



Tipo

S/Capítulo

RENAULT 5	122 9B	17
	X40 2357FGJ KM	17
RENAULT Clio	X57 234NP	17
RENAULT 9	X42 2356CDLNR5	17
RENAULT 11	X37 2356CDLNR5	17
RENAULT 18	134 01235AB	17
	135 01235AB	17
RENAULT Fuego	136 01235AB	17
RENAULT 19	X53 0367EHMP	17
RENAULT 20	127 79	17
RENAULT 21	X48 1249DJMN	17
RENAULT 25	X29 7B	17
RENAULT Espace	X11 2	17
RENAULT Trafic	PXX 28	17
	TXX 28	17
	VXX 2	17
RENAULT Master	RXX 2	17

Esta nota anula y sustituye : a la Nota Técnica 1463.

17 ENCENDIDO ELECTRONICO INTEGRAL

- Motor :
- Caja de velocidades:

Documento de base :

Diagnóstico, afectación y control de los A E I

Todos los Métodos de reparación presentados por el fabricante en el presente documento han sido establecidos en función de las especificaciones técnicas vigentes en la fecha de publicación de dicho documento.

Pueden ser modificados en caso de cambios efectuados por el fabricante en la fabricación de los diversos órganos y accesorios de los vehículos de su Marca.

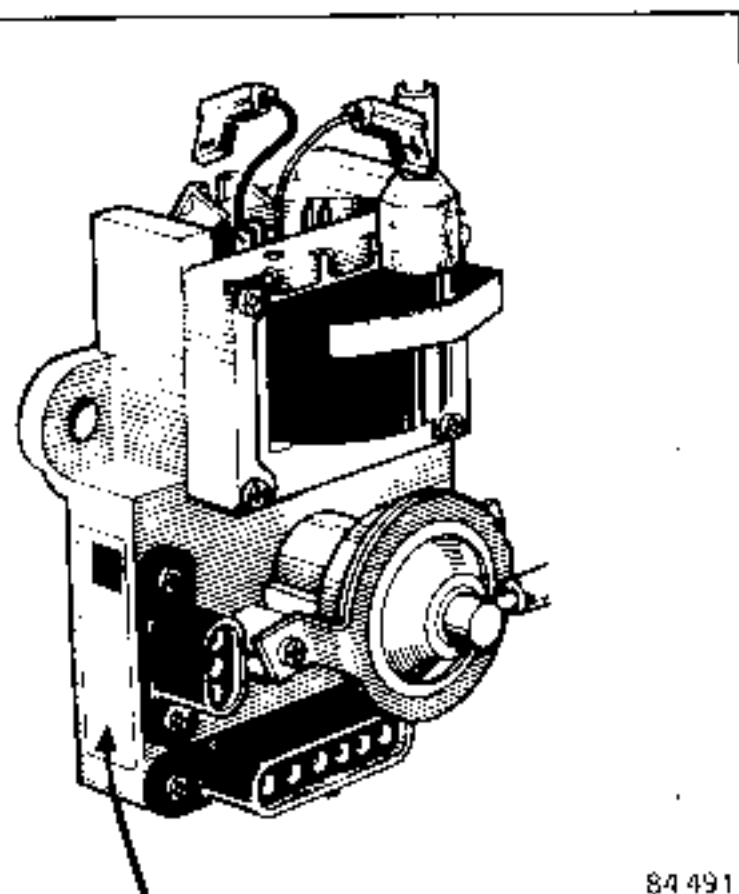
La Régie Nationale des Usines Renault se reserva todos los derechos de autor.

Se prohíbe la reproducción total o parcial, incluso parcial, del presente documento, así como la utilización del sistema de numeración de referencias de las piezas de repuesto, sin la autorización por escrito y previa de la Régie Nationale des Usines Renault S.A.

CONTROL DE LOS AEI

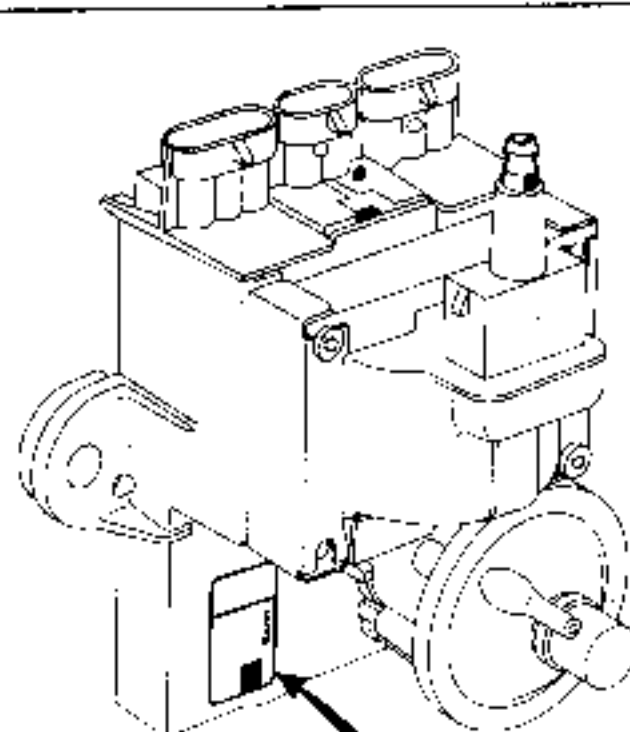
IDENTIFICACION DE LOS MODULOS Y DE LAS CURVAS

