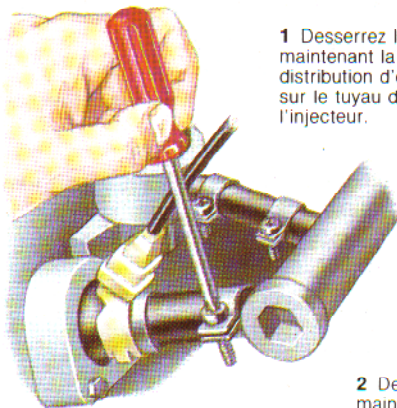


Dépose des injecteurs

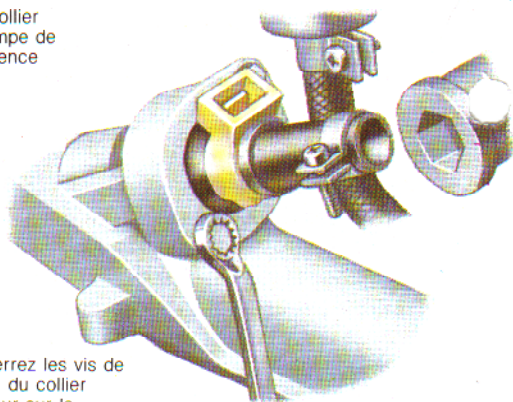
Sur les systèmes L-Jetronic, les injecteurs sont maintenus sur la tubulure d'admission par des colliers et sont tous desservis par une rampe de distribution d'essence.

Desserrez le raccord entre la rampe et l'injecteur (1); débranchez le fil de la commande et desserrez les vis du collier (2).

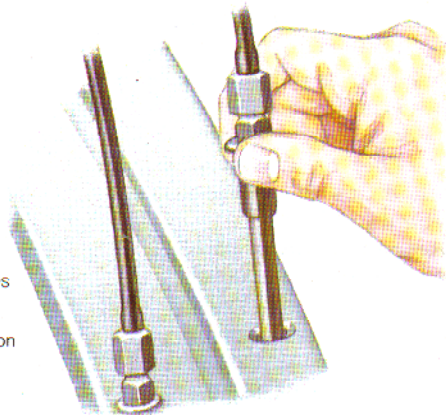
Les injecteurs K-Jetronic sont souvent simplement enfoncés dans des manchons insérés dans la tubulure (3). Si vous voulez séparer l'injecteur de la canalisation, utilisez deux clés à fourche pour dévisser le raccord (4). Toutefois, il peut être nécessaire de desserrer un collier pour libérer l'injecteur.



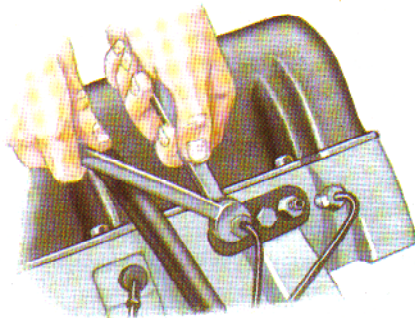
1 Desserrez le collier maintenant la rampe de distribution d'essence sur le tuyau de l'injecteur.



2 Desserrez les vis de maintien du collier d'injecteur sur la tubulure d'admission.



3 Les injecteurs simplement enfoncés dans la tubulure peuvent être retirés avec leur canalisation d'essence non débranchée.



4 Pour libérer complètement l'injecteur, démontez le raccord de la canalisation d'essence.

Contrôle des injecteurs

L'un des moyens de vérifier si un injecteur fonctionne ou non (mais qui ne permet pas de savoir s'il fonctionne correctement) consiste à retirer ledit injecteur du moteur et à l'insérer, avec sa canalisation d'essence et ses liaisons électriques toujours branchées, dans le goulot d'une bouteille en verre épais; il faut ensuite obturer l'orifice de l'injecteur sur la tubulure d'admission et enrouler un chiffon autour du goulot pour éviter les projections d'essence.

Cela fait, débranchez le fil à basse tension de l'allumeur et demandez à un assistant de faire tourner le moteur au démarreur: si l'injecteur fonctionne normalement, un jet cône d'essence bien régulier s'échappera au niveau de son bec.

Dans le cas d'un système L-Jetronic, l'essence doit jaillir par impulsions. Dans celui d'un système K-Jetronic, le jet sera continu. Le moteur étant arrêté, observez l'orifice de l'injecteur pour vous assurer qu'il n'y a pas de fuite d'essence. Si nécessaire, remplacez l'injecteur.

Les orifices des injecteurs émettent un fin brouillard d'essence hautement inflammable. Prenez donc toutes les précautions nécessaires lorsque vous procédez à cette vérification.

mentation électrique de la pompe en cas d'accident, vérifiez que celui-ci n'a pas été déclenché.

Contrôlez les connexions électriques au niveau de l'injecteur de départ à froid et de la commande d'air additionnel. Si vous pensez que la valve d'air se coince, essayez de la libérer en tapotant son boîtier.

Si le moteur ne tourne pas régulièrement

Un fonctionnement irrégulier du moteur est souvent dû aux injecteurs. Pour effectuer une vérification, démarrez le moteur et laissez-le chauffer. Débranchez ensuite l'un après l'autre les fils de bougies (avec des gants de caoutchouc ou un chiffon épais et sec pour vous préserver de la tension élevée). En retirant chaque fil, vous devez percevoir un net changement dans le bruit du moteur; une absence de variation du bruit signale le cylindre concerné par la défaillance.

Testez la bougie en la mettant en contact (toujours au bout de son fil) avec le bloc-moteur: si une étincelle jaillit (ce qui est normal), la panne se situe plutôt dans l'injecteur. Échangez ce dernier avec un autre et répé-

tez l'ensemble du test: si le dysfonctionnement « suit » l'injecteur, c'est la preuve que celui-ci ne fonctionne plus normalement; dans ce cas, procédez à son remplacement, car cette pièce ne se répare pas. Cependant, si la panne se produit toujours sur le même cylindre, le problème doit se situer au niveau du doseur-distributeur, ce qui réclame l'intervention d'un spécialiste.

Dans les systèmes L-Jetronic, vous pouvez également effectuer un contrôle plus direct du système d'injection en déconnectant tour à tour les fils des déclencheurs à chaque injecteur: si le bruit du moteur ne varie pas lorsque vous retirez un fil, il y a une anomalie dans l'injecteur ou dans la commande et dans le câblage du circuit associé; échangez la position des injecteurs, comme précédemment, pour isoler l'anomalie.

Si toutes les procédures qui viennent d'être décrites ne permettent pas de remédier au problème, sachez que celui-ci peut avoir plusieurs autres origines: entrées d'air additionnel dans le système d'admission, colmatage du filtre à essence, problèmes avec les capteurs et le boîtier de commande. Dans ce cas, vérifiez les éléments concernés.