

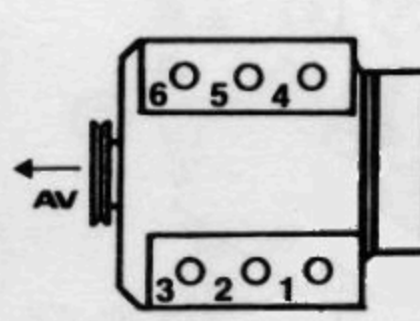
MODELE : 25 V6 TURBO
(03/90 →)
MOTEUR (type) : Z7U-A700

Affectation	FRANCE - EUROPE
Cylindrée cm ³	2458
Rapport volumétrique	8 : 1 *2
Puissance maxi KW(ch)-tr/mn	151 (205) / 5500
Couple maxi daNm-tr/mn	29 / 2500
Température d'huile degré°	80
Pression d'huile - régime bar-tr/mn	2,2 / 900
Pression d'huile - régime bar-tr/mn	4,4 / 4000
Compression bar	

Modèle	25
Version	V6 TURBO / BACCARA TURBO
Type mines	B 29G
Boîte de vitesses types	UN1 (5V)
Vitesse pour 1000 tr/min Km/h	38,26 (5°)
Vitesse maxi. Km/h	233
Consommations 90	7,6
Conventionnelles 120	9,6
En L. aux 100 km cycle urbain	14,7

INJECTION

MARQUE	BENDIX
TYPE	ELECTRONIQUE "R" - Multipoints
Calculateur électronique	Renix/Bendix S 101 716 101
POMPE A ESSENCE *4 Pression bars	3
Régulateur de pression bars	2,5 (Dépression nulle)
bars	2 (Dépression branchée 500 mbars)
Débit mini pompe l/h	110
Capteur *6 temp. eau *3 KΩ/°C	0,28 ÷ 0,30 / 20° ± 1
KΩ/°C	0,38 ÷ 0,40 / 80° ± 1
Capteur *6 temp. air Ω/°C	250 ÷ 270 / 0
Ω/°C	283 ÷ 297 / 20
Ω/°C	315 ÷ 329 / 40
Sonde à oxygène à 850° mV	625 ÷ 1100 mélange riche
mV	0 ÷ 80 mélange pauvre
Capteur de vitesse Rés. Ω	≈ 200
entrefer mm	1 ± 0,5
Contacteur ouverture papill. (Ω)	0° / 0
"Pied levé - (Ω)	1,2 mm / ∞
Pleine charge / Résistance (Ω)	+ 70° / 0
Catalyseur type	Tri fonctionnel
rep.	C18
Injecteurs *5 V/Ω	12 / 2,5 ± 0,5
Boîtier papillon Marque	SOLEX
Type	Simple corps Ø 55 mm
Repère	984
Vanne de régulation de régime de ralenti - Alimentation V	12
Système anti évaporation	Canister ROCHESTER
Régime ralenti 700 ± 50 (non réglable) *3	
%CO	< 0,5 (non réglable)

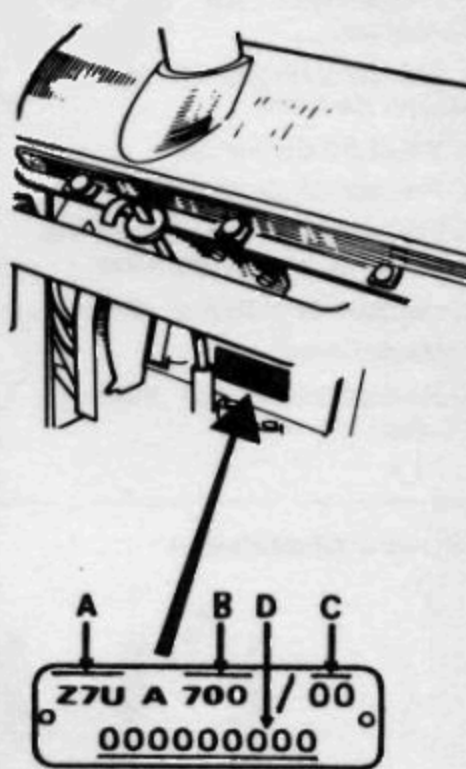


ORDRE D'ALLUMAGE : 1-6-3-5-2-4

PAS DE CALAGE INITIAL NI DE CONTROLE DE DEVELOPPEMENT DE COURBE D'AVANCE

(Déterminé par le calculateur injection et allumage).

