

RÉGIE NATIONALE DES USINES

RENAULT

92109 Boulogne Billancourt
téléphone Paris (1) 603 13 13+

adresse télégraph. renofer Paris
tél. Paris 20094 Boulogne 26088
reg. du commerce Paris 55 b 8620
n° d'entreprise 261 92012 9001

Note Technique
Technical Note
Technische Note
Teknisk Meddelelse

Nota Técnica
Nota Tecnica
Teknisk Note
Technische Mededeling

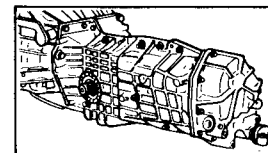
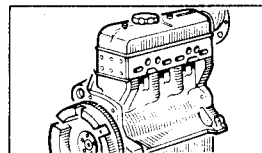
N.T. 634

JANVIER 1974

EDITION FRANCAISE

R.1313 - R.1317

R.1323 - R.1327



■ MOTEUR ■ BOITE DE VITESSES ■

Nous vous prions de trouver, ci-après, les renseignements suivants .

INJECTION ELECTRONIQUE

Méthode de réglage du commutateur de papillon pour R.1313 - R.1317 - R.1323 et R.1327.

Ces indications annulent celles de la page 6 de la N.T. 586 et de la page 3 de la N.T. 615.

Modification du système injection pour R.1317 et R.1327.

Courbes et calage de l'allumeur pour R.1317 et R.1327.

BOITE DE VITESSES

Particularités et réglage de la commande des vitesses de la boîte type 365 équipant les véhicules R.1317 et R.1327, modèle 1974.

Sce 0422

F.A.D.Dk.E.It.N.NL. ♦ ♦

77 01 437 356

Tous les droits d'auteur sont réservés à la Régie Nationale des Usines Renault. La reproduction ou la traduction même partielle du présent document ainsi que l'utilisation du système de numérotage de référence des pièces de rechange sont interdites sans l'autorisation écrite et préalable de la Régie Nationale des Usines Renault.

© Régie Nationale des Usines RENAULT 1974

Dessins originaux eécutés par la Régie Nationale des Usines Renault CASADAMONT SERTA.

Printed in France by Servant-Crouzet

INJECTION ELECTRONIQUE

— REGLAGE DU COMMUTATEUR DE PAPILLON —

R.1313 - R.1317 - R.1323 - R.1327

Ce réglage consiste à positionner le commutateur, de façon à ce que le contact interne relié aux fiches correspondant aux fils repérés 17 et 14, soit fermé pour une ouverture donnée du papillon et ouvert pour une autre.

Le contrôle du contact s'effectue :

- soit avec l'ohmmètre MS. 547.
- soit avec l'appareil de contrôle MS. 546, en position "contrôle du commutateur".

Le contrôle de la position du papillon s'effectue avec un jeu de cales placé sous la vis butée de papillon.

Il a été monté sur ces véhicules :

- deux modèles de commutateur.
- deux dispositifs de commande de papillon.

Il en résulte donc 3 types de montages différents.

