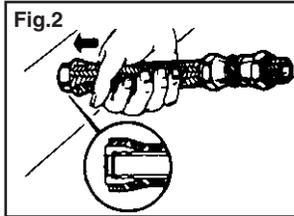
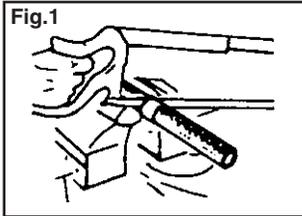




# **MOTEUR ET ENVIRONNEMENT**

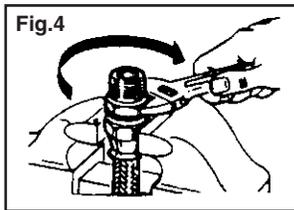
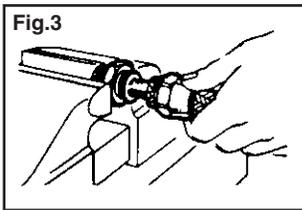
<b>A - CARACTÉRISTIQUES .....</b>	<b>A5</b>
<b>B - COUPLES DE SERRAGE.....</b>	<b>A6</b>
<b>C - JEUX DE FONCTIONNEMENT.....</b>	<b>A7</b>
<b>D - CARTER CYLINDRE - ATTELAGE MOBILE .....</b> <b>CARTER D'HUILE.</b>	<b>A8</b>
<b>E - CULASSE - DISTRIBUTION - CALAGE .....</b> <b>LUBRIFICATION.</b>	<b>A13</b>
<b>F - ALIMENTATION - INJECTION-ALLUMAGE .....</b>	<b>A18</b>
<b>G - CIRCUIT D'EAU .....</b>	<b>A22</b>
<b>I - ECHAPPEMENT.....</b>	<b>A23</b>
<b>J - CIRCUIT D'ESSENCE.....</b>	<b>A24</b>
<b>K - FIXATION G.M.P.....</b>	<b>A25</b>

## INSTRUCTIONS D'ASSEMBLAGE POUR TUYAUX AVEC AME TEFLON (FREINS ET EMBRAYAGE)



**Fig.1.** Placer une bande adhésive sur le tuyau à l'endroit de la coupe. Couper avec une scie à métaux, retirer l'adhésif, ébavurer et nettoyer l'intérieur du tuyau. Couper les tresses pouvant s'épanouir. Passer les bagues vissables en opposition sur le tuyau à environ 75 mm de l'extrémité du tuyau.

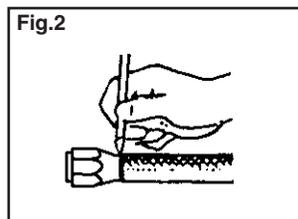
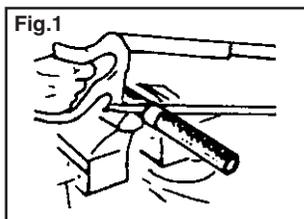
**Fig.2.** Pousser l'olive sur l'extrémité entre l'âme du tuyau et sa tresse, en l'appuyant sur une surface plane. Contrôler visuellement que la bague de l'olive est entièrement rentrée dans le tuyau.



**Fig.3.** Lubrifier le mamelon et la bague vissable. Tenir le mamelon dans l'étau, introduire le bout du raccord dans le tuyau jusqu'à ce que l'olive arrive en butée sur l'épaulement et commencer à visser à la main.

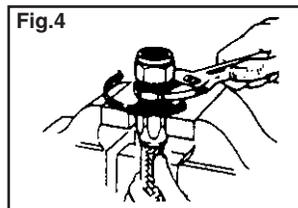
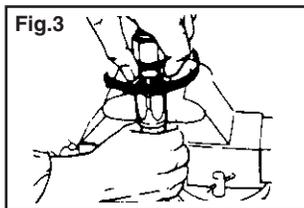
**Fig.4.** Visser la bague jusqu'au contact avec le raccord, serrer, nettoyer, essayer en pression et inspecter l'assemblage.

## INSTRUCTIONS D'ASSEMBLAGE POUR TUYAUX AVEC AME CAOUTCHOUC (ESSENCE, HUILE, ET LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT)



**Fig.1.** Placer une bande adhésive sur le tuyau à l'endroit de la coupe. Couper avec une scie à métaux, retirer l'adhésif, ébavurer et nettoyer l'intérieur du tuyau. Couper les tresses pouvant s'épanouir.

**Fig.2.** Enfoncer le tuyau dans la bague jusqu'à l'arrière du filetage puis marquer au feutre l'extrémité de la bague sur le tuyau.

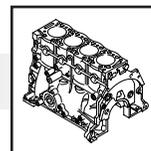


**Fig.3.** Lubrifier le mamelon et le filetage. Placer avec précaution le mamelon dans le tuyau jusqu'au filetage de la bague en tenant le tuyau comme indiqué en fig.3. S'assurer que pendant le serrage le tuyau ne soit pas repoussé, en vérifiant la marque du feutre.

**Fig.4.** Visser la bague jusqu'au contact avec le raccord, serrer, vérifier la position de la marque qui doit être à la même place, nettoyer, essayer en pression et inspecter l'assemblage.



## 306 S16 "BASE" GROUPE N 98



### MOTEUR

#### A - CARACTERISTIQUES GENERALES DU MOTEUR

Base moteur	XU10J4RS
Alésage x course	86 x 86 mm
Cylindrée	1998 cm <sup>3</sup>
Rapport volumétrique MAXI	11,25 / 1
Hauteur mini du carter cylindre	302,8 mm
Hauteur mini de la culasse	136,95 mm
Volume de chambre de combustion mini	36,50 cm <sup>3</sup>
Epaisseur du joint de culasse	1,05 mm serré ± 0,2 mm
Puissance	190 ch à 6600 tr/mn
Couple maxi	23 mkg à 5000 tr/mn
Régime maxi	8000 tr/mn
Bougies	EQUEYM RFC58LS3
Pression d'huile	5,5 bars à 4000 tr/mn à 80°
Capacité liquide de refroidissement	8,50 litres
Capacité d'huile moteur	4,75 litres

MOTEUR

TRANSMISSION

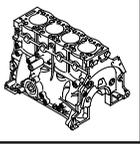
LIAISON SOL

FREINAGE

DIRECTION

CHASSIS

Pour info complémentaire voir manuels: MYRE01 et 932-F-08/96



## MOTEUR

MOTEUR

TRANSMISSION

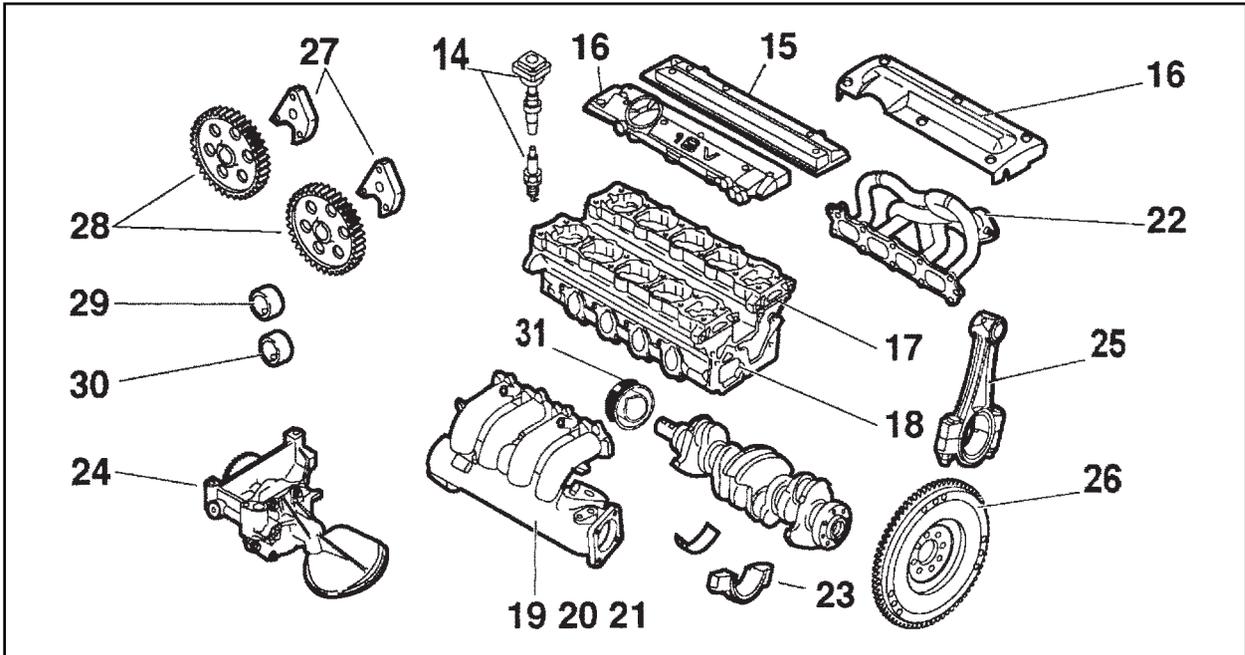
LIAISON SOL

FREINAGE

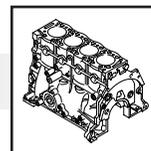
DIRECTION

CHASSIS

### B - COUPLES DE SERRAGE



- (14) bobine à 1 m.daN.
- (15) couvre-bobines à 1 m.daN.
- (16) couvre-culasse (dans l'ordre indiqué) à 1 m.daN.
- (17) carters paliers d'arbre à cames (dans l'ordre indiqué): voir page A24
  - préserrage 0,5 m.daN.
  - serrage 1 m.daN.
- (18) culasse (dans l'ordre indiqué): voir page A25
  - préserrage 3,5 m.daN.
  - serrage 7 m.daN.
  - serrage augulaire à 160° à l'aide d'un outil genre FACOM D360.
- (19) collecteur d'admission équipé de joint neufs:
  - vis à 2 m.daN.
  - écrous à 2 m.daN.
- (20) vis de fixation du guide de jauge à huile à 1 m.daN.
- (21) vis de fixation du support sur collecteur d'admission à 2 m.daN.
- (22) collecteur échappement équipé d'un joint neuf 1 m.daN à 3,5 m.daN.
- (23) palier de vilebrequin à 8 m.daN.
- (24) pompe à huile à 1,5 m.daN.
- (25) chapeaux de bielles à 2 m.daN + 70°.
- (26) volant moteur à 5 m.daN + loctite frenetanch.
- (27) moyeux d'arbre à cames à 7,5 m.daN.
- (28) poulies d'arbre à cames à 1 m.daN.
- (29) galet tendeur de courroie de distribution à 2 m.daN.
- (30) galet enrouleur à 4 m.daN.
- (31) poulie de vilebrequin à 12 m.daN + loctite frenetanch.



