

MOTEUR V6 - 112
CARBURATEUR SOLEX 34 TBIA
CARACTERISTIQUES

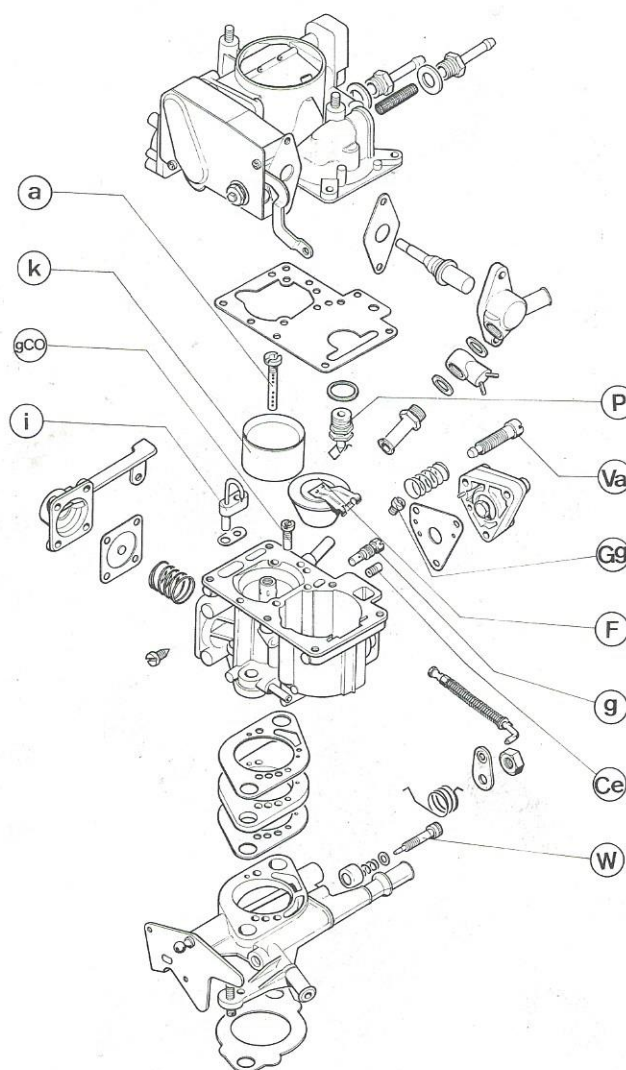
1

F.001

		rep PEU 96 BVM-BVA	rep PEU 96/1 - A96/1 BVM	rep PEU 96/2 - A96/2 BVA	rep PEU A 218 BVM	rep PEU A 218/1 BVA	
Buse	K	Ø 26	Ø 28	Ø 28	Ø 28	Ø 28	
Gicleur principal	Gg	135 ± 2,5	130 ± 2,5	130 ± 2,5	130 ± 5	130 ± 5	
Ajutage d'automatisme	a	145 ± 10	145 ± 10	145 ± 5	145 ± 20	145 ± 20	
Gicleur de ralenti	g	40 ± 5	42 ± 5	42 ± 5	42 ± 10	42 ± 10	
Gicleur de CO constant	gCO	35 ± 5	35 ± 5	35 ± 5	35 ± 10	35 ± 10	
Injecteur de pompe	i	50 ± 5	50 ± 10	60 ± 10	50 ± 10	60 ± 10	
Pointeau à bille	P	Ø 1,5	Ø 1,5	Ø 1,5	Ø 1,5	Ø 1,5	
Flotteur	F	5,7 g	5,7 g	5,7 g	5,7 g	5,7 g	
Calibre enrichisseur	Ce	55 ± 10	55 ± 10	55 ± 10	75 ± 20	75 ± 20	
Fin de course de pompe pour ouverture du papillon de		6 mm ± 0,5	5 mm ± 0,5	3,8 mm ± 0,5	5 mm ± 1	3,8 mm ± 1	

B.V.M. Réglage pour moteur avec boîte de vitesses manuelle

B.V.A. Réglage pour moteur avec boîte de vitesses automatique

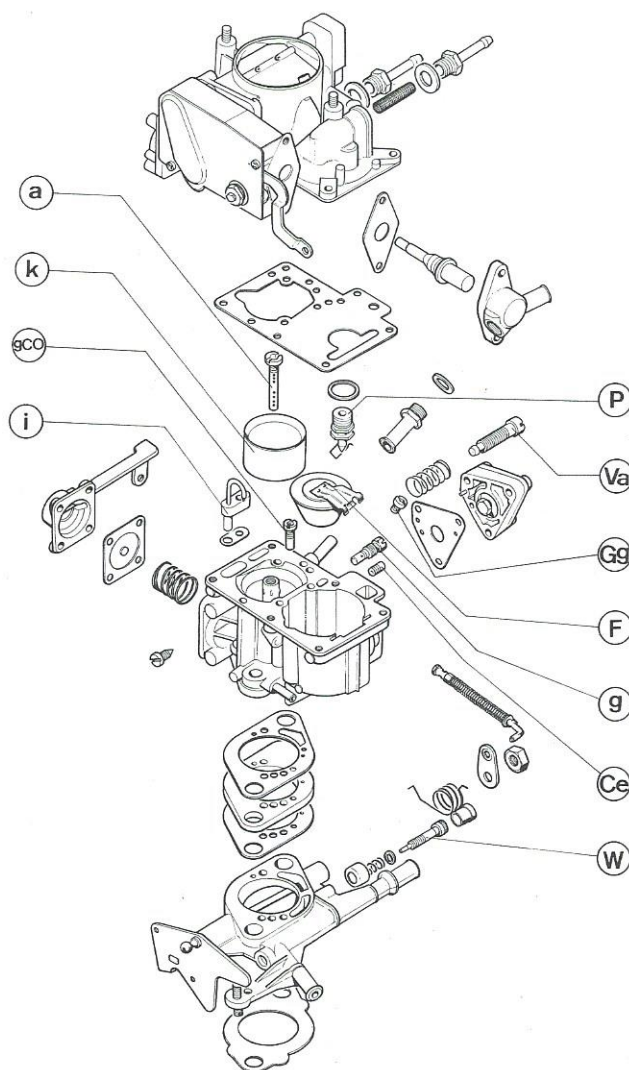


MOTEUR V6 - 112
CARBURATEUR SOLEX 34 TBIA
CARACTERISTIQUES

		rep PEU 118 BVM SUEDE	rep PEU 173 BVA SUEDE	rep PEU 182 - 183 BVA - BVM USA - JAPON	rep PEU 176 BVM CANADA	rep PEU 177 BVA CANADA	
Buse	K	Ø 28	Ø 28	Ø 28	Ø 28	Ø 28	
Gicleur principal	Gg	130 ± 5	130 ± 5	140 ± 5	135 ± 5	135 ± 5	
Ajutage d'automatlicité	a	145 ± 10	145 ± 10	145 ± 20	155 ± 20	145 ± 20	
Gicleur de ralenti	g	42 ± 10	42 ± 10	50 ± 10	42 ± 10	40 ± 10	
Gicleur de CO constant	gCO	35 ± 10	35 ± 10	35 ± 10	35 ± 10	35 ± 10	
Injecteur de pompe	i	50 ± 10	60 ± 10	60 ± 10	55 ± 10	60 ± 10	
Pointeau à bille	P	Ø 1,5	Ø 1,5	Ø 1,5	Ø 1,5	Ø 1,5	
Flotteur	F	5,7 g	5,7 g	5,7 g	5,7 g	5,7 g	
Calibreur enrichisseur	Ce	55 ± 20	55 ± 20				
Fin de course de pompe pour ouverture du papillon de		5 ± 0,5 mm	3,8 ± 0,5 mm	3,8 ± 1 mm	3,8 ± 1 mm	3,8 ± 1 mm	