1) IDENTIFICATION MOTEUR



A = Famille moteur
B = Type moteur
C = Indice moteur
D = Numéro de fabrication*

SURALIMENTATION

TURBO-COMPRESSEUR marque	GARETT
type	T3
PRESSOSTAT *8 mbars/Ω	< 1300 / 0
mbars/Ω	≥ 1300 / ∞
Electrovanne de pilotage	SEM *9
Dépression ouverture *10 mbar	200 ± 20
Pression pleine charge régime	2250 ÷ 3750
sur route mbar	1860 ÷ 1920
Déplacement tige réglage mm	0,38 / 4
Pression ouverture statique mbars	320 ÷ 480

ALLUMAGE

BOUGIES marque-type	EYQUEM 805 LJSP
	NGK BP7 EFS
Ecartement des électrodes mm	0,6 ÷ 0,70
Couple de serrage mm	1,5 ÷ 2
Module de puissance allumage	avec détection de cliquetis *7

REMARQUES

RAPPEL : Le signe ÷ remplace la préposition "à".

- *1 AEI = Allumage Electronique Intégral (sans réglage) : géré par le calculateur électronique d'injection
- *2 Essence sans plomb I.O. mini 95.
- *3 Pour une température d'eau de 80° ÷ 100°.
- *4 Elle est située contre le longeron arrière droit ainsi que le filtre à essence (à remplacer tous les 50 000 Kms).
- *5 Ils dépendent directement du calculateur électronique.
- *6 Les capteurs sont de marque Bendix type CTP.
- *7 Le détecteur de cliquetis est situé sous le régulateur de pression.
- *8 Il est situé sous le support de filtre à air.
- *9 Elle régule la pression de suralimentation par l'intermédiaire du calculateur.
- *10 Valve de dérivation.

Equipement électrique

BATTERIE Tens./débit/capacité	12 / 50
DEMARREUR marque	VALEO
type	D9E 100
Intensité à pignon bloqué A	600
Couple à pignon bloqué daNm	1,1
ALTERNATEUR marque	PARIS RHONE
type	A14 N124
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

DIVERS

Organe concerné	Opération à effectuer	Fiche technique à consulter
Allumage AEI	Description, fonctionnement, conseils Recherche de pannes	Pages complémentaires 5-6-7 (fin de tome 3)
Injection "R"	Description, fonctionnement	Pages complémentaires 20-21 (fin de tome 3).

CAPACITES

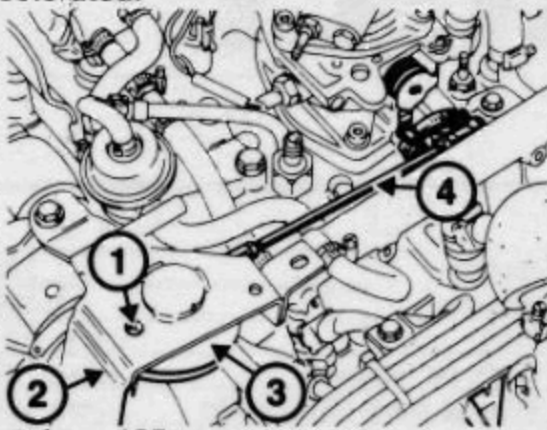
Réservoir	72
Huile moteur	7,5
Circuit refroidissement	9,7
Huile B.V.	3

POUR TOUT RENSEIGNEMENT COMPLEMENTAIRE CONCERNANT L'INJECTION "R" VEUILLEZ CONSULTER NOTRE NOUVEAU MANUEL DIAGNOSTIC-MAINTENANCE

Réglage de la commande d'accélérateur

- Contrôler par l'orifice (1) que le plot sur le renvoi du câble (3) n'est pas en appui sur le support métallique (2).
- En effet, si la longueur de la biellette (4) est correcte, il devra y avoir un jeu de 3 mm au moins entre le plot et le support métallique. Pour ce faire, on donne une valeur de pré-réglage de la longueur de la biellette :

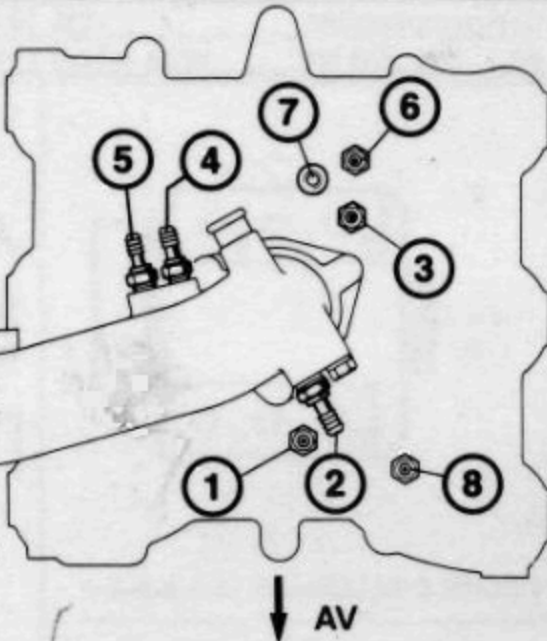
Longueur entre axes des deux rotules : 185 mm.



