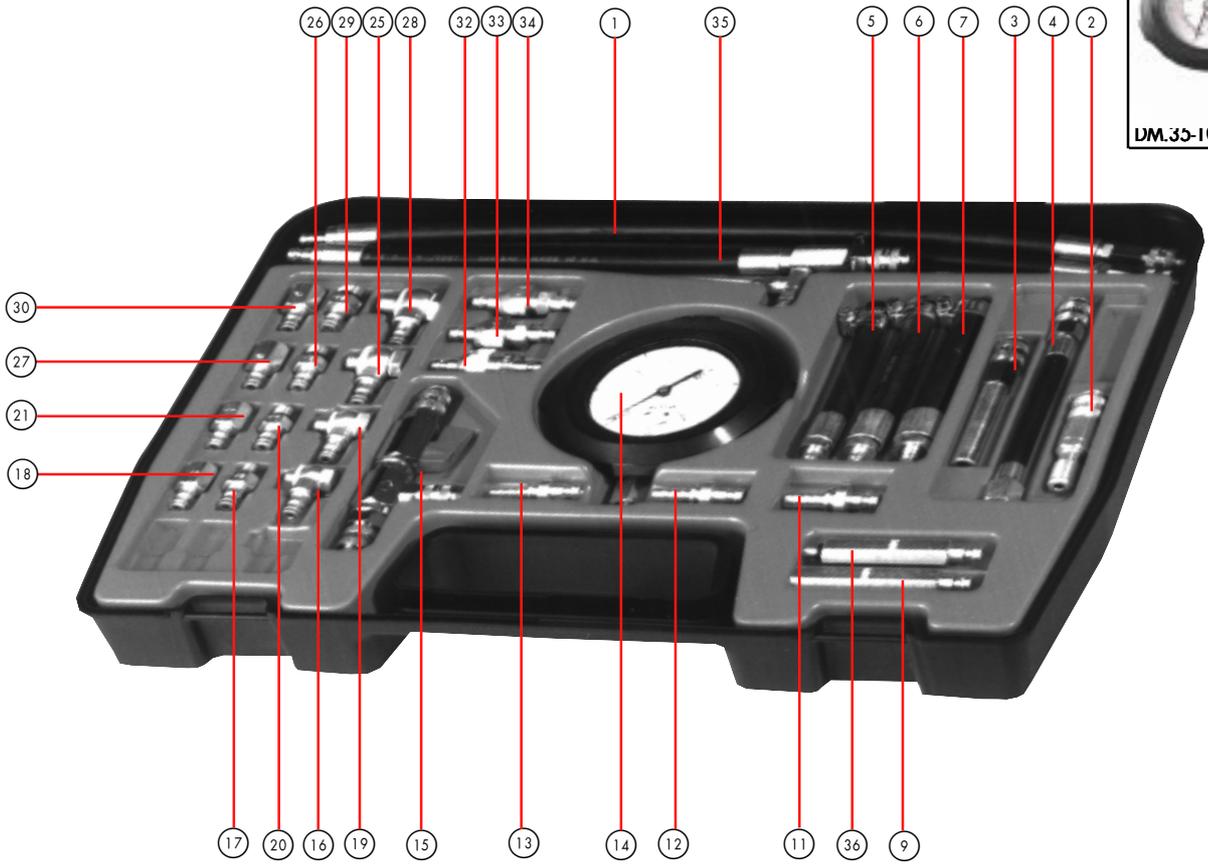
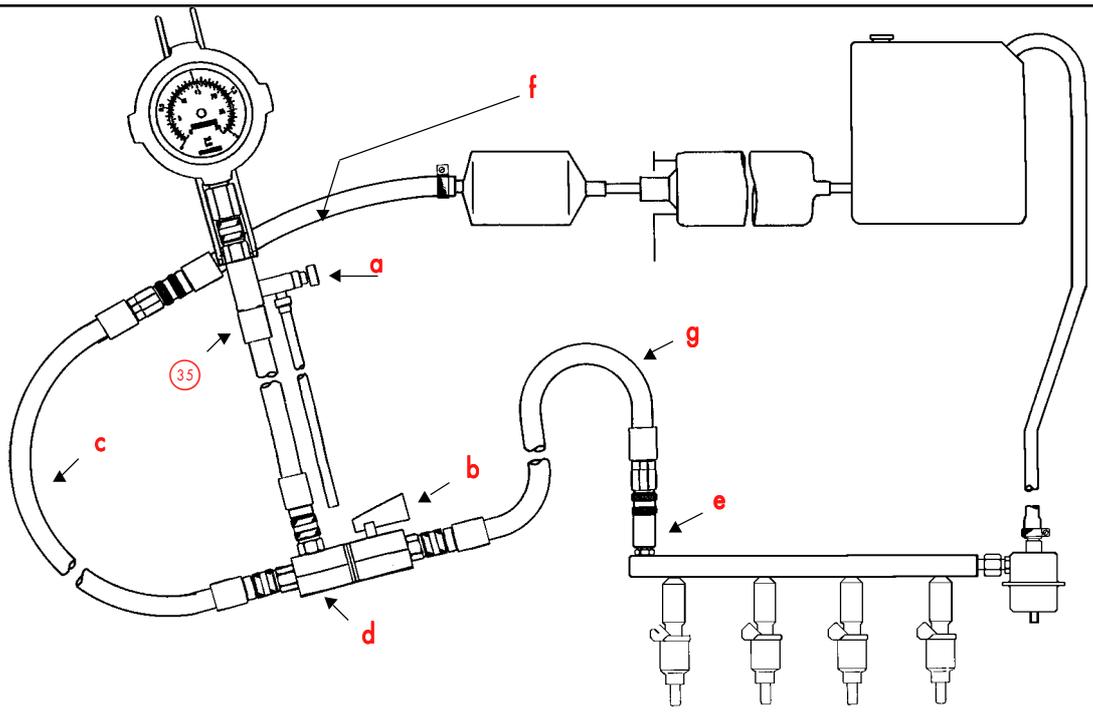


