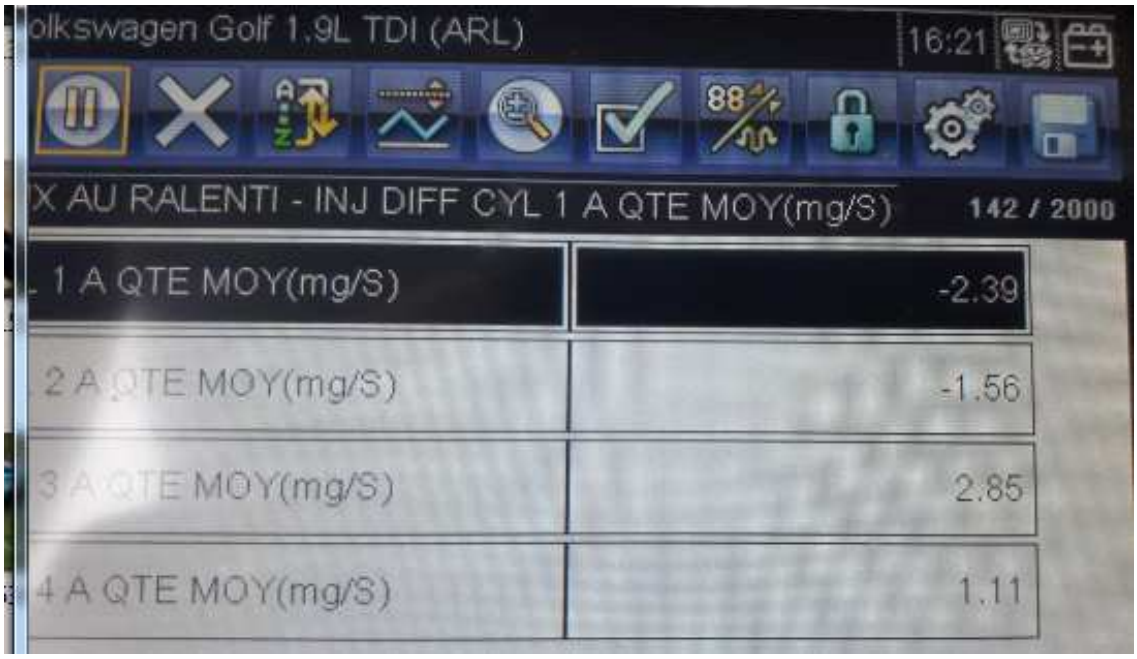
Etape 1 : changement du faisceau injecteur le mercredi 30/05
Objectif : s'affranchir d'un éventuel problème de connectivité électrique

=> Constat problème fumée blanche et « ratatouillage » toujours présents
=> Après le changement, Mesure (à froid) des corrections injecteur pour voir si l'on retrouvait ce que vous m'aviez indiqué lors de notre discussion.

Résultats de la mesure :

- On trouve un max sur le N°1 en moyenne mais toujours en valeurs **<u>négative</u> sur le 1**



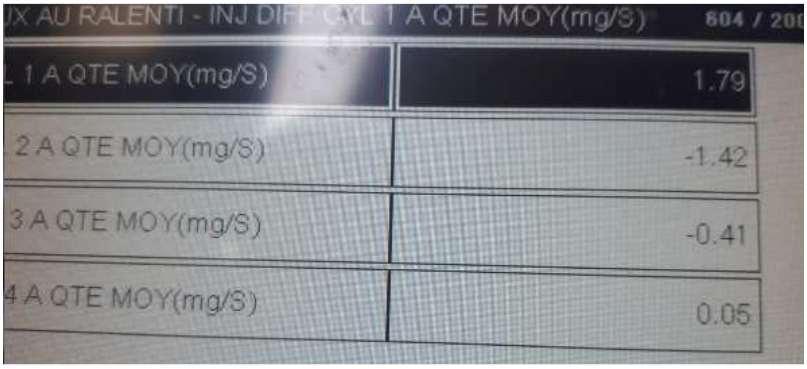
Commentaire :
Il me semblait que vous aviez trouvé aux alentours de +3 sur N°l et compensation **négative** sur les autres mais c'est de mémoire donc à vérifier car je n'ai pas eu le détail de vos mesures)