## MOTEUR

### C - PRINCIPAUX JEUX DE FONCTIONNEMENT :

- Poussoirs hydrauliques : pas de réglage.
- Jeu à la coupe des segments :
  - 1er segment en partant du haut du piston ..... 0,30 à 0,50 mm
  - 2ème segment en partant du haut du piston ..... 0,30 à 0,50 mm
  - 3ème segment en partant du haut du piston ..... 0,25 à 0,50 mm
- Jeu chemise piston ..... 0,026 à 0,062 mm
- Jeu latéral du vilebrequin ..... 0,07 à 0,32 mm
- Jeu aux manetons ..... 0,04 à 0,072 mm
- Jeu aux tourillons ..... 0,04 à 0,08 mm

MOTEUR

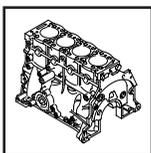
TRANSMISSION

LIAISON SOL

FREINAGE

DIRECTION

CHASSIS



## MOTEUR

MOTEUR

### D - CARTER CYLINDRE ET ATTELAGE MOBILE

#### D1 - Montage vilebrequin - bielles

##### - Vilebrequin

En acier à 5 paliers avec bras renforcés. Equilibrage par 8 contre-poids. Jeu latéral : 0,07 à 0,27 mm. Réglage obtenu par quatre 1/2 joues sur le palier n°2. La partie «friction des cales» se monte côté vilebrequin.

TRANSMISSION

##### - Coussinets de vilebrequin

Montage de 5 coussinets rainurés sur carter moteur et de 5 coussinets lisses sur chapeaux de paliers. Le jeu de fonctionnement doit se situer entre 0,038 et 0,069 mm.

LIAISON SOL

type réglementaire demi-coussinets	RFS épaisseur (mm)	RFS repère
demi-coussinet supérieur rainuré	1,847	jaune
demi-coussinet inférieur/classe A	1,844	jaune
demi-coussinet inférieur/classe B	1,857	orange
demi-coussinet inférieur/classe C	1,866	blanc
demi-coussinet inférieur/classe D	1,877	marron

FREINAGE

##### - Bielles

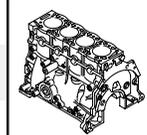
En acier trempé. Entraxe de 158 mm. Ecart de poids maxi autorisé sur moteur : 3 gr. Sens du montage : positionner les ergots des coussinets de bielles côté admission.

DIRECTION

MONTAGE **IMPERATIF** DES ELEMENTS RENFORCES:  
COUSSINETS DE BIELLES, VIS ET ECROUS DE BIELLES

CHASSIS

**ATTENTION :**  
IL EST CONSEILLE DE LUBRIFIER AU MONTAGE LES COUSSINETS  
AVEC DE L'HUILE MOTEUR ET DE CHANGER LES VIS DE BIELLES  
A CHAQUE DEMONTAGE

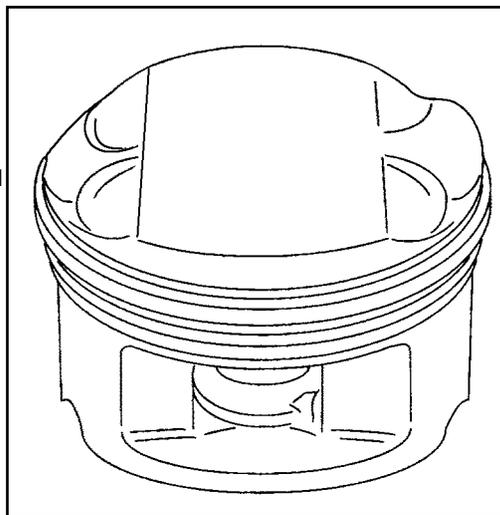


## D2 - Montage des pistons

Pistons en alliage léger à axes décalés de 0,5 mm.

Sens de montage : flèche côté distribution.

Vérifier le jeu des pistons dans la chemise au niveau de la jupe à environ 20 mm de hauteur:  
 JEU = 0,040 A 0,072 mm



MOTEUR

TRANSMISSION

LIAISON SOL

FREINAGE

DIRECTION

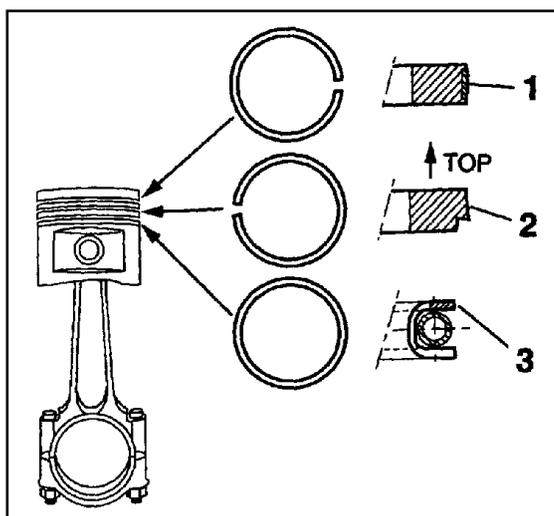
CHASSIS

**ATTENTION** : Le moteur XU10J4RS a subi une évolution de son circuit de graissage pour optimiser la lubrification des jupes de piston.

Cette évolution a été appliquée successivement suivant deux techniques:

- moteur avec gicleurs de fond de piston
- moteur avec coussinets et bielles percés, nouveaux pistons

**IMPERATIF**: Ne pas associer de nouveaux pistons avec des bielles non percées; ne pas associer des coussinets non percés avec des bielles percées.



Reposer les segments avec la pince à segments.

La face marquée TOP du segment d'étanchéité (2) doit être orientée vers le haut.

Orienter la coupe de segment (2) à 180° par rapport à la coupe de segment (1).

Le segment racleur (3) de type UFLEX ne comporte pas de coupe.

- (1) : segment coup de feu (pas de sens de montage).  
 (2) : segment d'étanchéité (repère TOP vers le haut).  
 (3) : segment racleur avec son ressort (pas de sens de montage).

## MOTEUR



MOTEUR

TRANSMISSION

LIAISON SOL

FREINAGE

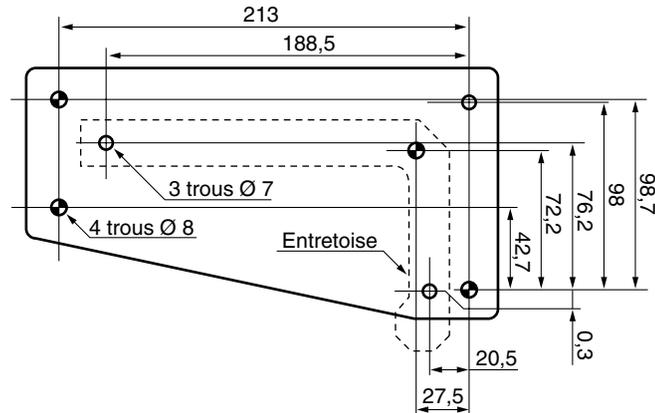
DIRECTION

CHASSIS

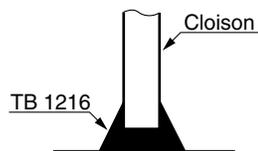
**D3 - Préparation du kit anti-déjaugage.**

ETANCHEITE DES CLOISONS A L'AIDE DU PRODUIT THREE-BOND 1216  
DISPONIBLE A LA BOUTIQUE PEUGEOT SPORT

- Dégraisser soigneusement le carter et les cloisons ainsi que le corps de pompe à huile.
- Il est conseillé d'ajuster la tôle de pompe en fonction du profil du carter en simulant sa position à l'aide d'une plaque support de pompe (voir plan ci-dessous). Ne pas oublier l'entretoise.



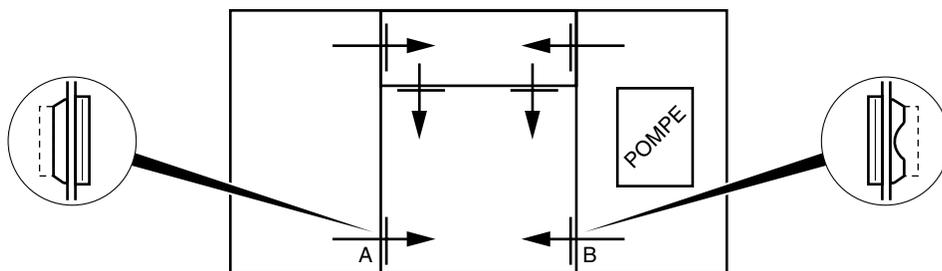
- Mettre en place le produit TB 1216 entre les cloisons et le carter, et entre la tôle de pompe et le corps de pompe suivant le croquis ci-dessous.



- **ATTENTION** :- n'utiliser que le produit préconisé TB 1216.  
- délai de mise en huile : 24 H.

