



Die Nichtbeachtung der nachstehenden Anweisungen kann zu einer Beschädigung des von uns gelieferten Produkts und zur Ablehnung des Reklamationsanspruchs aufgrund einer unsachgemäßen Installation des Produkts führen.

VOR DER INSTALATION FOLGENDE SCHRITTE UNBEDINGT BEACHTEN:

- Einbaufläche für die Einspritzdüse in dem Motorkopf reinigen.
- Einspritzdüsen nur mit neuen unterlegscheiben einbauen.

Hinweis!

Vor dem Einbau wird darauf geachtet, dass es sich keine mechanischen Verunreinigungen im System befinden (typischerweise bei mechanischer Beschädigung einer beschädigten Pumpe). Es kann zu der Beschädigung der reparierten Teile führen.

| | | |
|----------|---|--|
| 1 | Die Hochdruck-Kraftstoffleitungen ersetzen. | |
| 2 | Kraftstofffilter ersetzen. | |
| 3 | Sorgfältig den Kraftstofftank und das Kraftstoffsystem überprüfen (bei Bedarf reinigen). Die Kraftstoffpumperfunktion diagnostizieren und das Kraftstoffverteilerrohr reinigen. | |
| 4 | Der Pumpendruck überprüfen. | |
| 5 | Neue Originale Befestigungsschrauben für den Einspritzdüsenhalter (wegen Schraubenbruch) verwenden. Die vom Hersteller vorgeschriebenen Anzugsdrehmomente der Injektorschrauben beachten. | |



Achtung! – Universalscheiben sind für wiederaufbereitete Injektoren erhältlich. Diese Beläge sind möglicherweise nicht für alle Fahrzeugmodelle geeignet. Es ist notwendig, dass der Techniker, der die Installation durchführt, die geeigneten Beläge für das spezifische Modell (gemäß dem VIN-Code) auswählt.



Einige Injektoren müssen vor dem Einbau codiert werden. Der Code befindet sich normalerweise im Protokoll oder auf dem Injektorkörper. Um mögliche Probleme zu vermeiden, verwenden Sie Original-Diagnosegeräte!

Der Injektorkompensationscode wird verwendet, um die Toleranzen auszugleichen, die während seiner Überholung entstehen. Wird der Kompensationscode nicht in das Steuergerät eingegeben, kann dies zu Folgendem führen:

- Unruhiger Motorlauf
- Unregelmäßige Kraftstoffdosierung
- Unregelmäßiger Motorlauf
- Motorlichtanzeige auf der Instrumententafel

⚠️ ACHTUNG ⚠️

Die Nichtbeachtung der nachstehenden Anweisungen kann zu einer Beschädigung des von uns gelieferten Produkts und zur Ablehnung des Reklamationsanspruchs aufgrund einer unsachgemäßen Installation des Produkts führen.

⚠️ ACHTUNG ⚠️

Die Nichtbeachtung der nachstehenden Anweisungen kann zu einer Beschädigung des von uns gelieferten Produkts und zur Ablehnung des Reklamationsanspruchs aufgrund einer unsachgemäßen Installation des Produkts führen.

INSTALLATIONSVERFAHREN:

| | | |
|----|--|--|
| 1 | Der Kraftstofffilter bis zur maximalen Kapazität mit Kraftstoff füllen und ihn in das Fahrzeug einbauen. |  |
| 2 | Keine Hochdruckleitungen oder elektrischen Anschlüsse an die Injektoren anschließen. |  |
| 3 | Den Druckreglerstecker der Common-Rail-Pumpe abziehen. |  |
| 4 | Den Motor mit dem Anlasser durchdrehen, bis Kraftstoff am Ende der Hochdruckleitung (nicht verstopfte Leitung für Einspritzdüsen) austritt. |  |
| 5 | Fließt sauberer Kraftstoff aus (System ist entlüftet), schließen Sie die Hochdruckleitungen an die Einspritzdüsen an |  |
| 6 | Den Motor etwa 5 bis 10 Sekunden lang mit dem Anlasser durchdrehen (ohne die elektrischen Anschlüsse an den Einspritzdüsen anzuschließen) – dadurch gelangt der Kraftstoff zu den Einspritzdüsen. |  |
| 7 | Verwenden Sie die Diagnosegerät, um die Parameter des Kraftstoffeinspritzsystems herauszufinden. Der Druck im Kraftstoffverteilerrohr sollte 1350 bis 1800 Bar erreichen. Bei niedrigerem Druck muss auch die Common-Rail-Pumpe repariert werden. |  |
| 8 | Der Einspritzdüsenstecker mit dem Pumpendruckregler verbinden. |  |
| 9 | Nur für Typen, die eine Codierung erfordern. geben Sie mit Hilfe des Diagnosegerätes einen neuen Codes (C2i/C3i/IMA/ISA-Codes von den Injektoretiketten oder aus dem Testbericht) in der richtigen Reihenfolge in die ECU ein (jede Injektor hat seinen eigenen Code). |  |
| 10 | Motor starten. |  |

Häufige Gründe für nicht anerkannte Reklamation

Beispiele für wiederaufbereitete Injektoren, die durch unsachgemäßen Einbau beschädigt wurden.

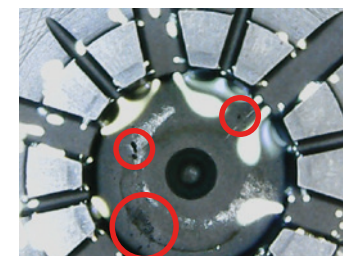


Beschädigte Injektordichtungen

Schlechtes Anziehen des Injektors im Motor oder ein unzureichend geschmiertes Dichtung während der Montage. Es verursacht Blow-by vom Zylinderkopf, und dann erfüllt der Injektor seine Funktion nicht gut.

Beschädigter Kraftstoffüberlauf

Es wurde durch einen falsch installierten Überlaufschlauch verursacht.



Beschädigte Versorgungsschraube

Gewindeschlüssel können das Ventil beschädigen.

Interner Schmutz im Injektor

Der Grund für Schmutz im Injektor ist ein schlecht gereinigtes Kraftstoffsystem (Kraftstoffleitungen, Filter, Rail und Tank).



Achtung!

80 % der Reklamationen sind wegen ein verschmutztes Kraftstoffsystem oder eine verschmutzte Kraftstoffpumpe zurückzuführen.

