

205 GTI

MOTEUR GrA 1900

CARACTERISTIQUES GENERALES DU MOTEUR	1,9L Groupe A
--------------------------------------	---------------

- Base moteur : XU9JA
- Alésage x course : 83,5 x 88 mm
- Cylindrée : 1927 cm³
- Taux compression : 11,5 maxi
- Puissance maxi : 166 CH à 7 000 tr/mn
- Couple maxi : 19,4 mKg à 5 700 tr/mn
- Calage Avance : 33° à 4 500 tr/mn
- Bougies : Champion BN60Y La culasse est compatible pour les deux types de sièges de bougies plats ou coniques BN60Y ou N60Y
- Pression d'huile : 6 bars à 4 000 tr/mn à 110°
- Capacité liquide de refroidissement : 6 litres
- Pression d'essence : 3 à 3,1 bars
- Capacité d'huile moteur : 4,5 litres

PRINCIPAUX COUPLES DE SERRAGE	1,9L Groupe A
-------------------------------	---------------

PRINCIPAUX COUPLES DE SERRAGE :

- de la culasse
 - . serrer dans l'ordre 2 mKg, 4 mKg, 6 mKg
 - . desserrer chaque vis et les resserrer à 8 mKg
 - . après 2 déclenchements ventilateur, desserrer et resserrer chaque vis à 8 mKg dans l'ordre
- des chapeaux de paliers d'arbres à cames : 1,5 mKg impératif
- de la poulie de distribution : 5 mKg + loctite frein
filet normal
- des bougies CHAMPION BN60Y : 1,75 mKg à sec
- des chapeaux de palier de vilebrequin : 6 mKg + suif
- des chapeaux de bielles : 4 mKg + huile
- latéral du chapeau central de vilebrequin : 2,5 mKg + CAF
- de la vis de poulie de vilebrequin : 11 mKg à sec
- du volant moteur (vis neuves ou montage avec produit oléo-étanche) : 7 mKg
- des vis de fixation longues sur pompe à huile : 1,9 mKg + loctite frein
filet normal
- des vis de fixation courtes sur pompe à huile : 1,3 mKg + loctite frein
filet normal
- des vis de fixation carter inférieur : 1,8 mKg + loctite frein
filet normal
- des vis de mécanisme d'embrayage sur volant moteur : 2,2 mKg à sec

PRINCIPAUX JEUX	1,9L Groupe A
-----------------	---------------

- Soupapes ADM. $0,2 \pm 0,05$
ECH. $0,25 \pm 0,05$

- Jeu à la coupe des segments :
 - . 1er segment en partant du haut du piston 0,20 à 0,40 mm
 - . 2ème segment " " " " " " 0,15 à 0,35 mm
 - . 3ème segment " " " " " " 0,15 à 0,35 mm

- Dépassement des chemises par rapport au bloc 0,10 à 0,12 mm

- Jeu chemise piston 0,10 à 0,12 mm
- Jeu chemise piston MAHLE $0,07 \begin{smallmatrix} + \\ - \end{smallmatrix} 0,01$

- Jeu longitudinal du vilebrequin $0,15 \pm 0,02$

- Jeu aux manetons $0,050 \begin{smallmatrix} + \\ 0 \end{smallmatrix} 0,01$

- Jeu aux tourillons $0,07 \pm 0,01$

MONTAGE DU BLOC MOTEUR	1,9L Groupe A
------------------------	---------------

I - DEMONTAGE DU BLOC

A) Lors du démontage, toutes les pièces devront être reperées,

Liste des pièces de série à conserver qui seront modifiées :

- . Les bielles
- . Le vilebrequin
- . Le volant moteur
- . Le bloc moteur
- . La pompe à huile

B) Modifications des pièces citées ci-dessus :

- . Les bielles, deux solutions au choix :

1) Soit de vous les procurer baguées à la Boutique PEUGEOT TALBOT SPORT et de les polir en les équilibrant suivant la page VII

2) Soit de les modifier suivant la page VII

- Les bielles ne seront pas allégées mais seulement équilibrées
- Elles devront subir un polissage fin sur toutes les surfaces brutes de fonderie pour supprimer toutes les aspérités et aucun angle vif ne devra apparaître (risque de rupture lors du fonctionnement)
- L'usinage du pied de bielle pour emmancher la bague bronze devra être perpendiculaire à l'axe de bielle ainsi que l'alésage de la bague bronze au ϕ 20,008

ATTENTION : L'opération de baguage du pied de bielle est particulièrement délicate et devra être réalisée avec le plus grand soin.

- . Le vilebrequin ne sera pas allégé mais seulement équilibré pour limiter les vibrations dans le moteur.
- . Masse d'homologation mini 12620 g. à titre indicatif
- . Le volant moteur sera allégé à la masse mini de 5253 g. d'homologation (voir plan page VIII)
- . La remontée d'huile sur le bloc sera reprise par usinage (voir page IX)
- . La pompe à huile pourra être réutilisée à condition d'effectuer les modifications par réusinage (voir page IX)

ATTENTION : Vérifier que le clapet coulisse parfaitement dans son logement

NOTA : Toutes les modifications doivent être faites très soigneusement pour avoir le maximum de puissance.

II - MONTAGE DU BLOC MOTEUR

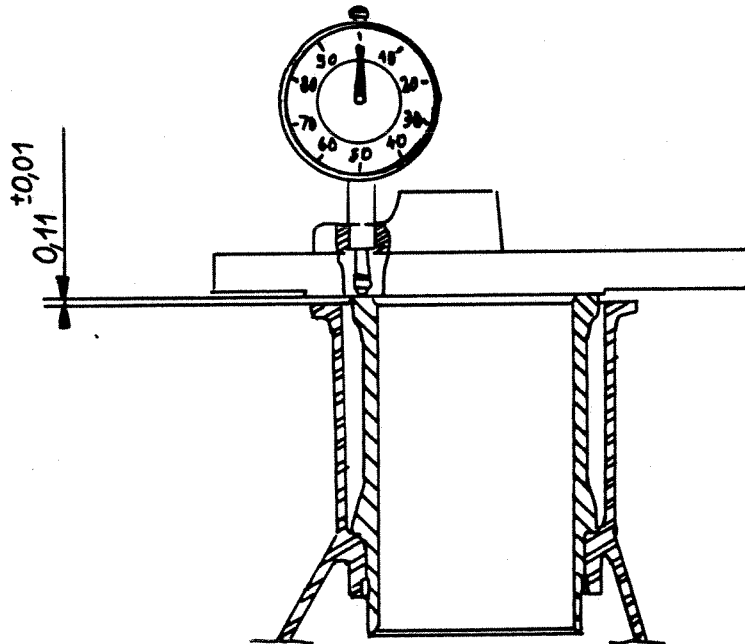
A) Suivre le plan de montage de la pompe à huile de la page V dont le ressort (17) permet un tarage plus fort.

Pression d'huile : 6 bars à 4 000 tr/mn

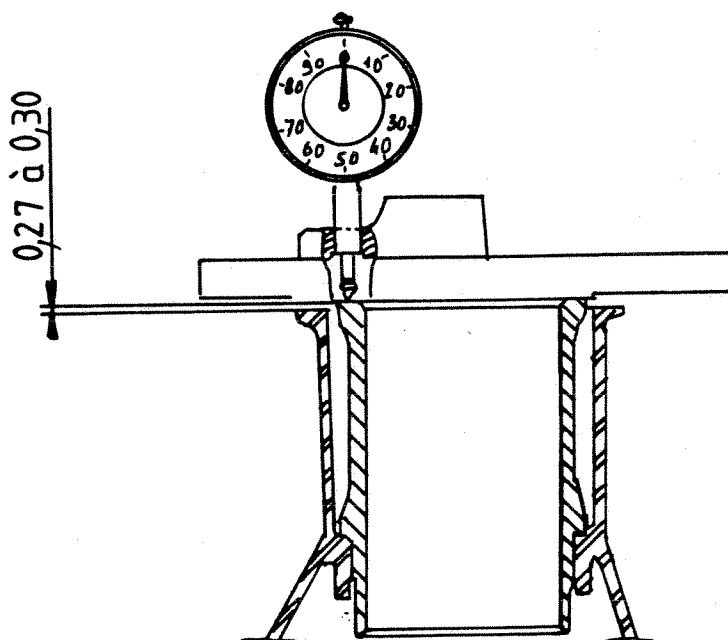
B) Montage de l'embellage

Deux montages de joint de culasse sont proposés :

- Joint de culasse type série (Réf. 16016-00)
vérifier la cote de dépassement des chemises



- Joint de culasse type 205 TURBO 16 (Réf. 19016-00)
Pour obtenir le dépassement voulu, il faut rectifier la face supérieure du bloc moteur



- A l'assemblage des bielles (7) et des pistons (4), ne pas oublier le jonc d'arrêt et de huiler la bague bronze (5)
(Page VI).

- Vérifier le jeu des pistons dans les chemises,

Jeu 0,11mm \pm 0,01

- vérifier le jeu des pistons MAHLE dans les chemises,

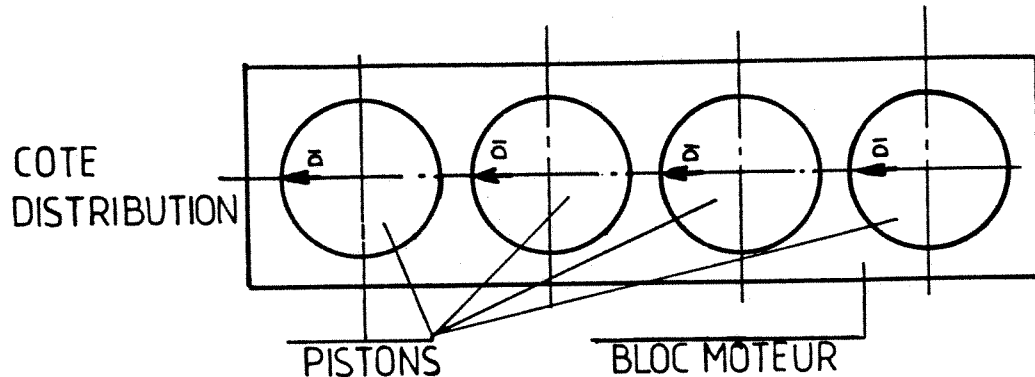
Jeu 0,07 $^{+}$ 0,01

- piston tête plate

suivre le sens du montage suivant le schéma ci-dessous ou petit coté vers l'échappement (axe de piston excentré).

- piston tête creuse

Orienter le creux coté admission



- il est impératif de vérifier et de retoucher (à l'aide d'une lime) le jeu à la coupe de chaque segment si nécessaire :

- . 1er segment - épaisseur 1,5 en partant du haut du piston
jeu à la coupe 0,20 à 0,40
- . 2ème segment - épaisseur 1,75
jeu à la coupe 0,15 à 0,35
- . 3ème segment - épaisseur 3
jeu à la coupe 0,15 à 0,35

- vérifier le jeu des bielles sur les manetons du vilebrequin pour éviter les points durs

Jeu sur les manetons : $0,07\text{mm} \pm 0,01$

Couple de serrage 4mKg + huile moteur

- procédés de contrôle :

Le contrôle pourra être effectué à l'aide des jauges plastiques "perfect Circle plastigage" (Réf. 90045-00).

Les jauges du type PG1 de couleur verte permettent le contrôle des jeux de 0,025 à 0,075 mm, ce contrôle doit être effectué à sec.

- . Plonger un fragment de fil plastique "Perfect Circle" dans de l'eau chaude pour le ramollir, le poser sur chaque maneton ou tourillon à contrôler, suivant l'axe du vilebrequin.
Remonter le chapeau muni de son coussinet et le serrer au couple.
- . Déposer le chapeau et comparer la largeur du fil écrasé avec l'échelle graduée servant d'emballage.

Il sera ensuite indispensable d'enlever les fragments de fil écrasé et d'essuyer de nouveau maneton ou tourillon.

Attention : Il est conseillé de lubrifier les coussinets avec de l'huile.

- vérifier les jeux de fonctionnement pour que le vilebrequin tourne librement sans contrainte.

Jeux aux tourillons $0,07 \pm 0,01$

Pour vérifier le jeu des tourillons, utiliser le même procédé que pour les bielles. (voir page IVa)

Jeu longitudinal du vilebrequin $0,15\text{mm} \pm 0,02$

Couple de serrage des paliers 6 mKg + suif

Couple de serrage latéral du chapeau central 2,5 mKg + CAF Rouge (fournisseur = Général Electric Réf. RTV 116 Q RED FE 149)

- Il est conseillé de huiler tous les coussinets lors du montage.

ATTENTION : Pour le montage des coussinets de bielle, utiliser un demi coussinet rouge et un demi coussinet bleu.

D) Montage du volant moteur allégé et équilibré :

- monter le volant moteur sur le vilebrequin avec des vis neuves de fixation dont le couple de serrage sera de 7 mKg

NOTA : L'ensemble vilebrequin volant moteur doit être parfaitement équilibré et doit tourner sans contrainte.

E) Après le montage de la culasse, refermer le bas moteur avec le carter (7) sans oublier le cloisonnement (6) (schéma de montage page V)

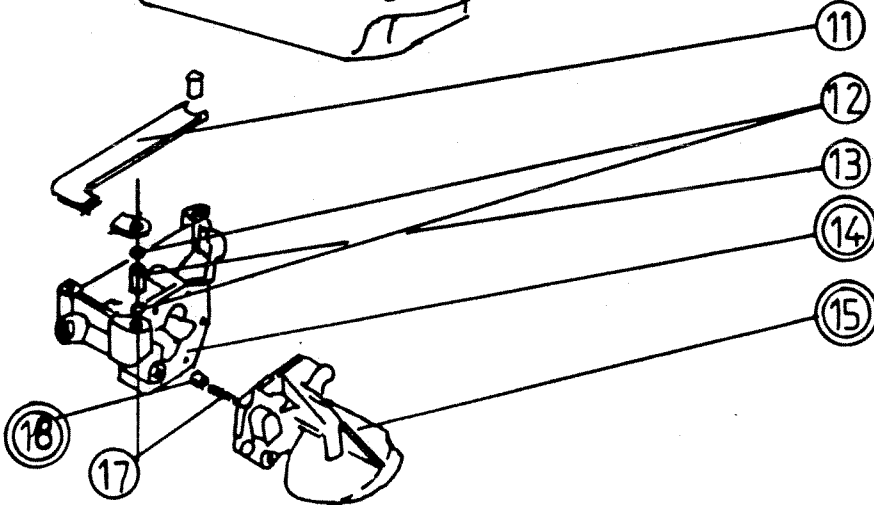
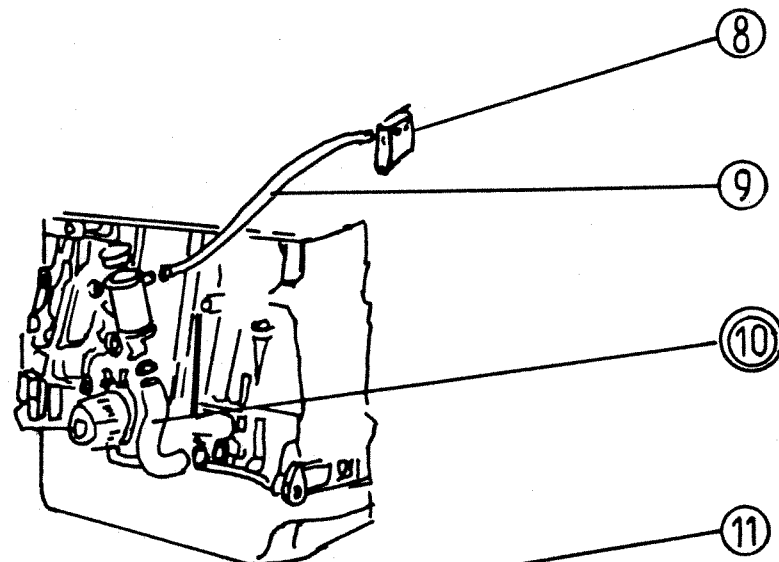
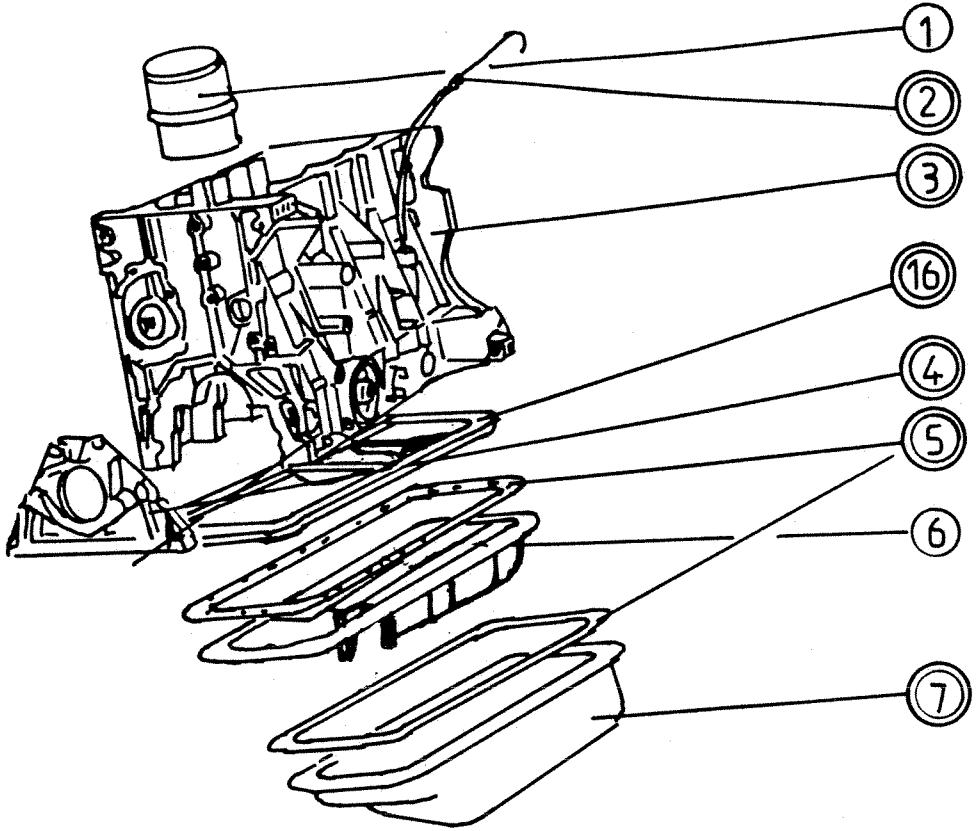
- remettre en place l'entretoise (1)
- monter en place les tôles de carter
- mettre un 2ème joint de série (REF. 030426)
- mettre en place la pompe à huile avec les centreurs, la douille, REF. 16025-04 et les 2 joints toriques REF. 16025-03
- mettre en place la chaîne et ensuite l'entretoise
- METTRE UN JOINT DE SERIE (REF. 030426) (5)
- refermer l'ensemble avec le carter d'huile
- pour le positionnement voir page V
- couple de serrage des vis de carter 1,8 mKg
- il est conseillé de coller les vis à la loctite frein filet normal

- remettre l'entretoise ①
- mettre en place 1 joint torique (REF. 16025-03) sur le bloc avec la douille (REF. 16025-04)
- placer l'entretoise en forme de L
- remettre un joint torique (REF. 16025-03)
- monter la pompe
- mettre un joint de série (REF. 034426)
- monter les tôles de carter anti déjaugeage (2 pièces)
ne pas oublier d'étancher avec de la pâte à joint la jointure des deux pièces
- mettre un nouveau joint de série (REF. 034426)
- refermer l'ensemble avec le carter d'huile

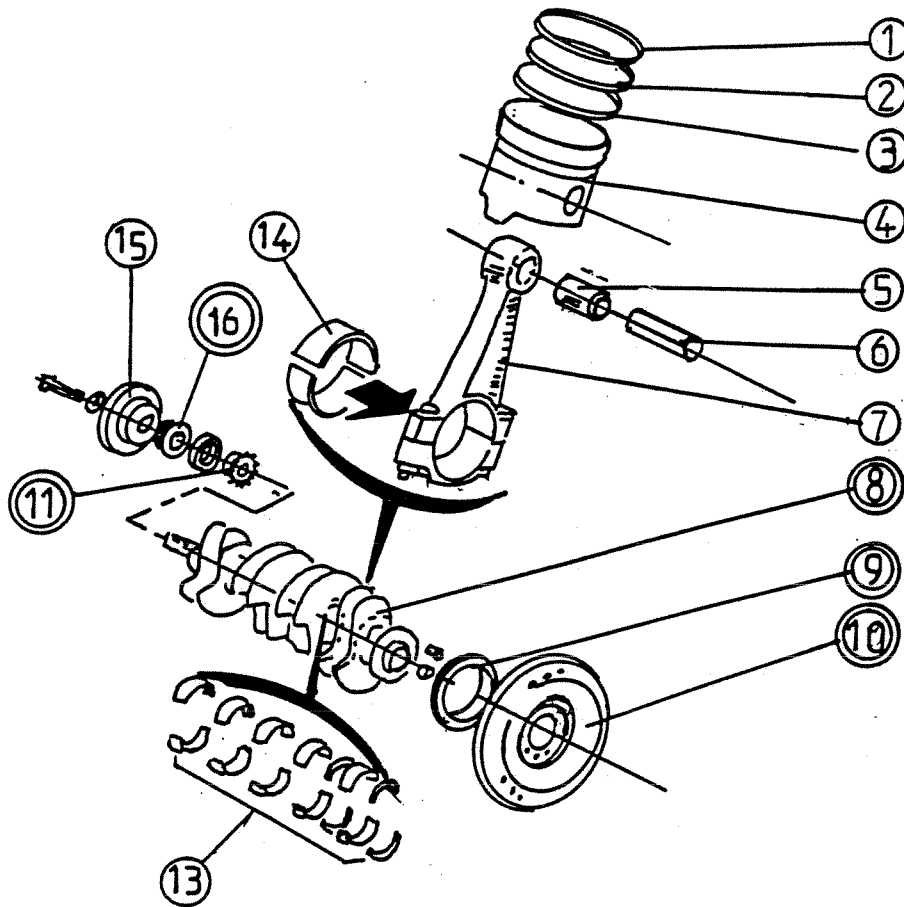
NOTA : - couple de serrage des vis de carter 1,8 mKg

- coller les vis à la loctite frein filet normal

MOTEUR GA 19



Nr	DESIGNATION	REFERENCE	COEF.
1	CHEMISE	19015-00	4
6	CARTER D'HUILE CLOISONNE	19024-00	1
11	ENTRETOISE MODIFIEE	SERIE VOIR PAGE IX	1
12	JOINT TORIQUE	16025-03	2
13	BAGUE	16025-04	1
17	RESSORT	16025-05	1
	KIT POMPE A HUILE	16025-00	1



○ PIECE DE SERIE

Monter les coussinets rainurés (13) sur le bloc

NOTA : Coussinets latéraux de série

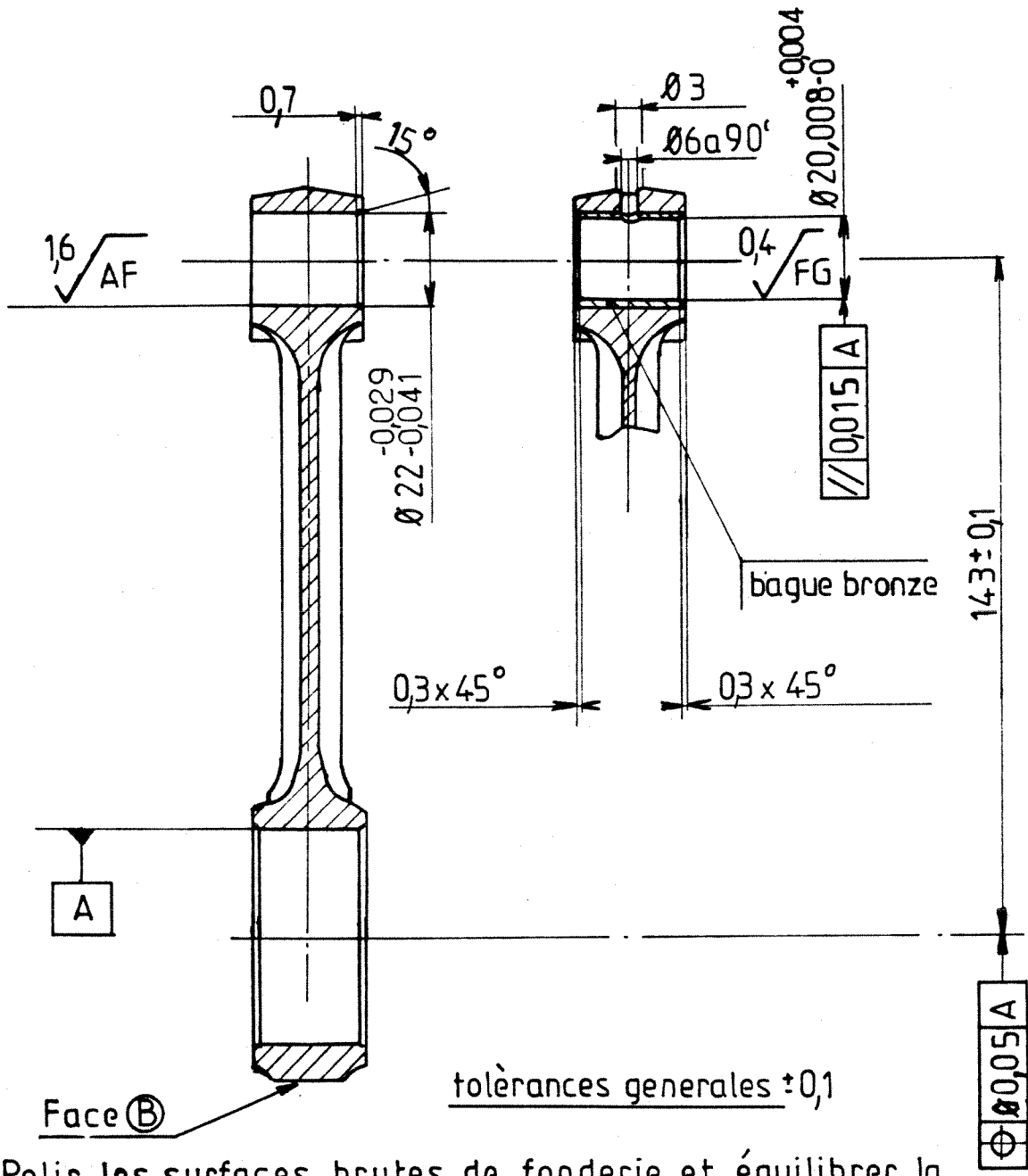
ATTENTION

Pour pouvoir remonter les carters de protection de la courroie de distribution largeur 20 mm, il est nécessaire d'insérer une entretoise

ep. 3 mm (Réf.) entre la poulie (15) et le pignon de distribution (16)

Par la suite, cette entretoise sera intégrée à la poulie

Nr	DESIGNATION	REFERENCE	COEF.
1	SEGMENT RECTANGULAIRE)	16004-02	4
2	SEGMENT BEC D'AILE)		
3	SEGMENT RACLEUR)		
4	PISTON COULE (COMPLET)	19004-00	4
4	PISTON FORGE (COMPLET)	19008-00	4
4	PISTON COULE AVEC AXE + CLIPS SANS SEGMENT	19004-01	4
4	PISTON FORGE AVEC AXE + CLIPS SANS SEGMENT	19008-01	4
4	PISTON MALHE AVEC SEGMENTS	19028-00	4
5	BAGUE BRONZE	16009-00	4
6	AXE DE PISTON	16004-03	4
7	BIELLE BAGUEE	19014-00	4
13	1/2 COUSSINETS RAINURES)	19032-00	5
13a	1/2 COUSSINETS LISSES)		JEU
14	1/2 COUSSINET DE BIELLE	19033-00	8
15	POULIE DE VILEBREQUIN POUR COURROIE DISTRIBUTION LARGEUR 17	16011-00	1
	POULIE DE VILEBREQUIN POUR COURROIE DISTRIBUTION LARGEUR 20		1



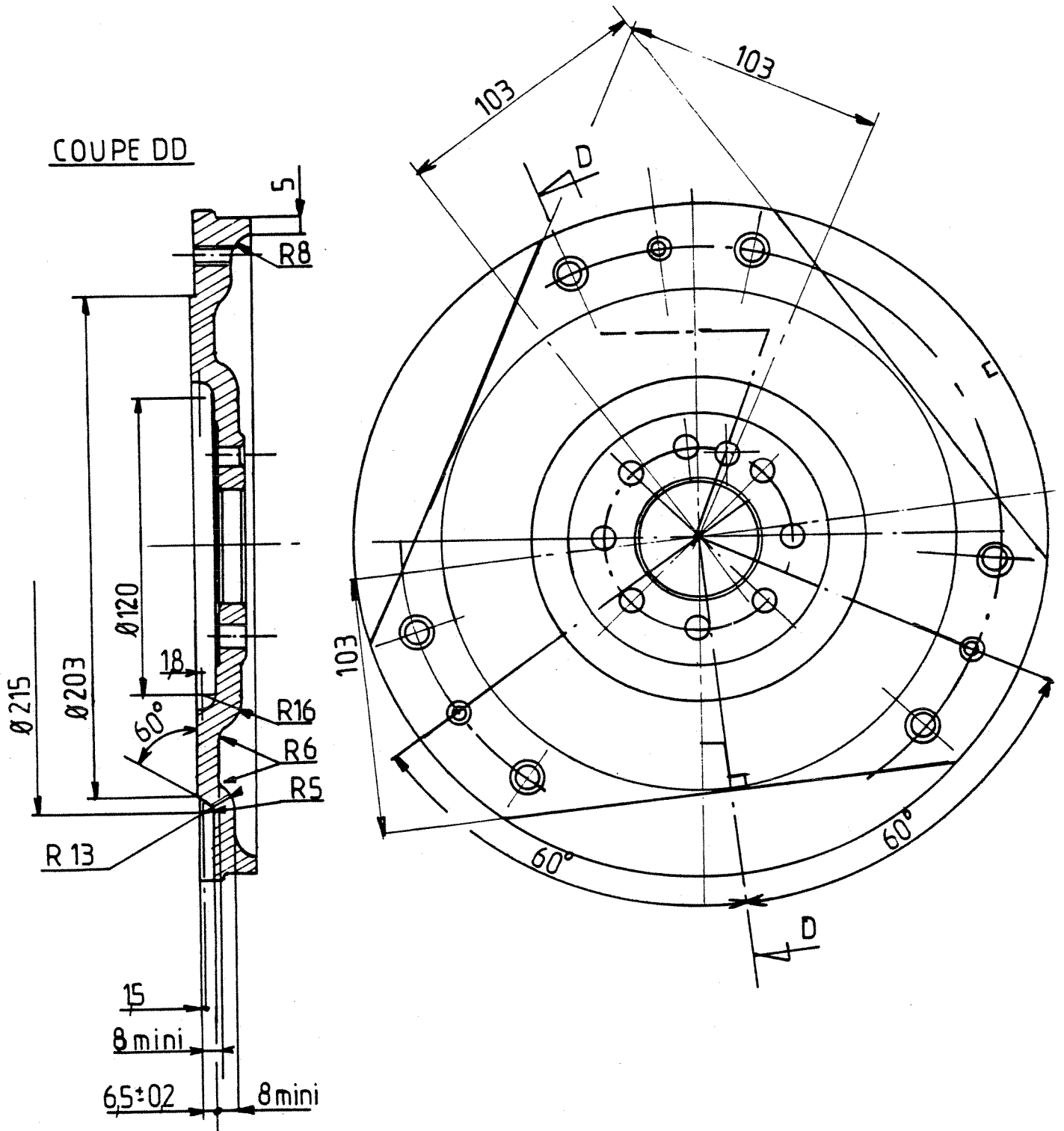
Polir les surfaces brutes de fonderie et équilibrer la bielle par la face B

NOTA : après usinage du $\varnothing 22 \begin{matrix} -0,029 \\ -0,041 \end{matrix}$, emmancher la bague bronze ensuite aléser au $\varnothing 20,008 \begin{matrix} +0,004 \\ +0 \end{matrix}$

cette opération est particulièrement délicate et devra être réalisée avec le plus grand soin

ATTENTION : masse de la bielle homologuée avec vis et coussinets
721g mini

VOLANT MOTEUR ALLEGE	GA 19
----------------------	-------

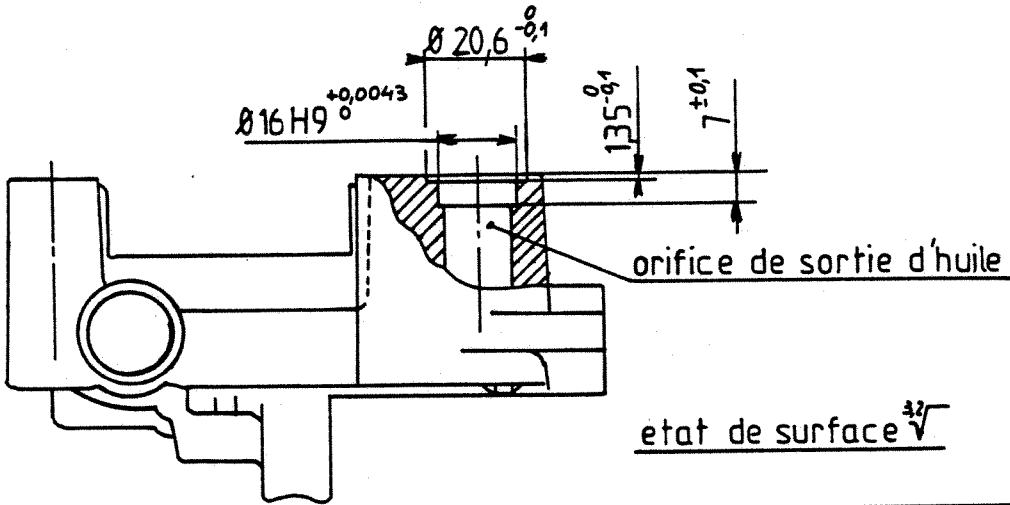


POIDS D'HOMOLOGATION AVEC COURONNE DE DEMARREUR

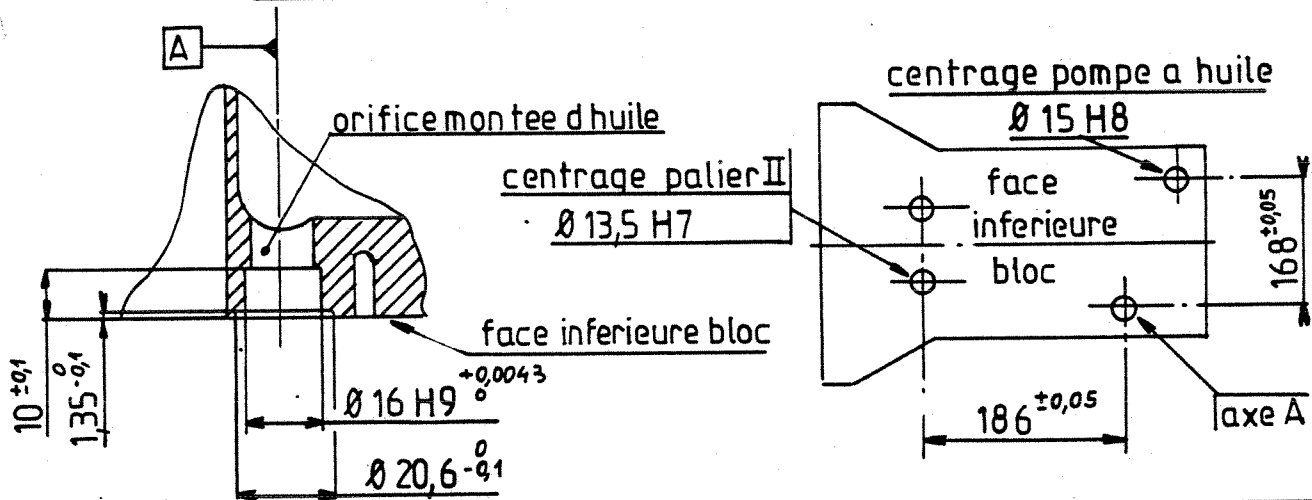
A RESPECTER 5253 g

REPRISE CORPS DE POMPE | GA 19

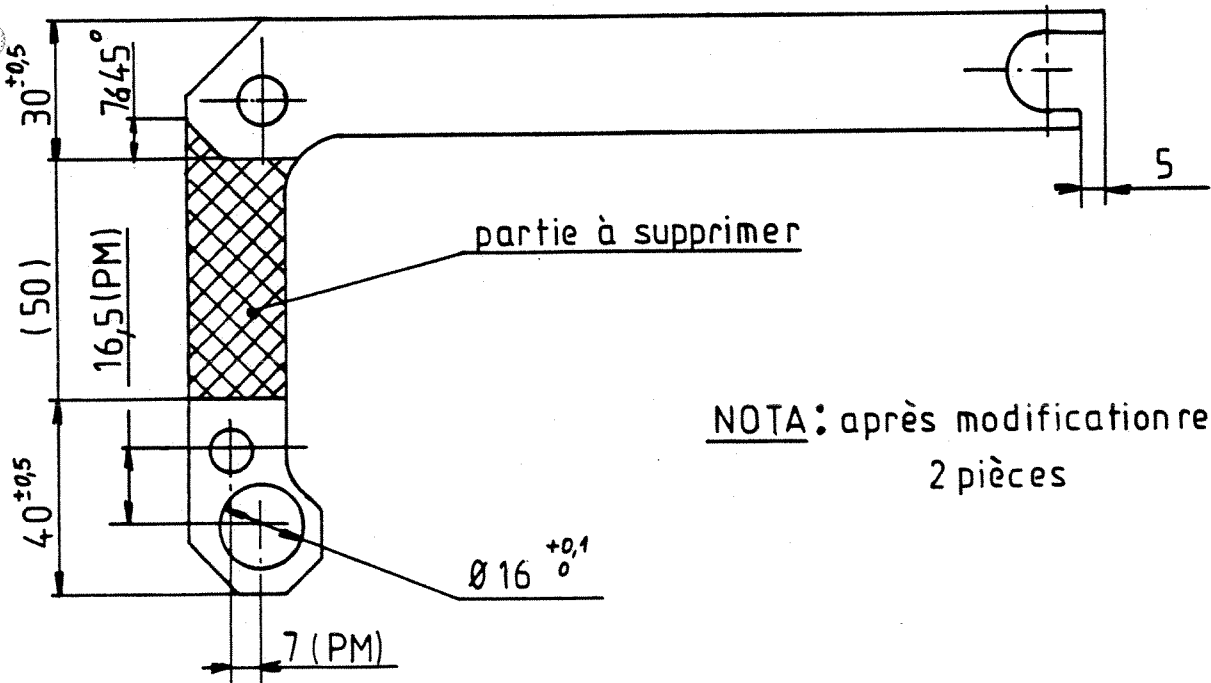
10/87



REPRISE ORIFICE DE MONTEE D' HUILE SUR BLOC | GA



MODIFICATION ENTRETOISE POMPE A HUILE | GA



NOTA: après modification reste 2 pièces

II

MONTAGE CULASSE	1,9L Groupe A
-----------------	---------------

I - PREPARATION DE LA CULASSE

Deux solutions :

- Acheter une culasse Gr.A prête au montage
- Modifier une culasse de série pour le Gr.A (Voir page XI, XIa, XIb)

Vérifier le passage des cames dans la culasse (levée de cames importante).

Vérifier l'étanchéité des soupapes (effectuer un rodage des sièges de soupape si nécessaire).

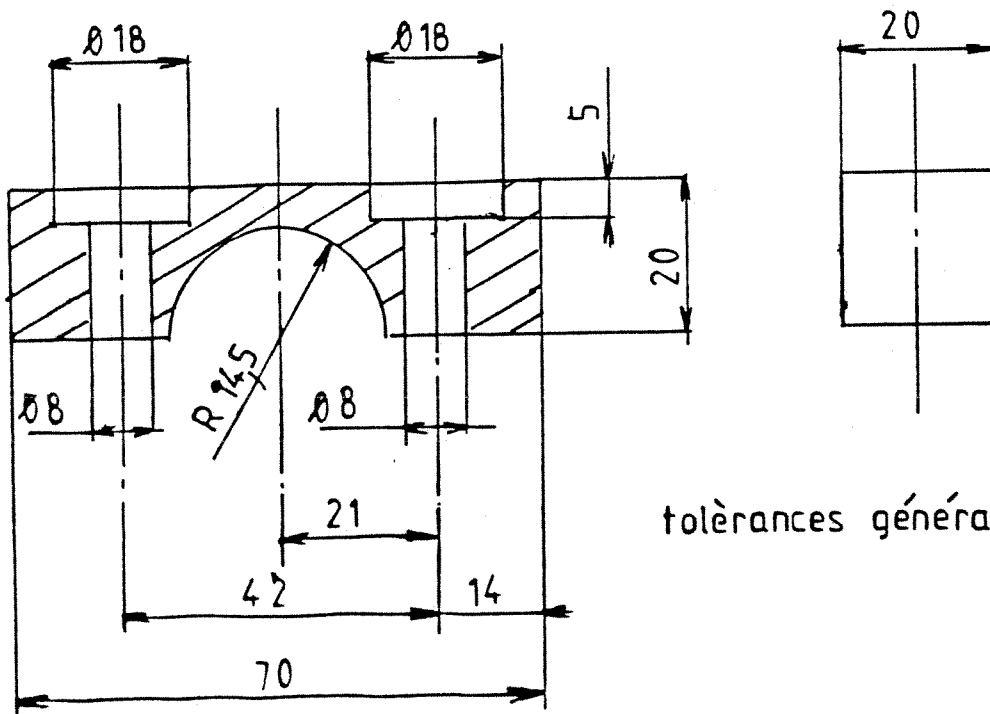
Volume de chambre de combustion à obtenir : $31,5 \begin{matrix} + 0,5 \\ 0 \end{matrix} \text{ cm}^3$

Rapport volumétrique 11,5 maxi

- Pour le montage des pistons MAHLE à tête creuse voir page Xb

II - MONTAGE

- pour éviter tout grippage, il est préférable d'effectuer un montage à blanc de l'arbre à cames et de vérifier qu'il tourne sans serrage.
- il est impératif de réaliser 2 paliers spéciaux pour faciliter le montage de l'arbre à cames.



tolérances générales $\pm 0,1$

CALAGE DE L'ARBRE A CAMES	1,9 Groupe A
---------------------------	--------------

Matériel nécessaire au calage :

- . 1 disque gradué en degrés
 - . 1 comparateur avec rallonge de touche
 - . 1 support de comparateur
- Rechercher le PMH sur le 1er cylindre à l'aide d'un comparateur.
 - Règler les soupapes avec un jeu théorique de 0,20 à l'admission
0,25 à l'échappement
 - 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 moins jeu réel d'ouverture de la soupape d'admission ; et relever sur le disque, la valeur indiquée en AOA
 - Mettre le palpeur sur la soupape échappement et tourner le vilebrequin jusqu'à 1mm moins jeu réel de la fermeture de la soupape d'échappement, lire alors la valeur en RFE.
 - Comparer les valeurs d'AOA et de RFE, le meilleur calage étant celui pour lequel on a 2° de plus en valeur d'AOA par rapport à RFE.
 - Si la valeur de 2° n'est pas obtenue, modifier légèrement la position de la poulie de distribution sur l'arbre à cames et repeter les manipulations ci-dessus jusqu'à obtenir cette valeur de 2° qui peut être obtenue soit en tournant la poulie sur elle-même par l'intermédiaire des cinq petits trous, soit par le jeu de la rainure de clavette de l'arbre à cames pour avoir de l'avance ou du retard.
 - Tableau des angles de calage

AOA	33,6°	AOE	61,6°
RFA	59,4°	RFE	31,4°
ECART SOMMETS 104°			

c) couple de serrage des paliers d'arbre à cames 1,5 mKg impératif

d) vérifier l'empilage des ressorts de soupapes.

il est possible de mettre des cales (non fournies) sous les coupelles inférieures de façon à respecter une garde de 2,3mm entre la position pleine ouverture de la soupape et la position spires jointives du ressort.

e) Jeu de fonctionnement aux soupapes (voir page XII)

. ECH. $E = 0,25$ mm

. ADM. $E = 0,20$ mm

Le jeu fonctionnel E s'obtient en rectifiant la face d'appui B

pour information : $A = \text{cote d'ébauche} = 3,45 + \begin{matrix} 0,1 \\ 0 \end{matrix}$

f) Contrôle de la garde entre soupapes et pistons en effectuant un montage à blanc de la culasse (Arbre à cames correctement calé)

. ADM = 2,7 mm

. ECH = 3,2 mm

- Placer deux boules de pâte à modeler sur le haut de chaque piston

- Effectuer le montage de la culasse avec un joint déjà utilisé

- Effectuer deux tours de vilebrequin

- Déculasser et relever la garde réelle

- Utiliser un joint neuf pour le montage définitif

III - SERRAGE DU JOINT DE CULASSE

(Voir page XII)

IV - CALAGE DE L'ARBRE A CAMES

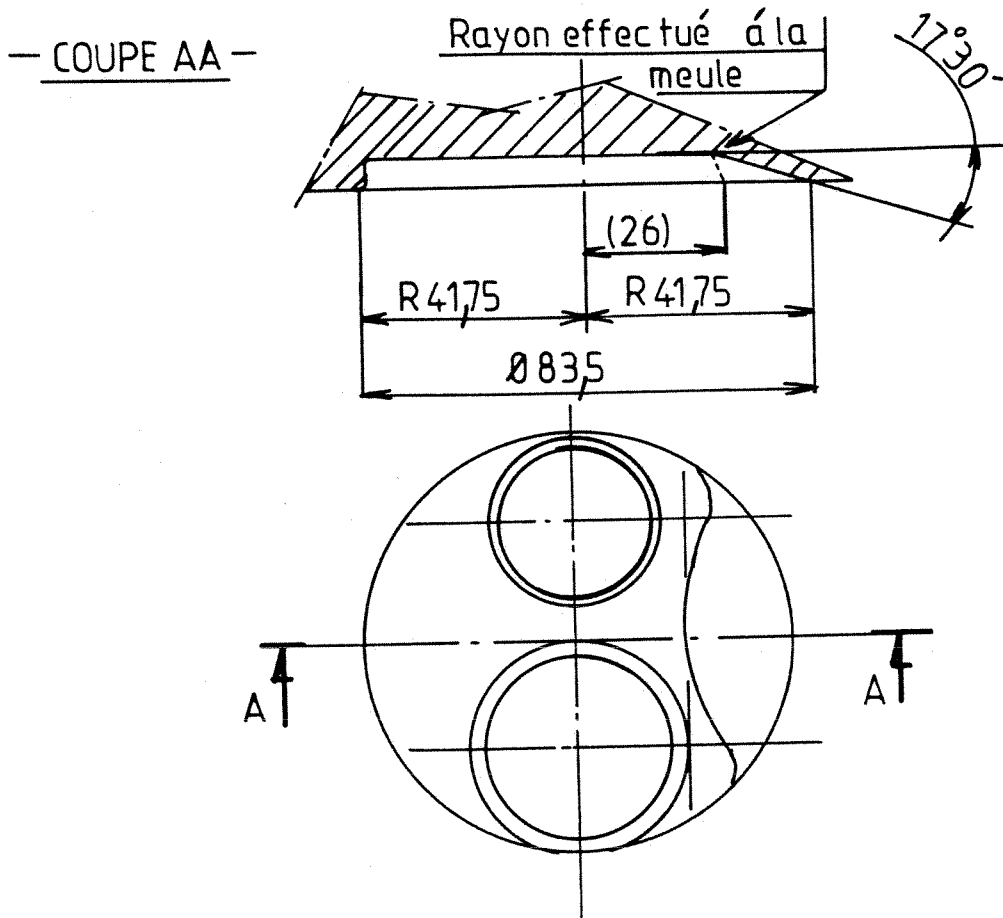
(Voir page XIII)

MONTAGE DES PISTONS MAHLE A TETE CREUSE

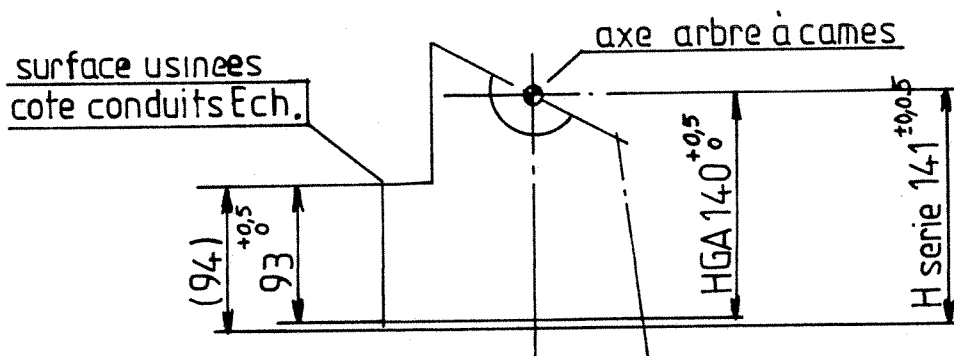
Référence PEUGEOT TALBOT SPORT : 19038-00

ATTENTION : Il est impératif de retoucher les culasses PEUGEOT TALBOT SPORT 1900 Gr.A Référence 19006-00 comme suit :

Volume de chambre initial = 31,5 cm³ (46 cm³)
Volume du creux/tête de piston = X
Volume de chambre à réaliser = 31,5 cm³ - X (par surfaçage du plan de joint.)
Rapport volumétrique = 11,5 maxi ^{culasse}