**MONTAGE DES CLAPETS**

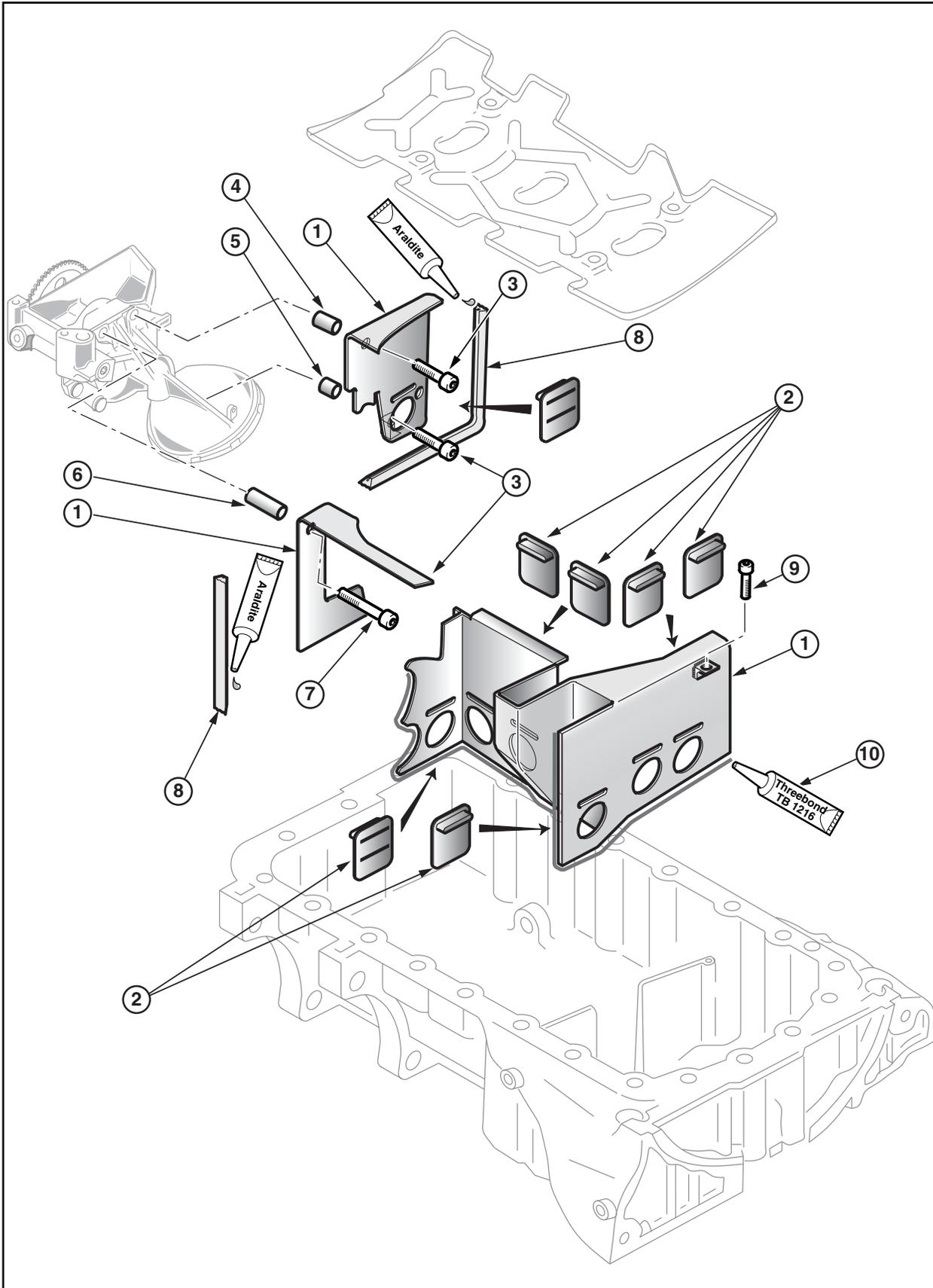
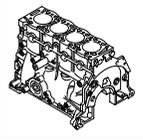
- Mettre les clapets en tirant sur la languette, les flèches indiquant le sens passant des clapets (voir croquis ci-dessous).



- Après montage, couper la languette sur les clapets suivant les pointillés, A : proximité avec le tube de remplissage, et en B proximité avec la jauge.



MOTEUR



MOTEUR

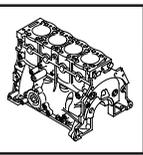
TRANSMISSION

LIAISON SOL

FREINAGE

DIRECTION

CHASSIS



## MOTEUR

MOTEUR

TRANSMISSION

LIAISON SOL

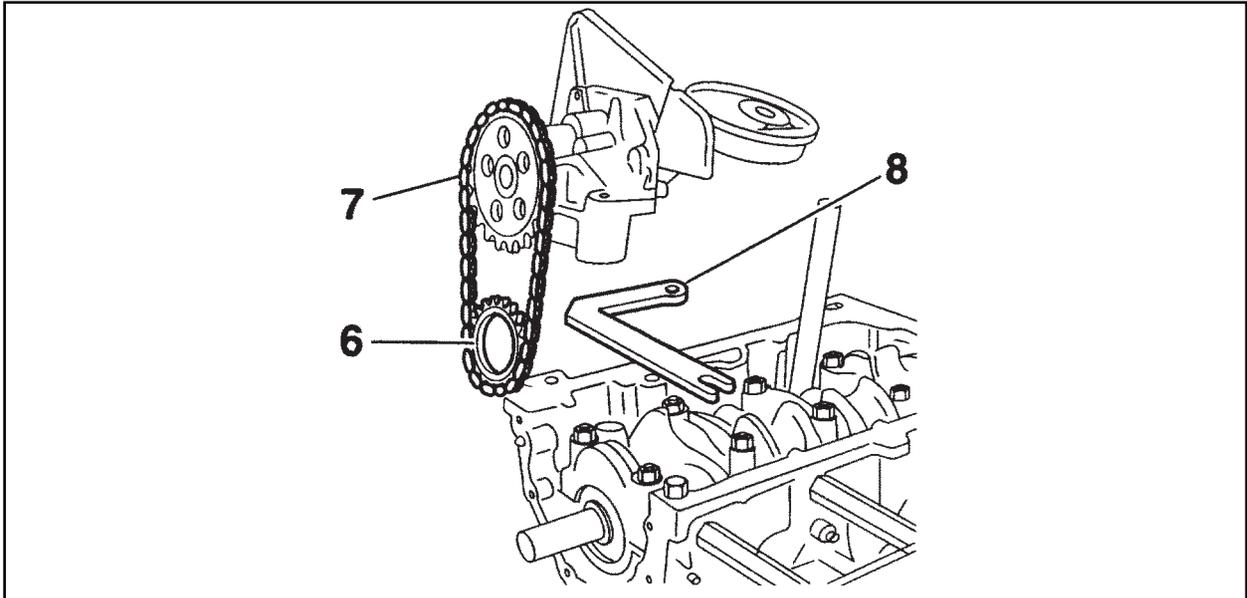
FREINAGE

DIRECTION

CHASSIS

### D4 - Fermeture du bas moteur.

Remonter la pompe à huile suivant le dessin suivant:



Lors du remplacement des demi-coussinets de palier de vilebrequin, effectuer les vérifications suivantes:

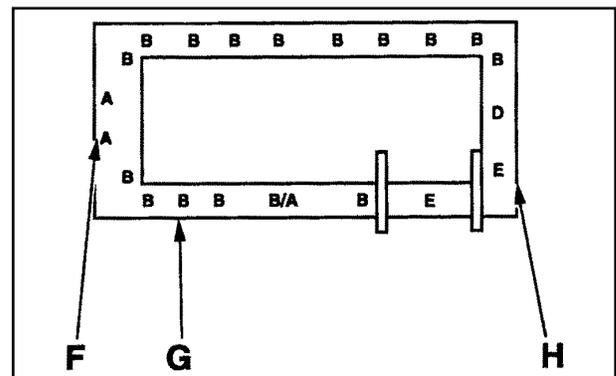
- le pignon (6) doit comporter 26 dents
- la chaîne doit comporter 52 maillons
- l'épaisseur de l'entretoise (8) doit être de 1,1 mm

**IMPERATIF:** Dans le cas contraire, remplacer: le pignon (6), la chaîne (7), l'entretoise (8)

Fermer le bas moteur avec le carter d'huile **sans oublier le cloisonnement.**

La fixation des différents carter d'huile selon les motorisations, nécessite différentes vis.

Pour la repose du carter, suivre le dessin et le tableau s'y rapportant.

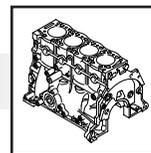


F : côté boîte de vitesses.

G : côté cartouche filtrante à huile.

H : côté distribution.

répartition vis	Quantité vis (vis CHC)	
	longueur 21	longueur 50
A	2	-
B	16	-
C	-	2
D	1	-
E	2	-

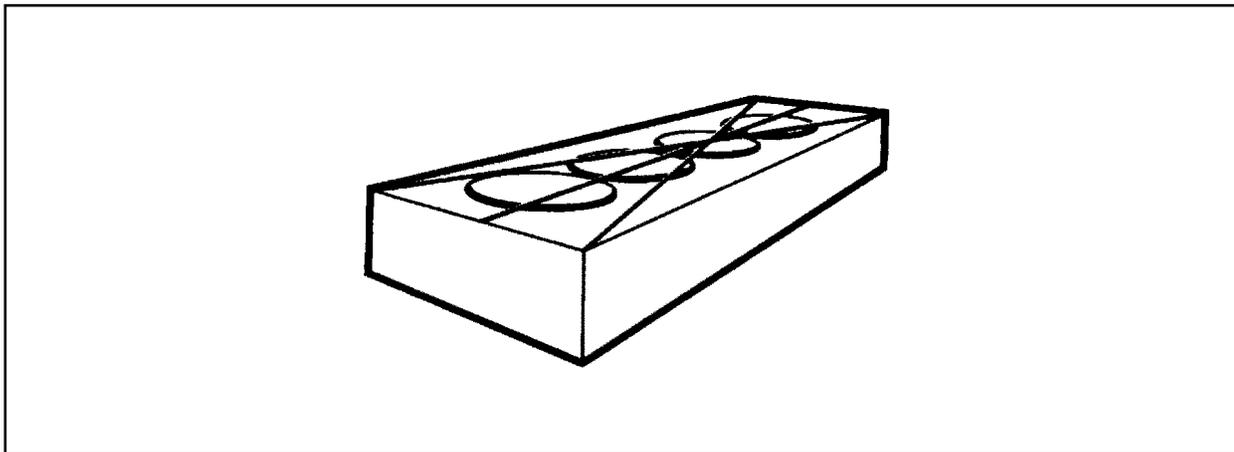


## MOTEUR

### E - CULASSE

Culasse 16 soupapes équipées de poussoirs hydrauliques

#### E1 - Contrôle de la planéité:



Déformation maximale admise = 0,05 mm.

