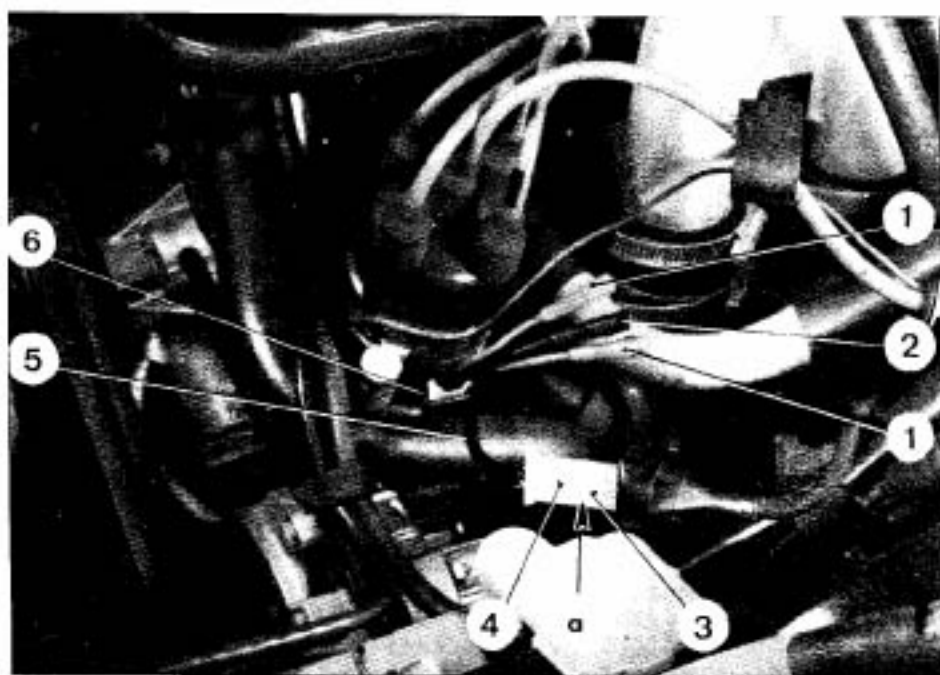


DEUXIEME PARTIE

Les contrôles suivants sont à effectuer sans le coffret 1494, le calculateur électronique étant normalement connecté.

14. Contrôler le déplacement des contacts de déclenchement de l'allumeur :

7897



Mettre en place le faisceau intermédiaire (5), entre le connecteur (6) du tiroir des contacts de déclenchement de l'allumeur et la câblerie du véhicule. S'assurer que le détrompeur «a» des raccords trois voies (3) et (4) correspondent.

- Faire tourner le moteur à 1500 tr/mn environ.

- Brancher le voltmètre

Le «-» sur la fiche (2) repérée noire

Le «+» successivement sur les fiches (1) repérées rouges.

L'aiguille se déplace d'abord vers la position maxi, puis oscille autour d'une valeur moyenne égale à 2,8 volts environ.

L'écart maximal de l'oscillation de part et d'autre de la valeur moyenne doit être égal à 1 volt.

Si l'écart maximal est supérieur à 1 volt : les contacts de déclenchement sont défectueux. Remplacer le tiroir des contacts de déclenchement. Déposer le faisceau intermédiaire (5) et mettre en place sur le tiroir des contacts de déclenchement de l'allumeur, le connecteur et le capuchon caoutchouc.

15. Contrôler le fonctionnement du contacteur sur axe de papillon :

Moteur au ralenti, désaccoupler de la tubulure d'admission, le tuyau caoutchouc de liaison à la commande d'air additionnel : le régime moteur doit osciller constamment entre 1100 et 1800 tr/mn.

Ouvrir légèrement le papillon des gaz : le régime ne doit plus osciller. Sinon, régler le contacteur sur axe de papillon (voir § 7/1 a, même opération).

16. Contrôler l'interrupteur de pleine charge (16) :

Retirer le connecteur de l'interrupteur de pleine charge.

Déposer l'interrupteur de pleine charge du tablier de la caisse en laissant le tube souple caoutchouc de l'interrupteur de pleine charge accouplé à la tubulure d'admission.

1) Démarrer le moteur.

