

MODELE : SAFRANE RT / RXE V6 i
92 →
MOTEUR (type) : Z7X - 722 / 723

IDENTIFICATION	Z7X - 722 / 723 *2
Disposition	6 cylindres en V transversal
Cylindrée	cm ³ 2975
Rapport volumétrique	9,6
Puissance maxi	KW(ch)-tr/mn 123 (170) / 5500
Couple maxi	daNm/tr/mn 23,5 / 4500
Température d'huile	degré° 80
Pression d'huile	bar/Ω 4 / 108 ± 8 *1
Affectation / Indice d'Octane	EUROPE/91 ÷ 95 sans plomb

Modèle	SAFRANE		
Version	RT / RXE V6 i		
Type	mines (usine)	B 544	
Boîte de vitesses	type	PK1 / PK7	AD8 *2
Embrayage	type	235 DT 6000	
Vitesse maxi.	Km/h	220	212
Consommations	90	8,1	8,2
Conventionnelles	120	10,1	10,2
En L. aux 100 km	cycle urbain	15,5	17,1

ALIMENTATION

INJECTION	marque	SIEMENS
	type	Multipoints
Calculateur	marque/réf.	BENDIX / S 101 722 101 / 201 *2
Pompe à essence		Immergée dans réservoir
Tension/pression	V	12 / 3
Débit	l/h	80
Régulateur de pression		
Pression (sous dépression : 0) bars		3 ± 0,2
Pression (sous dépress.: 500 mbars) bar		2,5 ± 0,2
Injecteurs	marque	BENDIX DEKA
Résistance	Ω	14,5 ± 0,5
Boîtier papillon	marque	SOLEX
	type	Ø 55
	repère	974 / 975 *2
Vanne régulation ralenti	marque	HITACHI
	type	AESP 207
Capteur Temp. air	marque/type	BENDIX / CTN *5
Capteur Temp. eau	marque/type	BENDIX / CTN *5
Sonde oxygène	marque	NGK
Mélange riche	mV	625 ÷ 1100 (à 850°C)
Mélange pauvre	mV	0 ÷ 80 (à 850°C)
Catalyseur	type/repère	Trifonctionnel / C 20
Système anti-évaporation		Canister ROCHESTER
Régime ralenti	T/mn	700 ± 50 *4 Non réglable
Taux de CO	% CO	≤ 0,5 Non réglable

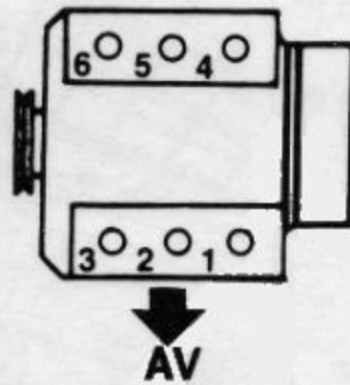
ALLUMAGE

BOUGIES	marque-type	EYQUEM RFC 58 LS3
	marque-type	
	marque-type	
	marque-type	
Ecartement des électrodes	mm	1,2 ± 0,05 Non réglable
Couple de serrage	daNm	2,5 ÷ 3
BOBINE	marque	Intégrée au M.P.A
	type	
Résistance primaire	KΩ	
Résistance secondaire	KΩ	
Résistance additionnelle	Ω	
FAISCEAU HT		
Antiparasitage bougie	KΩ	
MODULE DE COMMUTATION	marque	
	type	M.P.A *3
ALLUMEUR	marque	
	type	
	Rotor	KΩ
	Entrefer	mm
Courbes	°Vil/trmn	Gérées par le calculateur injection
Calage initial	°vil.av. PMH-tr/min	Géré par le calculateur injection

REMARQUES

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

- *1 La mesure de la pression d'huile s'effectue avec un ohmmètre.
- *2 Boîte Automatique.
- *3 M.P.A. : Module de puissance allumage.
- *4 Pour une température d'eau comprise entre 80 et 100°C.
- *5 C.T.N. : Coefficient Température Négatif.