- **afin d'éviter tout grippage**, il est préférable d'effectuer un montage à blanc de l'arbre à cames et de vérifier qu'il tourne librement dans ses paliers, (voir planéité ci -dessous).

**Nota: Il est impératif de monter les arbres à cames sans les soupapes pour pouvoir effectuer ce contrôle.**

**Vérifier le tarage des ressorts** de soupapes après chaque course.

Ressort **EXT**:

- 215N pour une hauteur de 35,6 mm.

Ressort **INT**:

- 107N pour une hauteur de 31,6 mm.

**Nota** :Il est conseillé de remplacer régulièrement les coupelles supérieures de soupapes.

MOTEUR

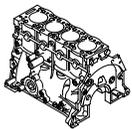
TRANSMISSION

LIAISON SOL

FREINAGE

DIRECTION

CHASSIS



MOTEUR

MOTEUR

TRANSMISSION

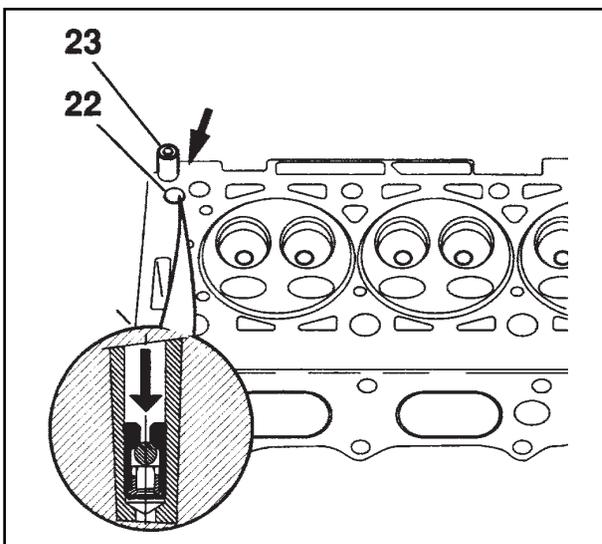
LIAISON SOL

FREINAGE

DIRECTION

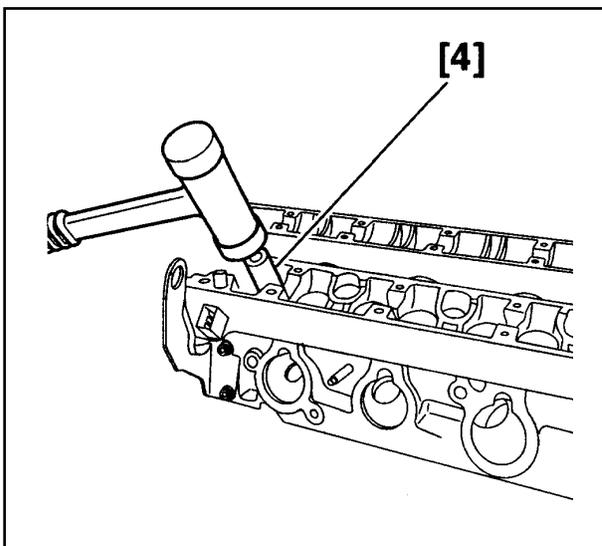
CHASSIS

E2 - Habillage



Reposer un clapet anti-retour neuf (23) dans la canalisation (22).

**ATTENTION:** S'assurer du bon sens de montage du clapet anti-retour.

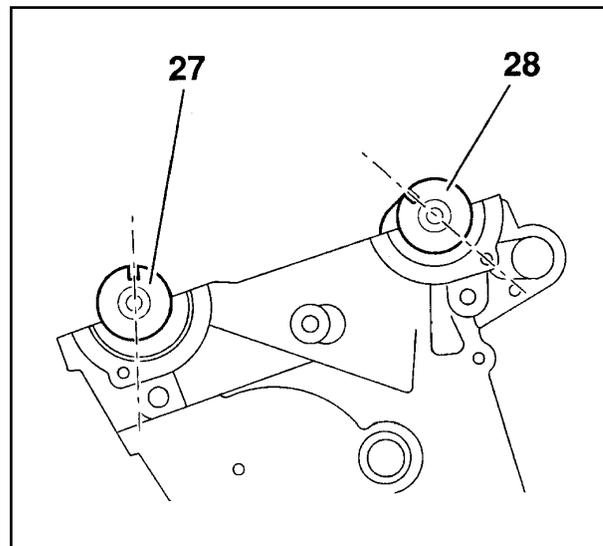


REPOSER:

La rondelle d'appui des ressorts.  
Mettre en place les joints de queues de soupapes neufs en utilisant l'outil [4].

A l'aide de l'outil [2], reposer:

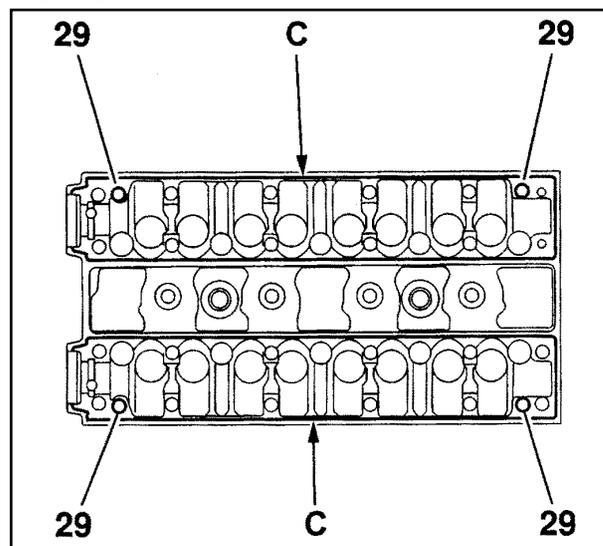
- les ressorts
- les soupapes
- les coupelles supérieures



Lubrifier les cames et les paliers (MOLYDAL GB SP 370G).

Placer et positionner les arbres à cames en orientant la rainure (27) à 12 heures et la rainure (28) à 11 heures.

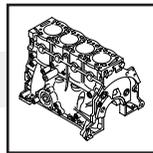
(la rainure (27) est vertical et la rainure (28) est en alignement avec le trou de pigeage).



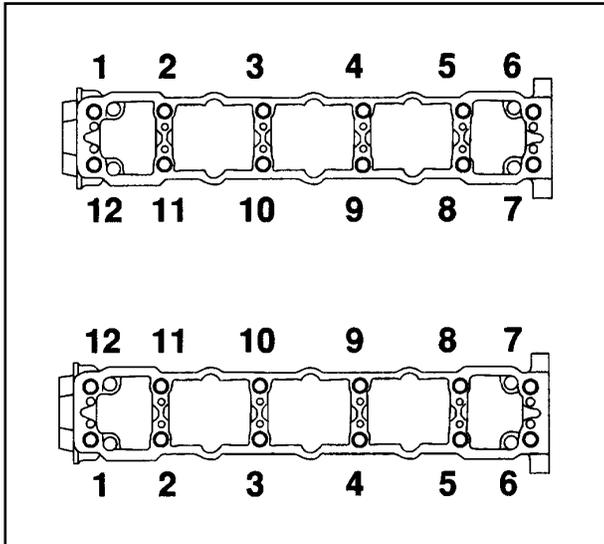
Vérifier la présence des goupilles (29).

Déposer un cordon de pâte à joint SILICONE AUTOJOINT OR CATEGORIE 2 en (C) sur le pourtour des plans de joints et des taraudages recevant les vis de fixation.

Reposer les carters paliers d'arbres à cames (11) et (12).

