

NORME INTERNATIONALE

ISO 9102

Première édition
1990-07-15

Véhicules routiers — Moteurs à combustion interne à allumage par compression — Porte- injecteurs vissés, types 24, 25 et 26

*Road vehicles — Compression-ignition engines — Screw-in injection nozzle holders,
types 24, 25 and 26*



Numéro de référence
ISO 9102 : 1990 (F)

Avant-propos

L'ISO (Organisation internationale de normalisation) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation (comités membres de l'ISO). L'élaboration des Normes internationales est en général confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique créé à cet effet. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO participent également aux travaux. L'ISO collabore étroitement avec la Commission électrotechnique internationale (CEI) en ce qui concerne la normalisation électrotechnique.

Les projets de Normes internationales adoptés par les comités techniques sont soumis aux comités membres pour vote. Leur publication comme Normes internationales requiert l'approbation de 75 % au moins des comités membres votants.

La Norme internationale ISO 9102 a été élaborée par le comité technique ISO/TC 22, *Véhicules routiers*.

© ISO 1990

Droits de reproduction réservés. Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ni utilisée sous quelque forme que ce soit et par aucun procédé, électronique ou mécanique, y compris la photocopie et les microfilms, sans l'accord écrit de l'éditeur.

Organisation internationale de normalisation
Case postale 56 • CH-1211 Genève 20 • Suisse

Imprimé en Suisse

Véhicules routiers — Moteurs à combustion interne à allumage par compression — Porte-injecteurs vissés, types 24, 25 et 26

1 Domaine d'application

La présente Norme internationale prescrit les caractéristiques dimensionnelles nécessaires au montage de porte-injecteurs dans les moteurs à combustion interne à allumage par compression (moteurs diesel).

L'emplacement des tubulures d'arrivée et de retour de combustible n'est pas défini, car il varie suivant le cas d'emploi.

La présente Norme internationale est applicable aux porte-injecteurs vissés des types 24, 25 et 26.

2 Dimensions et tolérances

2.1 Porte-injecteur vissé avec écran thermique intégral, type 24

Les dimensions et tolérances du porte-injecteur avec écran thermique intégral, type 24, sont données à la figure 1 et dans le tableau 1.

2.2 Porte-injecteurs sans écran thermique

2.2.1 Porte-injecteur vissé, type 25

Les dimensions et tolérances du porte-injecteur sans écran thermique, type 25, sont données à la figure 2 et dans le tableau 1.

2.2.2 Porte-injecteur vissé, type 26

Les dimensions et tolérances du porte-injecteur sans écran thermique, type 26, sont données à la figure 3 et dans le tableau 1.

3 Autres spécifications

Les dimensions et les exigences non prescrites dans la présente Norme internationale sont laissées au choix du constructeur.

