

**2**
**LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU CHAPITRE :
ALIMENTATION CARBURATION**
**VEHICULE CONCERNE
TYPE MOTEUR**
1

NUMERO DE L'OPERATION	DESIGNATION	GAMME		20	22	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25		
		TEXTES △	SYMBLES ○	Essence	Essence	Essence Injection	Prestige	Essence Turbo	Prestige Essence Turbo	Diesel	Diesel Turbo	Limousine Diesel Turbo	Break 20 Essence + Familiale	Break 25 Essence Injection	Break 25 Diesel + Familiale	Break 25 Diesel Turbo	Ambulance			
				829 A 5	J6T A 500	25/659	25/659	25/662	25/662	25/660	25/648	25/648	25/648	829 A 5	25/659	25/660	25/648	829 A 5 ou 25/660		
MA 140/1	Outillage		○							X	X	X			X	X	X			
MA 142.000/1	Généralités sur la carburation	△		X	X									X				X		
MA 142.00/1	Caractéristiques du carburateur WEBER	△		X										X				X		
MA 142.00/2	Caractéristiques du carburateur SOLEX	△		X										X				X		
MA 142.00/3	Caractéristiques du carburateur WEBER	△			X															
MA 142.00/5	Caractéristiques du carburateur WEBER	△			X															
MA 142.0/1	Contrôle réglage du carburateur WEBER		○	X										X				X		
MA 142.0/2	Contrôle réglage du carburateur SOLEX		○	X										X				X		
MA 142.0/3	Contrôle réglage du carburateur WEBER		○	X	X															
MA 143.00/1	Caractéristiques du dispositif anti-pollution	△			X															
MA 144.00/1	Caractéristiques du dispositif d'injection M25/659	△				X	X								X					
MA 144.0/1	Contrôles et réglage du dispositif d'injection M25/659		○			X	X							X						
MA 144.00/2	Caractéristiques du dispositif d'injection M25/662	△						X	X											
MA 144.0/2	Contrôles et réglages d'injection M25/662		○					X	X											
MA 146.00/1	Caractéristiques et dispositif d'injection DIESEL	△								X	X	X				X	X	X		
MA 146.0/1	Contrôle et réglage du système d'injection	△								X	X	X				X	X	X		
MA 151.00/1	Caractéristiques et points particuliers du turbocompresseur		○					X	X											
MA 151.00/2	Caractéristiques et points particuliers du turbocompresseur		○								X	X					X			
MA 171.00/1	Caractéristiques alimentation en air	△		X	X									X				X		
MA 173.0/1	Contrôle de la pression d'essence	△		X	X									X				X		



2

LISTE DES OPERATIONS FIGURANT AU CHAPITRE :
ALIMENTATION CARBURATION

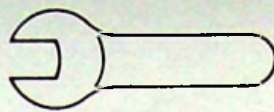
VEHICULE CONCERNE
TYPE MOTEUR

2

NUMERO DE L'OPERATION	DESIGNATION	GAMME		20	22	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	Ambulance				
		△ TEXTES	○ SYMBOLES	Essence	Essence	Essence Injection	Prestige	Essence Turbo	Prestige Essence Turbo	Diesel	Diesel Turbo	Limousine Diesel Turbo	Break 20 Essence + Familiale	Break 25 Essence Injection	Break 25 Diesel + Familiale	Break 25 Diesel Turbo	829 A 5 ou 25/660			
				829 A 5	J6T A 500	25/659	25/659	25/662	25/662	25/660	25/648	25/648	25/648	829 A 5	25/659	25/660	25/648	829 A 5 ou 25/660		
MA 175.00/1	Caractéristiques alimentation en essence		○	X	X									X				X		
MA 175.00/2	Caractéristiques alimentation injection essence		○			X	X	X	X						X					
MA 175.00/3	Caractéristiques alimentation injection Diesel		○							X	X	X			X	X	X			



2



MA
140/1

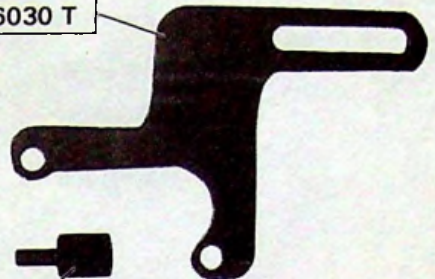
1

2437 T



12.827

OUT 10 6030 T



5008 T



3089 T



83.1198

OUT 10 4059 T



83.279

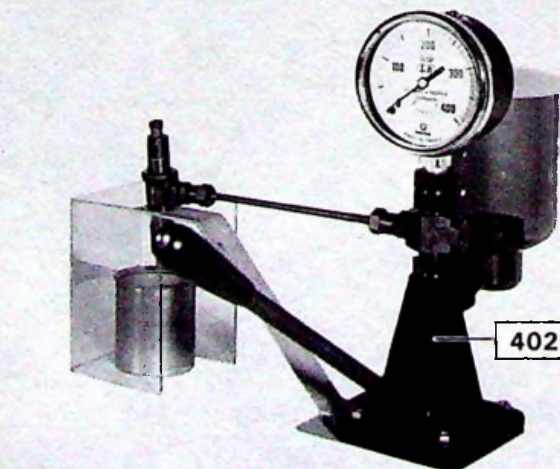
3089 T



OUT 10 6027 T



83.1192



4026 T bis

78.228

OUT 20 6028 T

H



83.281

J





2

CARBURATION

MA
142.000/1

1

GENERALITES SUR LA CARBURATION



Les carburateurs SOLEX et WEBER sont équipés de dispositifs d'inviolabilité au niveau des vis de réglage de la richesse. Le carburateur SOLEX possède des capuchons d'inviolabilité de vis de butée d'axe de papillon de 2^{ème} corps et de vis de réglage d'ouverture de papillon sous starter.

Si le réglage de la pollution n'est pas conforme, l'obturateur d'origine (*blanc sur carburateur WEBER, noir sur carburateur SOLEX*) sera retiré et, après réglage, remplacé par un obturateur « REPARATION » (*noir sur carburateur WEBER, blanc sur carburateur SOLEX*).

Le Département des Pièces de Rechange fournit, sous la référence **4029-T**, un coffret permettant la dépose et la pose des témoins d'inviolabilité des carburateurs SOLEX et WEBER.

CONSTITUTION DU COFFRET 4029-T, Fig. I et II :

- A. Pistolet.
 - B. Outil d'armement du pistolet.
 - C. Outil d'extraction du bouchon (a) d'inviolabilité de vis de richesse noyée (SOLEX).
 - D. Outil d'extraction du bouchon (a) d'inviolabilité de vis de richesse noyée (WEBER).
 - E. Outil de mise en place du bouchon (a) et du bouchon (b) (SOLEX et WEBER).
 - F. Outil pour casser la tête du capuchon (b) de vis de richesse avec coupelle (SOLEX).
 - G. Outil d'extraction du capuchon (b) (SOLEX).
 - H. Outil de mise en place du capuchon (c) d'inviolabilité de vis de butée d'axe de papillon (SOLEX).
- Ce coffret contient également un lot d'obturateurs pour carburateurs SOLEX :
- a) Bouchon d'inviolabilité de vis de richesse.
 - b) Capuchon d'inviolabilité de vis de richesse avec coupelle.
 - c) Capuchon d'inviolabilité de vis de butée d'axe de papillon.

Le Département des Pièces de Rechange fournit les capuchons, par sachet de 10 pièces, sous les références suivantes :

- **Bouchon d'inviolabilité de vis de richesse noyée**
 - Carburateur SOLEX 75 489 718 (blanc)
 - Carburateur WEBER 5 489 716 (noir)
- **Capuchon d'inviolabilité de vis de richesse avec coupelle**
 - Carburateur SOLEX N° 5 501 075 U (blanc)
- **Capuchon d'inviolabilité de vis de butée d'axe de papillon et vis de réglage d'ouverture de papillon**
 - Carburateur SOLEX N° 5 507 643 (blanc)

UTILISATION

I. DEPOSE ET POSE DU BOUCHON D'INVIOABILITE DE VIS DE RICHESSE NOYEE SUR CARBURATEUR SOLEX

DEPOSE. Fig. III, IV et V :

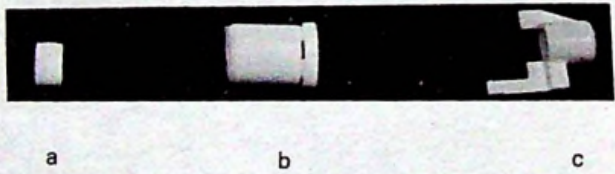
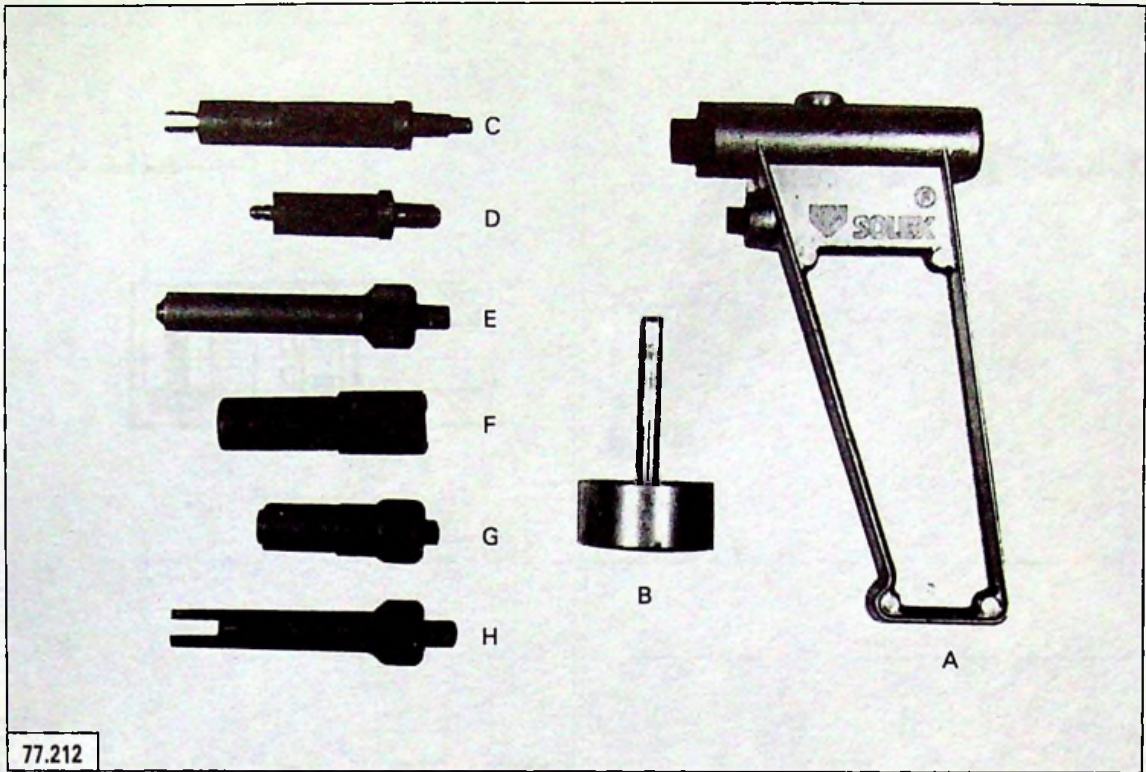
1. Armer le pistolet **A** sur l'outil **B**.
2. Percer le bouchon (a) :
 - Placer et maintenir l'outil **C** contre le pistolet **A**.
 - Présenter l'ensemble outil-pistolet contre le bouchon (a), en s'assurant que l'embout de l'outil soit bien centré dans le bouchon et que l'ensemble soit aligné le mieux possible dans l'axe du bouchon.
 - Percuter et retirer le pistolet en laissant l'outil **C**, sur le carburateur.
3. Extraire le bouchon (a) :
 - Armer le pistolet **A**.
 - Visser l'outil **C** au dos du pistolet **A**.
 - Percuter pour extraire le bouchon.
4. Procéder au réglage de la pollution.



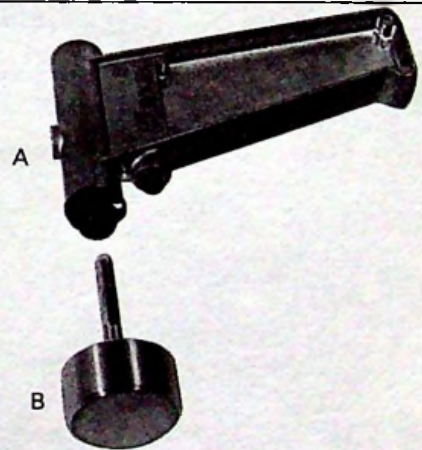
2

MA
142.000/1

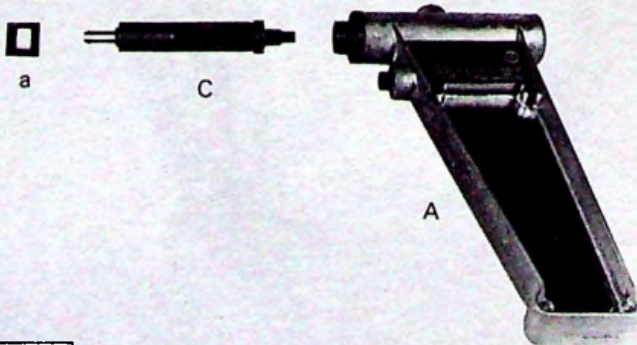
3



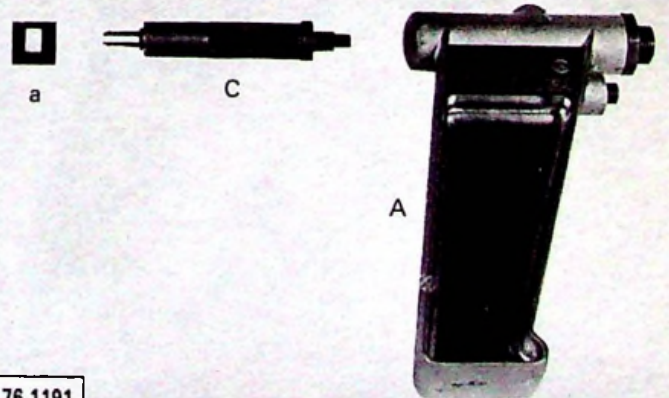
76.1186



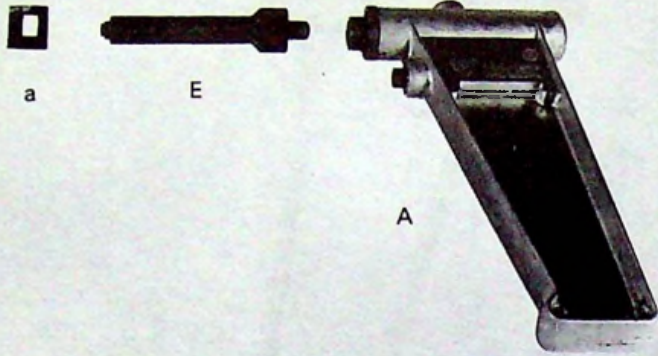
76.1195



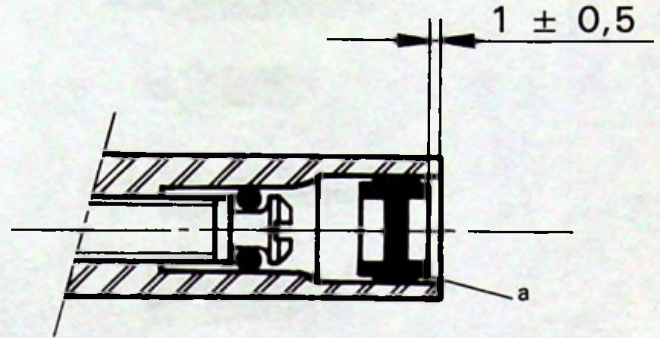
76.1189



76.1191



76.1193



G 14.27

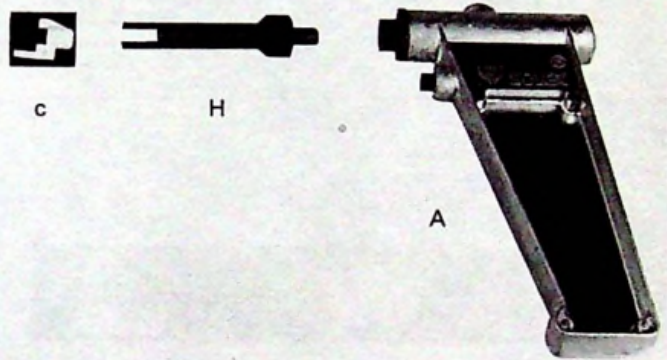
I

II



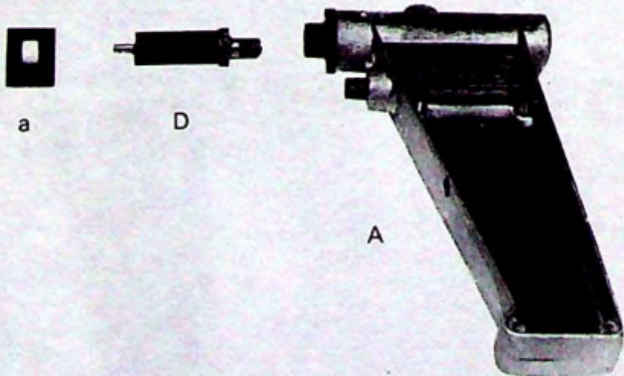
76.1188

III



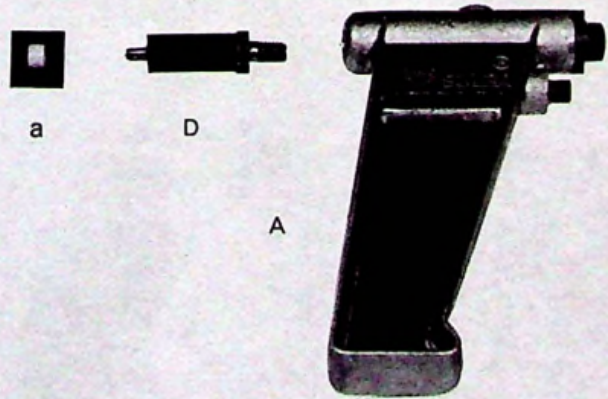
76.1192

IV



76.1351

V



76.1352

VI



2

POSE. Fig. I et II :

5. Poser le bouchon (a) d'inviolabilité :
- armer le pistolet A,
 - visser l'outil E sur le pistolet A,
 - placer le bouchon (a) dans son logement sur le carburateur,
 - percuter le bouchon, jusqu'à sa mise en place définitive.

II. DEPOSE ET POSE DU CAPUCHON D'INVIOLABILITE DE VIS DE BUTEE DE PAPILLON (capuchon c) DE SECOND CORPS SUR CARBURATEUR SOLEX.

Cette opération n'est à effectuer que dans le cas de contrôle et réglage sur banc de carburateurs (Type L'POLLU 2000).

DEPOSE ET POSE DU CAPUCHON D'INVIOLABILITE DE VIS DE REGLAGE D'OUVERTURE DE PAPILLON SOUS STARTER

DEPOSE. Fig. III :

1. Déposer le capuchon (c) à l'aide d'une pince à becs plats.
2. Régler l'entrebâillement .
Procéder au réglage de l'entrebâillement de papillon, à l'aide du banc, suivant les normes (communiquées sur demande aux possesseurs de banc de contrôle et réglage de carburateurs par le Fournisseur du banc)

POSE. Fig. IV :

3. Poser le capuchon (c) :
 - armer le pistolet A,
 - visser l'outil H sur le pistolet,
 - engager le capuchon (c) sur la vis de butée d'axe de papillon.
 - appliquer l'ensemble outil-pistolet contre le capuchon (c) et percuter.

III. DEPOSE ET POSE DU BOUCHON D'INVIOLABILITE DE VIS DE RICHESSE NOYEE SUR CARBURATEUR WEBER

DEPOSE. Fig. V :

1. Armer le pistolet A sur l'outil B.
2. Percer le bouchon (a) :
 - placer et maintenir l'outil D contre le pistolet A,
 - présenter l'ensemble outil-pistolet contre le bouchon (a), en s'assurant que l'embout de l'outil soit bien centré dans le bouchon et que l'ensemble soit aligné le mieux possible dans l'axe du bouchon,
 - percuter et visser l'outil dans le bouchon (pas à gauche),
 - retirer le pistolet en laissant l'outil D sur le carburateur.
3. Extraire le bouchon (a). Fig. VI :
 - armer le pistolet A,
 - visser l'outil D au dos du pistolet A,
 - percuter pour extraire le bouchon,
4. Procéder au réglage de pollution.



POSE. Fig. 1 :

5. Poser le bouchon (a) d'inviolabilité :
 - armer le pistolet A ;
 - visser l'outil E sur le pistolet A ;
 - placer le bouchon (a) dans son logement sur le carburateur (*attention au sens du montage*).
 - percuter le bouchon, jusqu'à sa mise en place définitive.

CONTROLE ANTIPOLLUTION

Afin de satisfaire à la réglementation en vigueur, le contrôle et le réglage de la pollution des véhicules «Essence» doivent obligatoirement être effectués après les travaux suivants :

I. — ECHANGE MOTEUR

II. — ECHANGE CARBURATEUR

III. — TRAVAUX SUR CARBURATION

Remplacement des pièces du carburateur.
Réglages sur carburateur.
Interventions sur commandes de carburateur.

IV. — TRAVAUX SUR ADMISSION

Remplacement ou dépose ;

- de la tubulure d'admission ;
- du filtre à air ;
- du recyclage des gaz du carter.

V. — TRAVAUX SUR MOTEUR

Réglage du jeu aux culbuteurs.
Remplacement ou dépose ;

- de la culasse ;
- de l'arbre à cames ;
- des culbuteurs ;
- des soupapes ;
- des chemises et pistons.

VI. — TRAVAUX SUR ALLUMAGE

Remplacement ou remise en état de l'allumeur (en tout ou partie).
Réglage ou remplacement des bougies.
Réglage du point d'allumage.

VII. — TRAVAUX SUR ECHAPPEMENT

Remplacement ou dépose :

- de la tubulure d'échappement ;
- du pot d'échappement ou autre partie de l'échappement.

VIII. TRAVAUX SUR SYSTEME ANTIPOLLUTION

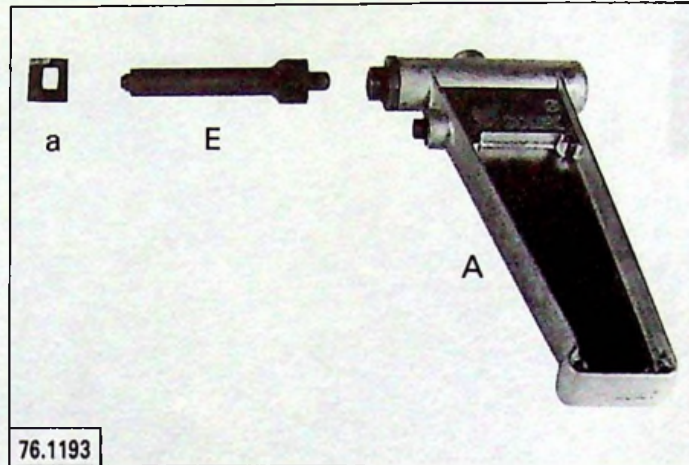
Lorsque le véhicule possède un équipement particulier (*véhicules types SUEDE, AUSTRALIE et JAPON. par exemple*).



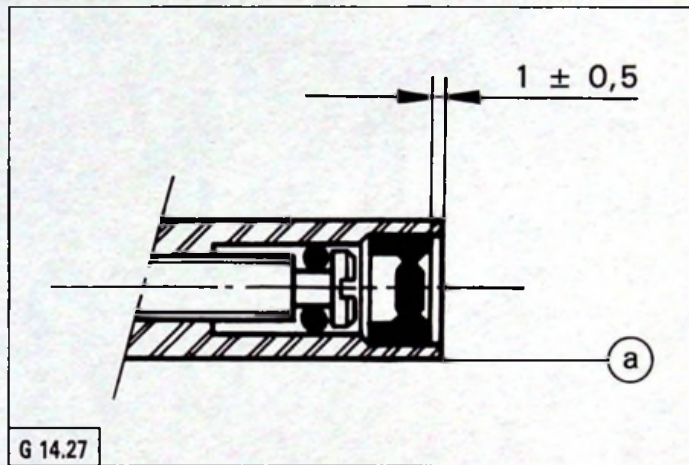
2

MA
142.000/1

7



I



II



2

CARBURATION

MA
142.00/1

1

CARACTERISTIQUES DU CARBURATEUR

2

MA
142.00/1

CARACTERISTIQUES DU CARBURATEUR

2



Moteur 829.A5

MARQUE : WEBER

Type : 34 DMTR 46/250 Repère W 88-50
34 DMTR 46/250 W 89-50 dispositif de ralenti accéléré

Starter à volet sur le premier corps
Coupe ralenti
Carburateur double corps compound
Retour d'essence au réservoir sur le couvercle

DESIGNATION	1 ^{er} corps		2 ^e corps	
	Buse	23	Rep. ⑫	26
Gicleur principal	112	Rep. ⑥	120	(sous Rep. ⑭)
Calibreur d'air d'automatité	240	Rep. ③	230	Rep. ⑭
Tube d'émulsion	F45	Rep. ④	F25	(sous Rep. ⑭)
Gicleur de ralenti	47	Rep. ⑥	50	Rep. ⑮
Calibreur d'air de ralenti	125		70	
Injecteur de pompe (type haut lesté)	40	Rep. ⑦		
Gicleur d'éconostat (essence)			130	} Rep. ①
Gicleur d'éconostat (air)			110	
Flotteur double			13 ± 0,5 g	
Pointeau à (bille)			1,75 Rep. ②	
Ouverture positive du papillon 1 ^{er} corps (volet de départ fermé)	1,35 + 0,05 0	mm		
Entrebâillement du volet de départ sous 530 mb (400 mm Mg)	3,75 ± 0,25	mm		
Coupe ralenti		Rep. ⑨		
Vis d'air		Rep. ⑧		
Vis de richesse		Rep. ⑪		
Ouvreur de papillon		Rep. ⑩		

Réglages sur banc « L'POLLU » :

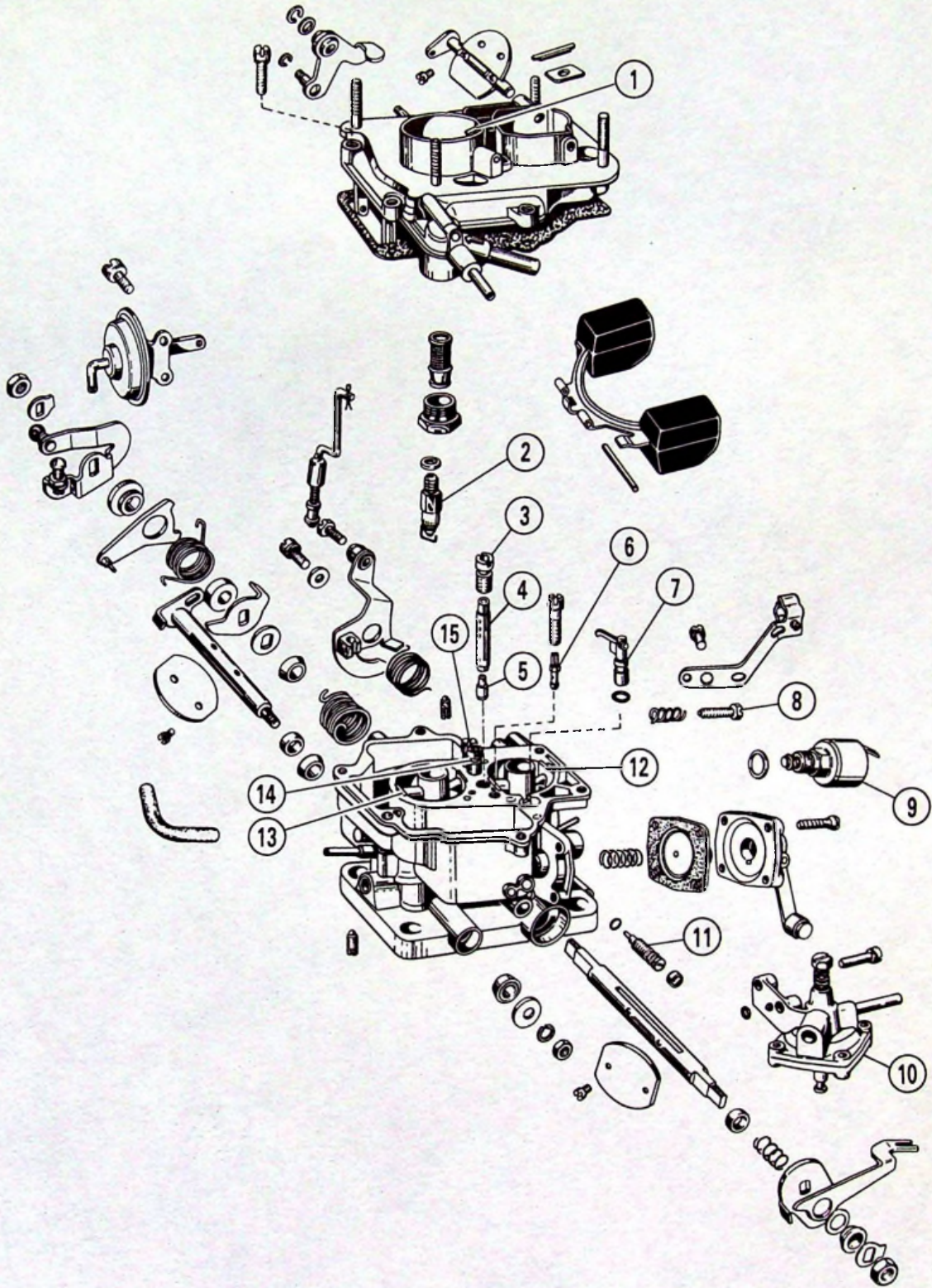
ENTREBAILLEMENT DE PAPILLON		PREREGLAGÉ DU RALENTI		
1 ^{er} corps W fermée	2 ^e corps	1 ^{er} corps W ouverte	2 ^e corps	ouverture positive 1 ^{er} corps
N 210	K 230	N 265	K 230	Y 280



