

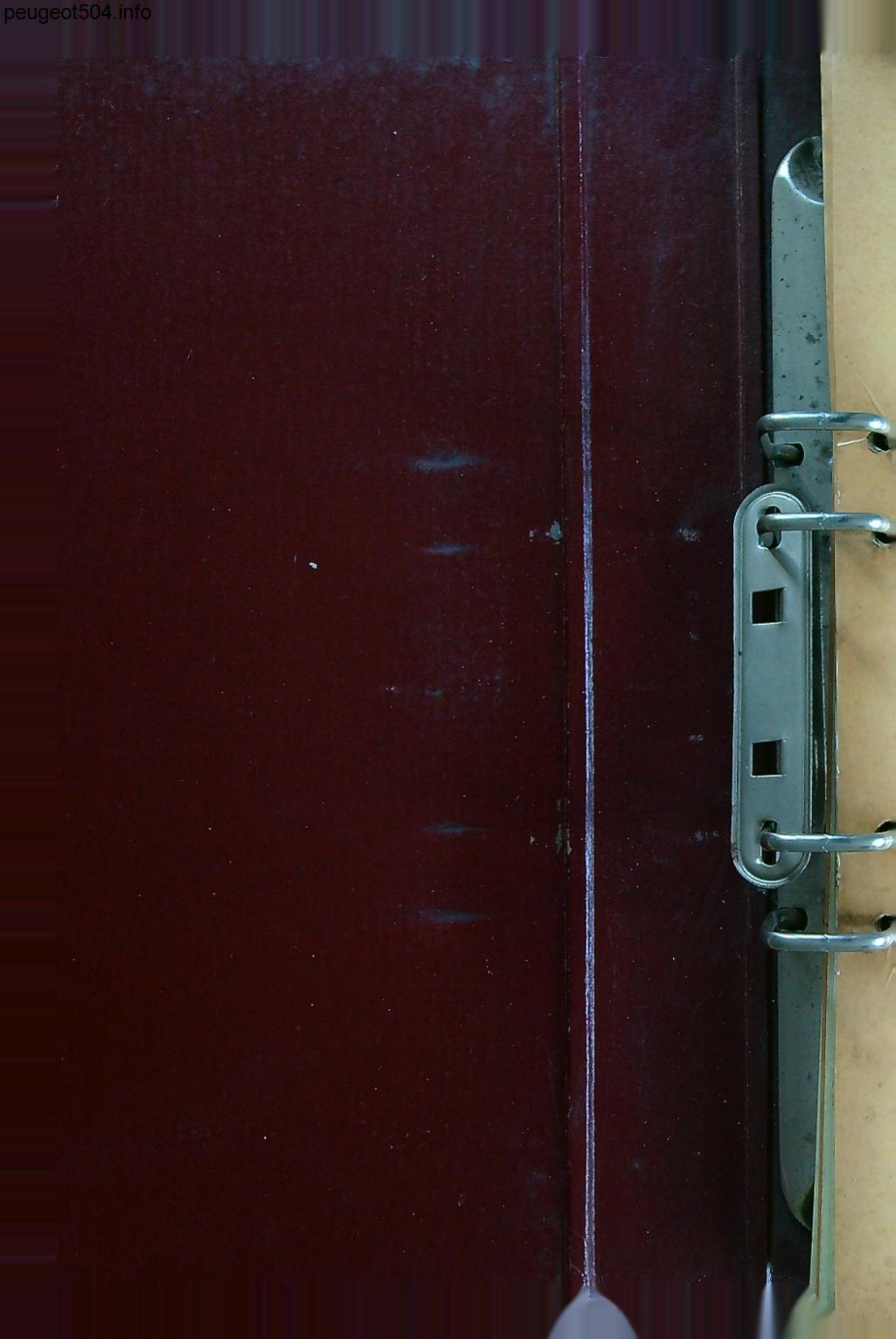
A3

# DOCUMENTATION D'ATELIER

moteur **504**  
à injection d'essence

PEUGEOT







GENERALITES



G

MOTEUR



1

01.01

CIRCUIT D'ADMISSION  
CIRCUIT D'ALIMENTATION



1

12.01

POMPE D'ALIMENTATION  
ELECTRO-VALVE



1

12.51

INJECTEURS



1

12.51

ELECTRICITE



2

12.01

ENTRETIEN



REPertoire  
DES CLASSES















GENERALITES		
-------------	--	--

Coupe en perspective du moteur KF6

Coupe transversale du moteur KF6

Principe de fonctionnement des moteurs

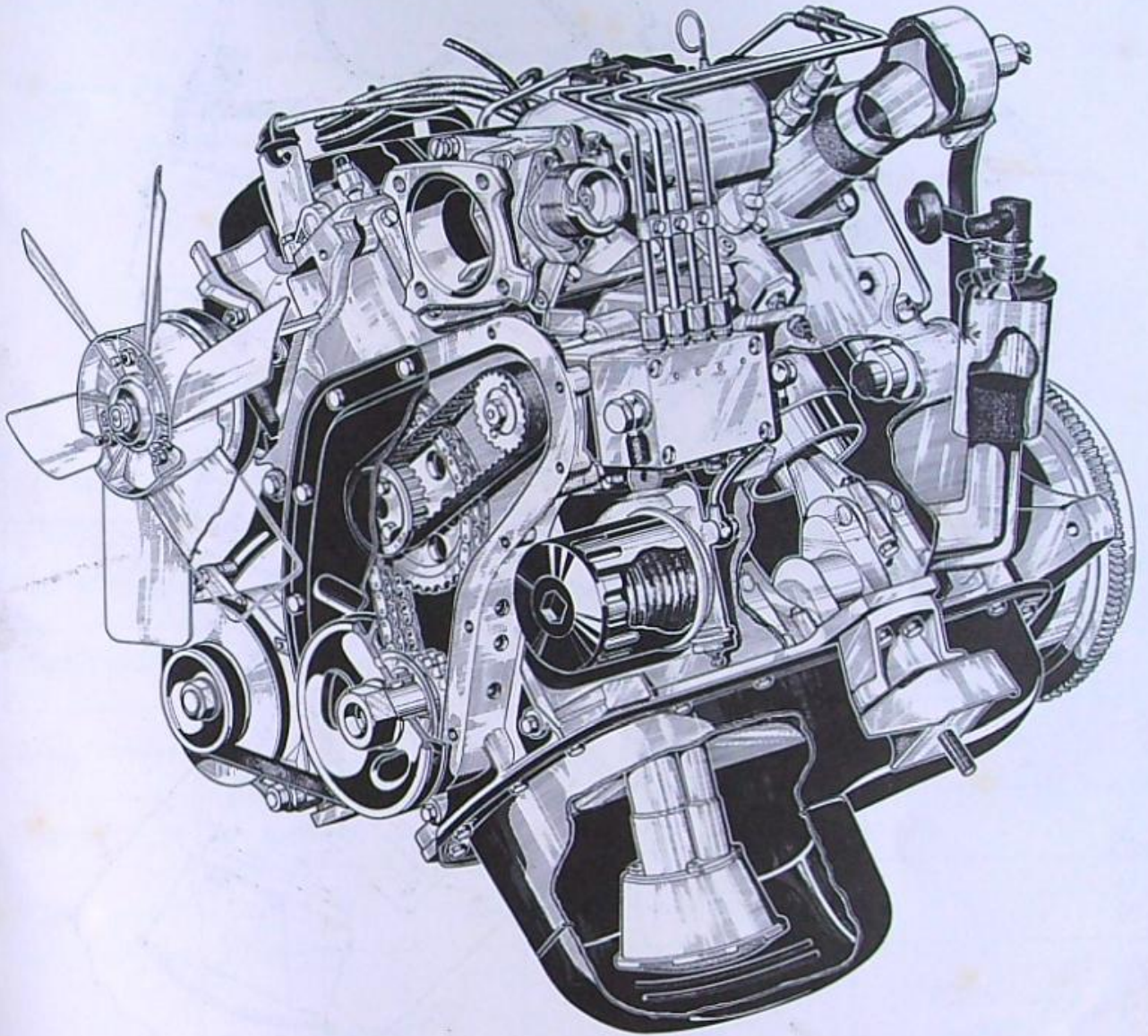
Principe de fonctionnement de la pompe d'injection.





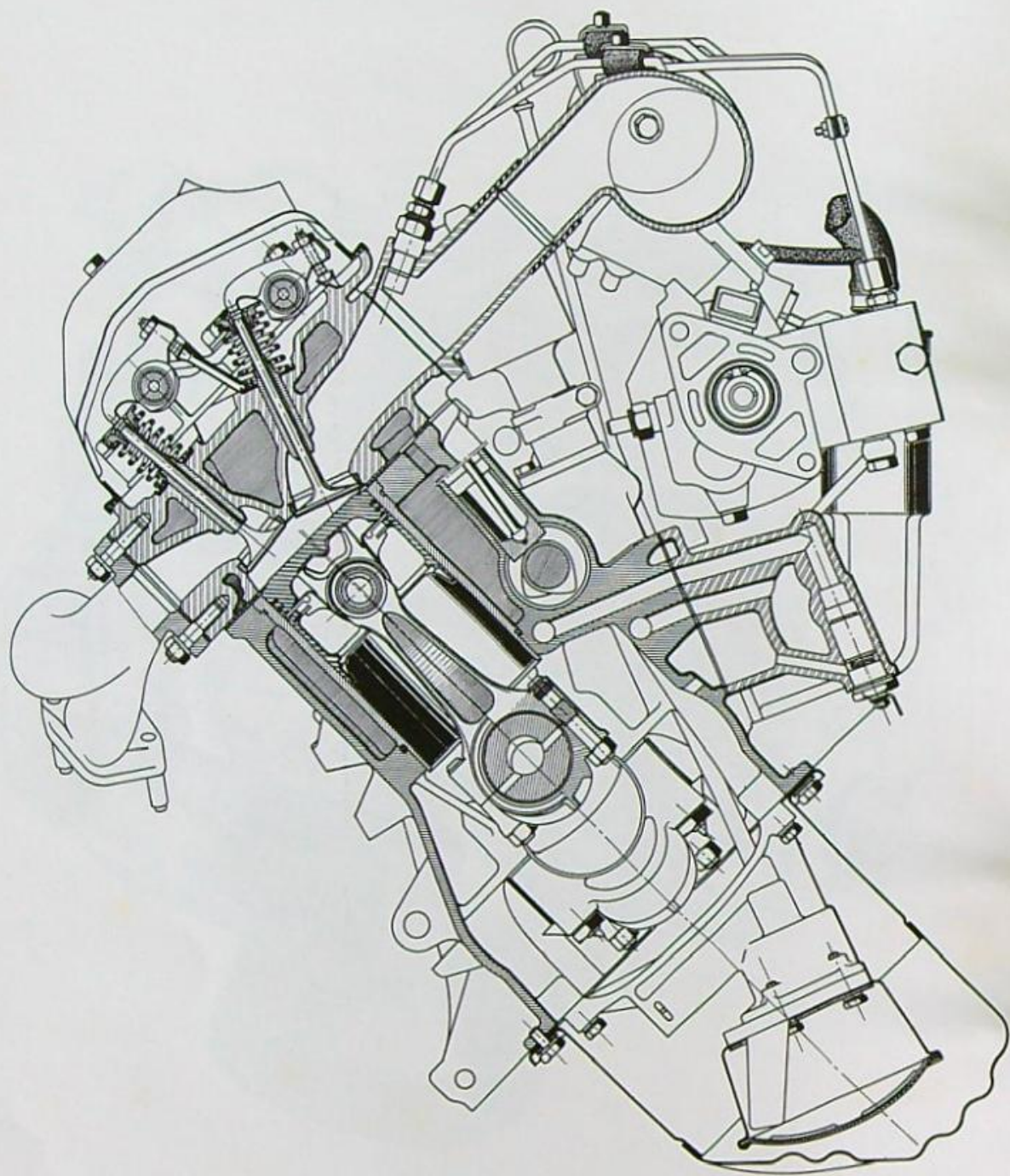


COUPE EN PERSPECTIVE





COUPE TRANSVERSALE





## PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

des moteurs à Essence, à Carburateur et à Injection, et du moteur Diesel  
(Cycle à 4 temps)

Les moteurs à ESSENCE, alimentés par un carburateur ou par injection, sont des moteurs à EXPLOSION à ALLUMAGE COMMANDE alors que le DIESEL est un moteur à COMBUSTION à AUTO-ALLUMAGE.

La seule analogie entre les moteurs à INJECTION D'ESSENCE et DIESEL réside dans l'équipement d'injection.

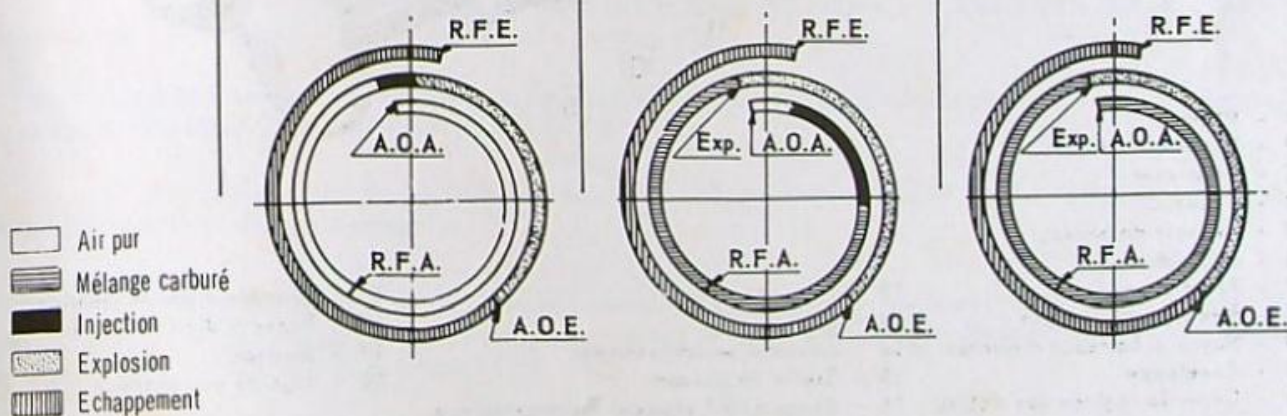
Leurs procédés d'alimentation sont différents :

INJECTION D'ESSENCE ET CARBURATEUR par mélange dosé d'air-essence.

DIESEL par seul dosage du combustible.

TABLEAU RECAPITULATIF

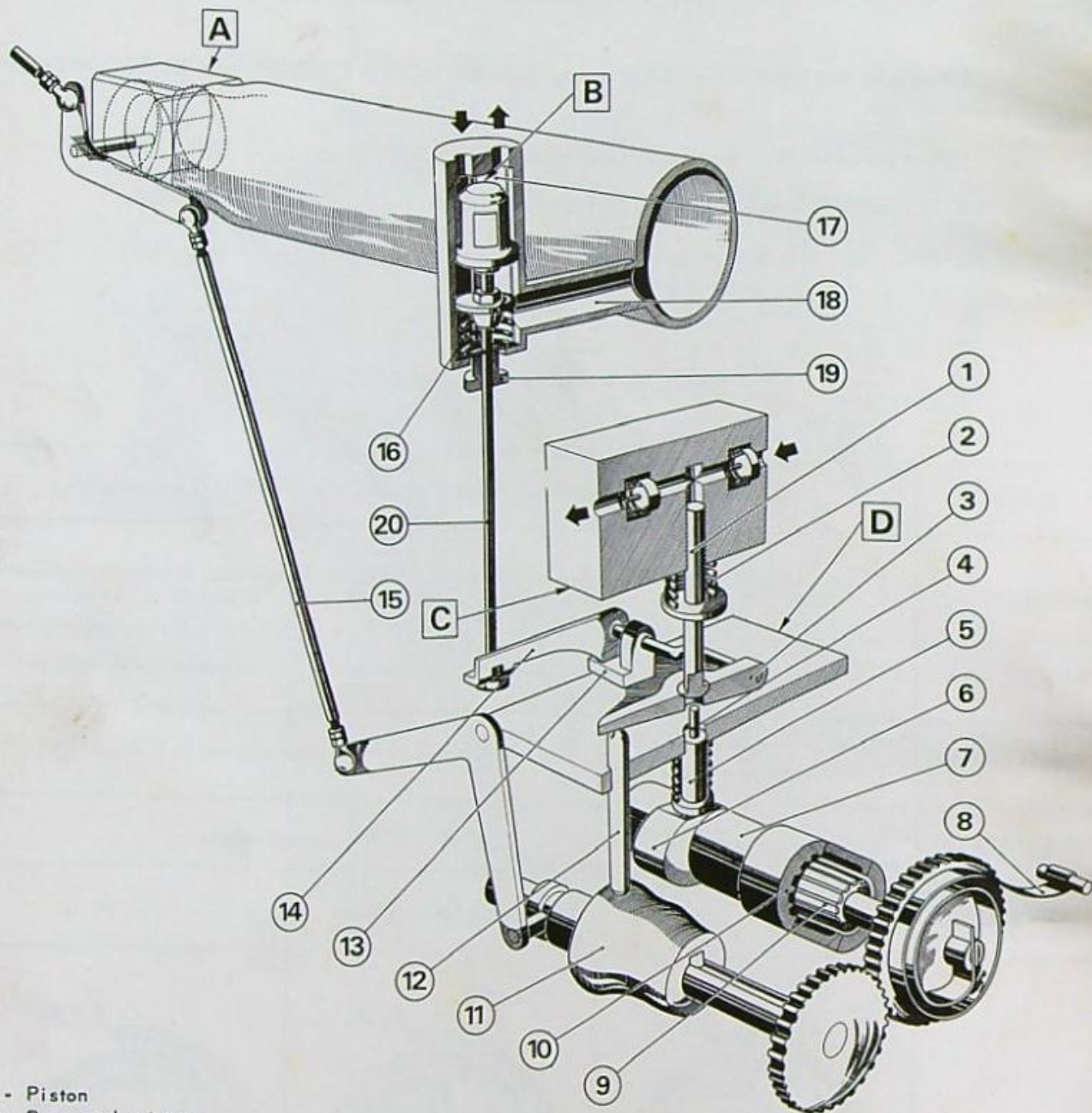
Cycle	Diesel	Injection d'essence	Carburateur
ADMISSION	Aspiration d'air seul	Aspiration d'air seul. Injection de carburant pendant l'aspiration d'air	Aspiration du mélange air-essence dosé par le carburateur
COMPRESSION	Très forte compression	Compression du mélange	Compression du mélange
En fin de course	Injection du combustible qui s'enflamme spontanément	Allumage du mélange par étincelle de la bougie	
TEMPS MOTEUR	Combustion et détente	Explosion et détente	
ECHAPPEMENT	Evacuation des gaz brûlés		





## SCHEMA DE PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT DE LA POMPE D'INJECTION KF6

- A - Répartiteur - Corps papillon monobloc
- B - Élément thermostatique
- C - Tête hydraulique
- D - Système d'injection et de régulation



- 1 - Piston
- 2 - Ressort de piston
- 3 - Balancier
- 4 - Poussoir
- 5 - Ressort de poussoir
- 6 - Came de levée
- 7 - Arbre à cames
- 8 - Ressort antagoniste
- 9 - Noyau à barreaux aimantés
- 10 - Enveloppe
- 11 - Came de réglage des débits

- 12 - Tige palpeuse
- 13 - Butée
- 14 - Levier d'enrichissement
- 15 - Bielle de liaison
- 16 - Ressort de l'élément thermostatique

- 17 - Chambre d'eau du répartiteur
- 18 - Passage d'air additionnel
- 19 - Soupape
- 20 - Tige de commande



## PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT DE LA POMPE D'INJECTION KF6

L'arbre à cames 7, entraîné à demi-vitesse du moteur, comporte un nombre de cames égal à celui des cylindres du moteur.

La came 6 agit sur le poussoir 4, rappelé par le ressort 5.

Le poussoir soulève l'extrémité demi-sphérique du piston 1 en appui sur le balancier 3 par l'action du ressort 2.

Le point mort bas du piston est variable car il est déterminé par la position du balancier dont les deux extrémités sont mobiles.

L'extrémité arrière est articulée sur un excentrique commandé par le levier d'enrichissement 14 reposant en marche normale sur la butée 13.

L'extrémité avant se déplace sous l'action d'une tige palpeuse 12 en appui sur la came aux profils variables 11 qui constitue la pièce maîtresse du dispositif de régulation des débits.

Le dosage de la quantité d'essence injectée s'effectue par variation de la course du piston 1, le débit étant d'autant plus grand que le piston descend plus bas, ce qui est obtenu lorsque le rayon de la came 11 diminue ou lorsque le point d'articulation du balancier 3 s'abaisse.

La came 11 est soumise à deux mouvements conjugués :

- 1 - Déplacement angulaire de 300° environ, commandé par un correcteur magnétique se composant de :
  - une enveloppe 10 entraînée par l'arbre à cames de la pompe.
  - un noyau aimanté 9 relié à la came 11 par des engrenages. L'entraînement relatif du noyau, assuré par la force magnétique, est proportionnel au régime du moteur.
  - un ressort antagoniste 8 qui, en s'opposant au couple d'entraînement, maintient le système de correction en équilibre pour chaque allure, permettant ainsi la rotation de la came selon un angle déterminé pour un régime donné du moteur.
- 2 - Déplacement latéral, fonction de la position de la pédale d'accélérateur donc de la charge, assuré par l'intermédiaire de la bielle de liaison 15 reliant le levier de commande de la pompe au papillon.

### ENRICHISSEMENT A FROID

Lorsque la température de la circulation d'eau du moteur est inférieure à 50° C, l'enrichissement est automatique et proportionnel à la température.

**A FROID** - L'enrichissement est réalisé par le basculement du levier d'enrichissement 14 sous l'action de la tige de commande 20 poussée par le ressort 16.

Le déplacement de la tige de commande 20, provoque l'ouverture de la soupape 19 qui permet une admission d'air additionnel.

**A CHAUD** - La dilatation de la cire de pétrole contenue dans l'élément thermostatique B situé dans la chambre d'eau 17 du répartiteur repousse progressivement la tige de commande 20 annulant l'action de la soupape 19 et du levier d'enrichissement 14.















	Pages
<b>IDENTIFICATION ET CARACTERISTIQUES</b>	
Identification	01 01(2)
<b>DEPOSE ET REPOSE</b>	
Outillage à utiliser	02 01(2)
Dépose du moteur	02 03(1) à 05(2)
Repose du moteur	02 11 et 12
<b>CULASSE</b>	
Vérification des pressions de fin de compression	04 01(1) et 02(1)
Outillage à utiliser pour dépose et repose	04 11(2)
Dépose de la culasse	04 13(2) et 14(2)
Repose de la culasse	04 15 à 19
Resserrage de la culasse après 1 000 km	04 21 et 22
<b>VOLANT MOTEUR</b>	
Echange du volant moteur	09 01(1)
<b>DISTRIBUTION</b>	
Outillage à utiliser	10 01(3)
Epure de distribution	10 02
Contrôle de la distribution	10 03(2)



	Pages
<b>CARBURATEUR</b>	
<b>Moteurs XM et XM7</b>	
Réglage du ralenti	12 01
Tableau des réglages des carburateurs Solex 34 PBICA	12 02
Description des carburateurs des moteurs XM et XM7	12 03
Réglage de la course de pompe de reprise	12 04
<b>Moteur XN 1</b>	
Réglage du ralenti	12 11
Tableau des réglages des carburateurs Solex 32/35 SEIEA	12 12
Description du carburateur du moteur XN 1	12 13
Réglages sur carburateur Solex 32/35 SEIEA	12 14 et 15
<b>SYSTEMES D'INJECTION D'ESSENCE</b>	
Circuits d'alimentation	12 51 et 52
Pompes d'alimentation	12 53 à 56
Electrovalve	12 57
Filtration	12 58
Equipement d'injection :	
Injecteurs	13 09
Clapet de refoulement	13 10 et 11
Clapet d'aspiration	13 12
<b>SYSTEME D'EAU</b>	
Dépose et repose	15 01(1)
Dépose et repose du ventilateur débrayable	15 04(1) et 05(1)
Contrôle du fonctionnement du ventilateur débrayable	15 08(1)
<b>ASSEMBLAGE</b>	
Jeux et assemblage de la tuyauterie :	
- Berline	16 01
- Familiale - Break - Commerciale	16 02



## MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE

## CARACTERISTIQUES

0101<sup>(1)</sup>

Type		XM.KF6
N° de série Berline à partir de :		1 000 001
Nombre de cylindres		4
Disposition		En ligne
Cycle		4 temps
Alésage		84 mm
Course		81 mm
Cylindrée		1 796 cm <sup>3</sup>
Rapport volumétrique		8,35/1
Puissance maximum	S.A.E.(1)	103 ch ou 76 kW
	D.I.N. (2)	97 ch ou 71 kW
	D.I.N. (3)	90 ch ou 66 kW
Régime correspondant		5 600 tr/mn
Couple maximum	S.A.E.(1)	15,7 m.kg ou 157 Nm
	D.I.N. (2)	14 m.kg ou 140 Nm
	D.I.N. (3)	13,5 m.kg ou 135 Nm
Régime correspondant		3 000 tr/mn
Puissance spécifique au litre		57,3 ch/l ou 42,3 kW/l
Bloc-cylindres		En fonte, avec chemises humides amovibles
Chemises		Amovibles humides
Culasse		Chambre d'admission séparée par cylindre
Vilebrequin		5 paliers et à contrepoids rapportés
Distribution		Commandée par chaîne, avec tendeur Renold
Arbre à cames		Latéral dans carter
Soupapes		En tête, culbutées
Alimentation en carburant		Pompe électrique AEG . PLF 6 .
Pompe d'injection : Kugelfischer		PL 004 - 104 - 03
Lubrification du carter de pompe d'injection		ESSO Oléofluid 40 EP ou UNIVIS 40
Contenance du carter de pompe		0,400 l ou dm <sup>3</sup>
Ordre d'injection et d'allumage		1.3.4.2.
Injecteurs Kugelfischer		DLO 20 B
Tarage		15 à 38 kg/cm <sup>2</sup>
Filtre à essence		Purflux CP 15 DE
Cartouche		C 113
Refroidissement		Pompe centrifuge à ventilateur débrayable
Thermostat (type métropole)		Réf. 2036 début d'ouverture 75° C

(1) - Moteur sans filtre à air, silencieux, dynamo, pompe à essence, pompe à eau et avec réglage spécial de l'allumage

(2) - Moteur complet avec ventilateur débrayé

(3) - Moteur complet avec ventilateur embrayé.



