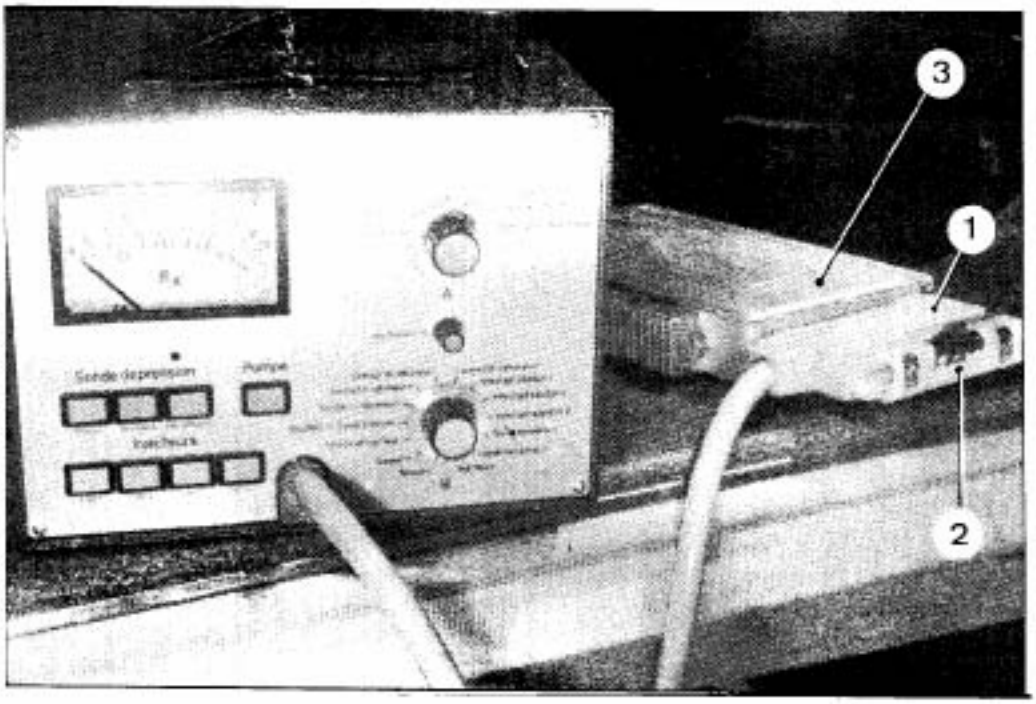
II.DEUXIEME PARTIE

Le connecteur (1) du contrôleur BOSCH EFAW 228 S 11 et le connecteur (2) du calculateur électronique étant enfichés, CONNECTER LE CALCULATEUR ELECTRONIQUE (3) au connecteur (1) du contrôleur BOSCH.

7193



15. Contrôler le déplacement des contacts de déclenchement de l'allumeur déclencheur :
- Commutateur **A** : position **Contact 1 (allumeur).**
- **Faire tourner le moteur à 1500 tr/mn environ et placer le commutateur A successivement sur les positions Contact 1 (allumeur) et Contact II (allumeur).**
- VOLTMETRE - L'aiguille se déplace d'abord vers la position maxi puis oscille autour d'une valeur moyenne. L'écart maximal de la valeur moyenne doit être de **deux divisions** (lues sur l'échelle supérieure - voltmètre) sur les positions **Contact I et Contact II.**

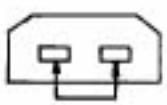
L'écart maximal est supérieur à deux divisions (échelle supérieure - voltmètre) :
Les contacts de déclenchement sont défectueux. Remplacer le tiroir des contacts de déclenchement.

16. Contrôler le fonctionnement du contacteur sur axe de papillon :
- Commutateur **A** : position **Contact I (allumeur) ou Contact II (allumeur).**
- 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 moteur ne doit plus osciller. Sinon, régler le contacteur sur axe de papillon (voir § 8-1 a).

