
Manuel de réparation

911

turbo

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft

Ce Manuel de Réparation est réservé à l'usage interne dans l'organisation Porsche.

© 1975 Dr. Ing. h.c. F. Porsche
Aktiengesellschaft
Département: Service après-vente technique
D-7140 Ludwigsburg

Tous droits réservé — Printed in Germany

WKD 481330

GROUPES DE REPARATION

GROUPE PROPULSEUR	Moteur, carter d'embellage	10
	Moteur, embellage, pistons	13
	Moteur, culasse, distribution	15
	Moteur, graissage	17
	Refroidissement	19
	Alimentation	20
	Turbocompresseur	21
	Préparation du carburant	25
	Echappement	26
	Démarrreur, alternateur	27
	Allumage	28
TRANSMISSION	Embrayage, commande	30
	Boîte mécanique, commande, carter	34
	Boîte mécanique, engrenages, arbres	35
	Differential	39
CHASSIS	Suspension avant	40
	Suspension arrière, arbres de transmission	42
	Roues, pneumatiques, géométrie des trains	44
	Freins, mécanisme de freinage	46
	Freins, circuit hydraulique	47
	Direction	48
CARROSSERIE	Carrosserie avant	50
	Carrosserie centre	51
	Carrosserie arrière	53
	Capots	55
	Portes	57
	Toit ouvrant	60
	Pare-chocs	63
	vitres, lève-vitres	64
	Equipement extérieur	66
	Equipement intérieur	68
CHAUFFAGE VENTILATION CLIMATISEUR	Chauffage	80
	Climatiseur	87
EQUIPEMENT ELECTRIQUE	Instruments, radio	90
	Essuie-glace et lave-glace	92
	Eclairage extérieur	94
	Eclairage intérieur	96
	Fils électriques	97

Carrosserie, à l'avant

Cotes dimensionnelles du plancher	50-3
Cotes de contrôle après réparation 911 turbo	50-5
Cotes de contrôle après réparation 911 turbo, à partir du modèle 78	50-7
Jeu d'équerres de dressage pour 911 Turbo, ENS 77.303	50-7a
Plancher avant, type 911 turbo	50-4
Plancher - tôle de fond et étalon de châssis avant P 863	50-1

Carrosserie, à l'arrière

Tuyau transversal de l'essieu arrière, 911 turbo	53-1
--	------

Capots

Capot du moteur, dépose et repose, à partir du modèle 78	55-1
--	------

Equipement extérieur

Protection anti-gravillons sur ailes arrière du modèle turbo	66-3
Pose du monogramme "turbo"	66-1

Equipement intérieur

Console centrale, dépose et repose	68-1
--	------

Chauffage

Régulation automatique du chauffage, dépose et repose	80-1
Régulation automatique du chauffage, contrôle	80-5

Armatures, instruments de bord, auto-radio

Disposition des relais dans le véhicule	90-1
Tachymètre électronique, contrôle	90-3
Tachymètre électronique, dépose et repose du transmetteur	90-4

Page

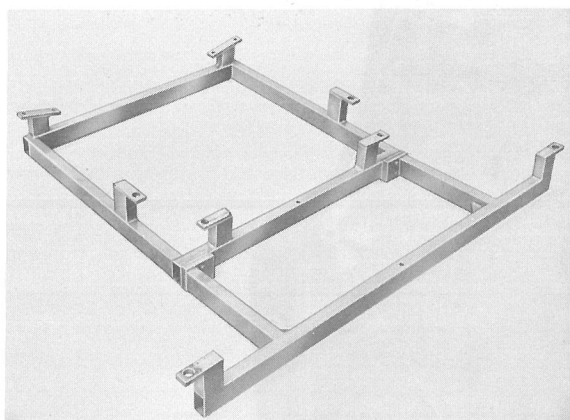
Câblage

Schéma électrique 911 turbo, modèle 76	97-1
Schéma électrique 911 turbo, modèle 77	97-13
Schéma électrique 911 turbo, modèle 78	97-19
Schéma électrique supplémentaire, circuit de nettoyage des phares	97-27
Schéma électrique supplémentaire, circuit de réfrigération avec condensateur	97-7
Schéma électrique supplémentaire, climatiseur	97-31
Schéma électrique supplémentaire, contrôle de la température des gaz d'échappement, 911 turbo	97-17
Schéma électrique supplémentaire, éclairage du compartiment moteur	97-11
Schéma électrique supplémentaire, essuie-glace arrière	97-23
Schéma électrique supplémentaire, essuie-glace intermédiaire, modèle 76	97-5
Schéma électrique supplémentaire, feux anti-brouillard	97-9
Schéma électrique supplémentaire, lève-glaces électriques	97-25
Schéma électrique supplémentaire, régulation automatique du chauffage	97-29
Schéma de connexions supplémentaire, système d'alarme, modèle 85	97-61
Schéma de connexions, modèle 86	97-79
Schéma de connexions, modèle 87	97-115
Schéma de connexions, modèle 88	97-153
Schéma de connexions, modèle 89	97-197

POINTS DE MESURE DU PLANCHER ET GABARITS DE MESURE DE LA PARTIE AVANT

Comme nous l'avons déjà signalé dans notre information 75, des points de mesure sont soudés dans le groupe cadre-plancher à partir du modèle 75. A l'aide de ces points de mesure et avec le gabarit P 863 a (se composant du gabarit actuel P 863 + adaptateur), il est possible d'exécuter un diagnostic rapide des dommages.

Sur la 930 turbo, le tenon de la traverse auxiliaire est monté 21 mm plus haut. Lors de la mesure avec le gabarit P 863, la distance entre le bord supérieur du gabarit et l'épaulement du tenon de la traverse auxiliaire doit être de 21 mm ou 13 mm avec l'adaptateur en place.



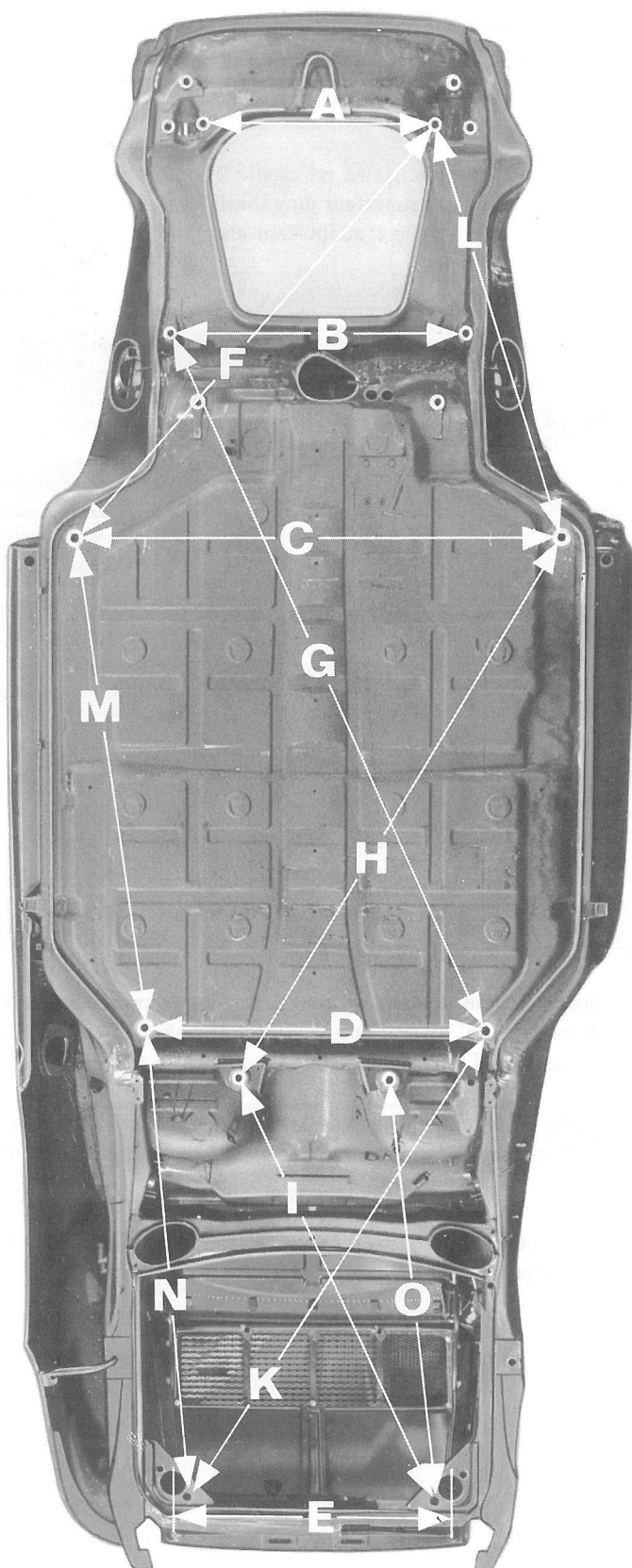
Le gabarit peut en outre servir à la réparation de dommages légers de l'avant de la carrosserie (enfouissement jusqu'à 10 mm). Pour de telles réparations, il est alors inutile de placer le véhicule sur le banc de redressement.

Pour mettre le gabarit en place, il faut déposer les roues, la tôle de protection inférieure, la traverse auxiliaire et les triangles de suspension. Il faut ensuite visser le gabarit aux points de fixation sur le train avant et aux points de contrôle à l'avant, comme le montre la figure.