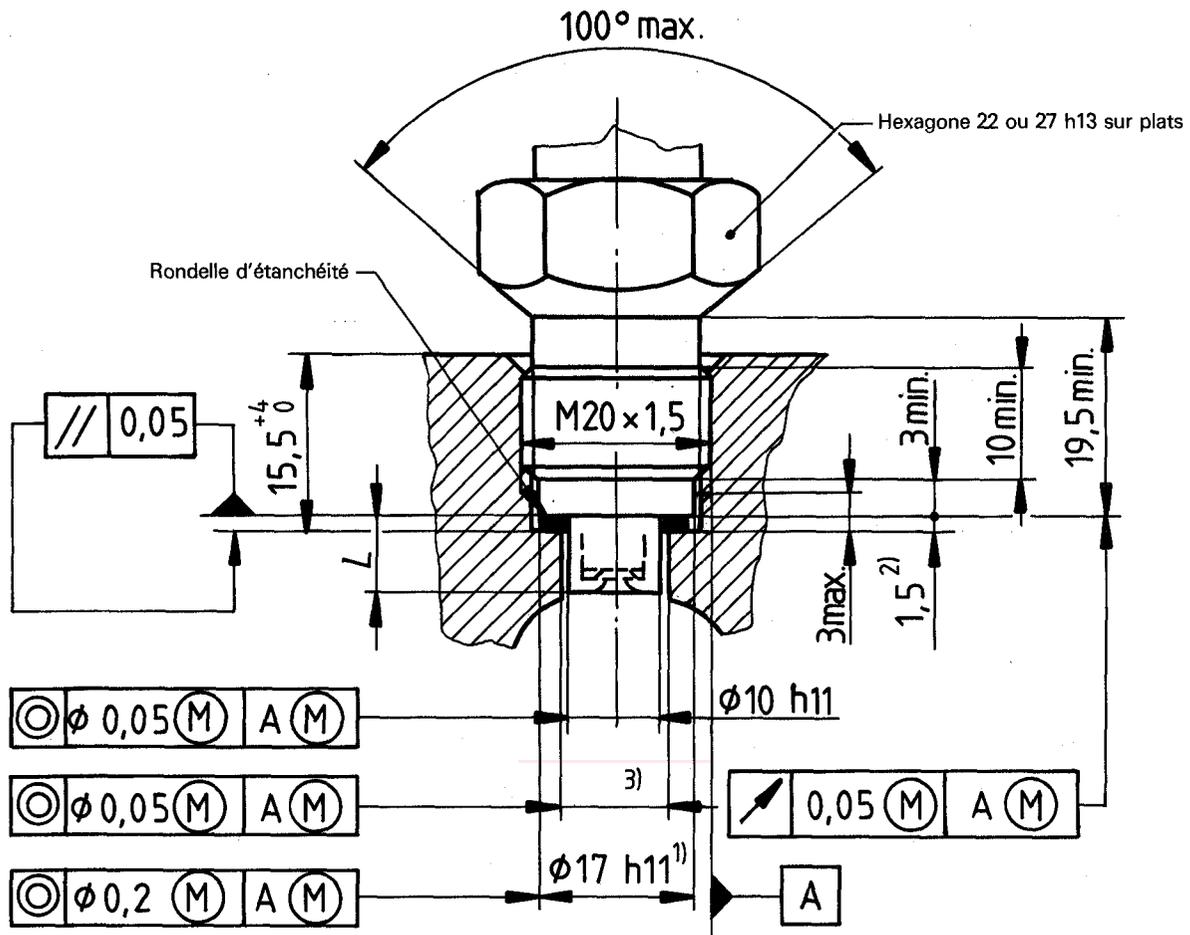


Figure 1 — Porte-injecteur vissé, type 24

Tableau 1

Dimensions en millimètres

Type de porte-injecteur	L ± 0,2
24	3,5 ou 8 ou 13
25	8 ou 13
26	7

1) Lorsque le montage ne peut se faire que dans un espace exigü, ce diamètre de tige peut être réduit à 15 h11, mais un accord dans ce sens doit intervenir entre le fabricant de porte-injecteurs vissés et le fabricant de moteurs.

2) Avec tolérances commerciales (avant serrage).

3) La détermination de ce diamètre dans la culasse est laissée à l'initiative du constructeur. À cet effet, la valeur maximale pour le diamètre de l'écran thermique, qui est donnée comme résultat du principe du maximum de matière (M) et de la valeur maximale de la tolérance du trou dans la culasse, doit être prise en considération. Le jeu doit être minime pour faciliter le refroidissement de l'injecteur.

