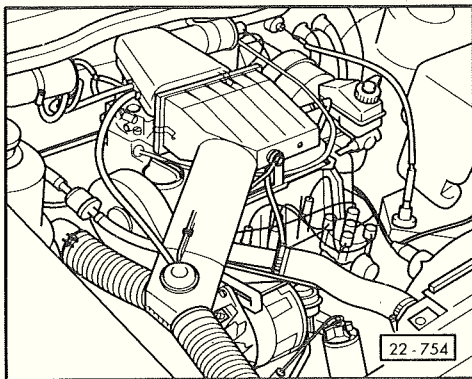


Table des matières

22 Préparation du mélange, carburateur	Page
Filtre à air – Carburateur 1B3, 2B, 2E2	22– 1
– Préchauffage automatique de l'air d'admission: contrôle	22– 2
– Aération du carter-moteur	22– 2
– Régulateur de température: contrôle	22– 3
Carburateur 1B3 et tubulure d'admission: dépose et repose	22– 4
Carburateur 1B3: remise en état	22– 8
– Corps supérieur du carburateur	22– 9
– Corps inférieur du carburateur	22–13
– Caractéristiques de réglage du carburateur	22–16
– Equipement du carburateur	22–18
– Réglage du ralenti	22–26
– Régime de ralenti à froid: contrôle et réglage	22–30
– Dispositif de pull-down: contrôle du fonctionnement	22–31
– Capsule pull-down: contrôle et réglage	22–32
– Réservoir à dépression: contrôle de l'étanchéité	22–36
– Réglage de base du papillon	22–37
– Chauffage du canal de charge partielle: contrôle	22–39
– Pompe de reprise: contrôle et réglage du débit	22–40
– Raccords de dépression	22–42
Carburateur 2B: remise en état	22– 48
– Corps supérieur du carburateur	22– 49
– Corps inférieur du carburateur	22– 52
– Caractéristiques de réglage du carburateur	22– 62
– Equipement du carburateur	22– 66
– Réglage du ralenti	22– 74
– Soupape de ralenti à froid: contrôle	22– 78
– Régime de ralenti à froid: contrôle et réglage	22– 79
– Dispositif pull-down: contrôle du fonctionnement	22– 81
– Capsule pull-down: contrôle et réglage	22– 82
– Réglage de base du papillon corps I	22– 89
– Réglage de base du papillon corps II	22– 90
– Débit injecté par la pompe de reprise: contrôle et réglage	22– 92
– Soupape thermo-pneumatique: contrôle	22– 98
– Papillon corps II: contrôle du fonctionnement	22– 99
– Capsule à dépression corps II: contrôle de la dépression	22–100
– Carburateur corps II: contrôle et réglage	22–102
– Tirant du carburateur corps II: réglage	22–104
– Jeu au levier de verrouillage corps II: contrôle et réglage	22–104
– Ralentisseur de fermeture: réglage	22–105
– Raccord de dépression	22–106
Carburateur 2E2 et tubulure d'admission: dépose et repose	22–108
Carburateur 2E2: remise en état	22–113
– Corps supérieur du carburateur	22–113
– Corps inférieur du carburateur	22–118
– Caractéristiques de réglage du carburateur	22–121
– Equipement du carburateur	22–124
– Réglage du ralenti	22–129
– Régime de ralenti accéléré: contrôle et réglage	22–132

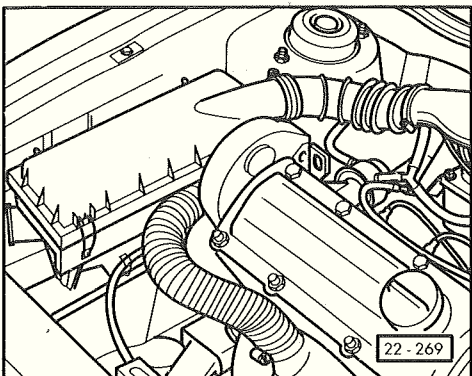
22 Préparation du mélange, carburateur	Page
– Régime de ralenti à froid: contrôle et réglage	22–134
– Dispositif pull-down: contrôle du fonctionnement	22–135
– Capsule pull-down: contrôle et réglage	22–136
– Entrebâillement wide-open kick: contrôle et réglage	22–140
– Butée du volet de départ	22–142
– Réservoir à dépression: contrôle de l'étanchéité	22–143
– Papillon corps II: contrôle du fonctionnement	22–144
– Capsule à dépression corps II: commande asservie à la température	22–145
– Capsule à dépression corps II: contrôle de la dépression	22–146
– Réglage de base du papillon corps I	22–148
– Réglage de base du papillon corps II	22–150
– Pompe de reprise: contrôle et réglage du débit d'injection	22–152
– Capsule 3/4 points: contrôle du fonctionnement et de l'étanchéité	22–156
– Clapets de commande: contrôle	22–161
– Soupape thermo-temporisée: contrôle	22–162
– Raccords de dépression	22–164
28 Système d'allumage	Page
Système d'allumage commandé par contact: remise en état	28– 1
– Caractéristiques de réglage, bougies	28– 6
– Caractéristiques de l'allumeur	28– 9
– Allumeur: repose	28–13
– Angle de came et point d'allumage: contrôle et réglage	28–15
– Avance à l'allumage: contrôle	28–17
– Commande de l'avance à dépression –avance–: contrôle	28–24
Système d'allumage TSZ-H: remise en état	28–26
– Mesures de sécurité relatives à l'allumage TSZ-H	28–33
– Caractéristiques de réglage, bougies	28–34
– Caractéristiques de l'allumeur	28–37
– Allumeur: repose	28–40
– Point d'allumage: contrôle et réglage	28–42
– Avance à l'allumage: contrôle	28–44
– Système d'allumage TSZ-H: contrôle	28–54
– Module électronique DLS: contrôle	28–58
– Ecran du rotor: dépose et pose	28–59
– Commande de l'avance à dépression –avance–:contrôle	28–60

Filtre à air – Carburateur 1B3, 2B, 2E2



◀ Véhicules avec carburateur 1B3, 2E2 et 2B, 05.75 ▶

Préchauffage de l'air d'admission régulé en fonction de la charge et de la température.



◀ Véhicules avec carburateur 2B ▶ 04.75

Préchauffage de l'air d'admission régulé par thermostat.

22-1

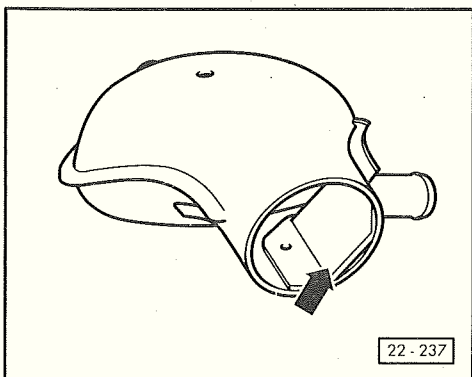
Contrôle du préchauffage automatique de l'air d'admission

- Débrancher le flexible du raccord en laiton ou en plastique avec encoche du régulateur de température et vérifier par aspiration le fonctionnement du volet de régulation. Le volet doit se fermer ou s'ouvrir de manière audible. Le cas échéant:
 - contrôler les flexibles de dépression.
 - contrôler la mobilité du volet de régulation de la capsule de dépression.
 - contrôler le régulateur de température ⇒ page 22-3.

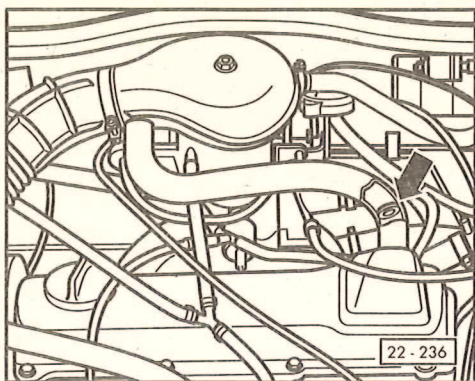
Aération du carter-moteur

◀ Lettres-repères moteur FN

Dans le collecteur d'admission, sur le carburateur, est inséré un déflecteur en tôle.



22-2

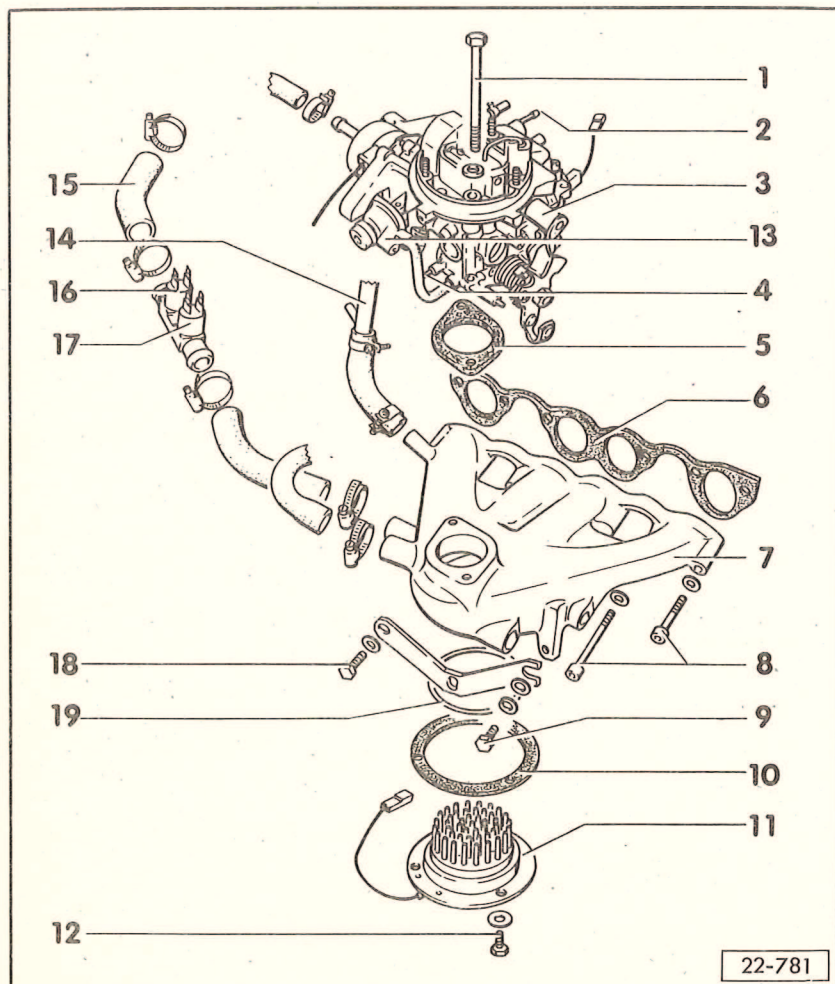


◀ Dans le flexible reliant le collecteur d'admission et le couvre-culasse, est inséré un obturateur d'environ 7 mm —flèche—.

Contrôle du régulateur de température

- Tubulure d'admission: en ordre.
- Température de l'air d'admission: 20°C maxi.
- Lancer le moteur et le faire tourner au ralenti. Le volet de régulation doit se soulever.
- Débrancher le flexible de dépression (régulateur de température/carburateur) au niveau du raccord carburateur. Le volet de régulation doit avoir repris sa position initiale après 20 secondes maxi.

22-3



Dépose et repose du carburateur 1B3 et de la tubulure d'admission

Remarques:

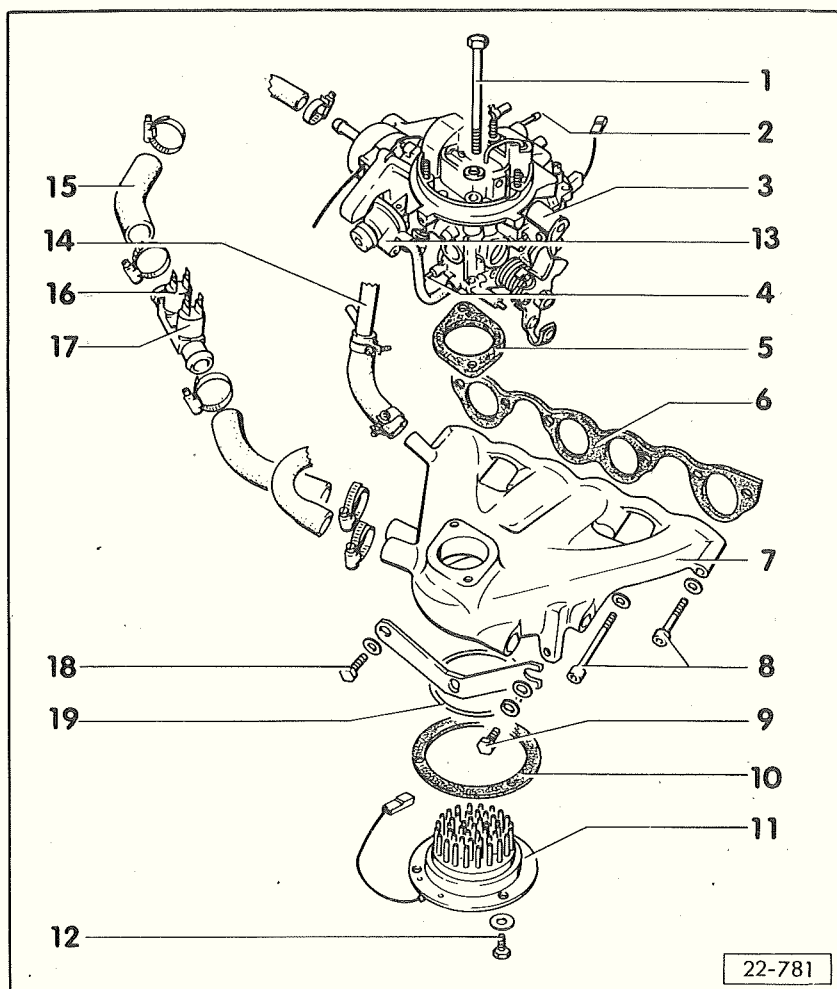
- Les raccords de flexibles sont assurés à l'aide de colliers à ressort ou de colliers à vis. En cas de réparation, on peut remplacer les colliers à ressort par des colliers à vis.
- Pour la mise en place des colliers à ressort, nous recommandons une pince spéciale du commerce, par exemple Hazet 798-5.

Contrôler le filtre à air ⇒ page 22-1.

Contrôler le préchauffage automatique de l'air d'admission ⇒ page 22-2.

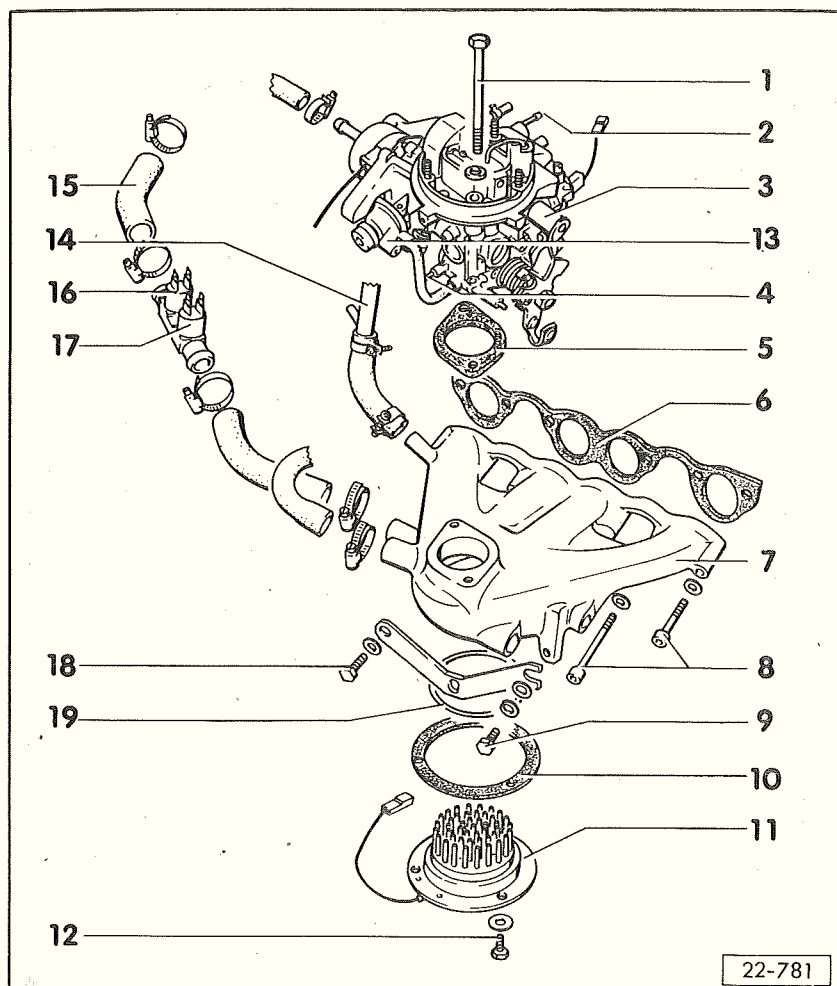
Contrôler le régulateur de température ⇒ page 22-3.

22-4



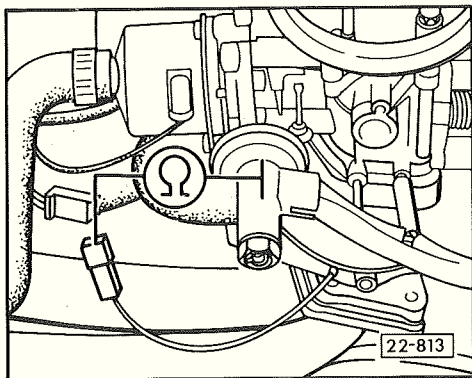
- 1 – 7 Nm
- 2 – Raccord d'arrivée de carburant
- 3 – Carburateur 1B3
- 4 – Raccord du régulateur de température du filtre à air
- 5 – Flasque
• remplacer si endommagé
- 6 – Joint
• remplacer
- 7 – Tubulure d'admission
- 8 – 25 Nm
- 9 – 20 Nm
- 10 – Joint
• remplacer

22-5



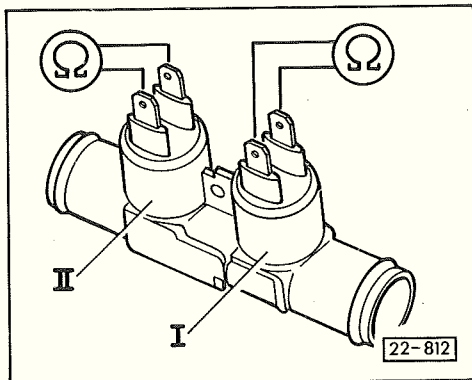
- 11 – Dispositif de préchauffage de la tubulure d'admission
• contrôler ⇒ figure 1
- 12 – 10 Nm
- 13 – Raccord du réservoir de dépression
- 14 – Vers le servofrein
- 15 – Vers la culasse
- 16 – Thermocontacteur du dispositif de préchauffage de la tubulure d'admission
• contrôler ⇒ figure 2
- 17 – Thermocontacteur du starter automatique
• contrôler ⇒ figure 2
- 18 – 20 Nm
- 19 – Joint torique
• remplacer

22-6



◀ Fig. 1 Contrôle du dispositif de préchauffage de la tubulure d'admission

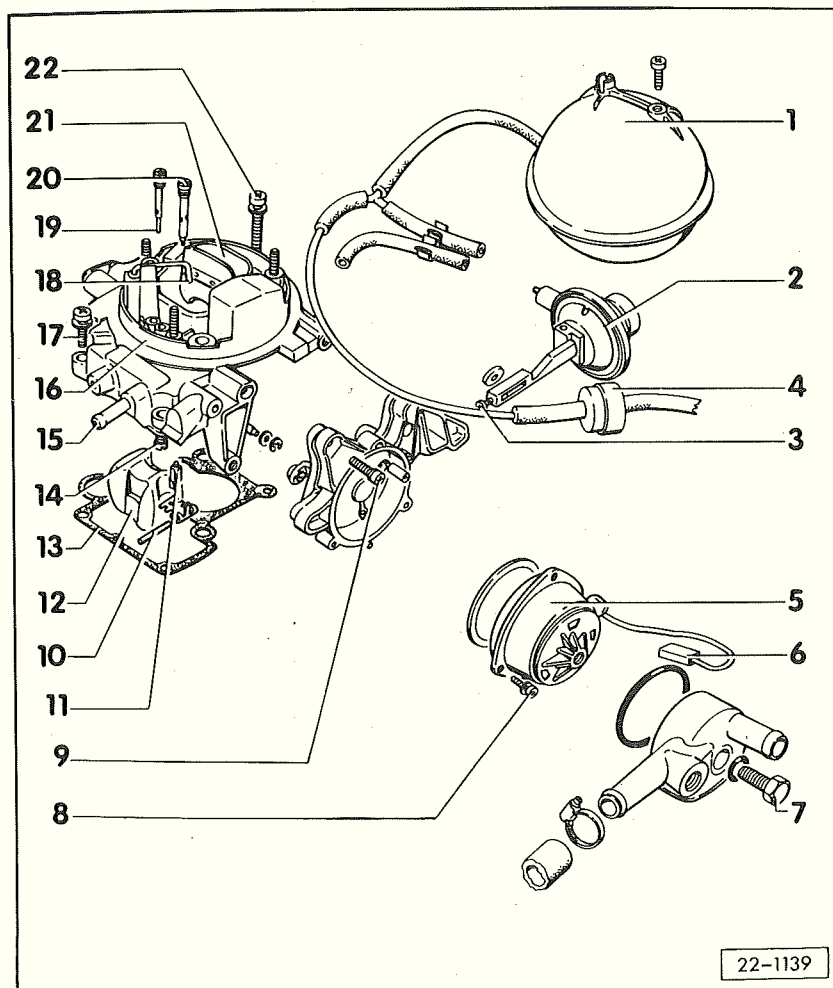
- Moteur froid.
- Tension batterie 11,5 V mini.
- A l'aide du multimètre à main V.A.G 1526 et du câble auxiliaire de V.A.G 1594, mesurer la résistance entre la fiche de connexion et la masse (–).
Valeur assignée: 0,25 ... 0,50 Ω



◀ Fig. 2 Contrôle du thermocontacteur du starter automatique (I) et du thermocontacteur du dispositif de préchauffage de la tubulure d'admission (II)

- A l'aide du multimètre à main V.A.G 1526 et du câble auxiliaire de V.A.G 1594, mesurer la résistance entre les bornes.
Valeur assignée contacteur I:
au-dessous d'environ 30°C = 0 Ω
au-dessus d'environ 40°C = ∞ Ω
Valeur assignée contacteur II:
au-dessous d'environ 55°C = 0 Ω
au-dessus d'environ 55°C = ∞ Ω

22-7



Remise en état du carburateur 1B3

Remarques:

- Les vis de réglage sont freinées ; il est donc impossible de modifier le réglage sans détruire les capuchons, obturateurs ou vernis de scellement. Après une réparation ou un réglage, sceller à nouveau les vis de réglage.
- Enduire de graisse MoS_2 toutes les articulations du carburateur.

