

RENAULT

MODELE : 25 V6 Baccara/TX

(88 →)

MOTEUR (type) : Z7W 700*3

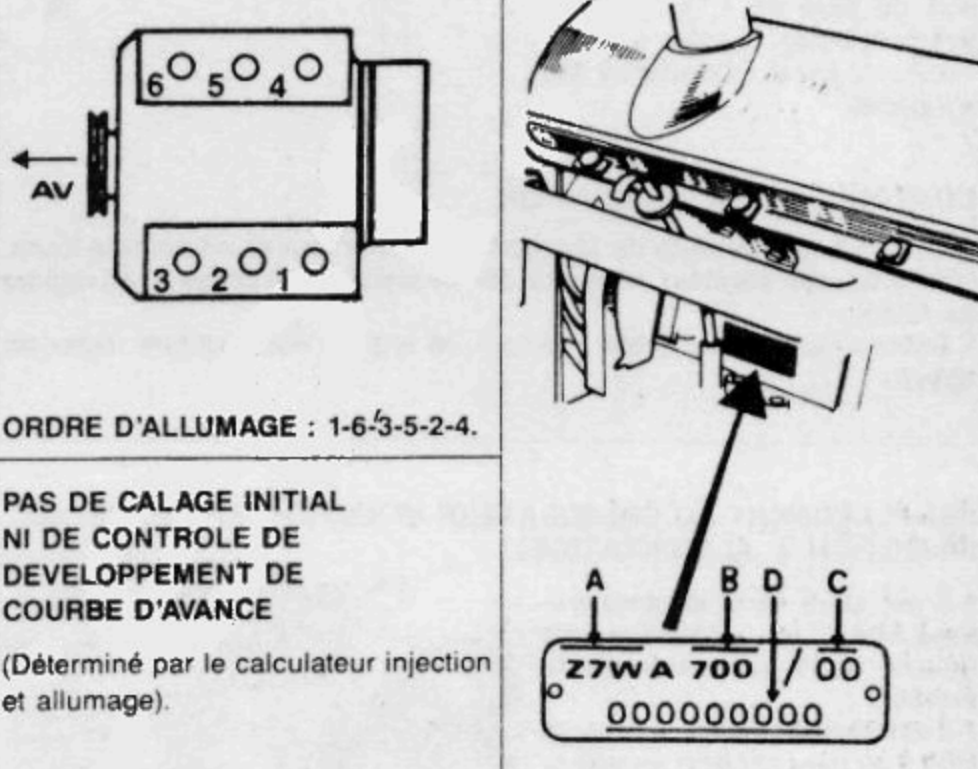
Affectation	FRANCE - EUROPE
Cylindrée	cm ³ 2850
Rapport volumétrique	9,5 *2
Puissance maxi	KW(ch)-tr/mn 115 (160) / 5400
Couple maxi	daNm-tr/mn 23 / 2500
Température d'huile	degré° 80°
Pression d'huile - régime	bar-tr/mn 1 / 750
Pression d'huile - régime	bar-tr/mn 4 / 5500
Compression	bar

Modèle	25
Version	V6 INJECTION
Type	mines (usine) B 293 - 05/02
Boîte de vitesses	types UN 1
Vitesse pour 1000 tr/min	Km/h 212
Vitesse maxi.	Km/h 38,26 (5*)
Consommations	90 7,1
Conventionnelles	120 9
En L. aux 100 km	cycle urbain 13,9

INJECTION

MARQUE	RENIX ou BENDIX
TYPE	ELECTRONIQUE
Calculateur électronique	Renix - Bendix S 100 802 101
POMPE A ESSENCE	V 12
Pression au ralenti	bars 2,6 avec dépression
	bars 3 sans dépression
Débit mini	l/h 130
CAPTEUR Temp. eau *6	KΩ/°C 3,06 ÷ 4,04 / 20 ± 1 *4
	KΩ/°C 0,30 ÷ 0,36 / 80 ± *4
CAPTEUR Temp. air *6	Ω/°C 7469 ÷ 11970 / 0
	Ω/°C 3061 ÷ 4045 / 20
	Ω/°C 1289 ÷ 1654 / 40
POTENTIOMETRE de richesse	Ω 200 mini
au ralenti	Ω 10000 max
Capteur de vitesse Rés.	Ω 200
entrefer	mm 1 ± 0,5
POTENTIOMETRE DE CHARGE	*5
Régulateur de pression	bars 3 ± 0,2 (dépression nulle)
	bars 3,5 ± 0,2 (dépression 500 mbars)
INJECTEURS	V/Ω 12 / 2,5 ± 0,5
Boîtier papillon	Marque SOLEX
	Type Simple corps Ø 55 mm
	Repère 919
Vanne régulation de régime	BOSCH
de ralenti alimentation	V 12
Régime ralenti	T/mn 700 ± 25 (non réglable)
% CO	1,5 ± 0,5

