

modèle(s) : 604 SL & 504 coupé cabriolet V6

## MOTEUR

TYPE		112 A (B) - Z M*5
CYLINDREE	cm <sup>3</sup>	2664
PUISSANCE	ch-tr/mn	136/5750 (DIN)
COUPLE	mdaN-tr/mn	21,1/3500 (DIN)
PRESSION D'HUILE	bar-tr/mn	4,4/4000
PRES. HUILE-VIT. RALENT.	bar-tr/mn	Mini 2 bars/900

TEMPERATURE HUILE	degré °	80
JEU DE SOUPEAPE (Adm)	mm	0,10}*1 froid *10
(Ech)	mm	0,25}*1
PRESSION DE COMPRESSION	bar	9 - 11
VITESSE POUR 1000 tr/mn	km/h	31,29/4e
PUISSANCE AUX ROUES	ch-tr/mn	

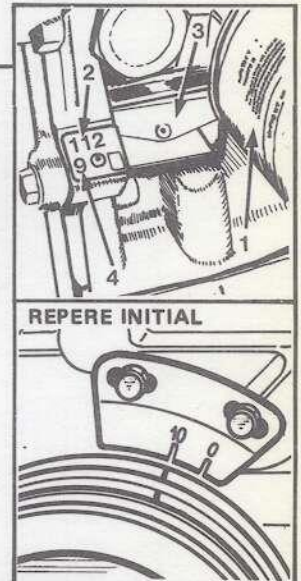
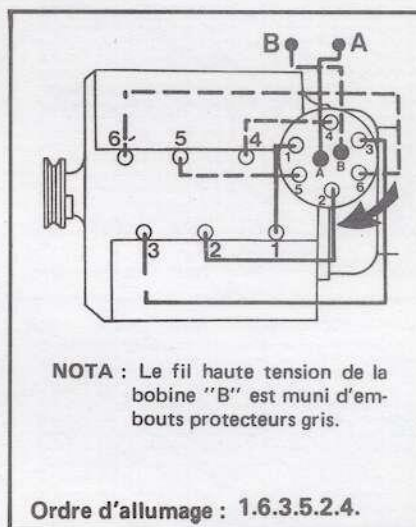
## ALIMENTATION

PRES. POMPE ESSENCE	mbar	Maxi 270
VIT. RALENTI	tr/mn	900 + 50
VIT. RALENTI ACCELERE	tr/mn	3150 ± 50 *9
CARBURATEUR	marque	SOLEX *2
	type	34 TBIA 35 CEEI
NIVEAU DE CUVE	mm	38,5 ± 1 *3
BUSE D'AIR ou VENTURI		28 27 27
CENTREUR DE MELANGE		
GICLEUR PRINCIPAL		130 ± 2,5 145 ± 2,5 145 ± 2,5
AJUTAGE D'AUTOMATICITE		145 ± 10 150 ± 10 150 ± 10
TUBE D'EMULSION		
GICLEUR RALENTI		42 ± 5 47,5 ± 5 47,5 ± 5
CALIBREUR D'AIR RALENTI		
GICLEUR DE POMPE DE REPRISE		50 ± 10 60 ± 10 60 ± 10

VOL. INJECTE POMPE REPRISE	cm <sup>3</sup>	
AIGUILLE	type	
DIAMETRE POINTEAU	mm	1,5 1,7
POIDS DU FLOTTEUR	g	5,7 5,3
OUVERT. PAPILLON RALENTI	mm	
VALEUR FUITE SUR PAPILLON	cm <sup>3</sup>	
PRES. ADMIS. POINTEAU	mbar	250
COURBE CONSOM.	ralenti	
g - ch - h (DIN)		1500 tr/mn 230
		3000 tr/mn 208
		5000 tr/mn 239
GAZ D'ECHAPPEMENT	CO %	2 à 3
	CO <sub>2</sub> %	10 Minimum

## ALLUMAGE

BOUGIES	marque-type	AC 42,5 LTS*4 CHAMPION BN9Y*4
ECARTEMENT ELECTRODES	mm	0,6
Ø TROU DE PIGE	mm	12
ECART. RUPTEURS CONTACT	mm	0,4
CALAGE STATIQUE	° avant PMH	10
ALLUMEUR		
ANGLE DE CAME	degré °	76 ± 3
DWELL	pourcentage %	63 ± 3
CONDENSATEUR	capacité µF	0,27
BOBINE	marque	DUCELLIER
	type	7791 A
RESISTANCE PRIMAIRE	Ω	1,5
SECONDAIRE	Ω	5900 - 6200
ADDITIONNELLE	Ω	1



Ordre d'allumage : 1.6.3.5.2.4.