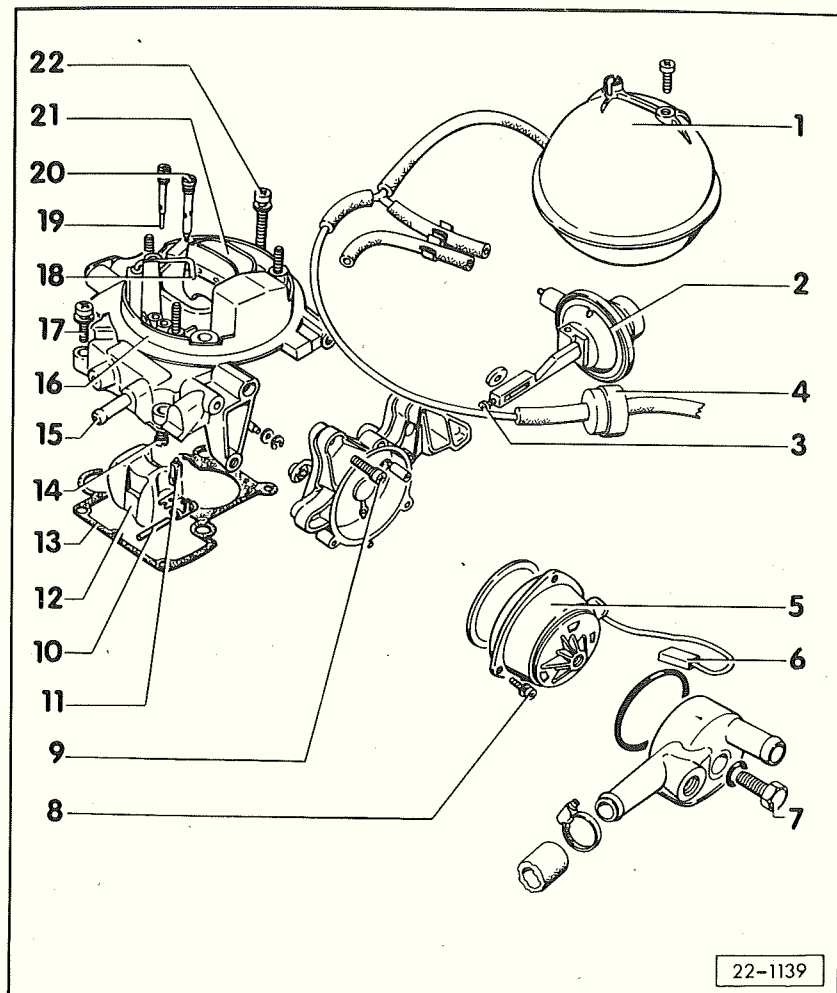
Caractéristiques de réglage du carburateur
⇒ page 22-16.

Composants du carburateur ⇒ page 22-18.

Aération de la cuve de flotteur: figure 10 ⇒ page 22-25.

22-1139

22-8



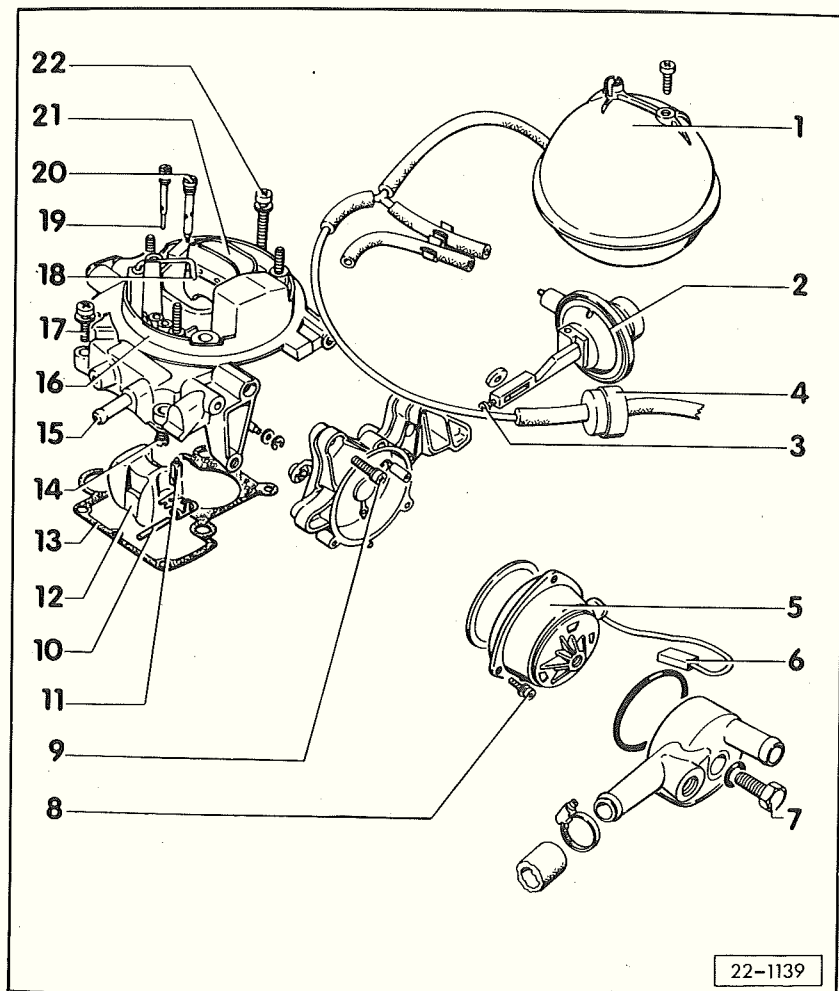
Réglage de base du papillon des gaz ⇒
page 22-37.

Raccords de dépression ⇒ page 22-42.

Corps supérieur du carburateur

- 1 – **Réservoir de dépression**
 - contrôler son étanchéité
⇒ page 22-36.
- 2 – **Capsule pull-down**
 - contrôler et régler ⇒ page 22-32
 - attention au modèle: figure 1
⇒ page 22-20
- 3 – **Vis de réglage**
 - réglage de l'entrebâillement du volet
d'air: contrôler et régler la capsule
pull-down ⇒ page 22-32

22-9



- 4 – **Soupape anti-retour**
 - position de montage:
connecter le côté blanc au raccord
du servofrein

- 5 – **Couvercle de starter**
 - chauffage électrique et par eau
 - régler: figure 2 ⇒ page 22-21
 - contrôler le thermocontacteur:
figure 2 ⇒ page 22-7

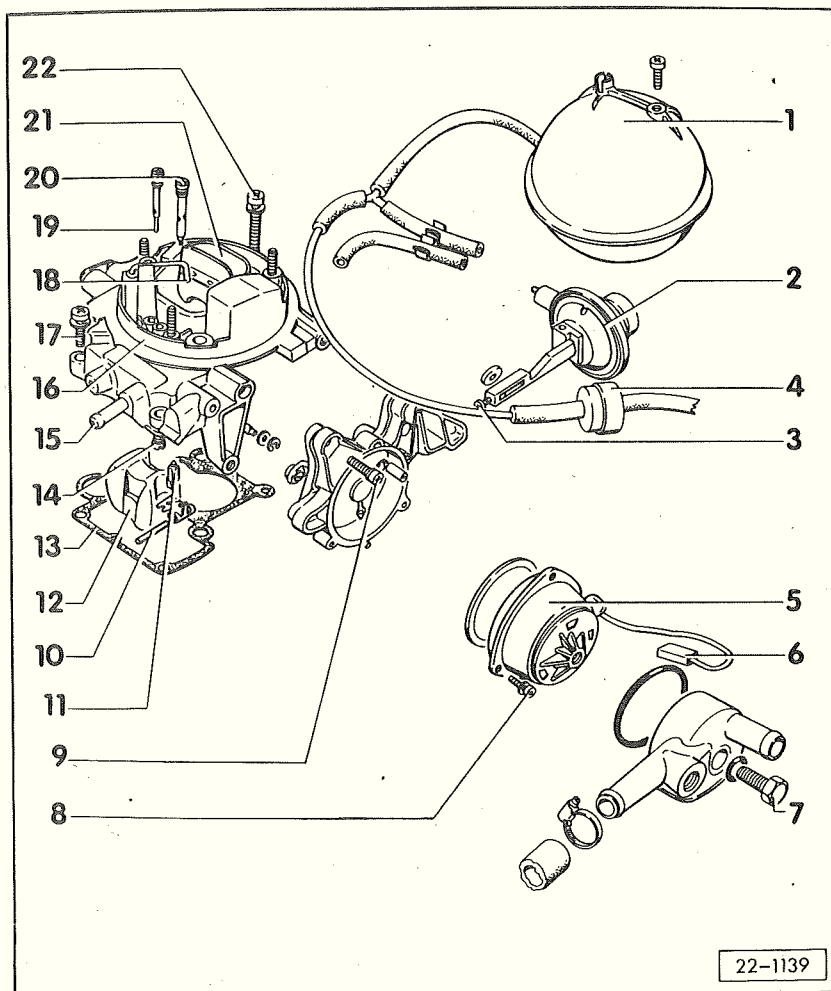
- 6 – **Fiche**
 - contrôler le couvercle de starter:
défaire la connexion par fiche,
brancher la lampe-témoin à diodes
V.A.G 1527, à l'aide des câbles
auxiliaires de V.A.G 1594, entre la
fiche et le plus (+) de la batterie. La
diode doit s'allumer

7 – 10 Nm

8 – 5 Nm

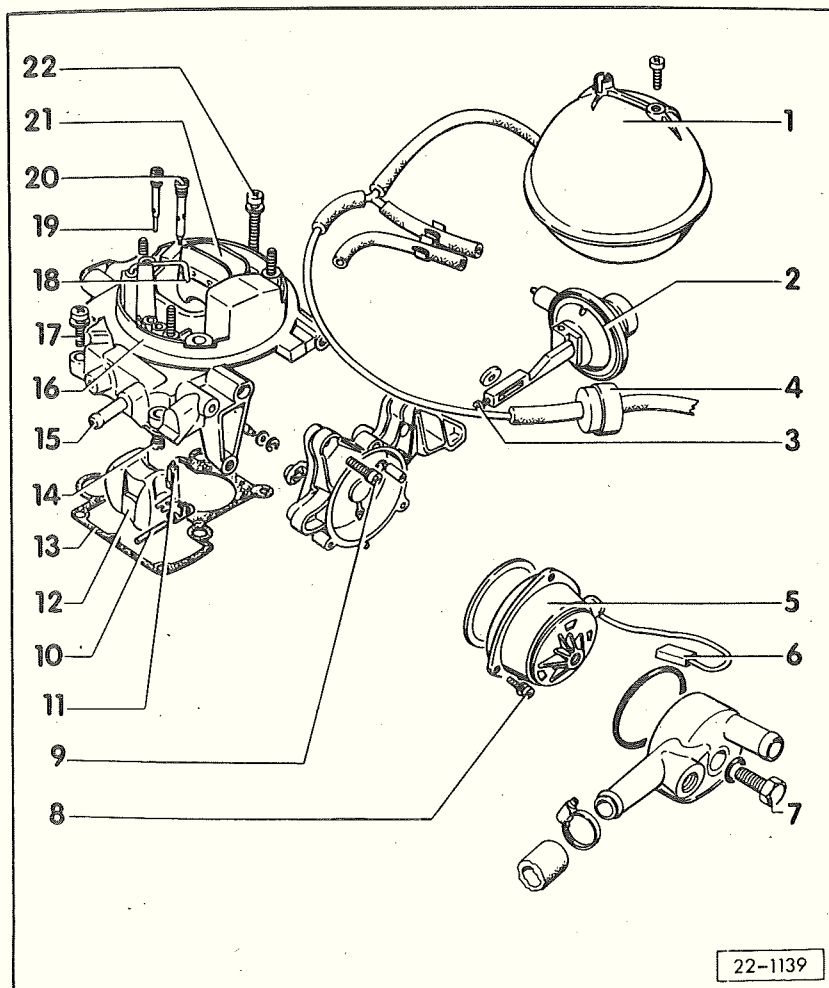
9 – 5 Nm

22-10



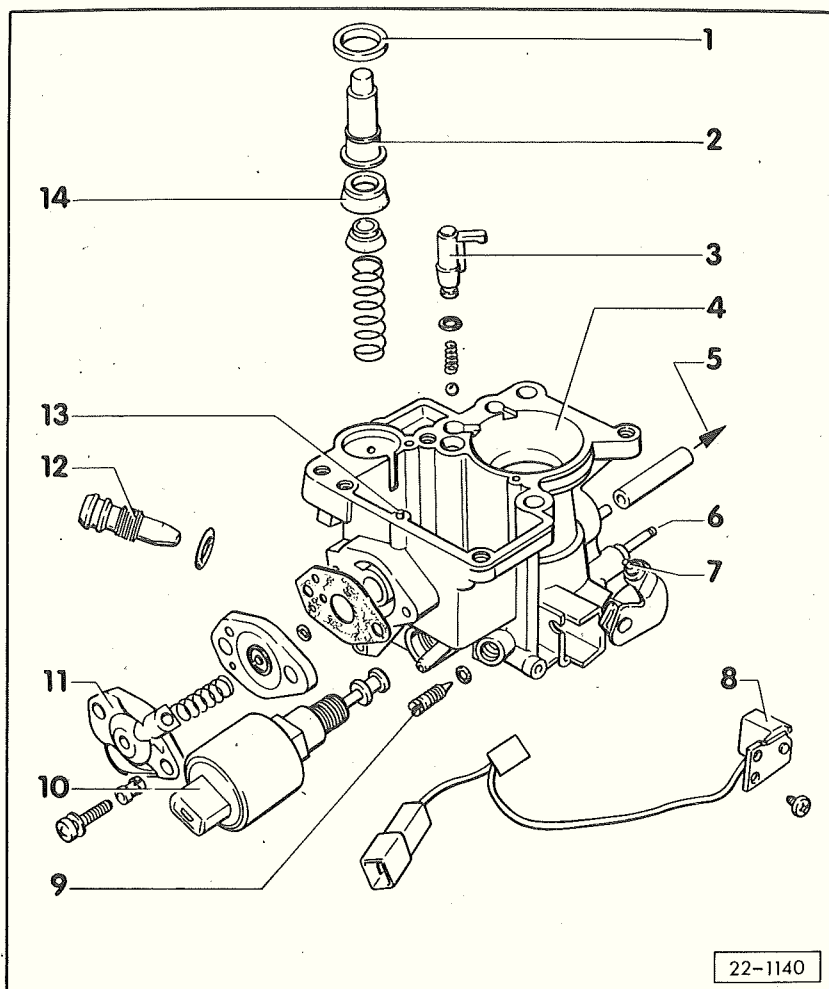
- 10 – Tige**
- lors du démontage, la chasser de l'intérieur vers l'extérieur
- 11 – Pointeau du flotteur**
- tenir compte du modèle
 - avant la repose, accrocher au flotteur le pointeau avec l'ouverture forcée
- 12 – Flotteur**
- la position du flotteur n'est pas réglable
- 13 – Joint**
- remplacer
- 14 – Gicleur d'alimentation**
- tenir compte de la disposition: figure 3 ⇒ page 22-21
- 15 – Ajutage d'arrivée de carburant**
- 16 – Corps supérieur du carburateur**

22-11



- 17 – 5 Nm**
- 18 – Tube d'enrichissement**
- réglage:
 - 09.81: figure 4 ⇒ page 22-22
 - 10.81►: figure 5 ⇒ page 22-22
- 19 – Gicleur/calibre supplémentaire**
- disposition du gicleur dans le corps supérieur du carburateur: figure 6 ⇒ page 22-23
- 20 – Gicleur/calibre de ralenti**
- disposition du gicleur dans le corps supérieur du carburateur: figure 6 ⇒ page 22-23
- 21 – Volet d'air**
- réglage de l'entrebâillement: contrôler et régler la capsule pull-down ⇒ page 22-30
 - volet d'air avec évidement: figure 7 ⇒ page 22-23
- 22 – 5 Nm**