1.



- | | | | | | | | |
|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| ① DM.35-01 | ⑤ DM.35-05 | ⑪ DM.35-11 | ⑮ DM.35-15 | ⑲ DM.35-19 | ⑳ DM.35-20 | ㉔ DM.35-24 | ㉔ DM.35-24 |
| ② DM.35-02 | ⑥ DM.35-06 | ⑫ DM.35-12 | ⑯ DM.35-16 | ⑳ DM.35-20 | ㉕ DM.35-25 | ㉕ DM.35-25 | ㉕ DM.35-25 |
| ③ DM.35-03 | ⑦ DM.35-07 | ⑬ DM.35-13 | ⑰ DM.35-17 | ㉑ DM.35-21 | ㉖ DM.35-26 | ㉖ DM.35-26 | ㉖ DM.35-26 |
| ④ DM.35-04 | ⑧ DM.35-08 | ⑭ DM.35-14 | ⑱ DM.35-18 | ㉒ DM.35-22 | ㉗ DM.35-27 | ㉗ DM.35-27 | ㉗ DM.35-27 |
| | ⑨ DM.35-09 | | | ㉓ DM.35-23 | ㉘ DM.35-28 | ㉘ DM.35-28 | ㉘ DM.35-28 |
| | | | | ㉔ DM.35-24 | ㉙ DM.35-29 | ㉙ DM.35-29 | ㉙ DM.35-29 |
| | | | | | ㉚ DM.35-30 | ㉚ DM.35-30 | ㉚ DM.35-30 |
| | | | | | ㉛ DM.35-31 | ㉛ DM.35-31 | ㉛ DM.35-31 |
| | | | | | ㉜ DM.35-32 | ㉜ DM.35-32 | ㉜ DM.35-32 |
| | | | | | ㉝ DM.35-33 | ㉝ DM.35-33 | ㉝ DM.35-33 |
| | | | | | | | ㉞ DM.35-34 |
| | | | | | | | ㉟ DM.35-35 |
| | | | | | | | ㊱ DM.35-36 |

2.