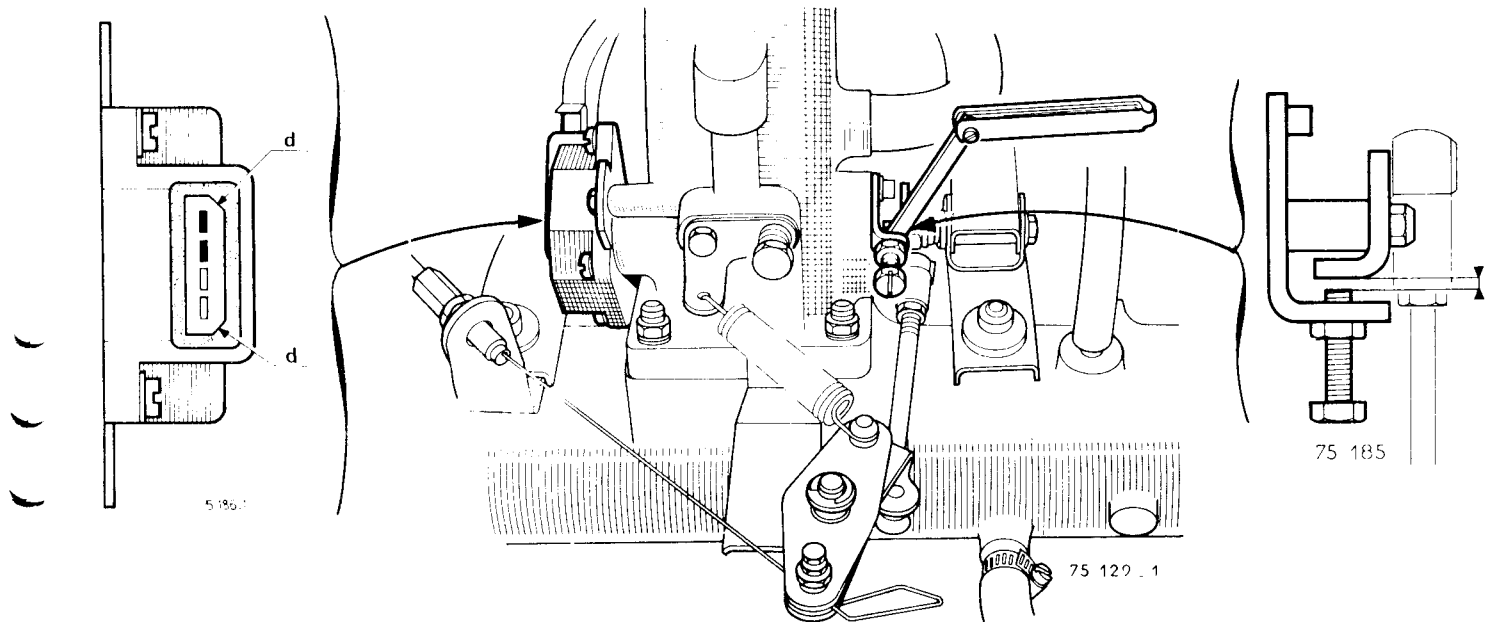
Premier montage - (R.1313 - R.1323 - Modèles 1972 et 1973)

Commutateur de papillon assemblé par 4 vis.

Les fiches de sortie du contact sur le commutateur correspondant aux fils repérés 17 et 14, sont situées en haut.

Commande de papillon par palonnier et bielle à rotule.

Réglage



Le ralenti étant réglé, enlever le connecteur et brancher l'ohmmètre sur les 2 fiches supérieures du commutateur.

Dévisser légèrement les 2 vis de fixation du commutateur et interposer une cale entre la vis-butée de papillon et le levier de commande.

Tourner le commutateur pour que :

- le contact soit fermé (résistance 0) pour une épaisseur de cale de 0,15 mm (.006").
- le contact soit ouvert (résistance ∞) pour une épaisseur de cale de 0,25 mm (.010").

Bloquer les 2 vis de fixation.

