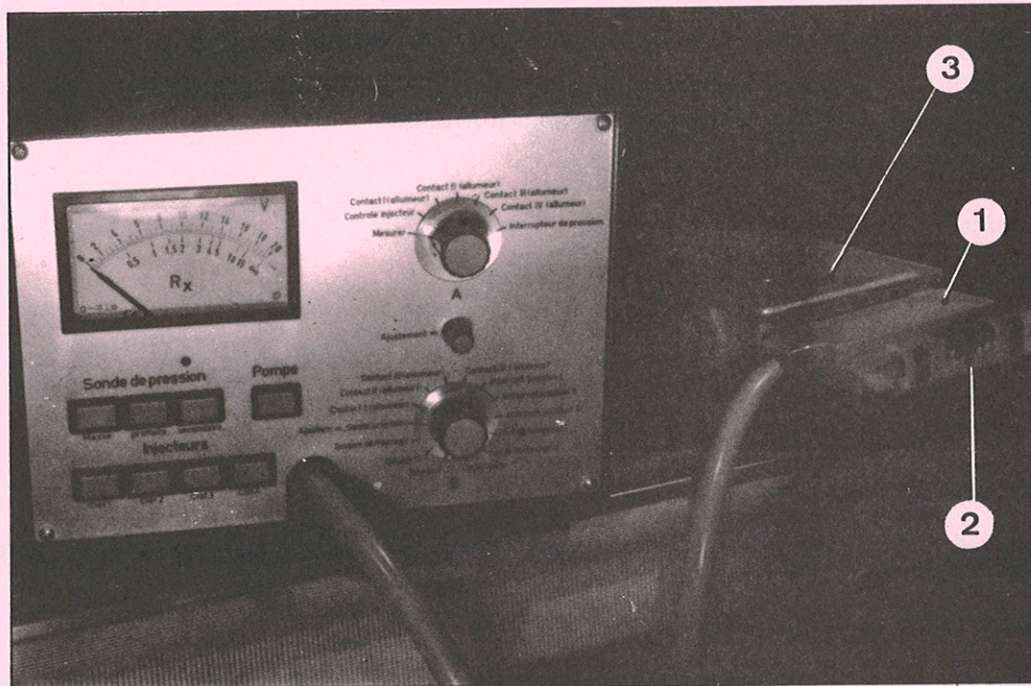


II. TWEEDE DEEL

Sluit het stekkerblok (1) van het testapparaat BOSCH EFAW 228 S 11 op het stekkerblok (2) van de modulator aan en SLUIT VERVOLGENS DE MODULATOR (3) op het stekkerblok (1) van het testapparaat BOSCH aan.



15. Controleer de verplaatsing van de commandocontacten in de stroomverdeler:

- Schakelaar A: stand Contact I (Stroomverdeler)
- Laat de motor met 1500 t./min draaien en zet de schakelaar A achtereenvolgens in de standen "Contact I" (stroomverdeler) en Contact II (stroomverdeler).
- VOLTMETER — De wijzer verplaatst zich eerst naar de maximum uitslag en blijft vervolgens om een gemiddelde waarde schommelen.

De maximale afwijking van de gemiddelde waarde moet twee graadverdelingen bedragen (bovenste schaalverdeling van de voltmeter in de standen **Contact I en Contact II**

Indien de maximale afwijking groter is dan twee graadverdelingen

(bovenste schaalverdeling van de voltmeter), zijn de commandocontacten defect. Vervang de cassette met contacten.

16. Controleer de werking van de gasklepschakelaar:

- Schakelaar A: stand **Contact I (stroomverdeler) of Contact II (stroomverdeler)**.
- Laat de motor met stationair toerental draaien en maak de verbindsslang naar de extra luchtregelaar los van het inlaatspruitstuk: het motortoerental moet nu constant tussen 1100 en 1800 t./min schommelen.
- Open de gasklep een weinig: het toerental moet niet meer schommelen. Indien dit wél het geval is moet de gasklepschakelaar worden afgesteld. (Zie par. 8-1a).

