

MODELE : XM V6 3 litres Injection Berline/Break (89 →) *6
MOTEUR (type) : ZPJ

IDENTIFICATION MOTEUR		SFZ
Disposition		V6 Transversal
Cylindrée	cm ³	2975
Rapport volumétrique		9,5 : 1 *1
Puissance maxi	KW(ch)-tr/mn	123 (170) - 5600
Couple maxi	daNm/tr/mn	23,5 / 4600
Température d'huile	degré°	80
Pression d'huile	bar-tr/mn	1,6 / 800
	bar-tr/mn	4 / 4000

Modèle		XM V6 3L	
Version		Berline	Break
Type	mines (usine)	Y3 AG	Y3 AW
Boîte de vitesses	type	ME 5T 2JE-01	ME 5T 2GM-12
Vitesse pour 1000 tr/min	Km/h	36,91	36,94
Vitesse maxi.	Km/h	222	217
Consommations	90	7,8	8
Conventionnelles	120	9,6	9,9
En L. aux 100 km	cycle urbain	15	15

ALIMENTATION

MARQUE	SIEMENS - BENDIX		
TYPE	FENIX 3B		
Calculateur électron.	marque-réf.	Bendix 5 101 700 101	
Potentiomètre papillon		Bendix 33 193 80	
Accélérateur au repos *5	V	0,5 ± 0,1	
Accélérateur à fond *5	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 (5 V)	
Boîtier papillon	marque	WEBER	
	type	56 CEL	
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
Taux de CO	% CO	≥ 10	

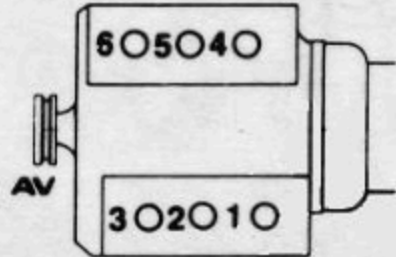
ALLUMAGE

BOUGIES	marque-type	EYQUEM	RFC 58 LS3
	marque-type		
	marque-type		
	marque-type		
Ecartement des électrodes		mm	1 ± 0,1
Couple de serrage		daNm	1,5
BOBINE	marque	BOSCH	
	type	1135	
Résistance primaire		Ω	0,8
Résistance secondaire		Ω	6000
Résistance additionnelle		Ω	
FAISCEAU HT			
MODULE DE COMMUTATION	marque	BOSCH	
	type	MTR 03	
ALLUMEUR	marque		
	type		
Générateur d'impulsions	Résistance	Ω	
	Entrefer	mm	
Courbes			
Calage initial		°vil.av. PMH-tr/min	Gestion par le calculateur

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 incorporé permettant de connaître son état.
- *4 Avec air conditionné.
- *5 Voltmètre entre les voies 9 et 17 du calculateur (Réglage par rotation du potentiomètre).
- *6 Break 1991 →.



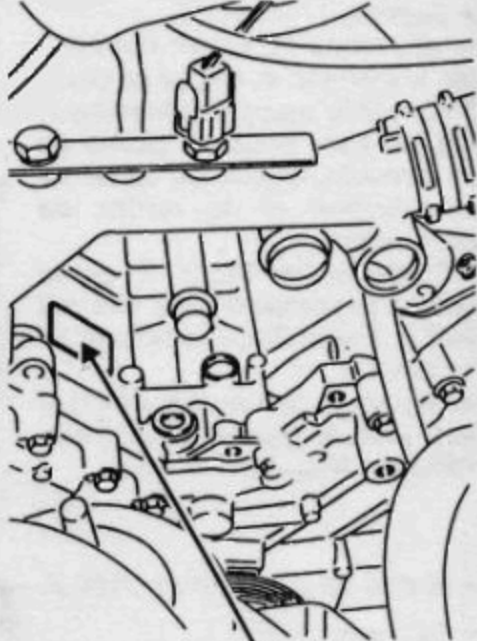
ORDRE D'ALLUMAGE : 1-6-3-5-2-4

CALAGE INITIAL

- Pas de calage initial ni de contrôle de développement de courbe d'avance (Déterminé par le calculateur injection et allumage).