Moteur au ralenti, brancher l'ohmmètre (**IMPÉRATIVEMENT SUR L'ECHELLE 1 M Ω minimum**) aux deux bornes de l'interrupteur de pleine charge.

Lire ∞

2) Arrêter le moteur, désaccoupler le tube souple caoutchouc de l'interrupteur de pleine charge.

Lire 0

Sinon l'interrupteur de pleine charge est défectueux, le remplacer.

NOTA -

a) Si le tube souple est désaccouplé de l'interrupteur de pleine charge lorsque le moteur tourne au ralenti, celui-ci doit « galoper », le mélange étant trop riche.

b) Si le tube souple de la sonde de pression et celui de l'interrupteur de pleine charge sont intervertis sur le boîtier d'admission, le moteur doit avoir des « trous » à la reprise.

REMARQUE IMPORTANTE -

Les contrôles effectués précédemment permettent de vérifier chacun des organes du dispositif d'injection électronique, à l'exception du **calculateur électronique**.

Avant d'incriminer le calculateur électronique :

1) Vérifier avec soin les cinq masses :

- du régulateur de tension «a»,
- du faisceau d'injection «b»,
- de la batterie «c»,
- de la pompe électrique «d»,
- de la caisse du véhicule «e»,

Voir figures page ci-contre

Vérifier le serrage des vis et tirer sur les fils pour s'assurer qu'ils sont bien sertis dans leurs cosses.

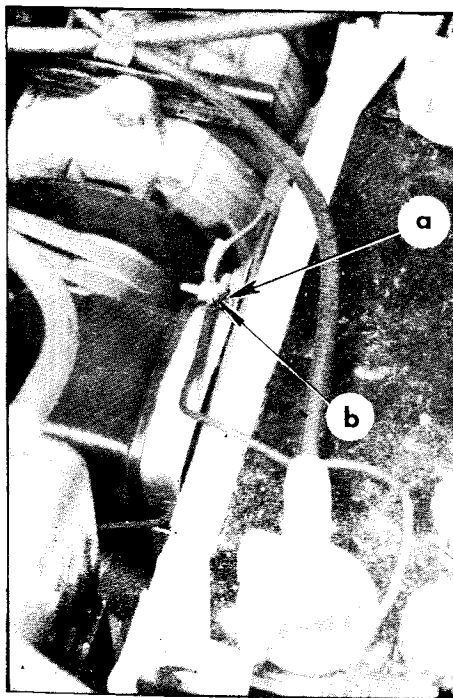
2) Etant donné la difficulté de contrôle des contacts des fiches de la câblerie sur les différents organes du dispositif d'injection électronique, il faut faire un essai avec une nouvelle câblerie.

3) **Faire un essai sur route.** Si des anomalies de fonctionnement subsistent, déconnecter le fil d'excitation (repère jaune) de l'alternateur et refaire l'essai sur route :

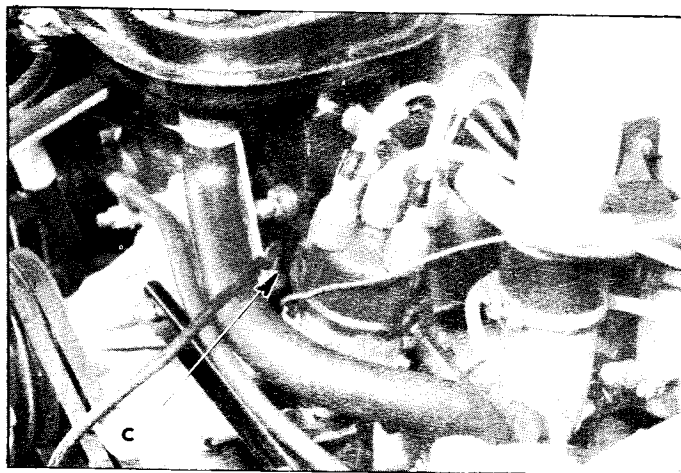
Les anomalies disparaissent : l'alternateur ou le régulateur sont défectueux. Les contrôler et remplacer l'organe défectueux.

Les anomalies subsistent : le calculateur est défectueux, le remplacer.