2

MA
142.00/1

3



*



2

CARBURATION

MA
142.00/2

1

CARACTERISTIQUES DU CARBURATEUR



Moteur 829.A5

MARQUE : SOLEX

Type : 34 CICF Repère CIT 214 et 214-1

Starter à volet sur le premier corps

Carburateur double corps compound

Retour d'essence au réservoir sur le couvercle

DESIGNATION	1 ^{er} corps		2 ^e corps	
Buse	23	Rep. ⑬	26	Rep. ⑩
Gicleur principal	127,5	(sous Rep. ⑫)	115	(sous Rep. ⑪)
Calibreur d'air d'automatité	205	Rep. ④	140	Rep. ⑦
Tube d'émulsion	VA	(sous Rep. ④)	ZA	(sous Rep. ⑦)
Gicleur de ralenti	55	Rep. ②		
Calibreur d'air de ralenti		Rep. ③		
Gicleur de by-pass			60	Rep. ⑧
Calibreur d'air de by-pass			90	Rep. ⑨
Injecteur (type haut à bille acier) de pompe de reprise	60	Rep. ⑮		
Econostat - Gicleur essence			145	Rep. ⑤
Gicleur d'air			80	Rep. ⑥
Flotteur (en polyamide)		Rep. ⑯	12 ± 2 g	
Pointeau (à bille)		Rep. ⑰	1,8	
Ouverture positive du papillon 1 ^{er} corps (volet de départ fermé)	1,25 ± 0,05 mm			
Entrebâillement du volet de départ sous 530 mbar (400 mmHg)	4,4 ± 0,5 mm			
Vis de richesse		Rep. ⑭		
Coupe ralenti		Rep. ①		

Réglages sur banc « L'POLLU » :

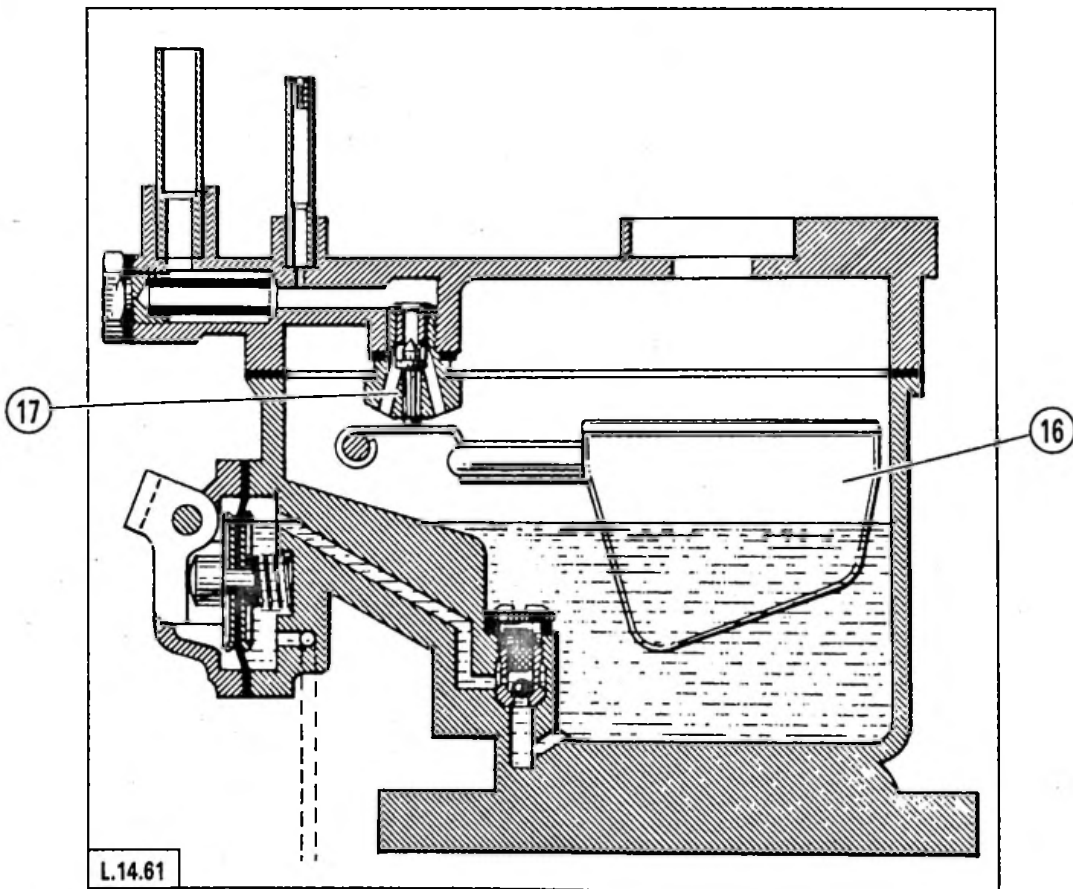
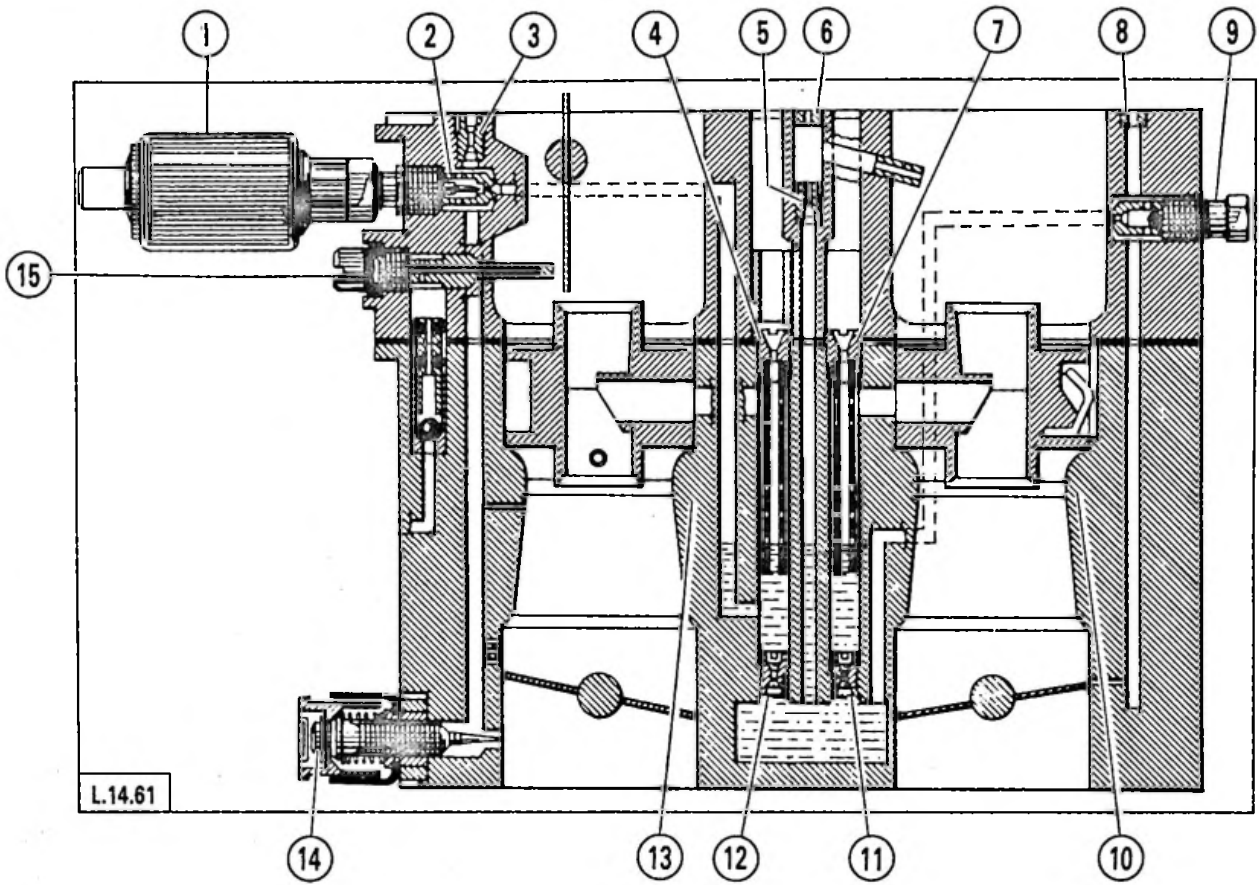
ENTREBAILLEMENT DE PAPILLON		PREREGLAGE DU RALENTI		
1 ^{er} corps W fermée	2 ^e corps	1 ^{er} corps W ouverte	2 ^e corps	ouverture positive 1 ^{er} corps
N 195	K 205	N 240	K 205	



2

MA
142.00/2

3



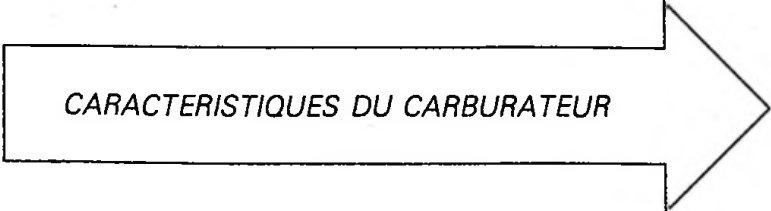


2

CARBURATION

MA
142.00/3

1





Moteur J6T.A500

MARQUE : WEBER

Type : 34 DMTR 110/100 Repère W 145-50

Starter à volet sur le premier corps
 Coupe ralenti
 Carburateur double corps compound
 Retour d'essence au réservoir sur le dessus de cuve
 Coupure en décélération
 Dispositif antipollution

DESIGNATION	→ 30/10/85		30/10/85 →	
	1 ^{er} corps	2 ^e corps	1 ^{er} corps	2 ^e corps
Buse	24 Rep. (7)	26 Rep. (12)	24 Rep. (7)	26 Rep. (12)
Gicleur principal	115 Rep. (4)	97 (sous Rep. (13))	115 Rep. (4)	117 (sous Rep. (13))
Ajutage d'automatisme	210 Rep. (2)	130 Rep. (13)	240 Rep. (2)	130 Rep. (13)
Tube d'émulsion	F63 Rep. (3)	F25 (sous Rep. (13))	F63 Rep. (3)	F25 (sous Rep. (13))
Gicleur de ralenti	52 Rep. (5)	50 Rep. (14)	50 Rep. (5)	50 Rep. (14)
Calibre d'air de ralenti	170	70	170	70
Pointeau (à bille)	1,75 Rep. (1)		1,75 Rep. (1)	
Niveau de cuve	7 ± 0,25 mm		7 ± 0,25 mm	
Gicleur d'essence enrichisseur	130 (sous Rep. (11))		130 (sous Rep. (11))	
Gicleur d'air enrichisseur	115 (sous Rep. (11))		115 (sous Rep. (11))	
Injecteur de pompe	50 Rep. (8)		50 Rep. (6)	
Vis d'air	Rep. (8)		Rep. (8)	
Vis de richesse	Rep. (15)		Rep. (15)	
Coupe ralenti	Rep. (9)		Rep. (8)	
Ouvreur de papillon	Rep. (10)		Rep. (10)	
Ouverture positive sous starter	1,20 ± 0,05 mm		1,20 ± 0,05 mm	
Entrebâillement du volet sous 530 mb	4,25 ± 0,25 mm		4,25 ± 0,25 mm	

Réglages sur banc « L'POLLU » :

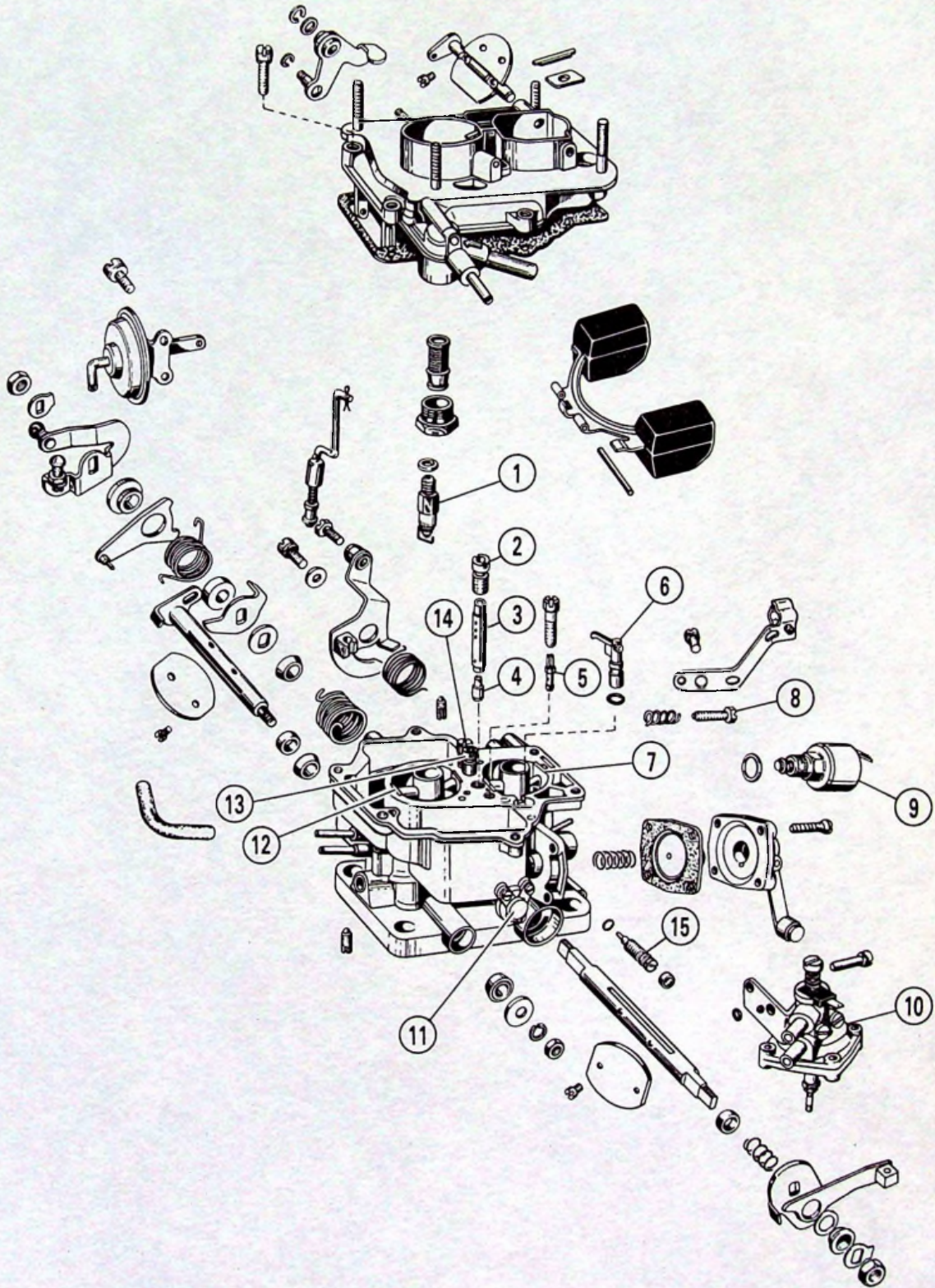
Ouverture positive	1 ^{er} Corps W fermée	2 ^e Corps	1 ^{er} Corps W ouverte	Cumul
X 110	N 200	K 245	N 255	N 310



2

MA
142.00/3

3



*



2

CARBURATION

MA
142.00/5

1

CARACTERISTIQUES DU CARBURATEUR



Moteur J6R A 500

MARQUE : WEBER

Type **34 DMTR 120/100** Repère **W 149-50**

Carburateur double corps compound
 Starter à volet sur le premier corps
 Coupe-ralenti
 Retour d'essence au réservoir sur le dessus de cuve
 Coupure en décélération
 Dispositif antipollution

DESIGNATION	1 ^{er} corps		2 ^e corps	
Buse	24	Rep. ⑦	26	Rep. ⑫
gicleur principal	110	Rep. ④	125	Sous Rep. ⑬
ajutage d'automatlicité	180	Rep. ②	240	Rep. ⑬
tube d'émulsion	F45	Rep. ③	F25	Sous Rep. ⑬
gicleur de ralenti	52	Rep. ⑤	50	Rep. ⑭
calibreur d'air de ralenti	155		70	
pointeau à bille		1,75	Rep. ①	
niveau de cuve		7 mm ± 0,25		
gicleur d'essence enrichisseur	115	Sous Rep. ⑪		
gicleur d'air enrichisseur	115	Sous Rep. ⑪		
injecteur de pompe	50	Rep. ⑥		
vis d'air		Rep. ⑧		
vis de richesse		Rep. ⑮		
coupe-ralenti		Rep. ⑨		
ouvreur de papillon		Rep. ⑩		
ouverture positive sous startere		1,20 mm ± 0,5		
entraîllement du volet sous 530 mb		4 mm ± 0,25		
ouverture mécanique		8 ± 0,5 mm		

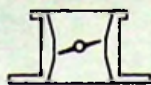
caractéristiques : MA 142.00/3 p.3

Voir : Contrôle réglage : MA 142.0/3

dispositifs antipollution : MA 143.0/1



2



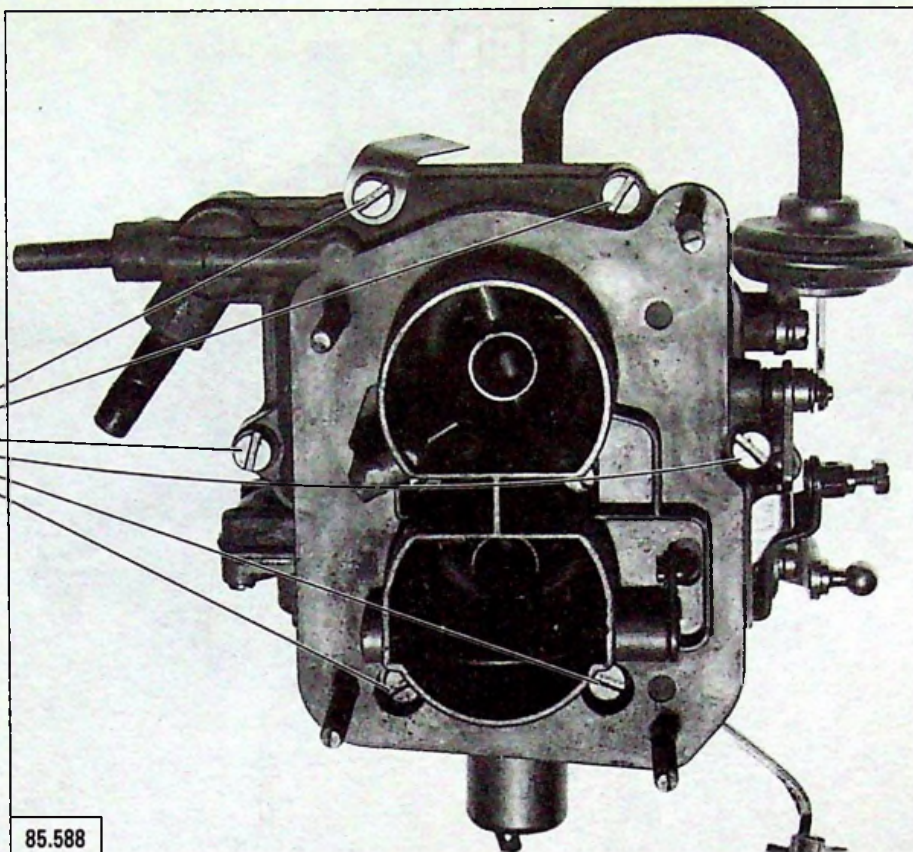
829 A5

MA
142.0/1

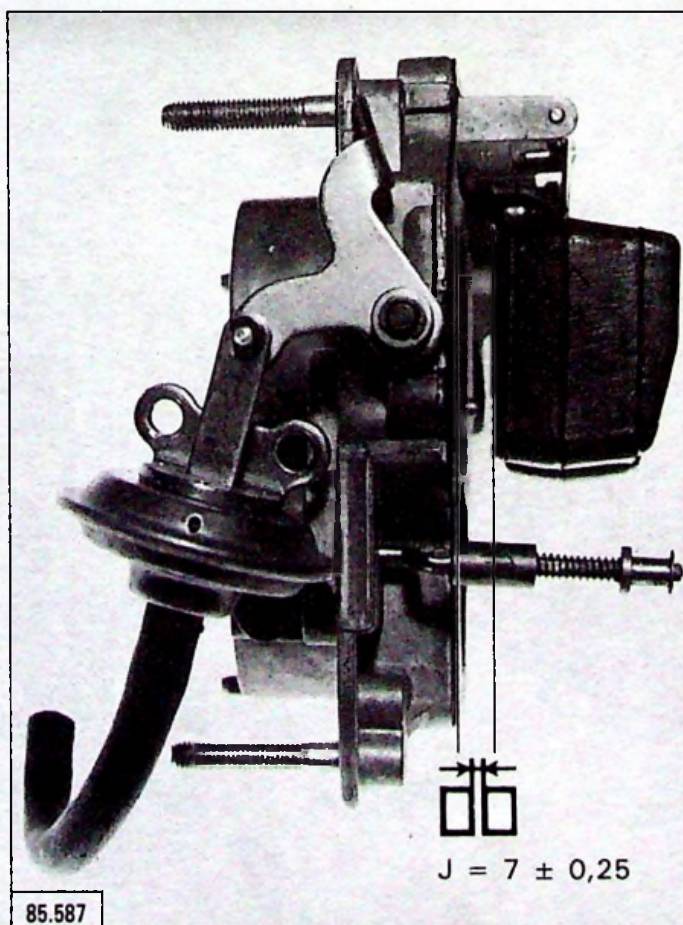
1

WEBER

34 DMTR
46/250 W 88-50

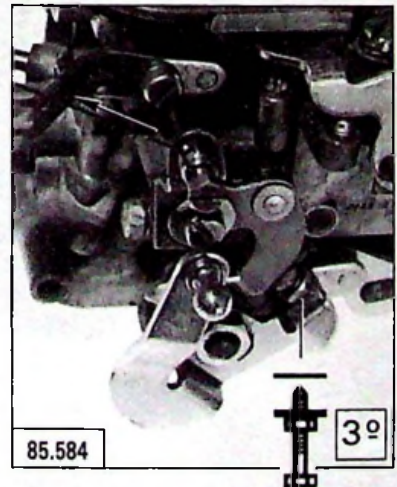
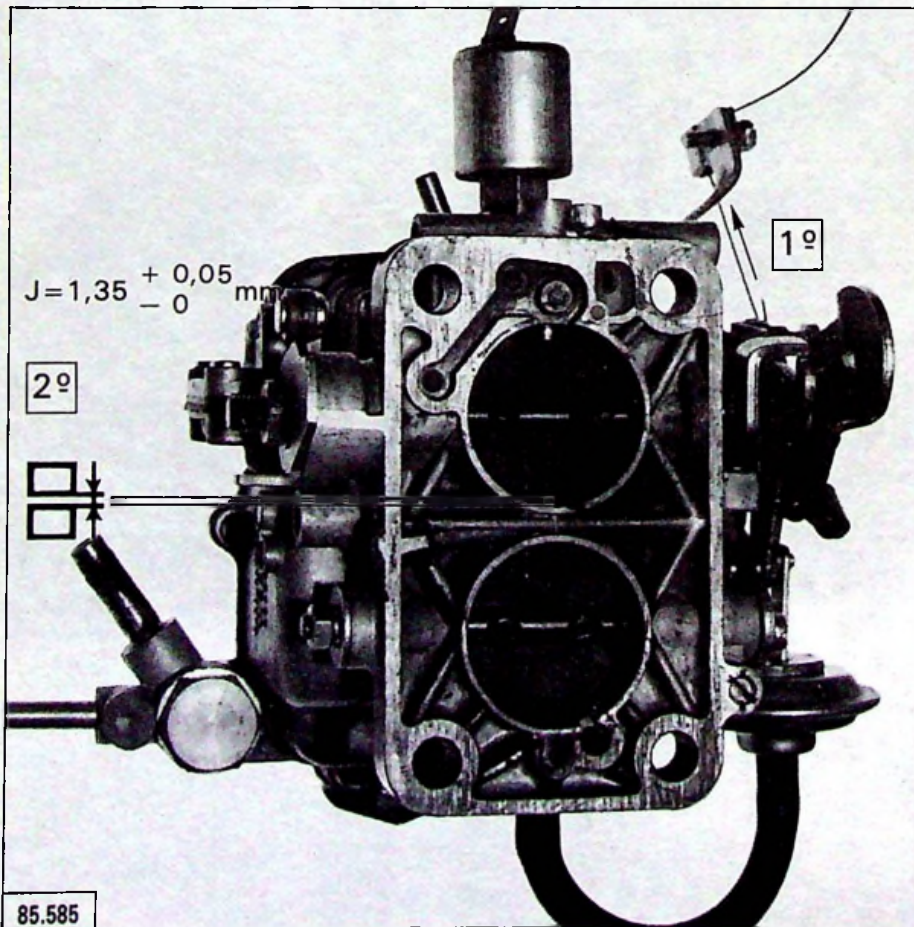
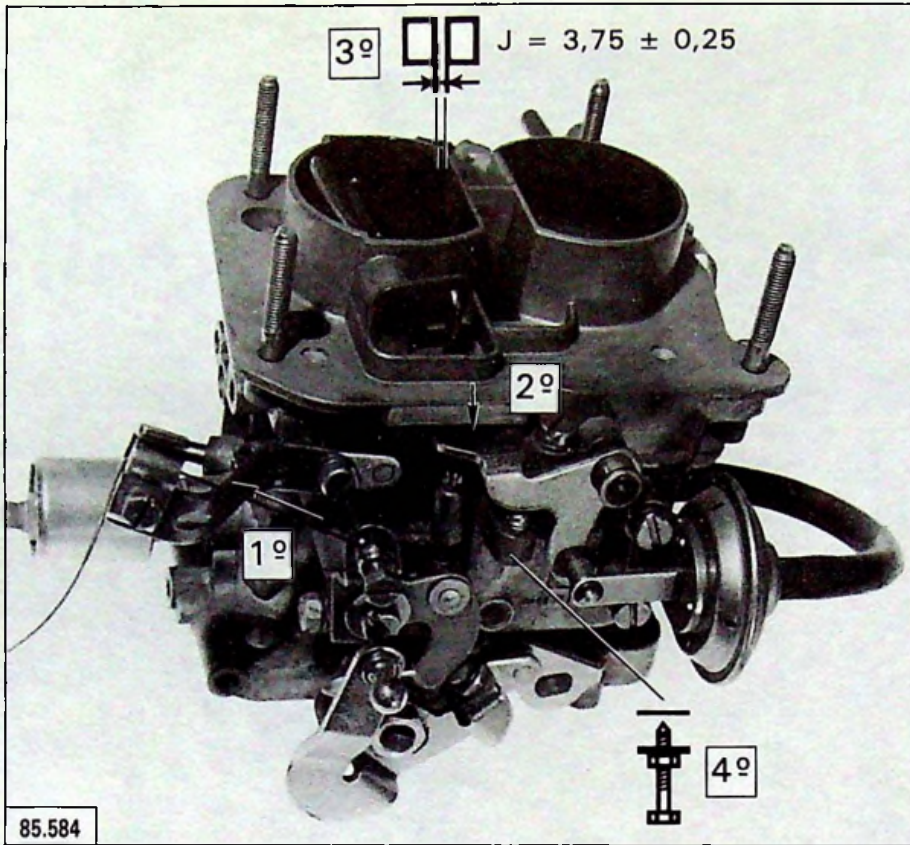
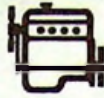


85.588



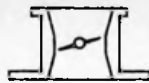
$J = 7 \pm 0,25$

85.587





2



829 A5

MA
142.0/1

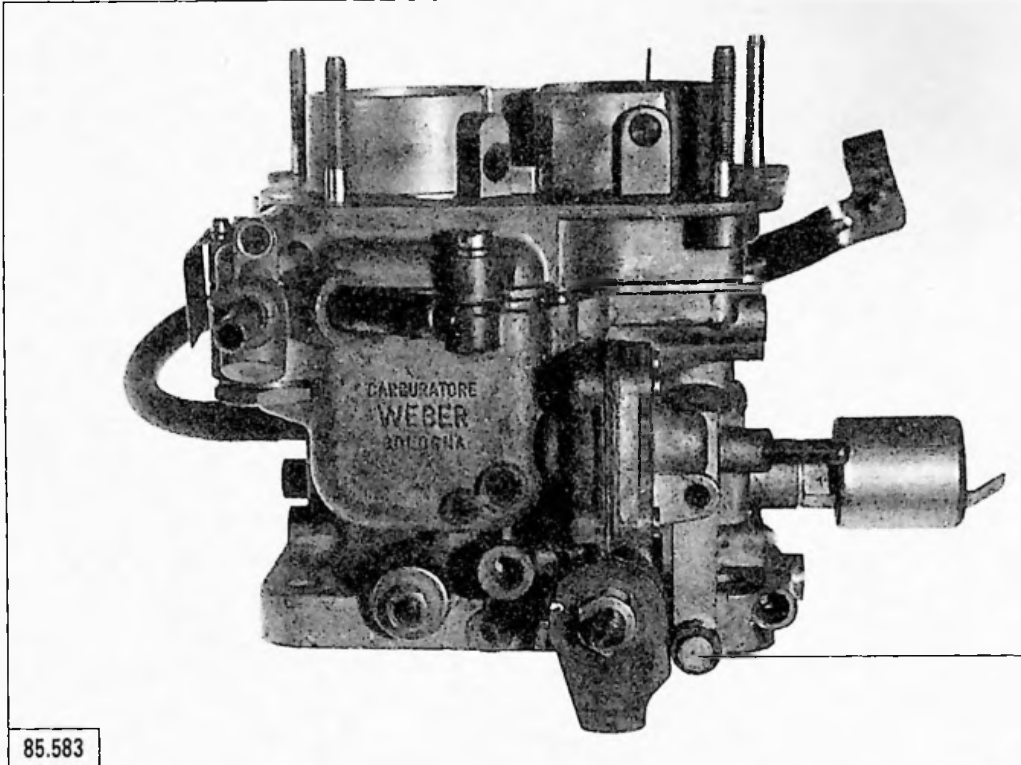
3



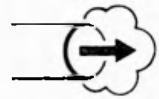
80°C



1°

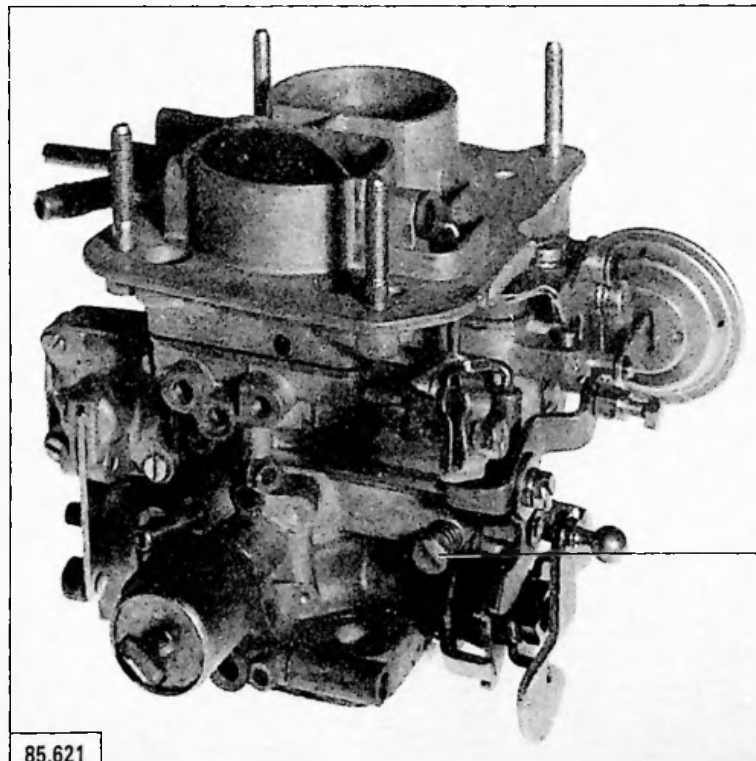


85.583



Co > 1
< 2,5
Co₂ > 9

2°



85.621

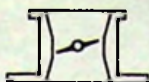


750 + 50
- 0

tr
min.



