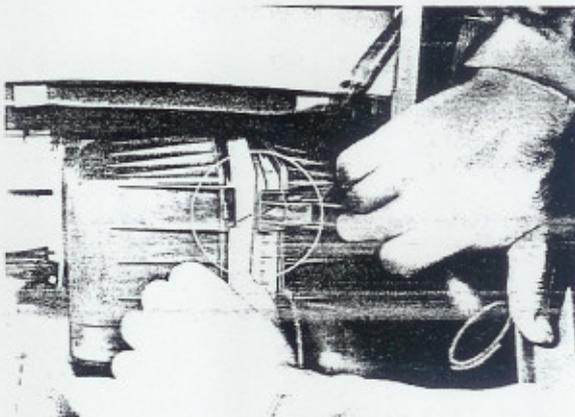


CHANGEMENT DE LA CARTOUCHE DU FILTRE A AIR

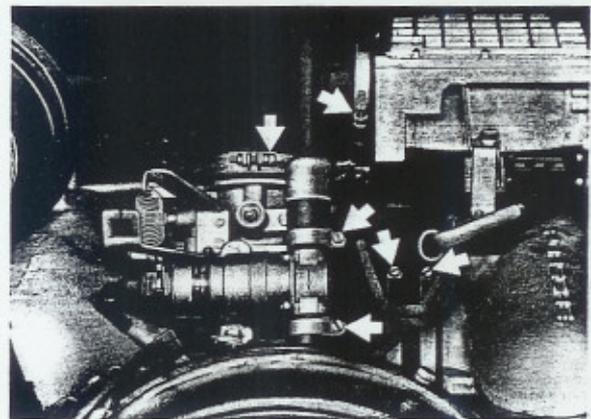
1. Décrocher les agrafes de retenue et déposer le couvercle du boîtier avec la cartouche filtrante.
2. Sortir la cartouche filtrante et nettoyer l'intérieur du boîtier du filtre avec des chiffons ne pluchant pas.
3. Monter la nouvelle cartouche filtrante comme suit:

La flèche du capot du boîtier doit regarder la flèche de la cartouche filtrante (lamelles en position horizontale). D'autre part, la cartouche filtrante est repérée par Top (haut).



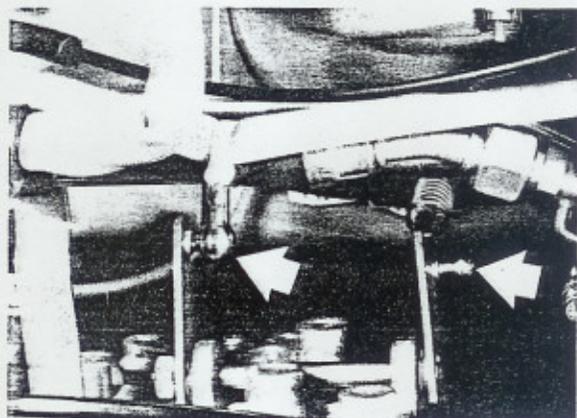
VERIFIER LA BONNE FIXATION DES RACCORDS DE TUYAUX DE L'ENSEMBLE DE L'INSTALLATION D'ASPIRATION

1. Contrôler le bon serrage de tous les tuyaux de l'installation d'aspiration.
2. Resserrer les colliers des tuyaux.

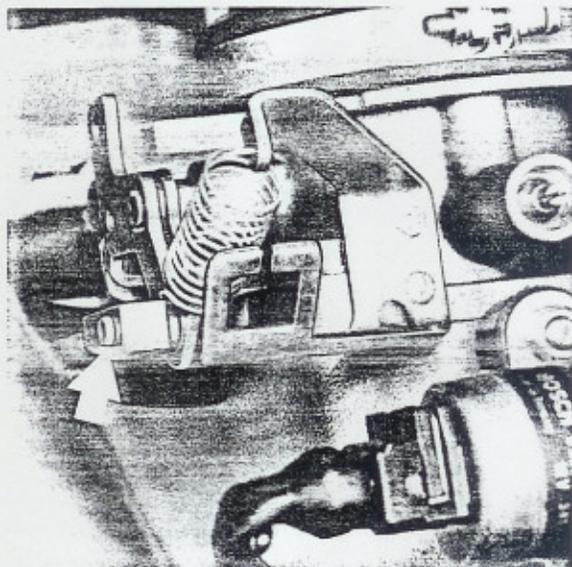


**VERIFICATION DE LA LIBERTE FONCTIONNELLE DE LA TIGE DE
COMMANDE DU PAPILLON**

Vérifier la liberté fonctionnelle du papillon.
Le cas échéant, graisser l'articulation à rotule.

