

VANNE DE REGULATION

Contrôle de fonctionnement du boisseau

- Déposer la vanne de régulation.
- Imprimer un mouvement de rotation rapide à la main dans les deux sens. La vanne doit s'ouvrir et se fermer.

Contrôle de fonctionnement sous tension

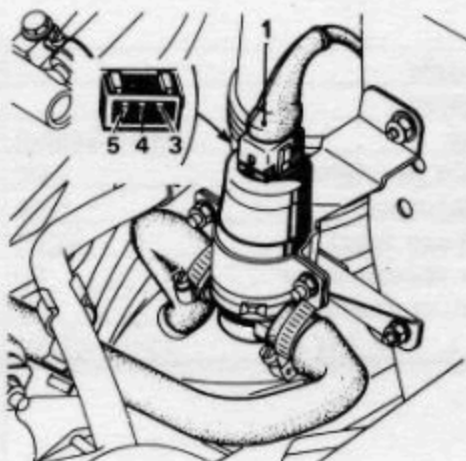
- Débrancher le connecteur de la vanne.
- Alimenter en 12 V la borne (4).
- Mettre à la masse un court instant :

- la borne 3 : la vanne doit se fermer (si le moteur tourne, le régime doit chuter nettement au-dessous du régime de ralenti).

- la borne 5 : la vanne doit s'ouvrir (si le moteur tourne, le régime doit monter à plus de 2000 T/mn).

Contrôle de l'alimentation moteur tournant

- Soulever le protecteur en caoutchouc (1) et relever la tension entre la masse et les bornes du connecteur.
- Masse et borne (4) : 12 V.
- Masse et borne (3) ou (5) : selon l'appareil utilisé, tension intermédiaire entre 0 et 12 V ou cyclique variant de 0 à 12 V.



CAPTEUR DE TEMPERATURE D'EAU

- Mesurer la résistance de la sonde en fonction de température après un temps de stabilisation de 10 mn minimum, sonde déposée.

Température	20°C	80°C	90°C
Résistance	3,06	0,3	0,21
KΩ	÷	÷	÷
	4,04	0,37	0,27



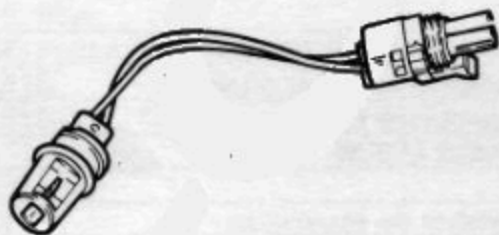
CAPTEUR DE TEMPERATURE D'AIR

Mesurer la résistance de la sonde en fonction de la température de l'air ambiant.

Un thermomètre précis peut être placé dans l'arrivée d'air du filtre.

- La valeur de la résistance entre 0° et 40°C est pratiquement linéaire.

Température	0°C	20°C	40°C
Résistance	7,47	3,06	1,29
KΩ	÷	÷	÷
	11,97	4,04	1,65

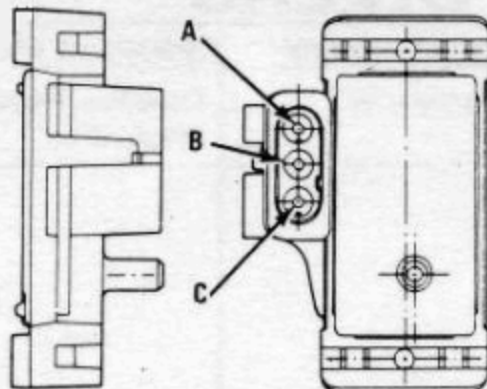


COEFFICIENT DE PRESSION ABSOLUE

- Contrôler le tuyau de dépression et ses connexions. Vérifier la présence du calibrage (Ø : 1,2 mm). Ne pas exercer de traction sur le tuyau côté capteur. Réparer si nécessaire.

- Contrôler la continuité de la borne A du connecteur du capteur à la borne 17 du connecteur du calculateur. Réparer si nécessaire.

- Contrôler la masse du calculateur sur les bornes 1, 2 et 10 du connecteur par rapport à une masse franche. Réparer si nécessaire.



