

STANADYNE®
Diesel Systems



SERVICE BULLETIN

DISTRIBUTION
LIMITEE

DATE: 16 FEVRIER 1982

GENERAL MOTORS

OBJET: OUTILS NECESSAIRES A L'ENTRETIEN DES POMPES DESTINEES AUX
MOTEURS V6

Ce bulletin donne des informations concernant les outils nécessaires à l'entretien de la pompe d'injection Stanadyne utilisée dans les moteurs diesel Oldsmobile 4,3l-V6, modèle 82. Nous avons réduit au minimum le nombre des nouveaux outils en modifiant des outils existant déjà afin qu'ils soient utilisables sur les nouvelles pompes V6.

OUTIL DE CALAGE A L'AIR 23743

Un nouvel outil de calage à l'air 23743 est disponible pour les pompes destinées aux moteurs Oldsmobile 4,3l-V6 (Figure 1). Pour améliorer le calage sur la pompe V6, il a été nécessaire d'ajouter 2 vis de fixation à l'outil de calage et de déterminer un nouveau point "0" situé à 23° du précédent en mesurant dans le sens des aiguilles d'une montre. Il est possible de réaliser ce nouvel outil en modifiant l'outil actuel 21916. Pour cela, il faut suivre les indications ci-dessous et changer les pièces suivantes:

| <u>OTER</u> | <u>AJOUTER*</u> |
|---------------------------------|------------------------------------|
| 21960 ciseau (marque de calage) | 23736 ciseau (marque de calage) |
| 13877 vis de fixation (4) | 23737 vis de fixation (4) |
| 21957 tambour de maintien | 23738 tambour de maintien |
| 21959 bride de blocage | 23742 patte de la bride de blocage |

*Pièces contenues dans le kit 23835.

L'outil 23743 et l'outil modifié 21916 sont tous deux convertibles pour être utilisés sur les V6, 4,3l ou les V8, 5,7l.

Outil de calage à l'air
21916 modifié (23743).

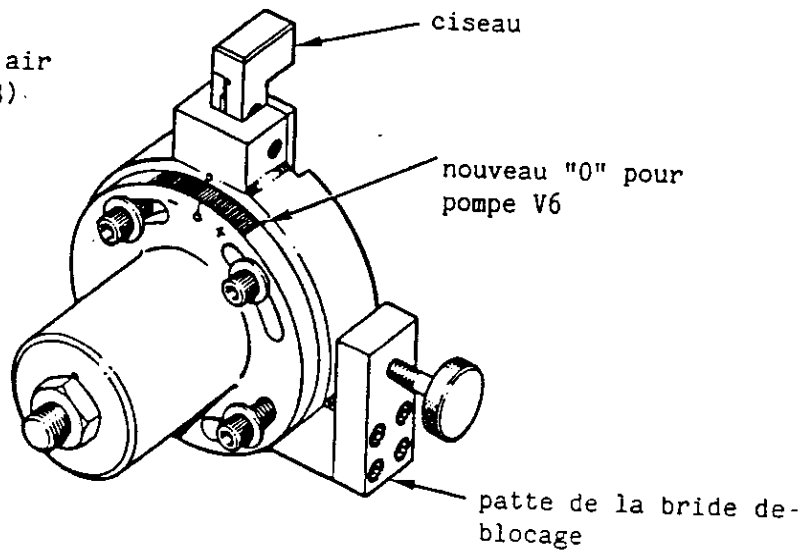


Figure 1

Pour modifier l'outil de calage 21916, il faut:

1. Retirer les pièces énumérées page 1
2. Positionner l'outil sur -3° et serrer les vis du tambour pour le maintenir dans cette position.
3. Faire une marque au crayon directement sur le tambour juste en face du trait des $+20^\circ$. Tracer un arc sur le tambour de part et d'autre de cette marque en suivant le diamètre extérieur du tambour mobile (figures 2 et 3).

