

VEHICULES D.IE TOUS TYPES sortis depuis le 5 Avril 1971

La commande d'injection électronique de ces véhicules est modifiée comme suit :

- Addition d'une sonde de température d'air montée sur le filtre à air.
- Modification du calculateur : (voir pages 2 bis et 2 ter.)
- Modification du faisceau électrique d'injection (voir les opérations DX.IE 511-0 et DJ.IE 511-00)

Le contrôle du dispositif d'injection électronique de ces véhicules ne diffère de celui des véhicules sortis précédemment que par le contrôle additionnel de la sonde de température d'air.

Pour ces véhicules, après le contrôle de la résistance de la sonde de température (§ 8, page 8), il faut contrôler la résistance de la sonde de température d'air :

(Se reporter aux schémas DX.IE 511-00 et DJ.IE 511-00 et aux tableaux de correspondance des fils des pages 20 et 21).

Additif N° 2 au Manuel 583 - 1

8 bis Contrôle de la résistance de la sonde de température d'air.

(D.IE.TT. → 4/1971)

Brancher l'ohmmètre entre les bornes 11 et 1

Lire $300 \Omega \pm 40 \Omega$

(pour une température de 20°C).

A une température plus élevée, la résistance est plus faible et inversement

a) L'ohmmètre indique ∞ :

Vérifier le positionnement du connecteur sur la sonde de température d'air. S'il est correct, retirer le connecteur de la sonde de température d'air (21) et relier le fil 1 à la masse :

- Si l'ohmmètre indique 0 : vérifier le fil 11 entre la sonde de température d'air (21) et la masse sur régulateur relais. S'il est correct, remplacer la sonde de température d'air (21).

- Si l'ohmmètre indique ∞ : vérifier le fil 1, 1 entre la borne 23 du calculateur électronique (18) et la sonde de température d'air (21).

b) L'ohmmètre indique 0 :

Retirer le connecteur de la sonde de température d'air (21) :

- Si l'ohmmètre indique 0 : vérifier le fil 1, 1 entre la borne 23 du calculateur électronique et la sonde de température d'air (21).

- Si l'ohmmètre indique ∞ : remplacer la sonde de température d'air (21).

10. Contrôle de l'interrupteur de pleine charge.

Brancher l'ohmmètre (**IMPÉRATIVEMENT SUR L'ECHELLE 1 M Ω minimum**)

Entre les bornes 2 et 11

Lire 0.

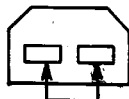
Débrancher le connecteur de l'interrupteur de pleine charge.

Lire ∞

Brancher le connecteur.

a) *L'aiguille indique ∞ :*

Vérifier le positionnement du connecteur sur l'interrupteur (16) de pleine charge. S'il est correct retirer le connecteur de l'interrupteur (16) de pleine charge et shunter les bornes du connecteur :



Si l'aiguille indique ∞ ;

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.