B.V.M. Réglage pour moteur avec boîte de vitesses manuelle

B.V.A. Réglage pour moteur avec boîte de vitesses automatique



MOTEUR V6 - 112
CARBURATEUR SOLEX 35 CEEI
CARACTERISTIQUES

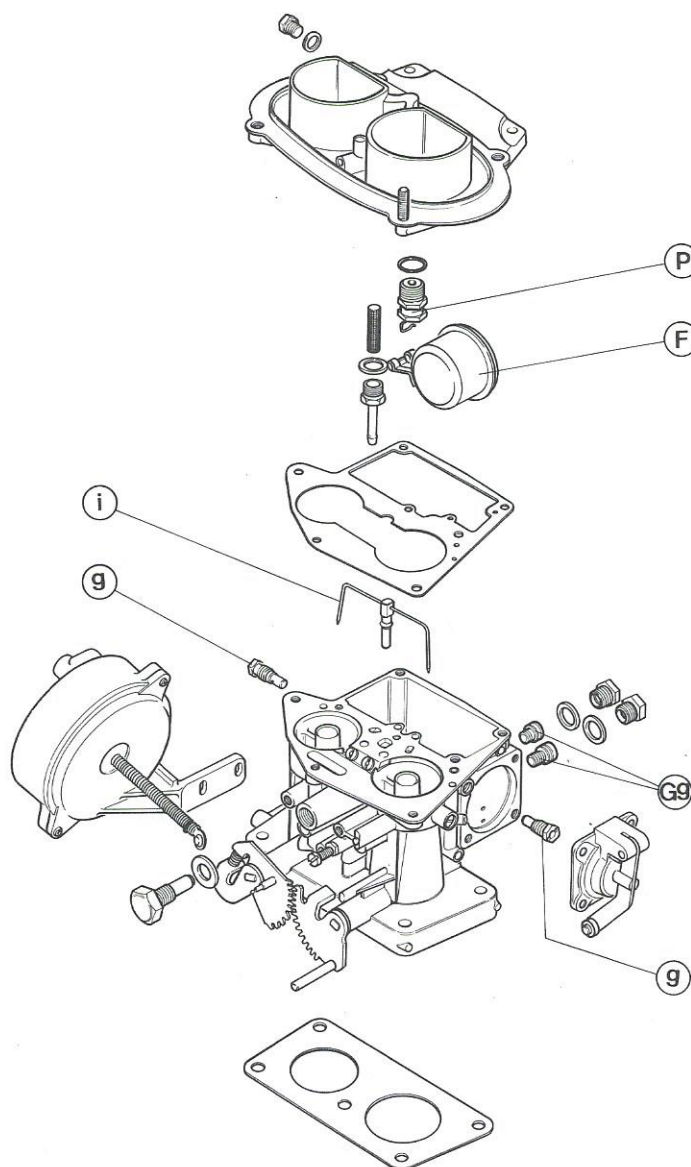
1

Fl. 011

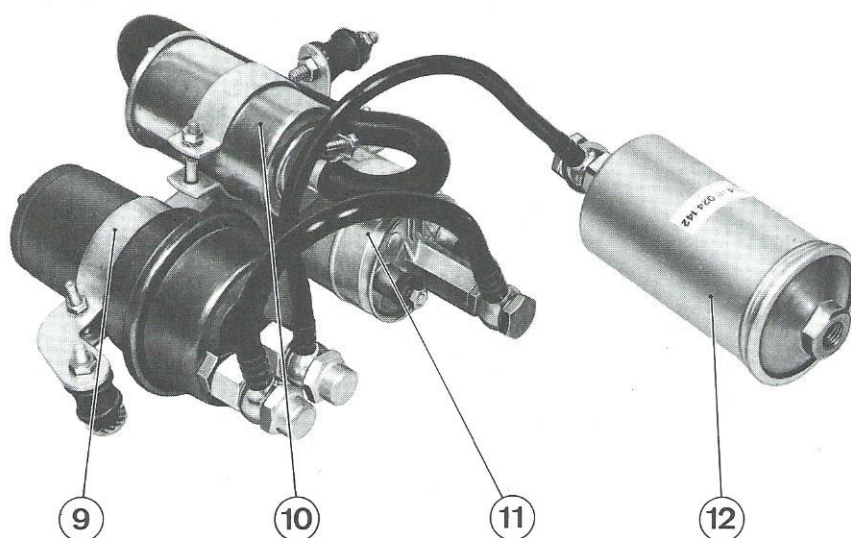
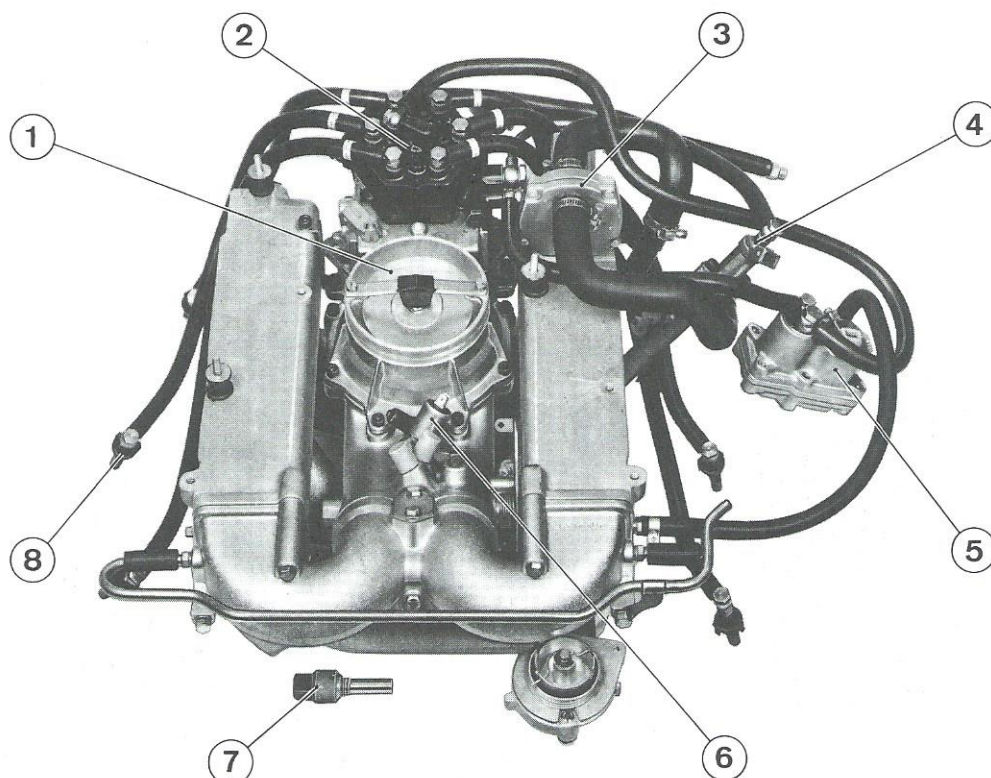
		rep PEU 97 - 97/1	rep PEU 186				
Buse	K	Ø 27	Ø 27				
Gicleur principal	Gg	145 ± 2,5	145 ± 5				
Ajutage d'automatisme	a	150 ± 10	150 ± 20				
Gicleur de ralenti	g	47,5 ± 5	47 ± 10				
Injecteur de pompe	i	60 ± 10	60 ± 10				
Pointeau à bille	P	Ø 1,7	Ø 1,7				
Flotteur	F	5,3 g	5,3 g				