102<sup>(1)</sup>

1

## MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE

## CARACTERISTIQUES

Capacité circulation d'eau	7,8 dm <sup>3</sup>
Radiateur	Avec bouchon à pression - dépression et ailettes cuivre
Surface frontale	1 440 cm <sup>2</sup>
Angle du bouchon pression-dépression	280 mb
Température d'ébullition	107° C
Gravissage du moteur	ESSO UNIFLO ou ESSO EXTRA MOTOR OIL 20 W/30/40
Contenance du carter moteur	4 dm <sup>3</sup>
Filtre à huile	Easy-Change
Pression d'huile à 850 tr/mn	2,5 ± 1 kg/cm <sup>2</sup>
Pression d'huile à 3 000 tr/mn à une température d'huile de 90° C)	3,3 ± 0,8 kg/cm <sup>2</sup>
Batterie	12 V/55 Ah
Bougies	Champion N6Y ou Marchal GT 34HD
Écluseur (courbe)	Ducellier 4132 B courbe M53
Alternateur	Triphasé SEV Motorola A 14/30 ou Paris-Rhône A 13R 15
Régulateur	Ducellier 8349 ou Paris-Rhône AYA 21
Vitesse maximum exceptionnelle Berline	168 km/h
Consommation d'essence aux 100 km (selon norme DIN 70030)	11,33 l ou dm <sup>3</sup>
Consommation d'huile aux 100 km	0,100 l ou dm <sup>3</sup>



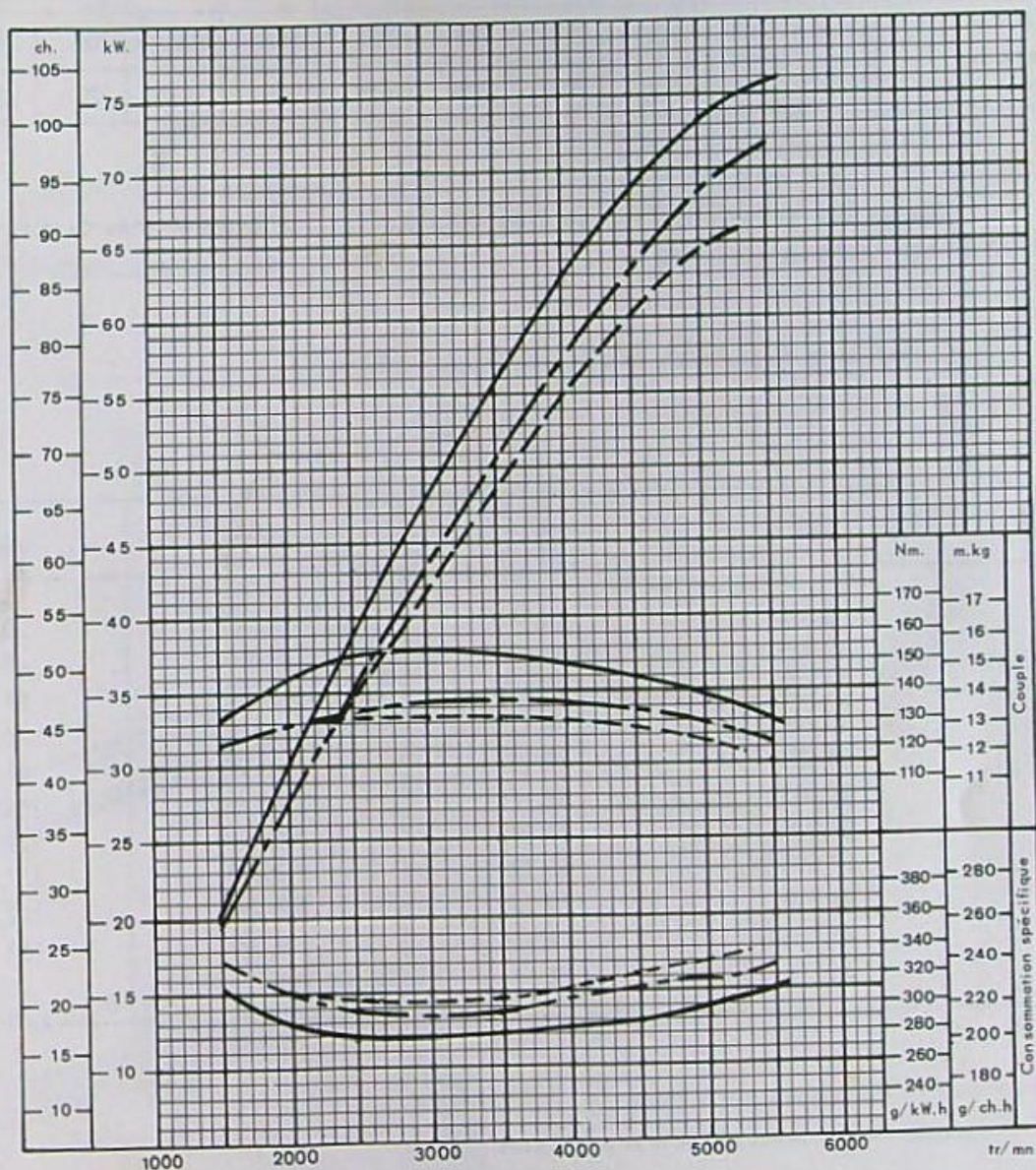
MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE  
 PUISSANCE - COUPLE - CONSOMMATION



0103

MOTEUR TYPE KF6

- Norme S.A.E.
- - - Norme D.I.N. (Ventilateur débrayé)
- - - Norme D.I.N. (Ventilateur embrayé)



Combustible utilisé : Supercarburant  
 Point d'avance à l'allumage : 10° au volant

PEUGEOT



0104	<b>1</b>	<b>MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE</b> <b>PERFORMANCES ESSENTIELLES</b>
------	----------	---

**PERFORMANCES RELEVÉES AU BANC**

Régime moteur tr/mn		1 500	2 000	2 500	3 000	3 500	4 000	4 500	5 000	5 500	5 600
<b>Puissance SAE</b>	kW	20,6	30,5	40,1	48,4	55,8	62,6	68	72,5	75,5	76
	ch	28	41,5	54,5	65,8	76	85	92,5	98,5	102,5	103
<b>Couple SAE</b>	Nm	131,4	145,1	153	154	152	149,1	144,2	138,3	131,4	129,5
	m.kg	13,4	14,8	15,6	15,7	15,5	15,2	14,7	14,1	13,4	13,2
<b>Consommation</b>	g/kW.h	313	288	277	279	280	285	288	300	313	315
	g/ch.h	230	212	204	205	206	209	212	220	230	232

Vitesse théorique en km/h sur les 4 démultiplications aux divers régimes du moteur avec un couple de pont de  $9 \times 34$ .

Circonférence de roulement des pneumatiques : 1,92 m.

Tr/mn	1ère	2ème	3ème	4ème
1 000	8,310	14,050	21,640	30,500
1 500	12,465	21,075	32,460	45,750
2 000	16,620	28,100	43,280	61
2 500	20,775	35,125	54,100	76,250
3 000 <sup>(1)</sup>	24,930	42,150	64,920	91,500
3 500	29,085	49,175	75,740	106,750
4 000	33,240	56,200	86,560	122
4 500	37,395	63,225	93,380	137,250
5 000	41,550	70,250	108,200	152,500
5 500 <sup>(2)</sup>	45,705	77,275	119,020	168
5 600 <sup>(3)</sup>	46	78	121	

(1) Régime correspondant au couple maximum du moteur

(2) Régime correspondant à la vitesse maximum de la voiture en 4ème

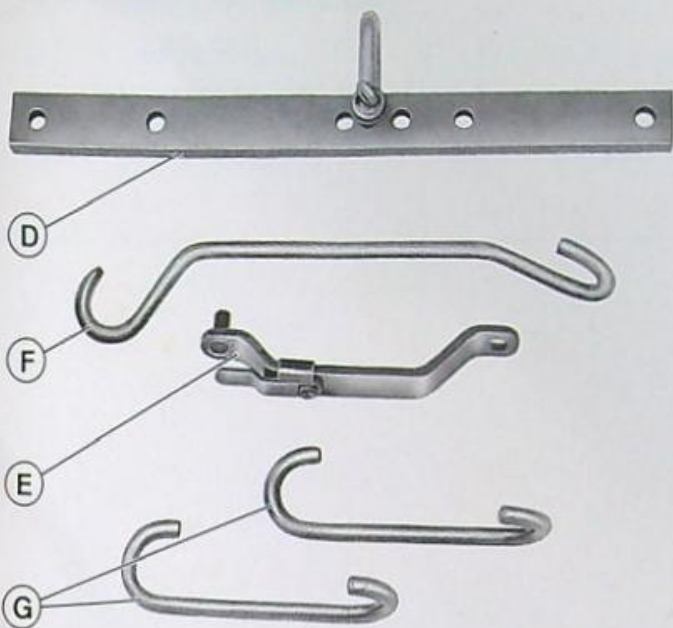
(3) Régime correspondant à la puissance maximum du moteur et aux vitesses à ne pas dépasser en 1ère, 2ème et 3ème.



## MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE

DEPOSE - REPOSE

1 0201



## OUTILLAGE A UTILISER

8.0102 X

Appareil de levage du moteur comprenant :

- D - Palonnier
- E - Crochet AV
- F - Crochet AR
- G - Crochets courts (2)

## NOTA :

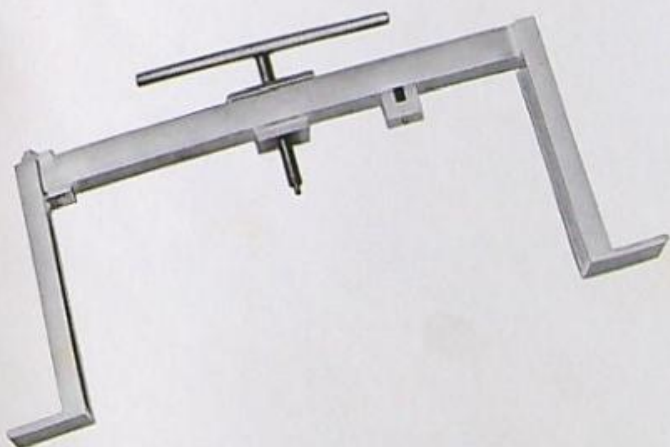
Cet appareil remplace le 8.0102 Y qui n'est plus fabriqué mais reste utilisable à condition d'employer le complément KF6 8.0102 comprenant :

- 1 Crochet AV E
- 1 Crochet court G



8.0202

Clé pour vis de fixation du carter d'embrayage.



8.0125

Appareil de soutènement moteur ou boîte de vitesses.

PEUGEOT







## MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE

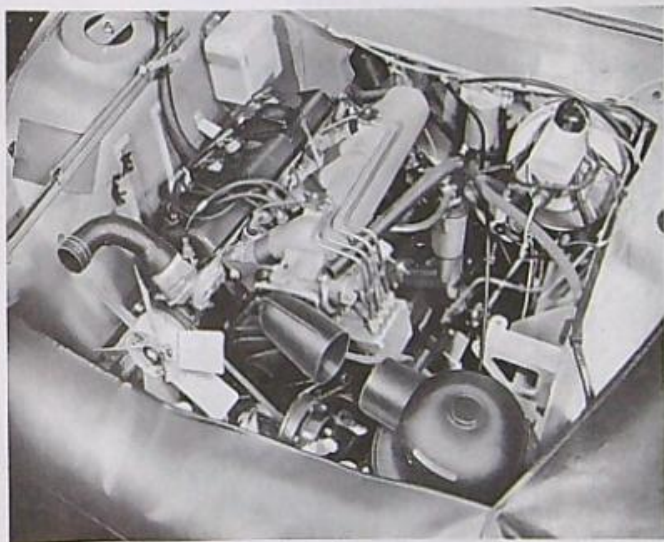
## DEPOSE

1

0203

## OPERATIONS PRELIMINAIRES :

- Caler la voiture
- Poser des housses d'ailes
- Débrancher la batterie
- Vidanger le circuit de refroidissement (recueillir le liquide s'il contient de l'antigel).



## Déposer :

- l'axe supérieur de la béquille du capot
- le capot
- la batterie et son bac

## Débrancher :

- les durits d'eau du radiateur
- les tuyaux de chauffage
- le tuyau de réchauffage de l'élément thermostatique sur le raccord trois voies près du tablier
- la prise de dépression du Mastervac sur le répartiteur
- la tubulure de réaspiration des vapeurs d'huile sur le filtre à air
- le raccord d'alimentation d'essence sur l'électrovalve
- les raccords d'entrée et de sortie du carburant sur la pompe d'injection
- la commande d'accélérateur
- les fils de l'alternateur
  - du mano-contact d'huile
  - de la bobine d'allumage
  - de la thermistance
  - du démarreur
  - du contacteur de V.D.

## Déposer :

- l'électrovalve
- le raccord de sortie du filtre à air
- la bobine d'allumage
- le radiateur
- le démarreur
- les tôles de protection du volant moteur.

PEUGEOT

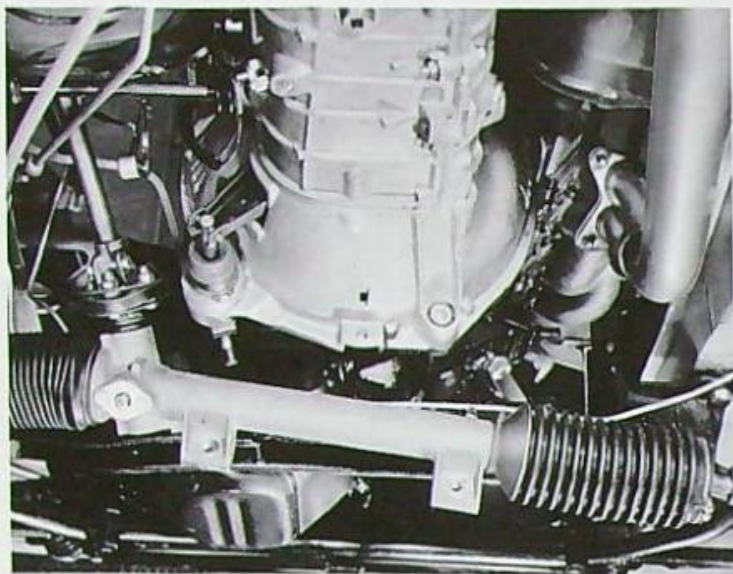


02 04

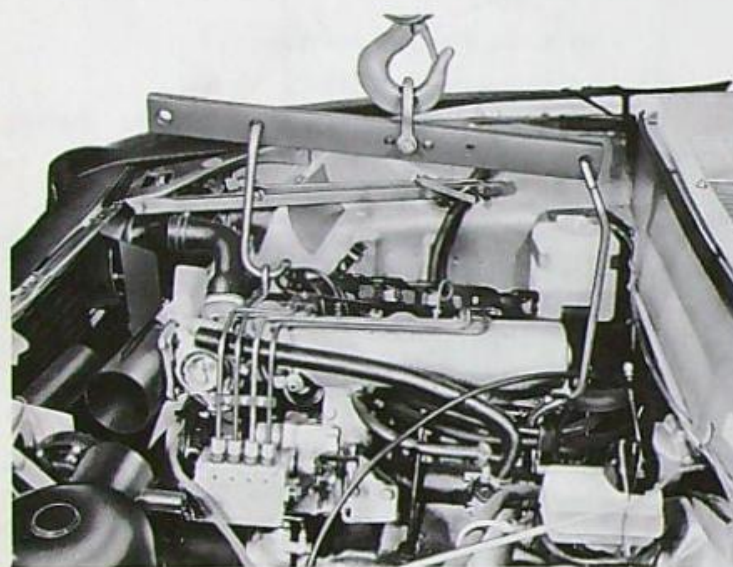
1

## MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE

## DEPOSE



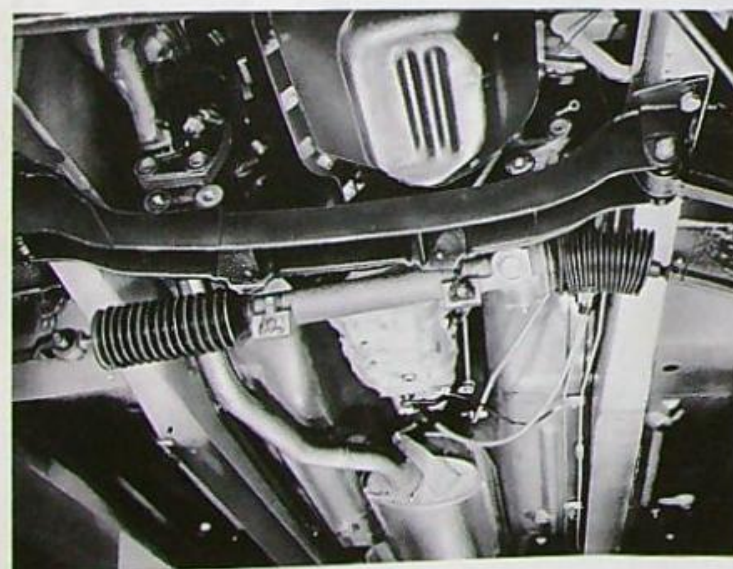
- Déposer les 2 vis Allen de fixation du carter de crémaillère sur la traverse AV en utilisant un embout Allen de 8 mm sur plats
- Tourner le volant de direction à gauche pour abaisser le carter
- Déposer :
  - les 3 écrous de fixation de la tuyauterie d'échappement sur le collecteur
  - l'écrou de maintien du pot de détente sur le tube de transmission et dégager la patte
  - les 3 vis Allen de fixation du carter d'embrayage avec la clé 8.0202.



- Mettre en place l'appareil de levage 8.0102 X (les crochets devront être placés dans les trous repérés "404")
- Lever le palan afin que les crochets soient en tension

## NOTA :

*L'appareil 8.0102 Y peut également être utilisé.*



- Déposer les 4 vis fixant les supports moteur à la traverse AV
- Veiller à ce que le tuyau d'alimentation du frein AV D soit bien placé contre la traverse afin d'éviter sa détérioration par coincement
- Lever le moteur au palan jusqu'à ce que la boîte de vitesses vienne en butée dans le tunnel.

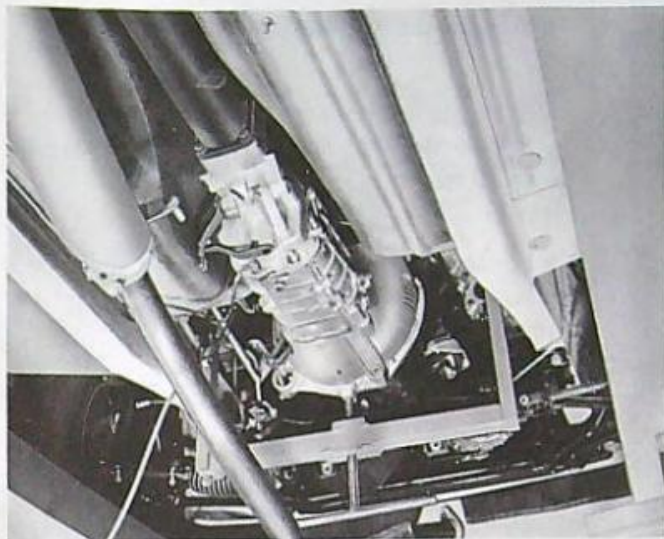


## MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE

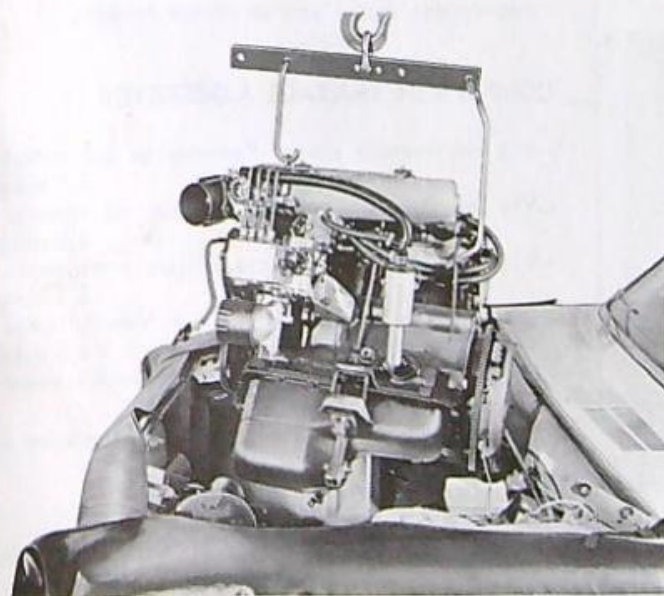
DEPOSE

1

02 05



- Placer l'appareil 8.0125 sous la boîte de vitesses pour la maintenir contre le tunnel.



- Séparer le moteur de la boîte en lui imprimant de légères secousses sans modifier la position du palan.
- Lever le palan et retirer le moteur de son compartiment.

PEUGEOT

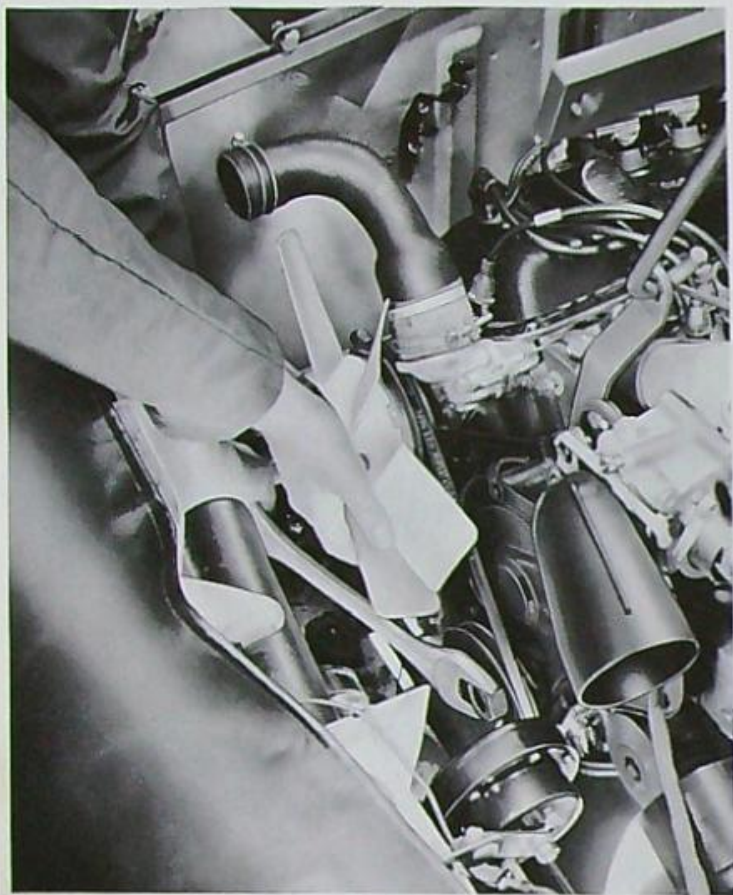


0206

1

## MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE

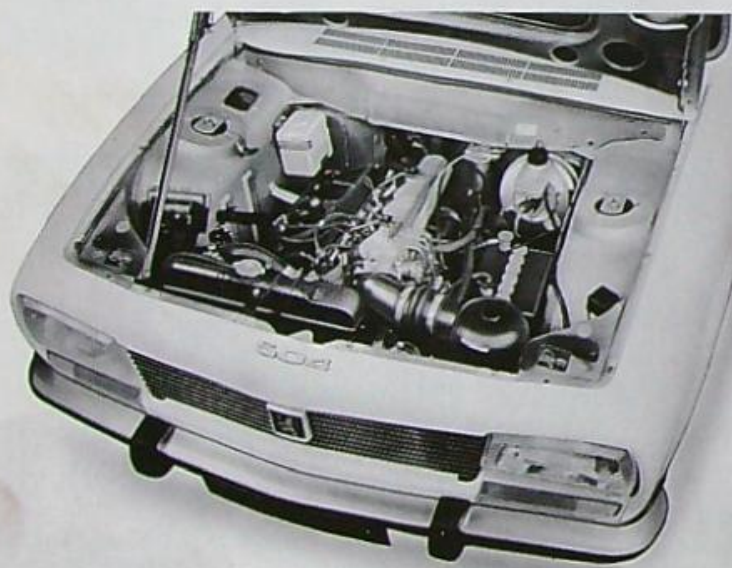
## REPOSE



- Présenter le moteur en face de l'arbre d'entrée de boîte de vitesses
- Engager une vitesse
- Accoupler moteur et boîte de vitesses en tournant le vilebrequin à l'aide d'une clé plate de 35 mm
- Vérifier en même temps la mise en place de la tuyauterie d'échappement (munie d'un joint neuf) sur la tubulure

## IMPORTANT

Surveiller le bon alignement moteur boîte de vitesses en s'abstenant de tout effort violent pour forcer l'accouplement (risque de voilage de la friction d'embrayage).



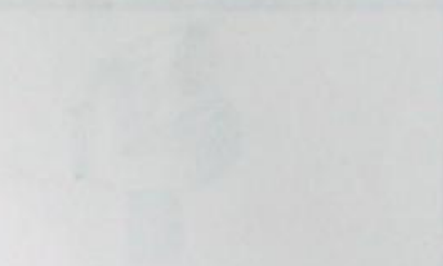
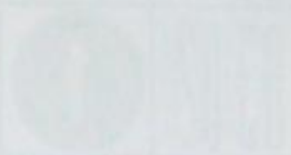
- Réaliser la repose dans l'ordre inverse de la dépose, en utilisant des rondelles et freins d'écrous neufs.
- Remplacer éventuellement les durits ou tuyaux caoutchouc dont l'état se révèle douteux.

## COUPLES DE SERRAGE A OBSERVER

- Vis de fixation carter d'embrayage sur moteur 5,5 m.kg
- Vis de fixation supports moteur sur traverse 4,5 m.kg
- Vis de fixation carter crémaillère sur traverse 3,5 m.kg
- Bouchon de vidange d'eau sur bloc-cylindres 4,5 m.kg
- Refaire le plein du circuit de refroidissement et vérifier l'étanchéité
- Rebrancher la batterie et mettre la montre à l'heure
- Vérifier le niveau d'huile moteur
- Reposer et régler le capot
- Mettre le moteur en marche et vérifier le fonctionnement de l'alternateur, du Mastervac, du VD, de l'élément thermostatique, du voyant d'huile.



REVISIONS TO DRAWINGS



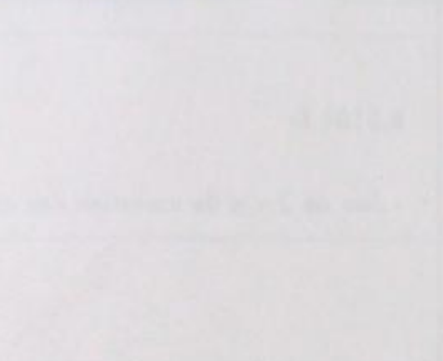
Blank space for notes or descriptions in the top right section.



Blank space for notes or descriptions in the middle right section.



Blank space for notes or descriptions in the lower middle right section.



Blank space for notes or descriptions in the bottom right section.

REVISIONS TO DRAWINGS

REVISED BY	DATE	REVISION	REASON

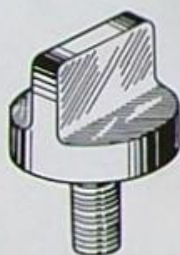


03 02

1

## MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE

## DEMONTAGE



8.0104 D

- Jeu de 2 vis de maintien des chemises.