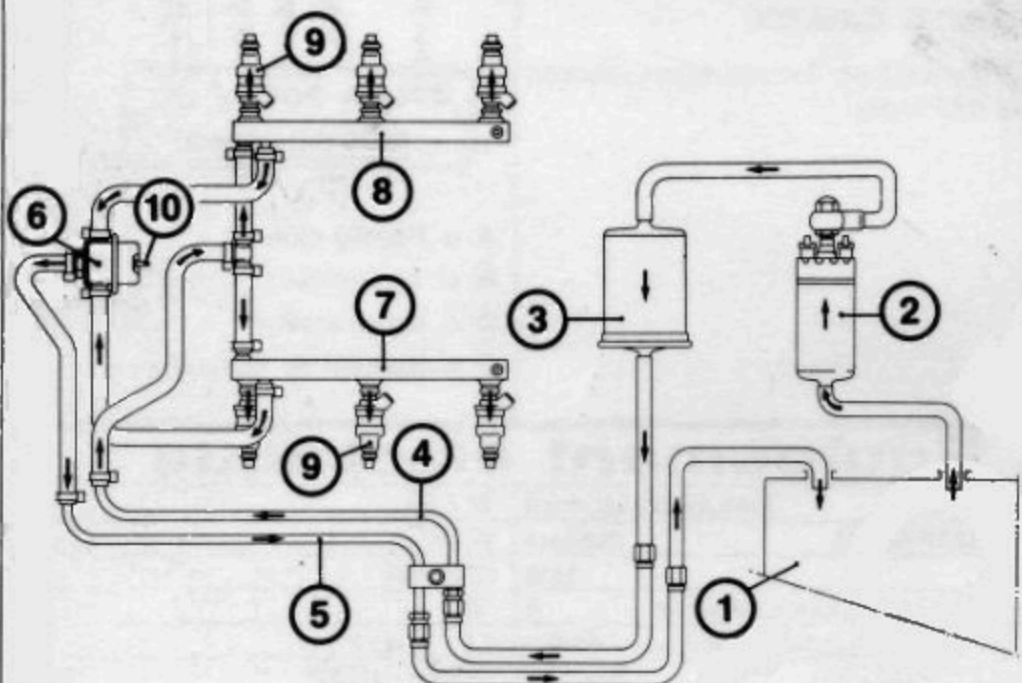
Circuit pneumatique

Raccords :

1. Régulateur de pression d'essence.
2. Indicateur de pression turbo au tableau de bord.
3. Valve de dérivation.
4. Pressostat de sécurité.
5. Electrovanne de pilotage de la pression de suralimentation.
6. Capteur de pression absolue.
7. Master vrac.
8. Réaspiration des vapeurs d'huile.



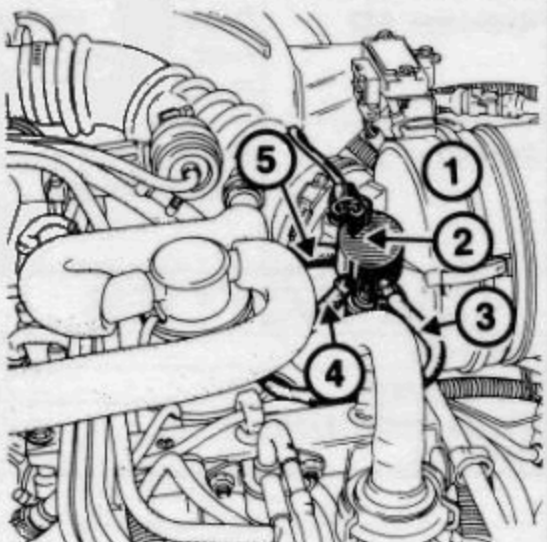
Circuit d'alimentation



1. Réservoir
2. Pompe à essence
3. Filtre à essence
4. Canalisations d'alimentation
5. Canalisations retour.
6. Régulateur de pression
7. Pompe d'injection gauche.
8. Rampe d'injection droite
9. Injecteurs
10. Info pression air collecteur.

Electrovanne de pilotage de la pression de suralimentation (Vanne "SEM")

1. Filtre à air
2. Electrovanne de pilotage de la pression de suralimentation.
3. Liaison avec le boîtier régulateur de la pression de suralimentation.
4. Liaison avec la partie supérieure du boîtier papillon.
5. Liaison avec la sortie du filtre à air.