## allumeur

MARQUE (S)	Ducellier	Ducellier	Schlumberger		
TYPE (S)	4498 C		(électronique)		
CALAGE INITIAL ° avant PMH-tr/mn	10 / 900	12 / 900	10 / 900		
ANNEE DE MONTAGE	→ 1977	1978 →			
COURBE	M 79	M 108	M 80 *6		

## EQUIPEMENT ELECTRIQUE

BATTERIE Tension/débit V-A/h-masse	12/45 Neg	
DEMARREUR	marque	Ducellier P. Rhône
	type	6237 *7 D 9 E 14 *8
TENSION DE DEMARRAGE	V	
PUISSANCE	ch (W)	1,30(955) 1,25(920)
DYNAMO ou ALTERNATEUR	marque	P. Rhône SEV
	type	A 13 R 184 712 112 12

TENSION - DEBIT	V-A	14/40	14/50
RESISTANCE INDUIT	Ω		
RESISTANCE INDUCTEUR	Ω	5,5	5,2
REGULATEUR	marque	Ducellier P. Rhône SEV	
	type	8371 AY 321 FRIDA	
TENSION DE REGULATION	V	13,4 - 14,8	
TENSION CONJONCTION DYNAMO	V		

## REMARQUES

- \*1 Après 6h de refroidissement
- \*2 Moteur équipé de 2 carburateurs Solex - Les modèles étudiés ci-dessus sont montés indifféremment sur boîte manuelle ou boîte automatique
  - 1 simple corps 34 TBIA Rep. PEU 96/1 ou A 96/1
  - 1 double corps 35 T GEEI Rep. PEU 97 ou 97/1-pour les autres repères voir tableau au verso
- \*3 A l'aide d'un calibre : voir au verso
- \*4 ATTENTION : Serrage 1,75 mdaN (mkg)
- \*5 Identification du moteur : figure en haut à droite
  - (1) Filtre à huile (3) Numéro du moteur
  - (2) Type moteur (4) Spécification Peugeot
- \*6 Uniquement sur 504
- \*7 ou 6238
- \*8 ou D9 E15
- \*9 Méthode de réglage au verso
- \*10 Méthode de réglage : voir au verso de la page concernant la 604 Ti