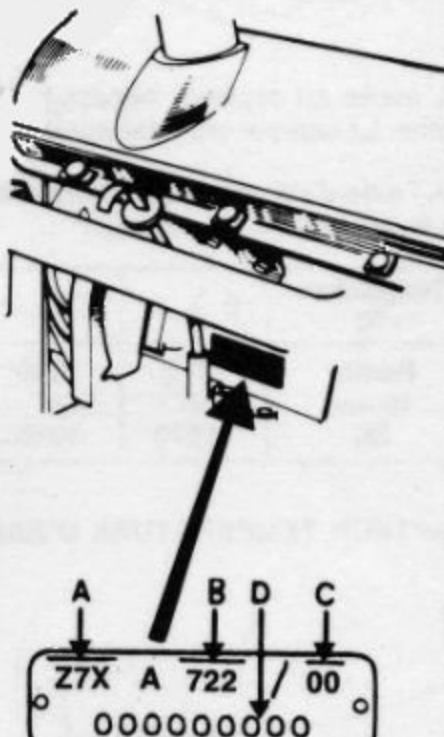


ORDRE D'ALLUMAGE : 1-6-3-5-2-4

CALAGE INITIAL

Pas de calage initial ni de contrôle de développement de courbe d'avance.
(Déterminé par le calculateur Injection et Allumage)

IDENTIFICATION MOTEUR



A = Famille moteur
B = Code moteur
C = Indice moteur
D = Numéro de fabrication†

Equipement électrique

BATTERIE	Tens./débit/capacité		
DEMARREUR	marque	VALEO	MITSUBISHI
	type	D9E 200	M001T74491
Couple (pignon bloqué)	daNm	1,1	2,8
Intensité (pignon bloqué)	A	400	980
ALTERNATEUR	marque	VALEO	
	type	13 VI23	13 VI 32 13 VI 11
Tension-Débit-Régime mot.	A-tr/mn	69 / 3000	86 / 3000 (sous 13,5 V)
Résistance induct (stator)	Ω		
Résistance inducteur (rotor)	Ω		
REGULATEUR	marque	VALEO	
	type	Incorporé	
Tension de régulation	V	13,5 ÷ 14,8	

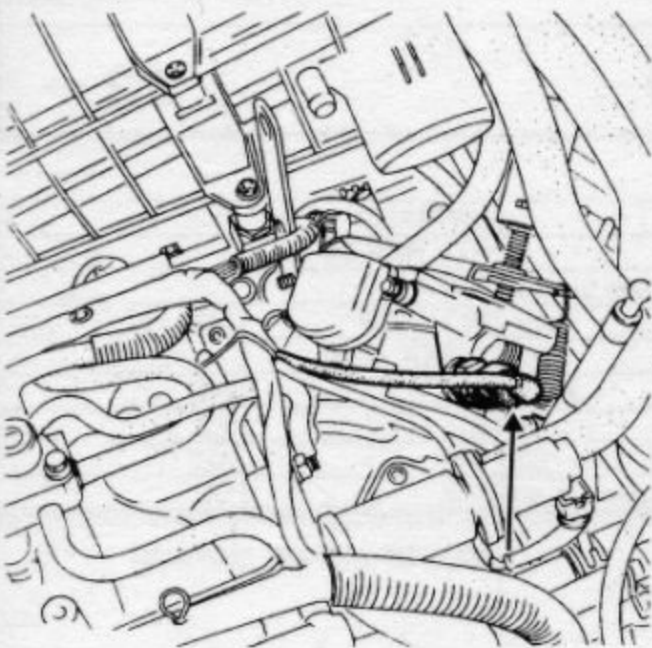
CAPACITES

Réservoir essence	ℓ	80
Huile moteur	ℓ	6,2
Huile B.V. Méca	ℓ	2,6 / 3,4
Huile B.V. Auto	ℓ	4 (vidange)
Circuit refroidissement	ℓ	10

DIVERS

Organe concerné	Opération à effectuer	Fiche technique à consulter
Allumage AEI	Description, fonctionnement, Conseils	Pages complémentaires 5-6-7 (fin du Tome 3)
Injection "R"	Description Réglages	Manuel DIAGNOSTIC MAINTENANCE

