


SI 1013

Uniquement pour professionnels !
1/2

SERVICE INFORMATION

DÉFAUT DE PRESSION DE LA TUBULURE D'ASPIRATION AU RALENTI

RECHERCHE DE DÉFAUT SUR LES VÉHICULES AVEC CAPTEUR MAP

ANOMALIES POSSIBLES :

- Régime de ralenti fluctuant
- Perte de puissance
- À-coups à l'accélération
- Voyant indicateur de problème allumé
- Code de défaut P0105 – P0109



SITUATION

Les messages d'erreur concernant la pression de la tubulure d'aspiration sont fréquents sur les moteurs à essence avec mesure de la pression de la tubulure d'aspiration par un capteur MAP (MAP = Manifold Absolute Pressure). Cependant, les différences par rapport aux valeurs prescrites n'entraînent pas l'enregistrement d'un code de défaut dans tous les états de fonctionnement.

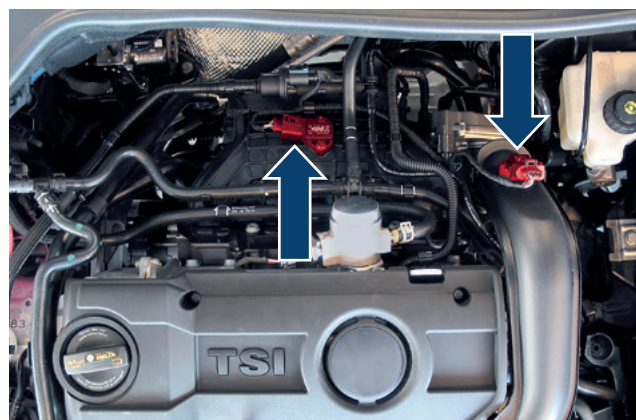
DÉTERMINATION DE LA CAUSE

Les valeurs réelles peuvent être comparées aux valeurs prescrites à l'aide d'un appareil de diagnostic. Si la pression de la tubulure d'aspiration mesurée par le système diffère de la valeur prescrite, la valeur effective doit être contrôlée à l'aide d'un manomètre de dépression séparé.

- Si la pression de la tubulure d'aspiration mesurée est comprise dans la plage des valeurs prescrites, un contrôle du capteur MAP et des câbles électriques est nécessaire.
- Si la pression de la tubulure d'aspiration mesurée se situe en dehors des valeurs prescrites, il faut chercher la cause de la perte de pression au niveau du moteur (voir l'instruction de contrôle suivante).



Capteur de pression de la tubulure d'aspiration / capteur MAP



Capteurs de pression de la tubulure d'aspiration (en rouge) sur la Golf IV VW

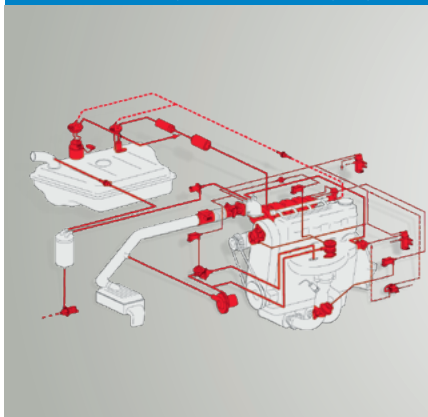
Sous réserve de modifications et de variations dans les illustrations. Pour les références et les pièces de rechange, voir les catalogues actuels ou les systèmes se basant sur les données TecAlliance.



SI 1013

Uniquement pour professionnels !
2/2

Sources de défaut possibles dans la périphérie du moteur



Tubulure d'aspiration non étanche après le papillon (par ex. en raison de joints de collecteur d'admission, de tuyaux, etc. défectueux)

Soupapes/tuyaux d'aération du moteur défectueux

Freins assistés non étanches

Fuites dans le système de dépression (par ex. actionneurs, freins assistés, conduites, etc. actionnés par dépression)

Vannes EGR défectueuses (ouvertes en permanence)

Clapets de ralenti défectueux

L'appareil de commande n'a pas reconnu le ralenti du moteur (potentiomètre de papillon, régulateur de papillon défectueux)

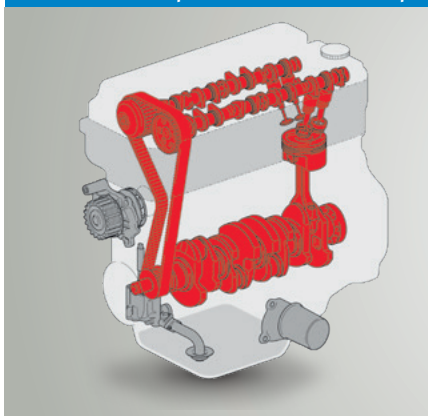
Papillons défectueux ou encrassés

Cartouches de filtre à air inadaptées ou défectueuses

Cokéifications ou autres rétrécissements de la tubulure d'aspiration

Si le problème n'est pas trouvé dans la périphérie du moteur, un problème mécanique du moteur est probable.

Sources de défaut possibles dans la mécanique du moteur



Usure ou détérioration des pistons (grippage, dilatation et dommages similaires) – un fort échappement de gaz blow-by au ralenti, couvercle de remplissage d'huile ouvert, en constitue un indice supplémentaire.

Soupapes d'admission et d'échappement non étanches

Jeu de la soupape insuffisant

Usure des bagues de siège de soupape (en particulier sur les moteurs convertis au gaz)

Mauvais fonctionnement des éléments de compensation du jeu de la soupape (poussoirs hydrauliques)

Mauvais réglage des temps de commande ou courroies de distribution qui ont sauté

Joints de culasse non étanches

Arbres à cames inadaptés ou usés



CONTRÔLES À EFFECTUER

- Réglage du jeu de soupape
- Contrôle des temps de commande
- Test de compression
- Test de perte de pression des cylindres