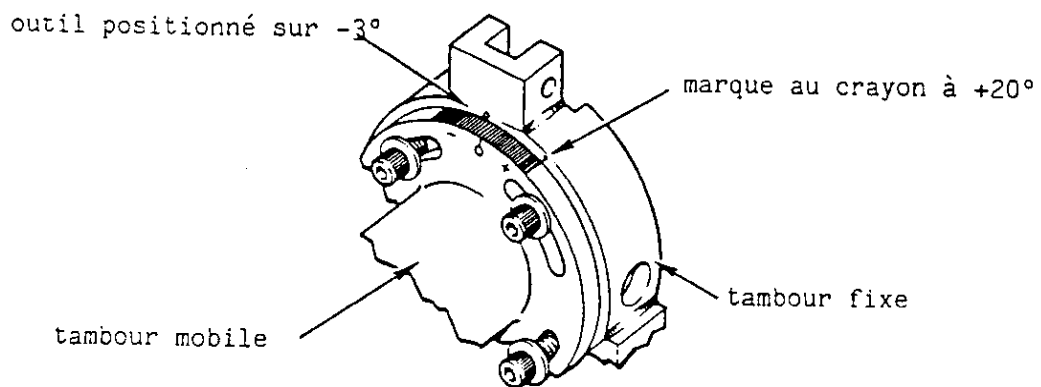


Figure 2

4. Retirer le tambour mobile et marquer à l'aide d'un poinçon le tambour fixe à l'intersection de la marque et de l'arc de cercle comme le montre la figure 3. Ce sera le nouveau point "0" pour caler les pompes destinées aux moteurs Oldsmobile V6-4,3L.

.../...

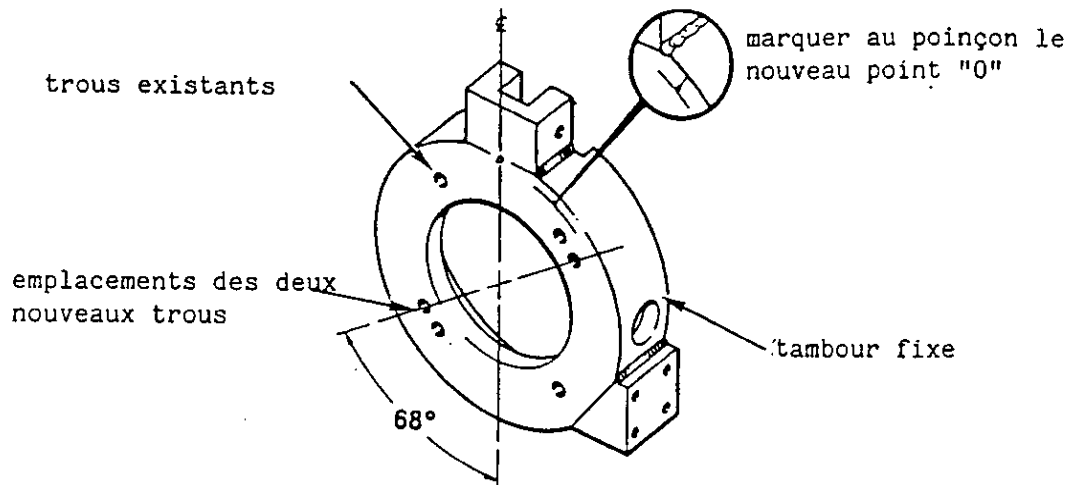


Figure 3

5. Percer et tarauder (aux mêmes dimensions que les autres trous) 2 nouveaux trous dans le tambour fixe aux emplacements indiqués sur la figure 3 (l'outil 22089 peut être utilisé pour déterminer la position de ces deux trous).

NOTE: l'acier étant traité, utiliser un foret au carbure.

6. Remonter le tambour mobile et monter les nouvelles pièces énumérées page 1.

L'outil peut maintenant être utilisé pour caler indifféremment les pompes destinées aux moteurs Oldsmobile V6 ou V8.

INDICATEURS D'AVANCE AUTOMATIQUE 21734 et 23745

Pour éviter toute interférence entre l'indicateur 21734 et le levier d'accélérateur lorsqu'on le fait pivoter, il est nécessaire d'utiliser une nouvelle base. Cette base 23710 est plus étroite en haut et en bas. Elle permet ainsi un débattement maximum du levier d'accélérateur et autorise l'accès à la vis de réglage de l'écartement des galets. Dû à sa nouvelle configuration cette base ne comporte qu'un seul trou pour la prise de pression de carter. Le trou est situé sur le côté. La nouvelle base est montée sur le nouvel indicateur d'avance 23745 (figure 4) ou peut être achetée séparément. L'indicateur 23745 peut être utilisé pour tous les modèles de pompes DB2 et DM.

