

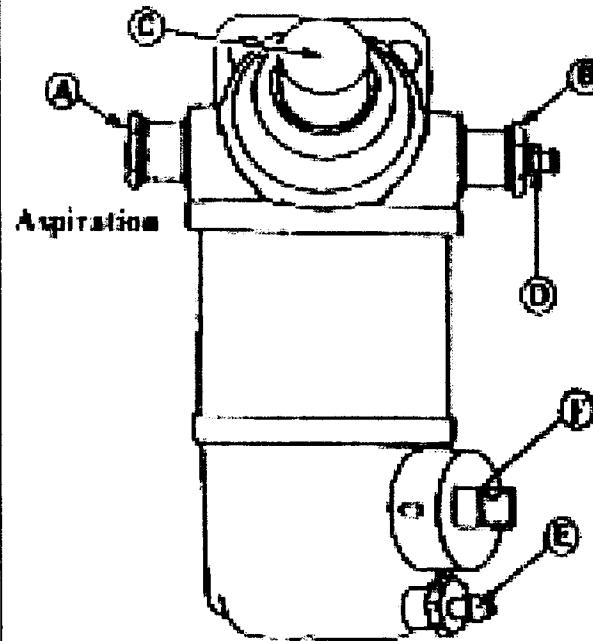
CORRIGE

**Ces éléments de correction n'ont qu'une valeur indicative.
Ils ne peuvent en aucun cas engager la responsabilité des
autorités académiques, chaque jury est souverain.**

**SAVOIR ASSOCIES-EP2.3/ Réaliser une intervention
Poste B**

1° Sur l'élément représenté ci-dessous, veuillez indiquer le nom et la fonction des pièces repérées :
(C.D.E.F) /4 points

Repères	Noms	Fonctions
C	<i>Pompe d'amorçage</i>	<i>Permet la purge du circuit lors d'un remplacement de filtre</i>
D	<i>Vis de purge d'air</i>	<i>Permet d'évacuer l'air lors de la purge du circuit basse pression</i>
E	<i>Vis de purge d'eau</i>	<i>Permet d'évacuer l'eau qui se dépose au fond du filtre</i>
F	<i>Capteur de présence d'eau</i>	<i>Permet d'indiquer la présence d'eau au conducteur</i>



2°-A l'aide de la vue ci-dessus, indiquer le nom des éléments sur lesquels vous aller agir lors de la purge du circuit basse pression : /4 points

Agir sur C pompe d'amorçage, et D vis de purge.

3°-Quelles sont les conséquences d'un filtre à gazole colmaté sur le fonctionnement du moteur:/ 4 points

Manque de puissance, mauvais démarrage, à coups, fumées

4°-Quels peuvent être les éléments à mettre en cause sur un véhicule moderne qui manque de puissance et qui fume noir en pleine charge (système d'injection en bon état) : / 4 points

Filtre à air colmaté, recyclage des gaz d'échappement (soupape ouverte) tubulure d'admission colmatée

Groupement inter académique II
N° Candidat :

Date

SAVOIRS ASSOCIES-EP2.3/ Réaliser une intervention Poste B

Pré-réglage du ralenti

Une fois que le moteur est à sa température normale de fonctionnement, régler le régime de ralenti à l'aide de la vis de réglage (A) à 750 tr/mn en desserrant le contre écrou (B) (Fig 1).

Réglage de la butée anti-calage

Placer une cale de 2 mm d'épaisseur entre le levier d'accélérateur (C) et la butée réglable (D). Desserrer ensuite le contre-écrou (E) et ajuster la butée réglable (D) pour obtenir un régime correspondant à 900 ± 50 tr/mn, déposer la cale d'épaisseur et serrer le contre-écrou.

Réglage final du ralenti

Ajuster le régime de ralenti à 850 ± 25 tr/mn en agissant sur la vis (A) (Fig 1).

Serrer le contre-écrou (B)

Contrôle de l'anti-calage

Appuyer une fois franchement sur l'accélérateur et ensuite le relâcher pour revenir au ralenti.

Si le moteur a tendance à caler, dévisser de 1/4 de tour la vis (D).

Si le moteur retrouve lentement son régime, c'est à dire le régime de ralenti plus élevé, visser de 1/4 de tour la vis (D)

Réglage du ralenti accéléré (à froid)

Maintenir le levier de ralenti (H) pousser à fond de course vers l'arrière de la pompe, tendre le câble et mettre en place le serre câble.

Nota : une fois le moteur à sa température normale de fonctionnement, le levier (H) (Fig 2) doit être en appui sur la butée (G).

Dans le cas contraire, desserrer le serre-câble et ajuster un jeu de 0,5 mm entre le serre-câble et le levier (H).

Fig 1

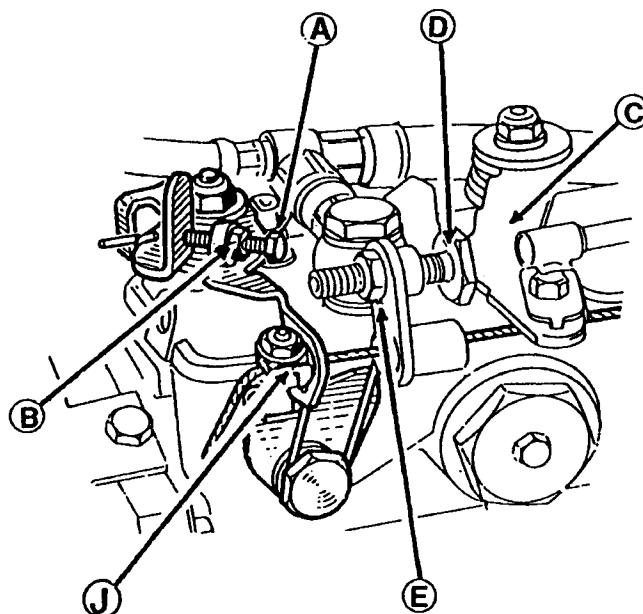
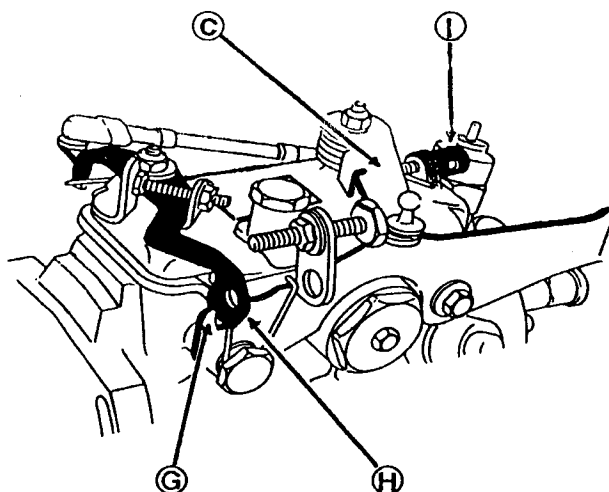


Fig 2



5° – Sur quels éléments faut-il agir pour régler le ralenti :

/4 points

- a) à froid... **Serre câble J**
- b) à chaud **Vis A et contre écrou B**

Examen : M.C. Mise au Point Électricité Électronique Automobile	010 – 25501 R
Epreuve : Diesel - Climatisation	CORRIGE EP2 – 3 Poste B
	Page 2 sur 2