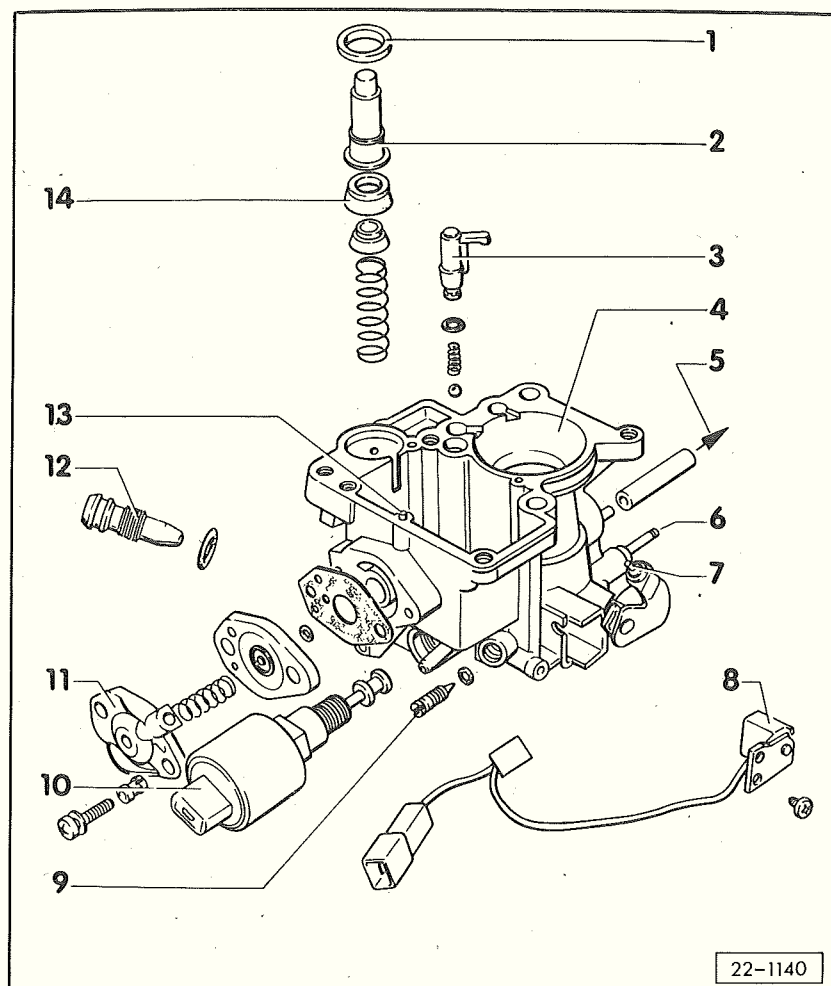
22-12



Corps inférieur du carburateur

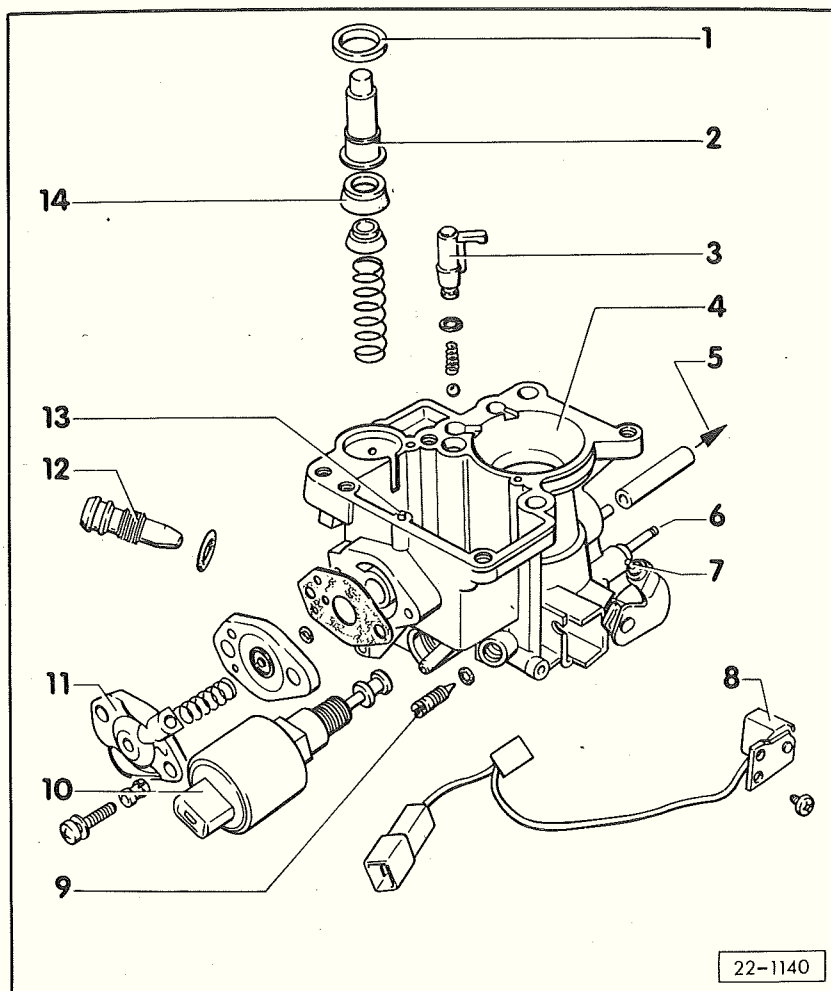
- 1 – **Bague-palier**
 - poser à fleur
- 2 – **Piston de pompe**
 - contrôle et réglage de la quantité injectée par la pompe de reprise
⇒ page 22-40
- 3 – **Tube d'injection**
 - le sens d'injection n'est pas réglable
- 4 – **Corps inférieur du carburateur**
- 5 – **Vers la capsule pull-down**
- 6 – **Raccord du régulateur de température du filtre à air**
- 7 – **Vis de réglage de ralenti à froid**
 - contrôle et réglage du régime de ralenti à froid ⇒ page 22-30

22-13



- 8 – **Chauffage du canal de charge partielle**
 - contrôle ⇒ page 22-39
- 9 – **Vis de réglage de CO**
 - le cas échéant, déposer et nettoyer la vis de réglage et la tubulure avant de procéder au réglage de la teneur en CO
 - contrôle et réglage de la teneur en CO: réglage du ralenti
⇒ page 22-26
- 10 – **Clapet de coupure de dérivation d'air, 5 Nm**
 - doit cliqueter lorsqu'on met le contact
 - clapet déposé, le pointeau doit être d'abord enfoncé d'environ 3 ... 4 mm
 - déposer et reposer à l'aide de 3082: figure 9 ⇒ page 22-24

22-14



11 – Clapet d'enrichissement en charge partielle

- remplacer systématiquement les clapets déposés
- tenir compte du modèle; figure 8
⇒ page 22–24

12 – Vis de réglage du régime de ralenti

- contrôle et le cas échéant, réglage du régime de ralenti: réglage du ralenti ⇒ page 22–26

13 – Gicleur d'enrichissement en charge partielle

- ne peut pas se dévisser

14 – Coupelle

- lors du remplacement, appuyer sur le côté opposé à l'orifice d'aération

22–15

Caractéristiques de réglage du carburateur

Lettres-repères moteur		JB 08.79 ▶	JB 08.79 ▶	GH 08.79 ▶	GH 08.79 ▶
Version		BV mécanique	BV automatique	BV mécanique	BV automatique
Carburateur					
Type		1B3	1B3	1B3	1B3
Numéro de pièce		055 129 024/N ³⁾	055 129 024 A/P ³⁾	055 129 024 G/Q ³⁾	055 129 024 H
Etat de modification		–	–	–	–
Valeur de contrôle et de réglage					
Quantité injectée à froid	cm ³ /pulsation	0,9 ± 0,15	0,9 ± 0,15	0,9 ± 0,15	0,9 ± 0,15
Entrebâillement du volet de départ	corps I mm	2,0 ± 0,15	2,4 ± 0,15	2,0 ± 0,15	2,4 ± 0,15
	corps II mm	4,3 ± 0,15	4,3 ± 0,15	4,3 ± 0,15	4,3 ± 0,15
Régime de ralenti à froid	1t/min	3900 ± 200	3700 ± 200	3900 ± 200	3700 ± 200
Réglage du ralenti ¹⁾					
Régime ²⁾ sans DLS	1t/min	950 ± 50			
avec DLS	1t/min	800 ± 50			
Teneur en CO ²⁾	% vol	1,0 ± 0,5			

¹⁾ Respecter les conditions de contrôle et de réglage: ⇒ page 22–26

²⁾ Valeurs actualisées ⇒ classeur "Test des gaz d'échappement et du ralenti"

³⁾ 05.80 ▶ avec chauffage électrique du canal de charge partielle

Lettres-repères moteur			JB 10.81 ►	JB 10.81 ►	GH 10.81 ►
Version			BV mécanique	BV automatique	BV mécanique
Carburateur					
Type			1B3	1B3	1B3
Numéro de pièce			055 129 025 J	055 129 025 K	055 129 025 L
Etat de modification			—	—	—
Valeur de contrôle et de réglage					
Quantité injectée à froid	cm ³ /pulsation		0,9 ± 0,15	0,9 ± 0,15	0,9 ± 0,15
Entrebâillement du volet de départ	corps I mm		2,0 ± 0,15	2,1 ± 0,15	2,0 ± 0,15
	corps II mm		3,5 ± 0,15	3,1 ± 0,15	3,5 ± 0,15
Régime de ralenti à froid	1t/min		3900 ± 200	3700 ± 200	3900 ± 200
Réglage du ralenti ¹⁾					
Régime ²⁾	sans DLS	1t/min		950 ± 50	
	avec DLS	1t/min		800 ± 50	
Teneur en CO ²⁾		% vol.		1,0 ± 0,5	

¹⁾ Respecter les conditions de contrôle et de réglage: ⇒ page 22–26

²⁾ Valeurs actualisées ⇒ classeur "Test des gaz d'échappement et du ralenti"

22–17

Equipement du carburateur

Lettres-repères moteur		JB 08.79 ►	JB 08.79 ►	FD 04.75 ►	FD 05.75 ►
Version		BV mécanique	BV automatique	BV mécanique	BV automatique
Carburateur					
Type		1B3	1B3	1B3	1B3
Numéro de pièce		055 129 024/N ¹⁾	055 129 024 A/P ¹⁾	055 129 024 G/Q ¹⁾	055 129 024 H
Etat de modification		—	—	—	—
Equipement du carburateur					
Buse d'air	Ø mm	26	26	26	26
Gicleur d'alimentation		x 122,5	x 120	x 125	x 122,5
Ajutage d'automatisme avec tube d'émulsion		100	100	100	100
Gicleur de ralenti		50	50	50	50
Calibre de ralenti		130	130	130	130
Gicleur d'appoint		37,5	37,5	37,5	37,5
Calibre d'appoint		130	130	130	130
Pointeau	Ø mm	2,0	2,0	2,0	2,0
Tube injecteur de pompe		0,55	0,55	0,55	0,55
Repérage du couvercle de starter		214	213	214	213

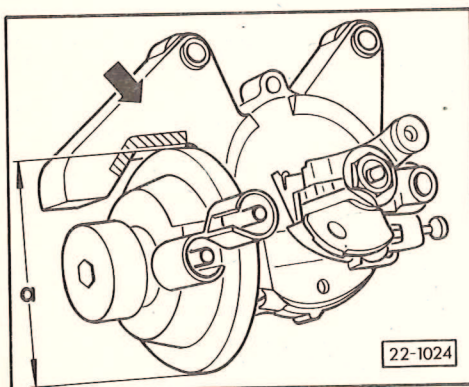
¹⁾ 05.80 ► avec chauffage électrique du canal de charge partielle

22–18

Lettres-repères moteur	JB 10.81 ►	JB 10.81 ►	GH 10.81 ►
Version	BV mécanique	BV automatique	BV mécanique
Carburateur			
Type	1B3	1B3	1B3
Numéro de pièce	055 129 025 J	055 129 025 K	055 129 025 L
Etat de modification	—	—	—
Equipped du carburateur			
Buse d'air Ø mm	26	26	26
Gicleur d'alimentation	x 122,5	x 120	x 125
Ajutage d'automatisme avec tube d'émulsion	100	100	100
Gicleur d'air de ralenti	50	50	50
Calibre d'air de ralenti	130	130	130
Gicleur d'appoint de carburant	37,5	37,5	37,5
Calibre d'appoint d'air	130	130	130
Pointeau Ø mm	1,75 ¹⁾	1,75 ¹⁾	1,75 ¹⁾
Tube injecteur de pompe	0,55	0,50	0,55
Repérage du couvercle de starter	254	213	254

¹⁾ 08.82 ► pointeau à ouverture forcée

22-19



◀ Fig. 1 Exécution de la capsule pull-down

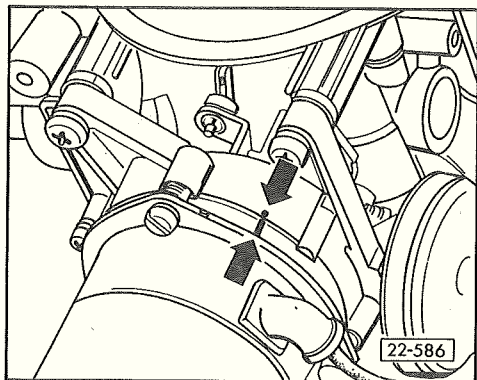
Cote "a":

- 09.81 environ 43 mm
- 10.81 ► environ 53 mm

Afin d'assurer le retour du tirant, même dans des conditions difficiles, la capsule pull-down est munie d'un ressort et ce, à partir de 10.81 ►. Afin de vaincre la force supplémentaire de ce ressort, la surface de la membrane a été augmentée.

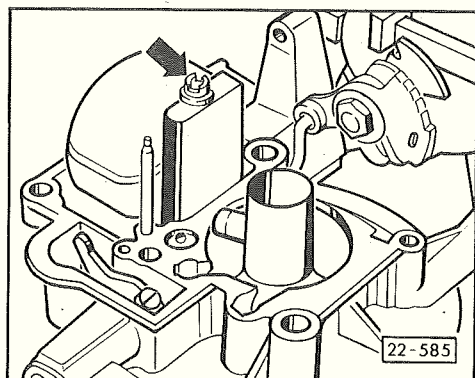
Remarque:

En pièce de rechange, on livre exclusivement la grande capsule pull-down. Lors du montage de la grande capsule dans un carburateur d'avant 10.81 ►, le recouvrement —flèche— doit être usiné à la partie hachurée, jusqu'à ce que les percements pour la tige de sûreté dans le corps de starter et dans la capsule pull-down, coïncident. Régler ensuite les entrebâillements du volet de départ pour le premier et le second niveau de pull-down.



◀ Fig. 2 Réglage du couvercle de starter

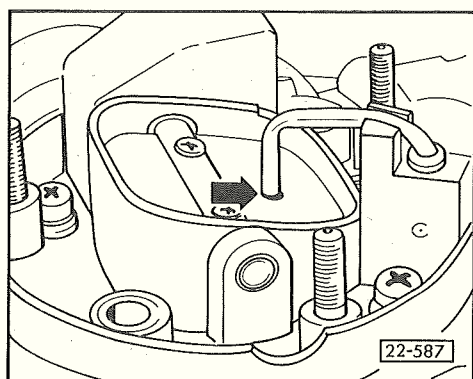
Le repère sur le couvercle doit coïncider avec le repère sur le corps supérieur du carburateur.



◀ Fig. 3 Disposition du gicleur principal

Gicleur principal: —flèche—.

22-21



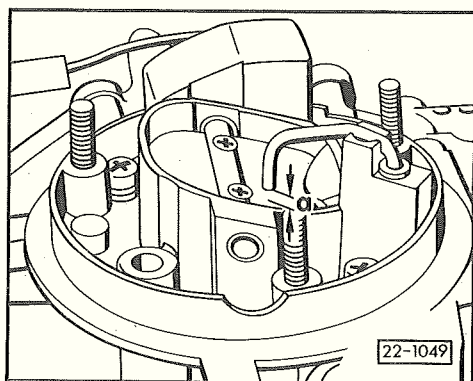
◀ Fig. 4 Réglage du tube d'enrichissement ▶ 09.81

Le bord inférieur du tube d'enrichissement doit être à ras du bord supérieur du volet d'air —flèche—.

Remarque:

Si le tube d'enrichissement est placé trop bas, il y aura des secousses lorsqu'on roule avec le moteur froid.

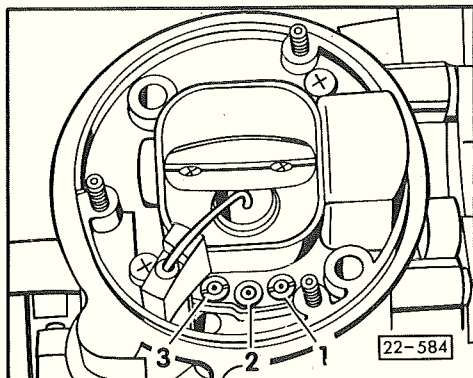
S'il est placé trop haut, il y aura des problèmes lors des démarrages à froid.



◀ Fig. 5 Réglage du tube d'enrichissement 10.81 ▶

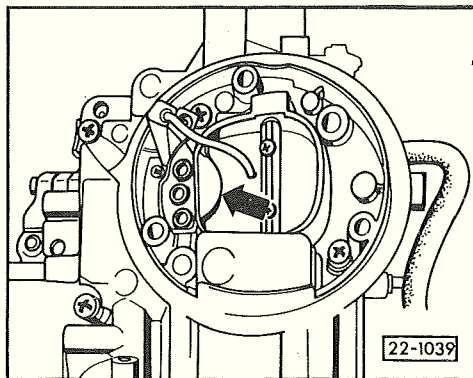
Entre le bord inférieur du tube d'enrichissement et le bord supérieur du volet d'air, il doit y avoir un interstice de

$$a = 1,0 \pm 0,3 \text{ mm.}$$



◀ Fig. 6 Disposition des gicleurs dans le corps supérieur du carburateur

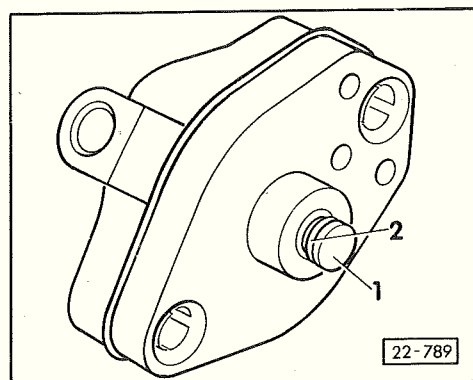
- 1 – Gicleur/calibreur de ralenti
- 2 – Ajustage d'automatisme avec tube d'émulsion (non dévissable)
- 3 – Gicleur/calibreur d'appoint



◀ Fig. 7 Volet d'air avec évidement

A partir de 10.81►, le volet d'air est pourvu d'un évidement de sorte que l'orifice sur le tube d'enrichissement n'a pas lieu d'être. Par cet évidement –flèche–, le flux avec volet ouvert (angle d'ouverture de 54 ... 60°) parvient sans obstacle jusqu'au diffuseur secondaire, améliorant ainsi la préparation du mélange en phase de montée en température.

22-23

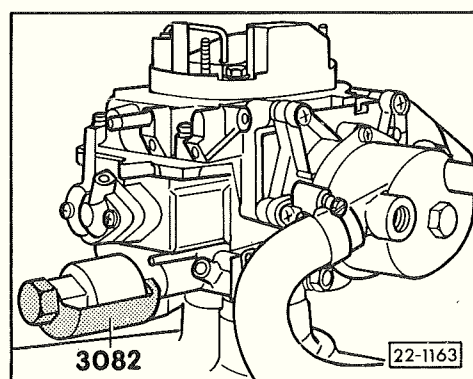


◀ Fig. 8 Clapet d'enrichissement en charge partielle

A partir de 11.80►, les clapets d'enrichissement sont équipés d'une tige de membrane modifiée (avec collet –1–) et d'une bague-joint brune –2–.

Remarques:

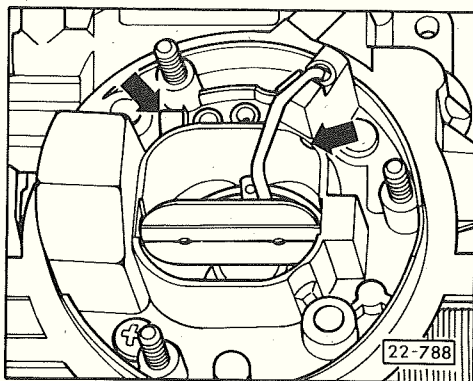
- Des bagues-joints gonflées et ayant glissé de la tige de membrane peuvent être la cause d'un ralenti irrégulier ou impossible à régler ou d'une consommation élevée de carburant.
- En cas de réparation, monter systématiquement un clapet d'enrichissement neuf (avec collet –1–). Il est interdit de réutiliser les clapets déposés.



◀ Fig. 9 Dépose et repose du clapet de coupure de dérivation d'air

Dépose et pose du clapet de coupure de dérivation d'air, à l'aide de 3082, sans dépose du carburateur.

22-24



▲ **Fig. 10 Aération de la cuve de flotteur**

A partir de 05.80►, les corps supérieurs de carburateur comportent une disposition modifiée des orifices —flèches— servant à l'aération de la cuve de flotteur.

Remarque:

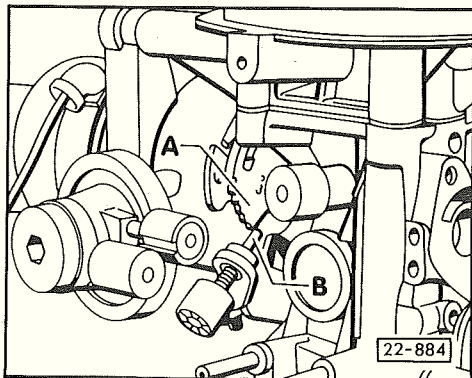
En pièce de rechange, on livre exclusivement le nouveau corps supérieur de carburateur. Si l'on monte ce nouvel élément dans un véhicule non pourvu d'un réservoir d'alimentation en carburant, il est nécessaire de poser ce réservoir supplémentaire.

22-25

Réglage du ralenti

Conditions de contrôle et de réglage

- Température de l'huile moteur: 60°C mini.
- Flexible d'aération du carter-moteur retiré au niveau du couvre-culasse et obturé côté filtre à air.
- Le ventilateur du radiateur ne doit pas tourner.
- Consommateurs électriques hors circuit.
- Point d'allumage correct, contrôle ⇒ page 28-42
- Climatiseur coupé.
- Volet de départ complètement ouvert.



- ▲ • Le volet de départ étant ouvert, la vis de réglage du ralenti à froid —A— ne doit pas reposer contre la came étagée —B—. Si nécessaire, tourner la came étagée —B—.
- Le système d'échappement doit être étanche.

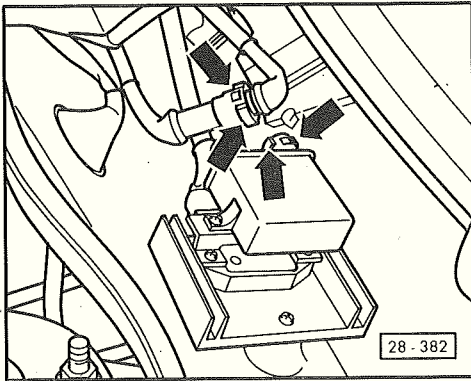
Véhicules à boîte de vitesses automatique.

