

Relação completa Motores Peugeot/Citroën, Dados de cilindrada, potência e etc... - por DJ

Vendo um forum gringo de peugeot, achei isso ai galera... espero q gostem

Motor tipo - Diám.x Carrera -Cilindrada- Potencia- Tipo de alimentación

XU5 1C 83.0 x 73.0 mm. 1580 cm3 80 CV Carburador un cuerpo
XU5 M3/Z 83.0 x 73.0 mm. 1580 cm3 89 CV Inyección- Catalizado
XU5 2C 83.0 x 73.0 mm. 1580 cm3 92 CV Carburador de doble cuerpo
XU5 J 83.0 x 73.0 mm. 1580 cm3 105 CV Inyección
XU5 JA/K 83.0 x 73.0 mm. 1580 cm3 115 CV Inyección
XU7 JB 83.0 x 81.4 mm. 1761 cm3 90 CV Inyección- Catalizado
XU7 JP 83.0 x 81.4 mm. 1761 cm3 103 CV Inyección- Catalizado - 306 XR
XU7 JP4 83.0 x 81.4 mm. 1761 cm3 112 CV Iny. 16V- Catalizado - 306 98-01 - passion, soleil, rallye...
XU8 T 83.0 x 82.0 mm. 1775 cm3 200 CV 16V Turbo - 205 T16 e Citro BX 4TC
XU9 2C 83.0 x 88.0 mm. 1905 cm3 105 CV Carburador de doble cuerpo
XU9 J1/Z 83.0 x 88.0 mm. 1905 cm3 105 CV Inyección- Catalizado
XU9 2C 83.0 x 88.0 mm. 1905 cm3 110 CV Carburador de doble cuerpo
XU9 JA/Z 83.0 x 88.0 mm. 1905 cm3 122 CV Inyección- Catalizado
XU9 J2 83.0 x 88.0 mm. 1905 cm3 125 CV Inyección
XU9 4C? 83.0 x 88.0 mm. 1905 cm3 126 CV 2 carburadores doble cuerpo
XU9 JA/K 83.0 x 88.0 mm 1905 cm3 130 CV Inyección
XU9 J4/Z 83.0 x 88.0 mm 1905 cm3 148 CV Iny. 16V- Catalizado
XU9 J4 83.0 x 88.0 mm 1905 cm3 160 CV Inyección- 16V
XU10 2C 86.0 x 86.0 mm 1998 cm3 115 CV Carburador de doble cuerpo
XU10 J2C 86.0 x 86.0 mm 1998 cm3 123 CV Inyección- Catalizado - 306 XSi / Citro ZX Volcane
XU10 M 86.0 x 86.0 mm 1998 cm3 130 CV Inyección
XU10 J4R 86.0 x 86.0 mm 1998 cm3 135 CV Iny. 16V- Catalizado
XU10 J2TE 86.0 x 86.0 mm 1998 cm3 145 CV Turbo- Catalizado
XU10 J2TE 86.0 x 86.0 mm 1998 cm3 150 CV Turbo- Catalizado
XU10 J4D/Z 86.0 x 86.0 mm 1998 cm3 150 CV Iny. 16V- Catalizado - 306 S16 / Citro ZX Coupé
XU10 J4RS 86.0 x 86.0 mm 1998 cm3 167 CV Iny. 16V- Catalizado - 306 GTi / Citro ZX Dakar e Xsara VTS
XU10 J4TE 86.0 x 86.0 mm 1998 cm3 200 CV 16V- Turbo- Catalizado 405 T16
XUD7 /K 80.0 x 88.0 mm 1769 cm3 60 CV Diesel
XUD7 /Z 80.0 x 88.0 mm 1769 cm3 60 CV Diesel- Catalizado
XUD7 T/K 80.0 x 88.0 mm 1769 cm3 78 CV Diesel- Turbo
XUD9 A 83.0 x 88.0 mm 1905 cm3 65 CV Diesel
XUD9 /Z 83.0 x 88.0 mm 1905 cm3 68 CV Diesel- Catalizado
XUD9 B 83.0 x 88.0 mm 1905 cm3 71 CV Diesel
XUD9 TE/Y 83.0 x 88.0 mm 1905 cm3 90 CV Diesel- Turbo- Catalizado
XUD9 TE/L 83.0 x 88.0 mm 1905 cm3 92 CV Diesel- Turbo
XUD11 A 86.0 x 92.0 mm 2138 cm3 83 CV Diesel- 12 Válvulas
XUD11 ATE 85.0 x 92.0 mm 2068 cm3 110 CV Diesel- 12 Válvulas- Turbo
XUD11 BTE 85.0 x 92.0 mm 2068 cm3 110 CV D- 12V- Turbo- Catalizado

Motores TU

Este motor sustituyó al motor X a partir del año 87. Fue el Citroën AX quien lo inauguró.