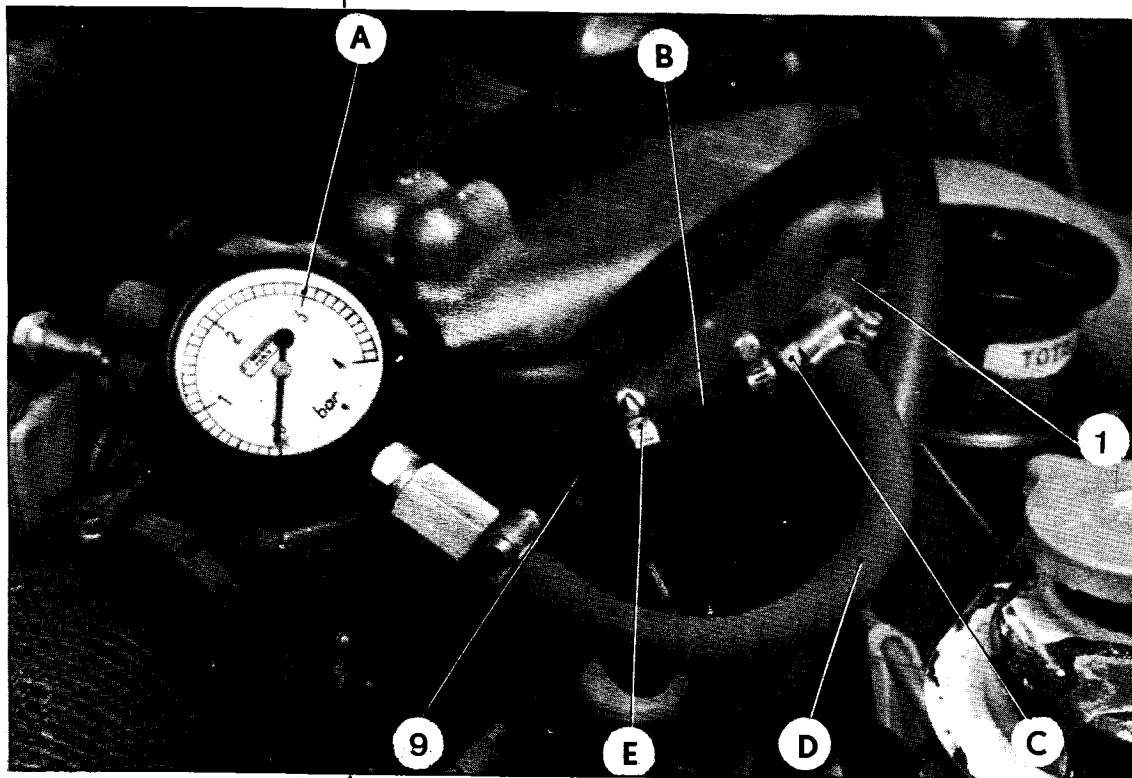
b) *L'aiguille indique 0.*

Remplacer la câblerie du dispositif d'injection électronique.

Opérations à effectuer	Vérifications complémentaires à effectuer si la valeur prescrite n'est pas atteinte
------------------------	---

11. Contrôle de la pression d'alimentation d'essence :

8128



- Déposer d'abord l'injection (9) de départ à froid de la tubulure d'admission, et desaccoupler le conduit (1) d'alimentation de l'injecteur (9)
- Brancher le manomètre A en dérivation sur l'injecteur (9) de départ à froid comme indiqué sur la photo. ci-dessus.
- Utiliser le raccord trois voies C, les conduits souples B et D et les colliers E.

NOTA : A,B,C,D,E, sont livrés avec Le coffret de contrôle 1494.

Mettre le contact

- a/ Enfoncer le bouton poussoir P : du coffret de contrôle

MANOMETRE : Lire 1,92 à 2 bars

a) *Le manomètre indique 0* (la pompe ne marche pas). Vérifier le positionnement du connecteur bipolaire sur la pompe. S'il est correct, retirer le connecteur bipolaire de la pompe et mesurer la tension aux bornes du connecteur à l'aide du voltmètre :

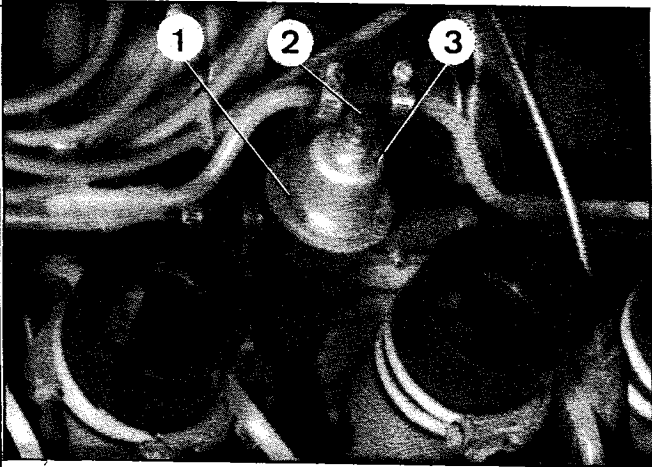
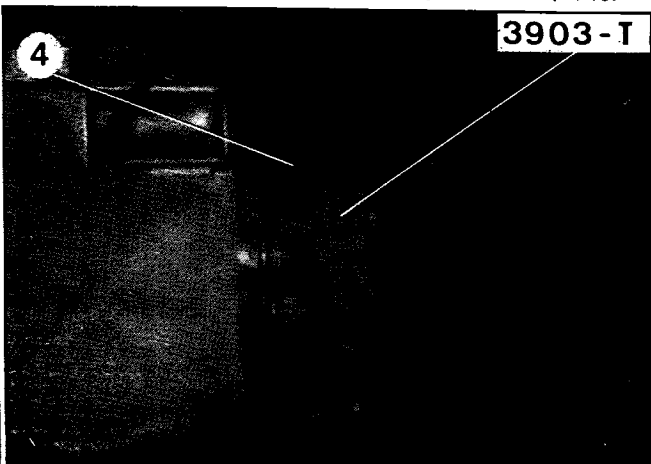
- *le voltmètre indique 12 volts.* La pompe à essence est défectueuse ; la remplacer.
- *le voltmètre indique 0 volt.* Vérifier à l'oreille que le relais (4) de pompe fonctionne, lorsque l'on enfonce le bouton poussoir P du coffret de contrôle.