- Le réglage du câble d'accélérateur doit être correct, contrôle ⇒ groupe de Réparation 20.

22-26

Véhicules avec DLS

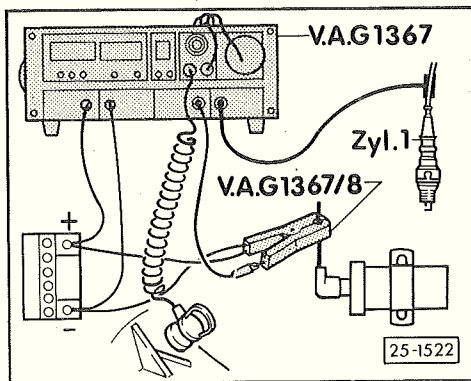
- Retirer les fiches du module électronique DLS et les connecter entre elles –flèches–.



Contrôle et réglage du régime de ralenti et de la teneur en CO

- Couper le contact.

- Raccorder le contrôleur d'allumage V.A.G 1367 avec la pince à impulsions V.A.G 1367/8 ou le contrôleur d'allumage V.A.G 1767.
- Raccorder l'analyseur de gaz V.A.G 1363 A au tuyau d'échappement terminal.
- Lancer le moteur et le faire tourner au ralenti.
- Contrôler le régime de ralenti et la teneur en CO.



22-27

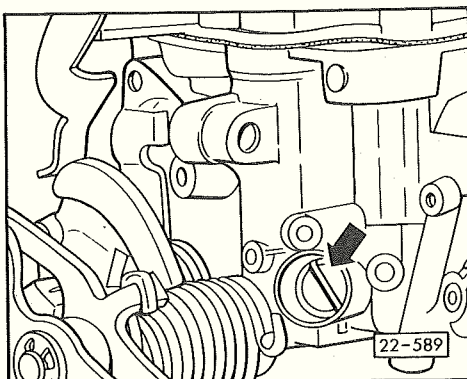
Valeurs assignées: ¹⁾

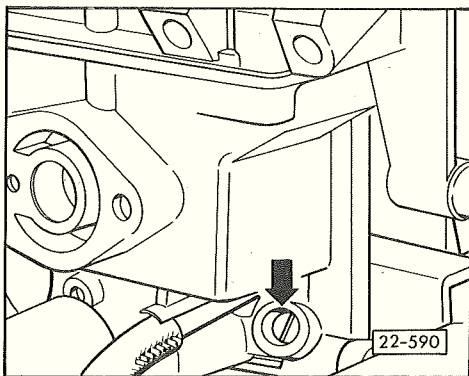
Véhicules	Régime 1t/min	Teneur en CO % volume
Sans DLS	950 ± 50	1,0 ± 0,5
Avec DLS	800 ± 50	1,0 ± 0,5

¹⁾ Valeurs actualisées ⇒ classeur "Test des gaz d'échappement et du ralenti"

- Régler le régime du ralenti et la teneur en CO en agissant tour à tour sur les vis de réglage, jusqu'à obtenir les valeurs assignées.

- Régler le régime du ralenti –flèche–.





- ◀ – Régler la teneur en CO –flèche–.

Véhicules avec TSZ-H et DLS

- Couper le contact.
- Raccorder le module électronique DLS.
- Lancer le moteur et augmenter brièvement le régime moteur.

Le régime doit se régler à
 850 ± 50 t/min.

Le cas échéant, remplacer le module électronique DLS.

- Contrôler à nouveau la teneur en CO, la corriger si nécessaire.

Suite pour tous véhicules

- Bloquer la vis de réglage du CO à l'aide d'un capuchon d'invulnérabilité neuf.

Remarque:

Après le réglage de la teneur en CO, rebrancher le flexible d'aération du carter-moteur. Si alors la teneur en CO augmente, ce n'est pas à cause d'un mauvais réglage, mais d'un apport de graisse en provenance du carter-moteur du fait de la dilution de l'huile due à une utilisation prédominante du véhicule sur courts trajets.

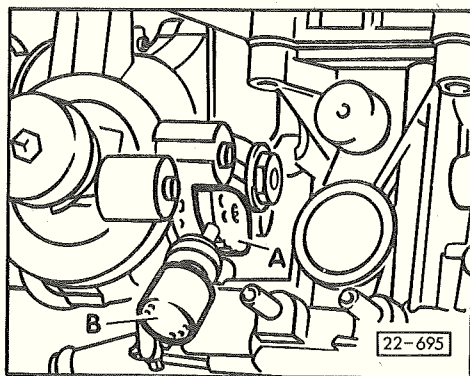
Lors de longs parcours routiers à bonne allure, le taux de carburant contenu dans l'huile diminue et la teneur en CO se normalise à nouveau. On peut aussi remédier à cet état des choses en remplaçant l'huile moteur.

22-29

Contrôle et réglage du régime de ralenti à froid

- Température de l'huile moteur: 60°C mini.
- Réglage du ralenti correct, contrôle \Rightarrow page 22-26.
- Raccorder le contrôleur d'allumage V.A.G 1367 ou V.A.G 1767.

- Déposer le filtre à air.



- ◀ – Actionner le papillon des gaz et tourner la came étagée –A– du dispositif de démarrage à froid de telle sorte que la vis de réglage –B– pour régime de ralenti à froid soit sur le cran le plus haut de la came étagée.

- Lancer le moteur sans toucher à la pédale des gaz.

- Contrôler le régime et le régler si nécessaire à l'aide de la vis de réglage –B–.

Valeurs assignées:

BV mécanique 3.900 ± 200 t/min

BV automatique 3.700 ± 200 t/min

- Une fois le réglage terminé, bloquer la vis à l'aide d'un capuchon d'invulnérabilité.

22-30

Contrôle du fonctionnement du dispositif pull-down

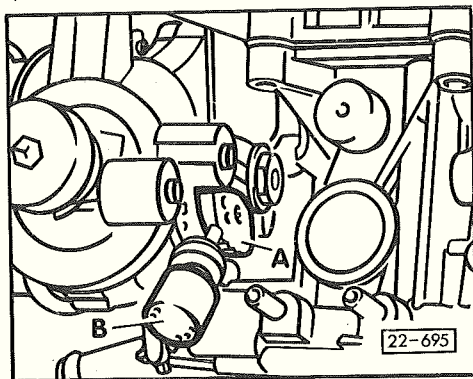
- Déposer le filtre à air.
- Lancer le moteur et le faire tourner au ralenti.
- Fermer le volet de départ à la main. Si le volet peut être fermé aisément jusqu'à un entrebâillement d'environ 4 mm et qu'ensuite, la résistance augmente, le dispositif pull-down est en bon état. Si l'on peut fermer complètement le volet, sans résistance, il y a manque d'étanchéité soit à la capsule pull-down, soit au système de dépression.

22-31

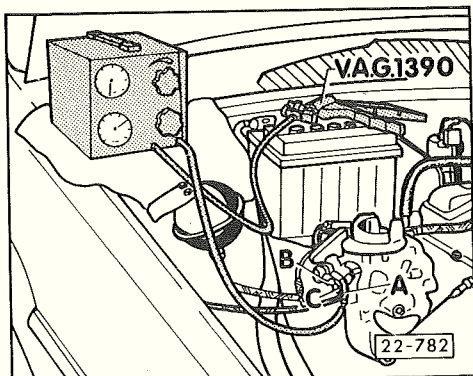
Contrôle et réglage de la capsule pull-down

(Entrebâillement du volet de départ et étanchéité)

- Déposer le couvercle du starter.



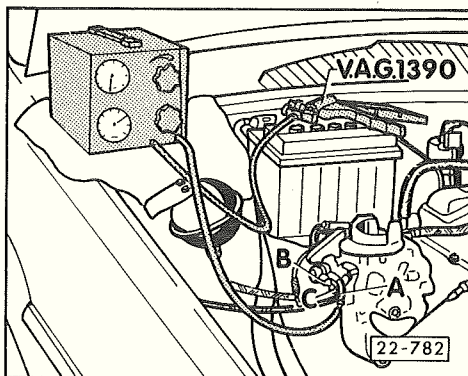
- ◀ - Actionner le papillon des gaz et faire tourner la came étagée -A- du dispositif de démarrage à froid de telle sorte que la vis de réglage -B- du régime de ralenti à froid se trouve sur le cran supérieur de la came étagée.



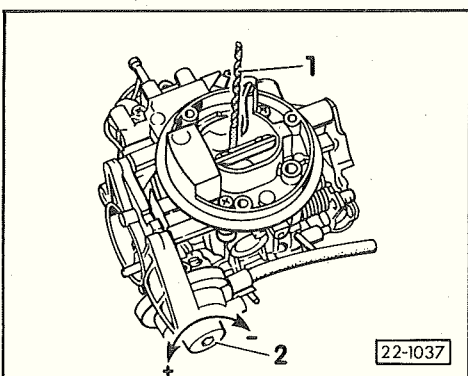
- ◀ - Retirer le flexible de dépression -A- du carburateur et raccorder le dépressiomètre V.A.G 1368 et la pompe à vide 1390.

22-32

Premier cran



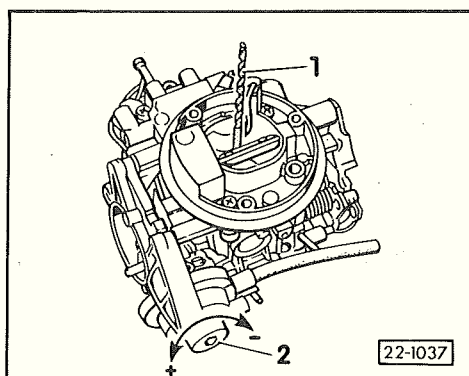
- ◀ – Retirer la conduite de dépression du flexible de dépression –B– (ne pas obturer le flexible).
- Commuter le dépressiomètre V.A.G 1368 sur passage.
- A l'aide de la pompe à vide, produire une dépression d'environ 200 mbar. Après pompage, la dépression tombe assez rapidement à une valeur au-dessous de 100 mbar. Cette valeur ne doit toutefois pas retomber de plus de 5 mbar à la minute, avec un seuil de 40 mbar, au-dessous duquel la dépression ne doit pas descendre, sinon, la membrane resp. la capsule pull-down n'est pas étanche (remplacer la capsule pull-down).
- ◀ – Actionner sans arrêt la pompe à vide pour maintenir une dépression entre 200 et 300 mbar et vérifier l'entrebâillement du volet de départ à l'endroit indiqué, à l'aide d'un calibre pour gicleurs ou d'un foret –1–.



Valeurs assignées cran I:
(en mm)

Lettres-repères moteur	BV mécanique	BV automatique ► 09.81	BV automatique 10.81 ►
JB	$2,0 \pm 0,15$	$2,4 \pm 0,15$	$2,1 \pm 0,15$
GH	$2,0 \pm 0,15$	$2,5 \pm 0,15$	$2,4 \pm 0,15$

22-33



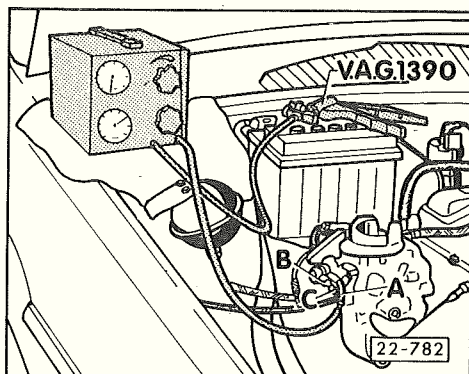
- ◀ – Si nécessaire, agir sur la vis de réglage –2–.
- + = entrebâillement plus grand
- = entrebâillement plus petit

Remarque:

Ne pas contrôler l'entrebâillement du côté opposé au volet.

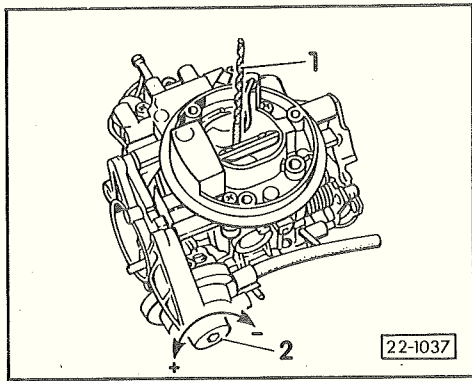
- Après le réglage, sceller la vis de réglage à la laque.

Second cran



- ◀ – Obturer le flexible de dépression –B– à l'aide de l'obturateur –C–.
- A l'aide de la pompe à vide, créer une dépression d'environ 300 mbar.
- Sur le dépressiomètre, régler la dépression à 200 mbar. Si cette dépression ne peut être tenue pendant au moins une minute, la membrane, resp. la capsule pull-down, n'est pas étanche (remplacer la capsule pull-down).

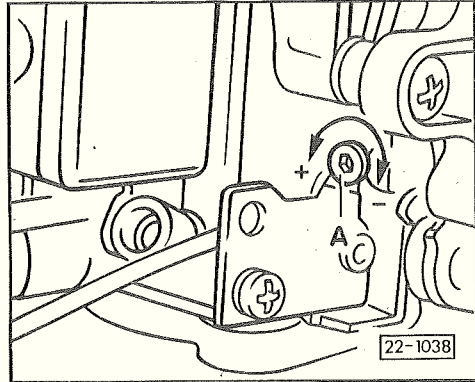
22-34



- ◀ – Contrôler l'entrebâillement du volet de départ, à l'endroit indiqué, à l'aide d'un calibre pour gicleurs resp. d'un foret –1–.

Valeurs assignées cran II
(en mm)

Lettres- repères moteur	08.79 ▶	BV automati- que 10.81▶	BV automati- que 10.81▶
JB	$4,3 \pm 0,15$	$3,5 \pm 0,15$	$3,1 \pm 0,15$
GH	$4,3 \pm 0,15$	$3,5 \pm 0,15$	$4,3 \pm 0,15$



- ◀ – Si nécessaire, agir sur la vis de réglage –A–.
+ = entrebâillement plus grand
– = entrebâillement plus petit

Remarque:

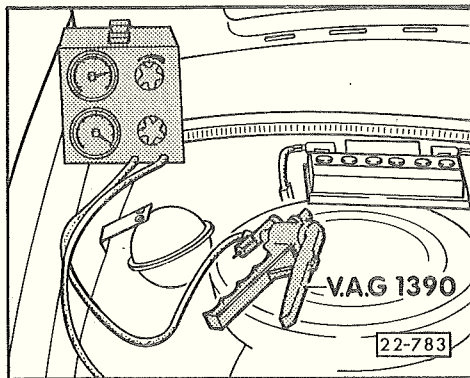
Ne pas contrôler l'entrebâillement du côté opposé au volet.

- Après le réglage, sceller la vis de réglage à la laque.

22-35

Contrôle de l'étanchéité du réservoir à dépression

- ◀ – Brancher le dépressiomètre V.A.G 1368 et la pompe à vide V.A.G 1390 sur réservoir à dépression.
- Commuter le dépressiomètre sur passage.
- A l'aide de la pompe à vide, produire une dépression d'environ 100 mbar.
- Commuter le dépressiomètre de manière à ce que la dépression soit maintenue du côté du réservoir.
- Régler le dépressiomètre sur 30 mbar. La dépression ainsi réglée ne doit pas chuter dans les deux minutes, sinon remplacer le réservoir à dépression.



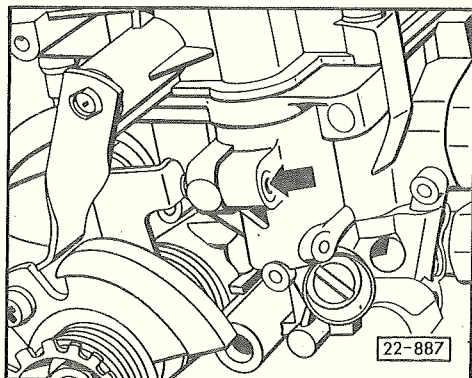
22-36

Réglage de base du papillon

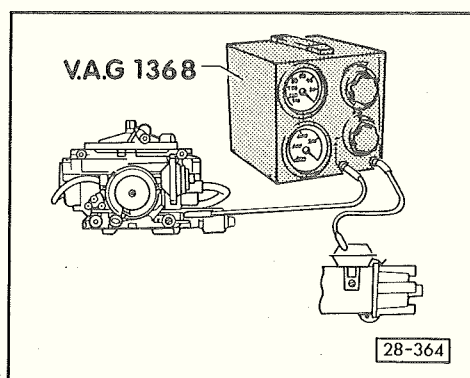
- Température de l'huile moteur: 60°C mini.

La vis de butée est réglée en usine et ne doit pas être déréglée. Si la vis a tout de même été tournée, le réglage est à faire comme suit.

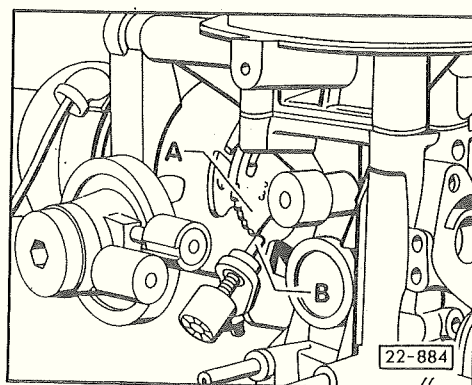
- ◄ – Enlever le capuchon d'inviolabilité –flèche–.



22-37

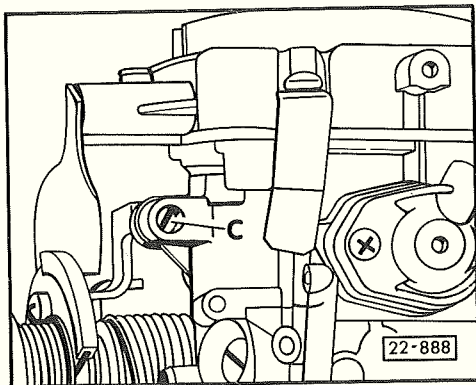


- ◄ – Brancher le dépressiomètre V.A.G 1368 entre la capsule "avance" de l'allumeur et le carburateur.
- Commuter le dépressiomètre sur passage.
- Lancer le moteur et le faire tourner au ralenti.



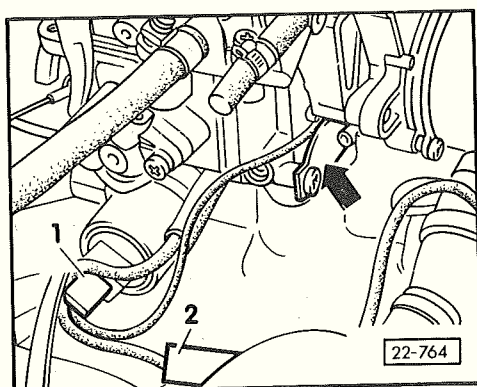
- ◄ – Actionner le papillon et tourner la came étagée –A– du dispositif de démarrage à froid de telle sorte que la vis de réglage –B– du régime de ralenti à froid ne repose pas sur la came étagée.

22-38



- ◄ – Visser la vis de butée –C– pour ouvrir le papillon jusqu'à ce que le dépressiomètre indique une augmentation de la dépression.
- Dévisser la vis de butée jusqu'à ce que la dépression soit tombée à son niveau le plus bas. A partir de ce point, dévisser la vis de butée –C– d'un autre 1/4 de tour.
- Contrôler et parfaire au besoin le réglage du ralenti ⇒ page 22–26.
- Freiner les vis de réglage à l'aide de capuchons d'inviolabilité neufs.

Contrôle du chauffage du canal de charge partielle



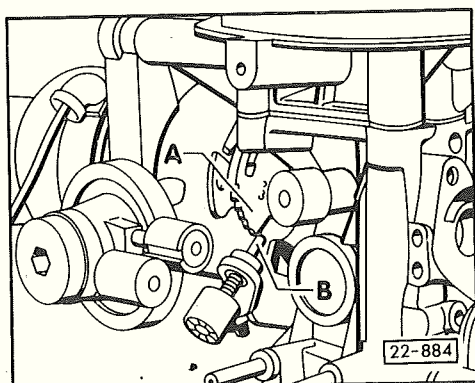
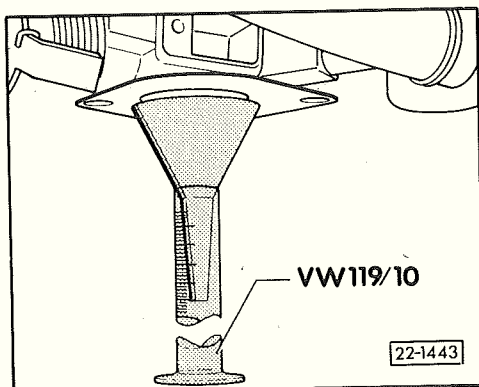
- ◄ – Retirer la fiche –1– du clapet de coupure de dérivation d'air et du connecteur –2–.
- Brancher la lampe-témoin à diodes V.A.G 1527 à l'aide du câble auxiliaire de V.A.G 1594, à la fiche –1– et au plus (+) de la batterie. La diode doit s'allumer.
- Remplacer l'élément chauffant –flèche– si nécessaire.