Les cotes des points de contrôle du plancher ainsi que les points de fixation au tube transversal pour la boîte de vitesses sont mesurés jusqu'au support moteur avec une plaque de mesure.

Remarque: Le gabarit est seulement un gabarit de contrôle. Il faut le dévisser de la carrosserie pour les travaux de redressement et de soudure, sinon, il risque d'être déformé par les contraintes.

COTES POUR LE PLANCHER



Cote	Désignation de la cote	mm
A	Support de triangle de suspension avant intérieur	565,5 \pm 2
B	Support de traverse auxiliaire	726 \pm 1
C	Points de mesure plancher avant	1200 \pm 2
D	Points de mesure plancher arrière	850 \pm 2
E	Support-moteur	752 \pm 3
F	Point de mesure - plancher avant - support triangle int.	1327 \pm 3
G	Point de mesure - plancher arrière - support de traverse auxiliaire	1868 \pm 3
H	Tube axe/support de boîte - point de mesure - plancher avant	1528,5 \pm 3
I	Tube axe/support de boîte - Fixation support-moteur intérieur à partir du modèle 78, Turbo 3,3	1346 \pm 3 1374 \pm 3
K	Point de mesure - plancher arrière - support-moteur intérieur à partir du modèle 78, Turbo 3,3	1557 \pm 3 1582 \pm 3
L	Point de mesure - plancher avant - support triangle intérieur	1041 \pm 3
M	Point de mesure - plancher avant - point de mesure - plancher arrière	1215 \pm 2
N	Point de mesure - plancher arrière - fixation support-moteur intérieur à partir du modèle 78, Turbo 3,3	1355 \pm 3 1384 \pm 3
O	Tube axe/support de boîte - fixation support-moteur intérieur à partir du modèle 78, Turbo 3,3	1245 \pm 3 1273 \pm 3

Toutes les cotes sont mesurées du centre du trou et horizontalement.

Remarque

Les cotes à partir des fixations du support-moteur sont mesurées directement (en diagonal).

Remarque

Si, pour une réparation, des nouveaux passages de roue sont nécessaires, il faut pratiquer des découpages des deux côtes et souder les cordons avec le plancher.

PLANCHER DU TYPE 930 - turbo

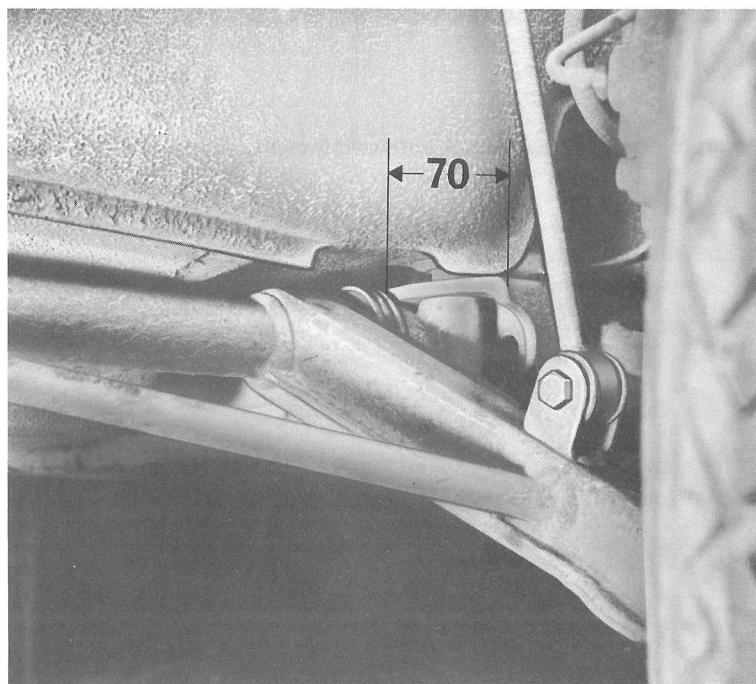
Par rapport au type 911, les tenons de la traverse auxiliaire est 21 mm plus haut sur la 930-turbo. Du fait de cette modification, le plancher est modifié dans la région repérée en blanc.