2



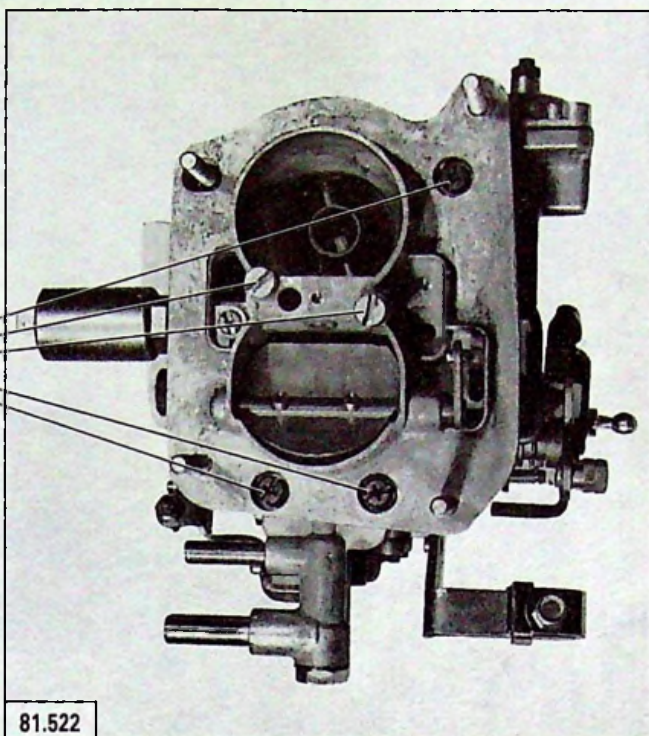
829 A5

MA
142.0/2

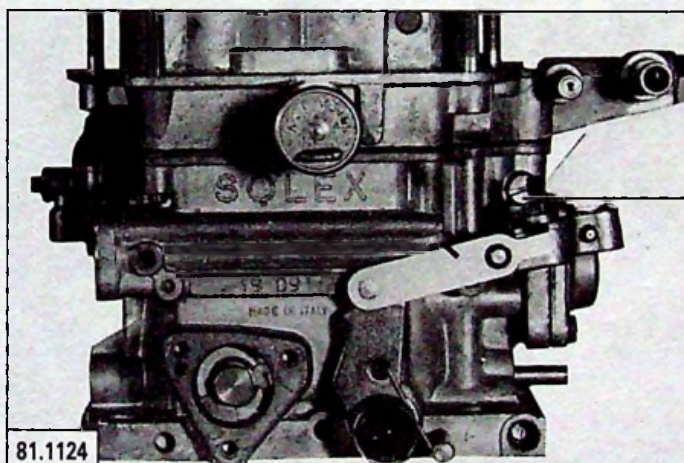
1

SOLEX

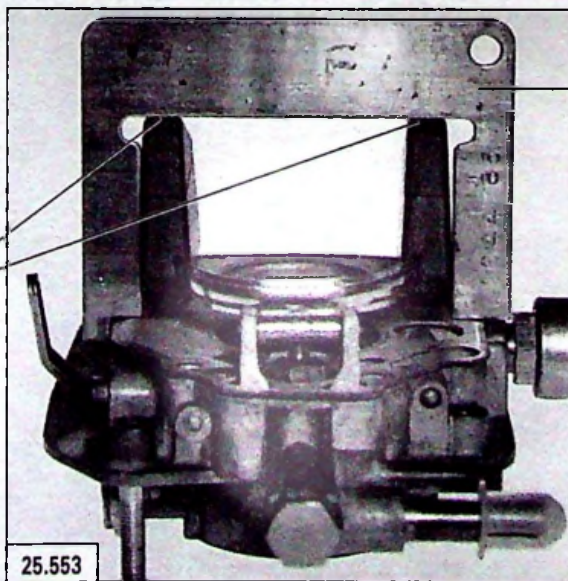
Rep 214
Rep 214.1



81.522



81.1124

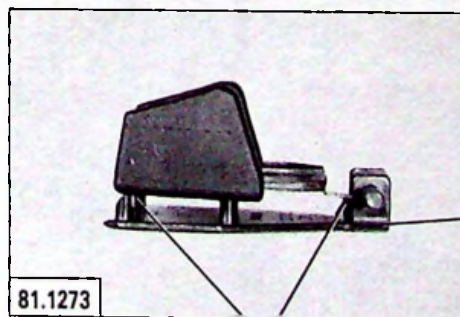


25.553



J = 0

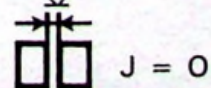
7164485



81.1273

6990058

REP 214



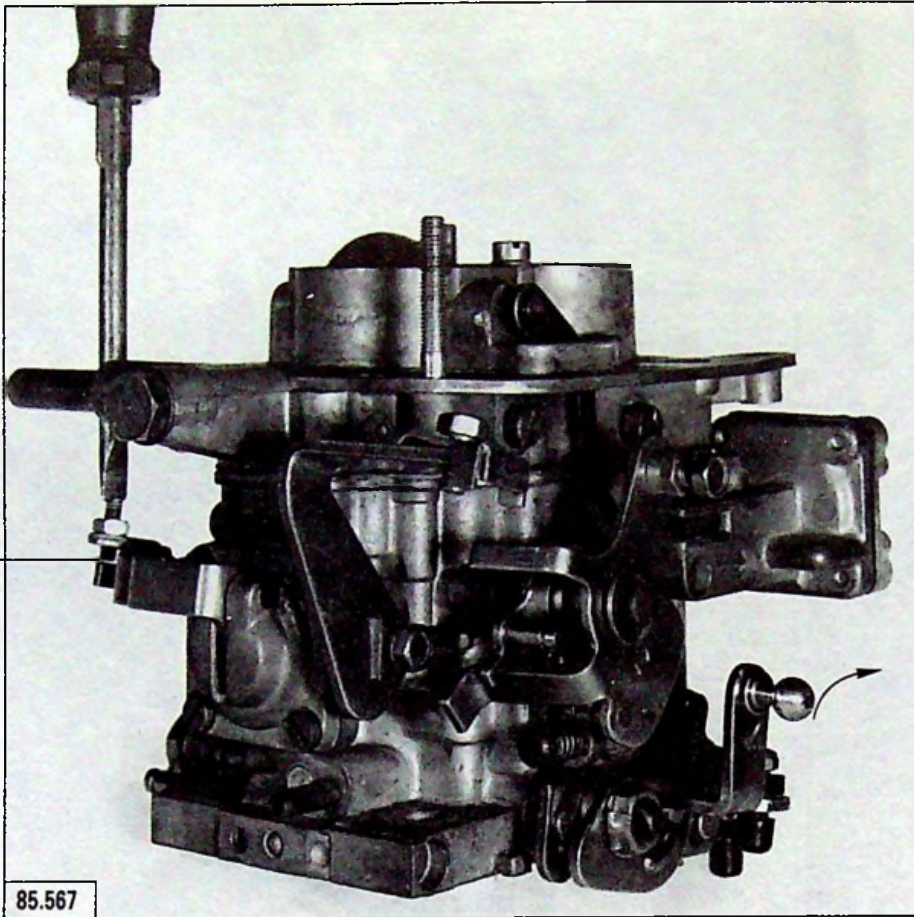
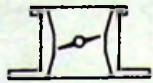
J = 0

REP 214-I

III

IV

*

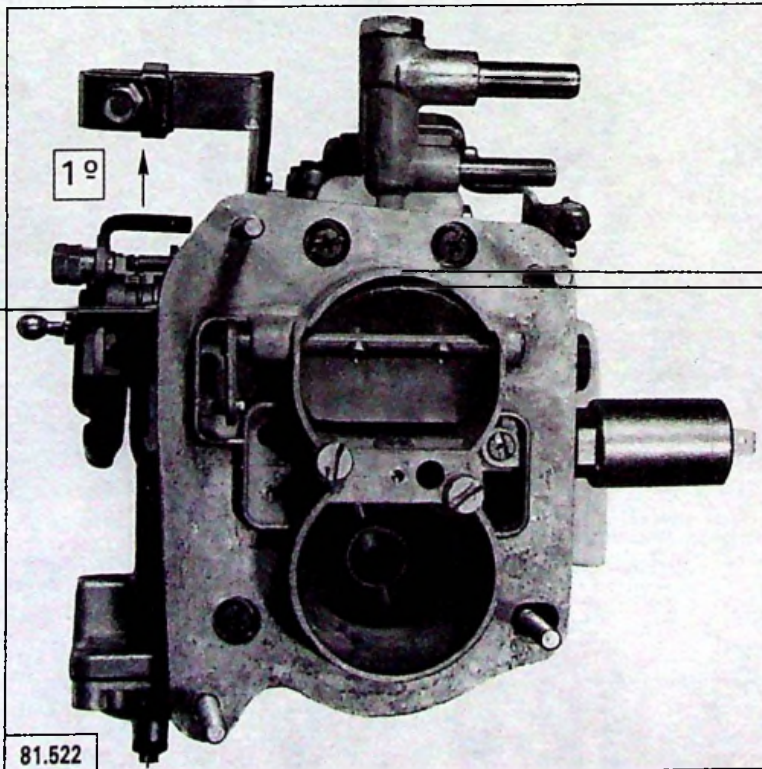


J = 0

2°

1°

85.567



1°

2°

3°

J = 4,4 ± 0,5

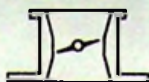
81.522

4°





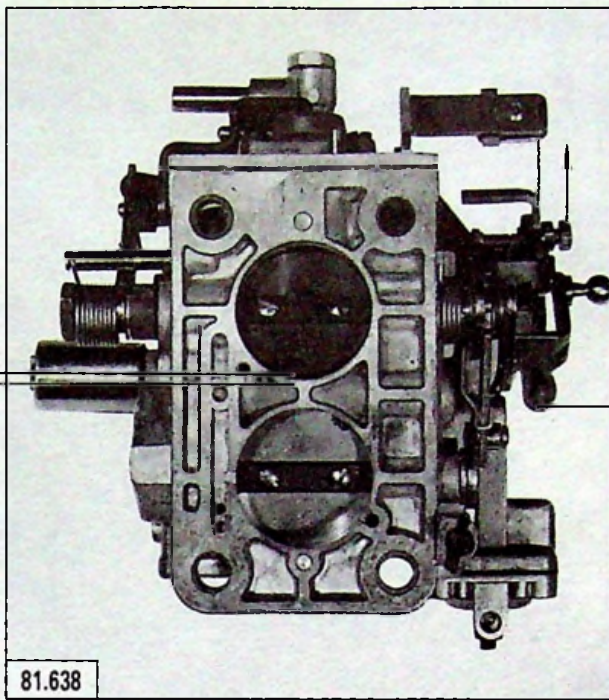
2



829 A5

MA
142.0/2

3



1°



$J = 1,25 \pm 0,5$

3°

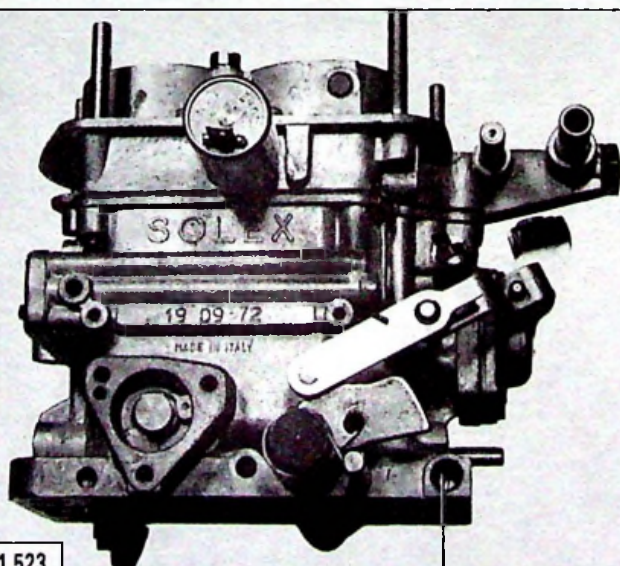
81.638



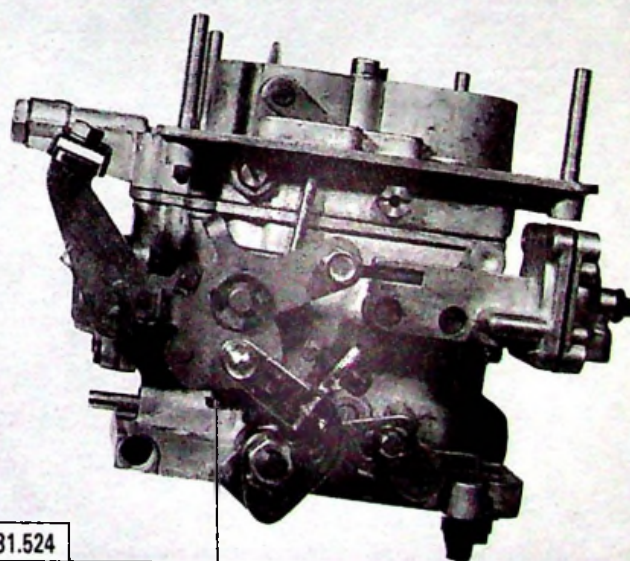
80°C



1°



81.523



81.524



$Co > 1$
 $< 2,5$

$Co_2 > 9$



2°

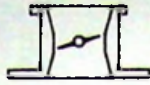


$750 + 50$
 $- 0$

$\frac{tr}{min.}$



2



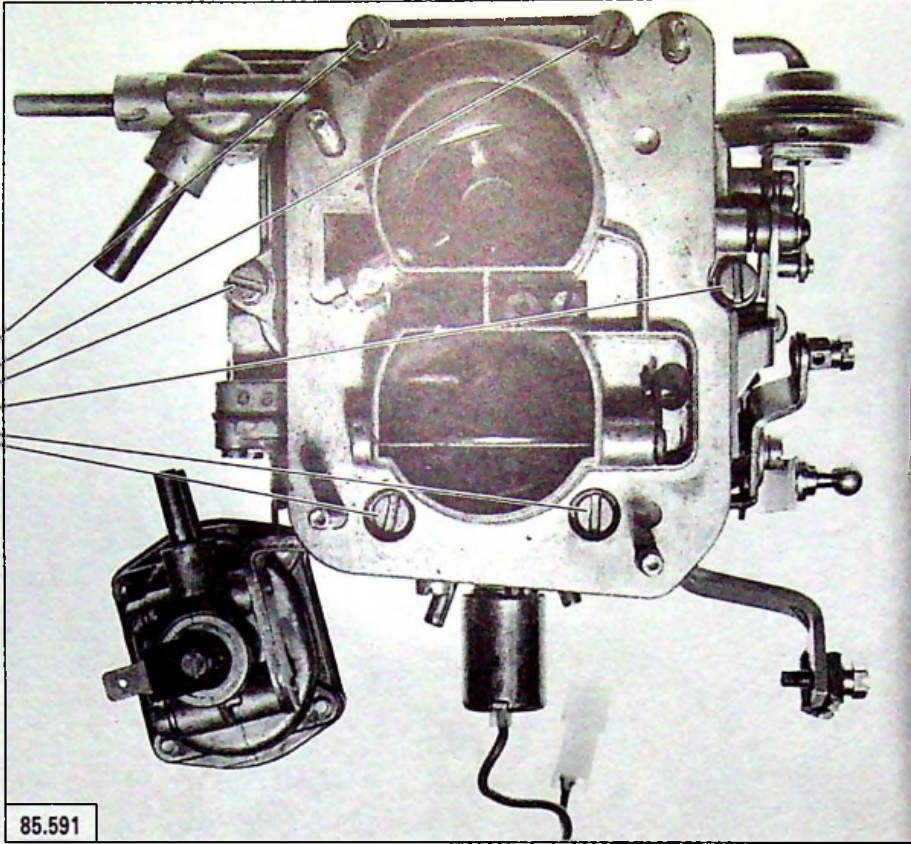
J6T A 500

MA
142.0/3

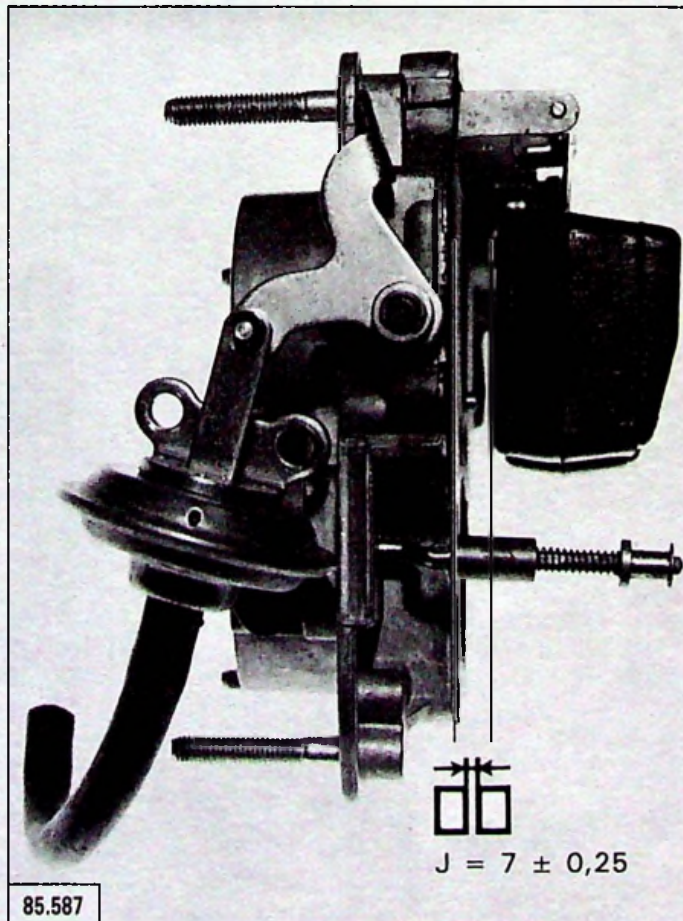
1

WEBER

34 DMTR
110/100 W145-50

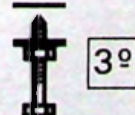
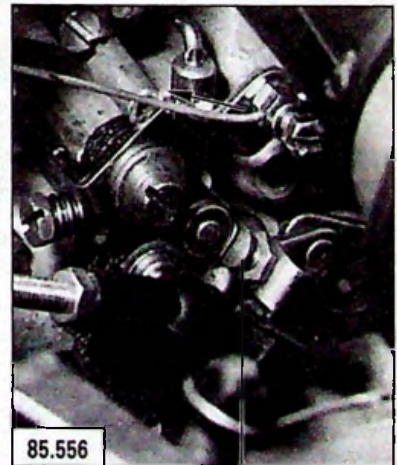
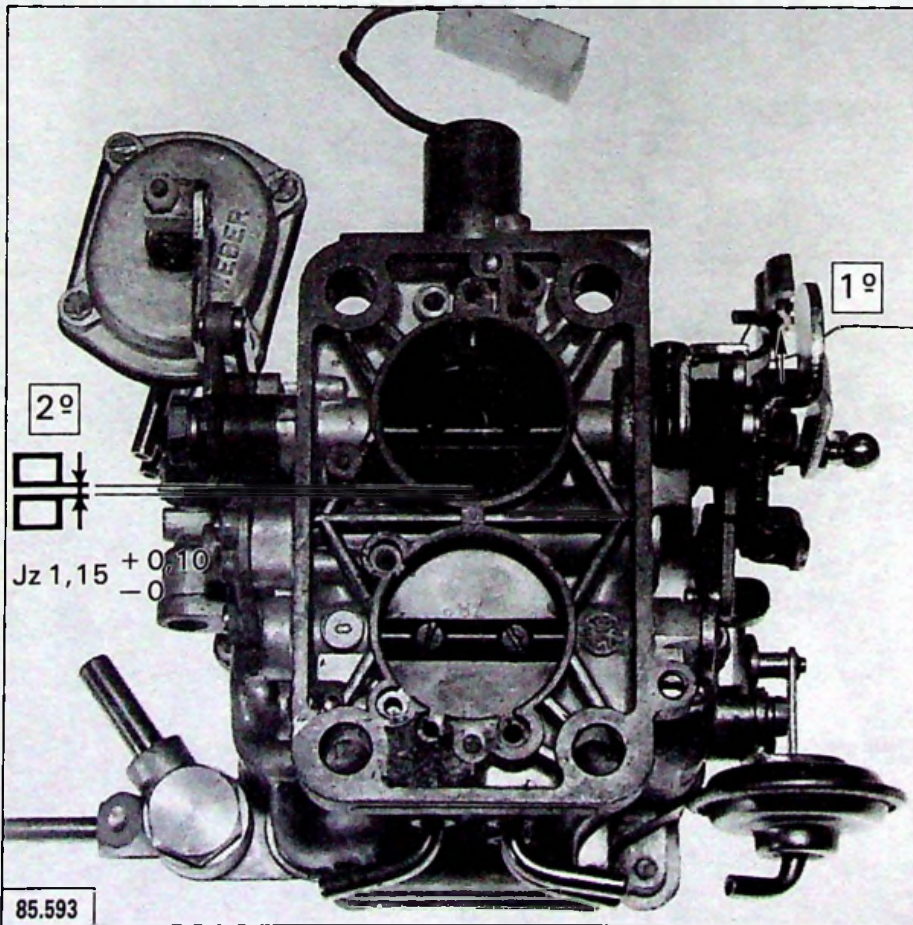
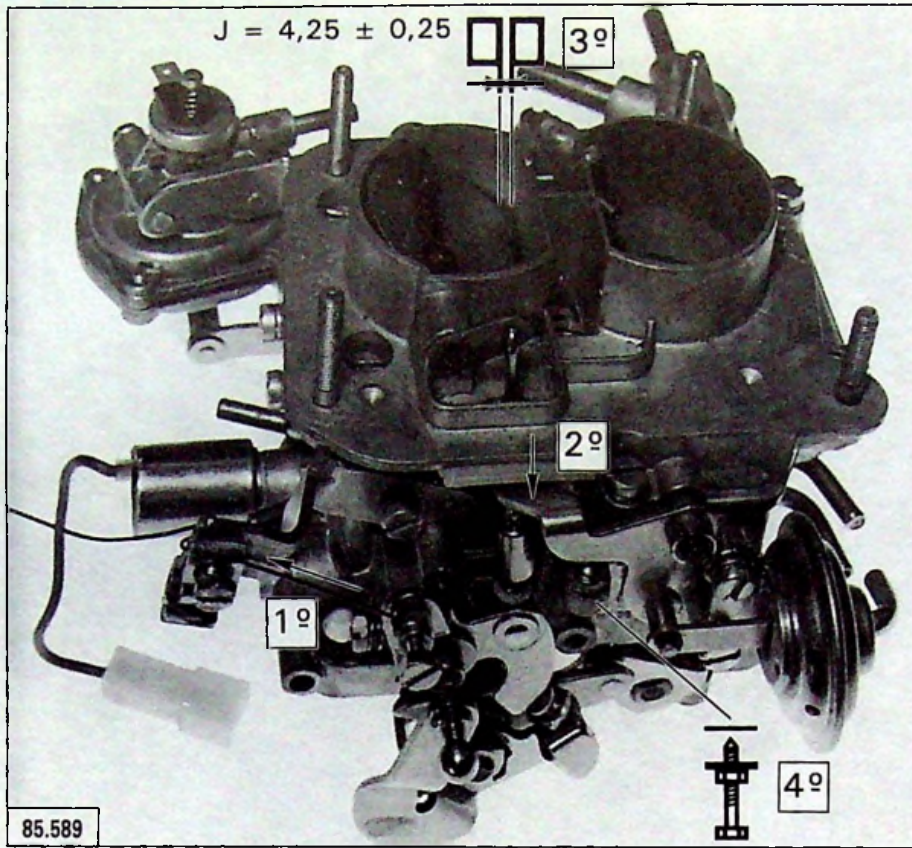
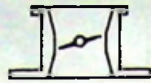


85.591



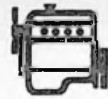
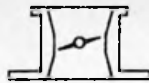
$J = 7 \pm 0,25$