22–39

Contrôle et réglage du débit de la pompe de reprise

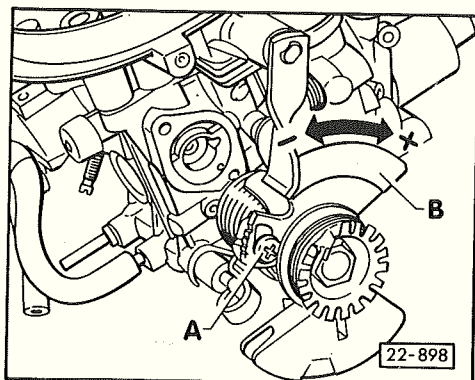
- Carburateur déposé.

- ◄ – Placer un entonnoir et une éprouvette graduée VW 119/10 sous le carburateur.



- ◄ – Actionner le papillon et tourner le came étagée –A– du dispositif de démarrage à froid de telle sorte que la vis de réglage –B– du régime de ralenti à froid ne repose pas sur la came étagée.
- Ouvrir le levier du papillon 10 fois, lentement mais à fond, (au moins 3 secondes par pulsation).
- Diviser par 10 la quantité recueillie et comparer avec la valeur assignée.
Valeur assignée: $0,9 \pm 0,15 \text{ cm}^3/\text{pulsation}$

22–40

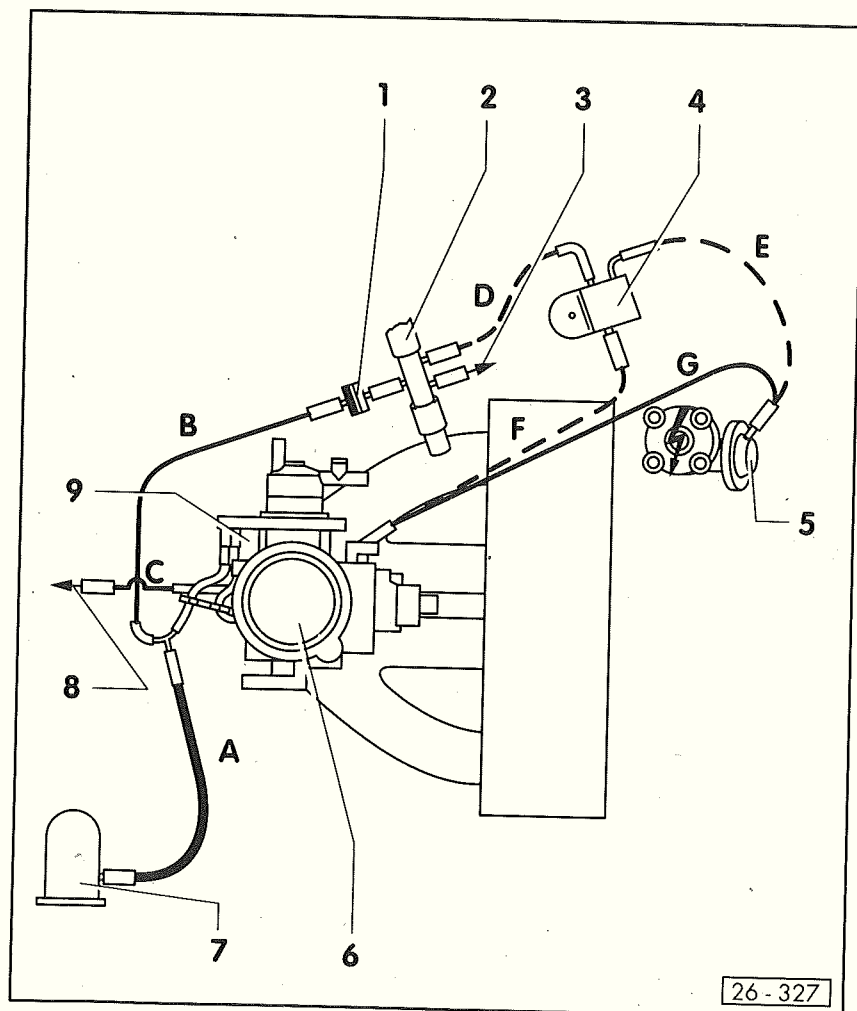


- ◀ - Régler le débit en desserrant la vis de serrage -A- et en tournant la came étagée -B-.
 - + = débit plus grand
 - = débit plus petit

Si le débit requis n'est pas atteint:

- Contrôler le piston et la coupelle de la pompe, vérifier que la soupape anti-retour et le tube injecteur ne sont pas obstrués.
- Après réglage, bloquer la vis de serrage et la freiner avec du vernis de scellement.

22-41



Raccords de dépression

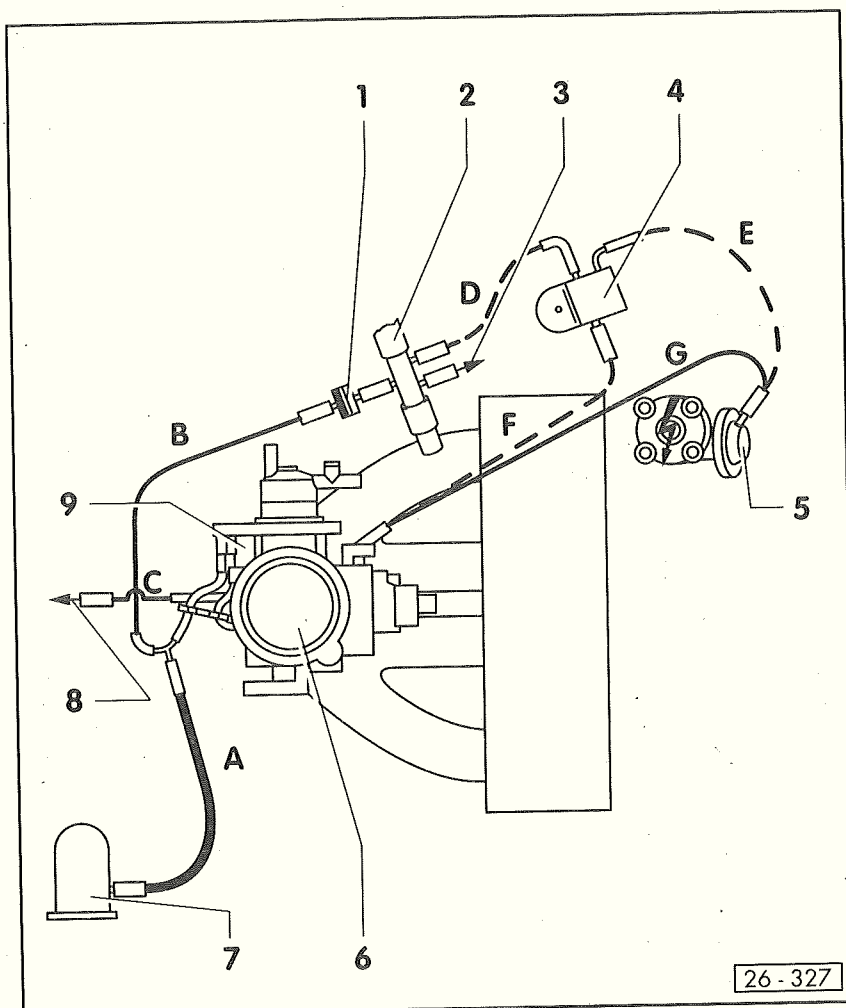
Véhicules à BV mécanique et BV automatique ► 11.80

Remarque:

Sur le dessin, les lignes en pointillé représentent uniquement l'élévation du régime de ralenti en cas de climatiseur.

Raccords de dépression	Teinte
A	vert clair
B	vert clair
C	naturel
D	rose
E	noir
F	noir
G	noir

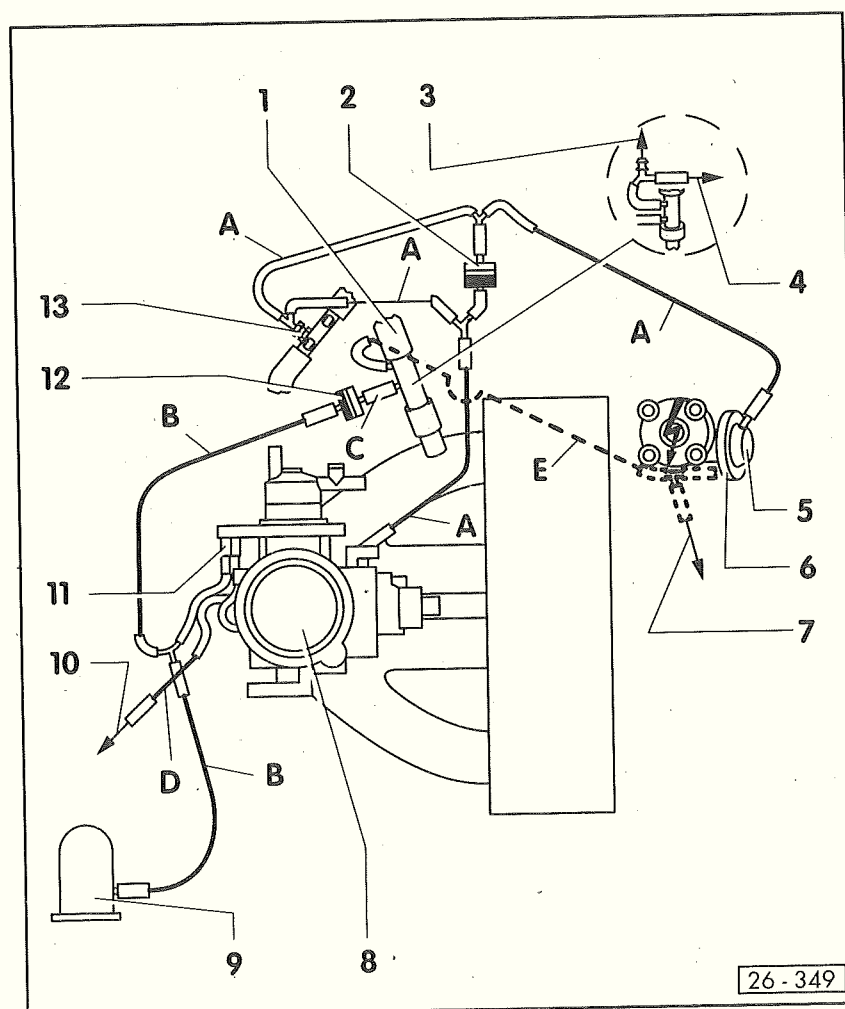
22-42



26 - 327

- 1 – Soupape anti-retour
 - position de montage:
relier le raccord blanc au raccord du servofrein
- 2 – Vers le servofrein
- 3 – Raccord climatiseur
- 4 – Electrovanne d'inversion
 - uniquement en cas de climatiseur
- 5 – Capsule à dépression –avance–
- 6 – Carburateur 1B3
- 7 – Réservoir à dépression
- 8 – Vers le filtre à air
 - n'existe pas en cas de climatiseur
- 9 – Capsule pull-down

22-43



26 - 349

Véhicules à BV automatique 12.80 ►

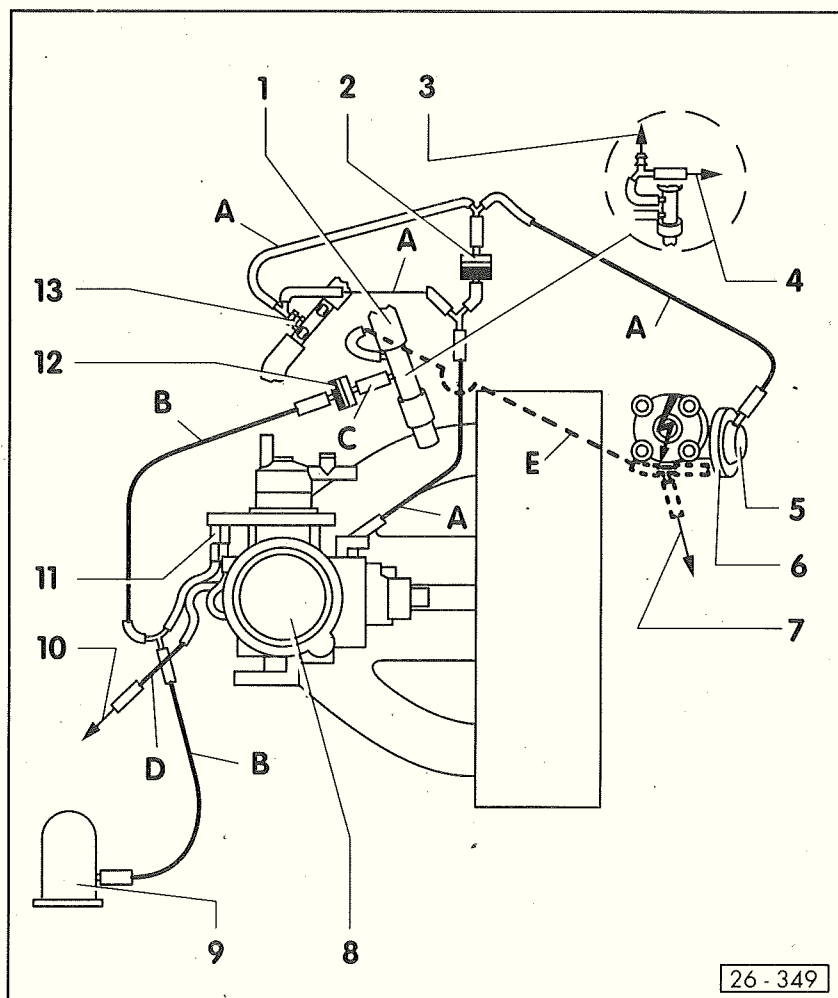
Remarque:

Sur le dessin, les lignes en pointillé représentent uniquement l'élévation du régime de ralenti en cas de climatiseur.

Raccords de dépression	Teinte
A	noir
B	vert clair
C	naturel
D	rose
E	blanc

- 1 – Vers le servofrein
- 2 – Soupape anti-retour
 - position de montage:
relier le raccord blanc au raccord de la capsule de dépression –avance–
- 3 – Raccord climatiseur
 - uniquement Scirocco avec climatiseur

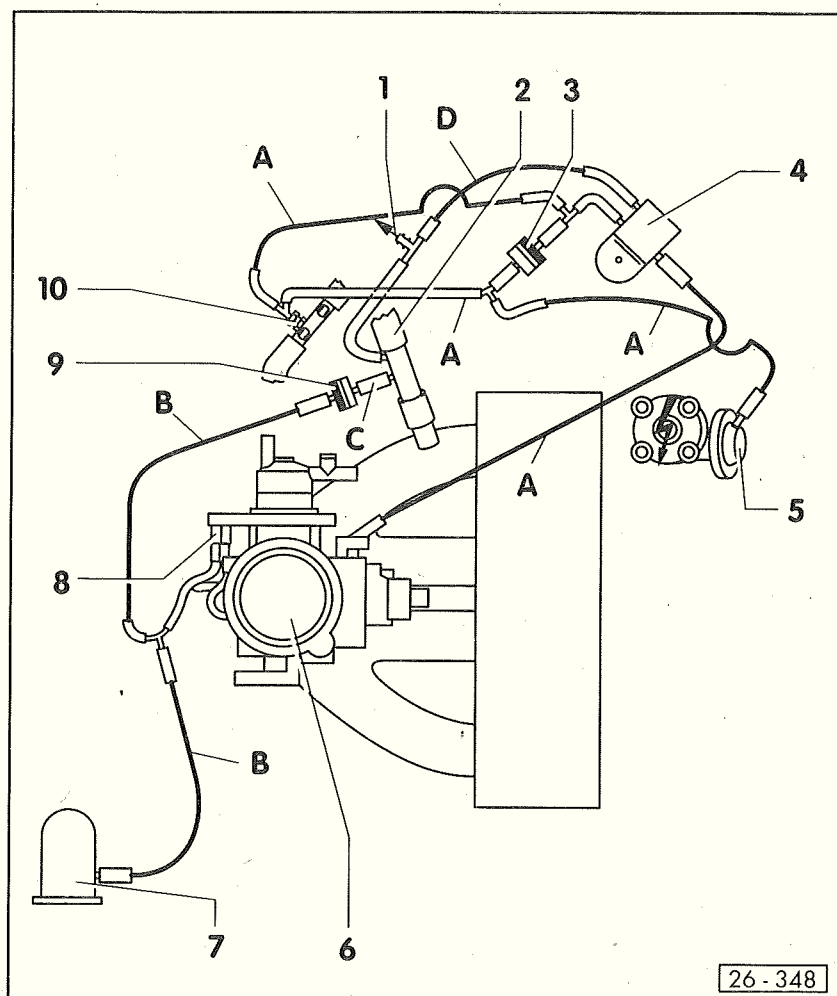
22-44



26 - 349

- 4 – Vers la capsule de dépression –retard–
- 5 – Capsule de dépression –avance–
- 6 – Capsule de dépression –retard–
• Scirocco uniquement
- 7 – Vers l'indicateur du niveau de carburant
- 8 – Carburateur 1B3
- 9 – Réservoir à dépression
- 10 – Vers le filtre à air
- 11 – Capsule pull-down
- 12 – Soupape anti-retour
• position de montage:
relier le raccord blanc au raccord du servofrein
- 13 – Soupape thermo-pneumatique

22-45



26 - 348

Golf, Jetta à BV automatique et climatiseur
12.80 ►

Raccords de dépression	Teinte
A	noir
B	vert clair
C	naturel
D	rose

- 1 – Raccord climatiseur
- 2 – Vers le servofrein
- 3 – Soupape anti-retour
• position de montage:
relier le raccord blanc au raccord de la capsule de dépression –avance–
- 4 – Electrovanne d'inversion
- 5 – Capsule de dépression –avance–

22-46

Corps supérieur du carburateur

1 – 5 Nm

2 – Calibre de ralenti pour réserve de reprise

- disposition des gicleurs dans le corps supérieur du carburateur: figure 1
⇒ page 22-70

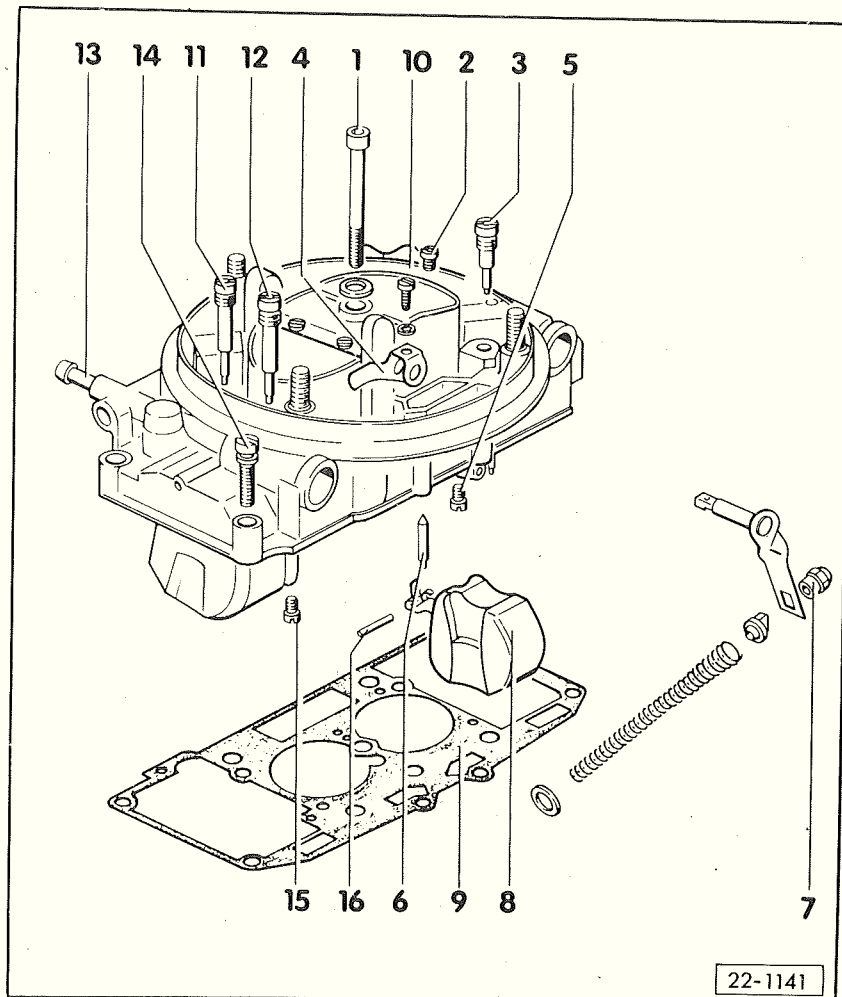
3 – Gicleur/calibre de ralenti

- corps II
- disposition des gicleurs dans le corps supérieur du carburateur: figure 1
⇒ page 22-70