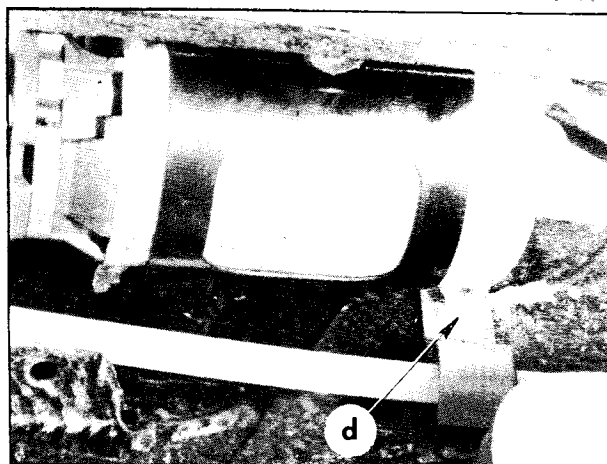
5895



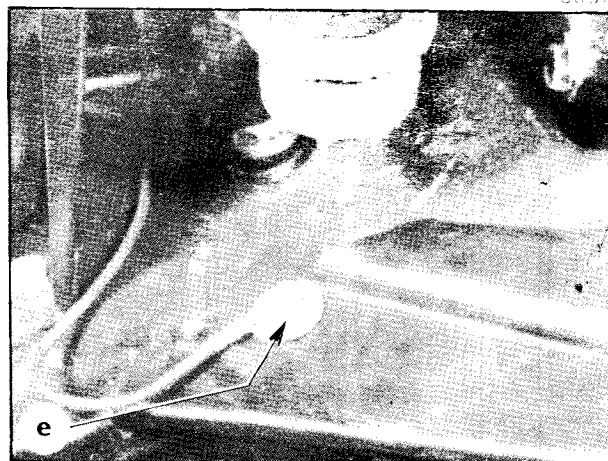
5875



5510



5637

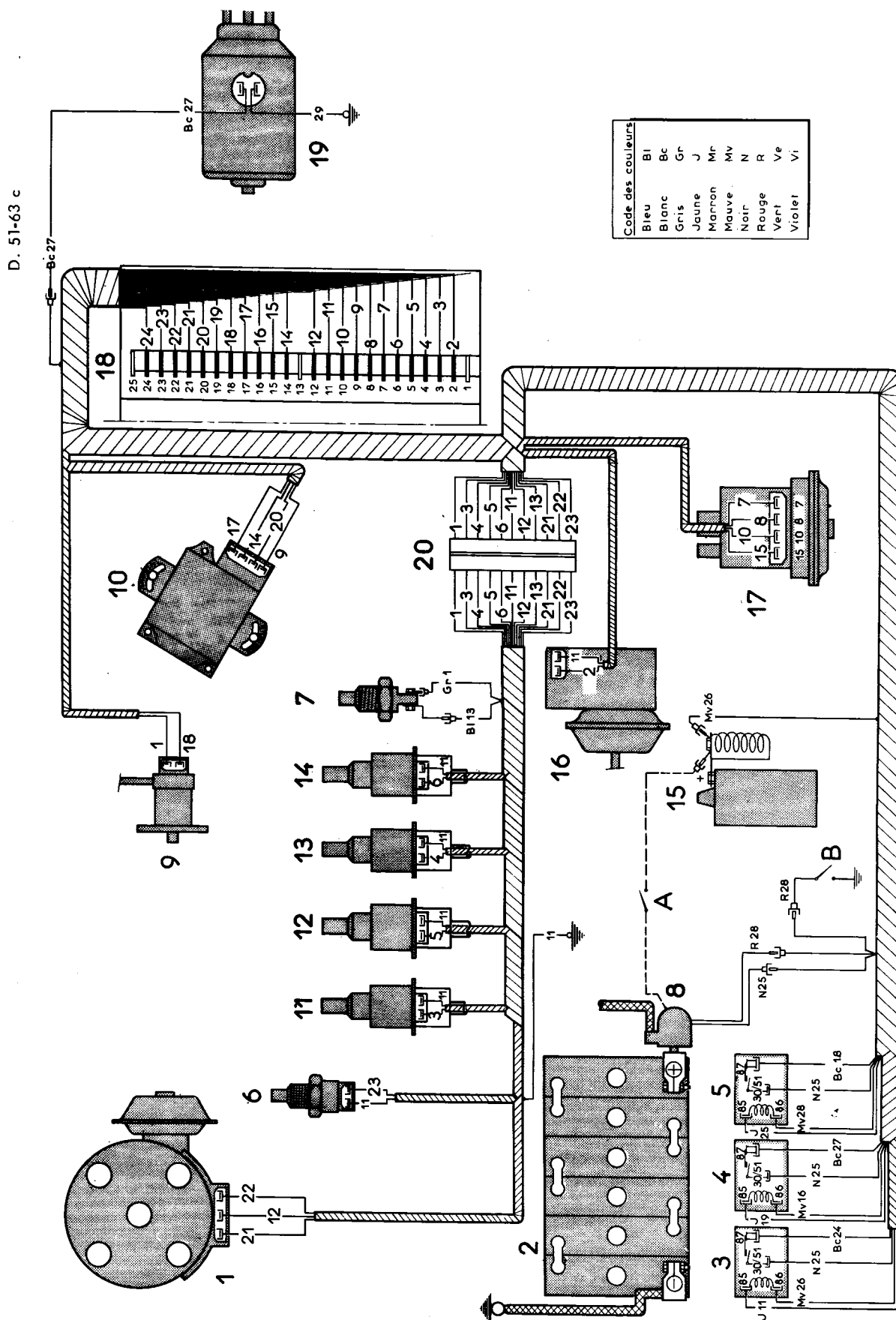


SCHEMA D.IE 511-00 a

DISPOSITIF D'INJECTION ELECTRONIQUE

Véhicules D.IE - tous types - sortis de Mars 1970 à Avril 1971

(Voir Opération D.IE 511-00 a)



VEHICULES D.I.E (tous types) sortis de Mars 1970 à Avril 1971

Le schéma d'électrification D.I.E - 511-00 α de ces véhicules ne diffère du schéma d'électrification D.I.E - 511-00 des véhicules sortis précédemment, que par :

- 1) La câblerie est en deux parties. Un connecteur douze voies à broches (20) relie ces deux parties.
- 2) Le repère des différents fils est en partie modifié. Des numéros auto-collants remplacent les repères couleur.

Le contrôle du dispositif d'injection décrit dans cette gamme correspond au schéma d'électrification D.I.E - 511-00. Pour que celle-ci s'applique au nouveau schéma d'électrification D.I.E - 511-00 α, il faut tenir compte de la correspondance des fils suivants :