1) IDENTIFICATION MOTEUR



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).

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

ALLUMAGE *1

BOUGIES	marque-type EYQUEM C72LJSP
Ecartement des électrodes	mm 0,75 ÷ 0,95
Couple de serrage	daNm 1,5 ÷ 2
Module de puissance allumage	avec détection de cliquetis *7

REMARQUES

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

- *1 AEI - Allumage Electronique Integral (sans réglage).
- *2 Indice d'Octane I.O. ≥ 98.
- *3 Il existe une version dépolluée de ce moteur avec pot catalytique à 3 voies et sonde à oxygène (sonde Lambda). La puissance est ramenée à 110 KW (153 ch.)/5400 Tmn.
- *4 Mesure prise entre les bornes du capteur de température.
- *5 Le réglage s'obtient par orientation du contacteur sur le boîtier papillon après avoir desserré les vis de fixation.
- *6 Les capteurs d'air et d'eau sont du type C.T.N. (coefficient de température négatif).
- *7 Les courbes d'allumage sont intégrées dans le calculateur d'injection.

Equipement électrique

BATTERIE	Tens./débit/capacité	12-50
DEMARREUR	marque	VALEO
	type	D9E81
Tension de démarrage	V	9 mini
Puissance	W(ch)	1500
ALTERNATEUR	marque	VALEO
	type	A14N76 A14N60
Tension - Débit	V-A	14-105 14/90
Résistance induit (stator)	Ω	0,1
Résistance inducteur (rotor)	Ω	3,3
REGULATEUR	marque	VALEO
	type	Electronique incorporé
Tension de régulation	V	13,5 ÷ 14,8

DIVERS

Organe concerné	Opération à effectuer	Fiche technique à consulter
Allumage AGI	Description, fonctionnement, conseils Recherche de pannes	Pages complémentaires 5-6-7 (fin du tome 2)
Injection "R"	Description, Fonctionnement	Pages complémentaires 20-21 (fin du tome 3)
Vanne de régulation	Contrôle fonctionnement	R25V6 Turbo (86 →)

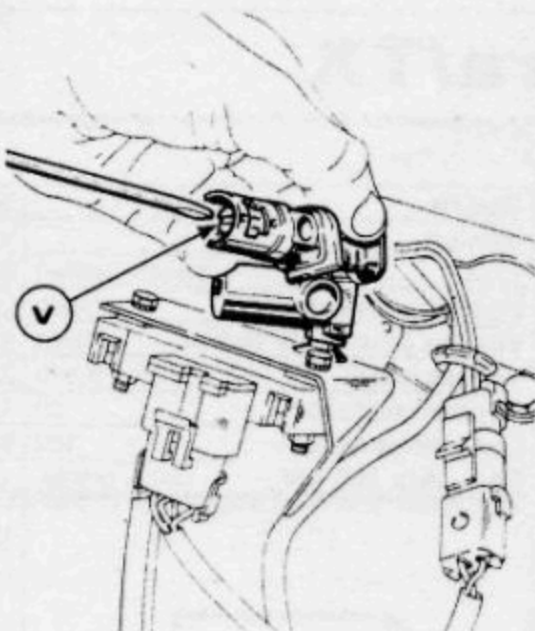
CAPACITES

RESERVOIR ESSENCE	l 72
HUILE MOTEUR	l 6
CIRCUIT REFROIDISSEMENT	l 9,5
HUILE B.V.	l 3

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

REGLAGE DU POURCENTAGE DE CO

- Le moteur Z7W-700 est équipé d'une vanne de régulation de ralenti. La vis de réglage de régime (réglage de ralenti) n'existe plus.
- Aucun réglage du régime n'est possible.
- Moteur à température de fonctionnement, à l'aide d'un analyseur de gaz régler le % de CO : $1,5 \pm 0,5$ en agissant sur la vis V. Le réglage terminé, obturer la vis V en plaçant un bouchon d'inviolabilité.
- Réf. Renault : 7101.200.832.
- Si la valeur désirée n'est pas obtenue, débrancher le tuyau de réaspiration des gaz sur le couvre culasse. Si le % de CO diminue de plus de 1 %, changer éventuellement l'huile moteur. Vérifier le jeu et l'étanchéité des soupapes.