MODULO TIPO D o E



84 491

MODULO TIPO F F o ZD

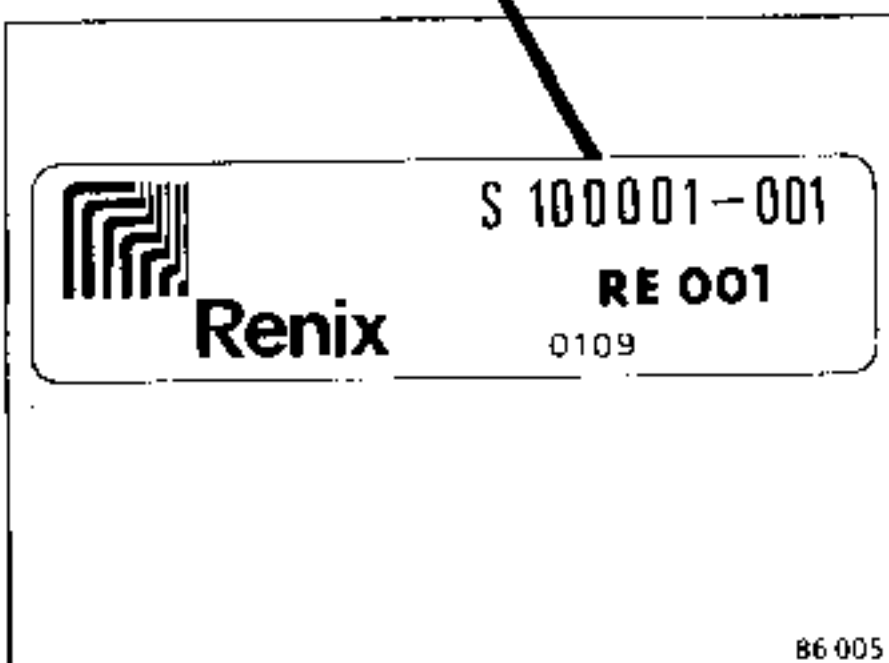


84 459

IDENTIFICACION DE LAS CURVAS

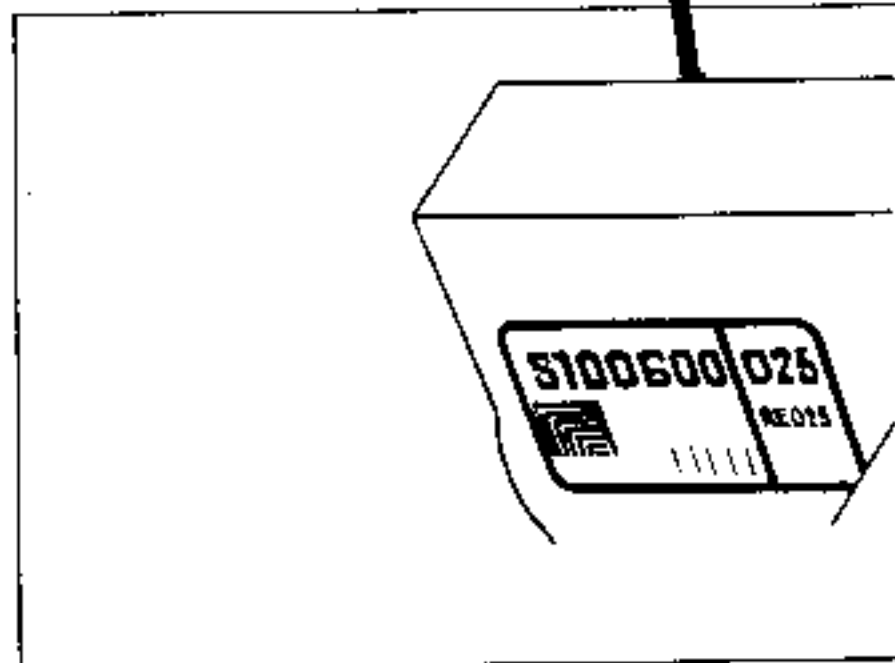
Esta identificación se realiza por una etiqueta pegada al cuerpo del calculador electrónico