85.587





2



J6T A 500

MA
142.0/3

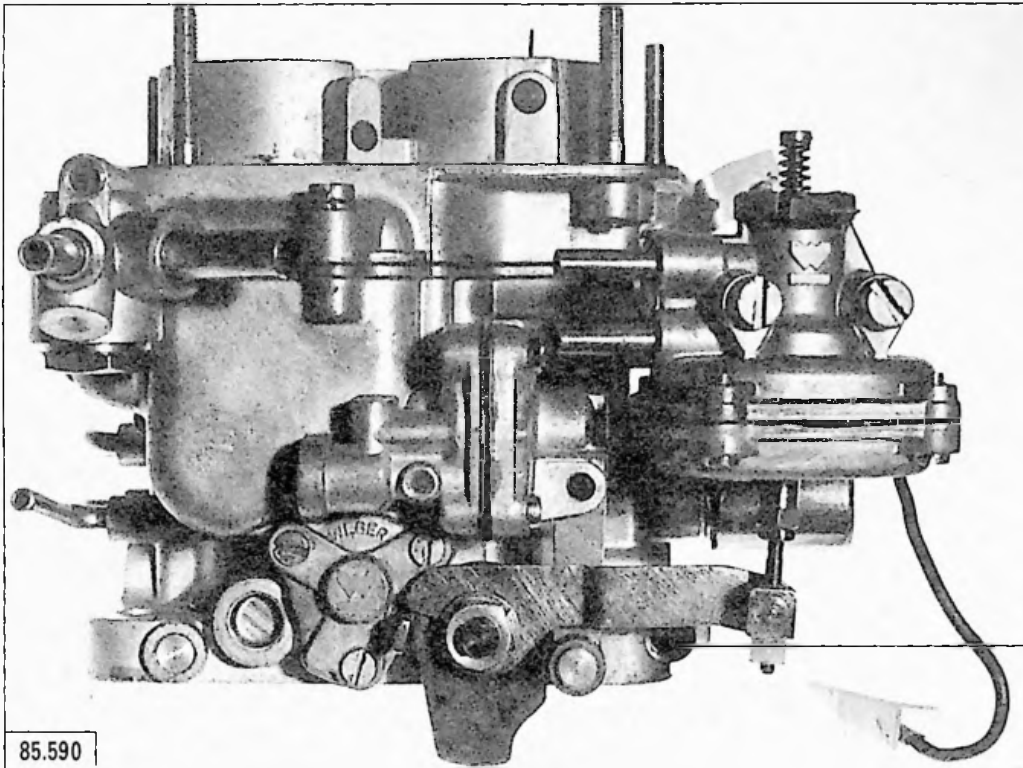
3



82°C



1°



85.590

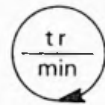


$C_o > 0,8$
 $C_o < 1,5$
 $C_{O_2} > 9$

2°



85.556

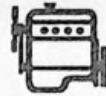
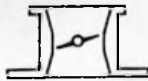


800 ± 50



4

MA
142.0/3



J6 TA 500

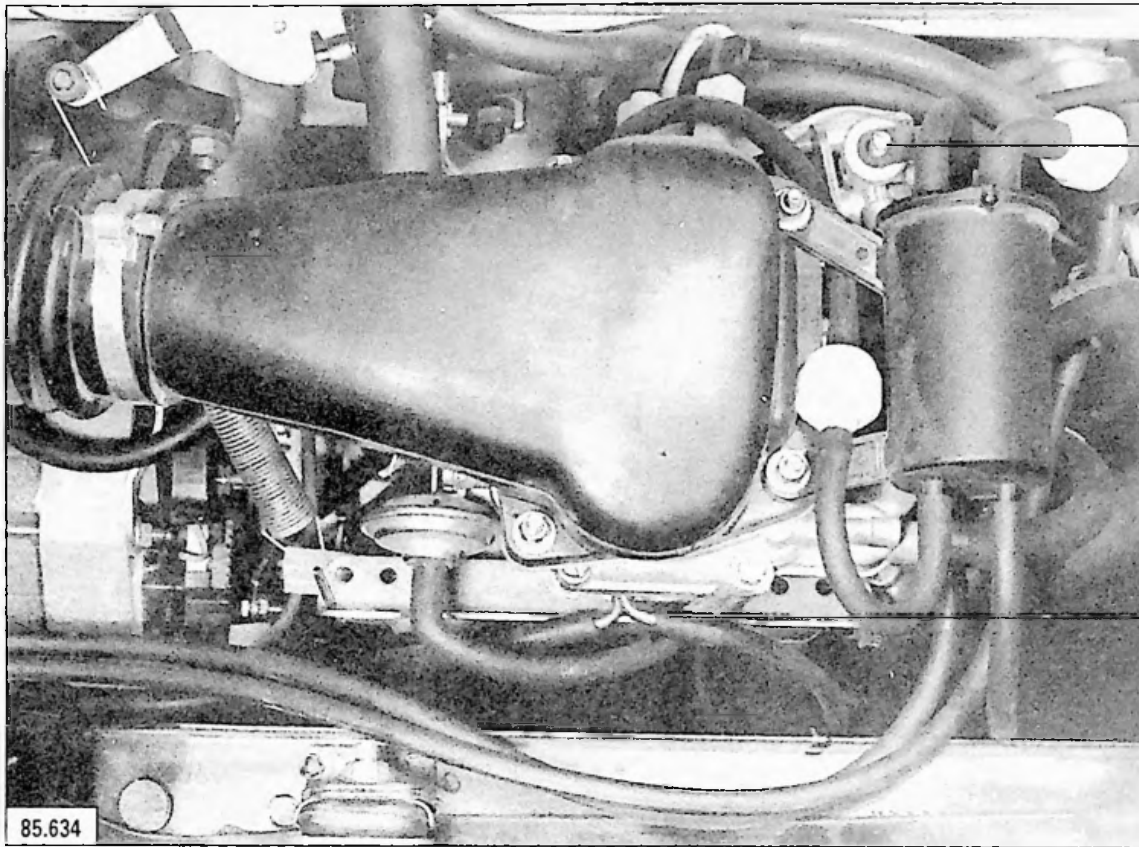
2



82°C



1°



85.634

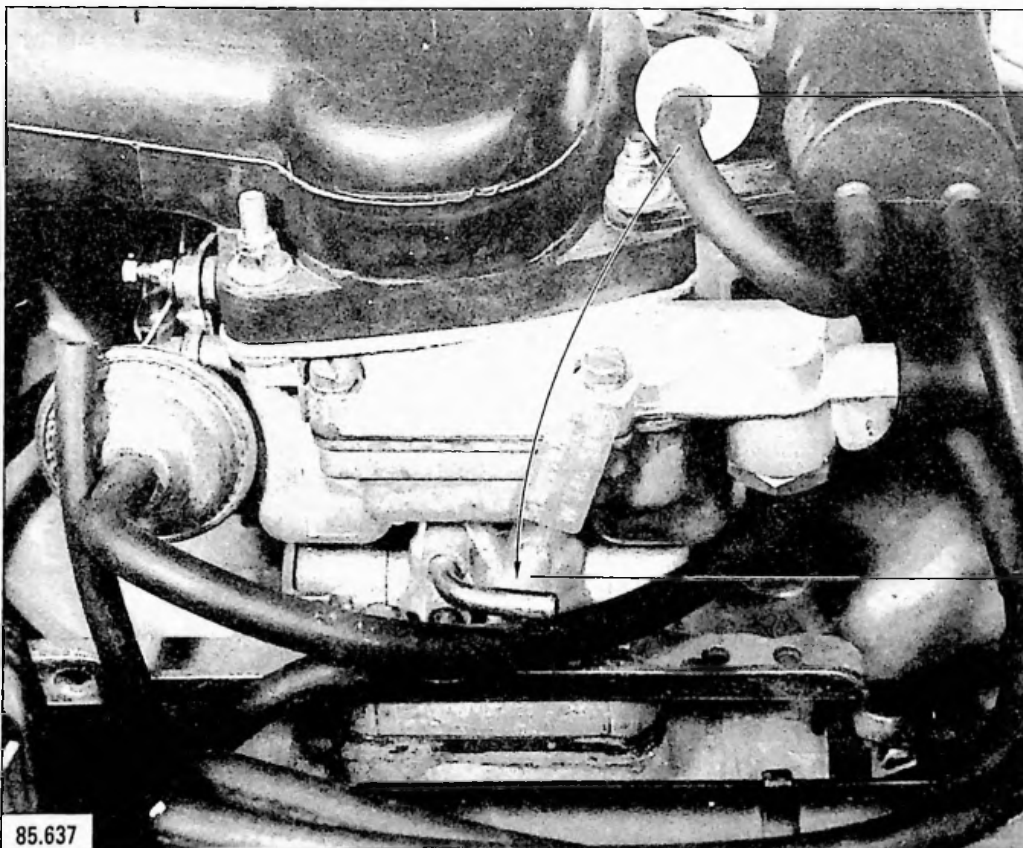
5°



min

1400 + 100
- 0

2°



85.637



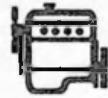
3°



4°



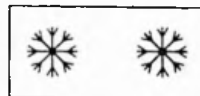
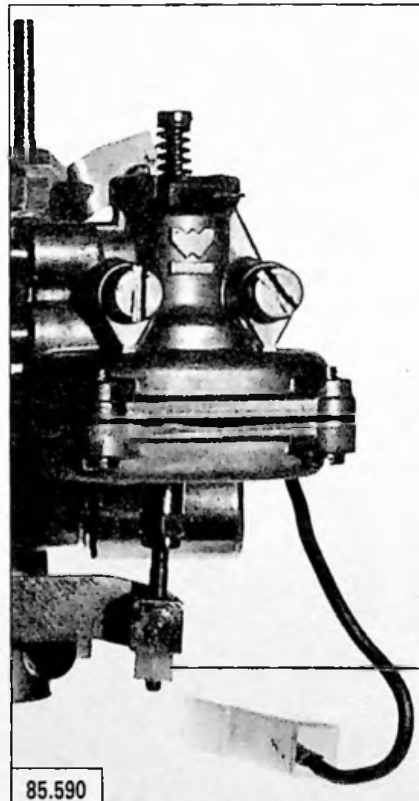
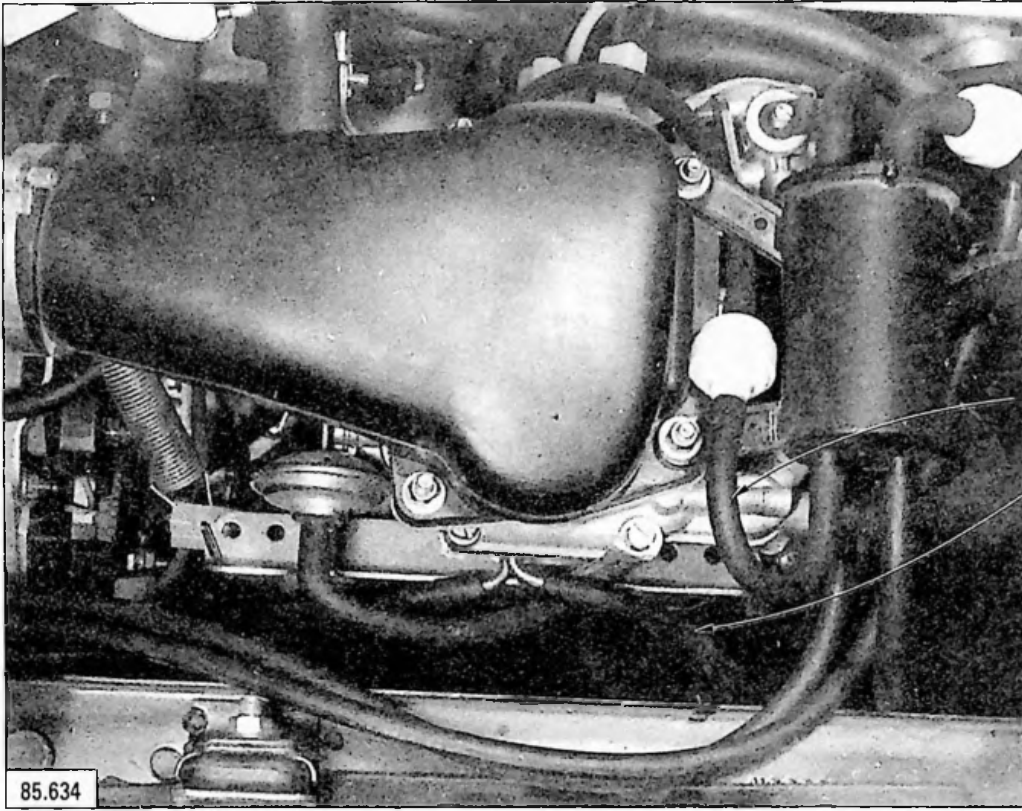
2



J6T A 500

MA
142.0/3

5



850 + 50
- 0





2

ANTIPOLLUTION

MA
143.00/1

1

CARACTERISTIQUES ET POINTS
PARTICULIERS DE L'ANTIPOLLUTION



J6T.A500

Réchauffeur (1)

(Intensité à froid 60A à chaud 5A. coupure à 60°C). Fixé sur la tubulure d'admission (2) **Fig. I** commandé par un thermo-contact (3) **Fig. II**

Le réchauffeur fonctionne lorsque la température d'eau est inférieure à 50°. Il se coupe lorsque la température d'eau est supérieure à 60°C.

Dispositif de décélération : pour véhicule de base. Fig. III

Une thermovanne (1) : vissée sur la tubulure d'admission, laisse passer la dépression pour une température d'eau inférieure à 55°C.

Valve de retardement (2) : freine le flux d'air pour temporiser le retour du papillon 1^{er} corps (repère gris côté capacité).

Capacité (3) : fixée sur le dessus de cuve du carburateur.

Entrebâilleur de papillon (4) : maintient le papillon ouvert en décélération et lors de l'enclenchement de la climatisation.

Dispositif de décélération pour véhicule climatisé. Fig. IV

Une thermovanne (1).

Deux valves de retardement (2) et (3) (repère gris indique le sens de montage).

Une capacité (4).

Un entrebâilleur de papillon (5).

Deux électrovannes ELBI (6) et (7), fixées à côté du phare droit, servent au maintien de la dépression pour commander le ralenti accéléré en position climatisation.

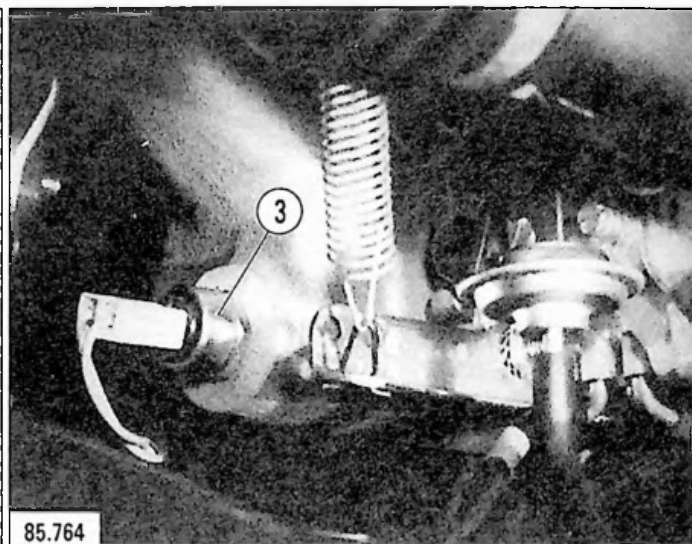
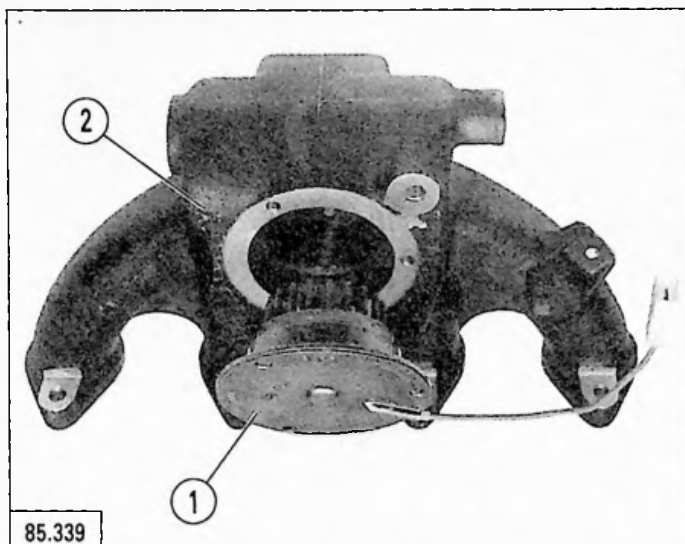
ELBI	Liaison	Repère
6	électrovanne → entrebâilleur	bleu
7	électrovanne → raccord 3 voies	vert
	électrovanne → carburateur	rouge



2

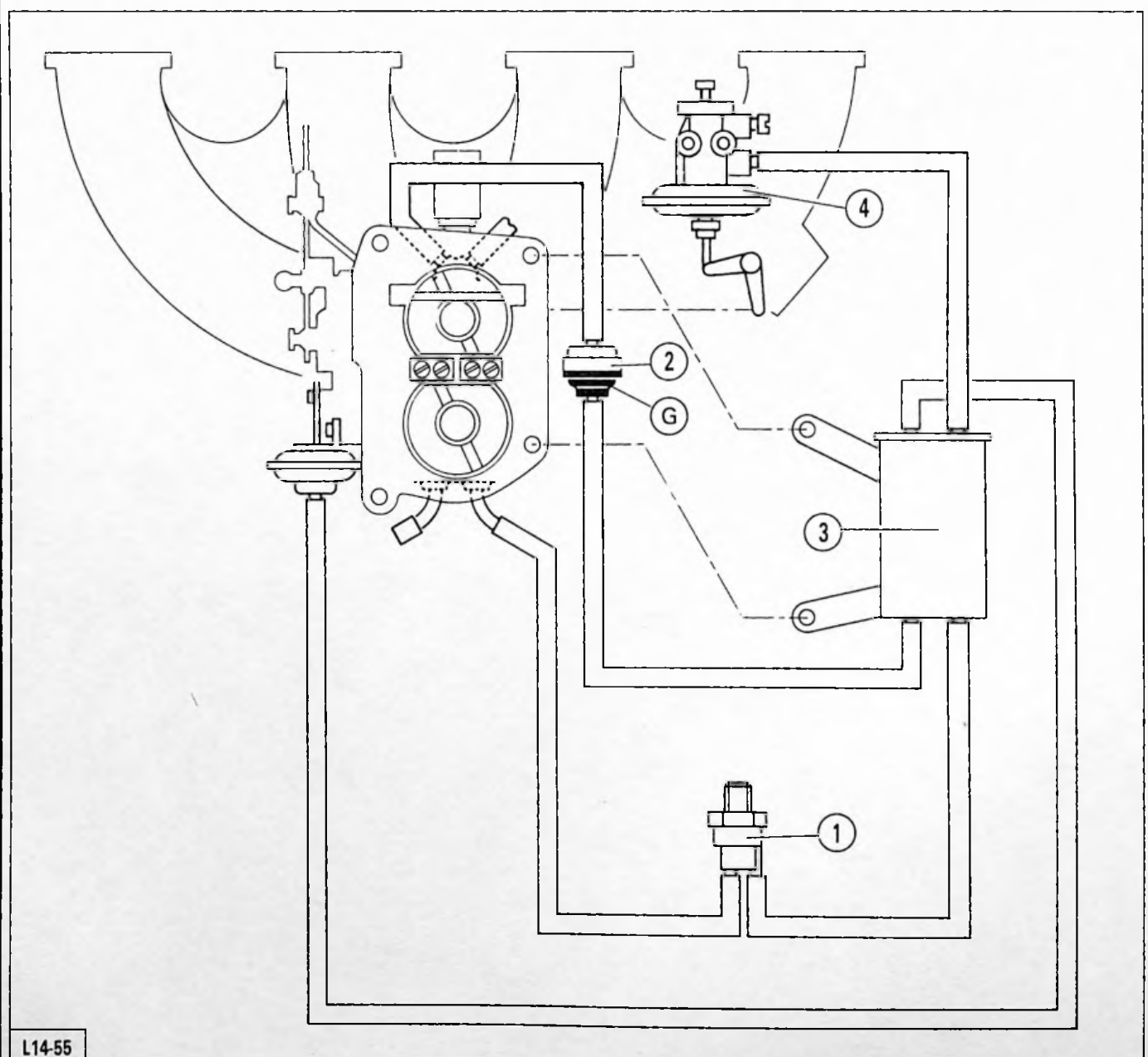
MA
143/00/1

3



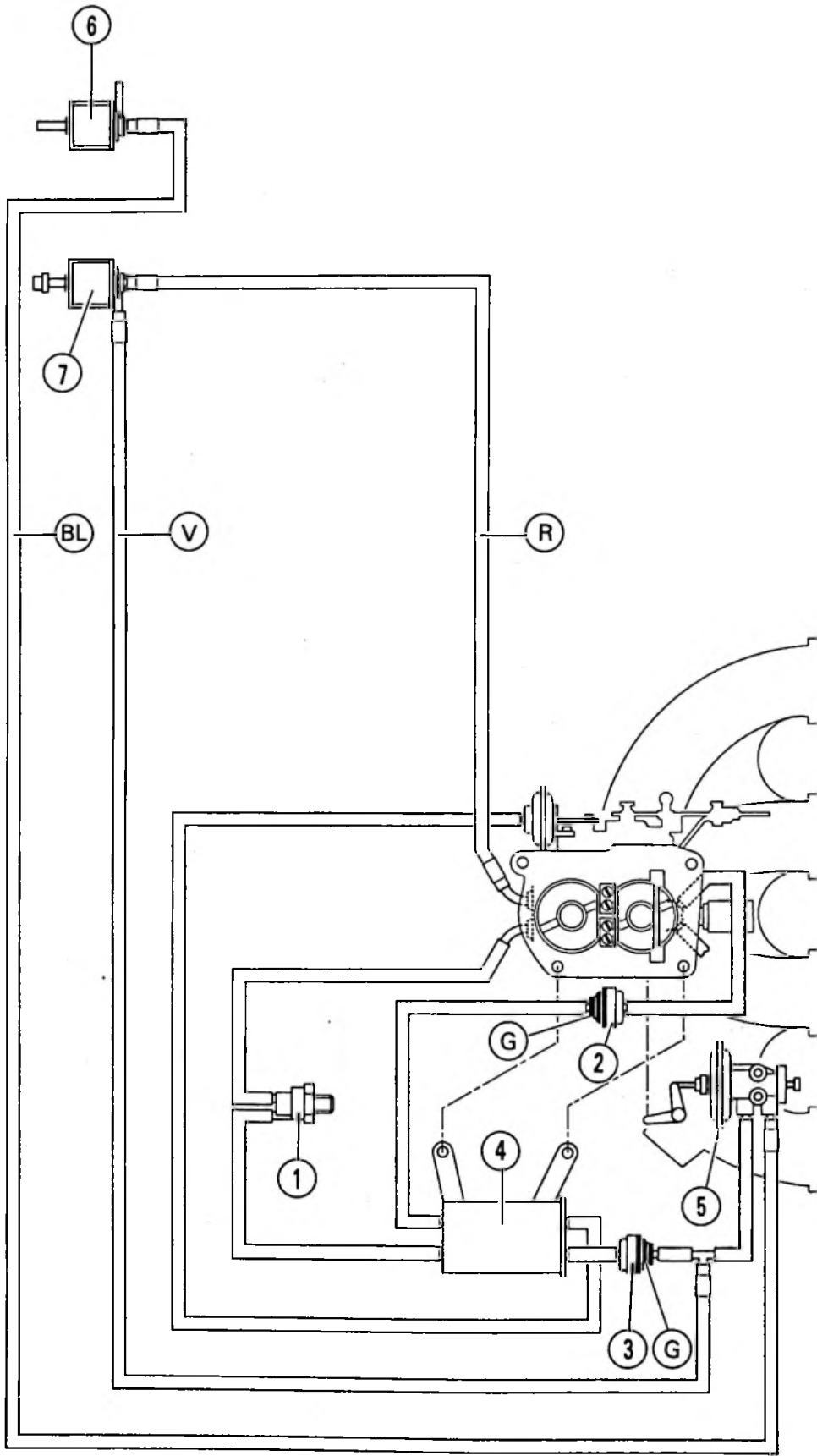
I

II



III

*





2

INJECTION ELECTRONIQUE

MA
144.00/1

1

Dispositif «LE Jetronic»



«LE Jetronic»

Le «LE Jetronic» est un dispositif d'injection intermittente à basse pression qui injecte de l'essence dans la tubulure d'admission.

Ce système est caractérisé par la mesure directe de la quantité d'air aspirée par le moteur, qui est la grandeur de commande principale pour la quantité de carburant à injecter. Le dosage du carburant se fait par les injecteurs à commande électro-magnétique. Ceux-ci sont sous une pression de carburant constante. La quantité de carburant injecté est proportionnelle à leur temps d'ouverture, qui est déterminé d'une façon optimale, pour chaque état de fonctionnement du moteur, dans un calculateur électronique à partir des informations fournies par différents capteurs électriques.

Le «LE Jetronic» est constitué des éléments suivants :

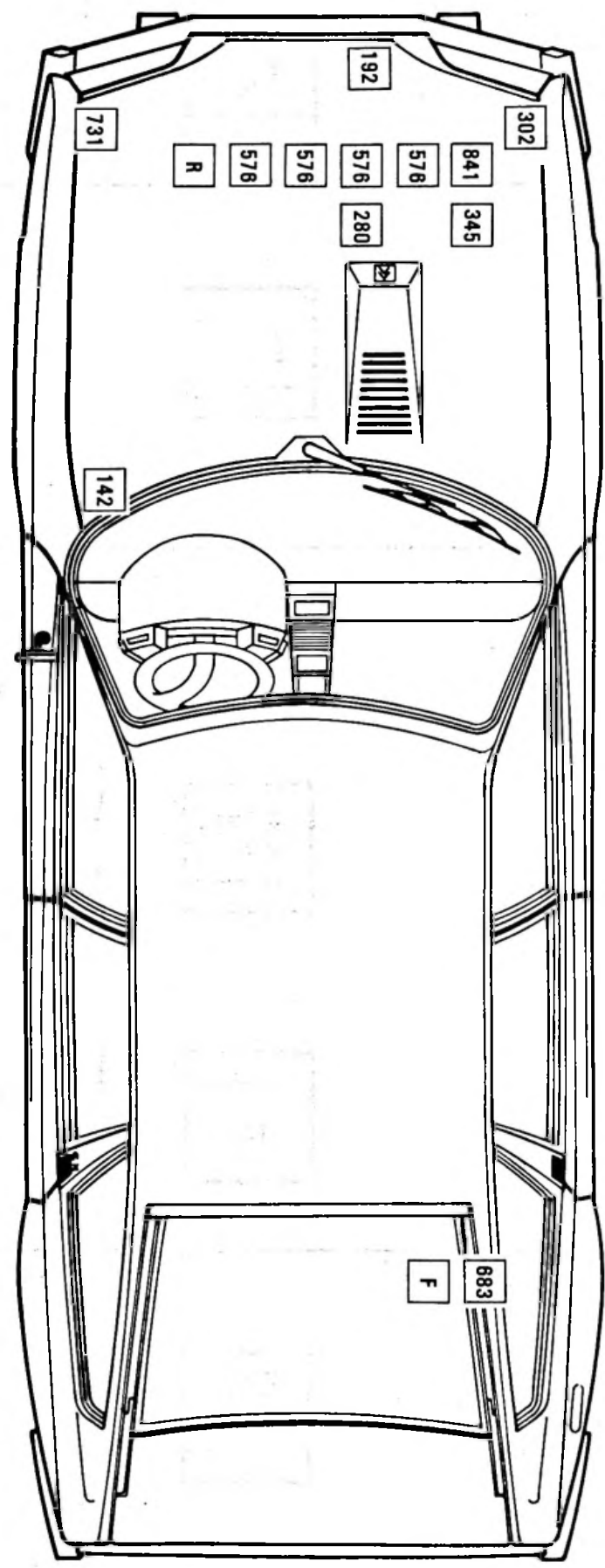
N°	ELEMENT	MARQUE	REFERENCE
142	Calculateur	BOSCH	0280 000 300
192	Contacteur axe de papillon	"	0280 120 301
280	Commande air additionnel	"	0280 140 172
302	Debitmètre	"	0280 202 021
345	Electrovanne	"	0280 141 011
576	Injecteur	"	0280 150 254
683	Pompe électrique	"	0580 464 008
731	Relais	"	0280 230 009
841	Sonde t° eau	"	0280 130 026
F	Filtre essence	"	0450 905 002
R	Régulateur	"	0280 160 216



