

ALPINE-RENAULT

MODELE : V6 GT TURBO

D 501

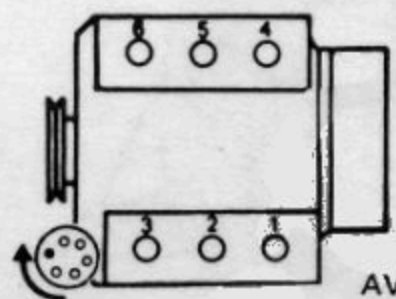
MOTEUR (type) : Z7U

Codification	Z7U 730
Affectation	
Cylindrée	cm ³ 2458
Puissance	KW(ch)-tr/min 147 (200) / 5750
Couple	daNm/tr/min 29,6 / 2500
Température d'huile	degré° 80°
Pression d'huile	bar-tr/min 4,4 / 4000
Pres.hui.Régim.Ralent.	bar-tr/min 2,2 / 900
Pression de compression	bar

Modèle	ALPINE V6
Version	GT Turbo
Type	mines (usine) D 501
Boîte de vitesses	BVM 5
Vitesse pour 1000 tr/min	Km/h
Vitesse maxi.	Km/h 260,9
Consommations	90 6,4
Conventionnelles	120 8,1
En L. aux 100 km	cycle urbain 12,8

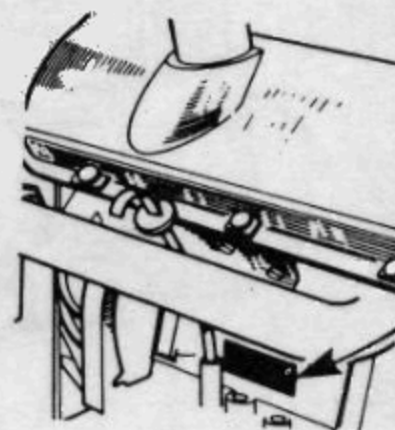
ALIMENTATION

Pression Pompe Essence	mbar	250 ± 300
Régime ralenti	tr/min	700 ± 25 *2
INJECTION		
marque	INJECTION "R"	
type	Electronique	
Boîte papillon		
marque	SOLEX	
type		
repère		
Pompe d'alimentation		
tension V	12	
Pression mbar	300	
débit l/h	130	
Capteur de température d'air		
	0°	254 ± 266
Résistances à :	20°	283 ± 297
	40°	315 ± 329
Régulateur de pression		
Pression avec dépression nulle	300 ± 20	
Press. avec dépress.	500 mbar	250 ± 20
Injecteurs		
type		
tension V	12	
résistance	2,5 ± 0,5	
Calculateur		
	RENIX	
type	S 100 802 102	
GAZ D'ECHAPPEMENT		
CO %	1 ± 0,25	
CO2%	≥ 10	



Ordre d'allumage : 1.6.3.5.2.4

IDENTIFICATION MOTEUR



REPERE INITIAL

PAS DE CALAGE INITIAL

déterminé par le boîtier

électronique d'injection

ALLUMAGE

BOUGIES	marque-type	EYQUEM *4	805 LJSP
	marque-type		
	marque-type		
	marque-type		
Ecartement des électrodes	mm	0,65 ± 0,05	
Couple de serrage	daNm	1 ± 1,3	
BOBINE			
	marque	Module de puissance allumage	
	type	RENIX	
Primaire	Ω	0,4 ± 0,8	
Secondaire	Ω	2000 ± 12000	
Additionnelle	Ω	150 ± 50	
Doigt de distributeur	Ω	800 ± 1300	
	Ω		

Equipement électrique

BATTERIE	Tens./débit V-A/h	12 / 50
DEMARREUR		
	marque	PARIS - RHONE
	type	D 9E 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 ± 14,8

Allumeur

Marque	RENIX *3		
Type			
Affectation			
Ecart. Rupteurs Contact	mm	Electronique intégré	
Angle de came	degré		
Dwell	pourcentage	au boîtier d'injection	
Condensateur	capacité μF		
Calage statique	%avant PMH	*1	
Calage initial	%avant PMH-tr/min	*1	
Courbe		*1	

REMARQUES

- *1 Déterminé par le boîtier électronique d'injection.
- *2 Non réglable.
- *3 Couplé au système d'injection.
- *4 Pour déposer les bougies du côté droit, il est nécessaire de déposer le conduit d'air du turbo.
- Pour déposer les bougies du côté gauche il est nécessaire de déposer le tuyau de graissage du turbo.

DIVERS

Organe concerné	Opération à effectuer	Fiche technique à consulter
Allumage A.E.I.	Description, fonctionnement, conseils	Pages complémentaires n° 5, 6, 7 ; (Fin de tome 3)
	Recherche de pannes	
Culasse/Soupapes	Serrage/réglage	R25 V6 B298
Injection R	Description, fonctionnement	Pages complémentaires n° 20, 21 (Fin de tome 3)

COURBES D'AVANCE

AVANCE CENTRIFUGE : _____
 AVANCE DEPRESSION : _____

MODULE DE PUISSANCE D'ALLUMAGE

• Le boîtier d'injection RENAULT possède les courbes d'avance d'allumage et envoie un signal de commande (5 volts) au module de puissance allumage.

