

MODELE : A.610 - TURBO

91 →

MOTEUR (type) : Z7X

Codification	744
Disposition / Architecture	V6 longitudinal AR
Cylindrée	cm ³ 2975
Rapport volumétrique	7,6 / 1
Puissance maxi	KW(ch)-tr/mn 183 (250) / 5750
Couple maxi	daNm/tr/mn 35,5 / 2900
Température d'huile	degré° 80
Pression d'huile	bar-tr/mn 2 / 900 et 3,5 / 3000
Affectation	EUROPE *2*8

ALIMENTATION

INJECTION	marque	SIEMENS - BENDIX
	type	Multipoints régulée
Calculateur	marque	SIEMENS *5
Pompe à essence	marque	BOSCH
Pression	bars	3 ± 0,2
Débit	l/h	130 (1 l / 30 s)
Préfiltre essence (Périodicité échange)	*3	50 000 Km
Filtre essence (Périodicité échange)		50 000 Km
Régulateur de pression	bars	3 ± 0,2 (dépression = 0)
(Dépression = 500 mbars)	mbars	2,5 ± 0,2
Injecteurs	Tension V	12
	Ω	2,5 ± 0,5
Boîtier papillon	marque	SOLEX
	type	simple coprs
	Ø mm	55
	repère	984
Vanne de régulation ralenti	marque	BOSCH
	tension V	12
Capteurs température eau et air		Bendix / Type CTN *4
TURBO COMPRESSEUR	marque/type	GARRETT / T 3 *6
Press. statiq. / Course tige	mbars/mm	430 ± 30 / 0,38 ± 0,05
	mbars/mm	610 ± 30 / 4 ± 0,05
Press. suralimentation *7	mbars	1750 ± 10 (de 2750 ÷ 3750 T/mn)
Valve de dérivation (dépres.)	mbars	ouverture à 200 ± 20
Régime ralenti	T/mn	700 ± 50 Non réglable
Taux de CO	% CO	≤ 0,5 Non réglable

ALLUMAGE

BOUGIES	marque-type	EYQUEM FC 82 LS 3
	marque-type	
	marque-type	
	marque-type	
Ecartement des électrodes	mm	Non réglable 1,5 ± 0,2
Couple de serrage	daNm	2,5 ÷ 3,5
BOBINE	marque	Intégré au MPA
	type	
Résistance primaire	Ω	
Résistance secondaire	Ω	
Résistance additionnelle	Ω	
Capteur de	Résistance	Ω = 200
vitesse	Entrefer	mm 1 ± 0,5
MODULE DE COMMUTATION	marque	BENDIX Boîtier "F" ou "ZD"
	type	M.P.A. *1 (Module Puiss. Allum.)
Signal de commande	V	5
Distributeur		
Doigt	Résistance	KΩ 0,8 ÷ 1,3
	Couple serrage	daNm 0,2 ÷ 0,3
Courbes		Entièrement gérées par le calculateur Injection et le M.P.A.
Calage initial	°vii.av. PMH-tr/min	

REMARQUES

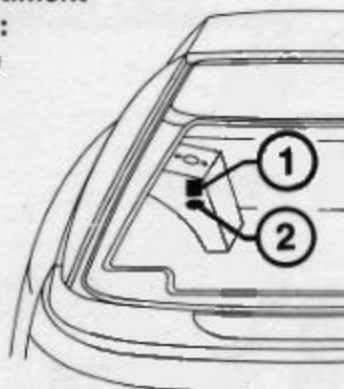
RAPPEL : Le signe ÷ remplace la préposition "à".

- *1 Avec détection de cliquetis.
- *2 Carburant : Euro super sans plomb (I.O. ≥ 95).
- *3 Il est situé entre le réservoir et le filtre à essence.
- *4 Coefficient de température négatif (Voir au verso).
- *5 Logé dans l'habitacle.
- *6 Avec clapet de limitation de pression.
- *7 A pleine charge sur route : pied à fond à 2000 T/mn puis lecture toujours pied à fond entre 2750 et 3750 T/mn sur le 3ème ou 4ème rapport de boîte de vitesses ou au régime maxi de 5500 T/mn sur le 2ème ou 3ème rapport de boîte de vitesses.
- *8 Caractéristiques de dépollution : voir au verso.