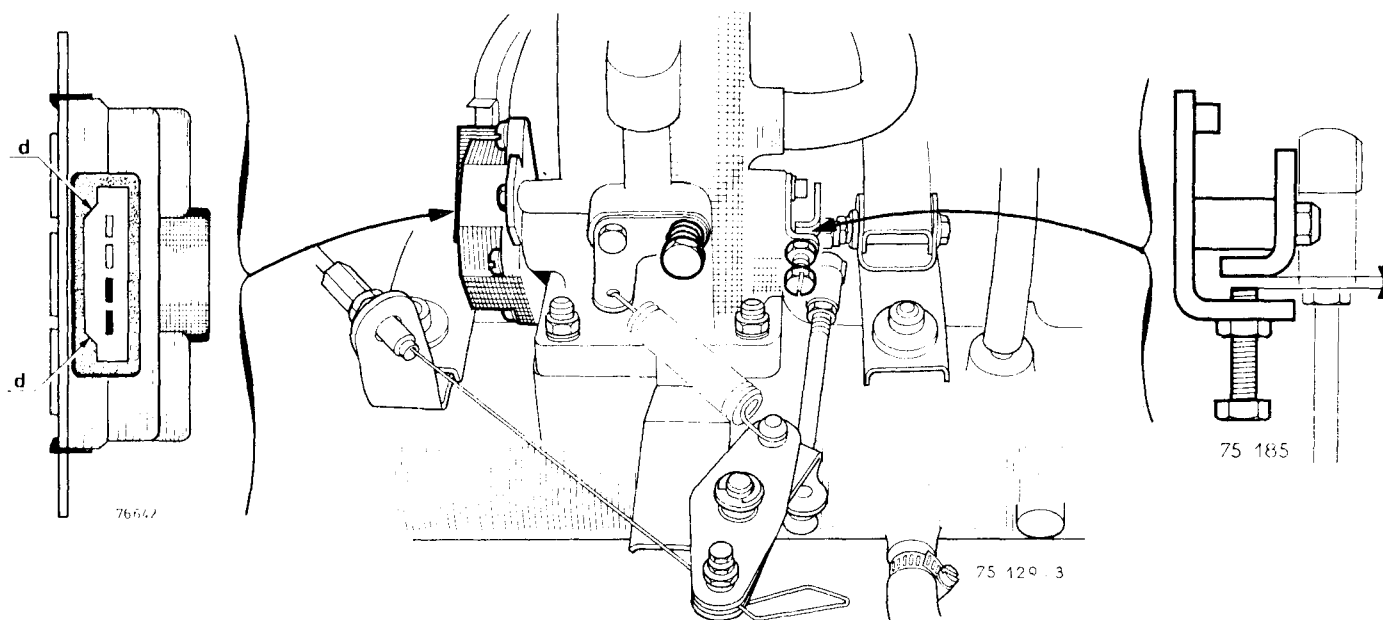
Vérifier ensuite le régime de ralenti et le régler si nécessaire : lors de cette opération, la capsule de retard à dépression doit être branchée (pour moteurs dépollués).

Deuxième montage - (R.1313 - R.1323 - Modèle 1973)

Commutateur de papillon assemblé par sertissage.

Les fiches de sortie du contact sur le commutateur correspondant aux fils repérés 17 et 14, sont situées vers le bas.

Commande de papillon par palonnier et bielle à rotule



Réglage

Le ralenti étant réglé, enlever le connecteur et brancher l'ohmmètre sur les 2 fiches inférieures du commutateur.

Dévisser légèrement les 2 vis de fixation de commutateur et interposer une cale d'épaisseur 0,70 mm (.028") entre la vis-butée de papillon et le levier de commande.

Tourner le commutateur dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il soit en butée sur les vis de fixation.

Tourner ensuite le commutateur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le contact soit fermé (résistance 0).

Bloquer les 2 vis de fixation.

Vérifier ensuite le régime de ralenti et le régler si nécessaire : lors de cette opération, la capsule de retard à dépression doit être branchée (pour moteurs dépollués).