MODIFICATION DE LA HAUTEUR DE CULASSE

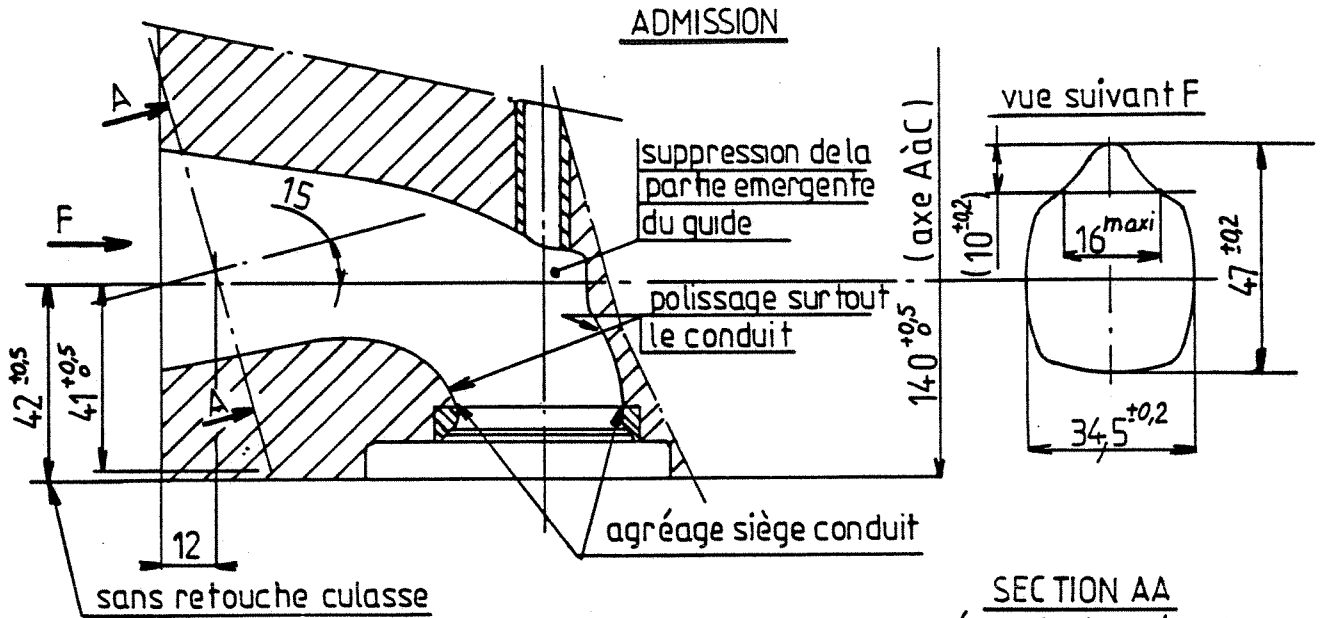


1°) MODIFIER LA CHAMBRE SUIVANT SCHEMA ET MESURER ENSUITE
LE VOLUME DE CHAMBRE

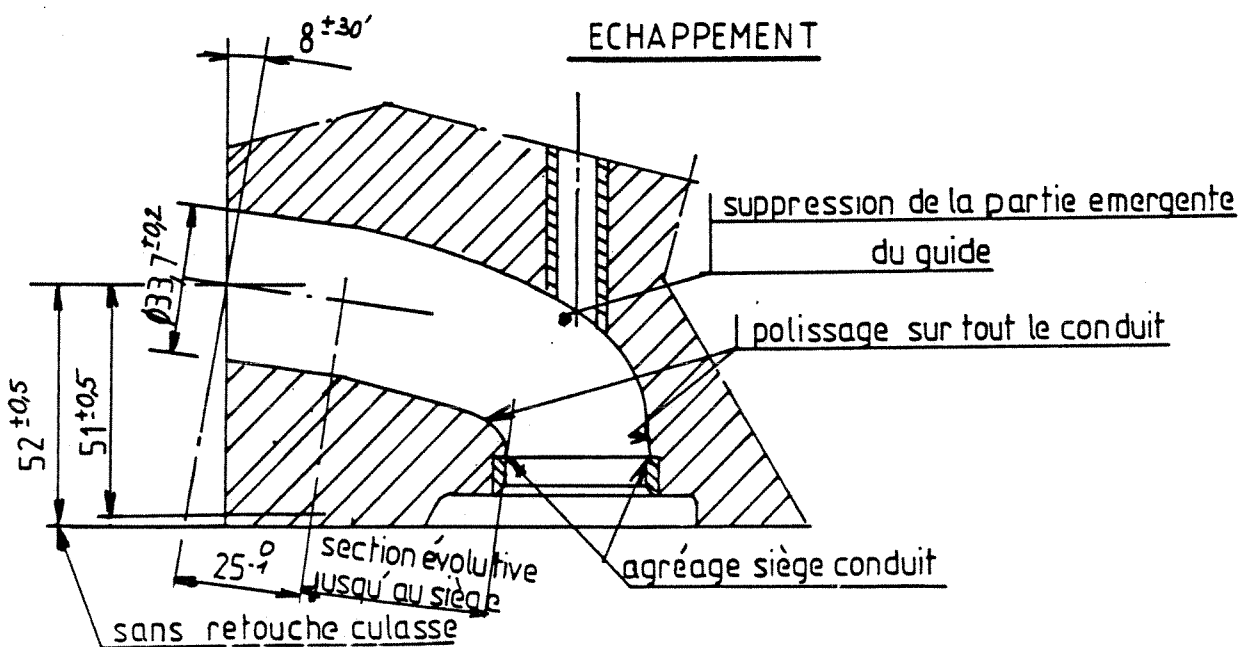
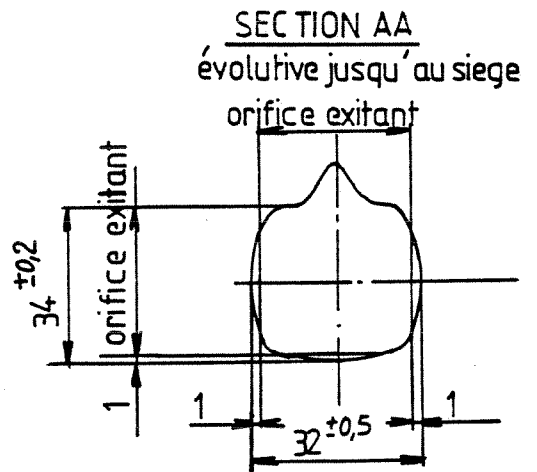
2°) RECTIFIER LE PLAN DE JOINT POUR OBTENIR LE VOLUME DE
CHAMBRE DE $31,5^{+0,5}_0$ cm³ PAR LA HAUTEUR DE CULASSE

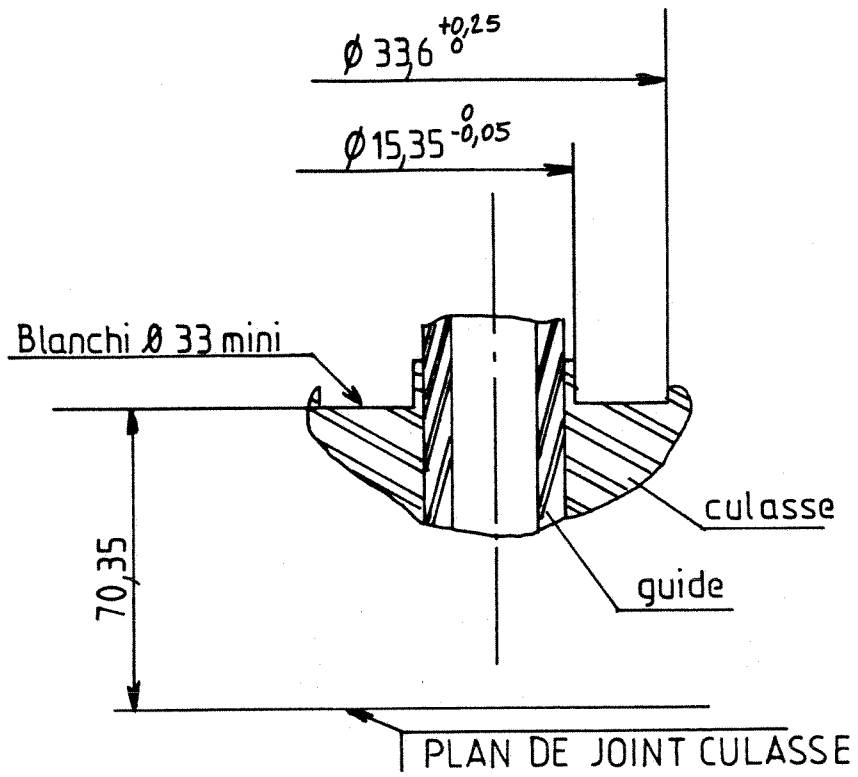
3°) S'APPROCHER LE PLUS PRES POSSIBLE DU VOLUME 31,5 cm³
QUI DONNERA LE MEILLEUR RAPPORT VOLUMETRIQUE (RAPPORT
SOUHAITE 11,5)

S'ASSURER QUE LES 4 VOLUMES SOIENT IDENTIQUES

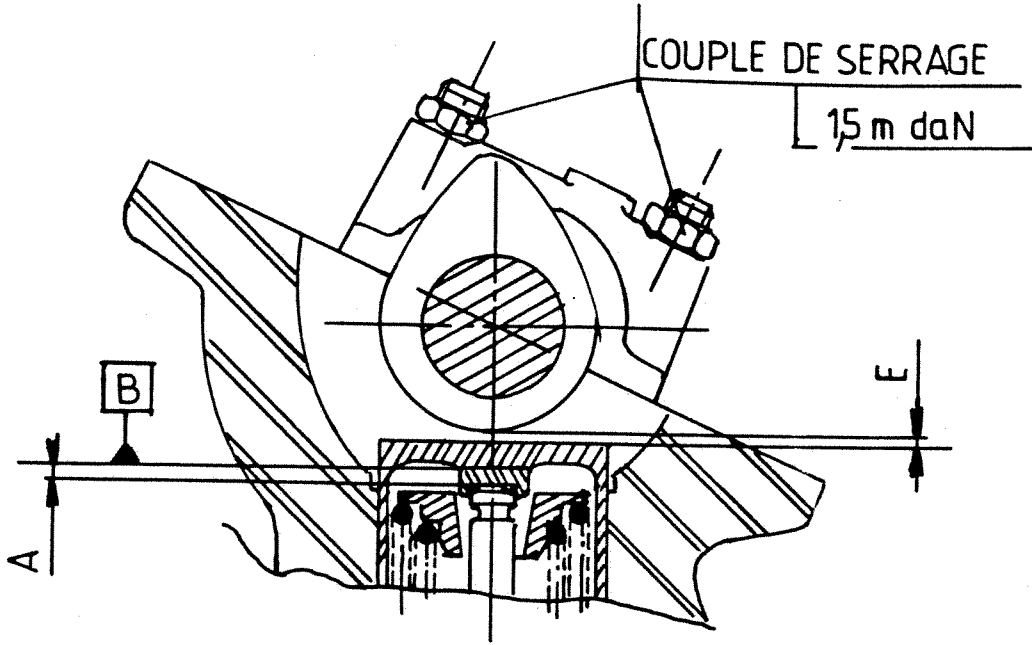


LE POLISSAGE DES CONDUITS DOIT ETRE PARTICULIEREMENT SOIGNE AFIN D'EVITER LES TURBULENCES.
(EVITER LES ONDULATIONS)

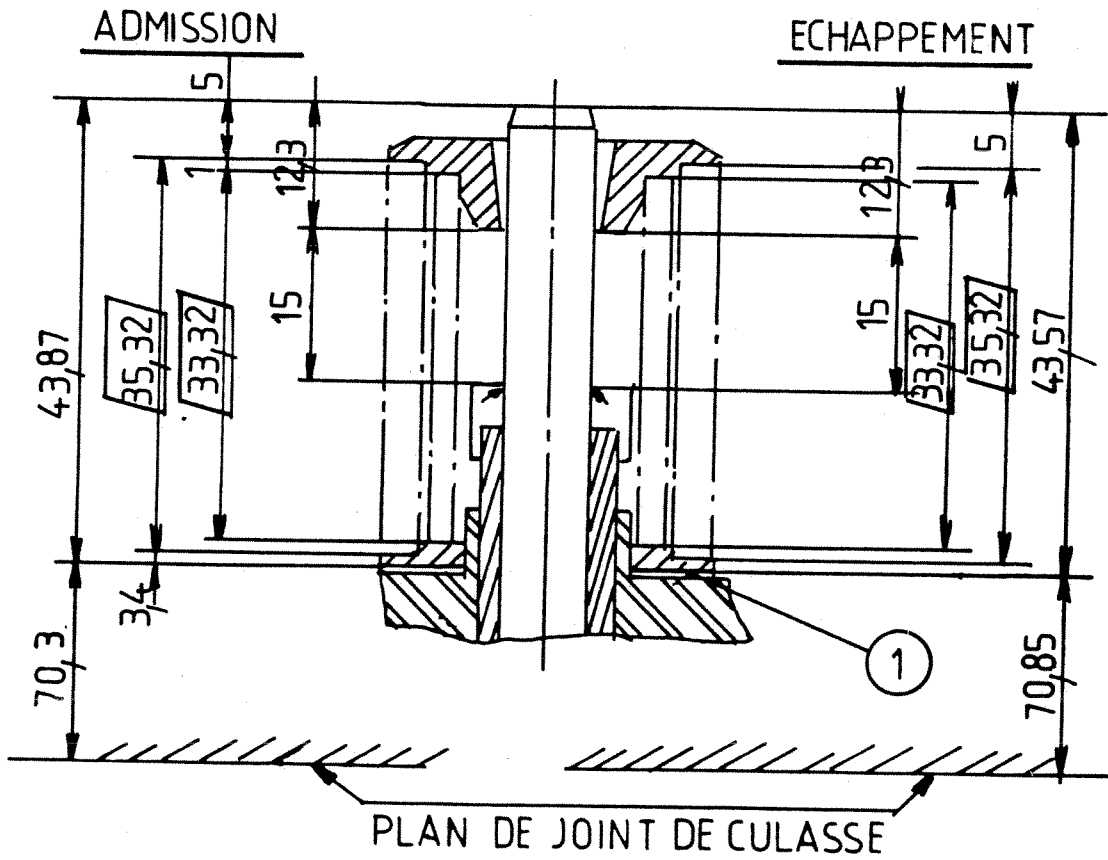




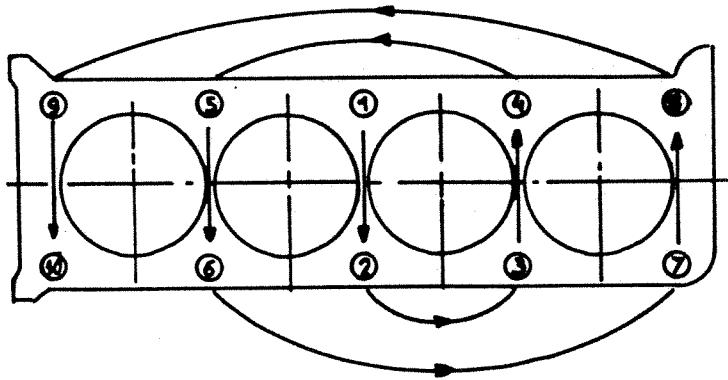
NOTA: RETOUCHE VALABLE SEULEMENT POUR
LES DOUBLES RESSORTS



EMPILAGE RESSORTS DE SOUPAPES



Cotes encadrées à respecter



SERRAGE DE LA CULASSE

- SUIVRE L'ORDRE DE SERRAGE SUIVANT LE SCHEMA
- DONNER TROIS COUPS DE POINTEAU SUR LA FACE DES RONDELLES DES VIS DE CULASSE (FACES EN CONTACT AVEC LA CULASSE)
- SUIFER LES VIS ET TETES DE VIS
- SERRER DANS L'ORDRE HABITUEL A 2 mKg, 4 mKg, 6mKg
- DESSERRER CHAQUE VIS ET LES RESSERRER A 8 mKg
- FAIRE CHAUFFER LE MOTEUR (ATTENDRE 2 DECLENCHEMENTS DU VENTILATEUR)
- ATTENDRE QU'IL SOIT FROID
- DESSERRER ET RESSERRER CHAQUE VIS DANS L'ORDRE HABITUEL A 8 mKg
- SI JOINT CURTY METALLIQUE SILICONE SERRER LES QUATRE VIS D'EXTREMITE A 7 mKg (Type 205 TURBO 16 - Réf. 19016-00)

ATTENTION : LE SUIF NE POURRA ETRE SUBSTITUE PAR UN AUTRE LUBRIFIANT

DISTRIBUTION ET CULASSE

I - COURROIES : 2 possibilités

1°) Courroie largeur 17 - référence 19009-00

Devra être changée à chaque course par sécurité
(voir page XVa)

2°) Courroie largeur 20 - référence 16007-22

Améliore très nettement la fiabilité (voir page XVc)

Montage identique à la série , ne pas oublier les entretoises
qui s'intercalent entre le bloc et le galet tendeur

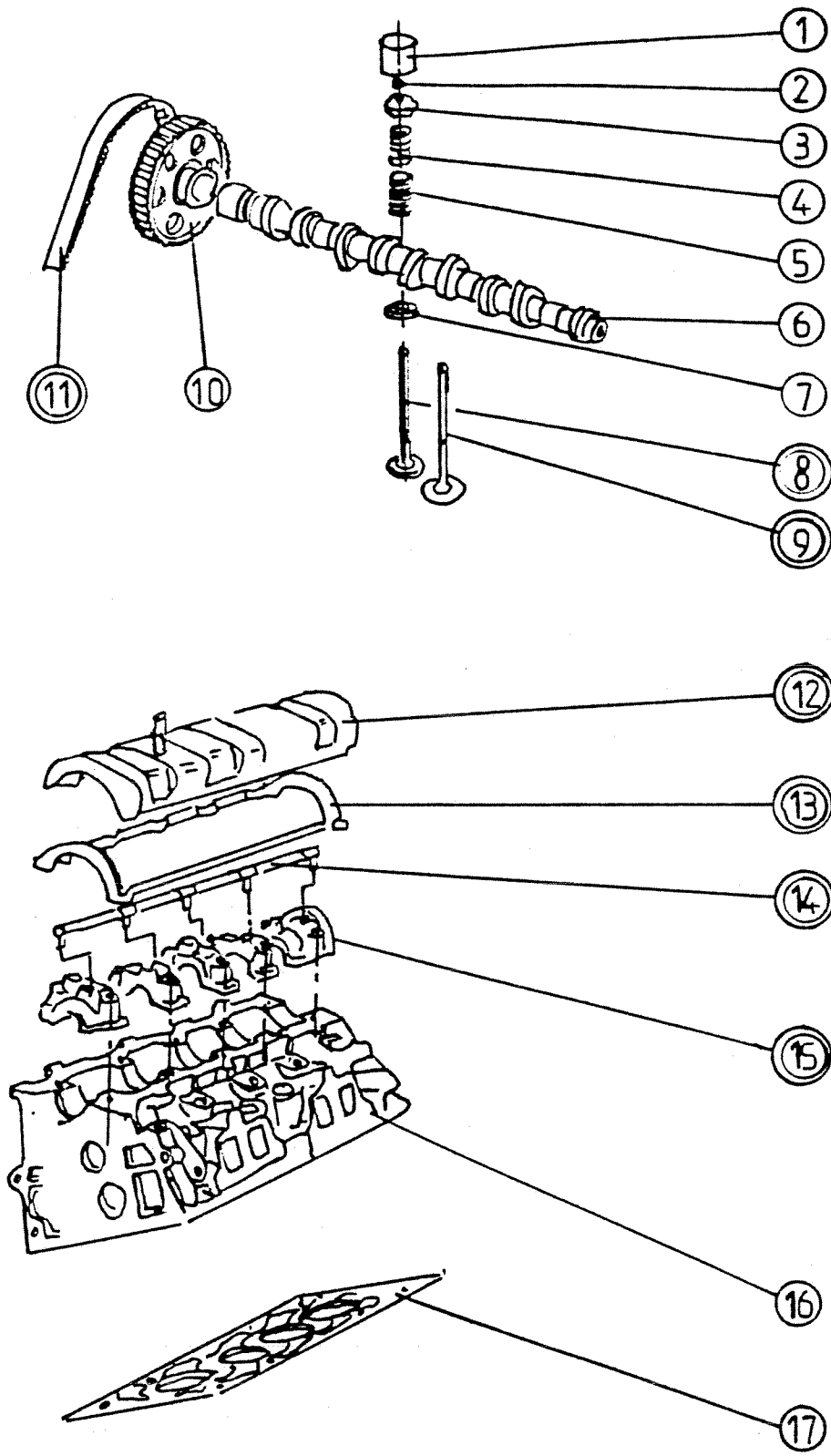
**ATTENTION : Monter la courroie dans le sens de marche suivant
la flèche gravée sur celle-ci**

Pour le montage des carters de protection de la courroie
(voir page VI)

II - MONTAGE CULASSE :

(voir page XVa)

DISTRIBUTION ET CULASSE	GA 19
----------------------------	-------

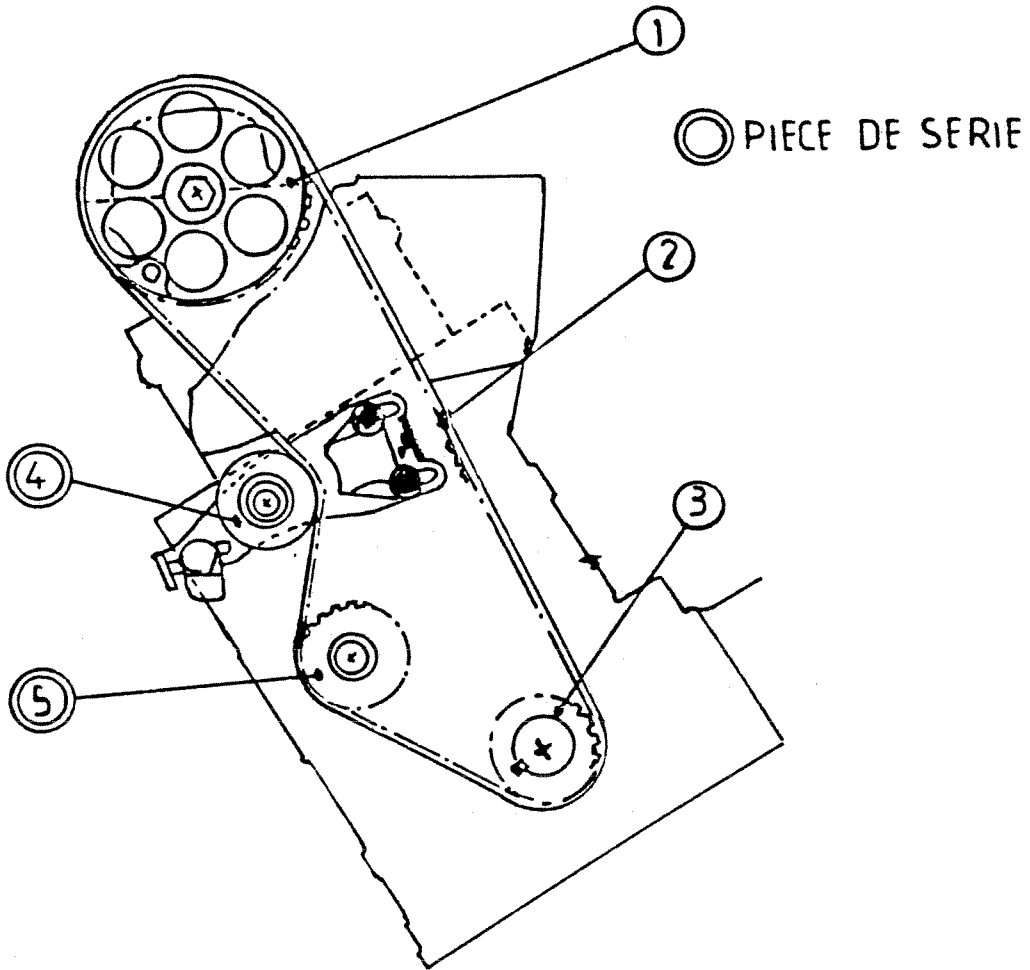


○ PIECE DE SERIE

N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
1	POUSSOIR	16010-00	4
2	PASTILLE DE REGLAGE	16006-09	4
3	COUPELLE SUPERIEURE	19006-06	4
4	RESSORT INTERIEUR	19006-04	4
5	RESSORT EXTERIEUR	19006-05	4
6	ARBRE A CAMES Gr. A	19003-00	1
7	COUPELLE INFERIEURE	19006-07	4
8	SOUPAPE ADM.	19006-02	4
9	SOUPAPE ECH.	19006-03	4
10	POULIE DE DISTRIBUTION	16007-00	4
11	COURROIE DE DISTRIBUTION Lg 17	19009-00	1
16	CULASSE	19006-01	1
	CULASSE ASSEMBLEE	19006-00	1
17	JOINT DE CULASSE	16016-00	1
17	JOINT DE CULASSE TYPE 205 T 16	19016-00	1

DISTRIBUITION	GA 19
COURROIE LG 20 _{mm}	

01/88



N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
1	PIGNON ARBRES A CAMES	16007-21	1
2	COURROIE Lg 20	16007-22	1
3	PIGNON VILEBREQUIN	16007-23	1
4	GALET TENDEUR	SERIE	
	POULIE D'ALTERNATEUR	16007-24	1
	GOUJON FIXATION GALET	16007-25	2
	ENTRETOISE ENTRE GALET ET BLOC SUR GOUJON	16007-26	2
	ENTRETOISE	16007-27	1

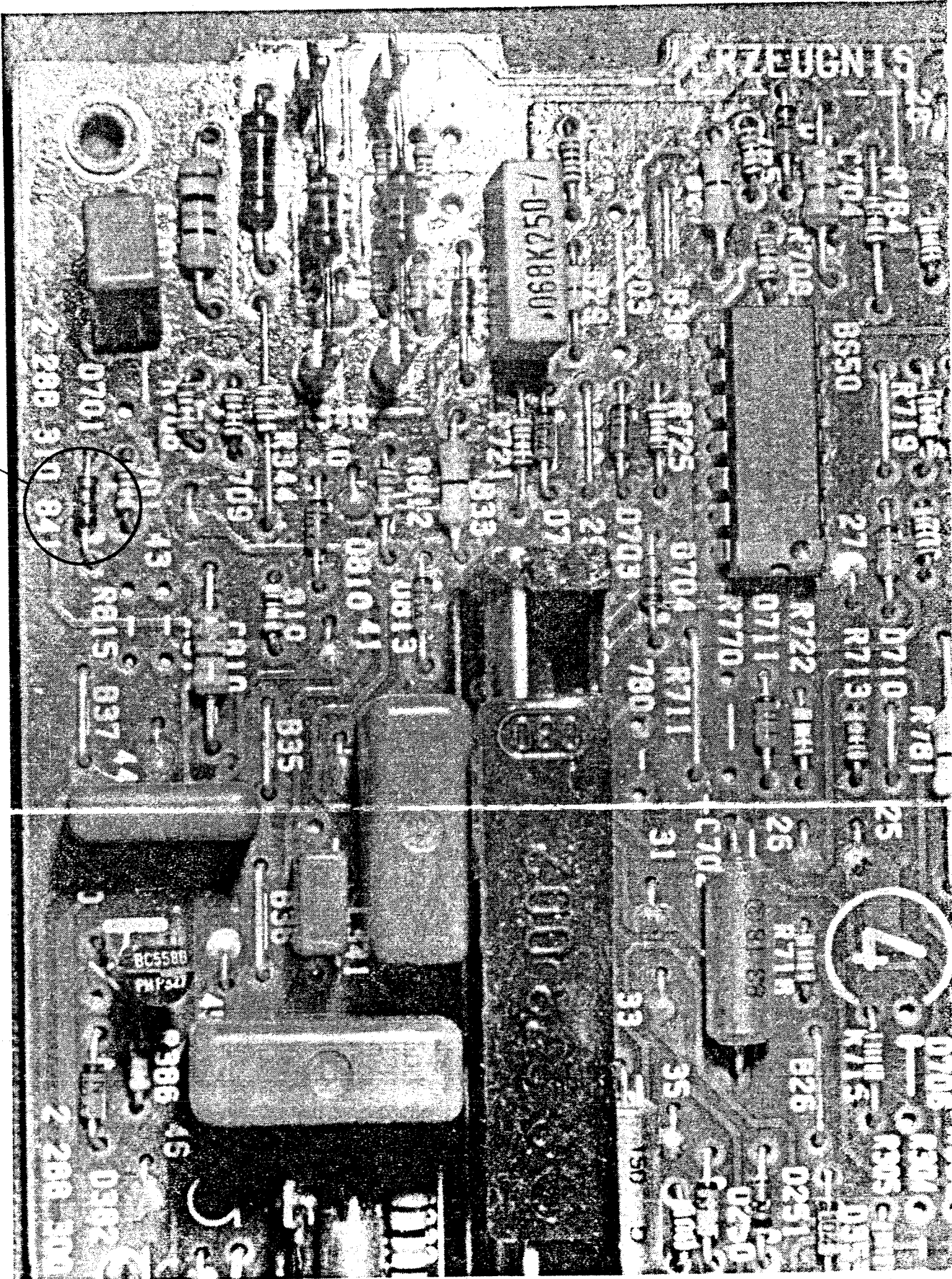
ENVIRONNEMENT MOTEUR	1,9L Groupe A
----------------------	---------------

- I - Modifier le collecteur d'admission suivant la page XVII et le collecteur d'échappement (voir page XXIV)
- le raccordement entre les conduits doit être particulièrement soigné pour éviter les turbulences qui auraient une influence nefaste sur le remplissage des cylindres donc sur la puissance du moteur.
- II - Le débitmètre sera modifié suivant la page XXVIA et XXVIB avec soin
- III - Supprimer le limiteur de régime dans le calculateur

Coupure se situant dans le calculateur

- déposer le calculateur d'injection
- écarter les six pattes métalliques du couvercle du calculateur
- ATTENTION : ces pattes sont fragiles
- retirer le couvercle du calculateur
- dévisser la vis cruciforme reliant la platine électronique et la base (en plastique) du calculateur
- démonter la patte métallique de fixation correspondante en faisant :
- ATTENTION : à l'entretoise en mica
- dégager la platine électronique des 5 supports plastiques
- déposer la platine électronique
- à l'aide d'une pince coupante en faisant attention de ne pas endommager d'autres composants du calculateur, supprimer la diode D 701 qui commande le circuit de coupure (décélération et limiteur de régime) (voir position D 701 page XVIa)
- reposer la platine électronique
- reposer l'entretoise en mica sous la patte d'aluminium de fixation de la platine
- reposer la patte de fixation et la vis cruciforme.

ATTENTION : Seul le boîtier électronique d'injection de série (Réf. BOSCH 0280000359) sera utilisé.



3701

4

- reposer le couvercle du calculateur et resserrer les pattes du couvercle
- reposer et rebrancher le calculateur

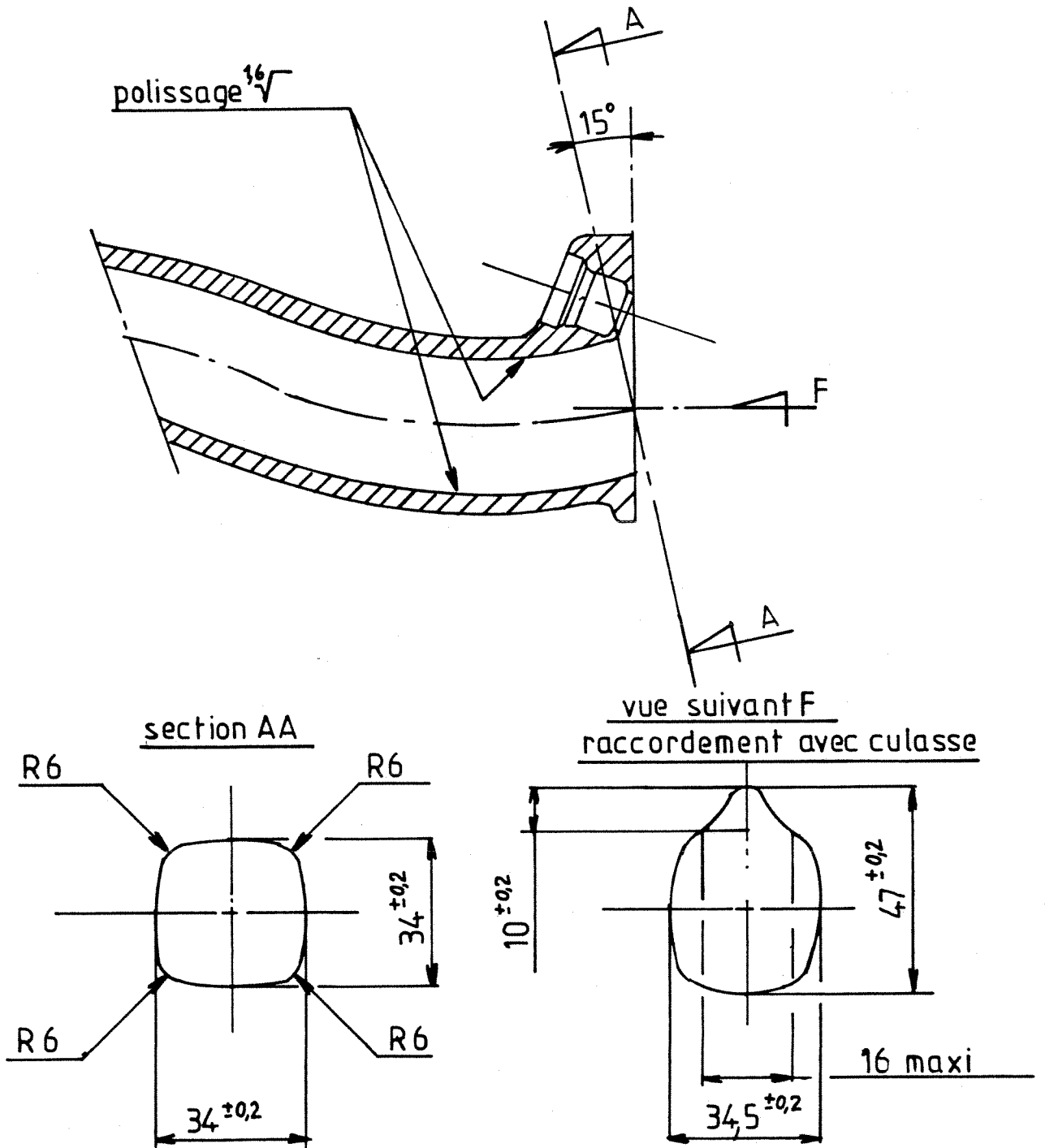
ATTENTION : Toutes ces opérations doivent être faites avec le plus grand soin. En effet la détérioration d'un composant suffit à altérer tout le fonctionnement du calculateur.

- si le calculateur a été endommagé, le remplacer par un calculateur neuf.

IV - Les injecteurs (REF. 19019-00) se montent en lieu et place.

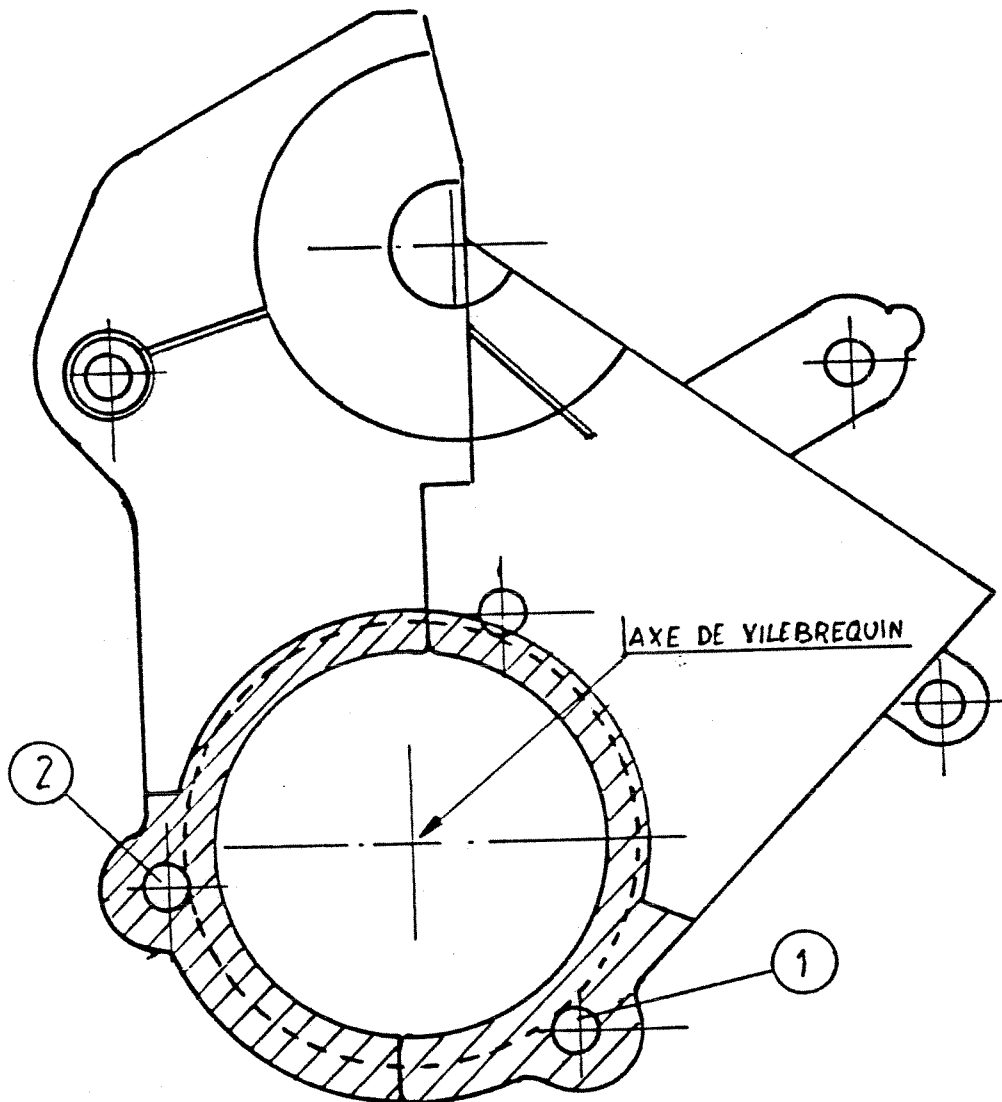
V - La bobine d'allumage et le module seront déplacés derrière le phare gauche avec le support.

VI - Modification des carters de protection de la courroie de distribution (voir pages XX et XXII).

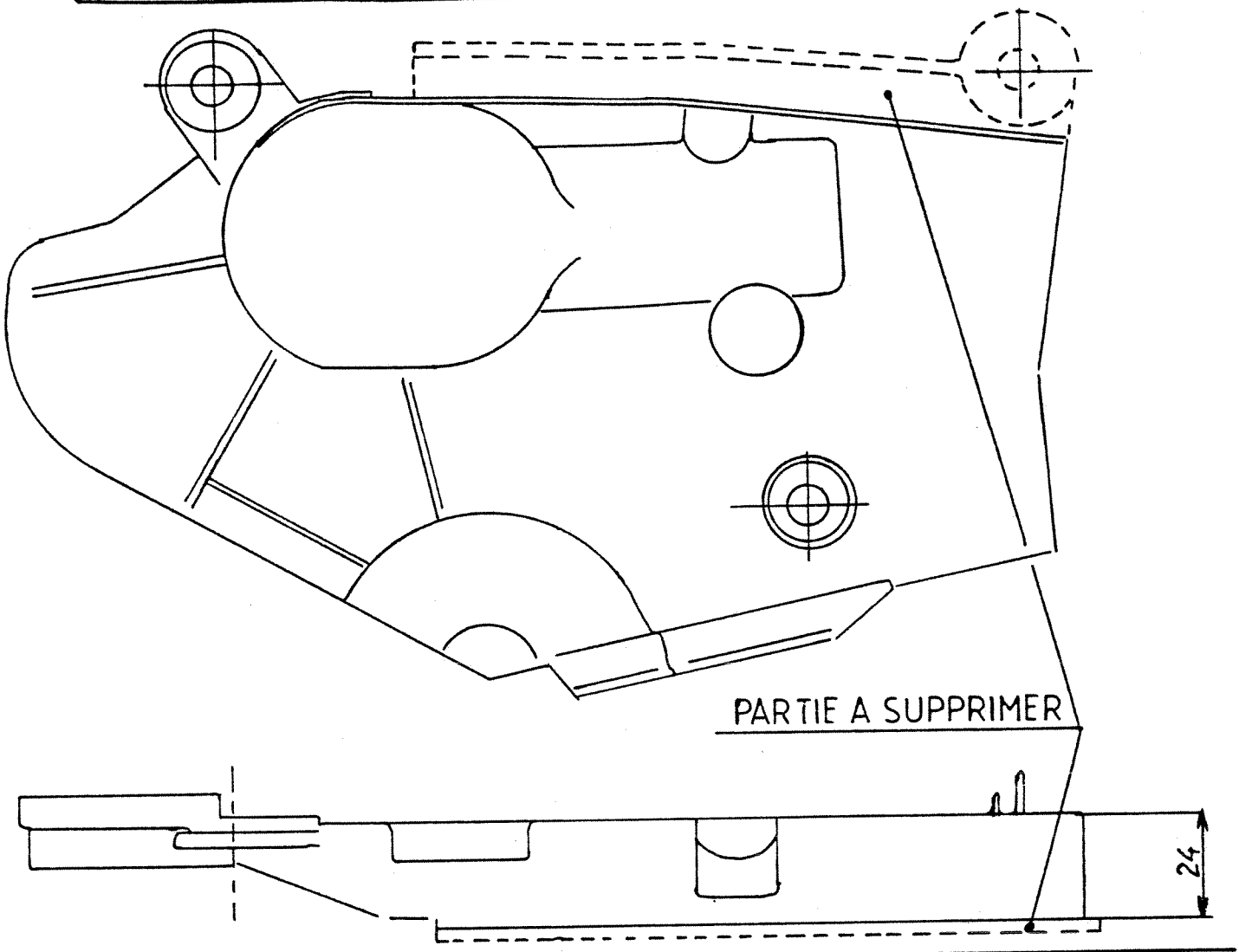


poursuivre la section AA dans le conduit jusqu'à la limite d'accessibilité en suivant l'évolution de l'agrandissement progressif

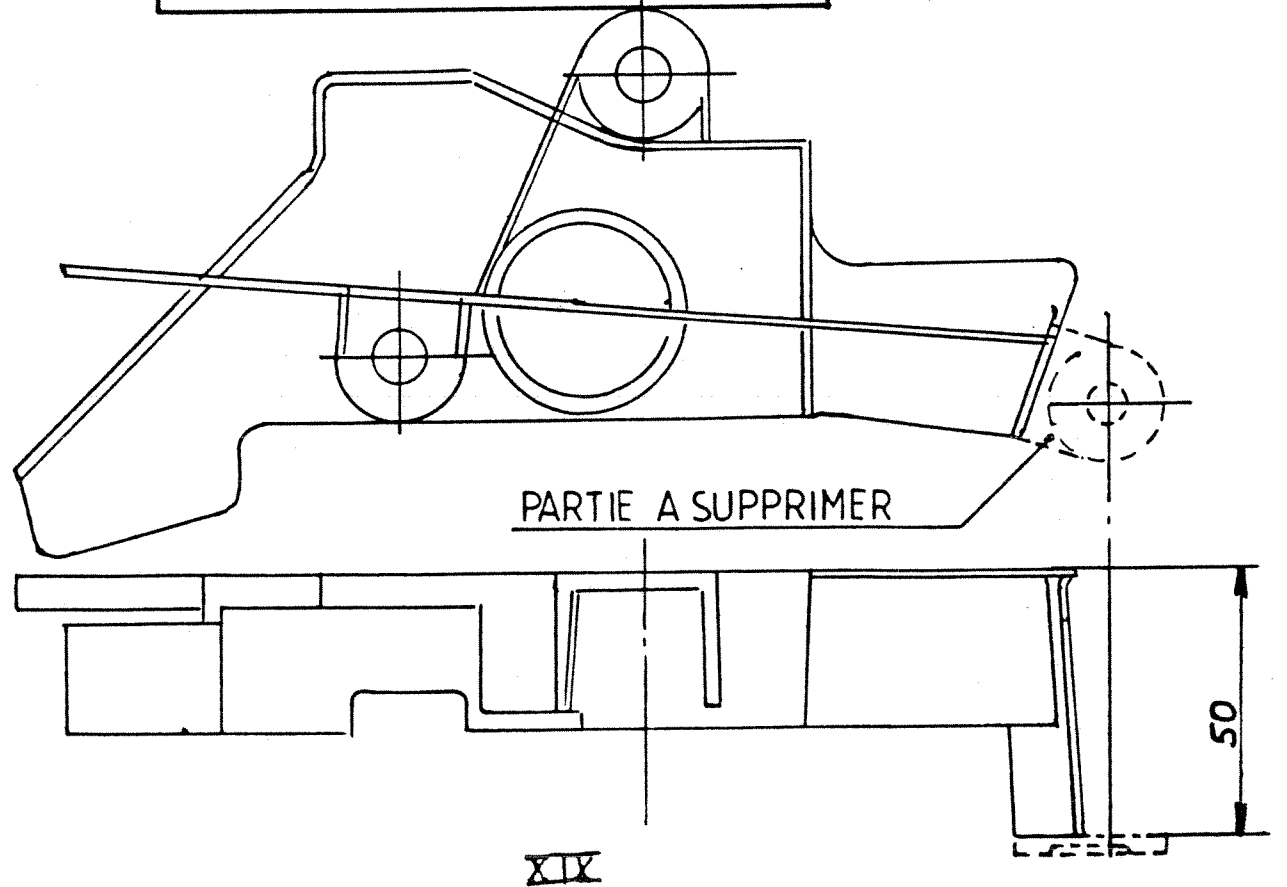
MODIFICATION DES CARTERS INFERIEURS DE PROTECTION DE LA COURROIE DE DISTRIBUTION	GA19
--	------

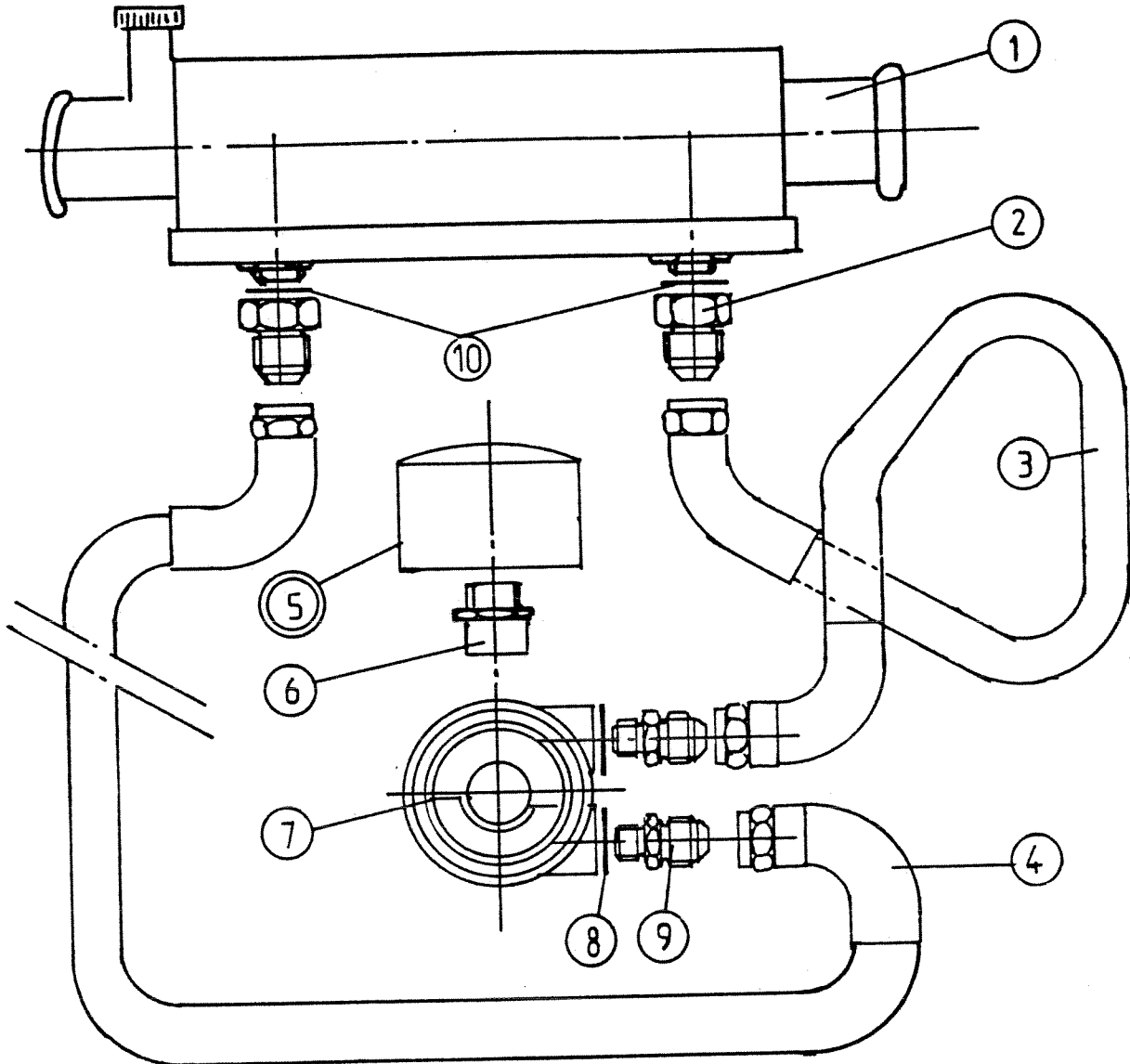


- 1°) SUPPRIMER LES VIS DE FIXATION QUI FIXENT LE CARTER EN (1) ET (2)
- 2°) PRESENTER LA NOUVELLE POULIE (REPRESENTEE EN POINTILLES) QUI SE CHANGE EN LIEU ET PLACE POUR TRACER LE CONTOUR DE CELLE-CI.
- 3°) SUPPRIMER LA PARTIE HACHUREE



PROTECTION LATÉRALE A MODIFIER



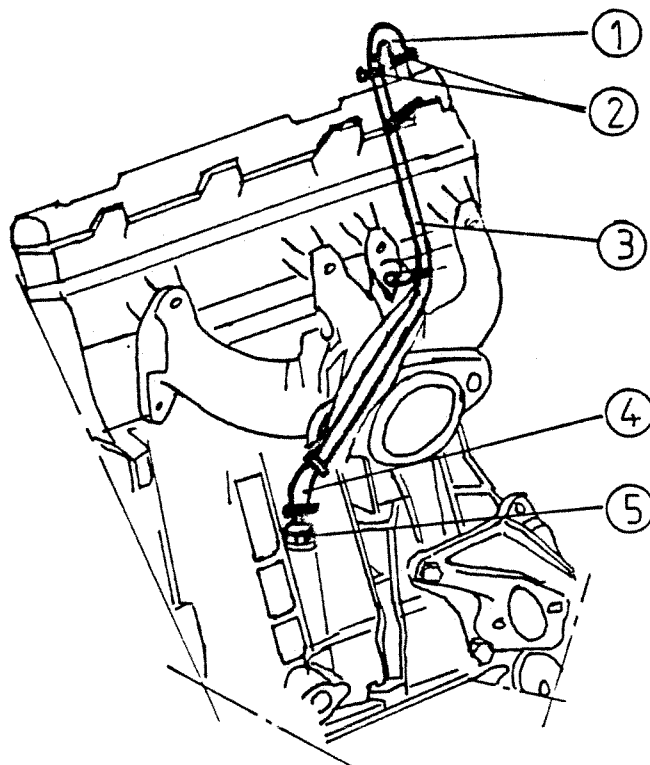


CAPACITE D'HUILE MOTEUR : 4,5 LITRES ENVIRON

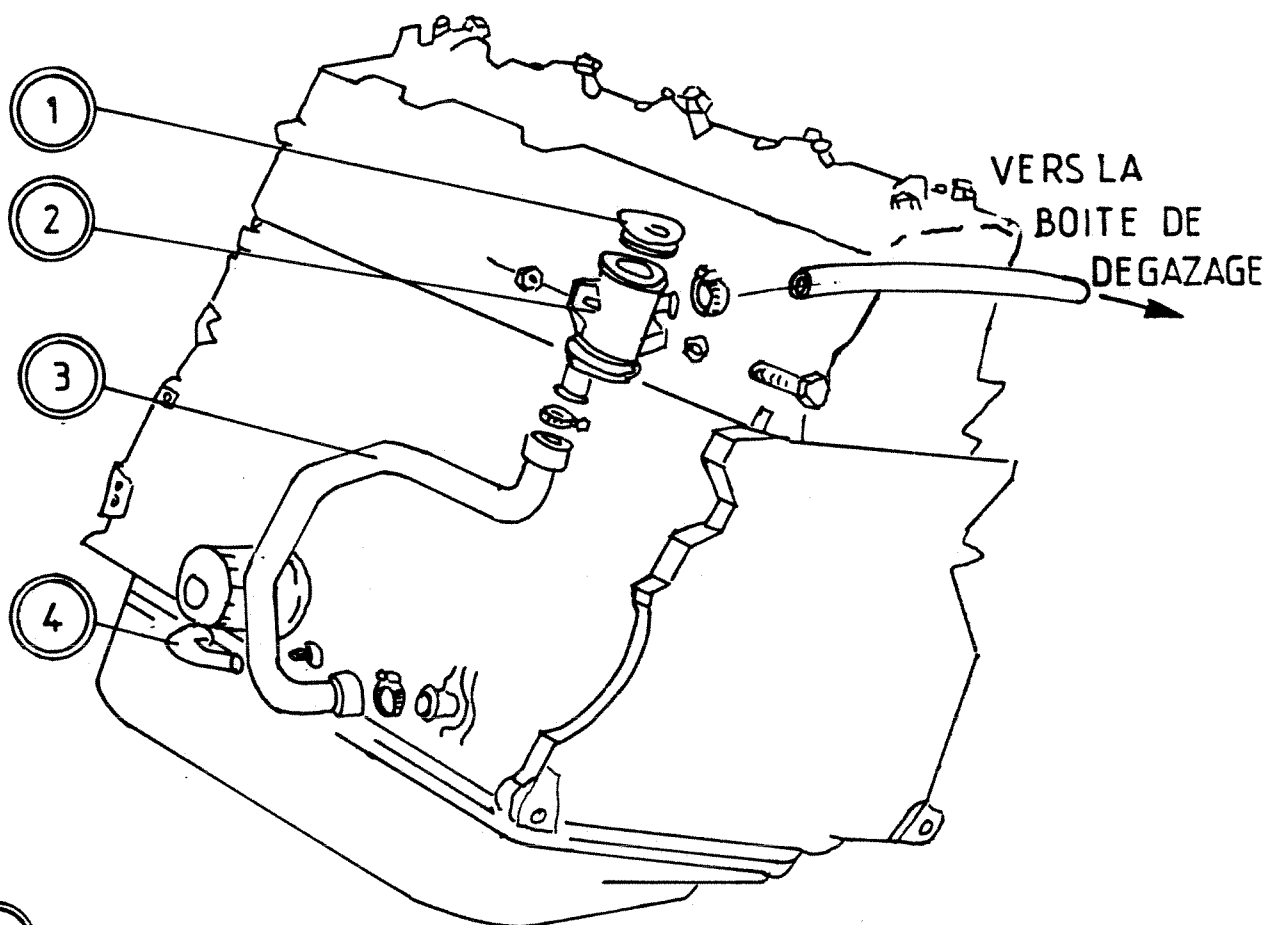
- POUR L'EMBASE, IL EST POSSIBLE :

- . SOIT D'UTILISER L'EMBASE 1600 DU KIT RADIATEUR D'HUILE (16005-00)
- . SOIT D'UTILISER L'EMBASE SERIE AVEC 2 JOINTS CUIVRE (8) ET 2 RACCORDS (9)

- LE NIVEAU D'HUILE DOIT ETRE AU MILIEU DE LA ZONE MINI
MAXI DE LA JAUGE DE SERIE



N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
1	DURIT SUPERIEURE	19031-03	1
2	COLLIER SERFLEX	19031-05	4
3	TUBE	19031-02	1
4	DURIT INFERIEURE	19031-04	1
5	RACCORD SUR BLOC	19031-01	1
	KIT REDESCENTE D'HUILE	19031-00	



○ PIECE DE SERIE

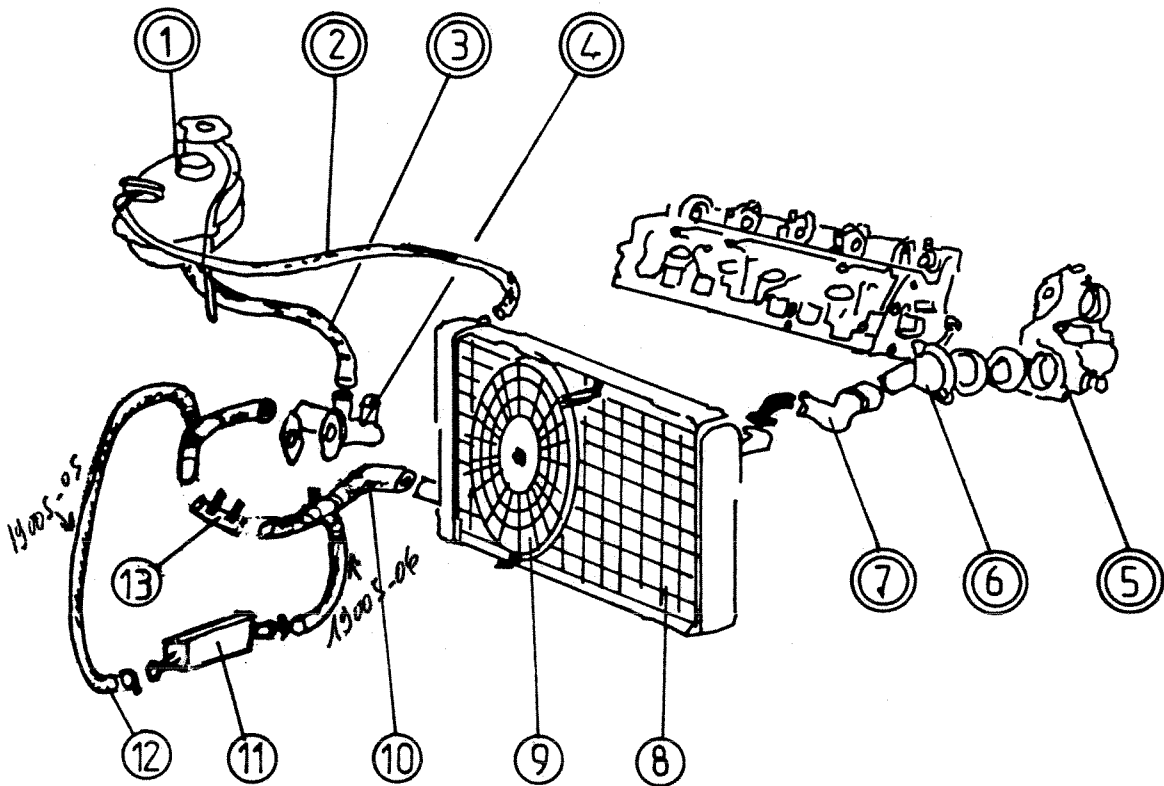
N	DESIGNATION	REFERENCE DE SERIE	COEF
1	BOUCHON	025804	1
2	RENIFLARD	117824	1
3	TUYAU	118029	1
4	TUYAU	118026	1

- PRENDRE UNE DURITE (A) ET UN RESERVOIR EN PLASTIQUE (exemple : bidon de lave-glace) PERCÉ DE TROUS Ø 8 (FIXÉ VERS LA BATTERIE) QUI PERMETTRA DE RECUPERER LES VAPEURS D'HUILE.