4 – Levier de pompe

5 – Gicleur d'alimentation

- corps II
- disposition des gicleurs d'alimentation: figure 2 ⇒ page 22-70



22-49

6 – Pointeau

- tenir compte du modèle
- avant montage, accrocher au flotteur le pointeau à ouverture forcée

7 – Ecrou de réglage du débit injecté

- contrôle et réglage du débit de la pompe de reprise ⇒ page 22-92

8 – Flotteur

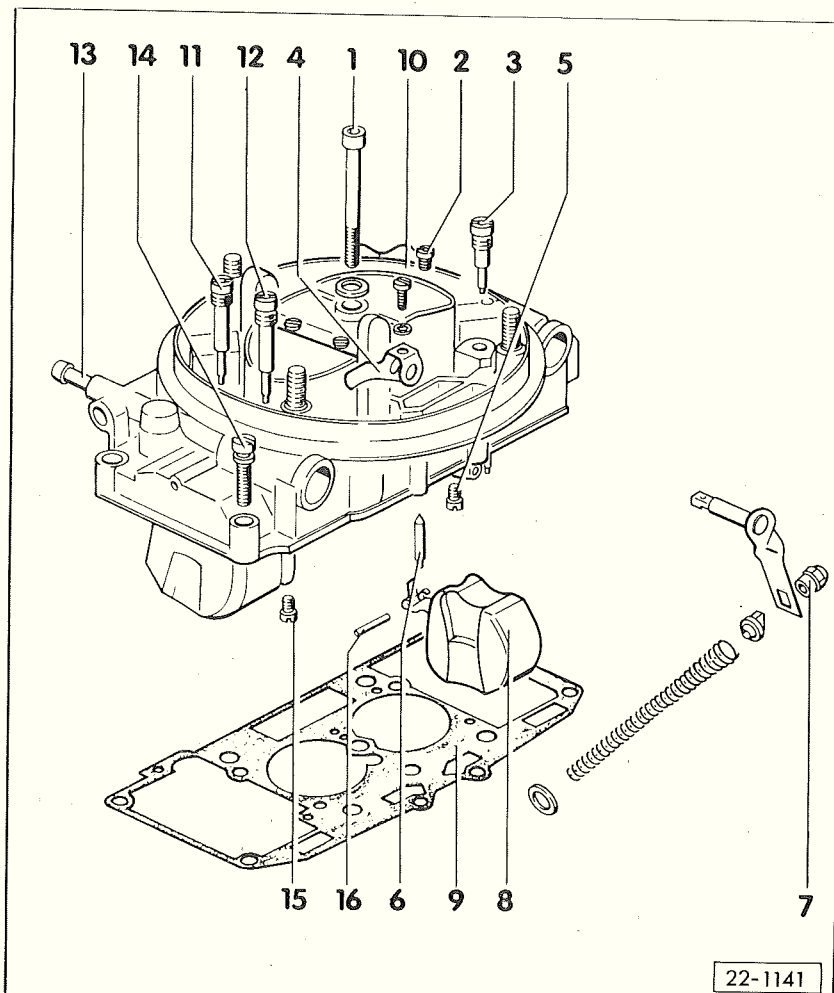
- réglage: figure 4 ⇒ page 22-71

9 – Joint

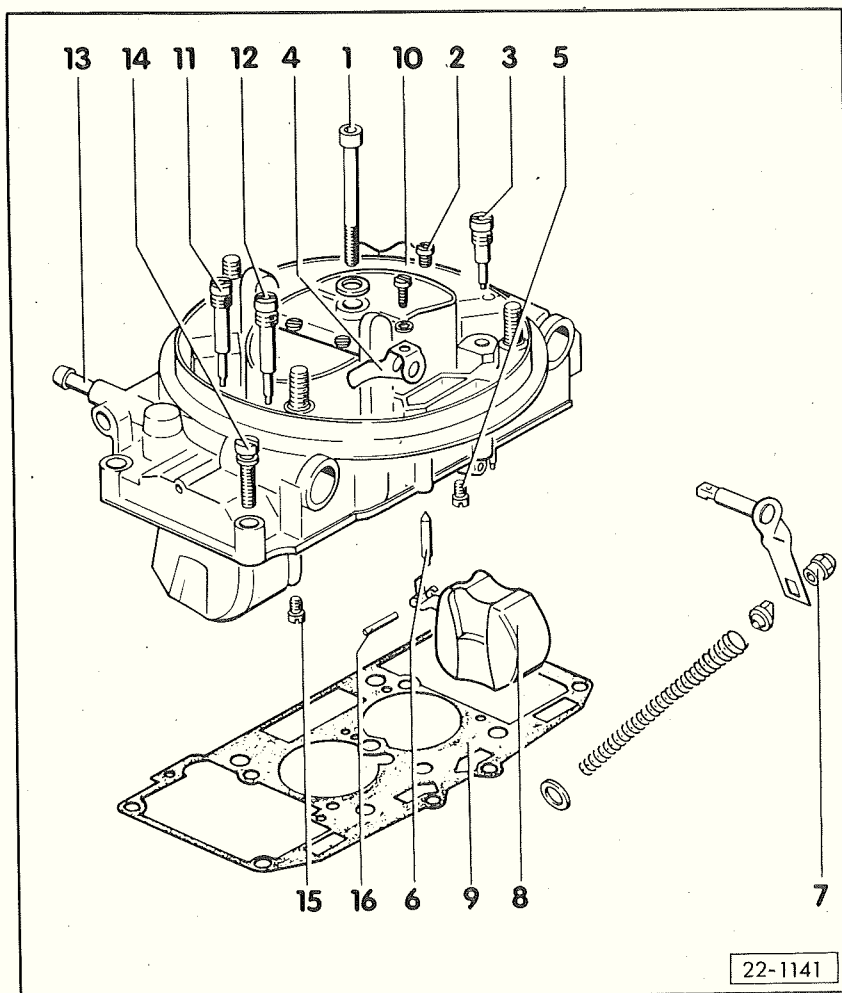
- remplacer

10 – Corps supérieur du carburateur

- après démontage, contrôler et régler si nécessaire l'entrebâillement du volet de départ ⇒ page 22-82



22-50



22-1141

11 – Gicleur/calibre d'appoint

- disposition des gicleurs dans le corps supérieur du carburateur: figure 1
⇒ page 22-70

12 – Gicleur/calibre de ralenti

- corps I
- disposition des gicleurs dans le corps supérieur du carburateur: figure 1
⇒ page 22-70

13 – Raccord d'amenée de carburant

- uniquement carburateur 2B2
01.76 ►

14 – 5 Nm

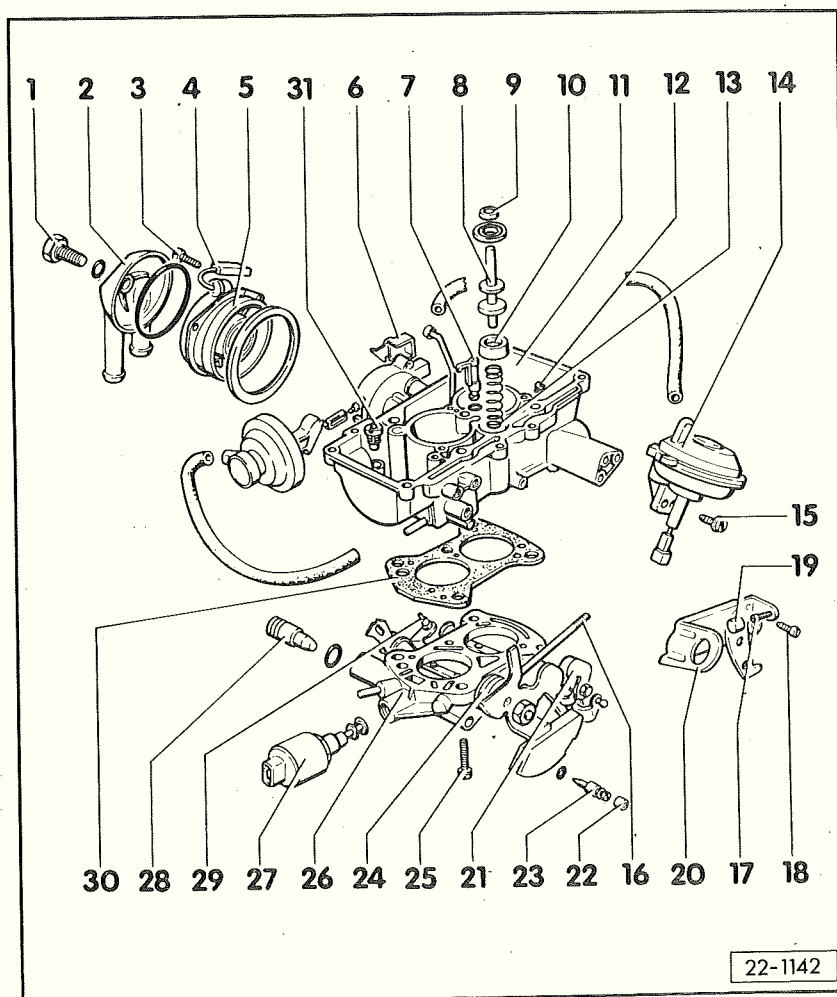
15 – Gicleur d'alimentation

- corps I
- disposition des gicleurs d'alimentation: figure 2 ⇒ page 22-70

16 – Goujon

- lors de la dépose, chasser de l'intérieur vers l'extérieur

22-51



22-1142

Corps inférieur du carburateur

Carburateur 2B2 ► 12.75 et carburateur 2B5

1 – 10 Nm

2 – Ajutoir

3 – 5 Nm

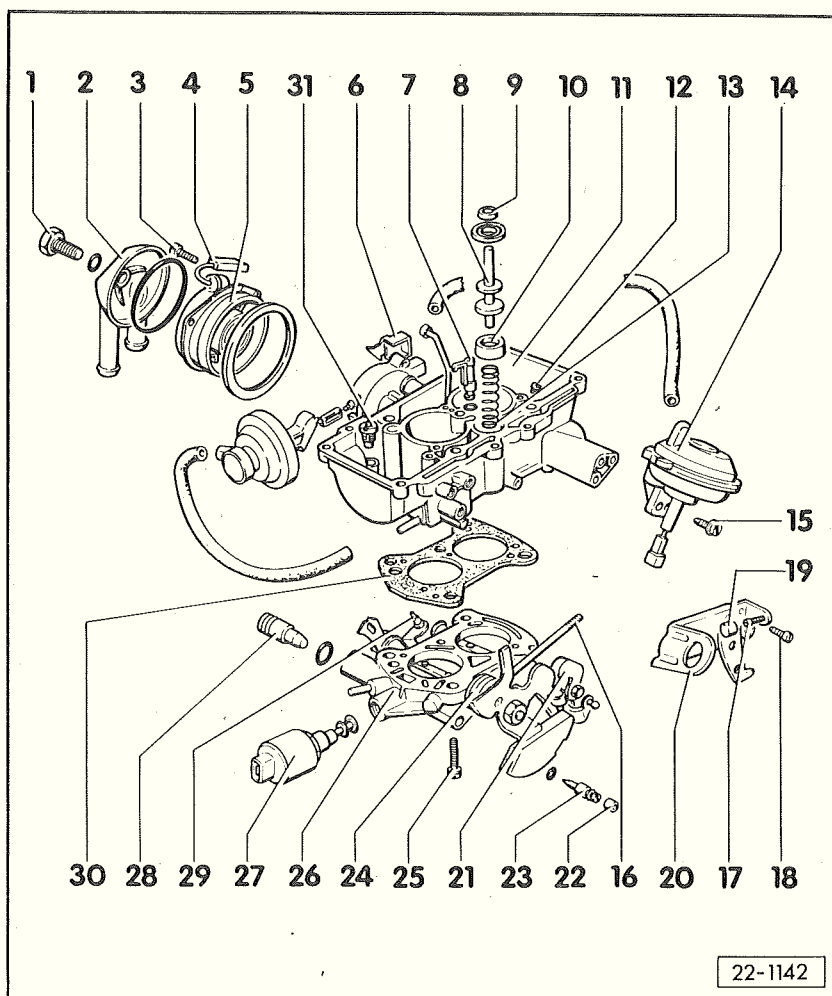
4 – Fiche

- contrôle du couvercle de starter: séparer le connecteur, brancher la lampe-témoin à diodes V.A.G 1527 à l'aide des câbles auxiliaires de V.A.G 1594 entre la fiche et le plus (+) de la batterie. La lampe doit s'allumer

5 – Couvercle de starter

- contrôle du thermocontacteur du starter automatique: figure 5
⇒ page 22-72
- chauffé par eau et électriquement
- réglage: figure 6 ⇒ page 22-73

22-52



6 – Capuchon

- réglage de l'entrebâillement du volet de départ: contrôle et réglage de la capsule pull-down ⇒ page 22-82

7 – Tube-injecteur

- l'orientation du jet n'est pas réglable

8 – Piston de pompe

- contrôle et réglage du débit de la pompe de reprise ⇒ page 22-92

9 – Bague-palier

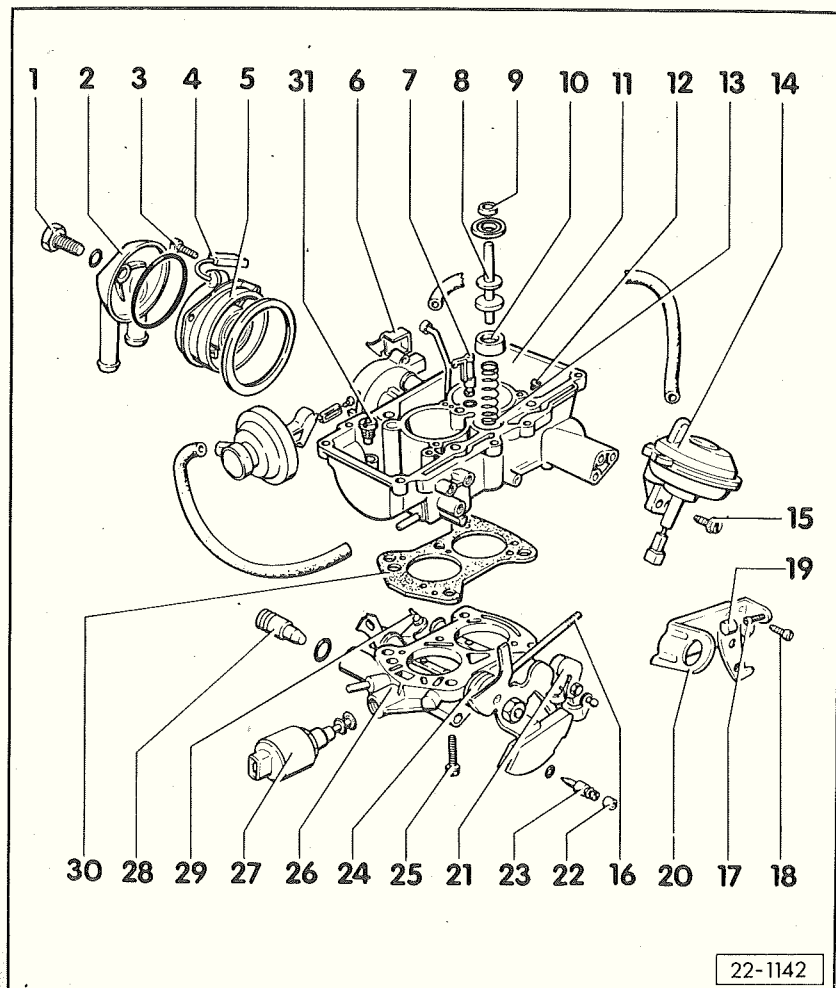
- enfoncer à ras

10 – Joint de pompe

11 – Corps-cuve de carburateur

- après démontage, contrôle et réglage du régime de ralenti à froid ⇒ page 22-79

22-53



12 – Gicleur de ralenti pour réserve de reprise

- disposition des gicleurs dans le corps inférieur du carburateur: figure 3 ⇒ page 22-71

13 – Ressort de pompe

14 – Capsule de dépression corps II

- contrôle: contrôle du fonctionnement du papillon corps II ⇒ page 22-99

15 – 5 Nm

16 – Tringle de pompe

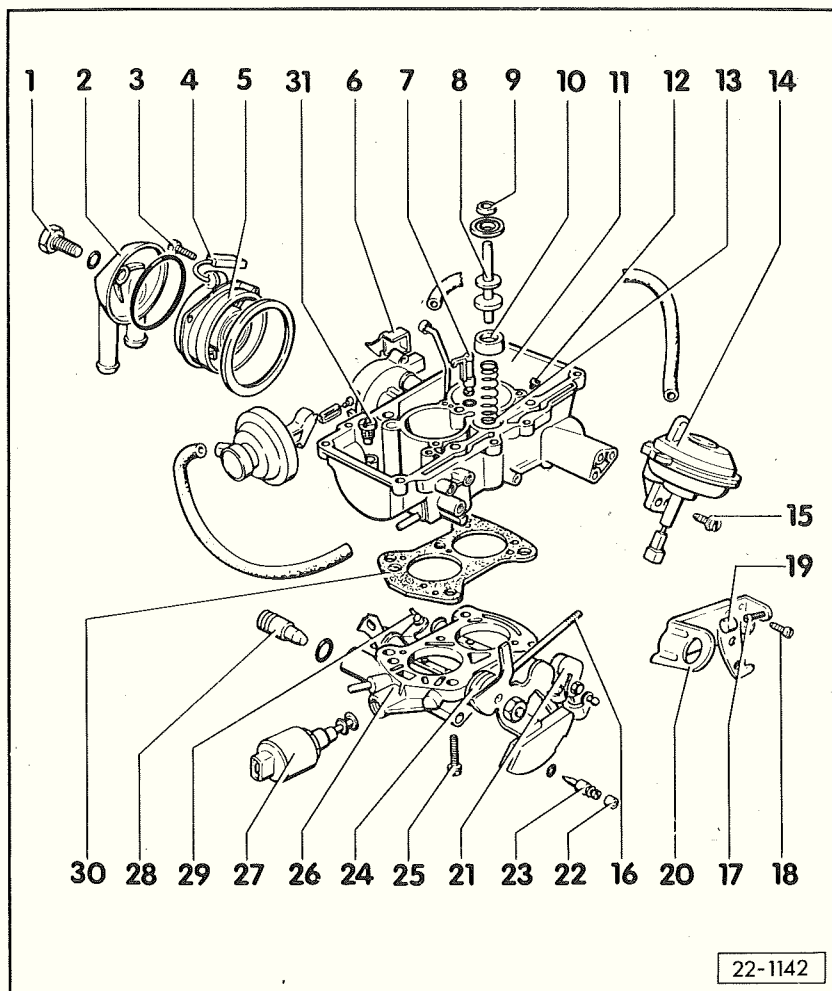
17 – Vis de butée

- réglage de base du papillon corps I ⇒ page 22-89

18 – 5 Nm

19 – Capuchon d'inviolabilité

22-54



20 – Contre-appui

21 – Levier de verrouillage du corps II

- contrôle et réglage du jeu
⇒ page 22-104

22 – Capuchon d'inviolabilité

- remplacer

23 – Vis de réglage CO

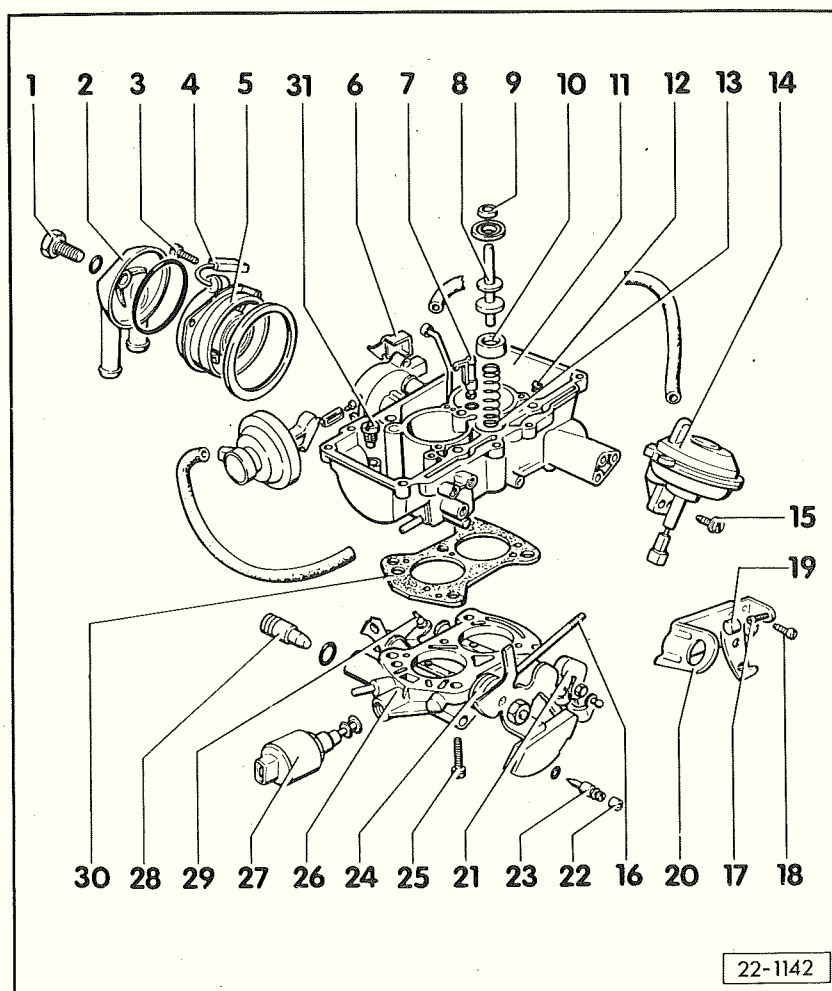
- si nécessaire et avant le réglage du CO, déposer et nettoyer la vis de réglage et la tubulure
- contrôle et réglage de la teneur en CO: réglage du ralenti
⇒ page 22-74

