

PEUGEOT

MODELE : 605 SR/SV - 3,0 l - V6

MOTEUR (type) : ZPJ

Affectation	FRANCE - EUROPE
Cylindrée	cm ³ 2975
Rapport volumétrique	9,5 *1
Puissance maxi	KW(ch)-tr/mn 123 (170) / 5600
Couple maxi	daNm-tr/mn 23,5 (24,5) / 4600
Température d'huile	degré° 80°
Pression d'huile - régime	bar-tr/mn 1,6 / 800
Pression d'huile - régime	bar-tr/mn 5,5 / 5500
Compression	bar

INJECTION

MARQUE	SIEMENS - BENDIX
TYPE	FENIX 3B
Calculateur électron.	marque-réf. Bendix 5 101 700 101
Potentiomètre papillons	Bendix 33 193 80
Accélérateur au repos	V 0,5 ± 0,1
Accélérateur à fond	V 4,5
Vanne régulation ralenti	BOSCH 0280 140 501
Capteur de vitesse moteur	BENDIX
Entrefer (non réglable)	mm 0,5 ÷ 1,5
Sonde à oxygène	BOSCH
Capteur cliquetis (2)	BOSCH
Injecteur	BENDIX
Pompe à essence	BOSCH EKP 10
Régulation pression essence	BOSCH 0280 160 232
Amortisseur pulsation	BOSCH 0280 161 030
Capteur pression absolue	G.M. 876
Boîtier papillon	marque WEBER
	type 56 CFL
Thermistance eau	Jeager 33 634 401
	°C/Ω 20 / 2350 ÷ 2670
	°C/Ω 40 / 1085 ÷ 1230
	°C/Ω 80 / 292 ÷ 326
Thermistance air	Jeager
	°C/Ω 20 / 2350 ÷ 2670
	°C/Ω 50 / 763 ÷ 857
	°C/Ω 90 / 216 ÷ 245
Régime ralenti	à froid tr/mn 750 ± 50 Non réglable
*2	à chaud tr/mn 800 ± 50 Non réglable

ALLUMAGE

BOUGIES	marque-type EYQUEM RFC LS3
	marque-type —
	marque-type —
	marque-type —
Ecartement des électrodes	mm 1 ± 0,1
Couple de serrage	daNm 1,5
Module ampli	marque-type BOSCH MTR 03
BOBINE	marque-référence BOSCH (1135)
Primaire	Ω 0,8
Secondaire	Ω 6000
Calage initial	Ω Gestion par calculateur électronique

REMARQUES

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

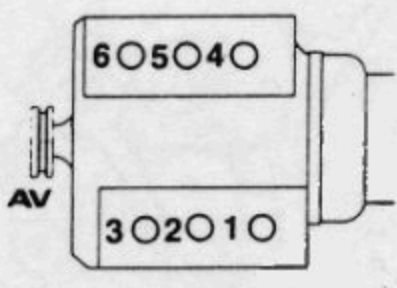
*1 Indice d'octane : RON 95 (essence sans plomb).

*2 Selon mode de fonctionnement de la réfrigération.

*3 Batterie avec hydromètre incorporée permettant de connaître son état.

*4 Avec air conditionné.

Modèle	605
Version	SR 3,0l V6
Type	mines (usine) 6 B SFZ 2
Boîte de vitesses	type ME 5T
Vitesse pour 1000 tr/min	Km/h 36,91 (5*)
Vitesse maxi.	Km/h 222
Consommations	90 7,8
Conventionnelles	120 9,6
En L. aux 100 km	cycle urbain 15



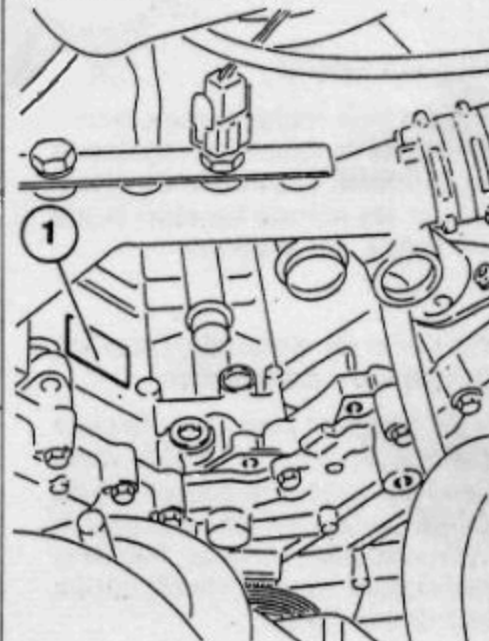
Ordre d'allumage : 1-6-3-5-2-4.