1. DESIGNATION

DM.35-01 Flexible longueur 550 mm
DM.35-02 Adaptateur Honda M12x1.25
DM.35-03 Adaptateur Ford
DM.35-04 Adaptateur GM
DM.35-05 Flexible 3/8" avec collier
DM.35-06 Flexible 5/16" avec collier
DM.35-07 Flexible 1/4" avec collier
DM.35-09 Entretoise M8 mâle

DM.35-11 Embout cannelé 3/8"
DM.35-12 Embout cannelé 5/16"
DM.35-13 Embout cannelé 1/4"
DM.35-14 Manomètre
DM.35-15 Raccord 3 voies
DM.35-16 Raccord «banjo» M8
DM.35-17 Raccord mâle M8
DM.35-18 Raccord femelle M8

DM.35-19 Raccord «banjo» M10
DM.35-20 Raccord mâle M10
DM.35-21 Raccord femelle M10
DM.35-25 Raccord «banjo» M12
DM.35-26 Raccord mâle M12
DM.35-27 Raccord femelle M12
DM.35-28 Raccord «banjo» M14
DM.35-29 Raccord mâle M14

DM.35-30 Raccord femelle M14
DM.35-31 Pochette de joints
DM.35-32 Raccord conique M16
DM.35-33 Raccord conique 1/4"
DM.35-34 Raccord conique M14
DM.35-35 Flexible pour manomètre
DM.35-36 Entretoise M8 femelle

DM.35-10 Kit optionnel pour système d'injection monopoint comprenant un manomètre (DM.35-10-01) et un raccord conique long M14 (DM.35-10-02)

2. MONTAGE



SUIVRE TOUJOURS LES INSTRUCTIONS DU CONSTRUCTEUR

- 2.1 Débrancher le tuyau ou la canalisation d'arrivée d'essence et récupérer l'essence qui s'écoule sur un chiffon.
- 2.2 Choisir le raccord adapté (ex. : DM.35-12), puis le brancher sur le flexible longueur 550 mm repère **c**.
- 2.3 Monter le flexible repère **c** sur le raccord 3 voies (DM.35.15 - repère **d**) en respectant le sens d'écoulement indiqué.
- 2.4 Revenir sur le circuit du véhicule à l'aide d'un flexible (DM.35.01- repère **g**) et/ou d'un raccord (DM.35.27- repère **e**)
- 2.5 Connecter le manomètre DM.35-14 sur le raccord 3 voies (repère **d**)
- 2.6 Ouvrir la vanne (repère **b**) du raccord 3 voies.
- 2.7 Mettre le moteur en marche et vérifier l'étanchéité du montage.
- 2.8 Purger l'air du circuit en appuyant sur la soupape (repère **a**) et en récupérant l'essence dans un récipient.
- 2.9 Relâcher la soupape (repère **a**) et lire la valeur sur le manomètre de la pression de service.

