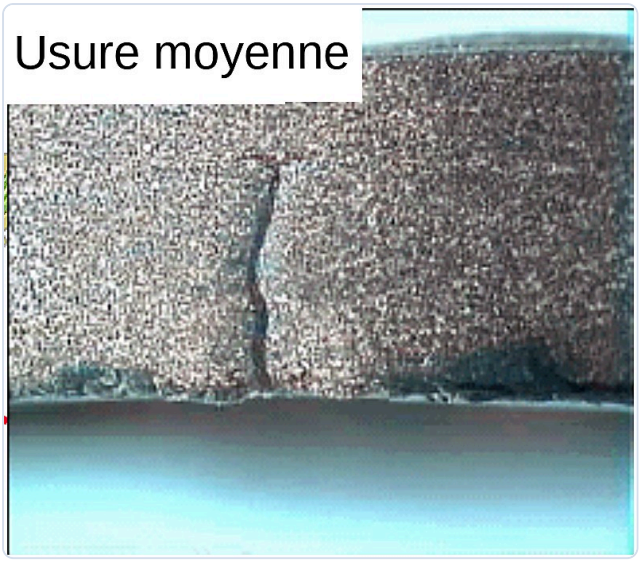
Seuls 2 cas de ce catalogue relèvent d'un défaut de la pièce elle-même.

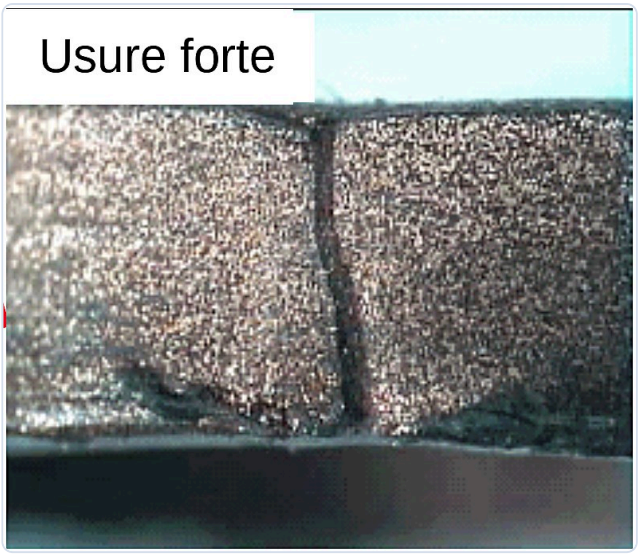
Dans cette partie

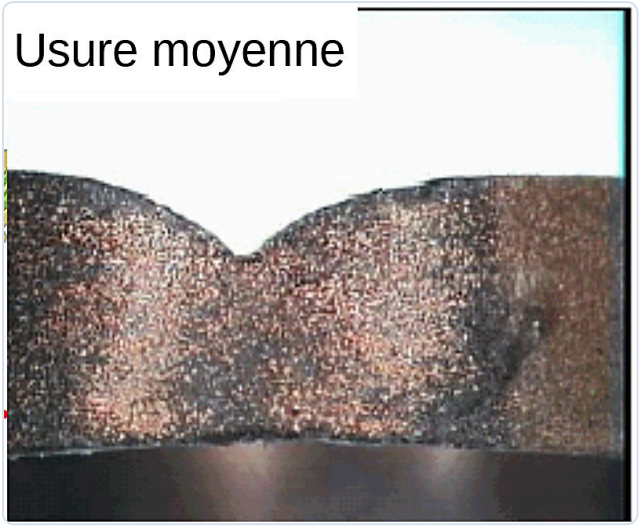
- **Fiche 18** : Usure du joint haute pression
- **Fiche 19** : Copeaux ou particules métalliques dans l'injecteur

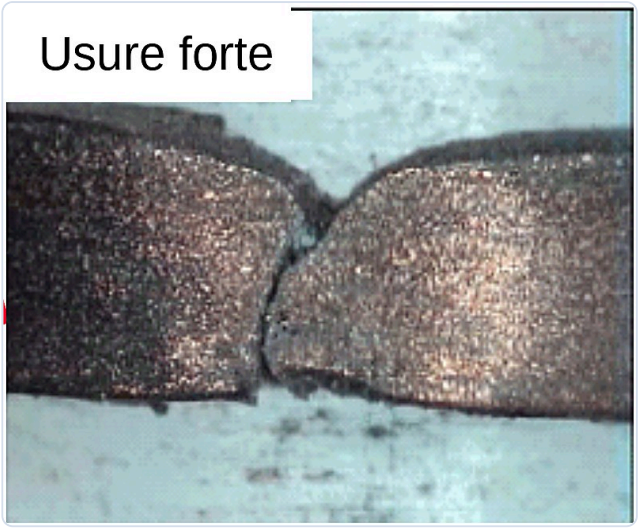
FICHE 18 | DÉFAUTS PRIS EN CHARGE PAR LA GARANTIE