El motor constituye una evolución del motor XU descrito antes. Aparte del hecho de que esté inclinado 6° hacia delante (también el colector de escape se sitúa delante de la culata y el colector de admisión a la parte trasera), la diferencia más significativa reside en que el accionamiento de las válvulas se realiza mediante balancines de aluminio con superficies de deslizamiento aceradas y dichos balancines cuentan con bulones de ajuste para el juego de taqués. Hay que señalar que excepto el motor TU5JP que monta de fundición gris, todos montan bloque de aleación ligera (aluminio).

Al igual que los motores XU, el nombre del motor contiene la información sobre la cilindrada y la alimentación. Las dos primeras siglas TU, van seguidas de una cifra o de dos para la cilindrada y de una secuencia de siglas o cifras para el tipo de alimentación.

Hay que señalar que el nuevo 1.4 16v, construido sobre esta base, no se llama TU3 J4 como la lógica lo querría, sino ET3 J4. ¿Por analogía con la gama de motores EW?

Motor -Diam.x Carrera - Cilindrada - Potencia- Tipo de alimentación

TU9 /K 70.0 x 62.0 mm 954 cm³ 45 CV Carburador un cuerpo
TU9 M/Z 70.0 x 62.0 mm 954 cm³ 50 CV Inyección- Catalizado
TU1 /K 72.0 x 69.0 mm 1124 cm³ 55 CV Carburador un cuerpo
TU1 F2/K 72.0 x 69.0 mm 1124 cm³ 60 CV Carburador un cuerpo
TU1 M/Z 72.0 x 69.0 mm 1124 cm³ 60 CV Inyección- Catalizado
TU1 JP 72.0 x 69.0 mm 1124 cm³ 60 CV Inyección- Catalizado
TU2 4A 75.0 x 73.2 mm 1294 cm³ 95 CV 2 carburadores doble cuerpo
TU2 4A/K 75.0 x 73.2 mm 1294 cm³ 103 CV 2 carburadores doble cuerpo
TU2 J2/Z 75.0 x 73.2 mm 1294 cm³ 100 CV Inyección- Catalizado
TU3 A 75.0 x 77.0 mm 1360 cm³ 65 CV Carburador un cuerpo
TU3 A/K 75.0 x 77.0 mm 1360 cm³ 70 CV Carburador un cuerpo
TU3 F2/K 75.0 x 77.0 mm 1360 cm³ 75 CV Carburador doble cuerpo
TU3 M/Z 75.0 x 77.0 mm 1360 cm³ 75 CV Inyección- Catalizado
TU3 JP 75.0 x 77.0 mm 1360 cm³ 75 CV Inyección- Catalizado - 206 1.4
TU3 S 75.0 x 77.0 mm 1360 cm³ 85 CV Carburador doble cuerpo
ET3 J4 (nuevo?) 75.0 x 77.0 mm 1360 cm³ 90 CV Inyección- Catalizado
TU3 FJ2/Z 75.0 x 77.0 mm 1360 cm³ 95 CV Inyección- Catalizado
TU3 FJ2/K 75.0 x 77.0 mm 1360 cm³ 100 CV Inyección - Citro AX GTi
TU5 JP 78.5 x 82.0 mm 1587 cm³ 90 CV Inyección- Catalizado - 306 XS / 206 / Citro ZX paris
TU5 J2/L3 78.5 x 82.0 mm 1587 cm³ 100 CV Inyección- Catalizado
TU5 JP4 78.5 x 82.0 mm 1587 cm³ 110 CV 16 Válvulas- Catalizado - 206, 307 e Citro Xsara
TU5 J4 78.5 x 82.0 mm 1587 cm³ 120 CV 16 Válvulas- Catalizado
TUD3 75.0 x 77.0 mm 1360 cm³ 53 CV Diesel
TUD5 77.0 x 82.0 mm 1527 cm³ 58 CV Diesel, Catalizado

Motores DV

Por primera vez, Peugeot-Citroën decide no desarrollar solo sus motores diesel, sino en colaboración con el grupo Ford. Nace la familia de motores DV, destinados inicialmente en versión 1.4 HDi a suceder a los TUD5 y DW8, para, a continuación seguir con las otras cilindradas.

