

ALPINE - RENAULT

MODELE: V6 GT

D 500

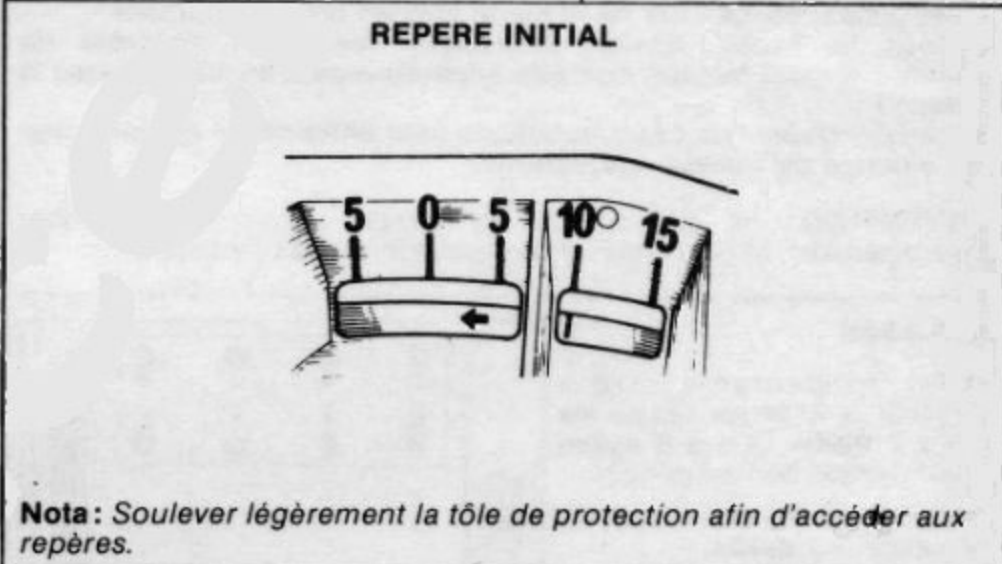
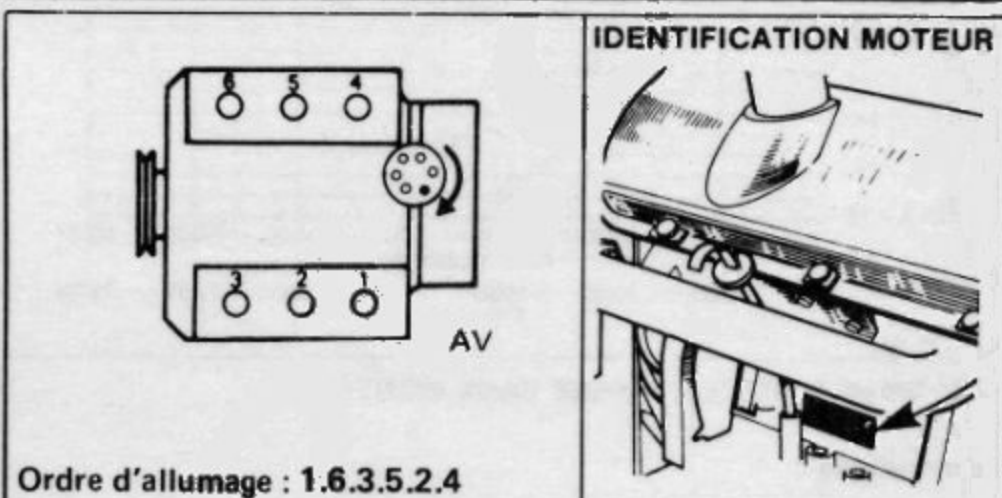
MOTEUR (type) : Z6W

Codification	Z6W - A - 700
Affectation	
Cylindrée cm ³	2849
Puissance KW (ch)-tr/min	116 (160) / 5750
Couple daNm/tr/min	23 / 3500
Température d'huile degré°	80
Pression d'huile bar-tr/min	2,2 / 900
Pres.hui.Régi.Ralent. bar-tr/min	4,4 / 4000
Pression de compression bar	