Usure du joint haute pression









Symptômes

Démarrage difficile, le moteur cale en roulant, perte de puissance.

Constat à l'expertise

Usure du joint haute pression (photos : usure moyenne et usure forte), débit de retour de gazole trop élevé.

Causes probables

- Ancienne conception du joint, modifiée par le fabricant début 2004
- Bague d'appui mal positionnée

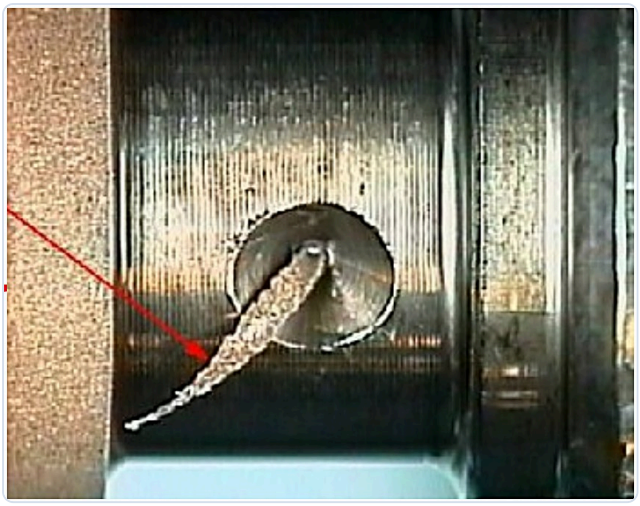
Garantie : pris en charge

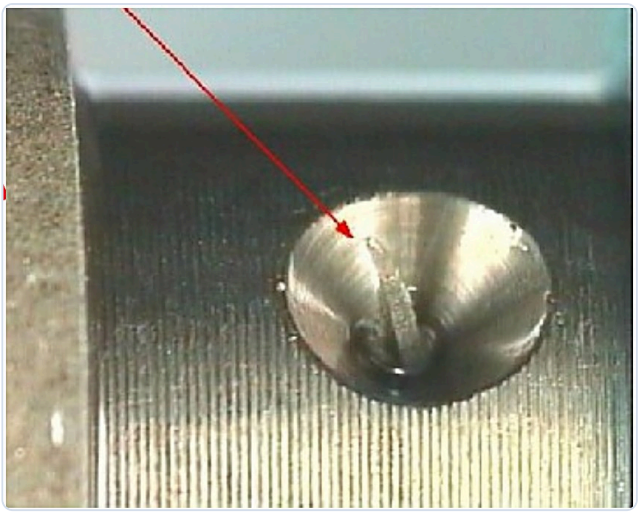
Au titre de la garantie commerciale, après expertise : remplacement de l'injecteur.

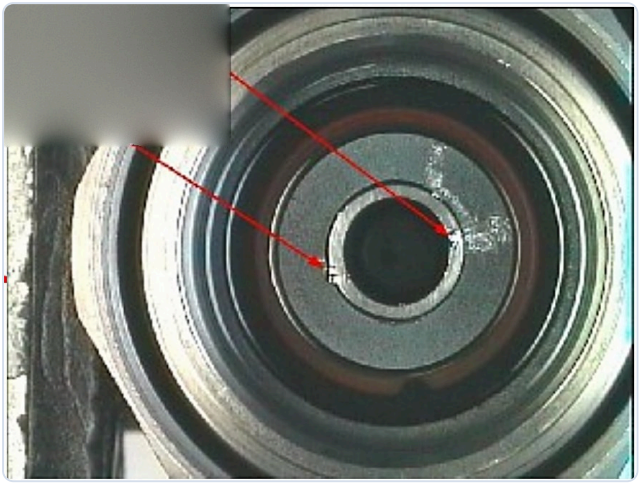
Notre conseil : Signalez-nous la référence de l'injecteur, sa date de fabrication (code FD) et la date de montage : ces informations permettent de confirmer rapidement la prise en charge.

