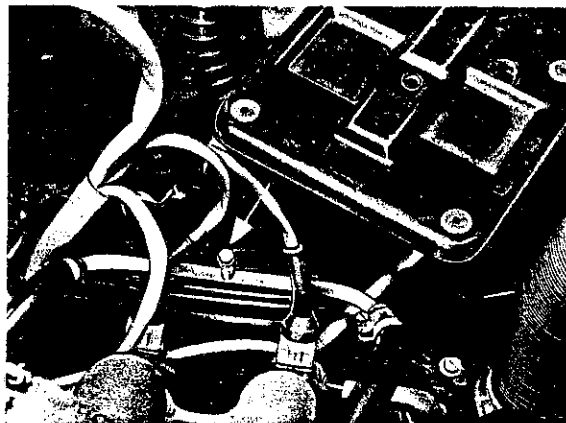
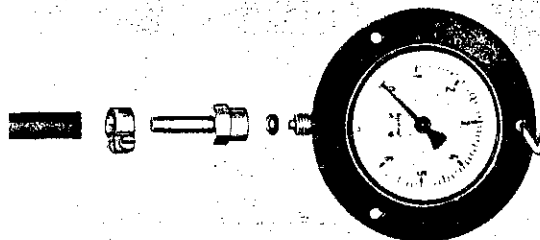


## CONTROLE DE LA PRESSION D'ALIMENTATION

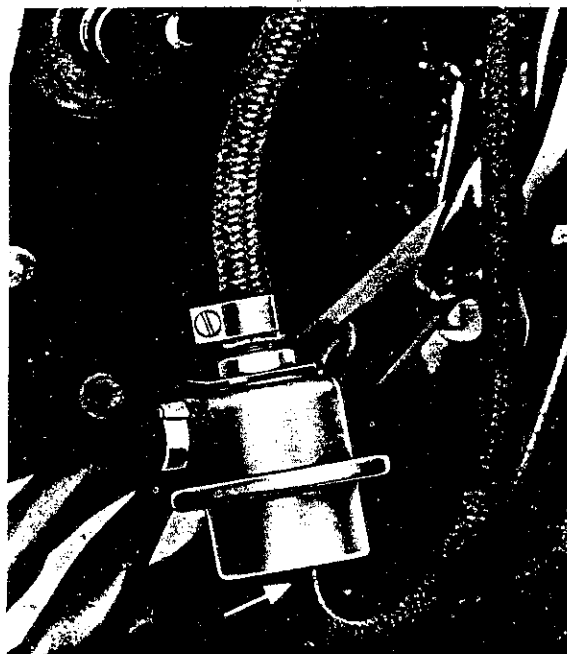
1. Déposer la sonde de débit d'air avec le filtre à air.
2. Dévisser le bouchon fileté de la conduite circulaire.



3. Raccorder à la conduite circulaire le manomètre de contrôle P 378 en utilisant le raccord. On peut utiliser un manomètre semblable (classe de qualité 1,0).



4. Débrancher le tuyau de dépression entre le collecteur d'admission et le régulateur de pression.



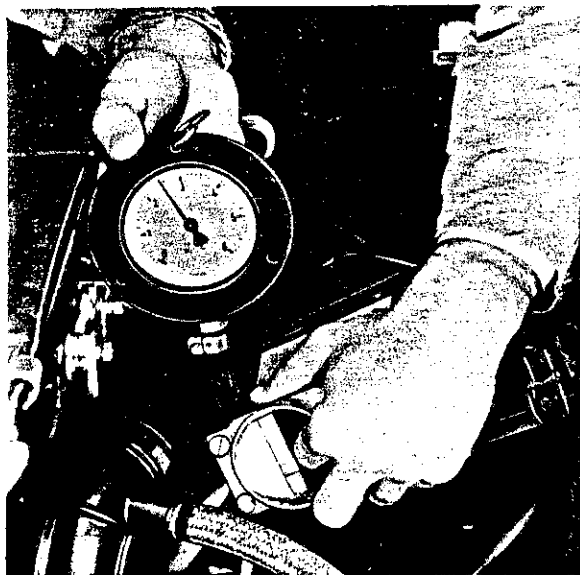
5. Brancher la fiche de connexion électrique à la sonde de débit d'air déposée.