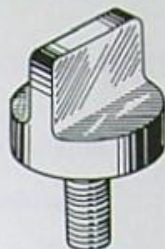
## OUTILLAGE RECOMMANDE

Désignation	Origine
Montages et support moteur	Desvil
Degaubielle	Muller 519 T



MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE  
CULASSE

**1** 04 01



OUTILLAGE A UTILISER

8.0104 D

- Jeu de 2 vis de maintien des chemises



8.0106 Z

- Clé à bougie longueur 360 mm, cote extérieure de l'héxagone 27,5 mm.



8.0115 Z

- Jeu de 2 guides de centrage de la culasse

PEUGEOT







## MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE

## CULASSE - DEPOSE

1

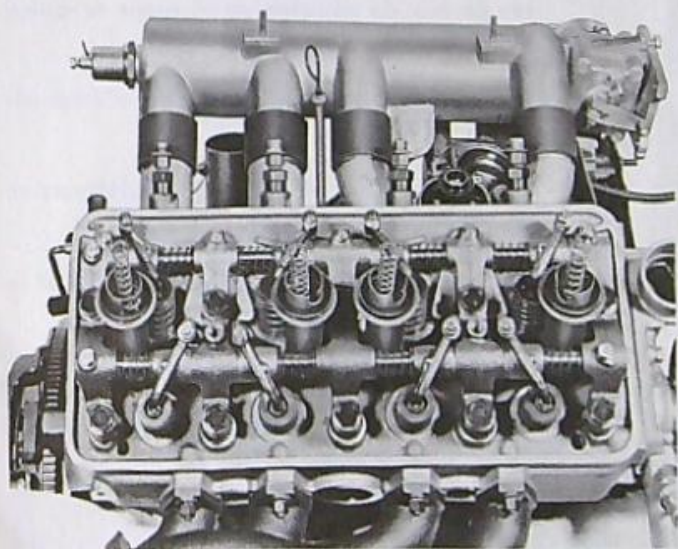
04 03

## OPERATIONS PRELIMINAIRES

- Poser des housses d'ailes
- Débrancher la batterie
- Vidanger le circuit de refroidissement (recueillir le liquide s'il contient de l'antigel).

## NOTA -

*Pour éviter toutes déformations de la culasse, la dépose doit être effectuée moteur froid.*



- Déposer :
  - la tête d'allumeur et les fils de bougies
  - le couvre-culbuteurs et la bobine
  - la durit supérieure du radiateur
  - la courroie de ventilateur
  - brides de maintien et tuyaux d'injecteurs (protéger les raccords de pompe et d'injecteurs avec des embouts)
  - le tuyau de graissage des culbuteurs.
- Débrancher :
  - la durit inférieure
  - les raccords de chauffage
  - le support AR du répartiteur
  - le fil de la thermistance
  - la bielle de liaison pompe papillon
  - la durit de sortie du filtre à air
  - le fil d'alimentation du VD
- Désaccoupler :
  - la bride d'échappement
  - le répartiteur de la pompe d'injection et le reculer, sans le déposer.

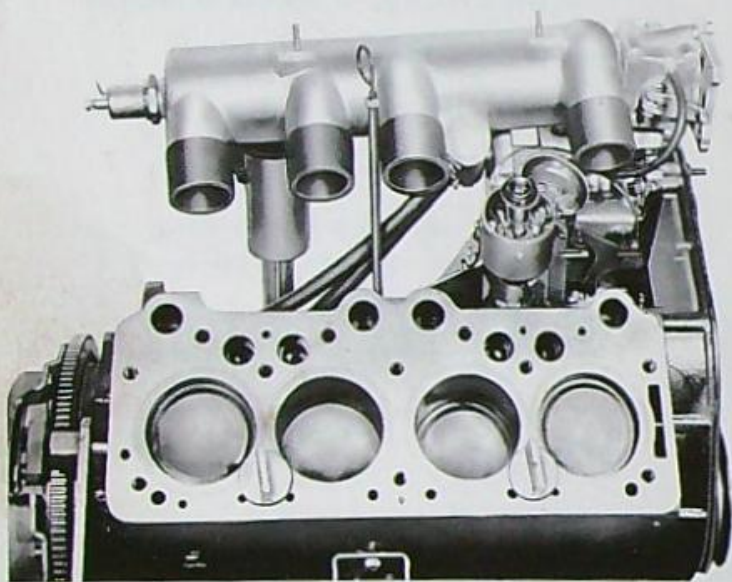


0404

1

## MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE

## CULASSE - DEPOSE



- Déposer les vis supérieures AV et AR de fixation de culasse.
- Visser à la place les guide-culasses 8.0115 Z
- Ces guides, en 2 pièces ont une partie supérieure comportant un filetage avec pas à gauche qui se dévisse lorsque la partie inférieure arrive à fond de filet.
- Déposer alternativement les vis de culasse et les écrous de maintien de la rampe de culbuteurs.
- Déposer les coupelles et les joints d'étanchéité des tubes de bougies.
- Dégager la rampe et les tiges de culbuteurs en les repérant.
- Déposer la culasse, les guides 8.0115 Z et le joint.
- Immobiliser les chemises avec les vis de maintien 8.0104 D.



## MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE

## CULASSE - REPOSE

1

04 05

## OPERATIONS PRELIMINAIRES

- Nettoyer soigneusement les plans de joint du bloc-cylindres et de la culasse
- Nettoyer les poussoirs et leur alésage
- En cas de rodage de soupapes, déposer la tubulure d'admission et avant de la remonter avec un joint neuf, nettoyer soigneusement l'intérieur de la culasse, côté admission.

## NOTA -

*Pour éviter l'introduction de saletés entre pistons et chemises, il est recommandé de placer, en appui sur les pistons, un segment usagé, de diamètre correspondant, que l'on déposera après soufflage.*

*Protéger également les orifices de retour d'huile situés à chaque extrémité du bloc-cylindres.*

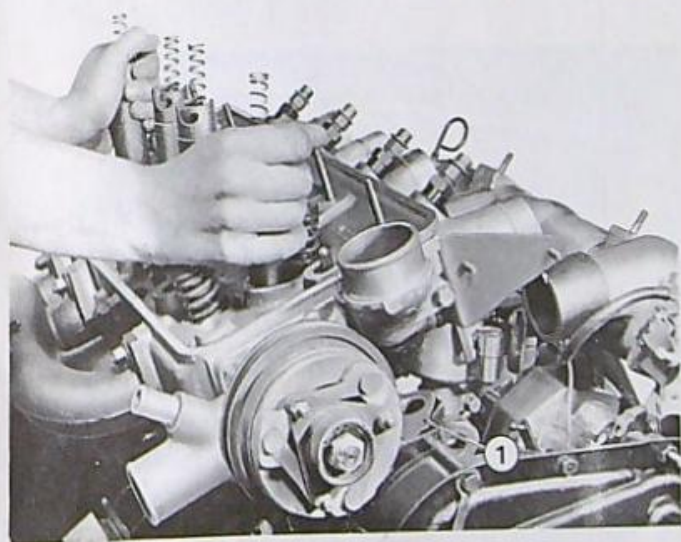
- Ne pas décalaminer le dessus des pistons
- Vérifier la planéité de la culasse (tolérance de déformation maximum admise : 0,05 mm).

Au-delà de cette tolérance, rectifier le plan de joint de la culasse.

Hauteur nominale de la culasse :  $92,5 \pm 0,15$  mm

Hauteur mini après surfaçage :  $92 \pm 0,15$  mm

Aucune rectification du plan de joint du bloc-cylindres n'est admise.



- Déposer les vis de maintien des chemises 8.0104 D.
- Avec un chiffon imbibé d'essence frotter le plan de joint du cylindre et de la culasse pour enlever toute trace graisseuse qui pourrait subsister.
- Ne sortir le joint Reinz de son emballage qu'au dernier moment et le manipuler avec des mains propres.
- Le poser à sec, sur le bloc-cylindres (inscriptions apparentes et onglet 1 à l'avant G.
- Centrer le joint avec la partie inférieure des guides 8.0115 Z vissée à l'emplacement des vis supérieures AV et AR de fixation de la culasse.
- Poser la culasse en engageant la tubulure sur la bride d'échappement équipée d'un joint neuf.
- Engager les tiges de culbuteurs dans leurs logements respectifs.
- Poser la rampe des culbuteurs.



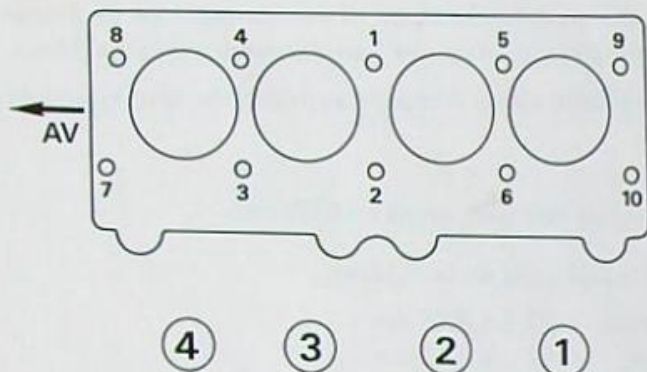
04 06

1

## MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE

## CULASSE - REPOSE

## Ordre de serrage



- Fixer la culasse avec les vis préalablement suiffées et équipées d'une rondelle plate.
- Fixer la rampe des culbuteurs.
- Serrer modérément les vis de culasse et les écrous de la rampe des culbuteurs.
- Retirer les guides 8.0115 Z avec leur partie supérieure et les remplacer par les vis correspondantes.

En suivant l'ordre de serrage :

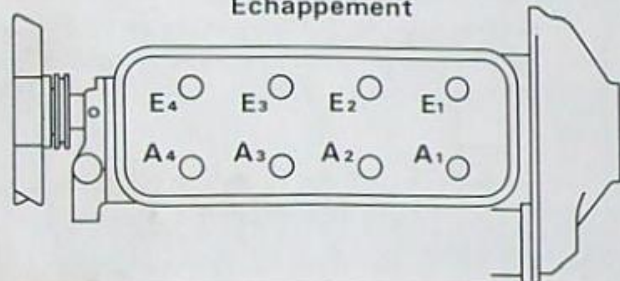
- Préserrer à 6m.kg.
- Serrer définitivement à 8,25 m.kg.
- Serrer les écrous de fixation de la rampe de culbuteurs à 1,5 m.kg.

## NOTA -

Pour effectuer le serrage des vis de culasse 5 et 9 il est recommandé d'utiliser une rallonge articulée entre la clé et la douille de 19 mm six pans.

Pour les autres vis, une rallonge courte suffit.

## Echappement



Pour régler les culbuteurs		Mettre à pleine ouverture la soupape
A <sub>3</sub>	E <sub>4</sub>	E <sub>1</sub>
A <sub>4</sub>	E <sub>2</sub>	E <sub>3</sub>
A <sub>2</sub>	E <sub>1</sub>	E <sub>4</sub>
A <sub>1</sub>	E <sub>3</sub>	E <sub>2</sub>

- Régler les culbuteurs suivant l'ordre préconisé (voir schéma ci-contre).

Réglage des culbuteurs pendant les 1 000 premiers kilomètres :

ADM : 0,15 mm

ECH : 0,30 mm

- Après ce kilométrage resserrer la culasse à froid à 8,25 m.kg et régler les culbuteurs à leur valeur normale soit :

ADM : 0,10 mm

ECH : 0,25 mm

N.B. - Les soupapes portent le même numéro que le cylindre correspondant.

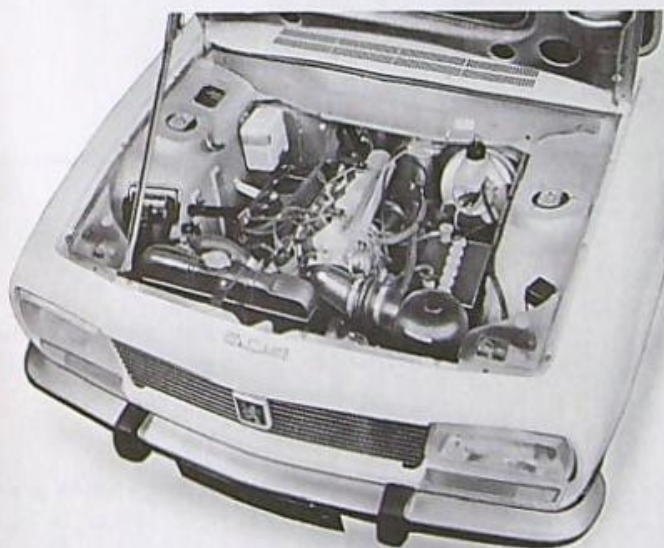
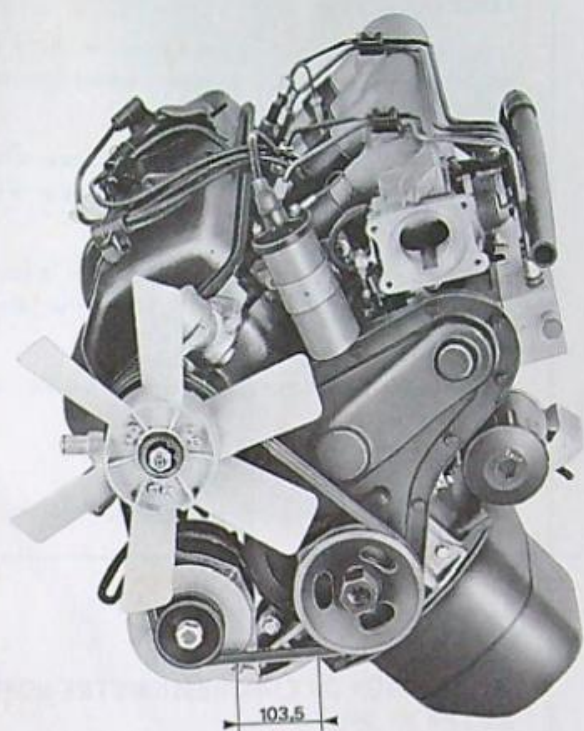


## MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE

CULASSE - REPOSE

1

04 07



## - Fixer :

- le répartiteur sur la pompe (couple de serrage des vis 2 m.kg)
- la bride d'échappement

## - Monter :

- le tuyau de graissage des culbuteurs
- les bougies après avoir graissé leur filetage (couple de serrage 2,25 m.kg)
- les coupelles et les joints d'étanchéité des tubes de bougies
- le couvre-culbuteurs et la bobine
- les fils de bougie et la tête d'allumeur
- la courroie de ventilateur et régler sa tension (allongement à respecter 3,5% à froid)
- les tuyaux d'injecteurs et les brides de maintien
- la durit supérieure du radiateur

## - Brancher :

- le porte-charbon d'alimentation du VD
- le fil de la thermistance
- la biellette de liaison
- la durit inférieure du radiateur
- les raccords de chauffage
- le support AR du répartiteur
- la durit de sortie du filtre à air
- Serrer le bouchon de vidange d'eau sur bloc-cylindres à 4,5 m.kg
- Remplir le circuit de refroidissement d'eau et d'antigel si nécessaire
- Vérifier le niveau d'huile
- Brancher la batterie et mettre la montre à l'heure
- Déposer les housses d'ailes
- Vérifier l'étanchéité des circuits d'eau, d'huile et d'essence après essais.

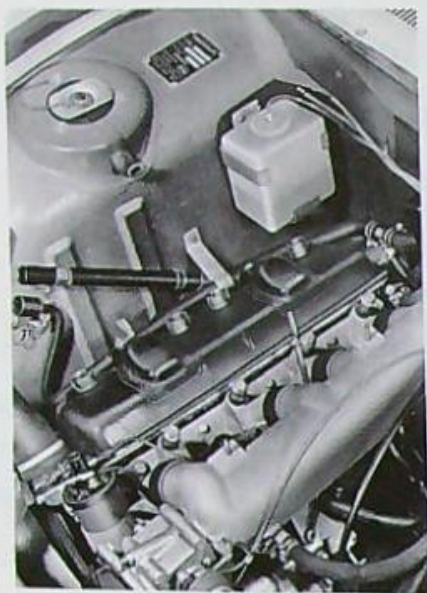


04 08

1

## MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE

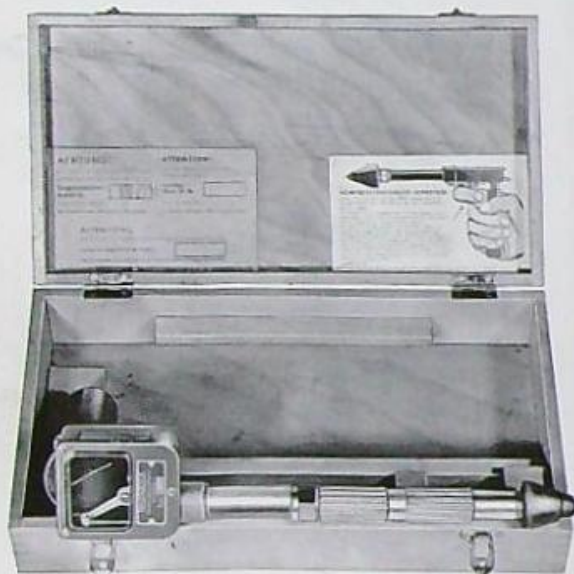
## CULASSE



## VERIFICATION DES PRESSIONS EN FIN DE COMPRESSION

Il est nécessaire que le moteur soit à sa température normale de fonctionnement (environ 80° C).

- Déposer les brides de maintien et tuyaux d'injecteurs (protéger les raccords de pompe et d'injecteurs avec des embouts).
- Déposer le fusible N° 3 (pour supprimer le fonctionnement de la pompe d'alimentation électrique).
- Bloquer à pleine ouverture le papillon d'air du répartiteur.
- Déposer les bougies.
- Débrancher le fil + de la bobine et l'isoler.



## UTILISATION DU COMPRESSIOMETRE MOTO-METER N° 290

- Préparer le compressiomètre avec le raccord spécial Peugeot.
- Mettre un diagramme dans le porte-diagramme et engager celui-ci dans l'appareil; la pointe traceuse doit se trouver à l'extrémité gauche du cadran.



- Tenir l'appareil comme un pistolet, enfoncer le cône caoutchouc dans le logement de la bougie N° 1.
  - Faire actionner le démarreur par un aide pendant 4 secondes.
- (le vilebrequin doit être entraîné à une vitesse de 380 tr/mn environ).



## MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE

## CULASSE

1

04 09

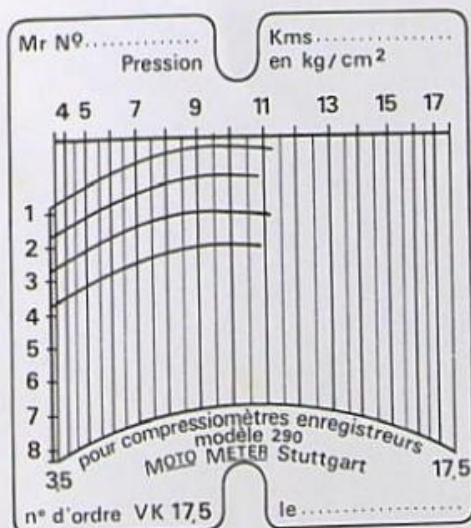


- Retirer le compressiomètre et décompresser l'appareil en appuyant légèrement sur la pointe à l'extrémité du caoutchouc.
- Appuyer sur la gâchette du boîtier pour remonter le porte-diagramme à la position N° 2 (2ème cylindre).
- Recommencer l'opération pour les autres cylindres.
- Retirer le diagramme et vérifier les pressions enregistrées.
- Reposer les différents accessoires en suivant l'ordre inverse de la dépose.

## PRESSION EN FIN DE COMPRESSION

11 kg/cm<sup>2</sup> (ou bars) environ

Différence maxi entre cylindres

1 kg/cm<sup>2</sup> (ou bars)

## IMPORTANT

- Le relevé du diagramme donne effectivement la pression en fin de compression mais il importe d'interpréter cette lecture et de faire des réserves quant à l'état du moteur (joint de culasse détérioré, réglage des culbuteurs, consommation d'huile, kilométrage du véhicule) pour éviter une intervention injustifiée sur les soupapes.
- Il est préférable de trouver des pressions moyennes, mais semblables, sur tous les cylindres que des compressions élevées, mais très différentes, car de l'égalité des compressions dépend la bonne marche du moteur.





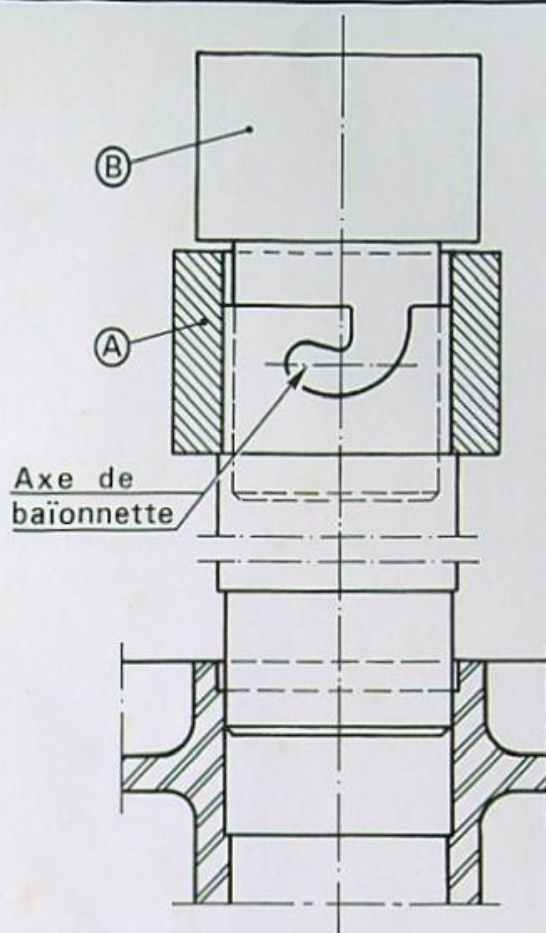


## MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE

## CULASSE

1

0411



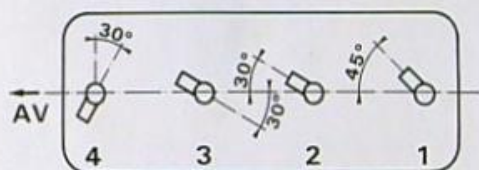
## REPLACEMENT DES TUBES DE BOUGIES

## DEPOSE :

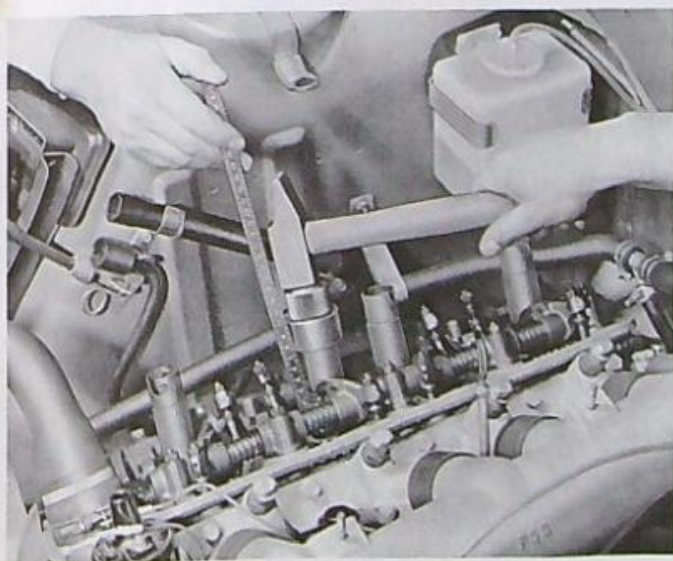
Utiliser un extracteur approprié ou un maillet en frappant sur la partie latérale de chaque tube qui sera à remplacer systématiquement.

## POSE :

- Enduire la partie inférieure de chaque tube neuf, de Festinol.
- Mettre la bague A de l'appareil 0.0135 sur la partie supérieure du tube.
- Introduire le tampon B dans le tube selon schéma ci-contre.



- Orienter les axes de baïonnettes suivant le croquis ci-contre.



- Introduire chaque tube dans la culasse en frappant sur le tampon B jusqu'à obtenir une cote de 68,5 mm entre la collerette du tube et la culasse (dans le plan de l'axe longitudinal de la culasse).

PEUGEOT







MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE  
DISTRIBUTION



8.0126

- Pige de PMH

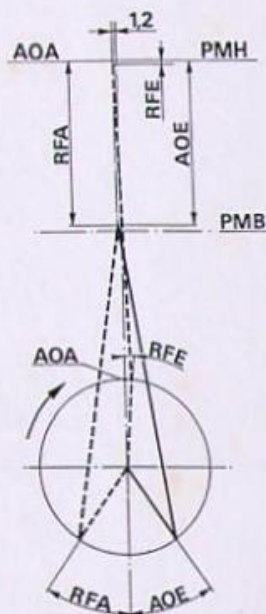


1002

1

## MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE

## DISTRIBUTION



## Epure de distribution

Avec un jeu de 0,70 mm aux culbuteurs d'admission et d'échappement du cylindre considéré, on a :

Phase de référence	Angulaire	Linéaire
A.O.A.	1° 30	0,018 mm
R.F.A.	36°	75,45 mm
A.O.E.	35° 30	75,58 mm
R.F.E.	9°	0,66 mm

## CONTROLE DE LA DISTRIBUTION

- En raison de l'inclinaison du puits de bougie le contrôle doit s'effectuer uniquement au voisinage du PMH, c'est-à-dire :

sur A.O.A. : 0,018 mm

ou sur R.F.E. : 0,66 mm

le décalage d'une dent étant automatiquement décelé sans avoir recours aux autres valeurs qui ne peuvent être relevées que culasse déposée.

- Déposer la bougie du cylindre n° 4 et le couvercle des culbuteurs.

Régler le culbuteur admission du cylindre n° 4 avec un jeu de 0,70 mm.

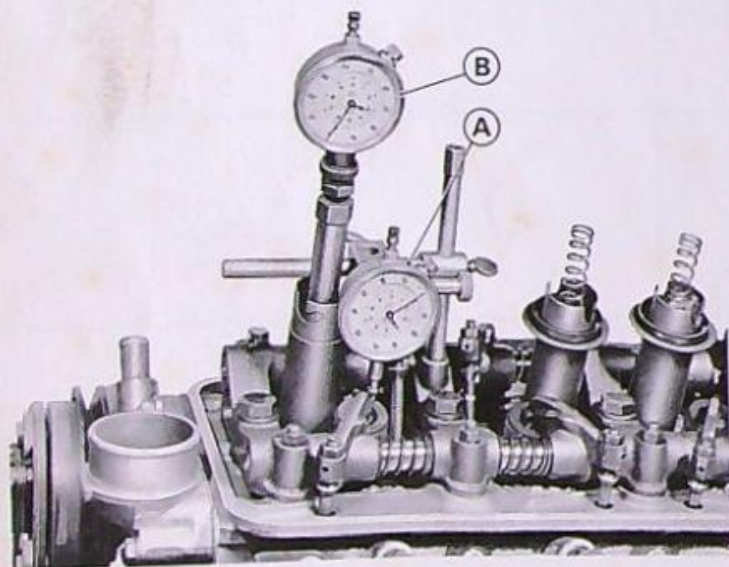
- Visser dans le taraudage du palier intermédiaire d'axes de culbuteurs le support comparateur 8.0110 GZ et fixer un comparateur A avec son montage sur ce support.