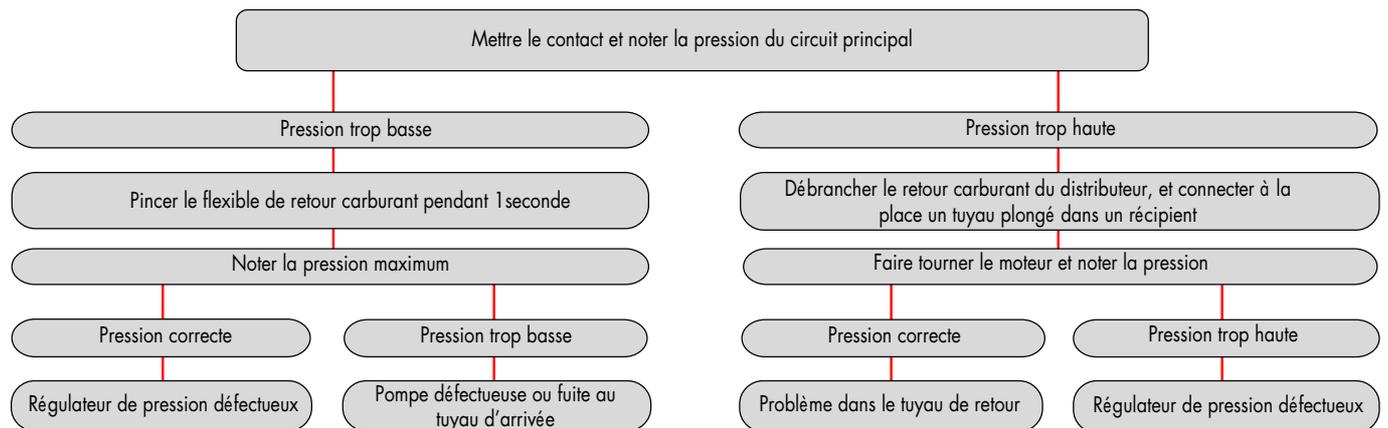
3. SYSTEME MECANIQUE D'INJECTION D'ESSENCE

Mise en situation : Moteur froid. Déconnecter la commande d'air additionnel **15**, le correcteur de réchauffage **5**, l'injecteur de départ à froid **8** et le thermo-contact temporisé **13**.

Dépressurisation : Débrancher le tuyau entre le distributeur **9** et le correcteur de réchauffage **5** en récupérant le carburant.

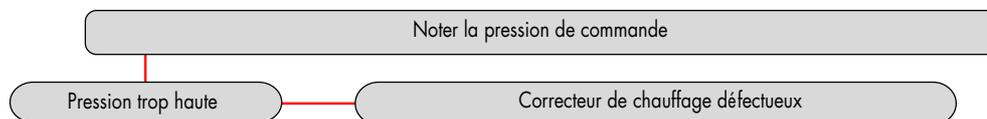
3.1 Vérification de la pression du circuit principal

Ponter le relais de la pompe à carburant. Fermer la vanne du raccord 3 voies.



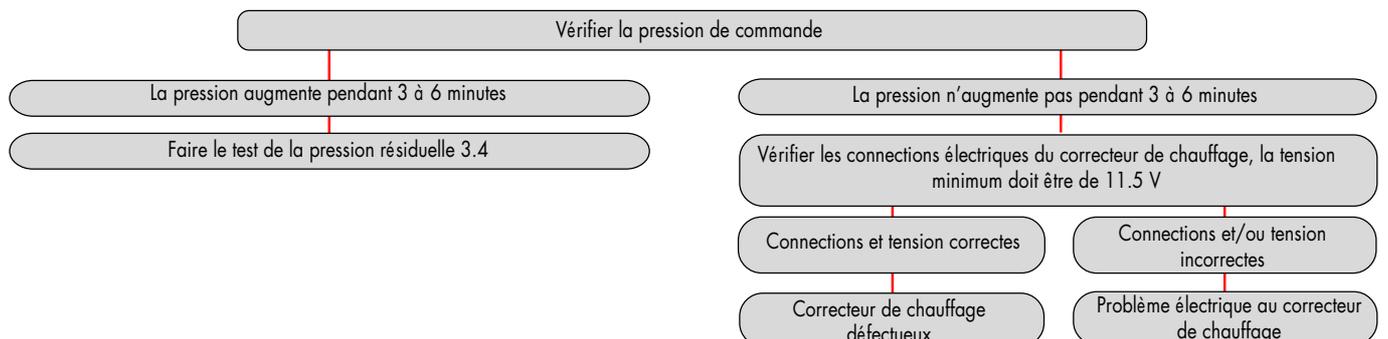
3.2 Vérification de la pression de commande moteur froid

Mettre en marche la pompe à carburant. Ouvrir la vanne du raccord 3 voies.