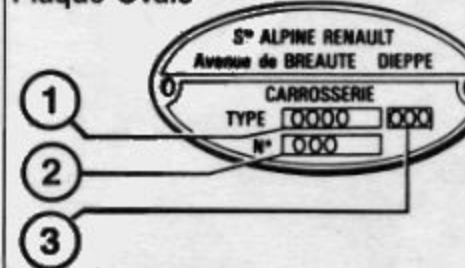
Modèle	A 610
Version	Turbo
Type	mines (usine) D 503
Boîte de vitesses	type UN 1 / 019
Embrayage	type 235 DBC 7850
Vitesse maxi.	Km/h 265
Consommations	90 7,3
Conventionnelles	120 9,2
En L. aux 100 km	cycle urbain 14,7

IDENTIFICATION VEHICULE

Compartiment moteur :
chapelle
arrière
gauche

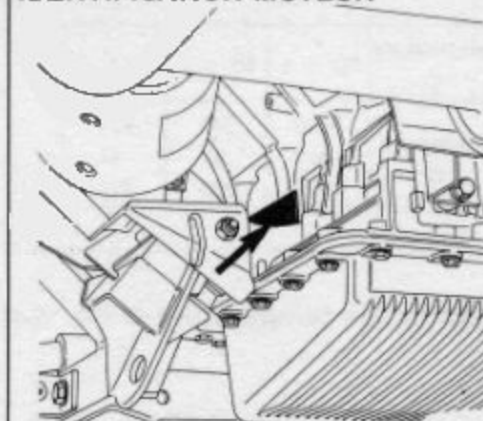


Plaque Ovale

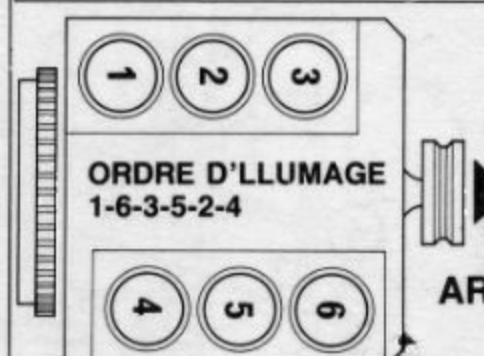


- 1) Type du véhicule
- 2) Numéro d'équipement
- 3) Numéro de fabrication

IDENTIFICATION MOTEUR



• L'identification moteur est gravée à l'intérieur du V du carter moteur mais difficilement visible. Une plaquette supplémentaire a été placée sur le carter cylindrique bas moteur côté gauche (voir flèche).



Equipement électrique

BATTERIE	Tens./Régime	(11,5 ÷ 14,5) / 700 ± 50 T/mn
DEMARREUR	marque	MITSUBISHI
	type	M 01 T 74 421
Couple pignon bloqué	daNm	2,8
Intensité pignon bloqué	A	980
ALTERNATEUR	marque	VALEO
	type	A 13 VI 22
Tension-Débit-Régime mot.	V-A-tr/mn	13,5 / 105 / 6000
Résistance induit (stator)	Ω	—
Résistance inducteur (rotor)	Ω	—
REGULATEUR	marque	Electronique
	type	incorporé
Tension de régulation	V	13,5 ÷ 14,8

CAPACITES

Réservoir essence	ℓ	80
Huile moteur	ℓ	7,1 filtre + 0,5
Huile B.V. Méca	ℓ	3
Huile B.V. Auto	ℓ	—
Circuit refroidissement	ℓ	11 ÷ 15
Circuit de direction	ℓ	0,7

DIVERS

Organe concerné	Opération à effectuer	Fiche technique à consulter
INJECTION	- Contrôles - Réglages - Tableau diagnostic	Manuel DIAGNOSTIC-MAINTENANCE

CARACTERISTIQUES DEPOLLUTION

Sonde à oxygène : Marque : BOSCH
Type : réchauffée

A 850°C :

- Mélange riche : ≥ 650 mV
- Mélange pauvre : 0 ± 80 mV

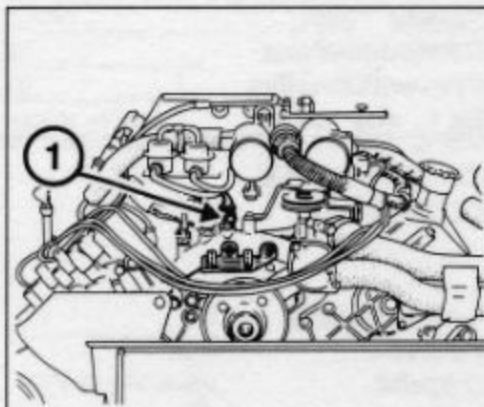
Catalyseur : type C22 disposé sous la caisse.