- Amener la touche du comparateur A sur la cuvette de la soupape d'admission.

- Visser la pige 8.0126 munie d'un comparateur B à la place de la bougie du cylindre n° 4.

- Rechercher avec précision le PMH (cylindre n° 1 au temps allumage) et repérer la position de l'aiguille du comparateur B.

- Tourner le vilebrequin dans le sens inverse de marche de 1/8 de tour environ et revenir dans le sens normal. L'ouverture de la soupape d'admission doit commencer à s'effectuer (décollement de l'aiguille du comparateur A) alors que le piston est à 0,018 mm du PMH (lecture sur le comparateur B).



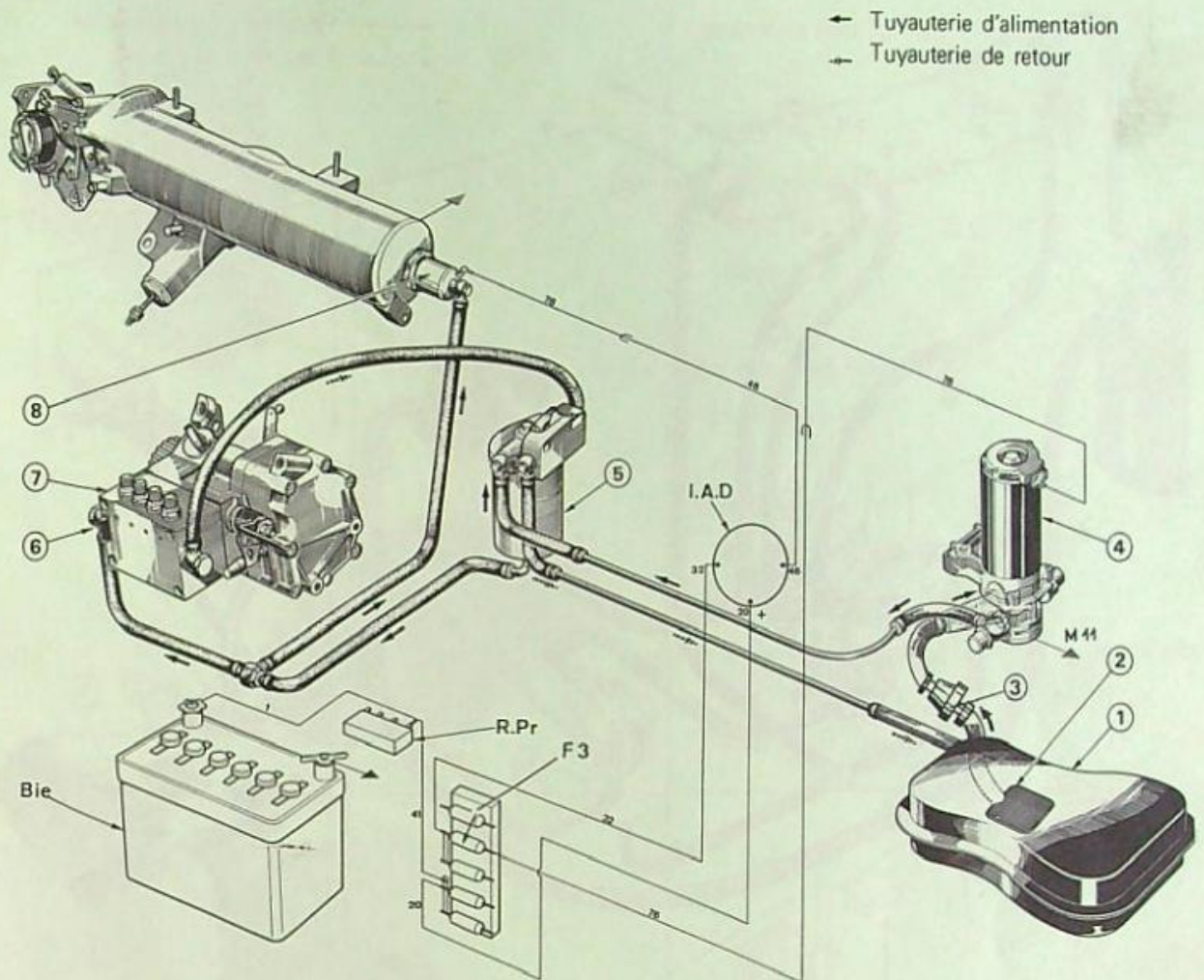


## MOTEUR A INJECTION D'ESSENCE

ALIMENTATION - MOTEUR KF 6

1 1251

## Circuits d'alimentation



## DESIGNATION

## CIRCUIT ELECTRIQUE

**Bie.** - Batterie  
**R.Pr.** - Relais  
**F3** - Boîte à fusibles  
**I.A.D.** - Interrupteur d'allumage

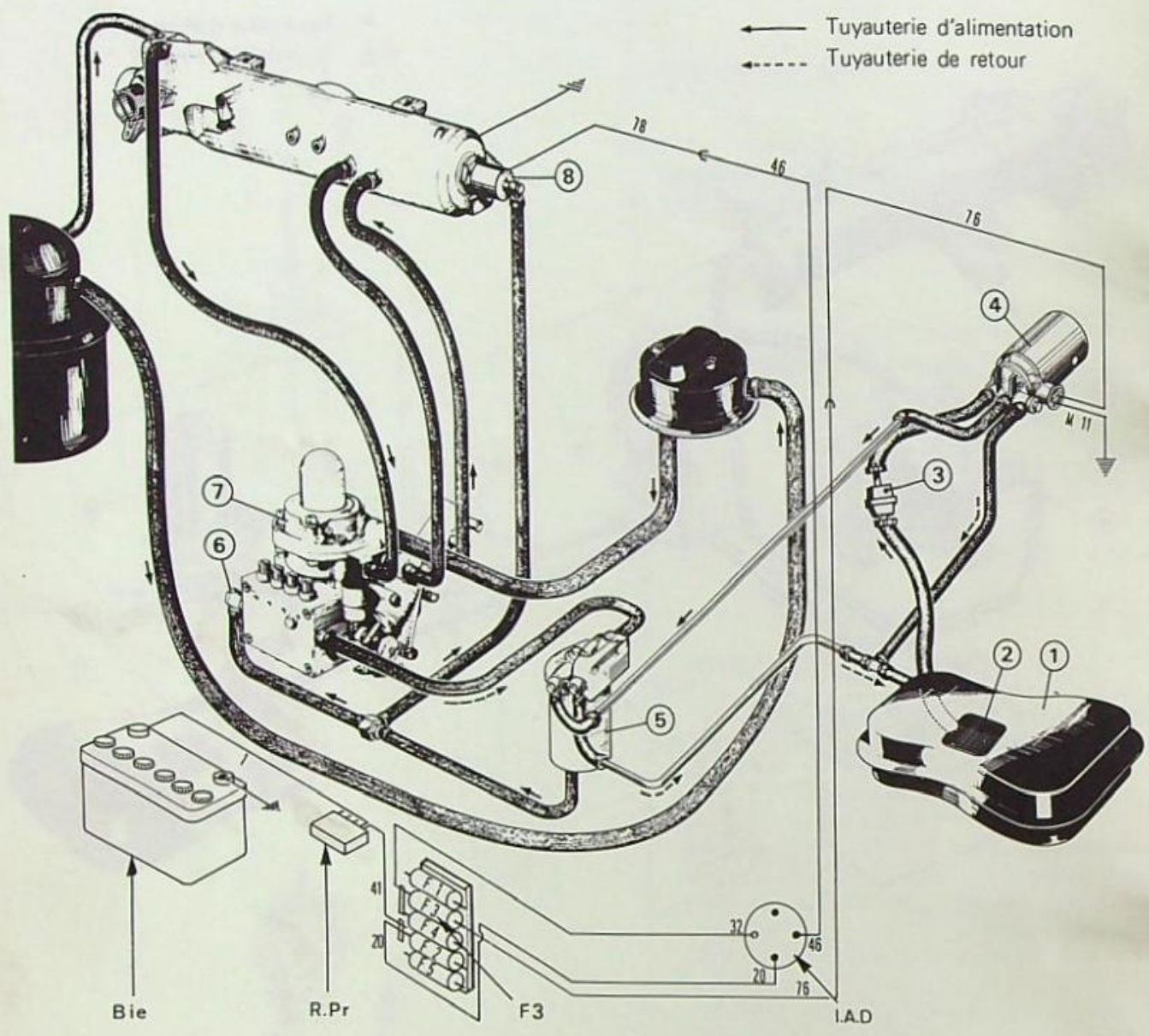
## CIRCUIT HYDRAULIQUE

1 - Réservoir à essence  
 2 - Tamis d'aspiration dans le réservoir  
 3 - Filtre d'entrée à la pompe d'alimentation  
 4 - Pompe à essence électrique  
 5 - Filtre dégazeur  
 6 - Filtre d'entrée sur pompe d'injection  
 7 - Pompe d'injection  
 8 - Electrovalve.



MOTEUR A INJECTION D'ESSENCE  
ALIMENTATION - MOTEURS KF 5 ET XN 2

Circuits d'alimentation



DESIGNATION

CIRCUIT ELECTRIQUE

- Bie. - Batterie
- R.Pr. - Relais
- F3 - Boîte à fusibles
- I.A.D. - Interrupteur d'allumage

CIRCUIT HYDRAULIQUE

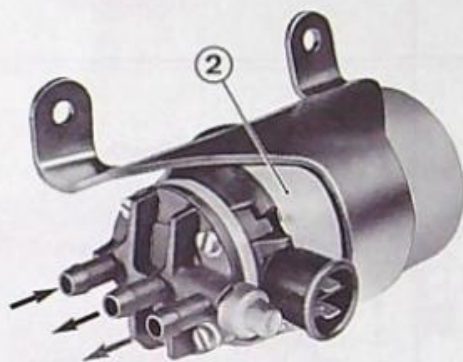
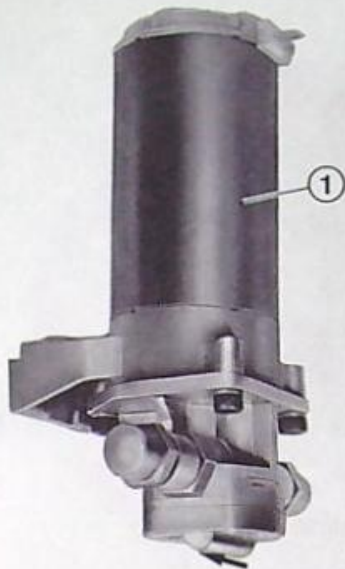
- 1 - Réservoir à essence
- 2 - Tamis d'aspiration dans le réservoir
- 3 - Filtre d'entrée à la pompe d'alimentation
- 4 - Pompe à essence électrique
- 5 - Filtre dégazeur
- 6 - Filtre d'entrée sur pompe d'injection
- 7 - Pompe d'injection
- 8 - Electrovalve.



## MOTEUR A INJECTION D'ESSENCE

## ALIMENTATION

1 1253



## POMPES D'ALIMENTATION

## IDENTIFICATION

## Sur moteur KF 6

Pompe type PLF6 (1)

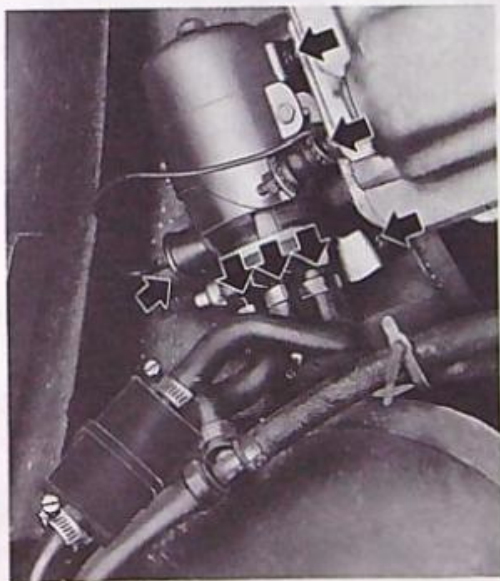
- Partie hydraulique : Kugelfischer
- Partie électrique : A.E.G.

## Sur moteurs KF 5 - XN 2

Pompe Bosch (2)

## Caractéristiques

- Tension alimentation : 12 V
- Intensité absorbée : 2,3 A
- Débit 50 l/heure sous une pression de 1,2 bar



## DEPOSE

- Débrancher :
  - les fils d'alimentation
  - les durits et les obturer.
- Déposer la pompe.

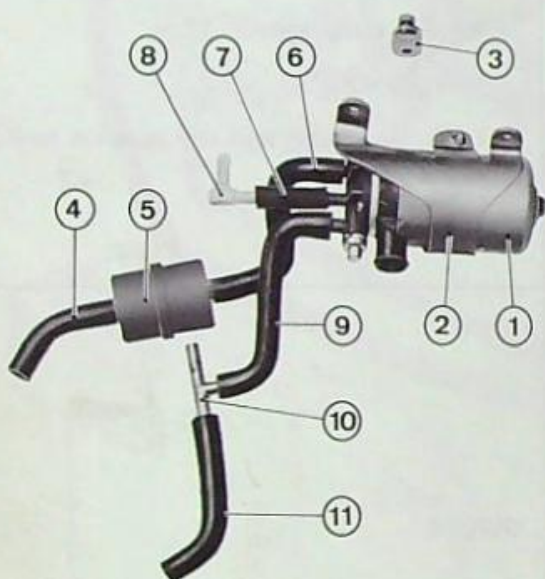
## REPOSE

- Remplacer les joints cuivre des raccords (PLF6).



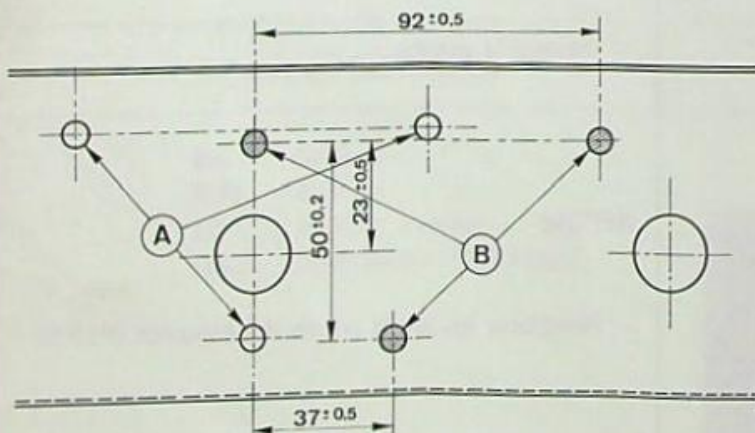
**ADAPTATION POMPE BOSCH****Dépose de la pompe PLF6**

- Débrancher les fils d'alimentation.
- Déposer la pompe d'alimentation et le support (1).
- Obturer les canalisations.

**Pose de la pompe Bosch**

Utiliser systématiquement les pièces ci-contre.

- 1 - Pompe d'alimentation
- 2 - Bride support
- 3 - Patte support de colonnette
- 4 - Raccord sortie de réservoir
- 5 - Préfiltre
- 6 - Raccord entre préfiltre et pompe
- 7 - Raccord sortie de pompe
- 8 - Raccord deux voies
- 9 - Raccord retour au réservoir
- 10 - Té de raccordement
- 11 - Raccord retour au réservoir.

**Fixation de la pompe Bosch**

- Percer 3 trous de  $\varnothing 7,2$  mm dans le renfort transversal de plancher AR.

(voir croquis ci-contre).

A - Fixation pompe Kugelfischer PLF 6

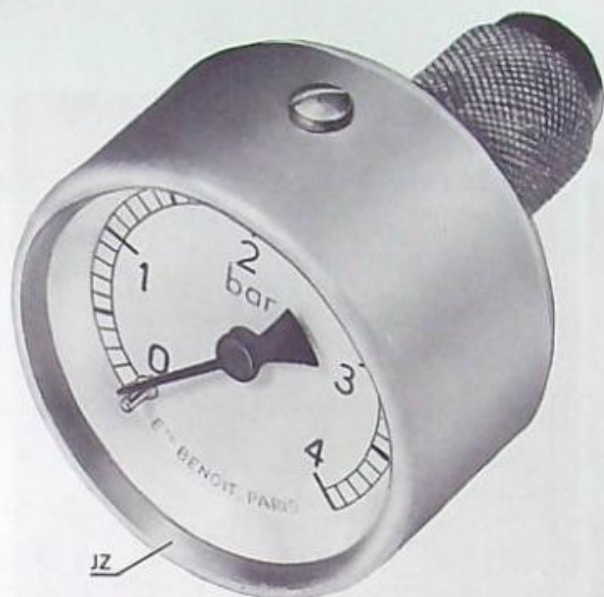
B - Fixation pompe Bosch.

**NOTA** - Les 3 trous sont poinçonnés dans le renfort à partir de la caisse N° 156 995.



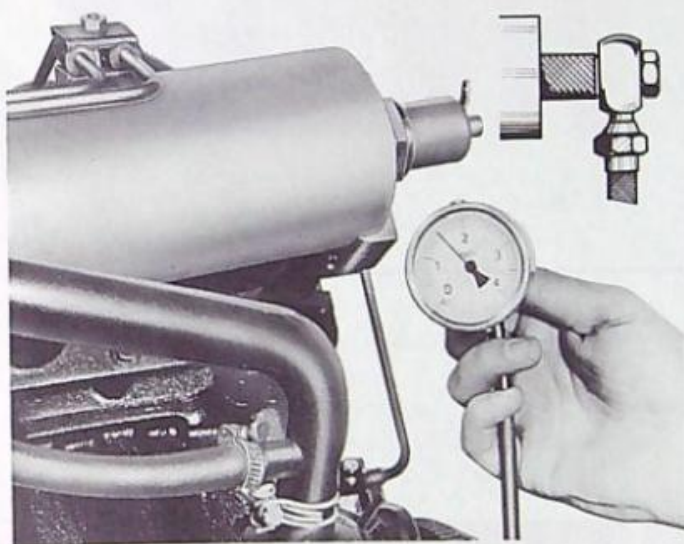
## MOTEUR A INJECTION D'ESSENCE

## ALIMENTATION

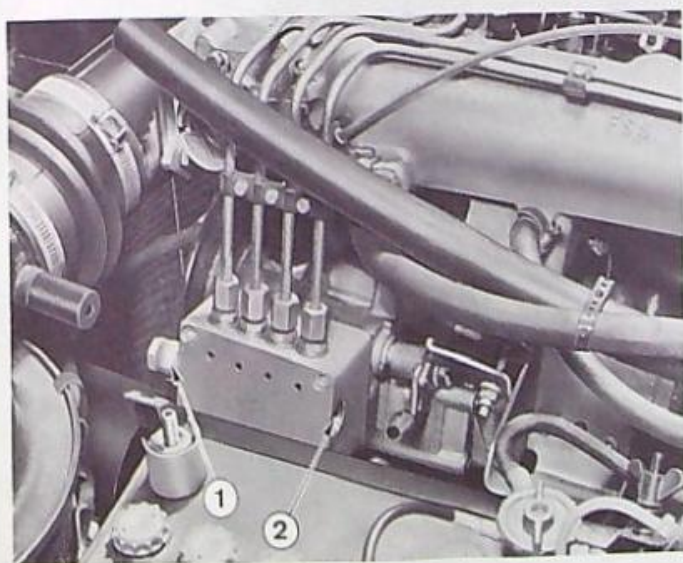
**1** 12 55


## CONTROLE DE LA PRESSION DE REFOULEMENT

**Outillage à utiliser.**
**8.0112 W** - Coffret pour moteur à injection d'essence.

**JZ** - Manomètre pour pompe d'alimentation.


- Monter le manomètre selon vue ci-contre.
- Mettre le contact.
- La pression doit être comprise entre 1 et 2,5 bars ou  $\text{kg/cm}^2$ .



- Si la pression est inférieure à 1 bar vérifier :
  - la quantité d'essence dans le réservoir,
  - le branchement des canalisations sur le réservoir,
  - la tension d'alimentation de la pompe :  $12\text{ V} \pm 0,1$ ,
  - l'étanchéité du circuit,
  - la propreté du préfiltre de la pompe d'alimentation et de la cartouche.
- Renouveler l'essai et remplacer la pompe si nécessaire.
- Si la pression est supérieure à 2,5 bars, s'assurer de la propreté :
  - du filtre dans le raccord d'entrée (1),
  - du gicleur (2) dans la tête hydraulique après dépose du raccord de sortie,
  - des canalisations de retour.

**NOTA** - Une pression légèrement supérieure à 2,5 bars ne peut en aucun cas nuire au bon fonctionnement de la pompe d'injection.

- Rebrancher le raccord muni de joints neufs sur l'électrovalve.

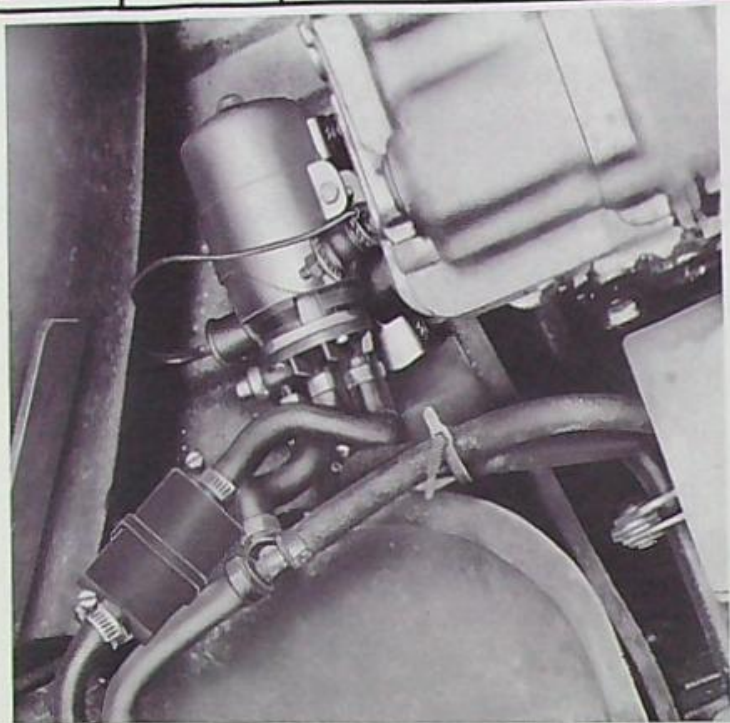


1256

1

## MOTEUR A INJECTION D'ESSENCE

### ALIMENTATION



- Effectuer le montage et brancher les différents raccords.
- Mettre le moteur en marche.
- S'assurer de l'étanchéité parfaite des canalisations.





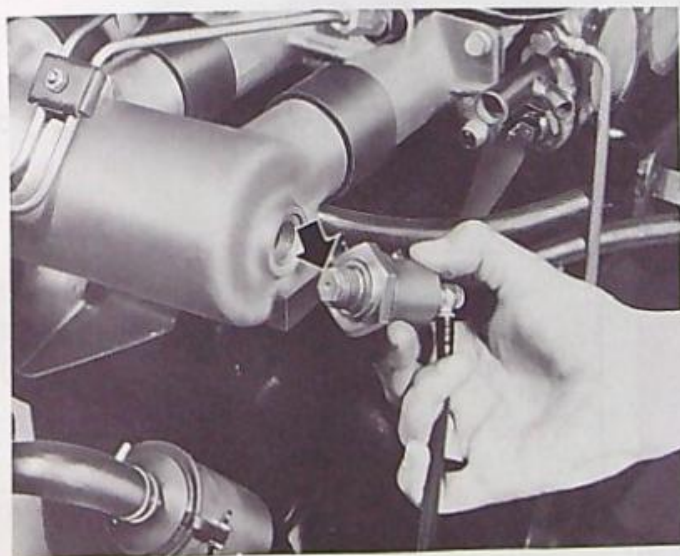
### CONTROLE DE L'ETANCHEITE

#### Circuit d'alimentation.

Aucune fuite ne doit être apparente au corps de pompe et aux raccords.

Dans le cas contraire vérifier le serrage des vis sur le corps de pompe.

En cas de fuite aux raccords remplacer les joints plutôt que de trop serrer les vis des raccords.



#### Electrovalve.

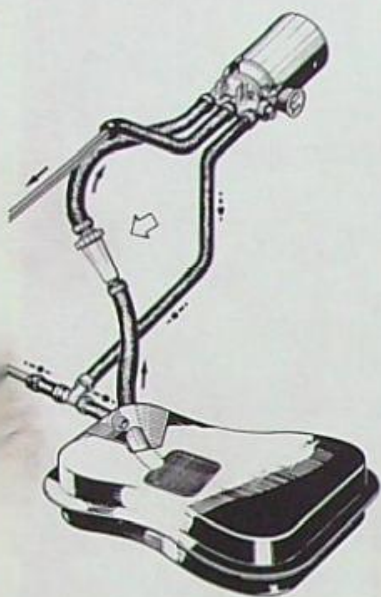
- Déposer l'électrovalve.
- Resserrer le raccord d'arrivée d'essence.
- Rebrancher le fil d'alimentation.
- Mettre le contact.

Aucune fuite ne doit se produire à la soupape, sinon remplacer l'électrovalve.

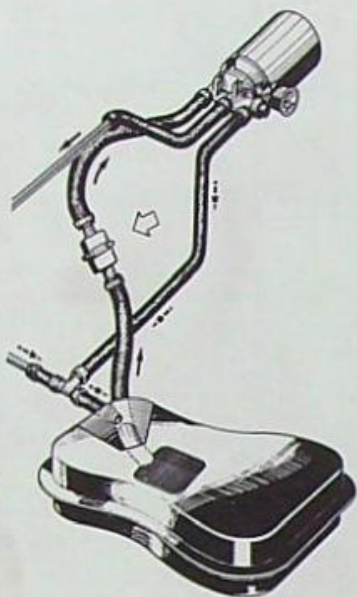
- A la repose monter des joints neufs.



1er Montage



2e Montage



## FILTRATION

## Préfiltre

## 1er Montage

– Préfiltre A.M.F.G.

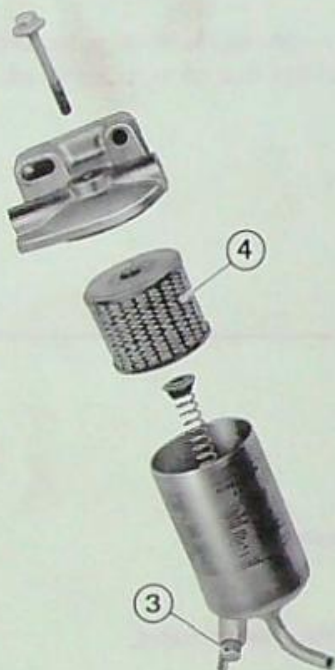
## 2ème Montage

– Préfiltre Bosch

## Entretien

- Remplacer le préfiltre tous les 15 000 km.
- Ne jamais le souffler à l'air comprimé.