- BOUCHER LA PRISE DE DEPRESSION SUR LE BOITIER PAPILLON ET LA PRISE DE DEPRESSION SUR LA DURITE DE SERIE EVENTUELLE (Montage terre).

NOTA : LES PIECES (1) , (2) , (3) , (4) PROVIENNENT DES 205 GTI 105 CH

○ PIECE DE SERIE

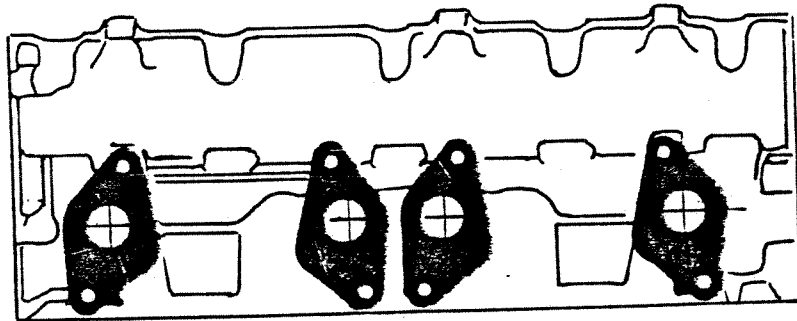
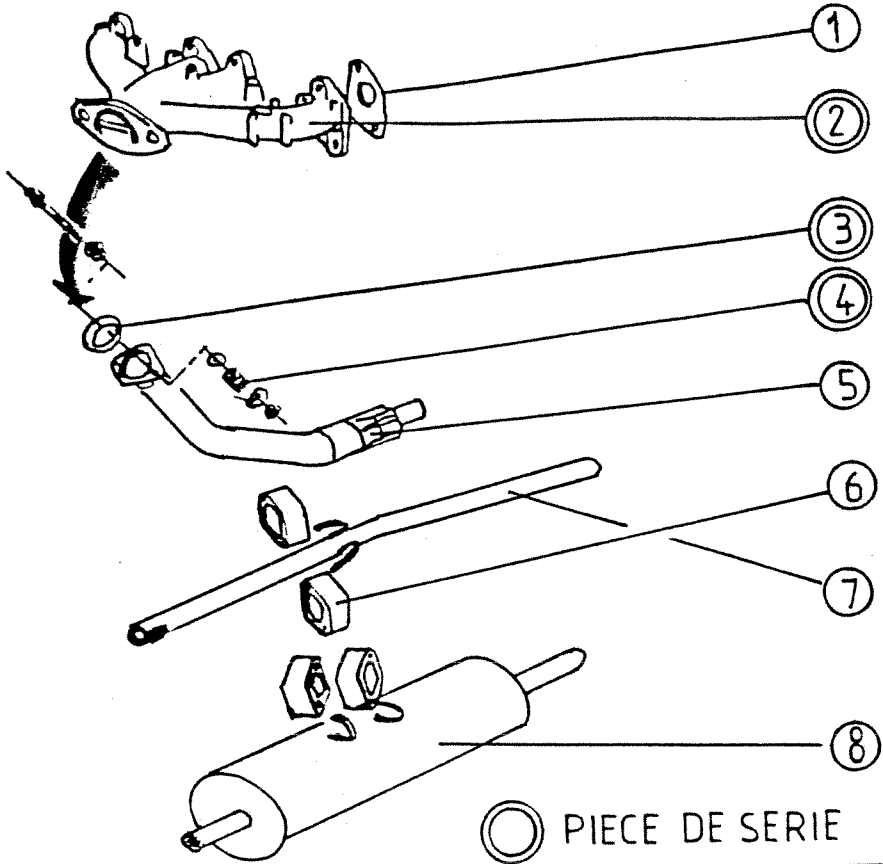


- LA PIECE (13) DE LIAISON SERA FIXEE SOUS LE LONGERON DROIT PAR 2 VIS M6 COMME LA PIECE DE SERIE
 - LE RADIATEUR (8) SERA DECALE VERS LE PHARE DROIT.
 - IL SERA POSSIBLE DE METTRE UN DEUXIEME MOTO-VENTILATEUR (9) POUR MAINTENIR LA TEMPERATURE D'EAU A 90° SUIVANT LES CONDITIONS ATMOSPHERIQUES.
- . CAPACITE DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT : 6 LITRES

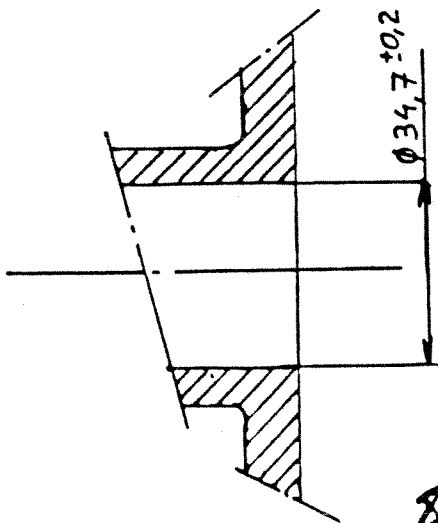
ECHAPPEMENT	1,9L Groupe A
-------------	---------------

- 1°) Modifier les conduits du collecteur suivant le schéma (page XXIV) dont le raccordement avec les conduits de culasse doivent être particulièrement soignés pour éviter les turbulences.
- 2°) Lors du montage :
- vérifier l'ajustement des joints d'échappement avec les conduits et, si nécessaire, les réajuster.
 - bien faire attention de monter les joints d'échappement (1) dans l'ordre indiqué :
 - . Les 2 joints extérieurs identiques se différencient par un detrompeur par rapport aux 2 joints identiques des cylindres 2 et 3
 - vérifier et ajuster les joints aux conduits d'échappement et d'admission
 - il est conseillé de changer les joints d'échappement et d'admission lors d'un remontage du moteur
-
- faire attention au raccordement du collecteur (2) et du siamois (5) avec la rotule (3), et que l'ensemble soit en ligne pour éviter les turbulences dans l'échappement.
 - Il est conseillé de vérifier périodiquement le siamois d'échappement. Toute anomalie sur cette pièce entraînerait un mauvais fonctionnement du moteur (en particulier l'âme intérieure).

ECHAPPEMENT GA 19



POSITIONNEMENT DES JOINTS D'ÉCHAPPEMENT



MODIFICATION DU COLLECTEUR
D'ÉCHAPPEMENT DONT LE RAC-
CORDEMENT AVEC LA CULASSE
DOIT ÊTRE SOIGNÉ

XXIV a

CIRCUIT D'ESSENCE	1,9L Groupe A
-------------------	---------------

1°) La pompe de gavage remplace la pompe à essence de série située dans le réservoir.

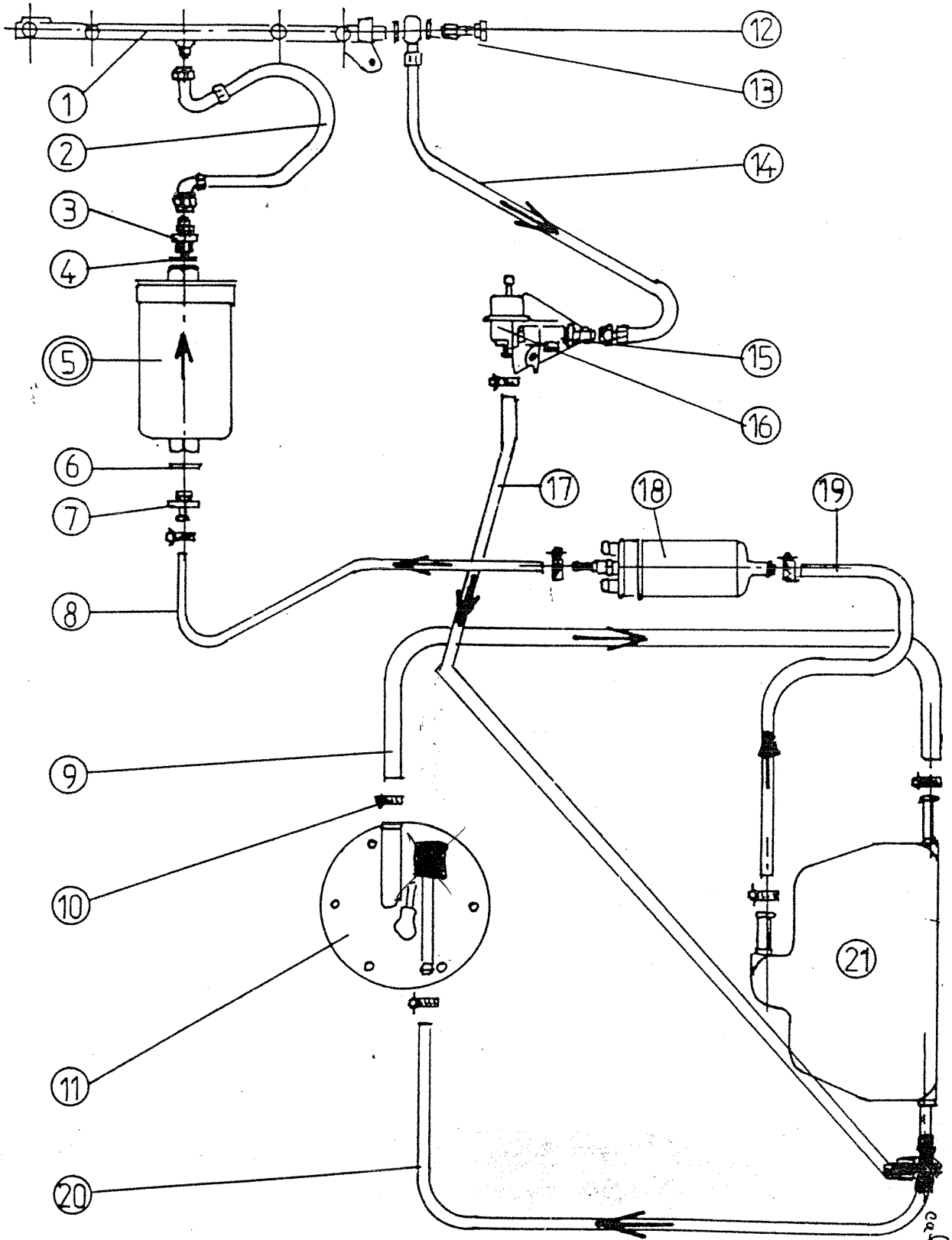
Il est possible de régler la pompe de gavage pour qu'elle puise l'essence le plus profondément possible dans le réservoir.

2°) Voir page XXVb pour la position des éléments suivants :

- mettre en place la boîte tampon (21) avec son support (22)
- mettre en place la pompe de pression (18) avec son support (23) avec les silentblocs (24)
- le filtre et le régulateur de pression d'essence se situent dans le compartiment du moteur d'essuie-vitre du côté droit
- le support (25) du filtre à essence sera soudé
- ATTENTION : Il est impératif d'obturer le trou de la pièce (31) par un point de soudure étanche située sur le collecteur d'admission.

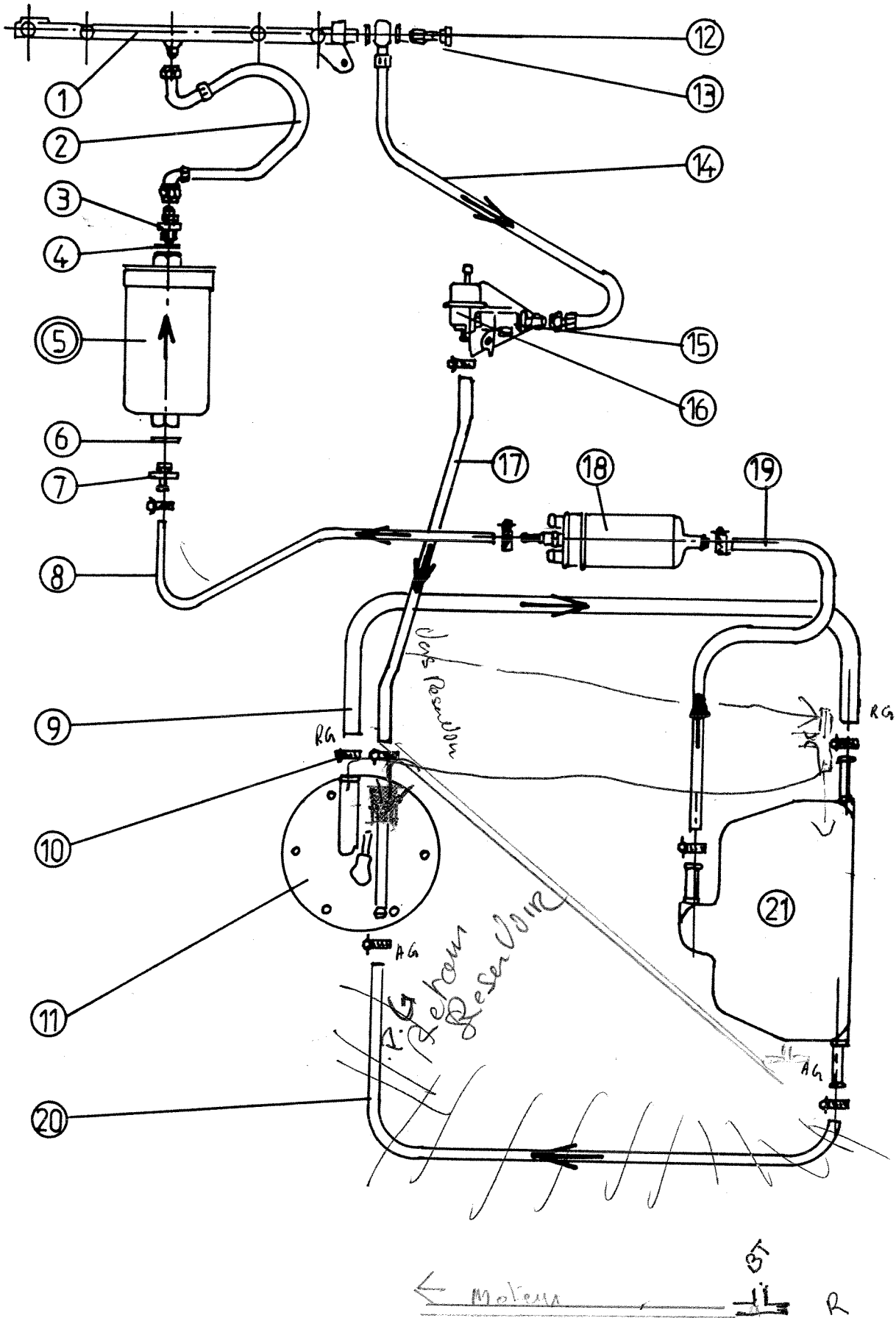
3°) Pour la tuyauterie, suivre le schéma de montage page XXVa

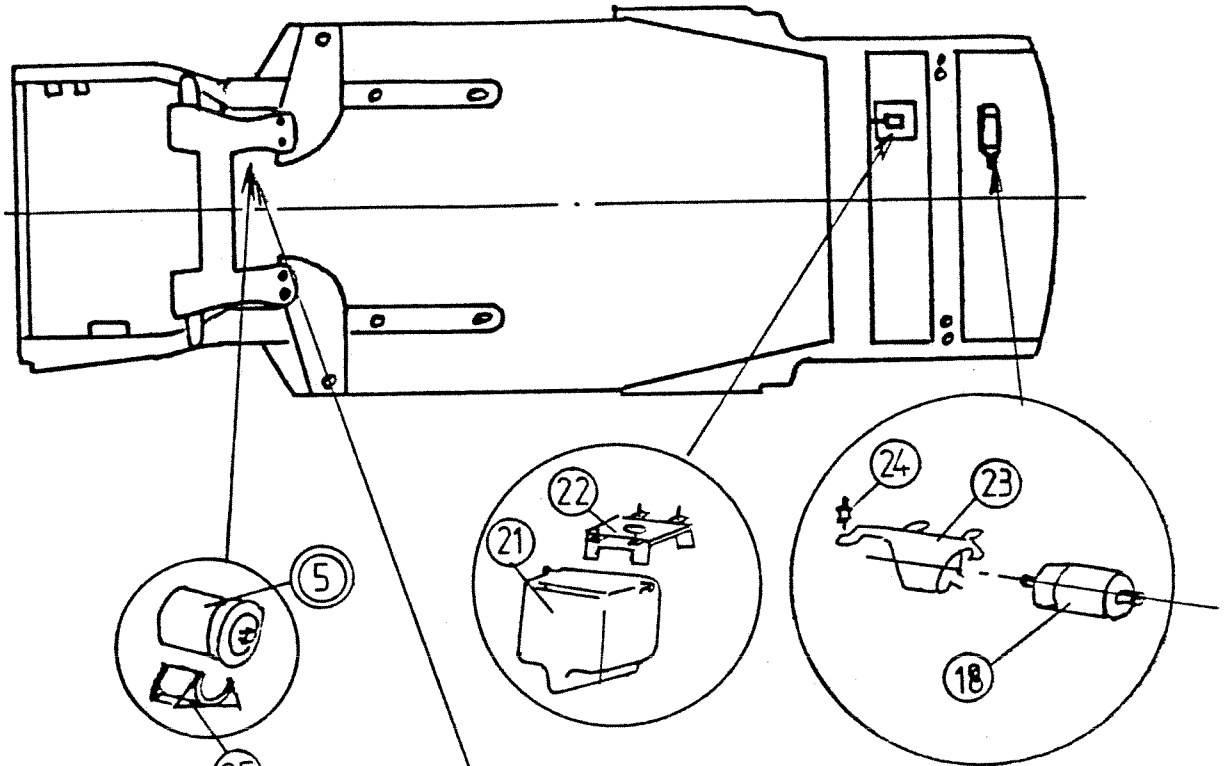
- la tuyauterie passera à l'intérieur de l'habitacle et devra être cloisonnée par une tôle.



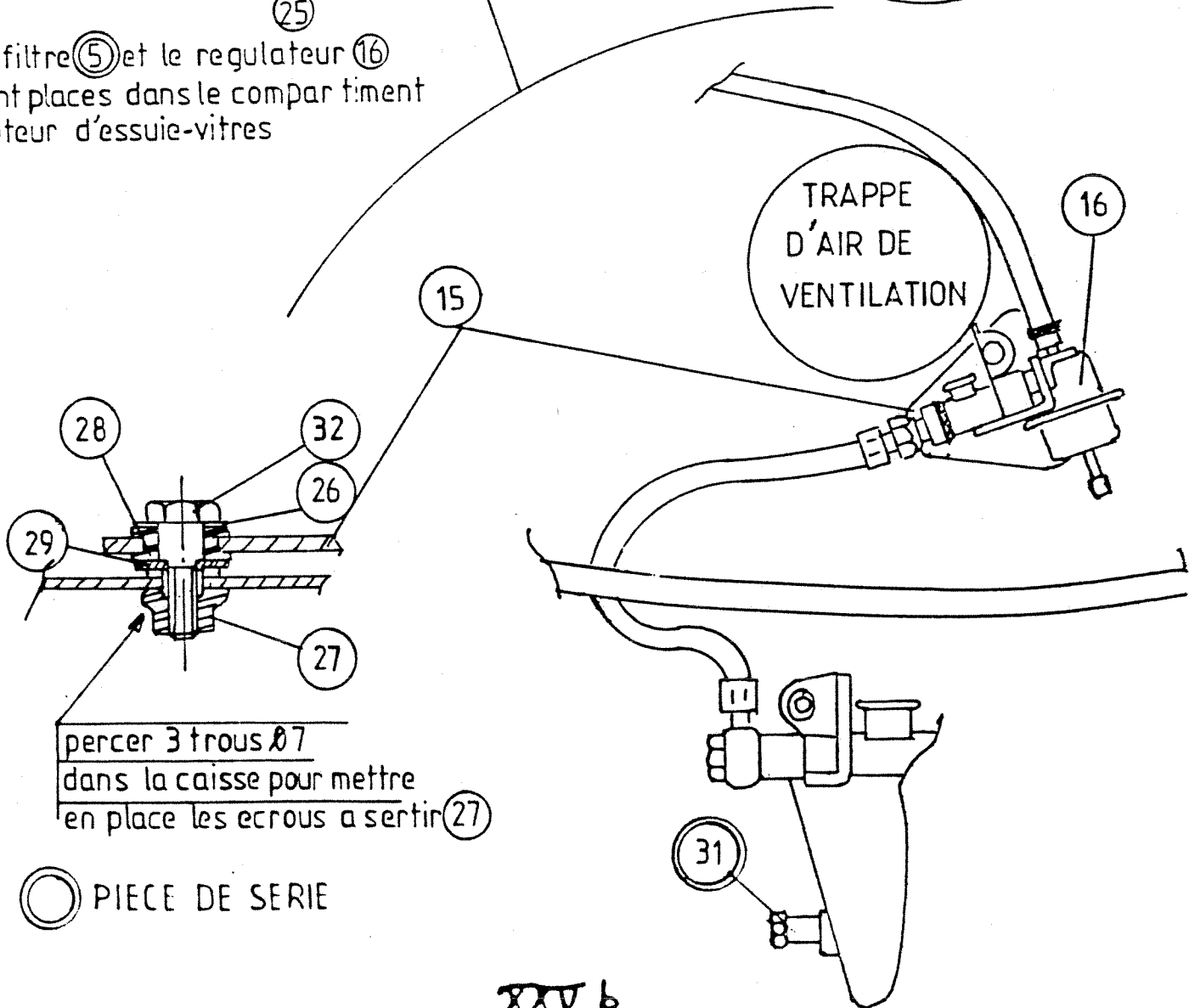
calibrage 1 a 2 m.

CIRCUIT ANTI-DEJAUGEAGE D'ESSENCE | GA 19





le filtre (5) et le regulateur (16)
sont places dans le compartiment
moteur d'essuie-vitres



percer 3 trous Ø7
dans la caisse pour mettre
en place les ecrous a sertir (27)

○ PIECE DE SERIE

N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
1	RAMPE D'INJECTION	19020-02	1
2	TUYAU FILTRE A RAMPE	19020-06	1
3	RACCORD SORTIE FILTRE	19020-17	1
4	JOINT CUIVRE	19020-14	1
6	JOINT CUIVRE	19806-16	1
7	RACCORD ENTREE FILTRE	19806-17	1
8	TUYAU PPE PRESSION A FILTRE	19806-10	1
9	TUYAU PPE GAVAGE A BOITE	19806-09	1
10	COLLIER SERFLEX 11/17	19806-02	10
11	POMPE DE GAVAGE	19806-03	1
12	JOINT CUIVRE	19020-13	2
13	RACCORD SUR RAMPE	19020-15	1
14	TUYAU RAMPE A REGULATEUR	19020-05	1
15	SUPPORT REGULATEUR	19020-03	1
16	REGULATEUR REGLABLE	19020-01	1
17	TUYAU REGULATEUR A PPE GAVAGE	19806-13	1
18	POMPE DE PRESSION	19806-04	1
19	TUYAU BOITE TAMPON/PPE PRESSION	19806-08	1
20	TUYAU BOITE TAMPON à PPE GAVAGE	19806-11	1
21	BOITE TAMPON	19806-06	1
22	SUPPORT BOITE TAMPON	19806-07	1
23	SUPPORT POMPE DE PRESSION	19806-05	1
24	SILENTBLOC	19806-14	3

REGLAGE MOTEUR	1,9L Groupe A
----------------	---------------

1°) Le régulateur de pression d'essence est vendu réglé à 3 bars,
 . Schéma de réglage page XXVIc.

2°) Position de la vis de richesse (voir page XXVIb)
 . utiliser un débitmètre année modèle 88 et régler le ressort
 suivant la page XXVIa

NOTA : Il est préférable d'effectuer les réglages sur un banc
 moteur.

3°) ALLUMAGE :

a) bougies à utiliser :

BN60Y (CHAMPION) Référence PEUGEOT TALBOT SPORT : 19001-00
 Ecartement des électrodes : 0,6mm

Allumeur spécifique PEUGEOT TALBOT SPORT :

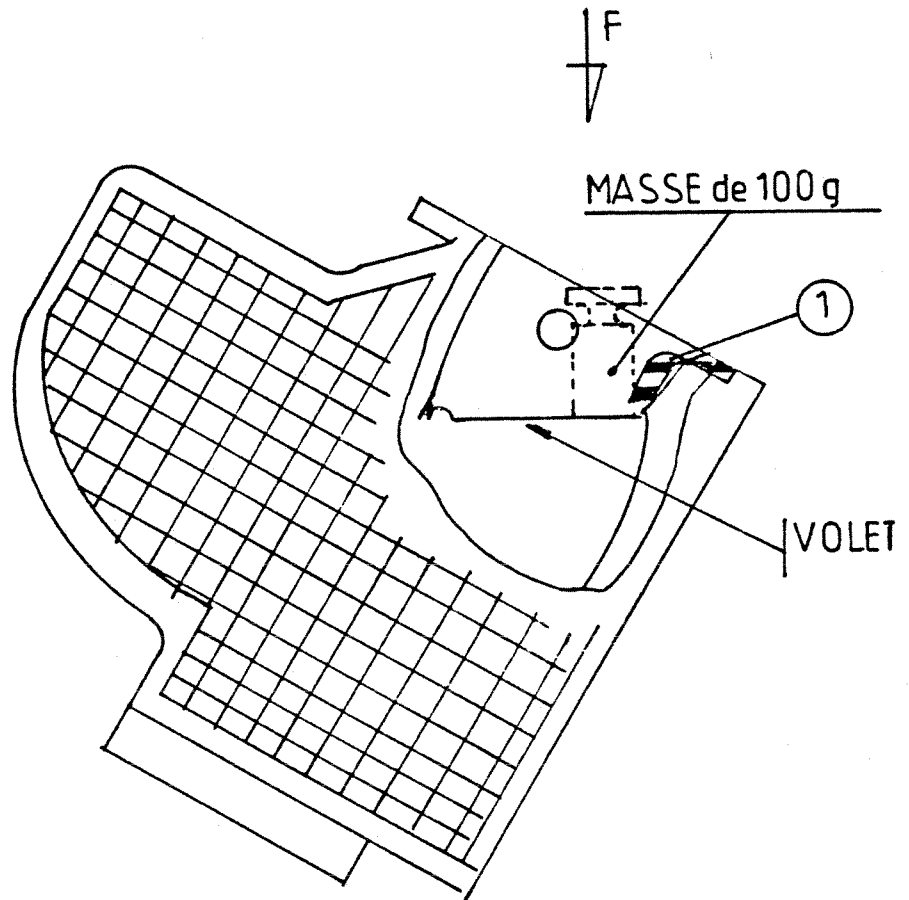
Référence PEUGEOT TALBOT SPORT : 19022-00
 . dépression débranchée (supprimée)
 . boucher la prise de dépression sur le
 collecteur d'admission

b) Calage de l'avance à l'allumage 33° à 4500 tr/mn

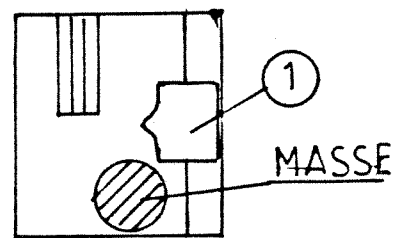
(courbe d'avance page XXVIId)

Procédé de réglage (voir schéma page XXVIId)

. utiliser une lampe stroboscopique à déphasage
 . à 4500 tr/mn, le repère (A) sur le volant moteur
 doit venir en correspondance avec le zéro de la
 plaquette de réglage d'avance lorsque la lampe
 stroboscopique est réglée pour 33°

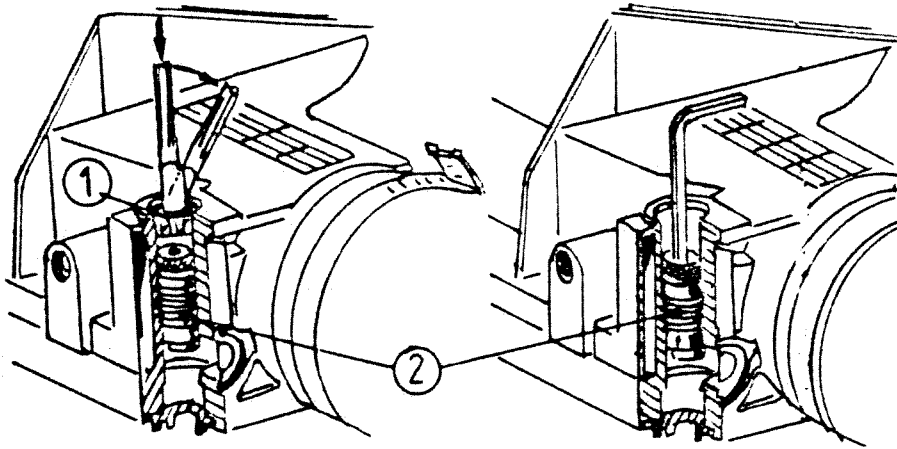


VUE SVT F

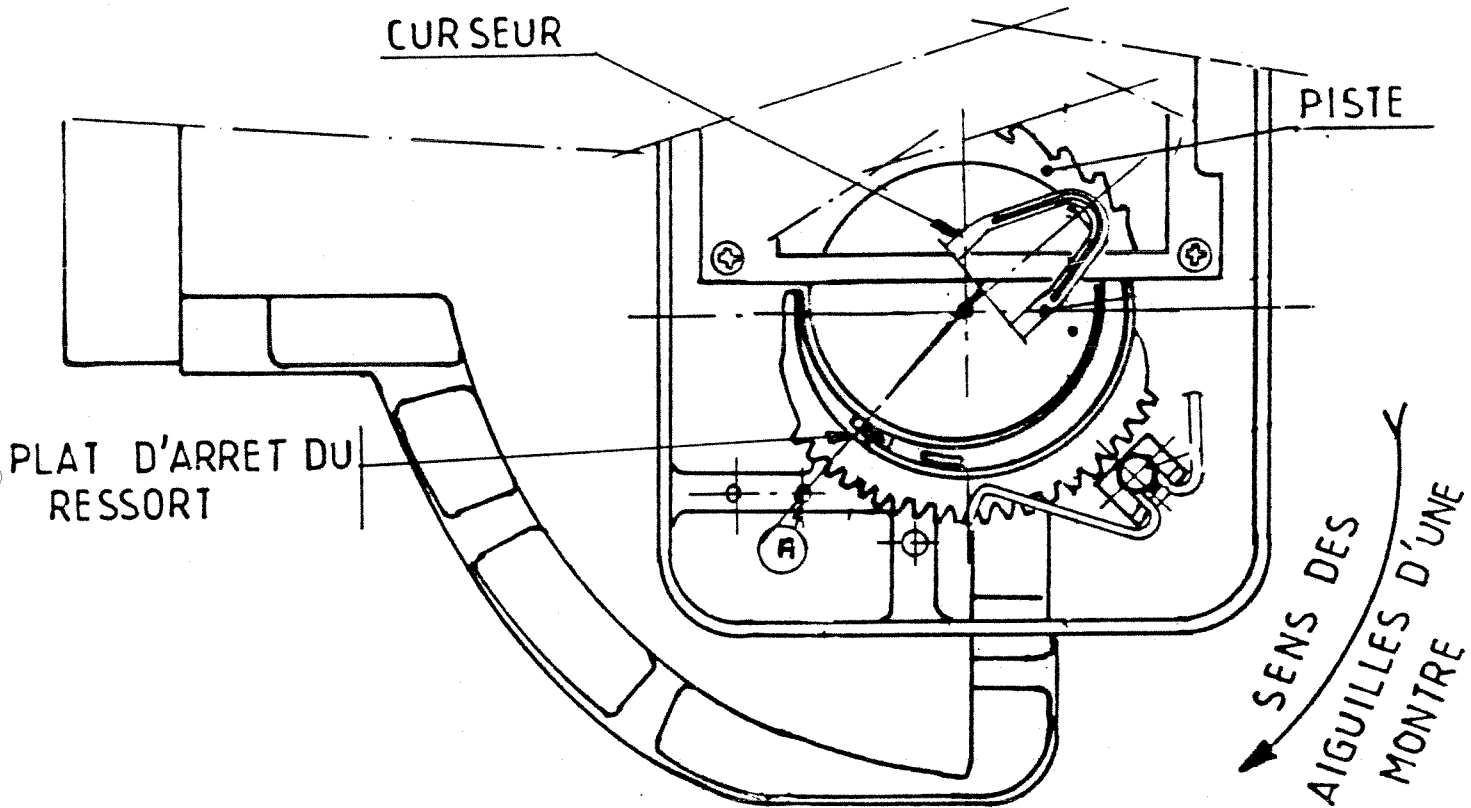


- 1°) enlever le cache
- 2°) effectuer un repère sur la position du ressort d'origine
- 3°) retendre le ressort de 5 crans dans le sens des aiguilles d'une montre
- 4°) prendre une masse de 105g et la positionner sur le volet, en maintenant le débitmètre horizontalement
- 5°) Vérifier que le volet s'ouvre de 28mm sous une masse de 150g

NOTA : Le ressort de série est retendu de 5 à 8 crans supplémentaires.



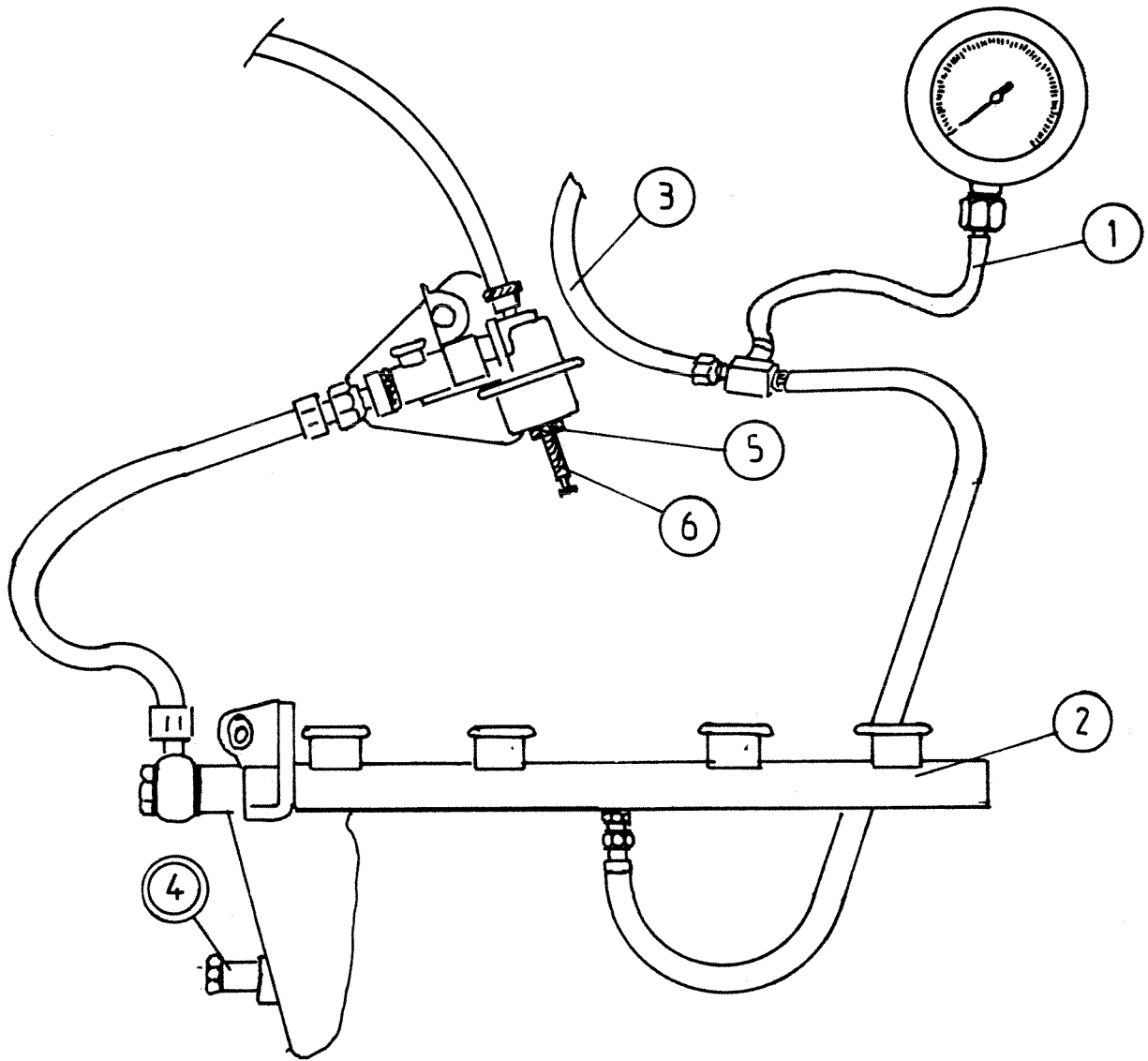
MODIFICATION DU DEBITMETRE | GA 19



ATTENTION : EFFECTUER UN REPERE DE LA POSITION D'ORIGINE DU RESSORT

SCHEMA DE REGLAGE DE LA PRESSION
D ESSENCE

GA 19

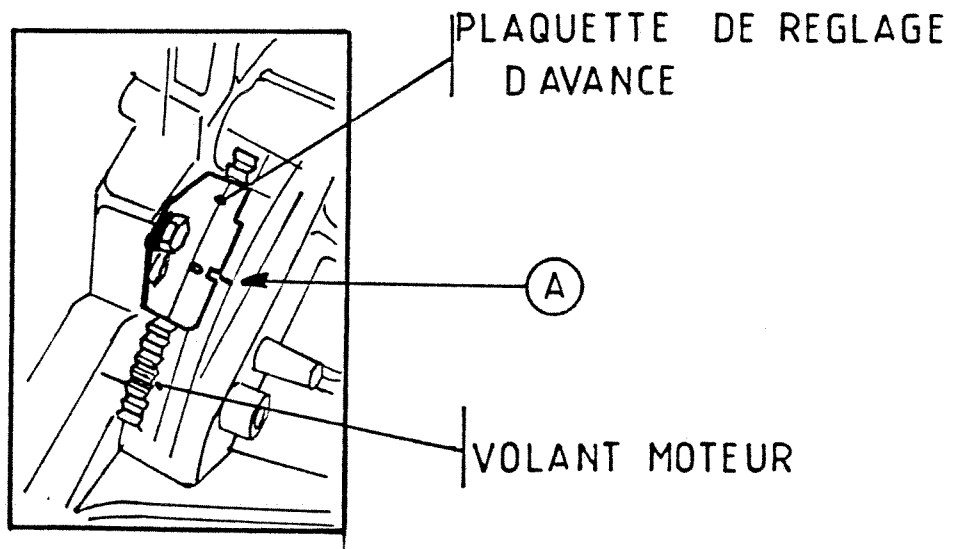
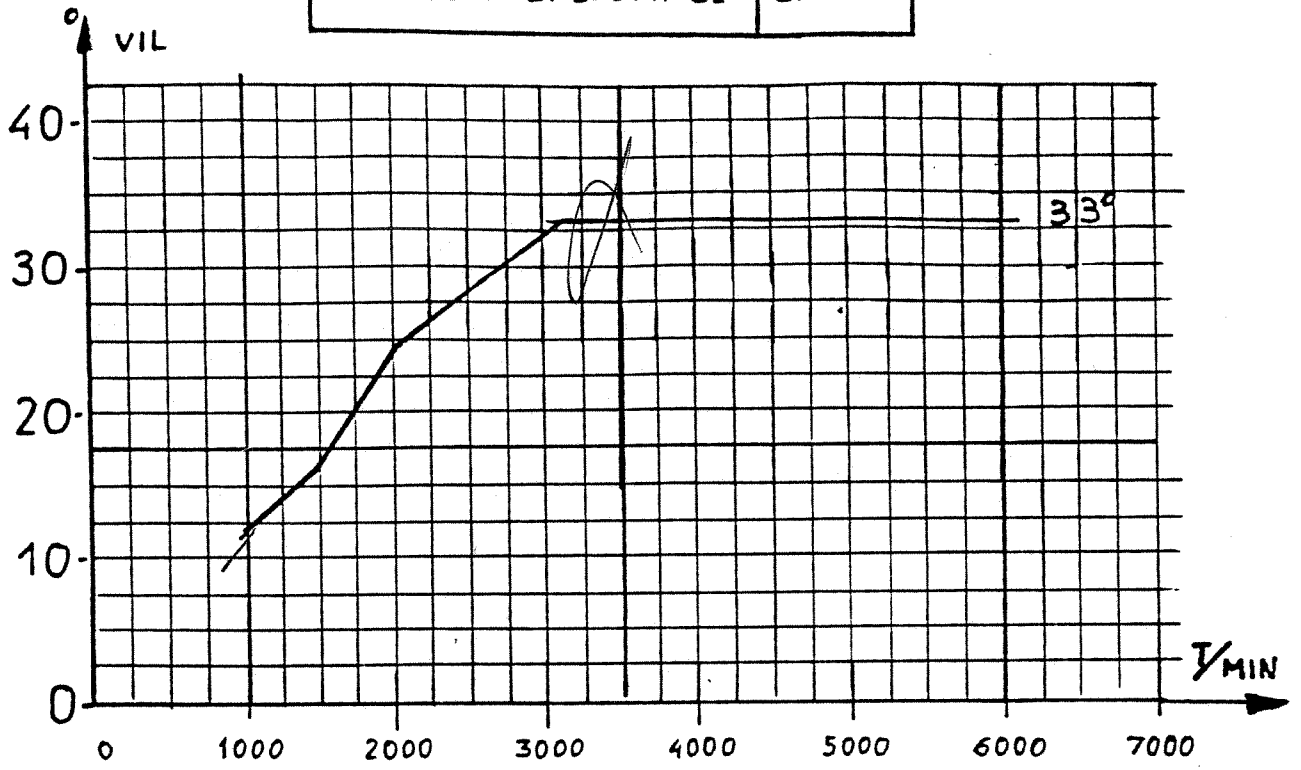


1°) OBTURER LE TROU DE LA PIECE (4) PAR UN POINT DE SOUDURE ETANCHE

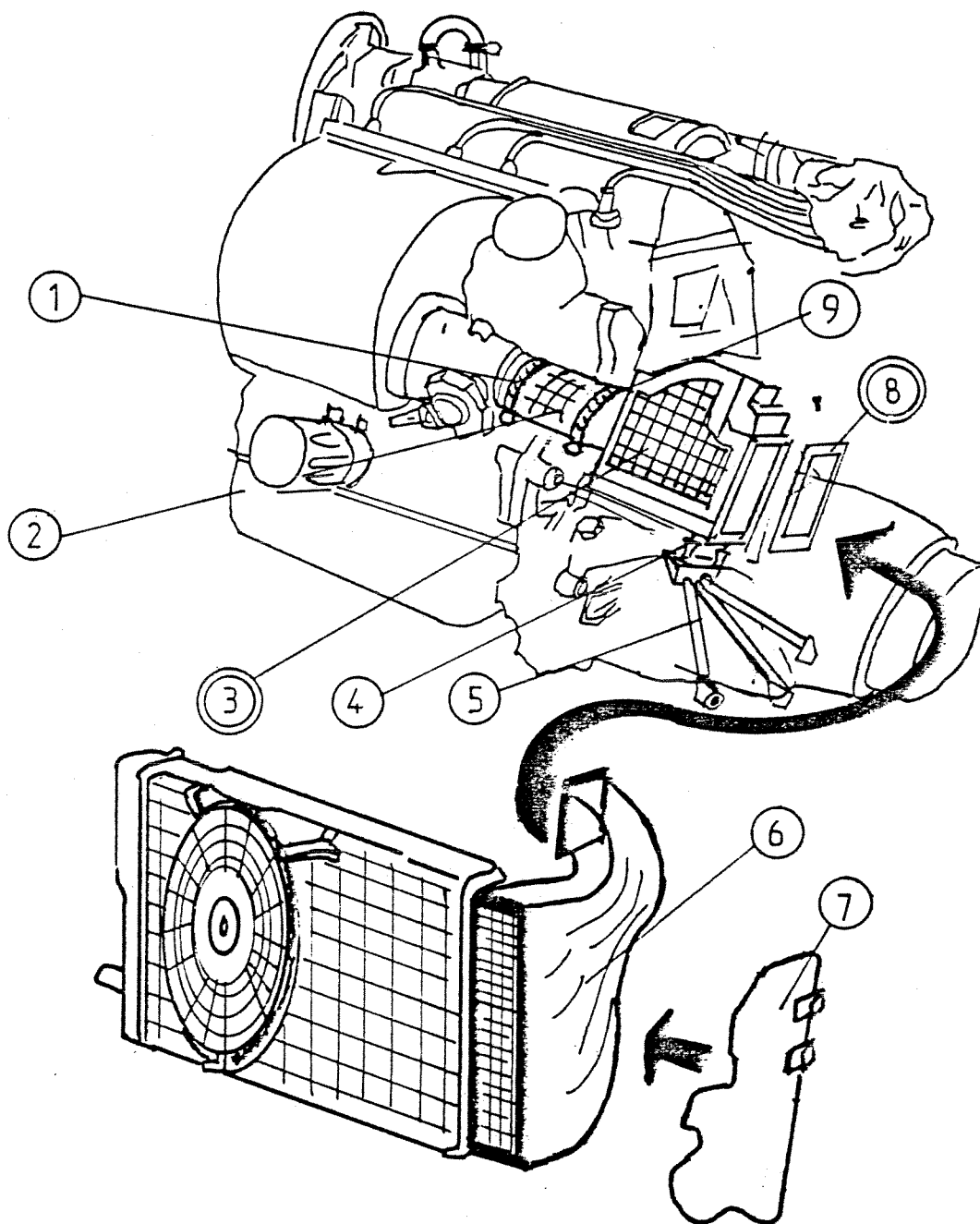
LE REGULATEUR DOIT RESTER A LA PRESSION ATMOSPHERIQUE

- . DESSERRER L'ECROU (5)
- . INSERER LE MANOMETRE (1) ENTRE LE TUYAU D'ARRIVEE D'ESSENCE (3)
ET LA RAMPE D'INJECTION (2)
- . METTRE LES POMPES EN MARCHÉ ET AGIR SUR LA VIS (6) DU REGULATEUR
POUR REGLER LA PRESSION A 4 BARS

AVANCE À L'ALLUMAGE GA 19



⊙ PIÈCE DE SÉRIE



- MONTAGE ASPHALTE REPRÉSENTÉ
- MONTAGE TERRE IDEM SÉRIE AVEC LE FILTRE
- LE TRÉPIED (5) SUPPORTE LE DÉBITMÈTRE ET VIENT SE FIXER SUR LE LONGERON GAUCHE DE LA CAISSE
- LE DÉFLECTEUR (7) SE FIXE SUR LES MÊMES VIS QUE LE PHARE GAUCHE
- LE RADIATEUR DOIT ÊTRE COMPLÈTEMENT DÉCALÉ SUR LA DROITE POUR PERMETTRE LE MONTAGE DE LA GAINÉ D'ALIMENTATION (6)

205 GTI GrA 1900

BOITE 6 VITESSES

EMBRAYAGE

TRANSMISSION

COUPLES DE SERRAGE (EN m.daN)	1,9L Groupe A
-------------------------------	---------------

- CARTER TOLE DE FERMETURE	1,25 + LOCTITE FREIN FILET NORMAL
- CARTER ALU DE 5ème ET 6ème	1,25
- ECROU ARBRE PRIMAIRE ET SECONDAIRE	5,5 + LOCTITE FREIN FILET FORT
- VIS DE MAINTIEN ROULEMENT	1,5
- VIS DE PLAQUETTE D'ARRET D'AXE	1,5
- VIS DE CARTER DE BOITE	1,25
- VIS ARRET D'AXE DE MARCHE ARRIERE	2
- SUPPORT AXE DE PASSAGE ET DE SELECTION	1,5
- FOURCHETTE DE MARCHE ARRIERE	2
- RENIFLARD	1,5
- CONTACTEUR DE MARCHE ARRIERE	2,5
- BOUCHON DE VIDANGE/BOITE	1
- BOUCHON DE VIDANGE/DIFFERENTIEL	3
- SUPPORT PRISE TACHYMETRIQUE	1,25
- PROLONGE/CARTER DIFFERENTIEL	1,5
- COURONNE/BOITIER	6,5
- CARTER DE DIFFERENTIEL Ø 10	4
- CARTER DE DIFFERENTIEL Ø 7	1,25
- GUIDE PORTE BUTEE	1,25
- ECROU DE FUSEE DE TRANSMISSION	25
- CAPACITE D'HUILE DE LA BOITE	2 LITRES (HUILE MOTEUR)

ATTENTION : AVEC LA BOITE 6 VITESSES, IL EST NECESSAIRE DE MONTER SUR LA TIGE DU VERIN LA CALE (REF. 19800-28) POUR LIMITER LE BRAQUAGE A DROITE AFIN D'EVITER QUE LA ROUE NE VIENNE EN INTERFERENCE AVEC LE CARTER DE 6ème.