2

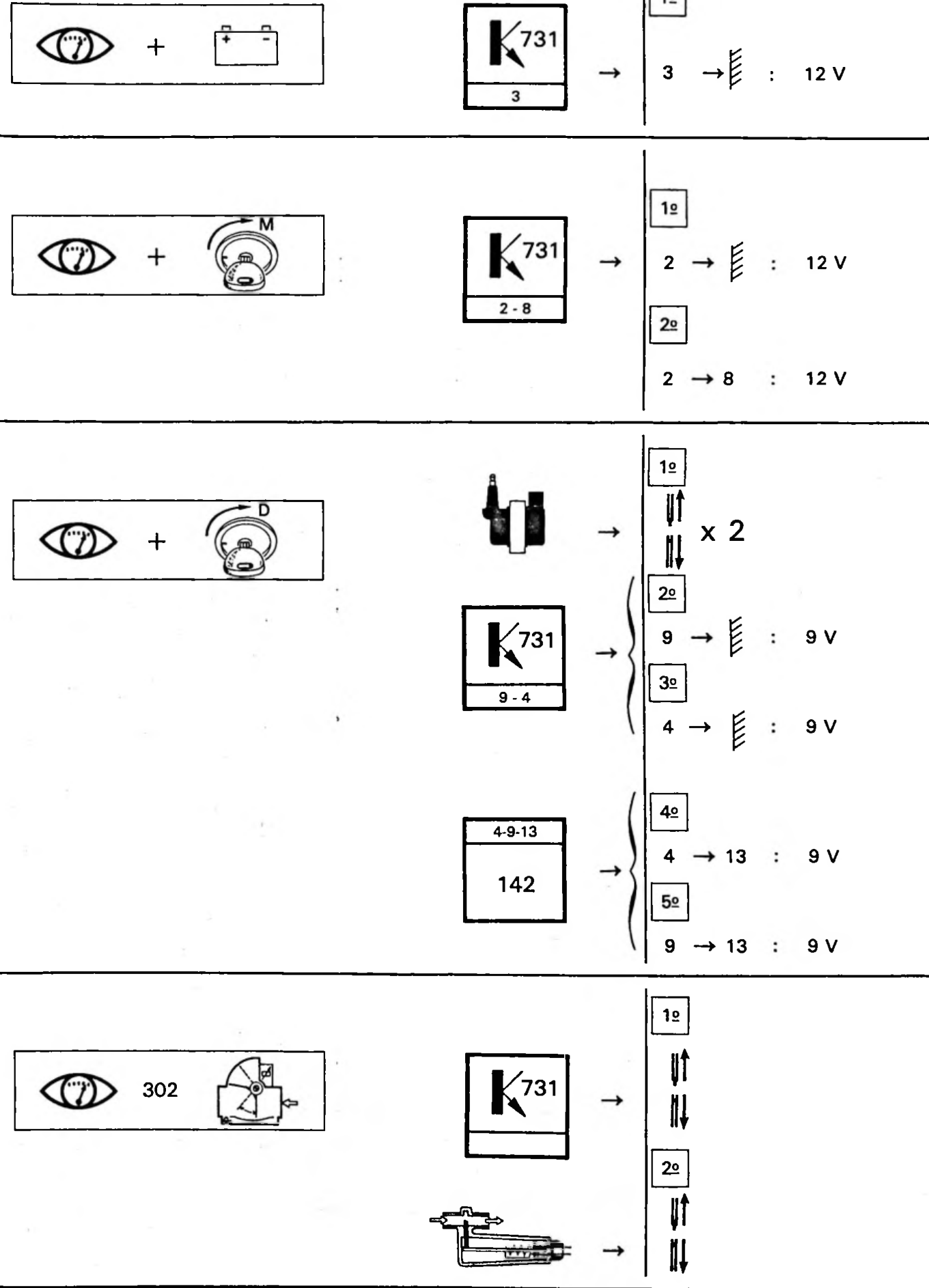
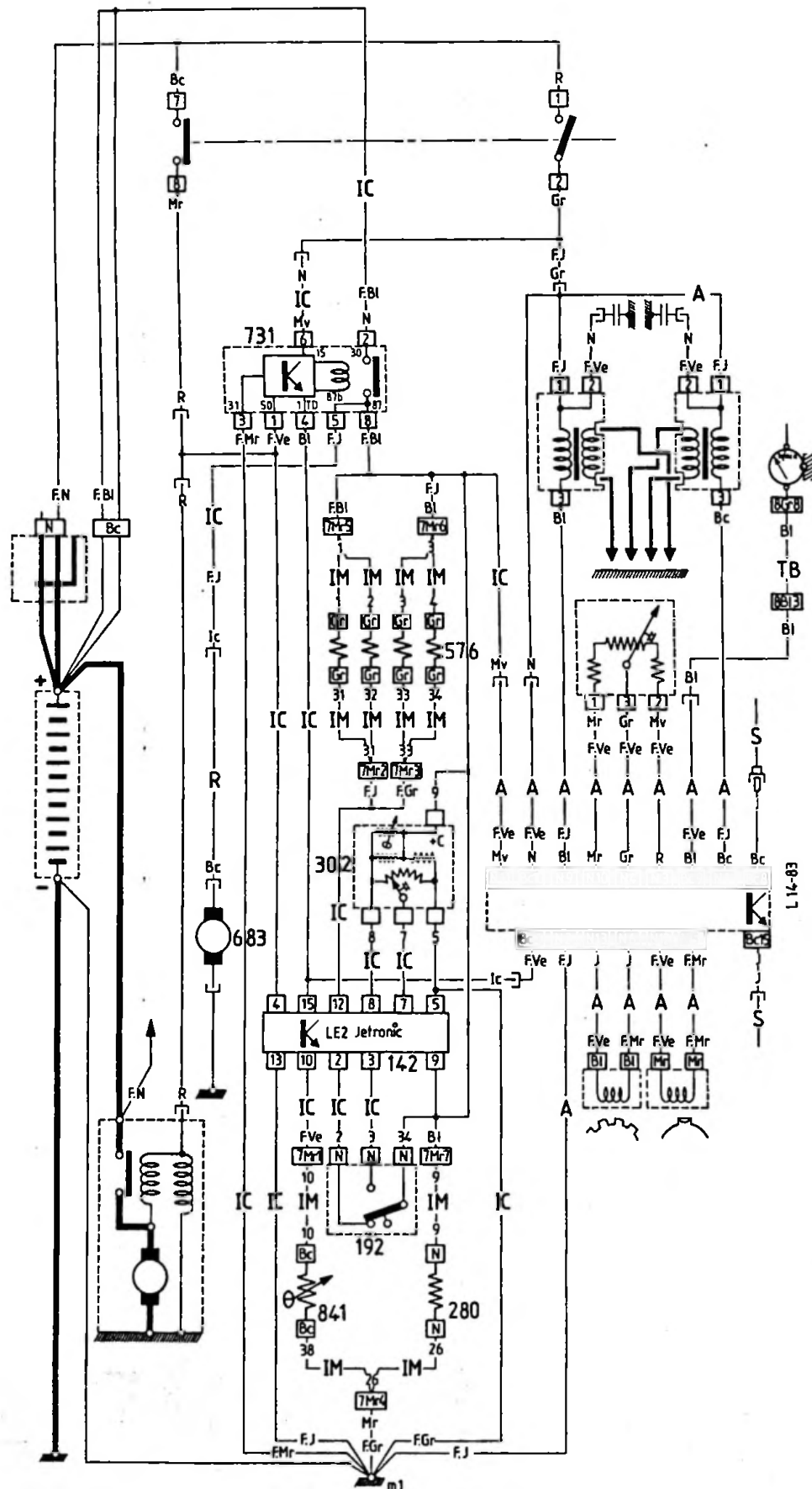
MA
144.00/1

3



L 80.2







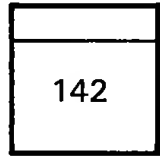
2



M25/659

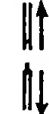
MA
144.0/1

4



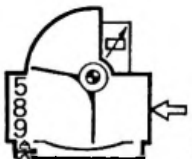
→

3°



4°

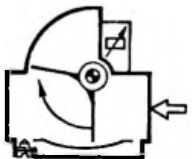
5 → 9 : 20°C → ≠ 3000Ω



302

5°

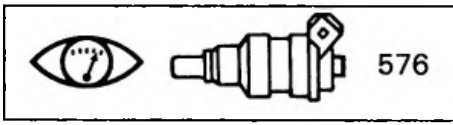
9 → 8 : 20°C ≠ 200 Ω



302

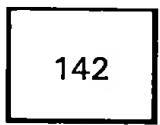
6°

8 → 7 : 20°C 100 Ω → 1000 Ω



576

5 - 12



→

1°



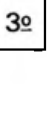
2°

5 → 12 : 4 → 5 Ω

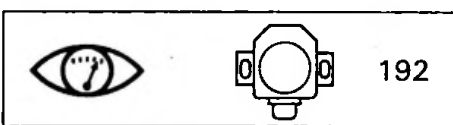


576

3°



1 → 2 ≠ 16 Ω



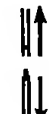
192

2 - 3 - 9



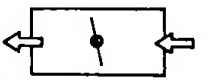
→

1°



2°

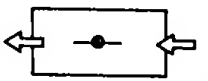
2 → 9 : 0 Ω



→

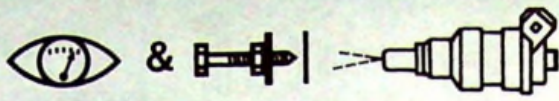
3°

2 → 9 : ∞



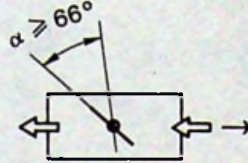
5

MA
144.0/1



M25/659

2

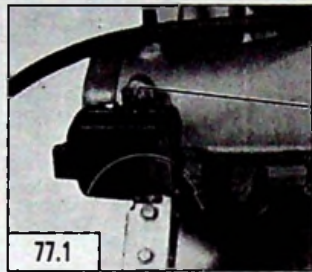
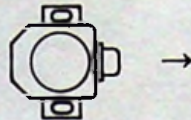
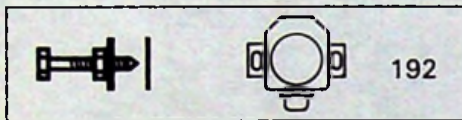


4°

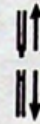
9 → 3 : ∞

5°

9 → 3 : 0 Ω



1°



2°



X 2

3°



192

4°



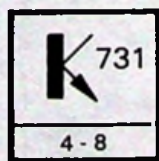
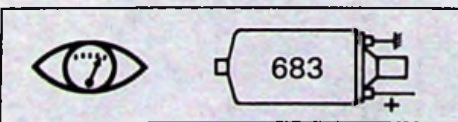
192

9 → 2 = 0 Ω

5°



x 2



1°

4 → 8 : ≠ 1 Ω

2°





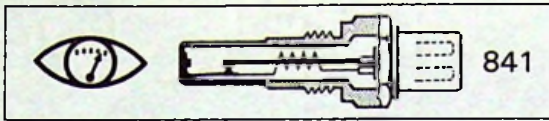
2



M25/659

MA
144.0/1

6

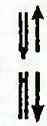


5 - 10

142



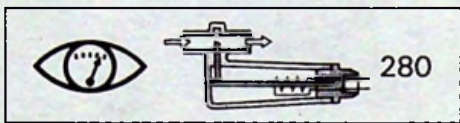
1^e



2^e

5 → 10

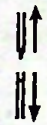
}	0°C : 5000 Ω
	20°C : 2500 Ω
	80°C : 300 Ω



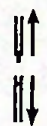
K 731



1^e



2^e



5-9-13

142



3^e

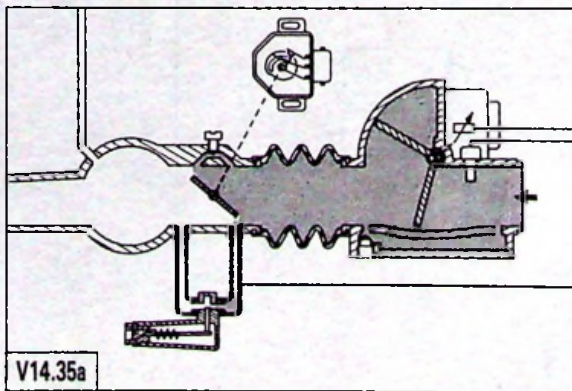
9 → 5 ≠ 50 Ω

9 → 13 ≠ 50 Ω

4^e



5^e



*

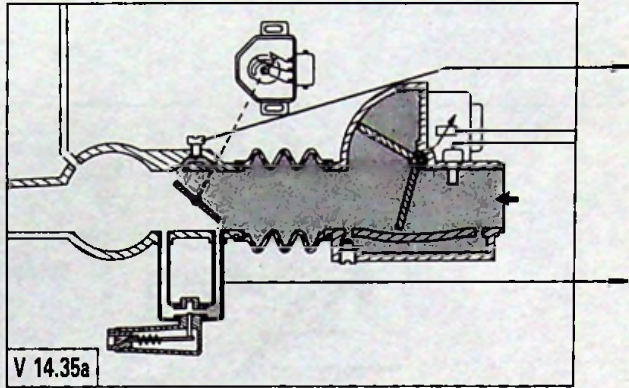
7







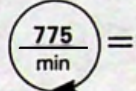
MA
144.0/1



M25/659

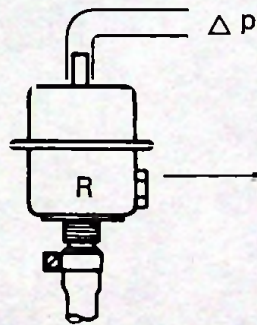
2






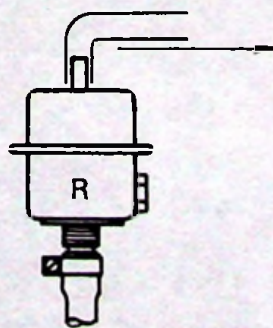
- 6e  
-  80°C
- 7e   775/min
- 8e   775/min =





↑
4005 T



- 1e  
- 2e  : 2 bars



- 3e   : 2,5 bars



2



M25/659

MA
144.0/1

8

1º



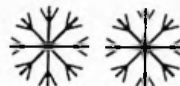
80°C



2º

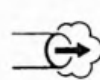


750⁺⁵⁰
min

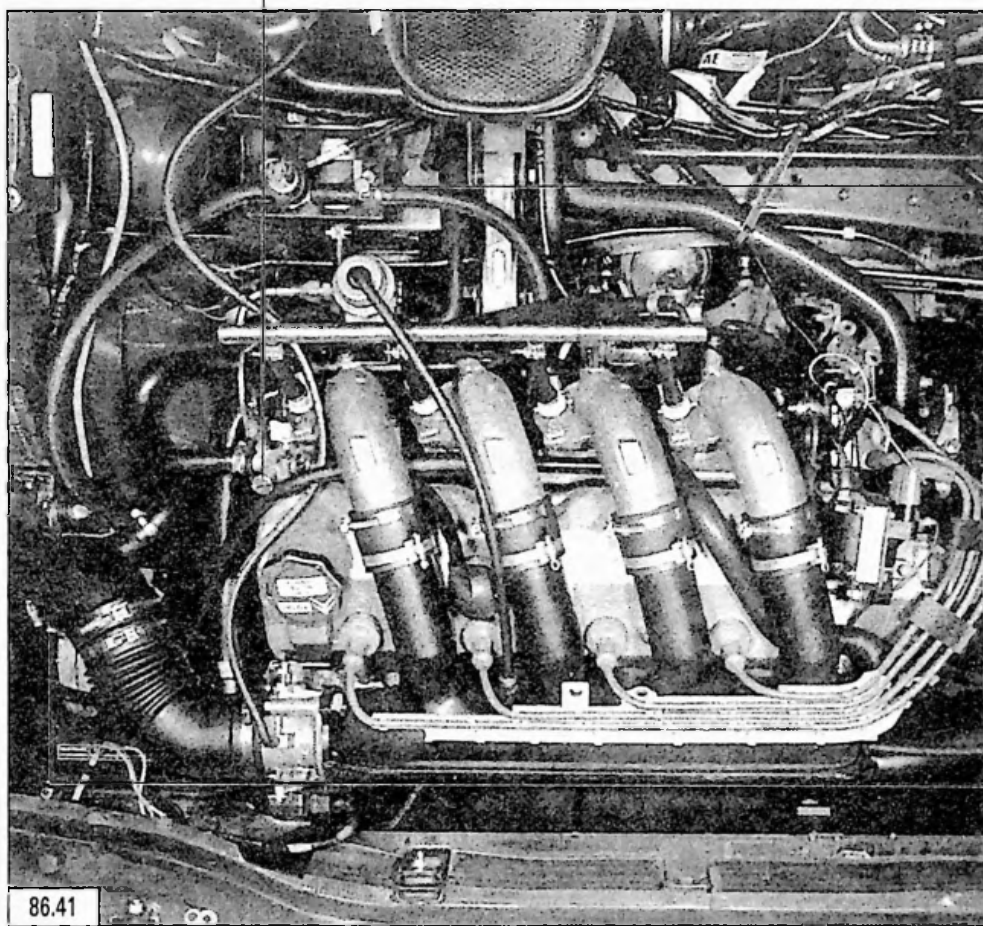


1000⁺⁵⁰
min

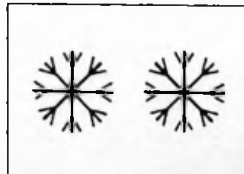
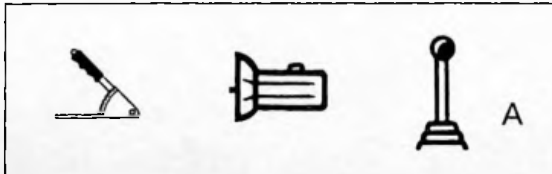
3º



0,5 → 1,3% Co
> 10% Co₂



*



700⁺⁵⁰
min

*



2

INJECTION ELECTRONIQUE

MA
144.00/2

1

Dispositif «LE Jetronic»



«LE Jetronic»

Le «LE Jetronic» est un dispositif d'injection intermittente à basse pression qui injecte de l'essence dans la tubulure d'admission.

Ce système est caractérisé par la mesure directe de la quantité d'air aspirée par le moteur, qui est la grandeur de commande principale pour la quantité de carburant à injecter. Le dosage du carburant se fait par les injecteurs à commande électro-magnétique. Ceux-ci sont sous une pression de carburant constante. La quantité de carburant injecté est proportionnelle à leur temps d'ouverture, qui est déterminé d'une façon optimale, pour chaque état de fonctionnement du moteur, dans un calculateur électronique à partir des informations fournies par différents capteurs électriques.

Le «LE Jetronic» est constitué des éléments suivants :

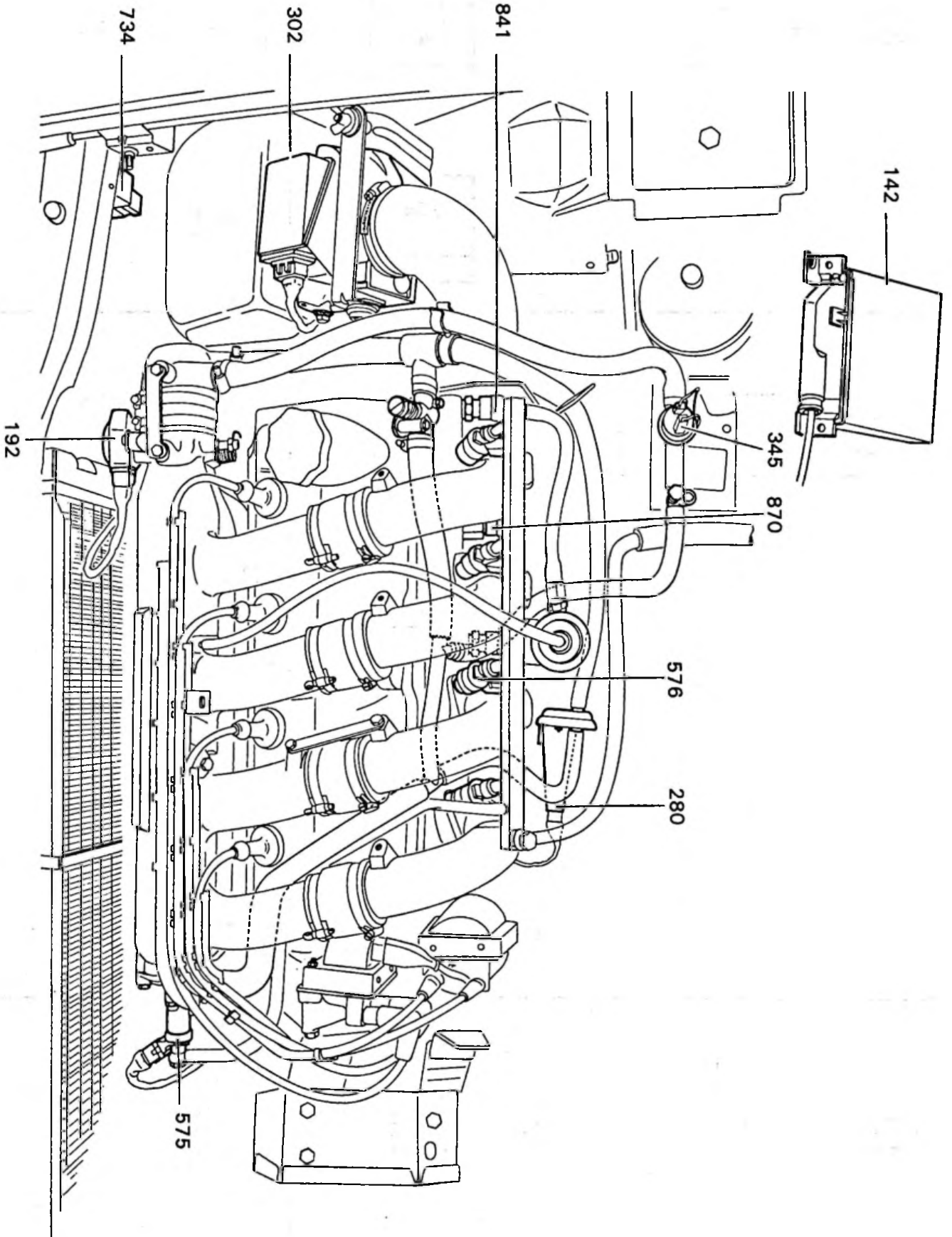
N°	ELEMENT	MARQUE	REFERENCE
142	Calculateur	BOSCH	0280 000 224
192	Contacteur axe de papillon	"	0280 120 313
280	Commande air additionnel	"	0280 140 178
302	Debitmètre	"	0280 202 061
345	Electrovanne	"	0280 141 011
575	Injecteur de départ à froid	"	0280 170 409
576	Injecteur	"	0280 150 200
683	Pompe électrique	"	0580 464 008
731	Relais	"	0280 230 009
841	Sonde t° eau	"	0280 130 026
870	Thermo contact temporisé	"	0280 130 214
F	Filtre essence	"	0450 905 002
R	Régulateur	"	0280 160 216



2

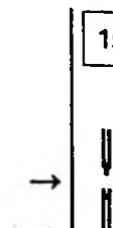
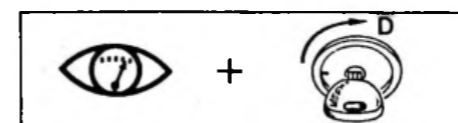
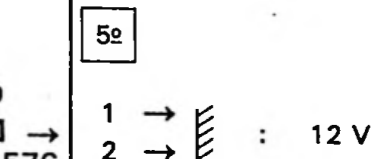
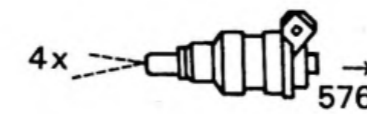
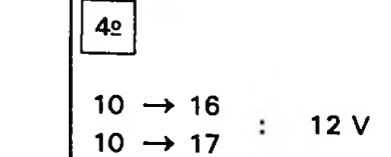
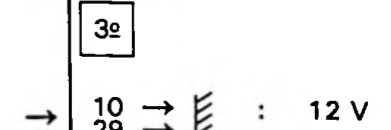
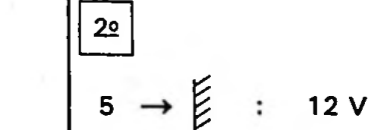
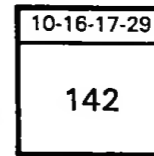
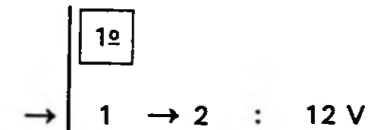
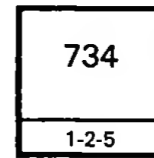
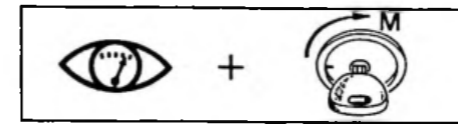
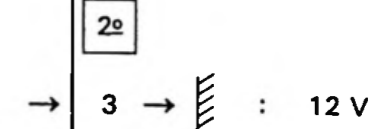
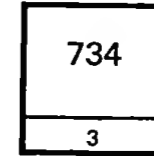
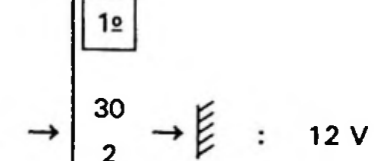
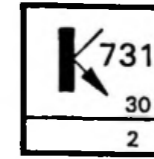
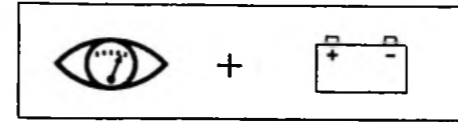
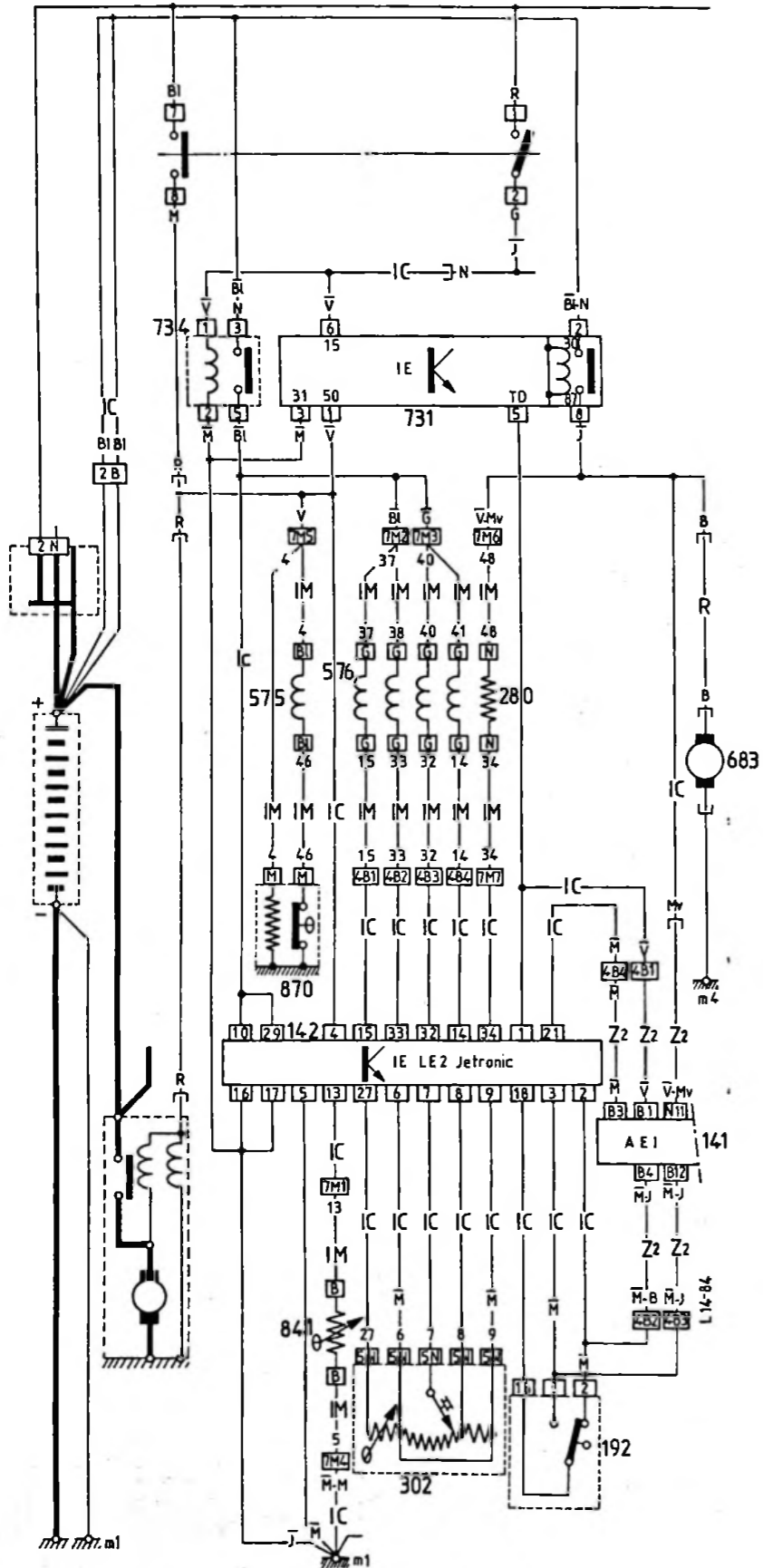
MA
144.00/2

3



L 14.64







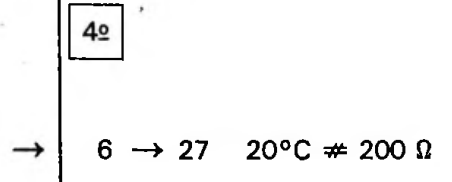
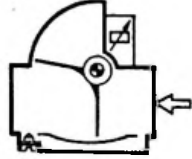
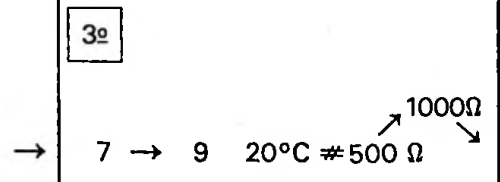
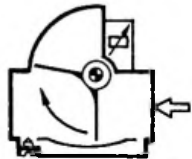
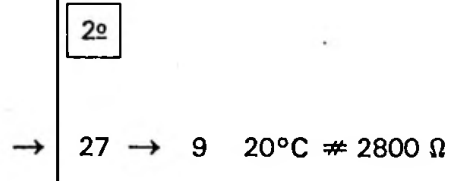
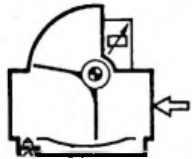
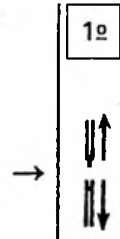
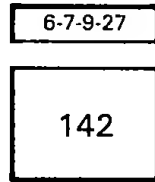
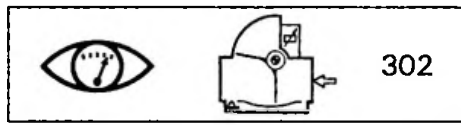
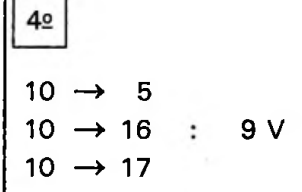
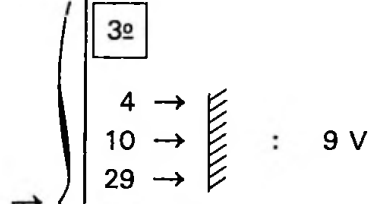
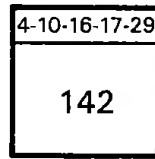
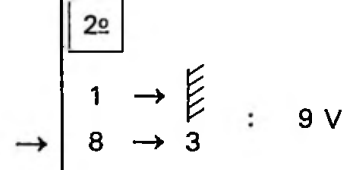
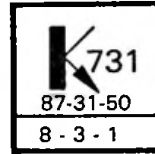
2