Ejemplo : curvas RE 001



86 005

Ejemplo : curvas RE 025



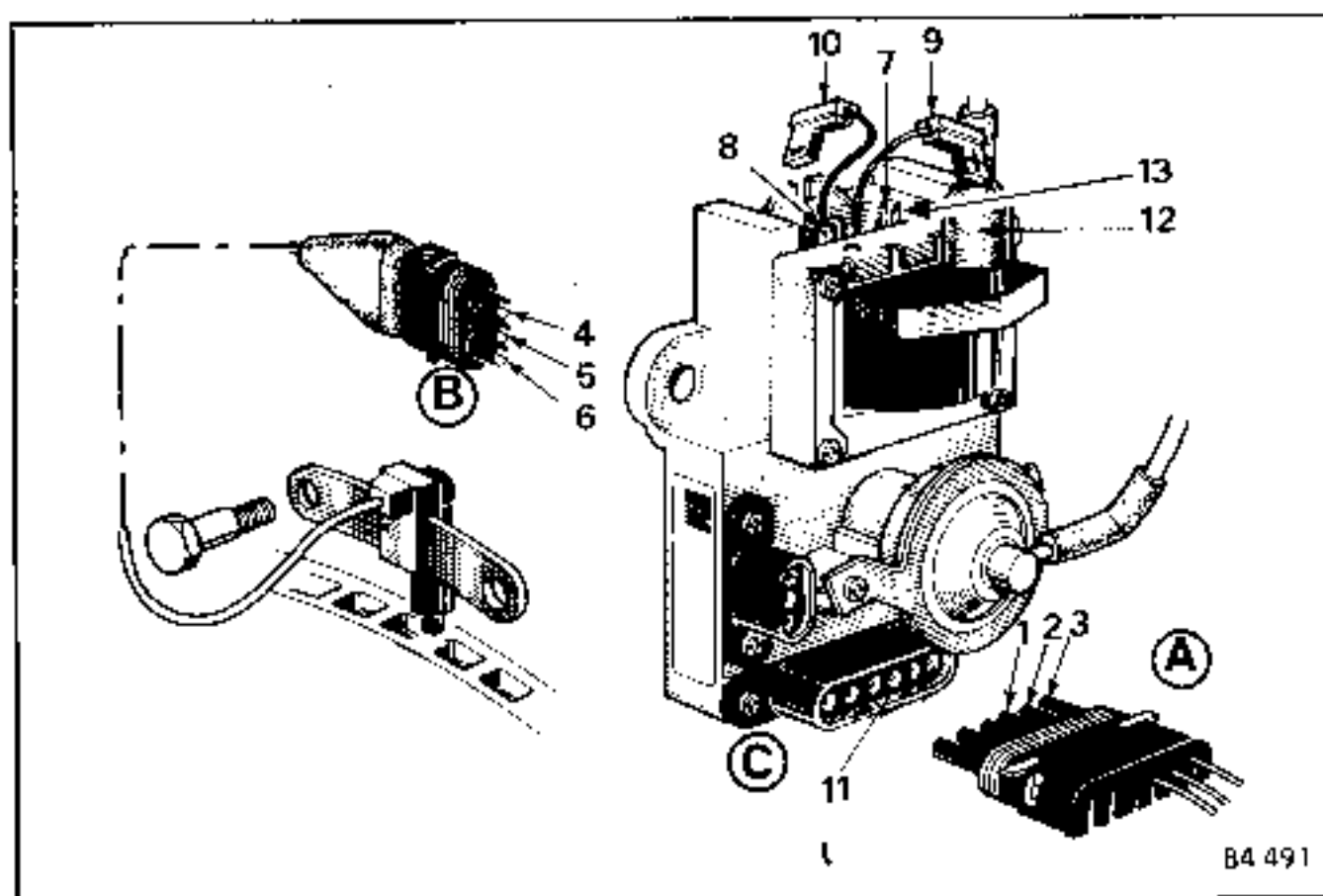
ENCENDIDO

Encendido electrónico integral

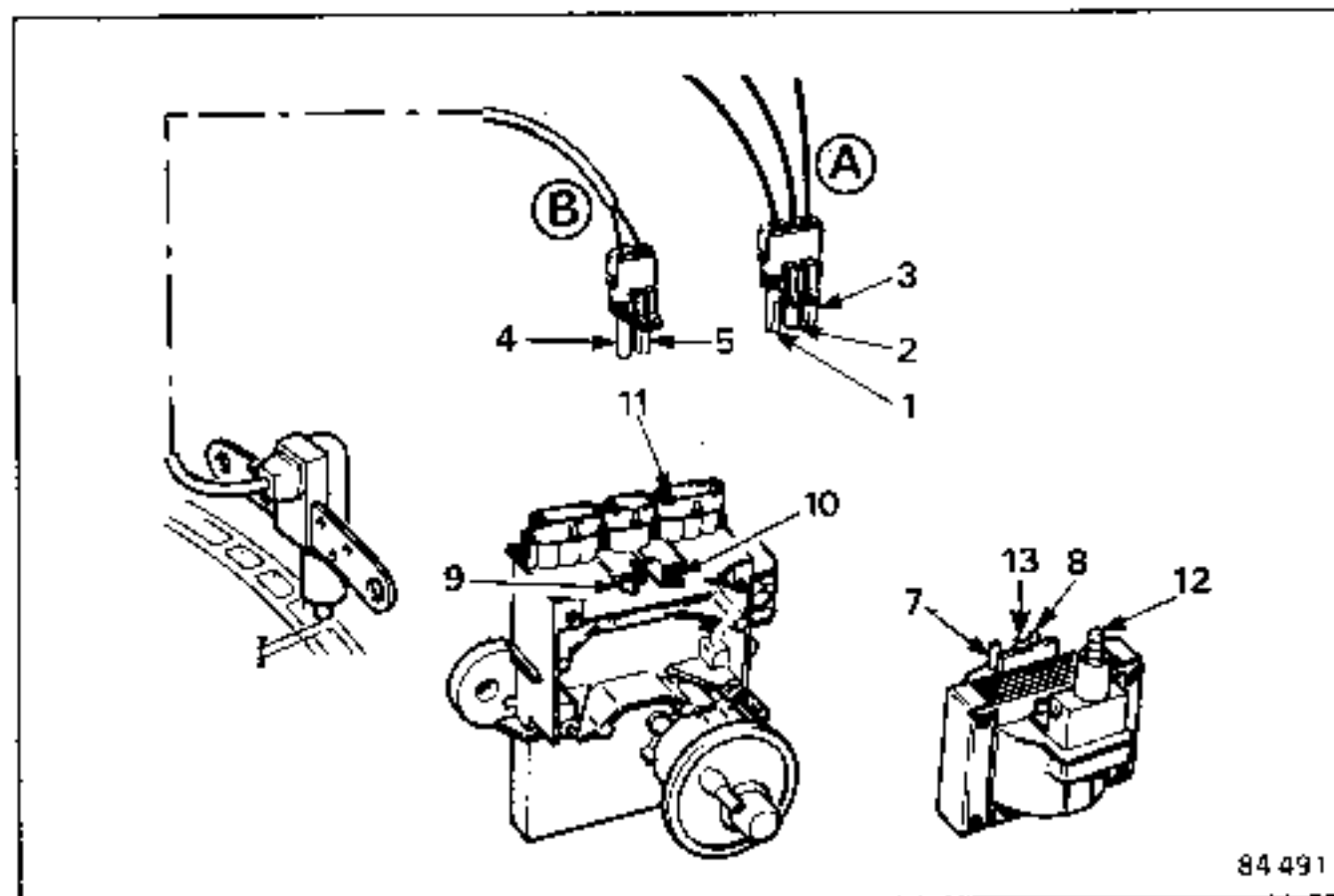
17

DESCRIPTIVO DE LA CONEXION

MODULO TIPO D o E



MODULO TIPO F o ZD



- | | |
|---|--|
| 1 + Alimentación | 7 Borne + bobina |
| 2 Masa | 8 Borne - bobina |
| 3 Información cuenta-vueltas | 9 Contacto + bobina |
| 4 Bobinado captador | 10 Contacto - bobina |
| 5 Bobinado captador | 11 Entrada + módulo |
| 6 Blindaje captador (para módulo D y E) | 12 Plot secundario Alta Tensión |
| | 13 Borne + bobina para condensador antiparásitos |

NOTA : Los bornes 9 y 11 van unidos directamente en el interior del módulo.

DIAGNOSTICO

NO HAY ENCENDIDO

Verificar visualmente :

- bujías,
- cables de bujías,
- cabeza del distribuidor
- cable de alta tensión de la bobina

Estado de los contactos de los conectores A y B : Desconectar y conectar varias veces dichos conectores.