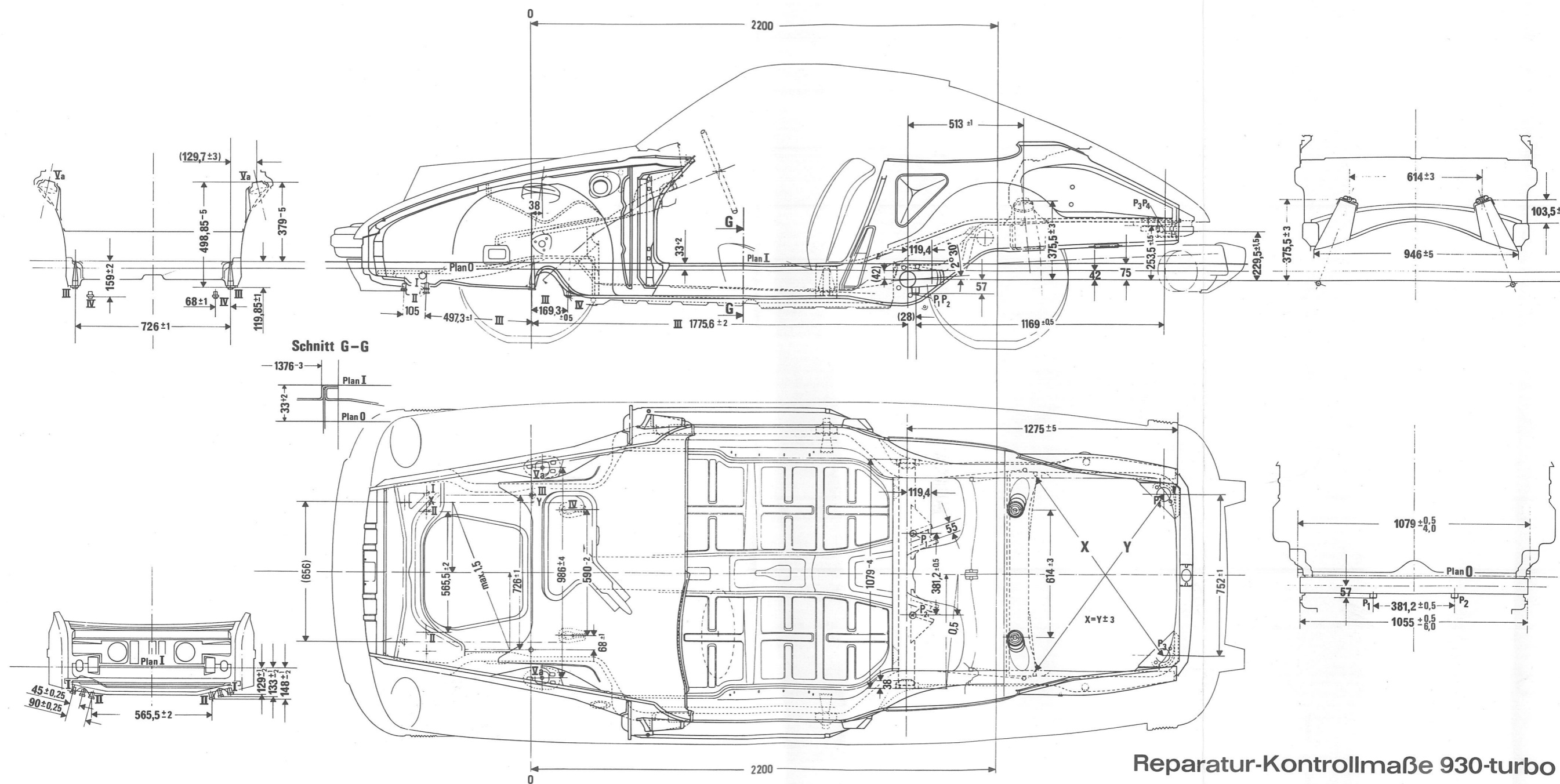


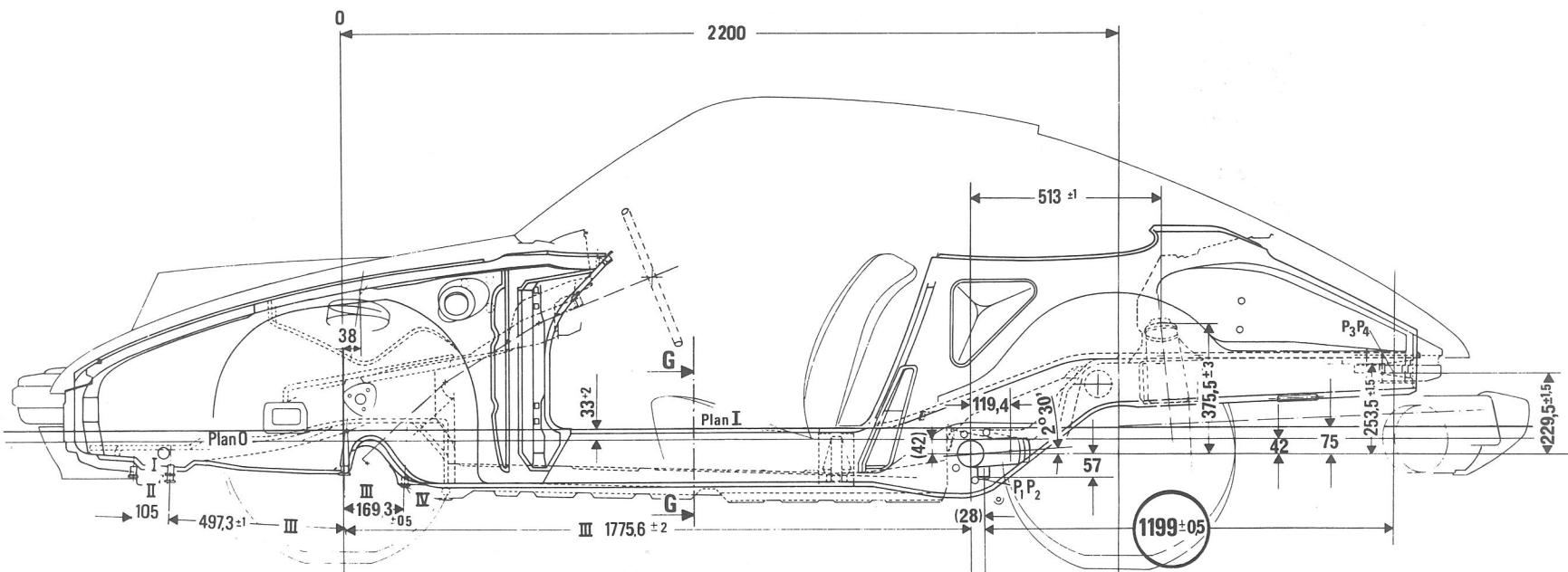
Le rebord au passage de roue et au plancher est découpé env. 70 mm pour la traverse.

Remarque

Pour les cotes de longueur, l'écart entre gauche et droite ne doit pas dépasser la tolérance.

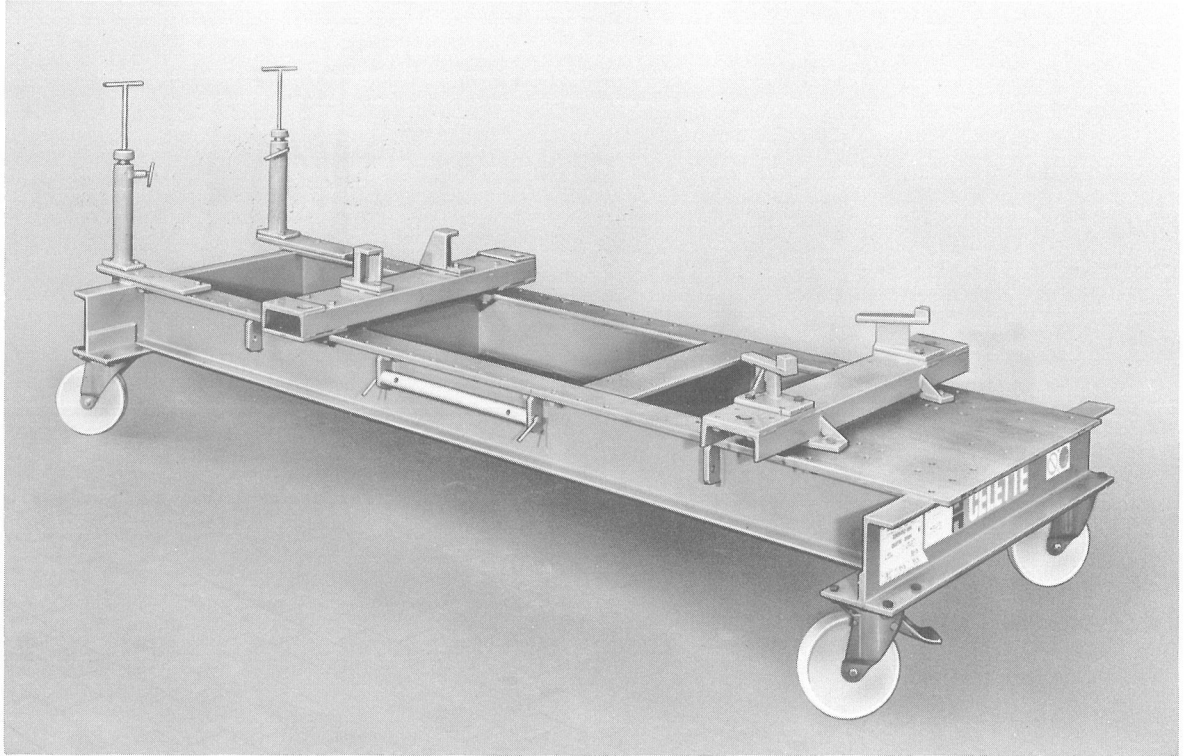






Reparatur-Kontrollmaße 930-turbo ab Modell 78

JEU DE FERRURES POUR TYPE 930 TURBO ENS 77.303



Les points d'appui représentés ici diffèrent de ceux du jeu de ferrures pour Type 911 et sont valables pour les voitures Turbo.

Le tourillon pour support auxiliaire est monté 21 mm plus haut.

Les supports de paliers sur le tube-traverse arrière sont inclinés vers le haut.

Le tourillon d'appui pour la suspension de la boîte de vitesses a été décalé de 25 mm vers l'avant.

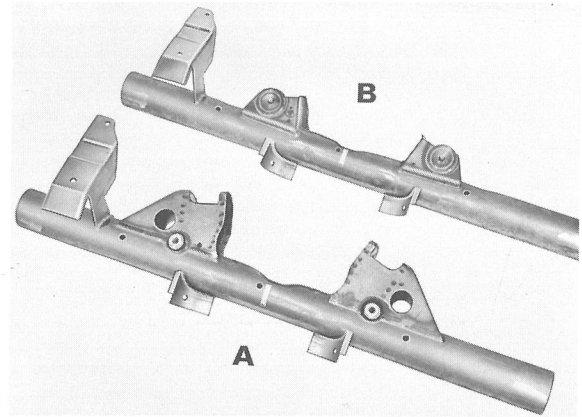
Le palier du moteur du Type 3, 0 Turbo, jusqu'au Modèle 77, correspond à celui du Type 911.

Le palier du moteur du Type 3, 3 Turbo, à partir du Modèle 78, est décalé de 30 mm vers l'arrière.

TUBE TRANSVERSAL ARRIERE 930-turbo

Le type 930-turbo reçoit un nouveau tube transversal de train arrière (Fig. A), pièce de rechange N° 930 331 010 00. Ce tube diffère du tube pour 911 - figure B - comme suit:

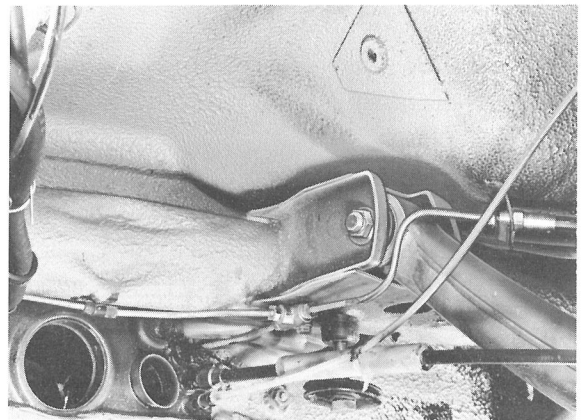
1. Nouveaux supports de bras oscillants, de plus grande dimension et inclinés de $2^{\circ}30'$ vers le haut.
Cote repère: Sur tôle-support intérieure du bord inférieur, mesuré à l'arrière 6 mm au-dessus de l'horizontale.



2. Nouveau tenon de fixation de boîte (décalé de 25 mm vers l'avant).

Remarque

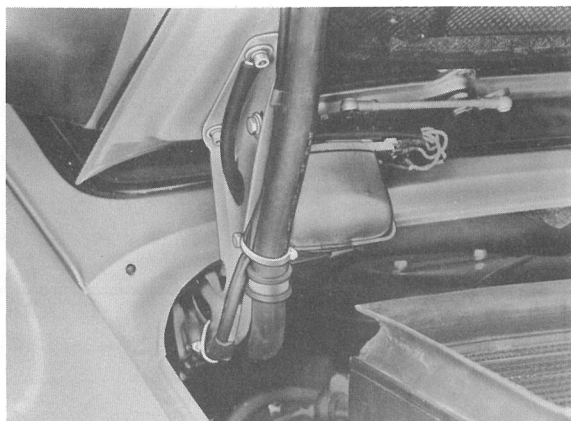
1. Les cavités de siège sont cabossées de chaque côté du tunnel central au-dessus des supports des bras oscillants pour le type 930-turbo (voir figure).
2. Tous les véhicules prévus pour l'exportation vers la France et l'Australie disposent de grandes plaques renforts sur le tunnel central, pour la fixation de ceintures de sécurité. Ces renforts sont soudés aux supports sur le tube transversal pour améliorer la rigidité.