Interchangeabilité des commutateurs de papillon

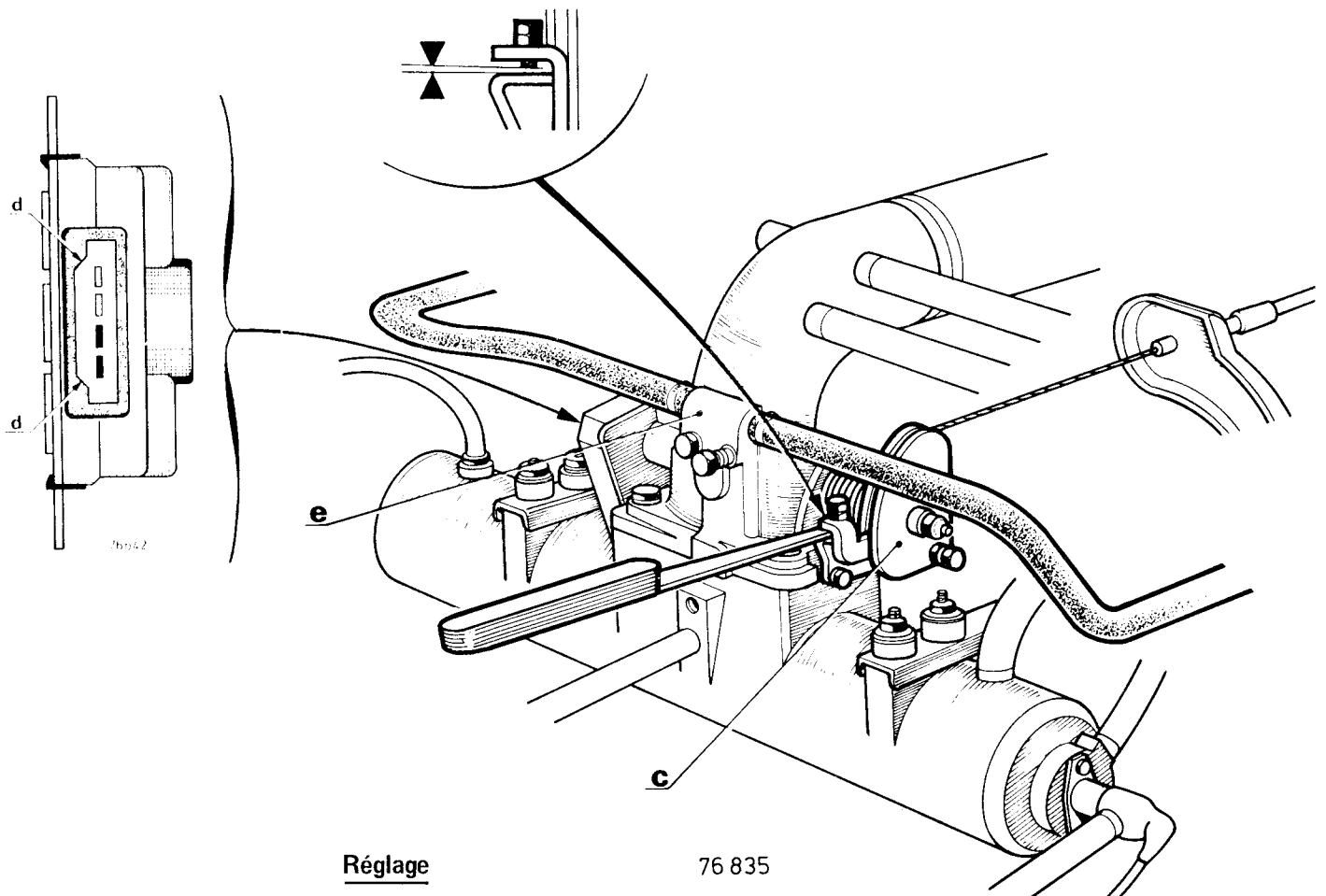
Les deux modèles de commutateurs de papillon sont interchangeables à condition de respecter les réglages correspondant au type de montage et le sens imposé par les détrompeurs (d) pour assurer le branchement correct des fils.

Troisième montage - (R.1317 - R.1327 - Modèle 1974)

Commutateur de papillon assemblé
par sertissage.

Commande de papillon par câble
directement fixé sur une came (c).

De plus, dans ce montage, le boîtier de papillon est réchauffé par le passage d'un circuit d'eau (e).