CAPTEUR TEMPERATURE D'AIR

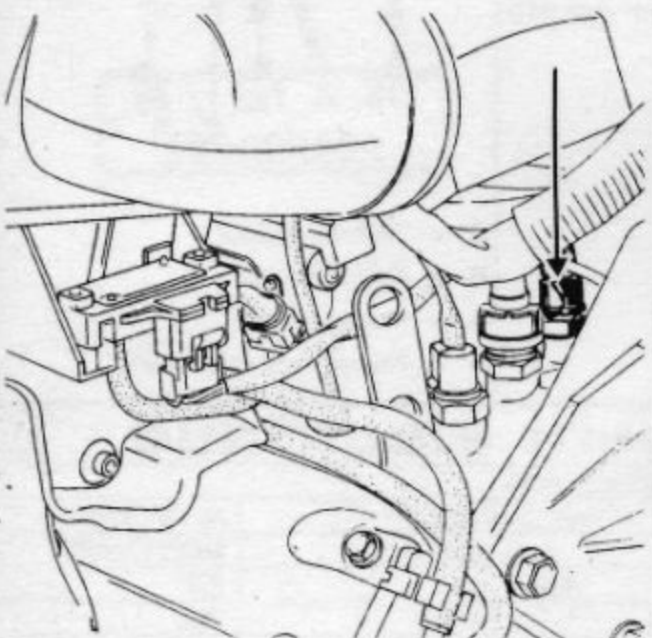


• L'accès au capteur, nécessite la dépose du cache. Le capteur est vissé sur le boîtier papillon.

• A l'aide d'un ohmmètre, contrôler les valeurs de la résistance du capteur.

Température °C	0 ± 1	20 ± 1	40 ± 1
Résistance RΩ	7470 ÷ 11970	3060 ÷ 4045	1260 ÷ 1650

CAPTEUR TEMPERATURE D'EAU

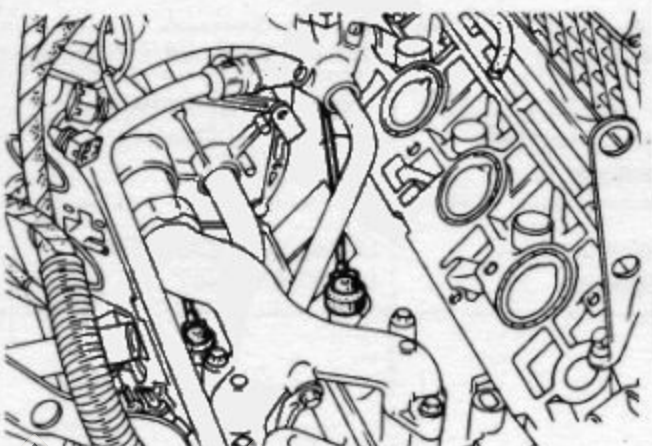


• Le capteur est fixé sur la partie arrière du pontet de circulation d'eau entre les deux bancs de cylindres.

• A l'aide d'un ohmmètre vérifier les valeurs de la résistance du capteur.

Température °C	20 ± 1	80 ± 1	90 ± 1
Résistance RΩ	3060 ÷ 4045	300 ÷ 370	210 ÷ 270

CAPTEURS DE CLIQUETIS



• L'accès aux deux capteurs nécessite la dépose du collecteur d'admission, puisqu'ils sont montés dans le fond du "V" qui forment les deux bancs de cylindres.

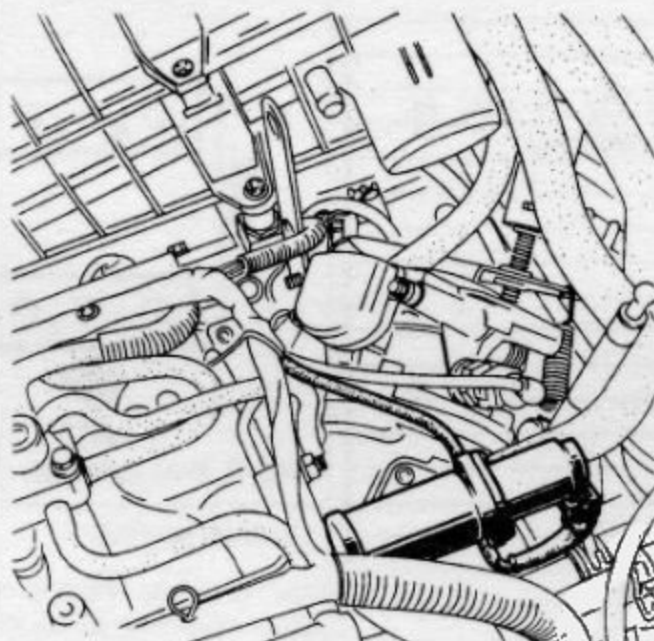
Identification des capteurs

• Les connecteurs des deux capteurs sont fixés au niveau de la suspension pendulaire moteur.

• Le capteur de cliquetis avec un connecteur de couleur verte, doit être monté sur le banc avant (cylindres 1-2-3).

• Le capteur de cliquetis avec un connecteur de couleur bleu doit être monté sur le banc arrière (cylindres 4-5-6).

VANNE DE REGULATION DE RALENTI



• La vanne est fixée sur le collecteur intermédiaire.