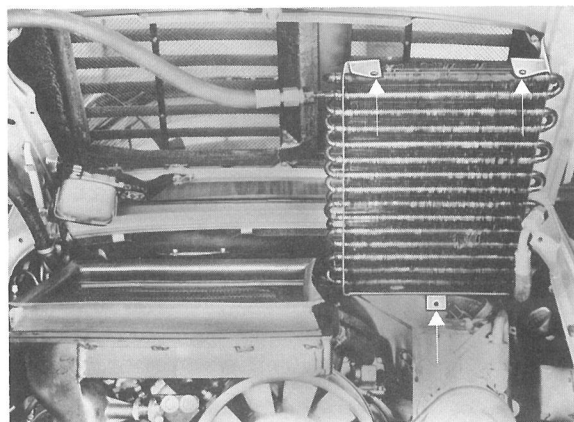
DEPOSE ET REPOSE DU CAPOT-MOTEUR A PARTIR DU MODELE 78, TURBO 3, 3

Dépose

1. Détacher les sangles de tuyau et le câble de masse aux charnières.



2. Repérer les câbles d'alimentation de l'essuie-glace arrière et de l'éclairage du compartiment moteur et les séparer. A cet effet, déposer l'éclairage du compartiment moteur.



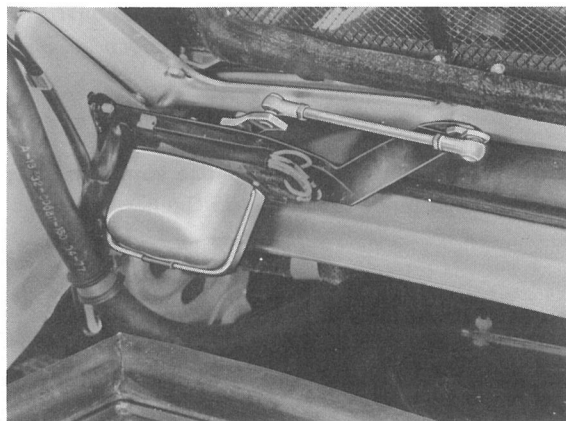
3. L'appareil d'air conditionné étant en place, détacher le vissage du condenseur du capot, voir flèches. Poser avec précaution le condenseur dans le compartiment moteur.

Attention !

Les tuyaux d'agent réfrigérant ne doivent pas être détachés du condenseur, sinon l'agent réfrigérant soumis à une pression élevée s'échappe et il faut procéder à un nouveau remplissage de l'installation d'air conditionné.

En plus, il faut veiller à ne pas fléchir les lamelles du condenseur. Des dommages sur des grandes surfaces de lamelles provoquent une diminution de puissance de l'installation d'air conditionné !

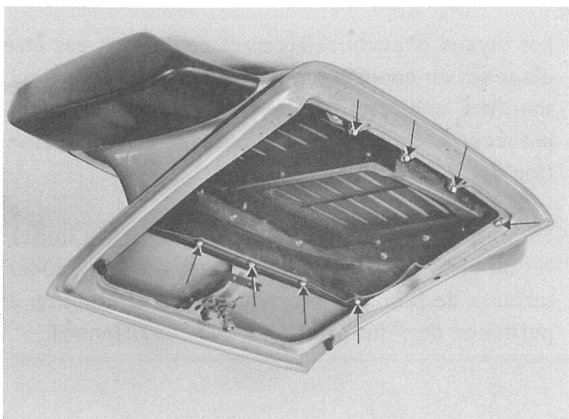
4. Déposer le bras de l'essuie-glace. Dévisser le guidage de l'essuie-glace, soulever la tige de liaison.



5. Détacher le capot-moteur des charnières et le déposer.

Désassemblage

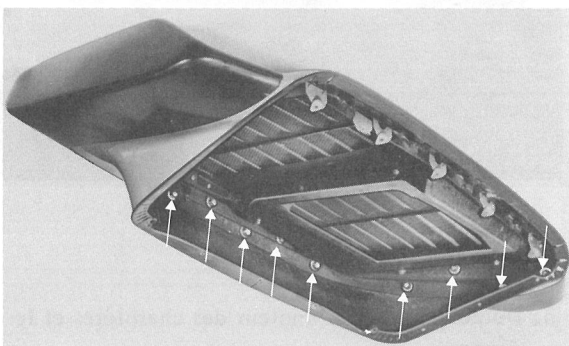
1. Dévisser du capot-moteur la partie support du stabilisateur arrière, et le déposer avec les barres de renfort, voir flèches.



Remarque

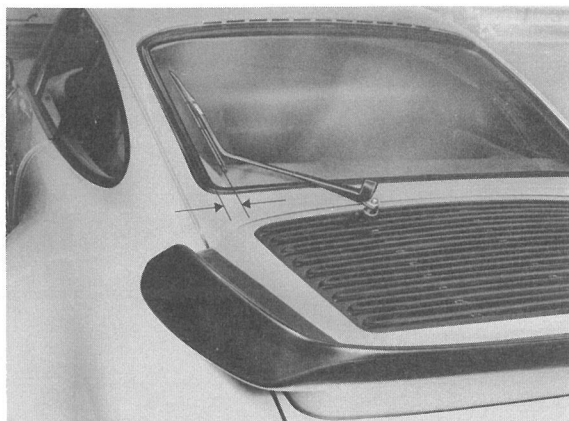
Lors des travaux de mise en peinture, recouvrir le protège-arête riveté à l'aide de ruban adhésif.

2. Détacher le stabilisateur (partie en polyuréthane) de la pièce support, voir flèches.

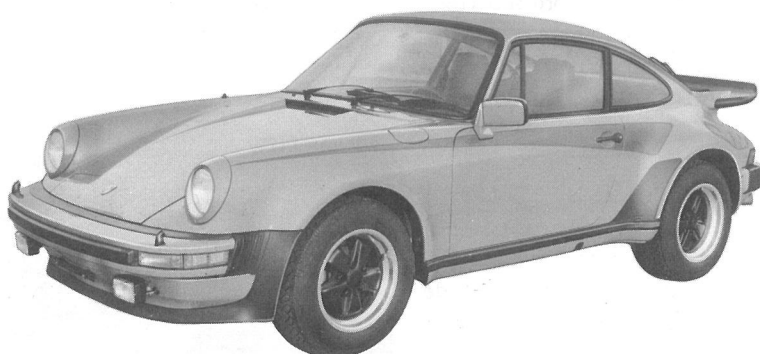


Indications pour la repose

A la repose de l'axe de l'essuie-glace, il faut obligatoirement introduire l'entretoise dans le capotmoteur. Le bras de l'essuie-glace doit être monté de telle façon que le balai de l'essuie-glace soit en position finale parallèle au joint latérale de vitre (écartement de 40 mm env.).



MONTAGE DE L'AUTOCOLLANT TURBO



L'autocollant turbo est constitué par 9 feuilles.
Une sur chaque porte, une sur chaque aile avant,
deux sur chaque aile arrière et une sur le couvercle
arrière.

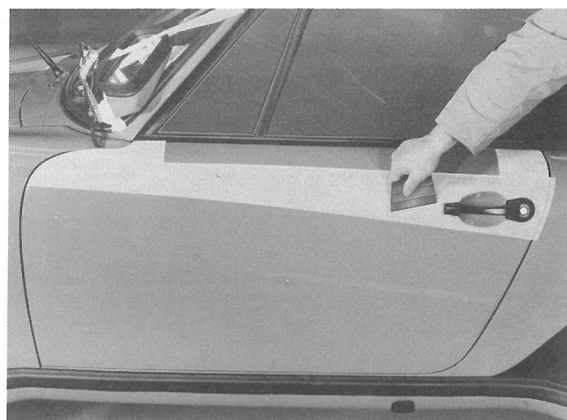
Remarque:

Afin que l'autocollant adhère bien à la carrosserie,
veiller à ce qui suit:

1. Laver et sécher le véhicule et débarrasser la
carrosserie des produits de conservation aux
endroits d'application.
2. Ne pas appliquer l'autocollant par temps froid
ou humide à l'extérieur. La température du
véhicule et de l'air ambiant doit être de 20°C.
3. Le papier beige couvre le côté adhérent.
4. Commencer toujours par l'autocollant des
portes et aligner les autres d'après celui-ci.
5. Si la feuille n'a été posée que légèrement
sans être lissée, elle peut être détachée pour
une correction. Percer les bulles d'air avec
une épingle et lisser la feuille.
6. Dévisser le rétroviseur extérieur de la porte.

Déroulement de l'opération:

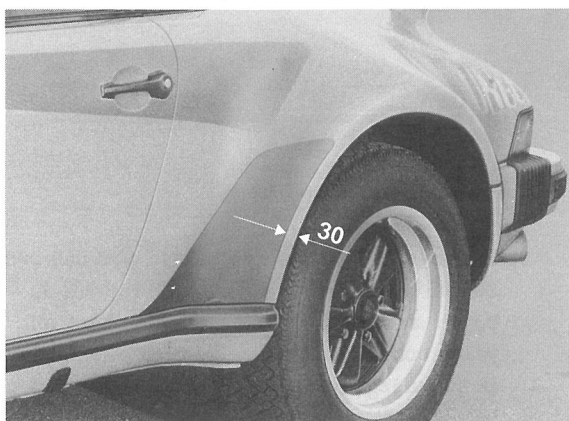
1. Disposer la feuille de porte, N° 930 559 303/
304 00/01 de telle manière que le bord du
papier à l'avant et à l'arrière en haut soit
placé contre la baguette de ceinture et que
le découpage pour la poignée de porte soit
régulier. Oter environ à moitié le papier
sur le côté adhésif, fixer la feuille auto-
collante à la poignée et appuyer légèrement.
Tendre la feuille vers l'avant, enlever le
papier et appuyer sur la feuille de l'arrière
vers l'avant.
Avec une spatule en plastique (racleur de
vitre souple), lisser la feuille vers l'extérieur,
puis enlever le papier protecteur supérieur
parallèlement à la feuille. Rabattre les
extrémités de la feuille vers l'intérieur et
coller.



