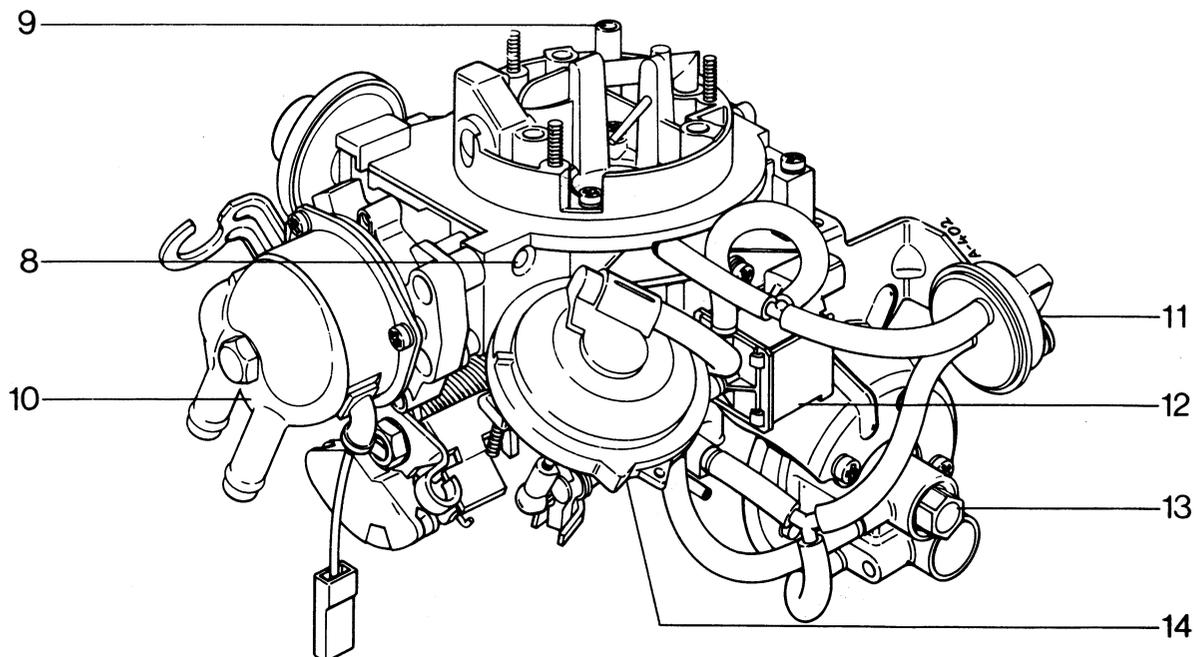


- 1 Enrichissement de charge partielle
- 2 Ouvreur de papillon des gaz
- 3 Vis de butée
- 4 Pompe de reprise
- 5 Elément en cire
- 6 Boîte de pulldown
- 7 Vis de réglage pour l'ouverture positive du volet de départ (petite)

- 8 Vis de réglage pour l'ouverture positive du volet de départ (grande)
- 9 Vis de contrôle d'air de ralenti (réglage des gaz d'échappement)
- 10 Couvercle de starter
- 11 Temporisateur thermique
- 12 Electrovanne
- 13 Soupape de réglage pour le régime de ralenti
- 14 Boîte à dépression 2ème corps



INDEX

Entretien
Remise en état
Remarque

A. REGLAGES, carburateur monté

1. Correction de ralenti
2. Dispositif de départ
 - 2.1 Réchauffeur de la tubulure d'admission
 - 2.2 Thermocontact pour réchauffeur de la tubulure d'admission
 - 2.3 Thermocontact pour couvercle de starter
 - 2.4 Repérage du couvercle de starter
 - 2.5 Chauffage de by-pass
 - 2.6 Contrôler l'étanchéité du dispositif de pulldown
 - 2.7 Volet de départ
 - 2.8 Élément dilatable
3. Contrôler l'étanchéité de l'ouvreuse du papillon
4. Coupe de décélération
 - 4.1 Electrovanne
 - 4.2 Temporisateur thermique
5. Boîte à dépression 2ème corps
6. Filtre dans l'arrivée de carburant
7. Commande des gaz
8. Réchauffage d'air d'admission

B. REGLAGES, carburateur déposé

1. Réglage de base des papillons
2. Dispositif de départ
 - 2.1 Courbe de réchauffage, position de réglage
 - 2.2 Ouverture positive du papillon, position de réchauffage
 - 2.3 Contrôler l'étanchéité de la boîte de pulldown
 - 2.4 Volet de départ
 - a) Entrebâillement "a1" (grand)
 - b) Entrebâillement "a" (petit)
3. Pompe de reprise
 - 3.1 Direction d'injection
 - 3.2 Volume injecté
4. Relâchement et fermeture positive du 2ème corps

C. PLAN DE RACCORDEMENT, conduites à dépression

D. DONNEES DE REGLAGE

E. DIAGNOSTIC DE DEFAUTS

ENTRETIEN

En cas de besoin, contrôler le réglage de ralenti et le corriger si nécessaire. Si un réglage réglementaire n'est pas possible ou en cas de réclamation, contrôler le carburateur suivant le diagnostic de défauts, le cas échéant le déposer et le remettre en état.

Remarque: Après des lavages du moteur, il faut appliquer un produit anticorrosif au carburateur par exemple WD 40 ou Uni-spray Termal.

REMISE EN ETAT

Déposer le carburateur, le nettoyer extérieurement et le démonter. Nettoyer les pièces de fonderie et en acier dans un bain de nettoyage spécial et les retraiter avec du white-spirit DIN 51 632. Retirer auparavant le filtre dans l'arrivée de carburant, voir chapitre A.6. Purger les percages et les canaux avec de l'air comprimé. Pour le montage, il faut utiliser un nécessaire de réparation qui est fourni par les stations de service carburateur. Vérifier le libre mouvement de toutes les pièces mobiles.

Couple de serrage pour la fixation du carburateur: 7 Nm.

REMARQUE

Les vis protégées par des capuchons d'inviolabilité ou de la laque de protection ne doivent pas être dérégées. Au cas où ces vis auraient été quand même dérégées, il faut effectuer le réglage suivant les chapitres correspondants. Lorsque le réglage a été effectué, il faut remplacer la protection.

Si les données de réglage ne sont pas indiquées, elles figurent sur les fiches techniques (listes de pièces détachées) correspondantes ou sur le tableau page 15.

A. REGLAGES, carburateur monté

1. CORRECTION DE RALENTI (figure 1, 2)

Conditions:

- Fonctionnement parfait du moteur
- Température de l'huile au moins 60 °C
- Système d'allumage parfait
- Système d'admission étanche
- Filtre à air propre monté
- Réchauffage d'air d'admission parfait
- Commande des gaz parfaite
- Consommateurs électriques mis hors circuit
- Volet de départ entièrement ouvert
- Ouvreur du papillon des gaz et dispositif de coupe de décélération parfaits, voir chapitre A.3 - A.4.
- Compte-tours et analyseurs des gaz raccordés

a) Régler le régime de ralenti

Par la vanne de réglage (1), figure 1a, et respectivement 1b.

- Contrôler et corriger, si nécessaire, la valeur des gaz d'échappement de ralenti.

b) Régler la valeur des gaz d'échappement de ralenti (figure 2)

- Retirer le couvercle du filtre à air et régler par la vis de réglage d'air de ralenti (flèche).

c) Corriger le régime de ralenti lorsque le climatiseur est connecté

Par la vanne de réglage (2), figure 1b.