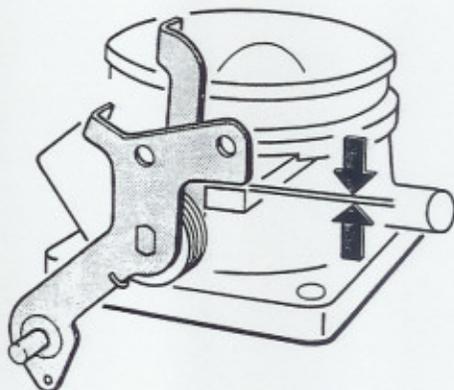


Le palier supérieur de la tige de manoeuvre ne doit en
aucun cas être graissé étant donné qu'une douille
spéciale est prévue.



REGLER LA POSITION DE PLEINE CHARGE DU PAPILLON

La tringlerie de manoeuvre doit être réglée de telle sorte qu'il y ait, lorsque la pédale des gaz est à fond, au moins 1 mm de jeu au niveau de la tige du papillon.



VALEURS DE CONTRÔLE ET DE RÉGLAGE

Contrôle	Valeurs de contrôle et de réglage			Instructions particulières
Débit de refoulement de la pompe à essence électrique	minimum 850 cm ³ /30 s			
Pression d'essence (moteur à l'arrêt) Pompe à essence pontée	2,5 ± 0,2 bar			
Valeur de contrôle au ralenti	environ 2 bar			
Contrôle d'étanchéité Pression minimale après 20 minutes	1 bar			
Réglage du ralenti	Europe	USA/Canada Japon	Australie Suisse Suède	Régler le ralenti à une température d'admission d'environ +15 à 35°C
Régime du ralenti T/Mn	800+40 880±40**	800+40 880±40**	800+40 880±40**	
Teneur en CO %	1,0-1,5	0,6-1,0*	0,5-1,0*	* Mesuré avant le catalyseur et avec le connecteur de la sonde Lambda débranché
Valeur HC	sans catalyseur ≤ 300 ppm avec catalyseur ≤ 300 ppm*			** A compter du modèle 87 En liaison avec l'appareil de commande 911 618 111 18 911 618 111 19 911 618 111 20

CONTROLE DE LA PRESSION DU CARBURANT

OUTILLAGE



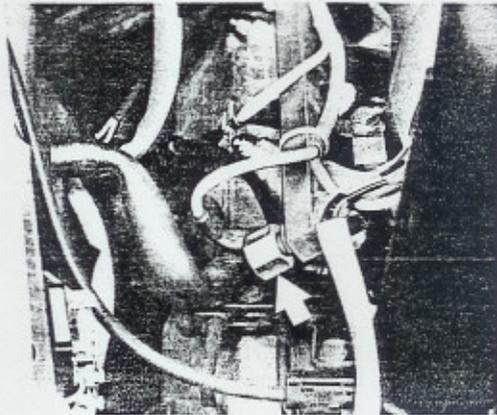
No	Désignation	Outil spécial	Explication
	Manomètre avec tuyau du dispositif de mesure de pression	P 378	