Modèle	ALPINE - RENAULT
Version	V6 GT
Type (s) mines (usine)	D500
Boîte de vitesses	BVM 5
Vitesse pour 1000 tr/min Km/h	39,27
Vitesse maxi. Km/h	235
Consommations 90	7
Conventionnelles 120	7,9
En L. aux 100 km cycle urbain	14,7

ALIMENTATION

Pression Pompe Essence	mbar	340 à 400		
Régime ralenti	tr/min	800 à 850		
Régime Ralenti accéléré	tr/min			
CARBURATEUR	marque	SOLEX		
	type	34 TBIA	35 CEEI	
	repère	838	839	
	affectation			
	corps	1	1er	2ème
Flotteur : Pos. haute (H)	mm	38,5 *2	38,5 *3	
: Pos. basse (B)	mm			
: Poids	g			
Diamètre du pointeau	mm	1,5	1,7	
Pression admis. Pointeau	mbar			
Buse d'air ou Venturi		28	27	27
Centreur de mélange				
Gicleur principal		130	145	145
Ajutage d'automatisme		145	150	150
Tube d'émulsion				
Gicleur de ralenti		42	47,5	47,5
Calibre d'air de ralenti				
Gicleur Pompe de Reprise		50	60	
Course Pompe de Reprise	mm	5	à came	
Gicleur de CO constant		35		
Enrichisseur de puissance		80		
Papillon : position ralenti	mm(°)	4,40 *1	0°45'	0°45'
ouvert. posit.	mm(°)			
Volet : entrebail. pneumat.	mm			
ouvert. dénoyage	mm			
GAZ D'ÉCHAPPEMENT	CO%	1 à 1,5		
	CO2%	≥10		



ALLUMAGE

BOUGIES	marque-type	EYQUEM	803 4JS
	marque-type		
	marque-type		
	marque-type		
Ecartement des électrodes mm	0,65 ± 0,05		
Couple de serrage daNm	1,7 à 2		
BOBINE	marque	BOSCH	
	type	—	
Primaire Ω	—		
Secondaire Ω	—		
Additionnelle Ω	—		
FAISCEAU HT Ω	—		

Équipement électrique

BATTERIE	Tens./débit V-A/h	12-50
DEMARREUR	marque	PARIS - RHONE
	type	D 9 E 81
Tension de démarrage V	9 mini	
Puissance W (ch)	1500 (2)	
ALTERNATEUR	marque	PARIS - RHONE
	type	A 14 N 76
Tension - Débit V-A	14 - 105	
Résistance induit (stator) Ω	0,1	
Résistance inducteur (rotor) Ω	3,3	
REGULATEUR	marque	PARIS - RHONE
	type	Electronique incorporé
Tension de régulation V	13,5 à 14,8	

Allumeur

Marque	BOSCH
Type	
Affectation	
Ecart.RupteursContact mm	Allumage transistorisé
Angle de came degré	
Dwell pourcentage	sans contact
Condensateur capacité µF	
Calage statique °/avantPMH	15
Calage initial °/avantPMH-tr/min	15 ± 1/800 *4
Courbe	R340 J18

REMARQUES

*1 ORF : 2°30'
*2 Référence du calibre : 71644007 SOLEX
*3 Référence du calibre : 71644037 SOLEX
*4 Dépression débranchée.