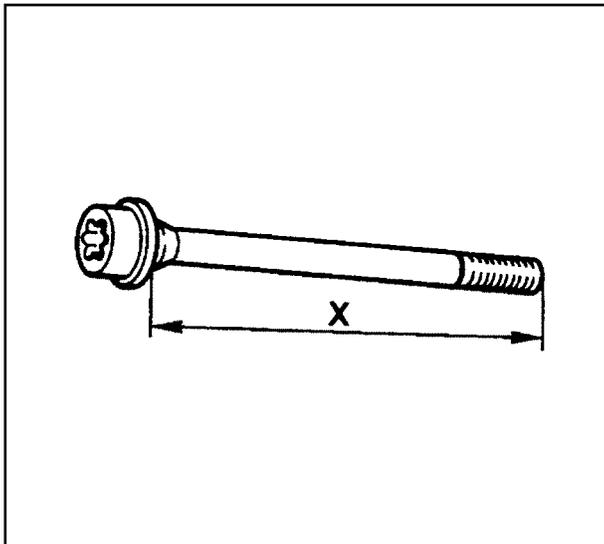


MOTEUR

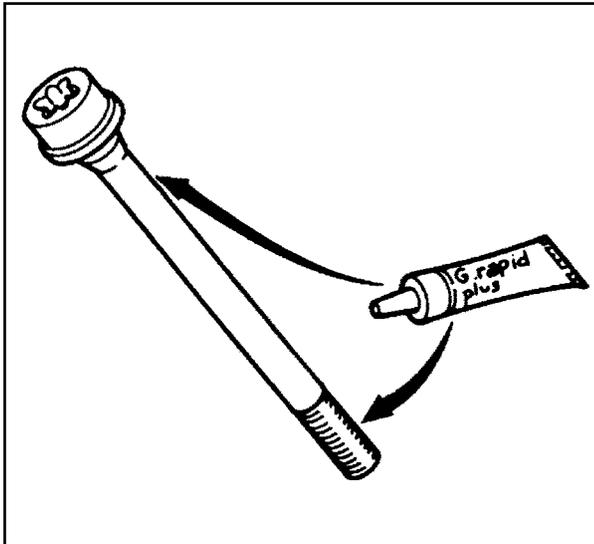


**IMPERATIF:** Approcher puis serrer progressivement les vis de fixation dans l'ordre indiqué de 1 à 12

**E3 - Contrôle des vis de culasse avant réutilisation:**

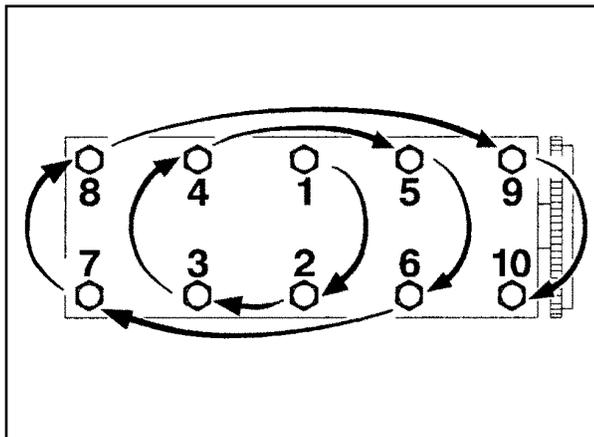


(X) doit être inférieure à 112 mm.



Enduire de graisse MOLYKOTE G RAPIDE PLUS les filets et les faces d'appui sous tête des vis.

**E4 - Serrage de la culasse**



**IMPERATIF:** Serrer les vis de culasse dans l'ordre indiqué.

Le joint de culasse est monté à sec.  
 Vis de culasse : tête hexagonale à empreinte interne (TORX 55).  
 Filetage M 12 X 150.  
 Longueur sous tête maxi : 110 mm.  
 Enduire le dessous des têtes et les filets de graisse Molykote.  
 Préserrage à 3,5 m.daN.  
 Serrage à 7 m.daN.  
 Serrage angulaire à 160° à l'aide d'un outil genre FACOM D360.

MOTEUR

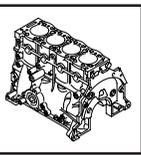
TRANSMISSION

LIAISON SOL

FREINAGE

DIRECTION

CHASSIS



## MOTEUR

MOTEUR

TRANSMISSION

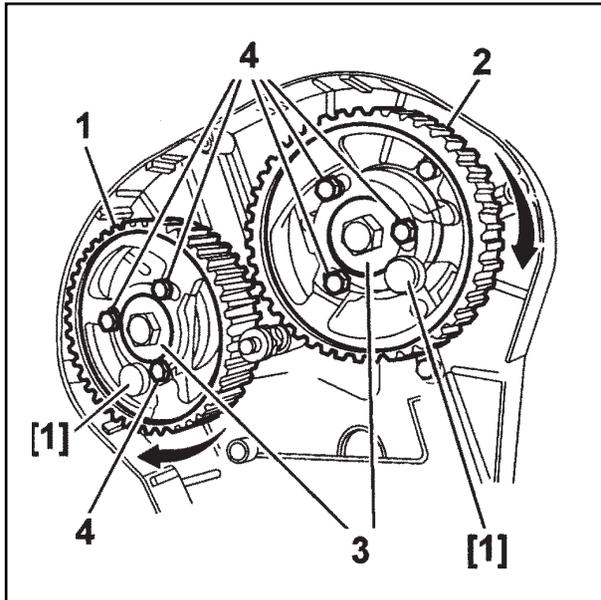
LIAISON SOL

FREINAGE

DIRECTION

CHASSIS

### E5 - Calages des arbres à cames et matériel nécessaire au calage



Reposer

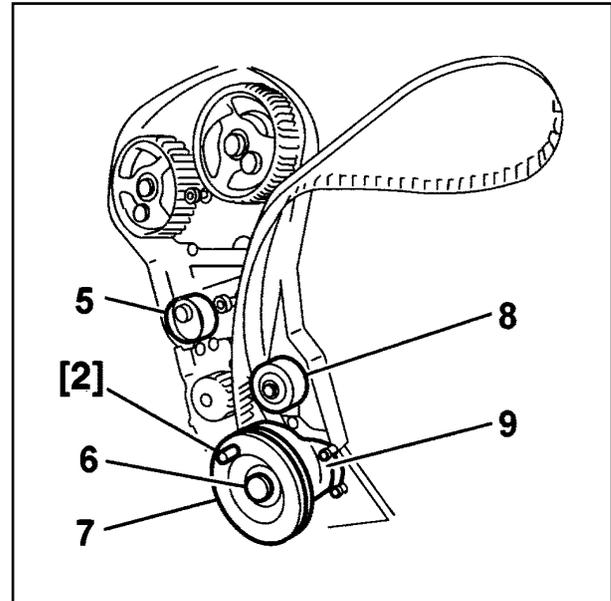
- les poulies d'arbres à cames (1) et (2)

Piger les moyeux (3) à l'aide des outils [1].

Serrer légèrement les vis (4) à la main afin d'obtenir:

- un plaquage sans jeu de la poulie sur le moyeu (3)
- la libre rotation de la poulie sur son moyeu (3)

Amener les poulies (1) et (2) en butée au fond des boutonnières en les faisant pivoter dans le sens de rotation du moteur.



Vérifier que les galets (5) et (8) tournent librement (absence de jeu et de point dur).

Engager la courroie sur le pignon du vilebrequin en respectant son sens de montage.

Reposer:

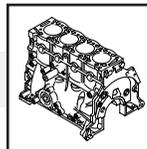
- le carter (9)
- la poulie (7), en respectant la vis (6) préalablement enduite de LOCTITE FRENETANCH (serrage à 13 m.daN)

Piger le vilebrequin à l'aide de la pige [2].

**ATTENTION:** Ne jamais serrer la vis (6) avec la pige [2] en place (risque de détérioration); utiliser l'arrêteur de volant moteur [3].



## MOTEUR



## - Contrôle du calage des arbres à cames :

- Matériel nécessaire au calage :
  - 1 disque gradué en degrés,
  - 1 comparateur avec rallonge de touche,
  - 1 support de comparateur.
- Calage :
  - Rechercher le PMH sur le premier cylindre à l'aide du comparateur,
  - Monter et tendre la courroie en rattrapant le jeu,
  - Monter un disque gradué en bout de vilebrequin,
  - Monter le palpeur sur la soupape d'admission,
  - Tourner le vilebrequin dans le sens de rotation du moteur jusqu'à 1 mm d'ouverture de la soupape d'admission ; et relever sur le disque, la valeur indiquée en AOA,
  - Monter le palpeur sur la soupape d'échappement,
  - Tourner le vilebrequin jusqu'à 1 mm de la fermeture de la soupape d'échappement, et relever la valeur indiquée en RFE,
  - Tableau des angles de calage; pour 1mm de levée.

MOTEUR

TRANSMISSION

LIAISON SOL

FREINAGE

DIRECTION

CHASSIS

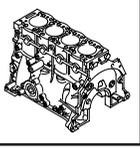
**ATTENTION :**

POUR CHAQUE ARBRE A CAMES NEUF, IL EST IMPÉRATIF DE METTRE DES POUSSOIRS NEUFS,

- De nettoyer le tamis filtrant de remontée d'huile sur la culasse,
- De nettoyer la rampe de graissage d'arbre à cames,
- Il est recommandé de vérifier l'orientation de la rampe de graissage afin que les jets se fassent le plus près possible des poussoirs.

AOA 1,5	AOE 40°
RFA 42°	RFE 2,5°

	Admission	Echappement
Levée	10,33	10,33
Sommet de came	110°	108°
Levée au PMH	1,10 mm	1,20 mm