VERIFICATION DE LA PRESSION DE CARBURANT

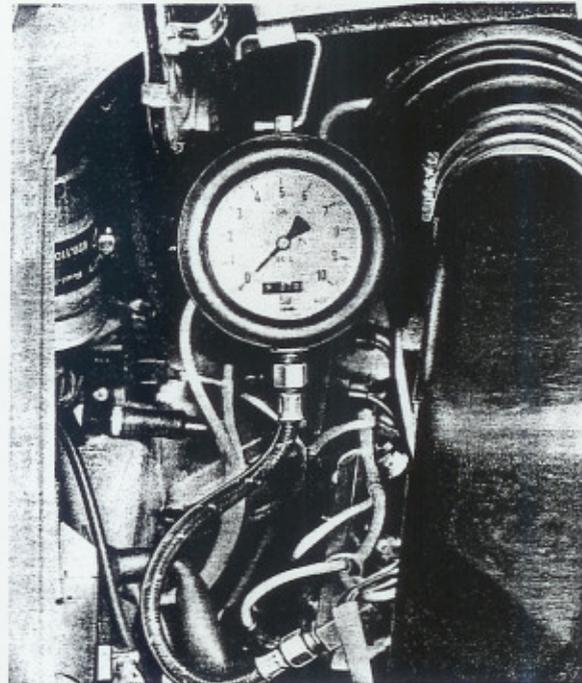
1. Desserrer l'écrou-chapeau du raccord de contrôle de la conduite de distribution de carburant. Récupérer le reste de carburant.

Remarque :

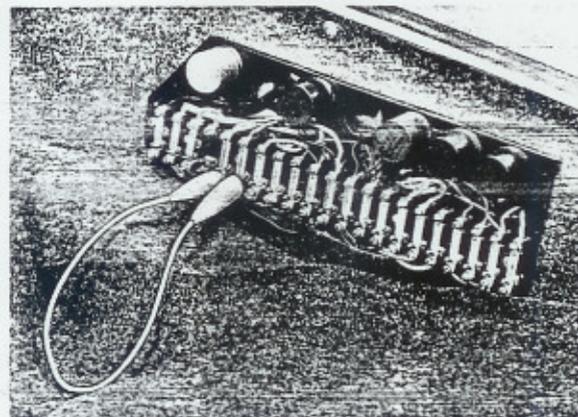
Risque d'incendie si le moteur est chaud et en cas de présence d'étincelles électriques.
Attention à la bille d'étanchéité lors de la dépose de l'écrou-chapeau, la bille peut tomber.



2. Raccorder le manomètre avec le tuyau du dispositif de mesure de pression P 378 au raccord de test.



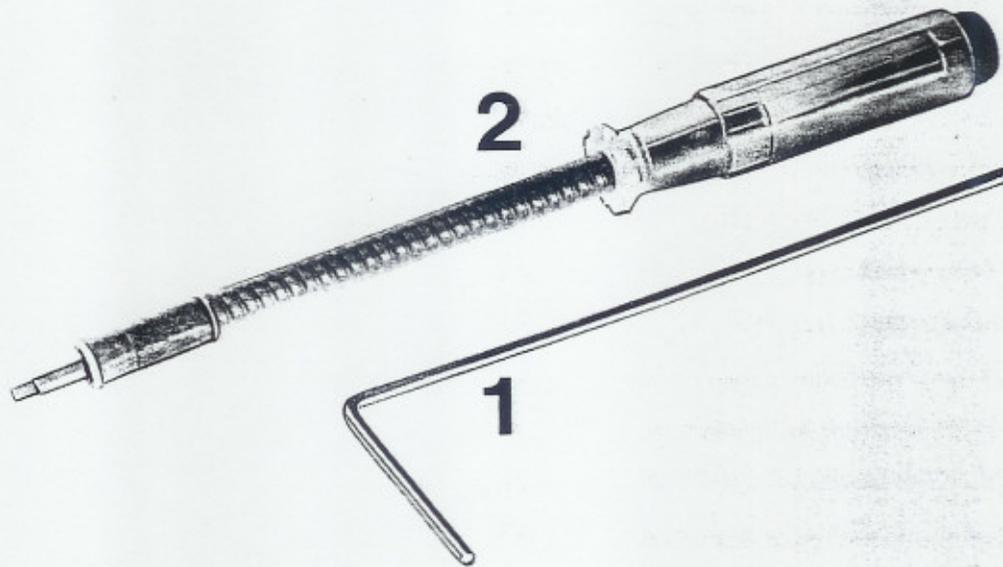
3. Sur la boîte à fusibles, ponter les fusibles 16 (pompe à carburant) et 17 (borne 30) sur le côté entrée avec un câble auxiliaire. La pompe à carburant doit alors tourner.