**NOTA** - Seuls les préfiltres du 2ème montage sont à utiliser.

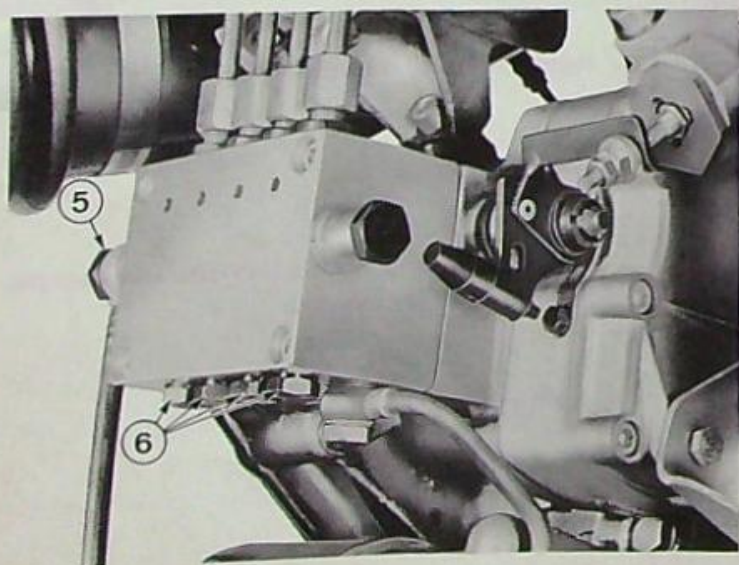


## PURGE

- Placer un récipient sous le raccord de purge.
- Purger le filtre par la vis (3).

**IMPORTANT** - Si la quantité d'eau est supérieure à 10 cm<sup>3</sup> :

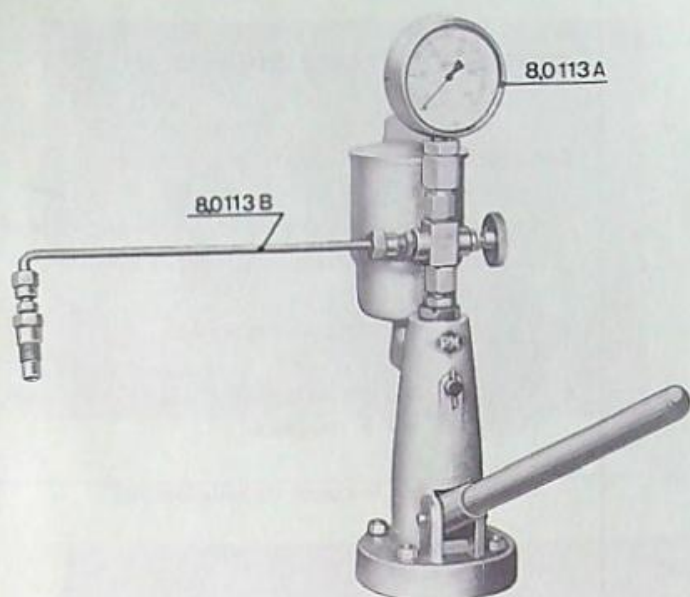
- déposer et nettoyer la cuve du filtre,
- vidanger le fond du réservoir,
- souffler les canalisations,
- remplacer la cartouche C113 (4) si nécessaire.



- vérifier :

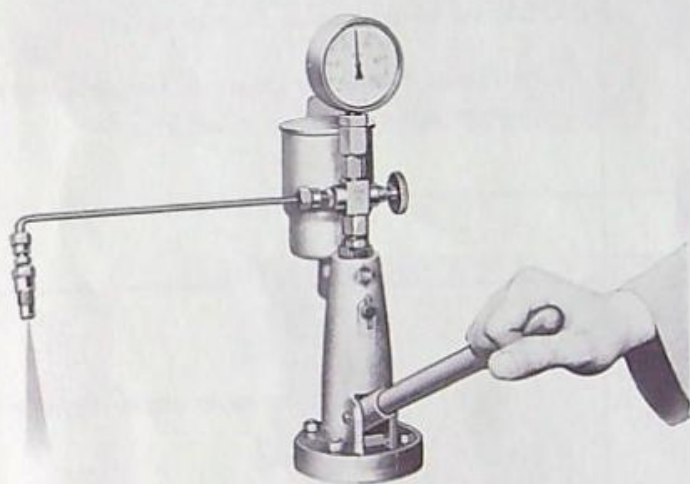
- l'état du filtre d'entrée de pompe (5),
- l'état des filtres des clapets d'aspiration (6), (voir classe 1, page 13 14).





## OUTILLAGES A UTILISER

- Appareil : PM : type 22.41.01.0002. ou Bosch, réf. 068.1143.013.
- Manomètre 0 à 50 bars 8.0113 A.
- Tube support d'injecteurs 8.0113 B.



## CONTROLES

- Déposer l'injecteur.

Avant toute vérification le rincer abondamment par plusieurs coups secs de pompe à tarer.

## - Pression

Initiale : 30 à 38 bars  
Minimum admis : 15 bars  
(pas de réglage possible).

## - Etanchéité

Pas de formation de goutte après 5 secondes sous 15 bars.

## - Forme du jet.

Pulvérisation fine en forme conique exempte de jet parasite.

- Reposer l'injecteur.

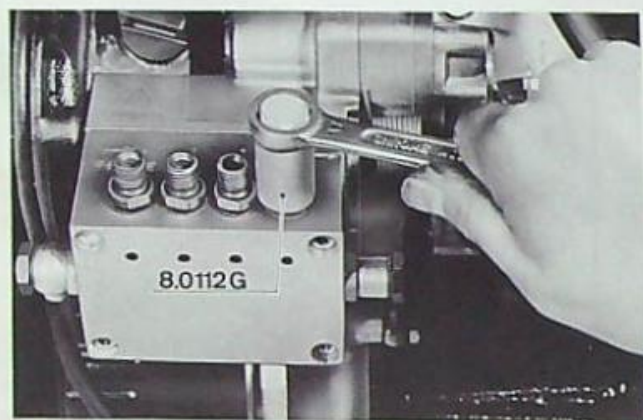
- serrage de l'injecteur sur la tubulure : 2 m.kg,
- serrage des tuyaux d'injecteurs : 2,5 m.kg.



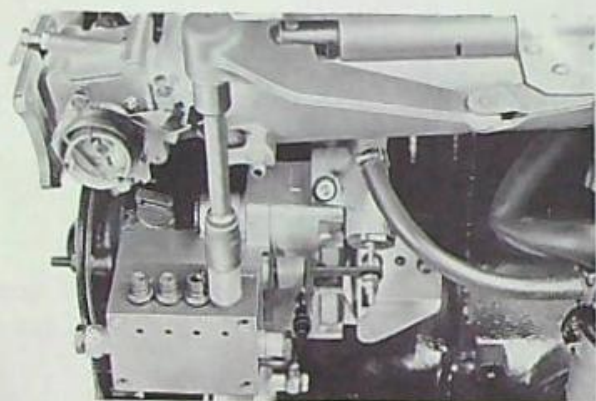
**CONTROLE DU DEBIT D'INJECTION**

**Symptôme** : marche irrégulière au ralenti.

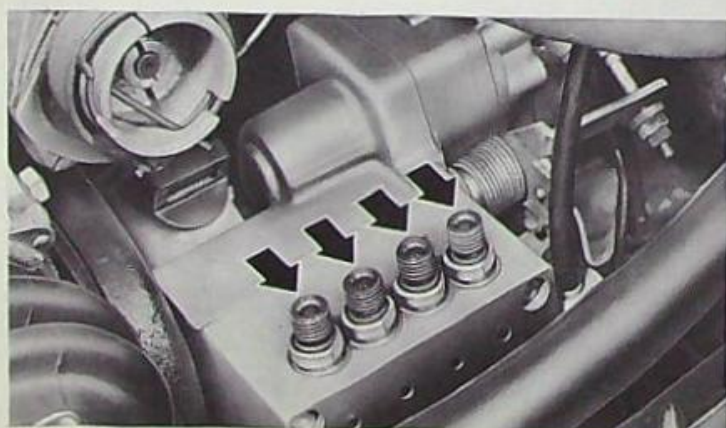
- Desserrer les raccords d'injecteurs un par un, pour déterminer le cylindre perturbant le ralenti.
- Permuter l'injecteur et son voisin.
- Si la panne se reproduit sur le cylindre voisin, l'injecteur est à remplacer.
- Sinon, purger le clapet de refoulement.

**PURGE D'UN CLAPET DE REFOULEMENT.**

- Déposer les tuyauteries d'injecteurs.
- Débloquer l'écrou du clapet de refoulement du cylindre incriminé.



- Mettre le contact et laisser couler un peu d'essence.
- Resserrer l'écrou à 5 m.kg.
- Reposer les tuyauteries d'injecteurs (serrage à 2,5 m.kg).
- Vérifier l'étanchéité des tuyauteries.

**VERIFICATION DE L'ETANCHEITE DES CLAPETS**

- Mettre le contact.
- Les tubes d'injecteurs étant déposés, les cavités des raccords ne doivent pas se remplir en moins de 30 secondes.
- Sinon, remplacer le ou les clapets défectueux.

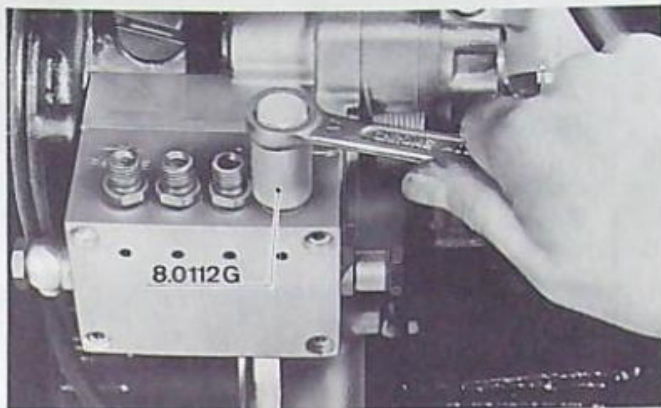


## MOTEUR A INJECTION D'ESSENCE

## EQUIPEMENT D'INJECTION

1

1311

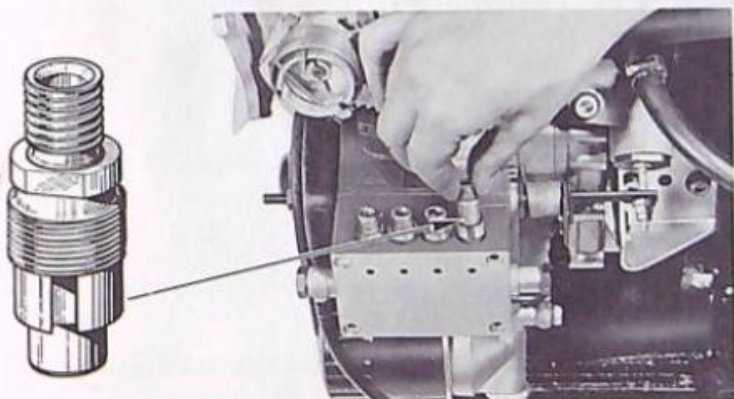


## REPLACEMENT D'UN CLAPET DE REFOULEMENT.

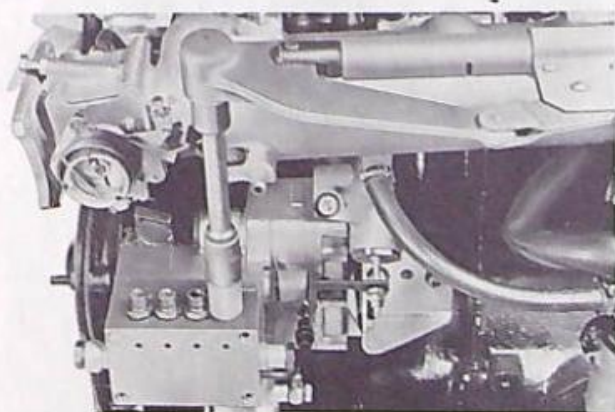
- Nettoyer soigneusement le dessus de la tête hydraulique pour éviter toute entrée d'impuretés dans la pompe.
- Déposer le clapet.



- Donner un petit coup de soufflette à l'intérieur de l'alésage recevant le clapet et y verser un peu d'huile.



- Poser le clapet neuf, muni de sa bague de compensation, selon vue ci-contre.



- Serrer l'écrou à 5 m.kg.
- Reposer les tuyaux d'injecteurs. (Serrage à 2,5 m.kg).
- Vérifier l'étanchéité.

PEUGEOT

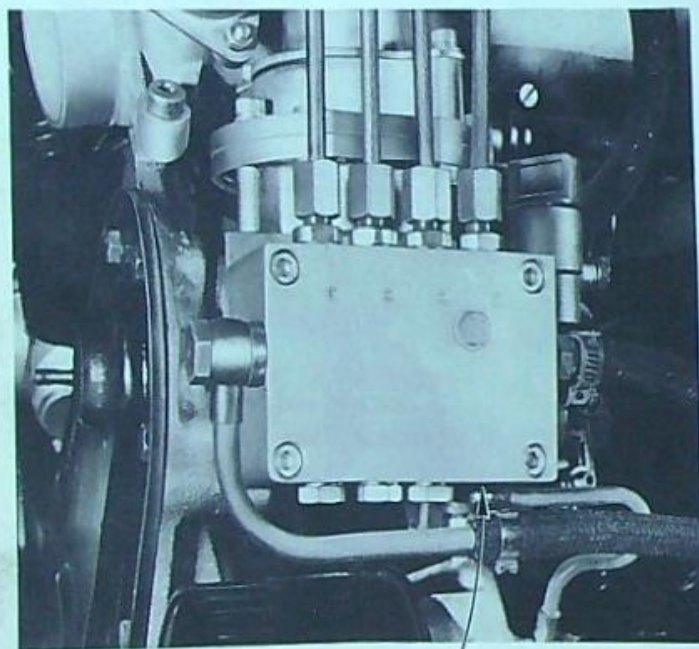




### REPLACEMENT D'UN CLAPET D'ASPIRATION

#### Dépose

- Nettoyer soigneusement la tête hydraulique de pompe d'injection.
- Déposer :
  - le clapet d'aspiration avec son joint torique,
  - le filtre tamis.

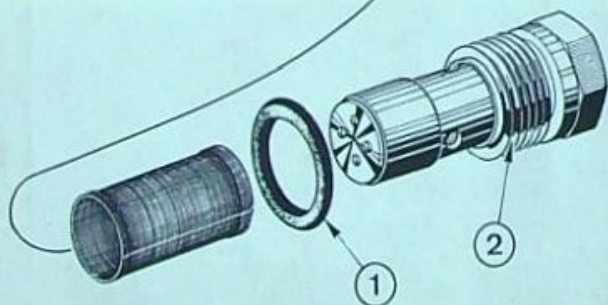


#### Repose

- S'assurer de la propreté absolue de l'ensemble neuf (clapet, joint torique, filtre).
- Huiler légèrement :
  - le joint torique (1),
  - le filetage (2).
- Monter le clapet (serrer à la main).

#### PURGE DE CIRCUIT

- Faire fonctionner la pompe d'alimentation.
- Desserrer le clapet pour obtenir un écoulement d'essence.
- Serrer le clapet à **2,5 m.kg.**
- Purger ensuite le clapet de refoulement du cylindre incriminé (classe 1, page 13 12).
- Vérifier l'étanchéité de la tête hydraulique.



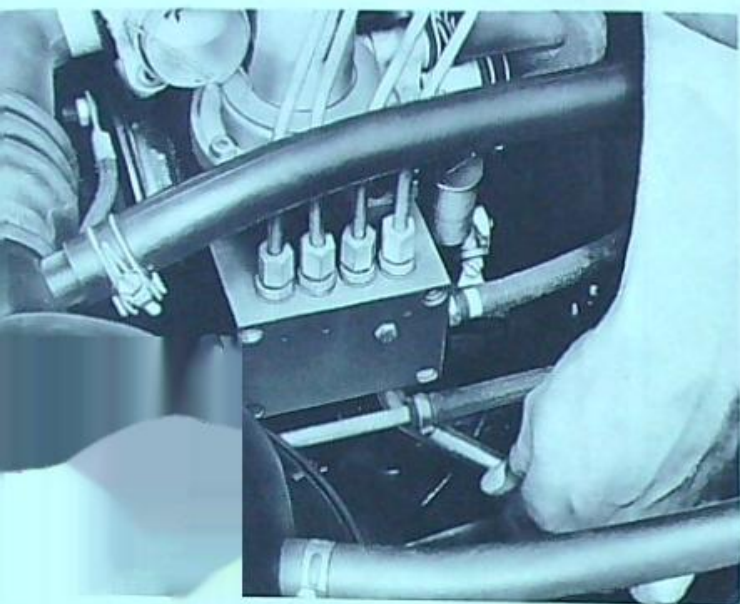






## MOTEUR A INJECTION D'ESSENCE

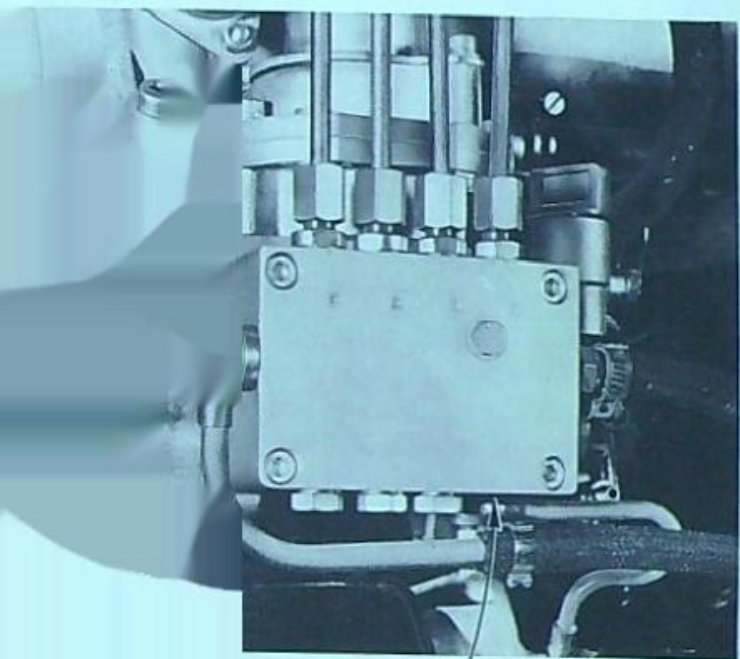
## EQUIPEMENT D'INJECTION



## REPLACEMENT D'UN CLAPET D'ASPIRATION

## Dépose

- Nettoyer soigneusement la tête hydraulique de pompe d'injection.
- Déposer :
  - le clapet d'aspiration avec son joint torique,
  - le filtre tamis.

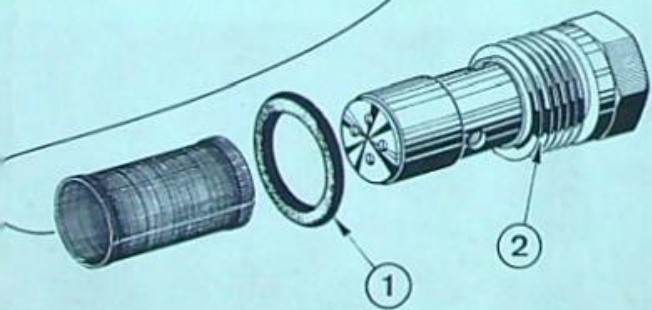


## Repose

- S'assurer de la propreté absolue de l'ensemble neuf (clapet, joint torique, filtre).
- Huiler légèrement :
  - le joint torique (1),
  - le filetage (2).
- Monter le clapet (serrer à la main).

## PURGE DE CIRCUIT

- Faire fonctionner la pompe d'alimentation.
- Desserrer le clapet pour obtenir un écoulement d'essence.
- Serrer le clapet à 2,5 m.kg.
- Purger ensuite le clapet de refoulement du cylindre incriminé (classe 1, page 13 12).
- Vérifier l'étanchéité de la tête hydraulique.













Circuit d'admission

Pages

12 01

Filtre à air à bain d'huile

12 01

Circuit d'alimentation en carburant

12 11

Filtration

12 12

Filtre dégazeur

12 13





PEUGEOT

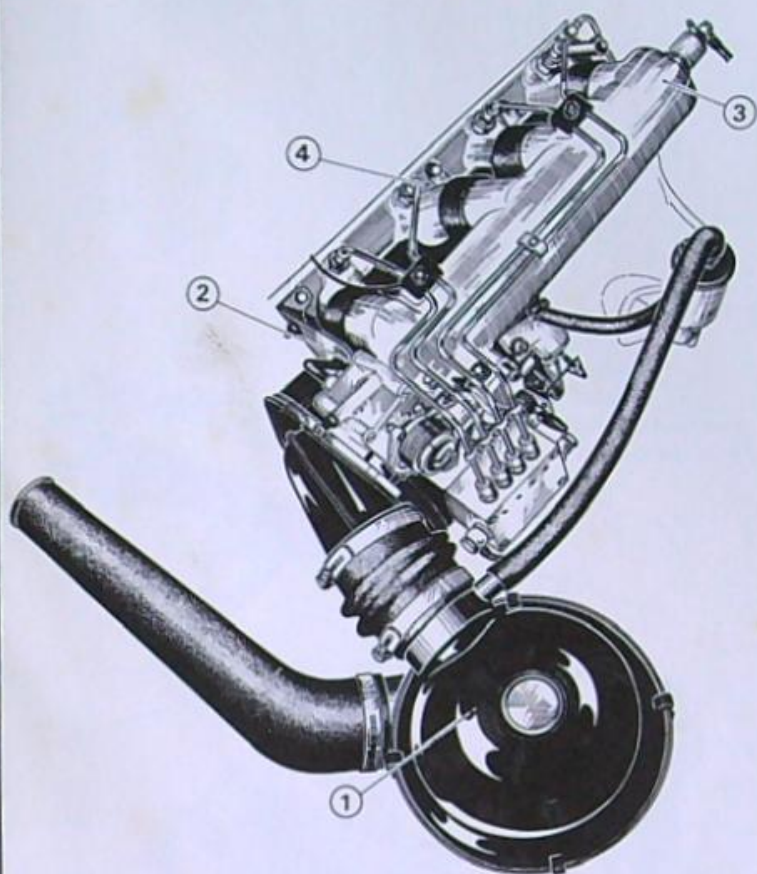


PEUGEOT



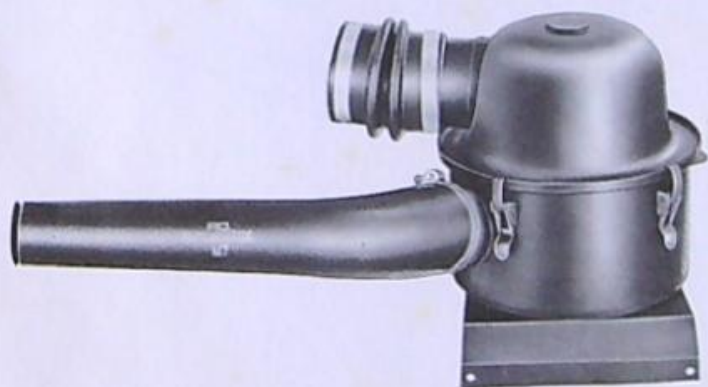
MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE KF6  
CIRCUIT D'ADMISSION

1 1201



L'air aspiré passe successivement par :

- 1 - le filtre à air à bain d'huile
- 2 - le corps papillon incorporé au répartiteur
- 3 - le répartiteur
- 4 - la tubulure d'admission



**FILTRE A AIR A BAIN D'HUILE**

Contenance de la cuve : 0,270 l ou dm<sup>3</sup>  
Huile : ESSO EXTRA MOTOR OIL 20 W/30/40

**Elément filtrant :**

Elément filtrant métallique à chevrons inversés

Diamètre de l'élément : 178 mm  
Diamètre hors tout : 233 mm  
Hauteur hors tout : 97 mm

**Périodicité d'entretien**

Tous les 5 000 km

- Nettoyer l'élément filtrant en le trempant dans du gas-oil
- Remplacer l'huile
- Refaire le niveau