2. DISPOSITIF DE DEPART

2.1 Réchauffeur de la tubulure d'admission (figure 3)

Conditions: Voltage parfait, au moins 11,5 V.

Moteur froid (température ambiante 20 °C)

- Contrôler la résistance entre le câble de raccordement et la masse.

Valeur nominale: 0,25 - 0,50 Ω

2.2 Thermocontact pour réchauffeur de la tubulure d'admission (figure 4)

- Vérifier le passage à l'aide de l'ohmmètre aux contacts (+) et (R).

Valeur nominale:

au-dessous d'environ 55 °C = 0 Ω

au-dessus d'environ 65 °C = ∞ Ω

2.3 Thermocontact pour couvercle de starter (figure 5)

- Vérifier le passage à l'aide de l'ohmmètre aux contacts (+) et (C).

Valeur nominale:

au-dessous d'environ 33 °C = 0 Ω

au-dessus d'environ 42 °C = ∞ Ω

2.4 Repérage du couvercle de starter (figure 6)

- Les repérages (flèches) doivent être alignés.

2.5 Chauffage de by-pass (figure 7)

Condition: Câble de mise à la masse entre moteur et châssis et respectivement carburateur en bon état.

- Raccorder la lampe-témoin à la batterie (+) et à la fiche (2); la lampe-témoin doit s'allumer.
- Remplacer, si nécessaire, l'élément de chauffage PTC (1).

2.6 Contrôler l'étanchéité du dispositif de pulldown (figure 8)

- Retirer le tuyau au clapet anti-retour (2) et fermer le côté blanc du clapet.
- Raccorder la pompe à dépression manuelle conformément à l'illustration.
- Produire différentiel de pression (environ 300 mbar) à la boîte de pulldown (1) et au réservoir de volume (3).
- En cas de chute de différentiel de pression remédier aux inétanchéités.

Remarque: Le clapet anti-retour ne doit avoir passage que dans le sens de la flèche.

2.7 Volet de départ

Assurer que le volet de départ ferme complètement en position de départ du papillon des gaz. Si nécessaire, contrôler jeu "A" (figure 9) et régler le cas échéant.

a) Régler jeu "A" (figure 9)

- Retirer le couvercle de starter et pousser le levier d'entraînement (1) dans le sens de la flèche.
- Contrôler le jeu "A", si nécessaire corriger en pliant le levier (2).

Jeu "A": 0,2 - 1,0 mm

b) Entrebaïllement du volet de départ "a1" (grand) (figure 10,11)

- Produire différentiel de pression au dispositif de pulldown, voir chapitre A.2.6.
- Pousser le levier d'entraînement (1) dans le sens de la flèche et contrôler l'entrebaïllement, figure 11.
- Corriger par la vis de réglage (2).

c) Entrebaïllement du volet de départ "a" (petit)

Effectuer le réglage lorsque le carburateur est déposé, voir chapitre B.2.4.

2.8 Élément dilatable (figure 12)

Attention: Ne pas retirer la tige de l'élément dilatable ou ne pas l'enfoncer avec force excessive (réglée à l'usine).

- Tempérer le raccord de tuyau de réfrigérant à 20 °C.
- Charger la tige de l'élément dilatable avec environ 30 N et contrôler la mesure (A).

Valeur nominale: A = 2,0 ± 1 mm

- Si nécessaire, remplacer le raccord de tuyau de réfrigérant.

3. Vérifier l'étanchéité de l'OUVREUR DU PAPILLON DES GAZ (figure 13, 14)

Légende des figures 13 et 14

- A Position de décélération (poussoir complètement retiré)
- B Position de ralenti
- C Position de climatisation
- D Position de départ
- 1 Raccordement (marron)
- 2 Raccordement (jaune)
- 2a Clapet de réglage pour position de ralenti "B" (pour régler le régime)
- 3 Raccordement (rose)
- 3a Clapet de réglage pour position de climatisation "C" (pour régler le régime lorsque l'installation de climatisation est connectée)
- 4 Vis butée

- Fermer les raccords (2 et 3) s'ils existent.

- Raccorder le dispositif d'essai à vide ou la pompe à dépression manuelle au raccord (1) et appliquer différentiel de pression (environ 650 mbar).

Le poussoir doit être complètement retiré (position "A") et à la température de service du réfrigérant il doit y avoir un jeu entre la vis butée (4) et le poussoir.

Si cela n'est pas possible ou si une chute de différentiel de pression est constatée, remplacer l'ouvreur.

- Ouvrir le raccord (2).

Le poussoir prend par à-coups la position "B" et ne doit pas changer. Si nécessaire, remplacer l'ouvreur.

- Ouvrir ensuite le raccord (3) (seulement avec climatiseur)

Le poussoir prend la position "C" et ne doit pas en changer. Si nécessaire, remplacer l'ouvreur.

Figure 13 Version avec climatiseur

Figure 14 Version sans climatiseur

4. COUPE DECELERATION (figure 15 - 17)

Condition: Ouvreur du papillon des gaz en parfait état.

- Faire marcher le moteur.

- Retirer la fiche de la soupape d'inversion électrique (1).

Si le moteur s'arrête, la soupape d'inversion électrique est en parfait état.

Si le moteur continue de marcher ou s'arrête difficilement, vérifier la soupape d'inversion électrique (1), le temporisateur thermique (2), l'alimentation en courant et les tuyaux.

4.1 Soupape d'inversion électrique (figure 16)

- Contrôler l'alimentation en courant lorsque l'allumage est connecté.

- Raccorder la pompe à dépression manuelle conformément à l'illustration et appliquer différentiel de pression.

Allumage "en circuit" = soupape à passage

Allumage "hors circuit" = soupape doit être étanche.

- Si nécessaire, remplacer la soupape d'inversion électrique (1).

4.2 Temporisateur thermique (figure 17)

- Contrôler l'alimentation en courant.
- Raccorder la pompe à dépression manuelle conformément à l'illustration et appliquer différentiel de pression.

Temporisateur thermique (2):

au-dessus de + 15 °C = temporisateur étanche

au-dessous de + 4 °C = temporisateur à passage.

- Raccorder l'ohmmètre conformément à l'illustration.
- Valeur nominale: à 20 - 30 °C = $6 \pm 1,5$
- Si nécessaire, remplacer le temporisateur thermique.

5. BOITE A DEPRESSION 2ème CORPS (figure 18)

- Raccorder la pompe à dépression manuelle conformément à l'illustration et appliquer différentiel de pression.
- S'il y a perte de différentiel de pression, le tuyau à dépression ou la boîte à dépression défectueux.
- Si nécessaire, remplacer.

6. FILTRE DANS L'ARRIVEE DE CARBURANT (figure 19)

Avant de nettoyer le carburateur, il faut enlever le filtre (flèche).
Le filtre peut être retiré à l'aide d'une vis M3 qui doit être vissée à environ 5 mm.
Par principe, il faut remplacer le filtre.

7. COMMANDE DES GAZ

7.1 Pour boîte de vitesses à commande manuelle

- Régler la commande des gaz de telle sorte que la position de pleins gaz au levier de papillon en position de pleins gaz de la pédale d'accélérateur soit juste atteinte (max. 1 mm de jeu).

7.2 Pour transmission automatique (figure 20, 21)

Conditions:

Réfrigérant à l'élément dilatable à la température de service
(l'élément dilatable doit être sorti).

- Tirer complètement l'ouvreur du papillon des gaz avec la pompe à dépression manuelle. Le papillon doit être maintenu en position de décélération.
- Tirer la gaine du câble d'accélérateur (1) dans le sens de la flèche jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de jeu.
- Visser l'écrou (2) sans tension contre la butée (4) et bloquer par contre-écrou avec 10 Nm.