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

(Déterminé par le calculateur injection et allumage).

IDENTIFICATION MOTEUR (1)

- Située sous le répartiteur d'admission au niveau du cylindre 6.



Equipement électrique

BATTERIE *3	DELCO 12 V - 3000
DEMARREUR	marque VALEO
	type D6RA 12D
Tension de démarrage	V
Puissance	W(ch) 1200
ALTERNATEUR	marque VALEO
	type A13N 184 A14N 139 *4
Tension - Débit	A 70 80
Résistance induit (stator)	Ω
Résistance inducteur (rotor)	Ω
REGULATEUR	marque VALEO
	type Incorporé à l'alternateur
Tension de régulation	V 13,8 ÷ 14,8

DIVERS

Organe concerné	Opération à effectuer	Fiche technique à consulter
Distribution	Dépose, Repose Calage	XM V6 3 l - 5A89.

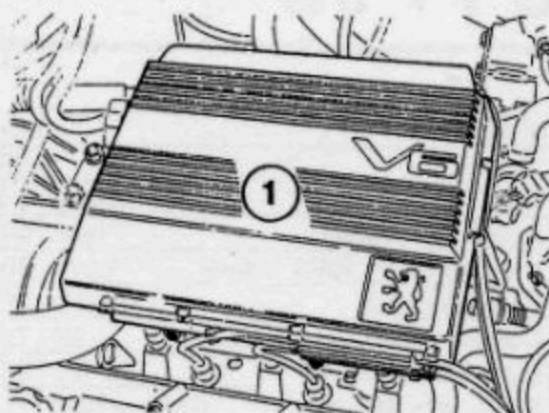
CAPACITES

- Réservoir essence : 80 l.
- Huile moteur : 7 l (avec filtre à huile 0,5 l).
- Circuit de refroidissement : 9,5 l.
- Huile BVM : 1,85 l.

CONTROLE - REGLAGE CABLE ACCELERATEUR

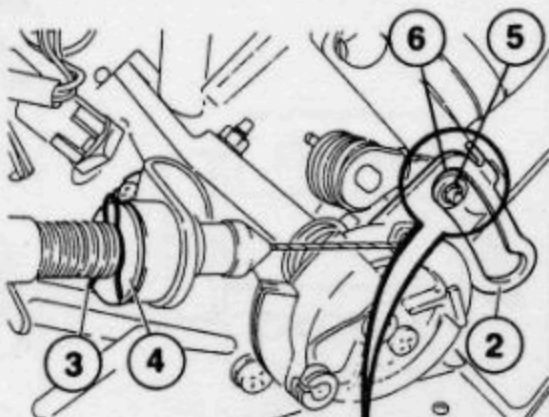
Contrôle

- Déposer le cache style (1).
- Pédale d'accélérateur au repos, mettre le câble en tension jusqu'à la limite de décollement du levier (2).
- Dans cette position, s'assurer que l'épingle (3) est bien positionnée dans la première gorge tout à fait dégagée de la rondelle (4).



Réglage

- Tendre le câble jusqu'à la limite de décollement du levier (2). Déposer l'épingle (3). La repasser dans la première gorge complètement dégagée de la rondelle (4).

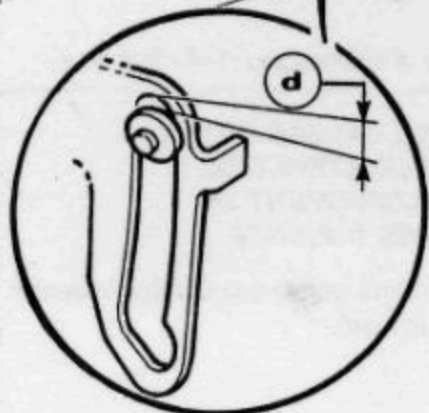


Régime ralenti

- Il est non réglable mais déterminé par la vanne de régulation dépendante elle-même du calculateur. **Ne jamais toucher la vis de butée du papillon.**