4. Valeur de contrôle voir page 24 - 3.
5. Couple de serrage de l'écrou-chapeau 12 Nm (1,2 kpm).

REGLAGE DU RALENTI

OUTILLAGE



No	Désignation	Outil spécial	Explication
1	Clé mâle à six pans	9156	
2	Tournevis souple (avec les accessoires pour vis à six pans intérieurs de 3)		du commerce Fournisseur: par exemple Société Hahn & Kolb, Stuttgart No de commande 52 850 - 100 et Accessoires 52 852 - 130

REGLAGE DU RALENTI

Conditions préalables au réglage :

Parfait état mécanique du moteur.

Remarque :

Le déroulement des opérations doit être effectué absolument dans l'ordre décrit :

1. Raccorder l'instrument de mesure du CO conformément aux indications du constructeur.
2. Amener le moteur à sa température de fonctionnement (température de l'huile env. 90 °C).
3. Vérifier la teneur du CO. Si la teneur du CO ne se situe pas dans la limite prescrite, le réglage doit être corrigé sur le débitmètre d'air.
Introduire l'outil spécial clé mâle à 6 pans 9156 ou le tournevis souple usuel.

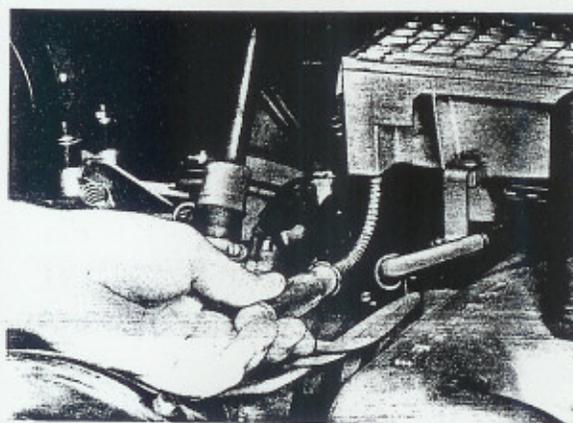
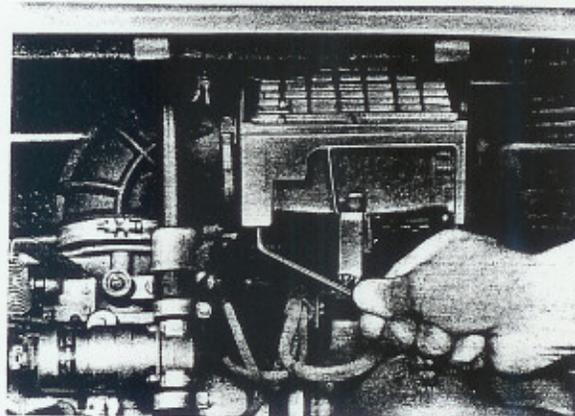
Rotation à droite: enrichissement du mélange

Rotation à gauche: appauvrissement du mélange

Remarque :

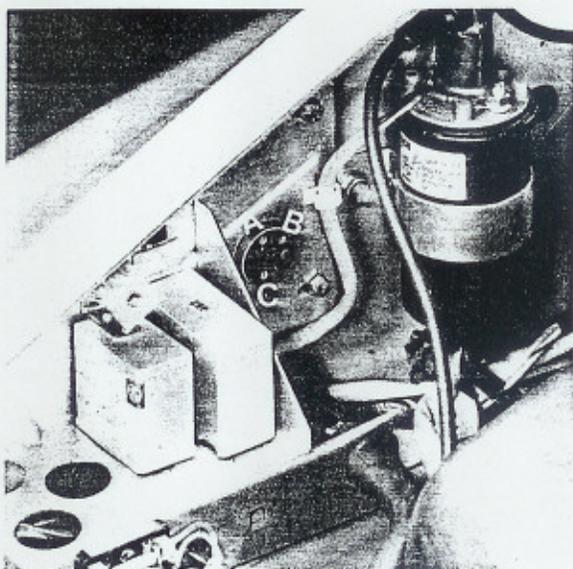
Les récepteurs (consommateurs) doivent être débranchés pendant le réglage. Les opérations de réglage doivent être effectuées aussi rapidement que possible pour que les voies d'admission ne soient pas chauffées et que de ce fait la valeur du CO ne soit pas faussée.