Contrôler le réglage

- Appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur jusqu'au point de poussée en pleins gaz (pas de kick-down). Le levier de papillon (5) doit se trouver sur la butée de pleins gaz du corps de carburateur et le ressort de dépassement (6) ne doit pas être compressé.
- Appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur du point de poussée en pleins gaz jusqu'à la butée (kick-down). Le ressort de dépassement (6) doit être compressé (a = env. 8 mm).

Légende de la figure 21 Position de pleins gaz du levier de papillon

A = position de pleins gaz du câble d'accélérateur

B = position de kick-down du câble d'accélérateur

a = course du câble d'accélérateur de la position de pleins gaz à la position de kick-down de la pédale d'accélérateur.

8. RECHAUFFAGE D'AIR D'ADMISSION

Suivant la température du régulateur de température (14), figure 36, l'amenée d'air chaud et respectivement d'air froid dans le filtre à air doit être ouverte une fois que le moteur est en marche.

Amenée d'air froid: au-dessus d'env. 20 °C

Amenée d'air chaud: au-dessous d'env. 20 °C

B. REGLAGES, carburateur déposé

Les appareils d'essai et de mesure mentionnés ci-dessous peuvent être fournis par le représentant général compétent.

1. REGLAGE DE BASE DU PAPILLON

Remarque: Les vis de butée du papillon (flèches), figure 22, du 1er et 2ème corps sont étudiées en tant que vis de rupture de sorte que les réglages de base sont supprimés.

2. DISPOSITIF DE DEPART

2.1 Courbe de réchauffage, position de réglage (figure 23, 24)

Le réglage est seulement nécessaire lorsque le plombage de couleur de la vis (3) est endommagé ou lorsque la courbe de réchauffage (4) est visiblement dérèglée.

- Repousser complètement l'ouvreur du papillon à l'aide de la pompe à dépression manuelle.
- Dévisser le raccord de tuyau du réfrigérant (élément dilatable) et à sa place visser l'outillage d'essai (2) avec longueur de goujon 8,15 mm. Veiller à la longueur exacte de la coulisse (1).
- Desserrer légèrement la vis (3).
- Pousser légèrement la courbe de réchauffage (4) contre le goujon (5) à l'aide du tournevis pour agir contre le couple de serrage de la vis (3).
- Serrer la vis (3).
- Graisser la courbe (flèche), figure 24, avec du Molykote.

Contrôle du réglage:

- Ouvrir légèrement le papillon et le refermer lentement. Le goujon (5) doit retourner de lui-même dans sa position initiale, voir figure 24.
- Visser le raccord de tuyau du réfrigérant.

2.2 Ouverture positive du papillon, position de réchauffage (figure 25 - 27)

Le réglage est seulement nécessaire lorsqu'un dérèglage de la vis de réglage (9) est visible.

Condition: Courbe de réchauffage correctement réglée, voir chapitre B.2.1.

- Repousser complètement l'ouvreur de papillon à l'aide de la pompe à dépression manuelle.

- Dévisser le raccord de tuyau du réfrigérant (élément dilatable) et à sa place visser l'outillage d'essai (2) avec longueur de goujon 2,0 mm. Veiller à la longueur exacte de la coulisse (1).
 - Contrôler l'ouverture conformément à la flèche, figure 27, et éventuellement régler comme suit:
 - Desserrer la vis (6).
 - Comprimer les leviers (7 et 8) et corriger l'ouverture conformément à la figure 27 par la vis de réglage (9).
- visser = petite
dévisser = grande
- Comprimer les leviers (7 et 8) et serrer la vis (6).
 - Visser le raccord de tuyau du réfrigérant.

2.3 Contrôler l'étanchéité de la boîte de pulldown (figure 28, 29)

Conditions:

Couvercle de starter enlevé.

Analyseur de vide raccordé conformément à la figure 29.

Soupape de réglage (4) fermée.

- Maintenir fermé le volet de départ en enfonçant le levier (1) et produire différentiel de pression d'env. 750 mbar (faire surpression sur le pull-down).
- Relâcher le levier (1) et fermer le raccord (5) avec le capuchon (6).
- Produire différentiel de pression d'env. 750 mbar.
- Arrêter l'analyseur de vide et effectuer le contrôle d'étanchéité. Dans le cas de chute de différentiel de pression, remplacer la boîte de pulldown.

2.4 Volet de départ (figure 28 - 30)

Conditions: Voir chapitre V.2.3., en plus jeu "A", figure 9, correct.

a) Entrebaïllement "a1" (grand)

- Fermer le raccord (5) avec le volet (6) et produire différentiel de pression (env. 750 mbar).
- Pousser le levier (1) légèrement dans le sens de la flèche et contrôler l'entrebaïllement conformément à la figure 30. Correction par la vis (2).

b) Entrebaïllement "a" (petit)

Contrôle et réglage seulement indispensable lorsque la protection (8) est endommagée et après avoir remplacé la boîte de pulldown.

- Retirer le capuchon (6) du raccord (5) et brancher l'analyseur de vide.
- En poussant le levier (1) dans le sens de la flèche produire différentiel de pression de 200 ± 50 mbar et contrôler l'entrebaïllement conformément à la figure 30. Correction par la vis (7).
- Monter le couvercle de starter et le placer sur le repère.

3. POMPE DE REPRISE

3.1 Direction d'injection (figure 31)

- Enlever le dessus de cuve.
- Placer (enfoncer) le tube d'injection de telle sorte que le jet de carburant sorte dans le sens de l'évidement (flèche).

3.2 Volume injecté (figure 32 - 34)

Condition:

La cuve doit avoir un niveau normal pendant la mesure c'est-à-dire que le carburant doit circuler.

- Utiliser l'appareil d'essai carburateur.
- Coincer une vis M8 (flèche), figure 32, entre le levier et le corps cuve.
- Fermer les raccords (1) et s'il existe (2), figure 33.
- Raccorder la pompe à dépression manuelle conformément à la figure 33 et produire différentiel de pression (env. 650 mbar); l'ouvreur du papillon doit être complètement repoussé.
- Ouvrir et fermer complètement 10 fois de façon uniforme le papillon (env. 1 s/course). Laisser passer 3 sec. entre chaque course.
- Diviser par 10 la quantité de carburant et comparer avec la valeur nominale.
- Corriger le volume injecté en desserrant la vis (3) et en réglant la came (4).

en direction + = volume injecté grand
en direction - = volume injecté petit

Remarque: Veiller à la position exacte de la coulisse (1), figure 25.

- Retirer la vis (flèche), figure 32.

4. RELACHEMENT ET FERMETURE POSITIVE DU 2ème CORPS (figure 35)

Condition: Papillon 1er corps en position de ralenti.

- Régler les écarts "Y" et "Z" en pliant la fourchette (1).
Effectuer la mesure à l'endroit le plus étroit.

