

POINT DE CONTROLE 7

Interrupteur de papillon

1. Contact de ralenti :

Débrancher la fiche multiple de l'appareil de commande EZF et de l'appareil de commande LH, l'allumage étant coupé.

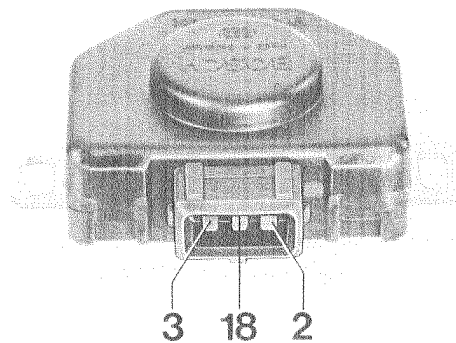
1.1 Raccorder l'ohmmètre à la fiche multiple EZF entre les bornes 4 et 12.

Papillon fermé;
valeur de consigne: 0 ohm

Papillon ouvert;
valeur de consigne: ∞ ohm

La commutation doit intervenir à un angle d'ouverture du papillon d'environ 1° .

Si les points de contact ne sont pas respectés, effectuer directement les contrôles sur l'interrupteur de papillon.



2 — Contact de ralenti

18 — Masse

3 — Contact à pleine charge

Réglage de l'interrupteur de papillon

2. Contact de pleine charge :

2.1 Raccorder l'ohmmètre à la fiche multiple EZF entre les bornes 17 et 12.

Papillon fermé;
valeur de consigne: ∞ ohm

Papillon dans la position à pleine charge;
valeur de consigne: 0 ohm

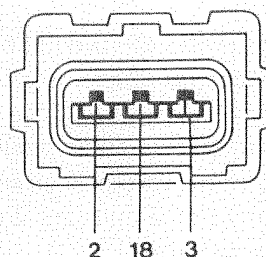
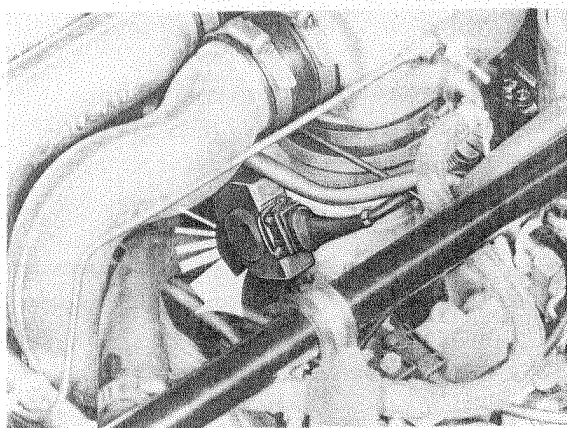
Le point de contact se situe environ aux 2/3 de la course du papillon.

1. Desserrer les vis de fixation de l'interrupteur de papillon.

2. Pivoter l'interrupteur dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que la butée interne soit visible (contact à vide fermé).

Mais le contact de papillon ne doit pas être entraîné.

Le contact à pleine charge est simultanément réglé, il ne peut être ajusté séparément.



3. Serrer les vis.

Le papillon doit appliquer parfaitement sur la vis de butée.

L'angle d'allumage doit se modifier d'environ 10° dans le sens du retard.

Contrôle de l'interrupteur de papillon, le moteur étant en fonctionnement

1. Ouvrir la connexion de l'interrupteur de papillon au régime de ralenti.

L'angle d'allumage doit se modifier d'environ 10° dans le sens de l'avance.

3. Relier le contact de ralenti borne 2 à la masse. Le moteur doit commencer à fonctionner en dent de scie, c'est-à-dire que le signal d'injection est coupé au-dessus d'environ 1250 1/min. (coupure sur la lancée).

POINT DE CONTROLE 8

Installation d'allumage

2. Accroître le régime du moteur à environ 2000 1/min.

Relier le contact de pleine charge borne 3 et la masse borne 18 sur la fiche au moyen d'un câble auxiliaire.

L'installation d'allumage est répartie en deux circuits d'allumage.

Circuit d'allumage gauche:
cylindres 1-7-6-4

Circuit d'allumage droite:
cylindres 2-5-8-3

Ordre d'allumage:
1-3-7-2-6-5-4-8