Température de l'air admis:
env. + 15 à + 35 °C

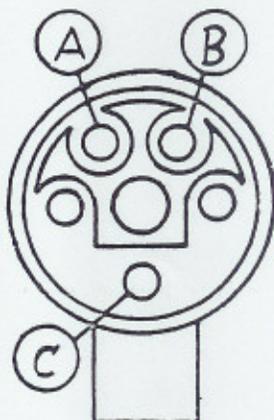
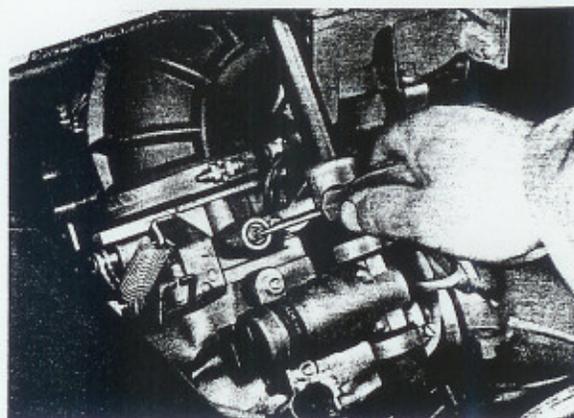


4. Contrôler ou régler le régime de ralenti. A cet effet, la régulation du plein-ralenti doit absolument être mise hors fonction.

a) Une prise de test est disposée sur la carte électrique du moteur dans le compartiment du moteur à gauche.



Pivoter la vis de régulation (bypass) du raccord du papillon jusqu'à ce que le régime prescrit soit atteint.



5. Une fois le réglage effectué, relibérer la régulation de l'admission au ralenti (déposer le câble réalisé par vos soins des prises de test).
6. Vérifier encore une fois et le cas échéant corriger les valeurs réglées.

Relier entre elles les prises de test B et C avec un câble confectionné par vos soins.

(La régulation de l'admission du ralenti est maintenant hors fonction).

- b) Vérifier ou régler le régime par exemple avec le testeur VAG 1367.

REGLAGE DU RALENTI – VEHICULES USA

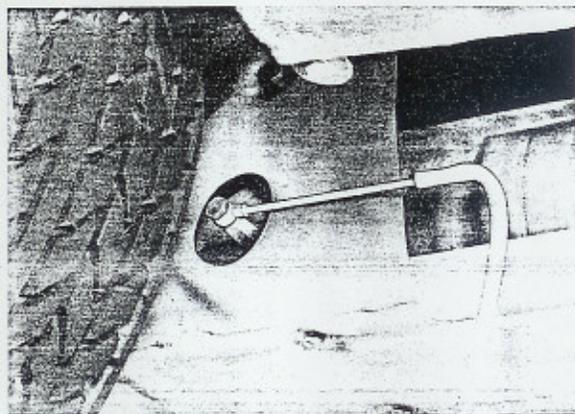
Condition préalable au réglage :

Parfait état du moteur.

Remarque :

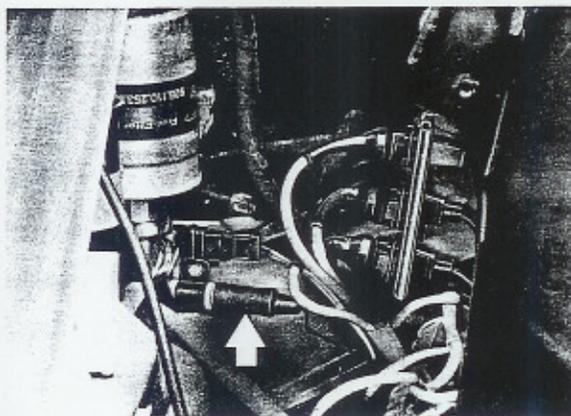
Le déroulement des opérations doit absolument être réalisé dans l'ordre décrit :

1. Raccorder la conduite de prélèvement des gaz d'échappement au raccord de test du catalyseur.



2. Raccorder l'instrument de mesure de CO selon les indications du constructeur.
3. Amener le moteur à sa température de fonctionnement (température de l'huile env. 90 °C).