VITESSE KM/H. BOITE RAPPORTS RAPPROCHES 6 VITESSES	GA 19
---	-------

ASPHALTE				
PNEU	18 / 58-15			
PONT	13 / 68			
ETAGE	Nb dents	1000tr _{mn}	7000tr _{mn}	7500tr _{mn}
1	14/34	8,4	58,88	63
2	16/29	11,27	78,89	84,5
3	18/25	14,7	102,96	110
4	25/28	18,24	127,68	136,8
5	27/26	21,21	148,5	159
6	27/23	23,98	167,87	180

TERRE				
PNEU	14 / 62-15			
PONT	13 / 68			
ETAGE	Nb dents	1000tr _{mn}	7000tr _{mn}	7500tr _{mn}
1	14/34	8,94	62,61	67
2	16/29	11,98	83,9	90
3	18/25	15,64	109,5	117
4	25/28	19,39	135,78	145,5
5	27/26	22,56	157,9	169
6	27/23	25,5	178,52	191

COUPLE DU TACHYMETRE 19x17

TOUTES CES VALEURS SONT THEORIQUES POUR UN REGIME
MOTEUR A 1000tr_{mn}, 7000tr_{mn} et 7500tr_{mn}

VITESSE KM/H-BOITE RAPPORTS RAPPROCHES 6 VITESSES	GA 19
--	-------

		ASPHALTE		
PNEU		18 / 58-15		
PONT		12 / 68		
ETAGE	Nb dents	1000tr _{mn}	7000tr _{mn}	7500tr _{mn}
1	14/34	7,74	54,18	58,05
2	16/29	10,38	72,69	77,8
3	18/25	13,54	94,81	101,59
4	25/28	16,8	117,65	126,05
5	27/26	19,54	136,81	146,58
6	27/23	22,09	154,67	165,72

		TERRE		
PNEU		14 / 62-15		
PONT		1 / 68		
ETAGE	Nb dents	1000tr _{mn}	7000tr _{mn}	7500tr _{mn}
1	14/34	8,23	57,66	61,78
2	16/29	11,03	77,27	82,79
3	18/25	14,41	100,88	108,08
4	25/28	17,86	125,07	134
5	27/26	20,73	145,13	155,49
6	27/23	23,49	164,48	176,23

COUPLE DU TACHYMETRE 19x17

TOUTES CES VALEURS SONT THEORIQUES POUR UN REGIME
MOTEUR A 1000tr_{mn}, 7000tr_{mn} et 7500tr_{mn}

PRINCIPALES PIECES DE LA BOITE DE SERIE A CONSERVER	1,9L Groupe A
--	---------------

1°) TOUS LES CARTERS DE SERIE (A PARTIR D'OCTOBRE 1986) SERONT REUTILISES A PART LE CARTER TOLES DE 5ème A CONDITION D'USINER :

- LE CARTER D'EMBRAYAGE (Page IV)
- LE CARTER DE PONT (Page V)

ATTENTION : POUR LES SUPPORTS MOTEUR RIGIDES, METTRE EN PLACE LE FILET RAPPORTE (REF. 19018-26) DANS LA FIXATION D'ORIGINE DU SUPPORT MOTEUR

2°) TOUTE LA PIGNONNERIE EST NOUVELLE A PART LE PIGNON DE MARCHE ARRIERE QUI EST REUTILISE

LES SYNCHROS DE 1ère/2ème et 3ème/4ème SONT REEMPLOYES

3°) LA FOURCHETTE DE 1ère/2ème POURRA ETRE REUTILISEE A CONDITION D'EFFECTUER LA MODIFICATION DE LA PAGE VI (UTILISER EXCLUSIVEMENT LA PIECE DE SERIE REF. 255334)

LA FOURCHETTE DE 3ème/4ème EST CONSERVEE (UTILISER EXCLUSIVEMENT LA PIECE DE SERIE REF. 255460)

LA FOURCHETTE DE 5ème EST REMPLACEE PAR UNE NOUVELLE POUR PERMETTRE LE PASSAGE DE LA 6ème VITESSE

4°) UTILISER EXCLUSIVEMENT DES LEVIERS CANNELES DE COMMANDE DE VITESSES (FABRICATION ANTERIEUR AU 27/01/87)

5°) TOUS LES ROULEMENTS ET LES JOINTS POURRONT ETRE REUTILISES A CONDITION QU'ILS SOIENT NEUFS.

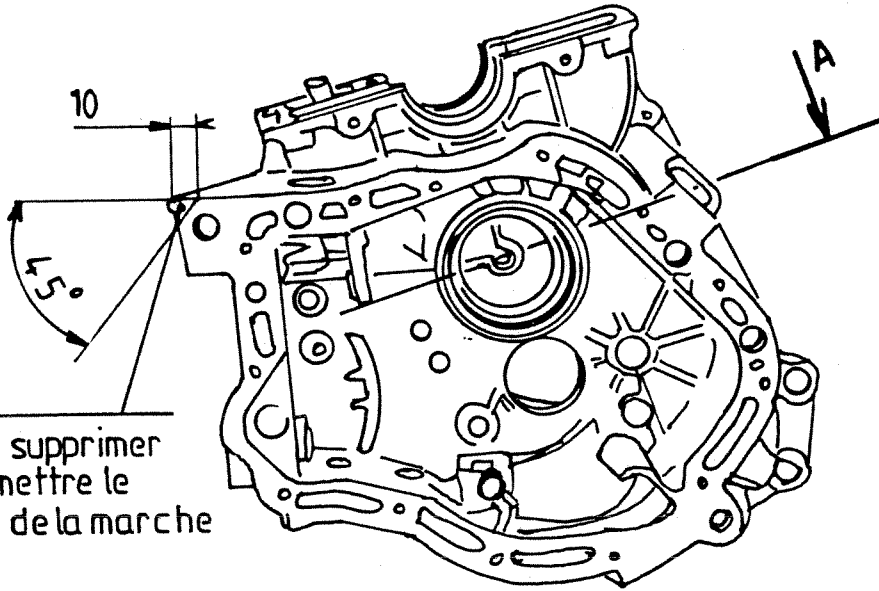
NOTA : LORS DU DEMONTAGE, REPERER LES PIECES EN POSITION POUR LES SYNCHRONISEURS DE 3ème/4ème ET 1ère/2ème/MARCHE ARRIERE

FAIRE ATTENTION DE NE PAS ABIMER LES PLANS DE JOINT DES CARTERS (NI RAYURES, NI COUPS).

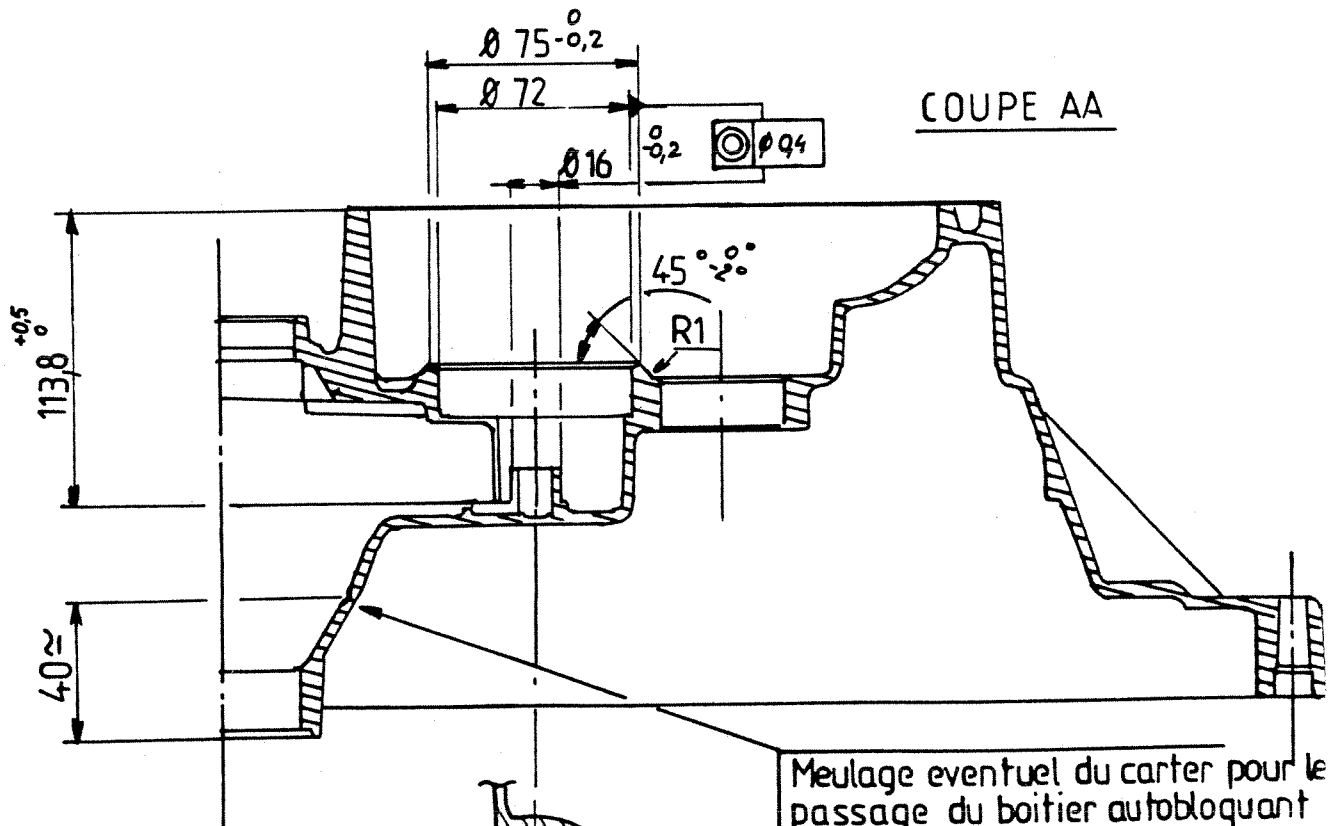
MODIFICATION CARTER BOITE EMBRAYAGE
PAR USINAGE

GA19

10/87



partie à supprimer
pour permettre le
passage de la marche
arriere

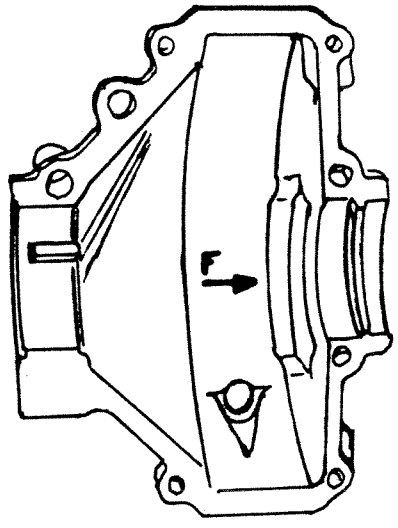


Meulage eventuel du carter pour le
passage du boitier autobloquant
faire attention de ne pas percer

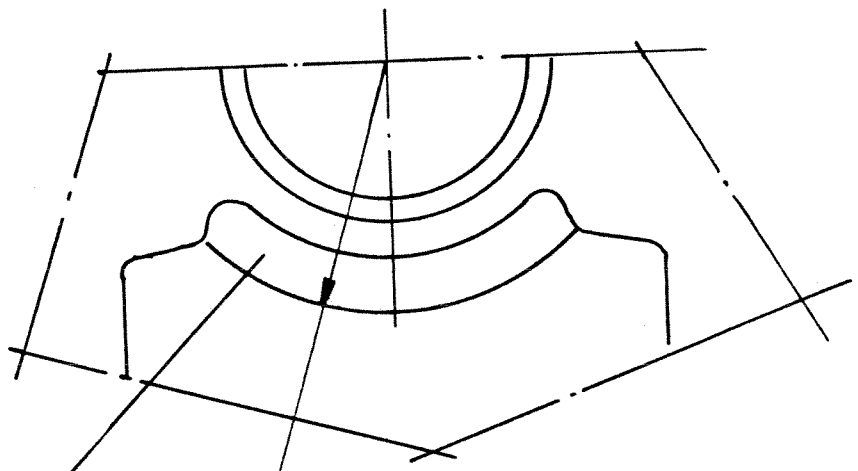
supprimer le trottoir
circulaire

MODIFICATION DU COUVERCLE DE BOITIER
AUTOBLOQUANT

GA19



vue suivant F



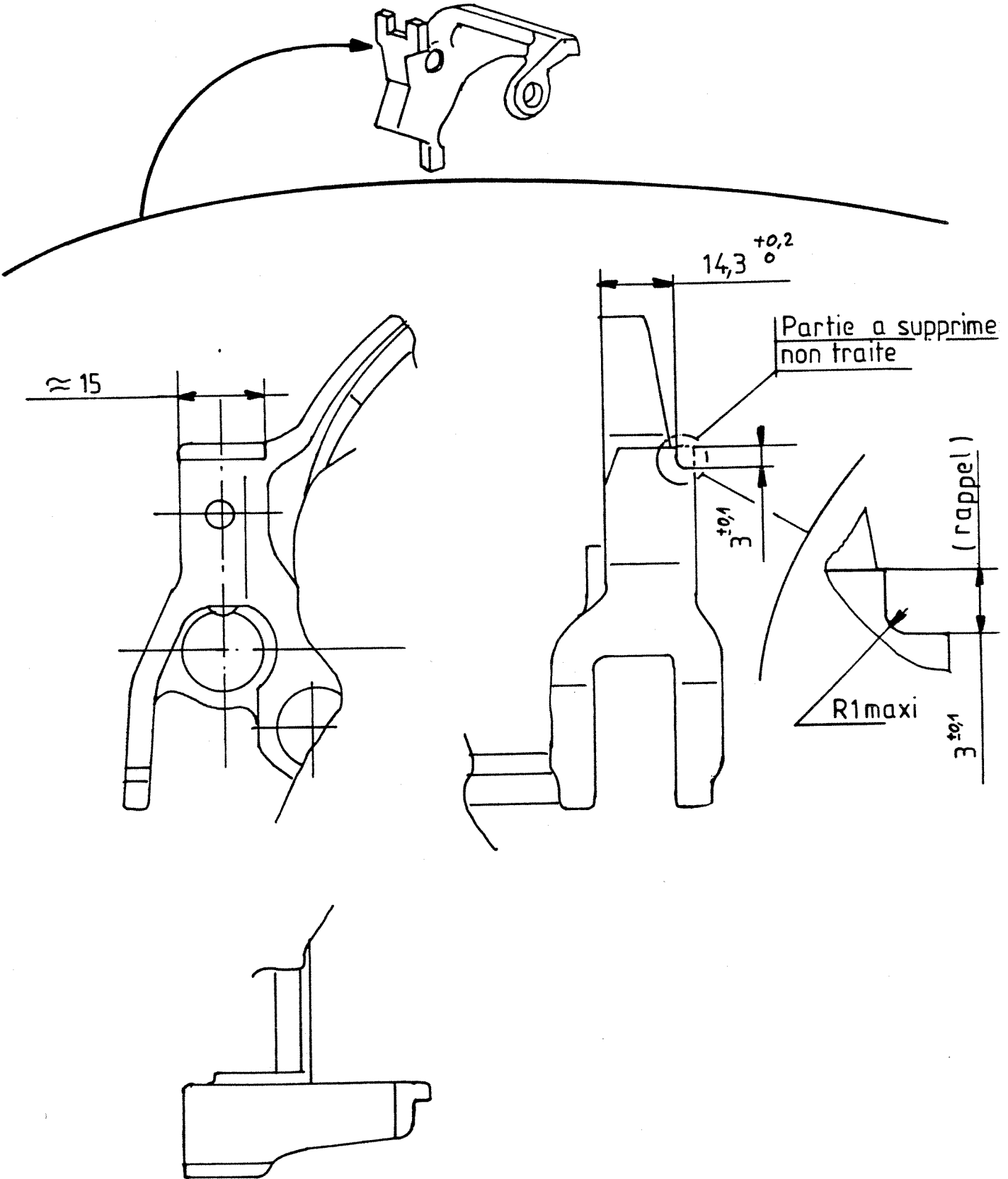
Meulage eventuel du
couvercle pour le passage
du boitier autobloquant

R48

MODIFICATION PAR USINAGE DE LA
FOURCHETTE 1^{ere}/2^{eme}

GA 19

10/87



MONTAGE DE LA BOITE 6 VITESSES	1,9L GROUPE A
--------------------------------	---------------

I - MONTAGE DES SOUS ENSEMBLES (ARBRE PRIMAIRE, SECONDAIRE ET FOURCHETTES)

1°) MONTAGE DE L'ARBRE PRIMAIRE (VOIR PAGE XVI)

a) IMPORTANT

.....

- HUILER LES PIECES AU FUR ET A MESURE DU MONTAGE
- RESPECTER LES APPARIEMENTS REPERES LORS DU DEMONTAGE DES ENSEMBLES MOYEUX-SYNCHRONISEURS
- S'ASSURER DU PARFAIT ETAT DES PORTEES SUR L'ARBRE, AUCUN CHOC NI RAYURE
- LES ROULEMENTS NE DOIVENT PAS ETRE REUTILISES

b) MONTER LE ROULEMENT (2) A LA PRESSE AVEC UN TUBE AU DIAMETRE DE LA CAGE INTERIEURE DU ROULEMENT DANS LE CARTER

c) POSITIONNER :

.....

- LE PIGNON DE 3ème (10) MONTE SUR LA CAGE A AIGUILLES (9)
- * ATTENTION A L'INVERSION POSSIBLE ENTRE LE PIGNON DE 3ème ET CELUI DE 4ème
- LE BALADEUR ET SON MOYEU SELON LES REPERES PRATIQUES AU DESASSEMBLAGE ET EN ORIENTANT LES REPERES SUR LES BARREAUX DU SYNCHRONISEUR CÔTE PIGNON 3ème
- * NOTA : LES REPERES SONT PRATIQUES AU RAS DU SYNCHRONISEUR
- LE PIGNON MOTEUR DE 4ème (13) ET SA BAGUE D'APPUI (14)

d) LE ROULEMENT (15) EST MONTE A LA PRESSE AVEC LE TUBE AU DIAMETRE INTERIEUR

e) LA PARTIE DE PIGNONNERIE 5ème ET 6ème SERA MONTEE A LA FIN

2°) MONTAGE DE L'ARBRE SECONDAIRE (VOIR PAGE XVI)

a) IMPORTANT :

- UTILISER DES PIECES PROPRES ET EXEMPTES DE DEFAUT
- S'ASSURER DU PARFAIT ETAT DES PORTEES DE L'ARBRE, AUCUN CHOC NI RAYURE
- HUILER LES PIECES AU FUR ET A MESURE DU REMONTAGE
- RESPECTER LES APPARIEMENTS DES SYNCHRONISEURS REPERES AU DEMONTAGE

b) MONTER LE ROULEMENT (29) A LA PRESSE AVEC UN TUBE AU DIAMETRE INTERIEUR

c) - COIFFER LE ROULEMENT (29) DE LA BUTEE A AIGUILLES (31) AVEC DE LA GRAISSE

- MONTER LE PIGNON RECEPTEUR DE 1ère (38) AVEC LA CAGE A AIGUILLE (9) EN S'ASSURANT QUE LA BUTEE (31) EST TOUJOURS BIEN EN PLACE
- MONTER LE BALADEUR (34) ET SON MOYEU (35) SELON LES REPERES PRATIQUES AU DESASSEMBLAGE ; LES ENTREES DE DENTURE DU BALADEUR SONT ORIENTEES COTE PIGNON DE 1ère
- MONTER ENSUITE LE PIGNON RECEPTEUR DE 2ème (36) AVEC SA BAGUE D'APPUI (37)
- MONTER LE PIGNON RECEPTEUR DE 3ème/4ème (38)
- MONTER LE ROULEMENT, GORGE DIRIGEE VERS L'EXTERIEUR
- MONTER LE PIGNON DE 5ème

d) LE PIGNON DE 6ème SERA MONTE A LA FIN

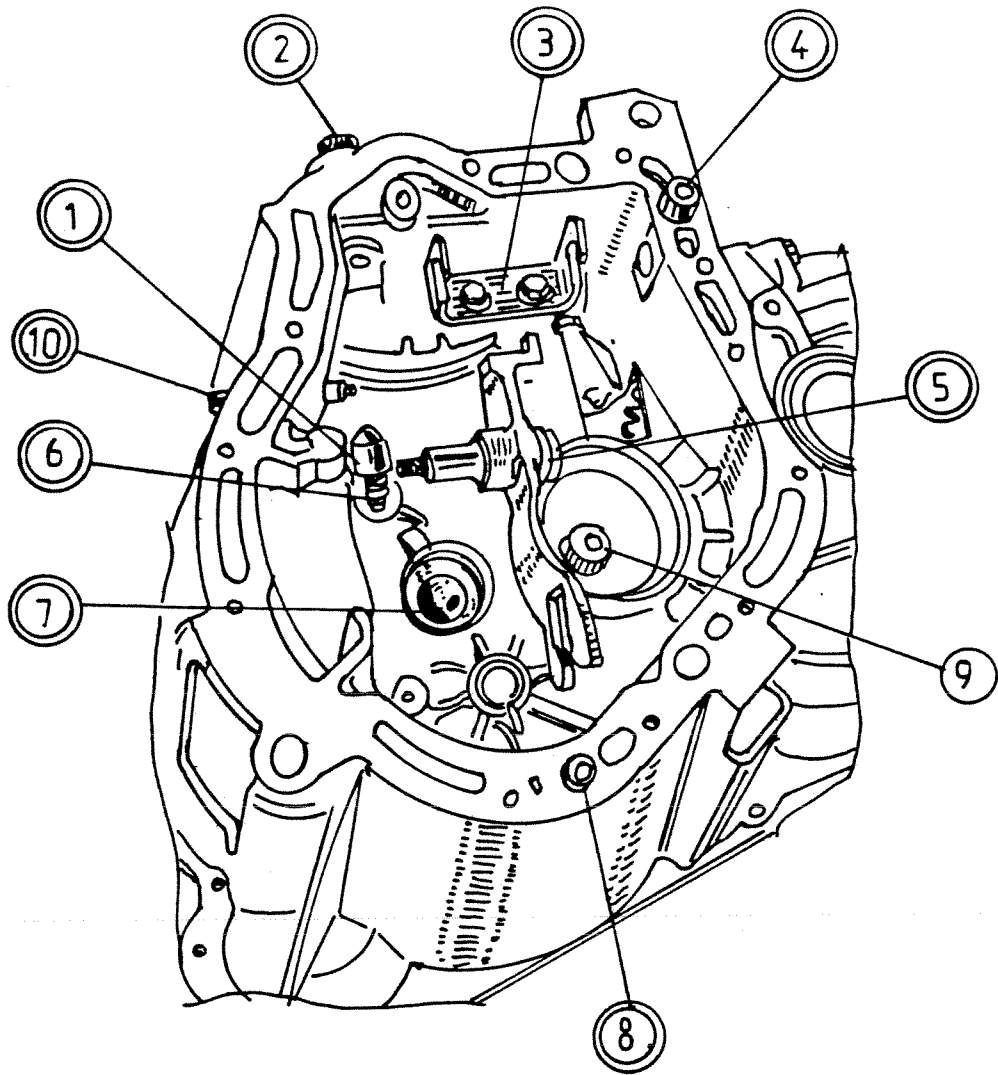
3°) ASSEMBLAGE DES FOURCHETTES (VOIR PAGE XVII)

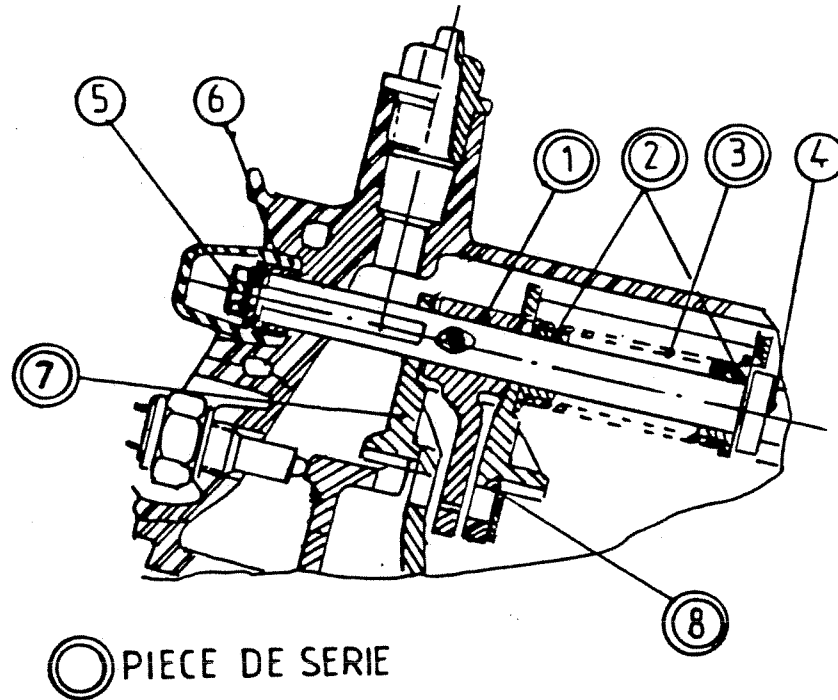
* NOTA : LES BILLES SONT SERTIES DANS LE LOGEMENT DES FOURCHETTES
.....

- a) ENGAGER L'AXE DE 5ème/6ème (14) DANS LA FOURCHETTE 1ère/2ème (15)
- b) MONTER TOUTES LES FOURCHETTES EN INTERCALANT L'ENCOCHE D'ENTRAINEMENT DE LA FOURCHETTE 3ème/4ème (19) ENTRE CELLE DE 1ère/2ème (15) ET L'AXE (20)
- c) ENGAGER L'AXE (14) EN RESPECTANT SON SENS (ENCOCHE D'IMMOBILISATION DE L'AXE A L'OPPOSE DES FOURCHETTES)
- d) METTRE L'ENSEMBLE AU POINT MORT (ENCOCHES DANS LE MEME ALIGNEMENT)
- e) LA PIECE (30) DEVRA ETRE EMMANCHEE ET COLLEE A LA LOCTITE BLOC PRESSE 601 DANS LE CARTER BOITE-EMBRAYAGE.
(CETTE PIECE SERT DE PROLONGE POUR L'AXE (20) AFIN DE PERMETTRE LE PASSAGE DE LA 6ème).

II - MONTAGE DE LA BOITE

- 1°) METTRE EN PLACE LE JOINT D'ETANCHEITE DE L'AXE DE SELECTION DE VITESSE (13) (PAGE XVII)
- 2°) METTRE EN PLACE LE GUIDE PORTE-BUTEE (SANS LE JOINT PAPIER ET SANS LE SERRER) (7) (VOIR SCHEMA PAGE SUIVANTE)
- POSITIONNER LA CALE DE PRECHARGE
 - MONTER LA CAGE EXTERIEURE DU ROULEMENT AV DE L'ARBRE PRIMAIRE
 - MONTER LE SUPPORT RESSORT DE SELECTION DES VITESSES (3) : SERRAGE 1,5 mdaN ET LE RENIFLARD (2)
 - METTRE EN PLACE LE NOUVEL EMBOUT DE GRAISSAGE (9) DE L'ARBRE SECONDAIRE
 - POSITIONNER LE RESSORT (6) AVEC LE PION DE VERROUILLAGE DE LA MARCHE ARRIERE (1), COMPRIMER L'ENSEMBLE POUR ENGAGER L'AXE ET LA FOURCHETTE (5) - COUPLE DE SERRAGE : 2 mdaN
 - MONTER LE CONTACTEUR DE MARCHE ARRIERE AVEC UN JOINT CUIVRE NEUF (10)
 - METTRE EN PLACE LES PIONS DE CENTRAGE CARTER (4)
- 3°) ACCOUPLER LES SOUS-ENSEMBLES (L'ARBRE PRIMAIRE, L'ARBRE SECONDAIRE, LES FOURCHETTES ET LES AXES)
- POSITIONNER : LA PIGNONNERIE DANS LE CARTER AVEC PRECAUTION SURTOUT AU NIVEAU DU GRAISSAGE DE L'ARBRE SECONDAIRE
- 4°) METTRE EN PLACE L'AXE (4) ET LE PIGNON BALADEUR DE MARCHE ARRIERE (7) DONT L'ENTREE DE LA DENTURE SERA ORIENTEE VERS L'ARRIERE DE BOITE (DEPASSEMENT DE LA GOUPILLE (3) : 5mm) (VOIR SCHEMA PAGE XVI)
- NE PAS OUBLIER DE METTRE EN PLACE L'AIMANT
- 5°) METTRE EN PLACE L'AXE (4) AVEC LE RESSORT (3) ET LES DEUX COUPELLES (2) DANS LA PIECE (3) DU SCHEMA DE LA PAGE SUIVANTE
- ENGAGER LA CLE D'INTER-VERROUILLAGE (8) ET LE DOIGT DE PASSAGE (1) SUR L'AXE (4) (AU BESOIN LES GUIDER A L'AIDE D'UNE BROCHE DE Ø 14mm MAXI) (VOIR PAGE XI)





6°) RESPECTER L'ORIENTATION DU MEPLAT DE L'AXE (4) AVEC LE SENS DU DOIGT (1) ET DE LA CLE D'INTER-VERROUILLAGE (7) (Voir schéma ci-dessus)

- FIXER LE DOIGT ET LA CLE D'INTER-VERROUILLAGE A L'AIDE DE GOUPILLES NEUVES, LA FENTE DES GOUPILLES DOIT ETRE ORIENTEE DANS L'AXE DE L'ARBRE (4)

- VISSER LA VIS (5) AVEC LA RONDELLE EPAULEE (6)
COUPLE DE SERRAGE : 1,5 mdaN

- METTRE EN PLACE LE PROTECTEUR

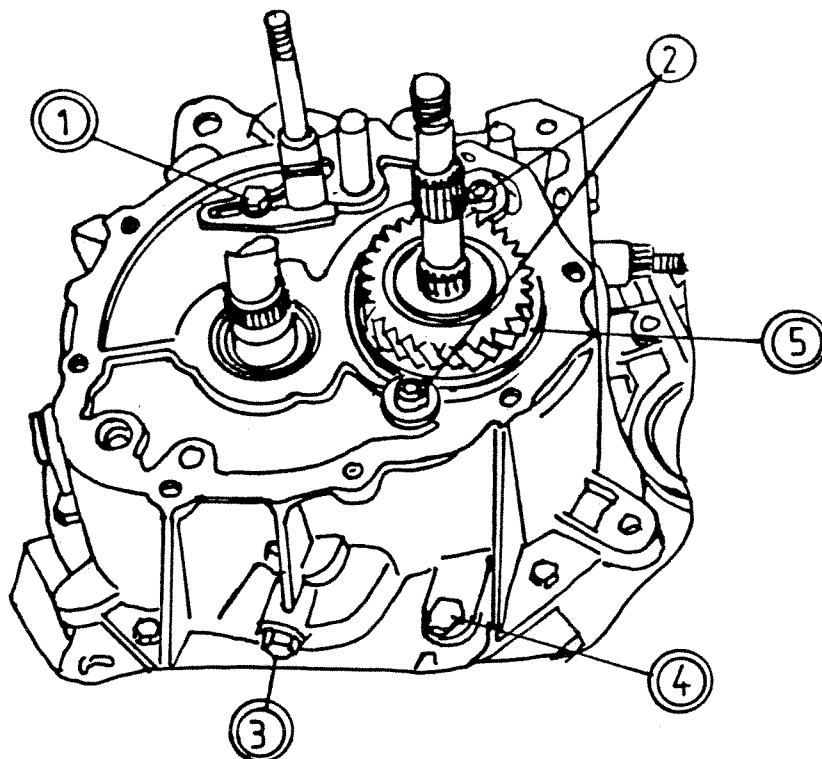
- METTRE EN PLACE SUR L'AXE DE SELECTION (13), UN JOINT TORIQUE (12) NEUF, LA RONDELLE (11) ET LE CLIP D'ARRET (10) (Page XVII)

7°) ENDUIRE LE PLAN DE JOINT DU CARTER D'EMBRAYAGE DE PRODUIT D'ETANCHEITE, ENSUITE MONTER LE CARTER DE BOITE DE VITESSES

COUPLE DE SERRAGE DES VIS : 1,25 mdaN

- FIXER L'AXE DE MARCHE ARRIERE AVEC LA VIS (3) EQUIPEE D'UNE RONDELLE NEUVE (Schéma page suivante)
COUPLE DE SERRAGE : 1 mdaN

- METTRE EN PLACE LA PLAQUETTE D'ARRET (1) AVEC LA VIS
COUPLE DE SERRAGE : 1,5 mdaN



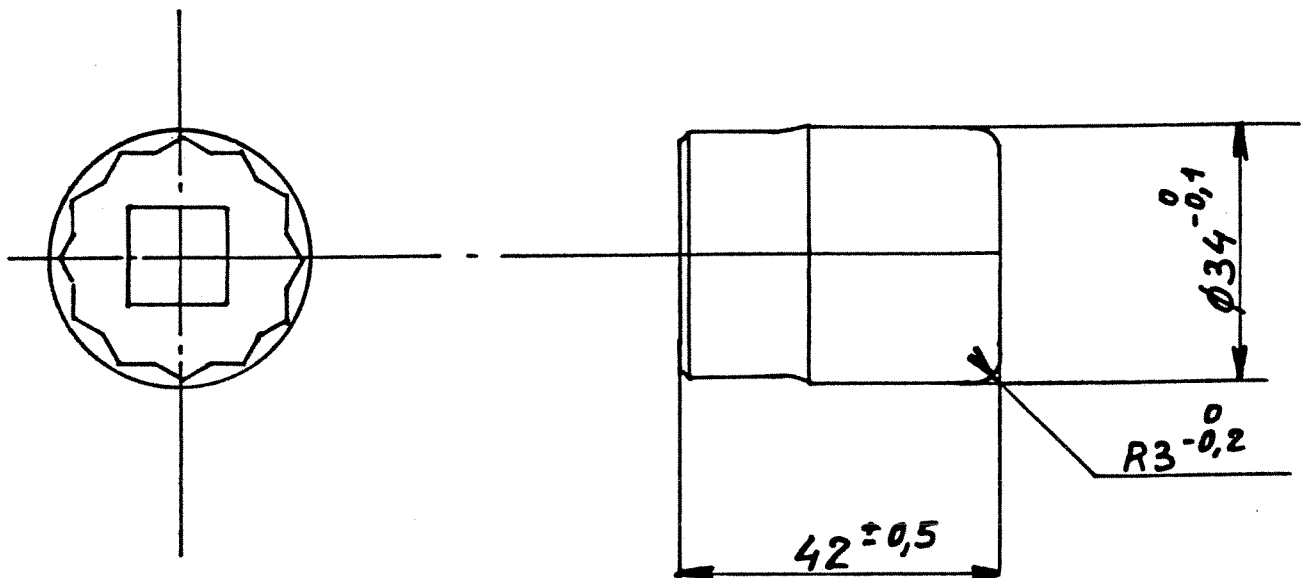
○ PIECE DE SERIE

- METTRE EN PLACE LE SEGMENT D'ARRET (5) (Schéma ci-dessus) ET VEILLER QU'IL SOIT BIEN EMBOITE ; SI CELA EST NECESSAIRE, LEVER L'ARBRE SECONDAIRE
- FIXER LE ROULEMENT PAR LES 2 VIS (2)
COUPLE DE SERRAGE : 1,5 mdaN + LOCTITE FREIN FILET FAIBLE

8°) MONTAGE DEFINITIF DE LA PIGNONNERIE (Voir page XVI)

- a) MONTER LE PIGNON DE 5ème (41) A CHAUD
- b) MONTER LE PIGNON MOTEUR DE 5ème (17) SUR L'ARBRE PRIMAIRE (8)
- c) MONTER LE SYNCHRONISEUR (19) ET LE MOYEU (20) AVEC LA FOURCHETTE (24) (Voir page XVII) ET ENSUITE GOUPILLER LA FOURCHETTE SUR L'AXE (20) AVEC LA GOUPILLE (21)
- d) METTRE EN PLACE LE PIGNON MOTEUR DE 6ème (21) AVEC LA CAGE A AIGUILLE (9) SUR L'ENTRETOISE (23) ET VISSER L'ECROU (26) SANS LE SERRER (Voir page XVI)
- e) METTRE EN PLACE L'ENTRETOISE (42) AVEC LE PIGNON RECEPTEUR DE 6ème (43) , EN FAISANT BIEN ATTENTION QUE L'ENTRETOISE SOIT BIEN EN APPUI SUR CHAQUE PIGNON

- f) METTRE EN PLACE LE ROULEMENT (39) AVEC L'ECROU (26) QUI SERA SERRE SUR L'ARBRE SECONDAIRE, IL EST NECESSAIRE D'ENGAGER DEUX VITESSES POUR SERRER L'ECROU
- g) METTRE LA FOURCHETTE 5^{ème}/6^{ème} AU POINT MORT (VOIR PAGE XVII)
- PRESENTER LA PIECE (17) AVEC L'ECROU (18) SERRE SUR L'AXE (14) POUR POUVOIR RELEVER L'EPAISSEUR DE CALE QU'IL FAUT METTRE POUR QUE LA BILLE (22) TOMBE DANS LA RAINURE CENTRALE AU POINT MORT
 - * ATTENTION : LA POSITION DE LA PIECE (17) DOIT ETRE PRISE
..... TRES PRECISEMENT
 - RETIRER L'ECROU (18) ET L'ENTRETOISE (17)
 - METTRE L'EMPILAGE DE CALES (16) NECESSAIRE SUR L'AXE (14) PUIS REMETTRE L'ENTRETOISE (17) PUIS L'ECROU (18) QUI SERA SERRE AU COUPLE DE 1,5 mdaN
 - * NOTA : UN PLAT SUR L'AXE (14) PERMET DE SERRER L'ECROU (18)
..... AVEC UNE CLE PLATE DE 8
 - METTRE EN PLACE LA BILLE (22) ET LE RESSORT (23) QUI SERA RETENU PAR LA GOUPILLE (25) (FAIRE ATTENTION QUE LA BILLE NE TOMBE PAS DANS LA BOITE)
- h) RETIRER LES ECROUS (26) POUR METTRE UNE GOUTTE DE LOCTITE FREIN FILET FORT, PUIS LES REMETTRE EN LES SERRANT AU COUPLE DE 5,5 mdaN PUIS LES FREINER PAR RABATTEMENT DE METAL DANS LES RAINURES DES ARBRES.
- POUR SERRER L'ECROU SUR L'ARBRE PRIMAIRE, IL EST NECESSAIRE D'USINER UNE DOUILLE DE 28 SUR PLAT SUIVANT LE SCHEMA CI-DESSOUS.

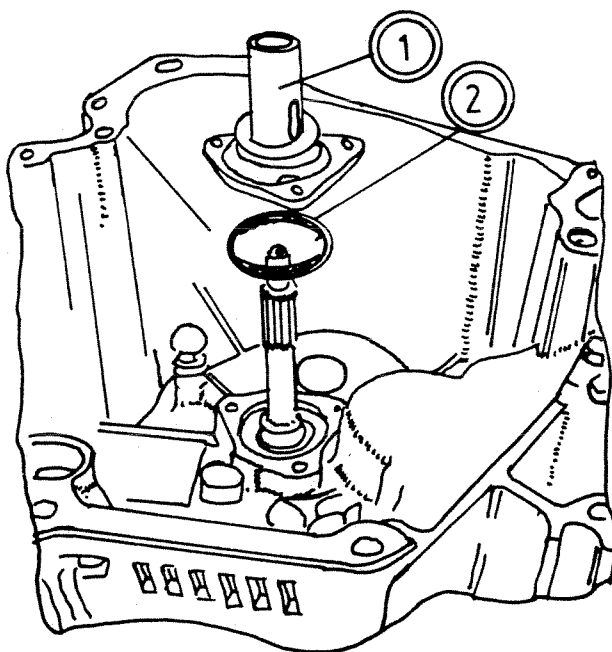


FAIRE ATTENTION : DE NE PAS METTRE DE LOCTITE DANS LE TROU DE GRAISSAGE
..... DE L'ARBRE SECONDAIRE

NOTA : IL EST NECESSAIRE D'ENGAGER DEUX VITESSES POUR
..... EFFECTUER LE SERRAGE DES ECROUS

1°) RETOURNER LA BOITE

- DEPOSER LE GUIDE PORTE BUTEE
- * REGLAGES DU JEU DES ROULEMENTS :
 - POSITIONNER UNE CALE DE PRECHARGE ép. 2,4 mm SUR LA CAGE EXTERIEURE DU ROULEMENT
 - LE GUIDE PORTE-BUTEE EST SANS JOINT PAPIER
 - SERRER PROGRESSIVEMENT LE GUIDE PORTE-BUTEE TOUT EN FAISANT TOURNER L'ARBRE PRIMAIRE JUSQU'A OBTENIR UNE DURETE EN ROTATION CECI A POUR BUT DE POSITIONNER CORRECTEMENT LES CAGES ET LES ROULEMENTS
- REDEPOSER LE GUIDE PORTE-BUTEE ET LA CALE DE PRE-CHARGE

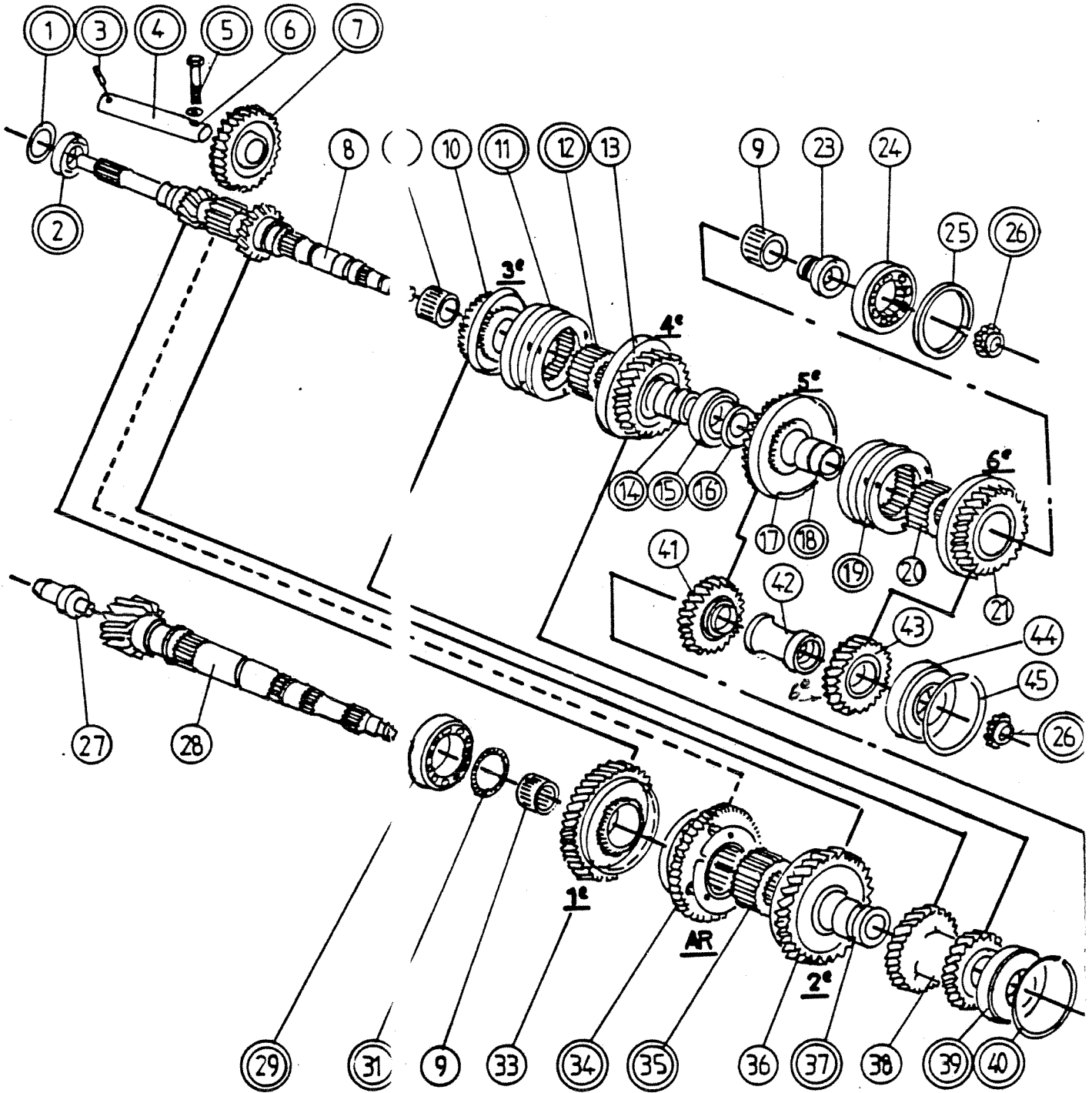


- DETERMINER L'EPAISSEUR DE CALE DEFINITIVE A L'AIDE D'UNE JAUGE DE PROFONDEUR EN MESURANT LA DISTANCE ENTRE LE PLAN DE JOINT DU CARTER ET LA BAGUE EXTERIEURE DU ROULEMENT
- ENSUITE MESURER LA DISTANCE ENTRE LA FACE D'APPUI DU GUIDE PORTE-BUTEE SUR LE ROULEMENT ET SON PLAN DE JOINT
- A LA DIFFERENCE DES DEUX LECTURES DE COTES, AJOUTER UNE CALE DE FACON A OBTENIR UN JEU DE 0,05 à 0,15 mm DE JEU
- * NOTA : LE JEU TIENT COMPTE DE L'EPAISSEUR DU JOINT

- METTRE UN JOINT D'ETANCHEITE NEUF DANS LE GUIDE PORTE-BUTEE (1)
 - POSITIONNER LA CALE DE PRECHARGE PRECEDEMMENT DETERMINEE ET LE GUIDE PORTE-BUTEE (1) AVEC UN JOINT PAPIER NEUF AVEC LES VIS
COUPLE DE SERRAGE : 1,25 mdaN
- 2°)
- METTRE EN PLACE LES CAGES EXTERIEURES DES ROULEMENTS (24) , (39) (PAGE XVI) DANS LE CARTER ALU (25) (PAGE XVIII)
 - METTRE DE LA PATE D'ETANCHEITE SUR LE CARTER DE BOITE DE VITESSES SUR LE PLAN DE JOINT QUI DOIT ETRE PROPRE ET SANS RAYURE
 - METTRE EN PLACE LE CARTER (25) AVEC LES VIS (VOIR PAGE XVIII)
COUPLE DE SERRAGE : 1,25 mdaN
 - METTRE DE LA PATE A JOINT SUR LE CARTER ALU POUR FIXER ENSUITE LE CARTER TOLE DE 6ème (28) AVEC LES VIS (30) (FAIRE ATTENTION AU CENTRAGE A CAUSE DES FUITES)
COUPLE DE SERRAGE : 1,25 mdaN