B.V.M. Réglage pour moteur avec boîte de vitesses manuelle

B.V.A. Réglage pour moteur avec boîte de vitesses automatique



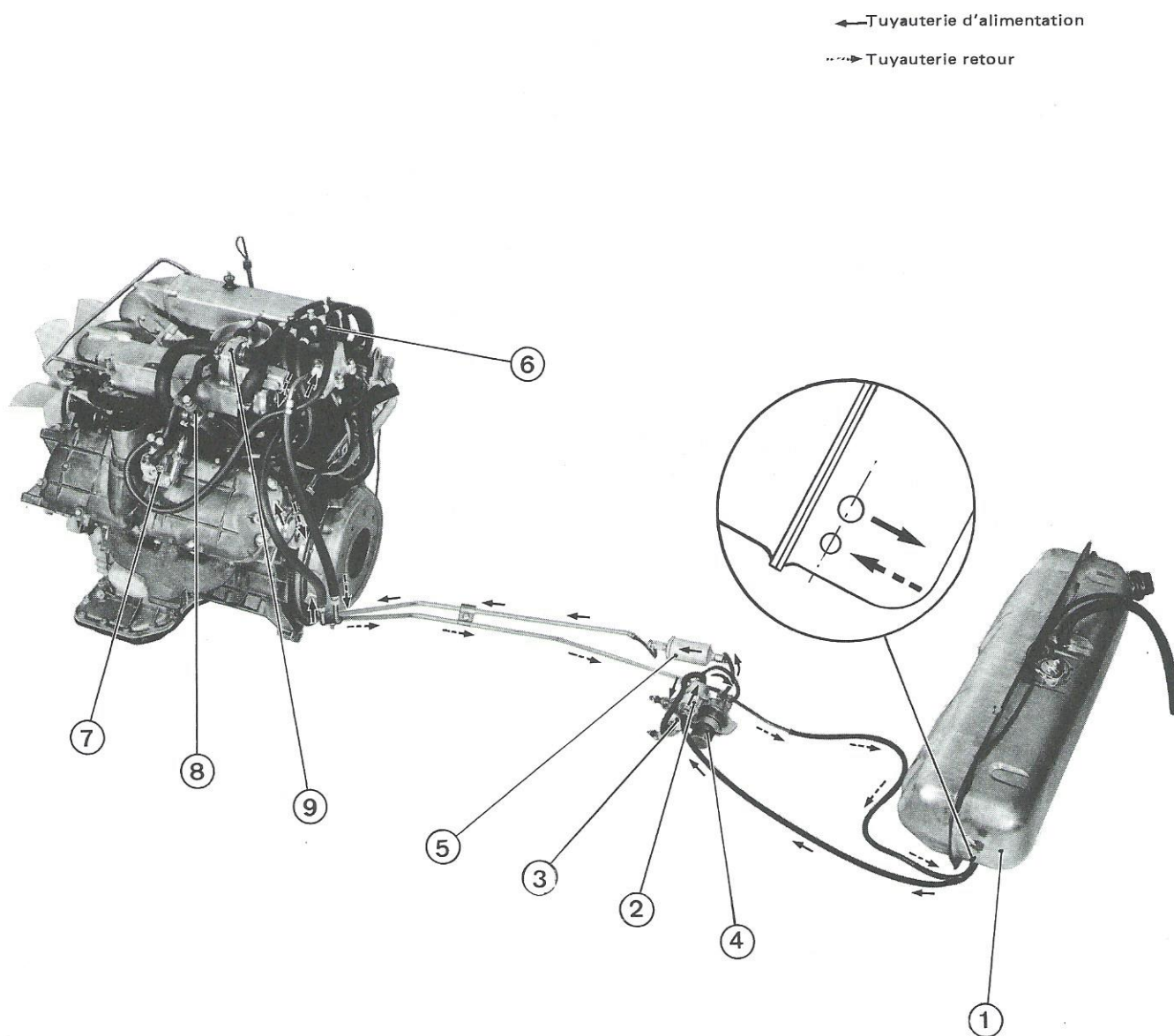
DESCRIPTION



- 1 - Sonde de débit d'air
- 2 - Doseur distributeur de carburant
- 3 - Commande d'air additionnel
- 4 - Injection de départ à froid
- 5 - Régulateur de pression de commande
- 6 - Valve de compensation de ralenti (réfrigération)

- 7 - Thermocontact temporisé
- 8 - Injecteur
- 9 - Accumulateur de pression
- 10 - Préfiltre
- 11 - Pompe d'alimentation
- 12 - Filtre

CIRCUITS D'ALIMENTATION



DESIGNATION

- 1 - Réservoir à essence
- 2 - Préfiltre
- 3 - Pompe d'alimentation électrique
- 4 - Accumulateur de carburant
- 5 - Filtre
- 6 - Régulateur de mélange
- 7 - Régulateur de pression de commande
- 8 - Injecteur de départ à froid
- 9 - Commande d'air additionnel
- 10 - Thermocontact temporisé

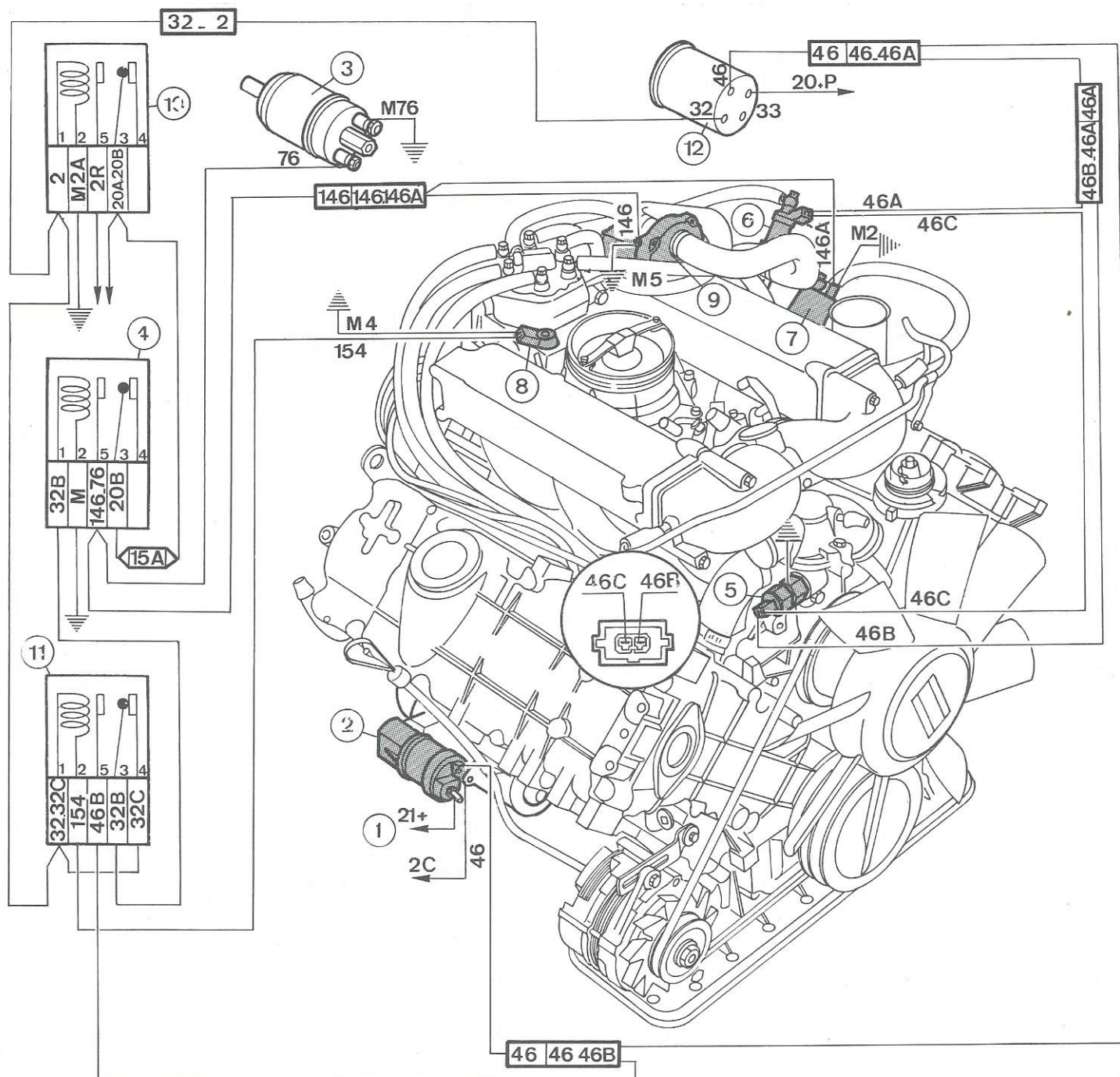
SCHEMA ELECTRIQUE — PHASES DE FONCTIONNEMENT