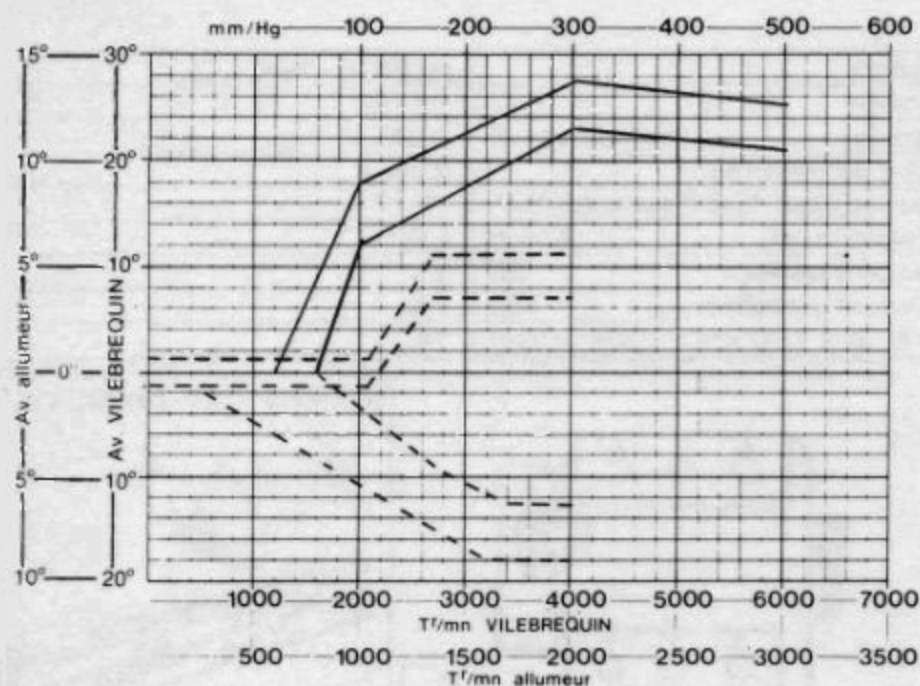
DIVERS

Organe concerné	Opération à effectuer	Fiche technique à consulter
Allumage transistorisé	Recherche de pannes	Page complém. n° 9
	Contrôle des courbes sur banc d'allumeur	Page complém. n° 15
Carburation	Contrôle et réglage du dispositif de départ à froid	Voir fiche Peugeot 604 SL

COURBES D'AVANCE

AVANCE CENTRIFUGE : _____
 AVANCE DEPRESSION : _____

R340 - J18



ALLUMAGE TRANSISTORISE SANS CONTACT

Précautions

- Ne jamais débrancher de fil haute tension moteur tournant.
- Tout fil haute tension débranché lors d'un contrôle de fonctionnement moteur, doit être impérativement en contact avec la masse.
- Le non-respect de ces précautions peut entraîner la détérioration du système d'allumage transistorisé.

ATTENTION: ne pas utiliser de lampe témoin pour vérifier l'enroulement de l'allumeur; il ne supporterait pas l'intensité.

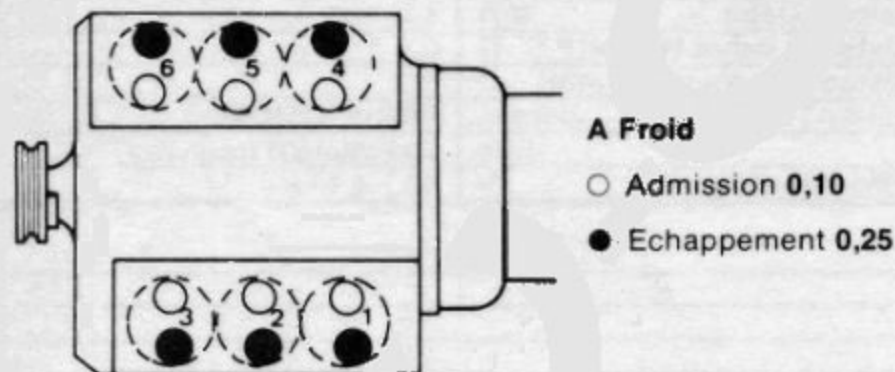
CULASSE

- En respectant l'ordre prescrit, presser toutes les vis à 2 daNm puis à 6 daNm pour comprimer les joints.
- Desserrer la vis n°1 et la resserrer à 2 daNm
- Répéter sur chaque vis cette opération dans l'ordre.
- Puis serrer angulairement à 114°.