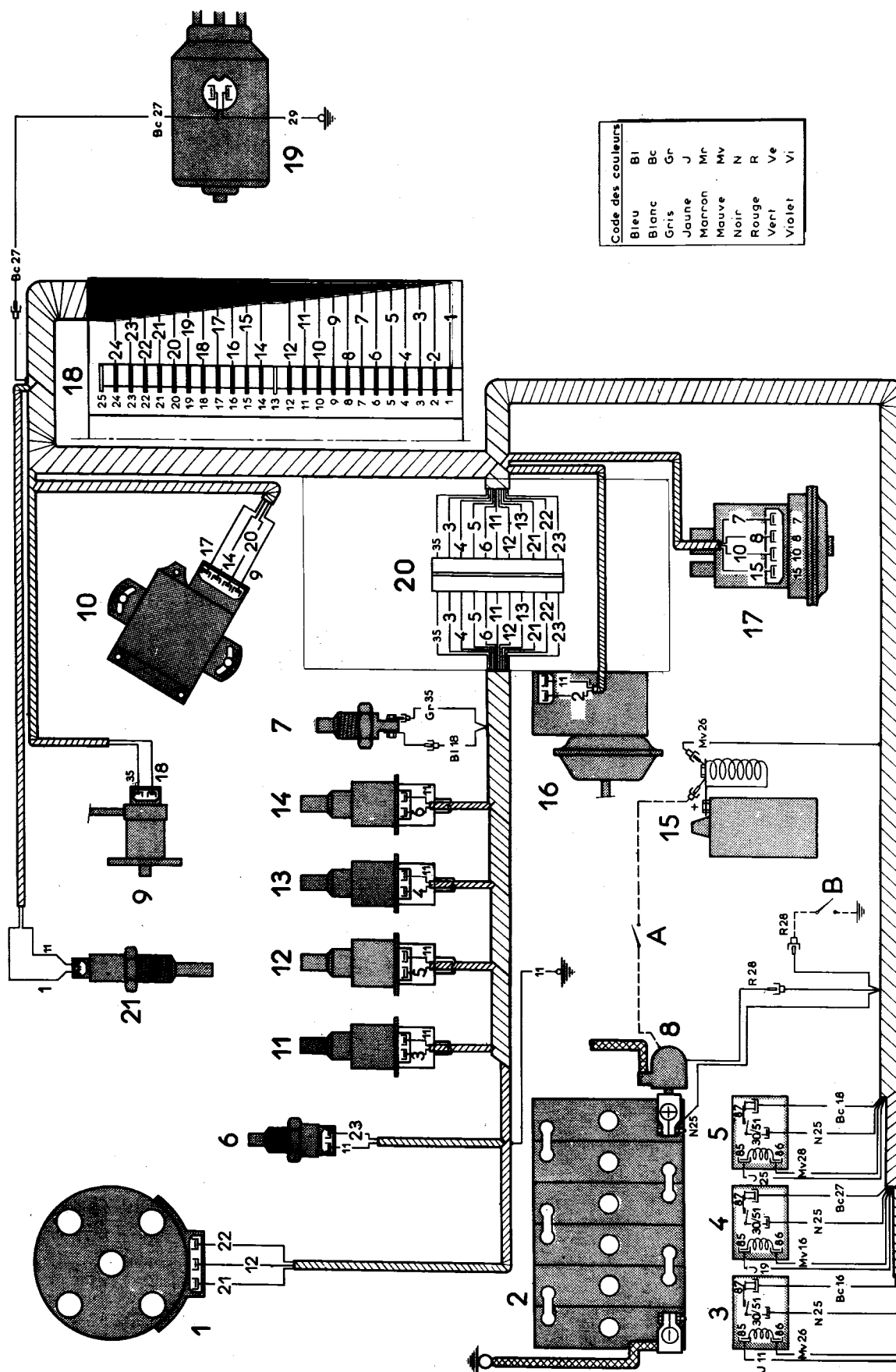
SCHEMA : D.I.E - 511-00	SCHEMA : D.I.E - 511-00 α
J 1, N 1	J 25, N 25
J-Mr 2, Mr 2, Bc 2, Mv 2	16, 24 , Bc 24, Mv 16
Mv 3, Vi 3	Mv 26, Mv 26
J 4, J 4	J 19, 19
Bc 5, Bc 5	Bc 27, Bc 27
Mv 6, R 6	Mv 28, R 28
Vi 7, Bc 7, Bl 7	18 , Bc 18 (13), Bl 13
Ve-Gr 8, Gr 8	7, 7
Ve-Mr 9, Mr 9	8, 8
J-Vi 10, Vi 10	10, 10
J-Ve 11, J 11	15, 15
R-Bl 12, Bl 12	2, 2
J-Bc 13, J 13	9, 9
Bl 14, Bl 14	20, 20
J-Gr 15, Gr 15	14, 14
Bc 16, Bc 16	17, 17
Gr 17, Gr 17	1, (1) , Gr 1
Ve 18, Ve 18	23, (23) , 23
J-R 19, J 19	12, (12) , 12
R 20, R 20	21, (21) , 21
Gr 21, Gr 21	22, (22) , 22
Ve- Bc 22, Bc 22	3, (3) , 3
Ve-Bl 23, Bl 23	5, (5) , 5
Ve-Vi 24, Vi 24	4, (4) , 4
Ve-R 25, R 25	6, (6) , 6
J-Bl 26, J 26, 26	11, J 11, (11) , 11
27	29

NOTA : Les chiffres entre parenthèses indiquent les repères des fils du connecteur (20).