Depuis le début de série jusqu'au numéro de série : 6 565 353

MOTEUR V6 - 140
INJECTION D'ESSENCE K-JETRONIC
SCHEMA ELECTRIQUE

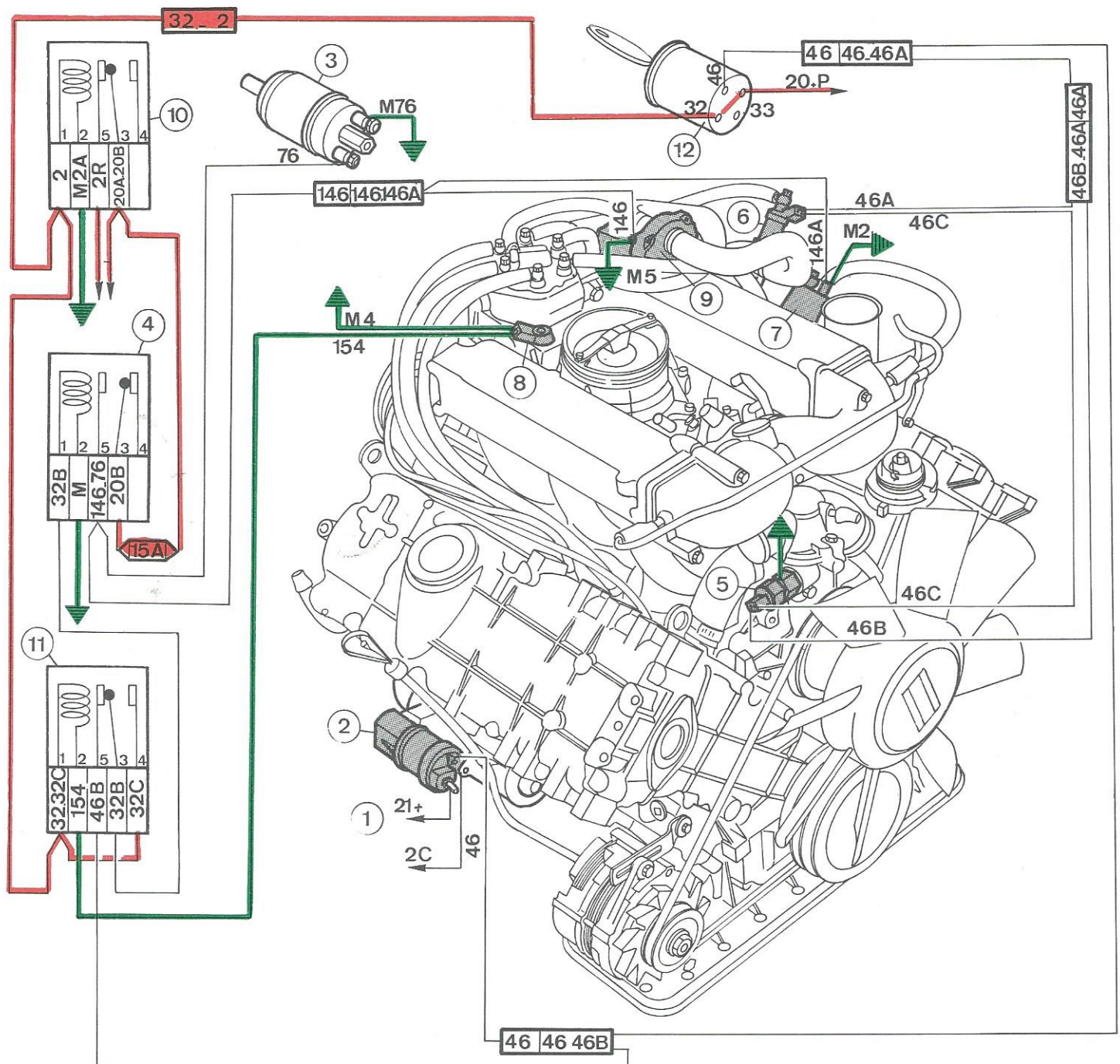
LIAISON ELECTRIQUE DES ELEMENTS DU K-JETRONIC SUR MOTEUR 140

- 1 - Batterie
- 2 - Démarreur
- 3 - Pompe électrique à carburant
- 4 - Relais de pompe
- 5 - Thermocontact temporisé
- 6 - Injecteur de départ à froid
- 7 - Régulateur de pression de commande
- 8 - Interrupteur de la sonde de débit d'air
- 9 - Commande d'air additionnel
- 10 - Relais de bobine d'allumage
- 11 - Relais de sécurité
- 12 - Antivol.