2. Coller la feuille de l'aile avant N° 930 559 301/302 00/01 en commençant par la rainure de porte. Veiller à ce que la pointe commence sur la surface de l'aile. Aligner le bord supérieur de papier à l'avant au milieu du phare.

Coller la feuille sur le bouchon du réservoir et une fois le papier protecteur enlevé, découper la rainure au milieu.

3. Aligner la feuille de l'aile arrière N° 930 559 305/306 00/01 selon celle de la porte. On peut s'aider pour aligner avec le bord supérieur de la feuille de porte, en alignant un morceau de bande adhésive vers l'arrière sur l'aile.



4. Disposer la feuille N° 930 559 307/308 00/01 en plaçant le bord inférieur parallèlement aux feux arrière. Veiller à ce que le bord supérieur aboutissant vers l'avant corresponde bien à la feuille avant. Rabattre les extrémités vers les gouttières.



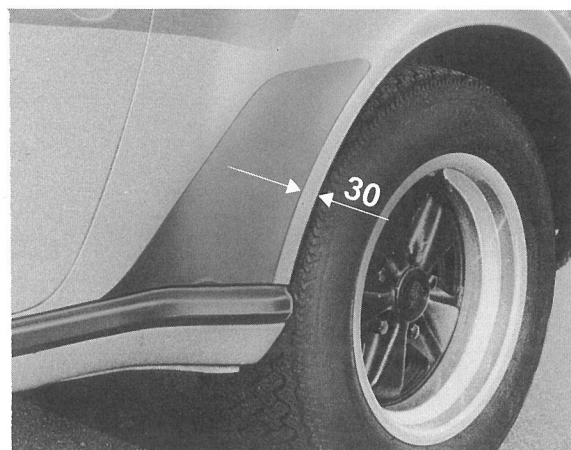
Remarque

Pour les lettres, il faut veiller à ce que les endroits à zébrures soient lissés sans plis. Les plis situés dans la feuille entre les lettres sont sans importance et ne peuvent pas être entièrement évités.

5. Coller la feuille du couvercle arrière N° 930 559 309 00/01 à même hauteur que les feuilles d'ailes et rabattre les extrémités.

MONTAGE DE LA FEUILLE ANTI-GRAVILLONS SUR LES AILES ARRIERES

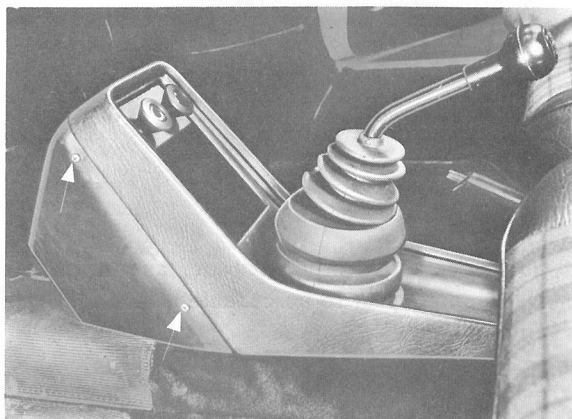
1. A l'aide d'une spatule, décoller la lèvre supérieure de la baguette de protection de la tôle renfort.
2. Nettoyer les surfaces de collage et les sécher.
3. A l'aide d'un crayon, dessiner une ligne, parallèle à la découpe des roues à 30 mm de celle-ci.
4. Enlever le papier protecteur et coller la feuille selon la ligne tracée, de telle sorte que la feuille soit recouverte en bas par 3 mm de la baguette de protection.
5. Lisser la feuille vers l'extérieur à l'aide d'une spatule en plastique. Si nécessaire, crever les bulles avec une épingle et appuyer.



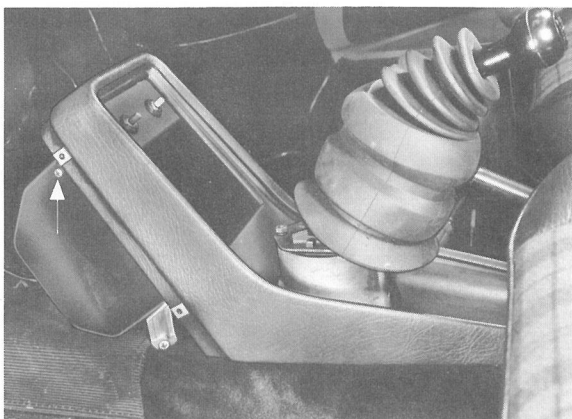
DEPOSE ET REPOSE DE LA CONSOLE CENTRALE

Dépose

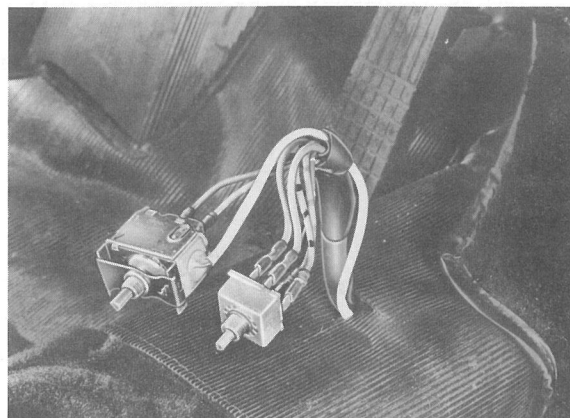
1. Dévisser le couvercle.



2. Retirer le bouton de commande du climatiseur, déposer les écrous ronds. Déposer les vis à tête à gauche et à droite (flèche). Appuyer sur le support vers le bas et le déposer.

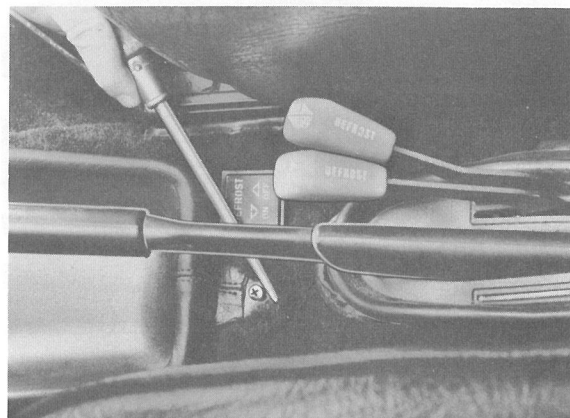


3. Séparer les fiches de connexion des deux interrupteurs. Déposer l'interrupteur de la soufflerie. Enlever le ruban adhésif au tube capillaire blanc et retirer le faisceau de câbles hors de la console centrale (débrancher la batterie.)



Attention! Le tube capillaire ne doit pas être coudé trop étroitement ou être enlevé, sinon il sera détérioré!

4. Déposer les vis de fixation sur le tunnel central à l'avant et à l'arrière.

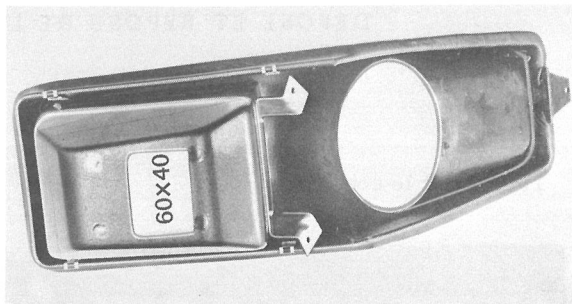


5. Retirer le soufflet de caoutchouc sur le levier de vitesses, vers le haut.
6. Soulever la console centrale et la basculer vers le côté par dessus le frein à main desserré.

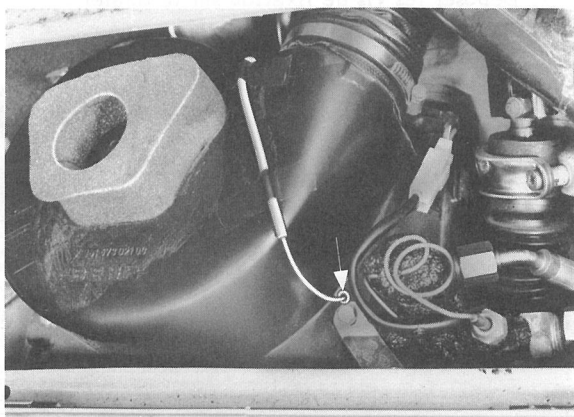
7. Augmenter l'évidement pour le faisceau de câbles à env. 40 x 60 mm afin que le contacteur de température puisse être déposé. A cet effet, scier tout d'abord à l'aide d'une lame de scie de profondeur nécessaire, puis découper à l'aide d'une cisaille à tôle. Déposer la console centrale.