SCHEMA DX.IE. 511-00
DISPOSITIF D'INJECTION ELECTRONIQUE
Véhicules DX.IE sortis depuis Avril 1971

(Voir Opération DX.IE. 511-00)

D. 51-43 d



SCHEMA DJ.IE. 511 -00

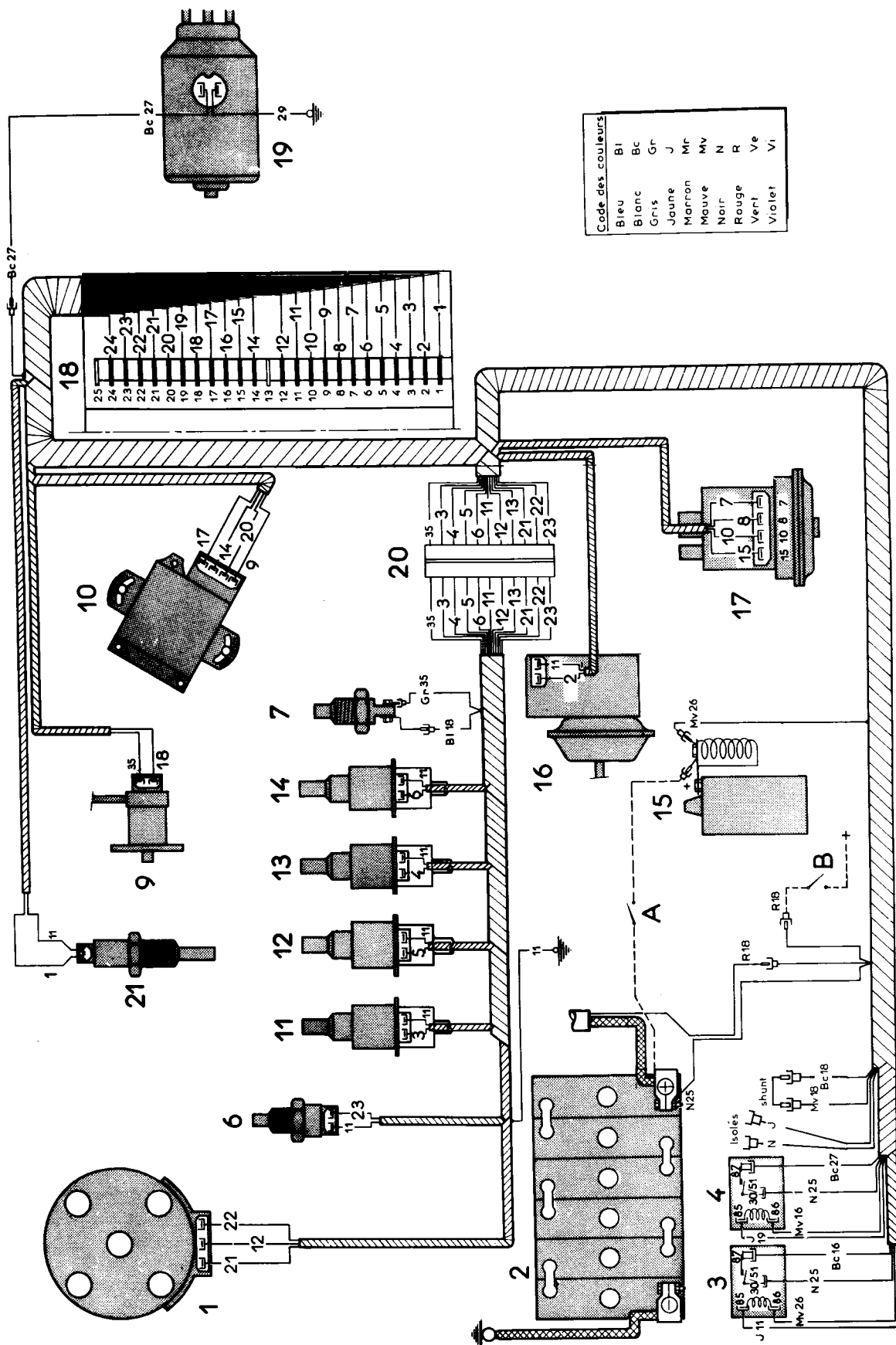
DISPOSITIF D'INJECTION ELECTRONIQUE

Véhicules DJ.IE. sortis depuis Avril 1971

(voir Opération DJ.IE. 511-00)

D. 51-63 e

Code des couleurs	
Bleu	Bi
Blanc	Bc
Gris	Gr
Jaune	J
Marron	Mr
Mauve	Mv
Noir	N
Rouge	R
Vert	Ve
Violet	Vi