17. Contrôler l'interrupteur de pleine charge (16) :
- Commutateur **A** : position **Interrupteur de pression.**

Vérifier le positionnement du connecteur sur l'interrupteur de pleine charge.
1) Moteur arrêté, contact mis, l'aiguille indique une valeur inférieure à 6 (échelle supérieure - voltmètre)
2) Démarrer le moteur.

Moteur au ralenti, l'aiguille indique une valeur supérieure à 17 (échelle supérieure - voltmètre), sinon :
L'aiguille indique 0 :
Retirer le connecteur de l'interrupteur (16) de pleine charge et shunter les bornes du connecteur :



Si l'aiguille indique une valeur supérieure à 17,
vérifier -- le fil entre le calculateur électronique (18) borne 2 (R-B1 12) et l'interrupteur (16) de pleine charge (B1 12),
- le fil 26 entre l'interrupteur (16) de pleine charge et la masse (26) sur régulateur-relais ,
- la masse (26) sur régulateur-relais.

Si ces fils et la masse (26) sont corrects, l'interrupteur (16) de pleine charge est défectueux, le remplacer.

Correctif N° 2 au Manuel 583-1

3) Ouvrir brutalement le papillon des gaz : l'aiguille oscille entre les deux valeurs indiquées précédemment.
Si l'aiguille ne descend que légèrement :

- Débrancher le tube souple de liaison de l'interrupteur (16) à la tubulure d'admission :
le moteur, au ralenti, « galope » (mélange trop riche).
Sinon, remplacer l'interrupteur de pleine charge.

18. Couper le contact.
- Déposer le contrôleur BOSCH EFAW 228 S 11.
- Poser le calculateur électronique.

III. TROISIEME PARTIE

REMARQUE IMPORTANTE :

L'appareil de contrôle BOSCH EFAW 228 S 11 permet 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 13

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

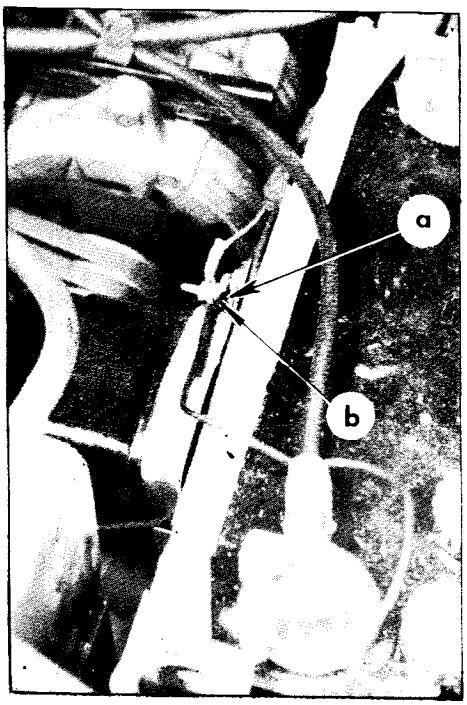
2) **Etant donné la difficulté de contrôle des contacts des fiches de la câblerie sur les différents organes du dispositif d'injection électronique, il faut faire un essai avec une nouvelle câblerie.**

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** :

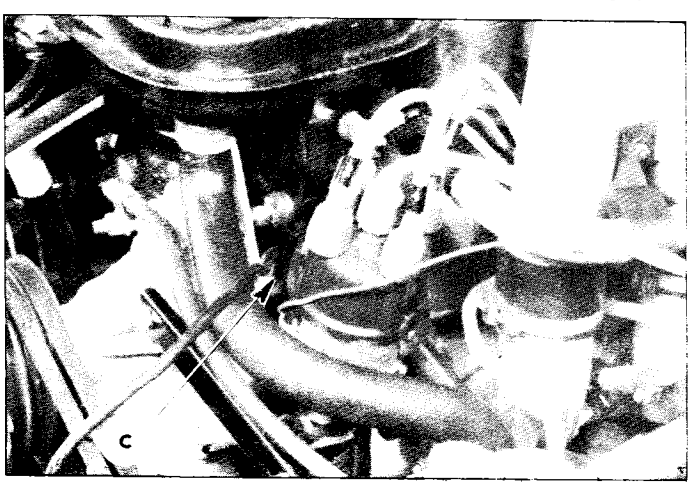
Les anomalies disparaissent : l'alternateur ou le régulateur sont défectueux. Les contrôler et remplacer l'organe défectueux.