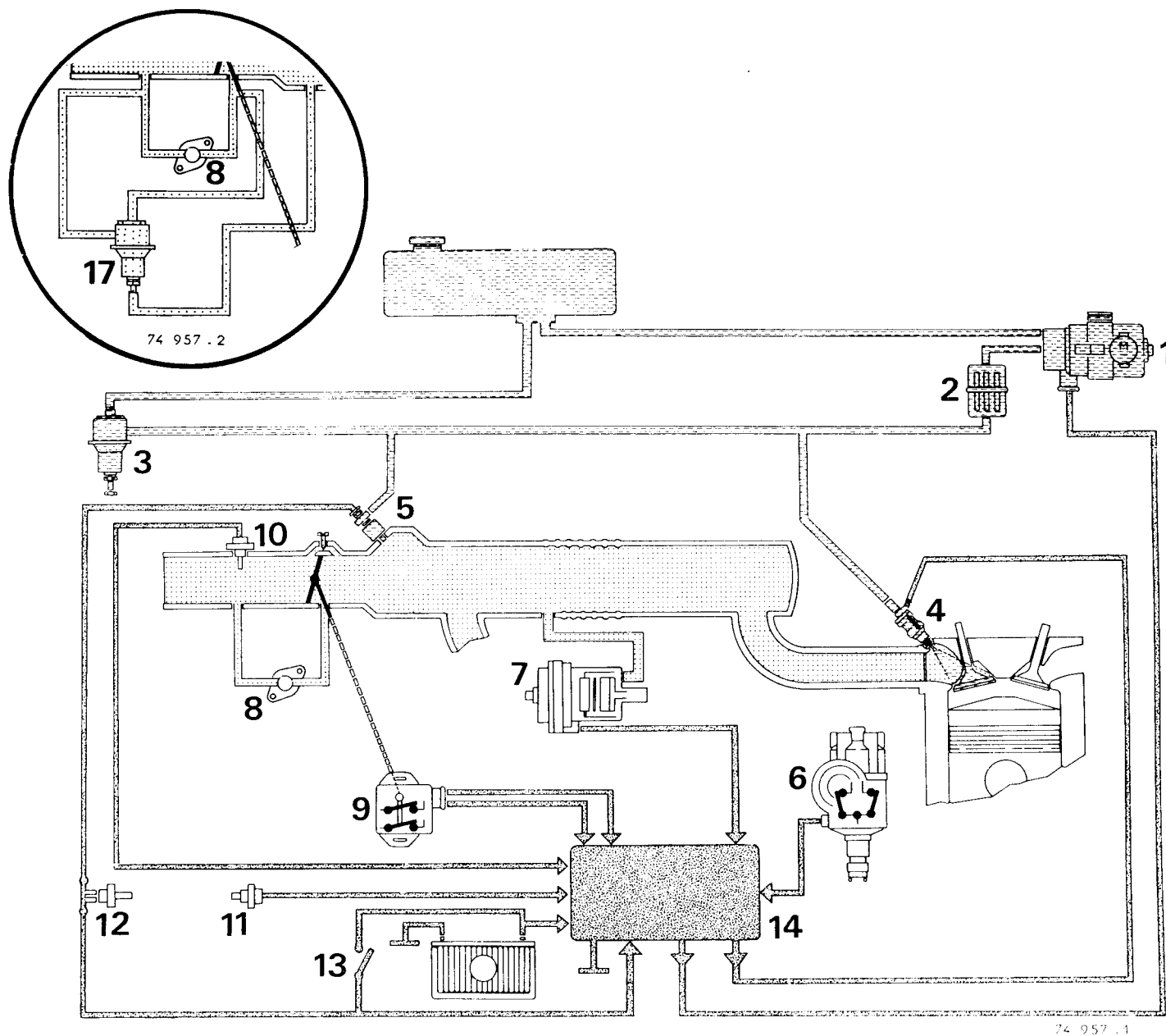
Réglage

76 835

Il s'effectue de la même manière que pour le deuxième montage, mais avec une cale d'épaisseur de 1 mm (.040"). Cependant, la cale doit être placée entre la vis-butée de papillon et la butée fixée sur le boîtier de papillon.

— MODIFICATION DU SYSTEME INJECTION —

R.1317 - R.1327 - Modèle 1974



Sur ces véhicules équipés du moteur type 844-12 dépollué, le tiroir pneumatique d'air additionnel (17), servant à obtenir le ralenti accéléré en décélération est supprimé.

— COURBES ET CALAGE DE L'ALLUMEUR —

R.1317 - R.1327 - Modèle 1974

Le moteur 844-12 de ces véhicules est équipé d'un allumeur avec les courbes suivantes :

- Premier montage : R 278 - D 63
- Deuxième montage : R 278 - D 62.

Les courbes sont repérées par une étiquette auto-collante située :

- sur le corps de l'allumeur pour la courbe centrifuge.
- sur la capsule à dépression pour la courbe de retard à dépression.

