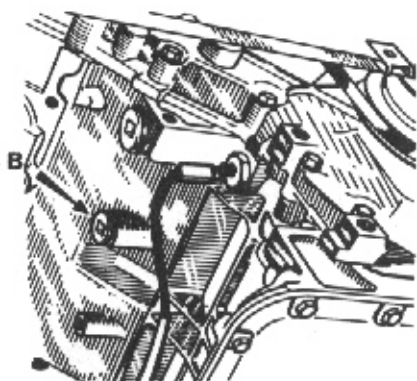


A - Bouchon vidange bloc-cylindres (gauche)



B - Bouchon vidange bloc-cylindres (droit)

ALLUMAGE

- Allumeur : électronique intégral cartographique avec détecteur de cliquetis et distributeur haute tension Bosch : E1 115 K AEI.
- Bobine :
 - résistance primaire 0,72 Ω
 - résistance secondaire 7700 Ω
- Calage initial réglé par l'électronique
- Bougies à sièges coniques : - Bosch HR 5 DC
 - Bosch HR 6 DC (avec catalyseur)
- écartement des électrodes 0,8 mm
- Avance dynamique :

Nota. — Ce système d'allumage ne comporte aucun réglage
 - Système d'auto-diagnostic (LED orange au tableau de bord)

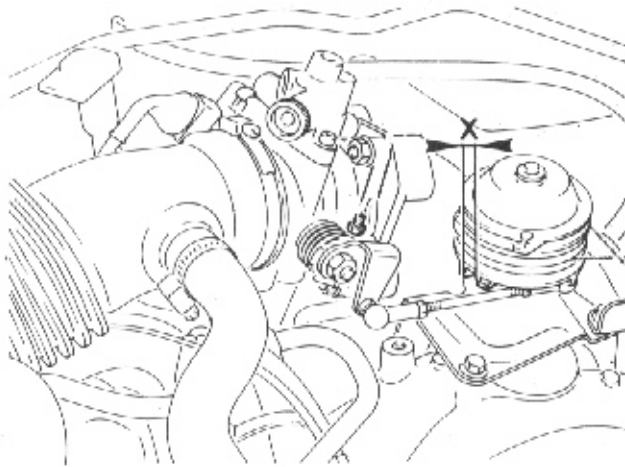
Nombre de clignotements du témoin	Éléments défectueux
2	- Sonde de température moteur (avec catalyseur)
4	- Capteur de cliquetis ou boîtier électronique
5	- Signal de charge issu du boîtier électronique d'injection erroné
6	- Capteur ampérométrique

Nota. — Dès que l'apparition du cliquetis avec la correction maximale de l'avance est atteinte, la LED s'allume et s'éteint dès disparition du cliquetis

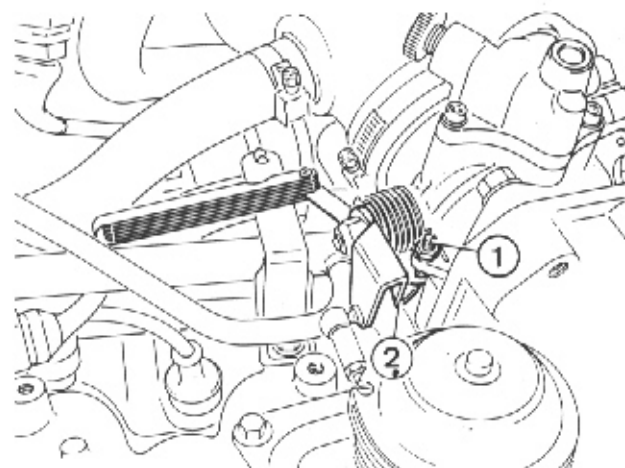
ALIMENTATION - INJECTION

- Injection électronique avec débitmètre à fils chauds et calculateur numérique.
- Marque Bosch
- Type LH 2.2 Jetronic
- Pression d'essence 2,5 bars
- Vitesse de ralenti 750 tr/mn
- % de CO 0,8 - 1,5
- % de CO₂ 10
- Sonde de température moteur :
 - 8200 à 11000 Ω à -10° C
 - 2280 à 2700 Ω à +20° C
 - 290 à 370 Ω à +80° C

- Thermocontact temporisé
- Pompe de garage sans pré-filtre
- Réglage papillon bypass fermé (tr/mn) 600
- Réglage contact position ralenti 0,20 mm
- pour le contrôle 0,70 mm

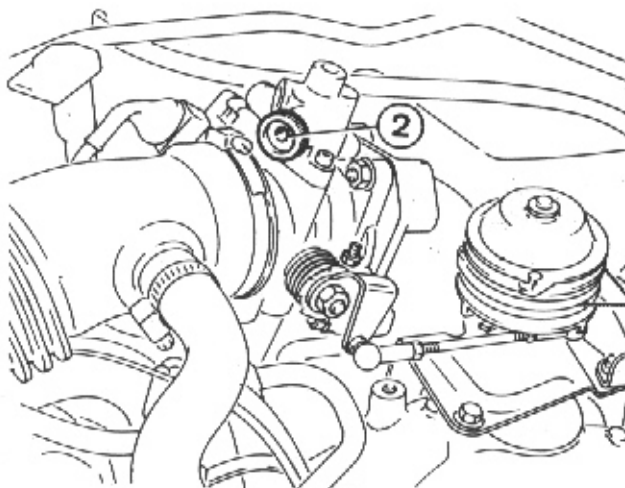


Contrôle de la position initiale du papillon X = 2 mm



Réglage contact position ralenti.

1 - Vis de réglage



Pré-réglage du ralenti

2 - Vis d'air à 700 tr/mn avec l'électrovanne de ralenti à la masse