

Objet : Usinage pour injecteur de sa soupape et de son siège.

Madame, Monsieur,

Je suis a la recherche d'une solution pour « réparer » des injecteurs d'alimentation en essence sur véhicule ancien.

L'injecteur en question est un BOSCH DLO-20D qui n'est plus commercialisé, il a été monté sur les véhicules PEUGEOT 404 injection, PEUGEOT 504 INJECTION, BMW 2002TI et Ford CAPRI V6 pendant les années 60 à 80.

Mon projet serait de faire fabriquer les pièces d'usures (la soupape, le siège de soupape et éventuellement le ressort)

Malheureusement, je n'ai pas de plan, je ne connais pas la matière . Par contre, j'ai des injecteurs complet qui pourraient servir pour les prises de côtes...

Je ne connais pas non plus les tolérances, ni les états de surface ni le besoin de traitement thermique...

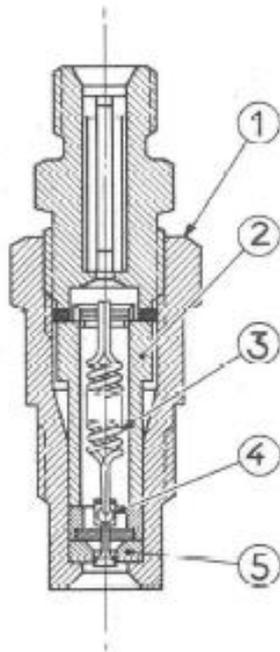
Les seules données que j'ai, c'est la pression de tarage entre 25 et 30 bars. L'injecteur doit tenir sous 10 bars sans faire de goutte et le jet doit être « conique »

Dans un premier, je serais intéressé de savoir si vous êtes en capacité de répondre a ce besoin et si oui avoir une fourchette de prix

Je suis disponible pour toute information complémentaire.

Cordialement

INJECTEURS ET TUBES D'INJECTION



INJECTEURS



- 1 - Porte injecteur
- 2 - Corps de l'injecteur
- 3 - Ressort
- 4 - Soupape
- 5 - Siège de la soupape

L'introduction et la pulvérisation d'essence sont effectuées par les injecteurs KUGELFISCHER type DLO 20 B vissés sur la tubulure d'admission.

La faible masse des pièces mobiles limitant leur inertie à une valeur compatible avec la fréquence des ouvertures leur assure une grande souplesse de fonctionnement.

De conception simple et robuste, ils ne nécessitent aucun entretien particulier puisque leur tarage de 25 à 30 kg/cm² est déterminé par construction.



TUBES D'INJECTION

L'étanchéité des tubes en acier reliant la pompe aux injecteurs est réalisée par des raccords du type "ERMETO" leur rigidité étant assurée par des brides entretoises qui éliminent leurs vibrations.