Réglage du galet de l'axe de commande de papillon

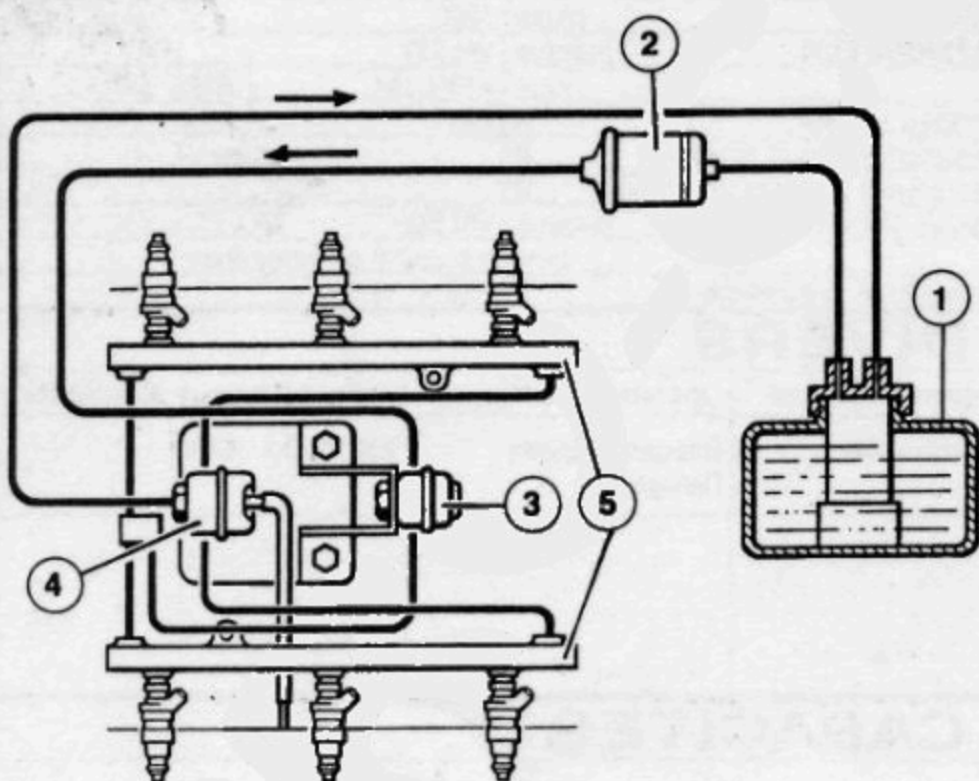
- En position "pied levé", le galet (5) doit tourner librement mais sans jeu avec une course (d) de 3 mm du secteur (2). Mesurer la valeur (d) avec un foret. Régler si nécessaire avec la vis (6) située derrière le galet.



Remarque

Le boîtier papillon du dispositif Fenix 3B ne comporte pas de vis de richesse. La régulation de la richesse est gérée continuellement par le calculateur en fonction des informations reçues par la sonde à oxygène.

CIRCUIT DE CARBURANT



Description

- ① - Réservoir de carburant
- ② - Filtre à carburant
- ③ - Amortisseur de pulsation
- ④ - Régulateur de pression (3 bars)
- ⑤ - Rampes d'injection

CIRCUIT DE CARBURANT (suite)

CONTROLES

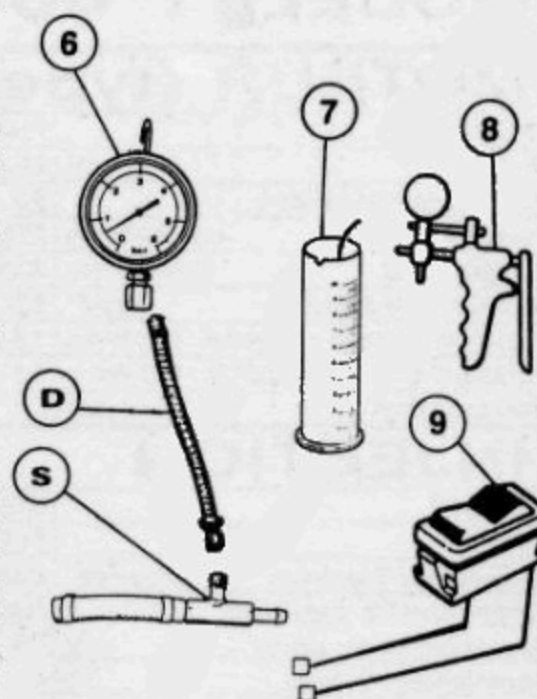
- Moteur à l'arrêt.
- Quantité minimale dans réservoir : 10 litres.