FAIRE ATTENTION DE NE PAS CASSER LE TUBE D'AMENEE D'HUILE DU CARTER TOLE DANS L'ARBRE PRIMAIRE LORS D'UN DEMONTAGE

PIGNONNERIE GA19

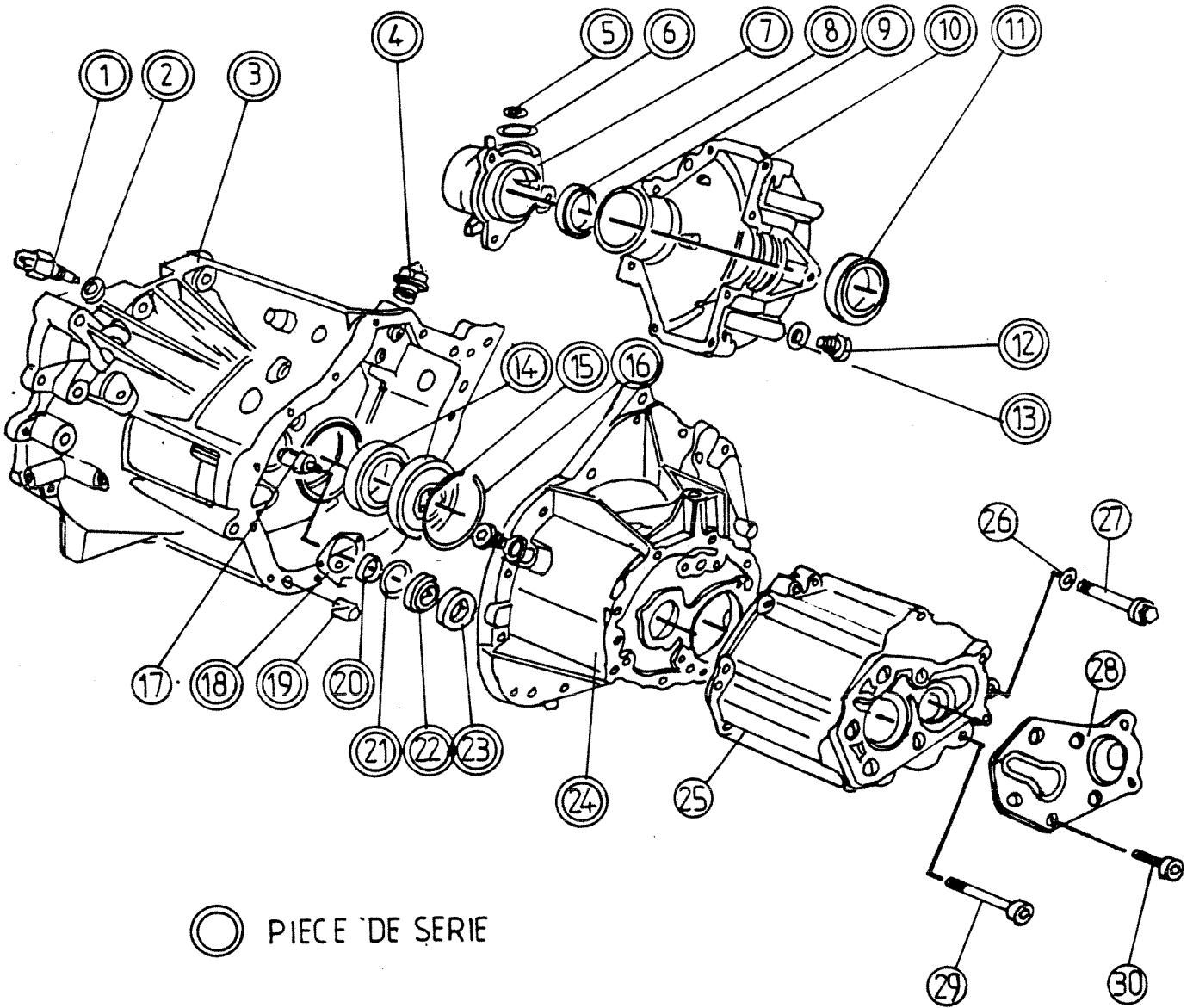


○ PIECE DE SERIE

- COUPLE SERRAGE DE L ECROU (26): 5,5 m.Kg

Nr	DESIGNATION	REFERENCE	COEF.
8	ARBRE PRIMAIRE	19800-11	1
9	CAGE INA	16706-02	3
10	PIGNON MOTEUR 3ème	19800-03	1
13	PIGNON MOTEUR 4ème	19800-04	1
17	PIGNON MOTEUR 5ème	19800-05	1
20	MOYEU BALADEUR 5ème/6ème	19800-10	1
21	PIGNON MOTEUR 6ème	19800-06	1
23	BAGUE CAGE INA PIGNON 6ème	19800-36	1
24	ROULEMENT RNU 12376	19800-34 ← 19800-4457	1
25	ANNEAU D'ARRET	LIVRE AVEC LE ROULEMENT	1
26	ECROU	19800-75	2
27	EMBOUT DE GRAISSAGE	19800-22	1
28	ARBRE SECONDAIRE 13/68	19800-12	1
28	ARBRE SECONDAIRE 12/68	19852-01	1
33	PIGNON RECEPTEUR 1ère	19800-01	1
36	PIGNON RECEPTEUR 2ème	19800-02	1
38	PIGNON RECEPTEUR 3ème/4ème	19800-09	1
41	PIGNON RECEPTEUR DE 5ème	19800-07	1
42	ENTRETOISE	19800-41	1
43	PIGNON RECEPTEUR 6ème	19800-08	1
44	ROULEMENT	19800-22 ← 19800-4354	1
45	ANNEAU D'ARRET	LIVRE AVEC LE ROULEMENT	1

N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
6	VIS HM6	19800-70	1
7	RONDELLE BUTEE	19800-47	1
8	AXE PASSAGE DE VITESSES	19800-20	1
14	AXE DE VERROUILLAGE	19800-38	1
15	FOURCHETTE 1ère/2ème	19800-23	1
16	RONDELLE DE CALAGE	19800-35	4
17	BAGUE DE VERROUILLAGE 5ème/6ème	19800-33	1
18	ECROU NYLSTOP	19800-45	1
19	FOURCHETTE 3ème/4ème	PIECE DE SERIE	1
20	AXE DE SELECTION 5ème/6ème	APPAIRÉ AVEC FOURCHETTE 5/6	1
21	GOUPILLE	19800-88	1
22	BILLE	19800-83	1
23	RESSORT	19800-84	1
24	FOURCHETTE 5ème/6ème	19800-32	1
25	GOUPILLE	19800-89	1
30	DOUILLE CENTRAGE AXE FOURCHETTE	19800-39	1
31	RONDELLE	21650-35	1



○ ● PIÈCE DE SÉRIE

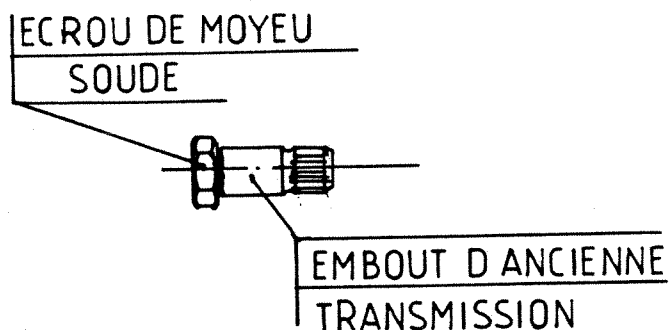
N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
17	EMBOUT DE GRAISSAGE	19800-22	1
25	CARTER ALU 5ème/6ème	19800-27	1
26	JOINT CUIVRE	19800-48	1
27	VIS	19800-31	1
28	CARTER TOLE 6ème	19800-40	1
29	VIS	19800-49	2
30	VIS	19800-85	7

MONTAGE DE L'AUTOBLOQUANT DANS LA BOITE	1,9L GROUPE A
--	---------------

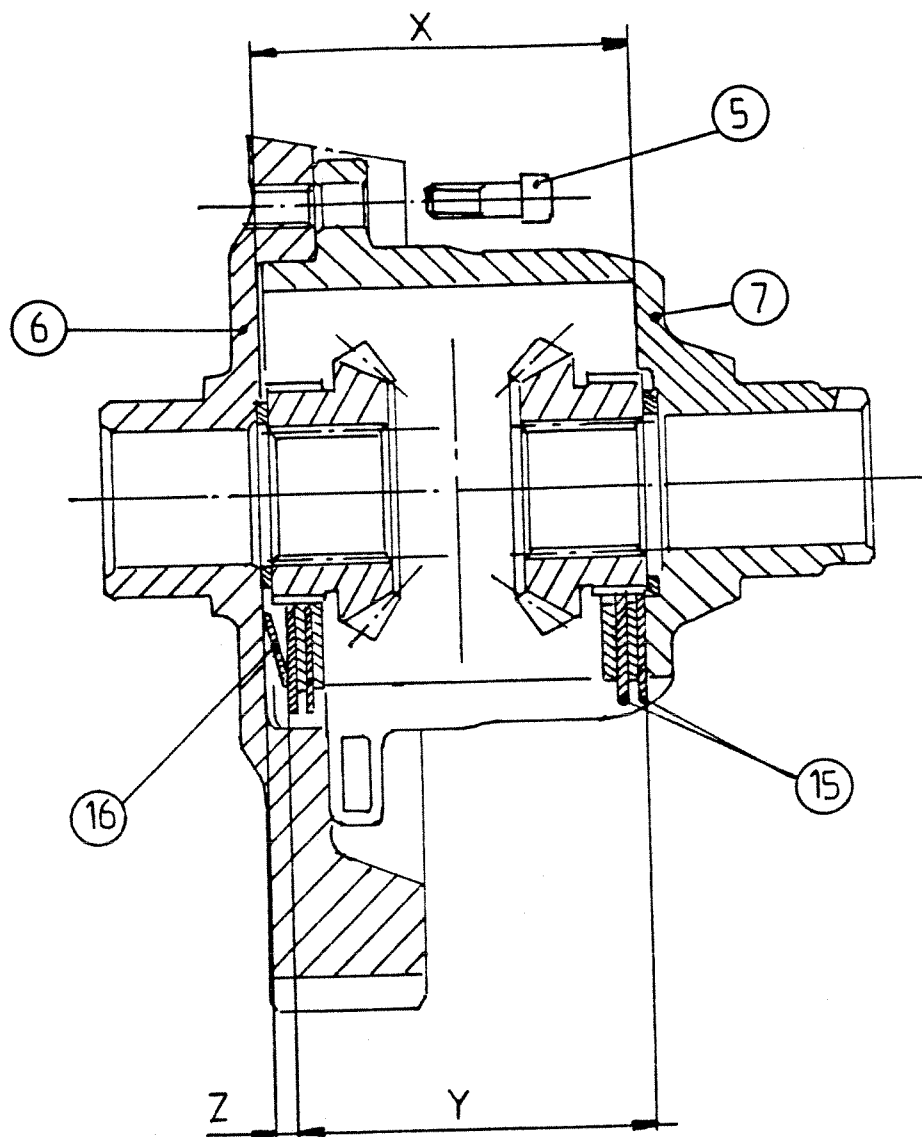
1°) REALISER L'EMPILAGE DES PIECES SUIVANT LES PAGES XX, XXI, POUR
POUVOIR OBTENIR LA COTE Z IMPERATIVE

2°) APRES LE MONTAGE DE L'AUTOBLOQUANT :

- VERIFIER LE JEU DE LA COURONNE DE PONT SUR LE PIGNON D'ATTAQUE
- VERIFIER OU REGLER LE COUPLE DE GLISSEMENT DE L'AUTOBLOQUANT EN
FAISANT TOURNER CHACUNE DES SORTIES DE PONT, ON DOIT OBTENIR UN
COUPLE DE : 13 mKg à 40 %
- POUR FAIRE TOURNER LES SORTIES DE PONT, IL EST NECESSAIRE D'AVOIR
UN EMBOUT SUIVANT LE PLAN CI-DESSOUS :



- LE MONTAGE A 40 % DE GLISSEMENT SERA UTILISE EXCLUSIVEMENT AVEC
LA DIRECTION ASSISTEE



1°) LA COTE Z ETANT LA COTE DE FONCTIONNEMENT DE L'AUTOBLOQUANT, L'ÉPAISSEUR DE LA RONDELLE BELLEVILLE (16) DOIT ÊTRE CORRECTEMENT PRISE AU 0,01 mm PRES.

Z = ÉPAISSEUR DE RONDELLE

2°) RÉALISER LA COTE Y POUR L'EMPILAGE DES DISQUES D'ÉPAISSEURS DIFFÉRENTES POUR OBTENIR LA COTE Z.

ÉPAISSEURS DISPONIBLES 1,9 - 2 - 2,1 mm

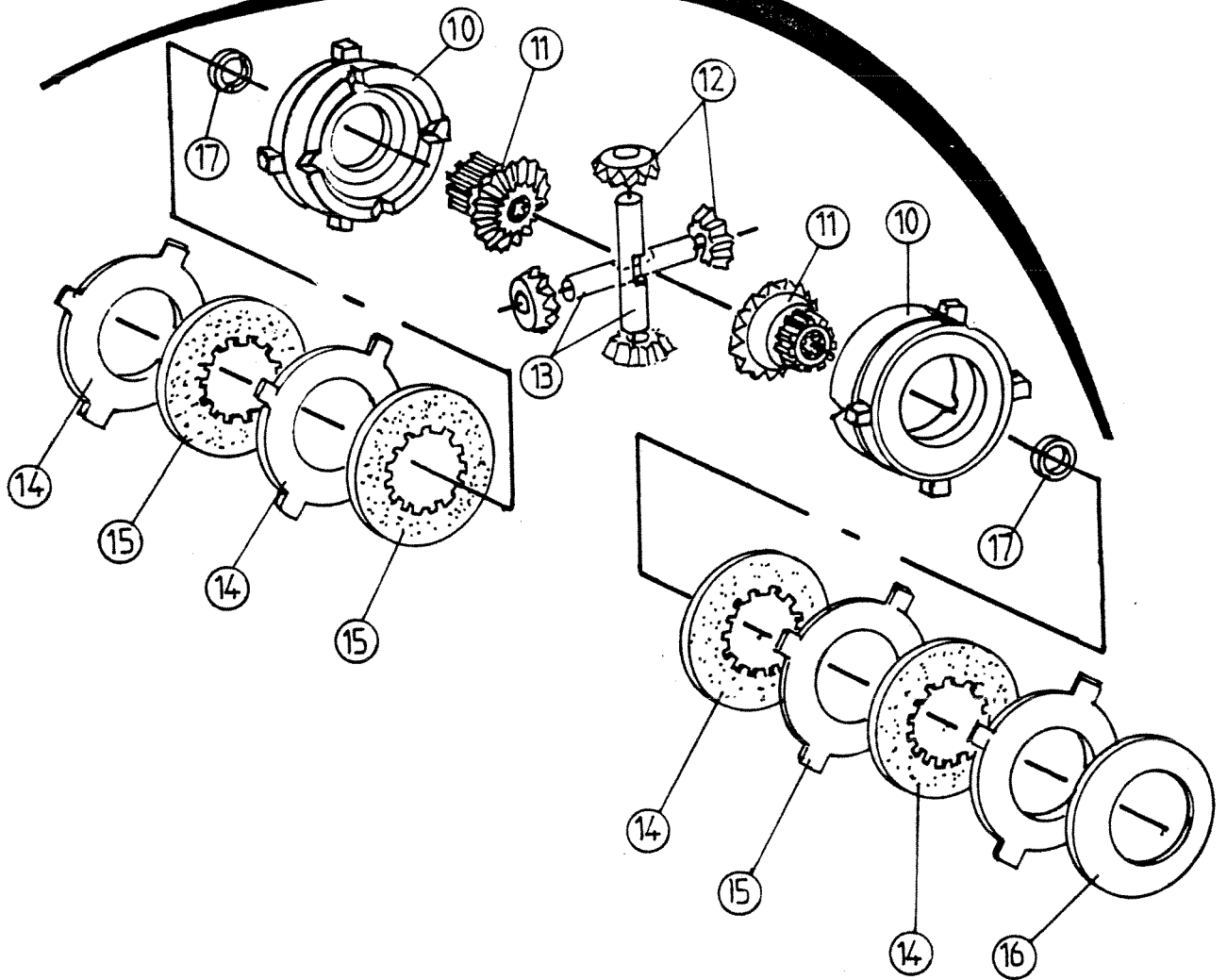
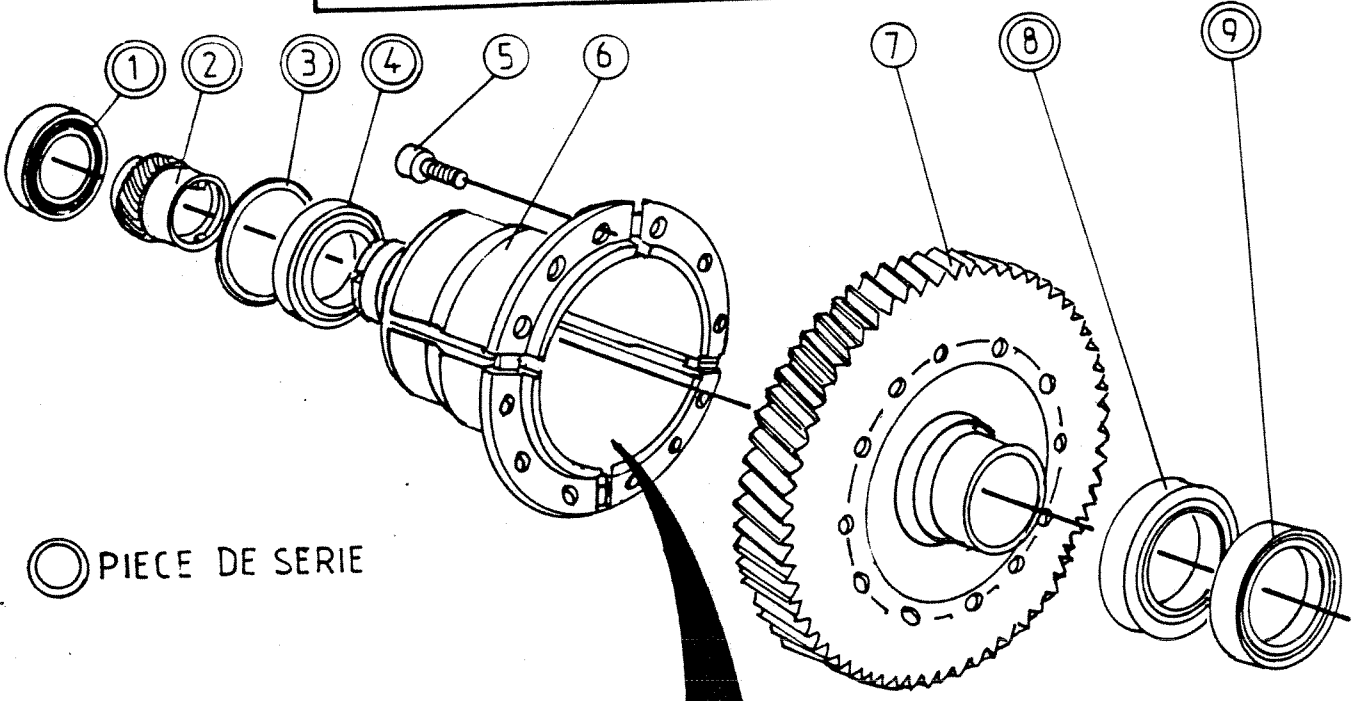
3°) L'ENSEMBLE SERA MONTE A L'HUILE DE BOITE DE VITESSES

4°) COUPLE DE SERRAGE DES VIS (5) : 4,5 mKg

LES VIS DEVRONT ÊTRE COLLEES A LA LOCTITE FREIN FILET NORMAL

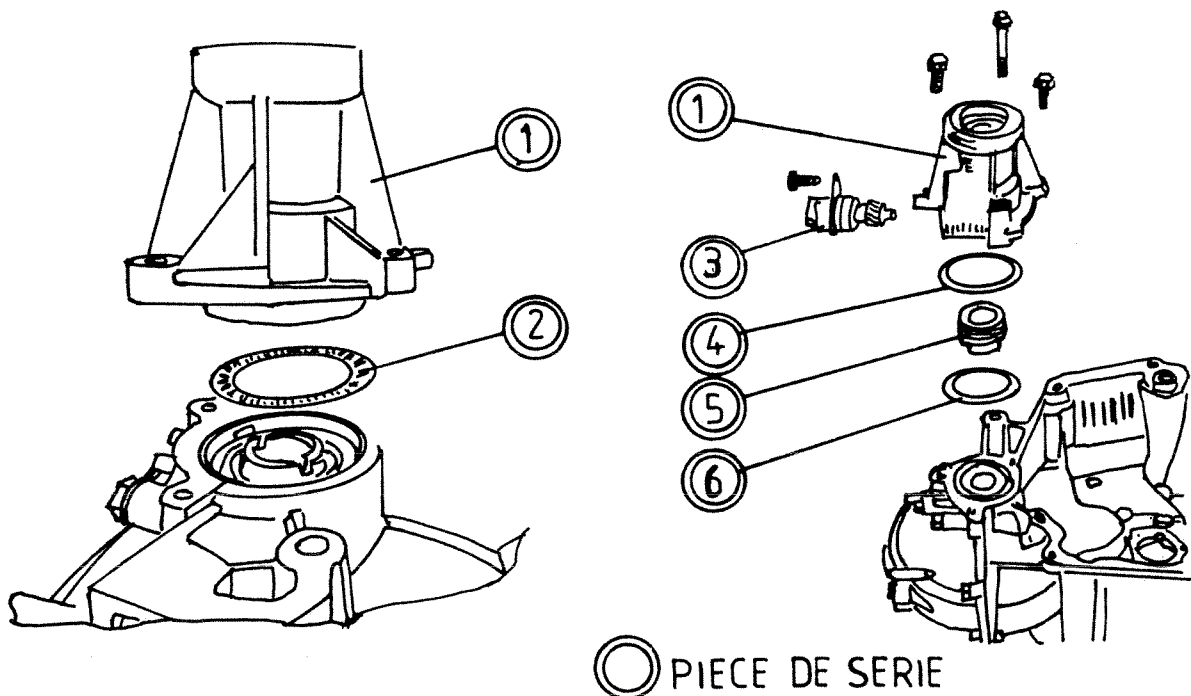
* NOTA : SI NECESSAIRE METTRE LES VIS A LA LONGUEUR SOUS TÊTE DE 24 mm

PONT AUTOBLOQUANT GA 19



Nr	DESIGNATION	REFERENCE	COEF.
5	VIS M8 x 1,25	10500-04	12
6	BOITIER	16704-01	1
7	COURONNE 13 x 68	19868-00	1
7	COURONNE 12 x 68	19852-02	1
10	FLASQUE PORTE SATELLITE	10500-07	2
11	PIGNON PLANETAIRE	16704-03	2
12	PIGNON SATELLITE	10500-06	4
13	AXE DE SATELLITE	10500-05	2
14	DISQUES ép. 1,9 - 2 - 2,1	10500-11	4
15	DISQUE DE FRICTION	10500-08	4
16	RONDELLE ELASTIQUE	10500-09	1
17	RONDELLE	16704-02	2

MONTAGE DE L'AUTOBLOQUANT SUR LA BOITE	1,9L GROUPE A
---	---------------



○ PIÈCE DE SÉRIE

1°) METTRE EN PLACE LA BAGUE DE CENTRAGE DES CARTERS

- ENDUIRE LE PLAN DE JOINT DE PRODUIT D'ÉTANCHEITÉ
- POSITIONNER L'AUTOBLOQUANT
- MONTER LE 1/2 CARTER ET LA PROLONGE (1) POUR ALIGNER LES PLANS DE JOINT ET APPROCHER LES VIS DE $\varnothing 10$ et $\varnothing 7$ À LA CLE SANS LES BLOQUER
- METTRE LE JOINT D'ÉTANCHEITÉ CÔTÉ SORTIE DE PONT GAUCHE

2°) REGLAGE DE LA CONTRAINTE DES ROULEMENTS

- a) POSITIONNER LA CALE DE PRECHARGE (2) D'ÉPAISSEUR 2,2 mm SUR LA CAGE EXTERIEURE DU ROULEMENT ET LA PROLONGE (1) SANS JOINT TORIQUE
- b) SERRER PROGRESSIVEMENT LES VIS DE PROLONGE TOUT EN FAISANT TOURNER LE DIFFÉRENTIEL JUSQU'À OBTENIR UNE DURETÉ EN ROTATION, CECI AFIN DE POSITIONNER CORRECTEMENT LES CAGES ET LES ROULEMENTS
- c) DEPOSER LA PROLONGE ET LA CALE DE PRECHARGE
- d) DÉTERMINER L'ÉPAISSEUR DE LA CALE À L'AIDE D'UNE JAUGE DE PROFONDEUR EN MESURANT LA DISTANCE ENTRE LE PLAN DE JOINT DU CARTER ET LA BAGUE EXTERIEURE DU ROULEMENT

e) MESURER SUR LA PROLONGE (1) LA DISTANCE ENTRE LA FACE D'APPUI DU CHAPEAU SUR LA CAGE DU ROULEMENT ET SON PLAN DE JOINT

f) A LA DIFFERENCE DES DEUX LECTURES DE COTES :
AJOUTER 0,1mm POUR LA CONTRAINTE DES ROULEMENTS

3°) a) SERRER DEFINITIVEMENT LE CARTER DIFFERENTIEL

VIS \emptyset 10 = 4 mdaN

VIS \emptyset 7 = 1,25 mdaN

b) POSITIONNER :

- LA CALE PRECEDEMMENT DETERMINEE (6)

- LA VIS TACHYMETRIQUE (5)

- LA PROLONGE (1) EQUIPEE D'UN JOINT TORIQUE NEUF (4)
COUPLE DE SERRAGE : 1,5 mdaN

- LE SUPPORT ET LE PIGNON DE PRISE TACHYMETRIQUE (3)
COUPLE DE SERRAGE : 1,25 mdaN

c) LA VIS TACHYMETRIQUE PERMET DE BRANCHER LE COMPTEUR KILOMETRIQUE

MONTAGE DE LA COMMANDE DE BOITE EXTERNE	1,9L GROUPE A
--	---------------

1°) LE LEVIER (29) DEVRA ETRE MODIFIE AU NIVEAU DU POINT (A) (VOIR PAGE XXIV)

a) SUPPRIMER LA ROTULE DE SERIE

b) SOUDER LA PIECE (27) PAR 2 POINTS DE SOUDURE

2°) LORS DU MONTAGE DES ROTULES (1) ET (12) SUR LES BIELLETES (9), (21), (22), IL EST IMPERATIF DE LES PRE-REGLER SUIVANT LES COTES D'ENTR'AXE

BIELLETTTE (9) Lg 135,5

BIELLETTTE (21) Lg 287

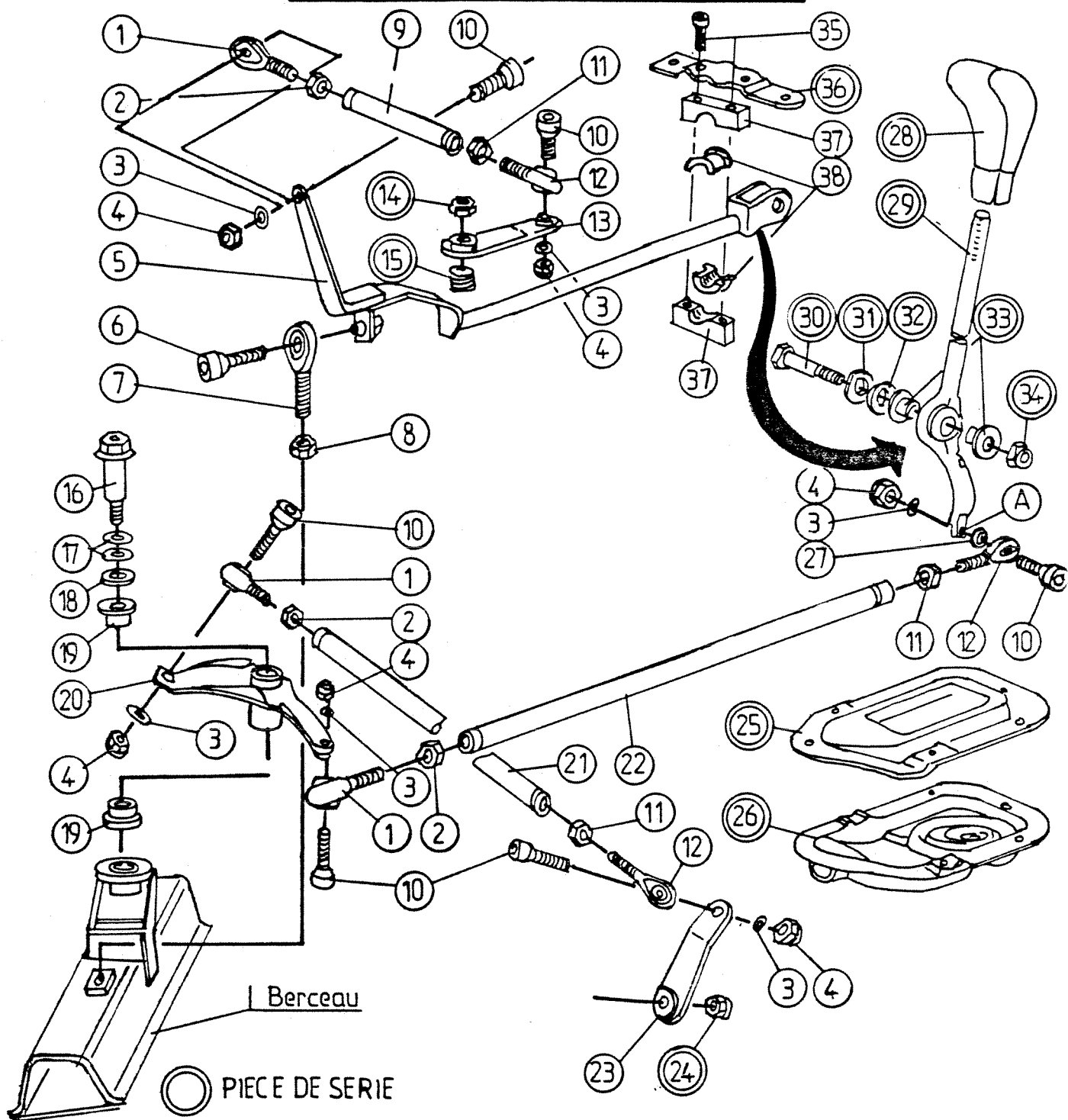
BIELLETTTE (22) Lg 742

- LE REGLAGE DEFINITIF SERA EFFECTUE SUR AUTO (LES ROTULES (1) ET (12) SONT A PAS A GAUCHE ET A DROITE)

3°) IL EST NECESSAIRE DE REMETTRE L'INTERDICTION DE MARCHE AR DE LA 205 GTI 105 CH AU LIEU DE L'INTERDICTION COMMANDEE PAR CABLE

* NOTA : S'ASSURER QUE LES ROTULES SOIENT BIEN LIBRES POUR EVITER QUE LA COMMANDE NE SOIT DURE

COMMANDE EXTERNE DE BOITE DE VITESSES	GA 19
--	-------



N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
1	ROTULE (PAS A DROITE) ✓	16805-22	3
2	CONTRE-ECROU (PAS A DROITE) -	16805-20	3
3	RONDELLE ONDULEE	16805-14	6
4	ECROU NYLSTOP	16805-13	6
5	LEVIER DE COMMANDE ✓	16805-04	1
6	VIS	16805-17	1
7	ROTULE	16805-19	1
8	ECROU	16805-18	1
9	BIELLETTTE Lg 86	16805-03	1
10	VIS	16805-11	6
11	CONTRE-ECROU (PAS A GAUCHE)	16805-26	3
12	ROTULE (PAS A GAUCHE)	16805-25	3
13	LEVIER DE SELECTION	16805-10	1
16	VIS FIXATION RELAIS DE SELECTION	16805-24	1
17	RONDELLE ONDULEE	16805-29	2
18	RONDELLE PLATE	16805-28	1
19	COUSSINET DE RELAIS	16805-08	2
20	RELAIS DE SELECTION	16805-07	1
21	BIELLETTTE Lg 235	16805-02	1
22	BIELLETTTE Lg 690	16805-01	1
23	LEVIER DE SELECTION	16805-09	1
27	ENTRETOISE	16805-12	1
35	VIS		2

EMBRAYAGE ET TRANSMISSIONS

1,9L GROUPE A

I - EMBRAYAGE (VOIR PAGE XXVI)

- 1°) L'ENSEMBLE MECANISME + DISQUE ET BUTEE SE CHANGENT EN LIEU ET PLACE
- 2°) SUR LE CABLE D'EMBRAYAGE, REMPLACER LES DOUILLES EN CAOUTCHOUC PAR LES DOUILLES EN TEFLON (7)
- 3°) L'ENSEMBLE DE COMMANDE RESTE DE SERIE AINSI QUE LA COURSE A LA PEDALE QUI DOIT ETRE DE 140mm

II - TRANSMISSIONS

- 1°) LES TRANSMISSIONS SE MONTENT EN LIEU ET PLACE

TRANSMISSIONS ASPHALTE DROITE	REF. 16912-00
TRANSMISSIONS ASPHALTE GAUCHE	REF. 16913-00
TRANSMISSIONS TERRE DROITE	REF. 16914-00
TRANSMISSIONS TERRE GAUCHE	REF. 16915-00

LES TRANSMISSIONS TERRE ET ASPHALTE SE DIFFERENCIENT PAR LE TRIPODE COTE ROUE

- 2°) IL EST IMPERATIF DE FAIRE UN MONTAGE A BLANC, C'EST A DIRE DE DEMONTER LES TRANSMISSIONS COTE PONT EN RETIRANT LE SOUFFLET ET DEGRAISSER LE TRIPODE, DE PRENDRE LE JEU EN SORTIE DE PONT POUR VERIFIER QUE LES TRANSMISSIONS GAUCHE ET DROITE AIENT BIEN LE MEME JEU DE CHAQUE COTE

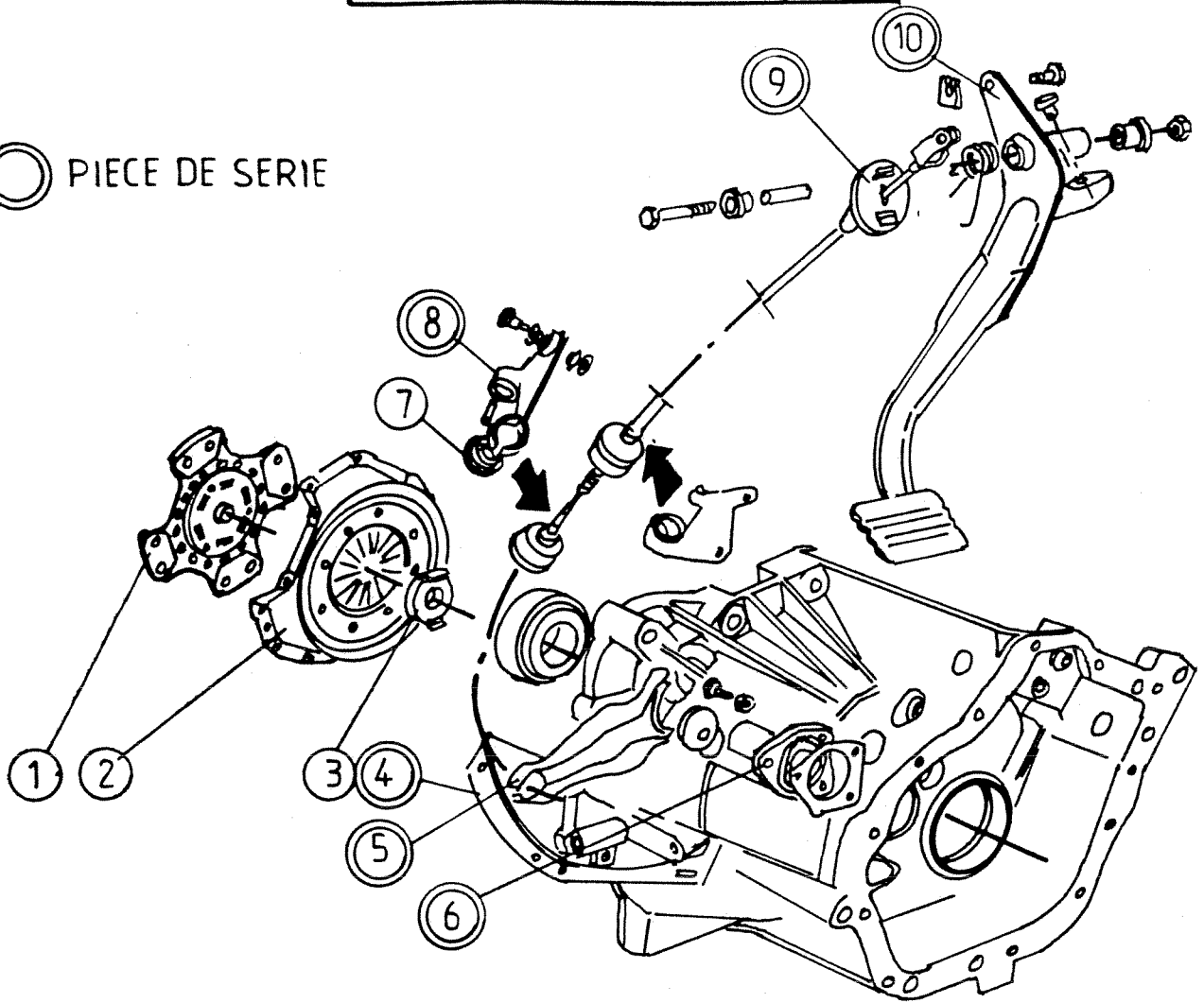
S'IL N'Y A PAS UN JEU IDENTIQUE DES DEUX COTES, RECENTRER LE MOTO-PROPULSEUR PAR LES SUPPORTS MOTEUR POUR AVOIR UN JEU EGALEMENT REPARTI

APRES VERIFICATION DE CES JEUX, MONTER LES TRANSMISSIONS EN UTILISANT LA GRAISSE REFERENCEE STLS 71300

CETTE PROCEDURE SE FAIT SUR AIRE DE REGLAGE DE TRAIN, EN VERSION TERRE ET ASPHALTE A L'ASSIETTE CORRESPONDANTE

COUPLE DE SERRAGE DE L'ECROU DE TRANSMISSION : 25 mKg A SEC

○ PIECE DE SERIE



N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
1	DISQUE METALLIQUE	19701-01	1
2	MECANISME RENFORCE	19701-02	1
3	BUTEE	19701-03	1
7	DOUILLE DE CABLE	19701-04	2
	KIT EMBAYAGE	19701-00	1

205 GTI GrA1900

TRAIN ARRIERE

TRAIN AVANT

PRINCIPAUX COUPLE DE SERRAGE	1,9L Groupe A
---------------------------------	---------------

1°) TRAIN ARRIERE

Berceau arrière sur caisse : 4,5 mKg

Axes de boîtier de traverse : 8 mKg

Articulation d'amortisseur :

. Inférieur : 11,75 mKg

. Supérieur : 7,5 mKg

Ecrou de fusée : 21,5 mKg

Ecrou de roue : 9 mKg

2°) TRAIN AVANT

Platine sur caisse : 5 mKg

Ecrou de palier supérieur d'amortisseur : 4,5 mKg

Pince d'amortisseur sur porte moyeu : 5,75 mKg

Rotule de triangle (vis de liaison avec pivot) : 7 mKg

Articulation de triangle avant : 8 mKg

Articulation arrière de triangle : 8 mKg

Traverse sur caisse : 5,25 mKg

Paliers de barre stabilisatrice : 7,5 mKg

Ecrou de fusée : 26,5 mKg

Ecrou de roue : 9 mKg

MONTAGE TRAIN ARRIERE

1,9L Groupe A

1°) Fixation de la traverse sur la caisse

- a) Assembler la traverse suivant le schéma (page II)
- b) Positionner la traverse sur la caisse, faire attention qu'elle soit bien alignée par rapport à l'axe de caisse pour éviter les variations de réglage du train arrière
- Ensuite percer avec un forêt \varnothing 10,2 le point de fixation arrière sur la pièce (5)

2°) a) Le carrossage et le pincement sont donnés par le réusinage des bras

- b) Avec les moyeux série 1900 :
- monter la fusée (16) qui est spécifique,
 - monter les goujons (26) qui seront collés à la loctite frein filet normale,
 - aucune cale aussi bien en terre qu'en asphalte.
- c) Avec les moyeux 1600 série Gr. A
- monter les fusées (30) qui sont spécifiques,
 - monter les goujons (35) qui sont mis en place à la presse (faire attention à l'alignement),
 - monter la cale (36) aussi bien en terre, qu'en asphalte.

3°) Montage asphalte

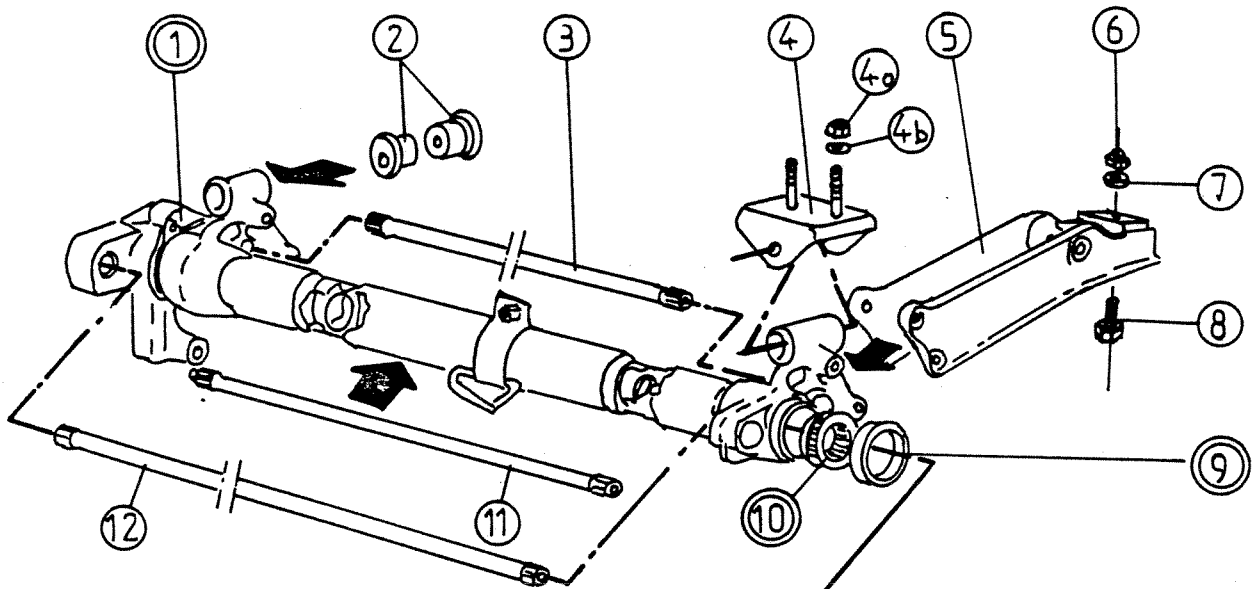
- a) Amortisseur (voir page III)
- b) Monter les barres de torsion \varnothing 21 $\varnothing 22$
- . barre gauche - couleur bleue
 - . barre droite - couleur noire
- c) Monter la barre anti-devers \varnothing 23 couleur blanche $\varnothing 25$

4°) Montage terre

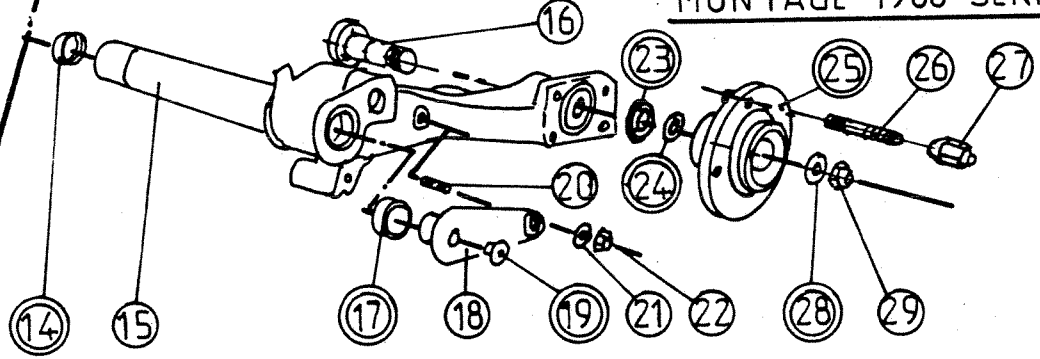
- a) l'amortisseur terre se monte en lieu et place
- b) monter les barres de torsion \emptyset 23
 - . barres droites - couleur blanche
 - . barres gauches - couleur verte
- c) monter la barre anti-devers \emptyset 23

5°) Pour les réglages (voir page VIII, IX, X et XI)

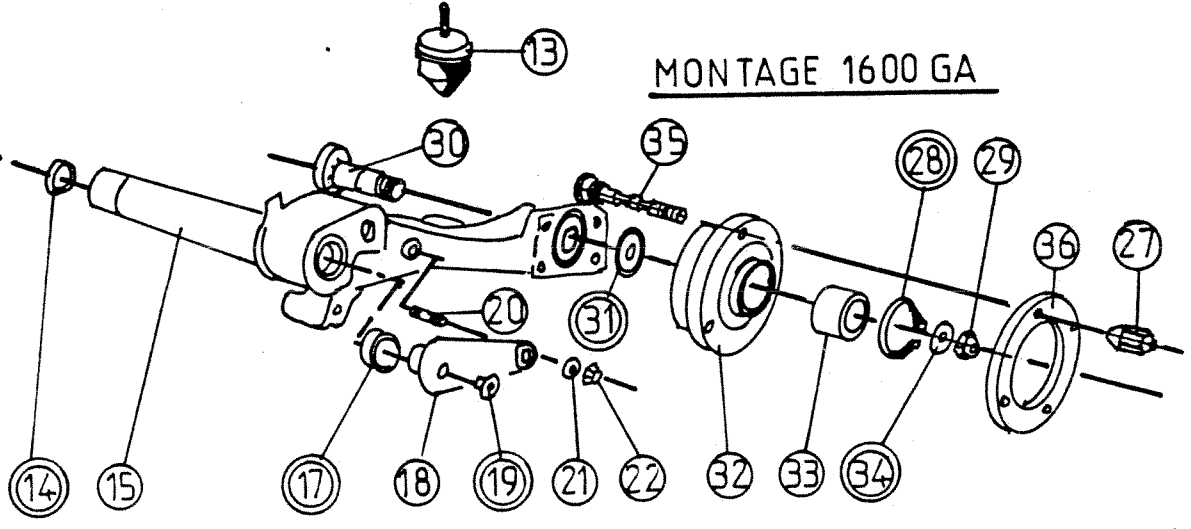
TRAIN ARRIERE GA 19



MONTAGE 1900 SERIE

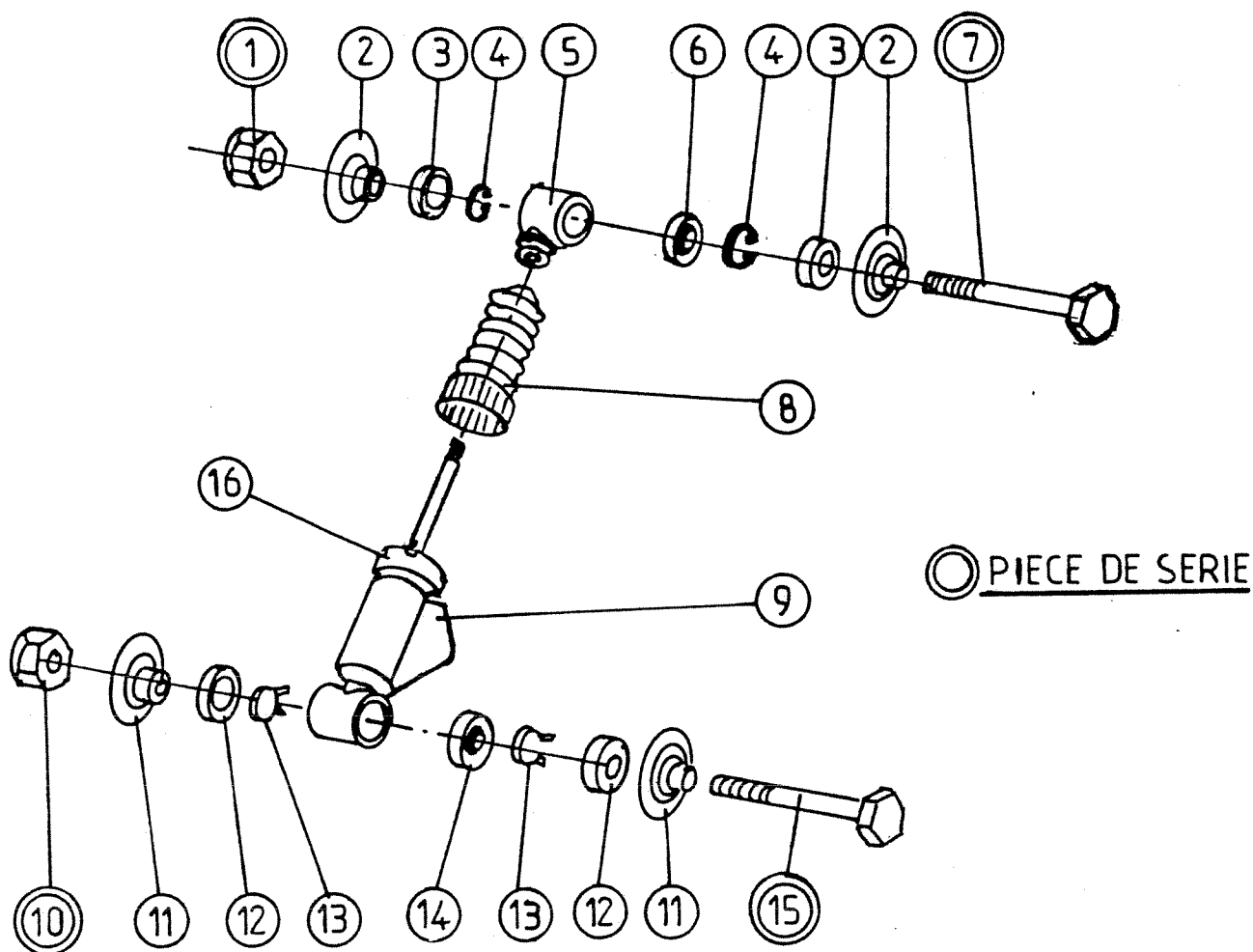


MONTAGE 1600 GA



○ PIECE DE SERIE

N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
2	BAGUE FIXATION TRAVERSE	17017-04	4
3	BARRE DE TORSION ARG \varnothing 21 ASPHALTE	19710-02	1
	BARRE DE TORSION ARG TERRE	17033-02	1
4	BOITIER SUPPORT TRAVERSE ARG	19717-02	1
	BOITIER SUPPORT TRAVERSE ARD	19717-01	1
4a	ECROU NYLSTOP M12 x 1,75	19717-03	4
4b	RONDELLE \varnothing 12	19717-05	4
5	FLASQUE ASSEMBLE	19717-04	2
6	ECROU NYLSTOP	17014-12	2
7	RONDELLE ONDULEE \varnothing 10	17014-04	2
8	VIS HM10 L 30	17014-03	2
11	BARRE ANTI-DEVERS ASPHALTE \varnothing 23	17015-03	1
			1
12	BARRE DE TORSION ARD ASPHALTE	19710-01	1
	BARRE DE TORSION ARD TERRE	17033-01	1
13	BUTEE ASPHALTE	19717-08	2
	BUTEE TERRE	19717-09	2
15	BRAS ARG	17013-02	1
	BRAS ARD	17013-01	1
16	FUSEE POUR MOYEU 1900 SERIE	19713-03	2
18	LEVIER DE BARRE ANTI-DEVERS ARG	17015-02	1
	LEVIER DE BARRE ANTI-DEVERS ARD	17015-01	1
20	GOUJON	17015-04	2
21	RONDELLE	17014-04	2



- LES AMORTISSEURS ASPHALTE SONT RENOVABLES PARCE QUE L'ON PEUT CHANGER LA CARTOUCHE
- QUANTITE D'HUILE : 350 cm³
- UTILISER EXCLUSIVEMENT L'HUILE D'AMORTISSEUR (Réf. 17009-07)
- LES ROTULES (6) ET (14) SONT MONTEES A LA PRESSE
- L'ANNEAU SUPERIEUR (5) EST DEMONTABLE ET AU REMONTAGE DEVRA ETRE OBLIGATOIREMENT COLLE A LA LOCTITE FREIN FILET FORT
COUPLE DE SERRAGE : 2 mKg
- FAIRE ATTENTION DE NE PAS ABIMER LA TIGE D'AMORTISSEUR QUI LORS DU FONCTIONNEMENT DETERIORERAIT LE JOINT DE TIGE QUI DONNERAIT LIEU A UNE FUITE D'HUILE
- COUPLE DE SERRAGE DU BOUCHON D'AMORTISSEUR : 8 mKg
- LES VIS (15) ET (7) AVEC LES ECROUS (1) ET (10) DEVRONT ETRE COLLÉS A LA LOCTITE.