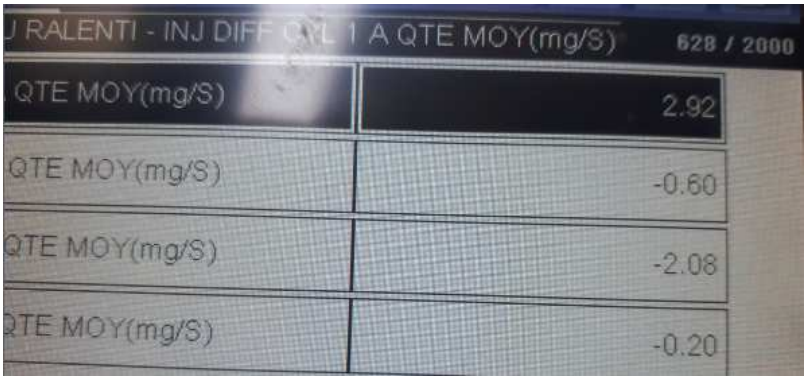
- ⇨ 1ere difficulté : pourquoi trouverait t'on des valeurs négatives sur le 1 alors que vous aviez une valeur positive ?

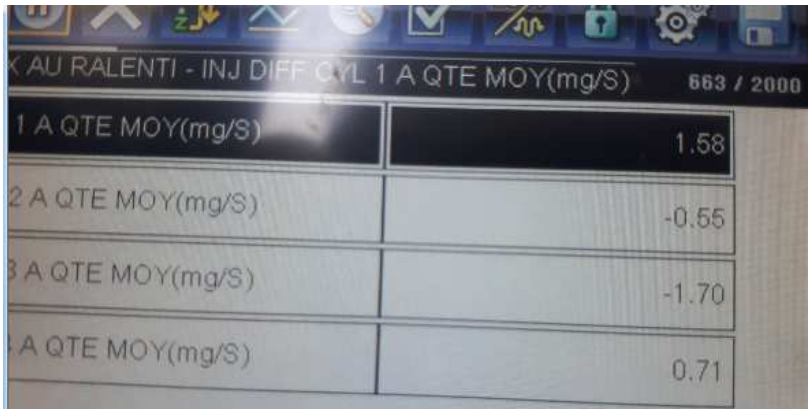
Etape 2 : <u>permutation</u> de l'injecteurs N°1 (sur lequel vous aviez vus le problème) avec l'injecteur N°2 le jeudi 31/05.
Objectif : identifier si le problème vient bien de l'injecteur N°1 qui serait défaillant => dans ce cas on espère retrouver cette fois <u>sur le cylindre N°2</u> des valeurs qui indiquerait un dysfonctionnement de cet injecteur (qui était donc en position 1 précédemment)

=> Constat problème fumée blanche et « ratatouillage » toujours présent
=> Après la permutation, Mesure (à froid) des corrections injecteur. *Au ralenti, les corrections étaient faibles, donc j'ai roulé en 2eme quasi ralenti (car c'est là que ça « décrochait le plus ») pour faire des captures aux moments où ça corrigeait le plus.*

Résultats de la mesure :
- **<u>On ne trouve jamais la valeur Max sur le cylindre N°2</u>**
- La valeur sur le cylindre N°1 qui était avant en négatif est maintenant en positif
- La valeur sur le cylindre N°2 qui était avant en négatif est toujours en négatif







Conclusion : = incompréhension, on ne parvient pas à avoir une explication cohérente au vu des mesures

Mise en cause de l'injecteur N°1 : ?
Difficile d'en conclure une défaillance de l'injecteur initialement N°1 (sur cylindre n°2 actuellement) car les valeurs au cylindre N°2 ne sont pas a priori « exceptionnelles »

Mis en cause du cylindre N°1 : ?
Difficile aussi d'en conclure à une défaillance de ce cylindre car :

- Parfois le cylindre n°3 parfois le n°2 indiquent des valeurs de compensation assez fortes
- Et parfois les corrections sur le cylindre n°1 sont très faibles

Et surtout on constate toujours que lorsqu'on débranche le petit tuyau en haut de la vanne EGR, **immédiatement le dysfonctionnement cesse**, ce qui impliquerait peut être plus le circuit d'air que l'injection ?

A noter : Rien n'a été fait pour l'instant concernant le problème de surpression turbo et le capteur de position AAC