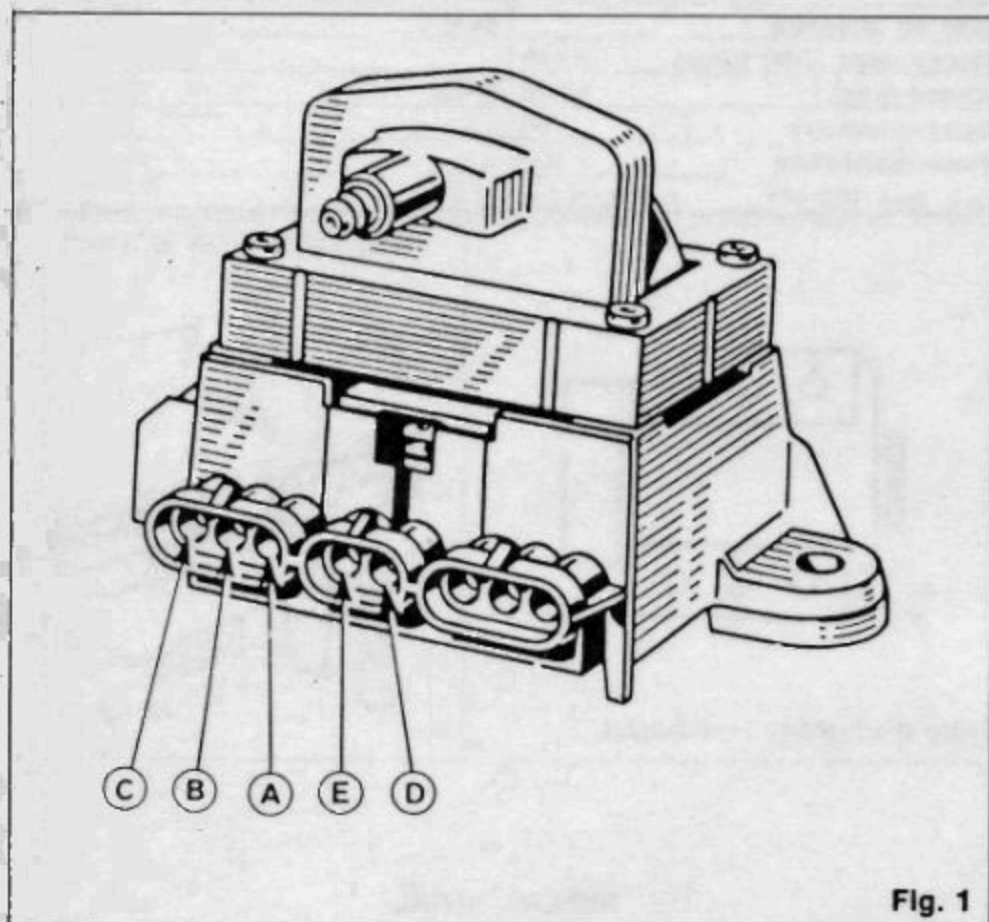


Fig. 1

Légende :

Connecteur 3 voies

A : + batterie

B : masse

C : tachymètre

Connecteur 2 voies

D : masse de commande

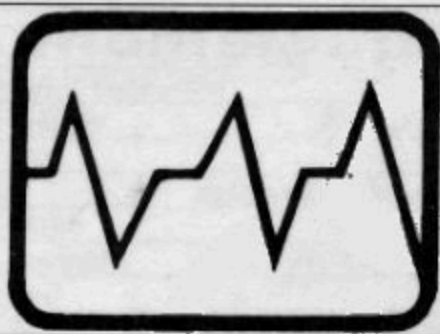
E : signal de commande

Voir le tableau de recherche de pannes dans les pages complémentaires 20-21 du tome 3.

VOYANT DEFECT ELECTRONIQUE

• Si le voyant situé au tableau de bord s'allume en roulant, celui-ci signale une anomalie dans le système d'injection.

Nota : contact mis; moteur à l'arrêt, le voyant doit être allumé, il s'éteint dès que le moteur tourne.



Potentiomètre de richesse de ralenti

• Mesurer la résistance du potentiomètre sur son connecteur :

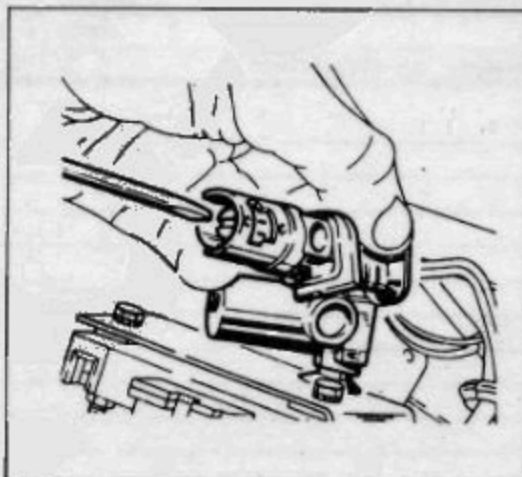
Résistance minimum = 200 Ω
 (sens anti-horaire).