# COURBES D'AVANCE

AVANCE CENTRIFUGE : \_\_\_\_\_

AVANCE DÉPRESSION : - - - - -

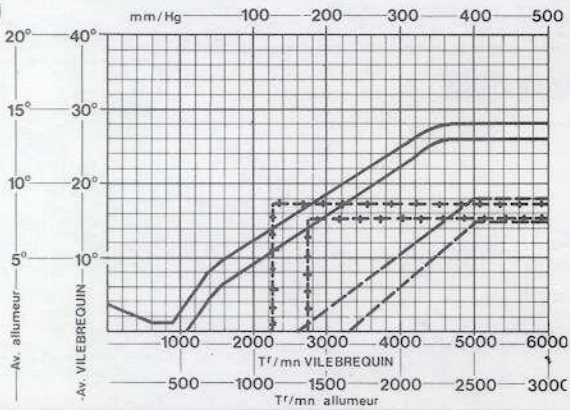
## M 79



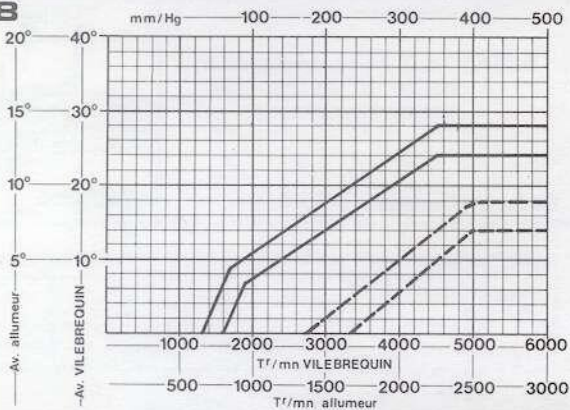
1er montage - - - - -

2ème montage + + + + +

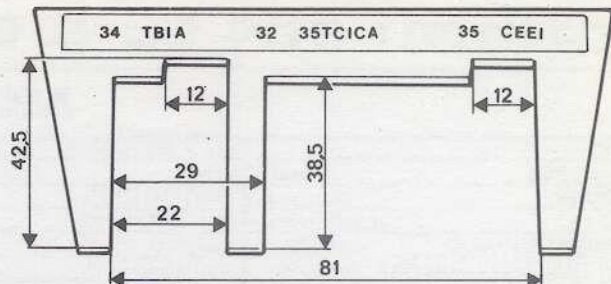
## M 80



## M 108

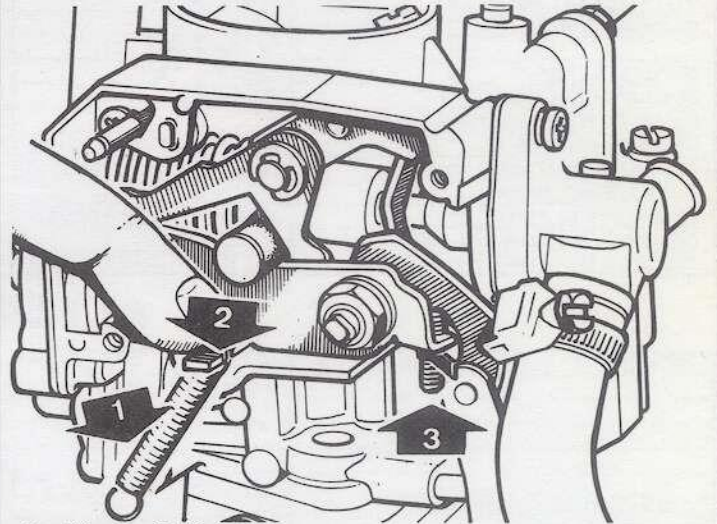


## OUTILLAGE A REALISER



- Calibre de contrôle des niveaux de cuve (Méthode d'utilisation identique au modèle 104).

## CONTROLE ET REGLAGE DU DISPOSITIF DE DEPART A FROID



### Conditions préalables :

- Allumage en bon état et correctement réglé (bougies, angle de came, point d'avance)
- Moteur chaud
- Ralenti réglé à 900 tr/mn
- Commande de papillon reposant sur sa butée d'ouverture minimum
- Volet de départ complètement ouvert

### Contrôle

- Déposer le couvercle du dispositif de départ à froid
  - Enlever le ressort (1) d'un côté seulement, pour éviter que le volet ne se referme lors des manœuvres du levier (2)
  - Pousser le levier (2) à fond (dans le sens des flèches)
- Le régime de ralenti doit augmenter et se stabiliser à : 3150 tr/mn ± 50

### Réglage

Si les valeurs enregistrées diffèrent, corriger le régime en agissant sur la vis (3) (ne pas déposer le clip) :

- Visser pour augmenter le régime
- Dévisser pour diminuer le régime

CARBURATEUR	marque type repère	SOLEX 34 TBIA				SOLEX 35 CEEI	
		PEU 96***	PEU (A) 96/2**	PEU A 218*	PEU A 218/1**	PEU 186***	
NIVEAU DE CUVE		38,5 ± 1	38,5 ± 1	38,5 ± 1	38,5 ± 1	38,5 ± 1	
BUSE D'AIR OU VENTURI		26	28	28	28	27	27
CENTREUR DE MELANGE							
GICLEUR PRINCIPAL		135 ± 2,5	130 ± 2,5	130 ± 5	130 ± 5	145 ± 5	145 ± 5
AJUTAGE D'AUTOMATICITE		145 ± 10	145 ± 5	145 ± 20	145 ± 20	150 ± 20	150 ± 20
TUBE D'EMULSION							
GICLEUR DE RALENTI		40 ± 5	42 ± 5	42 ± 10	42 ± 10	47 ± 10	47 ± 10
CALIBREUR D'AIR RALENTI							
GICLEUR DE POMPE DE REPRISE		50 ± 5	60 ± 10	50 ± 10	60 ± 10	60 ± 10	60 ± 10
Ø DU POINTEAU	mm	1,5	1,5	1,5	1,5	1,7	
POIDS DU FLOTTEUR	g	5,7	5,7	5,7	5,7	5,3	
GICLEUR DE CO CONSTANT		35 ± 5	35 ± 5	35 ± 10	35 ± 10		

\* Pour boîte manuelle  
 \*\* Pour boîte automatique  
 \*\*\* Indifféremment boîte automatique - boîte manuelle