M25/662

MA
144.0/2

4



*

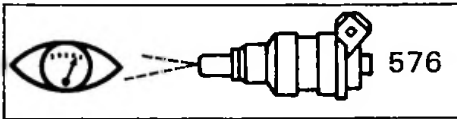
5

MA
144.0/2



M25/662

2



10-14-15-32-33

142

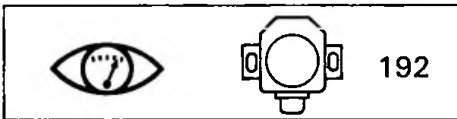


1°



2°

14
10 → 15 : 4 à 5 Ω
32
33

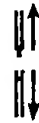


2-3-18

142



1°



2°

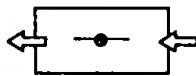
2 → 18 : 0 Ω

3°

2 → 18 : ∞

4°

3 → 18 : ∞





2



&

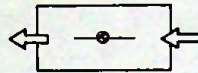


M25/662

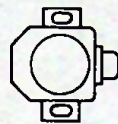
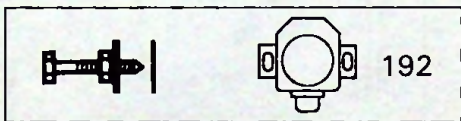
MA
144.0/2

6

5e

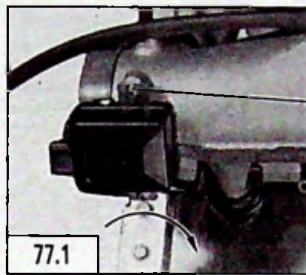
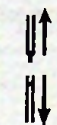


→ 3 → 18 : 0 Ω



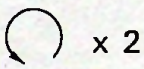
→

1e



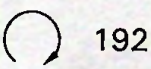
→

2e

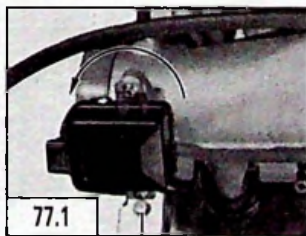


x 2

3e



192



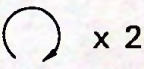
→

4e

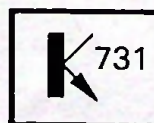
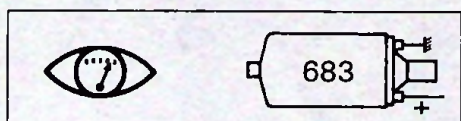


→ 2 → 18 : 0 Ω

5e



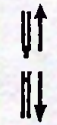
x 2



3 - 8

→

1e



2e

8 → 3 ≠ 1 Ω

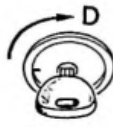
7

MA
144.0/2

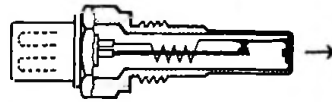
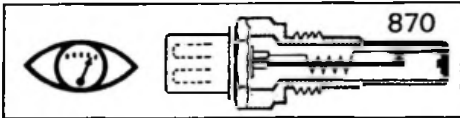
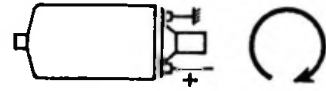


M25/662

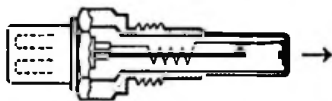
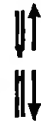
2



3e



1e



2e



> 30°C

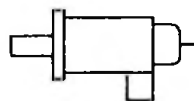
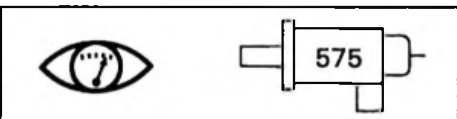
1 → 2 : 0 Ω

3e

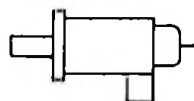
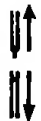


< 20°C

1 → 2 : 30 Ω ≠



1e



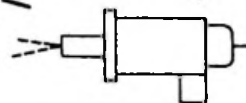
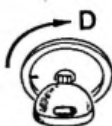
2e

1 → 2 : 4,2 Ω 20°C

3e



< 20°C





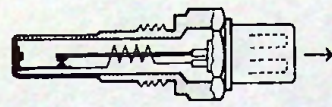
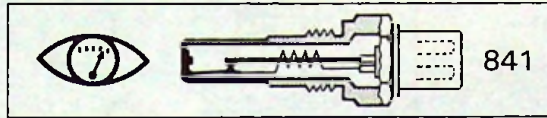
2



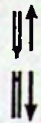
M25/662

MA
144.0/2

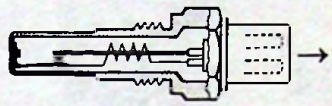
8



1^o

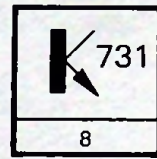
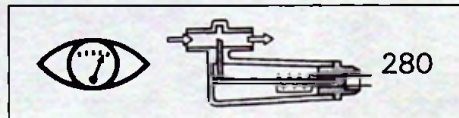


2^o

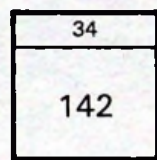
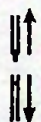


1 → 2

0°C : 5000 Ω
20°C : 2500 Ω
80°C : 300 Ω



1^o



2^o



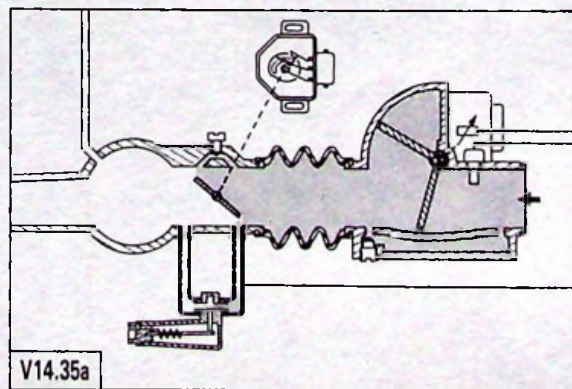
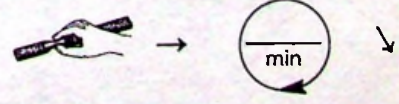
3^o

8 → 34 ≠ 50 Ω

4^o

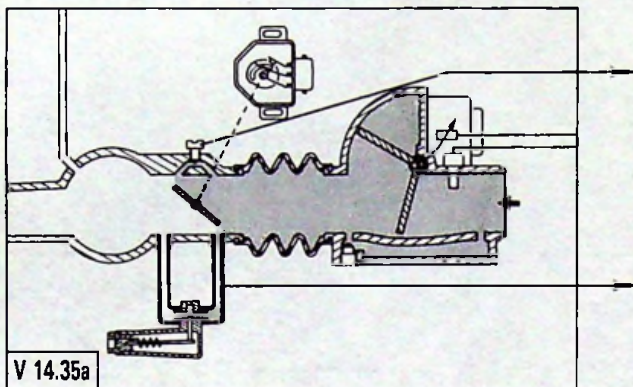


5^o



V14.35a

*



6º



80°C

7º



800
min

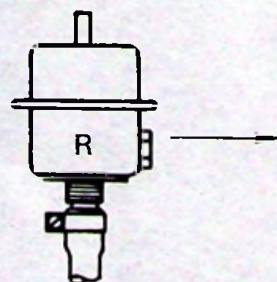
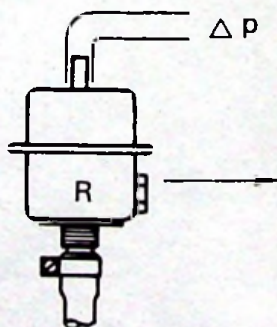
8º



800
min



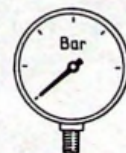
4005 T



1º



2º



2 bars

3º



2,5 bar



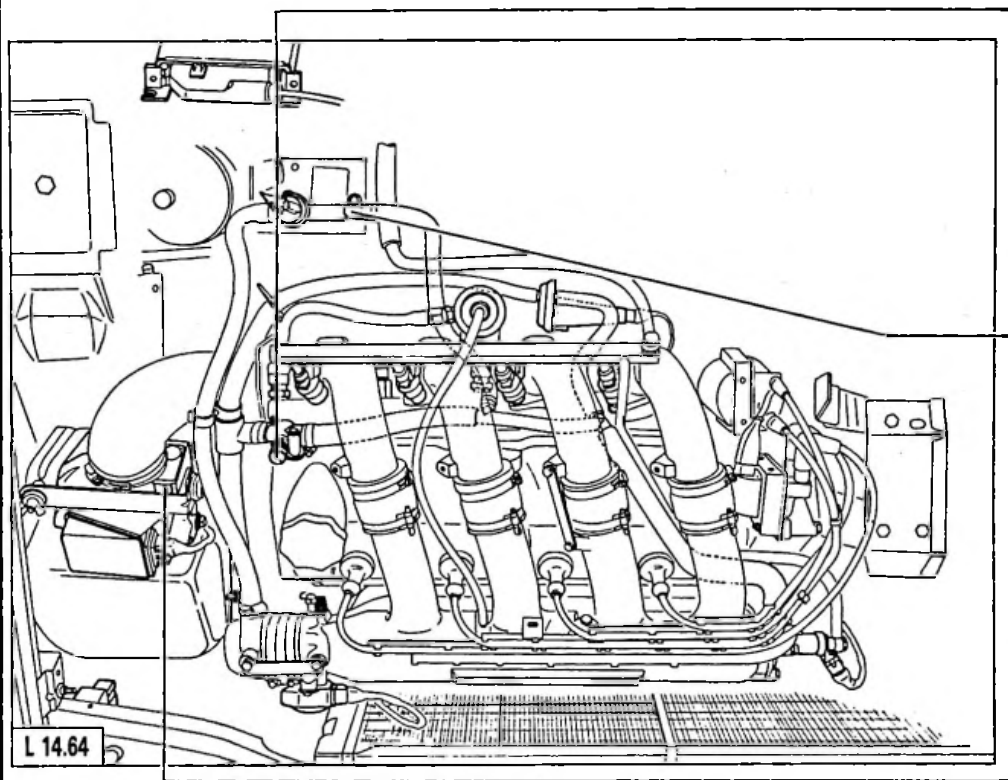
2



M25/662

MA
144.0/2

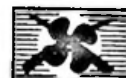
10



1º



80°C

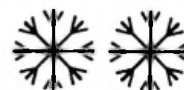


2º



750⁺⁵⁰
min

4º



1000⁺⁵⁰
min

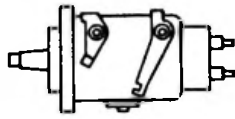
3º



0,8 → 1,2% Co
> 10% Co₂



2

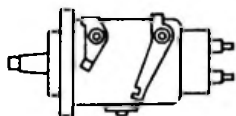


M25/660
M25/648

MA
146.00/1

1

CARACTERISTIQUES ET POINTS PARTICULIERS
DU DISPOSITIF D'INJECTION GAZOLE



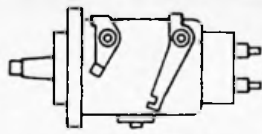
M25/660		M25/648
ROTO-DIESEL DPA MA 300	①	ROTO-DIESEL DPC MAS100
ROTO-DIESEL F SL AC	②	ROTO-DIESEL F SL AC
CAV 7111/796	③	CAV 7111/796
ROTO-DIESEL RKB 45 SD 5422	④	ROTO DIESEL RKB 45 SD 5422
ROTO-DIESEL RDNOSDC 6577B	⑤	ROTO-DIESEL RDNOSDC 6751
BERU 0100 221 106	⑥	BERU 0100 221 106
BOSCH 0 250 200 059		BOSCH 0 250 200 059

ROTO-DIESEL R53 56 501B	④ + ⑤	ROTO-DIESEL R 53 56 502
Peinture orange	Ⓜ	Peinture blanche

	M25/660	M25/648	
CALAGE STATIQUE	Par repères sur bloc et volant moteur		
	4,32 ± 0,05 mm ou 22°	Avant le PMH	3,24 ± 0,05 mm ou 19°
CALAGE DYNAMIQUE	Moteur chaud au régime de 800 ± 25 tr/min		
	10,30' ± 1°	9° ± 1°	
RALENTI	800 ± 25 tr/min		
ANTI-CALAGE	800 ± 25 tr/min	800 ± 50 tr/min	
REGIME DE REGULATION A VIDE	4625 ± 125 tr/min	4550 ± 200 tr/min	



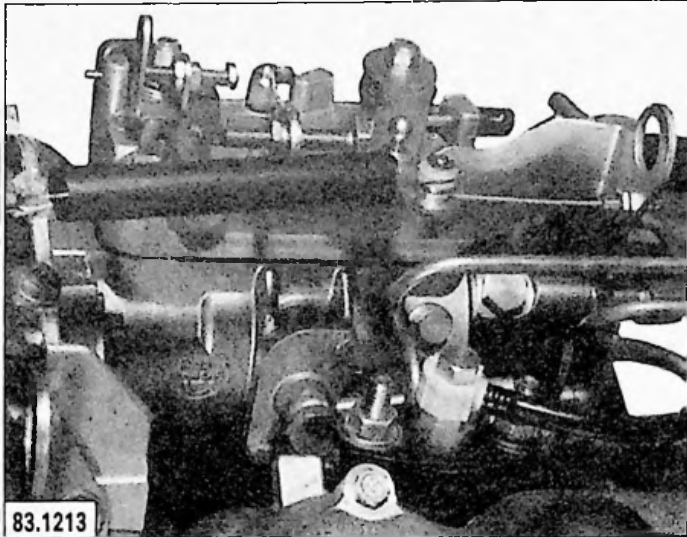
2



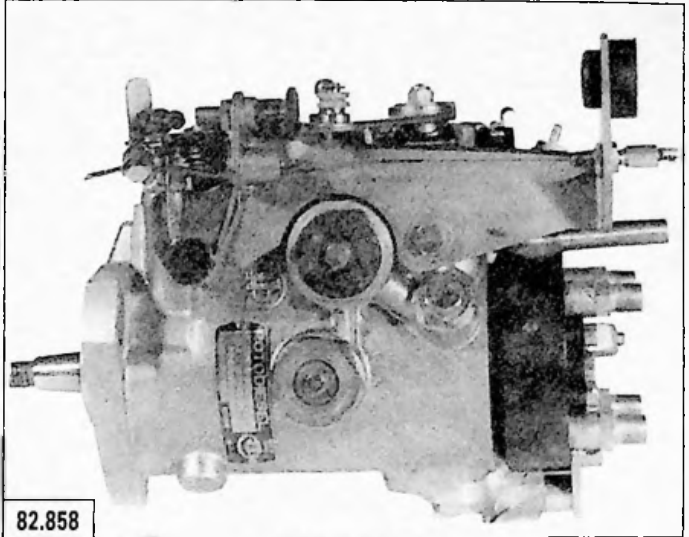
M25/660
M25/648

MA
146.00/1

3



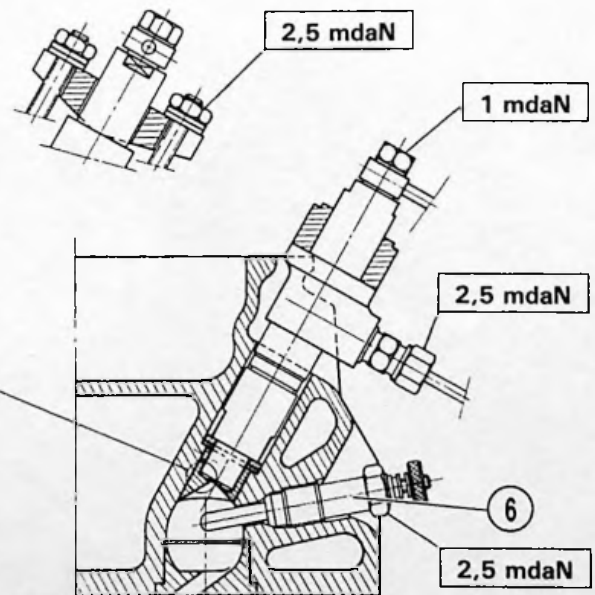
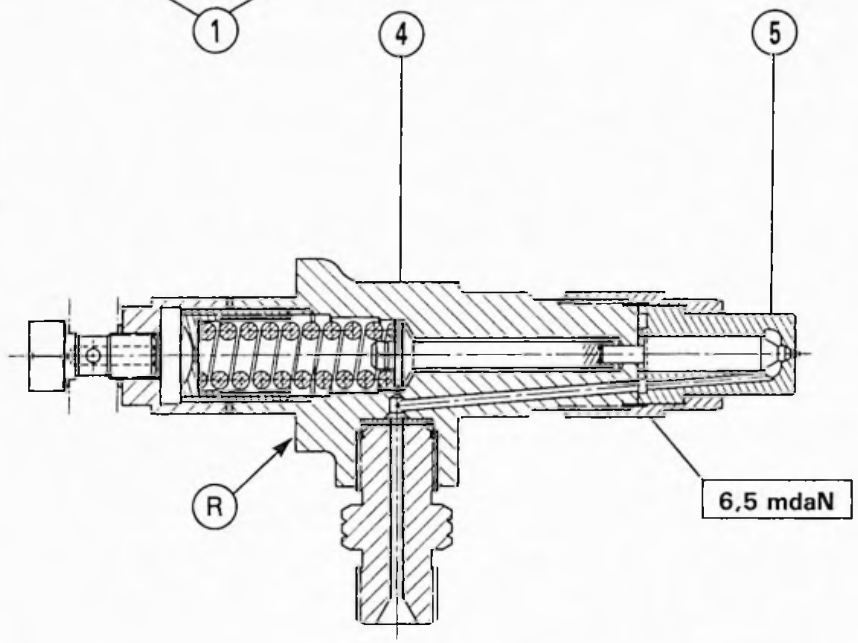
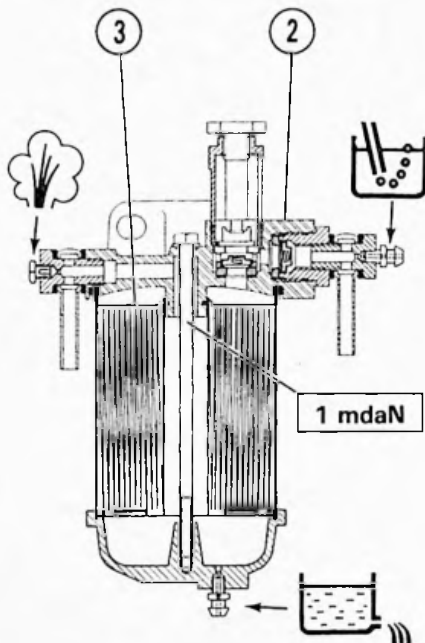
83.1213





82.858

M25/660

M25/648



	M25/660	
112 ⁺⁵ / ₀ bars		122 ⁺⁵ / ₀ bars
127 ⁺⁵ / ₀ bars	M25/648	137 ⁺⁵ / ₀ bars



2

ALIMENTATION CARBURATION

MA
146.0/1

1

OUTILLAGE PRECONISE

2437-T.	Compateur
3089-T.F.	Compateur.
30.89-T.H.	Palpeur.
4026-T-bis.	Banc pour essais d'injecteurs.
4059-T.	Renvoi d'angle de compateur
5008-T.C	Vis de fixation de support compateur.
6027-T.	Jeu de 3 outils pour contrôle de calage.
6030-T.	Support de compateur.

CONTROLES ET REGLAGES
DU SYSTEME D'INJECTION



I. REGLAGE DU TARAGE D'UN INJECTEUR

Liquide d'essai :

- Pétrole désodorisé ou Kerdanne ou Dilutine.
- Viscosité : 1 à 2,5 centistokes à 20° centigrade.
- Densité : 0,770 à 8,10 à 20° Centigrade.

Précautions à prendre :

- le liquide pulvérisé s'enflamme très facilement. Il est indispensable de prendre des précautions et de s'assurer que les consignes de sécurité contre le feu sont prises,
- ne jamais exposer les mains ou toute autre partie du corps au jet de liquide d'essai pulvérisé. La force de pénétration du jet est telle qu'il peut créer des blessures graves et provoquer un empoisonnement du sang.

Contrôle de la pression de tarage

Manœuvrer le levier de la pompe lentement, relever la pression indiquée par le manomètre au moment de l'ouverture de l'injecteur (pression de tarage). Noter cette valeur.

Le réglage de la pression de tarage s'effectue par la vis (2). **Fig. 1.**

La vis de réglage (2) du tarage d'injecteur ne doit être vissée ou dévissée que sur le banc **4026-T. bis**. Il faut actionner sans arrêt le levier de la pompe afin que le siège et l'aiguille soit continuellement lubrifiés et nettoyés.

DEMONTAGE

Pour desserrer un porte-injecteur placer celui-ci dans un étau muni de mordache en plomb

Ne pas serrer un porte-injecteur seul dans l'étau.

La plus grande propreté doit être observée lors du remontage. Lubrifier les pièces avant le remontage.

- Placer sur le corps du porte-injecteur (3)
- l'injecteur (4) et son écrou (5).

Serrage à 6,5 mdaN.

Placer dans le corps du porte-injecteur (3) :

- la tige poussoir (6)
- le ressort (7)
- la vis de réglage (2)
- effectuer le réglage de la pression de tarage.

	M25/660	M25/648
tarage	112 + 5 0 bars	127 + 5 0 bars
injecteur	RDNOSD6577B	RDNOSD6751
Porte injecteur	RKB45SD5422	RKB45SD5422
Repère peinture	orange	blanc

- Poser le joint (8) et l'écrou chapeau (1)

Serrage à 2 m.daN

Contrôle du jet :

Donner au levier de la pompe des impulsions brèves et sèches, l'injecteur doit produire une pulvérisation très fine et homogène.

Contrôle de l'étanchéité du siège de l'aiguille :

L'observation doit être faite, injecteur vertical. Essuyer l'extrémité de l'injecteur de façon à la rendre sèche.

Maintenir, par le levier de la pompe, **une pression inférieure de 10 bars** à la pression de tarage. Aucune goutte ne doit tomber de l'injecteur **en moins de 30 secondes**.

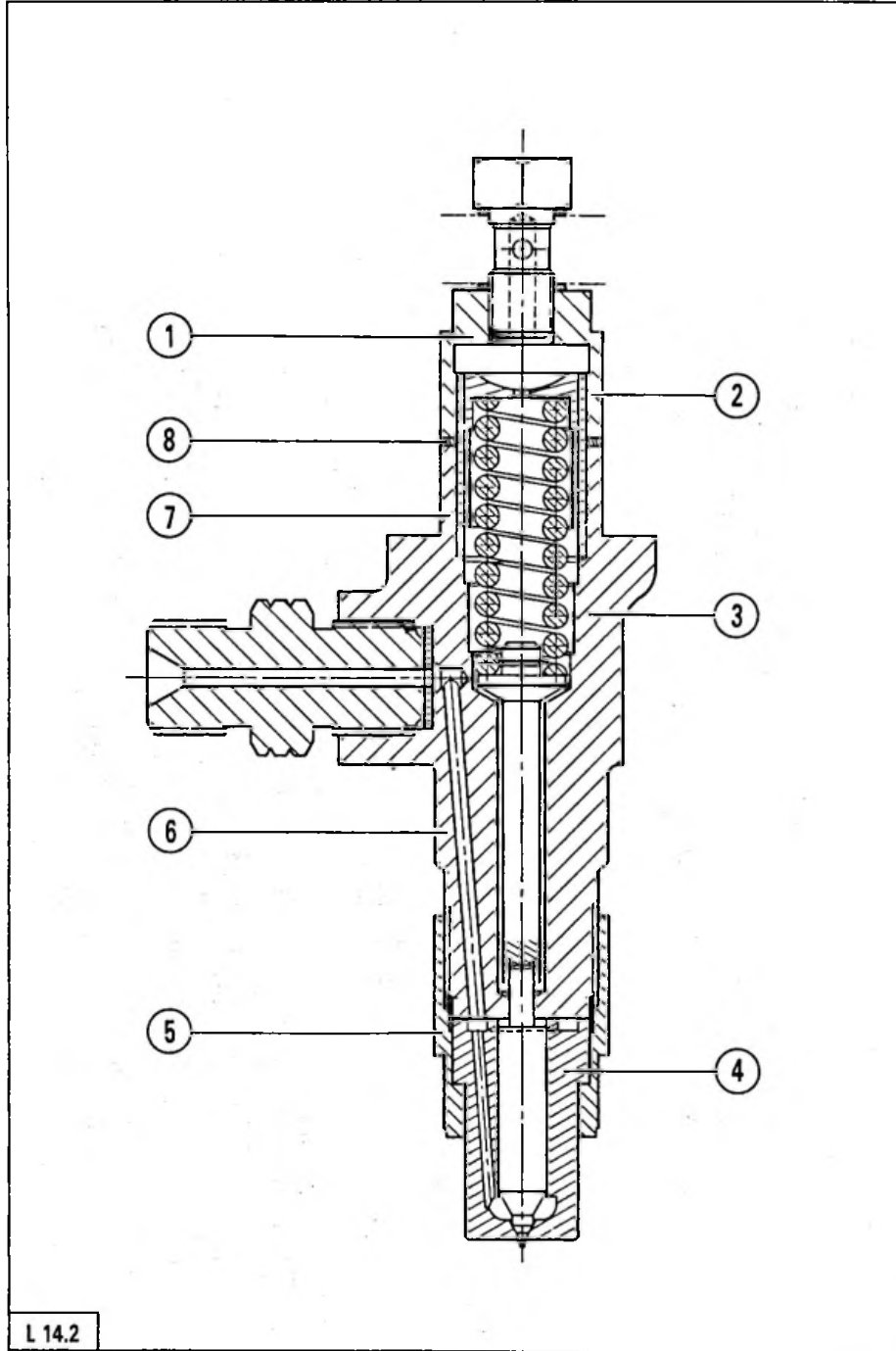
Une humectation ne doit pas être un critère de rebut.