24 – Ressort de rappel

25 – 5 Nm

- freiner avec D6

22-55



26 – Corps inférieur du carburateur

- après démontage, régler le régime de ralenti à froid ⇒ page 22-79

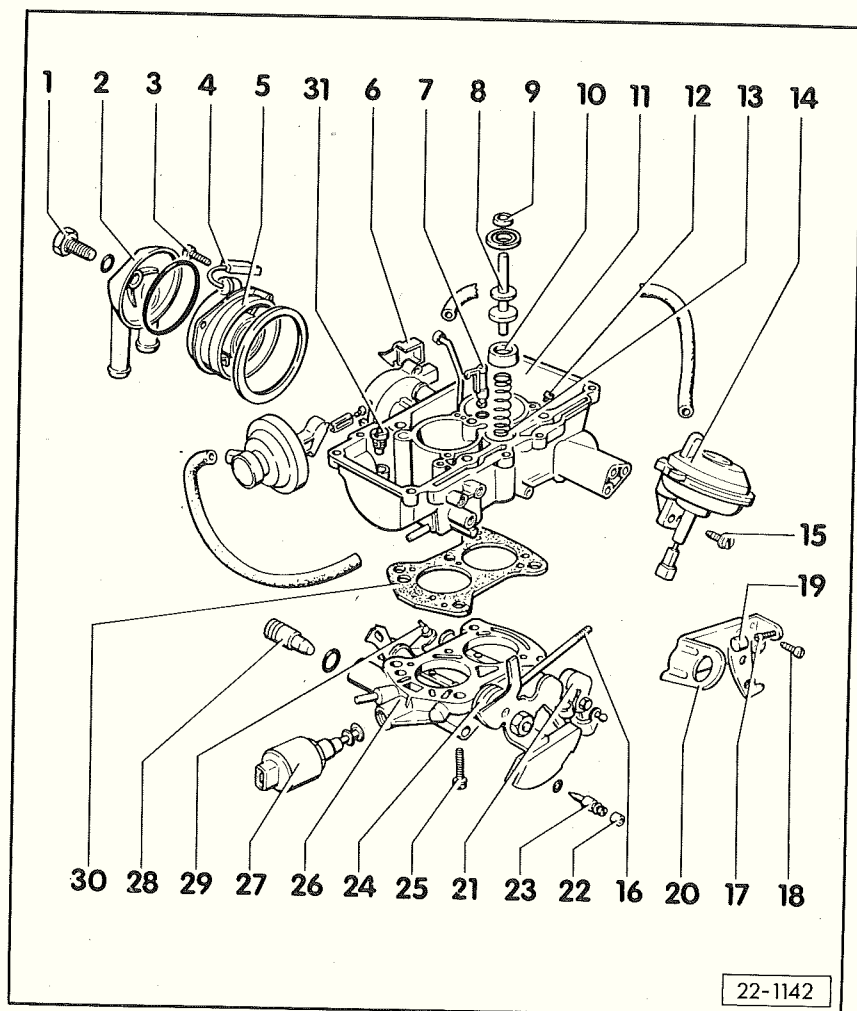
27 – Clapet de coupure de dérivation d'air, 5 Nm

- doit cliqueter lorsqu'on met le contact d'allumage
- sur le clapet déposé, la tige doit d'abord être enfoncée d'environ 3 ... 4 mm
- déposer et poser à l'aide de 3082

28 – Vis de réglage du régime de ralenti

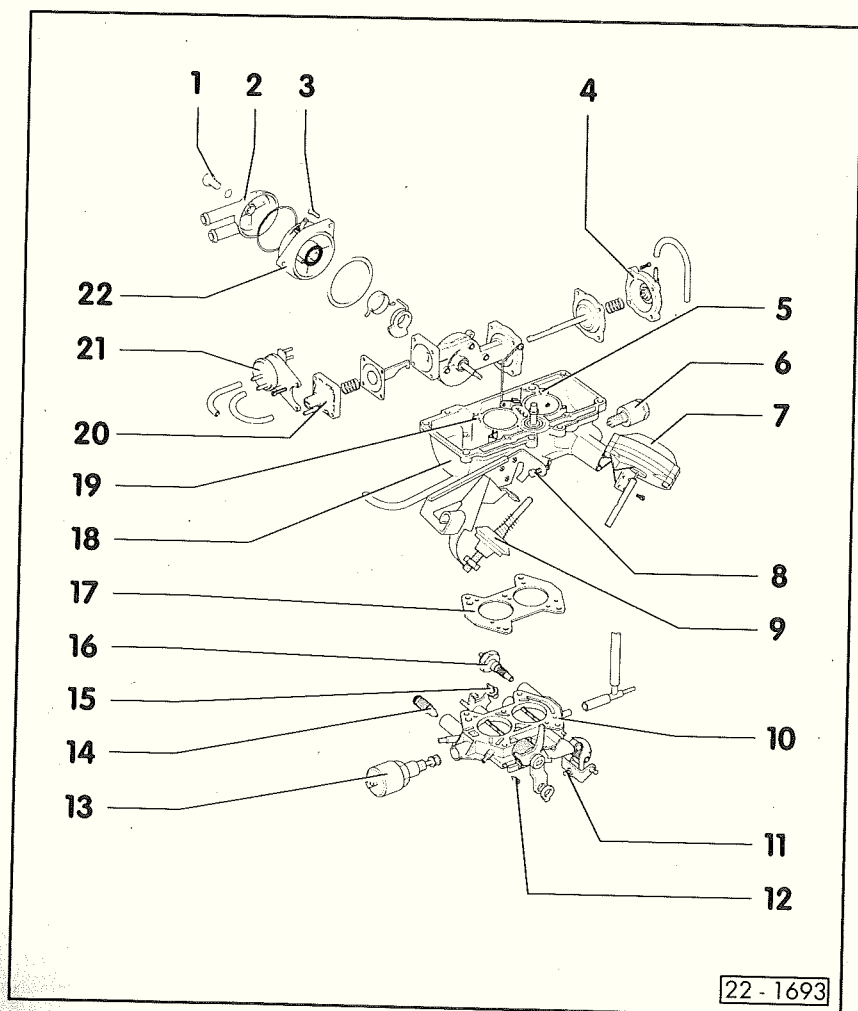
- contrôle et réglage du régime de ralenti: réglage du régime de ralenti
⇒ page 22-74
- remplacer le joint torique s'il est endommagé

22-56



- 29 – Vis de réglage du régime de ralenti à froid
 • réglage du régime de ralenti à froid
 ⇒ page 22-79
- 30 – Joint
 • remplacer
- 31 – Soupape d'enrichissement
 • disposition des gicleurs dans le corps inférieur du carburateur: figure 3
 ⇒ page 22-71

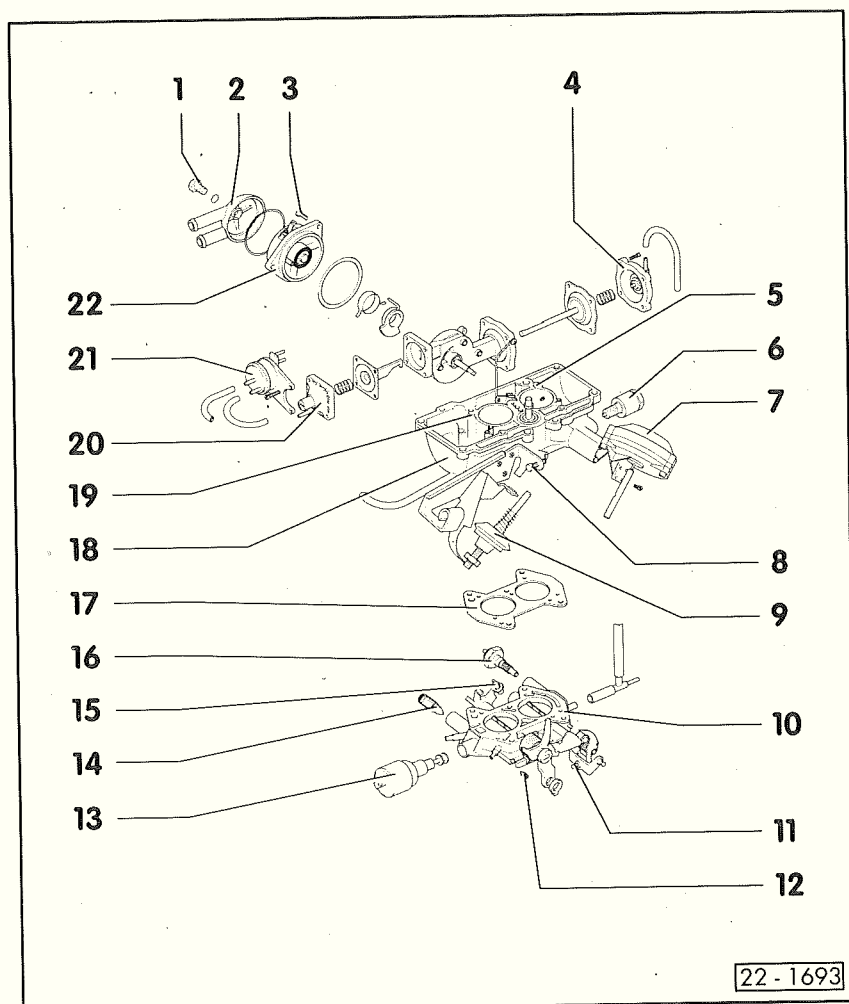
22-57



Carburateur 2B2 01.76 ▶

- 1 – 10 Nm
- 2 – Ajutoir
- 3 – 5 Nm
- 4 – Capsule pull-down corps I
 • contrôle et réglage ⇒ page 22-82
- 5 – Gicleur de ralenti pour réserve de reprise
 • disposition des gicleurs dans le corps inférieur de carburateur: figure 3
 ⇒ page 22-71
- 6 – Soupape de régulation
 • contrôler
- 7 – Capsule de dépression corps II
 • contrôle: contrôle du fonctionnement du papillon corps II ⇒ page 22-99

22-58



8 – Vis de butée

- réglage de base du papillon corps I
⇒ page 22-89

9 – Ralentisseur de fermeture

- réglage ⇒ page 22-105

10 – Corps inférieur du carburateur

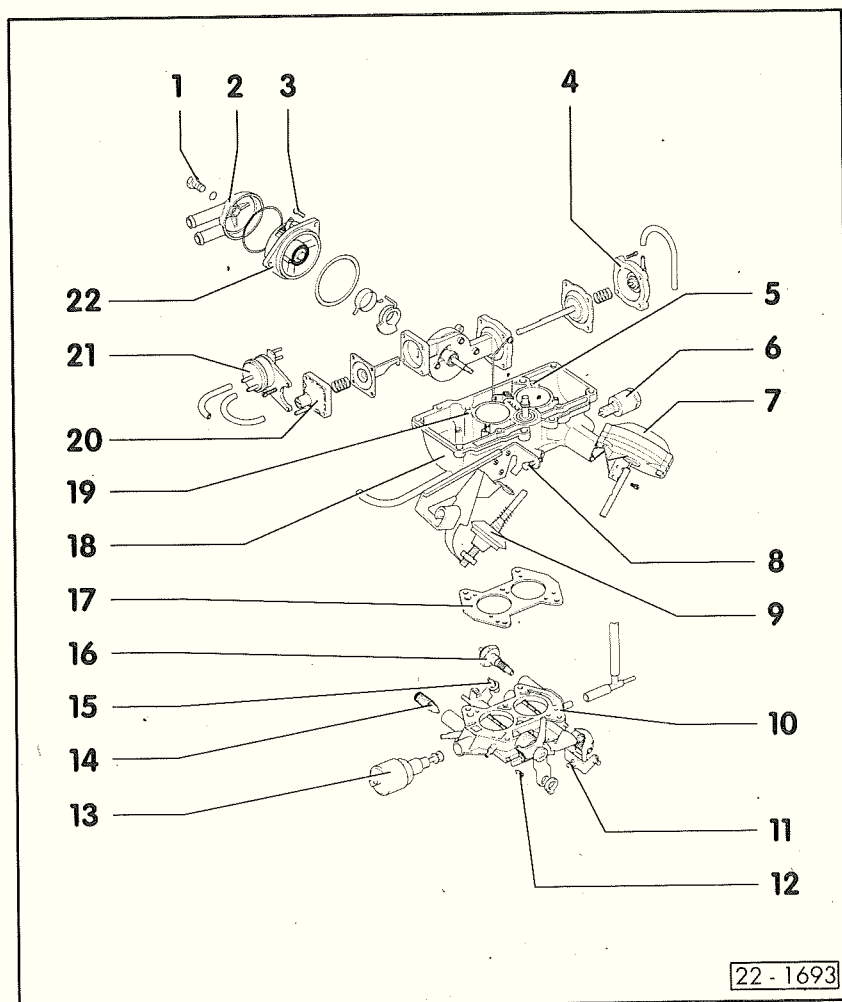
11 – Vis de butée

- réglage de base du papillon corps II
⇒ page 22-90

12 – Vis de réglage CO

- si nécessaire, déposer et nettoyer la vis de réglage et la tubulure avant de régler la teneur en CO
- contrôle et réglage de la teneur en CO: réglage du ralenti
⇒ page 22-74

22-59



13 – Clapet de coupure de dérivation d'air, 5 Nm

- doit cliqueter lorsqu'on met le contact
- le clapet étant déposé, la tige doit d'abord être enfoncée d'environ 3 ... 4 mm
- déposer et poser à l'aide de 3082

14 – Vis de réglage du régime de ralenti

- contrôle et réglage du régime de ralenti: réglage du ralenti
⇒ page 22-74

15 – Vis de réglage du régime de ralenti à froid

- réglage du régime de ralenti à froid
⇒ page 22-79

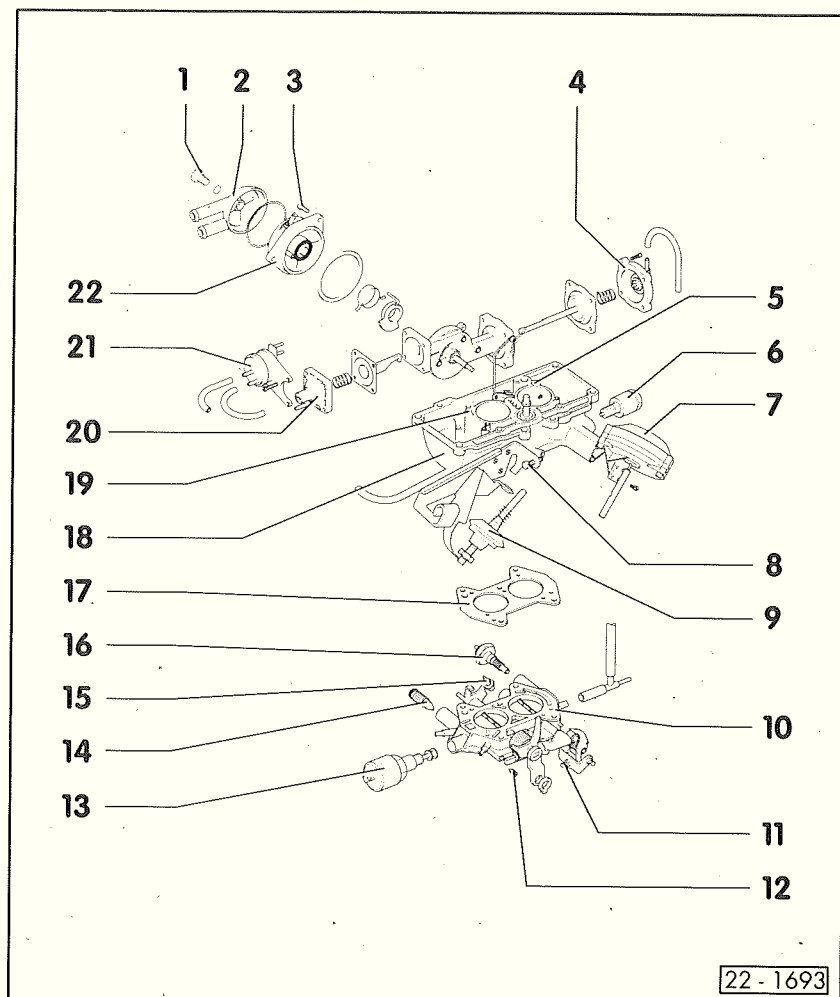
16 – Soupape de ralenti à froid

- contrôle ⇒ page 22-78

17 – Joint

- remplacer

22-60



- 18 – Corps inférieur du carburateur**
 - après démontage, régler le régime de ralenti à froid ⇒ page 22-79
- 19 – Soupape d'enrichissement**
 - disposition des gicleurs dans le corps inférieur du carburateur: figure 3 ⇒ page 22-71
- 20 – Capsule pull-down corps II**
 - réglage de l'entrebâillement du volet de départ: contrôle et réglage de la capsule pull-down ⇒ page 22-82
- 21 – Soupape thermo-temporisée**
 - contrôle ⇒ page 22-85
- 22 – Couvercle de starter**
 - chauffé à l'eau et électriquement
 - réglage: figure 6 ⇒ page 22-73
 - contrôle du thermocontacteur: figure 5 ⇒ page 22-72

22-61

Caractéristiques de réglage du carburateur

Lettres-repères moteur		FD 05.74 ▶	FD 08.74 ▶	FD 04.75 ▶	FD 05.75 ▶
Version		BV mécanique	BV automatique	BV mécanique	BV automatique
Carburateur					
Type		2B2	2B2	2B2	2B2
Numéro de pièce		055 129 017	055 129 017 A	055 129 017 P	055 129 017 Q
Etat de modification		475	486	VW 505-1	VW 506-1
Valeurs de contrôle et de réglage					
Débit injecté à froid	cm ³ /pulsation	0,9 ± 0,2	1,5 ± 0,2	0,9 ± 0,2	1,5 ± 0,2
à chaud	cm ³ /pulsation	—	0,9 ± 0,2	—	0,9 ± 0,2
Entrebaïllement du volet de départ	mm	3,5 ± 0,2	3,5 ± 0,2	3,5 ± 0,2	3,5 ± 0,2
Régime de ralenti à froid	1t/min	3200 ± 50	3400 ± 50	3200 ± 50	3400 ± 50
Réglage du ralenti ¹⁾					
Régime ²⁾	1t/min	950 ± 50			
Teneur en CO ²⁾	% volume	1,5 ± 0,5			

¹⁾ Tenir compte des conditions de contrôle et de réglage ⇒ page 22-74

²⁾ Valeurs actualisées ⇒ classeur "Essais sur les gaz d'échappement et sur le ralenti"

Lettres-repères moteur	FR 09.75 ►	FR 09.75 ►	FR 05.78 ►	FR 05.78 ►
Version	BV mécanique	BV automatique	BV mécanique	BV automatique
Carburateur				
Type	2B2	2B2	2B2	2B2
Numéro de pièce	055 129 017 T	049 129 015 E	055 129 023 K	049 129 015 E
Etat de modification	AU 36-1	AU 35-1	55	AU 35
Valeurs de contrôle et de réglage				
Débit injecté cm ³ /pulsation	0,9 ± 0,15	0,9 ± 0,15	1,3 ± 0,2	0,9 ± 0,15
Entrebâillement du volet de départ mm	4,5 ± 0,15	4,5 ± 0,15	3,15 ± 0,15	4,3 ± 0,15
Régime de ralenti à froid 1t/min	3200 ± 50	3400 ± 50	3200 ± 50	3400 ± 50
Réglage du ralenti ¹⁾				
Régime ²⁾ 1t/min	950 ± 50			
Teneur en CO ²⁾ % volume	1,0 ± 0,5			