Limpiar los terminales si es necesario. Esto antes de cambiar los componentes

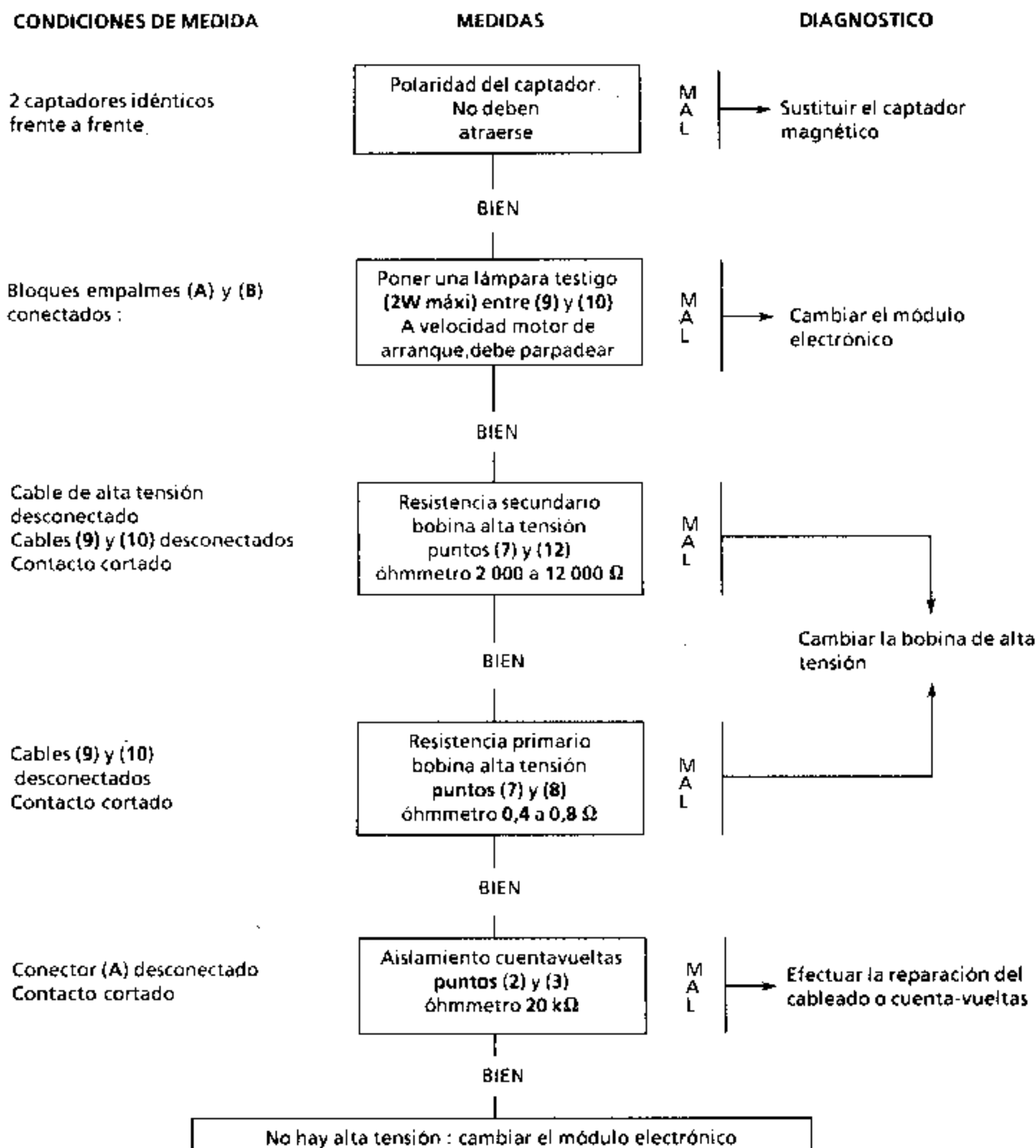
CONTROL PREVIO

Verificar entre el punto 13 (+ alimentación bobina a la salida del condensador antiparásitos) y la masa (contacto puesto) que la tensión es superior a 9,5 Voltios.

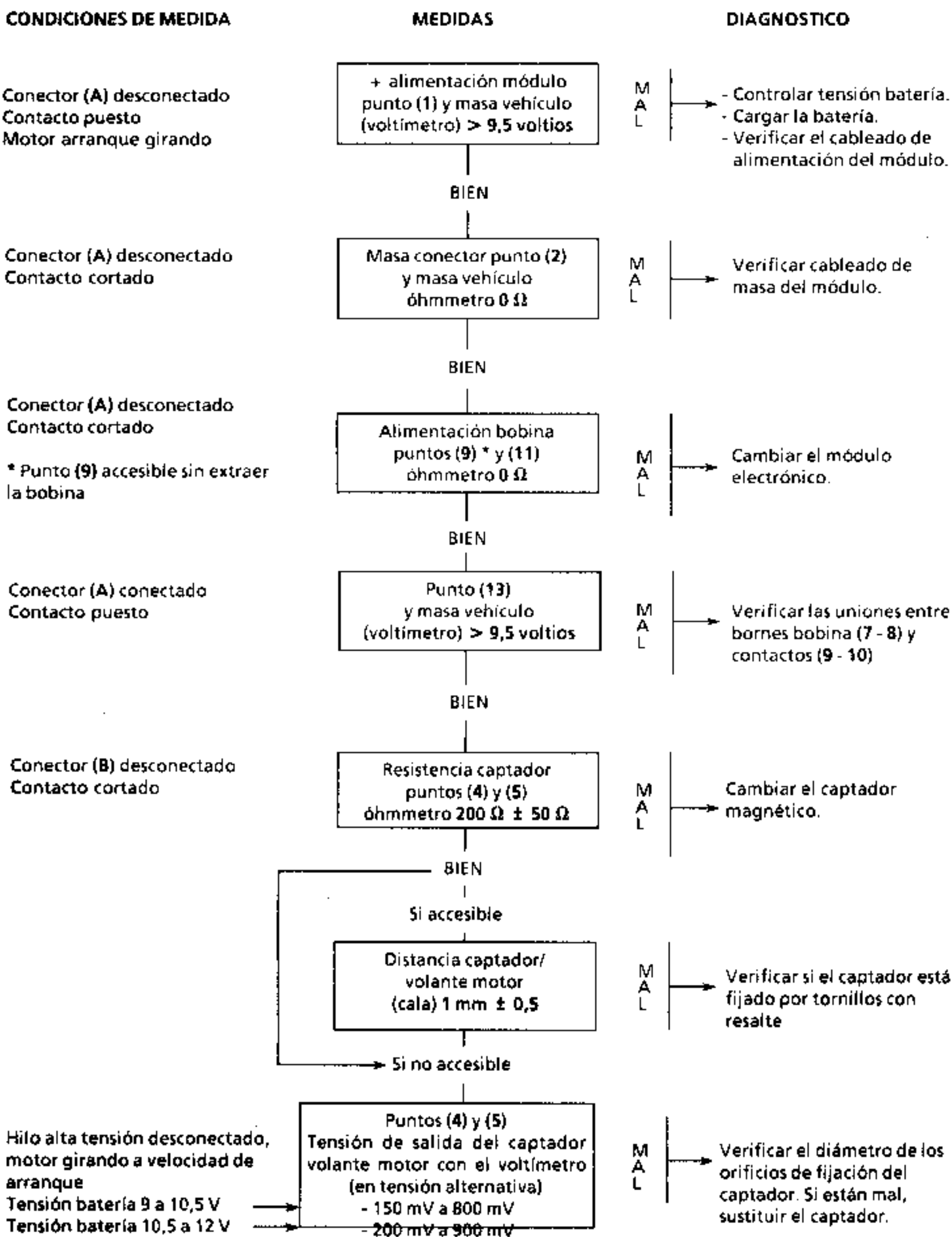
DIAGNOSTICO (continuación) - MODULO D o E