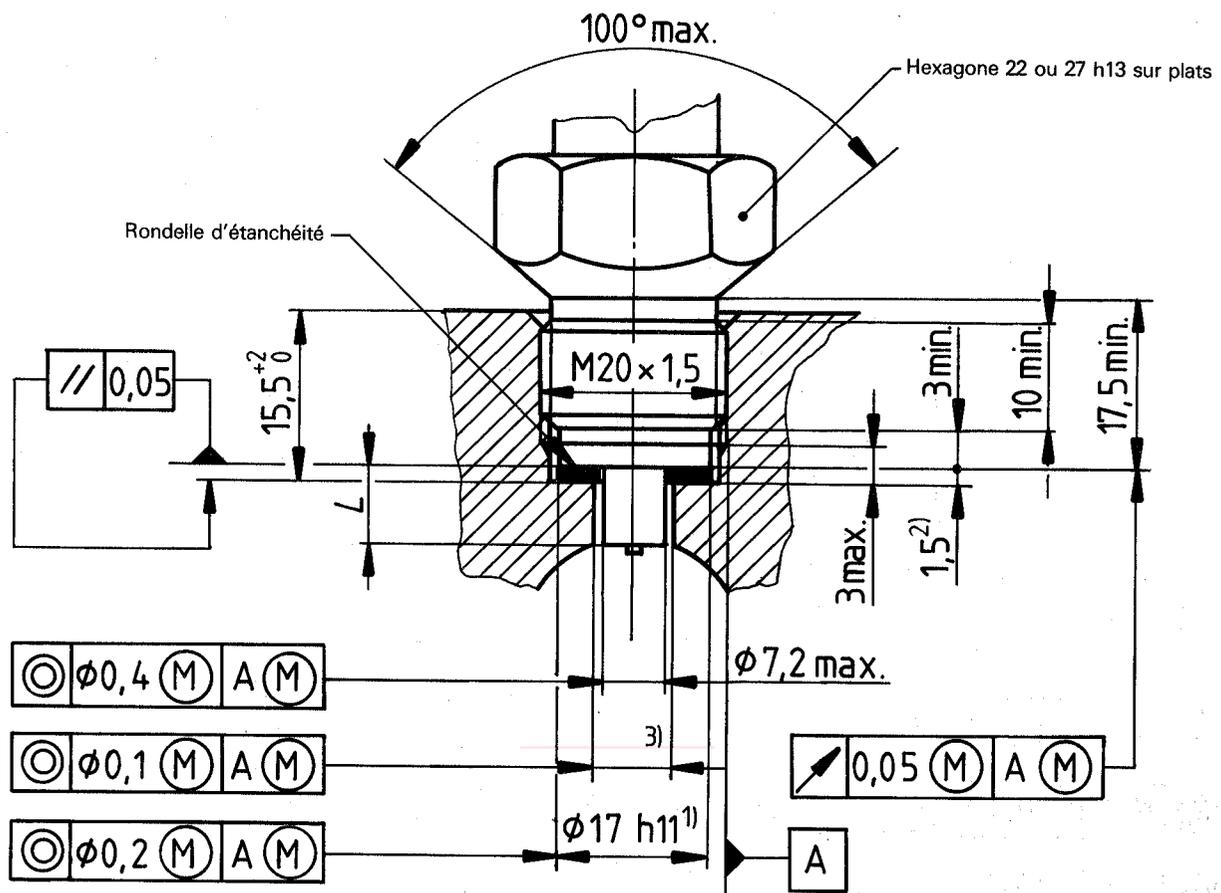


Figure 2 — Porte-injecteur vissé, type 25

1) Lorsque le montage ne peut se faire que dans un espace exigu, ce diamètre de tige peut être réduit à 15 h11, mais un accord dans ce sens doit intervenir entre le fabricant de porte-injecteurs vissés et le fabricant de moteurs.

2) Avec tolérances commerciales (avant serrage).

3) La détermination de ce diamètre dans la culasse est laissée à l'initiative du constructeur. À cet effet, la valeur maximale pour la tige de l'injecteur, qui est donnée comme résultat du principe du maximum de matière (M) et de la valeur maximale de la tolérance du trou dans la culasse, doit être prise en considération. Le jeu doit être minime pour faciliter le refroidissement de l'injecteur.