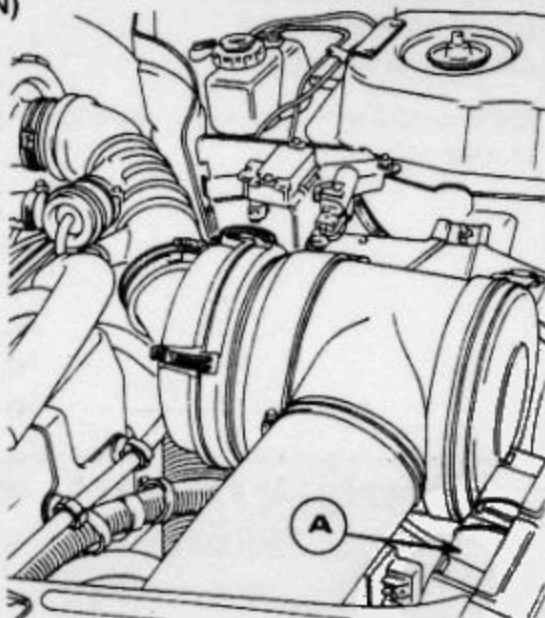


CONTROLE DE LA REGULATION

- Moteur à température de fonctionnement, brancher un compte-tours. Débrancher un injecteur, le régime doit se stabiliser de nouveau au régime de ralenti.
- Débrancher un deuxième injecteur, le régime doit toujours rester au ralenti.

REPLACEMENT DU CALCULATEUR INJECTION ET DES RELAIS (INJECTION + ALIMENTATION)

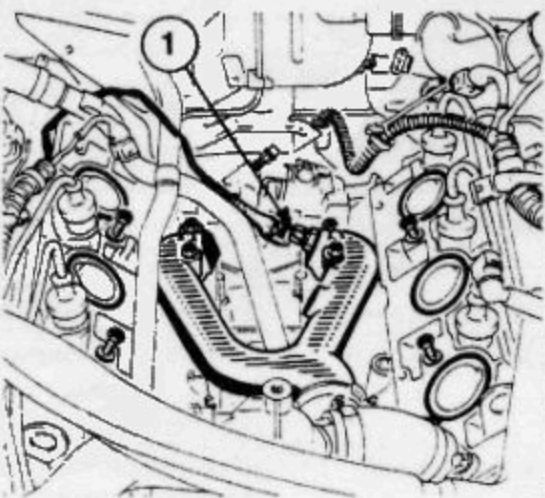
- Il est situé dans le compartiment moteur sur le côté d'avant gauche dans un boîtier qui le protège.
- Il est nécessaire de déposer le filtre à air pour accéder au boîtier calculateur (A).
- Basculer l'agrafe. Retirer le boîtier et l'ouvrir.
- Déposer le connecteur multi broche du calculateur ainsi que ceux des relais.



CAPTEUR DE TEMPERATURE D'EAU

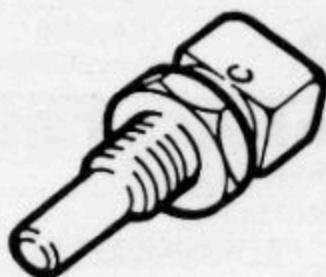
Remplacement

- Moteur froid. Pour accéder au capteur, il est nécessaire de déposer le boîtier papillon et le collecteur d'admission. Débrancher le connecteur électrique du capteur de température d'eau.
- Dévisser le capteur (1) et obturer rapidement l'orifice de la pompe à eau pour éviter la perte de liquide de refroidissement. Au remontage, ne pas oublier de purger le circuit de refroidissement moteur chaud et de faire l'appoint nécessaire.