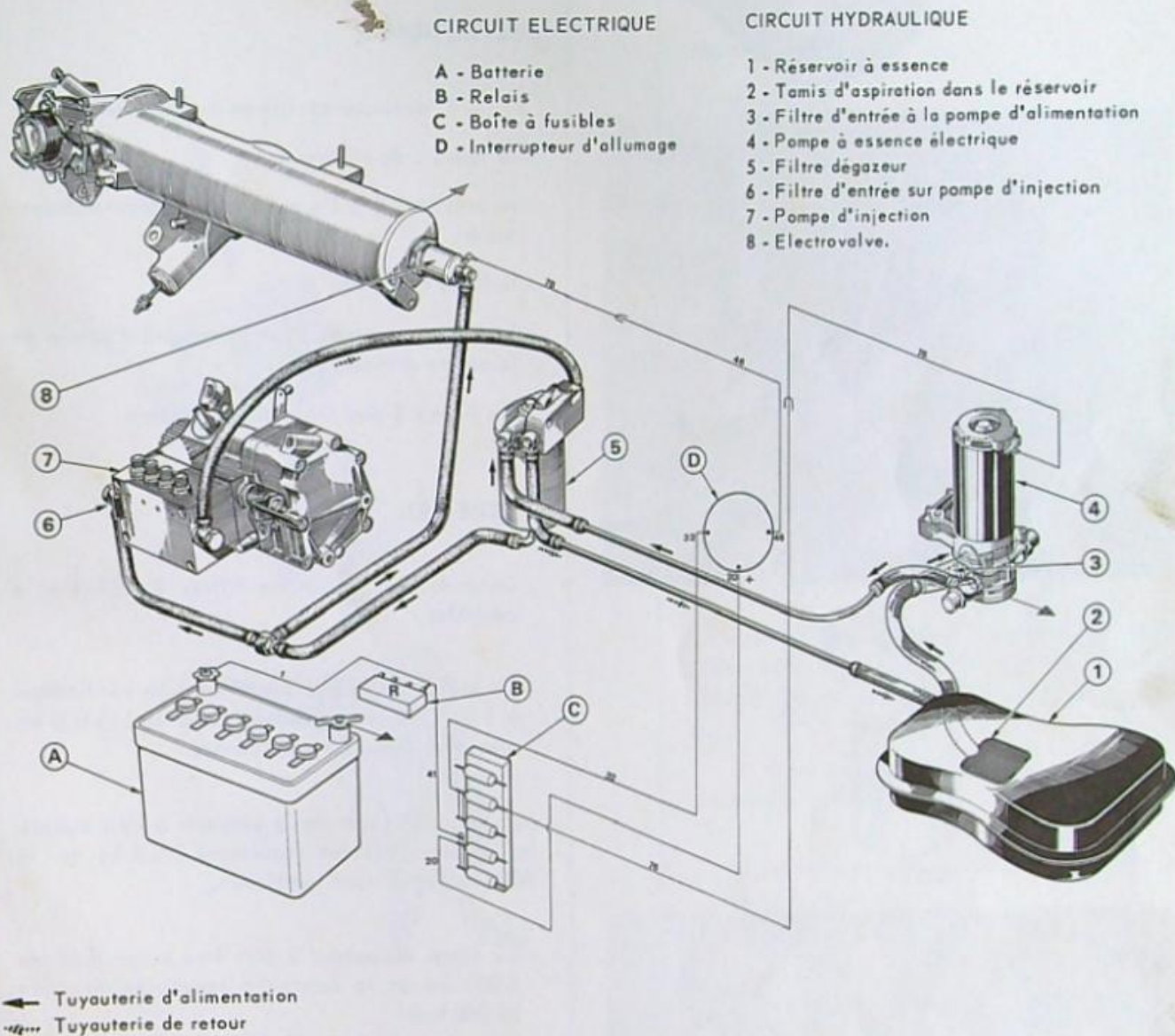




## MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE KF6

## CIRCUIT D'ALIMENTATION EN CARBURANT

1 | 2 | 11



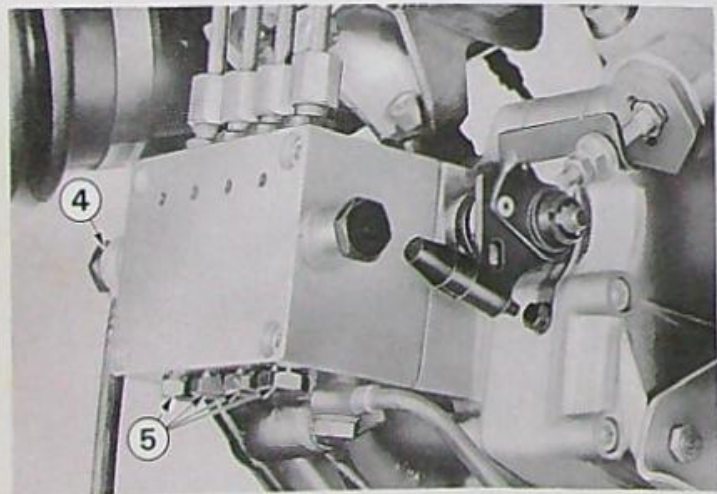
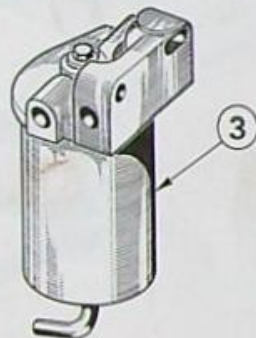
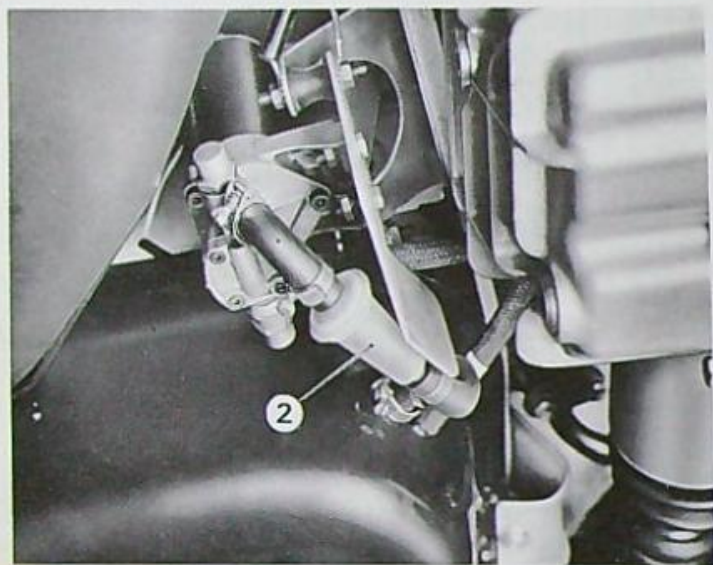
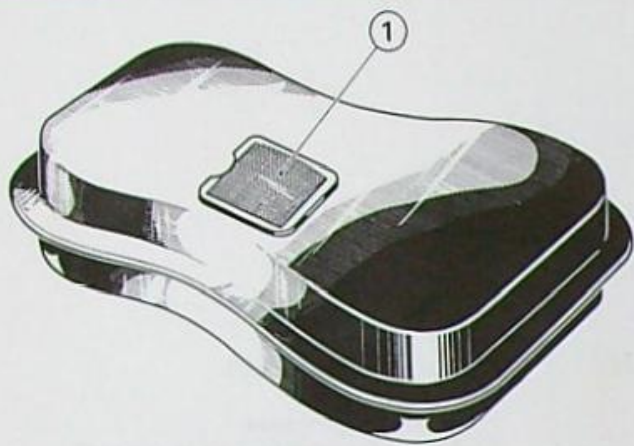
PEUGEOT



1212

1

## MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE KF6 CIRCUIT D'ALIMENTATION EN CARBURANT-FILTRATION



### FILTRATION

L'essence est filtrée successivement par

- le tamis 1 du réservoir
- le préfiltre 2 à l'entrée de la pompe d'alimentation
- le filtre décanteur 3
- le filtre 4 contenu dans le raccord d'entrée de la pompe d'injection
- les filtres 5 des clapets d'aspiration

### ENTRETIEN

- Généralement seuls les filtres 2 et 3 sont à contrôler.
- Le préfiltre 2 est à contrôler à la vérification à 1 000 km, et à échanger tous les 15 000 km ainsi que lorsqu'il est colmaté.

Ne jamais essayer de le nettoyer à l'air comprimé car une pression supérieure à 0,5 kg/cm<sup>2</sup> le détériore et le rend inefficace.

- Le filtre décanteur 3 doit être purgé tous les 5 000 km et la cartouche remplacée tous les 20 000 km  
(voir classe 1, page 12 13)



MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE  
CIRCUIT D'ALIMENTATION EN CARBURANT-FILTRE DEGAZEUR

1 12 13



**FILTRE DEGAZEUR**

Marque Purflux

Type CP15 DE

Cartouche filtrante C113

Surface 15 dm<sup>2</sup>

Seuil de filtration 1  $\mu$

Trou de dégazage à la partie supérieure du filtre

Serrage des raccords 0,9 m.kg

**Purge de l'eau**

Tous les 5 000 km

- Placer un récipient sous le raccord de purge. Desserrer la vis 1; purger et resserrer la vis 1. (couple de serrage 0,75 m.kg)

Dans le cas où la quantité d'eau serait supérieure à 10 cm<sup>3</sup> :

- Déposer la cuve, nettoyer celle-ci et vidanger le fond du réservoir. Souffler les canalisations.
- Remplacer la cartouche filtrante quand son état est douteux, et systématiquement tous les 20 000 km.















POMPE D'ALIMENTATION ELECTRIQUE

Caractéristiques - Dépose - Pose -

Contrôle hydraulique

Pression de refoulement

Contrôle électrique

Electrovalve

Pages

12 51 (1)

12 52

12 53

12 54

12 71

PEUGEOT

2-70





1977

1977

1977

1977

1977

1977

1977

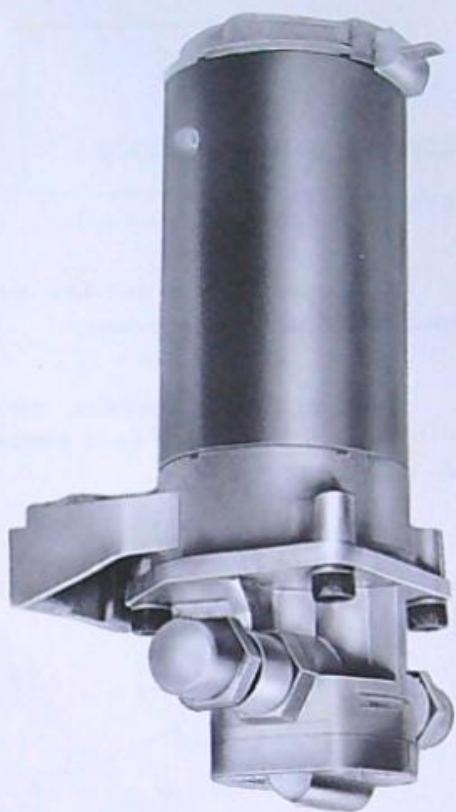
1977



MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE KF6  
POMPE D'ALIMENTATION ELECTRIQUE

1

1251<sup>(1)</sup>



Pompe d'alimentation électrique  
Type : PL F6  
Partie hydraulique : Kugelfischer  
Partie électrique : A.E.G.

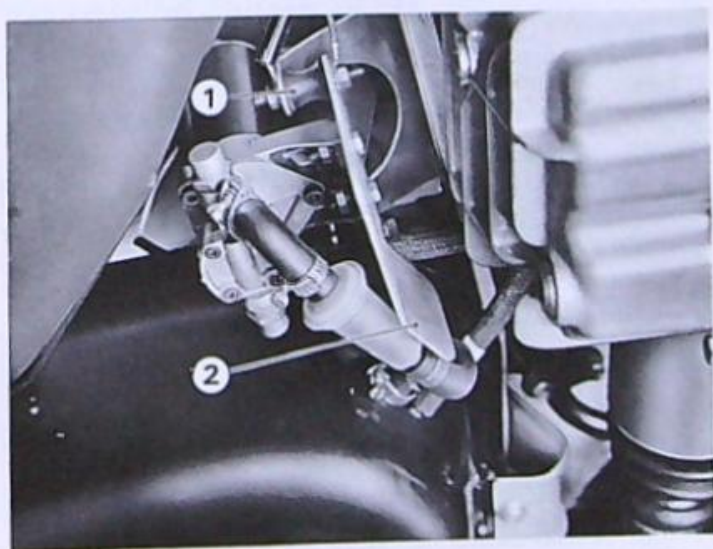
Caractéristiques :

Débit : 50 l/heure minimum sous  
1,2 kg/cm<sup>2</sup> de pression.

Moteur électrique 12 Volts, puissance  
maximum 28 W, protégé par le fusible n° 3.

NOTA -

*La pompe d'alimentation à essence  
électrique, située sous le plancher de coffre AR  
est fixée par l'intermédiaire de cales élastiques  
1 sur un support protecteur 2.*



DEPOSE :

- Débrancher la batterie et le fil d'alimentation
- Débrancher :
  - la durit d'arrivée d'essence et l'obturer
  - la durit de départ d'essence
- Desserrer les 2 écrous des cales élastiques  
et déposer la pompe d'alimentation.

POSE :

- Dans l'ordre inverse de la dépose
- Remplacer les joints cuivre des raccords à  
chaque démontage.

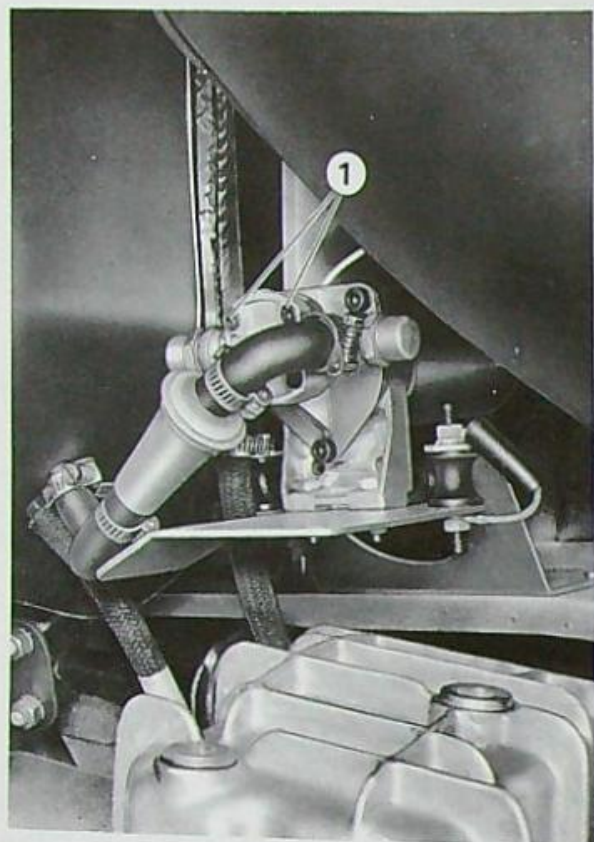
PEUGEOT



1252

1

## MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE KF6 POMPE D'ALIMENTATION ELECTRIQUE



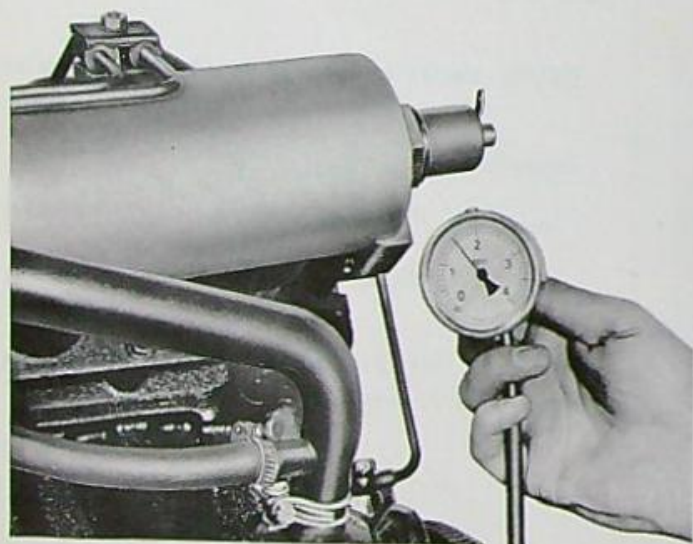
### CONTROLE HYDRAULIQUE

#### ETANCHEITE

Aucune fuite ne doit être apparente aux raccords ou au corps de pompe.

Dans le cas contraire, serrer les vis Allen 1 (clé Allen de 3) de la plaque inférieure du corps de pompe.

En cas de fuite aux raccords, remplacer les joints plutôt que de trop serrer les vis des raccords.



### PRESSION

#### Vérification de la pression de refoulement

- Déposer la vis raccord d'arrivée d'essence sur l'électrovalve et la visser dans l'embout laiton (modifié comme indiqué classe 1, page 12 53) du manomètre 8.0112 JZ.

- Mettre le contact.

La pression lue au manomètre doit être comprise entre 1,1 bar et 1,7 bar.

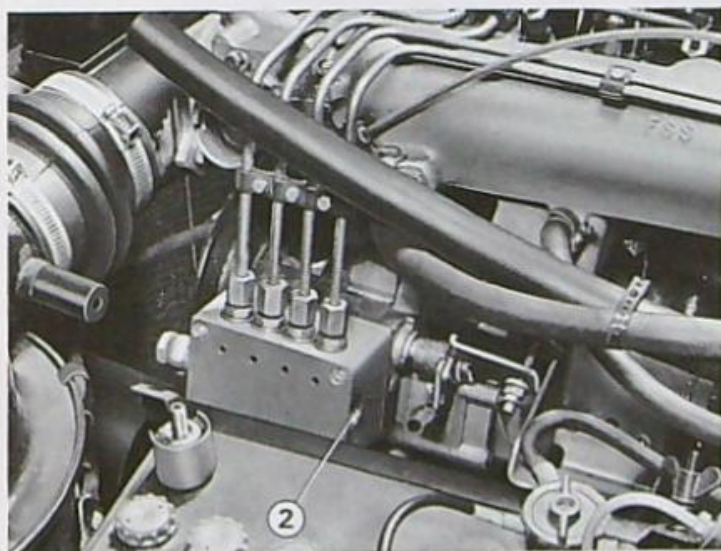
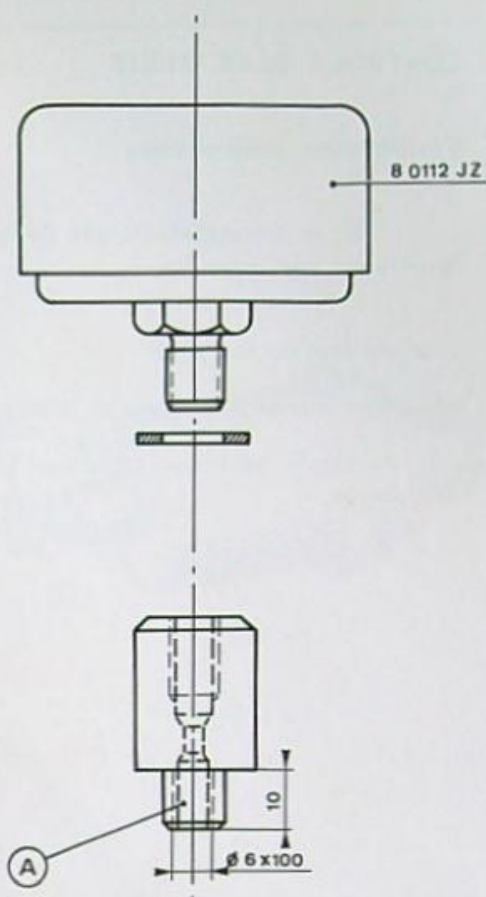
- Couper le contact, déposer le manomètre.

- Rebrancher le raccord d'arrivée d'essence sur l'électrovalve.



MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE KF6  
POMPE D'ALIMENTATION ELECTRIQUE

1 1253



Outil à modifier

8.0112 JZ

En A percer un trou à 5 mm et tarauder à 6 x 100 sur une longueur de 10 mm.

Pression de refoulement

1 - Si la pression est inférieure à 1 bar,

vérifier :

- la quantité d'essence dans le réservoir (minimum 5 l)
- la propreté de la cartouche du filtre dégazeur et du préfiltre de pompe d'alimentation.
- la tension d'alimentation de la pompe 12 V ± 0,1
- l'étanchéité des canalisations d'alimentation

- Renouveler l'essai et remplacer la pompe si la pression est toujours insuffisante.

2 - Si la pression est supérieure à 1,7 bar,

vérifier :

- la propreté du filtre 1 dans le raccord d'entrée de la pompe d'injection.
- que le gicleur 2\* dans la tête hydraulique de pompe d'injection ainsi que les canalisations de retour au réservoir, ne sont pas obstrués.

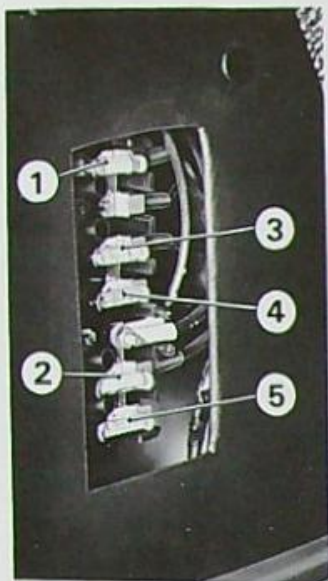
\* Pour y accéder, déposer le raccord de sortie.



12 54

1

## MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE KF6 POMPE D'ALIMENTATION ELECTRIQUE



### CONTROLE ELECTRIQUE

#### Vérifications préliminaires

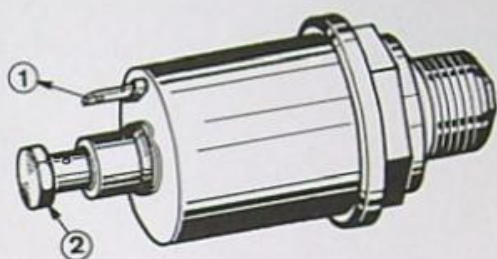
Si le moteur électrique de la pompe ne fonctionne pas, contrôler :

- le bon état du fusible 3
- la canalisation électrique et la masse
- Si la panne persiste, effectuer l'échange de la pompe.



MOTEUR 504 A INJECTION D'ESSENCE KF6  
ELECTROVALVE

1 1271



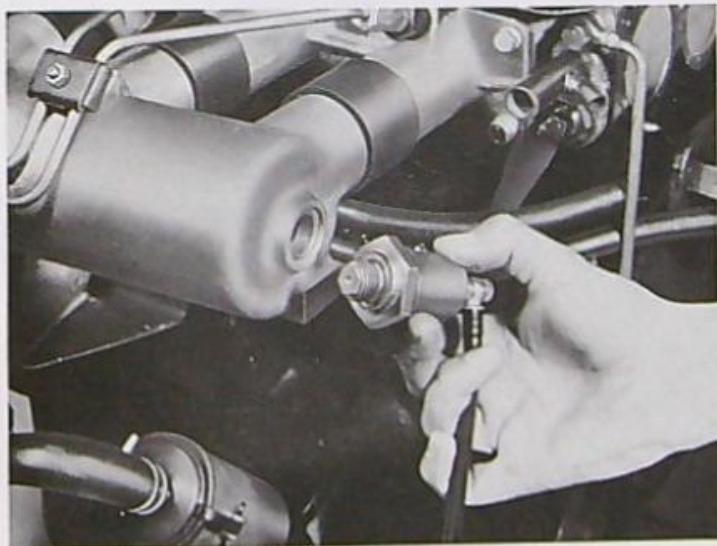
Marque : Jaeger France

Description :

- 1 - Fiche d'alimentation
- 2 - Raccord d'arrivée d'essence

Clapet électromagnétique permettant de pulvériser une quantité additionnelle d'essence dans le répartiteur pendant le fonctionnement du démarreur afin de faciliter les démarrages.

Couple de serrage du raccord d'arrivée d'essence 0,75 m.kg.



Contrôle de l'étanchéité

- Déposer le raccord de l'arrivée d'essence
- Déposer le fil d'alimentation
- Déposer l'électrovalve
- Reposer le raccord d'arrivée d'essence
- Mettre le contact

Aucune fuite ne doit se produire à la soupape, sinon remplacer l'électrovalve.

NOTA -

*En cas de remplacement de l'électrovalve, monter un joint métalloplastique neuf.*

PEUGEOT















MOTEUR



13 51

INJECTEUR

Description - Dépose - Pose  
Vérification

Pages

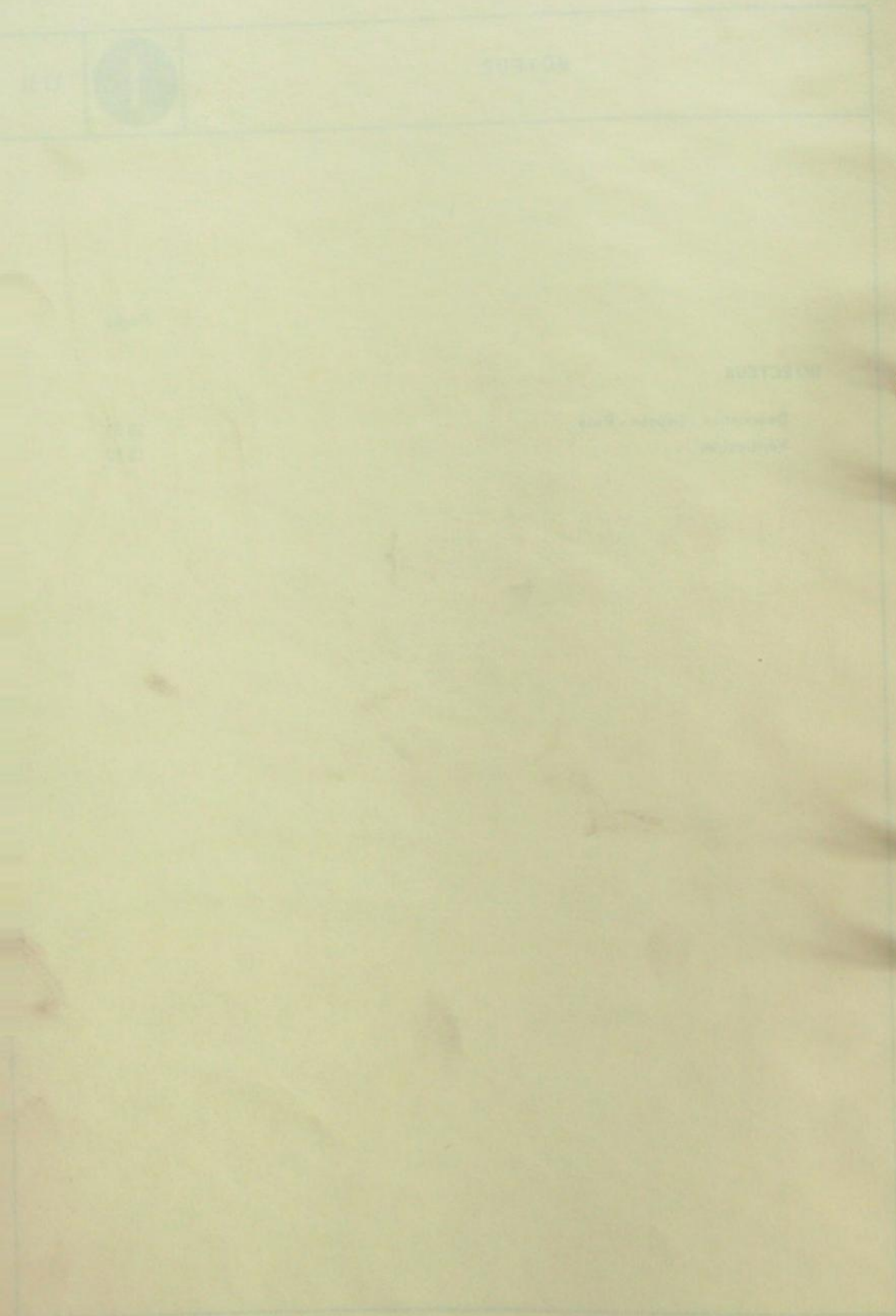
13 51

13 52

PEUGEOT

2.70



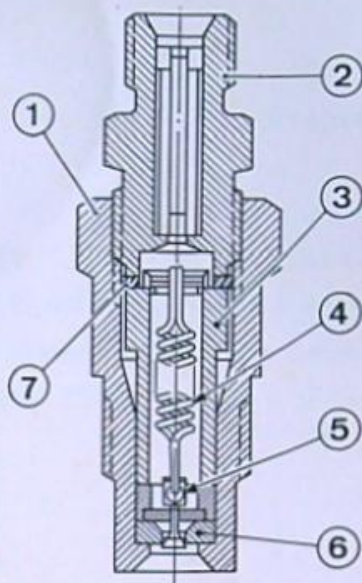




## INJECTEURS DEPOSE - REPOSE

# 1

# 1351

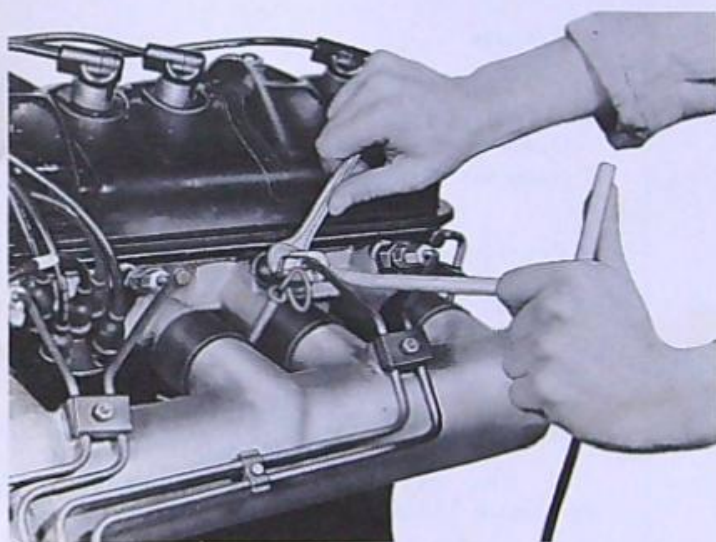


Marque : Kugelfischer

Type : DLO 20 B

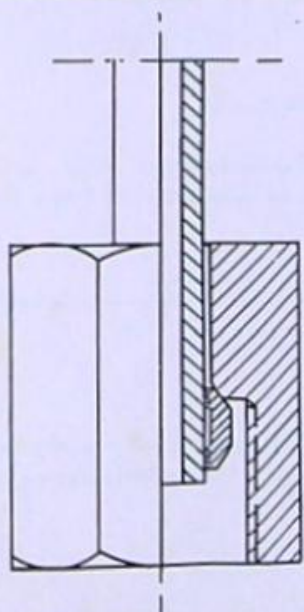
### Description :

- 1 - Porte-injecteur
- 2 - Raccord de tubulure
- 3 - Corps de l'injecteur
- 4 - Ressort
- 5 - Soupape
- 6 - Siège
- 7 - Joint acier



### DEPOSE

- Déposer le tube d'injecteur à l'aide de la clé 8.0112 H en maintenant l'injecteur sur le raccord de tubulure.
- Protéger le raccord d'injecteur.
- Déposer l'injecteur et obturer le trou sur tubulure d'admission.