• En cas de défaut de régulation du ralenti, le moteur cale en pied levé.

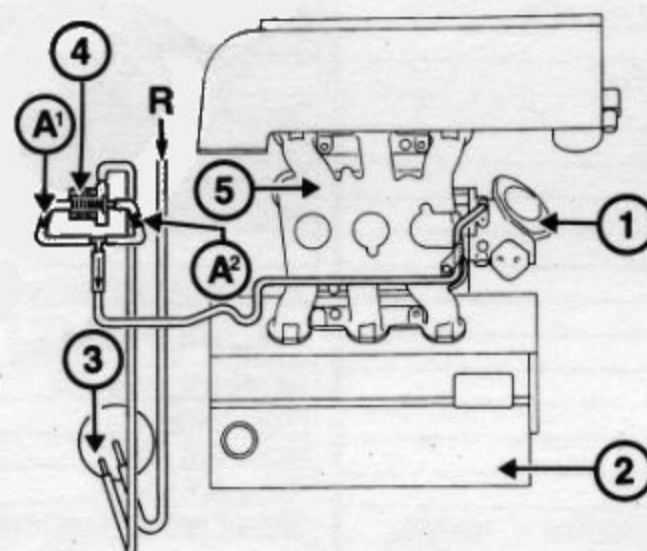
• Vérifier :

– la résistance du bobinage de la vanne :

(Ω) 9 ± 30

– la présence du + après contact sur le fil d'alimentation du connecteur : tension présente, moteur à l'arrêt, pendant 1 seconde environ après mise du contact.

REASPIRATION DES VAPEURS D'HUILE



1 - Collecteur intermédiaire (en aval du boîtier papillon)

2 - Banc de cylindres avant

3 - Absorbeur des vapeurs d'essence (ou Canister)

4 - Electrovanne de pilotage de purge de canister

5 - Collecteur d'admission

A₁ : Ajustage Ø : 0,3 mm

A₂ : Ajustage Ø : 1,9 mm

R : Canalisation de récupération des vapeurs d'essence du réservoir.

SERRAGE CULASSE

Vérification du plan de joint

• Vérifier avec une règle et un jeu de cales s'il y a déformation du plan de joint.

• Déformation maxi : 0,05 mm

• Aucune rectification de la culasse n'est autorisée.

• Il n'y a pas de resserrage culasses, ni de réglage du jeu des soupapes lors de l'entretien contrôle entre 1000 et 3000 km.

• L'opération serrage culasses s'effectue lors de la repose des culasses avec des joints neufs.



• Presser toutes les vis à 6 daNm (dans l'ordre indiqué ci-dessus) pour comprimer le joint.

• Desserrer toutes les vis, puis les serrer à : 4 daNm

• Effectuer ensuite un serrage angulaire de 180°.

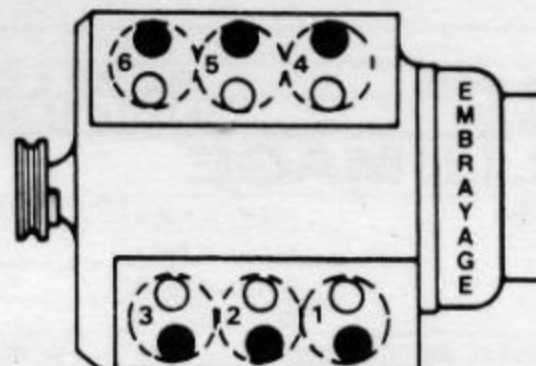
RESSERRAGE CULASSES

• A froid (après 6 h d'arrêt minimum).

• Resserrage complémentaire angulaire de 50° vis par vis dans l'ordre indiqué sans desserrage préalable.

• Régler le jeu aux soupapes.

REGLAGE DU JEU AUX SOUPAPES



A froid (mm)

○ Admission 0,10

● Echappement 0,25

Méthode de réglage

• Mettre le piston n° 1 au P.M.H.

• Repère poulie en face du repère 0

• Culbuteurs n° 5 en bascule.

Régler les culbuteurs	
Adm.	Echap.
○	●
Cyl. 1	Cyl. 1
Cyl. 2	Cyl. 3
Cyl. 4	Cyl. 4

• Effectuer un tour moteur

• Culbuteurs cyl. n° 1 en bascule.

• Repère poulie en face repère 0

Régler les culbuteurs	
Adm.	Echap.
○	●
Cyl. 3	Cyl. 2
Cyl. 5	Cyl. 4
Cyl. 6	Cyl. 5