17. Controleer de vollastschakelaar (16):

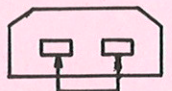
- Schakelaar A: stand "Interrupteur de pression" (drukschakelaar).
Controleer of de stekker juist op de vollastschakelaar is aangesloten.
 - 1) Zet het contact aan (de motor niet starten): de wijzer geeft een waarde lager dan 6 aan (bovenste schaalverdeling van de voltmeter)
 - 2) Start de motor.
Met de motor stationair draaiend, moet de wijzer een hogere waarde dan 17 aangeven; als dit niet het geval is doch: *de wijzer 0 aangeeft:*
Maak dan de stekker van de vollastschakelaar (16) los en verbind de contacten van de stekker met elkaar:

Als de wijzer een hogere waarde dan 17 aangeeft, controleer dan:

- de draad tussen de modulator (18) aansluiting 2 (R-BI 12) alsmede de vollastschakelaar (16) (BI 12)
- de draad 26 tussen de vollastschakelaar (16) en de massa-aansluiting (26) op de spanningsregelaar.
- de massa-aansluiting (26) op de spanningsregelaar

Indien deze draden en de massa-aansluiting (26) in orde zijn, is de vollastschakelaar (16) defect en moet worden vervangen.

- 3) Open de gasklep met een ruk: de wijzer schommelt tussen de twee vorengenoemde waarden.



- 3) Open de gasklep met een ruk: de wijzer schommelt tussen de twee vorengenoemde waarden.
Indien de naald slechts weinig terugloopt, handel dan als volgt:

– Maak de verbindingsslang tussen de vollastschakelaar (16) en het inlaatspruitstuk los:

de met stationair toerental draaiende motor moet nu gaan "galopperen" (te rijk mengsel).
Indien dit niet gebeurt, dient de vollastschakelaar te worden vervangen.

18. Zet het contact af.

- Verwijder het testapparaat BOSCH EFAW 228 S 11.
- Monteer de modulator

III. DERDE DEEL ^

BELANGRIJKE OPMERKING:

Met het testapparaat BOSCH EFAW 228 S 11 kan elk orgaan van het elektronisch benzine-inspuitsysteem worden getest, met uitzondering van de elektronische regelkast:

Alvorens de fout te zoeken bij de elektronische regelkast dient men eerst:

1) **Zorgvuldig de volgende vijf massa-aansluitingen te controleren:**

- van de spanningsregelaar "a"
 - van de bedrading van het inspuitsysteem "b"
 - van de accu "c"
 - van de elektrische benzinepomp "d"
 - van het chassis van de wagen "e"
- } zie afbeelding blz. 13

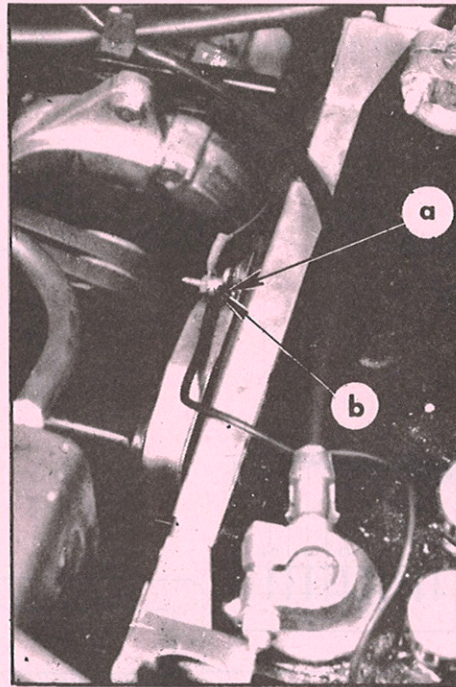
Controleer of de bevestigingsboutjes goed zijn vastgezet en trek aan de draden, om er zeker van te zijn dat zij goed vast zitten in de klemmen.

- 2) **Daar het controleren van de contactstrippen van de bedrading van de diverse organen van het inspuitsysteem te moeilijk is, dient men voor deze controles gebruik te maken van een nieuwe kabelbundel.**
- 3) **Maak een proefrit:** Indien de storingen voortduren, moet men de bekrachtigingsdraad (geel merkteken) van de wisselstroom losmaken en **opnieuw een proefrit maken:**

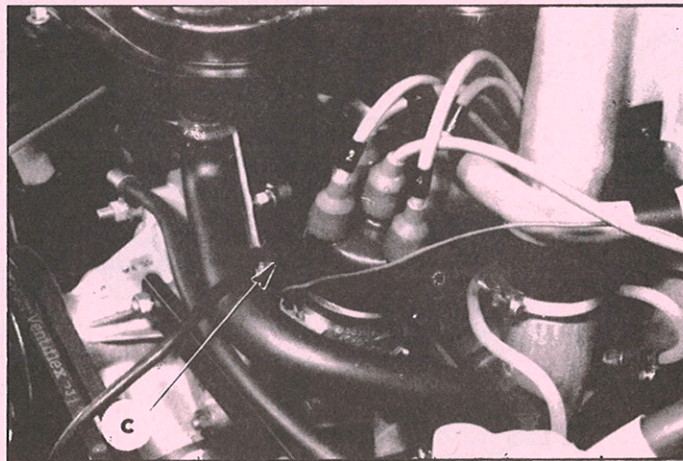
Indien de storingen verdwijnen: ligt de fout bij de wisselstroomdynamo of bij de spanningsregelaar. Controleer deze componenten en vervang de defecte.