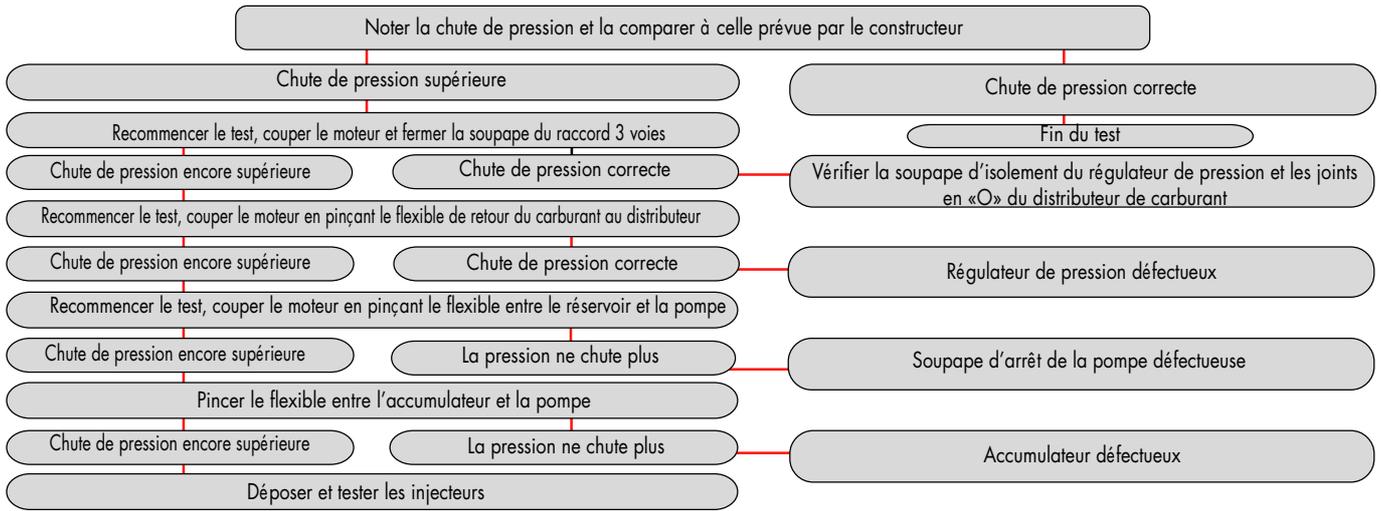
3.3 Vérification de la pression de commande moteur chaud

Mettre en marche la pompe à carburant. Reconnecter le correcteur de chauffage



3.4 Vérification de la pression résiduelle

Faire tourner le moteur jusqu'à sa température normale. Couper le moteur et vérifier la pression 3 fois.



4. SYSTEME ELECTRONIQUE D'INJECTION D'ESSENCE

Mise en situation :