Contrôle

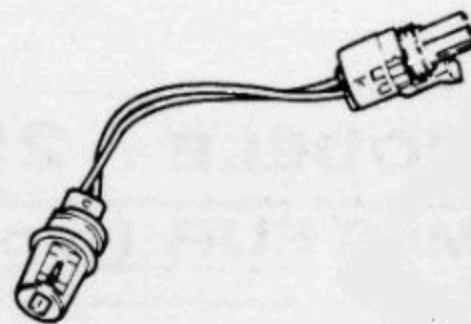
- Mesurer la résistance de la sonde en fonction de la température. Attendre ≈ 10 mn, sonde déposée.



Température °C	20 $\pm$ 1	80 $\pm$ 1	90 $\pm$ 1
Résistance Ω	3 061 à 4 045	301 à 367	212 à 273

CAPTEUR TEMPERATURE

- Mesurer la résistance de la sonde, en fonction de la température de l'air ambiant. Un thermomètre doit être placé dans l'entrée d'air du filtre.
- La valeur de la résistance entre 0 et 40°C est pratiquement linéaire (voir tableau de valeurs).



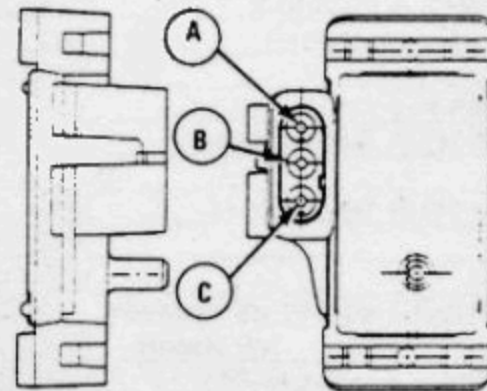
Température °C	0 $\pm$ 1	20 $\pm$ 1	40 $\pm$ 1
Résistance Ω	7 469 à 11 970	3 061 à 4 045	1 289 à 1 654

CAPTEUR DE PRESSION ABSOLUE

- Il est situé sur le passage de roue avant gauche.

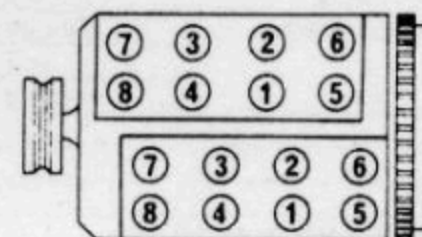
Coefficient de pression absolue

- Contrôler le tuyau à dépression et ses connexions.
- Vérifier la présence du calibrage ($\varnothing 1,2$ mm).
- Contrôler la continuité de la borne A du connecteur du capteur à la borne 17 du connecteur du calculateur injection.
- Contrôler la masse du calculateur aux bornes 1 - 2 et 10 du connecteur par rapport à une masse franche.



SERRAGE CULASSES

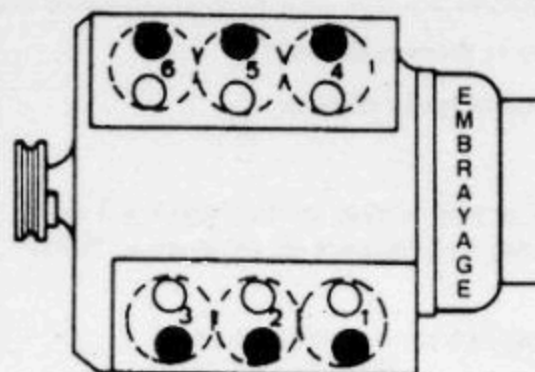
- Joint de culasse neuf.
- Serrage à 6 mdaN dans l'ordre indiqué sur la figure (compression du joint).
- Desserrage.
- Presserrage à 2 mdaN puis serrage angulaire de 106° toujours dans l'ordre prescrit.



RESSERRAGE CULASSES

- A froid (après 6 h d'arrêt minimum)
- Resserrage complémentaire angulaire de 45°

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.	Echap.
	Cyl. 1	Cyl. 1
	Cyl. 2	Cyl. 3
	Cyl. 4	Cyl. 6
2) Effectuer un tour moteur Din échap. début adm. Culbuteurs cyl. n°1 en bascule - repère poulie en face 0	Cyl. 3	Cyl. 2
	Cyl. 5	Cyl. 4
	Cyl. 6	Cyl. 5