### POSE

- Remplacer chaque fois le joint en cuivre.
- Serrage de l'injecteur sur la tubulure 2 m.kg.
- Serrage des tuyaux d'injecteurs 2,5 m.kg; en maintenant l'injecteur par le raccord de tubulure. En cas de fuite ne pas serrer le raccord au-delà du couple, mais desserrer et resserrer celui-ci pendant la marche du moteur. Si la fuite persiste remplacer le tube complet ou l'injecteur.

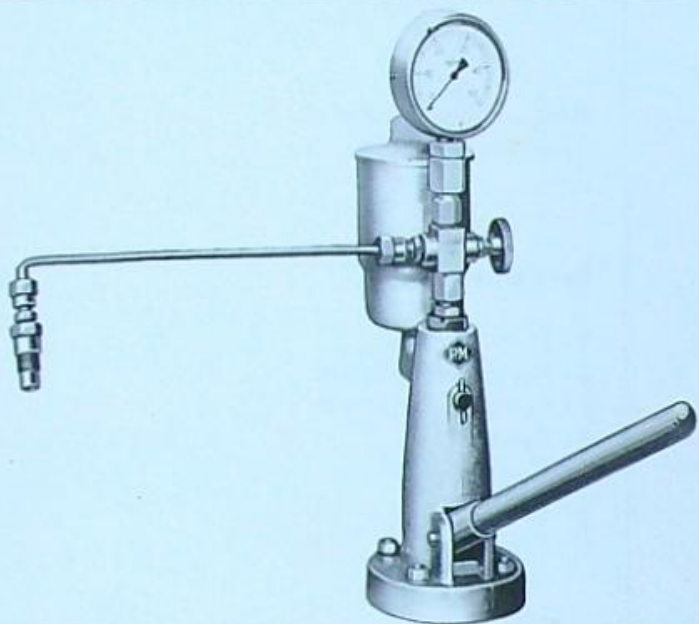
PEUGEOT



13 52

1

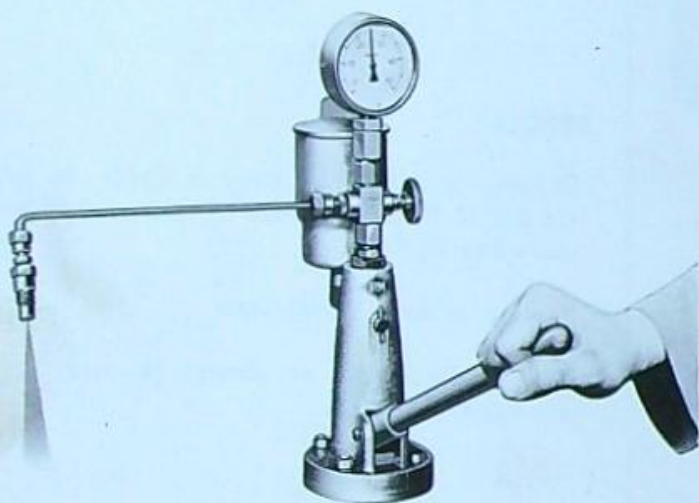
## INJECTEURS CONTROLES



### VERIFICATION

#### a - Matériel

- Appareil PM - Type 22.41.01.0002
- Equipé du manomètre de 0 à 50 bars 8.0113 A.
- Injecteur monté à l'extrémité du tube 8.0113 B.
- Liquide d'essai : gas-oil, lubro ou essence soigneusement filtré.



#### b - Rinçage

Abondant par plusieurs coups secs de pompe à tarer.

- Opération indispensable avant d'entreprendre toute vérification.

#### c - Pression de tarage

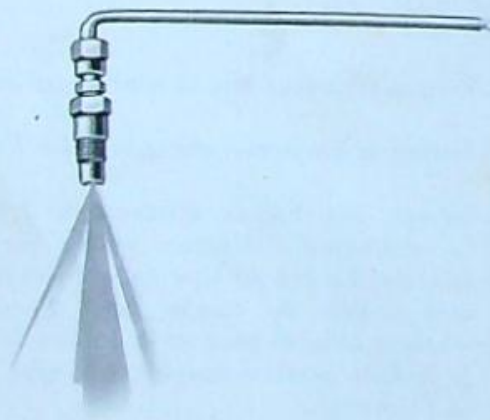
Tarage initial : de 30 à 38 bars

Minimum admis : 15 bars

Pas de réglage possible de la pression.

#### d - Etanchéité

Pas de formation de goutte après 5 secondes à 15 bars.



#### e - Forme du jet

Pulvérisation fine en forme conique exempte de jet parasite. (voir figure).

Tout injecteur ne répondant pas à l'une de ces trois caractéristiques c, d ou e est à remplacer.

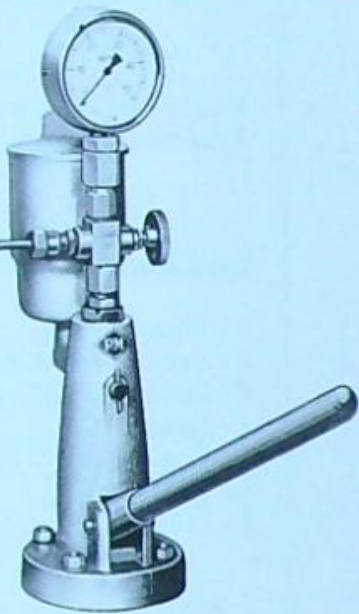






1

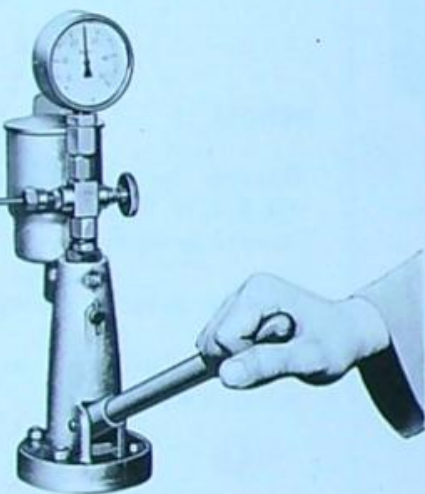
## INJECTEURS CONTROLES



### VERIFICATION

#### a - Matériel

- Appareil PM - Type 22.41.01.0002
- Equipé du manomètre de 0 à 50 bars 8.0113 A.
- Injecteur monté à l'extrémité du tube 8.0113 B.
- Liquide d'essai : gas-oil, lubro ou essence soigneusement filtré.



#### b - Rinçage

Abondant par plusieurs coups secs de pompe à tarer.

- Opération indispensable avant d'entreprendre toute vérification.

#### c - Pression de tarage

Tarage initial : de 30 à 38 bars

Minimum admis : 15 bars

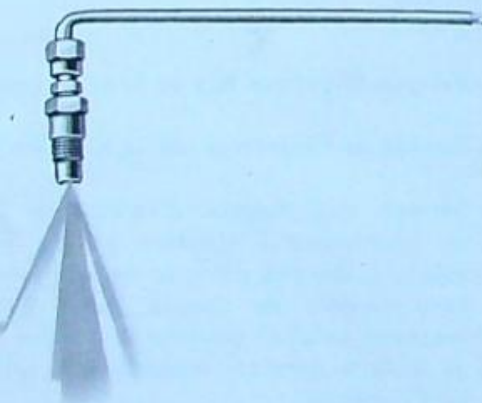
Pas de réglage possible de la pression.

#### d - Etanchéité

Pas de formation de goutte après 5 secondes à 15 bars.

#### e - Forme du jet

Pulvérisation fine en forme conique exempte de jet parasite. (voir figure).



Tout injecteur ne répondant pas à l'une de ces trois caractéristiques c, d ou e est à remplacer.











	Pages
<b>ALTERNATEUR</b>	
Précautions avec les alternateurs	01 01
Dépose, pose	01 02
Identification	01 03
Contrôle du débit	01 04 et 01 05
Contrôle du circuit	01 06 et 01 07
Diagnostic des pannes	01 08
<b>BATTERIE</b>	
Contrôle	03 01
Entretien	03 02
<b>BOBINE-ALLUMEUR</b>	04 01
<b>BOUGIES</b>	04 02
<b>INSTALLATION ELECTRIQUE</b>	
Schéma (Berlines)	10 01 (1)
Schéma (Coupés - Cabriolets)	10 03





RETTORICITÀ

ALTERNATIVE

Il motore è un motore a benzina di tipo boxer, a 4 cilindri, di cilindrata 1768 cc. La potenza massima è di 55 CV a 5200 giri/min. La velocità massima è di 160 km/h. Il consumo medio è di 7,5 litri/100 km.

INSTRUMENTI

Il cruscotto è dotato di un contagiri, un tachimetro, un orologio, un indicatore di livello dell'olio motore, un indicatore di livello dell'acqua, un indicatore di livello dell'acqua fredda, un indicatore di livello dell'acqua calda, un indicatore di livello dell'acqua di raffreddamento, un indicatore di livello dell'acqua di riscaldamento, un indicatore di livello dell'acqua di lavaggio, un indicatore di livello dell'acqua di lavaggio.

SCHEMI ELETTRICI

SCHEMI

INSTALLAZIONE ELETTRICA

Il sistema elettrico è a 12V. La batteria è di tipo 55D23L. La capacità della batteria è di 55 Ah. La tensione nominale è di 12V. La tensione di carica è di 14,4V. La tensione di scarica è di 10,8V. La tensione di riposo è di 12,6V. La tensione di avviamento è di 10,8V. La tensione di avviamento è di 10,8V.

DETECTA



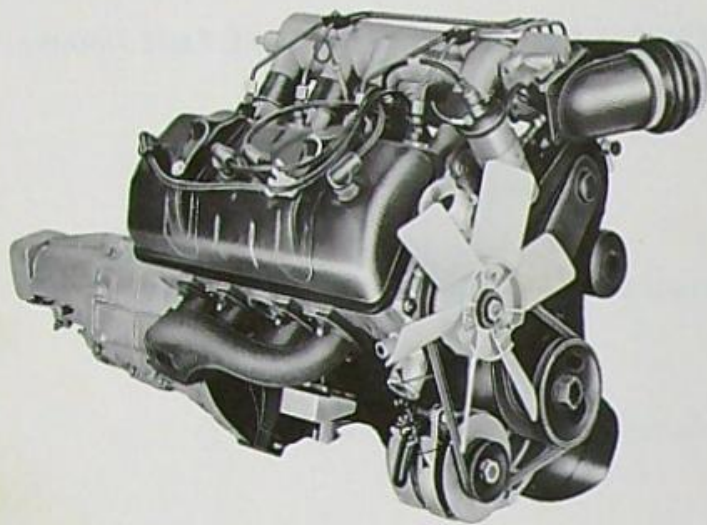
LORS D'UNE INTERVENTION SUR UNE VOITURE EQUIPEE D'UN ALTERNATEUR IL NE FAUT JAMAIS :

- Charger la batterie sur la voiture sans avoir déconnecté les deux câbles + et - reliant les bornes de la batterie à l'installation de la voiture.
- Intervertir le branchement des fils de la batterie (polarité), du régulateur, de l'alternateur.
- Débrancher la batterie pendant que l'alternateur tourne.
- Mettre le moteur en marche sans sa batterie.
- Faire fonctionner le régulateur sans sa liaison avec la masse de l'alternateur.
- Mettre à la masse la borne excitation de l'alternateur ou du régulateur.
- Souder ou dessouder les diodes sans les isoler de la chaleur.
- Mettre les diodes en surtension.
- Brancher un poste radio sur le circuit électrique commandé par le verrou Neiman (le branchement devra être réalisé sur le fusible n° 2).
- Exécuter une soudure électrique sur le véhicule sans débrancher l'alternateur.

Le non-respect de l'une de ces précautions entraînerait systématiquement la mise hors service du régulateur ou de l'alternateur et plus particulièrement des diodes.



## ALTERNATEURS DEPOSE - REPOSE



### Dépose de l'alternateur

- Débrancher la batterie
- Débrancher les connexions sur l'alternateur
- Déposer :
  - le boulon du tendeur
  - l'axe inférieur de basculement et l'alternateur

### Repose de l'alternateur

- Dans l'ordre inverse de la dépose
- Régler la tension de la courroie.

Courroie froide : tracer au dos de la courroie deux traits distants de 100 mm ou utiliser les traits existants et tendre pour obtenir 103,5 mm entre ces deux repères.

### CARACTERISTIQUES de la courroie

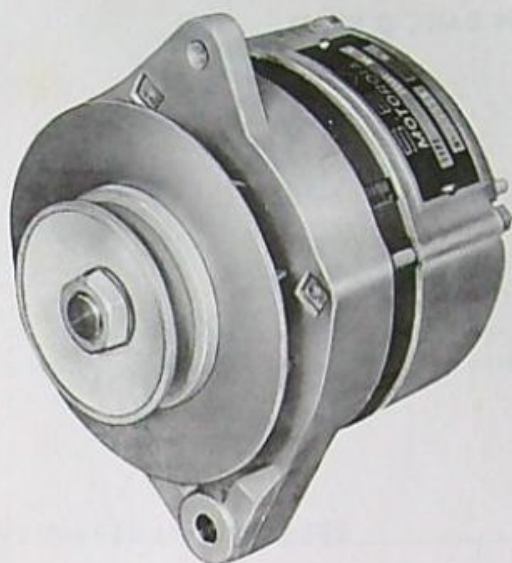
Marque : Kléber  
Référence fournisseur : 1076  
N° PD : 5750.20  
Allongement à respecter : 3,5%



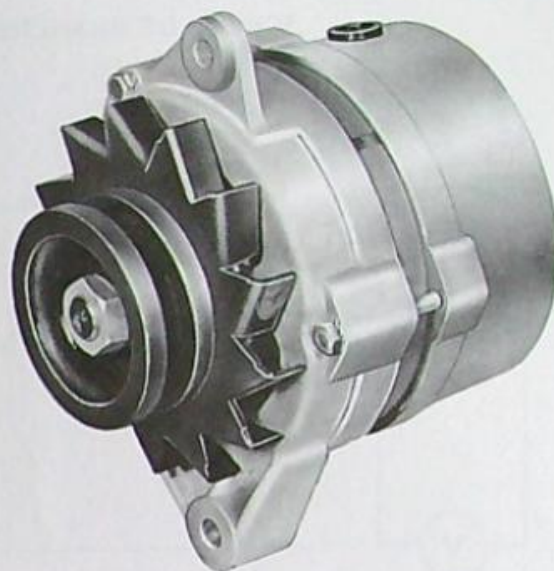
IDENTIFICATION ET CARACTERISTIQUES  
DES ALTERNATEURS TRIPHASES

12

0103



SEV Motorola A 14/30



Paris-Rhône A 13 R 15

Tension

Puissance

Débit sous 13,5 Volts

Vitesse correspondante

Vitesse de rotation maxi

Résistance du circuit inducteur

Rapport d'entraînement

 \* Régulateurs correspondants { Paris-Rhône  
Ducellier

SEV Motorola

Paris-Rhône

14 Volts

500 Watts

35 Ampères

4 000 tr/mn maxi

15 000 tr/mn

12 000 tr/mn

4,5 ohm ± 0,3

1,886/1

AYA 21

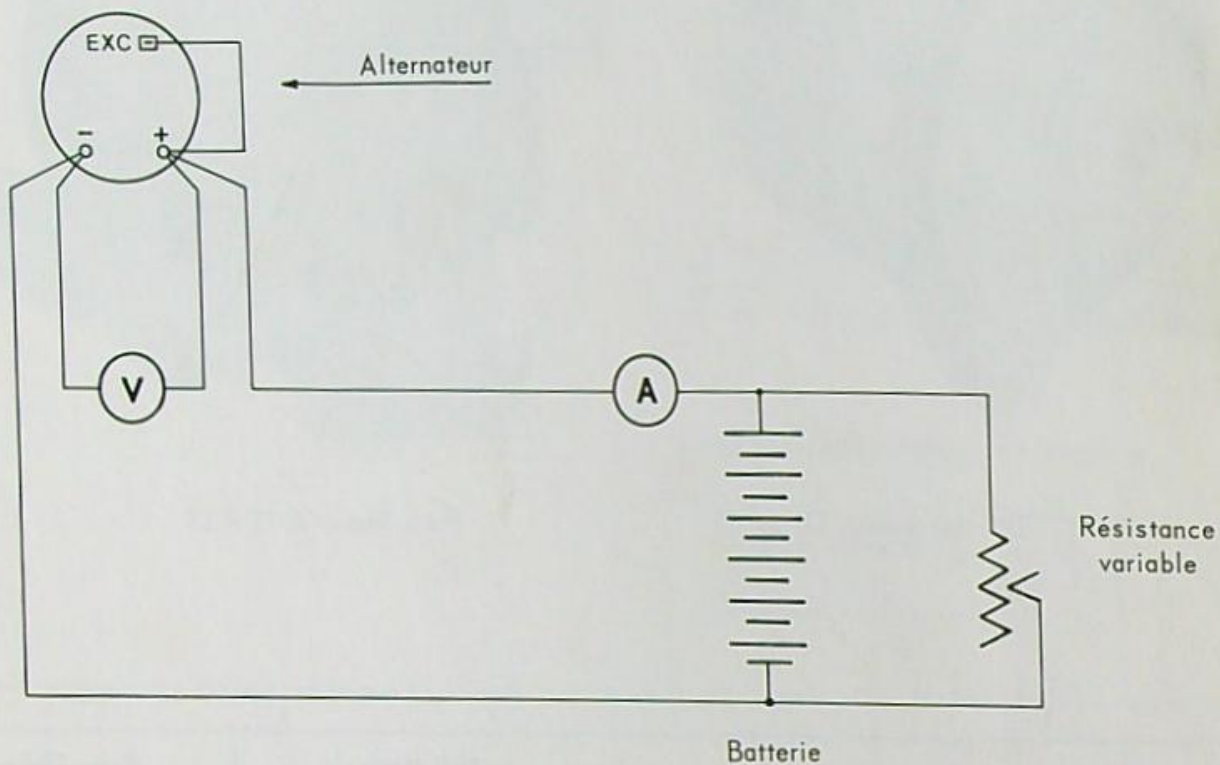
8349 A

\* Ces deux régulateurs du type « vibrant » sont interchangeables.

PEUGEOT



## SCHEMA DE BRANCHEMENT SUR UN BANC D'ESSAI



- L'excitation est reliée directement à la borne positive de l'alternateur.
- Un voltmètre est branché entre la borne positive et la masse.
- Un ampèremètre est monté en série dans le circuit de charge.
- La batterie utilisée doit avoir une tension de 12 Volts.
- Une résistance variable branchée en parallèle sur la batterie permet d'obtenir à tous moments la tension désirée pour effectuer les contrôles.

Si l'alternateur à essayer est froid, le laisser tourner un moment à 3500 tr/mn environ avant de procéder aux relevés des caractéristiques, (voir valeurs page suivante).



## CONTROLE DU DEBIT DES ALTERNATEURS AU BANC

12 01 05

La vérification du débit des alternateurs est effectuée en prenant seulement deux points de référence.

Ces points varient légèrement suivant que les essais sont effectués à chaud ou à froid mais les valeurs suivantes peuvent être retenues.

**ALTERNATEURS TRIPHASES**

SEV Motorola A 14/30

Paris-Rhône A 13 R 15

**Débit au ralenti :**

Le débit de l'alternateur doit atteindre au moins 10 A sous 13,5 Volts à 1 200 tr./mn.

**Puissance nominale :**

L'intensité nominale 35 A sous 14 Volts doit être obtenue à 4 000 tr./mn maxi.

**NOTA -**

*Les valeurs d'intensité considérées concernent l'intensité « utile ». L'intensité nécessaire à l'excitation n'est pas comprise dans ces valeurs.*

PEUGEOT

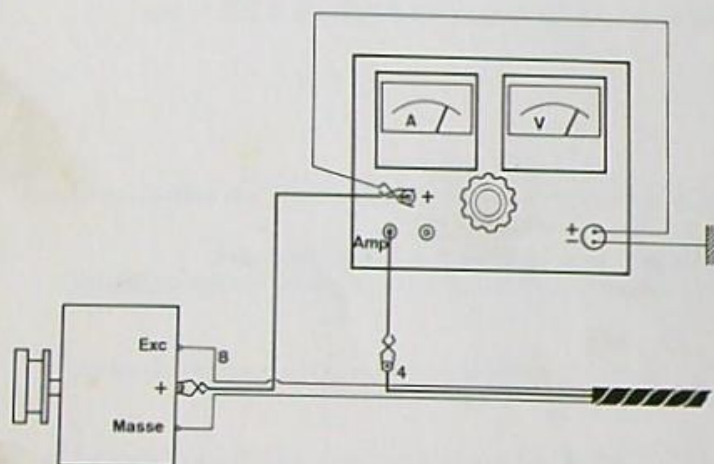


## CONTROLE DU CIRCUIT DE CHARGE

Les anomalies du circuit de charge n'ont pas toujours pour cause un mauvais fonctionnement de l'alternateur ou de son régulateur.

Avant tout démontage il y a lieu de vérifier :

- La tension et l'état de la courroie
- Les connexions et les mises à la masse.



- Utiliser de préférence un voltmètre-ampèremètre Souriau type 1490 ou un voltmètre et un ampèremètre classiques (60 A)
- Débrancher la batterie.
- Déconnecter le fil n° 4 de la borne + de l'alternateur.
- Réaliser le branchement indiqué sur le schéma ci-contre.
- Rebrancher la batterie.
- Le voltmètre doit indiquer la tension de l'installation.
- Mettre en service tous les gros consommateurs : phares, chauffage etc...
- Mettre le moteur en marche et accélérer jusqu'à 3 000 tr/mn environ.

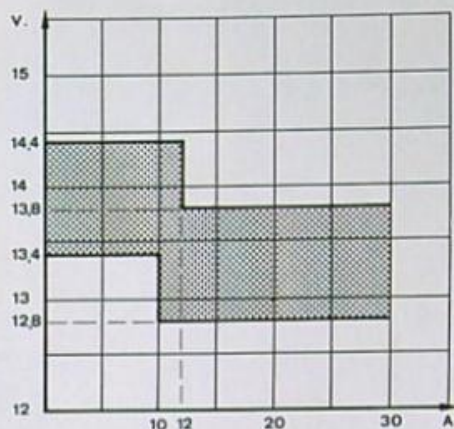
**Relever immédiatement l'intensité maximale débitée et la tension correspondante.**



## CONTROLE DU CIRCUIT DE CHARGE

# 12

# 0107



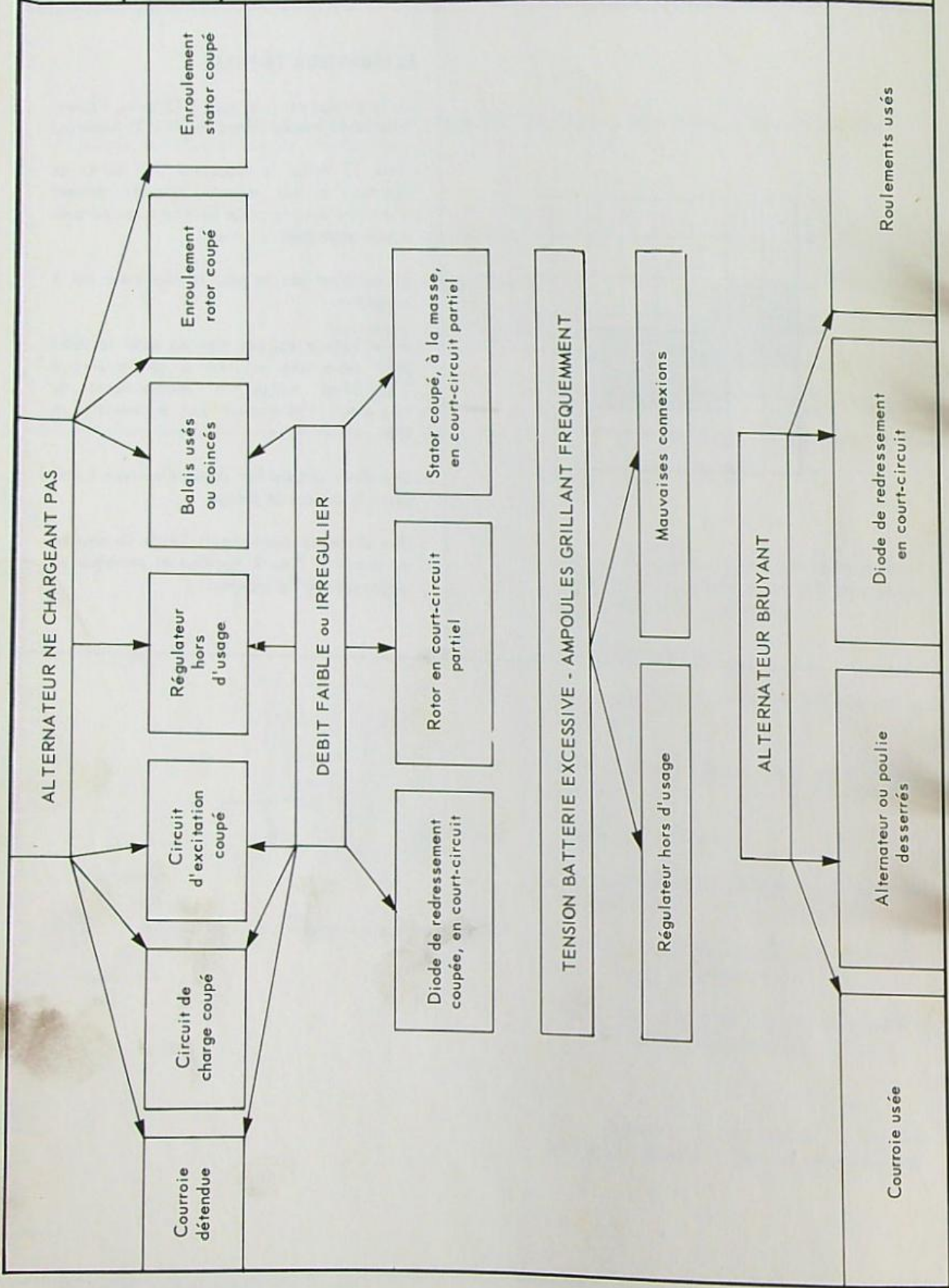
### ALTERNATEUR TRIPHASE

- Si la tension est inférieure à 13 Volts, l'intensité devra être de l'ordre de 30 à 35 Ampères.
- Vers 13 Volts, le régulateur doit entrer en fonction et les valeurs relevées doivent s'inscrire dans la plage de tolérance indiquée sur le graphique.
- Si tel n'est pas le cas, le régulateur est à remplacer.
- Si la batterie est peu chargée et si le débit maxi reste très inférieur à 30 Ampères à 3 000 tr/mn malgré le remplacement du régulateur, l'alternateur est à remettre en état.
- Une diode coupée fait chuter d'environ 5 Ampères le courant de charge.
- Une diode en court-circuit limite le courant de charge à 7 ou 8 Ampères et provoque un grognement de l'alternateur.