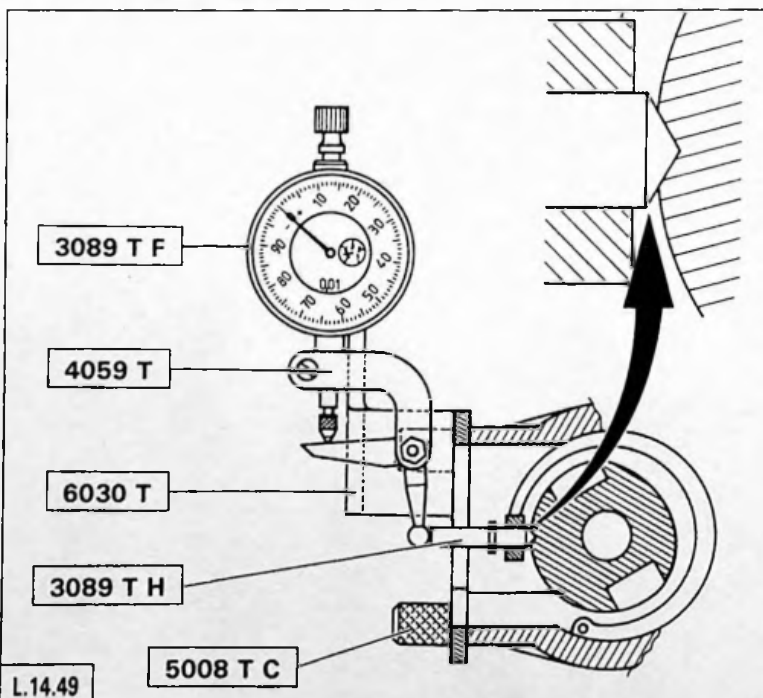
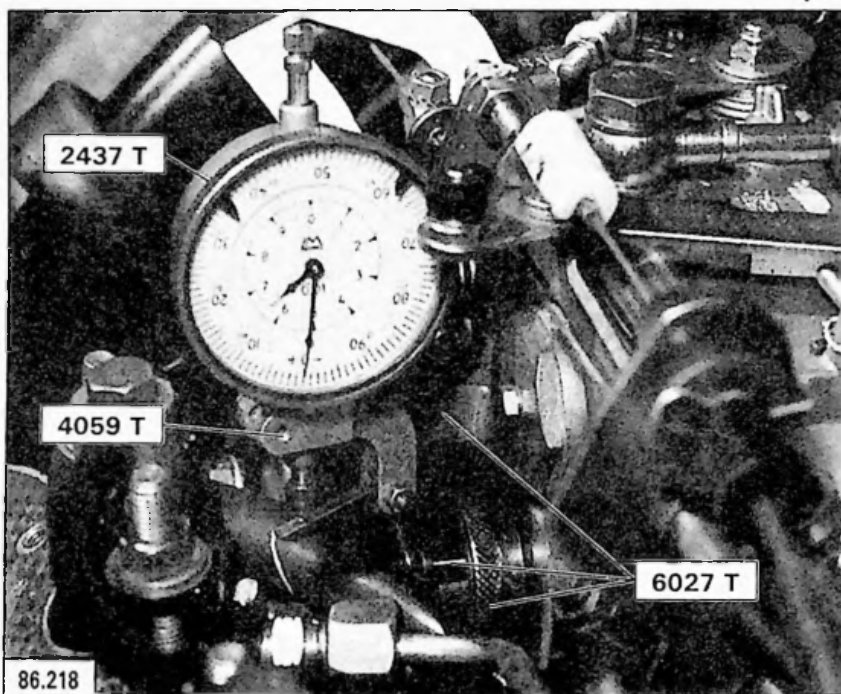
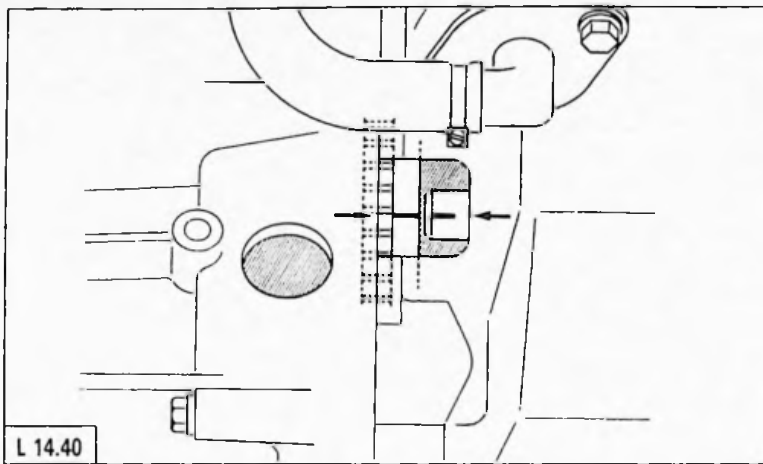


2

MA
146.0/1

3







2

II. CONTROLE ET CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION «ROTO DIESEL»

Mettre le véhicule sur chandelle côté gauche.
Déconnecter le câble négatif de la batterie.
Engager le rapport le plus élevé, tourner à l'aide de la roue.

Mettre le cylindre N° 1 au point de calage initial. Fig. I

(regarder par le trou de remplissage d'huile)

- mettre les soupapes du cylindre N° 1 en «bas-cule», faire un tour moteur (sens de rotation).
- le volant moteur avec les repères (→) et (←) en vis à vis.
- revenir en arrière de un quart de tour.

Déposer. le bouchon (clé à œil de 32) ou la plaque de visite suivant le type de pompe.

Poser : Fig. II ou III suivant le type de pompe

- le palpeur
- le support comparateur
- le comparateur muni de son renvoi d'angle.

Rechercher le point de calage interne de la pompe.

- tourner le moteur dans le sens de rotation jusqu'au moment où l'aiguille du comparateur change de sens.
- mettre le «0» du comparateur face à la grande aiguille.

Contrôle du calage de la pompe d'injection :

- tourner le moteur de un quart de tour dans le sens inverse de rotation.
- revenir lentement dans le sens de rotation jusqu'au point «0» du comparateur.
- Dans cette position les repères (→) et (←) doivent être en vis à vis. Fig. I.

Si cette condition n'est pas obtenue, revoir le calage de la pompe.

Calage de la pompe d'injection :

- placer le moteur au point de calage initial, Fig. I
- tourner le moteur d'un quart de tour dans le sens inverse de rotation, puis dans le sens de rotation pour mettre les repères (→) et (←) en vis à vis.

Caler la pompe d'injection Fig. III :

Desserrer les raccords du faisceau d'injection et les quatre fixations.

Placer la pompe au point d'injection, le palpeur au fond de la rainure en «V» (point de calage).

Mettre le «0» du cadran face à l'aiguille du comparateur. Tourner le corps de la pompe franchement vers l'extérieur du moteur.

Revenir lentement au point de calage (aiguille face au «0» du comparateur) en tournant le corps de la pompe vers le moteur (*sens inverse du sens de rotation*).

Serrer les écrous de fixation. Au cours du serrage, l'aiguille du comparateur ne doit pas bouger.

Serrage : 2,4 m.daN.

Contrôler le calage de la pompe.

Déposer l'outillage de calage.

Poser le bouchon : Serrage : 2 m.daN
ou la plaque de visite.

Plomber la pompe d'injection.

Serrer les raccords du faisceau d'injection

Serrage : 2 m.daN.

Connecter le câble négatif de la batterie.

Mettre le contact (excitation du STOP électrique) et amorcer le circuit de carburant à l'aide de la pompe manuelle (5) sur le filtre.

Appuyer à fond sur l'accélérateur, pour faciliter la purge et le démarrage du moteur.

Nota : le point de calage initial correspond à :

M 25/648 : 3,24 ± 0,05 mm avant le P.M.H.

M 25/660 : 4,32 ± 0,05 mm avant le P.M.H.



III. REGLAGE DES COMMANDES DE LA POMPE D'INJECTION « ROTO DIESEL »

Pompe type DPC sur **M 25/648 Fig. I**

Pompe type DPA sur **M 25/660 Fig. II**

MOTEUR FROID

Contrôler le ralenti accéléré :

Vérifier que le levier (7) est en butée, en le poussant suivant (→).

Sinon : approcher la tension du câble par le serre-câble (6), terminer la tension du câble par le tendeur de gaine (4).

Régler le régime moteur en agissant sur la vis butée (5)

Pompe DPC	800 ± 50 tr/mn
Pompe DPA	800 ± 25 tr/mn

Déposer la pige de Ø 3 mm et la cale

Régler le ralenti :

800 ± 25 tr/mn

en agissant sur la vis-butée (8).

MOTEUR CHAUD

Ralenti accéléré :

S'assurer que le câble (6) est sans tension.

Sinon : vérifier le fonctionnement de la sonde thermostatique sur le boîtier de sortie d'eau : entre « moteur froid » et « moteur chaud » il doit exister un déplacement du câble supérieur à 6 mm.

Tester la décélération du moteur :

Accélérer à 3000 tr/mn, puis lâcher l'accélérateur.

- la décélération est trop rapide (tendance à caler) ;
desserrer la vis-butée (5) de 1/4 de tour,
- la décélération est trop lente (manque de frein moteur)
serrer la vis-butée (5) de 1/4 de tour.

Commande d'accélérateur :

Moteur à l'arrêt :

Appuyer à fond sur l'accélérateur, vérifier que le levier (1) est en appui sur la butée (2).

Sinon : modifier la position de l'épingle (3) du câble d'accélérateur. S'assurer qu'en position ralenti, le levier (1) est en appui sur la butée (5).

Dans chacun des deux cas, vérifier le régime de ralenti pour retouche éventuelle.

Si l'incident persiste, refaire les réglages.

Vérifier l'efficacité de la commande de STOP manuelle (9).

Régler le débit résiduel (anti-calage) :

Moteur tournant :

Placer en « b » une cale entre le levier (1) et la vis (5)

épaisseur : 1,5 mm sur la pompe DPC **Fig. I**

épaisseur : 2 mm sur la pompe DPA **Fig. II**

Engager une pige de Ø 3 mm dans le levier (7) en « a » en poussant vers l'extérieur le levier de STOP (9).

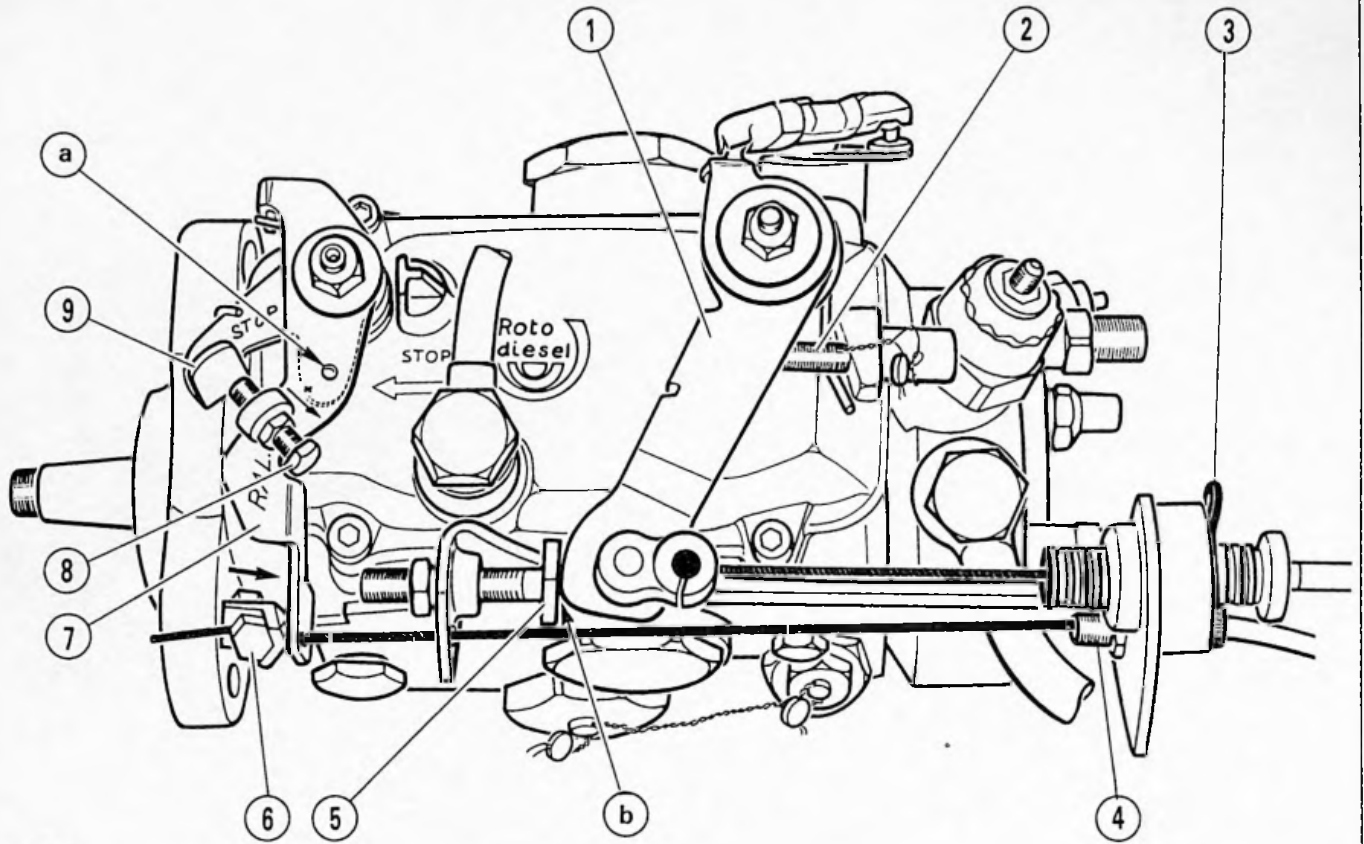
Nota : dans le cas où le véhicule est équipé d'une climatisation, les valeurs de réglages restent inchangées et ceux-ci s'effectuent climatiseur à l'arrêt.



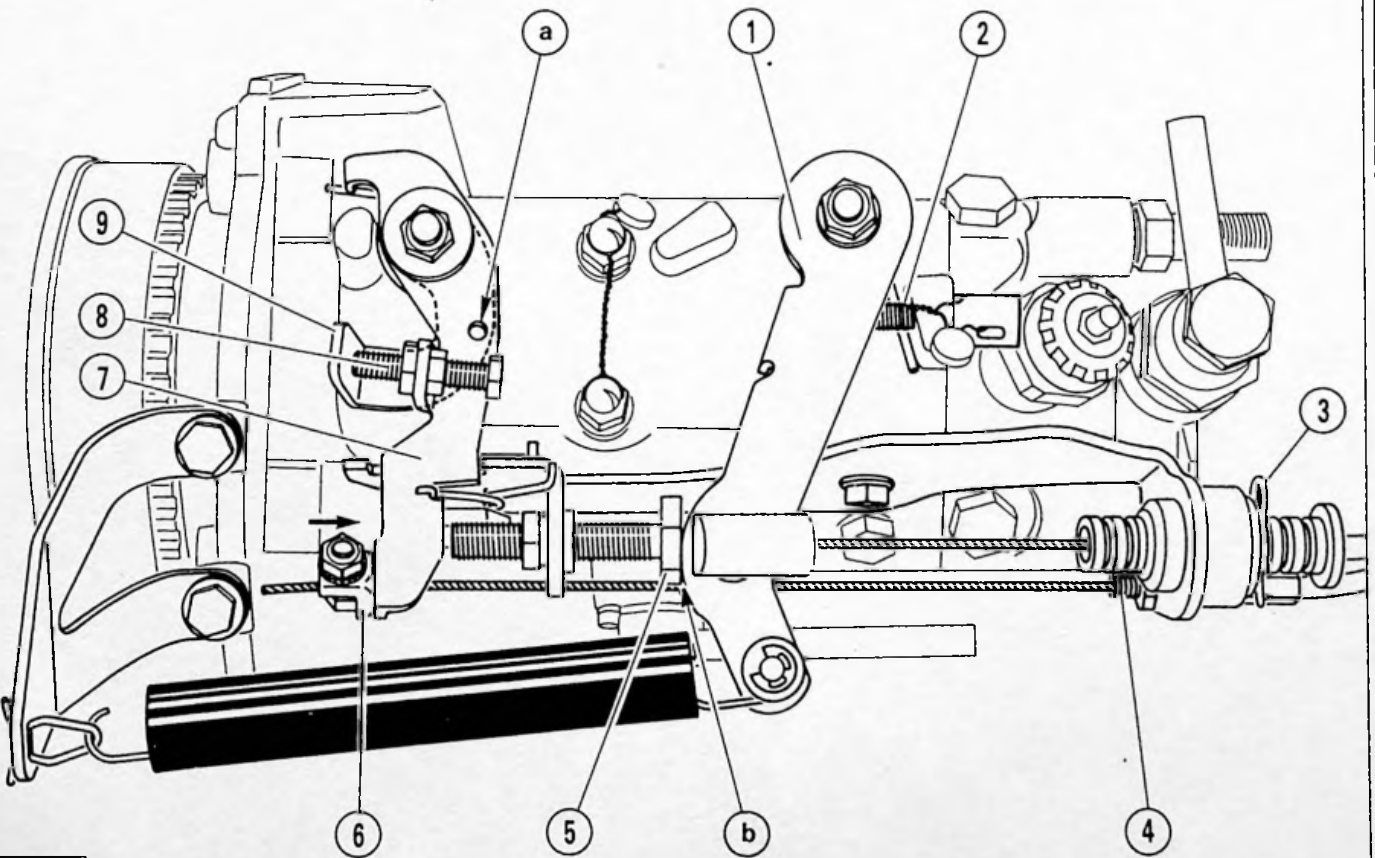
2

MA
146.0/1

7



BX.14.7



UT 14.1



2

ALIMENTATION CARBURATION

MA
146.1/1

1

OUTILLAGE PRECONISE

- 2437-T. : Comparateur
- 3089-T.F. : Comparateur.
- 30.89-T.H. : Palpeur.
- 4059-T. : Renvoi d'angle comparateur
- 5008-T.C : Vis de fixation du support comparateur.
- 6027-T. : Jeu de 3 outils pour contrôle de calage.
- 6028-T. : Extracteur de pignon.
- 6030-T. : Support de comparateur.

DEPOSE ET POSE D'UNE POMPE D'INJECTION
ROTO DIESEL D.P.A. ET D.P.C.

**DEPOSE**

Mettre le véhicule sur chandelles côté droit

Déconnecter le câble négatif de la batterie.

Engager le rapport le plus élevé, tourner le moteur à l'aide de la roue.

Mettre le cylindre N° 1 au point de calage initial Fig. I.

(regarder par le trou de remplissage d'huile)

- Mettre les soupapes du cylindre N° 1 en "bascule" faire un tour moteur (sens de rotation).

- les repères → et ← sont en vis à vis.

Déposer :

- la roue,
- la garniture de passage de roue
- le carter supérieur de protection des courroies.

Desserrer

- l'écrou du pignon d'entraînement de la pompe d'injection.
- l'écrou du tendeur de courroie et comprimer le ressort du tendeur.

Déposer

- l'écrou du pignon
- la courroie de la pompe d'injection.

IMPERATIF : POUR EVITER LA DETERIORATION INTERNE DE LA POMPE LORS DE LA DEPOSE DU PIGNON D'ENTRAINEMENT UTILISER OBLIGATOIREMENT L'EXTRACTEUR (REPERES H ET SON ECROU J DU COFFRET 6.028.T).

Poser Fig II l'écrou et la bride de l'outil 6028.T

Desserrer l'écrou de l'outil 6028.T jusqu'au décollement du pignon de l'arbre de la pompe.

Déconnecter le STOP électrique

Désaccoupler

- le câble d'accélérateur
- le câble de ralenti accéléré
- le tube d'alimentation de carburant
- le tube de retour

avec pompe DPC Fig. III

Désaccoupler du correcteur de suralimentation

- le tube de retour gazole (2)
- le tube d'air (1).

Ecarter sur le côté le filtre à gazole

Déposer

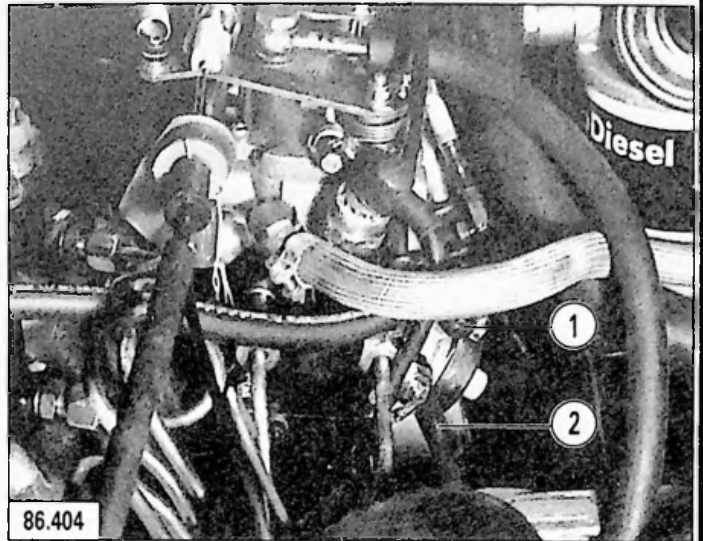
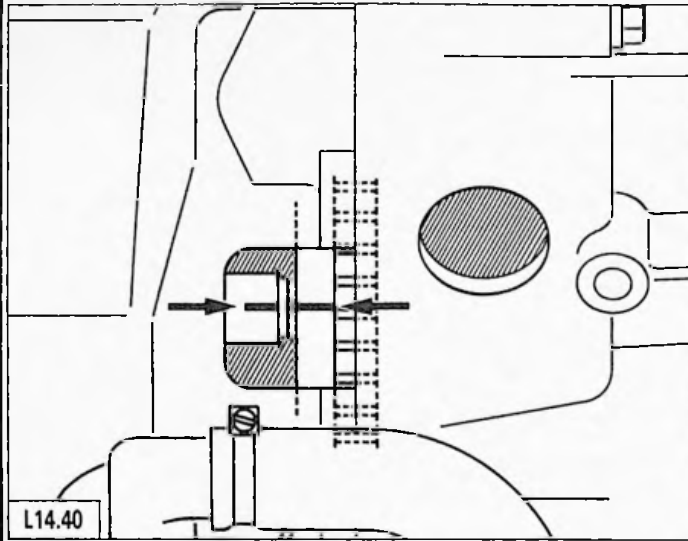
- le ressort
- le faisceau d'alimentation des injecteurs
- les fixations de la pompe (3) **Fig. IV**
(clé demi-lune de 13 mm sur plat et clé six pans mâle de 6).



2

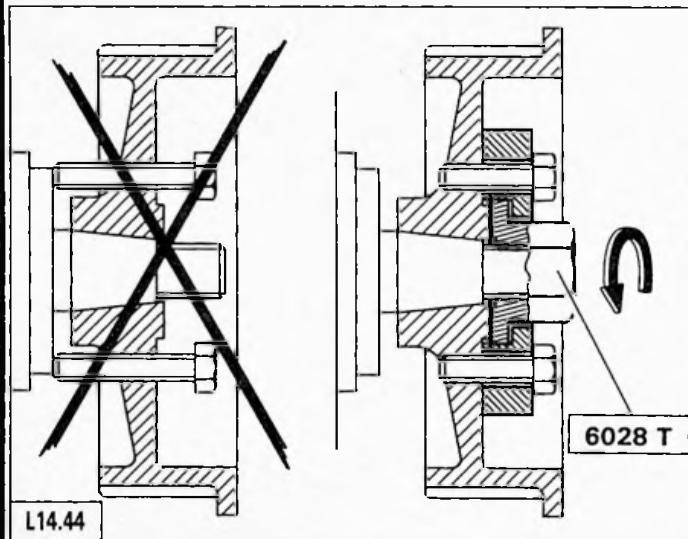
MA
146.1/1

3

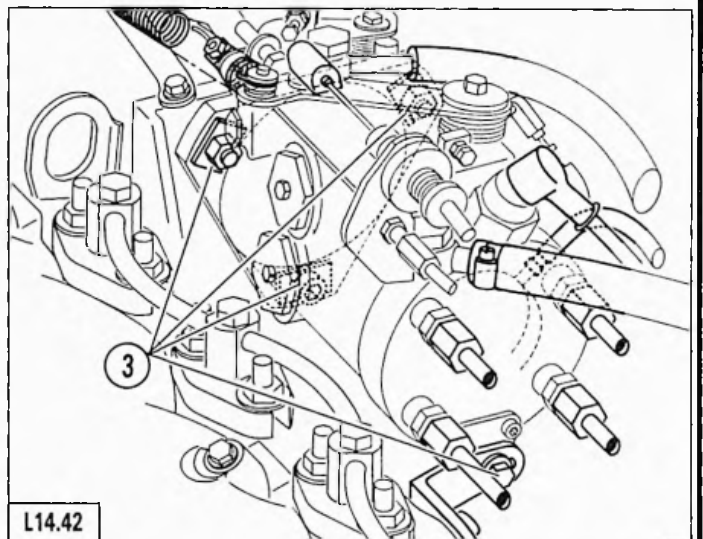


I

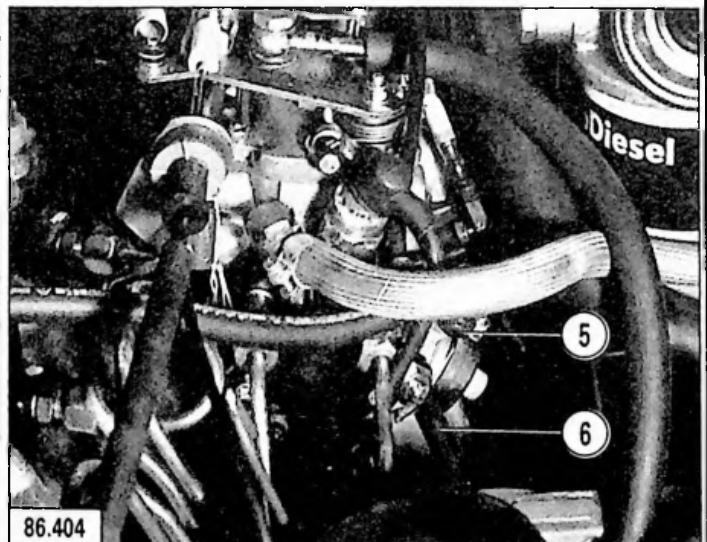
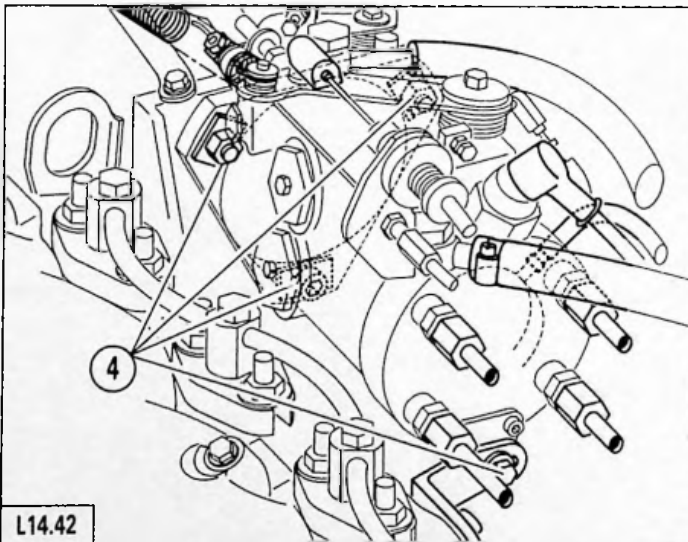
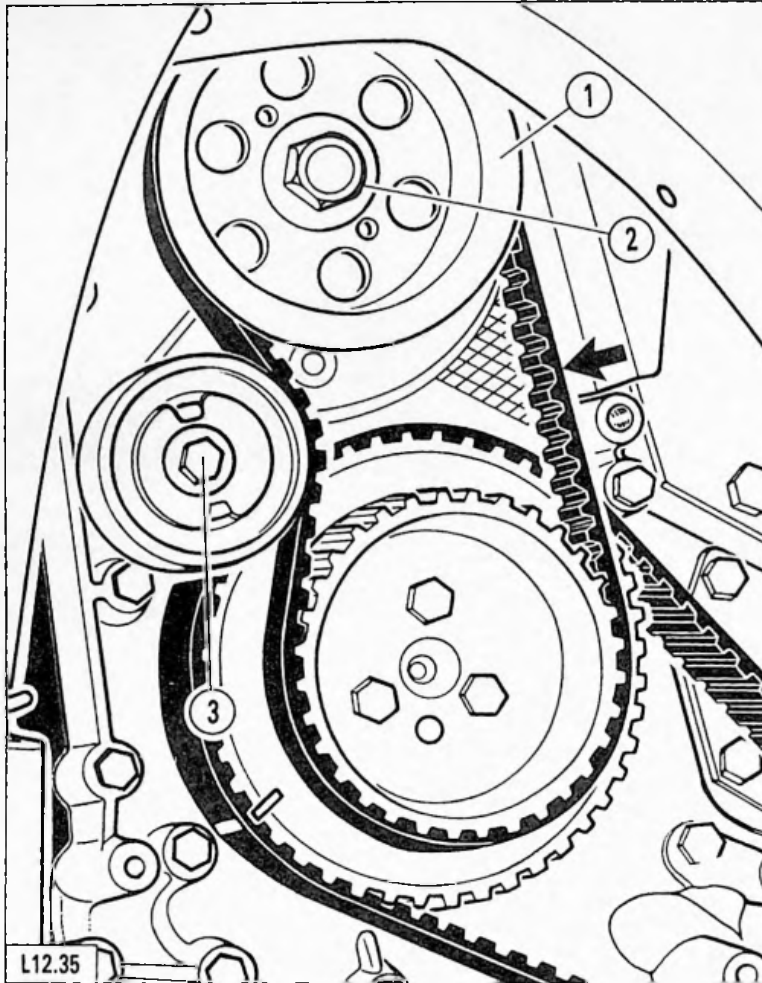
III



II



IV



II

III



2

**DEPOSE ET POSE D'UNE POMPE D'INJECTION
ROTO DIESEL D.P.A. ET D.P.C.**

**MA
146.1/1**

5

POSE

Préparer

- la pompe (voir Op. ② MA 146.0/2)

Poser

- la pompe et la positionner au milieu des boutonsnières
- les fixations sans les serrer.

Monter Fig. I

- le pignon d'entraînement de la pompe (1) serrer l'écrou (2) à la main.
- la courroie de la pompe, le brin → opposé au galet étant tendu (attention à ne pas faire tourner la pompe).

Desserrer Fig. I

- l'écrou (3) du tendeur, laisser agir le ressort du tendeur.

Serrer Fig. I

- l'écrou (3) du tendeur à **2 m.daN**
- l'écrou (2) du pignon à **5 m.daN**

Caler la pompe d'injection

Tourner le corps de la pompe d'injection vers le moteur, jusqu'au point de calage de celle-ci (aiguille face au «O» du comparateur).

Serrer Fig. II

- les fixations (4) de la pompe ; au cours du serrage, l'aiguille du comparateur ne doit pas bouger.