Remarque:

Si on ne doit remplacer que le contacteur de température, il faut retirer le tube capillaire à l'avant dans le plancher du coffre hors du boîtier du vaporiseur. Le tube capillaire est fixé à plusieurs endroits à l'aide de ruban adhésif. Couper le ruban adhésif, puis enfiler un tube approprié sur toute la longueur, retirer le contacteur de température et enfiler le tube capillaire à travers le tube préalablement enfilé.



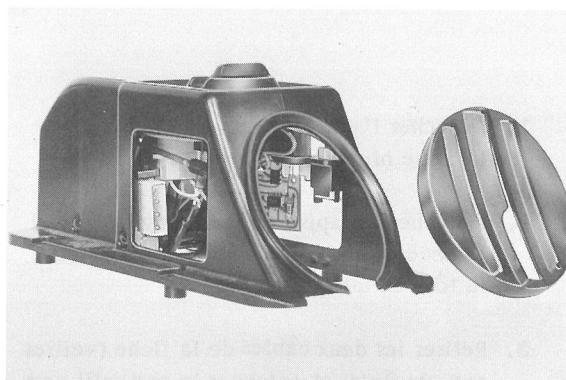
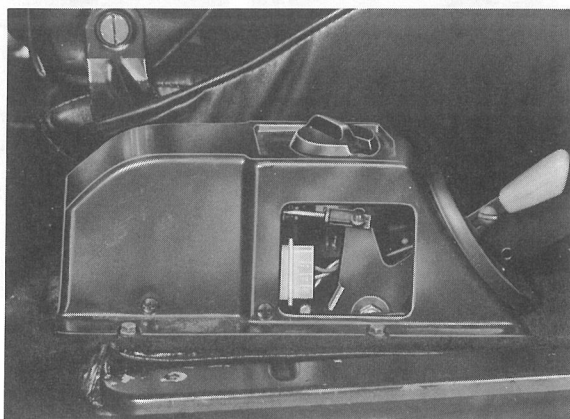
Sur la nouvelle console centrale, augmenter l'évidement pour le faisceau de câbles à la cote indiquée.



REGULATION AUTOMATIQUE DU CHAUFFAGE

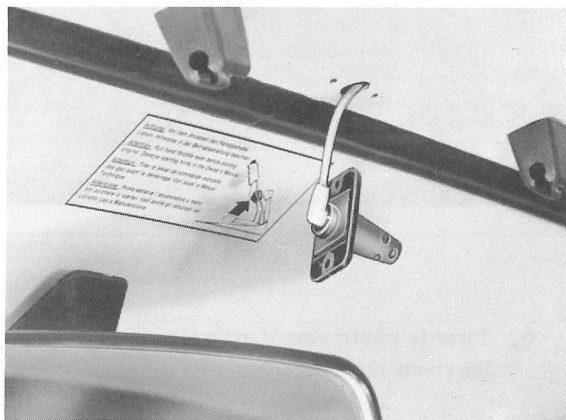
Dépose et repose de l'unité de régulation

1. Enlever les deux couvercles latéraux de l'unité.
2. Décrocher la tringle de liaison entre le servo-moteur et le levier de chauffage.



Dépose et repose de la sonde intérieure

1. Dévisser les deux vis à tête cruciforme et retirer avec précaution la sonde vers le bas.

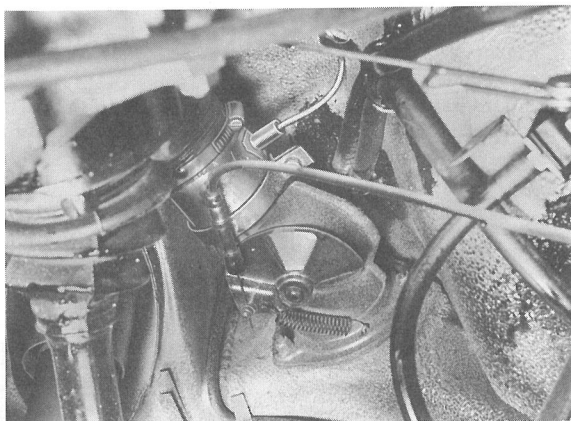


3. Dévisser les quatre vis six pans, soulever avec précaution l'unité de régulation et retirer les trois fiches de connexion.
4. Enlever le capuchon de caoutchouc et repousser l'unité de régulation vers l'avant au-dessus des leviers de chauffage et du frein à main et déposer l'unité.

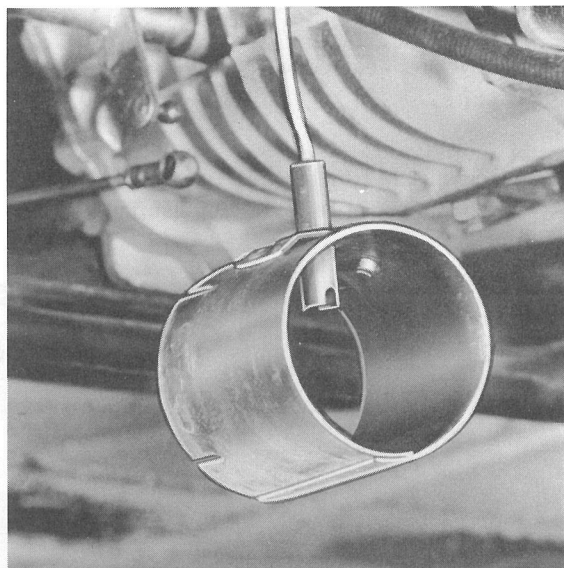
2. Retirer la fiche coudée de la sonde.

Dépose et repose de la sonde thermométrique au volet de chauffage

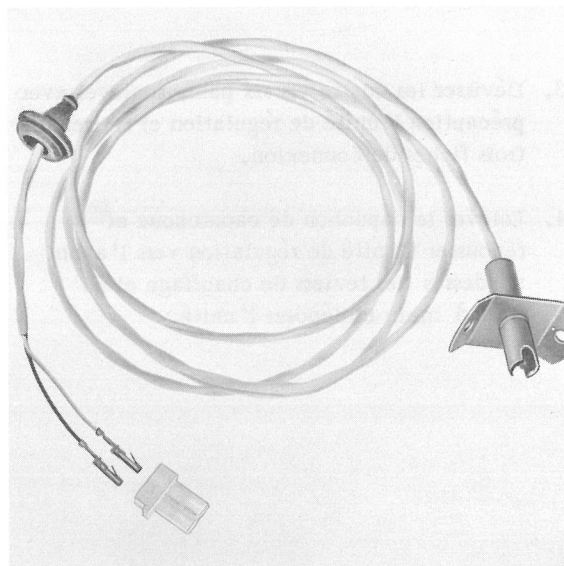
1. Détacher l'unité de régulation et retirer la fiche bi-pôle.
2. Détacher le tapis de sol le long du tunnel et découvrir le câble jusqu'au passe-fil à la tôle de talon.
3. Retirer les deux câbles de la fiche (veiller aux crochets) et enfoncer le passe-fil vers l'extérieur.
4. Déposer le tube du boîtier de chauffage gauche.



5. Tirer le câble vers l'extérieur et déposer les rivets du tube.



6. Riveter la sonde thermométrique neuve, enfiler les câbles à l'intérieur du véhicule et monter le passe-fil.

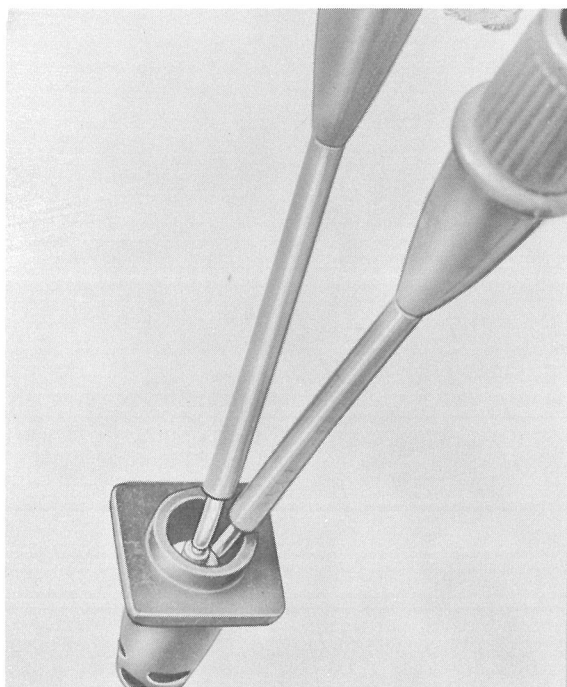


7. Reposer le tube au boîtier de chauffage.
Faire attention à avoir la même position du
volet de chauffage de chaque côté du
véhicule.
 8. Fixer le boîtier de fiches aux câbles. Le fil
noir doit être introduit du côté de l'ergot.
 9. Disposer le câble à l'intérieur du véhicule,
coller le tapis de sol, brancher la fiche à
l'unité de régulation et refixer celle-ci.
-

RECHERCHE DES CAUSES DE PANNE DE LA REGULATION AUTOMATIQUE DE CHAUFFAGE

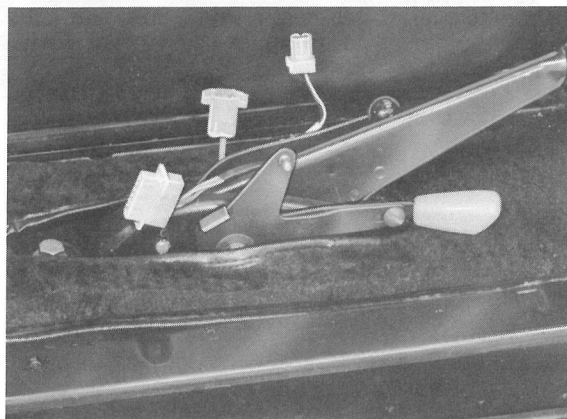
Contrôle de la sonde intérieure

1. Déposer la sonde intérieure.
2. A l'aide d'un ohmmètre de plage de mesure appropriée, mesurer la résistance entre les deux barres coaxiales de la sonde (utiliser des pointes de mesure). La résistance dépend de la température et doit atteindre $1,5 \text{ k}\Omega$ pour une température ambiante normale. Si la mesure donne une valeur de $\infty \Omega$ (interruption) ou de 0Ω (court-circuit) il faut remplacer la sonde.