Indien de storingen voortduren: is de modulator defect en dient te worden vervangen.

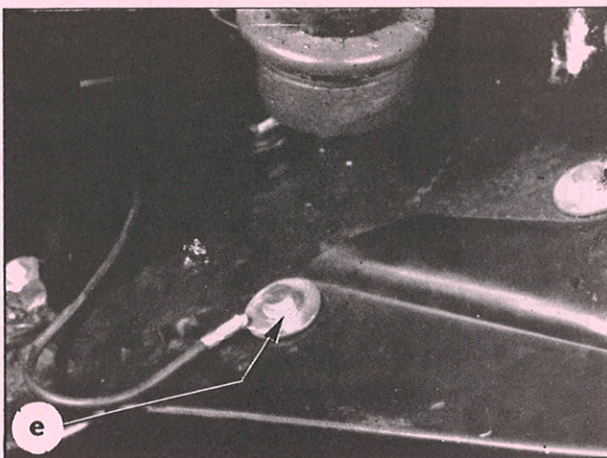
5895



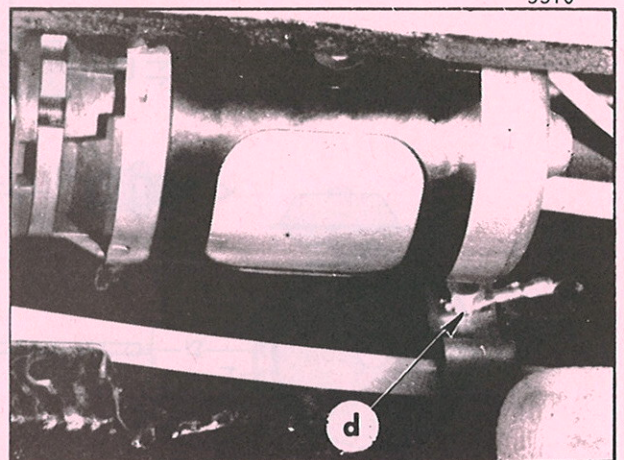
5875



5637



5510



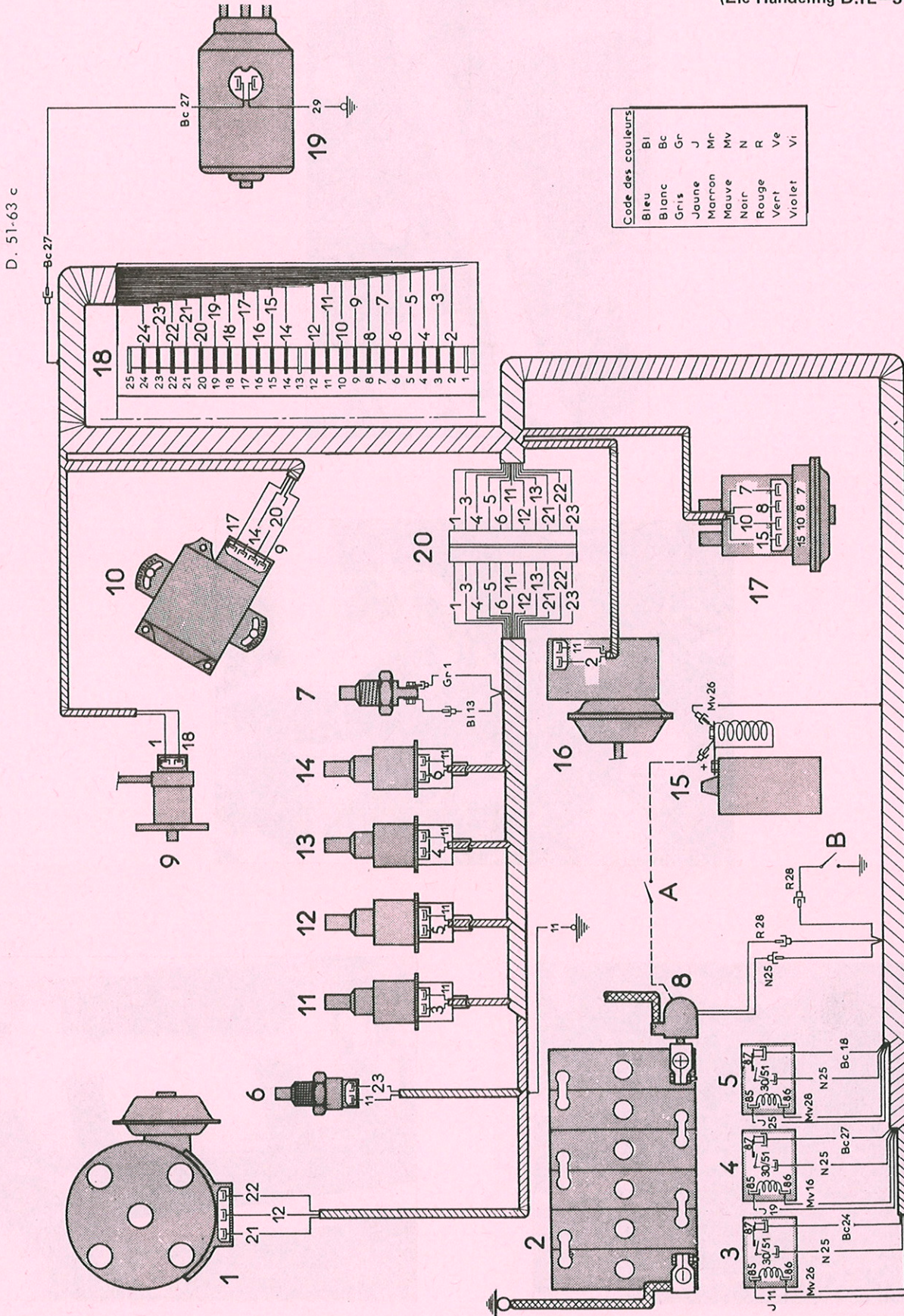
Additif N° 2 au Manuel 583-1

SCHEMA D.IE - 511-00a

ELEKTRONISCH BENZINE-INSPUITSYSTEEM

Alle typen D.IE vanaf maart 1970 tot april 1971

(Zie Handeling D.IE-511-00a)



D. 51-63 c

ALLE TYPEN D.IE vanaf maart 1970 tot april 1971

Het schema D.IE-511-00a van de elektrische installatie van deze wagens verschilt slechts van dat van het schema D.IE-511-00 van de eerder uitgekomen wagens in de volgende punten:

- 1) De kabelbundel bestaat uit twee delen. Een 12-polige stekkerverbinding (20) verbindt deze beide delen.
- 2) De merktekens op de diverse draden zijn gedeeltelijk gewijzigd. Zelfklevende nummers vervangen de kleurmerken.

De in dit deel beschreven controle van het elektronisch benzine-inspuitsysteem correspondeert met de schema's D.IE-511-00 van de elektrische installatie.