# ALTERNATEURS DIAGNOSTICS DE PANNES





## CONTROLE DES BATTERIES

12 03 01



Le niveau de l'électrolyte étant au-dessus des plaques (10 mm environ), à l'aide d'un contrôleur de batterie, shunter successivement chaque élément.

- 1 - L'aiguille doit être dans la zone «normal» du contrôleur, sinon la batterie est à recharger.
- 2 - Le contrôleur étant maintenu sur l'élément au moins 15 secondes, la chute de tension doit être sensiblement la même sur tous les éléments.

Si elle est beaucoup plus rapide sur un ou deux des éléments, ceux-ci sont coupés ou en court-circuit et la batterie est à remplacer.

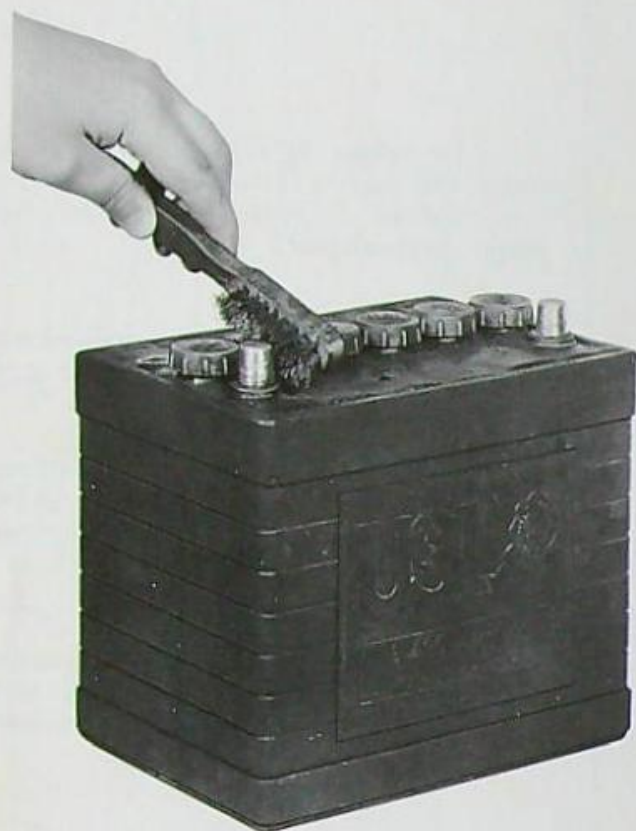


### POIDS SPECIFIQUE DE L'ELECTROLYTE à 15° C.

Poids spécifique en kg	Degrés Baumé
1,01	1°
1,04	5,5°
1,20	24°
1,24	28°
1,25	29°
1,26	30°
1,31	34°

Si la densité est inférieure à 27° Baumé, il est conseillé de recharger la batterie.





### PROPRETE ET PROTECTION DES BORNES

- L'extérieur de la batterie doit être maintenu sec et propre. Dans le cas où un écoulement d'acide a pu se produire, laver avec une solution d'eau et de détergent usuel.
- Les bornes doivent être lavées à l'eau tiède.
- Aviver à la carte les contacts des bornes et des cosses.
- Garnir de graisse les cuvettes «Arelco».

### NIVEAU DE L'ELECTROLYTE

- Maintenir le niveau de l'électrolyte à 10 mm au-dessus des plaques par addition d'eau distillée; mais jamais d'acide.

### CHARGE

- Une batterie doit toujours être chargée lentement au 1/10e ou 1/20e de sa capacité.
- Si la densité est inférieure à 26 ou 27° Baumé, une charge courte à gros courant pourra être réalisée.
- Cependant dès que la densité atteint 28° Baumé la charge à fort courant est nuisible car :
  - 1 - Le rendement de charge diminue lorsque la tension monte.
  - 2 - La perte de l'eau par électrolyse est élevée.
  - 3 - Le dégagement gazeux au sein des matières actives est intense et cause une désagrégation de ces matières.
- Une densité de 31 à 32° Baumé à 15° C (constante pendant 2 heures) correspond à la charge complète.





ALLUMAGE  
BOBINE - ALLUMEUR

12 04 01

BOBINE

Marque : Ducellier  
Type ESR 30 - 12 Volts

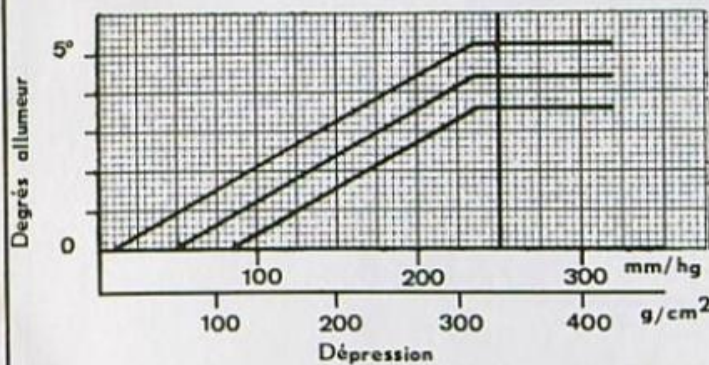
ALLUMEUR

Marque : Ducellier  
Courbe d'avance centrifuge : M 53  
Ecartement des contacts : 0,40 mm  
Pression des grains de contacts 450 g environ.  
Angle de came :  $57^\circ \pm 2^\circ$   
Ordre d'allumage 1 - 3 - 4 - 2.

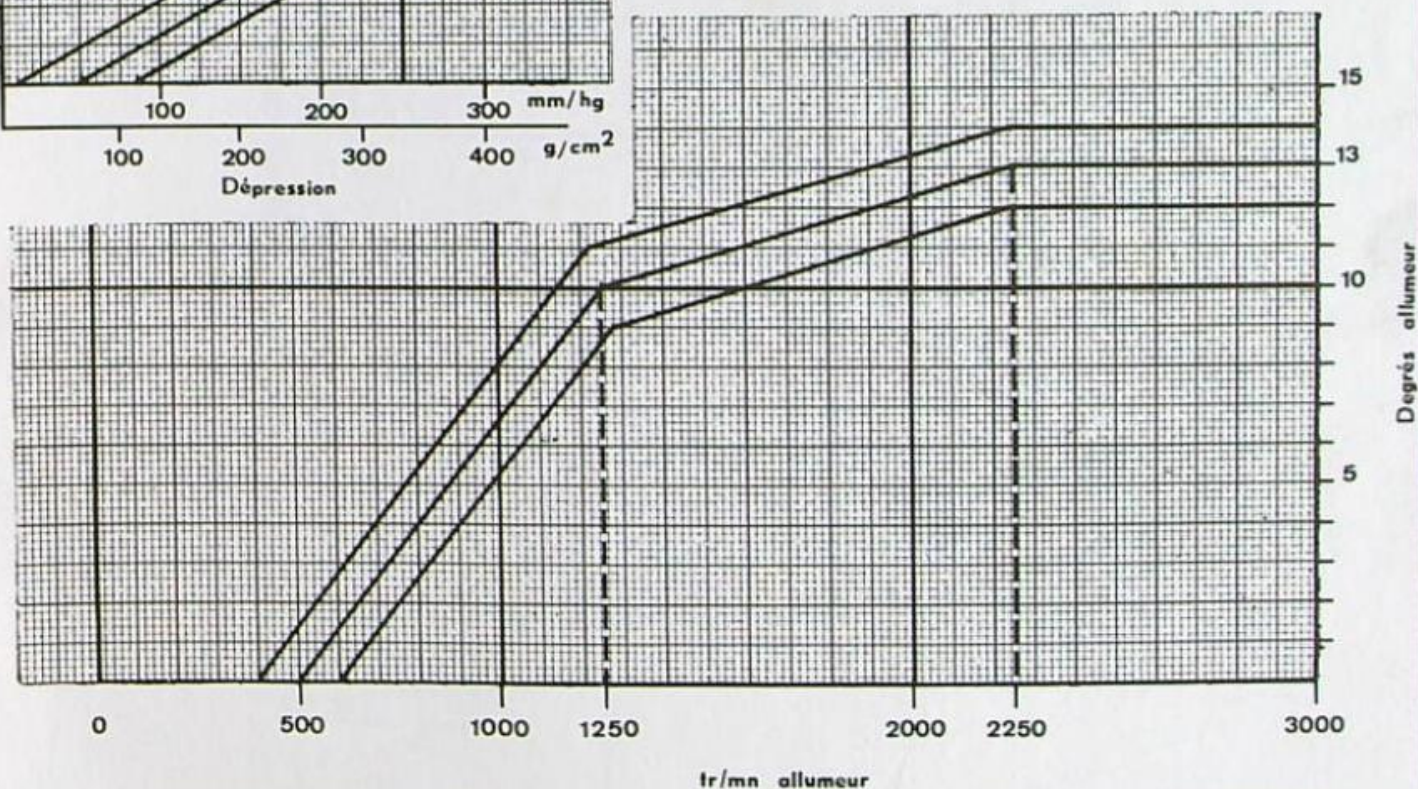
Calage de l'allumeur :

Point d'avance initial :  
 $10^\circ$  ou  $0,80 \pm 0,15$  mm de course sur le piston  
avant le P.M.H.

CORRECTION D'AVANCE PAR DEPRESION



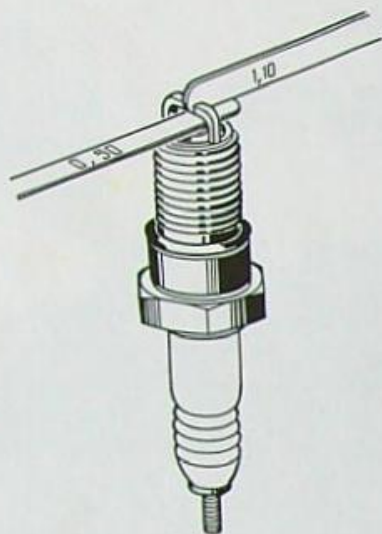
COURBE D'AVANCE CENTRIFUGE  
M 53



PEUGEOT



04 02 12

ALLUMAGE  
BOUGIES - FAISCEAU ANTIPARASITE**BOUGIES :**

Le montage de bougies non appropriées au type de moteur peut entraîner pour celui-ci de graves détériorations.

En conséquence, il convient d'équiper le moteur KF6 de bougies :

- Marchal GT 34 HD
- Champion N6Y

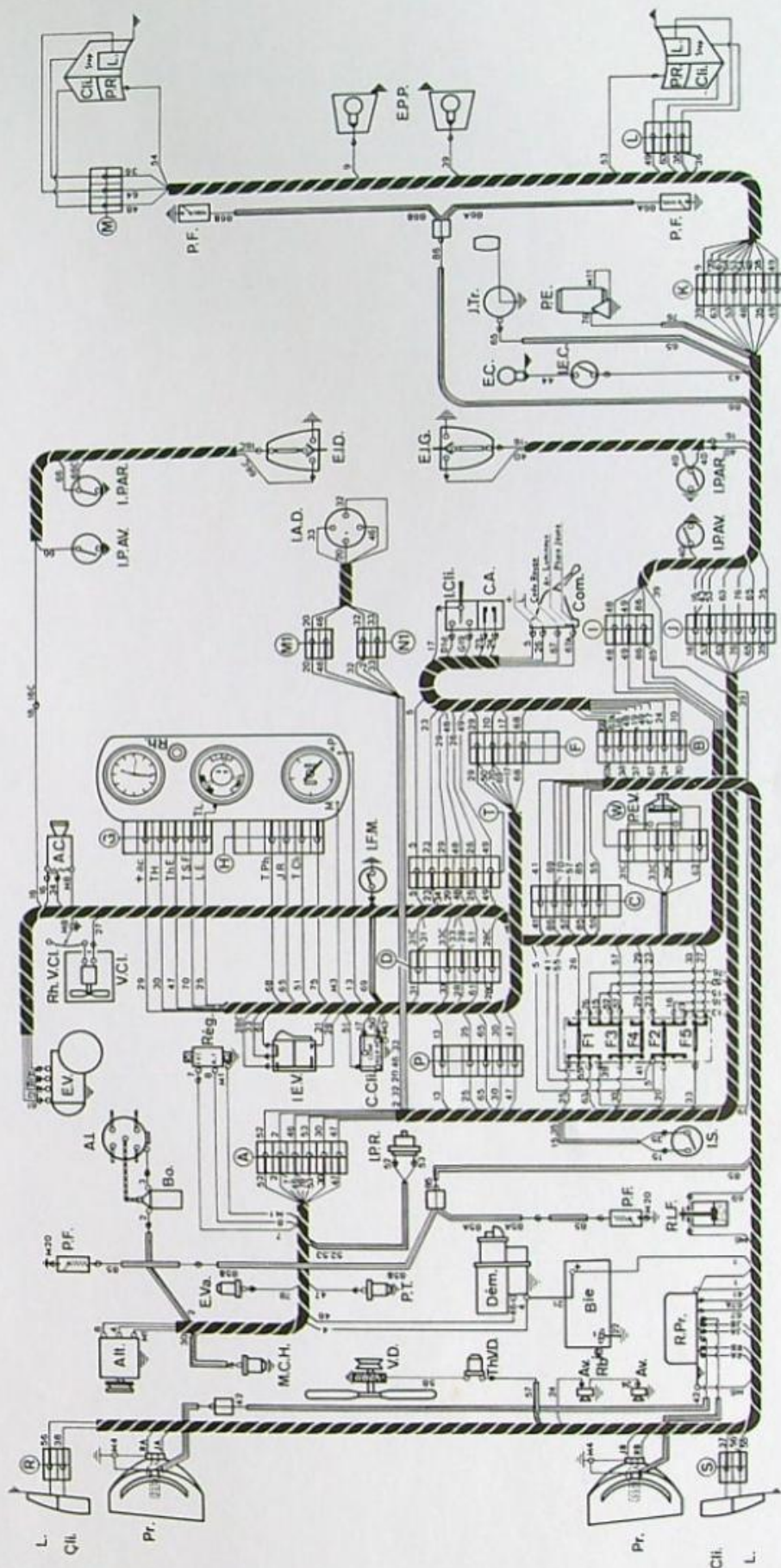
**Réglage des électrodes :**

Régler l'écartement entre 0,50 et 0,55 mm.



SCHEMA DE L'INSTALLATION ELECTRIQUE  
504 BERLINE A INJECTION

12 10 01 (1)



PEUGEOT

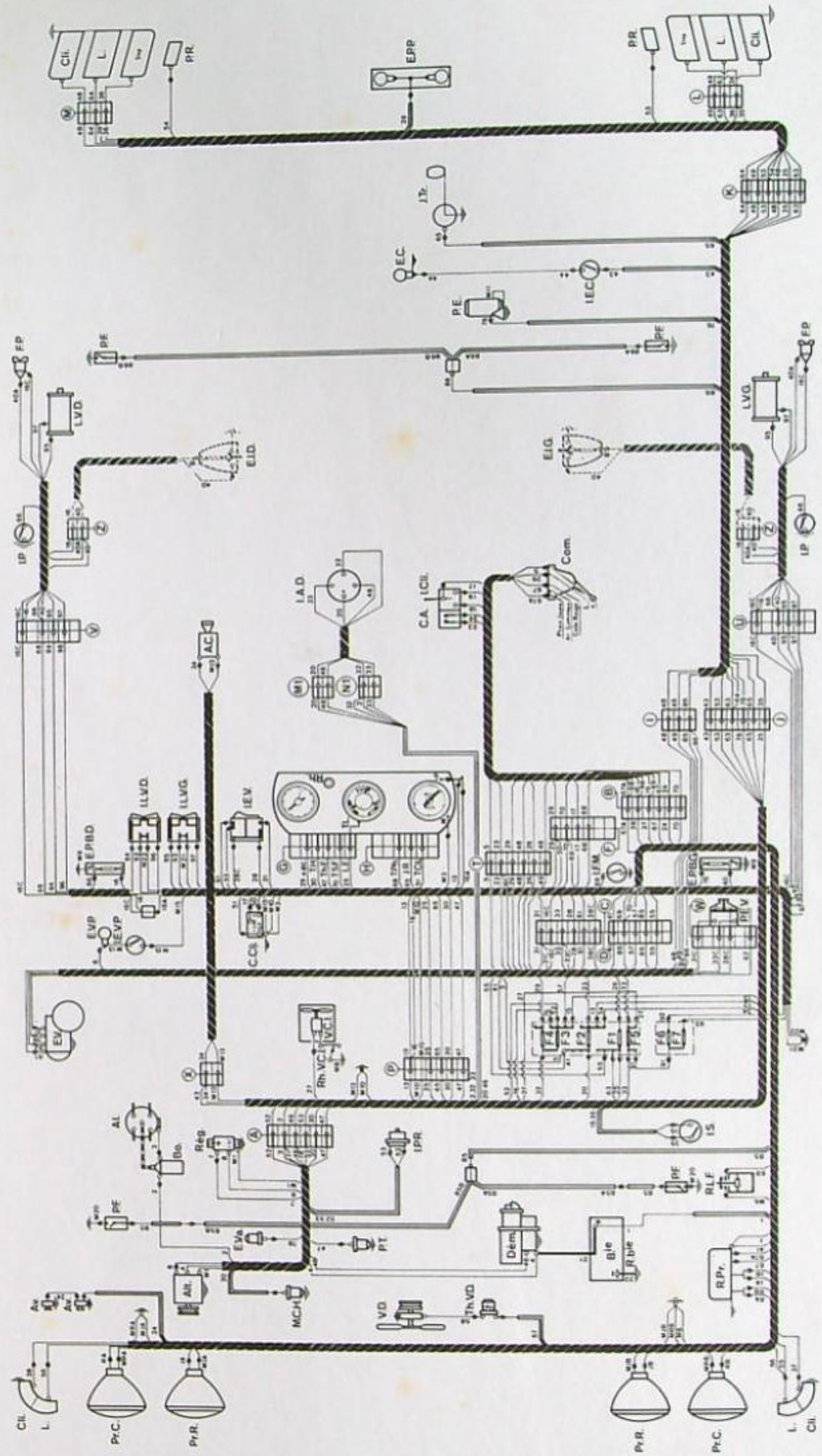


<p>A. à W. A. C. Al. Alt. Av. Bie Bo. C.A. C. Cli. Cli. Com. Dem. E.C. E.I.D. E.I.G. E.P.P. E.V. E. Va. F1 F2 F3 F4 F5 I.A.D.</p>	<p>Connecteurs Allume-cigarettes Allumeur avec condensateur Altemateur Avertisseurs Batterie Bobine Commutateur d'avertisseurs Central de clignotement Clignotant Commutateur d'éclairage Démarreur à solénoïde Eclairage de coffre Eclairage intérieur droit Eclairage intérieur gauche Eclairage de plaque de police Essuie-vitre Electrovalve Fusible 5 ampères Fusible 10 ampères Fusible 10 ampères Fusible 10 ampères Fusible 10 ampères Interrupteur - Antivol - Commande de démarrage Inverseur des clignotants Interrupteur d'éclairage de coffre Interrupteur d'essuie-vitre à 2 vitesses Interrupteur de frein à main Interrupteur de porte AV Interrupteur de porte AR</p>	<p>I.P.R. I.S. J.R. J. Tr. L. L. E. M. M. C. H. P.E. P.E.V. P.F. P.R. Pr. P.T. R. Pr. R. Bie R.L.F. Rég. Rh. Rh. V. Cl. T. Cli. T. H. T. L. T. Ph. T.S.F. Th. E. Th. V.D. V. Cl. V.D. + a.c. + P.</p>	<p>Interrupteur de phare de recul Interrupteur de stop Récepteur de jauge Transmetteur de jauge Lanterne Lampe d'éclairage du tableau Mise à la masse Manocontact d'huile Pompe à essence Pédale d'essuie-vitre Plaque de frein Phare de recul Projecteur Prise de thermomètre d'eau Relais de projecteurs Robinet de batterie Réservoir de liquide de freinage Régulateur Rhéostat d'éclairage du tableau Rhéostat de ventilateur de climatisation Témoin des clignotants Témoin de pression d'huile Témoin de lanternes Témoin des phares Témoin de sécurité de freinage Thermomètre d'eau Thermocontact de ventilateur débrayable Ventilateur de climatisation Ventilateur débrayable Alimentation après contact Alimentation permanente</p>
---	--	---	---



# SCHEMA DE L'INSTALLATION ELECTRIQUE CABRIOLET - COUPE 504

12 1003



PEUGEOT



A à Z	Connecteurs	I.L.V.G.	Interrupteur de lève-vitre gauche
A. C.	Allume-cigarettes	I.P.	Interrupteur de porte
Al.	Allumeur avec condensateur	I.P.R.	Interrupteur de phare de recul
Alt.	Alternateur	I.S.	Interrupteur de stop
Av.	Avertisseurs	J.R.	Récepteur de jauge
Bie	Batterie	J. Tr.	Transmetteur de jauge
Bo.	Bobine	L.	Lanterne
C. A.	Commutateur d'avertisseurs	L.E.	Lampe d'éclairage du tableau
C. Cli.	Central de clignotement	L.V.D.	Moteur de lève-vitre droit
Cli.	Clignotant	L.V.G.	Moteur de lève-vitre gauche
Com.	Commutateur d'éclairage	M.	Mise à la masse
Dem.	Démarrreur à solénoïde	M.C.H.	Manocontact d'huile
E.C.	Eclairage de coffre	P.E.	Pompe à essence
E.I.D.	Eclairage intérieur droit	P.E.V.	Pédale d'essuie-vitre
E.I.G.	Eclairage intérieur gauche	P.F.	Plaquette de frein
E.P.B.D.	Eclairage de planche de bord droit	P.R.	Phare de recul
E.P.B.G.	Eclairage de planche de bord gauche	Pr. R	Projecteur de route
E.P.P.	Eclairage de plaque de police	Pr. C.	Projecteur de croisement
E.V.	Essuie-vitre	P.T.	Prise de thermomètre d'eau
E. Va.	Electrovalve	R. Pr.	Relais de projecteurs
E.V.P.	Eclairage de vide-poches	R. Bie.	Robinet de batterie
F1	Fusible 5 ampères	R.L.F.	Réservoir de liquide de freinage
F2	Fusible 10 ampères	Rég.	Régulateur
F3	Fusible 10 ampères	Rh. / V. Cl.	Rhéostat d'éclairage du tableau
F4	Fusible 10 ampères	Rh. V. Cl.	Rhéostat de ventilateur de climatisation
F5	Fusible 10 ampères	T. Cli.	Témoin des clignotants
F6	Fusible 15 ampères	T. H.	Témoin de pression d'huile
F7	Fusible 15 ampères	T.L.	Témoin des lanternes
F. P.	Feu gabarit de porte	T. Ph.	Témoin des phares
I.A.D.	Interrupteur - Antivol - Commande de démarrage	T.S.F.	Témoin de sécurité de freinage
I. Cli.	Inverseur des clignotants	Th. E.	Thermomètre d'eau
I.E.C.	Interrupteur d'éclairage de coffre	Th. V.D.	Thermocontact de ventilateur débrayable
I.E.V.	Interrupteur d'essuie-vitre à 2 vitesses	V. Cl.	Ventilateur de climatisation
I.E.V.P.	Interrupteur d'éclairage de vide-poches	V.D.	Ventilateur débrayable
I.F.M.	Interrupteur de frein à main	+ a.c.	Alimentation après-contact
I.L.V.D.	Interrupteur de lève-vitre droit	+ P.	Alimentation permanente







Al.	Allume	I.S.	Interrupteur de stop
Alt.	Alternateur	J.R.	Récepteur de jauge
Av.	Avertisseurs	J. Tr.	Transmetteur de jauge
Bie	Batterie	L.	Lanterne
Bo.	Bobine	L.E.	Lampe d'éclairage du tableau
C. A.	Commutateur d'avertisseurs	L.V.D.	Moteur de lève-vitre droit
C. Cli.	Central de clignotement	L.V.G.	Moteur de lève-vitre gauche
Cli.	Clignotant	M.	Mise à la masse
Com.	Commutateur d'éclairage	M.C.H.	Manocontact d'huile
Dem.	Démarrreur à solénoïde	P.E.	Pompe à essence
E.C.	Eclairage de coffre	P.E.V.	Pédale d'essuie-vitre
E.I.D.	Eclairage intérieur droit	P.F.	Plaquette de frein
E.I.G.	Eclairage intérieur gauche	P.R.	Phare de recul
E.P.B.D.	Eclairage de planche de bord droit	Pr. R	Projecteur de route
E.P.B.G.	Eclairage de planche de bord gauche	Pr. C.	Projecteur de croisement
E.P.P.	Eclairage de plaque de police	P.T.	Prise de thermomètre d'eau
E.V.	Essuie-vitre	R. Pr.	Relais de projecteurs
E. Va.	Electrovalve	R. Bie.	Robinet de batterie
E.V.P.	Eclairage de vide-poches	R.L.F.	Réservoir de liquide de freinage
F1	Fusible 5 ampères	Rég.	Régulateur
F2	Fusible 10 ampères	Rh.	Rhéostat d'éclairage du tableau
F3	Fusible 10 ampères	Rh. V. Cl.	Rhéostat de ventilateur de climatisation
F4	Fusible 10 ampères	T. Cli.	Témoin des clignotants
F5	Fusible 10 ampères	T. H.	Témoin de pression d'huile
F6	Fusible 15 ampères	T.L.	Témoin des lanternes
F7	Fusible 15 ampères	T. Ph.	Témoin des phares
F. P.	Feu gabarit de porte	T.S.F.	Témoin de sécurité de freinage
I.A.D.	Interrupteur - Antivol - Commande de démarrage	Th. E.	Thermomètre d'eau
I. Cli.	Inverseur des clignotants	Th. V.D.	Thermocontact de ventilateur débrayable
I.E.C.	Interrupteur d'éclairage de coffre	V. Cl.	Ventilateur de climatisation
I.E.V.	Interrupteur d'essuie-vitre à 2 vitesses	V.D.	Ventilateur débrayable
I.E.V.P.	Interrupteur d'éclairage de vide-poches	+ a.c.	Alimentation après-contact
I.F.M.	Interrupteur de frein à main	+ P.	Alimentation permanente
I.L.V.D.	Interrupteur de lève-vitre droit		











Vérifications périodiques

Page

01 01 (1)

PEUGEOT





EXTRÉME



EXTRÉME







A3