MOTEUR V6 - 140
INJECTION D'ESSENCE K-JETRONIC
PHASES DE FONCTIONNEMENT

MOTEUR A L'ARRET - CONTACT MIS

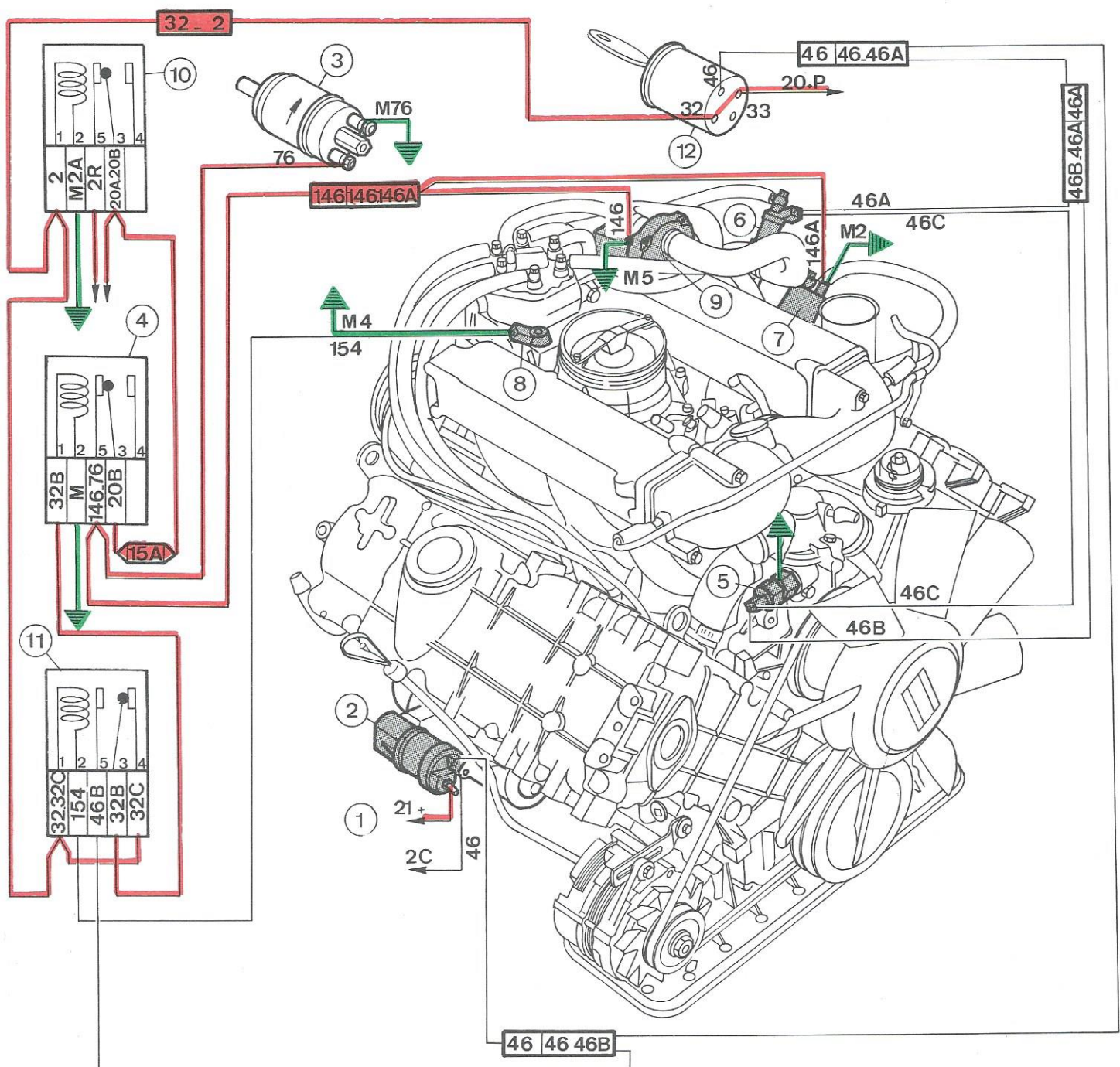


PHASES DE FONCTIONNEMENT (suite)

Depuis le début de série jusqu'au numéro de série : 6 565 353

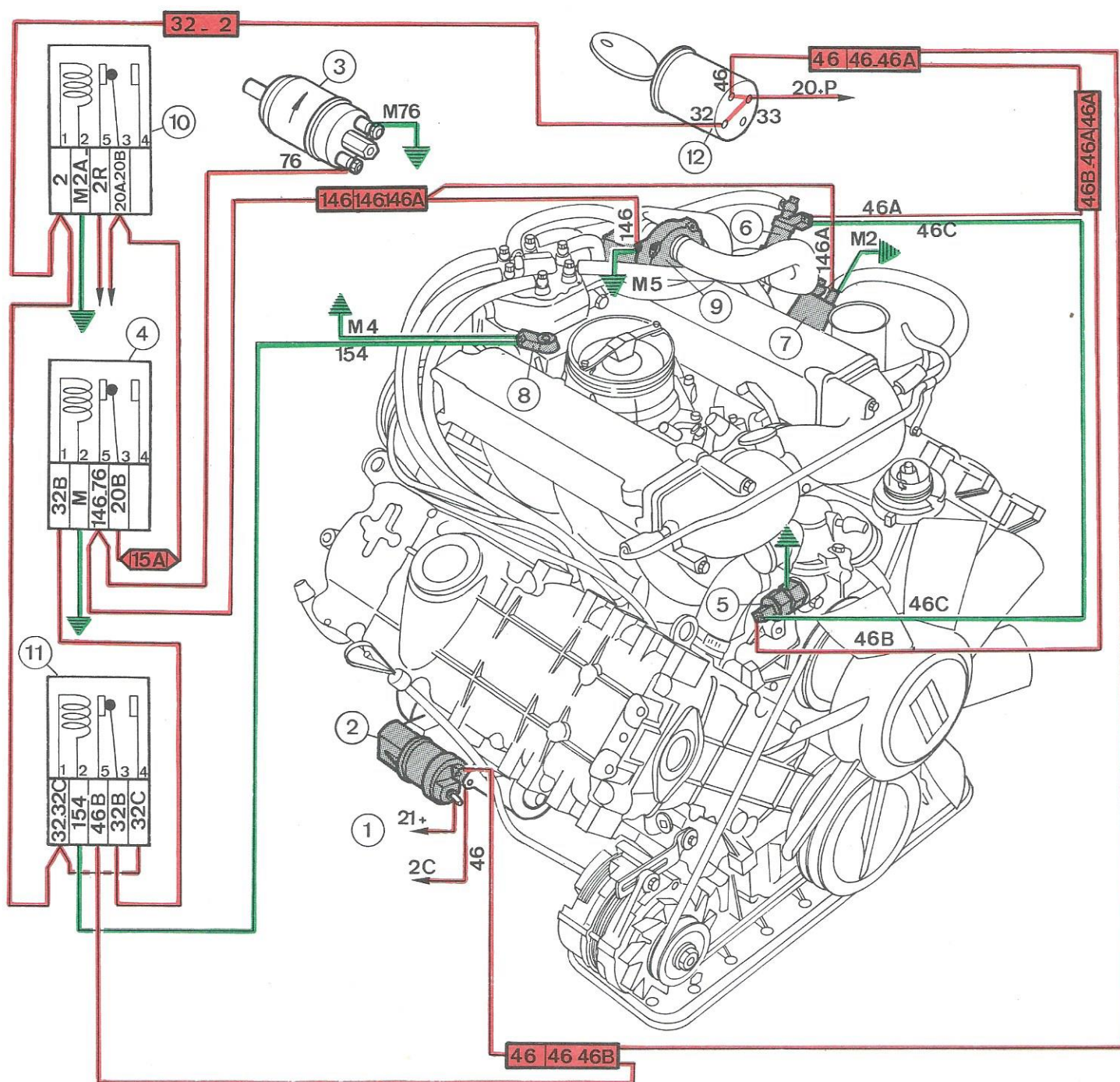
MOTEUR V6 - 140
INJECTION D'ESSENCE K-JETRONIC
PHASES DE FONCTIONNEMENT

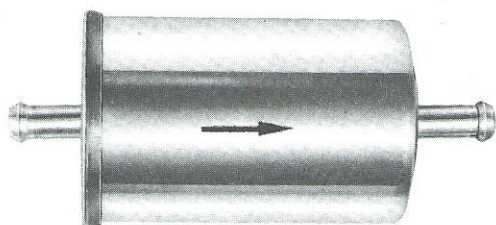
MOTEUR EN MARCHÉ



MOTEUR V6 - 140
INJECTION D'ESSENCE K-JETRONIC
PHASES DE FONCTIONNEMENT

DEMARRAGE DU MOTEUR





PREFILTRE

CARACTERISTIQUES

Surface filtrante : 50 cm²

Seuil de filtration : 80 à 100 microns

A ECHANGER TOUS LES 15 000 km



POMPE D'ALIMENTATION

IDENTIFICATION

- Marque : BOSCH
- Référence : 0 580 254 984

CARACTERISTIQUES

Tension d'utilisation : de 7 v ... à 15 v.

Pression d'utilisation : inférieure ou égale à 5,8 bars.

Débit : 145 litres/heure sous une pression de 5 bars.

Intensité nominale : inférieure ou égale à 12 A.



ACCUMULATEUR DE PRESSION

IDENTIFICATION

- Marque : BOSCH
- Référence : 0 438 170 014

CARACTERISTIQUES

Volume d'accumulation : 40 cm³

Pression d'utilisation : inférieure ou égale à 5,5 bars.

Pression résiduelle : 1,2 - 2 bars.