Resserage

Presserrage à 2 daNm ± serrage angulaire 115°

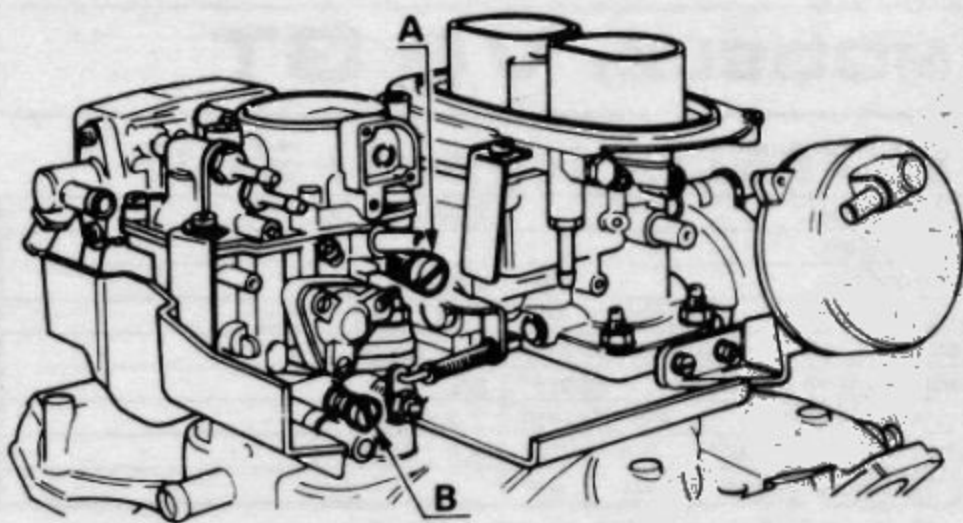
METHODE DE REGLAGE DU JEU DES SOUPAPES



Mettre piston n° 1 au P.M.H.	Régler les culbuteurs	
1ère position Temps allumage <i>Nota: Repère poulie en face 0 culbuteurs du cylindre n° 5 en bascule</i>	Adm. ○ Cyl. 1 Cyl. 2 Cyl. 4	Echap. ● Cyl. 1 Cyl. 3 Cyl. 6
2ème position Fin echap. début adm. <i>Nota: Culbuteurs cyl. n° 1 en bascule - repère poulie en face 0 ceci correspond à un tour complet depuis position 1</i>	Cyl. 3 Cyl. 5 Cyl. 6	Cyl. 2 Cyl. 4 Cyl. 5