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

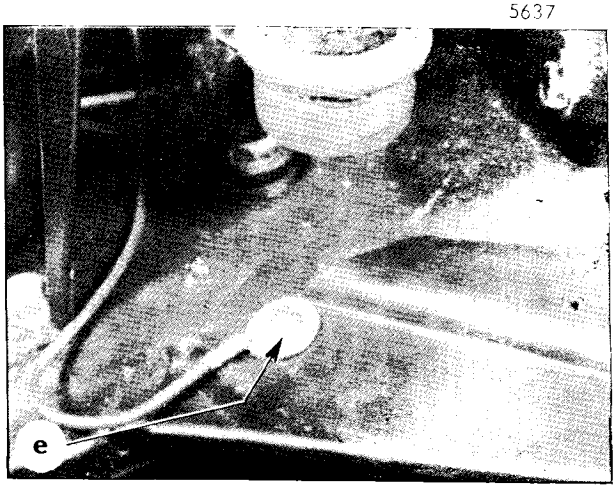
5895



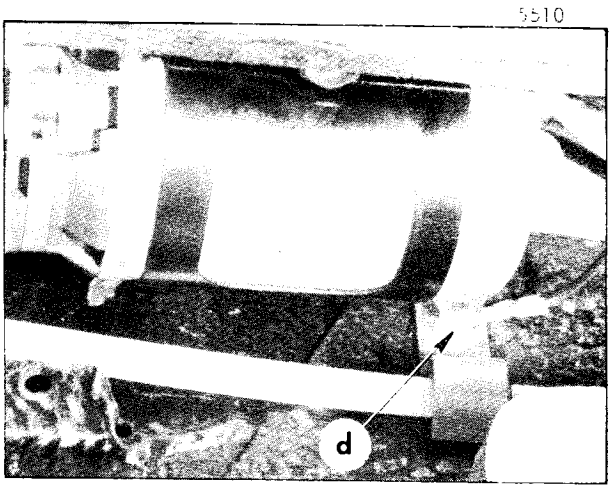
5875



5637



5510



Additif N° 2 au Manuel 583-1

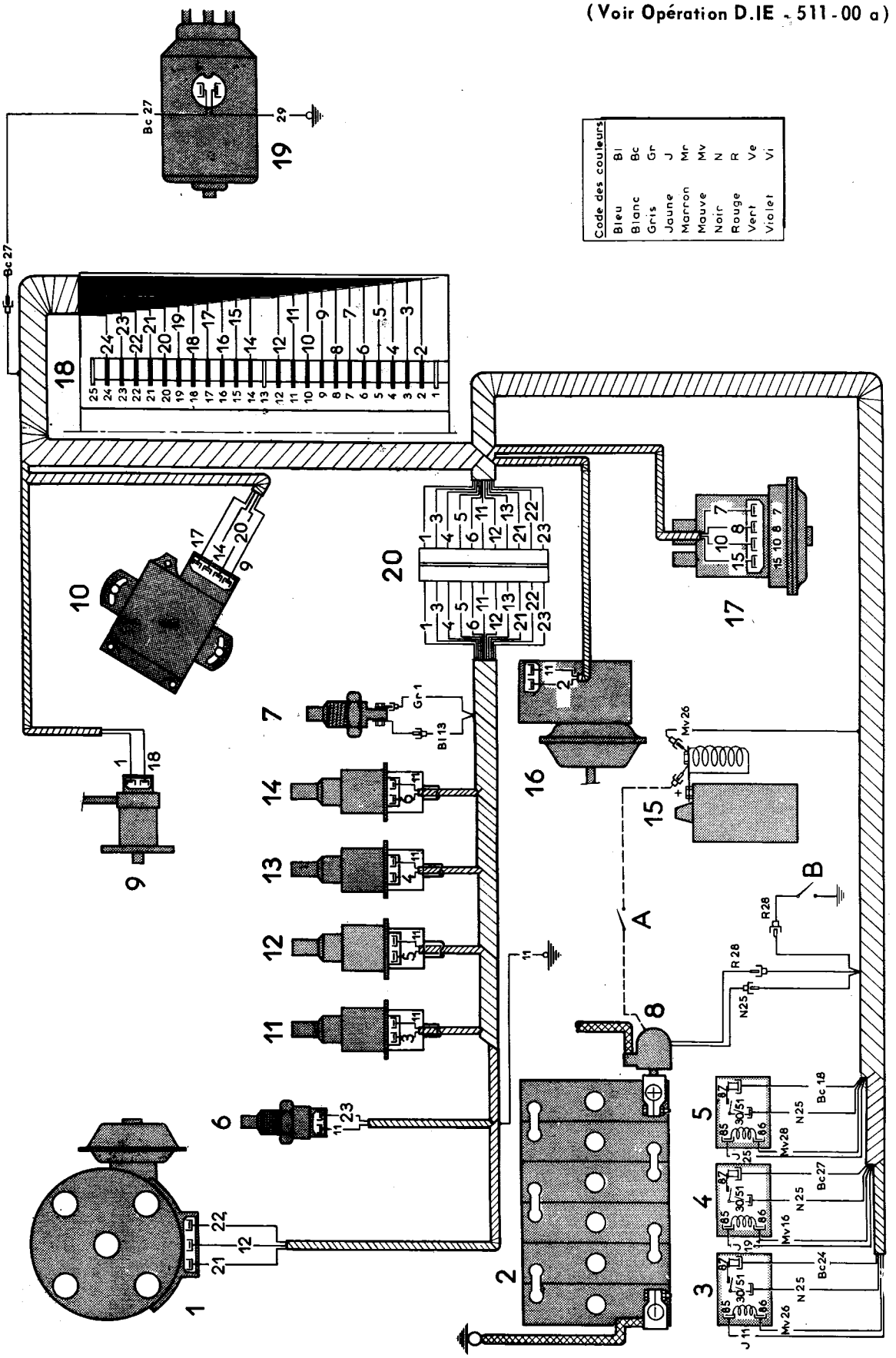
SCHEMA D.IE - 511-00 a

DISPOSITIF D'INJECTION ELECTRONIQUE

Véhicule D.IE - Tous Types - sortis de Mars 1970 à Avril 1971

(Voir Opération D.IE - 511-00 a)

D 51-63 c



VEHICULES D.IE (Tous Types) *sortis de Mars 1970 à Avril 1971*

Le schéma d'électrification D.IE - 511-00 a de ces véhicules ne diffère du schéma d'électrification D.IE - 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.IE - 511-00. Pour que celle-ci s'applique au nouveau schéma d'électrification D.IE - 511-00 a, il faut tenir compte de la correspondance des fils suivants.

SCHEMA : **D.IE - 511-00**	SCHEMA : **D.IE - 511-00 a**
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, BI 7	**18**, Bc 18 **(13)**, BI 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-BI 12, BI 12	**2, 2**
J-Bc 13, J 13	**9, 9**
BI 14 , BI 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-BI 23, BI 23	**5, (5), 5**
Ve-Vi 24, Vi 24	**4, (4), 4**
Ve-R 25, R 25	**6, (6), 6**
J-BI 26, J 26, 26	**11,** J 11, **(11),** 11
27	29