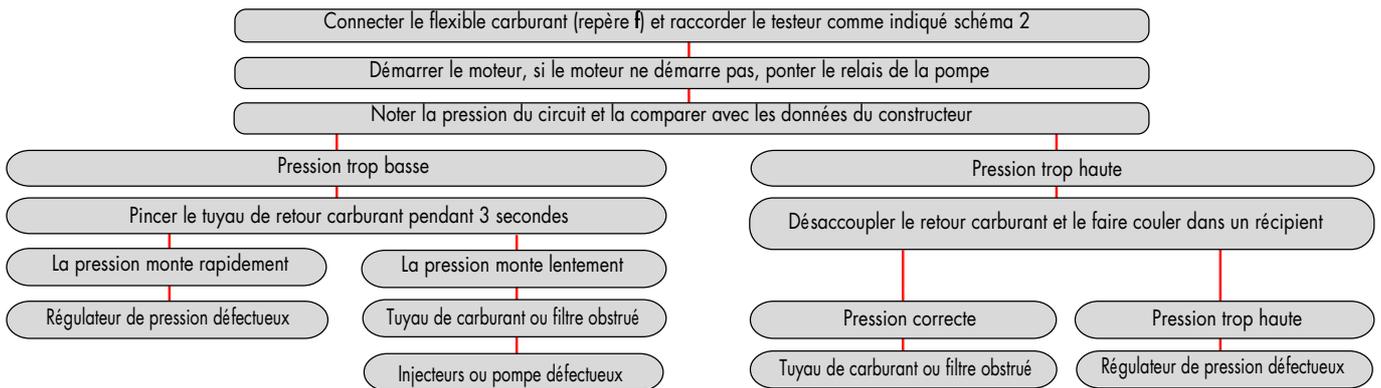
Vérifier les connexions électriques

Dépressurisation : Enlever le fusible de la pompe à essence, démarrer le moteur et attendre qu'il s'arrête.

4.1 Mesure du débit - Désaccoupler le flexible d'arrivée de carburant et le mettre dans un récipient gradué. Ponter le relais de la pompe (*fusible de 20A*), puis mesurer la quantité de carburant délivré en 1 minute. Comparer cette valeur avec les données du constructeur (*valeur minimum : 1,5 à 2 litres*).

4.2 Vérification de la pression de la pompe - Fermer pendant 3 secondes maximum la vanne du raccord 3 voies, noter la pression et la comparer avec les données du constructeur. Si la pression est trop basse, la pompe de carburant est défectueuse.

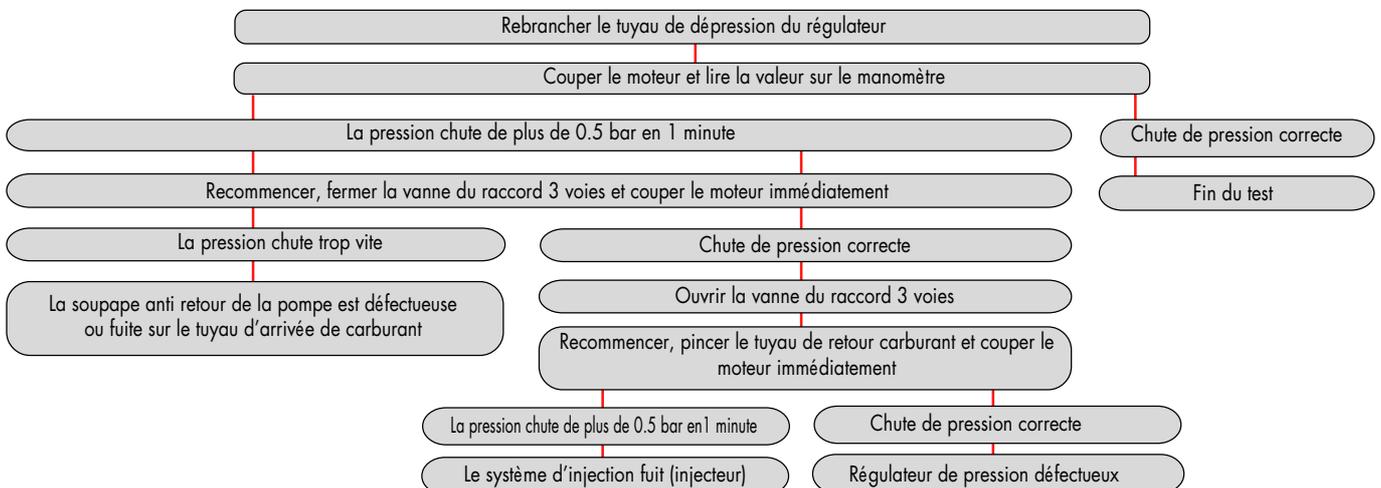
4.3 Vérification de la pression du circuit



