

A l'attention des possesseurs de Morgan Plus8 à injection.

Plusieurs possesseurs de Plus8 à injection m'ont signalé quelques dysfonctionnements de leur véhicule avec une vitesse de ralenti qui pouvait s'emballer au delà de 1500 tours.

Cela m'était arrivé à moi aussi, dans le passé, et tout était plus ou moins rentré dans un certain ordre. Compte-tenu des tunings de mon moteur, je ne m'étais pas inquiété outre mesure.

Ayant récemment revu quelques points sur ma gestion d'alimentation d'essence, je me suis plongé dans l'analyse des circuits du débitmètre et j'ai découvert une particularité critique, voire un piège, qui peut perturber le fonctionnement du moteur sans que votre mécanicien n'en trouve la raison.

Le débitmètre est un bloc en alu, attaché au boîtier du filtre à air et relié au papillon des gaz par un long tuyau de forte section.



Il a pour fonction de mesurer la quantité d'air absorbée par le moteur et de transmettre les informations au calculateur d'injection.

Sa constitution en un bloc d'aluminium ne laisserait pas supposer que ce boîtier doive impérativement être isolé de la masse électrique du châssis.

A cette fin, il est monté "en l'air" simplement fixé à la carcasse du filtre à air, cette carcasse étant maintenue par quatre silent-blocs en caoutchouc pour l'isoler du châssis.

En ce qui me concernait, c'était un des silent-blocs qui était entaillé et ne réalisait plus sa fonction d'isolation.

Il est aussi possible que ce boîtier soit en contact avec les durites de chauffage, qui chargées en carbone sont conductrices.

Je conseille donc aux possesseurs de Plus 8 à injection de vérifier avec un ohm-mètre que leur débitmètre soit bien isolé de la masse. Si ce n'est pas le cas, il faudra rechercher où se fait ce faux contact parasite.

Ce sera la condition essentielle pour que le calculateur d'injection fonctionne correctement.

Jean-Claude TORNOR