Serrage : 2,4 m.daN

Contrôler le calage de la pompe
(voir ② MA 146 0/1)

Déposer l'outillage

Poser

- le bouchon : **serrage à 2 m.daN** ou la plaque de visite

Plomber la pompe d'injection

Poser

- le carter de protection des courroies
- la garniture de passage de roue
- le ressort de rappel d'accélérateur
- le faisceau d'alimentation des injecteurs.

serrage : 2,5 m.daN

Accoupler

- le câble de ralenti accéléré
- le câble d'accélérateur
- le tube d'alimentation de carburant
- le tube de retour.

avec pompe D.P.C. Fig. III

Accoupler sur le correcteur de suralimentation

- le tube de retour gazole (6)
- le tube d'air (5).

Remettre en place le filtre à combustible.

Connecter

- le STOP électrique
- le câble négatif de la batterie

Amorcer le circuit de carburant à l'aide de la pompe manuelle sur le filtre.

Effectuer le réglage des commandes et du ralenti.
(voir Op. ② MA 146 0/1).



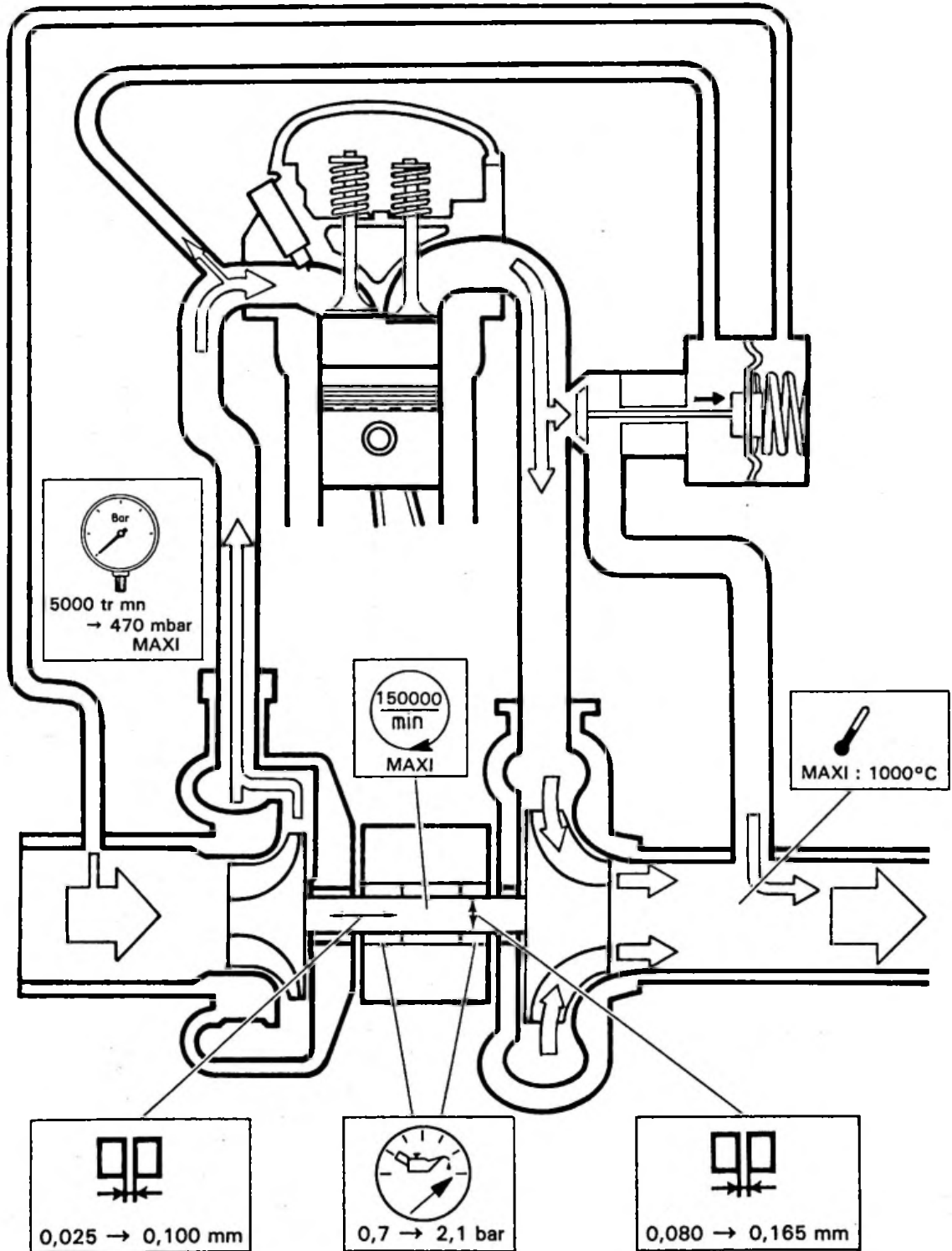
2

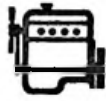


MA
151.00/1

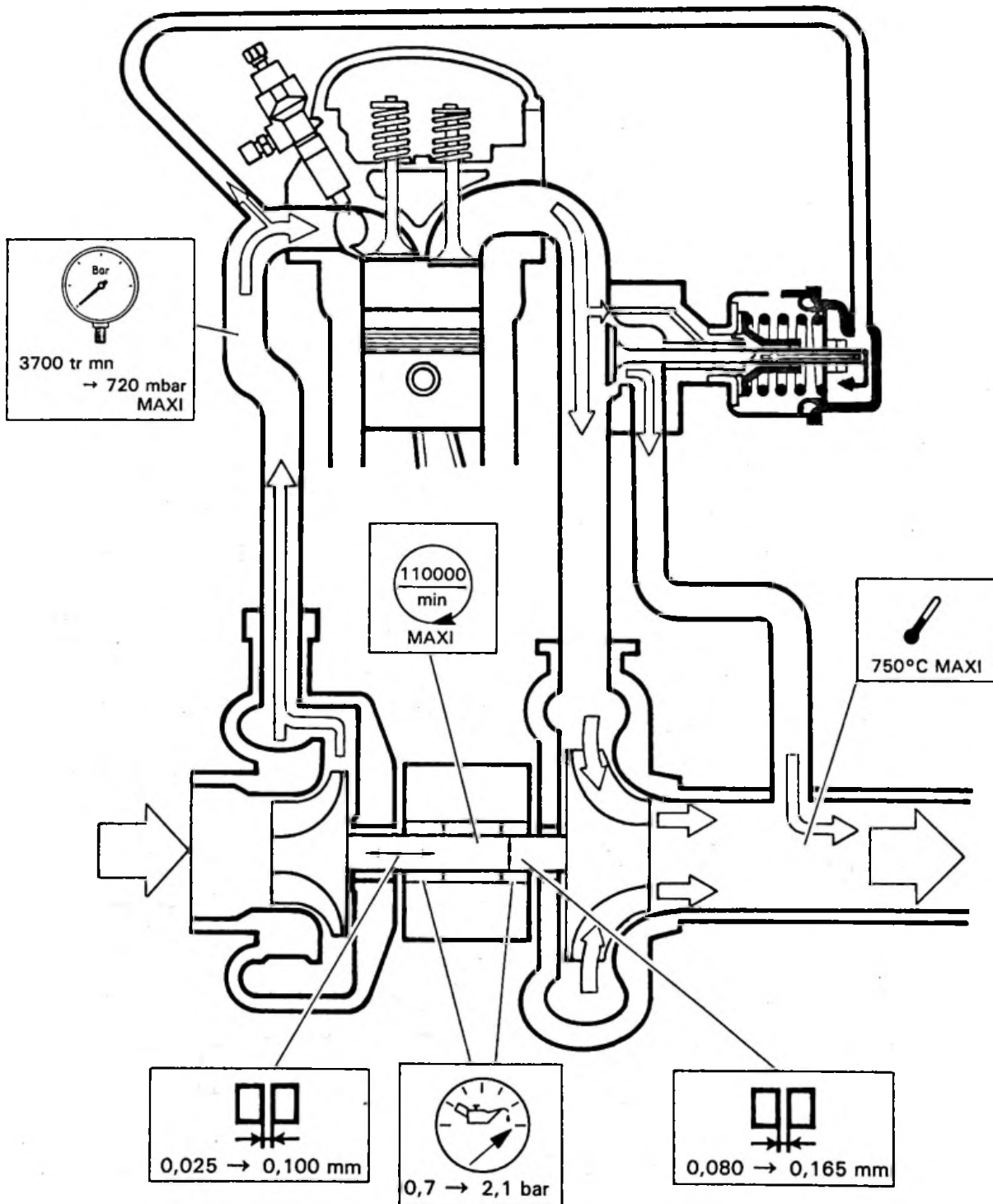
1

Garrett TA03 → M 25/662





Garrett TA03 → M 25/648





2

CARBURATION

MA
171.00/1

1

CARACTERISTIQUES ET POINTS
PARTICULIERS DE L'ALIMENTATION EN AIR



Les moteurs type **829.A5** et **J6T.A500** sont équipés d'un système d'admission d'air tempéré.

Ce système est destiné à maintenir une température minimum de l'air d'admission au carburateur. Il se compose principalement d'un senseur thermique et d'une capsule actionnant un volet.

Source thermique

Le senseur thermique est logé dans le tube de liaison entre le filtre à air et la tubulure d'admission au carburateur.

C'est un thermostat de type bilame soumis à la température de l'air d'admission.

Il commande par un système de clapet le passage d'une dépression vers la capsule.

Cette dépression est prise par un raccord à orifice calibré sur le tube de liaison entre le reniflard d'huile et la tubulure d'admission au carburateur et à la base du carburateur par un raccord en T afin d'intervenir suivant la charge moteur.

Le senseur thermique laisse passer la dépression par une température inférieure à 15°C et l'arrête sous une température supérieure à 25°C.

Entre ces deux extrêmes, la dépression est modulée.

Capsule à dépression.

La capsule située à l'entrée du filtre à air est soumise à cette dépression. Excitée, elle actionne un volet permettant l'admission d'air rechauffé provenant d'un piquage sur l'écran d'échappement. Au repos, le volet admet l'air frais pris derrière la calandre.



2

CARBURATION

MA
173.0/1

1

CONTROLE DE L'ALIMENTATION
EN ESSENCE



829.A5-J6T.A500

Pompe AC DELCO TYPE : PB3

CONTROLE DE LA PRESSION D'ESSENCE A L'AIDE DE L'APPAREIL 4005-T

- Mettre en place l'appareil **4005-T**. Fig. I.
 - Débrancher le tuyau de retour au réservoir, du carburateur et placer le bouchon (2).
 - Dévisser le robinet (1) d'un tour environ.
 - Mettre le moteur en marche.
- a) **Contrôler la pression d'essence à débit nul :**
- Visser à fond le robinet (1) et lire sur le manomètre la pression stabilisée qui doit être de : **325 mbars maxi.**
- b) **Contrôler l'étanchéité du clapet de refoulement de pompe :**
- Arrêter le moteur. **La pression ne doit pas chuter brutalement.**
- c) **Contrôler l'étanchéité du pointeau du carburateur :**
- Desserrer le robinet (1) et démarrer le moteur. Le laisser tourner quelques minutes.
 - Arrêter le moteur. **La pression ne doit pas chuter brutalement.**
 - Déposer l'appareil **4005-T** et brancher sur le carburateur les tuyaux d'arrivée et de retour au réservoir (après avoir déposé le bouchon (2)).

CONTROLE DE L'ETANCHEITE DE LA POMPE

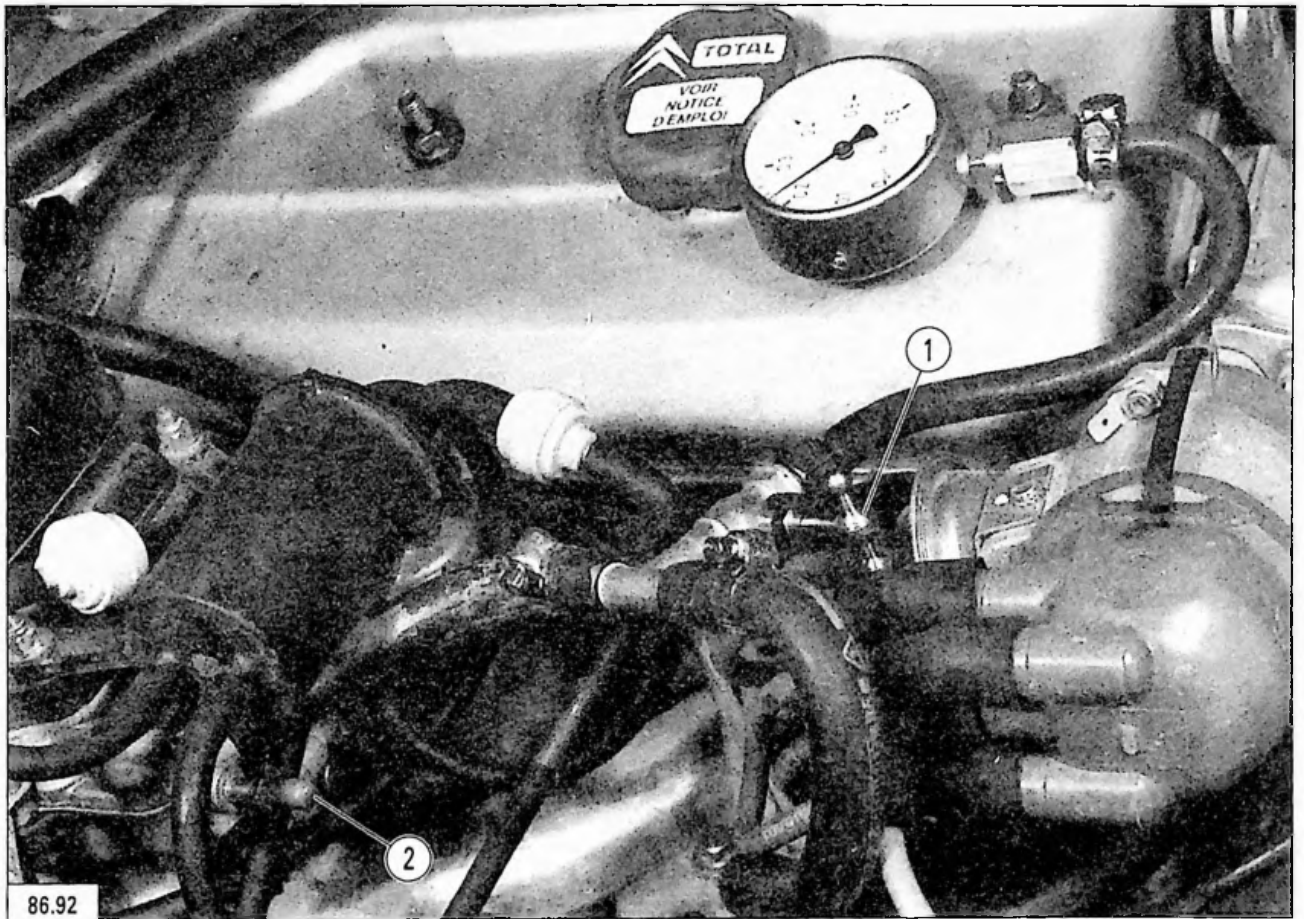
Obturer le tube de refoulement de pompe. Souffler de l'air comprimé sous 800 mbars dans le tube d'aspiration. Immerger la pompe dans un récipient contenant du Whit Spirite propre - aucune fuite ne doit être décelée.



2

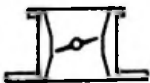
MA
173.0/1

3





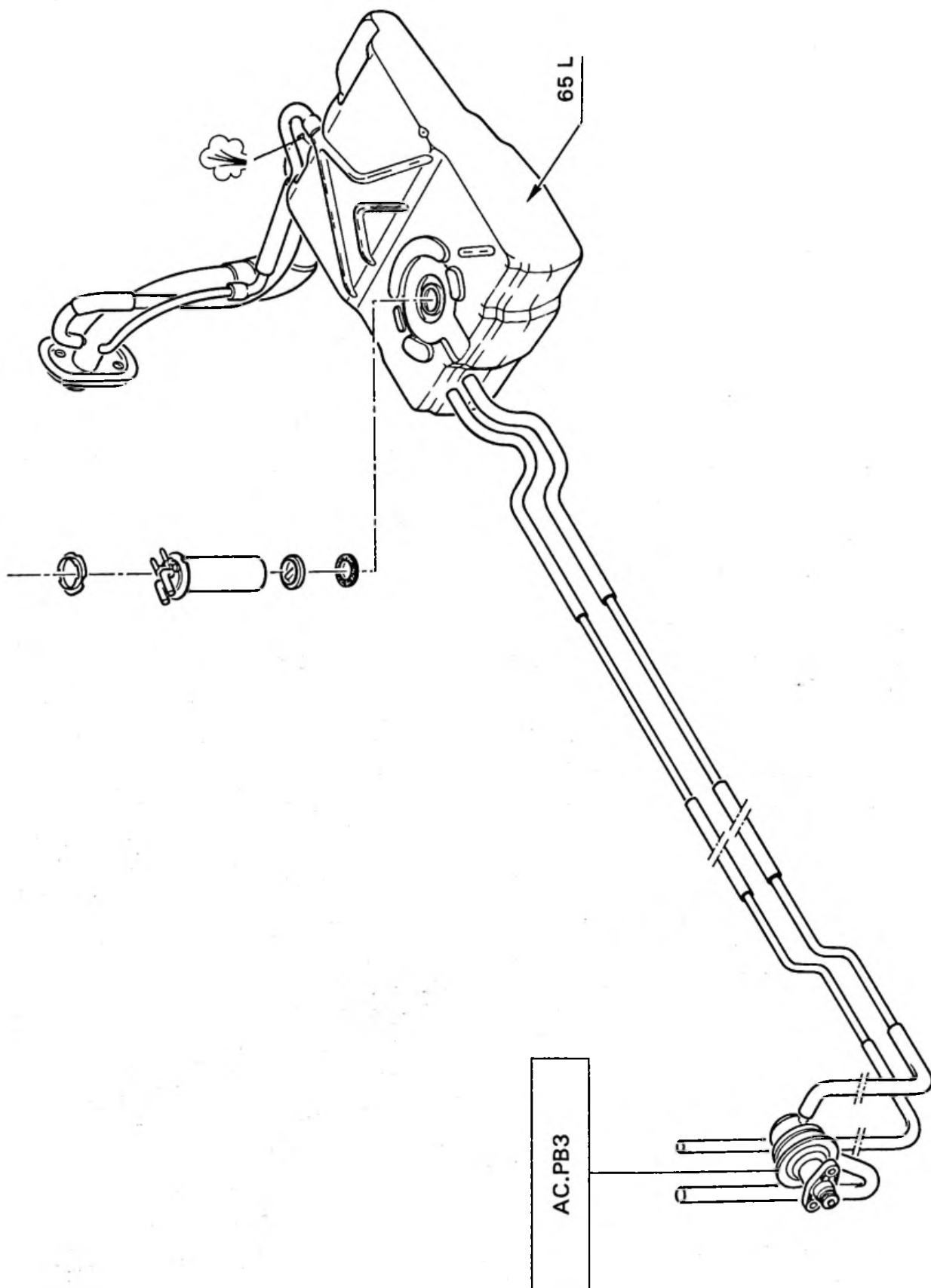
2

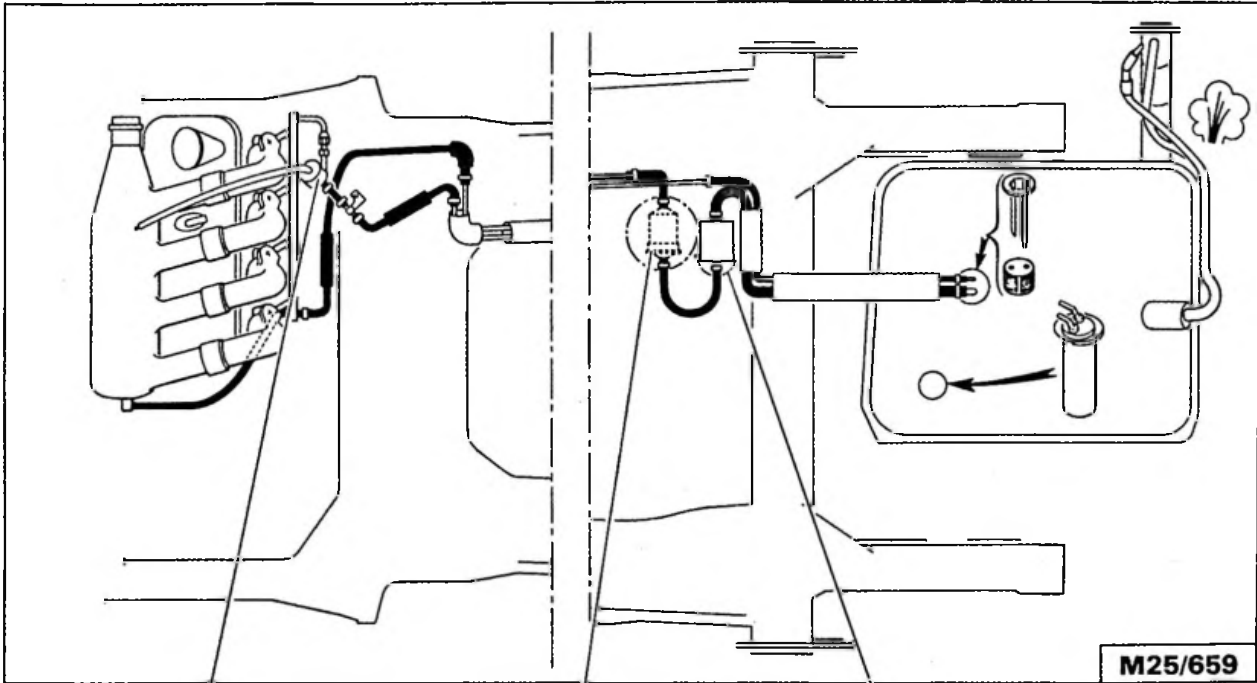
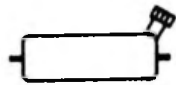


829/A5
J6T A 500

MA
175.00/1

1





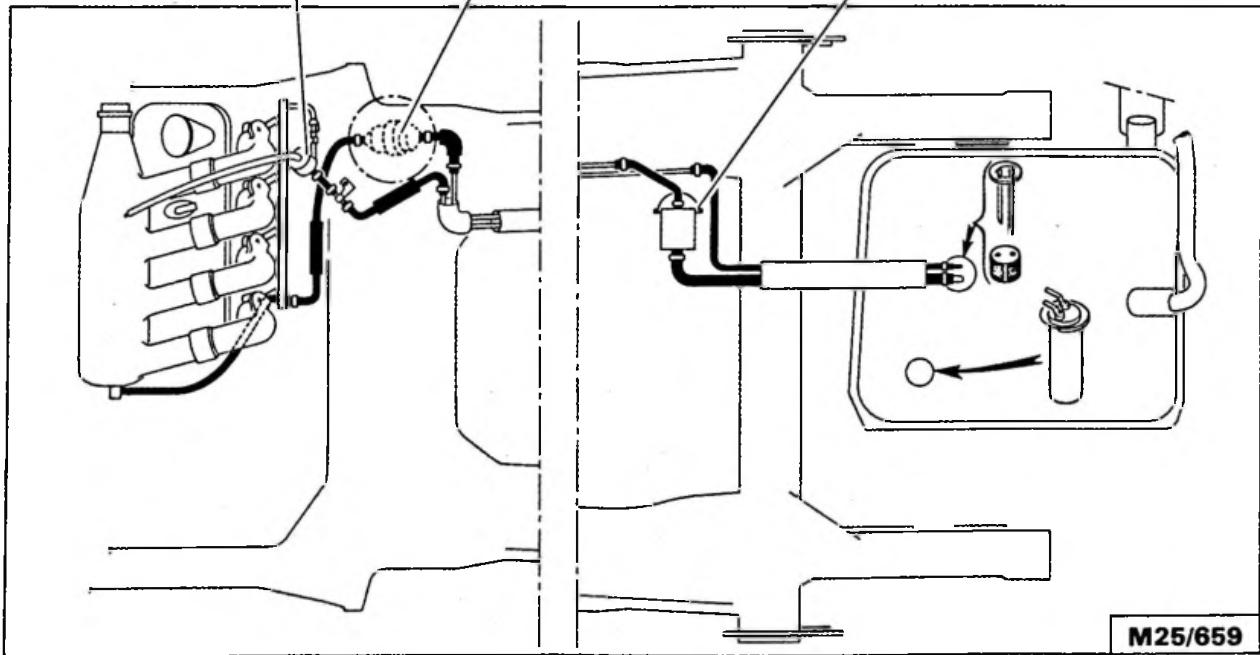
M25/659

BOSCH A 280 500 141

BOSCH A 450 024 108

BOSCH A 580 112 368

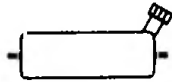
BOSCH A 280 500 160



M25/659



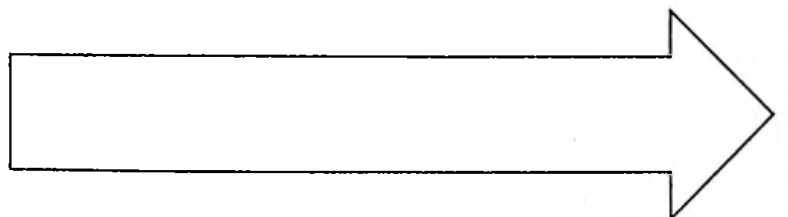
2

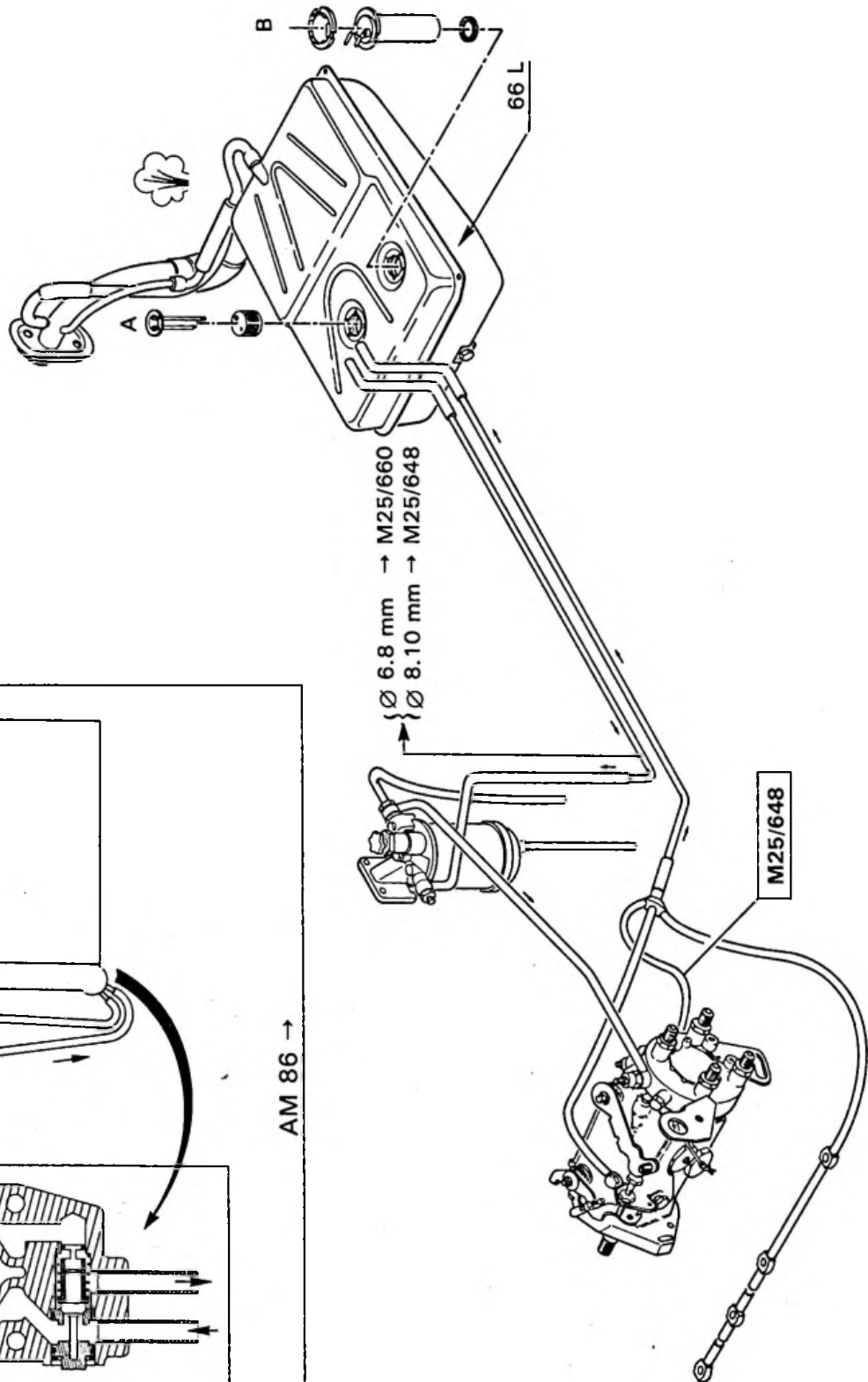
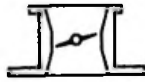
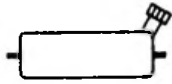


M25/660
M25/648

MA
175.00/3

1





AM 86 →