CONDICIONES DE MEDIDA	MEDIDAS	DIAGNOSTICO
Conector (A) desconectado Contacto puesto Motor arranque girando	+ alimentación módulo punto (1) y masa vehículo (voltímetro) $> 9,5$ voltios	M A L - Controlar tensión batería. - Cargar la batería. - Verificar cableado alimentación módulo.
	BIEN	
Conector (A) desconectado Contacto cortado	Masa conector punto (2) y masa vehículo óhmmetro 0Ω	M A L Verificar el cableado de masa del módulo.
	BIEN	
Conector (A) desconectado Contacto cortado	Alimentación bobina puntos (9) y (11) óhmmetro 0Ω	M A L Cambiar el módulo electrónico.
	BIEN	
Conector (A) conectado Contacto puesto	Hilo (9) conectado punto (13) y masa vehículo (voltímetro) $> 9,5$ voltios	M A L Verificar uniones entre bornes bobina (7 - B) y contactos (9-10). Si sigue mal, mover el conjunto (A) y (C) : si están mal los contactos, sustituir los terminales, el conector (A) y el módulo electrónico
	BIEN	
Conector (B) desconectado Contacto cortado	Resistencia captador puntos (4) y (5) óhmmetro $200 \Omega \pm 50 \Omega$	M A L Cambiar el captador magnético.
	BIEN	
	Si accesible	
	Distancia captador/ volante motor (cala) $1 \text{ mm} \pm 0,5$	M A L Verificar si el captador está fijado por tornillos con resalte
	Si no accesible	
Cable alta tensión desconectado, motor girando a velocidad motor de arranque	Puntos (4) y (5) Tensión de salida del captador del volante motor con voltímetro (en tensión alternativa) - 150 mV a 800 mV - 200 mV a 900 mV	M A L Verificar el diámetro de los orificios de fijación del captador. Si sigue mal, sustituir el captador.
Tensión batería 9 a 10,5 V		
Tensión batería 10,5 a 12 V		

DIAGNOSTICO (continuación) - MODULO D o E



DIAGNOSTICO (continuación) - MÓDULO F o ZD



DIAGNOSTICO (continuación) - MODULO F o ZD

CONDICIONES DE MEDIDA

MEDIDAS

DIAGNOSTICO

2 captadores idénticos
frente a frente.

Polaridad del captador
no deben
atraerse

M
A
L

→ Sustituir el captador
magnético

BIEN

Bloques empalme (A) y (B)
conectados ; bobina
extraída.

Poner una lámpara testigo
(2W máxi) entre (9) y (10)
A velocidad motor arranque,
debe parpadear

M
A
L

→ Cambiar el módulo
electrónico

BIEN

Bobina extraída.

Resistencia secundario
bobina alta tensión
puntos (7) y (12)
óhmmetro 2 000 a 12 000 Ω

M
A
L

→ Cambiar la bobina de alta
tensión

BIEN

Bobina extraída.

Resistencia primario
bobina alta tensión
puntos (7) y (8)
óhmmetro 0,4 a 0,8 Ω

M
A
L

BIEN

Conector (A) desconectado
Contacto cortado

Aislamiento cuentavuelas
puntos (2) y (3)
óhmmetro 20 k Ω

M
A
L

→ Efectuar la reparación del
cableado o cuenta-vuelas.

BIEN

No hay alta tensión : cambiar el módulo electrónico

DIAGNOSTICO (continuación) - TODOS TIPOS DE MODULOS :

ARRANQUES DIFICILES, PERO SIN ANOMALIAS CON MOTOR GIRANDO

Verificar visualmente o con aparato de control :

- bujías,
- cables de bujías,
- cabeza del distribuidor,
- hilo alta tensión bobina

Control de la alta tensión a velocidad motor de arranque :

- desconectar el cable de alta tensión, lado cabeza del distribuidor.
- poner el cable a 2 cm del bloque motor.

NOTA : NO TOCAR EL MODULO ELECTRONICO CON LA ALTA TENSION

MEDIDA

DIAGNOSTICO

Accionar el motor de arranque

La chispa de alta tensión es regular

M
A
L

BIEN

Verificar : carburación,
estado mecánico, motor,
calado inicial

Controlar alimentación del
módulo : **> 9,5 voltios**
Verificar la carga de la batería
Cargar la batería

BIEN

Medir la resistencia del
captador, puntos (4) y (5)
ohmmetro : **200 ± 50 Ω**
Si está mal, sustituirlo

BIEN

Si accesible

Verificar la distancia captador
/ volante motor (cala)
1 mm ± 0,5
Si está mal, cambiarlo

Si no es accesible

Verificar la tensión de salida
del captador volante motor
superior a 150 mV
(posición corriente alter-
nativa), sustituir si está mal

BIEN

Verificar la polaridad del
captador del volante motor (2
captadores idénticos no deben
atraerse), si está mal cambiar
el captador