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

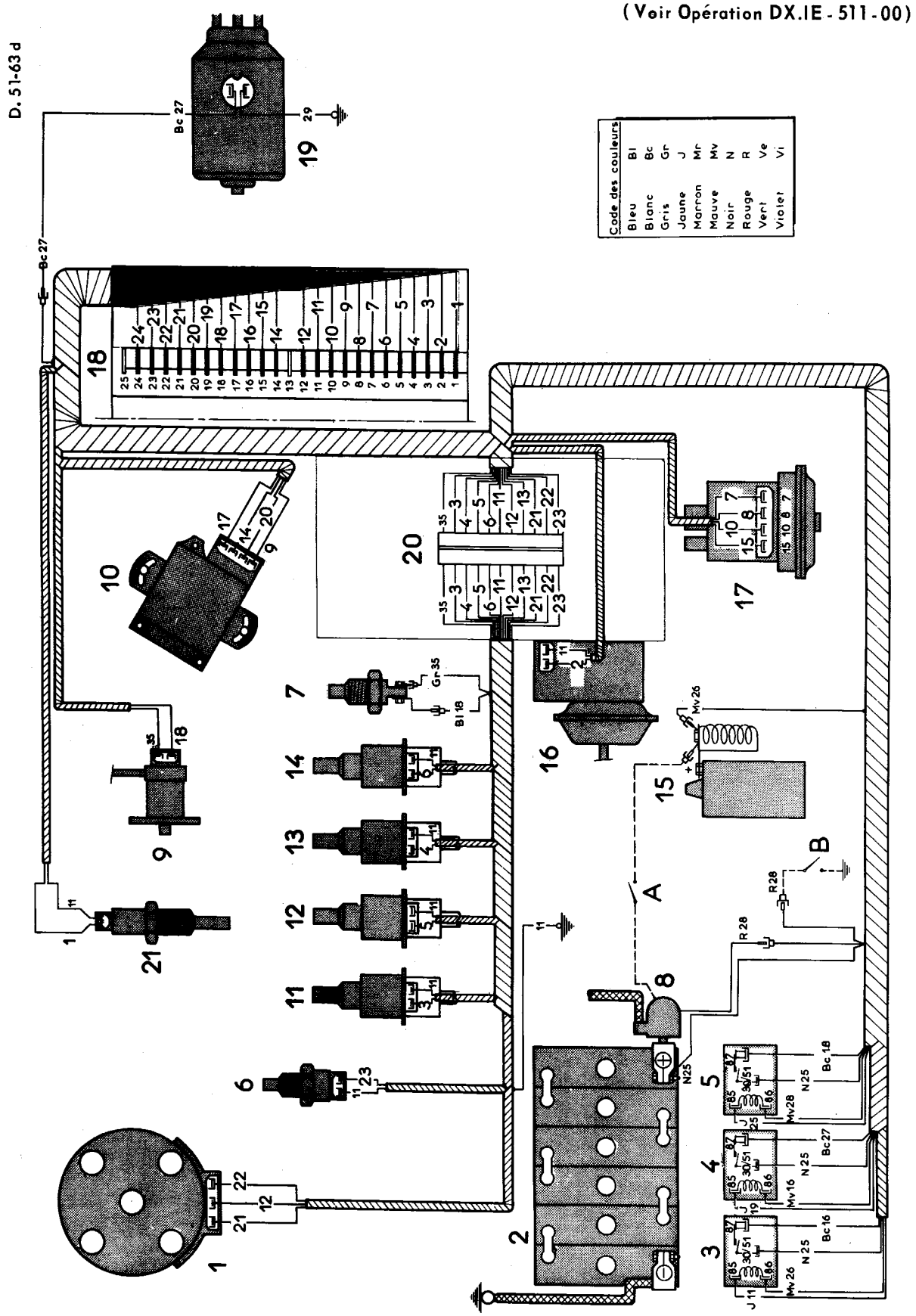
Additif N°2 au Manuel 583-1

SCHEMA DX.IE - 511 - 00

DISPOSITIF D'INJECTION ELECTRONIQUE

Véhicules DX.IE sortis depuis Avril 1971

(Voir Opération DX.IE - 511 - 00)