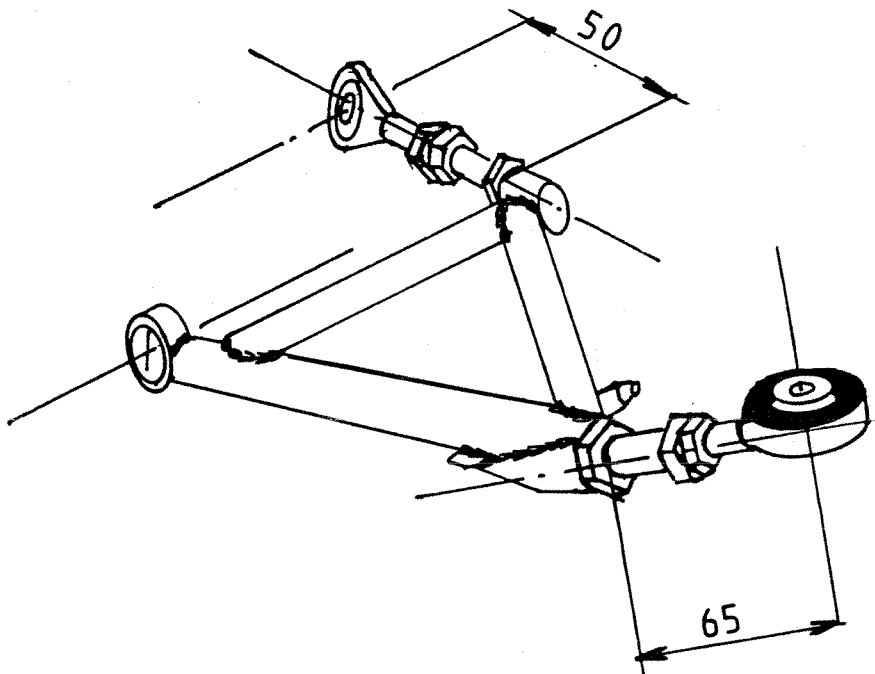
N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
2	DOUILLE DE ROTULE	19709-04	2
3	PROTECTEUR	19709-10	2
4	CIRCLIPS INT. Ø 34	19709-11	2
5	ANNEAU SUPERIEUR	19704-04	1
6	ROTULE	19709-08	1
8	SOUFFLET	19709-05	1
9	AMORTISSEUR ASPHALTE	19709-01	1
11	DOUILLE DE ROTULE	19709-06	2
12	PROTECTEUR	19709-07	2
13	CIRCLIPS	19709-04	2
14	ROTULE	19720-03	1
16	BOUCHON D'AMORTISSEUR		1
	KIT AMORTISSEUR ARRIERE	19709-00	1
	CARTOUCHE DE RECHANGE	19709-03	1
	AMORTISSEUR MAUVAISE TERRE	19739-00	1
	AMORTISSEUR BONNE TERRE	ou 17027-00 19709-00	1

MONTAGE DU TRAIN AVANT	1,9L Groupe A
------------------------	---------------

1°) Assemblage du train Avant

- a) Monter le train avant suivant la page V
- b) Montage du triangle sur le berceau
 - . monter la rotule AV avec douilles et rondelles d'étanchéité
 - . monter la rotule AR et la pré-régler à la cote de $L = 50$ avec les douilles AV et AR
 - . présenter le triangle et bloquer à 8 m daN la chape AV
 - . engager la vis de l'AR
 - . avec un jeu de cales, relever les espaces entre les douilles et les ailes de la chape AR
 - . déposer le bras et mettre en place les rondelles pelables (Réf. 19720-00) sur le $\varnothing 14$ des douilles suivant l'épaisseur à compenser
 - . monter le bras définitivement
 - . serrage des vis de bras : $8 \pm 0,5$ m daN

Avec ce montage, une modification du réglage sur ± 5 mm est possible sans créer d'effort radial anormal sur les rotules.



- c) les contres-écrous de réglage de chasse et de carrossage devront être collés à la loctite frein filet fort ainsi que l'écrou (32) et les goujons (38) .
- d) faire attention que toutes les rotules soient bien graissées . attention le moyeu de série est réutilisé

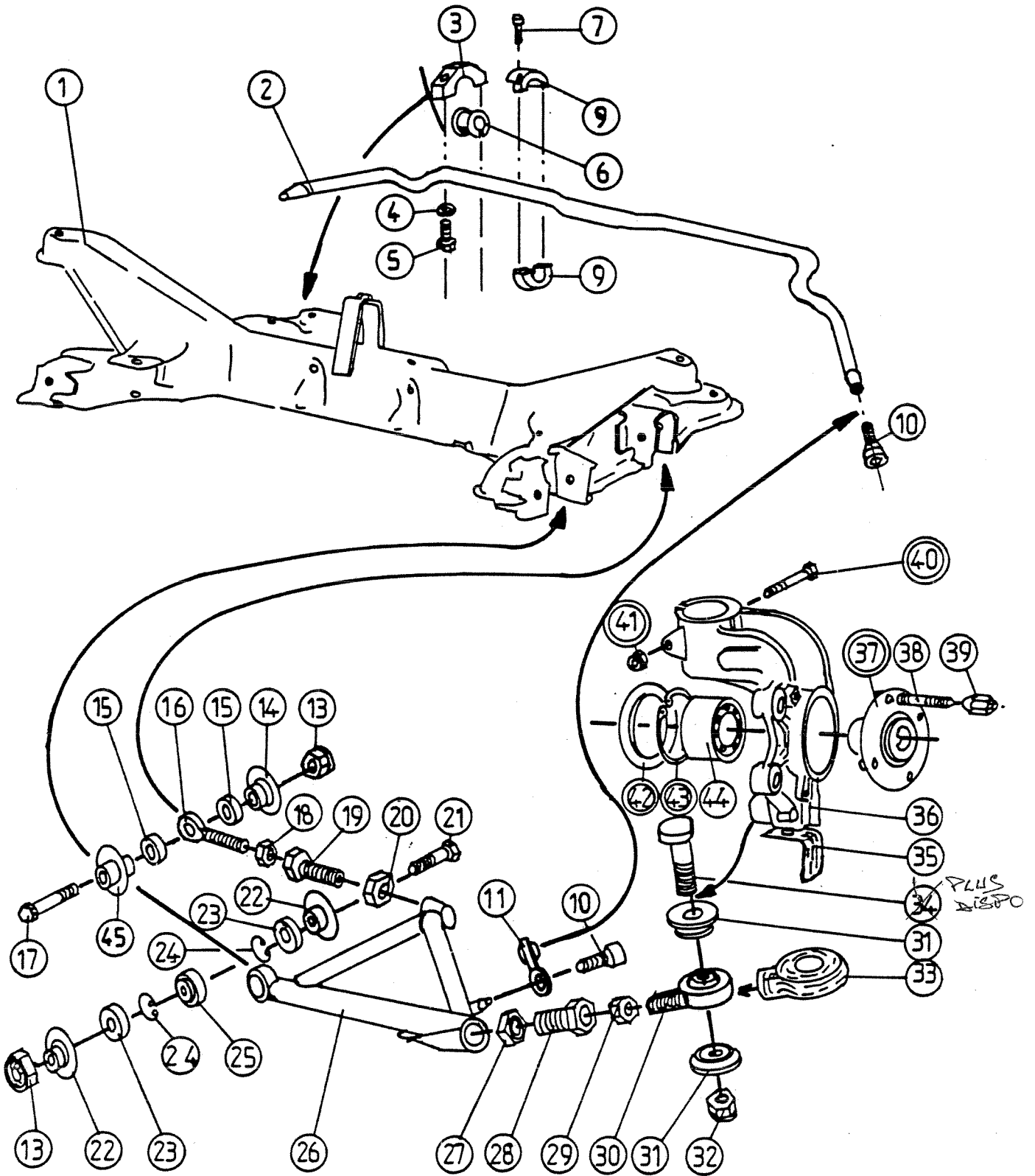
2°) Montage asphalte

- a) le pivot (36) est réusiné pour avoir un carrossage de 2°15' que l'on peut affiner par la rotule de réglage (30) .
- b) monter la barre anti-roulis \emptyset 24,5
- c) monter avec la barre, les paliers de couleur jaune avec les coussinets teflon de \emptyset 24,5 int. avec les arrêts en translation
- d) suspension asphalte (voir page VI)
Attention : avec les ressorts Réf. 19724-00, il est possible de monter des pneumatiques 20/58-15
- e) réglage (voir page IX, X, XI)

3°) Montage terre

- a) le pivot (36) sert aussi bien en terre qu'en asphalte
- b) monter la barre anti-roulis \emptyset 23
- c) monter avec la barre, les paliers de couleur verte avec les coussinets de \emptyset 23 et les arrêts en translation
- d) suspension terre (voir page VII)
- e) réglage (voir page VIII, IX, X et XI)
- f) attention avec les jantes terre (Réf. 19805-00), il faut monter les entretoises (Réf. 19713-21).

TRAIN AVANT AVEC LES TRIANGLES TUBULAIRES GA 19



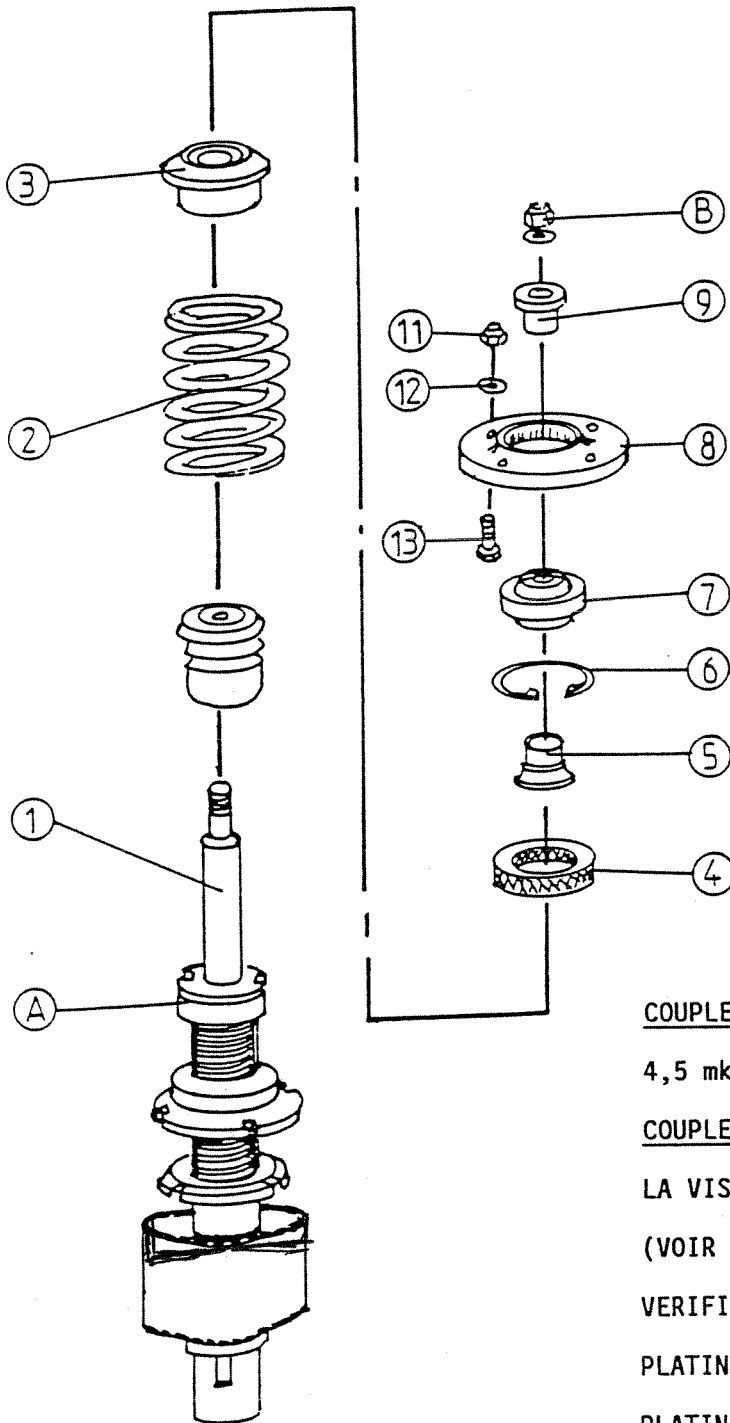
○ PIECES DE SERIE

N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
1	BERCEAU	19706-00	1
2	BARRE ANTI-DEVERS ASPHALTE	19714-01	1
	BARRE ANTI-DEVERS TERRE	19715-01	1
3	PALIER DE BARRE ASPHALTE	19714-03	2
	PALIER DE BARRE TERRE	19715-03	2
4	RONDELLE ONDULEE	17014-04	4
5	VIS HM 10	17014-03	4
6	COUSSINET DE BARRE ASPHALTE	19714-04	2
	COUSSINET DE BARRE TERRE	19715-04	2
7	VIS CHC M5	11515-08	4
9	COLLIER ASPHALTE	19714-02	2
	COLLIER TERRE	19715-02	2
10	VIS FIXATION BIELLETTE	19714-06	4
11	BIELLETTE	19714-05	2
13	ECROUS NYLSTOP	19720-05	4
14	DOUILLE DE ROTULE	19720-16	2
15	RONDELLE ETANCHEITE	19720-17	4
16	ROTULE SMGM 16.52	19720-15	2
17	VIS HM12 L 70	19720-09	2
18	CONTRE-ECROU DE ROTULE	19720-14	2
19	MANCHON REGLAGE CHASSE	19720-11	2
20	CONTRE-ECROU DE MANCHON	19720-12	2
21	VIS HM12 L 65	19720-08 R18420-09	2

1,16 HT PCU
113,98 HT PCU
15,90 HT PCU

N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
22	DOUILLE DE ROTULE 16/50	19720-06	4
23	RONDELLE ETANCHEITE	19720-07	4
24	CIRCLIPS	19720-04	4
25	ROTULE 16/50	R 19720-03	2
26	TRIANGLE GAUCHE	19720-02	1
	TRIANGLE DROIT	19720-01	1
27	CONTRE-ECROU DE MANCHON	17020-37	2
28	MANCHON REGLAGE CARROSSAGE	19720-21 ⁺ 17020-36 ⁺	2
29	CONTRE-ECROU DE ROTULE *	17020-18	2
30	ROTULE DE PIVOT	A 17020-06	2
31	DOUILLE DE ROTULE *	17020-08	4
32	ECROU AXE DE ROTULE	17020-10	2
33	SOUFFLET	17020-11	2
34	AXE DE ROTULE <i>Plus DISPO</i>	17020-09	2
35	TOLE PROTECTION SOUFFLET	19720-10	2
36	PIVOT GAUCHE	17020-02	1
	PIVOT DROIT	17020-01	1
38	GOUJON DE ROUE	19703-10	8
39	ECROU DE ROUE	18004-01	8
44	ROULEMENT	17020-12	2
45	DOUILLE DE ROTULE AVANT	19720-26	2
	RONDELLES PELABLES	19720-20	4

MONTAGE COMBINE AMORTISSEUR ASPHALTE	GA 19
---	-------



ATTENTION :

UTILISER DE L'HUILE
REF. 87009-07 EN CHANGEANT
DE CARTOUCHE D'AMORTISSEUR

COUPLE DE SERRAGE DU BOUCHON

DE FERMETURE (A) : 8 MKG

QUANTITE D'HUILE :

575 ± 5 cm³ RESERVE OVALE

555 ± 5 cm³ RESERVE CARRE

COUPLE DE SERRAGE DE L'ECROU DE TIGE (B)

4,5 mkg MAXI

COUPLE DE SERRAGE DE L'ECROU (11) : 5 mkg

LA VIS 13 EST SOUDEE SUR LA CAISSE

(VOIR NOTICE DE MONTAGE CAISSE)

VERIFIER QUE LA ROTULE (7) SOIT BIEN GRAISSEE

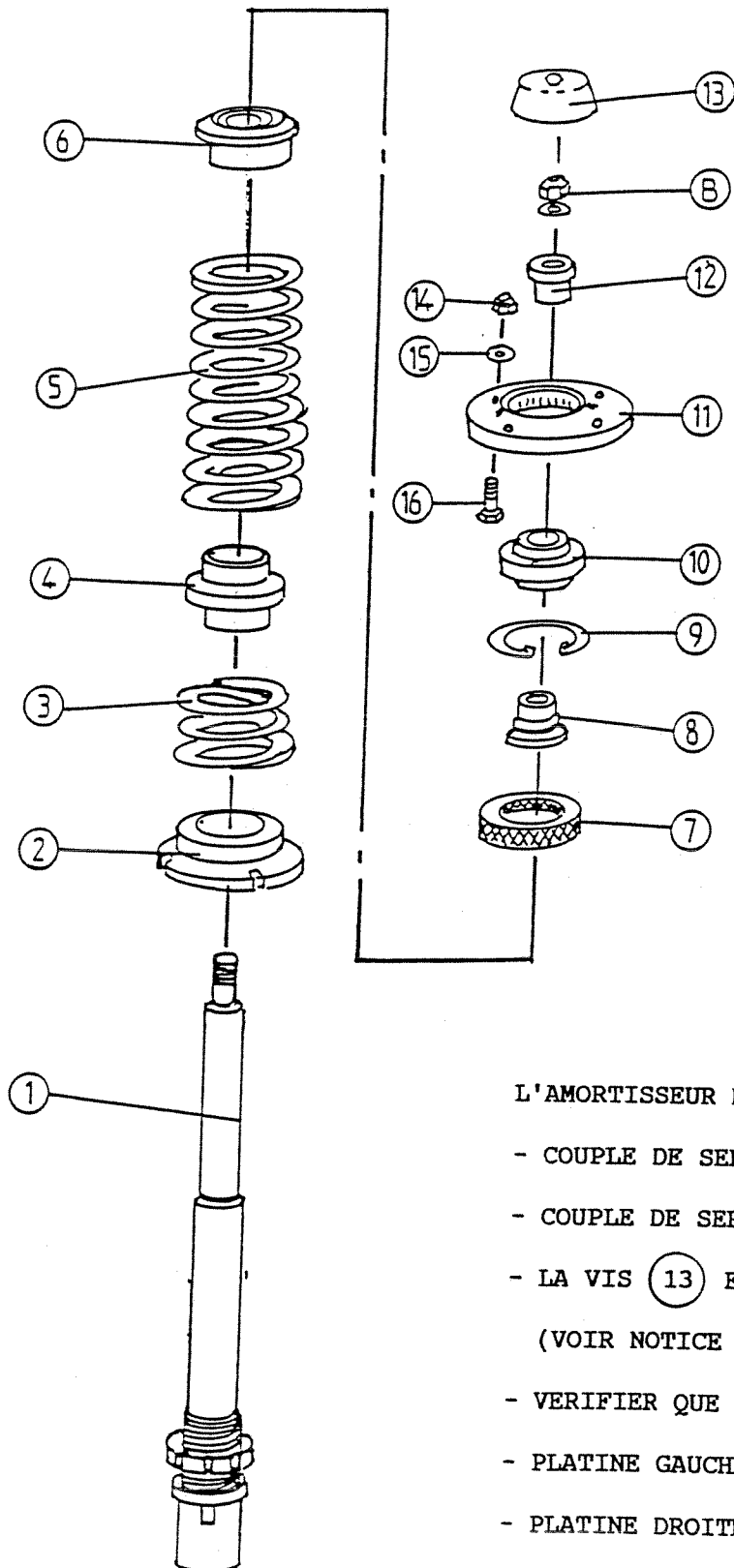
PLATINE GAUCHE : COULEUR ROUGE

PLATINE DROITE : COULEUR BLEU

ATTENTION : LORS DU MONTAGE L'EXCENTRATION DE LA PLATINE (11) DOIT ETRE
ORIENTEE VERS L'INTERIEUR DE LA CAISSE

Nr	DESIGNATION	REFERENCE	COEF.
1	AMORTISSEUR ASPHALTE	17006-00	2
2	RESSORT	19724-00	2
3	COUPELLE SUPERIEURE (Couleur Jaune)	17006-04	2
4	RONDELLE ETANCHEITE	19711-04	2
5	DOUILLE INFERIEURE	11513-03	2
6	CIRCLIPS	11513-04	2
7	ROTULE	11513-02	2
8	PLATINE	19711-01	2
9	DOUILLE SUPERIEURE	197711-02	2
11	ECROU NYLSTOP	19711-06	8
12	RONDELLE ONDULEE	17014-04	8
13	VIS	17014-03	8
	CARTOUCHE DE RECHANGE	17006-03	
	RESSORTS POUR PNEUMATIQUE 20/58-15	19724-00	2

MONTAGE COMBINE AMORTISSEUR
POUR BONNE ET MAUVAISE TERRE GA19



L'AMORTISSEUR N'EST PAS RENOVBABLE

- COUPLE DE SERRAGE DE L'ECROU (B) : 4,5 m.kg
- COUPLE DE SERRAGE DE L'ECROU (14) : 5 m.kg
- LA VIS (13) EST SOUDEE SUR LA CAISSE
(VOIR NOTICE DE MONTAGE ("CAISSE"))
- VERIFIER QUE LA ROTULE (10) SOIT BIEN GRAISSEE
- PLATINE GAUCHE : COULEUR ROUGE
- PLATINE DROITE : COULEUR BLEU

ATTENTION : LORS DU MONTAGE L'EXCENTRATION DE LA PLATINE (11) DOIT ETRE ORIENTEE VERS L'INTERIEUR DE LA CAISSE

REGLAGE DES TRAINS ROULANTS EN ASSIETTE ASPHALTE	1,9L Gr. A
---	------------

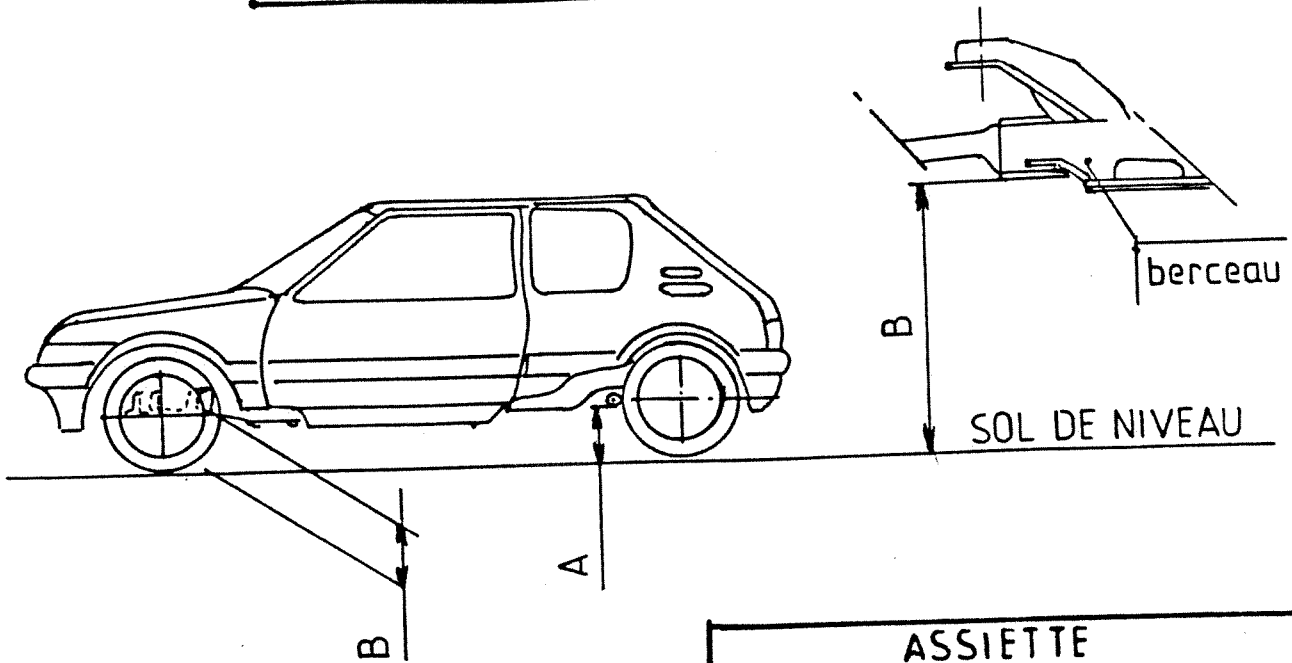
1°) TRAIN AVANT

- carrossage : $-2^{\circ} 20' + 10'$ (Le pivot donne directement le carrossage par son usinage ; mais celui-ci peut-être affiné par la rotule de pivot)
- Chasse : $3^{\circ} \pm 5'$ La chasse se règle par la rotule 16 (voir page V)
- Pincement total : $2\text{mm} \pm 0,5$ (Le pincement se règle par les biellettes de direction).

2°) TRAIN ARRIERE

- Carrossage : $-1^{\circ} \pm 10'$
- Pincement total : $4\text{mm} \pm 0,5$
- Le carrossage et le pincement sont donnés directement par usinage des bras de suspension.

ATTENTION : Le carrossage du train avant doit être impérativement respecté.



		ASSIETTE	
COTE	ASSIETTE ASPHALTE	BONNE TERRE	MAUVAISE TERRE
A	200 mm	292 mm	302 mm
B	130 mm	195 mm	205 mm

POUR EFFECTUER LES REGLAGES, LE SOL DOIT ETRE PARFAITEMENT PLAT

1°) METTRE LA VOITURE AU POIDS D'HOMOLOGATION DE 860 Kg

2°) LA COTE A EST PRISE ENTRE LE SOL ET LA PARTIE INFERIEURE DU \varnothing 68 SITUÉE SUR LE BRAS

LA COTE B EST PRISE ENTRE LE SOL ET L'AXE DE LA ROTULE ARRIERE SUR LE BERCEAU

3°) POUR EFFECTUER LES REGLAGES :

a) CONDITIONS DE CHARGES

- . 40 Kg sur chaque siège
- . 30 Kg à chaque pied
- . 25 litres d'essence

b) POUR REGLER LA HAUTEUR DE CAISSE A L'AVANT, IL FAUT AGIR SUR LA COUPELLE INFERIEURE DE RESSORT D'AMORTISSEUR POUR OBTENIR LA COTE B

c) POUR REGLER LA HAUTEUR DE CAISSE A L'ARRIERE, IL FAUT AGIR SUR LES BARRES DE TORSION POUR AVOIR LA COTE A, SANS QUE LA BARRE ANTI-DEVERS SOIT FIXEE AU BRAS.

NOTA : IL EST CONSEILLE D'EFFECTUER LES REGLAGES SUR QUATRE BALANCES POUR EVITER D'AVOIR UNE REPARTITION DES MASSES EN DIAGONALE.

REGLAGE DES TRAINS ROULANTS EN ASSIETTE TERRE	1,9 Gr.A
--	----------

1°) TRAIN AVANT

- carrossage : $-1^{\circ}30' + 0$ $+ 10'$ réglage du carrossage par la rotule (30)
(voir page V)
- chasse : $+3^{\circ} \pm 5'$ la chasse se règle par la rotule (16)
(voir page V)
- pincement total : $2\text{mm} \pm 0,5$ (le pincement se règle par les
bielles de direction)

2°) TRAIN ARRIERE

- carrossage : $-1^{\circ} \pm 10'$
- pincement total : $4\text{mm} \pm 0,5$
- le carrossage et le pincement sont donnés automatiquement par le
réusinage des bras de suspension.

ATTENTION : Le carrossage avant doit être impérativement respecté.

En cas de mauvaise terre il est conseillé de relever l'assiette avant/arrière. Dans ce cas, le pincement du train arrière est faible ; il ne faut donc relever l'assiette véhicule qu'en cas de mauvaise terre uniquement.

ROUES - Groupe A 1900

1°) ASPHALTE :

a) Seule la roue PEUGEOT TALBOT SPORT en aluminium se monte sur la 205 GTI Gr. A à cause des nouvelles fixations)
(Jante Asphalte Réf. 19814-00).

b) Préconisation pneumatiques :

* asphalte AV/AR :

- MICHELIN 18/58-15 Slick - mixte et pluie

pression AV = 2,4 bars

AR = 1,9 bars

2°) TERRE :

a) Seule la roue PEUGEOT TALBOT SPORT avec les bords de jante renforcés se monte sur la 205 GTI Gr.A
(Jante Terre Réf. 19805-00)

b) Préconisation pneumatiques :

* terre AV/AR :

- MICHELIN 14/60-15

pression:

AV = 1,8 à 2,3	}	selon le terrain
AR = 1,6 à 1,9		

205 GTI GrA

-DIRECTION ASSISTEE-

MONTAGE DE LA DIRECTION ASSISTEE	Gr. A
-------------------------------------	-------

1°) MISE EN PLACE DU SUPPORT (9) (VOIR PAGE IIa) ET MODIFICATION DU CARTER (C)
(VOIR PAGE IV)

- PERCER UN TROU \varnothing 27 POUR LE PASSAGE DU TUYAU (5) AU POINT (A) PUIS METTRE EN PLACE L'ESTROPE (REF. 17040-28) POUR EVITER DE BLESSER LE RESERVOIR,
- PLACER LE RESERVOIR AVEC SON SUPPORT LE PLUS PRES POSSIBLE DU POINT (A) ET LE PLUS HAUT POSSIBLE AU DESSUS DU NIVEAU DE LA POMPE EN EVITANT D'INTERFERER AVEC LE CAPOT, PUIS TRACER LA POSITION DU SUPPORT,
- FIXER LE SUPPORT (9) PAR 3 VIS OU 3 RIVETS POP OU LE SOUDER PAR 3 POINTS DE SOUDURE,
- FIXER LE RESERVOIR SUR LE SUPPORT AVEC LES 3 VIS CHC,
- LE CARTER (C) DEVRA ETRE MODIFIE SUIVANT L'INDICATION DE LA NOTICE MOTEUR.

2°) MONTAGE DE LA DIRECTION ASSISTEE

- LA DIRECTION ASSISTEE SE MONTE EN LIEU ET PLACE DE CELLE D'ORIGINE (DIRECTION PLUS DIRECTE QUE LA Gr. A ACTUELLE, 9 DENTS AU LIEU DE 8 DENTS)
- L'AXE INFERIEUR DE LA COLONNE DE DIRECTION SE CHANGE EN LIEU ET PLACE AINSI QUE LE JOINT DE TABLIER QUI VIENT SUR CET AXE.
- BIEN VERIFIER QU'IL N'Y AIT PAS TROP DE FROTTEMENTS LORSQUE L'ON TOURNE LA COLONNE DE DIRECTION.

3°) MONTAGE DE LA POMPE D'ASSITANCE ET DE L'ALIMENTATION (VOIR PAGE IV)

- LE BLOC MOTEUR POSSEDE DEJA LES FIXATIONS NECESSAIRE POUR
LE SUPPORT POMPE-ALTERNATEUR (23) AVEC LA VISSERIE SUIVANTE :

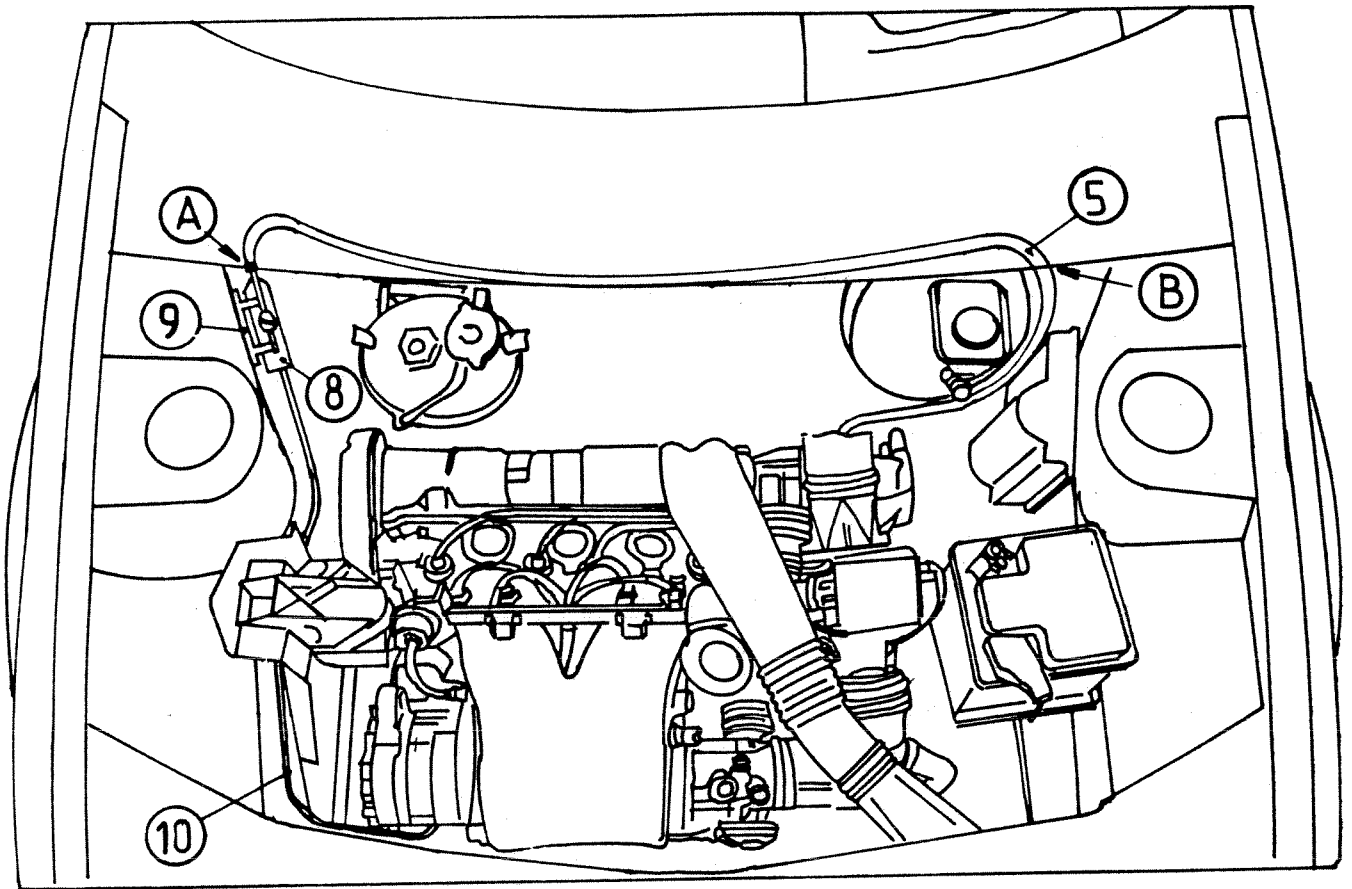
- . 1 VIS HM8 Lg 20
- . 5 VIS HM8 Lg 30
- . 2 VIS HM8 Lg 45

- MONTER LA POULIE (14) SUR LE MOYEU (13) (SUR LA SURFACE USINEE)
PAR 4 VIS HM6 Lg 14

ATTENTION : DANS LE CAS OU IL EST MONTE UNE COURROIE DE DISTRIBUTION
LARGEUR 20, INSERER UNE ENTRETOISE (20) ENTRE LA POULIE
(14) ET LE MOYEU (13) ET MONTER UN ENTRETOISE (REF.)
DERRIER LA POULIE D'ALTERNATEUR

ATTENTION A L'ALIGNEMENT DES POULIES

- LE TENDEUR (19) VIENT S'ACCROCHER D'UNE PART SUR LE SUPPORT (23)
DE LA POMPE (12) ET D'AUTRE PART SUR L'ALTERNATEUR
- APRES AVOIR FAIT QUELQUES KILOMETRES, IL EST NECESSAIRE DE VERIFIER
LA TENSION DE LA COURROIE
- LA POULIE (22) SE POSITIONNE EN LIEU ET PLACE DE CELLE D'ORIGINE
MAIS CELLE-CI EST PREVUE POUR ETRE UTILISEE :
 - . SOIT AVEC UNE DIRECTION ASSISTEE ET UN ALTERNATEUR, POUR QUE
CES ORGANES TOURNENT A DES VITESSES CORRECTES
 - . SOIT POUR UN ALTERNATEUR SEUL AVEC UNE COURROIE PLUS PETITE
- . NOTA : DANS LE CAS DE MONTAGE, D'UNE COURROIE DE DISTRIBUTION
LARGEUR (20) (VOIR NOTICE MOTEUR) POUR LA POULIE (22)



1°) CIRCUIT BASSE PRESSION

- MONTER LE RACCORD (3) SUR LA VALVE, AU SERRAGE, ORIENTER LE TUBE VERTICALEMENT VERS LE HAUT INCLINÉ VERS LE SERVO-FREIN (PAGE III)
- METTRE EN PLACE LE TUYAU (5) EN LE PASSANT DERRIERE LE SERVO-FREIN DANS LE PASSE-FIL DE SERIE AU POINT (B) POUR LE RACCORDER AU RESERVOIR (8), FIXER LE TUYAU PAR DES RILSANS OU DES AGRAFES POUR EVITER LES INTERFERENCES AVEC LA COMMANDE D'ESSUIE-VITRE.
- METTRE EN PLACE LE TUYAU (10) QUI RELIE LE RESERVOIR A LA POMPE EN PASSANT EN DESSOUS DU SUPPORT MOTEUR.

2°) CIRCUIT HAUTE PRESSION

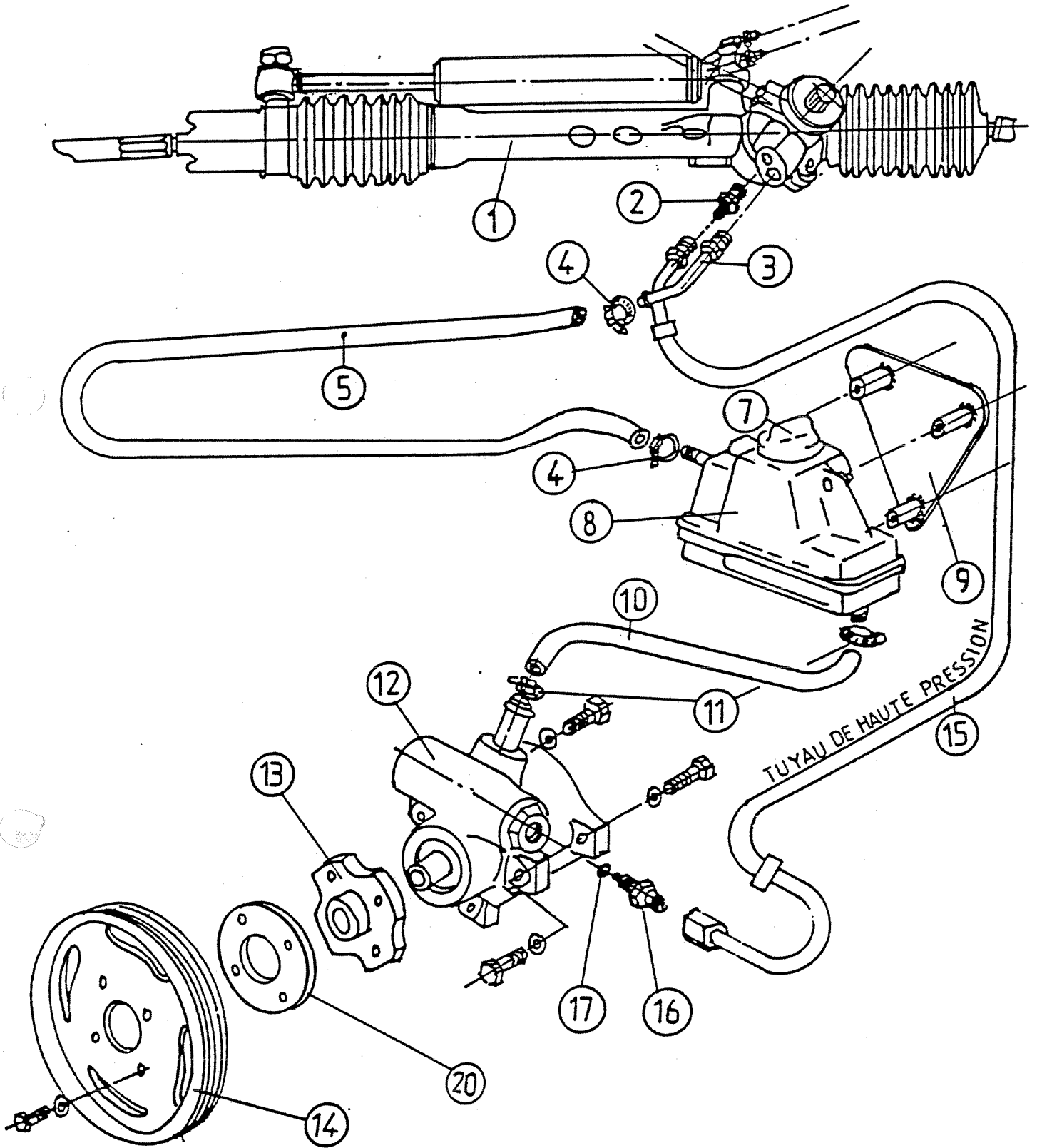
- SERRER LE RACCORD (2) SUR LA VALVE
- LE TUYAU HAUTE PRESSION PASSERA AU DESSUS DE LA BOITE DE VITESSE POUR ALLER A LA POMPE EN EVITANT LES INTERFERENCES AVEC LA COMMANDE DE BOITE.
- LE RACCORD (16) RELIE LA POMPE ET LE TUYAU HP, FAIRE ATTENTION DE NE PAS OUBLIER DE MONTER LE JOINT TORIQUE (17) SUR CELUI-CI.

NOTA : UTILISER DE L'HUILE HYDRAULIQUE DE SERIE POUR DIRECTION ASSISTEE
DEXTRON II

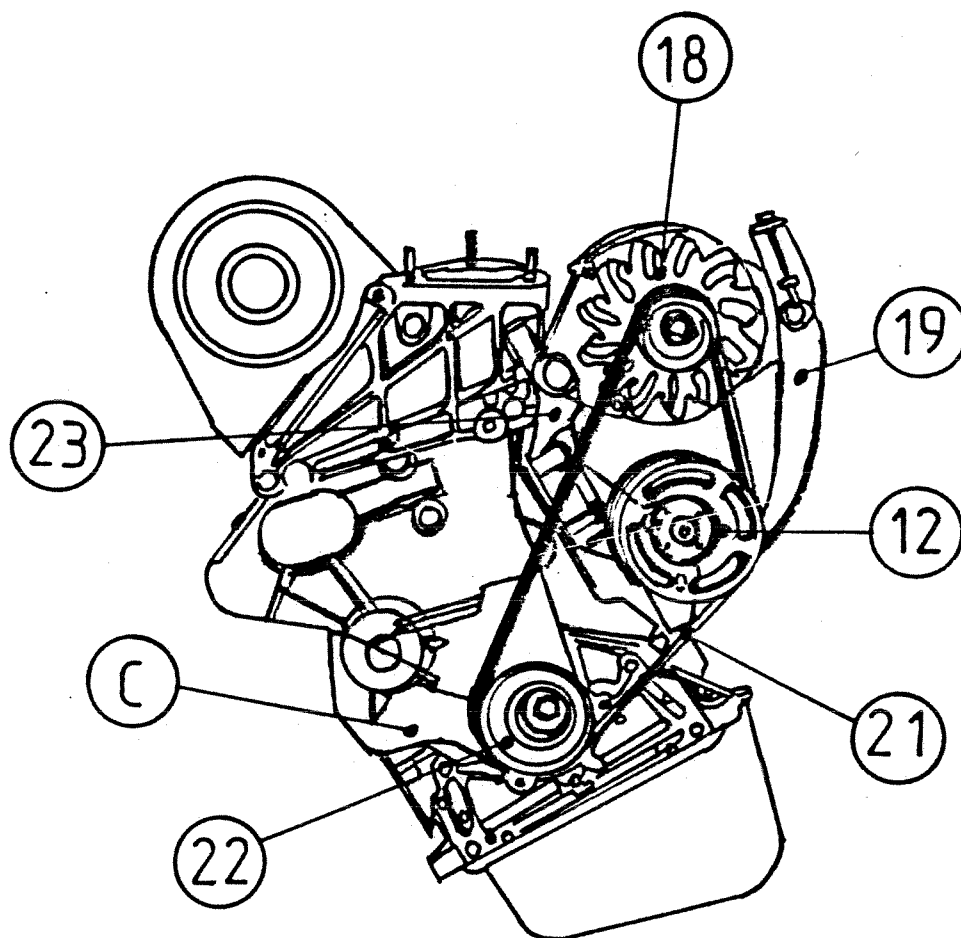
MONTAGE DE LA DIRECTION ASSISTEE
ASSISTEE

GrA

10/87



MONTAGE DE LA POMPE ET DE L'ALTERNATEUR	Gr A
--	------

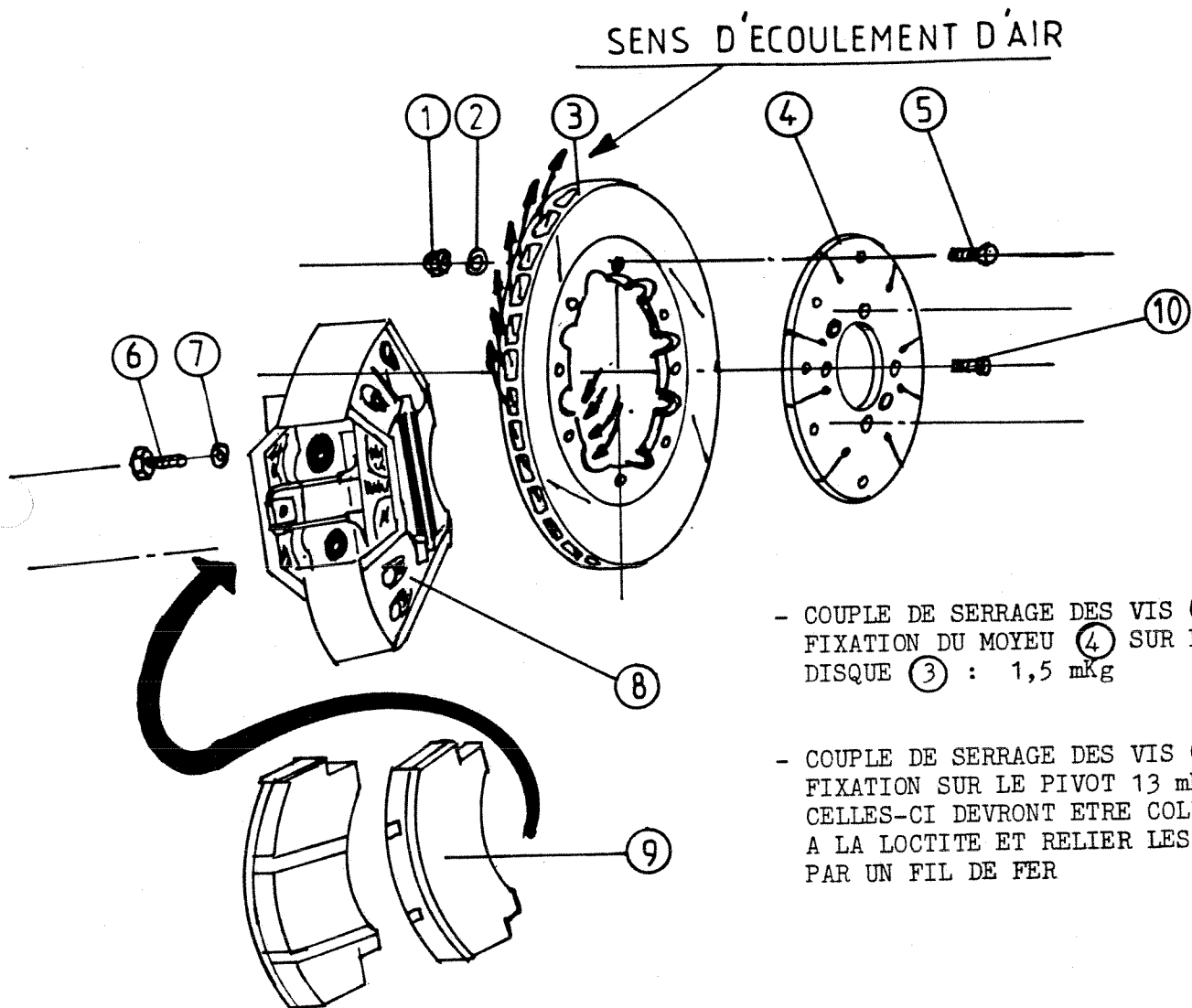


NOTA : LE MONTAGE DE LA POMPE EST
SPECIFIQUEMENT LE MEME QUE
POUR LA 309 GTI

Nr	DESIGNATION	REFERENCE	COEF.
1	DIRECTION ASSISTEE	17040-01	1
2	RACCORD HP SUR VALVE	24500-13	1
3	RACCORD TUBE SUR VALVE	17040-04	1
4	COLLIER SERFLEX	17040-05	2
5	TUYAU VALVE A RESERVOIR	17040-37	1
	ESTROPE	17040-28	1
7	BOUCHON DE RESERVOIR	17040-23	1
8	RESERVOIR	17040-22	1
9	SUPPORT DE RESERVOIR	17040-23	1
10	TUYAU	17040-36	1
11	COLLIER SERFLEX	17040-09	2
12	POMPE D'ASSISTANCE	24500-56	1
13	MOYEU DE POULIE	17040-11	1
14	POULIE	17040-12	1
15	TUYAU HP	17040-03	1
16	RACCORD HP/ VENTURI DE POMPE	24500-16	1
17	JOINT TORIQUE	24500-14	1
18	ALTERNATEUR 1400 W	21720-00	1
19	GLISSIERE DE TENSION	17040-14	1
20	ENTRETOISE POULIE UTILISEE DANS LE CAS DE MONTAGE D'UNE COURROIE DE DISTRIBUTION LARGEUR 20		1
21	COURROIE	17040-15	1
22	POULIE DE VILEBREQUIN	16001-00	1
22a	POULIE DE VILEBREQUIN POUR COURROIE DISTRIBUTION LARGEUR 20	16011-00	1
23	SUPPORT POMPE ET ALTERNATEUR	17040-18	1

205 GTI GrA 1900

FREINAGE



- COUPLE DE SERRAGE DES VIS (5) DE
FIXATION DU MOYEU (4) SUR LE
DISQUE (3) : 1,5 mKg

- COUPLE DE SERRAGE DES VIS (6) DE
FIXATION SUR LE PIVOT 13 mKg,
CELLES-CI DEVRONT ETRE COLLEES
A LA LOCTITE ET RELIER LES 2 VIS
PAR UN FIL DE FER

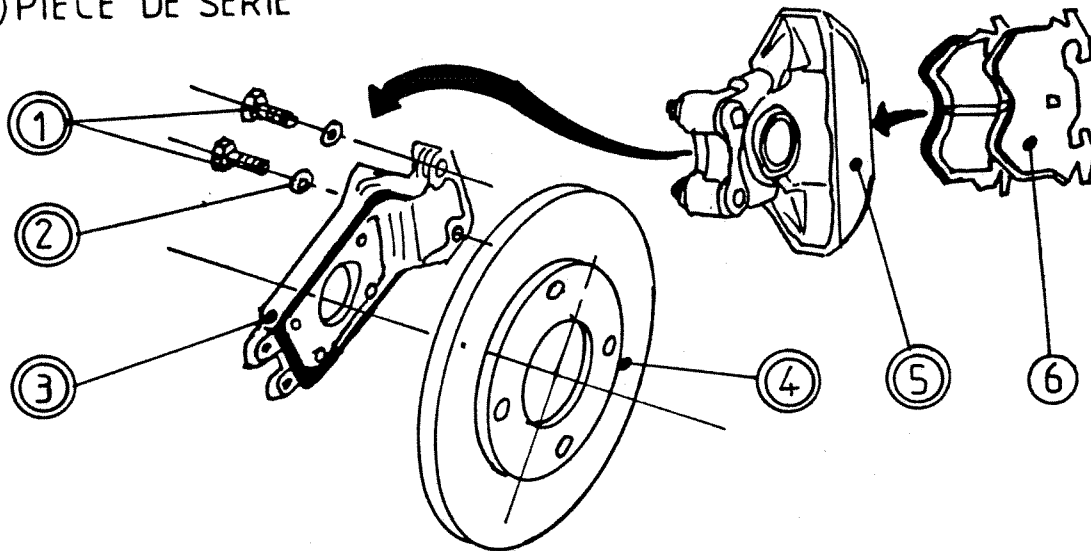
- MONTER LE DISQUE DANS LE SENS DE VENTILATION (L'AIR RENTRE PAR LE CENTRE DU DISQUE ET FUT VERS L'ARRIERE DU VEHICULE),
- AU MONTAGE, LE DISQUE DROIT SERA MONTE SUR LE MOYEU (4) DE COULEUR BLEUE,
- A L'ASSEMBLAGE DU DISQUE (3) SUR LE MOYEU (4), FAIRE ATTENTION AU CENTRAGE POUR QUE L'ENSEMBLE TOURNE BIEN ROND,
- POUR EVITER LES CRIQUES SUR LE DISQUE EN COURS D'UTILISATION, IL EST IMPERATIF DE BIEN LES RODER,
- SI UNE CRIQUE APPARAIT, IL EST POSSIBLE DE L'ARRETER EN PERCANT UN TROU DE $\varnothing 3$.