BIEN

Limpiar la cara sensible del
captador

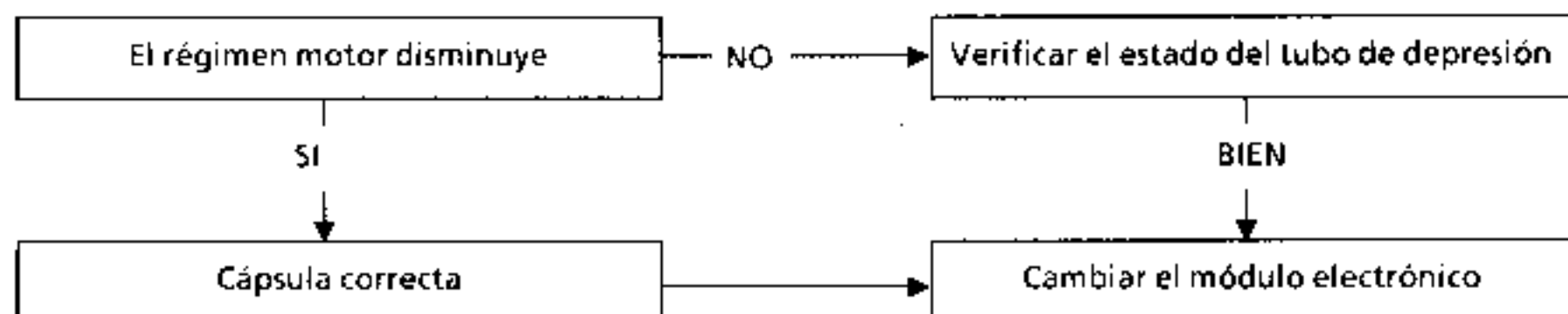
BIEN

Cambiar el captador

DIAGNOSTICO (continuación)

CONTROL ESTADO MECANICO CAPSULA DE DEPRESION

- Estabilizar el motor a 3 000 r.p.m.,
- Desconectar el tubo de depresión de la cápsula.



ENCENDIDO

Encendido electrónico integral

17

AFECTACION DE LOS MODULOS DE ENCENDIDO ELECTRONICO INTEGRAL

RENAULT 5

Vehículo	Motor	Curva	Tipo de módulo
1229 - 1249	C2J 713	RE 031	D
122B	C6J 750	RE 036	D
122B Suiza	C6J 728	RE 046	D
122B	840 26	RE 009	D

RENAULT SUPER 5 - EXPRESS

Vehículo	Motor	Curva	Tipo de módulo
B/C/F 402	C1J 768	RE 204	F
B/C/F 402 Alemania Austria	C1J 768	RE 211	F
B/C/F 402 DAI	C1J 780	RE 204	F
B/C/F 402	C1J 780	RE 211	F
B/C 403	C2J 780	RE 025	F - ZD
B/C 403	C2J 798	RE 450	F
B/C 403 TA	C2J 781 / C2J 789	RE 226	F - ZD
C 403 Suecia Suiza	C2J 788	RE 217	F - ZD
B/C 403 Suecia Suiza	C2J 789	RE 226	F
C 403	C2J 782 / C2J 784	RE 257	F - ZD
C 403	C2J 700	RE 254	F - ZD
C 405	C1J 782	RE 208 / RE 209	F
C 405 Suiza	C1J 784	RE 229	F
C 405	C1J 788	RE 209	F
B/C 407	C3J 700	RE 028	D
X 40 F	C1G 720	RE 450	F - ZD
X 40 F España	C1G 702	RE 450	F - ZD
S 40 F	C1G 722	RE 306	F - ZD
B/C 40 G	F2N 740	RE 232	F - ZD
B/C 40 J	C2J 782	RE 257	F - ZD
B/C 40 J	C2J 789	RE 026	F
B/C 40 K	F2N 742	RE 259	F - ZD
B/C/F 40 M	C2J 784	RE 257	F - ZD

AFECTACION DE LOS MODULOS DE ENCENDIDO ELECTRONICO INTEGRAL (CONTINUACION)

RENAULT CLIO

Vehículo	Motor	Curva	Tipo de módulo
X 572	E5F 710	RE 292	F - ZD
B/C 573	E6J 712	RE 252	F - ZD
B/C 573 TA	E6J 713	RE 267	F - ZD
B/C 574	F2N 770	RE 293	F - ZD
B 57 N	E5F 716	RE 292	F - ZD
B 57 P	E6J 718	RE 252	F - ZD

ENCENDIDO

Encendido electrónico integral

17

AFECTION DE LOS MODULOS DE ENCENDIDO ELECTRONICO INTEGRAL (CONTINUACION)

RENAULT 9/11

Vehículo	Motor	Curva	Tipo de módulo
L 422 B/C 372	C1J 715	RE 007 / RE 207	D - E - F
L 423 B/C 373 Alemania Arabia	C2J 768	RE 240	F
L 423 B/C/S 373	C2J 768	RE 254	F
L 423 B/C 373 TA	C2J 718	RE 026	D - E - F
L 423 B/C 373 DAI Arabia	C2J 718	RE 019 RE 240 RE 226	D - F F F
L 423 B/C 373	C2J 717	RE 025	D - E
L 423 B/C 373 DAI	C2J 717	RE 008 RE 042 RE 240	D D F
L 423 Alemania - Holanda Bélgica	C2J 720 / C2J 730	RE 257	F
L 423 B/C 373 Suiza	C2J 756 / C2J 757	RE 024	D - F
L 423 B/C 373	C2J 794	RE 450	F
L 423 B/C 373 Alemania Suiza	C2J 766	RE 217	E - F
L 423 B/C 373 TA Suiza	C2J 767	RE 026	E - F
L 425 B/C 375	C1J 760	RE 037	D - F
L 425 B/C 375	C1J 770	RE 208	F
L 425 B/C 375 Suiza	C1J 764	RE 206	F
L 426 B/C 376	F2N 700	RE 227 RE 256	E F
L 426 B/C 376 Suiza	F2N 704	RE 249	E - F
L 42 C B/C 37C	C2J 730	RE 257	F
L 42 D B/C 37 D	F2N 732	RE 259	F
L 42 L B/C 37 L	F2N 730	RE 234	F
L 42 N B/C 37 N	F2N 708	RE 232	F
L 42 S B/C/S 37 S	C1G 710	RE 450	F
L 42 R B/C 37 R	C2J 720	RE 257	F

AFECTACION DE LOS MODULOS DE ENCENDIDO ELECTRONICO INTEGRAL (CONTINUACION)