SCHEMA DJ.IE 511-00

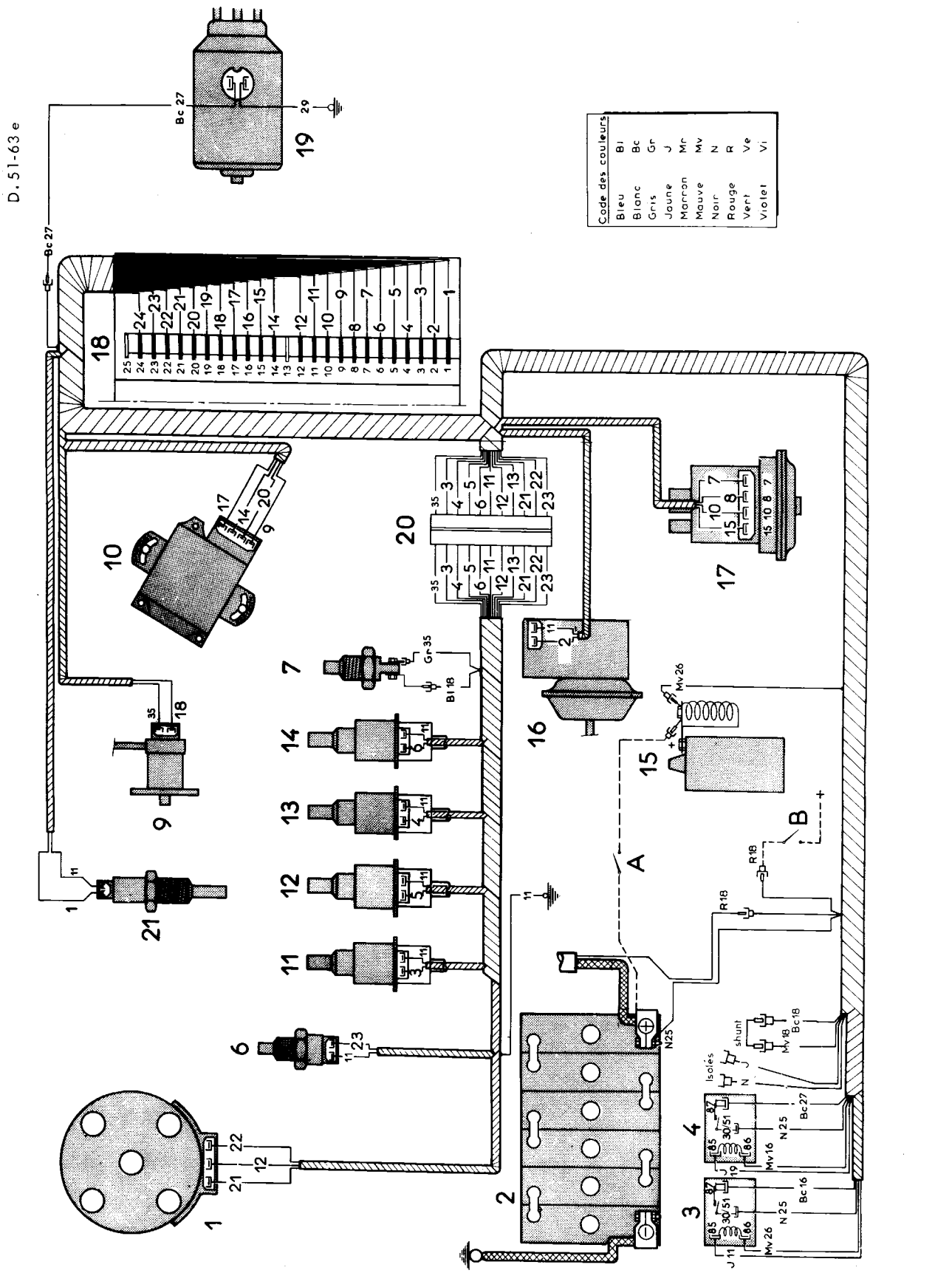
DISPOSITIF D'INJECTION ELECTRONIQUE

Véhicules DJ.IE. sortis depuis Avril 1971

(Voir Opération DJ.IE 511-00)

D. 51-63 e

Additif N° 2 au Manuel 583-1



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 :