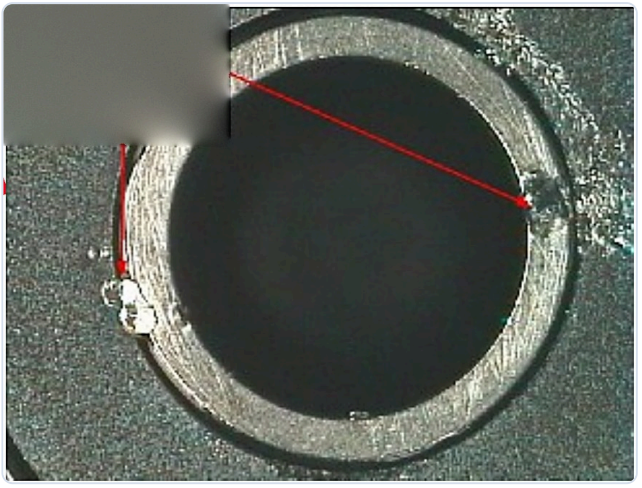
FICHE 19 | DÉFAUTS PRIS EN CHARGE PAR LA GARANTIE

Copeaux ou particules métalliques dans l'injecteur









Symptômes

Moteur dur et bruyant (claquement), démarrage difficile, perte de puissance, un cylindre ne reçoit plus de gazole.

Constat à l'expertise

Particules métalliques ou copeau arraché au joint haute pression, à l'intérieur de l'injecteur.

Causes probables

- Copeau arraché au joint haute pression lors de sa pose
- Montage incorrect
- Réparation qui ne suit pas la méthode du fabricant

Garantie : selon l'origine de l'injecteur

Injecteur neuf ou reconditionné par Mister Turbo : pris en charge au titre de la garantie commerciale, après expertise. Injecteur réparé par un autre atelier : la responsabilité revient à l'atelier qui a fait la réparation.

Notre conseil : Lors d'une réparation, montez un joint haute pression neuf avec l'outil prévu par le fabricant, sans le forcer sur les arêtes.

Votre injecteur Mister Turbo est en panne : la marche à suivre

Contactez notre service client avant tout renvoi et préparez :

- Votre numéro de commande et la référence de l'injecteur
- Le bon de garantie rempli (PDF à télécharger sur notre site)
- La date de montage et la date de la panne
- La carte grise (VIN, date de 1re mise en circulation) et le kilométrage
- Les codes défaut relevés à la valise, s'il y en a
- La facture de montage du garage, avec les pièces remplacées, dont le filtre à carburant neuf

VOTRE GARANTIE

- Vos injecteurs Mister Turbo sont garantis 24 mois à partir de la date de commande (12 mois pour un achat jusqu'au 02/04/2024).
- Le montage doit être fait par un professionnel qualifié, et le filtre à carburant remplacé en même temps que les injecteurs : ce sont des conditions de la garantie.
- Si l'expertise ne constate aucun défaut, les frais d'expertise et d'envoi (49 € TTC) restent à votre charge.
- Renvoyez l'injecteur complet, avec ses bouchons de protection, sans le démonter ni le nettoyer : un injecteur ouvert ou brossé ne peut plus être expertisé.

Les conditions complètes figurent dans nos conditions générales de vente sur mister-turbo.com.

Questions fréquentes

Faut-il changer la rondelle cuivre à chaque démontage ?

Oui. La rondelle s'écrase au serrage pour assurer l'étanchéité. Réutilisée, elle laisse passer les gaz de combustion (fiche 1).

Le biodiesel abîme-t-il les injecteurs ?

Le gazole standard (B7) contient jusqu'à 7 % d'esters et convient à tous les diesels récents. Pour le B10, vérifiez la compatibilité de votre véhicule. Le B30 et le B100 sont réservés aux moteurs homologués.

Mon injecteur est conforme au banc, mais la panne persiste. Pourquoi ?

La panne vient alors d'une autre pièce : pompe haute pression, régulateur de pression, capteur, filtre ou faisceau électrique. Un diagnostic complet du circuit d'injection la localise.

Un injecteur qui a surchauffé peut-il être réparé ?

La buse est en général à remplacer. Traitez d'abord la cause de la surchauffe (fiches 4 à 9), sinon la buse neuve subira le même sort.