RENAULT 1B - RENAULT FUEGO

Vehículo	Motor	Curva	Tipo de módulo
1340 - 1350 - 1360 - 2350	847 20	RE 030	D
1341 - 1351 - 1361	A2M 723	RE 015	D
1341 - 1351 DAI	A2M 795	RE 014	D - F
1341 - 1351	A2M 795 / A2M 796	RE 045	D - F
1341 - 1351 España	A2M 795	RE 013	D
1342 - 1352 - 1362	A6M 725 / A6M 726	RE 010	D
1343 - 1353 - 1363	B29 10 / J6R 711 / J6R 716	RE 001	D - E
1343 - 1353 - 1363 Suiza	J6R 714 / J6R 715	RE 020 / RE 220	D - E
1345	807 27	RE 016	D
1345 - 1355	A5L 717 / A5L 718	RE 023	D - F
1365	A5L 750	RE 033	D
134A - 135A - 136A	A7L 752	RE 022	D
134B - 135B - 136B	J7T 718 / J7T 719	RE 239	F

RENAULT 19

Vehículo	Motor	Curva	Tipo de módulo
X 530	C1G 730	RE 450 / RE 306	F - ZD
L/B/C 533	F2N 720	RE 261	F - ZD
L/B 536	F2N 724	RE 234	F - ZD
X 537	E6J 700	RE 252	F - ZD
X 537 TA	E6J 701	RE 267	F - ZD
L/B/C 53 E	F2N 728	RE 275	F - ZD
L/B 53 H	C2J 776	RE 257	F - ZD
L/B/C 53 M	F2N 722	RE 272	F - ZD
L/B/C 53 P	C2J 772	RE 257	F - ZD

ENCENDIDO

Encendido electrónico integral

17

AFECTACION DE LOS MODULOS DE ENCENDIDO ELECTRONICO INTEGRAL (CONTINUACION)

RENAULT 20

Vehículo	Motor	Curva	Tipo de módulo
1277	829 702 / 829 703	RE 001	D
1279	851 700 / 851 701	RE 001	D
1277 Suiza	J6R 704 / J6R 705	RE 020	D
1277 DAI	J6R 708 / J6R 709	RE 001	D

RENAULT 21

Vehículo	Motor	Curva	Tipo de módulo
L 481 - K 481 - S 481 - B 481 - L 481 - B 481 DAI	F2N 712 / F2N 716	RE 234	F - ZD captador decalado a + 4° para Finlandia
L 482 - K 482 - S 482	F2N 710	RE 232	F
L 482 - K 482 - S 482 - B 482	F2N 754	RE 282	F - ZD
L 48 M - K 48 M	F2N 750	RE 258	F - ZD
L 48 N - K 48 N	F2N 752	RE 259	F
L 48 J - K 48 J - B 48 J	F2R 702	RE 232	F - ZD
L 489 DAI	J6R 758 / J6R 759	RE 001	F
L 48 D - B 48 D	C2J 770	RE 278 / RE 308	F - ZD
L 484 - B 484 - K 484	F2N 758	RE 282	F - ZD

RENAULT 25

Vehículo	Motor	Curva	Tipo de módulo
B 297 Suiza	J6R 760	RE 020 / RE 220	D - F
B 297	J6R 706 / J6R 707	RE 243 / RE 276	E - F - ZD
B 297 DAI	J6R 762 / J6R 763	RE 201 / RE 001	F - ZD
B 29 B	J7T 708	RE 239	F
B 297	J6R 706	RE 291	F - ZD

AFECTACION DE LOS MODULOS DE ENCENDIDO ELECTRONICO INTEGRAL (CONTINUACION)

RENAULT ESPACE

Vehículo	Motor	Curva	Tipo de módulo
J112 S112	J6R 234	RE 001 / RE 201	D - E - F
	J6R 234 / J6R 236	RE 020 / RE 220	D - E - F
	J6R 734	RE 243 / RE 001	F - ZD

RENAULT TRAFIC MASTER

Vehículo	Motor	Curva	Tipo de módulo
TXX8 - PXX8	F1N 720	RE 235	F - ZD con limitación de régimen a 5500 r.p.m.
QXX2 - RXX2 - TXX2 - PXX2 - VXX2	J5R	RE 250	F - ZD
PXX8 DAI	F1N 722	RE 235	F captador decalado - 4° con limitación de régimen a 5500 r.p.m.
TXX8	F1N 724	RE 260	ZD

Control de las curvas con una estación de diagnóstico o con un M.S. 760 o un RX3 y una bomba de depresión
Los regímenes de control están con ± 100 r.p.m. sobre el vehículo

1) Motor atmosférico

Curva	Cápsula desconectada						Control depresión
	Régimen en r.p.m.	Avance en grados	Régimen en r.p.m.	Avance en grados	Régimen en r.p.m.	Avance en grados	Hacer variar la depresión de 0 a 300 mb manteniendo el régimen a : 4 550 \pm 100 r.p.m. El avance debe variar un valor superior a :
RE 001	850	8 a 12	1 550	10 a 15	4 050	26 a 30	7
RE 007	650	2 a 5	1 550	2 a 7	4 050	20 a 26	4
RE 008	750	0 a 4	1 550	6 a 11	4 050	24 a 29	7
RE 010	850	9 a 13	1 550	12 a 16	4 050	24 a 29	11
RE 013	950	0 a 5	1 550	10 a 15	4 050	24 a 30	6
RE 014	950	0 a 5	1 550	4 a 10	4 050	24 a 30	6
RE 015	650	6 a 10	1 550	9 a 14	4 050	19 a 25	5
RE 019	650	5 a 8	1 550	9 a 12	4 050	22 a 26	10
RE 020	850	6 a 9	1 550	9 a 12	4 050	22 a 29	4
RE 024	750	5 a 9	1 550	5 a 9	4 050	19 a 24	8
RE 025	750	7 a 9	1 750	15 a 23	4 050	24 a 30	7
RE 026	650	5 a 8	1 550	12 a 18	4 050	22 a 27	10
RE 028	750	5 a 11	1 550	8 a 14	4 050	20 a 26	10
RE 030	750	9 a 12	1 550	8 a 13	4 050	24 a 28	8
RE 031	650	9 a 12	1 550	14 a 18	4 050	27 a 32	9
RE 042	750	7 a 9	1 550	4 a 7	4 050	21 a 29	7
RE 045	750	7 a 10	1 550	3 a 8	4 050	16 a 24	5
RE 201	850	9 a 11	1 550	12 a 14	4 050	27 a 30	7
RE 204	650	9 a 11	1 550	13 a 15	4 050	26 a 29	10
RE 207	650	2 a 4	1 550	4 a 6	4 050	21 a 26	4
RE 211	650	3 a 11	1 550	5 a 7	4 050	20 a 23	12
RE 217	750	0 a 2	1 550	12 a 14	4 050	25 a 30	8
RE 220	850	7 a 9	1 550	10 a 12	4 050	23 a 28	4
RE 225	750	7 a 9	1 550	12 a 14	4 050	26 a 30	8
RE 226	650	5 a 7	1 550	11 a 18	4 050	22 a 26	10
RE 227	650	3 a 7	1 550	3 a 9	4 050	25 a 29	12
RE 232	750	5 a 9	1 550	8 a 12	4 050	26 a 29	8

