

DF569 PRESENT OU MEMORISE	<u>CIRCUIT DE SURALIMENTATION</u> 1.DEF : Pression de suralimentation trop haute 2.DEF : Pression de suralimentation trop basse 3.DEF : Incohérence
--	---

CONSIGNES	Priorités dans le traitement en cas de cumul de défauts : Appliquer en priorité le traitement des défauts DF054 "Circuit commande électrovanne suralimentation" et DF004 "Circuit capteur pression suralimentation" , s'ils sont présents ou mémorisés .
	Conditions d'application du diagnostic sur défaut mémorisé : Le défaut est déclaré présent suite à : <ul style="list-style-type: none">– mise sous contact,– un démarrage pour 1.DEF,– un essai routier,– en phase de régulation Turbo pour 2.DEF,– régime Moteur > 3000 tr/min pour 2.DEF,– débit Système > 20 mg/cp pour 2.DEF.
	Particularités : Si le défaut est présent : <ul style="list-style-type: none">– les régénérations du filtre à particules sont inhibées,– les purges NOx et SOx sont inhibées par le calculateur contrôle moteur,– limitation du couple moteur,– la régulation de suralimentation est inhibée,– la fonction EGR est inhibée,– les témoins gravité 1 et EOBD (European On Board Diagnostic) sont allumés. Utiliser le bornier Elé.1681 pour toute intervention au niveau des connecteurs du calculateur d'injection.
	Utiliser la NT schéma électrique Espace IV ph2 .

Effectuer l'essai routier suivant (recherche d'une perte de puissance lors d'une accélération en pleine charge) :

- sur le rapport de boîte de vitesses le plus élevé, accélérer à fond,
- relever complètement le pied de l'accélérateur pendant au moins 2 secondes,
- accélérer de nouveau à fond,
- relever complètement le pied de l'accélérateur,
- accélérer légèrement.

Si la perte de puissance en accélération pied léger n'a pas été constaté **et** s'il y a eu une perte de puissance moteur **à chaque accélération à pleine charge**, remplacer la rampe de retour carburant des injecteurs de gazole et son clapet de surpression (voir **405 (Espace IV ph2) Mécanique, 13B, Injection diesel, rampe de retour carburant des injecteurs de gazole : Dépose - Repose**).

APRES REPARATION	Traiter les autres défauts éventuels. Effacer la mémoire de défauts. Couper le contact, jusqu'à la fin du power-latch et effectuer un essai routier suivi d'un contrôle à l'aide de l'outil de diagnostic .
-----------------------------	---

**DF569
SUITE**

Vérifier l'état du connecteur du capteur de pression de suralimentation (voir **NT Schéma Électrique, Espace IV ph2, code organe 1071**).

Vérifier l'état du connecteur du calculateur de contrôle moteur (voir **NT Schéma Électrique, Espace IV ph2, code organe 120**).

Si le ou les connecteurs sont défectueux et si la méthode de réparation existe (voir **NT 6015A, Réparation des câblages électriques, Câblage : Précautions pour la réparation**), réparer le connecteur, sinon changer le câblage.

Vérifier la **continuité** et l'**absence de résistance parasite** des liaisons suivantes :

- **3LQ** entre les organes **120** et **1071**,
- **3LP** entre les organes **120** et **1071**,
- **3LN** entre les organes **120** et **1071**.

Si la ou les liaisons sont défectueuses et si la méthode de réparation existe (voir **NT 6015A, Réparation des câblages électriques, Câblage : Précautions pour la réparation**), réparer le câblage, sinon changer le câblage.

Tester le circuit carburant haute pression :

Appliquer le scénario **SC035 " Diagnostic circuit carburant haute pression"**.

Pour interpréter le résultat, appliquer l'interprétation de la commande **SC035** (voir **Interprétation des commandes**).

Moteur à l'arrêt, sous contact, visualiser les paramètres **PR035 "Pression atmosphérique"** et **PR041 "Pression suralimentation"**.

Si différence **> 100 mbar**, vérifier que la pression atmosphérique lue est cohérente (par comparaison avec un autre véhicule par exemple).

Si pression atmosphérique cohérente, changer le capteur de suralimentation.

Sinon, contacter la techline.

Appliquer le **Test 4 "Contrôle du circuit d'admission d'air suralimenté"**.

Appliquer le **Test 7 "Commande d'un turbocompresseur à géométrie variable"**.

Si le défaut persiste, contacter la techline.

**APRES
REPARATION**

Traiter les autres défauts éventuels. Effacer la mémoire de défauts.

Couper le contact, jusqu'à la fin du power-latch et effectuer un essai routier suivi d'un contrôle à l'aide de **l'outil de diagnostic**.