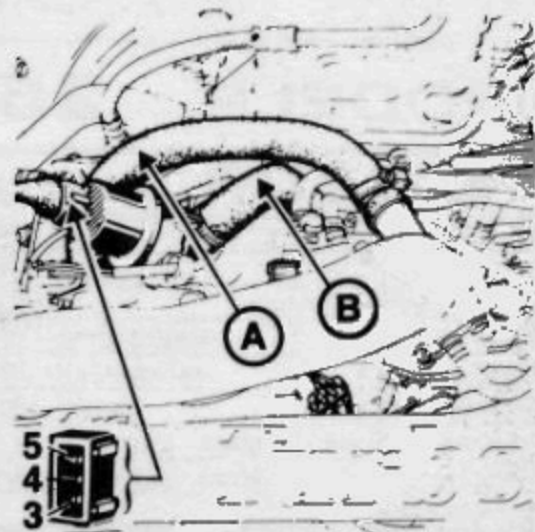


Vanne de régulation du régime ralenti (Contrôles)

- La vanne de régulation du régime de ralenti peut être contrôlée de plusieurs façons.

Contrôle visuel moteur tournant :

- Lorsque la régulation de ralenti est conforme, on pourra, en débranchant le conduit d'air (A) sur la vanne, vérifier que :
- La vanne se ferme si l'on crée une prise d'air sur le collecteur d'admission.
- la vanne s'ouvre, si l'on pince le conduit d'air (B) entre vanne et collecteur.



(Pour constater la rotation du boisseau dans la vanne il pourra être nécessaire sur certains modèles de déposer la vanne de sa fixation).

Contrôle du fonctionnement sous tension

(Le connecteur de la vanne doit être débranché).

- Alimenter la borne 4 en 12 volts.
- Mettre à la masse un court instant :

a) la borne 3 : la vanne doit se fermer (le régime ralenti doit baisser nettement).

b) la borne 5 : la vanne doit s'ouvrir (le régime doit s'élever à plus de 2000 tr/mn).

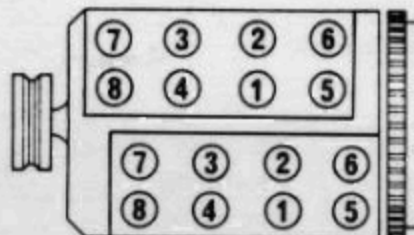
Contrôle de l'alimentation moteur en marche

- Soulever la protection de caoutchouc et prendre la tension entre la masse et les bornes du connecteur de manière suivante :

- masse et borne 4 : 12 V
- masse et borne 3 ou 5 : suivant l'appareil utilisé la tension sera continue entre 0 et 12 V ou cyclique variant de 0 à 12 V.

SERRAGE CULASSE

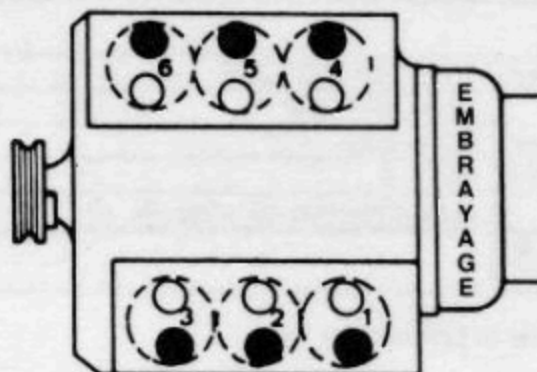
- Joint de culasse neuf.
- Culasse à 6 mdaN dans l'ordre indiqué sur la figure (compression du joint).
- Desserrage.
- Presserrage à 2 mdaN puis serrage angulaire de 127° toujours dans l'ordre prescrit.
- Régler le jeu des soupapes.
- Mettre le moteur à température : 2000 tr/mn pendant 15 mn.



RESSERRAGE CULASSES

- A froid (après 6 h d'arrêt minimum).
- Resserrage complémentaire angulaire de 25°.

REGLAGE DU JEU DES SOUPAPES



A froid

- Admission 0,10
- Echappement 0,25

Mettre piston n° 1 au P.M.H.	Régler les culbuteurs	
1) Temps d'allumage Repère poulie en face 0 Culbuteurs du cylindre n° 5 en bascule	Adm. Cyl. 1 Cyl. 2 Cyl. 4	Echap. Cyl. 1 Cyl. 3 Cyl. 4
2) Effectuer un tour moteur Fin échapp. début adm. Culbuteurs cyl. n° 1 en bascule - repère poulie en face 0	Cyl. 3 Cyl. 5 Cyl. 6	Cyl. 2 Cyl. 4 Cyl. 5