- *Le relais (4) de pompe fonctionne :*

Vérifier la tension à la borne 87 du relais (4) lorsque l'on actionne le bouton poussoir P du coffret de contrôle

- si la tension = 0 vérifier l'arrivée du courant à la borne 30/51. Si le courant arrive, remplacer le relais (4) de pompe.
- si la tension = 12 volts, vérifier les fils et connexions (interrompus) :
- fil Bc5 du relais (4) de pompe borne 87 à connecteur de pompe à essence (19).

- fil 27 du connecteur de pompe à essence (19) à la masse (sur longeron)
Si les fils Bc5 et 27 et leurs connexions sont en bon état, le relais (4) de pompe est défectueux. Le remplacer.

Opération à effectuer	Vérifications complémentaires à effectuer si la valeur prescrite n'est pas atteinte
5877 	<i>Le relais (4) de pompe ne fonctionne pas</i> : vérifier les fils et connexions (interrompus). - fil Bc2 du relais (3) d'alimentation générale borne 87 à Mv2 du relais (4) de pompe à essence borne 86. - fil J4 du relais (4) de pompe à essence borne 85 à J4 du calculateur électronique (18) borne 19. Si les fils Bc2 et J4 et leurs connexions sont en bon état, le relais (4) de pompe est défectueux. Le remplacer. b) <i>Le manomètre indique une pression inférieure à 1,92 bar ou supérieure à 2 bars.</i> Le régulateur de pression est déréglé, il faut le régler. Pour cela : Desserrer le contre-écrou (3) et agir sur la vis de réglage (2) jusqu'à ce que le manomètre indique une pression comprise entre 1,92 et 2 bars. Si cette pression ne peut être obtenue par le réglage, le régulateur de pression (1) est défectueux. NOTA : Le réglage du régulateur de pression a une grande influence sur la consommation d'essence et sur la composition des gaz d'échappement.
b) Enfoncer avec brièveté le bouton poussoir P MANOMETRE : Lire une pression d'essence qui chute rapidement jusqu'à 1,2 bar Attendre 30 secondes environ, la pression ne doit plus diminuer d'une façon visible. 	<i>Si la pression chute rapidement en-dessous de 1,2 bar dès que le bouton poussoir P est relâché</i> : isoler la pompe à essence. ♦ 7187 Pour cela : Placer la pince 3903-T au milieu de la partie caoutchouc du conduit (4) d'alimentation d'essence avant l'injecteur du 1^{er} cylindre. Enfoncer le bouchon poussoir P pour mettre le circuit sous pression et obturer rapidement le conduit (4) d'essence, lorsque la pompe débite, à l'aide de la pince 3903-T. <i>La pression ne chute pas</i> : Vérifier l'étanchéité du conduit de refoulement d'essence sur la pompe.

Opérations à effectuer	Vérifications complémentaires à effectuer si la valeur prescrite n'est pas atteinte
	2. <i>La pression chute jusqu'à 0 :</i> Vérifier l'étanchéité de l'injecteur de départ à froid. Regarder si l'essence s'écoule. Dans ce cas, remplacer l'injecteur. Vérifier l'étanchéité des raccords des conduits d'essence, sur les injecteurs et sur le régulateur de pression. Vérifier l'étanchéité de chaque injecteur en les éliminant l'un après l'autre. Pour cela : - Dégager le tuyau plastique de la rampe d'injection à contrôler et l'obturer. (Utiliser un conduit souple $\phi = 7$ mm longueur = 50 mm, obturé à une extrémité par un bouchon. L'étanchéité sur le tuyau plastique et sur le bouchon est assurée par des colliers). - Remettre le circuit sous pression comme indiqué ci-dessus. <i>La pression ne chute pas :</i> l'injecteur contrôlé fuit ; il faut le remplacer <i>La pression chute jusqu'à 0 :</i> contrôler les injecteurs suivants. <i>La pression chute jusqu'à 0 lorsque les injecteurs sont contrôlés et éliminés :</i> le régulateur de pression fuit, il faut le remplacer. ♦ Déposer la pince 3903-T.