## MOTEUR

MOTEUR

TRANSMISSION

LIAISON SOL

FREINAGE

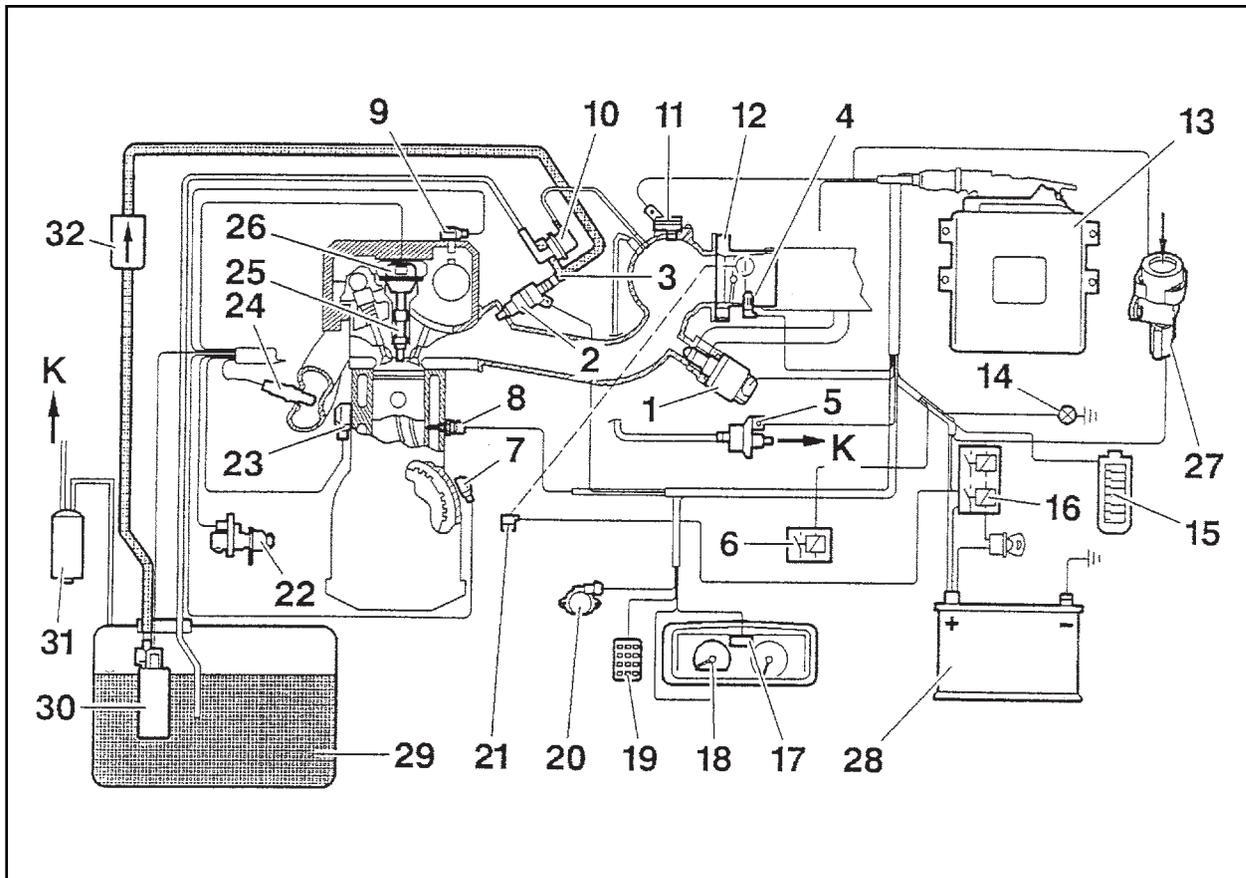
DIRECTION

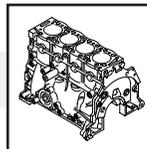
CHASSIS

### F - ALIMENTATION / INJECTION

#### F1 - Principe de fonctionnement :

- |   |  |
|---|--|
| 1 - Moteur pas à pas régulation ralenti | 18 - Compte-tours                            |
| 2 - Injecteurs                          | 19 - Clavier anti-démarrage codé             |
| 3 - Rampe d'alimentation                | 20 - Potentiomètre papillon                  |
| 4 - Thermistance air admission          | 21 - Résistance réchauffage boîtier papillon |
| 5 - Electrovanne purge canister         | 22 - Capteur vitesse véhicule                |
| 6 - Relais de réfrigération             | 23 - Capteur cliquetis                       |
| 7 - Capteur vitesse moteur              | 24 - Sonde à oxygène                         |
| 8 - Thermistance eau moteur             | 25 - Bougies                                 |
| 9 - Capteur de position d'arbre à cames | 26 - Bobines individuelles d'allumage        |
| 10 - Régulateur de pression             | 27 - Interrupteur à inertie                  |
| 11 - Capteur de pression intégré        | 28 - Batterie                                |
| 12 - Boîtier papillon                   | 29 - Réservoir à carburant                   |
| 13 - Calculateur injection allumage     | 30 - Pompe à carburant                       |
| 14 - Voyant test injection allumage     | 31 - Réservoir canister                      |
| 15 - Connecteur diagnostic              | 32 - Filtre à carburant                      |
| 16 - Relais double injection            | K Circuit canister                           |
| 17 - Information consommation           |  |





## MOTEUR

## F2 - Caractéristique injection

Plaque moteur	XU10J4RS/RFS
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1998
Régime ralenti (tr/mn) non réglable	850 ±50
Régime de réattelage (tr/mn)	1350
Coupure en régime maximum (tr/mn)	7300 d'origine pour info
% CO	< 0,5 d'origine pour info
% CO2	>10 d'origine pour info

MOTEUR

## F3 - Circuit de carburant

Organe	Repère	Fournisseur	Référence	Observations
Carburant préconisé				Super sans plomb 98 RON
Injecteurs	2	WEBER	IW 204	Connecteur 2 voies noir. Repère couleur vert. Résistance : 16 ohms
Electrovanne purge canister	5	BOSCH	0 280 142 317	Connecteur 2 voies marron Implantation: sur le passage de roue avant droit. Résistance : 24 ohms
Régulateur de pression	10	WEBER	RPM 40	Fixation à la rampe d'injection. Pression de régulation: 2,5 à 3 bars
Réservoir à carburant	29			Capacité= 52 litres Composition: polyéthylène
Pompe à carburant	30	BOSCH	EKP 10	Pompe électrique immergée dans le réservoir. Tension : 12V
		ACR	6 443 601	Pression : 3 bars Débit : 115 à 120 l/h
Réservoir canister	31	PURFLUX	PPGF 30	Implantation: sous l'aile avant droite
Filtre à carburant	32	BOSCH	0 450 902 161	Fixation: sur le réservoir à carburant La flèche située sur le filtre indique le sens de passage du carburant

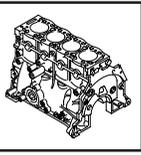
TRANSMISSION

LIAISON SOL

FREINAGE

DIRECTION

CHASSIS



## 306 S16 "BASE" GROUPE N 98



### MOTEUR

#### F4 - Circuit électrique

MOTEUR

TRANSMISSION

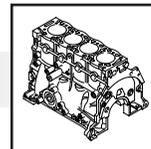
LIAISON SOL

FREINAGE

DIRECTION

CHASSIS

Organe	Repère	Fournisseur	Référence	Observations
Thermistance air admission	4	JAEGER	IAT SO4	Connecteur 2 voies gris. Fixation:sur le boîtier papillon
Capteur vitesse moteur	7	ELECTRIC-FIL	14 43 13	Connecteur 3 voies marron Fixation: sur le carter d'embrayage de la boîte de vitesses,sous le boîtier de sortie d'eau
		SIEMENS	102 340	
Thermistance eau moteur	8	JAEGER	09530019900	Fixation à la rampe d'injection. 2,5 à 3 bars
Capteur de position arbre à cames	9	ELECTRIC-FIL	14 43 08	Connecteur 3 voies bleu. Fixation su la culasse, Implantation sur le carter supérieur de distribution
Calculateur injection allumage	13	MAGNETTI MARELLI	1 AP dépollution L/L3/Z 16 264 004	Connecteur 55 voies. Injection "séquentielle". Situé sur le support de batterie
Relais double injection	16	OMP BITRON	240 104	Connecteur 15 voies noir. Fixation sur le boîtier de fusible
		CARTIER	03 723	
Potentiomètre papillon	20	BOSCH	DKG1	Simple piste. Connecteur 3 voies blanc. Fixation sur le boîtier papillon. Non réglable.
Résistance réchauffage boîtier papillon	21	JAEGER	BR 03	Connecteur 2 voies jaune. Fixation sur boîtier papillon.
Capteur vitesse véhicule	22	EATON		Connecteur 3 voies blanc. Fixation sur le carter de différentiel de la boîte de vitesses.
Capteur de cliquetis	23	SIEMENS	F202495001	Connecteur 3 voies noir Fixation sur la partie arrière du bloc moteur. <b>Impératif respecter le couple de serrage à 2 ± 0,5 m.daN.</b>



## MOTEUR

### F4 - Circuit électrique (suite)

Organe	Repère	Fournisseur	Référence	Observations
Sonde à oxygène	24	BOSCH	RBLSH6	Connecteur 4 voies noir. Fixation sur le tube échappement sous caisse.
Interrupteur à inertie	27	FIRST INERTIA SWITCH	Type 505	Connecteur 3 voies noir. Implantation sur le passage de roue avant droit, fixation sur le support de suspension. Réarmement manuel en cas d'activation du système de coupure. <b>Il est possible de le rendre inopérant en GROUPE N</b>

MOTEUR

TRANSMISSION

LIAISON SOL

### F5 - Circuit d'allumage

Organe	Repère	Fournisseur	Référence	Observations
Bougies	25	BOSCH	FR6LDC	Ecartement des électrodes 0,9 mm
		EYQUEM	RFC 58LZ2E	Couple de serrage: 2,5 m.daN
Bobines individuelles D'allumage	26	SAGEM	BAE01P	Connecteur 2 voies noir. Allumage "séquentiel"

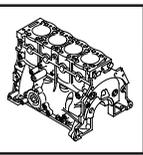
FREINAGE

### F6 - Circuit d'air

Organe	Repère	Fournisseur	Référence	Observations
Moteur pas à pas régulation ralenti	1	AIRPAX	B 13	Connecteur 4 voies noir. Fixation sur col d'entrée d'air de la tubulure d'admission.
Capteur de pression intégré	11	BOSCH	0261260102 -126	Connecteur 3 voies gris. Intégré à la tubulure d'admission.
Boîtier papillon	12	SOLEX	PSA 621	Le boîtier papillon comprend: thermistance air admission Résistance réchauffage boîtier papillon. Potentiomètre papillon.