¹⁾ Tenir compte des conditions de contrôle et de réglage ⇒ page 22–74

²⁾ Valeurs actualisées ⇒ classeur "Essais sur les gaz d'échappement et sur le ralenti"

22–63

Lettres-repères moteur	FN 01.76 ►	FD 01.76 ►	FR 08.79 ►	FR 08.79 ►
Version	BV mécanique	BV automatique	BV mécanique	BV automatique
Carburateur				
Type	2B2	2B2	2B5	2B5
Numéro de pièce	055 129 021 D	055 129 021 E	055 129 024 C	049 129 016 F
Etat de modification	VW 520-1	VW 521-1	AU 86	AU 87
Valeurs de contrôle et de réglage				
Débit injecté à froid cm ³ /pulsation	1,5 ± 0,2	1,5 ± 0,2	1,0 ± 0,15	0,9 ± 0,15
à chaud cm ³ /pulsation	0,75 ± 0,15	0,75 ± 0,15	–	–
Entrebâillement du volet de départ corps I mm	3,5 ± 0,25	3,5 ± 0,25	1,8 ± 0,15	1,8 ± 0,15
corps II mm	5,0 ± 0,25	5,0 ± 0,25	3,9 ± 0,15	3,7 ± 0,15
Régime de ralenti à froid 1t/min	3200 ± 50	3400 ± 50	3400 ± 50	3600 ± 50
Réglage du ralenti ¹⁾				
Régime ²⁾ sans DLS 1t/min	925 ± 75	925 ± 75	950 ± 50	
avec DLS 1t/min	–	–	800 ± 50	
Teneur en CO ²⁾ % volume	1,5 ± 0,7	1,0 ± 0,7	1,0 ± 0,5	

¹⁾ Tenir compte des conditions de contrôle et de réglage ⇒ page 22–74

²⁾ Valeurs actualisées ⇒ classeur "Test des gaz d'échappement et du ralenti"

22–64

Lettres-repères moteur		FR 08.80 ►		FR 08.80 ►	
Version		BV mécanique		BV automatique	
Carburateur					
Type		2B5		2B5	
Numéro de pièce		055 129 024 T		049 129 017	055 129 025 ³⁾
Etat de modification		AU 110-1		AU 111-1	AU 135 ³⁾
Valeurs de contrôle et de réglage					
Débit injecté	cm ³ /pulsation	1,0 ± 0,15		0,9 ± 0,15	
Entrebâillement du volet de départ	corps I mm	1,8 ± 0,15		1,8 ± 0,15	
	corps II mm	3,9 ± 0,15		3,7 ± 0,15	
Régime de ralenti à froid	1t/min	3400 ± 50		3600 ± 50	
Réglage du ralenti ¹⁾					
Régime ²⁾	sans DLS 1t/min			950 ± 50	
	avec DLS 1t/min			800 ± 50	
Teneur en CO ²⁾	% volume			1,0 ± 0,5	

¹⁾ Tenir compte des conditions de contrôle et de réglage ⇒ page 22–74

²⁾ Valeurs actualisées ⇒ classeur "Test des gaz d'échappement et du ralenti"

³⁾ 05.81 ►

22–65

Equipement du carburateur

Lettres-repères moteur		FD 05.74 ►		FD 08.74 ►		FD 04.75 ►		FD 05.75 ►	
Version		BV mécanique		BV automatique		BV mécanique		BV automatique	
Carburateur		2B2		2B2		2B2		2B2	
Numéro de pièce		055 129 017		055 129 017 A		055 129 017 P		055 129 107 Q	
Etat de modification		475		486		VW 505-1		VW 506-1	
Equipement du carburateur		Corps I	Corps II	Corps I	Corps II	Corps I	Corps II	Corps I	Corps II
Buse d'air	Ø mm	24	27	24	27	24	27	24	27
Gicleur d'alimentation		x 115	x 125	x 115	x 125	x 117,5	x 125	x 117,5	x 125
Ajutage d'automatisme avec tube d'émulsion		140	92,5	140	92,5	140	92,5	140	92,5
Gicleur/calibre de ralenti		52,5/135	70/100	52,5/135	70/100	52,5/135	70/100	52,5/135	70/100
Gicleur/calibre d'appoint		42,5/130	—/—	42,5/130	—/—	42,5/130	—/—	52,5/140	—/—
Gicleur/calibre de ralenti pour réserve de reprise		—/—	—/—	—/—	—/—	—/—	—/—	—/—	—/—
Pointeau	Ø mm	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Tube-injecteur de pompe		—	—	—	—	—	—	—	—
Soupape d'enrichissement		—	—	—	—	—	—	—	—
Repérage du couvercle de starter		107		107		107		107	

22–66

Lettres-repères moteur	FR 09.75 ▶		FR 09.75 ▶		FR 05.78 ▶		FR 05.78 ▶	
Version	BV mécanique		BV automatique		BV mécanique		BV automatique	
Carburateur	2B2		2B2		2B2		2B2	
Numéro de pièce	055 129 017 T		049 129 015 E		055 129 023 K		049 129 015 E	
Etat de modification	AU 36-1		AU 35-1		55		AU 35	
Equipement du carburateur	Corps I	Corps II	Corps I	Corps II	Corps I	Corps II	Corps I	Corps II
Buse d'air Ø mm	24	28	24	28	24	28	24	28
Gicleur d'alimentation	x 117,5	x 125	x 117,5	x 125	x 117,5	x 125	x 117,5	x 125
Ajutage d'automatisme avec tube d'émulsion	135	92,5	135	92,5	135	92,5	135	92,5
Gicleur/calibre de ralenti	52,5/135	40/125	52,5/135	40/125	52,5/135	40/125	52,5/135	40/125
Gicleur/calibre d'appoint	42,5/130	—	42,5/130	—	42,5/130	—	52,5/130	—
Gicleur/calibre de ralenti pour réserve de reprise	—	100/200	—	100/200	—	130/180	—	100/180
Pointeau Ø mm	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Tube-injecteur de pompe	45	—	45	—	—	—	—	—
Soupape d'enrichissement	65	—	65	—	65	—	65	—
Repérage du couvercle de starter	141		141		141		141	

22-67

Lettres-repères moteur	FN 01.76 ▶		FN 01.76 ▶		FR 08.79 ▶		FR 08.79 ▶	
Version	BV mécanique		BV automatique		BV mécanique		BV automatique	
Carburateur	2B2		2B2		2B5		2B5	
Numéro de pièce	055 129 021 D		055 129 021 E		055 129 024 C		049 129 116 F	
Etat de modification	VW 520-1		VW 521-1		AU 86		AU 87	
Equipement du carburateur	Corps I	Corps II	Corps I	Corps II	Corps I	Corps II	Corps I	Corps II
Buse d'air Ø mm	24	27	24	27	24	28	24	28
Gicleur d'alimentation	x 115	x 110	x 115	x 110	x 117,5	x 125	x 117,5	x 125
Ajutage d'automatisme avec tube d'émulsion	140 V	92,5	140 V	92,5	135	92,5	135	92,5
Gicleur/calibre de ralenti	52,5/140	65/140	52,5/140	65/125	52,5/135	40/125	52,5/135	40/125
Gicleur/calibre d'appoint	42,5/127,5	—	42,5/127,5	—	42,5/130	—	42,5/130	—
Gicleur/calibre de ralenti pour réserve de reprise	—	65/130	—	65/130	—	130/180	—	100/180
Pointeau Ø mm	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Tube-injecteur de pompe, per- cement vertical/horizontal Ø mm	0,4/0,4	—	0,4/0,4	—	40/37,5	—	40/37,5	—
Soupape d'enrichissement	—	1,1 ¹⁾	—	1,1 ¹⁾	65	—	65	—
Cote de réglage du flotteur Ø mm	28 ± 0,5	30 ± 0,5	28 ± 0,5	30 ± 0,5	—	—	—	—
Repérage du couvercle de starter	115		115		218		218	

¹⁾ sans bille

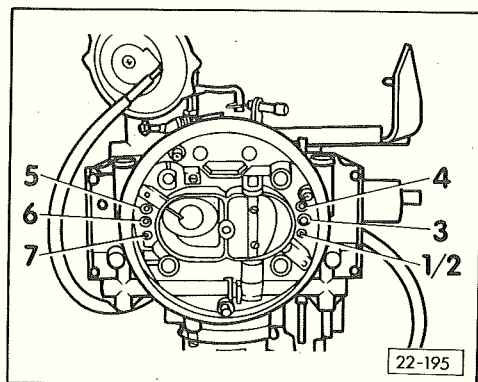
22-68

Lettres-repères moteur	FR 08.80 ►		FR 08.80 ►	
Version	BV mécanique		BV automatique	
Carburateur	2B5		2B5	
Numéro de pièce	055 129 024 T		049 129 017 / 055 129 025 F ¹⁾	
Etat de modification	AU 110-1		AU 111-1 / AU 135 ¹⁾	
Equipement du carburateur	Corps I	Corps II	Corps I	Corps II
Buse d'air Ø mm	24	28	24	28
Gicleur d'alimentation x 117,5		x 125	x 117,5	x 125
Ajutage d'automatisme avec tube d'émulsion	135	92,5	135	92,5
Gicleur/calibre de ralenti	52,5/135	40/125	52,5/135	40/125
Gicleur/calibre d'appoint	42,5/130	—/—	42,5/130	—/—
Gicleur/calibre de ralenti pour réserve de reprise	—/—	130/180	—/—	100/180
Pointeau ²⁾ Ø mm	2,0	2,0	2,0	2,0
Tube-injecteur de pompe, percement vertical/horizontal Ø mm	0,4/0,4	—/—	0,4/0,4	—/—
Soupape d'enrichissement	65	—	65	—
Repérage du couvercle de starter	232		232	

¹⁾ 05.81 ►

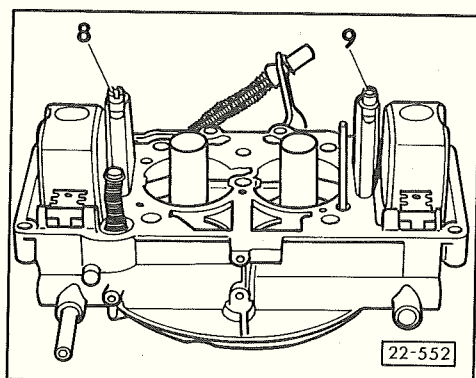
²⁾ 08.82 ► Pointeau avec ouverture forcée

22-69



◀ Fig. 1 Disposition des gicleurs dans le corps supérieur du carburateur

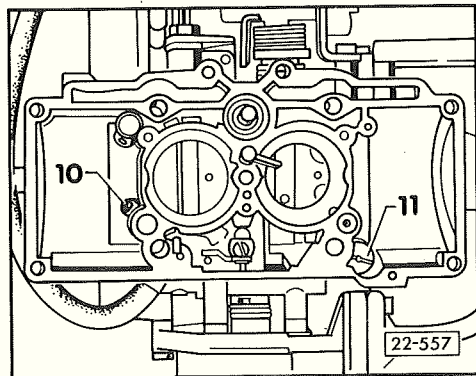
- 1/2 – Gicleur/calibre d'appoint
- 3 – Ajutage d'automatisme avec tube d'émulsion, corps I (non dévissable)
- 4 – Gicleur/calibre de ralenti, corps I
- 5 – Gicleur/calibre de ralenti, corps II
- 6 – Ajutage d'automatisme avec tube d'émulsion, corps II (non dévissable)
- 7 – Calibre de ralenti pour réserve de reprise



◀ Fig. 2 Disposition des gicleurs d'alimentation

- 8 – Gicleur d'alimentation, corps I
- 9 – Gicleur d'alimentation, corps II

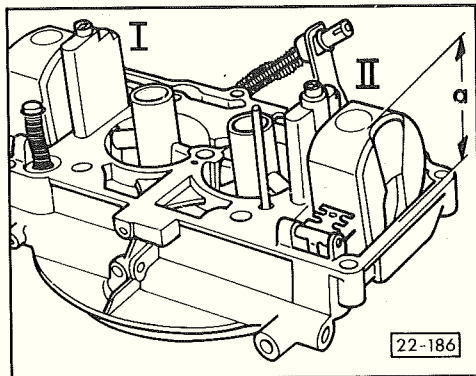
22-70



◀ Fig. 3 Disposition des gicleurs dans le corps inférieur du carburateur

10 – Gicleur de ralenti pour réserve de reprise

11 – Soupape d'enrichissement



◀ Fig. 4 Réglage du flotteur

Lettres-repères moteur FN

Valeur assignée pour la cote a:

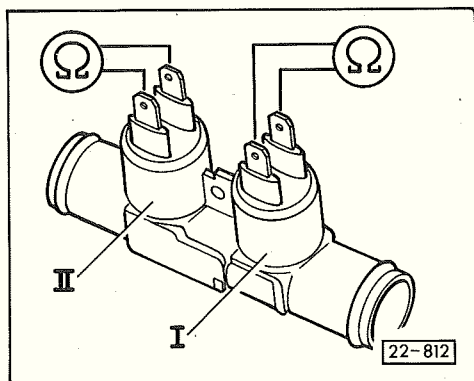
corps I $28 \pm 0,5$ mm

corps II $30 \pm 0,5$ mm

Remarque:

La tige du pointeau ne doit pas être munie de son ressort.

22-71



◀ Fig. 5 Contrôle du thermocontacteur I pour starter automatique et thermocontacteur II pour préchauffage de la tubulure d'admission

Lettres-repères moteur FD, FR

– A l'aide du multimètre à main V.A.G 1526 et du câble auxiliaire de V.A.G 1594, mesurer la résistance entre les bornes.

Valeurs assignées pour le thermocontacteur I (starter automatique)

au-dessous de $+ 30^{\circ}\text{C}$ = 0Ω

au-dessus de $+ 40^{\circ}\text{C}$ = $\infty \Omega$

Valeurs assignées pour le thermocontacteur II (préchauffage de la tubulure d'admission)

au-dessous de $+ 50^{\circ}\text{C}$ = 0Ω

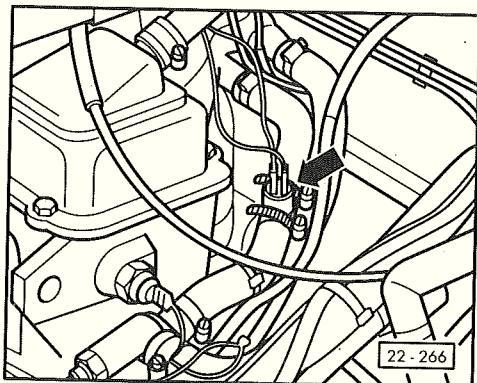
au-dessus de $+ 55^{\circ}\text{C}$ = $\infty \Omega$

Remarque:

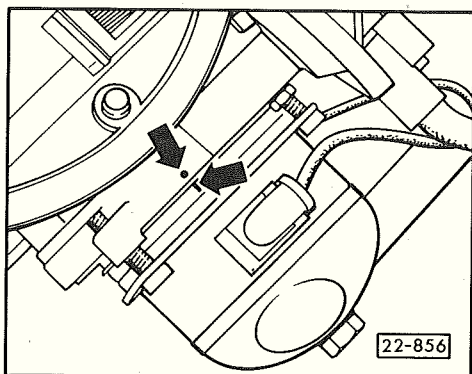
Les véhicules dotés du carburateur 2B2 n'ont qu'un thermocontacteur pour le starter automatique.

22-72

Lettres-repères moteur FN



- ▶ – A l'aide du multimètre à main V.A.G 1526 et du câble auxiliaire de V.A.G 1594, mesurer la résistance entre les bornes.
Valeur assignée au contacteur de préchauffage de la tubulure d'admission:
au-dessous de + 42°C = 0 Ω
au-dessus de + 58°C = ∞ Ω



▶ Fig. 6 Réglage du couvercle de starter

Le repère sur le couvercle doit coïncider avec le repère sur le corps supérieur du carburateur –flèches–.

22-73

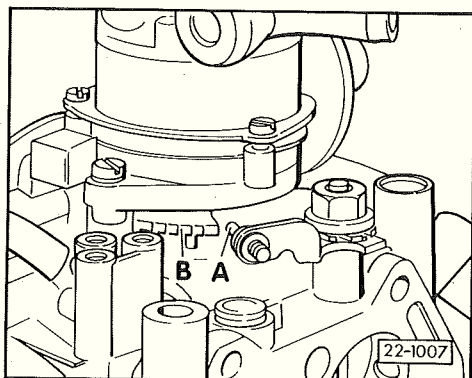
Réglage du ralenti

Conditions de contrôle et de réglage

- Température de l'huile moteur: 60°C mini.
- Flexible d'aération du carter-moteur débranché au niveau du couvre-culasse et obturé côté filtre à air.
- Le ventilateur du radiateur ne doit pas tourner.
- Les consommateurs électriques sont désactivés.
- Le point d'allumage est en ordre, contrôle ⇒ page 28-42.
- Le climatiseur est arrêté.
- Le volet de départ est entièrement ouvert.
- ▶ • Le volet de départ étant ouvert, la vis de réglage –A– du régime de ralenti à froid ne doit pas se trouver sur la came étagée –B–. Si nécessaire, tourner la came étagée.
- Le système d'échappement des gaz doit être étanche.

Véhicules à boîte de vitesses automatique

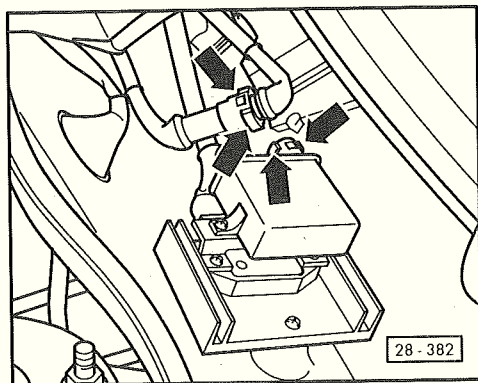
- Le réglage du câble d'accélérateur doit être correct, contrôle ⇒ groupe de Réparation 20.



22-74

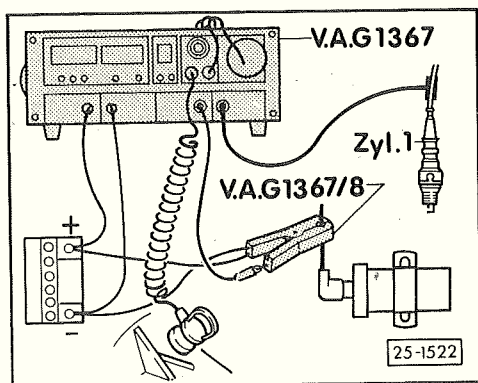
Véhicules avec DLS

- Les fiches du module électronique DLS sont débranchées et connectées l'une avec l'autre –flèches–.



Contrôle et réglage du régime de ralenti et de la teneur en CO

- Couper le contact.
- Brancher le contrôleur d'allumage V.A.G 1367 à l'aide de la pince à impulsions V.A.G 1367/8 ou le contrôleur d'allumage V.A.G 1767.
- Raccorder l'analyseur de gaz V.A.G 1363 A sur le tuyau d'échappement terminal.
- Lancer le moteur et le faire tourner au ralenti.
- Contrôler le régime de ralenti et la teneur en CO.



22-75

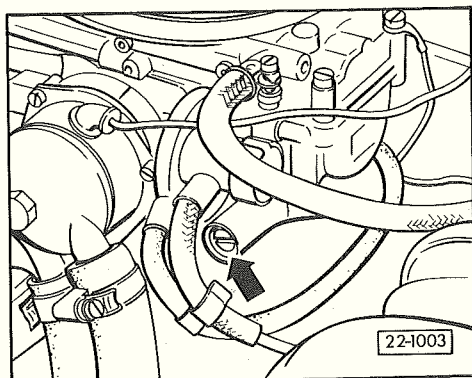
Valeurs assignées ¹⁾

Lettres-repères moteur	Régime	Teneur en CO
FD	950 ± 50	1,5 ± 0,5
FN avec BV mécanique	925 ± 75	1,5 ± 0,7
FN avec BV automatique	925 ± 75	1,0 ± 0,7
FR avec DLS	800 ± 80	1,0 ± 0,5
FR sans DLS	950 ± 50	1,0 ± 0,5

¹⁾ Valeurs actualisées ⇒ classeur "Test des gaz d'échappement et du ralenti"

- En agissant alternativement sur les vis de réglage, porter le régime de ralenti et la teneur en CO à leur valeur de consigne respective.

- Régler le régime de ralenti –flèche–.



22-76