MOTEUR V6 - 140
INJECTION D'ESSENCE K-JETRONIC
IDENTIFICATION

**FILTRE****IDENTIFICATION**

- Marque : BOSCH
- Référence : 0 450 905 021

CARACTERISTIQUES

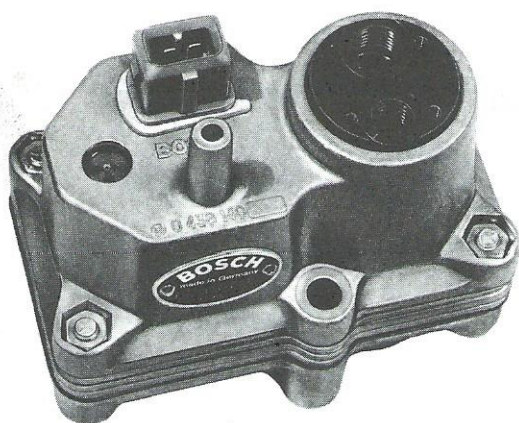
Pression d'utilisation : inférieure ou égale à 6 bars.

Volume du filtre : 0,2 litre

Surface filtrante : 1 800 cm²

Seuil de filtration : 4 microns

A ECHANGER TOUS LES 30 000 km.

**REGULATEUR DE PRESSION DE COMMANDE****IDENTIFICATION**

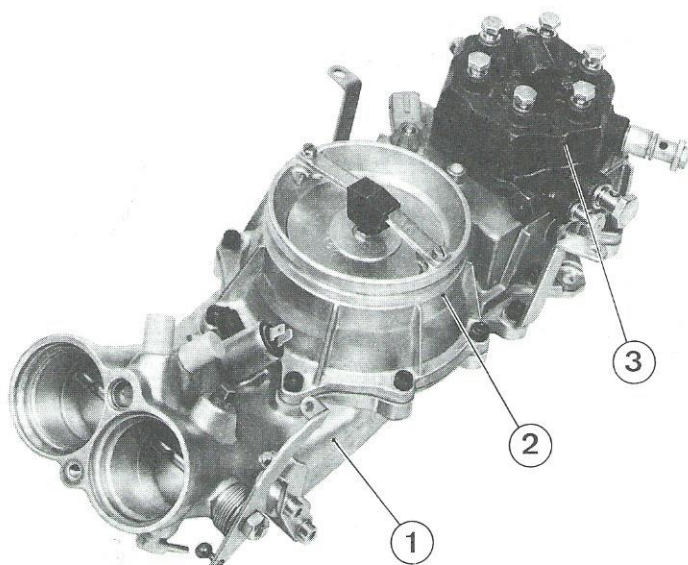
- Marque : BOSCH
- Référence : 0 438 140 047

CARACTERISTIQUES

Tension d'utilisation : 12 V

Puissance : 9 W

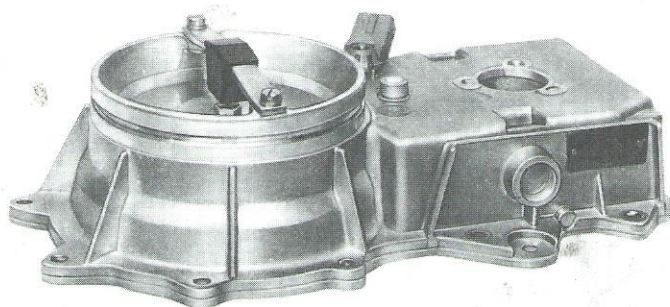
Pression de commande normale : 3,6 bars



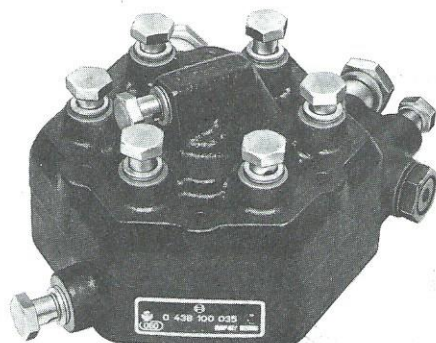
REGULATEUR DE MELANGE

Le régulateur de mélange implanté sur le boîtier inférieur (1) se compose de :

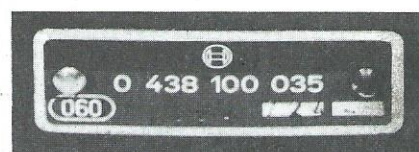
- une sonde de débit d'air (2).
- un doseur distributeur de carburant (3).



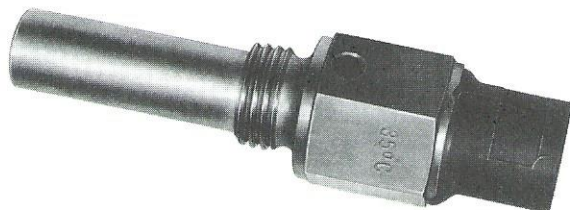
IDENTIFICATION DE LA SONDE DE DEBIT D'AIR



IDENTIFICATION DU DOSEUR DISTRIBUTEUR DE CARBURANT



MOTEUR V6 - 140
INJECTION D'ESSENCE K-JETRONIC
IDENTIFICATION

**THERMOCONTACT TEMPORISE****IDENTIFICATION**

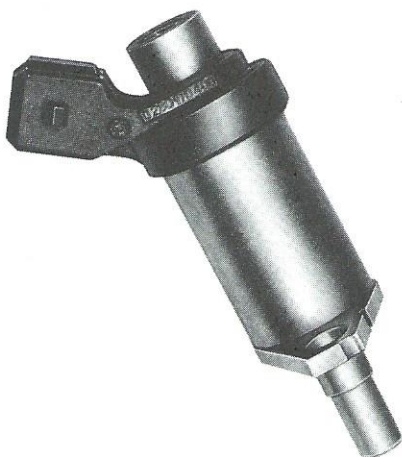
- Marque : BOSCH
- Référence : 0 280 130 214

CARACTERISTIQUES

Tension nominale : 12 V

Puissance nominale : 40 W

Temps de fonctionnement pour une température de
— 20° C sous 10 V : $8 \pm 2,5$ secondes.

**INJECTEUR DE DEPART A FROID****IDENTIFICATION**

- Marque : BOSCH
- Référence : 0 280 170 400

CARACTERISTIQUES

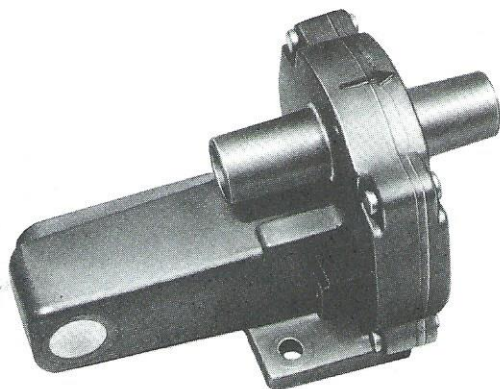
Tension d'utilisation : de 7 V à 14 V

Puissance nominale : 37 W

Pression d'utilisation : environ 4,5 bars

Débit nominal sous 4,5 bars : 165 ± 20 cm³/mm.

Angle du jet : environ 80°.

**COMMANDE D'AIR ADDITIONNEL****IDENTIFICATION**

- Marque : BOSCH
- Référence : 0 280 140 210

CARACTERISTIQUES

Tension nominale : 12 V

Temps de régulation moyen à 20° C : 2 minutes.