VEHICULES D.IE. (tous types) sortis depuis Avril 1971

Les schémas d'électrification DX.IE 511-00 et DJ.IE 511-00 de ces véhicules ne diffèrent du schéma d'électrification D.IE 511-00 (Véhicules sortis avant Mars 1970) que par :

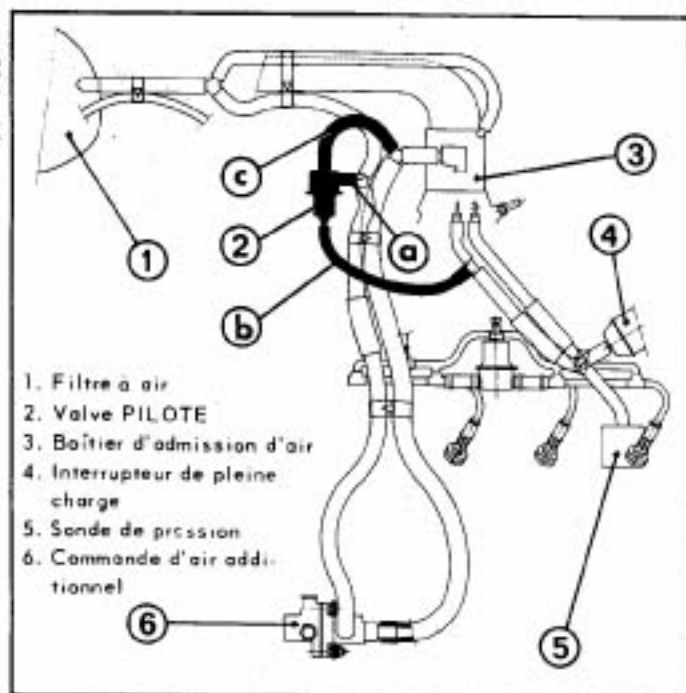
- 1) La câblerie est en deux parties. Un connecteur douze voies à broches (20) relie ces deux parties.
- 2) L'addition d'une sonde de température d'air (calculateur modifié).
- 3) Le relais de démarrage et le relais d'impulsion sont supprimés sur DJ.IE.
- 4) Le repère des différents fils est en partie modifié. Des numéros auto-collants remplacent les repères couleur.

Le contrôle du dispositif d'injection décrit dans cette gamme correspond au schéma d'électrification D.IE 511-00. Pour que celle-ci s'applique aux nouveaux schémas d'électrification DX.IE 511-00 et DJ.IE 511-00, il faut tenir compte de la correspondance des fils suivants :

SCHEMAS		
D. IE 511-00	DX. IE 511-00	DJ. IE 511-00
J 1, N 1	J 25, N 25	N, J (isolés)
J-Mr 2, Mr 2, Bc 2, Mv 2	16, 24 , Bc 16, Mv 16	16, 24 , Bc 16, Mv 16
Mv 3, Vi 3	Mv 26, Mv 26	Mv 26, Mv 26
J 4, J 4	J 19, 19	J 19, 19
Bc 5, Bc 5	Bc 27, Bc 27	Bc 27, Bc 27
Mv 6, R 6	Mv 28, R 28	Mv 18, R 18
Vi 7, Bc 7, Bl 7	18 , Bc 18, (13), Bl 18	18 , Bc 18, (13), Bl 18
Ve-Gr 8, Gr 8	7, 7	7, 7
Ve-Mr 9, Mr 9	8, 8	8, 8
J-Vi 10, Vi 10	10, 10	10, 10
J-Ve 11, J 11	15, 15	15, 15
R-Bl 12, Bl 12	2, 2	2, 2
J-Bc 13, J 13	9, 9	9, 9
Bl 14, Bl 14	20, 20	20, 20
J-Gr 15, Gr 15	14, 14	14, 14
Bc 16, Bc 16	17, 17	17, 17
Gr 17, Gr 17	35, (35), Gr 35	35, (35), Gr 35
Ve 18, Ve 18	23, (23), 23	23, (23), 23
J-R 19, J 19	12, (12), 12	12, (12), 12
R 20, R 20	21, (21), 21	21, (21), 21
Gr 21, Gr 21	22, (22), 22	22, (22), 22
Ve-Bc 22, Bc 22	3, (3), 3	3, (3), 3
Ve-Bl 23, Bl 23	5, (5), 5	5, (5), 5
Ve-Vi 24, Vi 24	4, (4), 4	4, (4), 4
Ve-R 25, R 25	6, (6), 6	6, (6), 6
J-Bl 26, J 26, 26	11, J 11, (11), 11	11, J 11, (11), 11
27	29	29
Sonde de température d'air (21)	1	1

NOTA : Les chiffres entre parenthèses indiquent les repères des fils du connecteur (20).