Résistance maximum = 10000 Ω
 (sens horaire).

• Rotation maximale du potentiomètre.

= 270° $\pm$ 5

• Sinon remplacer le potentiomètre.



Nota : Si pour une rotation mini-maxi de la vis on ne peut obtenir une richesse correct :

Débrancher le tuyau de réaspiration des gaz sur le couvercle de culasse. Si la richesse diminue de plus de 1 %, il faut remplacer l'huile moteur.

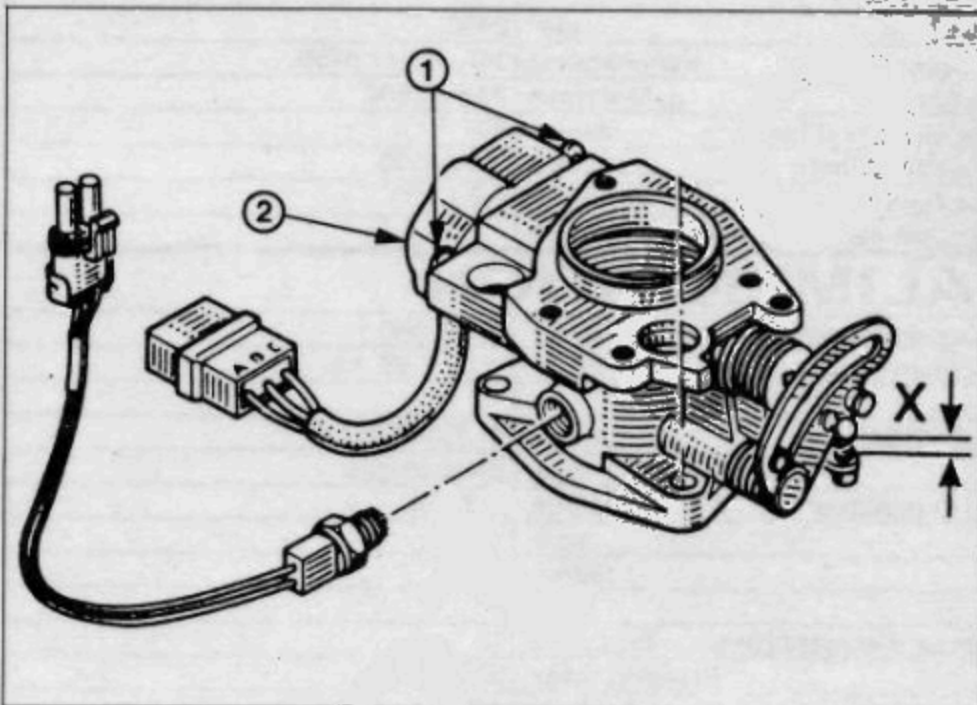
ATTENTION : AUCUN REGLAGE DU REGIME DE RALENTI N'EST POSSIBLE.

BOITIER PAPILLON SOLEX

REGLAGE DU CONTACTEUR PIED LEVE - PLEINE CHARGE

• A l'aide d'un jeu de cales, puis d'un ohmmètre contrôler le bon fonctionnement du contacteur :

- 1 : Ralenti : pied levé, ouverture du papillon inférieur à (X) = 1 mm.
- 2 : Charge partielle : ouverture du papillon supérieur à (X) = 1,2 mm.
- 3 : Pied à fond ouverture de papillon supérieur à 70° (pige de $\varnothing$ 22 mm entre papillon et corps).



POSITION OUVERTURE PAPILLON	RESISTANCE ENTRE LES BORNES EN OHMS (Ω)	
	A et B	B et C
1	0	infini
2	infini	infini
3	infini	0

• Sinon régler après avoir débloqué les vis (1) en orientant dans un sens ou dans un autre le boîtier papillon (2).

TURBO-COMPRESSEUR

CONTROLE DU REGULATEUR DE PRESSION DE CHARGE

• Non réglable. Si défaillance remplacer le turbo-compresseur.

Méthode de contrôle

• Effectuer le branchement comme sur le schéma ci-contre avec l'outillage RENAULT préconisé.

• Le comparateur est fixé sur un pied magnétique.

• Au repos étalonner le comparateur à "0".

• Envoyer de l'air jusqu'à lire sur le comparateur un déplacement de 0,38 mm. Dans cette position lire le manomètre :

950 à 980 mbar

• Si la pression relevée est hors tolérances, il est nécessaire de remplacer l'ensemble boîtier régulateur (1).