C. PLAN DE RACCORDEMENT, conduites à dépression

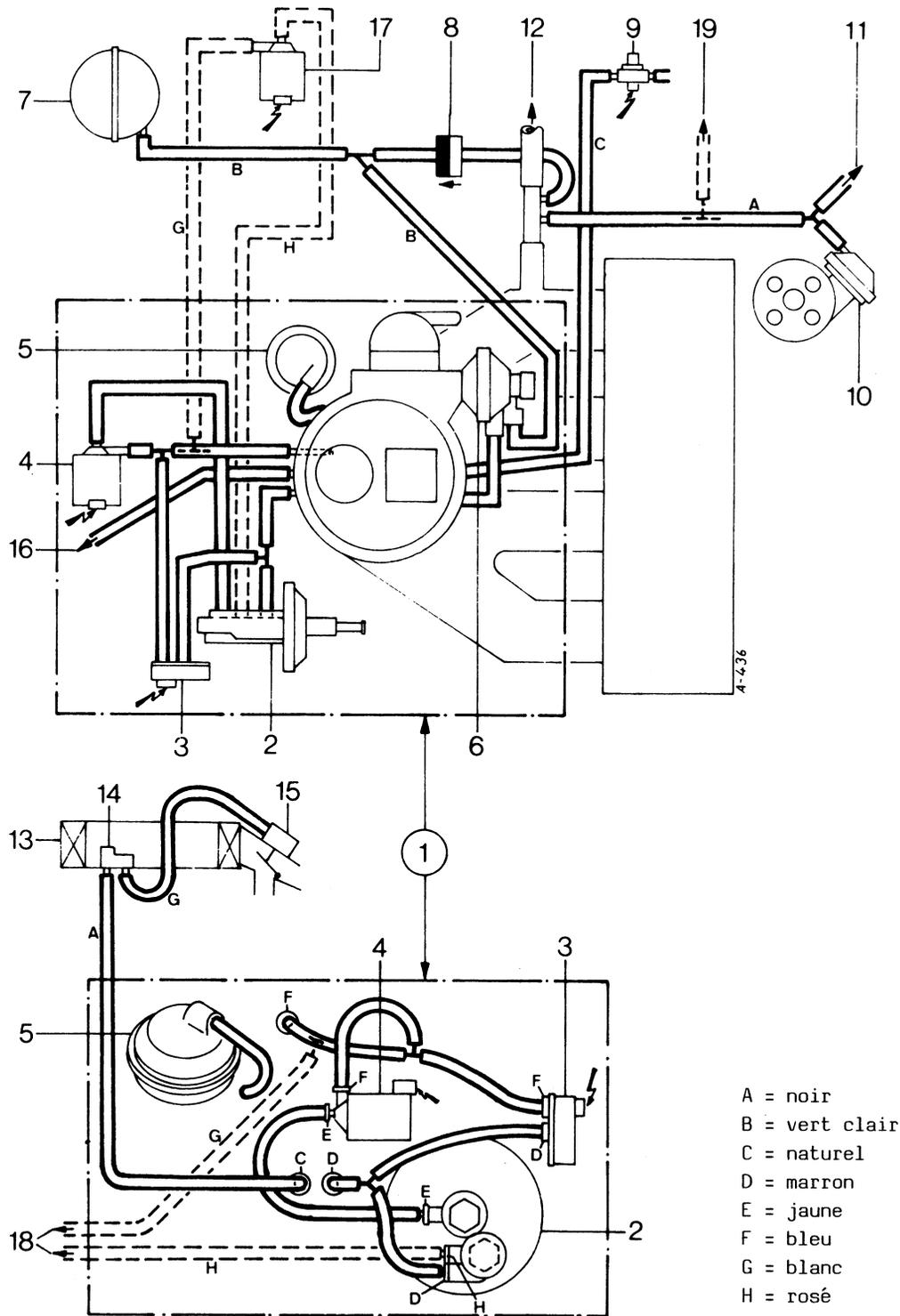


Figure 36

--- seulement avec climatiseur

- | | |
|---|--|
| 1 carburateur | 10 boîte à dépression, distributeur d'allumage |
| 2 ouvreur du papillon | 11 vers l'indication de consommation de carburant (ECON) |
| 3 temporisateur thermique | 12 vers le dispositif servo-frein |
| 4 soupape de commande de décélération | 13 filtre à air |
| 5 boîte à dépression 2ème corps | 14 régulateur de température |
| 6 boîte à dépression | 15 boîte à dépression |
| 7 réservoir de volume | 16 vers le régulateur de température (14) |
| 8 clapet anti-retour | 17 électrovanne |
| 9 interrupteur à dépression pour indication de commande (seulement MT-transmission) | 18 vers l'électrovanne (17) |
| | 19 vers le climatiseur |

D. DONNES DE REGLAGE

Remarque: Ces données de réglage ne sont valables que jusqu'à l'apparition des fiches techniques (listes de pièces détachées).

Transmission		MT	AT
Référence du carburateur		7.17852.00	7.17852.01
Régime de ralenti (t/min.)		750 \pm 50	750 \pm 50
Valeur des gaz d'échappement de ralenti		1,0 \pm 0,5	1,0 \pm 0,5
Entrebaillement du volet	„a“	1,8 \pm 0,15	1,8 \pm 0,15
	„a'“	4,0 \pm 0,2	3,9 \pm 0,2
Ouverture positive du papillon, position de réchauffage	(mm)	0,45 - 0,5	0,5 - 0,55
Relâchement et fermeture positive du 2ème corps (mm)	„Y“	1,0 \pm 0,3	1,0 \pm 0,3
	„Z“	0,5 \pm 0,3	0,5 \pm 0,3
Volume injecté (cm ³ /course)		1,1 \pm 0,2	1,1 \pm 0,2

DIAGNOSTIC DE DEFAUTS

- AUDI/VW - 2E2

4/1 01-35.1F

RECLAMATIONS

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
Départ à froid (démarrage)	•																						
Marche stabilisée (calage après le départ)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Ralenti à froid (régime trop élevé / trop bas)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Mise en marche à froid, progression à froid (mauvaise réponse, à-coups)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Dispositif automatique de départ ne coupe pas complètement ou trop tard	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Départ à chaud (temps de démarrage plus de 5 sec.)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Ralenti (irrégulier, trop élevé, trop bas)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Régime de ralenti ou CO trop élevé (non réglable)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Progression lors de l'accélération (à-coups)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Progression à régime élevé (vers 2ème corps)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Détonations au silencieux dans la décélération	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Rendement (trop faible, râtés en pleine charge)	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Consommation de carburant trop élevée	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•

A CONSIDERER:

- Les conditions pour l'utilisation de ce tableau sont les suivantes:
- Fonctionnement parfait du moteur (distribution, soupapes etc...)
 - Système d'allumage et de son réglage parfait
 - Système d'admission étanche
 - Installation d'échappement parfaite
 - Commande correcte du réchauffage d'air d'admission
 - Filtre à air propre
 - Pression de carburant correcte

CAUSE

- 1 Le volet de départ ne ferme pas complètement
- 2 Le volet de départ ou tringlerie dur et respectivement coince
- 3 Les entrebaïllements du volet "a" et "a1" incorrects
- 4 Dispositif de pull-down non étanche ou défectueux
- 5 Chauffage de starter, réchauffeur de la tubulure d'admission et thermocontact incorrects
- 6 Element dilatable défectueux ou passage du réfrigérant perturbé
- 7 Ouvreur du papillon ou tuyaux de raccordement défectueux
- 8 Coupe décélération incorrect
- 9 Chauffage de by-pass défectueux
- 10 Carburant s'évapore (moteur trop riche)
- 11 Réglage de ralenti incorrect
- 12 Réglage d'air de ralenti bouché ou défectueux
- 13 Volume injecté
- 14 Clapet d'enrichissement défectueux
- 15 Pointeau non étanche
- 16 Flotteur défectueux / niveau incorrect
- 17 Air parasite aux joints ou bride
- 18 Les papillons n'ouvrent pas complètement
- 19 Boîte à dépression 2ème corps non étanche
- 20 Réglage des gicleurs non conforme
- 21 Fausse manoeuvre
- 22 Conditions d'utilisation