CARBURATION

REGLAGE DU RALENTI ET DE LA TENEUR EN CO

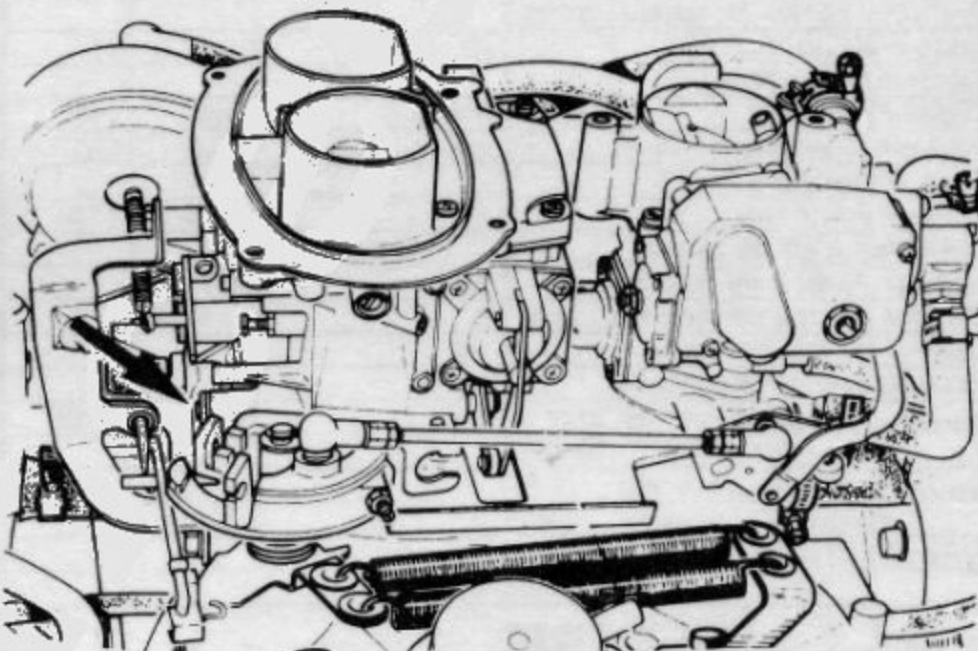


Nota: Pour rectifier une vitesse de ralenti, agir uniquement sur la vis de volume A du carburateur 34 TBIA.

Réglage

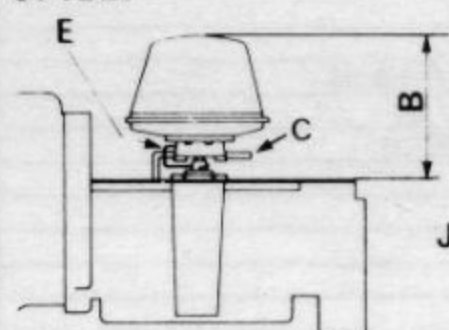
- Tourner la vis (A) pour amener la vitesse entre 800 et 850 tr/mn.
- Tourner la vis (B) pour obtenir 1 à 1,5 % de CO.
- Tourner à nouveau la vis (A) pour ramener le régime ralenti entre 800 et 850 tr/mn.
- Répéter ces deux dernières opérations de façon à obtenir en même temps 800 à 850 tr/mn et 1 à 1,5 % de CO.

Nota: En cas de difficulté de réglage du ralenti, vérifier que le dispositif de réaspiration des vapeurs d'huile comporte un embout gicleur de raccordement vissé dans le collecteur d'admission (flèche) de diamètre 1,5 mm. Un diamètre plus grand que 2 mm pourrait créer des instabilités de régime.



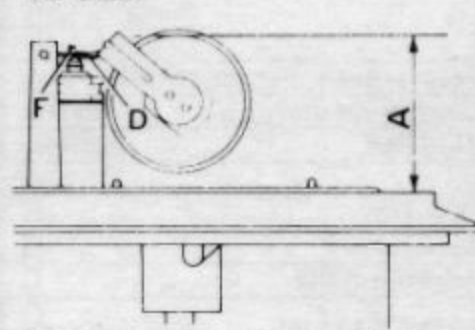
NIVEAU DES FLOTTEURS

34 TBIA



- Dessus de cuve en position horizontale, joint en place, bille du pointeau enfoncée, la cote B doit être de 38,5 ± 1 mm
- Réglage par torsion de la languette C.

35 CEEI



- Dessus de cuve en position horizontale, joint enlevé, bille du pointeau comprimée, la cote A prise à l'extérieur du cordon d'étanchéité et le bord supérieur du flotteur doit être de 38,5 ± 1 mm. Réglage par torsion de la languette D.

Nota: l'agrafe E (34 TBIA) doit être orientée, étrier côté système de départ à froid.

L'agrafe F (35 CEEI) doit être placée vers les entrées d'air de chaque corps du carburateur.

ORIENTATION DE L'AJUTAGE D'AUTOMATICITE

Type 35 CEEI: Fixe et perpendiculaire par rapport au bras du diffuseur (voir figure ci-contre).

Type 34 TBIA: Démontable et sans orientation particulière.