4. Ouvrir la connexion de la sonde lambda dans le compartiment du moteur à gauche.



5. Vérifier la teneur en CO. Si la teneur en CO ne se situe pas dans la limite prescrite, corriger le réglage sur le débitmètre d'air.

Remarque :

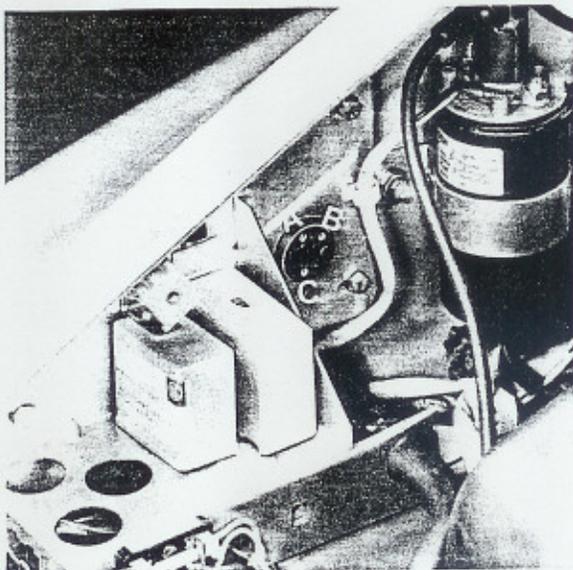
Les consommateurs (récepteurs) doivent être arrêtés pendant le réglage. Effectuer les opérations de réglage aussi rapidement que possible pour que les voies d'aspiration ne soient pas chauffées et que de ce fait la valeur du CO ne soit pas faussée.

Température de l'admission d'air env. + 15 à + 35 °C.

6. Une fois le réglage effectué, rebrancher la connexion de la sonde lambda.

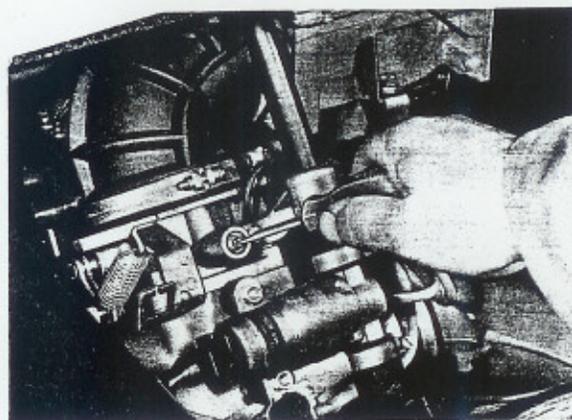
7. Vérifier ou régler le régime du ralenti. A cet effet, il est absolument nécessaire de mettre la régulation de l'admission au ralenti hors fonction.

a) Une prise de test se trouve dans le compartiment du moteur à gauche sur la plaque électrique du moteur.



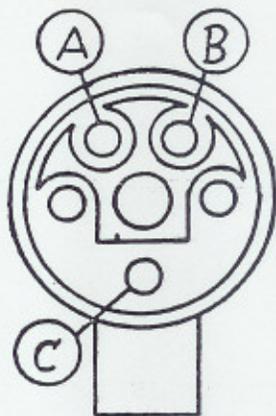
b) Vérifier et régler le régime.

Pivoter la vis de régulation (vis de bypass) sur le raccord du papillon jusqu'à ce que le régime prescrit soit atteint.



5. Une fois le réglage effectué, relibérer la régulation de l'admission au ralenti (déposer le câble réalisé par vos soins des prises de test).

6. Vérifier encore une fois et le cas échéant corriger les valeurs de réglage.



Relier les prises de test B et C entre elles avec un câble conçu par vos soins.

(La régulation de l'admission au ralenti est alors hors fonction).

