

## ralenti accéléré et instable

**Claude S. (radar06)**

📅 Dim 15 Nov 2009 18:19

Bonjour à tous,  
depuis quelque temps ma S4 A 88 (301 000 km) accélère son ralenti.  
à froid au démarrage, le ralenti monte jusque 2000-2500 t/mn puis redescend lentement.  
Normal à froid me dis-je. Mais ça le fait maintenant à chaud...j'ai fait un A/R Lyon-Nice ce WE et le phénomène a eu lieu plusieurs fois. en plus à chaud le ralenti reste autour de 2000 t/mn.  
Je suis obligé de donner un coup d'accélérateur pour revenir dans des conditions "normales".  
De plus deux fois j'ai eu une instabilité de ralenti (oscillation 800-1500 t/mn) et derrière un calage, sans rien faire.  
j'ai pas vérifié grand-chose pour le moment, juste que les câbles coulissaient bien. ça a l'air d'être le cas. Pour le voyage j'ai fait un plein en 98 et un autre en 95, le phénomène n'a pas disparu plus avec l'un ou l'autre carburant...  
si vous avez des pistes...

**Eric (aspic)**

📅 Dim 15 Nov 2009 20:27

C'est contagieux ? Parce que j'ai un truc similaire.  
Weekend dernier, je mets en route, démarre au quart de poil, puis cale. Obligé de tenir un peu l'accélérateur quelques secondes pour démarrer. Un petit coup de gaz, et ça se met à osciller entre 1000 et 2000. Coup de gaz, reste quelques secondes à 2000, puis repompage. Après un moment, disparu.  
Ressaye l'après midi, rien. Nickel !! Ce weekend, rebelotte, pareil !  
Par contre, quand ça merdouille, de temps en temps \_=ça fin un bruit de succion dans l'admission, comme si il y a avait un "truc à dépression dont on pince le tuyau" ...  
Sinon, pas de clic clic, démarre toujours 1/4 de tour.  
J'ai bien pensé au LH, mais aussi au régulateur de ralenti 🙄  
Radar06, on est donc deux sur le même sujet 🤖

**Régis**

📅 Dim 15 Nov 2009 22:19

Salut Régis et merci pour ton message. Y a t'il un moyen autre que l'oreille pour s'assurer que le contact est bien réalisé => branchement d'un multimètre quelque part et sans avoir à démonter l'admission ?  
Sinon, est ce que le régulateur de ralenti pour également être la cause d'un tel phénomène ?

**lilian85**

📅 Mar 17 Nov 2009 22:29

voici les mesures à effectuer sur le papillon pour le ralenti/pleine charge.

## Interrupteur de papillon

### 1. Contact de ralenti

Débrancher la fiche multiple sur les appareils de commande LH et EZF.

#### 1.1 Raccorder l'ohmmètre sur la fiche multiple LH entre les bornes 3 et 5.

Papillon fermé:  
valeur de consigne: 0 ohm

Papillon ouvert:  
valeur de consigne: ohm infini

La commutation doit intervenir dès une ouverture du papillon de 1°.

### 2. Contact de pleine charge

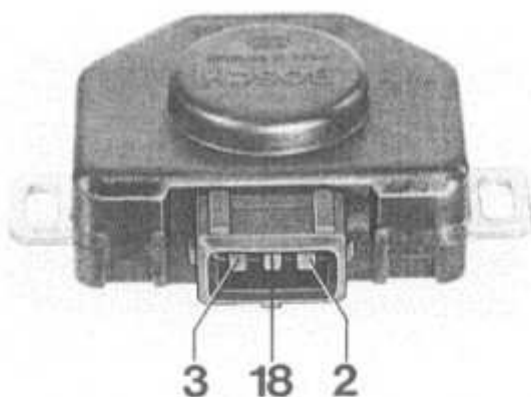
#### 2.1 Raccorder l'ohmmètre sur la fiche multiple LH entre les bornes 12 et 15.

Papillon fermé:  
valeur de consigne: ohm infini

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

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

Effectuer les contrôles directement sur l'interrupteur de papillon si les points de commande ne sont pas respectés.



- 2 – Contact de ralenti
- 18 – Masse
- 3 – Contact de pleine charge

#### N o t a :

Aucune coupure sur la lancée n'intervient si l'interrupteur de ralenti présente une coupure.

En cas de court-circuit de l'interrupteur de ralenti, une coupure unique apparaît au régime de ralenti supérieur.

Aucun enrichissement à pleine charge n'intervient en cas de coupure de l'interrupteur à pleine charge.

L'enrichissement intervient trop tôt en cas de court-circuit de l'interrupteur à pleine charge et il s'en suit une consommation élevée d'essence.

**Claude S. (radar06)**

Sam 21 Nov 2009 17:44

Bon, j'ai testé méthode Régis "au clic" et ça marche !  
on entend bien le clic dans la pipe d'admission, au départ et au retour accélérateur.

*Elu boulet  
du jour*



petit détail : il faut mettre le contact.  
je teste demain si possible avec la méthode Lilian.