Contrôle de la sonde thermométrique du boîtier de volet de chauffage.

1. Déposer l'unité de régulation.
2. Brancher l'ohmmètre à la fiche bi-pôle de la sonde thermométrique. La résistance doit être de 135Ω pour une température de 100° (moteur chaud). Si la mesure donne un résultat différent (voir contrôle de la sonde intérieure) remplacer la sonde thermométrique.

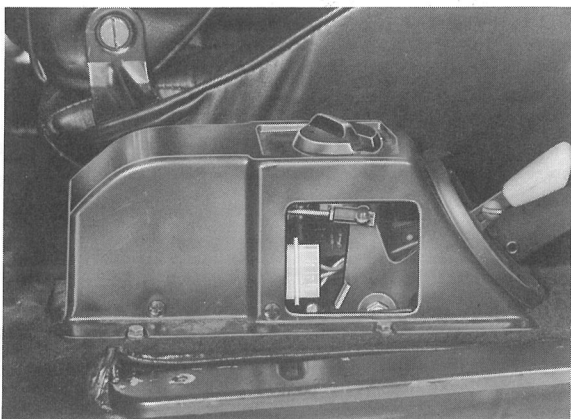


Remarque

Une interruption dans l'une des sondes ou dans les câbles de liaison équivaut à une température intérieure trop basse, un court-circuit à une température trop haute. Il en résulte une régulation faussée du levier de chauffage vers le haut ou vers le bas.

Contrôle de l'alimentation électrique de l'unité de régulation

1. Enlever le couvercle latéral de droite de l'unité de régulation.



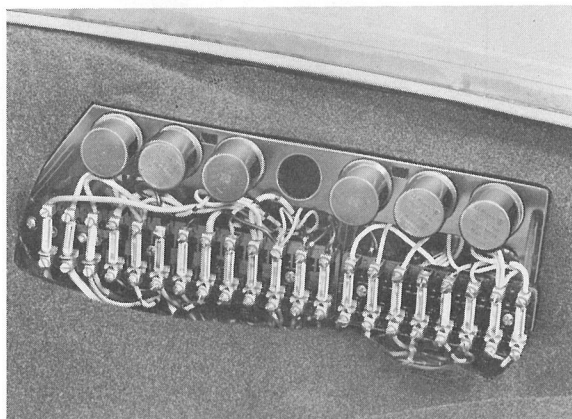
2. Retirer la fiche à trois broches.
3. Mettre le contact d'allumage et allumer les feux de position.
4. Brancher la lampe de contrôle entre les fils brun et rouge/blanc et entre les fils bruns et gris/bleu. Dans les deux cas, la lampe doit s'allumer.

Dans le cas où les deux sondes thermométriques sont en bon état et l'alimentation électrique se fait normalement et que la régulation de chauffage ne fonctionne pas correctement, il faut remplacer l'unité de régulation complète.

DISPOSITION DES RELAIS DANS LE VEHICULE

La boîte à fusibles, dans le coffre à bagages contient jusqu'à 6 relais.

- 1 - Relais pour l'installation de climatisation
(à l'avant dans le sens de marche)
Sur option pour modèle Europe
2. Relais des phares anti-brouillard
3. Relais de l'avertisseur sonore
4. Non occupé
5. Relais de lève-vitre électriques
6. Relais de la pompe à essence I (avant)
7. Relais de la pompe à essence II (arrière)

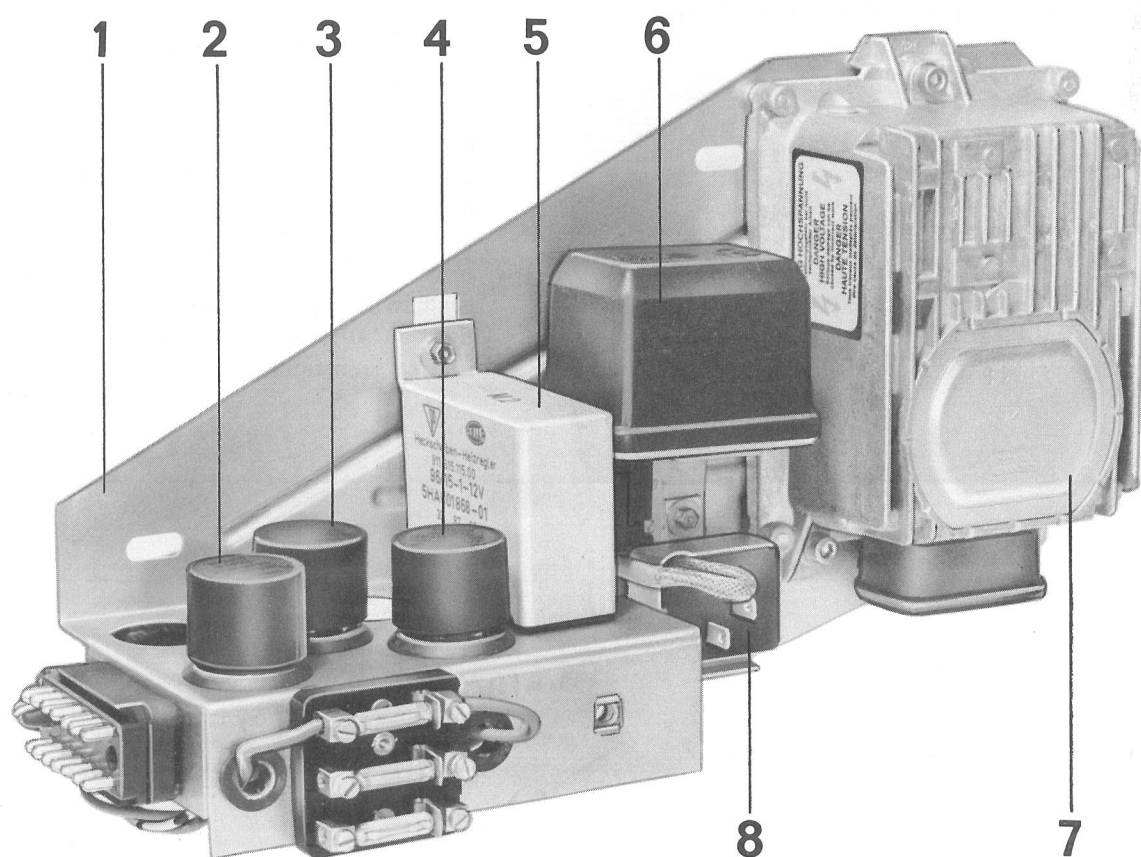


Le relais standardisé pour le dégivrage de la lunette arrière, le relais des feux de détresse, le relais temporisé pour le système de signalisation des ceintures de sécurité et l'appareil de commande pour la surveillance de la température de l'échappement (Japon) se trouvent, comme sur la 911, sur le plancher du coffre à bagages à gauche dans le sens de marche. Les relais sont accessibles après dépose du petit instrument combiné ou à partir du coffre.

A partir du modèle 77, l'ordre des fusibles est modifié.