REMEDE

- régler dispositif de départ / contrôler bi-lame
libérer
régler
contrôler, si nécessaire remplacer les pièces
contrôler spirale de chauffage, thermocontact et contacts; contrôler la circulation du réfrigérant
contrôler, si nécessaire remplacer
contrôler, si nécessaire remplacer
contrôler, remplacer les pièces défectueuses
contrôler l'élément de chauffage PTC, si nécessaire remplacer
maintenir le pied à fond sur la pédale d'accélérateur et démarrer / à titre d'essai changer de marque de carburant
corriger
nettoyer, si nécessaire remplacer
contrôler, si nécessaire régler
remplacer
nettoyer le pointeau, si nécessaire
remplacer l'aiguille
remplacer le flotteur
remplacer les joints
corriger la commande des gaz
remplacer
remplacer les gicleurs
démarrer suivant les instructions
effectuer une mesure de consommation; informations au client

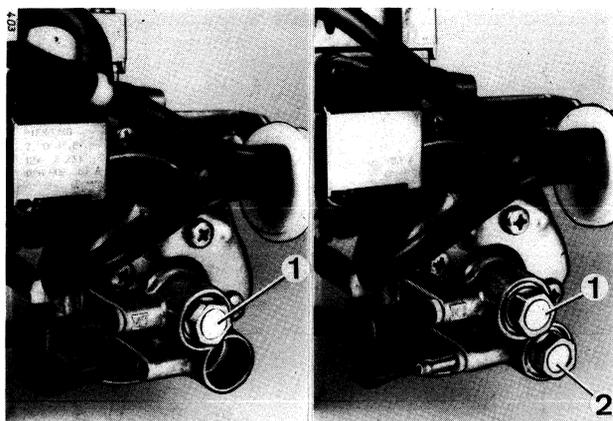


fig. 1a

fig. 1b

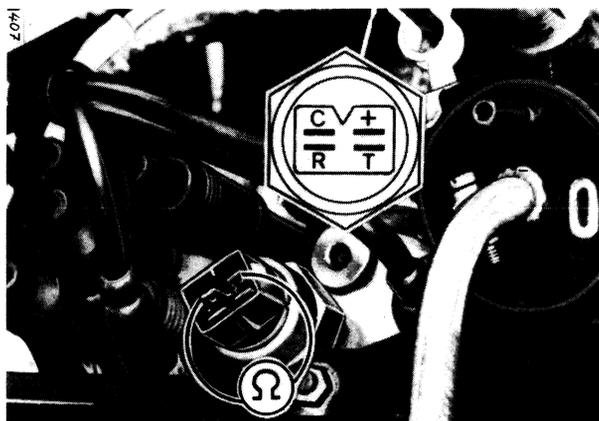


fig. 5

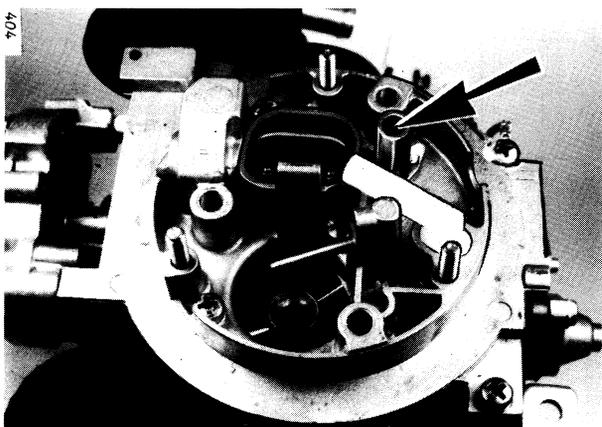


fig. 2

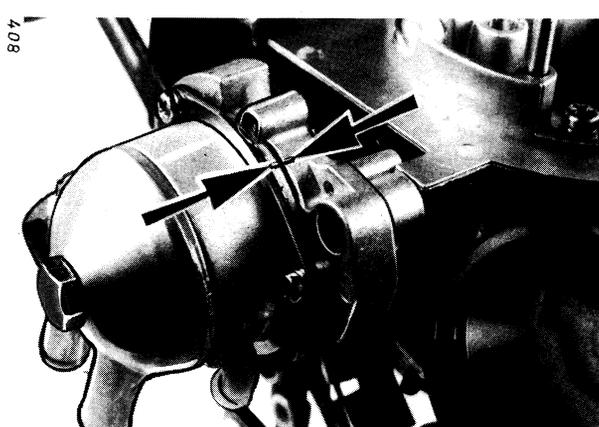


fig. 6

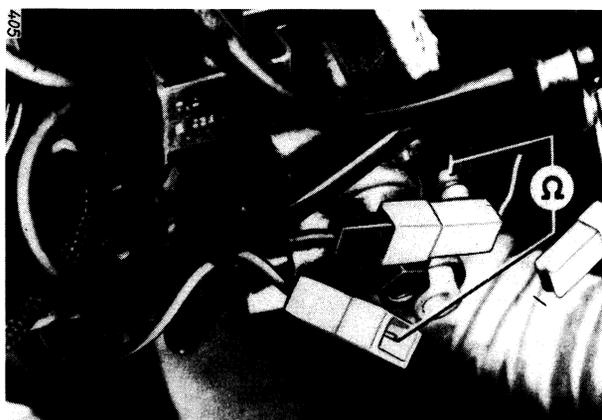


fig. 3

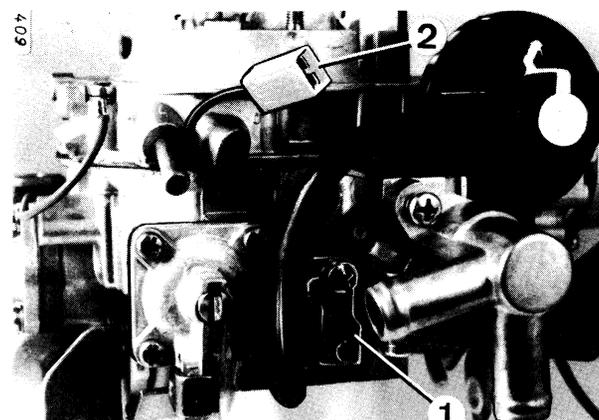


fig. 7



fig. 4

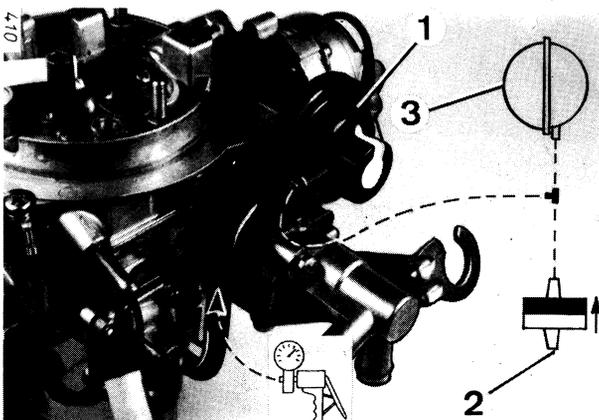


fig. 8

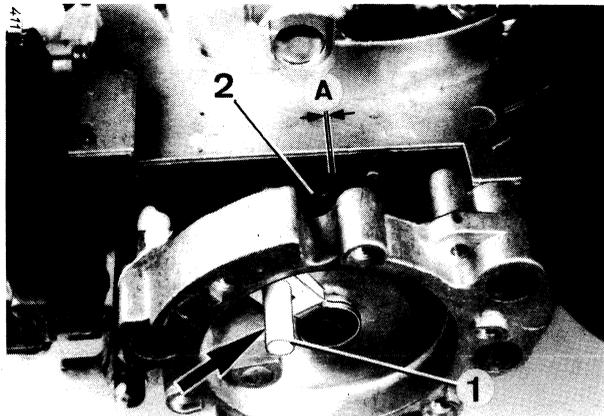


fig. 9

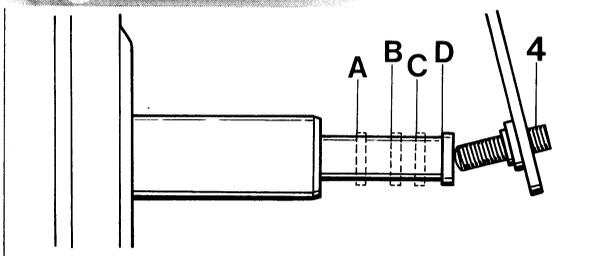
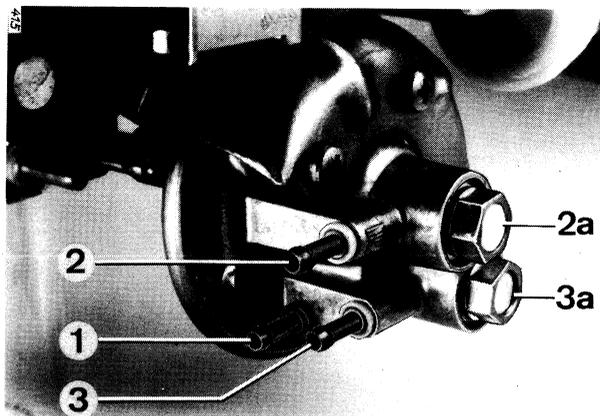


fig. 13



fig. 10

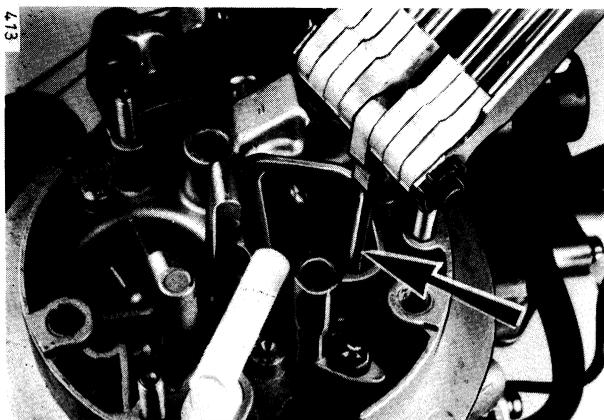


fig. 11

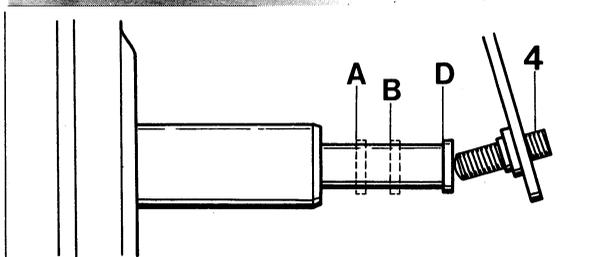
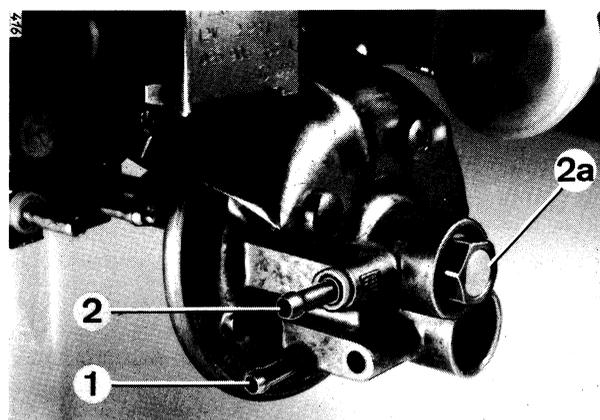