DIRECTION

CHASSIS



## MOTEUR

MOTEUR

TRANSMISSION

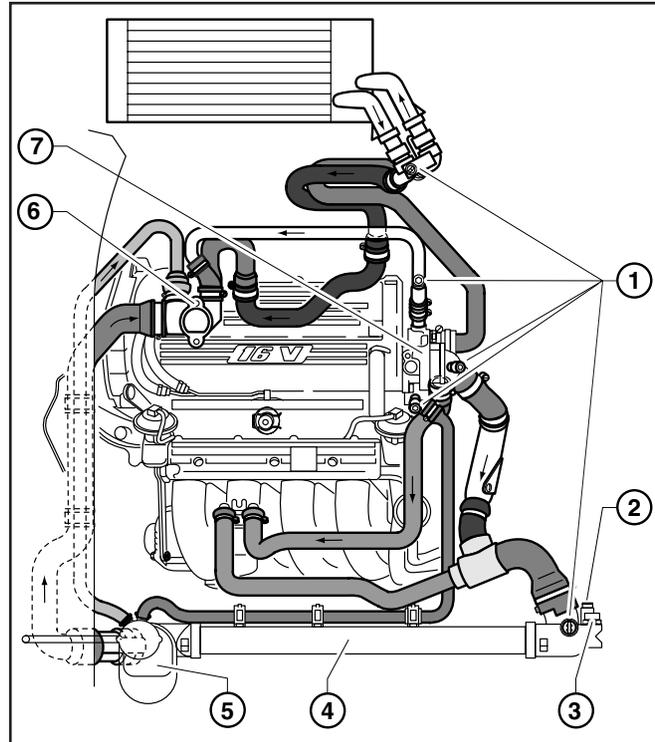
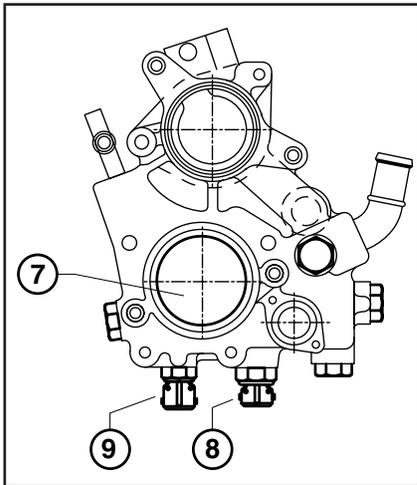
LIAISON SOL

FREINAGE

DIRECTION

CHASSIS

### G - CIRCUIT D'EAU



#### G1 - Refroidissement.

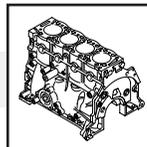
##### Principe

- 1 - Vis de purge
- 2 - Vidange radiateur
- 3 - Thermocontact de motoventilateur (Bleu, bague jaune)
- 4 - Radiateur
- 5 - Nourrice d'eau
- 6 - Pompe à eau
- 7 - Calorstat
- 8 - Alerte 118° + indicateur (Connecteur bleu, bague grise)
- 9 - Thermistance injection

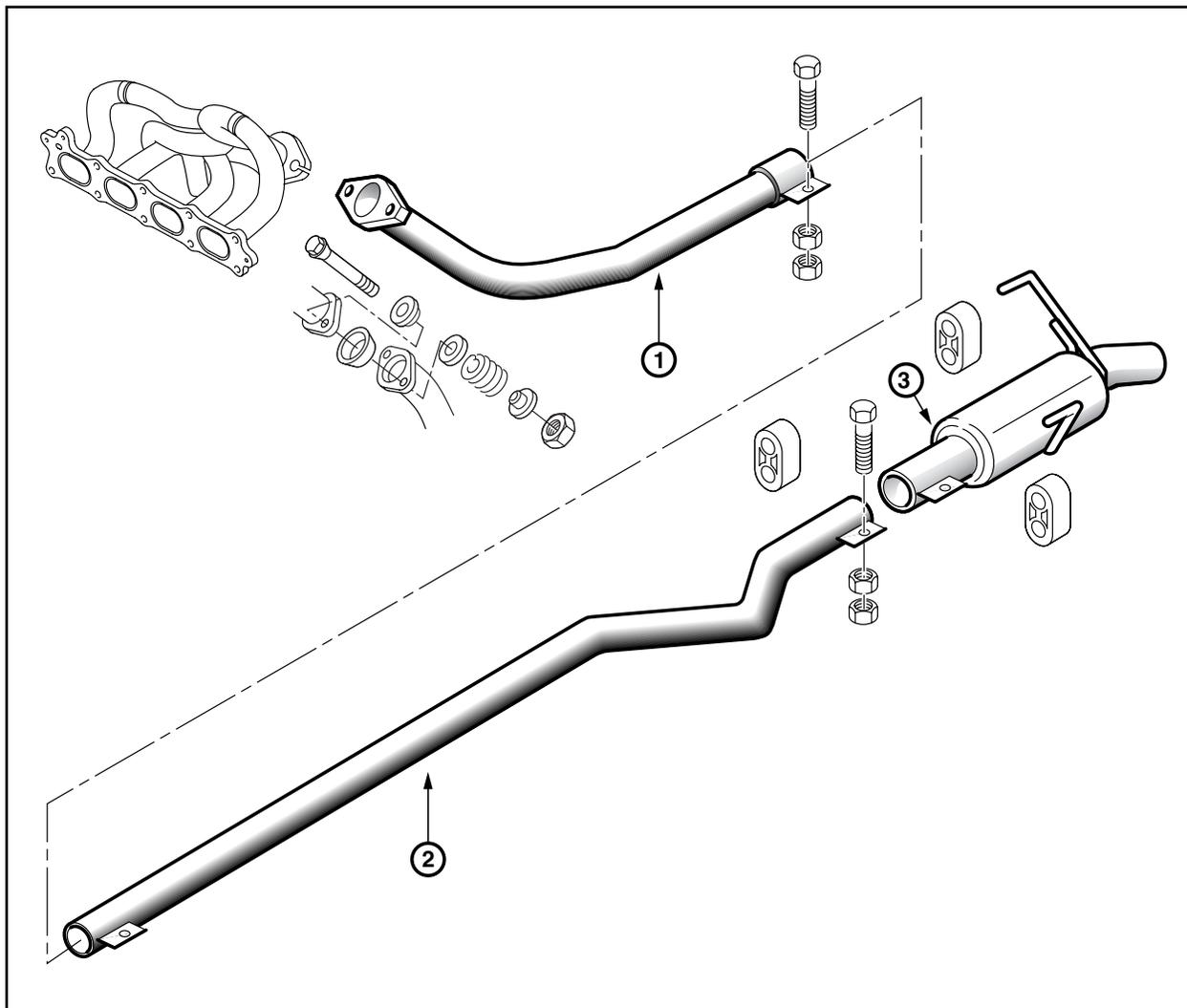
#### Caractéristiques

Capacité du circuit	8,5 L
Protection du circuit	-35° C
Liquide utilisé	ZC 9 866 U (5L)
Périodicité	Tous les deux ans
Radiateur (haute perfo.) avec nourrice intégrée	23 dm2/épaisseur 43 mm
Pression maximum du circuit	1,4 bar
Thermocontact	non chaud
Enclenchement 1ere vit.	92°C
Enclenchement 2eme vit.	97°C
Déclenchement 1ere vit.	92°C
Déclenchement 2eme vit.	
Température de sonde d'alerte	118°C
Température thermostat (début d'ouverture)	83°C
Température thermostat (pleine ouverture)	101°C
Motoventilateurs	250 W

**Nota : Il est autorisé et conseillé d'installer un interrupteur de commande manuelle des moto-ventilateurs de radiateur d'eau, en parallèle du thermo-contact repère 3.**



I - ECHAPPEMENT



MOTEUR

TRANSMISSION

LIAISON SOL

FREINAGE

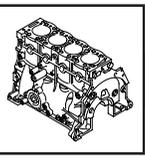
DIRECTION

CHASSIS

Rep.	Désignation	Qté.
1	Tuyau avant	01
2	Tuyau intermdiaire	01
3	Silencieux	01

Le kit GROUPE N se monte en lieu et place de l'échappement d'origine.

NB: S'assurer après montage de l'échappement que celui-ci ne dépasse pas le périmètre du véhicule vu de dessus.