6. Mettre le contact d'allumage.

7. Ouvrir légèrement à la main le volet-sonde jusqu'à ce que le contacteur de la pompe à essence soit fermé et lire en même temps la pression au manomètre.

Valeur théorique :  $2,5 \pm 0,2$  bars avec le tuyau de dépression débranché

En cas d'écart, remplacer le régulateur de pression.



#### CONTROLE DE LA SONDE DE DEBIT D' AIR

1. Retirer la fiche de connexion de la sonde de débit d'air.

2. Brancher l'ohmmètre entre les bornes 6 et 9.  
Valeur théorique : 200 à 400 ohm.

3. Brancher l'ohmmètre entre les bornes 7 et 8.  
Valeur théorique : 120 à 200 ohm.

Si les valeurs mesurées sont à l'extérieur des tolérances, remplacer la sonde de débit d'air.

## CONTROLE DU CONTACTEUR DU PAPILLON

1. Débrancher la fiche de connexion du contacteur du papillon.
2. Brancher l'ohmmètre entre les bornes 18 (borne du milieu) et 3 (borne arrière dans le sens de la marche).
3. Ouvrir lentement le papillon à la main. L'aiguille du ohmmètre doit alors passer de  $\infty$  à 0.  
Sinon, remplacer le contacteur.

## CONTROLE DU REGULATEUR D'AIR D'APPOINT

1. Déposer le régulateur d'air d'appoint.
2. Brancher l'ohmmètre entre les deux bornes du régulateur d'air d'appoint et mesurer :  
Valeur théorique : 30 ohm env.  
  
Sinon, remplacer le régulateur d'air d'appoint.
3. Souffler de l'air à l'un des orifices.  
Le moteur étant froid, le passage doit être libre.
4. Mettre la tension de la batterie entre les deux bornes du régulateur d'air d'appoint déposé.  
Le chauffage se faisant, l'ouverture dans le régulateur d'air d'appoint doit se fermer.  
  
Sinon, remplacer le régulateur d'air d'appoint.

## CONTROLE DU THERMOCONTACT

1. Débrancher la fiche de connexion de l'injecteur de départ à froid.
2. Brancher un signal de contrôle ou un ohmmètre entre les deux contacts de la fiche de connexion.
3. Pour une température du moteur en dessous de  $+15^{\circ}\text{C}$ , il doit y avoir liaison entre les deux contacts.
4. En dessus de  $+15^{\circ}\text{C}$ , le contact doit disparaître.  
Sinon, remplacer le thermocontact.

---

 CONTROLE DE L'INJECTEUR DE DEPART A FROID

- |   |   |
|---|---|
| 1. Brancher le manomètre à la conduite circulaire.                          | 4. B + et la masse à l'injecteur de départ à froid.           |
| 2. Actionner brièvement le starter pour faire monter la pression d'essence. | 5. Observer le manomètre : La pression doit tomber lentement. |
| 3. Débrancher la fiche de connexion de l'injecteur de départ à froid.       | Au besoin, remplacer l'injecteur de départ à froid.           |
- 

## CONTROLE DE L'ETANCHEITE DE L'INJECTEUR DE DEPART A FROID

- |   |   |
|---|---|
| 1. Débrancher la fiche de connexion de l'injecteur.   | 3. Débrancher le câble de la borne 1 de la bobine d'allumage.                     |
| 2. Déposer l'injecteur du collecteur d'admission en le laissant branché à la conduite circulaire. | 4. Actionner le démarreur, observer si l'injecteur de départ à froid est étanche. |
|   | Sinon, le remplacer.  |
- 

## CONTROLE DE LA SONDE THERMOMETRIQUE II

- |  |  |
|--|--|
| 1. Séparer les fiches de liaison.  | Valeur théorique : 0,5 - 2,5 kohm (dépend fortement de la température; diminue quand la température augmente). |
| 2. Brancher l'ohmmètre entre la sonde thermométrique et la masse et mesurer la résistance. | Valeur de référence : 2,5 kohm env. à une température de 20° C env.  |
|  | Au besoin, remplacer.  |