ATTENTION : UTILISER EXCLUSIVEMENT LE MOYEU 1900 SERIE

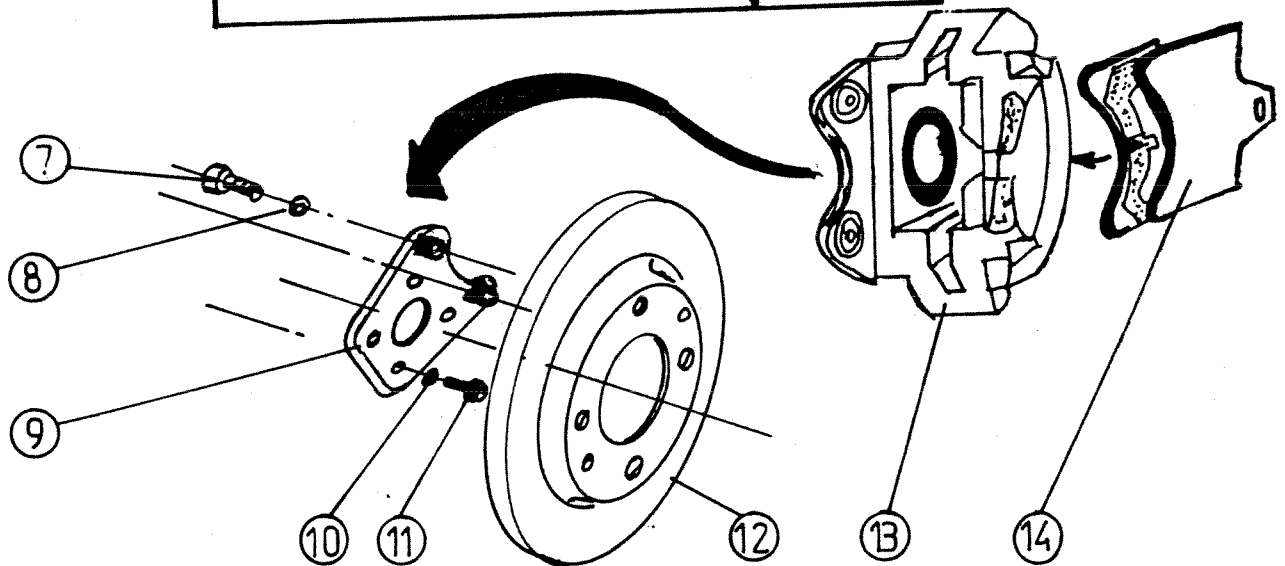
N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
	KIT FREINS AV	19703-00	1
	DISQUE AV D	19703-01	1
3	DISQUE AV G	19703-02	1
	BOL DE FIXATION D (BLEU)	19703-03	1
4	BOL DE FIXATION G (ROUGE)	19703-04	1
	ETRIER D	19703-05	1
8	ETRIER G	19703-06	1
5	VIS FHC90 M6/20 DISQUE/BOL	26210-00	24
1	ECROU SIMMONDS	26211-00	24
2	RONDELLE ONDULEE \varnothing 6	21650-35	24
6	VIS HM 12	19703-11	4
7	RONDELLE ONDULEE \varnothing 12	17703-05	4
10	VIS FHC90 M6 L16	19703-07	4
9	JEU DE PLAQUETTES (DS11) A.P	19703-18	2
9	JEU DE PLAQUETTES (311) ABEX	19703-08	2
9	JEU DE PLAQUETTES FERODO 346	19703-28	2

FREINS ARRIERES SERIE	GA19
-----------------------	------

○ PIECE DE SERIE



FREINS ARRIERES 1600 GA	1900 GA
-------------------------	---------

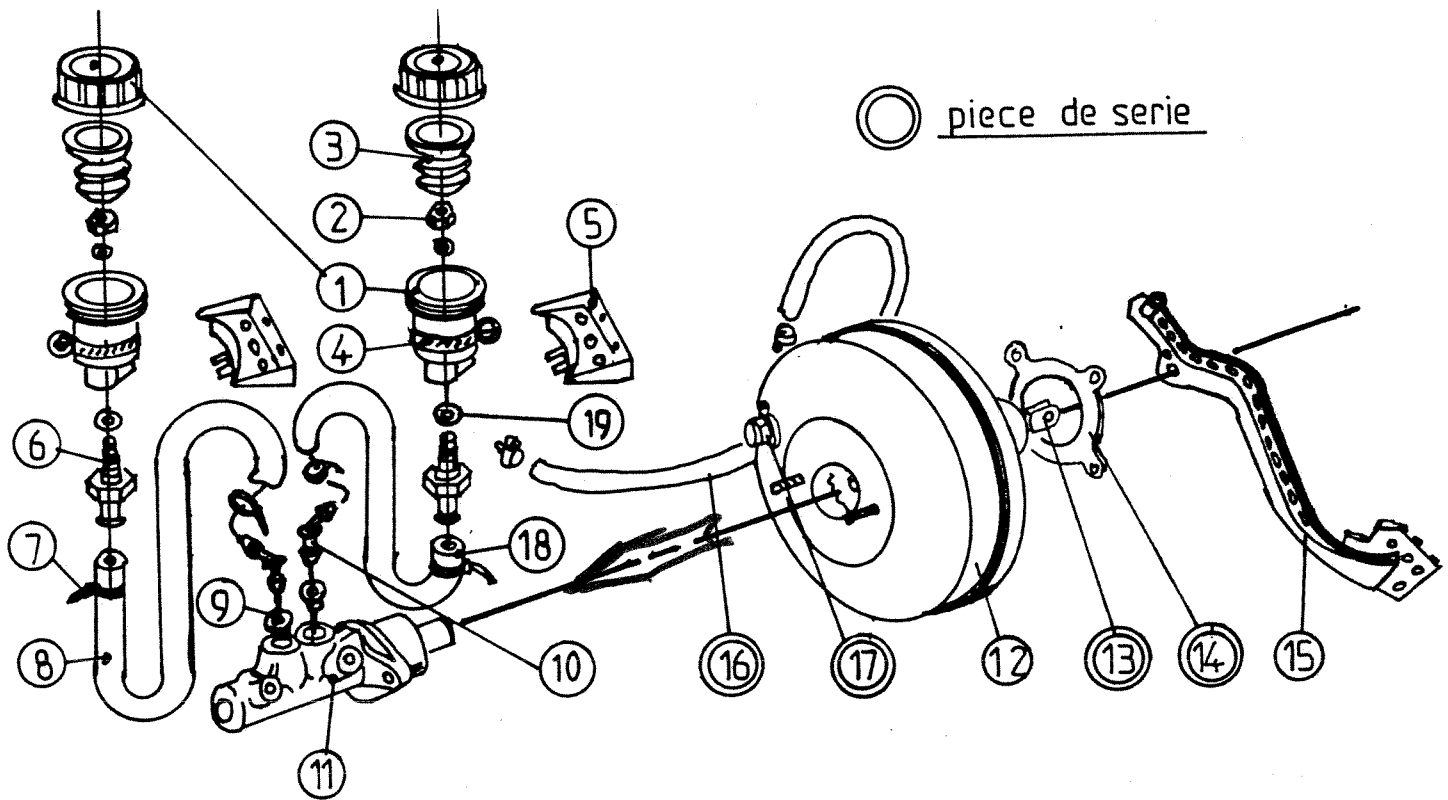


a) L'UTILISATION DES FREINS AR SERIE 1900 OU 1600 Gr.A EST POSSIBLE A CONDITION DE RESPECTER LA REPARTITION DE FREINAGE PRECONISEE POUR CHAQUE SYSTEME DE FREINAGE.

b) TOUTES LES VIS DEVRONT ETRE COLLEES A LA LOCTITE FREIN FILET NORMAL.

COUPLE DE SERRAGE DES VIS DE FIXATIONS D'ETRIER : 13 mKg

COUPLE DE SERRAGE DES VIS DE FIXATIONS DE SUPPORT D'ETRIER : 10 mKg



1°) ATTENTION :

- AVEC LES FREINS SERIE MONTES A L'ARRIERE, UTILISER EXCLUSIVEMENT LE MAITRE CYLINDRE REF. 19705-03 AVEC LE SERVO-FREIN (REF. 19705-02) ET LA TIGE DE POUSSEE (13) .
- AVEC LES FREINS ARRIERES 1600 Gr. A, UTILISER EXCLUSIVEMENT AVEC LE MAITRE CYLINDRE (REF. 19706-01) AVEC LE SERVO-FREIN (SERIE 130 CH) ET LA TIGE DE POUSSEE (SERIE 130 CH).

2°) L'ENSEMBLE SERVO-FREIN AVEC LA PEDALE DE FREIN (15) QUI EST SIMPLEMENT RENFORCEE SE MONTE EN LIEU ET PLACE.

3°) LES DEUX SUPPORTS (5) QUI SUPPORTENT LES RESERVOIRS (1) SONT FIXES SUR LA CAISSE (MAQUETTER LEURS POSITIONNEMENTS SUR LA CAISSE).

NOTA : FAIRE ATTENTION :

- QUE LE RACCORD D'ORIGINE SOIT BIEN REMPLACÉ PAR LE RACCORD (6) SUR LES RESERVOIRS
- QUE LES RONDELLES EN PLASTIQUE QUI SE TROUVENT A L'INTERIEUR DES COUVERCLES DE RESERVOIR SOIENT BIEN ENLEVEES POUR PERMETTRE LE PASSAGE D'AIR AFIN QUE LA PRESSION ATMOSPHERIQUE PUISSE JOUER SUR LES SOUFFLETS.

4°) RAJOUTER LE PROLONGATEUR (Réf. 19705-05) EN BOUT DE LA TIGE DE POUSSEE (13) POUR LES DEUX TYPES DE MAITRE-CYLINDRE.

5°) LES RACCORDS (10) DOIVENT ETRE ORIENTES VERS LE HAUT.

N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
1	RESERVOIR	19705-20	2
2	ECROU DE RACCORD		2
3	SOUFFLET	26114-14	2
4	COLLIER SERFLEX Ø 65	19021-07	2
5	SUPPORT RESERVOIR	19705-12	2
6	RACCORD RESERVOIR	19705-21	2
	LIQUIDE DE FREIN	26110-00	
8	TUYAU CAOUTCHOUC	19705-10	1
9	JOINT CAOUTCHOUC		2
10	RACCORD SUR MAITRE CYLINDRE		2
11	MAITRE-CYLINDRE POUR FREIN AR 1600 Gr.A	19706-01	1
11	MAITRE-CYLINDRE POUR FREIN AR 1900 SERIE	19705-03	1
12	SERVO-FREIN POUR FREIN AR 1900 SERIE	19705-02	1
	PROLONGATEUR DE TIGE DE POUSSEE	19705-05	1
15	PEDALE DE FREIN RENFORCEE	19705-01	1
18	TUYAU CAOUTCHOUC	19705-09	1
	KIT FREINAGE POUR FREIN AR 1900 SERIE	19705-00	1
	KIT FREINAGE POUR FREIN AR 1600 Gr.A	19706-00	1
19	JOINT CUIVRE	19705-19	2
	PROLONGATEUR DE TIGE DE POUSSEE	19705-05	1

②

MONTAGE DU CIRCUIT DE FREINAGE	1,9L Groupe A
-----------------------------------	---------------

1°) Deux sortes de tuyauteries sont proposées :

- . Type aviation (voir page V)
- . Type série (voir page VI) pour les freins arrières 1600 Gr.A
(voir page VII) pour les freins arrières 1900 série

2°) Avec les freins montés à l'arrière, il faut monter les maître-cylindres correspondants :

- . Frein 1600 Gr.A - M.C. 0.70 (REF. 12004-01)
- . Frein 1900 Série - M.C. 0.625 (REF. 19705-07)

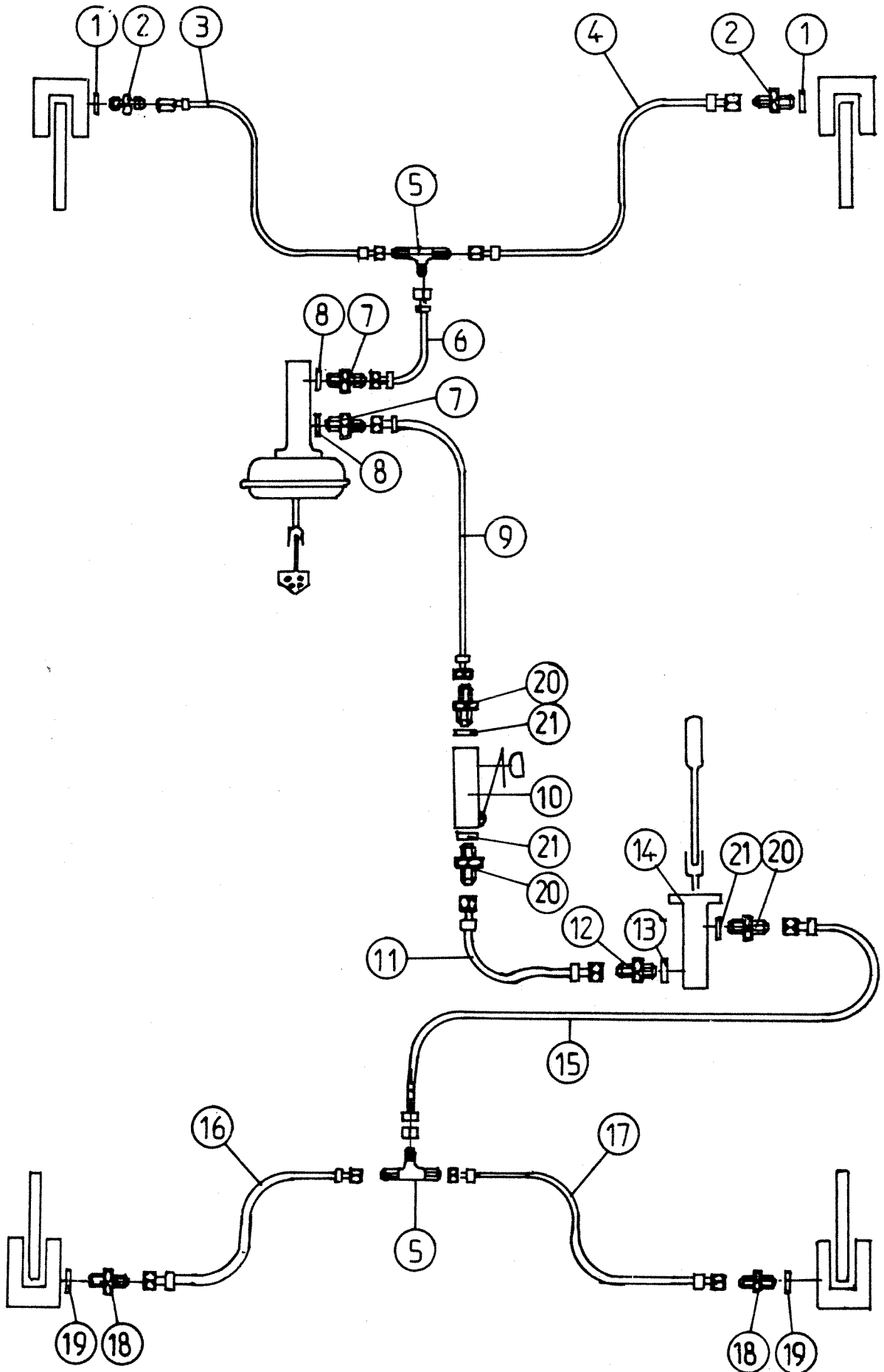
3°) a) Les raccords en Té devront être fixés à la caisse par des équerres soudées,

- b) pour la tuyauterie type série, il faut les flexibles avec les cavaliers de série.

4°) Pour le passage de la tuyauterie,

- . Type aviation (voir page VIII)
- . Type série (voir page IX)

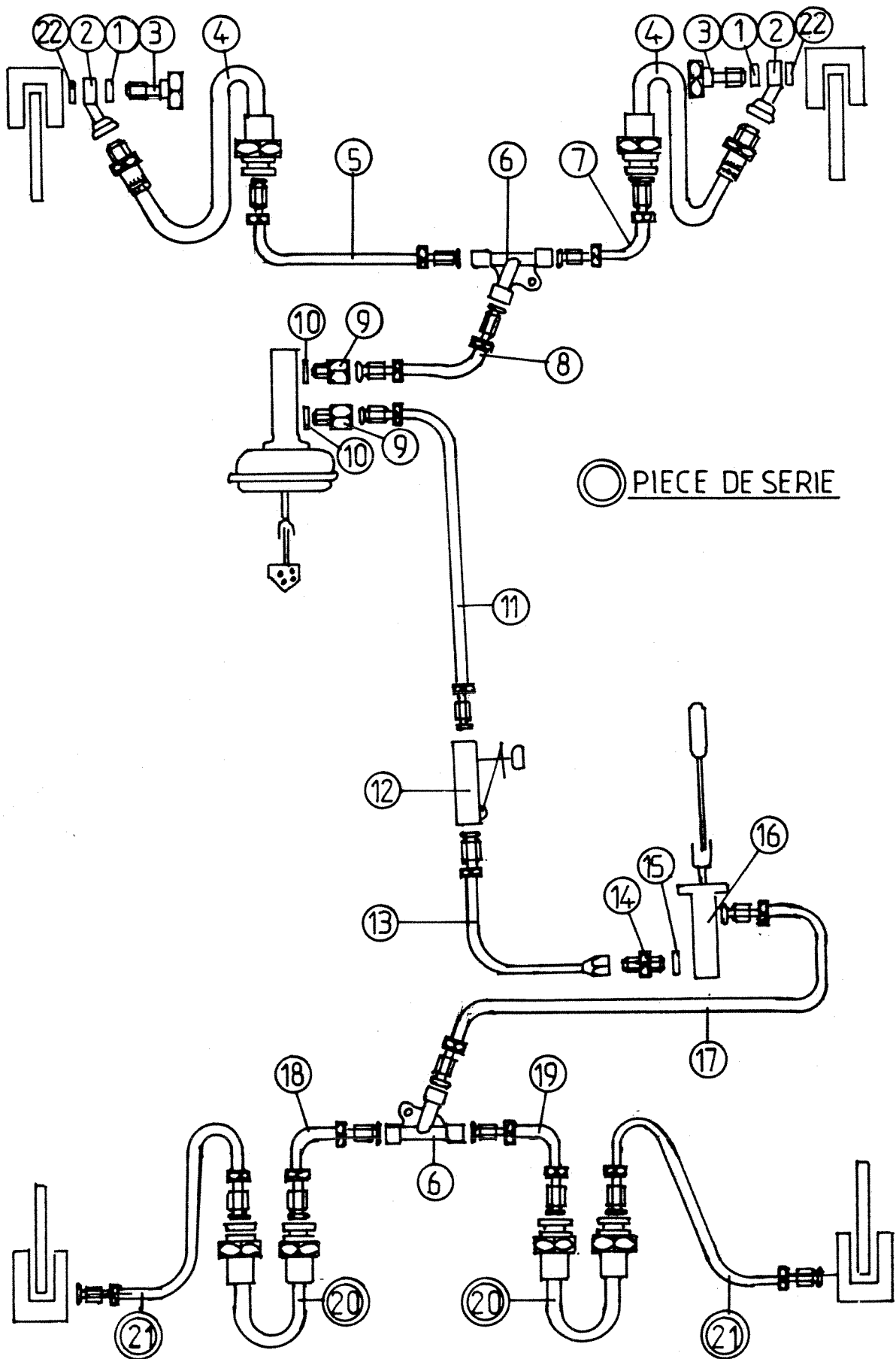
CIRCUIT DE FREINAGE AVEC TUYAUTERIE TYPE AVIATION	GA 19
--	-------



N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
1	JOINT CUIVRE D'ETRIER FREIN AV	26114-09	2
2	RACCORD ETRIER FREIN AV	19708-07	2
3	TUYAU AV G (F2)	19708-11	1
4	TUYAU AV D (F1)	19708-01	1
5	RACCORD EN T	19708-10	2
6	TUYAU T à MAITRE CYLINDRE (F3)	19708-02	1
7	RACCORD MAITRE CYLINDRE AR 1600 AR 1900	19708-08	2
8	JOINT CUIVRE FREIN (AR 1600 AR 1900)	12001-09	2
9	TUYAU MAITRE CYLINDRE à LIMITEUR (F4)	19708-03	1
10	LIMITEUR DE PRESSION	17705-02	1
11	TUYAU LIMITEUR MC FREIN (F5)	19708-04	1
12	RACCORD / MAITRE CYLINDRE DE FREIN A MAIN	19708-09	1
13	JOINT CUIVRE	26114-10	1
14	MAITRE CYLINDRE 0.70 POUR FREIN AR 1600 Gr. A	12004-01	1
	MAITRE CYLINDRE 0.625 POUR FREIN AR 1900 SERIE	19705-07	1
15	TUYAU MC FREIN A T (F6)	19708-05	1
16	TUYAU AR G (F8)	19708-16	1
17	TUYAU AR D (F7)	19708-06	1
18	RACCORD	19705-18	2
19	JOINT CUIVRE	19705-19	2
20	RACCORD MAITRE CYLINDRE FREIN A MAIN ET LIMITEUR	19708-07	3
21	JOINT CUIVRE	26114-09	3

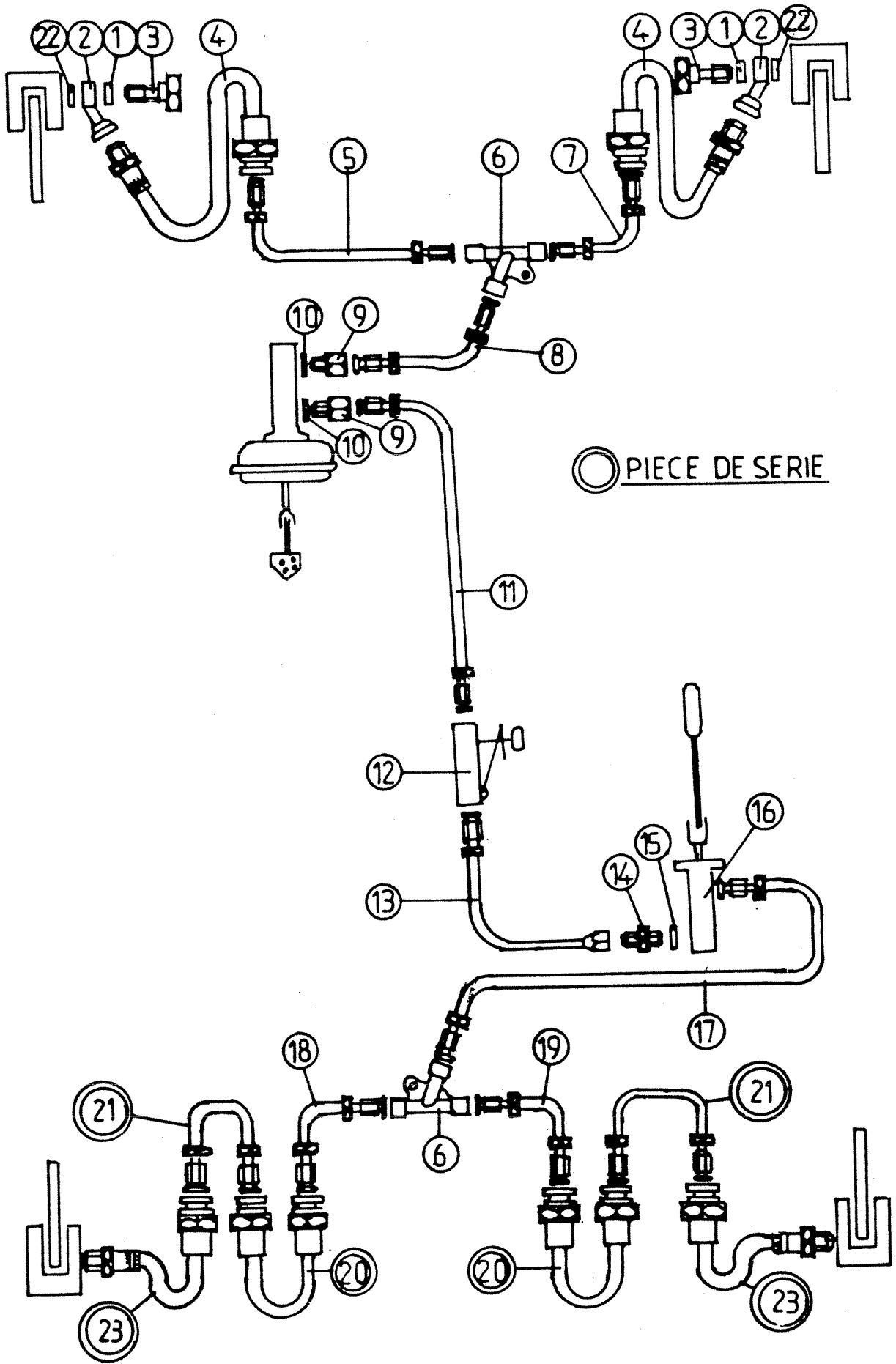
CIRCUIT DE FREINAGE AVEC TUYAUTERIE
 TYPE SERIE AVEC FREIN R 1600 GrA

GA19



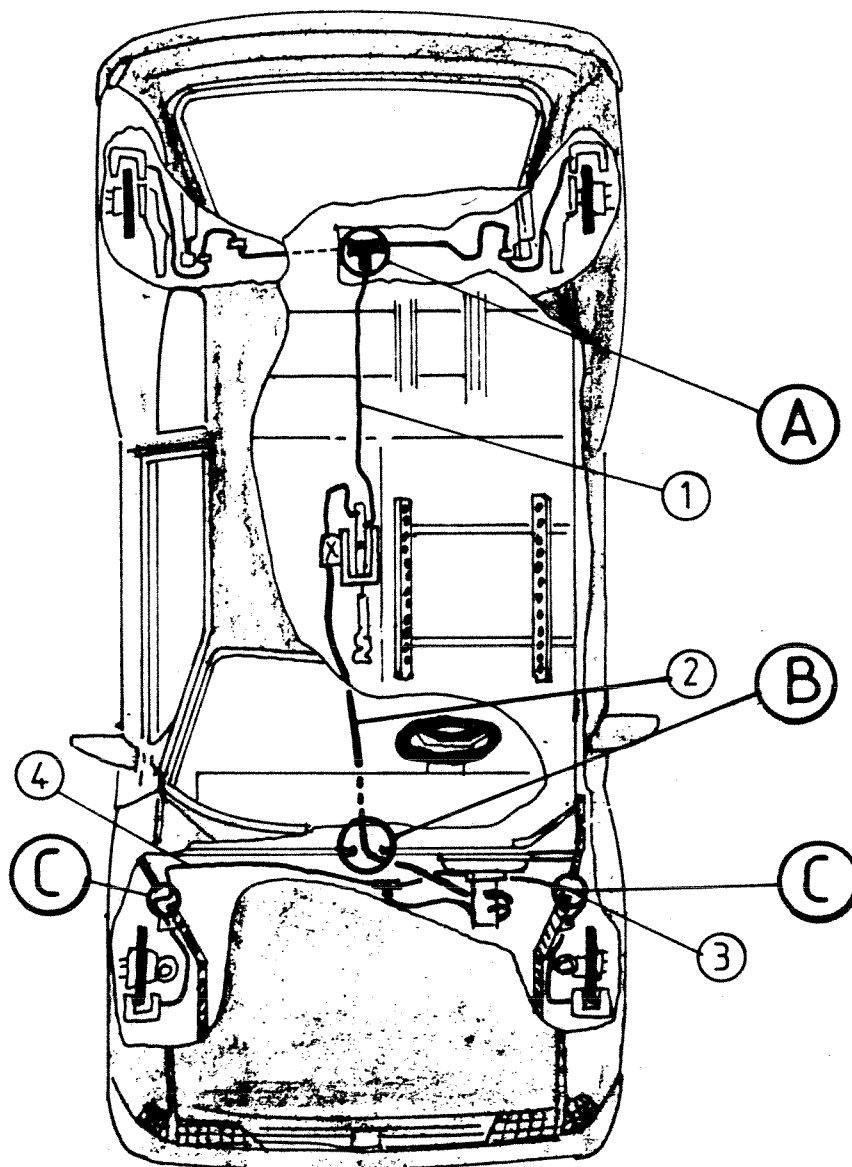
N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
1	JOINT CUIVRE	12001-09	2
2	RACCORD	12001-06	2
3	VIS BANJO	12001-07	2
4	FLEXIBLE AV	17703-07	2
5	TUYAU CUIVRE AV G (Lg 715)	19707-02	1
6	RACCORD EN Té	12004-10	2
7	TUYAU CUIVRE AV D (Lg 715)	19707-02	1
8	TUYAU CUIVRE Té à MAITRE CYLINDRE (Lg 600)	19707-01	1
9	RACCORD DE REDUCTION POUR FREIN AR 1600 et 1900	19705-06	2
10	JOINT CUIVRE POUR FREIN AR 1600 et 1900	12001-08	2
11	TUYAU CUIVRE MAITRE CYLINDRE A LIMITEUR (Lg 2550)	17705-07	1
12	LIMITEUR DE PRESSION	17705-02	1
13	TUYAU CUIVRE LIMITEUR à MAITRE- CYLINDRE DE FREIN A MAIN (Lg 200)	17705-08	1
14	RACCORD FREIN A MAIN	12004-18	1
15	JOINT CUIVRE	12004-19	1
16	MAITRE CYLINDRE 0.70 POUR FREIN AR 1600	12004-01	1
16	MAITRE CYLINDRE 0.625 POUR FREIN AR 1900 SERIE	19705-07	1
17	TUYAU CUIVRE MAITRE CYLINDRE DE FREIN A MAIN A Té (Lg 1350)	17705-09	1
18	TUYAU CUIVRE AR G (Lg 665)	17705-14	1
19	TUYAU CUIVRE AR D (Lg 665)	17705-14	1
21	TUYAU AR SERIE 1600		2
	VIS DE PURGE DU LIMITEUR	12004-11	1
22	JOINT CUIVRE	12001-08	2

<p>CIRCUIT DE FREINAGE AVEC TUYAUTERIE TYPE SERIE AVEC FREIN Ø 1900</p>	<p>GA19</p>
--	-------------



○ PIECE DE SERIE

N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
1	JOINT CUIVRE	12001-09	2
2	RACCORD	12001-06	2
3	VIS BANJO	12001-07	2
4	FLEXIBLE AV	17703-07	2
5	TUYAU CUIVRE AV G (Lg 715)	19707-02	1
6	RACCORD EN Té	12004-10	2
7	TUYAU CUIVRE AV D (Lg 715)	19707-02	1
8	TUYAU CUIVRE Té à MAITRE CYLINDRE (Lg 600)	19707-01	1
9	RACCORD DE REDUCTION POUR FREIN AR 1600 et 1900	19705-06	2
10	JOINT CUIVRE POUR FREIN AR 1600 et 1900	12001-08	2
11	TUYAU CUIVRE MAITRE CYLINDRE A LIMITEUR (Lg 2550)	17705-07	1
12	LIMITEUR DE PRESSION	17705-02	1
13	TUYAU CUIVRE LIMITEUR à MAITRE- CYLINDRE DE FREIN A MAIN (Lg 200)	17705-08	1
14	RACCORD FREIN A MAIN	12004-18	1
15	JOINT CUIVRE	12004-19	1
16	MAITRE CYLINDRE 0.70 POUR FREIN AR 1600	12004-01	1
16	MAITRE CYLINDRE 0.625 POUR FREIN AR 1900 SERIE	19705-07	1
17	TUYAU CUIVRE MAITRE CYLINDRE DE FREIN A MAIN A Té (Lg 1350)	17705-09	1
18	TUYAU CUIVRE AR G (Lg 665)	17705-14	1
19	TUYAU CUIVRE AR D (Lg 665)	17705-14	1
22	JOINT CUIVRE	12001-08	2
	VIS DE PURGE DU LIMITEUR	12004-11	1



- IL EST CONSEILLE DE FORMER ET DE SOUDER DES EQUERRES DE FIXATION
POUR TES DE RACCORDEMENT.

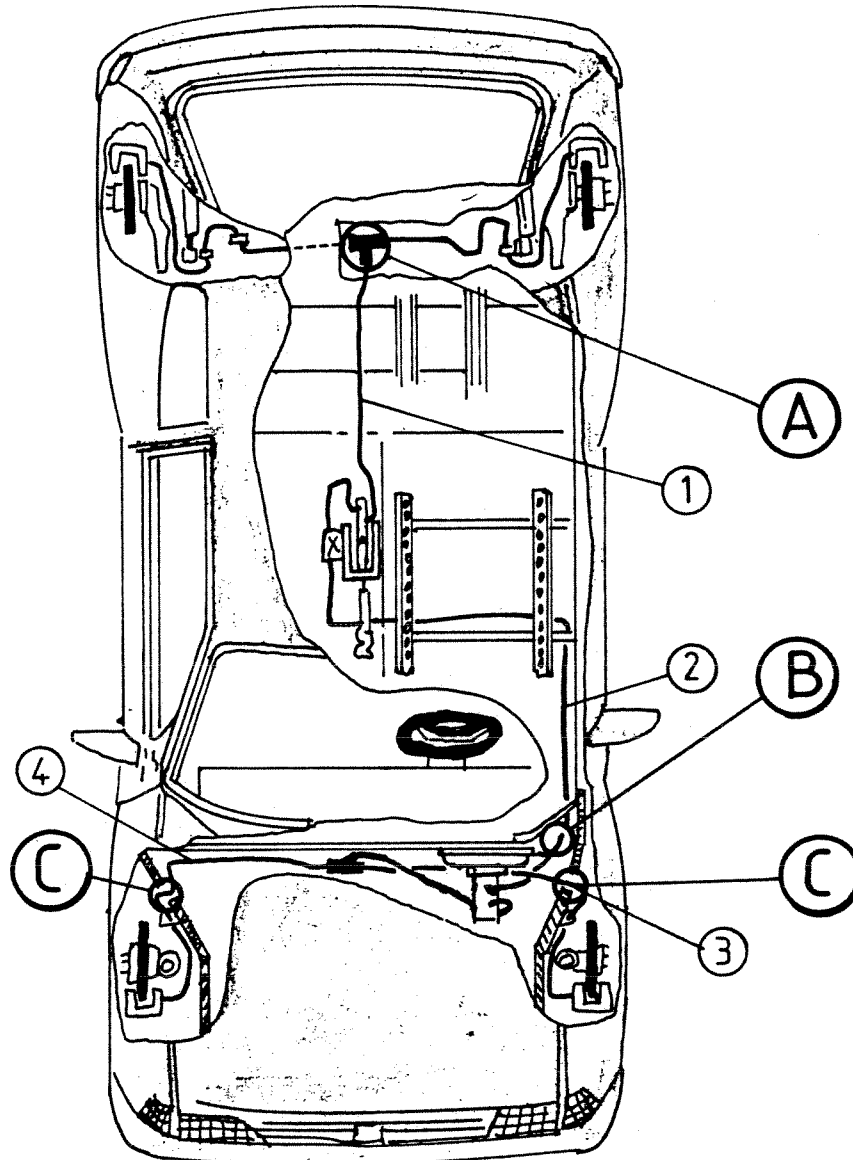
- en A : REALISER UN TROU DE PASSAGE POUR LE TUYAU (1) DEBOUCHANT SUR LE
RACCORD 3 VOIES

- en B : REALISER UN TROU POUR LE PASSAGE DU TUYAU (2)

- en C : REPREDRE LES PASSAGES DE SERIE POUR LES TUYAUX (3) ET (4)

NOTA :

LA TUYAUTERIE DE FREINAGE PASSE A L'INTERIEUR DE L'HABITACLE AU LIEU DE PASSER
SOUS LA CAISSE.



- IL EST CONSEILLE DE FORMER ET DE SOUDER DES EQUERRES DE FIXATION
POUR TES DE RACCORDEMENT.

- en A : REALISER UN TROU DE PASSAGE POUR LE TUYAU (1) DEBOUCHANT
SUR LE RACCORD 3 VOIES

- en B : PASSER LE TUYAU (2) DANS LE PASSE-FIL DE SERIE

- en C : REPREDRE LES PASSAGES DE SERIE POUR LES TUYAUX (3) ET (4)

NOTA :

LA TUYAUTERIE DE FREINAGE PASSE A L'INTERIEUR DE L'HABITACLE AU LIEU
DE PASSER SOUS LA CAISSE.

POUR LA LONGEVITE DES DISQUES DE FREIN ET SURTOUT DE
L'ENDURANCE AU FREINAGE, IL EST IMPERATIF DE RODER
LES DISQUES DE FREIN SUR UNE CINQUANTAINE DE KILOMETRES
EN FAISANT DES FREINAGES PROGRESSIFS SOUS PEINE DE
BRULER LES DISQUES.

205 GTI GrA 1900

CAISSE
SUPPORTS MOTEUR
ELECTRICITE

CARROSSERIE	1,9L Groupe A
-------------	---------------

I - METTRE LA CAISSE A NU

II - PREPARATION DE LA CAISSE

- a) - ajuster toutes les tôles à la meule
- découper la tôle des passages de roue avant (page II) et arrière (page III)
- b) - fixer la caisse sur un marbre pour éviter les déformations à la soudure
- c) - souder la caisse (partie avant surtout où viennent se fixer les amortisseurs à l'intérieur de la caisse) par des cordons de soudures de 2,5 cm de long, espacés de 1,5 cm.
- les tôles de jointures de portes, de vitres, de passage de roue seront soudées bord à bord.
- d) - présenter l'arceau pour pouvoir souder les contre -plaques à l'intérieur de la caisse (voir page V).
- deux possibilités se présentent pour fixer l'arceau :
 - . soit le fixer par vis et écrous (Réf. 19600-00 ou 18000-00)
 - . soit le souder complètement à la caisse (Réf. 19000-00)
 - pour souder le dessous de caisse, l'arceau devra être fixé dans l'habitacle
 - renforcer le support de colonne de direction (voir page II) *A RÉALISER*
 - souder le support de frein à main (voir page VI) *17705-01X*
- e) - présenter les platines en acier de renfort (9) par le dessus de joue d'aile pour pouvoir percer les 8 trous Ø 11,5 (Voir page IV) *19711-05X*
- fixer les platines (9) à l'intérieur des joues d'aile avec la barre anti-rapprochement par au dessus avec les vis à souder (10). *17014-03X*
faire attention que l'ensemble soit bien centré sur la caisse
 - pointer et souder les platines et les vis

- f) - retourner la caisse pour souder entièrement le dessous de la caisse
 - souder les equerres (2) en forme de U sur la traverse arrière (voir page III)

g) fixation du berceau :

- percer la caisse au niveau des fixations du berceau pour pouvoir souder les bobines (5) et (7) (voir page III et IV)

- présenter le berceau sur la caisse avec les bobines (5) et (7) afin de les pointer, faire extrêmement attention que le berceau soit bien centré sur la caisse.

- retirer le berceau et souder les bobines,

- réaliser une tole (6) ép. 1,5 mm à former sur la caisse et à souder sur la fixation arrière du berceau à l'intérieur de la caisse (voir page III)

19717-06x
+ Douilles tubes 19717-07x

19716-01x4

19716-02x2

A REALISER

III - SOUDURES DES SUPPORTS DES DIFFERENTS ACCESSOIRES

- a) souder le support de filtre à essence (voir page II) et mettre en place le support du régulateur de pression d'essence,

- b) mettre en place le support batterie et support de bobine (voir page VII),

- c) souder les supports de radiateurs et de ventilateurs en maquant ceux-ci (voir page VIII),

- d) présenter la tuyauterie d'échappement pour pouvoir pointer et souder les supports.

19020-04x1

X
19007-09x
19007-10x
19007-11x
19007-12x
19007-13x
19007-14x
19007-07x

19023-10x1

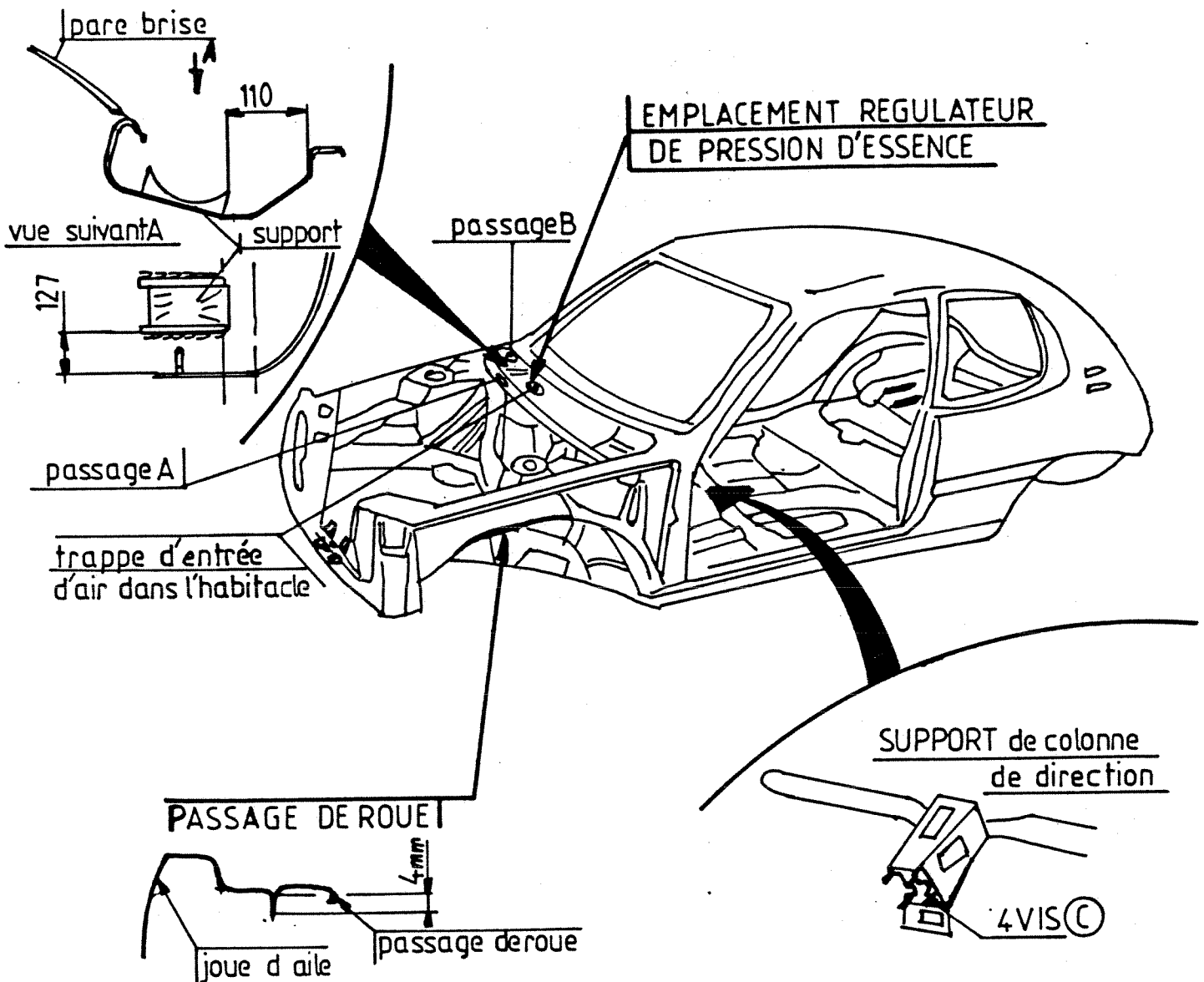
IV - MONTAGE

- a) montage du protège carter (voir page IX)

- b) montage du protège réservoir

- maquetter le montage du protège réservoir afin de pouvoir souder les écrous de fixations.

X

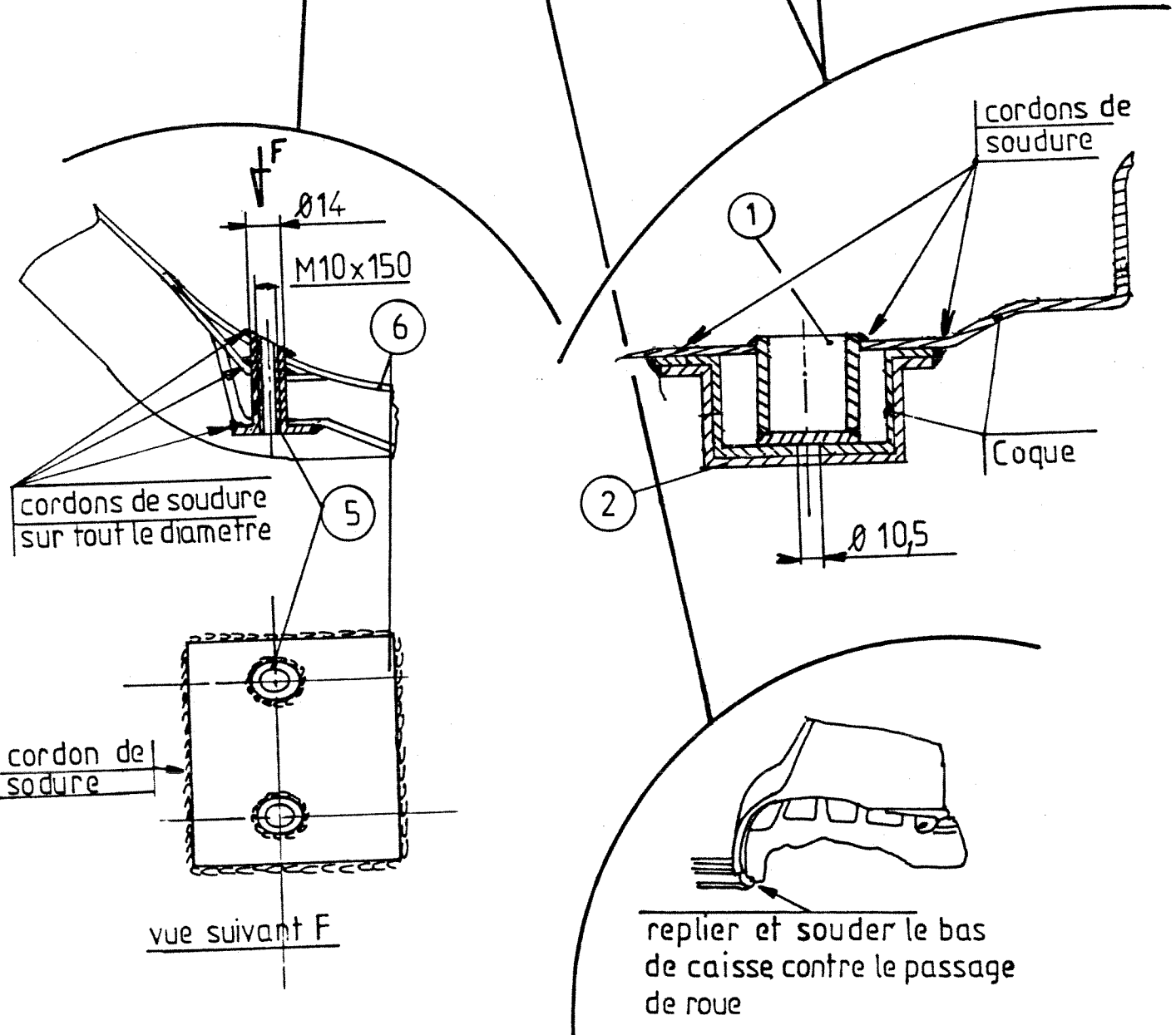
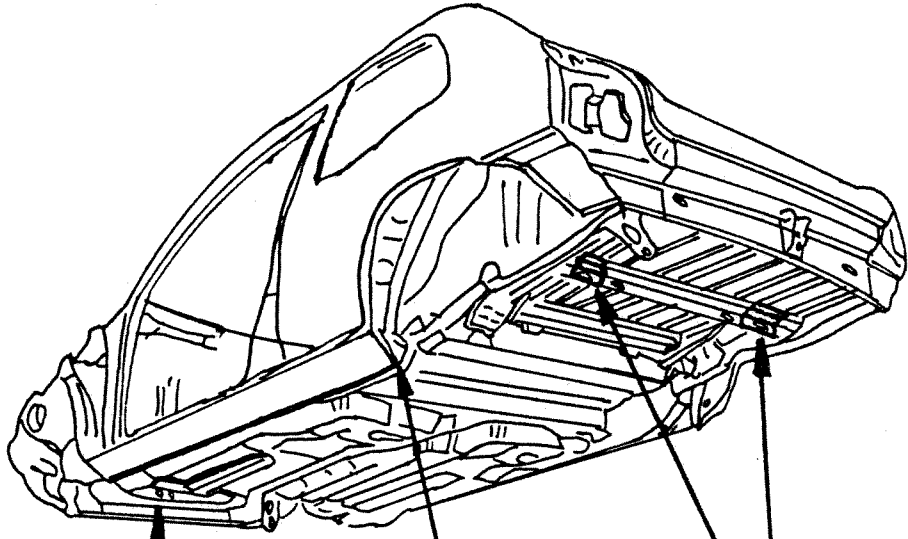


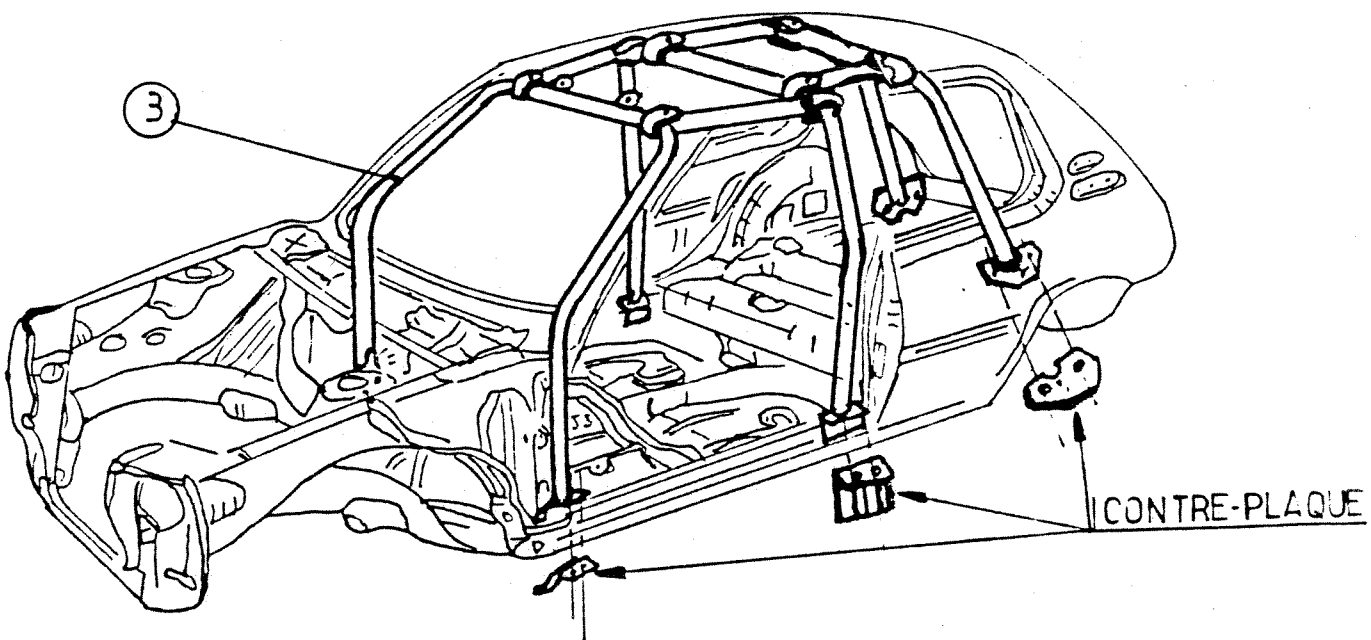
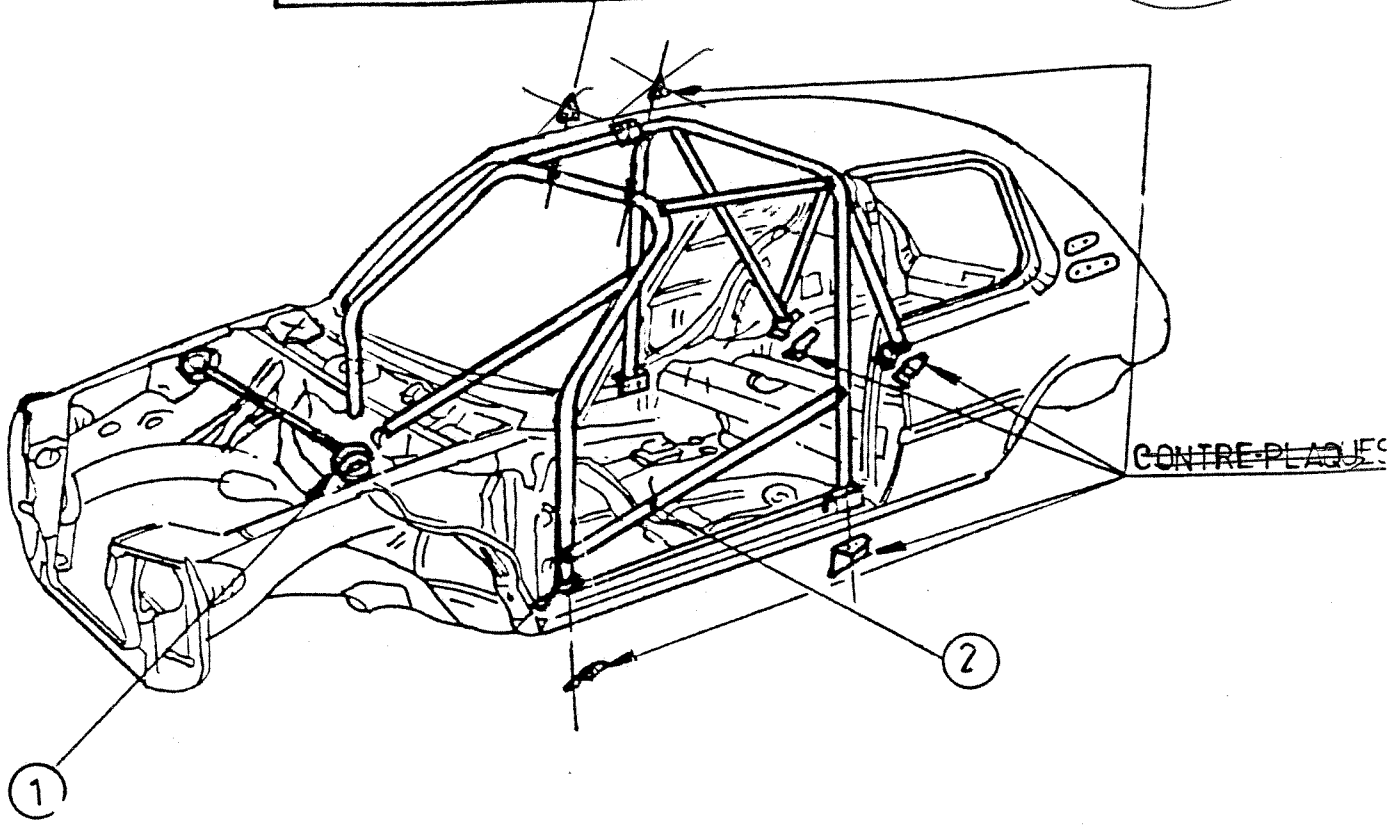
- a) SOUDER LE SUPPORT DU FILTRE A ESSENCE SUIVANT LE SCHEMA
METTRE LE FILTRE A ESSENCE AVEC LA TUYAUTERIE POUR MAQUETTER
L'ARRIVEE ET LE RETOUR D'ESSENCE DONT LA TUYAUTERIE PASSERA
PAR LE PASSAGE (B) (A REALISER) POUR ALLER AU FILTRE ET IRA
A LA RAMPE D'INJECTION PAR LE PASSAGE (A) (EXISTANT DE SERIE)
- b) MAQUETTER LE SUPPORT DE REGULATEUR AVEC TUYAUTERIE D'ESSENCE
POUR POUVOIR METTRE EN PLACE LES ECROUS A SERTIR
- c) DECOUPER LES TOLES DANS LE PASSAGE DE ROUE POUR QU'IL RESTE
3 à 4 mm, ET LES SOUDER BORD A BORD
- d) FORMER ET SOUDER UNE TOLE EP. 1,5 mm SUR LE SUPPORT DE COLONNE
DE DIRECTION AU NIVEAU DES 4 vis (C) .
LES VIS SERONT REMPLACEES PAR 4 VIS CHC M6x100 QUI SERONT SOUDEES.