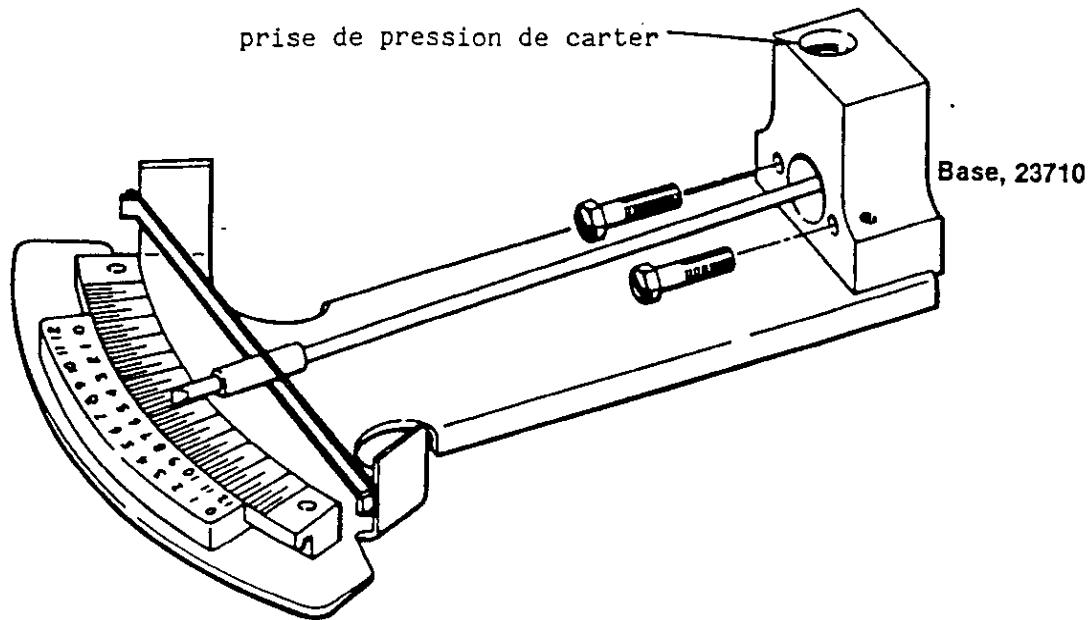


Figure 4

UTILISATION DE LA JAUGE POUR REGLAGE DU LEVIER D'ACCELERATEUR 21914
SUR LES POMPES POUR MODELES V6.

Comme sur les pompes destinées aux moteurs V8, la position de ralenti du levier d'accélérateur sur les pompes destinées aux moteurs V6 doit être réglée avant le calibrage. Pour les pompes destinées aux moteurs V6, la position 0° du levier d'accélérateur correspond à l'axe vertical de l'alésage de la bague de l'axe d'accélérateur. Cela veut dire que lorsque le levier est en position correcte, il est vertical dans le position de ralenti. Pour parvenir à cette position, la distance doit être de 74,5mm entre la bride et l'axe d'entraînement de l'axe d'accélérateur. Ce réglage se réalise avec la jauge 21914. Pour utiliser cette jauge, dévisser de quelques tours la vis de ralenti. Placer la jauge 21914 d'équerre par rapport à la bride du carter. Ne pas faire glisser la jauge au-dessus de la bague en bronze du carter (figure 5). Tourner le levier d'accélérateur jusqu'à ce que la jauge touche l'axe d'entraînement (diamètre 5,9mm). En maintenant fermement la jauge contre la bride et l'axe d'entraînement contre la jauge, visser la vis de ralenti jusqu'au moment où la vis vient en contact avec le bossage du carter. Retirer la jauge. Dévisser la vis de ralenti de 3/4 de tour. Le levier est maintenant en position correcte et la pompe peut être calibrée conformément à la spécification.