IDENTIFICATION MOTEUR (1)

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



SFZ PSA

1 F V01

0000001

Equipement électrique

BATTERIE	marque-Tens./débit/capacité	DELCO 12 V - 300 A *3	
DEMARREUR	marque	VALEO	
	type	D6RA 120	
Tension de démarrage	V	12	
Puissance	W(ch)	1200	
ALTERNATEUR	marque	VALEO	
	type	A 13 N 184	A 14 N 139 *4
Tension-Débit-Régime mot.	V-A-tr/mn	12 - 70	12 - 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	

CAPACITES

Réservoir essence	ℓ	80
Huile moteur	ℓ	7 (avec filtre à huile 0,5 ℓ)
Huile B.V. Méca	ℓ	1,85
Huile B.V. Auto	ℓ	
Circuit refroidissement	ℓ	9,4
Avec air conditionné	ℓ	10

DIVERS

Organe concerné	Opération à effectuer	Fiche technique à consulter
Circuit de carburant	- Description - Contrôles	PEUGEOT 605 SR/SV 3,0 I V6
Câble accélérateur Galet	- Contrôles - Réglages	PEUGEOT 695 SR/SV 3,0 I V6

DISTRIBUTION : Dépose, Repose, Calage

- Vidanger le circuit de refroidissement.
- Déposer le tuyau avant d'échappement et la tôle inférieure du carter d'embrayage ou du convertisseur.
- Bloquer le volant moteur.
- Déposer la courroie de pompe à eau. Dégager le réservoir d'huile de direction assistée.
- Déposer la biellette anti-couple (1) et l'écrou (2) de fixation du support moteur (Fig. 1).
- A l'aide d'un cric, soulever légèrement le moteur côté droit et placer une cale. Déposer le support moteur (3) (Fig. 1).
- Déposer le support moteur intermédiaire (4), les caches culbuteurs et la boîte de rangement (5) (Fig. 2).
- Déposer : le couvercle du boîtier thermostat, le thermostat, le tube de jauge à huile et le support d'alternateur, l'écran pare boue, la poulie de vilebrequin, le joint de carter de distribution et le carter de distribution.
- Contrôler la flèche X de la chaîne de pompe à huile. Elle doit être < 7 mm. Sinon remplacer la.
- Déposer : le pignon de pompe à huile (1) et la chaîne, le pignon (2) et la clavette (3) (Fig. 3).

- Mettre en place l'outil 0164 F.

- Déposer :
 - la vis (4) (Fig. 4)
 - le pignon (5)
 - débloquer la vis (6).

- Déposer l'outil de blocage du volant moteur. Monter l'écrou de fixation de la poulie moteur.

- Tourner le moteur dans le sens des aiguilles d'une montre pour positionner le repère (7) du pignon de vilebrequin (Fig. 5).

- Rebloquer le volant moteur.

- Contrôler le dépassement des tendeurs. Si (y) > 9,5 mm remplacer les chaînes de distribution. Désarmer les 2 tendeurs (8).

- Déposer

- L'écrou de fixation de la poulie moteur,

- les pignons d'arbre à cames et les chaînes,

- les tendeurs (8) et leurs filtres.

- les patins (9).

- les lames (10).

- l'entretoise (11).

- le pignon de vilebrequin (12) et sa clavette.

CULASSE AVANT : Repose

- Reposer le tendeur (8) avec un filtre neuf (serrer les vis à 1 mdaN) la clavette et le pignon de vilebrequin (12) et l'entretoise (11) (Fig. 5).

- S'assurer de la position de repère (7) suivant l'axe de la rangée arrière du cylindre (Fig. 6).

- Reposer la lame du tendeur de chaîne (1) (Fig. 7) : serrer à 1,5 mdaN avec de la loctite FRENETANCH.