A : Masse
B = Tension de sortie
C = 5 volts

MODULE DE PUISSANCE

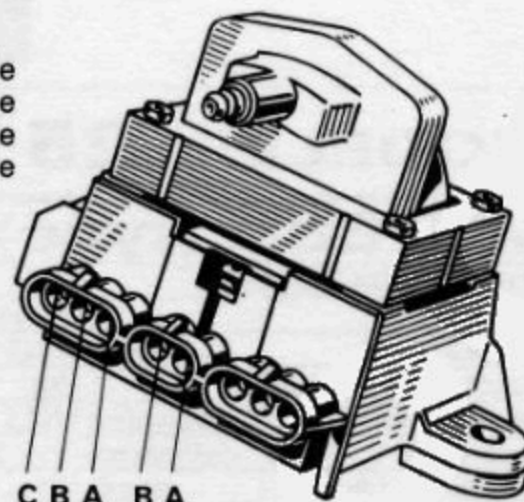
- Le boîtier d'injection possède les courbes d'avance d'allumage et envoie un signal de commande (5 volts) au module de puissance allumage.

Connecteur 3 voies

- A - + batterie
- B - Masse
- C - Tachymètre

Connecteur 2 voies

- A - Masse de commande
- B - Signal de commande



CAPTEUR DE VITESSE

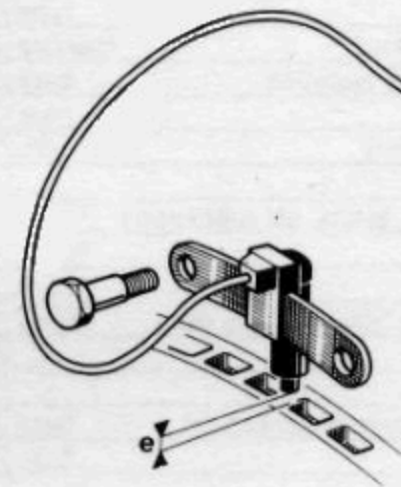
- Mesurer la résistance sur le connecteur du capteur. Elle doit être de :

$$200 \Omega \approx$$

- L'entrefer (e) se contrôle avec une cale de :

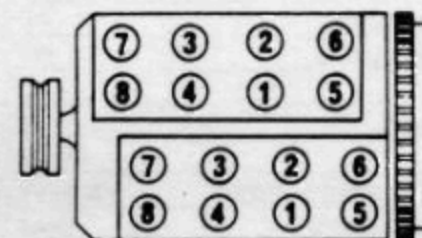
$$1 \text{ mm} \pm 0,5$$

- Si cette valeur n'est pas respectée, remplacer le capteur (il n'y a pas de réglage).



SERRAGE CULASSE

- Joint de culasse neuf.
- Serrage à 6 daNm dans l'ordre indiqué sur la figure (compression du joint).
- Desserrage.
- Presserrage à 2 daNm puis serrage angulaire de 106° toujours dans l'ordre prescrit.

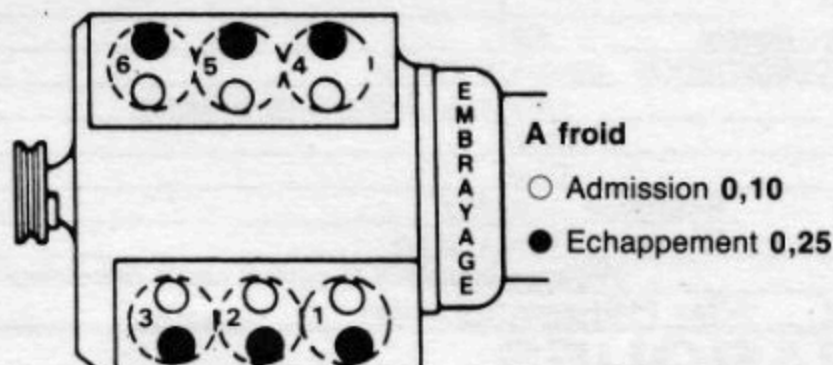


- Régler le jeu de soupapes. Mettre le moteur à température (2000 Tr/mn pendant 15 mn).

RESSERRAGE CULASSES

- A froid (après 6 h d'arrêt minimum)
- Resserrage complémentaire angulaire de 45°

REGLAGE DU JEU DES SOUPAPES



A froid

○ Admission 0,10

● Echappement 0,25

Mettre piston n° 1 au P.M.H.

- 1) Temps d'allumage
Repère poulie en face 0
Culbuteurs du cylindre n° 5 en bascule
- 2) Effectuer un tour moteur
Fin échap. début adm.
Culbuteurs cyl. n° 1 en bascule - repère poulie en face 0

Régler les culbuteurs

Adm.	Echap.
○	●
Cyl. 1	Cyl. 1
Cyl. 2	Cyl. 3
Cyl. 4	Cyl. 6
Cyl. 3	Cyl. 2
Cyl. 5	Cyl. 4
Cyl. 6	Cyl. 5