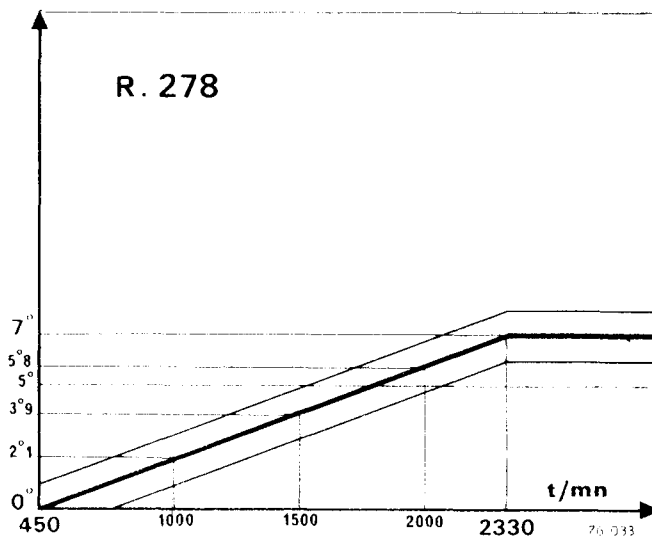
Courbes

Centrifuge

Courbe établie en degrés allumeur et en tours/minute allumeur.

Nous vous rappelons que :

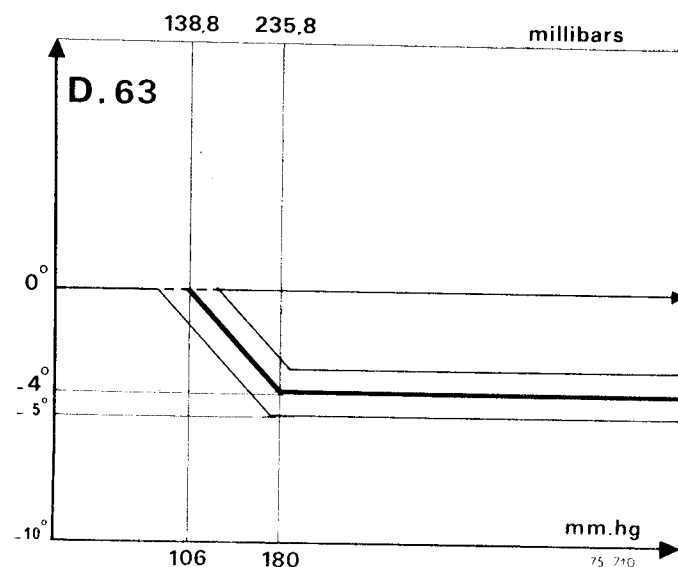
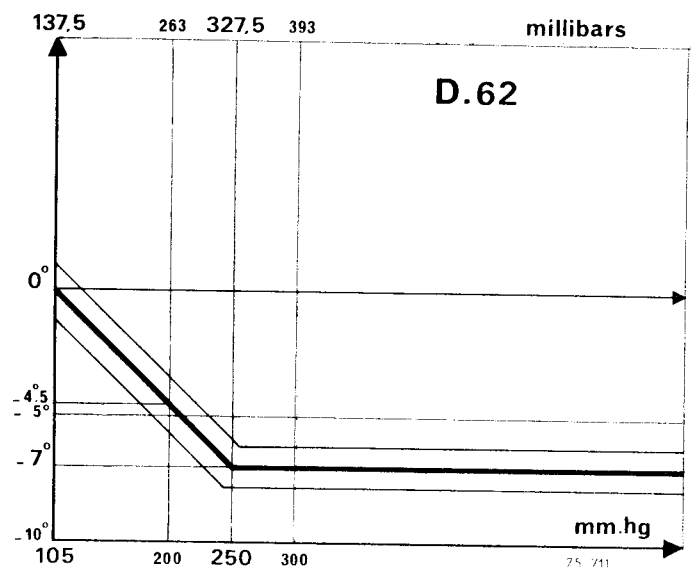
- 1 degré allumeur = 2 degrés moteur
- 1 tour allumeur = 2 tours moteur



Dépression

Courbes établies en millimètres de mercure ou millibars et degrés allumeur.

Nous vous rappelons que 1 degré allumeur = 2 degrés moteur, la dépression restant identique.