Motor -Diam. X Carr. – Cilindrada - Potencia -Alimentación

DV4 TD 73.7 x 82.0 mm 1398 cm3 70 CV Turbo-D
DV4 TED4 73.7 x 82.0 mm 1398 cm3 92 CV Turbo-D 16V
DV6 TED4 75.0 x 88.3 mm 1560 cm3 110 CV Turbo-D 16V

Motores EW/DW

En 1998 el grupo PSA comenzó a sustituir progresivamente sus motores XU por EW, con inicio en el 2.0 de 138 CV del Peugeot 206 S16. Los objetivos eran reducir los consumos, obtener motores más precisos y disminuir las emisiones contaminantes. Por ello se decidió revisar la arquitectura de los anteriores motores y actualizarla. Se recuperan los antiguos motores pero se revisan y se aligeran algunas partes (el cigüeñal del XU9 se retoma sobre el EW10 pero perdiendo 3.5 Kg.). Un poco más ligeros que los XU equivalentes, todos los EW se equipan de un bloque de aluminio, de bielas a eje fijo, y de un doble árbol a levas en cabeza accionando 16 válvulas. Por primera vez en su historia está prevista la fabricación en Peugeot-Citroën una versión con inyección directa de gasolina HPI.

Motor -Diam.x Carrera- Cilindrada – Potencia - Alimentación

EW7 J4 82.7 x 81.4 mm 1749 cm3 117 CV 16 Válvulas- Catalizado
EW10 J4 85.0 x 88.0 mm 1997 cm3 138 CV 16 Válvulas- Catalizado - 307 e 406 e 407
EW10 D 85.0 x 88.0 mm 1997 cm3 143 CV Inyección directa- Cat. - 307, 407 e Citro C4 VTR
EW10 J4 S 85.0 x 88.0 mm 1997 cm3 177 CV 16 Válvulas- Catalizado - Citro C4 VTS, 206RC
EW12 J4 86.0 x 96.0 mm 2230 cm3 160 CV 16 Válvulas- Catalizado
DW4 TD 73.7 x 82.0 mm 1398 cm3 70 CV D-Com. Rail- Turbo- Cat.
DW8 82.2 x 88.0 mm 1868 cm3 70 CV Diesel- Catalizado
DW10 TD 85.0 x 88.0 mm 1997 cm3 90 CV D-Com. Rail- Turbo- Cat.
DW10 ATED 85.0 x 88.0 mm 1997 cm3 110 CV D-Com. Rail- Turbo- Cat.
DW10 TED4 85.0 x 88.0 mm 1997 cm3 136 CV D-Com. Rail- Turbo- 16V
DW12 TED4 85.0 x 96.0 mm 2179 cm3 136 CV D-Com. Rail- Turbo- 16V

Motor ES y derivados

El motor ES, un 6 cilindros en V a 60°, es el fruto de un acuerdo entre el grupo PSA y Renault. Los gastos se compartieron por supuesto, pero es Peugeot el que puso a punto la unidad. Con relación al V6 PRV a 90° al que sustituye, es por supuesto muy diferente. Este "Peugeot-Renault-Volvo" se había concebido como un V8, pero el encarecimiento del petróleo ayudó a que se transformara en V6. ¡Y el antiguo V6 había salido en 1975! Así que la sucesión se había hecho esperar. El recién nacido se aprovecha así de una concepción muy moderna. Todo en aluminio, sus dos dobles árboles de levas en cabeza soportan 24 válvulas. Fue el modelo 406 quien lo inauguró, desarrollando entonces 194 CV. Para la salida del Peugeot 607, el ES9 "J4" se convirtió en "J4S" efectuando un pequeño período de pruebas en Porsche, que mejorándolo le añadió un calado variable a la admisión, consiguiendo una potencia y par motor muy en alza.

Motor -Diámetro x Carrera -Cilindrada -Potencia- Tipo de motor

ES9 J4 87.0 x 82.6 mm 2949 cm3 194 CV 24V- Catalizado

ES9 J4 S 87.0 x 82.6 mm 2946 cm3 210 CV 24V- Catalizado
ES9 /A 87.0 x 82.6 mm 2946 cm3 211 CV 24V- Catalizado