Teneinde dit schema aan te passen aan het nieuwe schema D.IE-511-00a, dient men nota te nemen van het corresponderen van de volgende draden:

| SCHEMA: D.IE-511-00 | SCHEMA: D.IE-511-00a |
|--------------------------------|----------------------|
| J I, N 1 | J 25-N 25 |
| J-Mr 2, Mr 2, Bc 2, Mv 2 | 16, 24, Bc 24, Mv 16 |
| Mv 3, Vi 3 | Mv 26, Mv 26 |
| J 4, J4 | J 19, 19 |
| Bc 5, Bc 5 | Bc 27, Bc 27 |
| Mv 6, R 6 | Mv 28, R 28 |
| Vi 7, Bc 7, BI 7 | 18, Bc 18 (13) BI 13 |
| Ve-Gr 8, Gr 8 | 7, 7 |
| Ve-Mr 9, Mr 9 | 8, 8 |
| J-Vi 10, Vi 10 | 10, 10 |
| J-Ve 11, J 11 | 15, 15 |
| R-BI 12, BI 12 | 2, 2 |
| J-Bc 13, J 13 | 9, 9 |
| BI 14, BI 14 | 20, 20 |
| J-Gr 15, Gr 15 | 14, 14 |
| Bc 16, Bc 16 | 17, 17 |
| Gr 17, Gr 17 | 1, (1), Gr 1 |
| Ve 18, Ve 18 | 23, (23), 23 |
| J-R 19, J 19 | 12, (12), 12 |
| R 20, R 20 | 21, (21), 21 |
| Gr 21, Gr 21 | 22, (22), 22 |
| Ve-Bc 22, Bc 22 | 3, (3), 3 |
| Ve-BI 23, BI 23 | 5, (5), 5 |
| Ve-Vi 24, Vi 24 | 4, (4), 4 |
| Ve-R 25, R 25 | 6, (6), 6 |
| J-BI 26, J 26, 26 | 11, J11 (11) 11 |
| 27 | 29 |

N.B.: de cijfers tussen haakjes stellen de merktekens van de draden van de stekkers (20) voor.