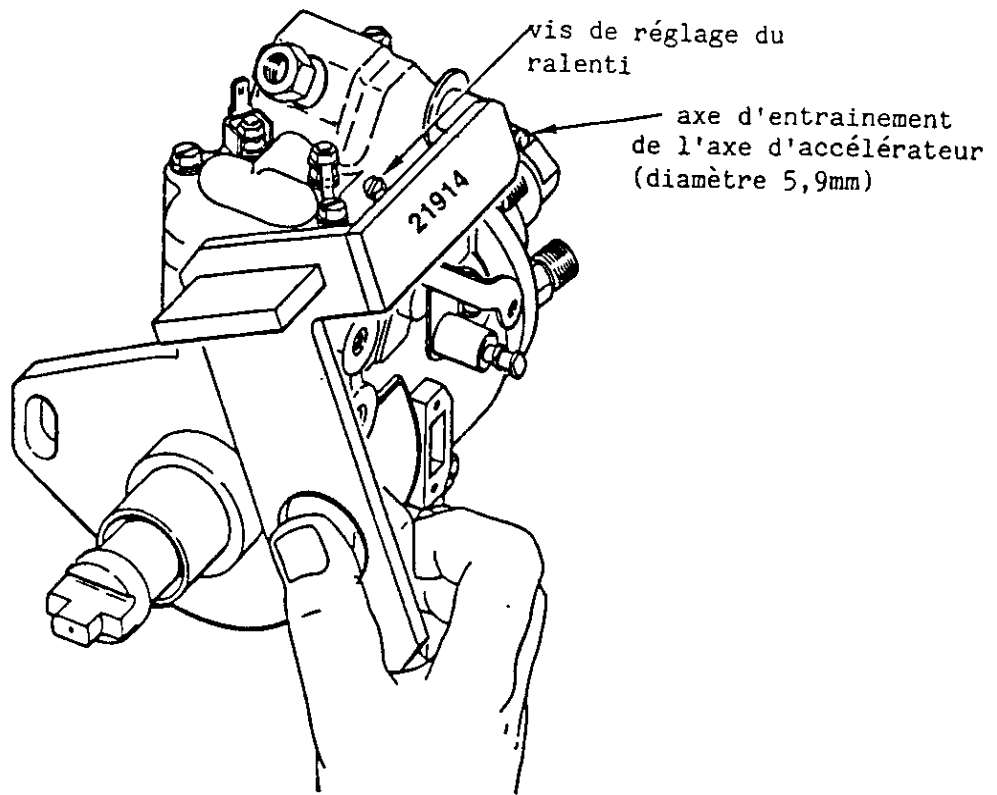


Figure 5

SUPPORT DE POMPE 19965

Le support de pompe 19965 peut être modifié pour qu'il puisse être utilisé avec les pompes destinées aux moteurs V6. Il suffit de percer et tarauder 2 trous supplémentaires. Vous pouvez modifier le support 19965 que vous possédez déjà suivant le schéma ci-dessous. Vous pouvez aussi commander le support 19965 déjà modifié.

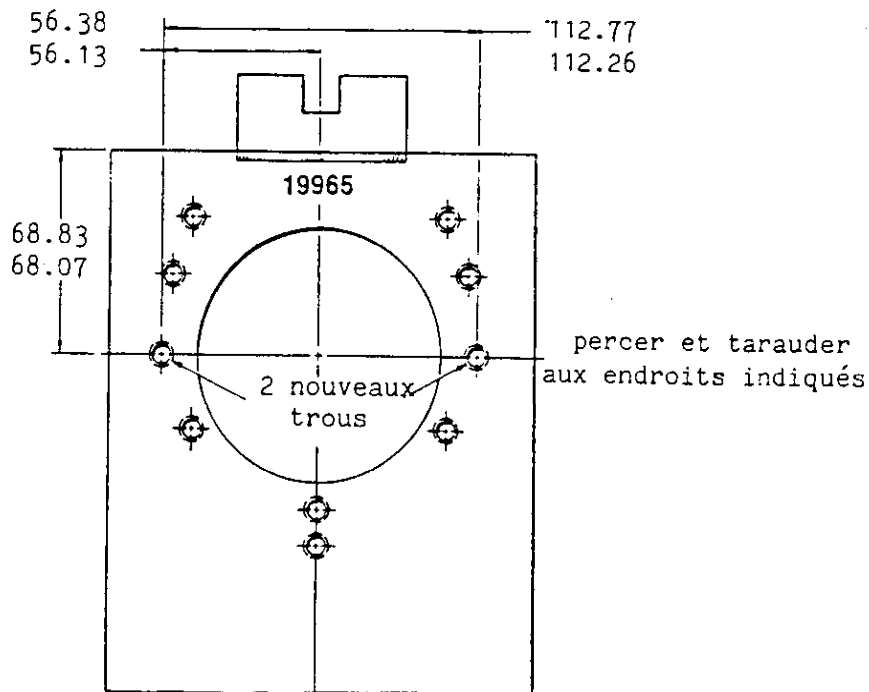


FIGURE 6