Système anti-évaporation : avec Canister Rochester.

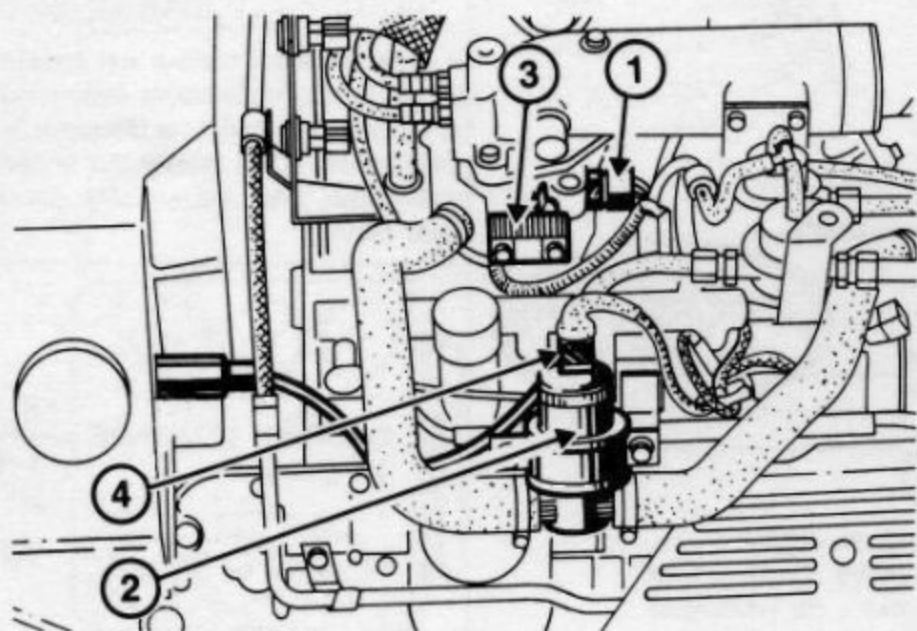
Capteur température d'eau (1)

• Du type C.T.N.
(Coefficient de température négatif).

Température °C	20 ± 1	80 ± 1	90 ± 1
Résistance Ω	3050 à 4050	300 à 370	210 à 270



Capteur de température d'air, vanne de régulation



1 - Capteur température d'air
2 - Vanne de régulation

3 - Potentiomètre de charge
4 - Protecteur caoutchouc

Capteur température d'air

(Type C.T.N.)

Valeur de la résistance/température °C / Ω

Température °C	0 ± 1	20 ± 1	40 ± 1
Résistance Ω	7450 à 12000	3050 à 4050	1300 à 1650

Vanne de régulation : contrôles

Contrôle du fonctionnement du boisseau

• La vanne étant déposée, la faire tourner à la main dans les deux sens : la vanne doit s'ouvrir et se fermer.

Contrôle du fonctionnement sous tension (le connecteur de la vanne doit être débranché).

- Alimenter en 12 V la borne N°4
(Ne jamais alimenter en 12 V le connecteur côté calculateur : destruction immédiate de ce dernier).

- Mettre à la masse un court instant :

• la borne 3

La vanne doit se fermer (si le moteur tourne, le régime doit chuter nettement au-dessous du régime de ralenti).