Fig. 1

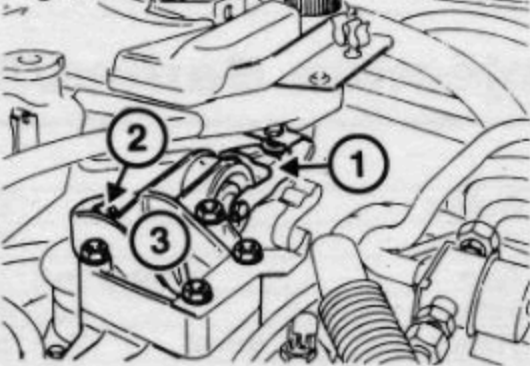


Fig. 2

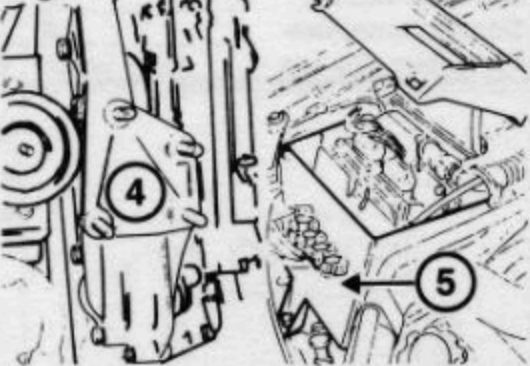


Fig. 3

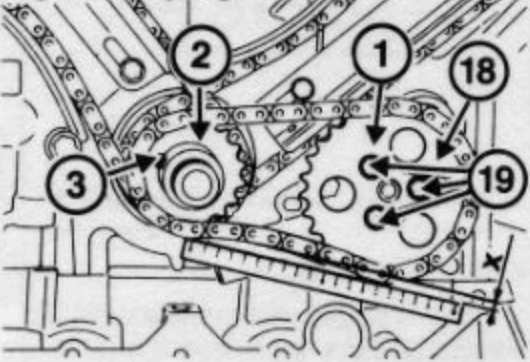


Fig. 4

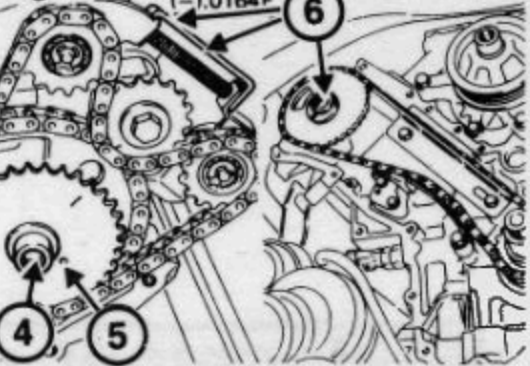


Fig. 5

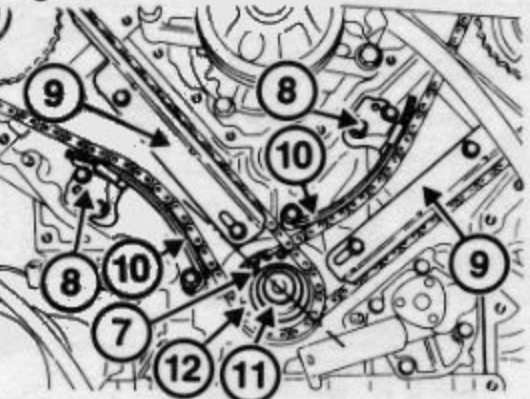


Fig. 6

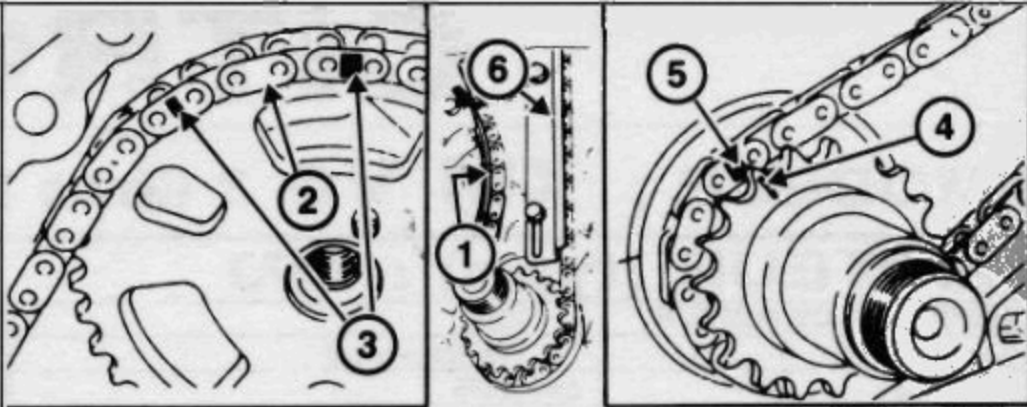
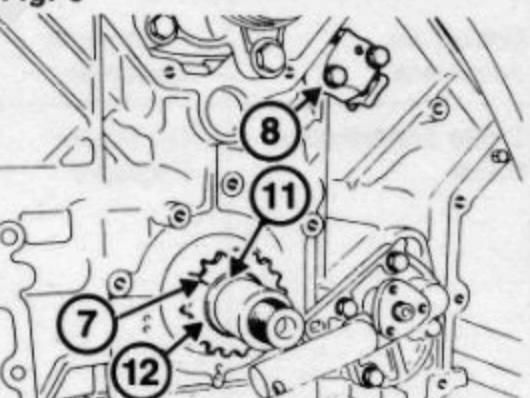
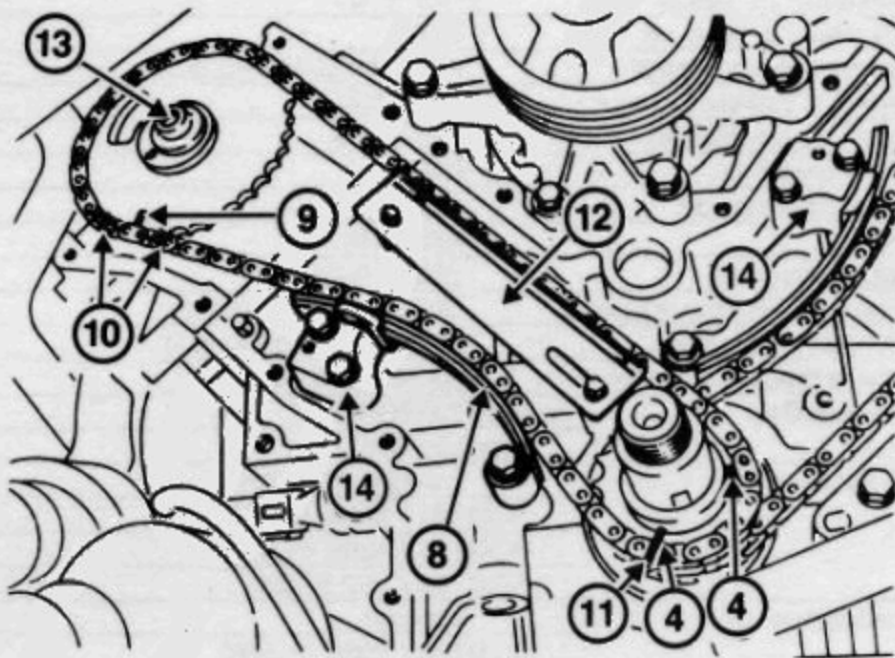


Fig. 7

- Mettre le pignon d'arbre à cames sur la chaîne de distribution pour que le repère (2) soit entre les repères (3) de la chaîne.
- Positionner la chaîne sur le pignon de vilebrequin en alignant les repères (4) et (5). Mettre en place le pignon d'arbre à cames. Reposer le patin (6) avec de la loctite FRENETANCH et serrer à 0,6 mdaN, le tendeur (8) (Fig. 6) avec un filtre neuf (serrer à 1 mdaN). Enlever l'outil de blocage du volant moteur.

CULASSE ARRIERE : Repose



- Tourner le vilebrequin dans le sens horaire pour orienter le repère (4) dans l'axe horizontal. Reposer la lame (8) du tendeur de chaîne. Serrer à 1,5 mdaN avec de la loctite FRENETANCH. Mettre le pignon