fig. 14

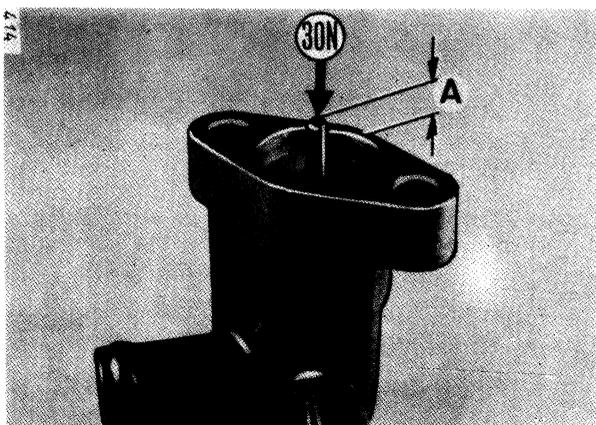


fig. 12

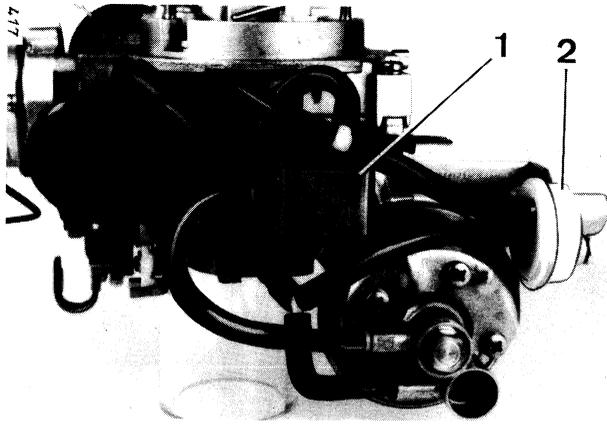


fig. 15

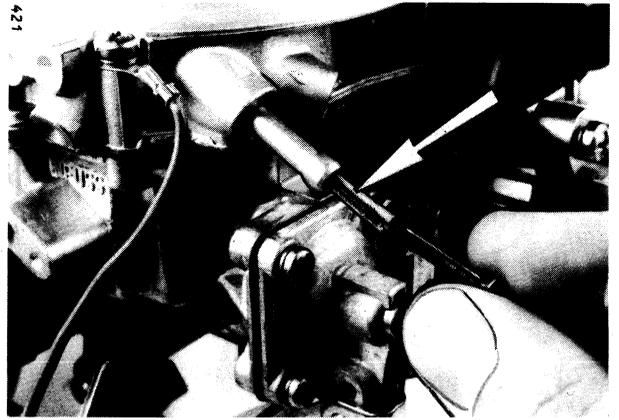


fig. 19

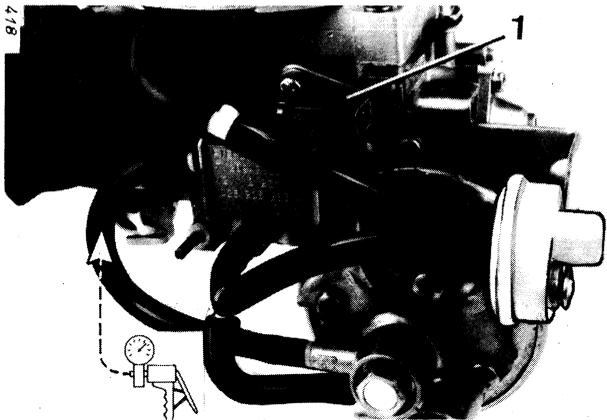


fig. 16

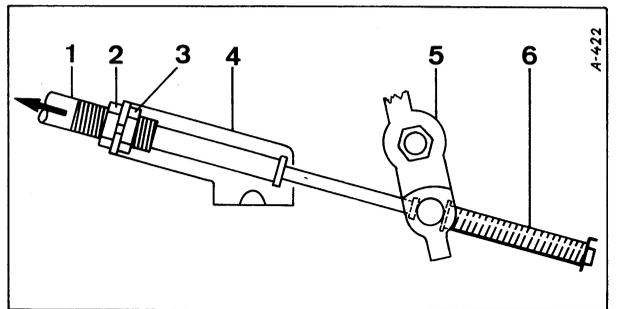


fig. 20

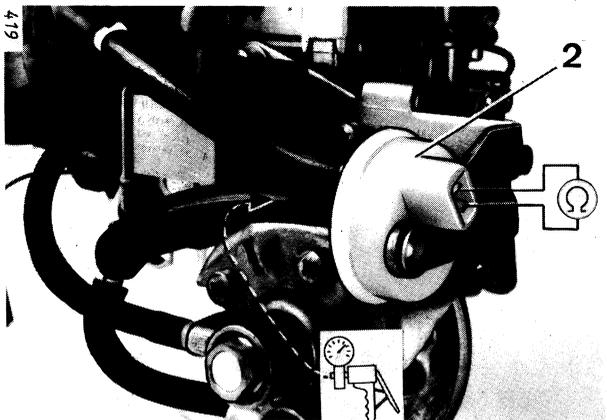


fig. 17

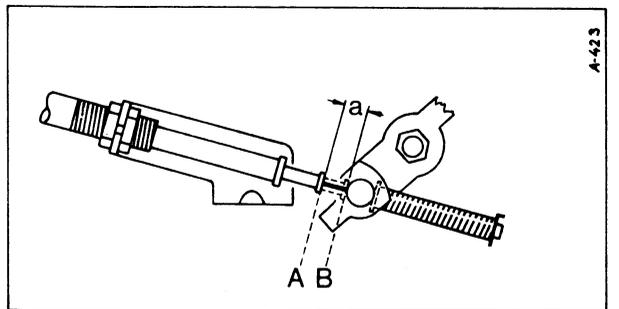


fig. 21

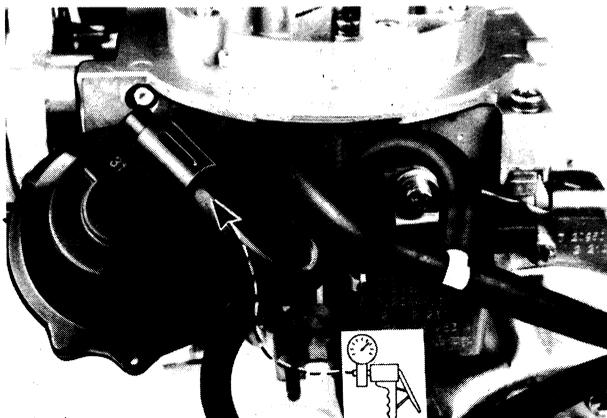


fig. 18

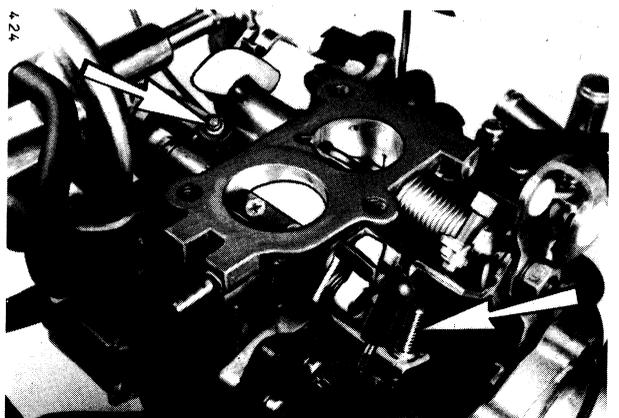


fig. 22

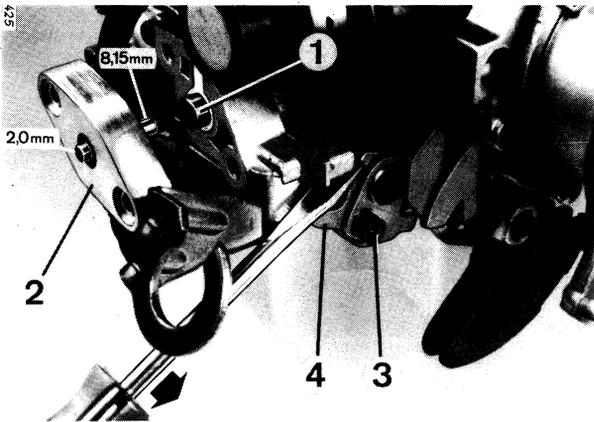


fig. 23

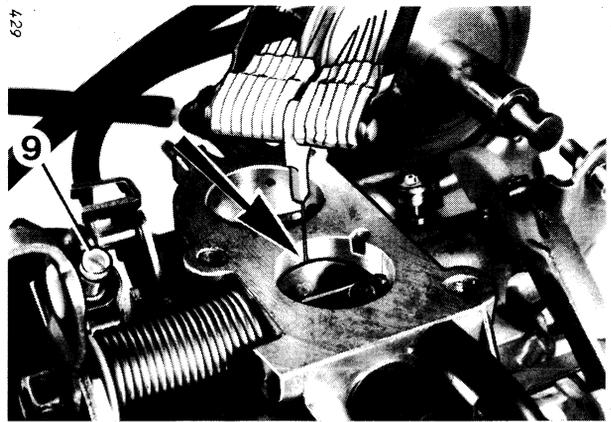


fig. 27