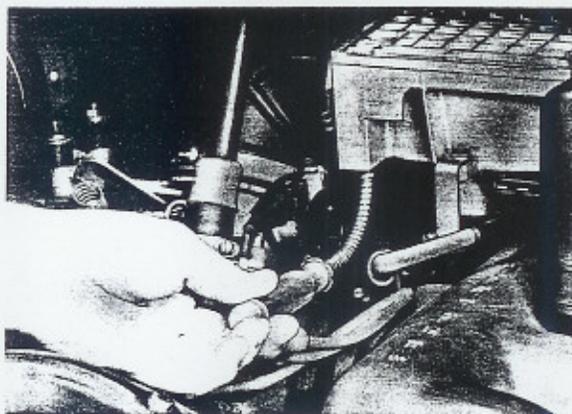
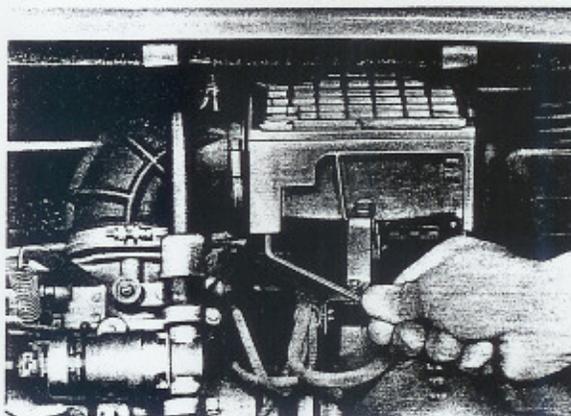
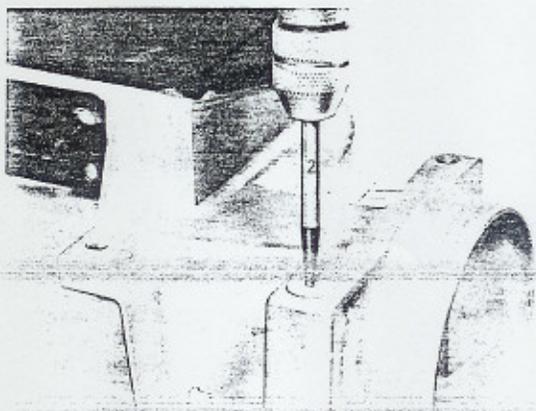
CORRECTION DU REGLAGE DU CO SUR LE DEBITMETRE D'AIR – VEHICULES USA

Remarque :

Si la teneur du CO ne se situe pas la valeur prescrite, le bouchon du trou d'accès à la vis de réglage du mélange doit être déposé et le débitmètre d'air démonté.

Démontage

1. Démontez le débitmètre d'air.
2. Percez le bouchon avec un foret de 2 mm (jusqu'à buter sur la garniture en acier).
3. Extraire le bouchon avec un foret à gauche (No 2).



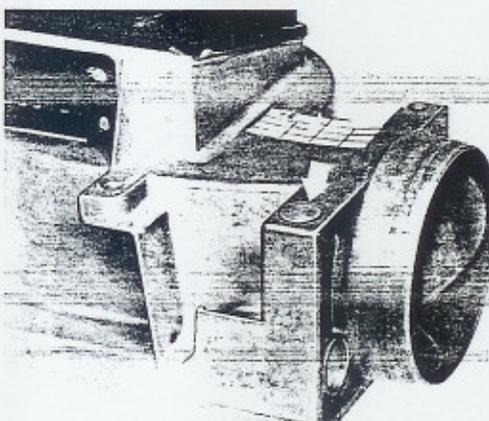
3. Une fois le réglage effectué, bloquer le trou d'accès à la vis de réglage de mélange par un nouveau bouchon. Forcer le bouchon à fleur.

Montage

1. Monter le débitmètre d'air.
2. Régler le CO et procéder au réglage du ralenti. Pivoter la vis de réglage du mélange de façon conforme avec l'outil spécial, clé à six pans 9156, ou un tournevis souple disponible dans le commerce.

Rotation à droite –
enrichissement du mélange

Rotation à gauche –
appauvrissement du mélange



Remarque :

Les bouchons percés ne doivent pas être réutilisés.