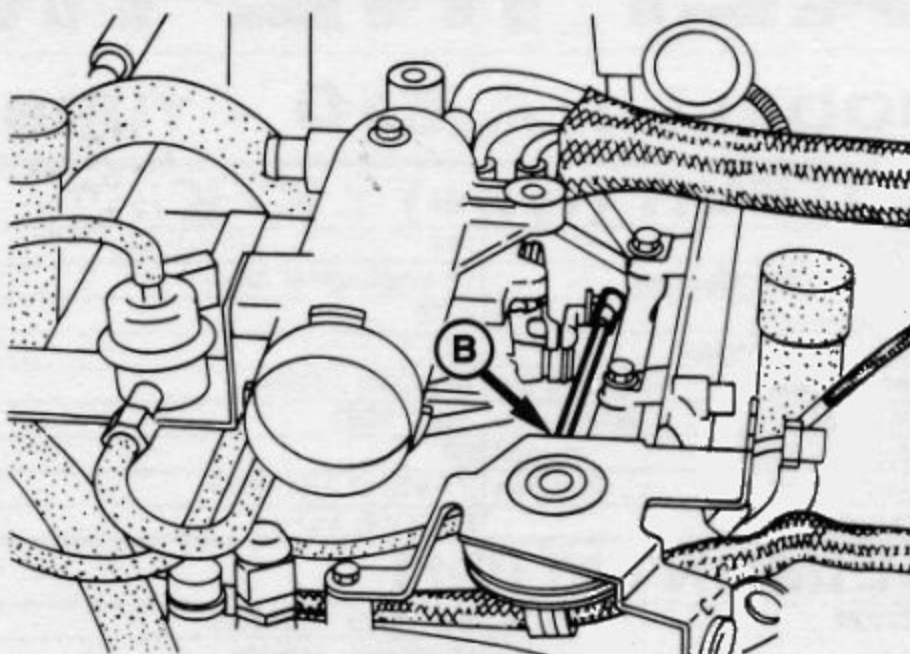
• la borne 5

La vanne doit s'ouvrir (si le moteur tourne, le régime doit augmenter à plus de 2000 Tr/mn).

Contrôle de l'alimentation moteur tournant

• Soulever le protecteur en caoutchouc (4) et relever la tension entre la masse et les bornes du connecteur : elle doit être de 12 V

Réglage de la commande d'accélérateur



• Après dépose du conduit d'air entre compresseur et échangeur air-air, vérifier que la rotule de la biellette ne vienne pas en appui sur le support de renvoi et, qu'en position repos, il existe un jeu ≥ 5 mm.

• L'existence de ce jeu dépend de la longueur de la biellette. C'est la raison pour laquelle on donne une valeur de pré-réglage :

entre axes des rotules de la biellette : 185 mm

• En regardant l'extrémité de la biellette en (B), vérifier qu'elle ne soit pas en appui sur le support de renvoi de commande d'accélérateur en position "ped levé".

• Corriger si nécessaire en agissant sur la longueur de la biellette.

SERRAGE CULASSES

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

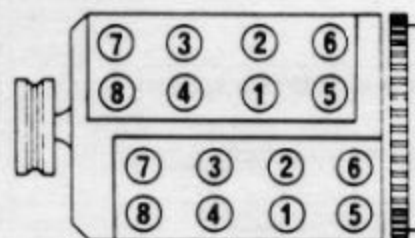
• L'opération serrage culasses s'effectue lors de la repose des culasses avec des joints neufs.

• Presser toutes les vis à :
6 daNm

suivant l'ordre indiqué pour comprimer le joint.

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

• Effectuer ensuite un serrage angulaire de 180°.

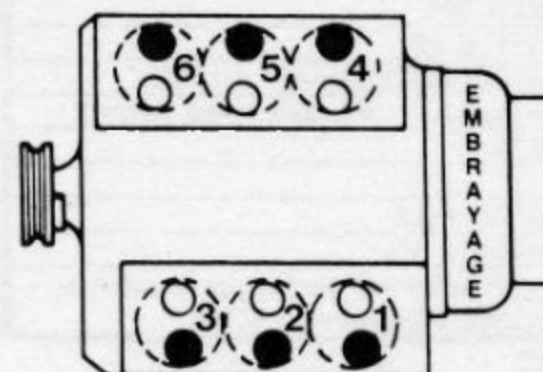


RESSERRAGE CULASSES

• 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 DES SOUPAPES



A froid (mm)
○ 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 échap. début adm. Culbuteurs cyl. n°1 en bacule - repère poulie en face 0	Cyl. 3 Cyl. 5 Cyl. 6	Cyl. 2 Cyl. 4 Cyl. 5