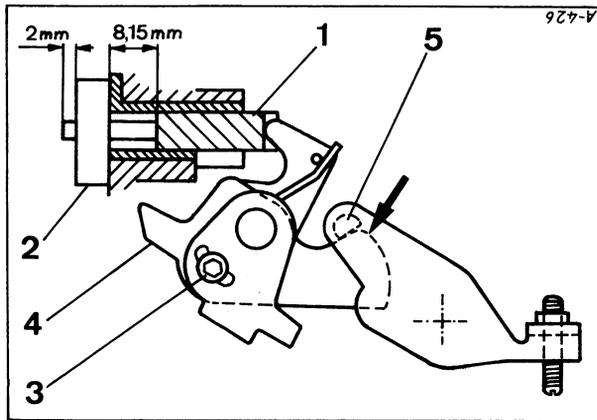


fig. 24

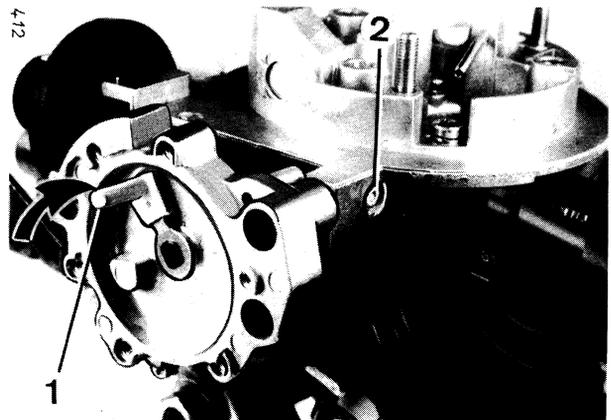


fig. 28

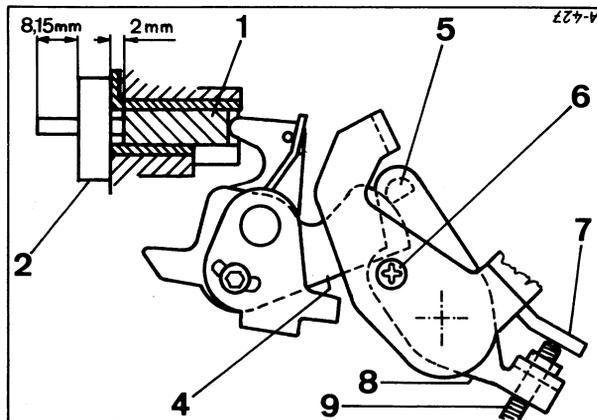


fig. 25

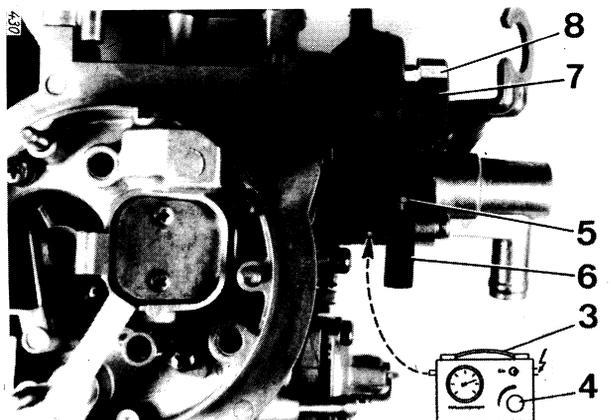


fig. 29

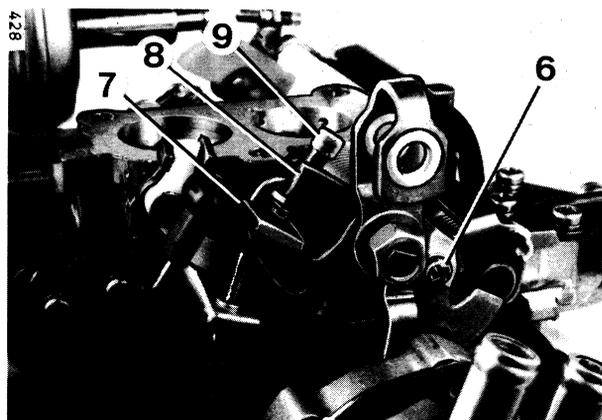


fig. 26

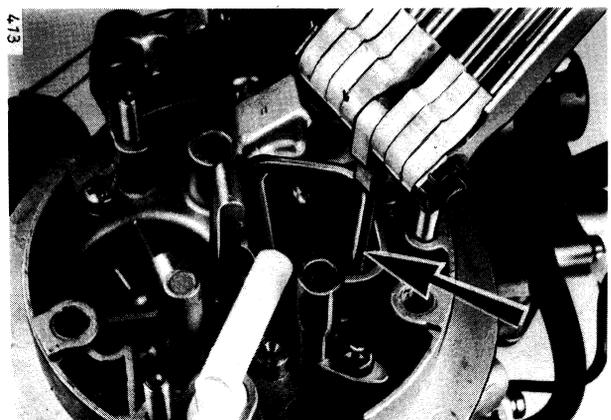


fig. 30

431

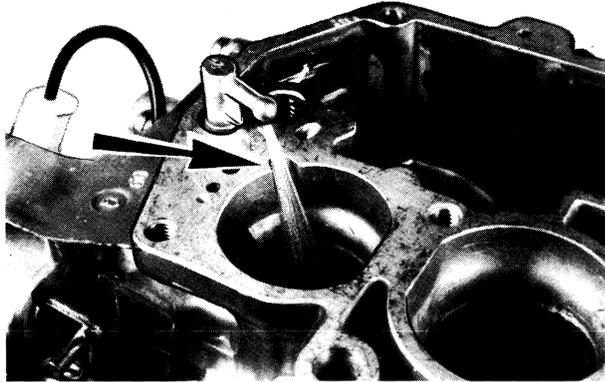


fig. 31

431

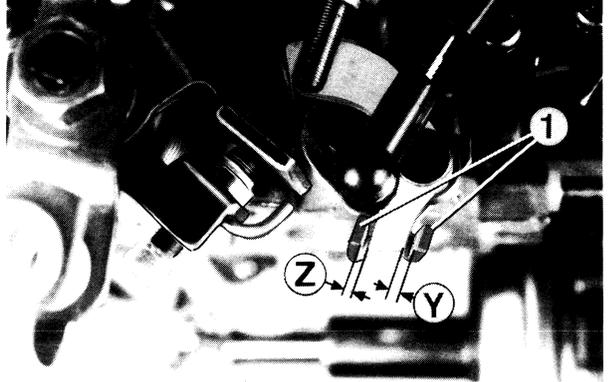


fig. 35

432

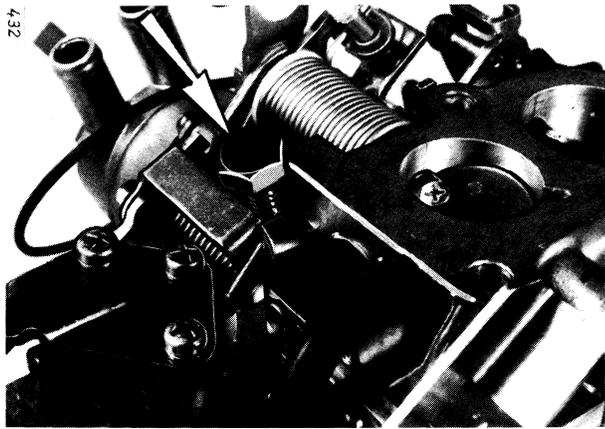


fig. 32

433

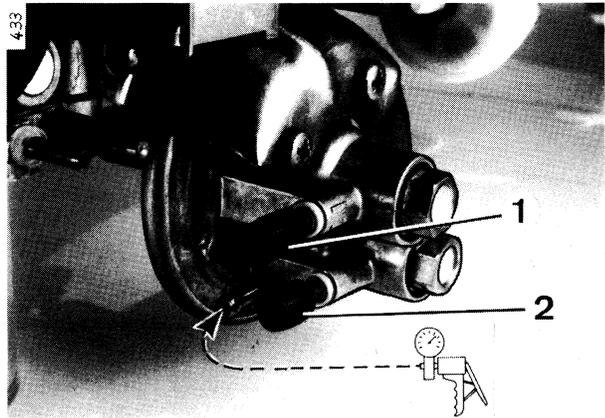


fig. 33

434

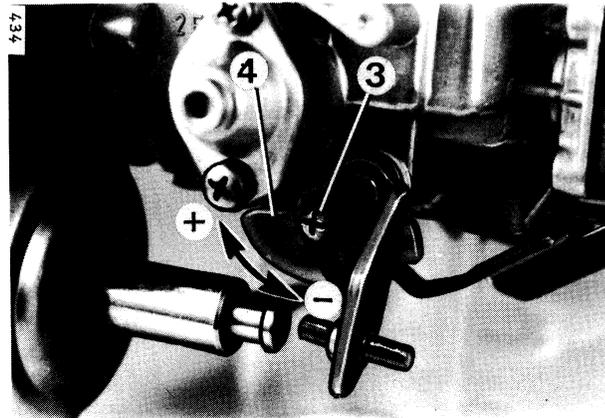


fig. 34