d'arbre à cames sur la chaîne de distribution pour que le repère (9) soit entre les repères (10) de la chaîne. Mettre la chaîne sur le pignon de vilebrequin en alignant les repères (4) et (11). Mettre en place le pignon d'arbre à cames. Reposer le patin (12). Serrer la vis (13) à 8 mdaN. Armer les tendeurs de chaîne (14). Reposer la clavette (3) (Fig. 3), le pignon (2) (Fig. 3), la chaîne et le pignon (18) (Fig. 3) de la pompe à huile et les vis (19) (Fig. 3) (serrage à 0,6 mdaN).

- Positionner le pignon (15) sur la chaîne du dispositif d'équilibrage pour que les repères (16) et (17) soient alignés. Mettre en place le pignon (15) (serrage à 8 mdaN).

- Reposer l'outil 0164F, la clavette (3) (Fig. 3), le pignon (2) (Fig. 3), la chaîne, le pignon (18) (Fig. 3) de la pompe à huile et les vis (19) (Fig. 3) (serrage à 0,6 mdaN avec de la loctite FRENETANCH).

- Procéder ensuite dans l'ordre inverse de la dépose.

Nota : serrage de la poulie de vilebrequin à 26 mdaN.

SERRAGE CULASSE

- Effectuer un préserrage 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.

