

Injection Bosch "D Jetronic"

Causes possibles et remèdes (système d'injection seulement),
le système d'allumage et le moteur étant supposés en parfait état.

INCIDENT	CAUSE	REMÈDE
Le moteur ne démarre pas. La pompe ne fonctionne pas.	1. Fusible défectueux. Câbles d'alimentation de la pompe ou du relais de pompe ou bien câbles du relais de pompe défectueux. 2. Contrôler si le connecteur de pompe est branché correctement sur la pompe.	Remplacer le fusible. Vérifier si le relais de pompe attire (couper et rétablir le contact écouter les bruits du relais). Utiliser éventuellement un voltmètre.
	La borne 86 du relais de pompe n'est pas mise sous tension (12 V) parce que le relais principal ne fonctionne pas ou que le câble est défectueux.	Éliminer les coupures éventuelles.
	La borne 86 du relais de pompe est mise sous tension mais la borne 85 n'est pas à la masse.	Après la mise du contact, la pompe tourne pendant 1 à 2 secondes environ. Vérifier avec le voltmètre. La masse pour la borne 85 est branchée par l'appareil de commande: remplacer l'appareil de commande.
	Coupure dans le câble allant de la borne 87 du relais de pompe à la borne + de la pompe.	Éliminer la coupure (contrôler le connecteur)
Le moteur ne démarre pas, la pompe à essence fonctionne.	Connexion du faisceau de câbles (câble 18) à la borne 50 du démarreur défectueuse.	Vérifier avec l'appareil Bosch EFAW 228 (A) S 11.
	Connecteur de câbles de la sonde de pression non enfiché ou câble coupé.	Enficher le connecteur sur la sonde de pression ou réparer le câble.
	Câbles de la sonde de température II (liquide de refroidissement) coupés.	Vérifier les câbles, remplacer éventuellement la sonde de température.

	La pression ne s'établit pas dans la conduite à essence circulaire (conduite étranglée, régulateur de pression défectueux).	Vérifier la pression sur le manomètre, remplacer éventuellement le régulateur de pression.
Le moteur démarre à froid mais s'arrête de fonctionner.	Connecteur de câbles pour les contacts de déclenchement non enfiché sur l'allumeur ou câble coupé.	Brancher éventuellement l'appareil d'essai EFAW 28 (A) S 11 pour localiser le défaut; remplacer les contacts de déclenchement ou le faisceau de câbles.
	Contacts de déclenchement défectueux.	Les remplacer.
	Voir également Sous "Le moteur ne démarre	
	Sonde de pression défectueuse.	La remplacer.
Le moteur s'arrête en cours de route (en général arrêt précédé de ratés)	1. Les contacts de déclenchement ont une résistance de contact trop élevée ou sont encrassés	1-. Remplacer les contacts de déclenchement.
	2. Les connexions sont desserrées.	2. Les contrôler.
	3. Pression d'essence nulle.	3. Vérifier la pression. Déterminer la cause.
	4. Contacts d'allumage en mauvais état.	4. Contrôler l'allumage.
Le moteur tourne mal, un cylindre ne fonctionne pas, traînées blanches à l'échappement.	Un injecteur est coincé	Le remplacer
	Raccord ou bobine de l'injecteur défectueux.	Vérifier les raccords. Remplacer l'injecteur. Contrôler avec l'appareil d'essai Bosch EFAW 228 (A) S 11.
Le moteur a des ratés qui ne sont pas causés par le système d'allumage	Connexions desserrées, mauvais contact du câble de masse principal avec la carrosserie.	Vérifier les connexions, resserrer éventuellement la vis de masse
Le moteur n'atteint pas sa pleine puissance	Pression d'essence trop faible	Contrôler le régulateur de pression
	Sonde de pression défectueuse	La remplacer
	Papillon non complètement ouvert. Le contact de pleine charge ne ferme pas	Contrôler le papillon et régler la butée de plein gaz.

Consommation d'essence trop élevée.	Fonctionnement incorrect des indicateurs d'informations ou de l'appareil de commande ou encore résistance de contact trop élevée aux connexions électriques.	Exécuter l'essai du système suivant le chapitre 3 : "le moteur démarre à froid mais s'arrête de fonctionner".
	Réglage incorrect de l'interrupteur de papillon III.	Le régler avec l'appareil d'essai Bosch EFAW 228 (A) S 11.
	Pression de l'essence incorrecte.	Vérifier le régulateur de pression ou le remplacer
Mouvement de "scie" très accentué au ralenti (entre 1000 et 1700 tr/mn)	Flexible entre le tiroir d'air additionnel et collecteur d'admission mal fixé ou défectueux.	Remettre correctement le flexible ou le remplacer
	Butée de papillon en mauvaise position (ouverture trop grande)	Corriger le réglage de la butée de papillon.
	Ralenti réglé à une valeur trop élevée	Corriger le réglage du ralenti.
Le moteur a des ratés à l'accélération.	L'enrichissement de reprise commandé par l'interrupteur de papillon ne fonctionne pas ou le connecteur est mal enfiché.	Contrôler l'interrupteur de papillon (appareil d'essai Bosch EFAW 228 (A) S 11).
Ralenti trop élevé Impossibilité de régler le ralenti.	1) Système d'alimentation en air de ralenti non étanche.	1) Vérifier le système d'alimentation en air de ralenti
	2) Petit joint caoutchouc au-dessous des injecteurs non étanche.	2) Remplacer le joint caoutchouc
	3) Papillon mal réglé.	3) Corriger le papillon.