# 306 S16 "BASE" GROUPE N 98



## MOTEUR

MOTEUR

TRANSMISSION

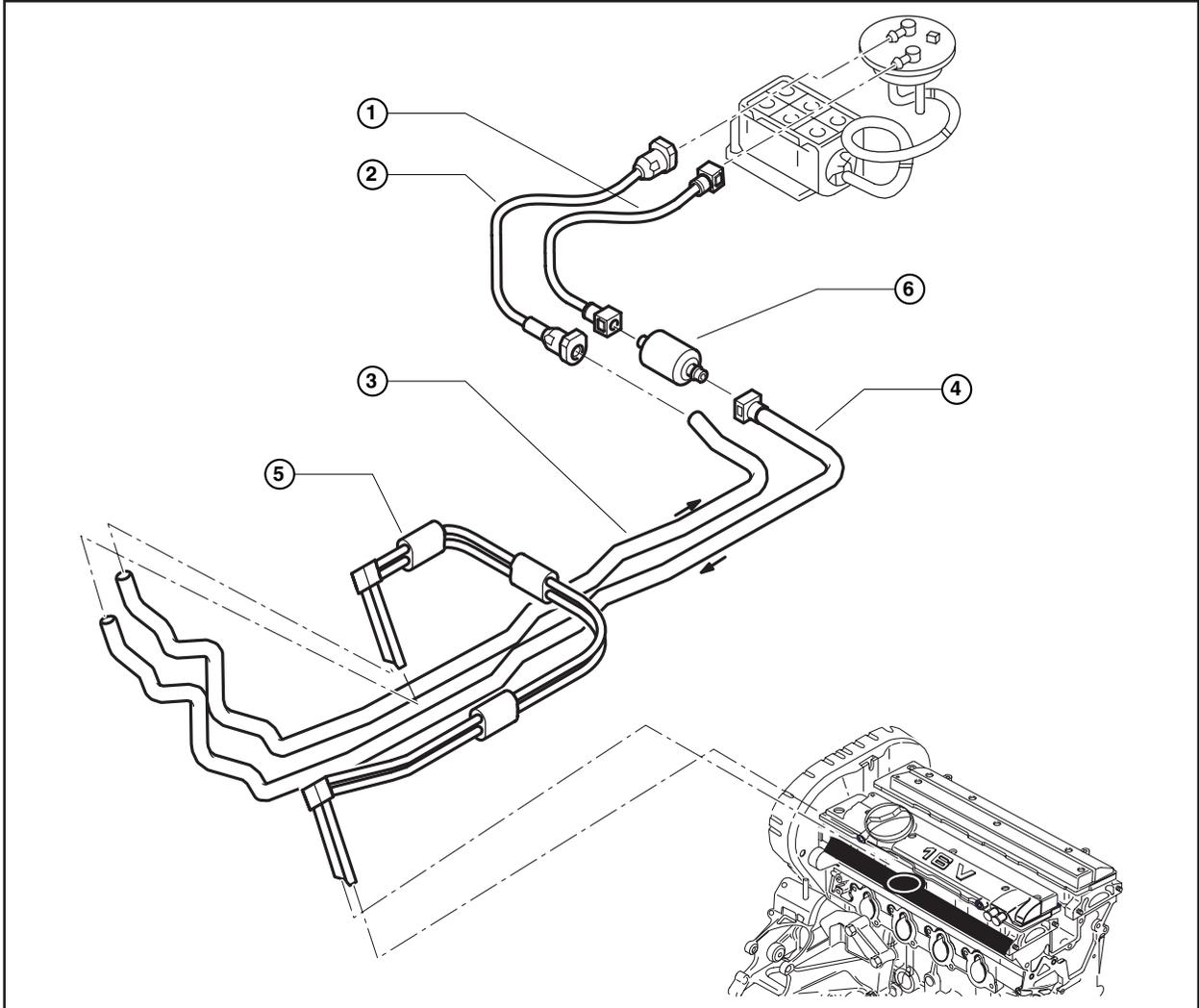
LIAISON SOL

FREINAGE

DIRECTION

CHASSIS

### J - CIRCUIT D'ESSENCE

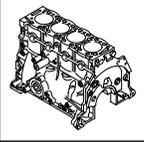


Rep.	Désignation	Qté.
1	Raccord	01
2	Raccord	01
3	Tuyau retour	01
4	Tuyau carburant	01
5	Raccord	01
6	Filtre carburant	01

Nota: Il est fortement conseillé d'équiper votre véhicule des canalisations «Type aviation», en les installant en lieu et place de celles d'origine.

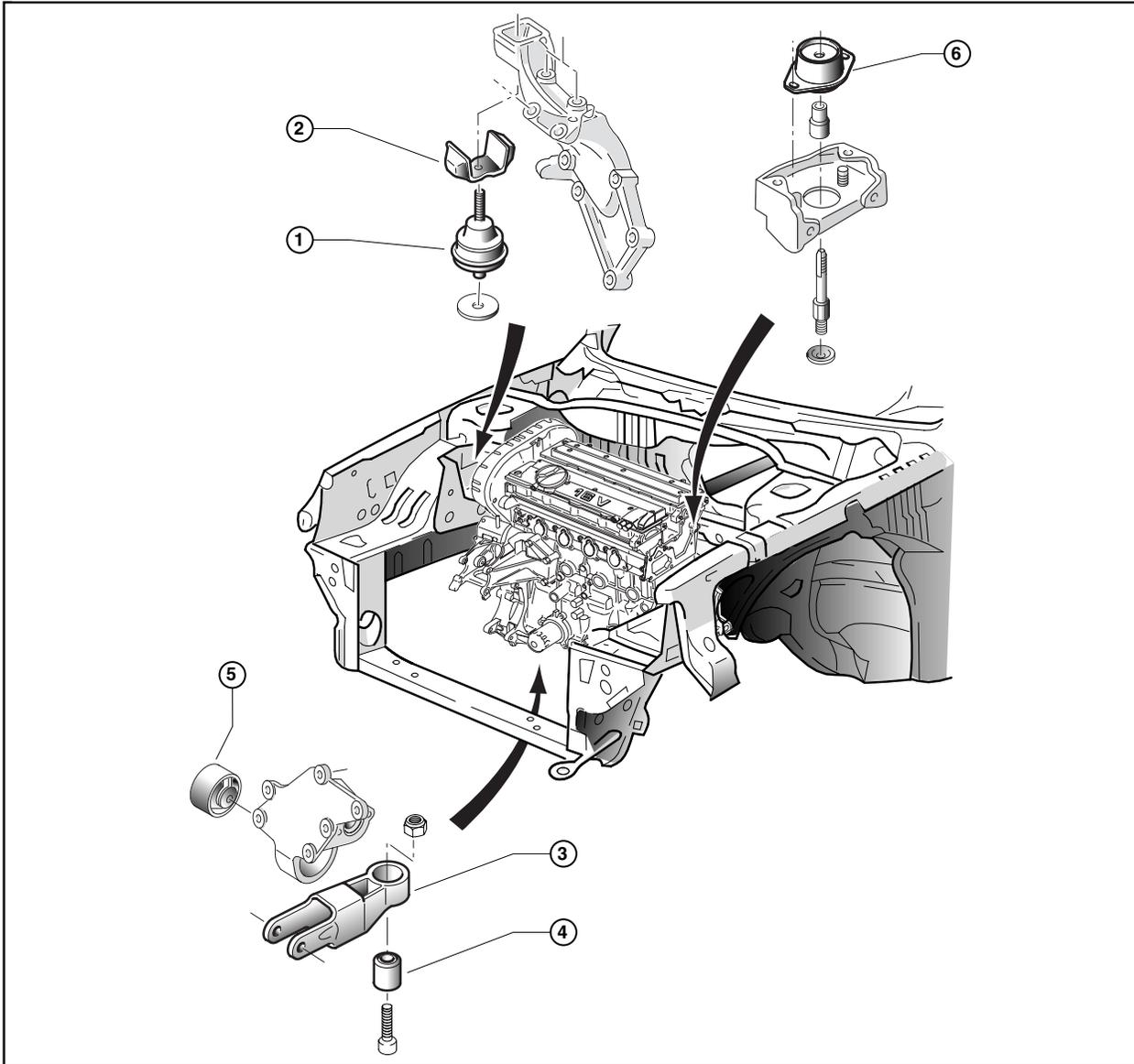


MOTEUR



**K - FIXATION DU GROUPE MOTOPROPULSEUR**

Note: Il est impératif de remplacer les supports moteur d'origine par ceux du KIT Spécifiques «Groupe N».



MOTEUR

TRANSMISSION

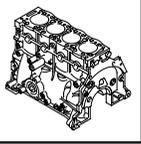
LIAISON SOL

FREINAGE

DIRECTION

CHASSIS

Rep.	Désignation	Qté.
	KIT COMPLET	01
1	Support moteur droit	01
2	Support moteur butée	01
3	Chape	01
4	Articulation	01
5	Articulation	01
6	Support élastique gauche	01
7	Pontet	01
8	Butée	01



## MOTEUR

MOTEUR

TRANSMISSION

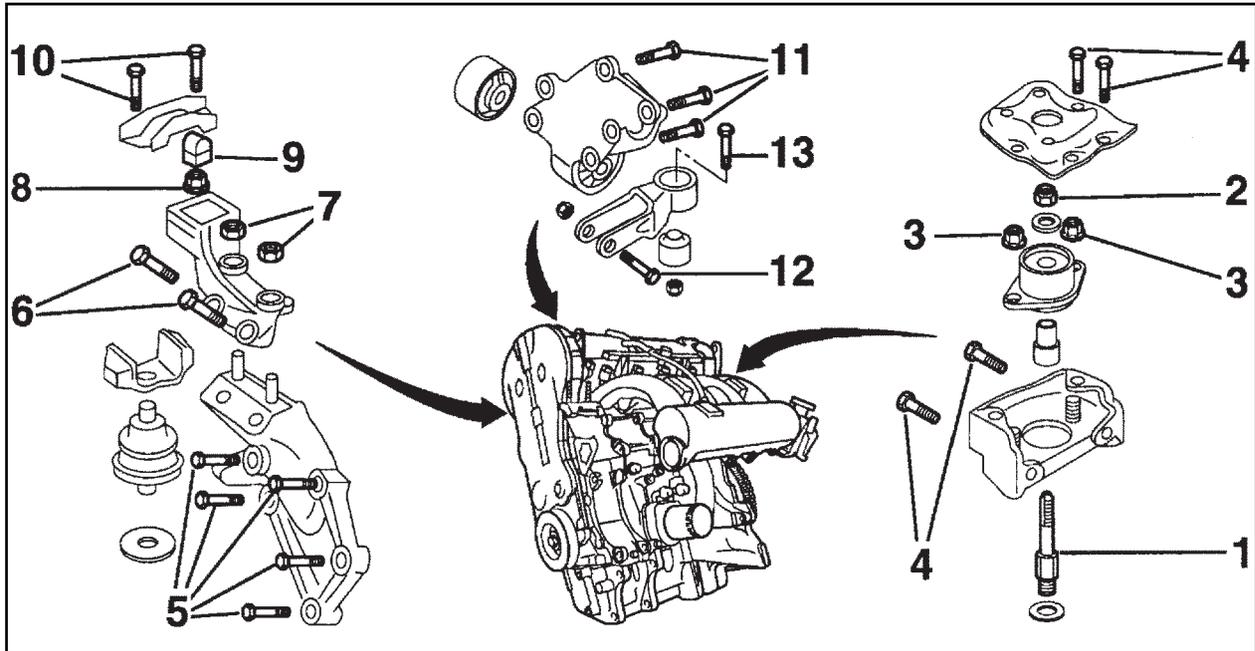
LIAISON SOL

FREINAGE

DIRECTION

CHASSIS

### K - FIXATION DU GROUPE MOTOPROPULSEUR (suite)



#### (Support moteur gauche):

- axe (1) à 5 m.daN + loctite frenetanch
- écrou (2) à 6,5 m.daN
- écrous (3) à 3 m.daN
- vis (4) à 3 m.daN

#### (Support moteur supérieur droit):

- vis (5) à 6 m.daN + loctite frenetanch
- vis (6) à 6 m.daN + loctite frenetanch
- écrous (7) à 4,6 m.daN + loctite frenetanch
- écrou (8) à 4,5 m.daN
- butée (9) à 2 m.daN + loctite frenetanch
- vis (10) à 3 m.daN

#### (Support moteur inférieur droit):

- vis (11) à 4,5 m.daN + loctite frenetanch
- vis (12) à 5 m.daN
- vis (13) à 5 m.daN