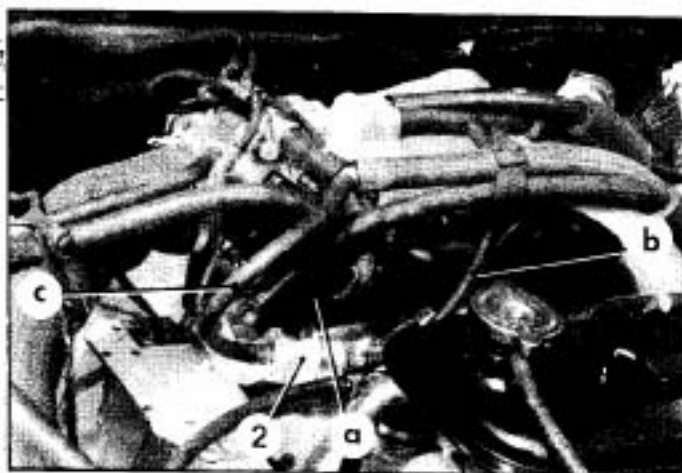
VEHICULES DJ.IE | 9/1972



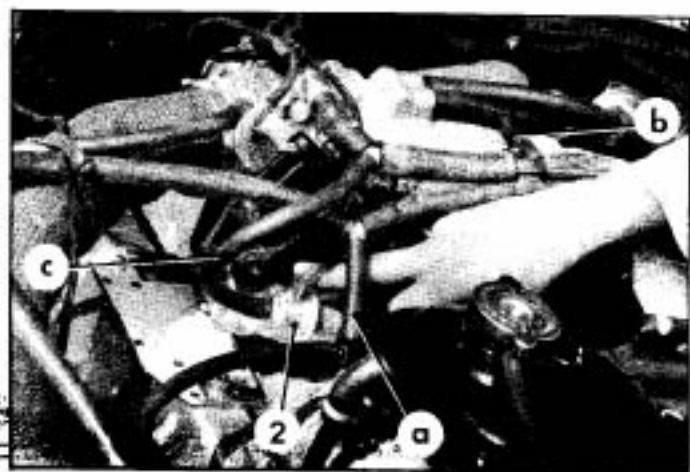
Le circuit « DECEL » :

Véhicules DJ.IE sortis depuis Septembre 1972.

Pour répondre aux normes antipollution, un apport d'air supplémentaire s'effectue au « lâcher » de la pédale d'accélérateur (papillon d'admission d'air fermé). Pendant une partie de la décélération, il n'y a plus de coupure d'injection comme sur les modèles précédents. L'admission d'air supplémentaire, au moyen d'une valve PILOTE a un effet favorable de balayage pour brûler les « imbrûlés ». Par conséquent, à la décélération, l'injection est maintenue, et l'essence injectée est dosée en fonction de la quantité d'air admis par le système « DECEL » (valve PILOTE) pour constituer un mélange parfaitement combustible.



REMARQUE : Sur les véhicules DX.IE, le circuit antipollution est constitué par le système de ralenti accéléré. Sur ces modèles, sortis depuis Septembre 1972, comme sur les modèles DJ.IE, il n'y a plus de coupure d'injection. L'action de l'apport d'air supplémentaire au « lâcher » de la pédale d'accélérateur est supprimée quand on appuie sur la pédale de frein.



17. Contrôler le circuit antipollution dit « DECEL » :

Amener le régime moteur à 2500-3000 tr/mn et débrancher le tuyau « a » de la valve PILOTE (2).

A l'aide de l'index, vérifier si la dépression (suction) se fait sentir. Dans le cas contraire, vérifier les tuyaux « b » et « c » et leur branchement. S'ils sont en bon état, la valve PILOTE est défectueuse, la remplacer.