



Skoda Felicia 1.3

Réclamation : le moteur s'arrête au ralenti

Véhicule	Produit: Corps de papillon à moteur électrique	
Skoda Felicia 1.3	N° PIERBURG	N° O.E.*
	7.22456.01.0	441.0.4301-416.6



Réclamations possibles émanant des clients :

- Faible régime au ralenti
- À-coups
- Admission des gaz retardée
- Arrêt du moteur au ralenti

Les problèmes persistent suite au changement du boîtier de papillon.



Les codes d'erreur spécifiques du fabricant peuvent être :

00282
1232

Lors de contrôles dans l'atelier, il est constaté que le corps de papillon à moteur électrique est encrassé.

Les éventuelles causes de la contamination décelée sur le boîtier de papillon peuvent être :

- Manque d'étanchéité dans le canal d'admission
- Erreur commise pendant le service d'après-vente, par ex. saletés induites par le changement du filtre à air ou emploi de filtres à air erronés
- Sortie d'huile excessive hors du carter de vilebrequin
- Particules d'huile en provenance des filtres à air de type sportif humectés d'huile

Origines des problèmes du moteur :

Les appareils de commande de moteur modernes disposent de « modules de mémoire adaptatifs », c'est-à-dire que quelques-unes des données du diagramme caractéristique, indispensables au fonctionnement, doivent être « apprises ».

En cas de perturbations, le diagramme des courbes caractéristiques est décalé dans certaines limites (« limites d'adaptation ») et les défaillances sont compensées.

Si les perturbations sont trop importantes, imputables par ex. à un corps de papillon trop encrassé, l'appareil de gestion des fonctions du moteur ne peut plus les corriger.

Il peut s'ensuivre les griefs susmention-

nés ou l'enregistrement d'une erreur dans la mémoire prévue à cette fin.

Même après le remplacement ou le nettoyage d'un boîtier de papillon contaminé, les données du diagramme caractéristique, précédemment décalées, restent stockées dans l'appareil de commande du moteur.

Nous déconseillons de nettoyer un corps de papillon qui risque d'être détérioré. Après tout changement, il convient d'adapter impérativement le boîtier de papillon à l'appareil de gestion des fonctions du moteur, faute de quoi les réclamations continuent de valoir !

Pour adapter l'appareil de gestion des fonctions du moteur : voir au verso

Sous réserve de modifications et de variations dans les illustrations. Pour les références et les pièces de rechange, cf. le catalogue actuel, le CD TecDoc ou encore les systèmes se basant sur les données TecDoc. * Les numéros de référence indiqués ne servent qu'à des fins de comparaison et ne doivent pas être utilisés pour les factures remises au client.



Adaptation de l'appareil de commande du moteur à un nouveau corps de papillon

Du fait de la circulation du véhicule avec le boîtier de papillon encrassé, les « anciennes valeurs apprises et décalées » ont été mémorisées dans l'appareil de gestion des fonctions du moteur. Ces valeurs doivent être supprimées et les valeurs du corps de papillon de remplacement doivent être alors « assimilées ». Il est possible de procéder à ces opérations de différentes manières :

Par l'intermédiaire de l'allumage

Tourner la clé de contact de la position zéro, dite de verrouillage, pour la régler en position 1 et l'y laisser pendant 10 secondes.

Durant ce laps de temps, l'appareil de commande du moteur est adapté au corps de papillon.

Par un parcours d'essai du véhicule

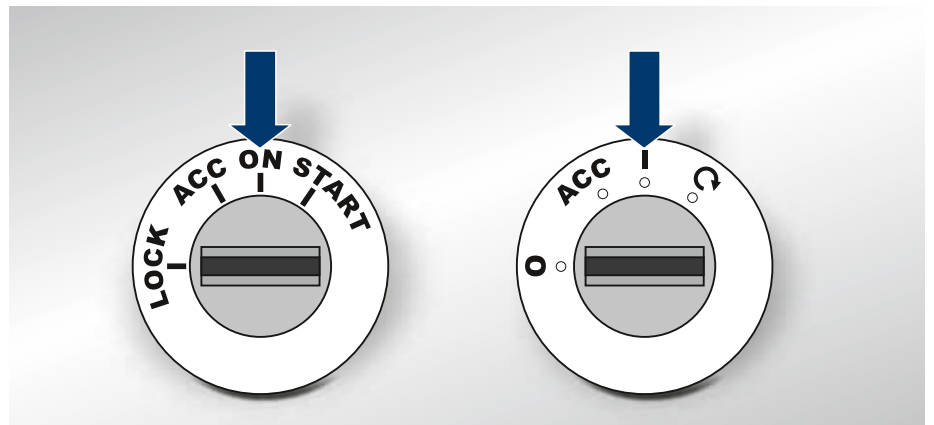
Lors d'un trajet d'essai prolongé (d'au moins 15 minutes), les « anciennes » données du diagramme caractéristique sont remplacées progressivement par les valeurs du nouveau boîtier de papillon. Au début du voyage d'essai, les problèmes liés au moteur évoqués ci-dessus vont donc se produire. Ils vont toutefois s'amenuiser à mesure que le véhicule poursuit sa route.

Par un testeur de diagnostic

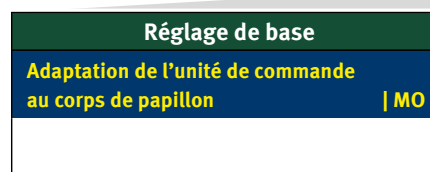
Ce procédé est applicable à l'aide d'une option spéciale du programme du testeur de moteur (par ex. « Réglage de base »). De plus amples instructions en la matière vous sont fournies dans le mode d'emploi de votre testeur de moteur.



Étant donné que la mémoire dédiée aux erreurs devrait être effacée suite à toute réparation effectuée sur des composants électroniques, nous recommandons cette méthode.



Position « 1 » sur divers contacteurs d'allumage à clé



Masque visualisé sur l'écran pour adapter le boîtier de papillon (exemple)

Après le réglage, il convient de réaliser une sortie d'essai conséquente (10 km au moins ou 15 minutes), puis de lire la mémoire d'anomalie à l'aide d'un outil de diagnostic.

S'il existe toujours des erreurs relatives au boîtier papillon, la source peut provenir d'une version logicielle trop ancienne de la commande électronique du moteur. Dans ce cas, le logiciel de la commande électronique du moteur doit être remplacé par un logiciel actualisé (voir la documentation du constructeur).



Cette opération n'est pas possible avec certains testeurs de moteur ou outils de diagnostic anciens.



Après avoir mis le logiciel à jour, nous recommandons de renouveler la sortie d'essai et la lecture de la mémoire d'anomalie.