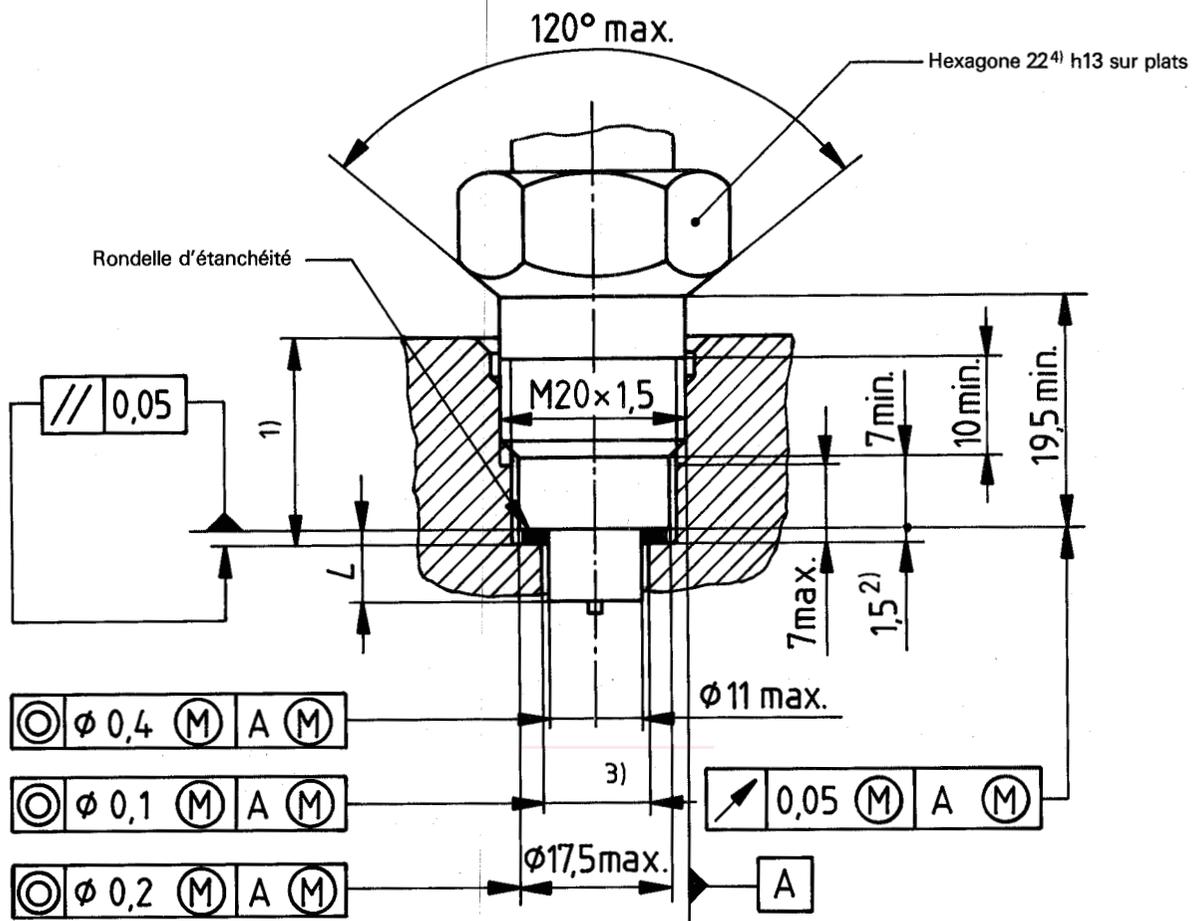


Figure 3 — Porte-injecteur vissé, type 26

1) La profondeur maximale du trou dans la culasse doit être choisie pour s'assurer qu'il n'y a aucune interférence avec la fin du filetage de l'injecteur. La valeur minimale d'engagement du filetage doit être compatible avec le couple de serrage recommandé.

2) Avec tolérances commerciales (avant serrage).

3) La détermination de ce diamètre dans la culasse est laissée à l'initiative du constructeur. À cet effet, la valeur maximale pour la tige de l'injecteur, qui est donnée comme résultat du principe du maximum de matière (M) et de la valeur maximale de la tolérance du trou dans la culasse, doit être prise en considération. Le jeu doit être minime pour faciliter le refroidissement de l'injecteur.

4) Provisoirement, un hexagone de 21 mm peut être utilisé.