MOTEUR V6 - 140
INJECTION D'ESSENCE K-JETRONIC
IDENTIFICATION

1

F.225



INJECTEUR

IDENTIFICATION

- Marque : BOSCH
- Référence : 0 437 502 005

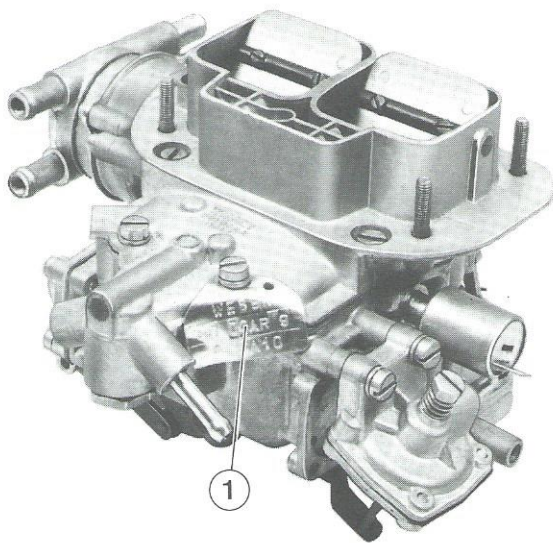
CARACTERISTIQUES

Pression d'ouverture : 2,5 à 3,6 bars.

Angle de pulvérisation : environ 35°.

MOTEUR V6 144
CARBURATEUR WEBER 38 DGAR
CARACTERISTIQUES

1 Fl. 301



IDENTIFICATION

(1) Plaquette repère d'identification

CARBURATEUR pour boîte de vitesses manuelle

38 DGAR 8

Repérage de peinture
blanche



CARBURATEUR pour boîte de vitesses automatique

38 DGAR 9

Repérage de peinture
noire



CARBURATEURS

Boîte de vitesses BA 10

Boîte automatique GM

38 DGAR 8/8400

38 DGAR 9/8500

1er corps

2ème corps

1er corps

2ème corps

Buse K

27

27

Gicleur principal Gg

155

152

Gicleur ralenti g

55

55

Automaticité a

155

155

Automaticité du ralenti

195

195

Injecteur de pompe

60

60

Pointeau

250

250

Niveau du flotteur

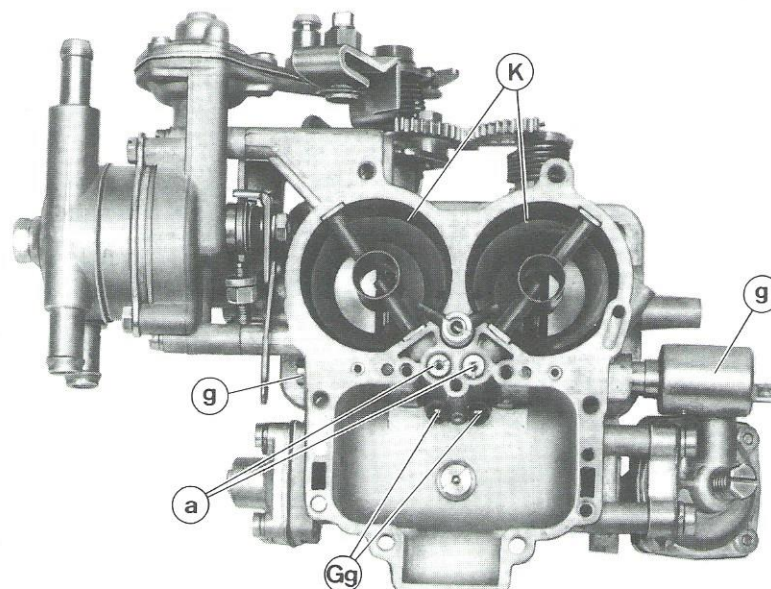
40 ± 0,25

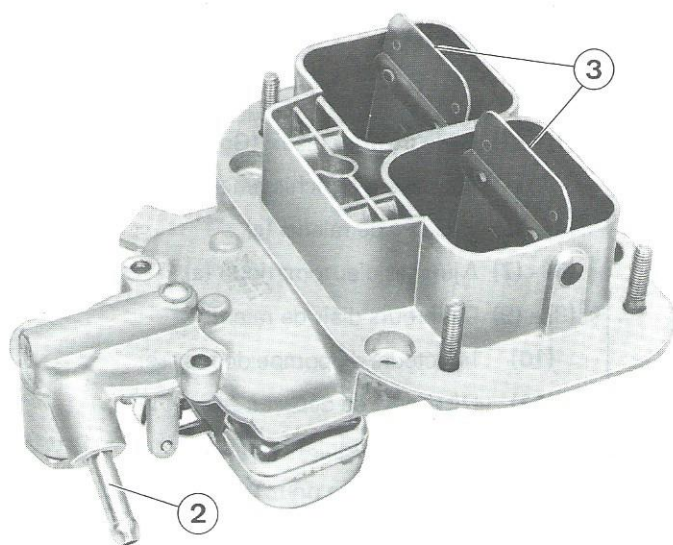
40 ± 0,25

Course du flotteur

52,5 ± 1

52,5 ± 1



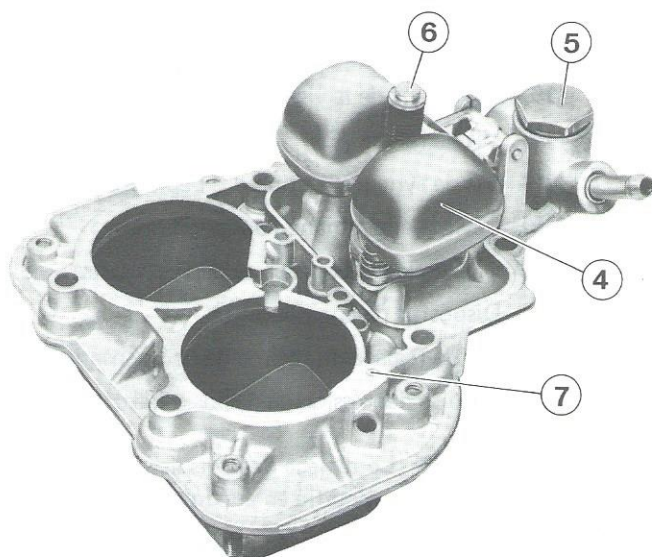


DESCRIPTION

A - DESSUS DE CUVE

(2) Raccord d'arrivée d'essence.

(3) Volets de départ.

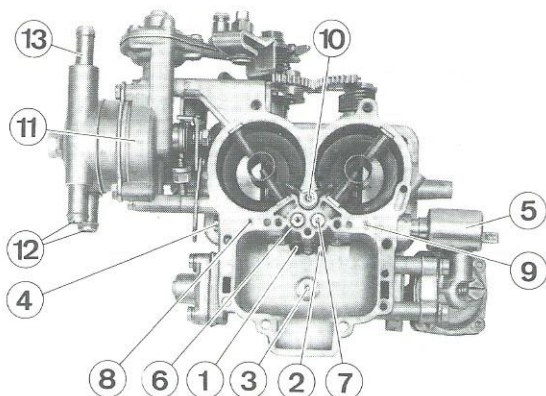


(4) Flotteur.

(5) Bouchon d'accès au filtre.

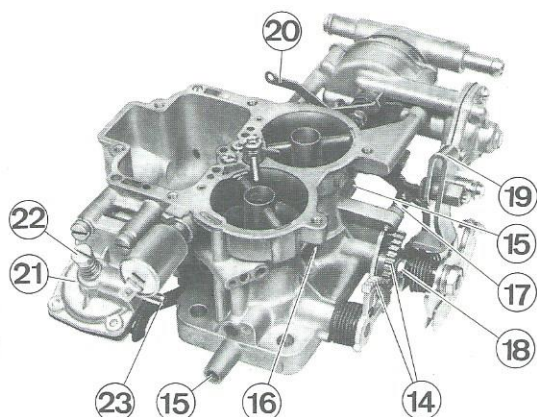
(6) Dispositif d'enrichissement à soupape pneumatique.