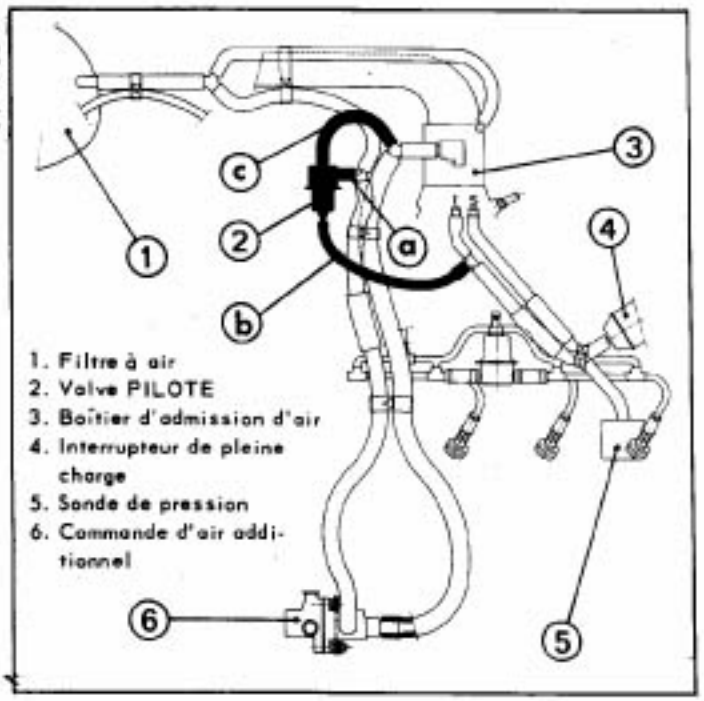
1) La câblerie est en deux parties. Un connecteur douze voies à broches (20) relie ces deux parties.
2) L'addition d'une sonde de température d'air (21) (calculateur modifié)
3) Le relais de démarrage et le relais d'impulsion sont supprimés sur DJ.IE.
4) Le repère des différents fils est en partie modifié. 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 28, R 28
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	**1**	**1**

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

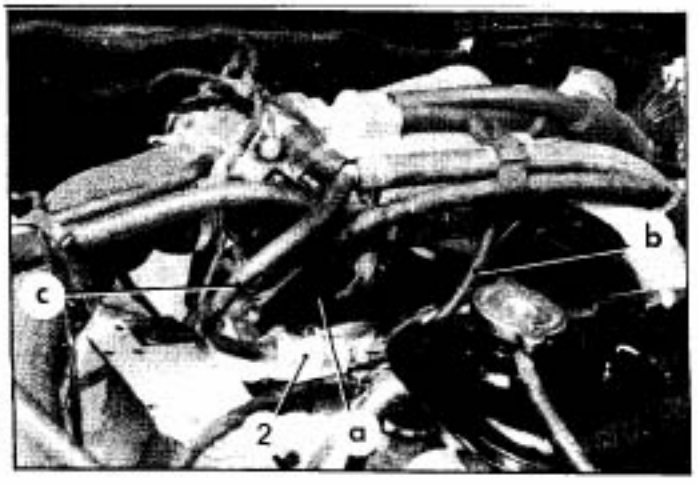
D. 14-52 a



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.

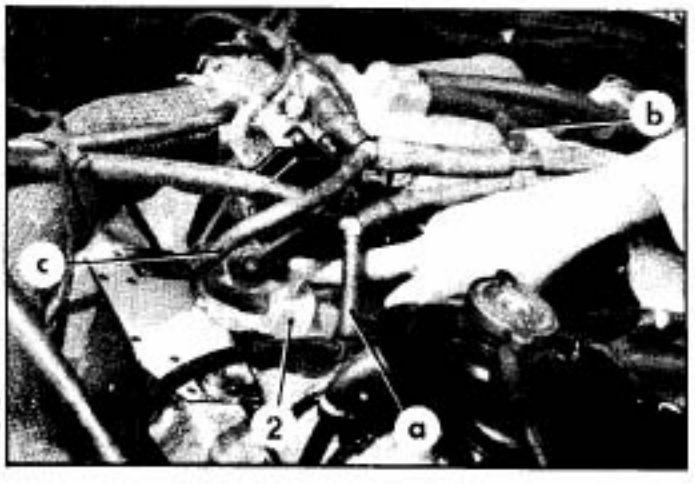


11 341

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 » :

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



11 342

A l'aide de l'index, vérifier si la dépression (succion) 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.