4.4 Vérification du bon fonctionnement du régulateur de pression

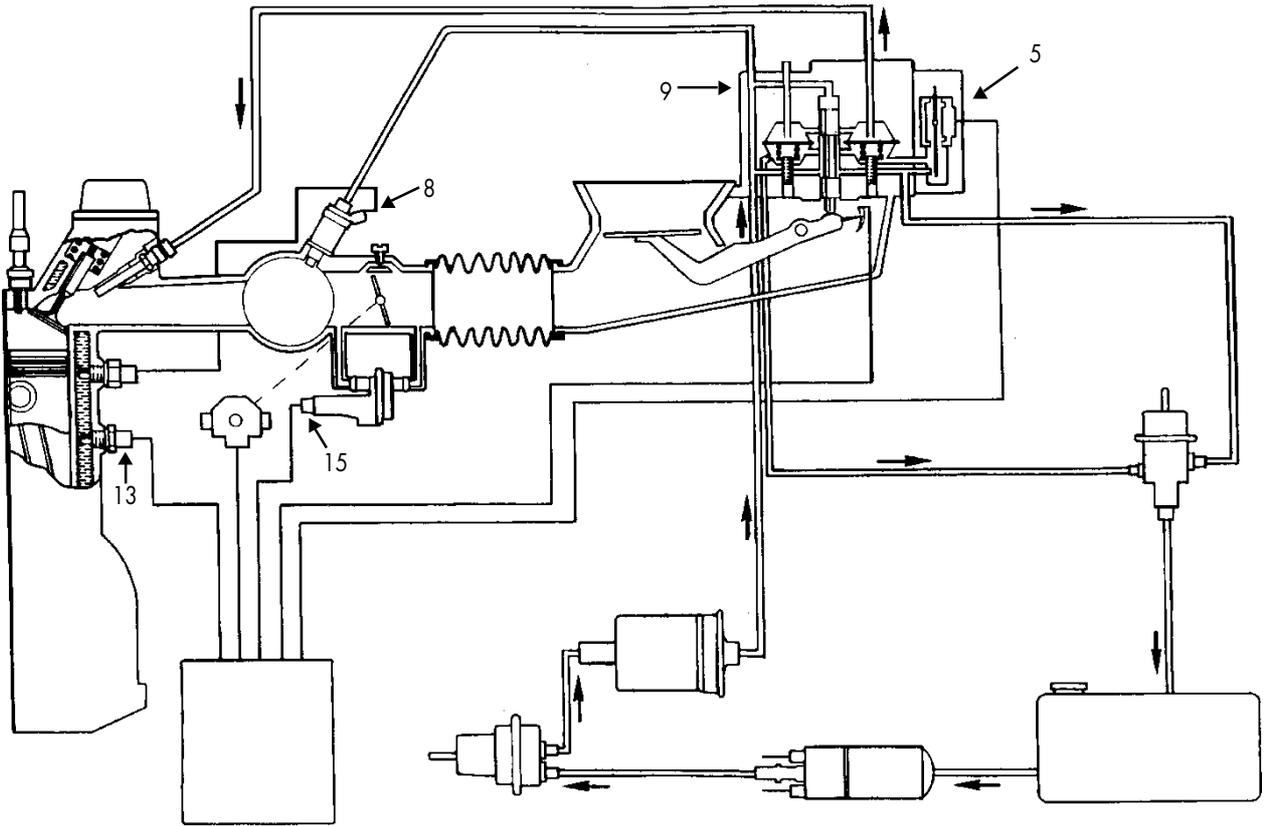
Reconnecter tous les raccords électriques, y compris le relais de pompe. Mettre le moteur en marche. La pression doit se situer 0.5 bar en dessous de la pression donnée par le constructeur. En débranchant le tuyau de dépression du régulateur puis en l'obstruant, la pression doit augmenter jusqu'à celle donnée par le constructeur.

4.5 Vérification de la pression résiduelle



Après essai, purger le circuit avec le flexible transparent du manomètre. Vérifier le raccordement et l'étanchéité des tuyaux. Vérifier le branchement des connecteurs. Nettoyer les flexibles et les raccords du testeur avant de les ranger dans la mallette.

3.



4.