Outils préconisés

- Coffret contenant manomètre (6) raccords d'adaptation (D) et (S).
- Epruvette graduée (7) avec tuyau à carburant.
- Pompe à vide (8).
- Interrupteur (9) muni de deux cosse mâles de 6,35 mm.

Montage

- A l'aide de la pompe à vide, faire chuter la pression dans le circuit en appliquant une dépression sur le régulateur. Raccorder le manomètre et déposer le relais de pompe à essence. Connecter l'interrupteur entre les bornes 3 et 5 de la connexion du relais pour commander la pompe à essence.



Pression : mise à l'air libre du régulateur de pression.

- Actionner la pompe à essence pendant quelques secondes. ($2,8 < P < 3,2$) bars

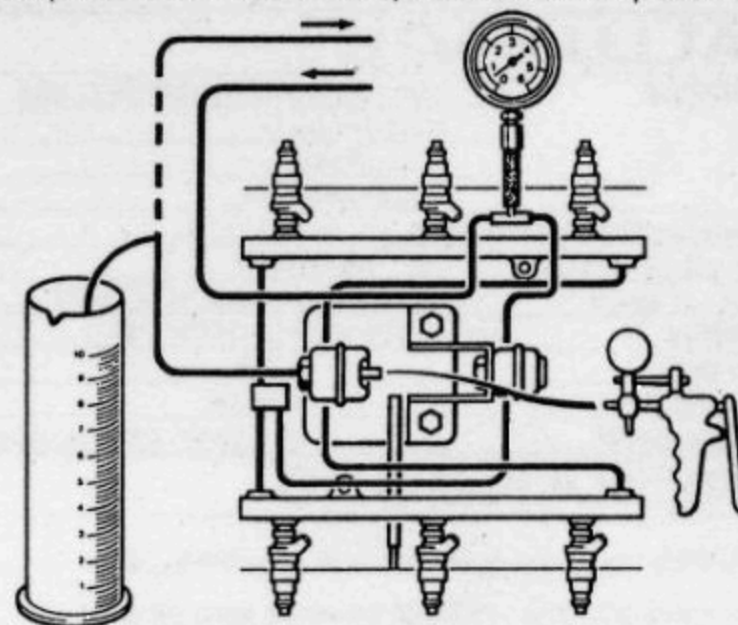
- Si $P < 2,8$ bars, pincer le tuyau de retour d'essence.
- Si $P > 4,5$ bars, contrôler le régulateur.
- Si $P < 2,8$ bars, contrôler le circuit d'aspiration de la pompe, le filtre ainsi que l'ensemble des tuyauteries du circuit.
- Si tous ces contrôles sont corrects, remplacer la pompe.
- Si on constate une chute de pression dès l'arrêt de la pompe remettre le circuit sous pression et pincer le tuyau d'alimentation d'essence : pas de chute de pression, remplacer la pompe. Chute de pression, contrôler le régulateur.

Débit

- Tuyau de retour d'essence déposé, mettre en place un raccord plongeant dans une éprouvette et actionner la pompe pendant 15 secondes. Quantité débitée correcte : 360 cm^3 .

Régulateur : le mettre à l'air libre et actionner la pompe.

- ($2,8 \leq P \leq 3,2$) bars. Appliquer une dépression de 0,5 bar à l'aide de la pompe à vide. La pression doit chuter de 0,5 bar. Sinon remplacer le régulateur.



SERRAGE CULASSE

- Effectuer un serrage dans l'ordre indiqué à 6 mdaN.
- En procédant vis par vis :
- desserrage complet
- resserrage à 4 mdaN
- puis appliquer un serrage angulaire de 180° .

Nota : il n'y a pas de réglage de culbuteurs grâce aux poussoirs hydrauliques.
• déformation maxi des culasses 0,05 mm.