(7) Calibreur sur le circuit de commande du dispositif d'enrichissement.



B - CORPS CUVE

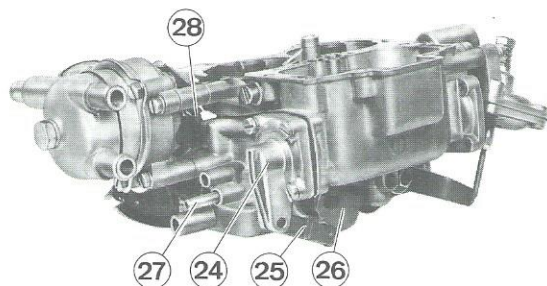
- (1) - (2) Gicleurs principaux (**Gg**)
- (3) Soupape d'enrichissement
- (4) - (5) Gicleurs de ralenti (**g**)
- (6) - (7) Ajustages d'automatisme (**a**)
- (8) - (9) Calibreurs d'air de ralenti
- (10) Injecteurs de pompe de reprise
- (11) Dispositif de départ à froid
- (12) Prises de circulation d'eau
- (13) Prise de purge pour le boîtier d'eau du dispositif de départ.



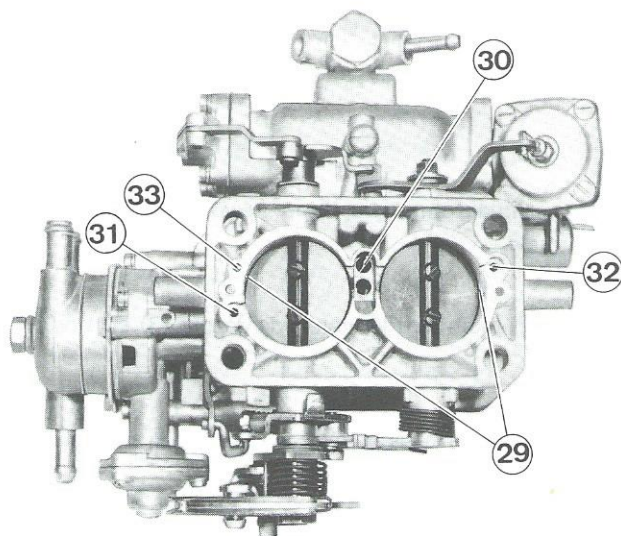
- (14) Secteurs de commande des deux papillons.
- (15) Logements des vis de richesse (**W**).
- (16) Logement de la vis by-pass.
- (17) Vis de ralenti (**Z**)
- (18) Vis de synchronisation des papillons.
- (19) Levier de commande des papillons.
- (20) Tige de liaison boîtier de départ/volets.
- (21) Dispositif de compensation.
- (22) Vis de réglage du régime de compensation.
- (23) Prise de dépression du dispositif de compensation

IMPORTANT - Le réglage de la vis de synchronisation (18) ne doit être modifié en aucun cas.

Ne pas intervenir au niveau de la vis **by-pass** (16) pour le réglage du ralenti.

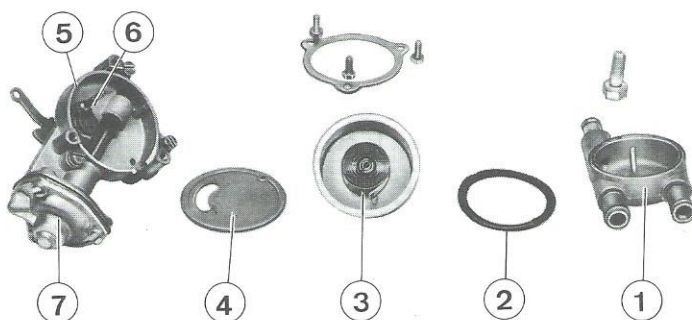


- (24) Pompe de reprise à membrane
- (25) Levier de commande de pompe de reprise.
- (26) Came de pompe de reprise.
- (27) Prise de dépression allumeur.
- (28) Vis de réglage du ralenti accéléré. (Ouverture positive papillons).



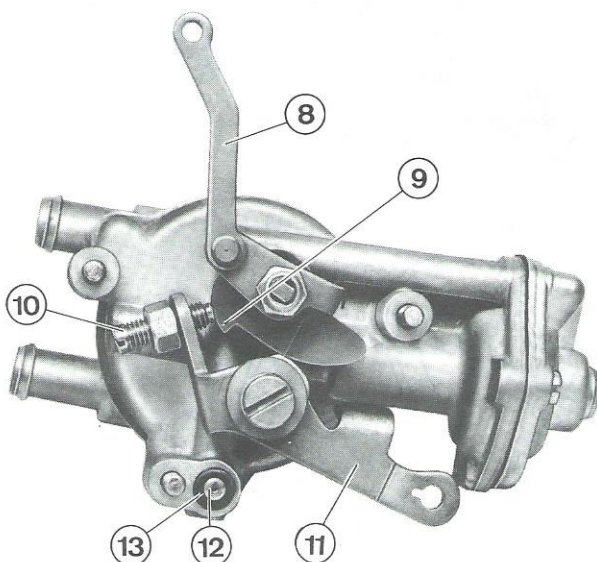
- (29) Circuits de ralenti
- (30) Circuit de compensation de ralenti.
- (31) Prise de dépression du clapet enrichisseur.
- (32) Prise de dépression de la membrane du système d'O.V.A.D..
- (33) Prise de dépression allumeur.

O.V.A.D. : Ouverture volets après départ.



C - BOITIER COMMANDE VOLET DE DEPART

- (1) Boitier de circulation d'eau.
- (2) Joint d'étanchéité
- (3) Ressort thermostatique.
- (4) Plaque de séparation boitier/ressort thermostatique.
- (5) Boitier
- (6) Levier d'entraînement.
- (7) Dispositif d'ouverture volets après départ. (O.V.A.D.).



- (8) Levier de liaison avec les volets de départ.
- (9) Levier à came.
- (10) Vis de réglage de l'ouverture positive.
- (11) Levier de liaison avec les papillons.
- (12) Prise de dépression pour le dispositif d'O.V.A.D.
- (13) Joint torique d'étanchéité.

DISPOSITIF DE DEPART A FROID

Principe de fonctionnement :

Pour la mise en action de ce dispositif qui est du type semi-automatique, il sera nécessaire d'appuyer sur l'accélérateur à fond et le laisser revenir lentement en position normale.

A froid : le ressort thermostatique (1) par l'intermédiaire du levier (2) maintient les volets de départ (3) en position fermée.

Dans le même temps le levier à came (4), par l'intermédiaire de la vis de réglage (5) et de la timonerie de liaison, maintient les papillons en position d'ouverture partielle (ralenti accéléré).

Ouverture pneumatique des volets de départ O.V.A.D.

Dès la mise en route du moteur, la dépression agit sur la membrane (6) et, par l'intermédiaire de la tige (7) autorise une ouverture partielle des volets de départ. Le ressort thermostatique s'oppose à cette action, le ressort de compensation (8) est comprimé.

La montée en température de l'eau dilate le ressort thermostatique modifiant ainsi :

- la position du levier à came (4) ce qui diminue l'ouverture des papillons,
- la position d'équilibre ressort thermostatique (1)/ressort de compensation (8) ce qui a pour effet d'ouvrir progressivement les volets de départ (3) et par le fait de corriger automatiquement le mélange air/essence.

Ouverture mécanique des volets de départ (Dénoyage)

Pour éviter de noyer le moteur par excès d'essence, un dispositif de levier permet d'obtenir une ouverture partielle des volets de départ en appuyant à fond sur la commande d'accélérateur.