Calage de l'allumeur

Type du moteur		Courbes		Calage vilebrequin		
		Centrifuge	Dépression (retard)	Initial statique	Dynamique	
					Capsule branchée	Capsule non utilisée
844-12	Non dépollué	R 278	D 63 non utilisée	16°		16° ± 1
	Dépollué	R 278	D 63	16°	8° ± 1	
844-12	Non dépollué	R 278	D 62 non utilisée	16°		16° ± 1
	Dépollué	R 278	D 62	16°	2° ± 1	

Nous vous rappelons que :

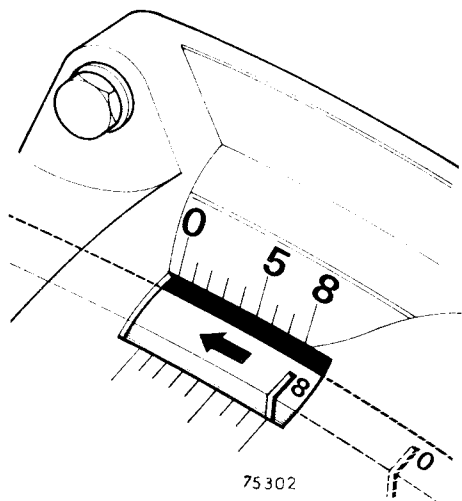
- le calage initial statique n'est valable que pour le positionnement approché de l'allumeur.
- le calage dynamique doit être effectué capsule branchée pour les moteurs dépollués.

- le calage dynamique définitif doit être effectué à la lampe stroboscopique, moteur tournant au régime de ralenti, soit :

- $1100 \begin{smallmatrix} + 50 \\ - 0 \end{smallmatrix}$ t/mn pour les moteurs non dépollués
- 1000 ± 50 t/mn pour les moteurs dépollués.

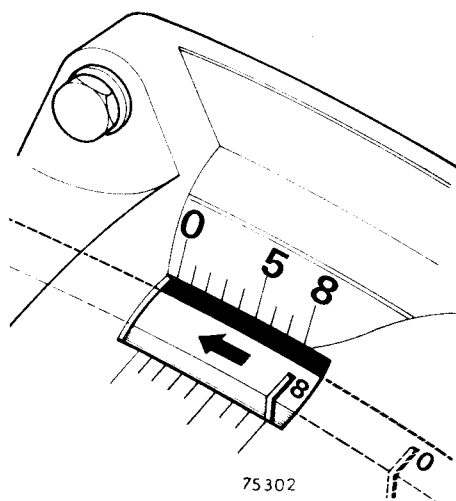
Calage statique

Moteur 844-12 non dépollué et dépollué



Amener le repère "8" du volant moteur en face du repère "8" du carter d'embrayage.

Moteur 844-12 non dépollué

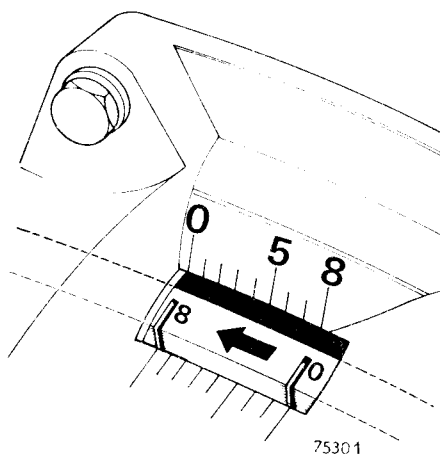


Amener le repère "8" du volant moteur en face du repère "8" du carter d'embrayage.

Calage dynamique

Moteur 844-12 dépollué

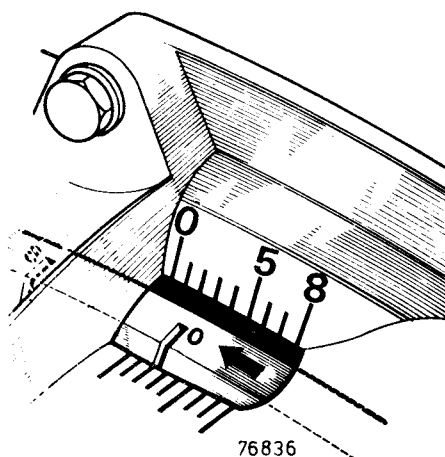
Courbes R 278 - D 63



Amener le repère "0" du volant moteur en face du repère "8" du carter d'embrayage.

Moteur 844-12 dépollué

Courbes R 278 - D 62



Amener le repère "0" du volant moteur en face du repère "2" du carter d'embrayage.