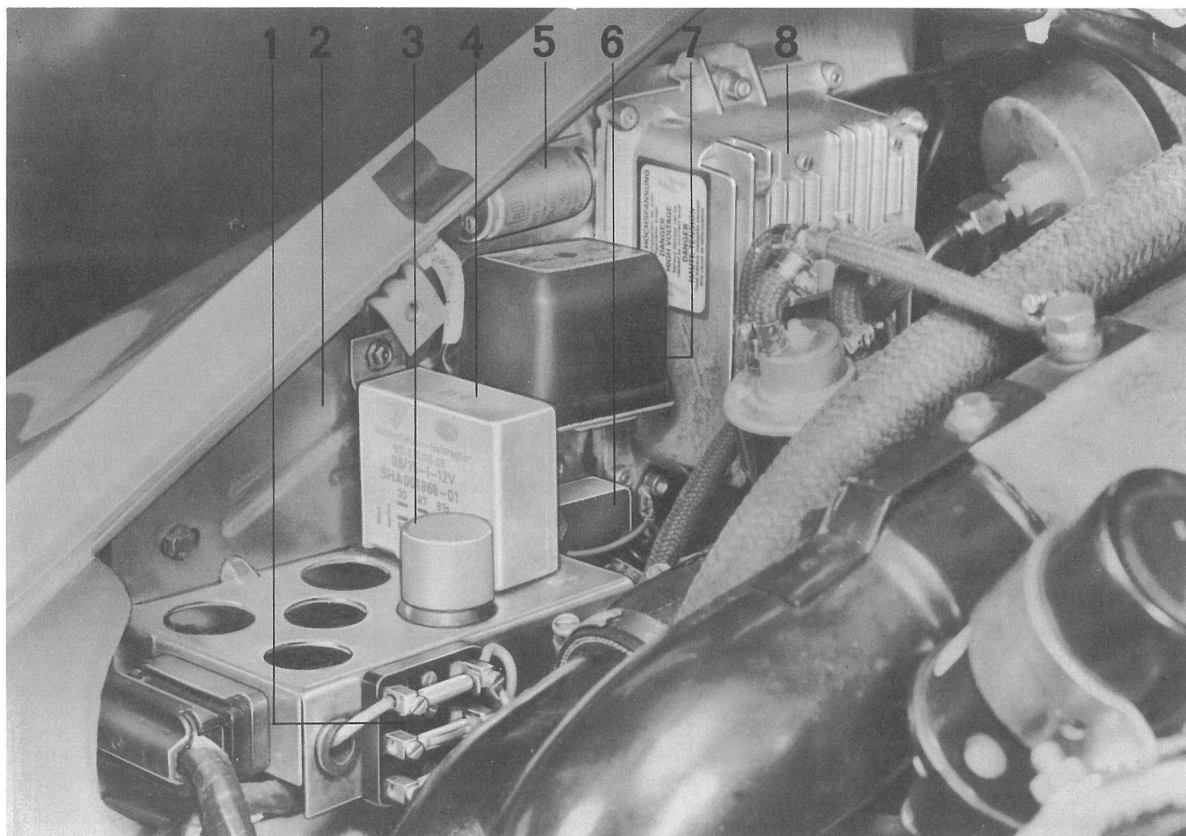
1. Les fusibles 16 et 21 (pompe à essence et lève-vitre) sont intervertis.
2. Les fusibles 12 et 14 (toit ouvrant et essuie-glace arrière resp. ventilateur et dégivrage lunette arrière) sont également intervertis. Ces précautions étaient nécessaires pour éviter d'avoir un fonctionnement pendant quelques secondes du moteur après l'extinction de l'allumage, si le ventilateur d'air frais est en marche.

1. Plaque du régulateur
2. Relais de la soupape chauffante de démarrage
3. Relais du régulateur de courant chaud
4. Relais pour pression de suralimentation
5. Relais de régulation pour le chauffage à deux vitesses de la lunette arrière
6. Régulateur de tension
7. Appareil BHKZ
8. Antiparasitage sur radio



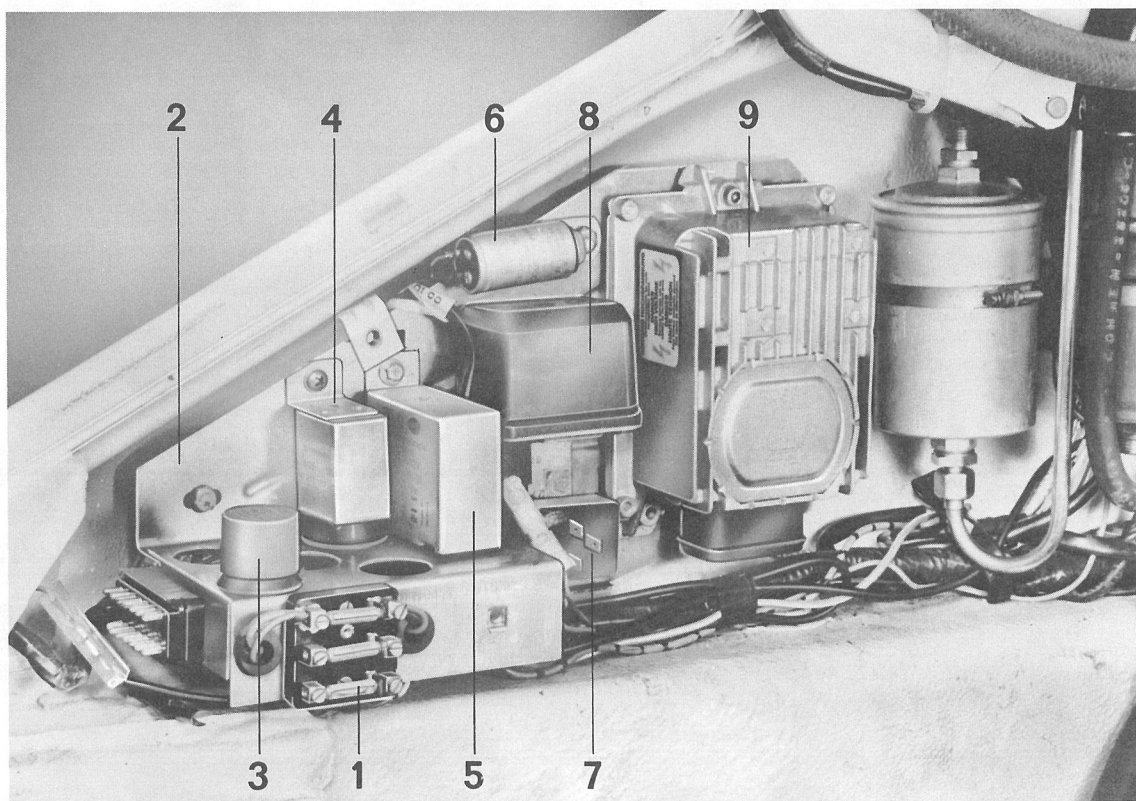
Plaque du régulateur à partir du modèle 76

- 1 - Boîte à fusibles arrière (fusibles S²² à S²⁴)
- 2 - Plaque du régulateur
- 3 - Relais pour la sonde d'air - pression de suralimentation
- 4 - Relais pour le chauffage à deux vitesses de la lunette arrière
- 5 - Condensateur pour l'appareil BHKZ
- 6 - Antiparasitage radio
- 7 - Régulateur de tension
- 8 - Appareil BHKZ



Plaque du régulateur à partir du modèle 77

- 1 - Boîte arrière de fusibles
- 2 - Plaque du régulateur
- 3 - Relais pour sonde de débit d'air - pression de suralimentation
- 4 - Relais temporisateur (arrêt temporisé de l'allumage)
- 5 - Relais pour dégivrage à 2 vitesses de la lunette arrière
- 6 - Condensateur pour appareil BHKZ (supprimé à partir du modèle 78)
- 7 - Antiparasitage radio
- 8 - Régulateur de tension
- 9 - Appareil BHKZ



TACHYMETRE ELECTRONIQUE

Contrôle du transmetteur du tachymètre électronique

Déposer le couvercle du tunnel central devant les deux sièges arrières. Retirer la fiche plate de la connexion disposée sur le tunnel et brancher un vibreur au câble allant vers l'arrière. Soulever le train arrière et tourner la roue droite à la main, tenir ferme la roue gauche. Le vibreur doit produire huit tonalités par deux révolutions de la roue. Sinon, remplacer le transmetteur. En voitures avec différentiel autobloquant ne pas tenir ferme la roue gauche. Dans ce cas le vibreur doit produire déjà huit tonalités par une révolution de la roue.

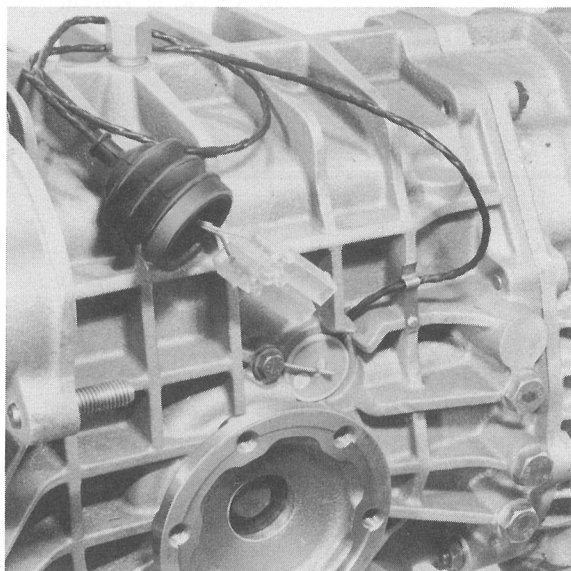
Contrôle du tachymètre électronique

Connecter et déconnecter à une cadence rapide les deux câbles se trouvant dans le tunnel et se dirigeant vers l'avant. Pour ce faire, on peut utiliser un distributeur d'allumage en connectant les câbles à la borne 1 et au boîtier de distributeur et en tournant l'axe du distributeur rapidement à la main. Si on n'observe aucun déplacement de l'aiguille du compteur, déposer le tachymètre. Contrôler toutes les connexions et au besoin, remplacer le tachymètre.

Pour effectuer ce contrôle, mettre le contact d'allumage.

Dépose et repose du transmetteur du tachymètre électronique

1. Déposer la roue arrière droite.



2. Dévisser le vis six pans et déposer le support du transmetteur.
3. Enlever les fils du transmetteur de leur support et retirer le transmetteur du carter de boîte.
4. Défaire la connexion dans le tunnel central et tirer le câble du transmetteur vers l'arrière.

Remarque

Lors du rabranchement du câble, la polarité est sans importance.