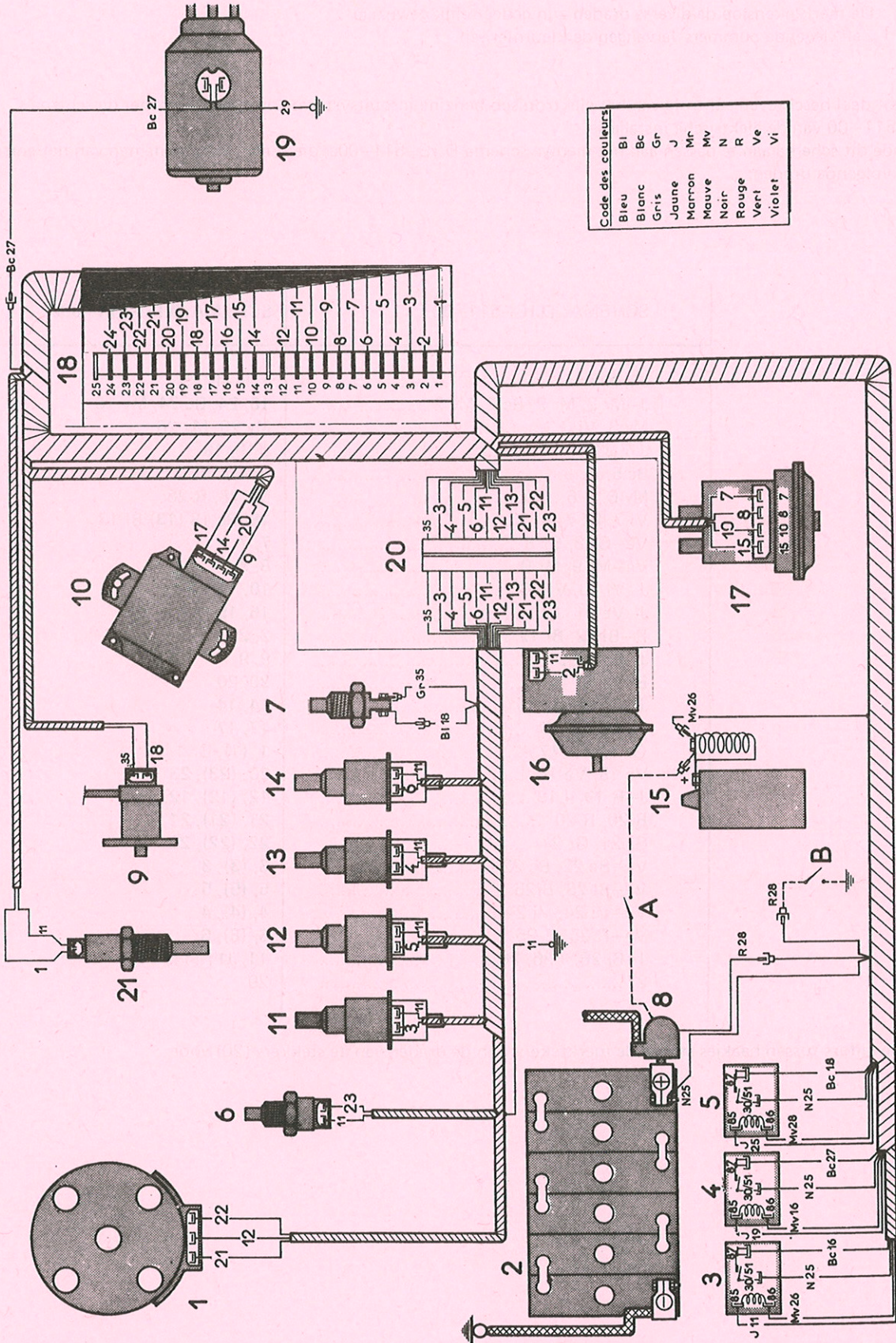
SCHEMA DX.IE - 511-00

ELEKTRONISCH BENZINE-INSPUITSYSTEEM

Typen DX.IE vanaf april 1971

(Zie Handeling DX.IE-511-00)

D. 51-63 d



Code des couleurs

| | |
|--------|----|
| Bleu | Bl |
| Blanc | Bc |
| Gris | Gr |
| Jaune | J |
| Marron | Mr |
| Mauve | Mv |
| Noir | N |
| Rouge | R |
| Vert | Ve |
| Violet | Vi |