1) Motor atmosférico (continuación)

Curva	Cápsula desconectada						Control depresión
	Régimen en r.p.m.	Avance en grados	Régimen en r.p.m.	Avance en grados	Régimen en r.p.m.	Avance en grados	Hacer variar la depresión de 0 a 300 mb manteniendo el régimen a : 4 550 ± 100 r.p.m. El avance debe variar un valor superior a :
RE 234	750	3 a 5	1 550	7 a 9	4 050	24 a 27	15
RE 235	750	0 a 2	1 550	1 a 3	4 050	21 a 25	11
RE 239	750	10 a 12	1 550	10 a 13	4 050	18 a 21	10
RE 240	650	5 a 8	1 550	0 a 3	4 050	22 a 24	14
RE 243	850	9 a 12	1 550	13 a 16	4 050	28 a 31	6
RE 249	650	7 a 9	1 550	5 a 9	4 050	25 a 28	13
RE 250	750	10 a 12	1 550	10 a 13	4 050	37 a 40	8
RE 252	750	13 a 18	1 550	8 a 13	4 050	24 a 28	6
RE 254	650	7 a 9	1 550	9 a 12	4 050	28 a 30	10
RE 256	650	5 a 7	1 550	1 a 5	4 050	22 a 26	12
RE 257	750	7 a 9	1 550	0 a 4	4 050	21 a 23	10
RE 258	750	0 a 1	1 550	1 a 3	4 050	15 a 23	10
RE 259*	750	7 a 9	1 550	3 a 9	4 050	23 a 27	8
RE 260	750	0 a 1	1 550	5 a 8	4 050	25 a 29	8
RE 261*	750	0 a 9	1 550	4 a 10	4 050	18 a 23	6
RE 267**	750	13 a 18	1 550	8 a 13	4 050	24 a 28	10
RE 272*	750	0 a 9	1 550	7 a 10	4 050	21 a 24	6
RE 275*	750	0 a 1	1 550	1 a 3	4 050	15 a 23	16
RE 276	750	9 a 15	1 550	10 a 13	4 050	24 a 26	8
RE 278	750	7 a 9	1 550	9 a 13	4 050	28 a 32	5
RE 282*	750	0 a 9	1 550	4 a 10	4 050	18 a 23	6
RE 287	750	13 a 18	1 550	8 a 13	4 050	24 a 28	8
RE 291	750	9 a 5	1 550	10 a 13	4 050	26 a 29	9
RE 292	750	5 a 10	1 550	6 a 11	4 050	23 a 27	14
RE 293	750	0 a 4	1 550	7 a 12	4 050	23 a 28	10
RE 306	750	4 a 8	1 550	11 a 17	4 050	25 a 31	12
RE 308	750	8 a 12	1 550	7 a 9	4 050	24 a 28	12
RE 450	750	5 a 7	1 550	11 a 17	4 050	26 a 30	14

* Temperatura de agua superior a 70°C, correcciones desconectadas.

** Stárter metido, correcciones desconectadas.

2) Motor turbo

Curva	Capsula desconectada		Presión sobre cápsula + 0,2 1 bares 0				Control depresión
							Hacer variar la depresión de 0 a 300 mb manteniendo el régimen a : 4 550 ± 100 r.p.m. El avance debe variar un valor superior a :
RE 009	650	9 a 13	1 550	18 a 22	4 050	14 a 18	10
RE 016	650	8 a 15	1 550	0 a 4	4 050	15 a 23	15
RE 022	650	8 a 15	1 550	8 a 12	4 050	14 a 19	4
RE 023**	650	8 a 15	1 550	0 a 2	4 050	13 a 19	7
RE 033	650	10 a 16	1 550	21 a 26	4 050	16 a 23	6
RE 036	650	6 a 13	1 550	6 a 11	4 050	11 a 17	8
RE 037 **	650	6 a 10	1 550	4 a 8	4 050	17 a 23	5
RE 046	650	6 a 13	1 550	5 a 9	4 050	9 a 14	6
RE 206	650	6 a 10	1 550	0 a 4	4 050	23 a 27	3
RE 208	650	6 a 10	1 550	4 a 8	4 050	21 a 25	6
RE 209	650	6 a 10	1 550	4 a 8	4 050	21 a 25	6
RE 229	650	6 a 10	1 550	0 a 4	4 050	20 a 24	0

** Punto de control válido solamente para módulos tipo D.

3) Curvas específicas

Los controles de las curvas siguientes se efectúan en asociación con la referencia RENIX. En caso de fallo de un módulo, es imperativo sustituirlo por la misma referencia RENIX, al no ser estos módulos intercambiables.

Curva	Cápsula desconectada						Control depresión
	Régimen en r.p.m.	Avance en grados	Régimen en r.p.m.	Avance en grados	Régimen en r.p.m.	Avance en grados	Hacer variar la depresión de 0 a 300 mb manteniendo el régimen a : 4 550 ± 100 r.p.m. El avance debe variar un valor superior a :
RE 232* <small>ref S 100 600 232</small>	750	5 a 9	1 550	8 a 12	4 050	26 a 29	8
RE 232* <small>ref S 100 940 232</small>	850	5 a 11	1 550	8 a 12	4 050	27 a 30	8
RE 232* <small>ref S 100 946 232 ref S 100 946 233</small>	850	5 a 11	1 550	4 a 8	4 050	23 a 26	8
RE 234* <small>ref S 100 600 234</small>	750	3 a 5	1 550	7 a 9	4 050	24 a 27	15
RE 234* <small>ref S 100 940 234</small>	750	0 a 5	1 550	4 a 9	4 050	21 a 27	15
RE 234* <small>ref S 100 946 234</small>	750	0 a 5	1 550	0 a 4	4 050	17 a 19	15

* Desconectar imperativamente la toma de corrección del avance.