IMPLANTATION DES FIXATIONS DE
BERCEAU ET DE TRAVERSE AR

GA 19

01/88

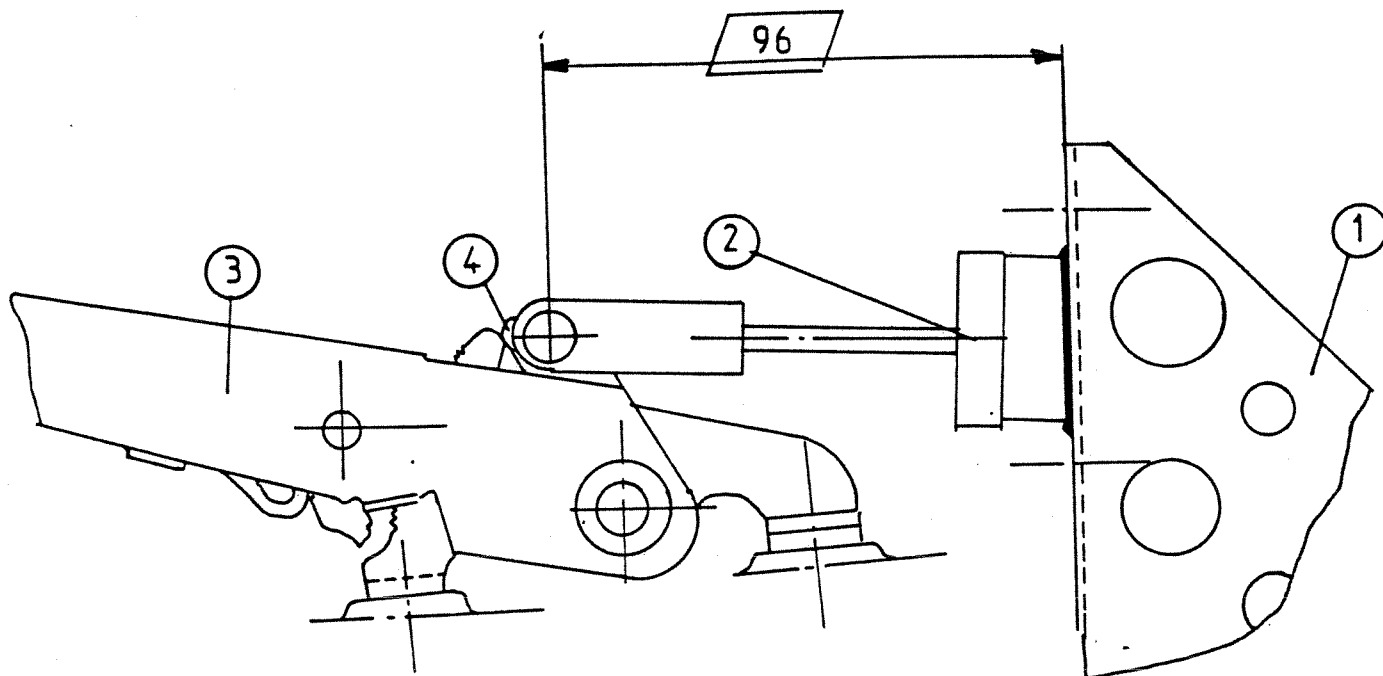




NOTA: souder les contre-plaques á l'intérieur de la caisse

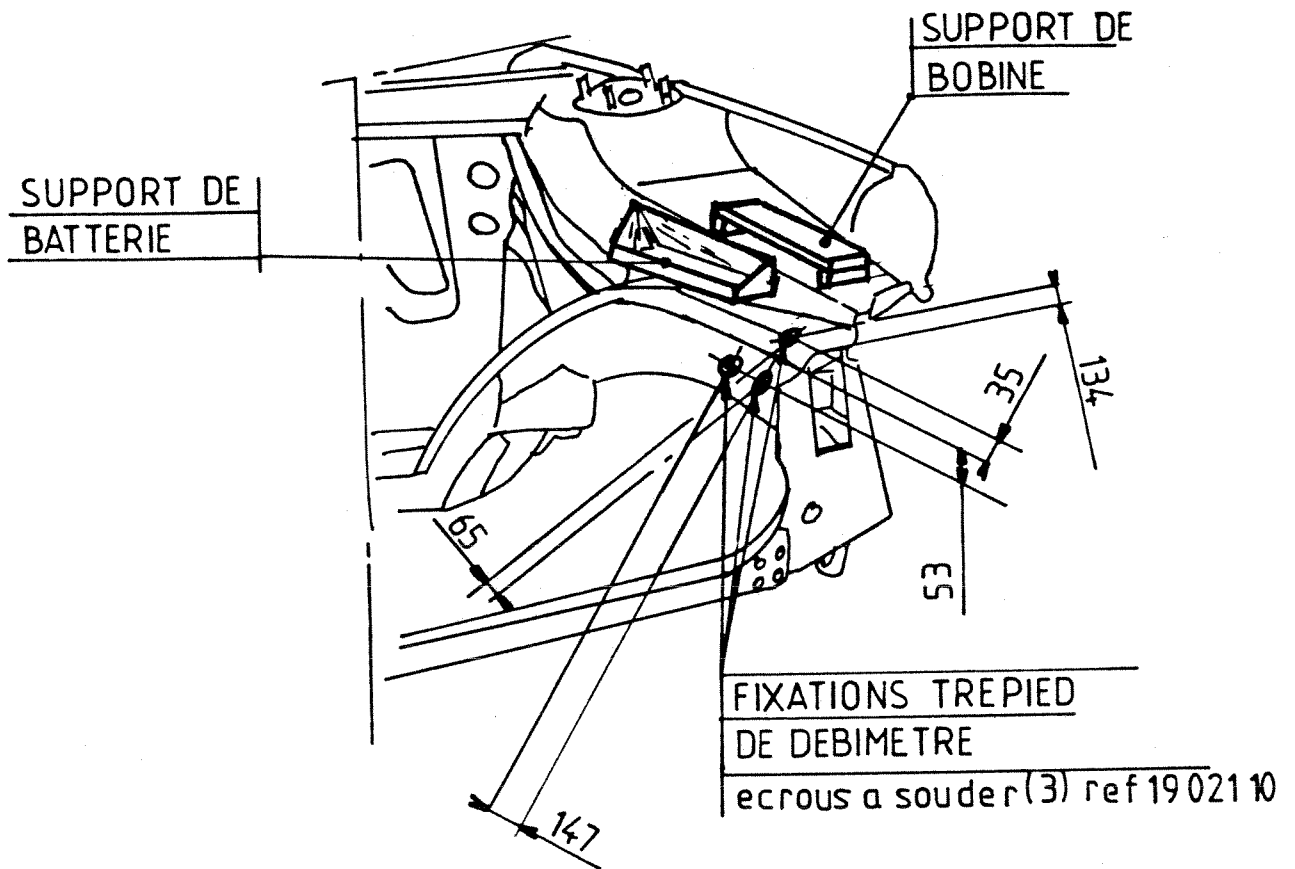
POSITION DU SUPPORT DE FREIN A MAIN	GA 19
--	-------

10/87



- POUR SOUDER LE SUPPORT (1) DE MAITRE CYLINDRE DE FREIN A MAIN, IL FAUT MONTER TOUT L'ENSEMBLE EN LIEU ET PLACE DE CELUI D'ORIGINE.
- AVANT DE POINTER LE SUPPORT, FAIRE ATTENTION DE BIEN RESPECTER LA COTE DE 96mm (S'ASSURER QUE LA PIECE (4) VIENT BIEN EN BUTEE CONTRE LA CREMAILLE DE FREIN A MAIN).

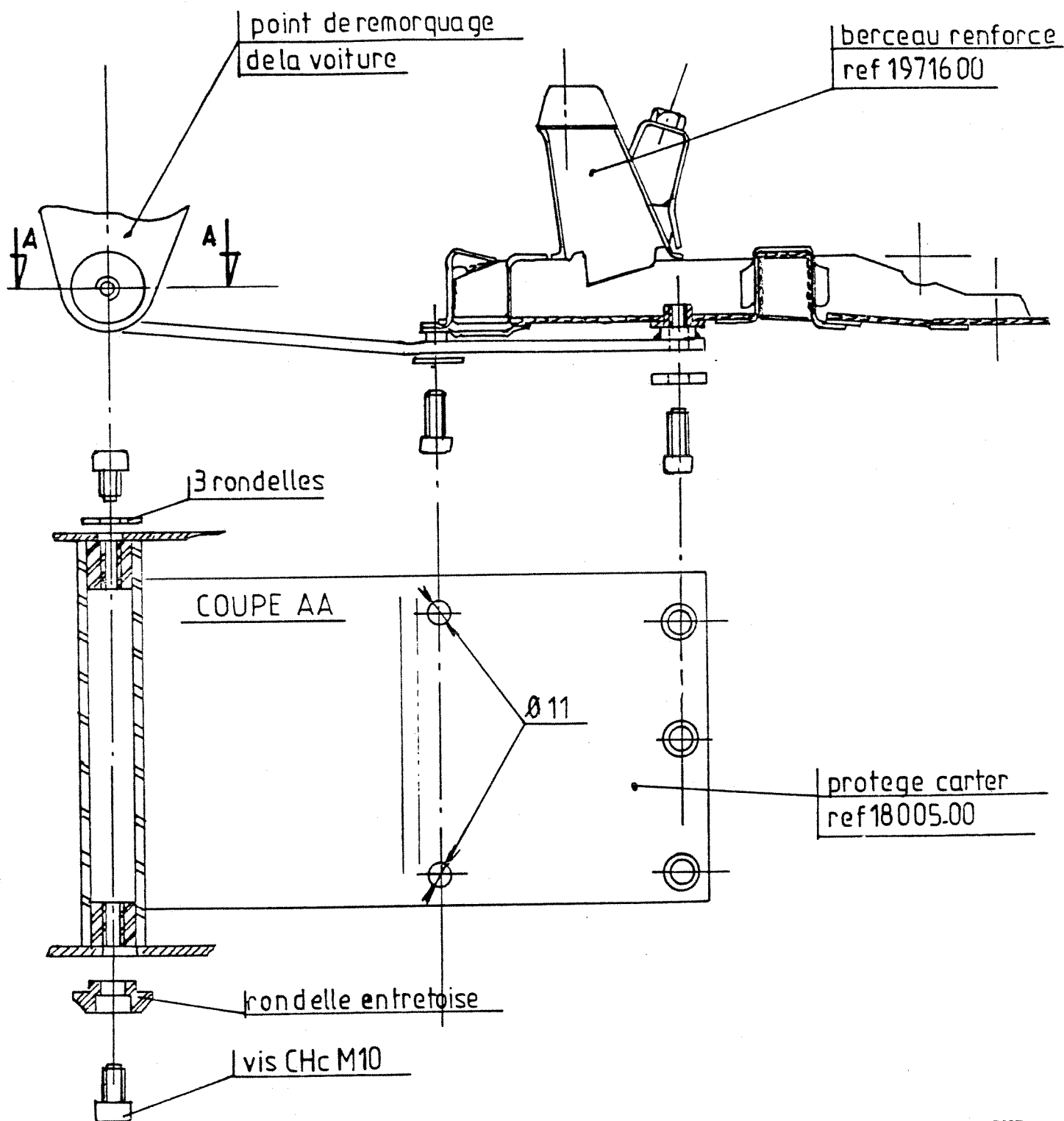
N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
1	SUPPORT	17705-01	1
2	MAITRE CYLINDRE POUR FREIN AR SERIE 1900	19705-01	1
2	MAITRE CYLINDRE POUR FREIN AR SERIE 1600 Gr.A	19706-01	1
3	FREIN A MAIN	17705-10	1



- LE SUPPORT DE BOBINE D'ALLUMAGE SERA FIXÉ DERRIÈRE LE PHARE GAUCHE, METTRE LE PHARE GAUCHE EN PLACE POUR LE POSITIONNER.
- LE SUPPORT DE BATTERIE EST FIXE AU-DESSUS DU SUPPORT DE BOITE DE VITESSE CONTRE LA JOUE D'AILE.
PRÉSENTER LE SUPPORT CONTRE LA JOUE D'AILE POUR TRACER LE POSITIONNEMENT DES VIS QUI SONT SOUDÉES SUR CELUI-CI, AFIN DE PERCER DES TROUS.
- PENDANT LE MAQUETAGE DES SUPPORTS MOTEURS, METTRE EN PLACE LE DEBIMÈTRE AVEC SON SUPPORT POUR QU'IL SOIT EN LIGNE AVEC LE BOITIER PAPILLON AFIN DE TRACER L'EMPLACEMENT DE LA FIXATION DU TREPIED.

MONTAGE DU PROTEGE CARTER

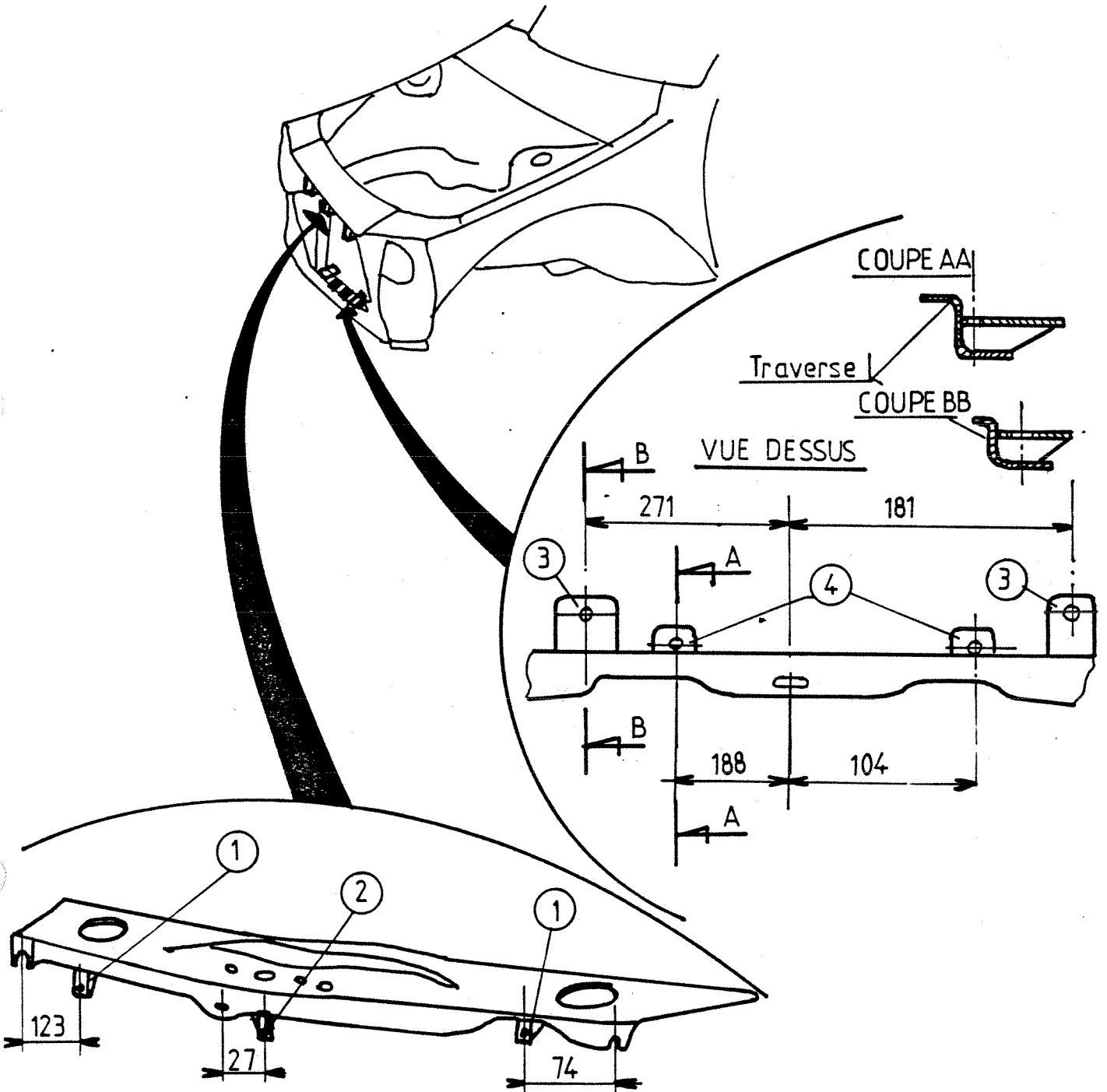
GA 19



- LES DEUX TROUS $\varnothing 11$ SERONT PERCES EN POSITIONNANT LE PROTEGE CARTER SUR LA VOITURE,
- IL EST PREFERABLE DE MONTER UN PROTEGE CARTER TERRE POUR LES EPREUVES ASPHALTE ET TERRE CAR, D'UNE PART IL PROTEGE LA BOITE DE VITESSES ET D'AUTRE PART LA VOITURE DOIT ATTEINDRE LE POIDS D'HOMOLOGATION DE 860 Kgs.
- AJUSTER LE CARTER PAR LES EXTREMITES SUR LA VOITURE AU NIVEAU DES FIXATIONS SUR CAISSE.

PATTES DE FIXATIONS DE RADIATEUR ET DE VENTILATEUR	GA 19
---	-------

10/87



N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
1	PATTE SUP. POUR VENTILATEUR A SOUDER	19007-13	1
2	PATTE SUP. CENTRALE POUR VENTILATEUR A SOUDER	19007-13	1
3	PATTE A SOUDER INFERIEUR POUR RADIATEUR	19007-10 19007-09 19007-09	1 1 1
4	PATTE A SOUDER INFERIEUR POUR VENTILATEUR	19007-07	2

19007-13 x 1
 19007-13 x 1
 19007-09 x 1
 -10 x 1
 -11 x 1
 19007-07 x 2

Deux sortes de supports moteurs sont proposées :

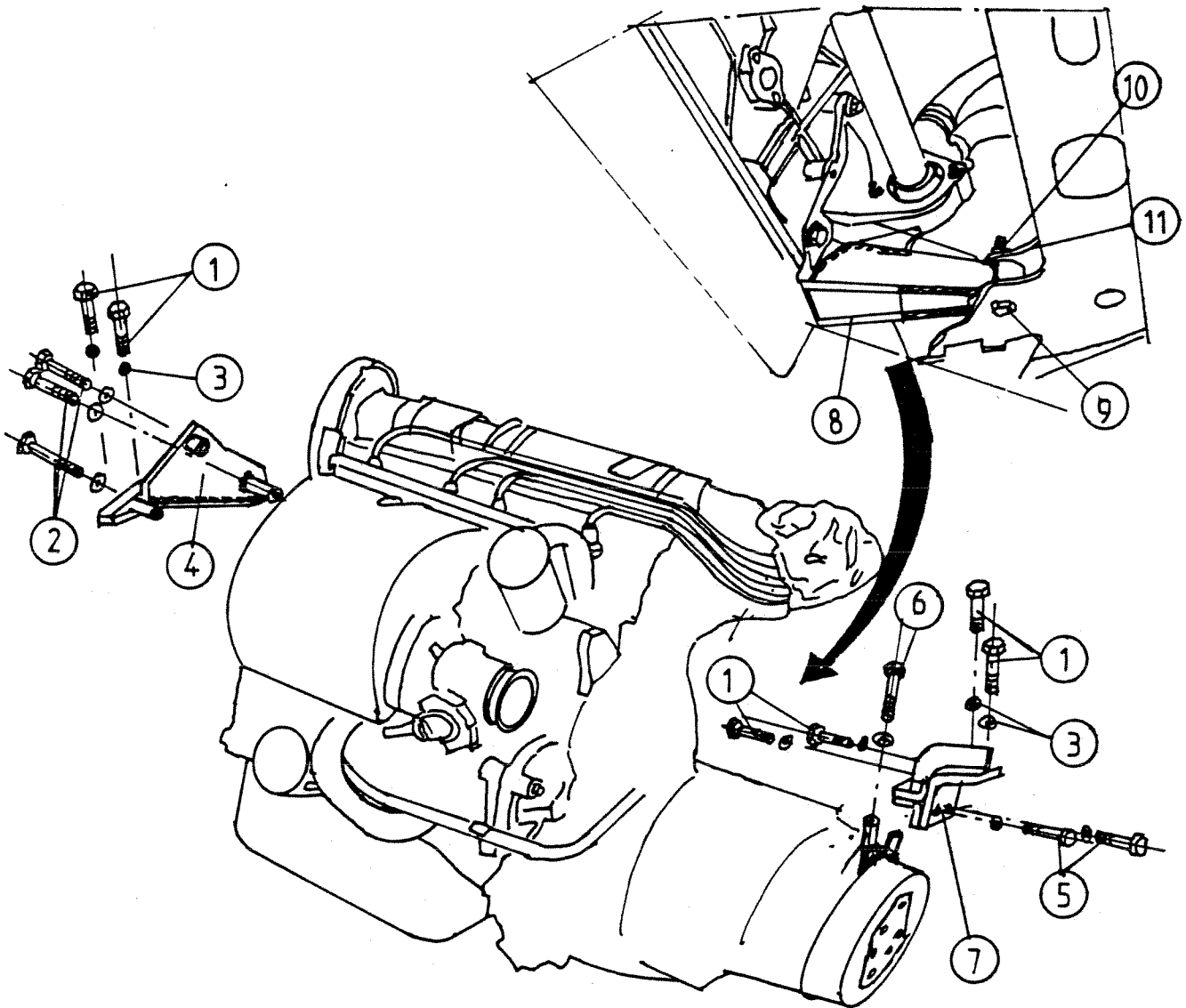
1°) SUPPORTS RIGIDES

- a) Positionnement des supports sur moteur /boite (voir page XI)
- b) Procédés de mise en place (voir page XI, XII, XIII)
 - monter l'ensemble moteur/boite avec les supports dans le compartiment moteur, mettre en place le train avant complet pour pouvoir maquetter la mise en place des contre-plaques et le perçage des trous de longerons pour la mise en place des bobines de fixation en faisant attention qu'il y ait la même garde sur les sorties de ponts gauche et droite.
 - pointer les contre-plaques et les bobines des supports sup. droit et de BV et représenter l'ensemble moteur/boite avec le train avant pour bien s'assurer que la garde aux sorties de pont soit bien la même de part et d'autre.
 - supprimer la tôle supérieur de la chape de berceau du support moteur série pour la remplacer par la pièce (11)
 - pointer l'équerre (11) sur le berceau moteur après modification (voir page XI)
 - enlever l'ensemble moteur/ et train avant pour souder les contre plaques et les bobines sans les déplacer.
- c) Mise en place du support échangeur sur la joue d'aile droite seulement dans le cas des supports rigides (voir page XIV).

2°) SUPPORTS SEMI-RIGIDES (voir page XV)

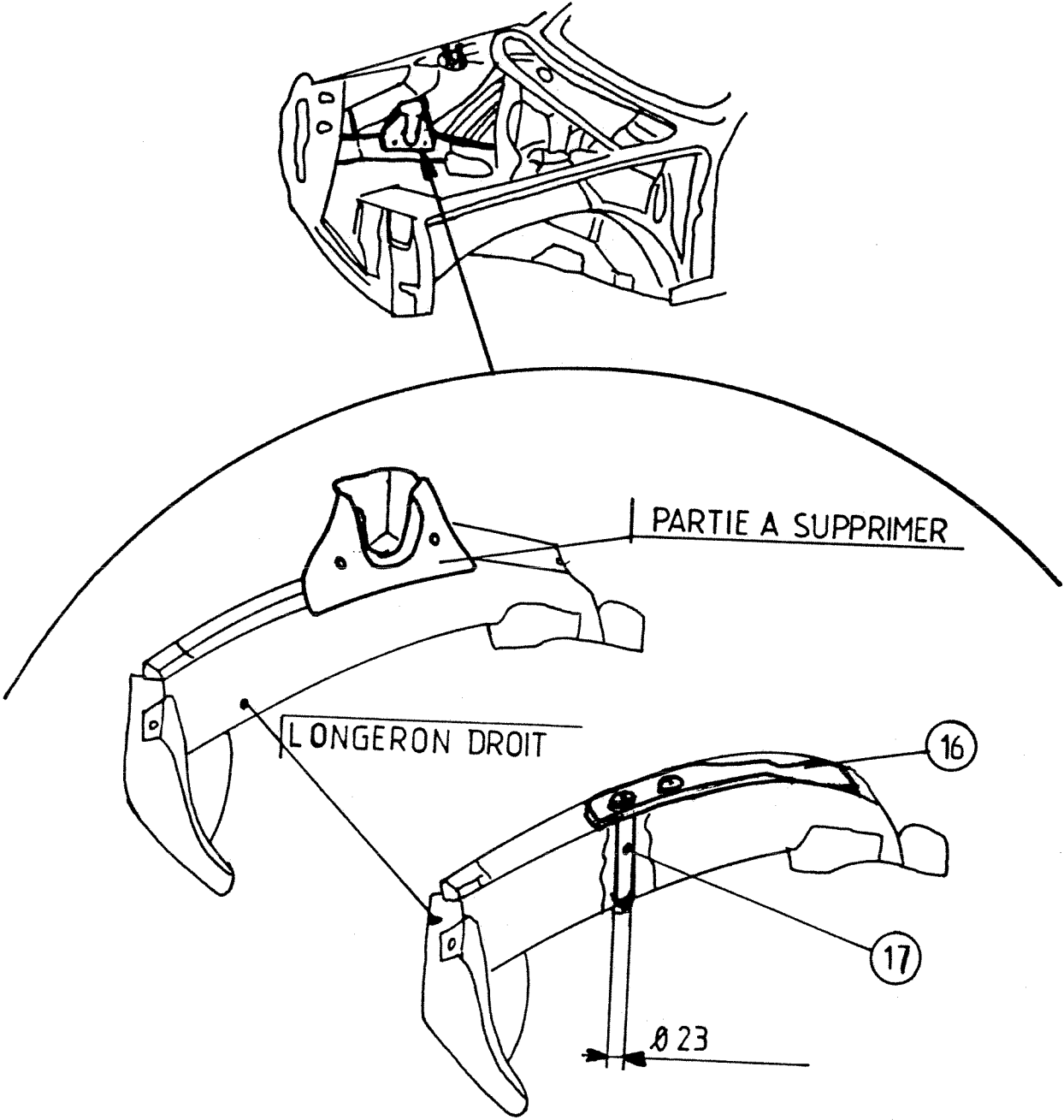
- a) Le montage des supports est identique à la série
- b) Monter le train avant avec l'ensemble moteur/boite pour relever la garde sur les sorties de ponts
- c) Si cela est nécessaire, effectuer un trou oblong sur la pièces (1) afin d'obtenir la même garde sur les sorties de ponts

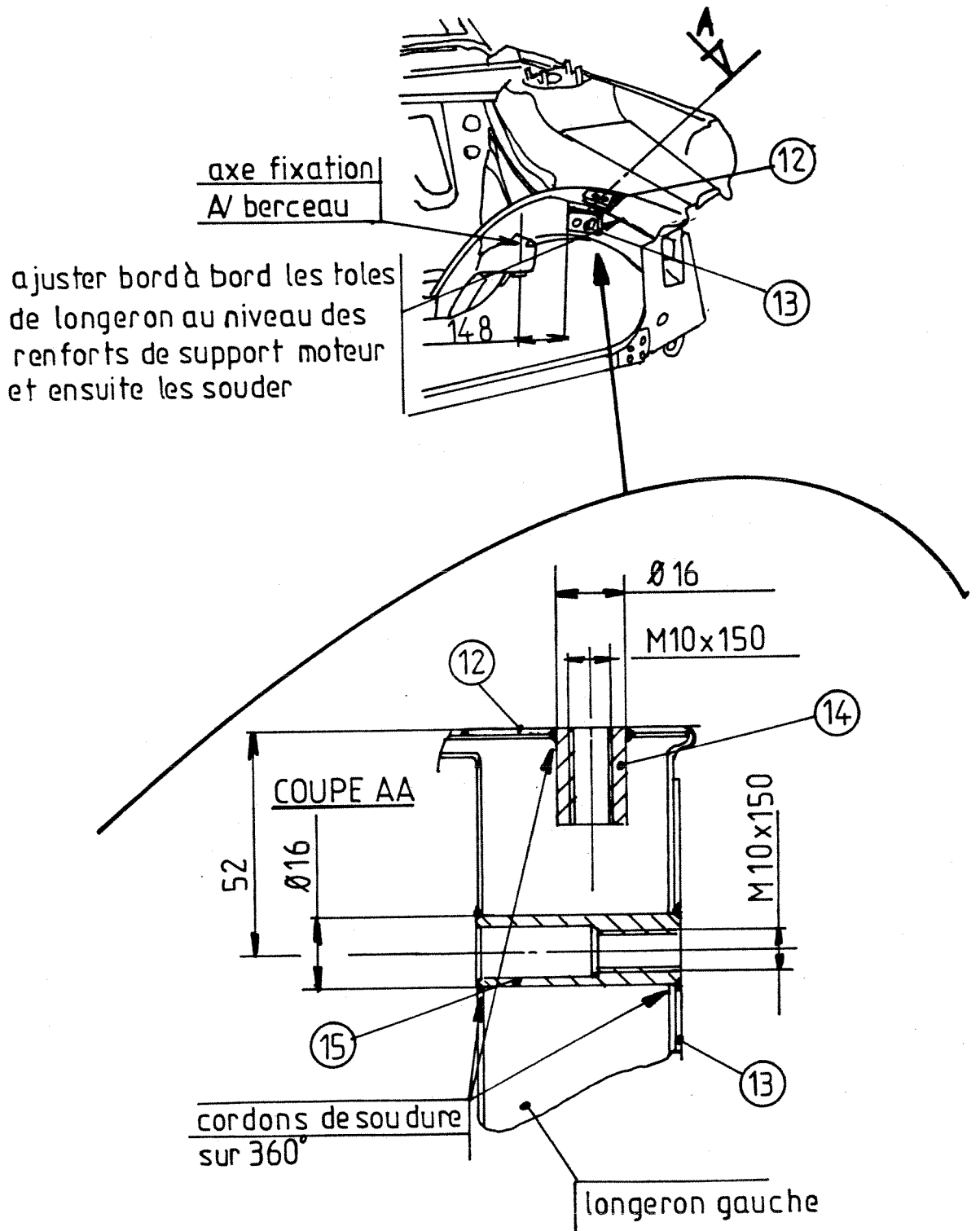
NOTA : L'ensemble moteur/boite a tendance à se déplacer vers la droite.

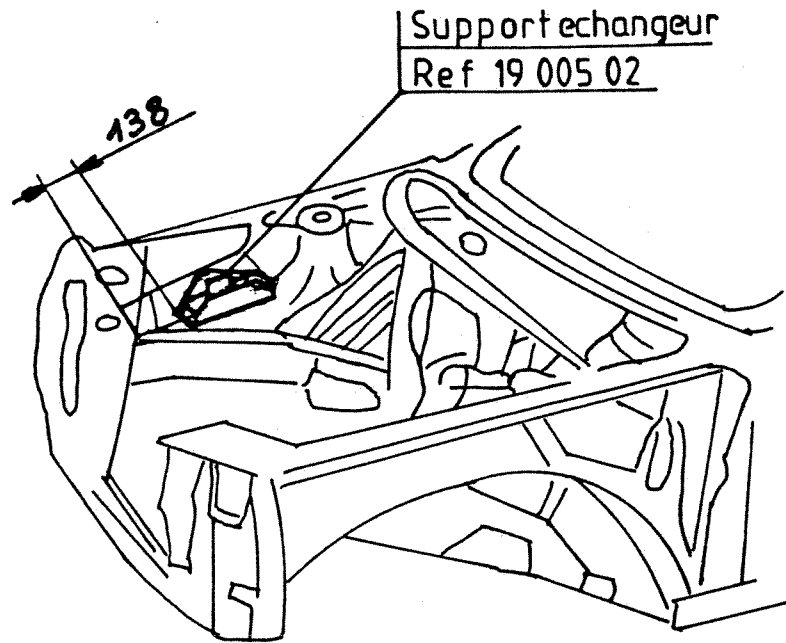


N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
1	VIS HM 10 L 30	17014-03	6
2	VIS HM 10 L 80	19018-06	3
3	RONDELLE ONDULEE Ø 10	17014-04	11
4	SUPPORT MOTEUR DROIT	19018-01	1
5	VIS CHC M 10 L 25	19018-04	2
6	VIS HM 12 L 40	19018-15	1
7	SUPPORT DE BV	19018-12	1
8	SUPPORT INFERIEUR RIGIDE	19018-09	1
9	VIS HM 12 L 85	19018-11	1
10	ECROU NYLSTOP HM 12	19018-10	1
11	TOLE A SOUDER SUR BERCEAU	19018-18	1
12	CONTRE PLAQUE SUPERIEUR	19018-19	1
13	CONTRE PLAQUE LATERALE	19018-20	1
14	BOBINE A SOUDER	19018-21	2
15	BOBINE A SOUDER	19018-22	2
16	CONTRE-PLAQUE	19018-16	1
17	BOBINE	19018-17	2

MISE EN PLACE DES RENFORTS DE LONGERON DROIT	GA 19
--	-------



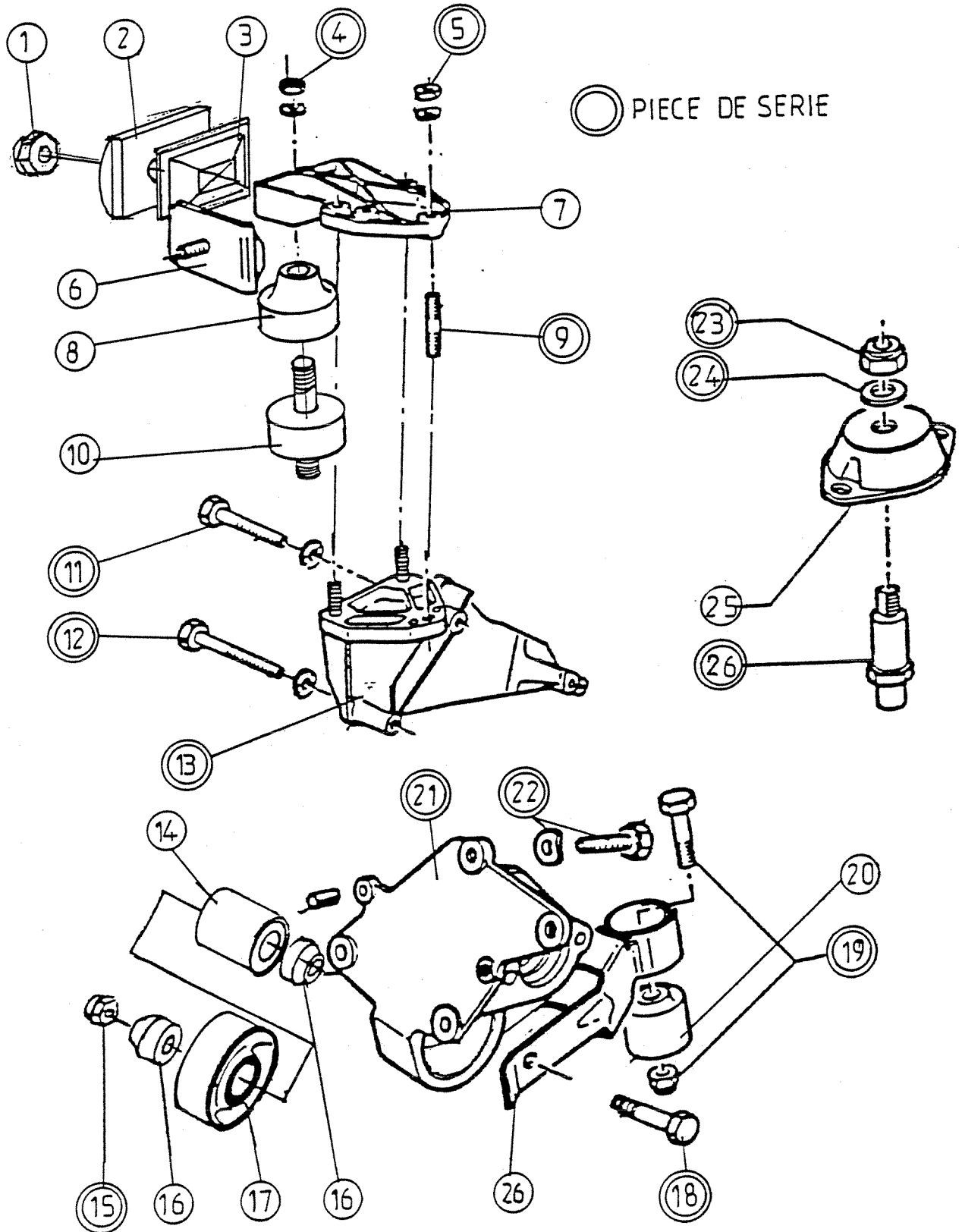




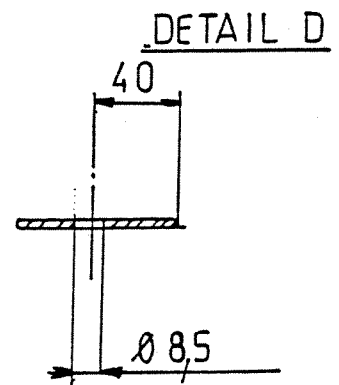
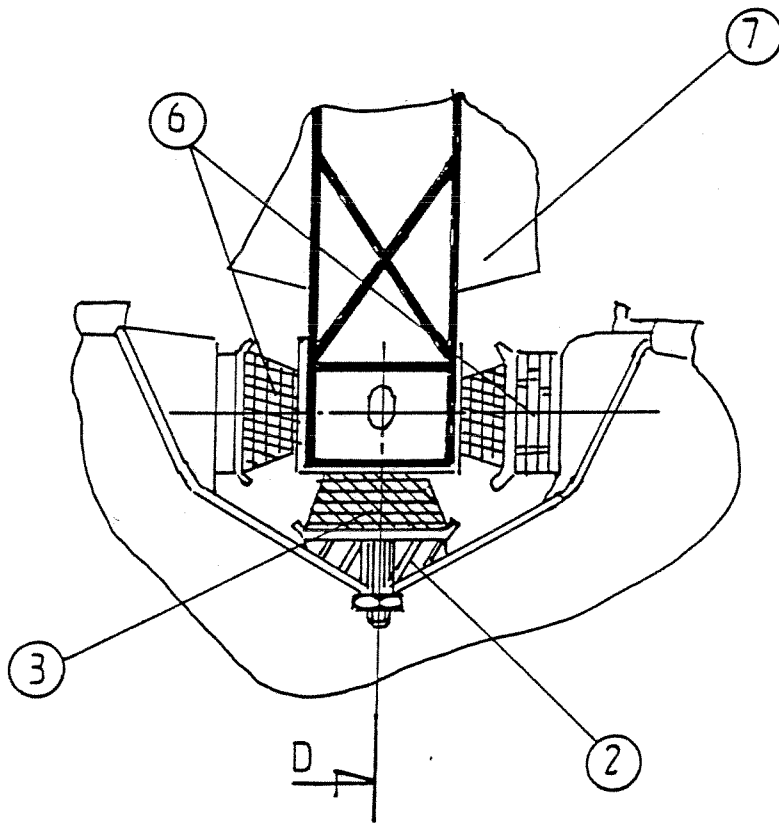
- 1°) METTRE EN PLACE LE PHARE DROIT,
- 2°) PRESENTER LE SUPPORT AVEC L'ECHANGEUR DERRIERE LE PHARE POUR TRACER L'EMPLACEMENT DES 3 EROUS A SOUDER (REF. 19005-10),
- 3°) DANS LE COMPARTIMENT OU VIENT S'IMPLANTER L'ECHANGEUR, DE LA MOUSSE AUTO-COLLANTE ép. 2mm DEVRA ETRE MISE POUR LE PROTEGER,

NOTA : L'ECHANGEUR SERA IMPLANTÉ SUR LA JOUE D'AILE DROITE QUE DANS LE CADRE DES SUPPORTS RIGIDES.

SUPPORTS SEMI RIGIDES



VUE DE DESSUS DU SUPPORT
MOTEUR SUPERIEUR DROIT



FAISCEAUX	1,9L Groupe A
-----------	---------------

- 1°) a) Modifier la planche de bord suivant la page XVIII les commandes de chauffage sont conservées,
 b) effectuer le changement de commande du ventilateur suivant la page XVII
- 2°) a) Le faisceau d'origine de liaison des feux arrières est conservé,
 b) le faisceau d'origine d'éclairage de la plaque de police arrière est conservé,
 c) le pontage d'origine pour l'éclairage du climatiseur est conservé,
 d) le faisceau d'injection se branche comme la série,
 e) le faisceau côté gauche liaison entre l'avant et l'arrière ne pose aucun problème de branchement puisque les enfichages correspondent en couleur,
 f) le faisceau planche de bord est livré avec la planche montée (voir page XIX, XX, XXI)
- à disposition sur planche de bord :
- * branchement computer : 1 fil jaune + 12 V après contact
 - 1 fil jaune + 12 V après interrupteur
 - 1 fil noir (ou marron) = masse
 - 1 câble blindé pour raccordement d'un émetteur d'impulsions
- * 1 prise femelle noire : 0 + 12 V après contact

ATTENTION : IL EST FORTEMENT RECOMMANDE DE NE PAS DECHARGER ENTIEREMENT LA BATTERIE ; SI CELA SE PRODUIT, LA BATTERIE MEME RECHARGEE CORRECTEMENT SERA ALORS MOINS PERFORMANTE.

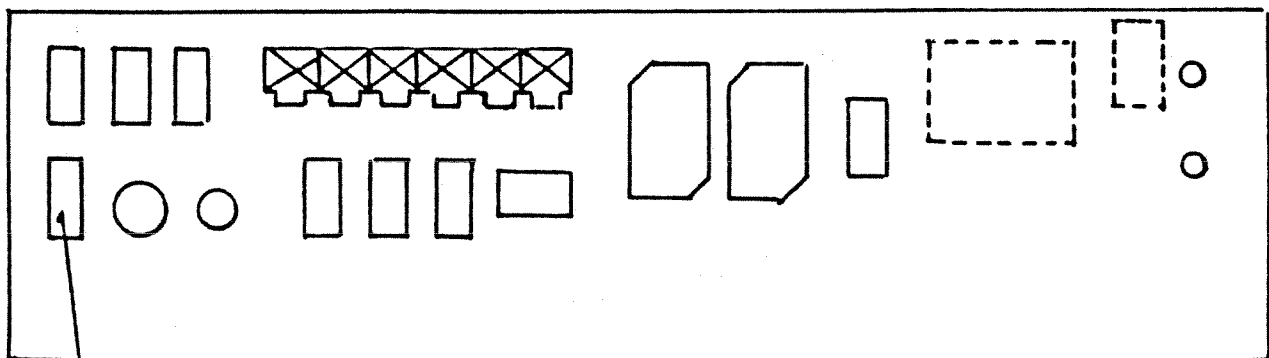
Mise en place des resistances sur le bouton de starter ①

1°) Résistance 270 Ω (couleurs : violet, marron, doré) :

- couper le fil violet pour insérer la résistance (reliée par soudure étain)

2°) Résistance 5600 Ω (couleurs : vert, bleu, rouge, doré) :

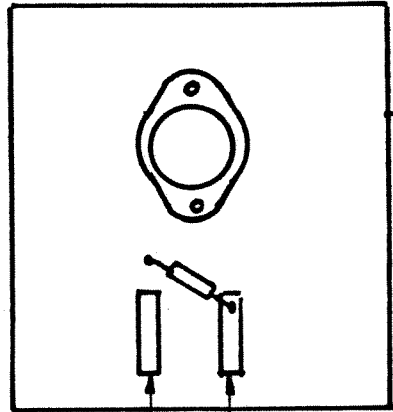
- reliera les deux bornes de l'interrupteur par soudure à l'étain



BRANCHEMENT DE COMMANDE
DU VENTILO DE CLIMATISATION

GA19

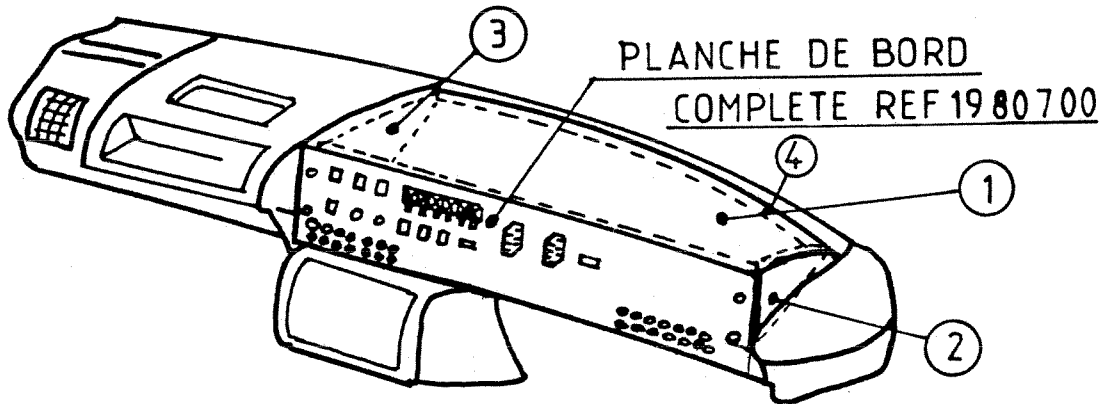
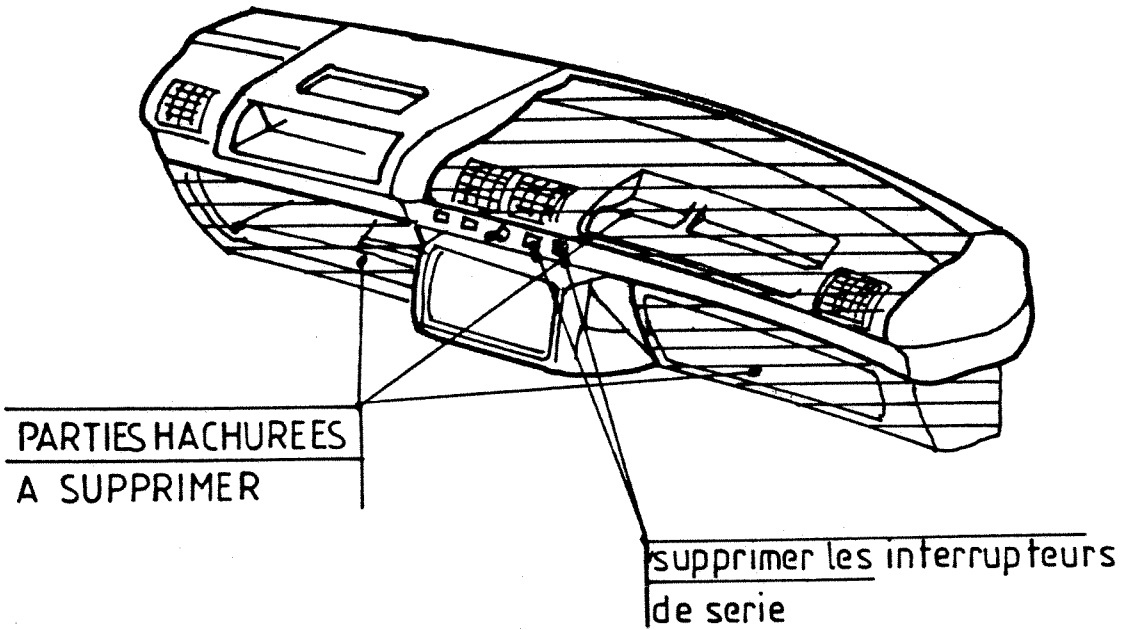
10/87



s'assurer de la mise a la
masse du radiateur du
support de transistor

fil blanc / rouge

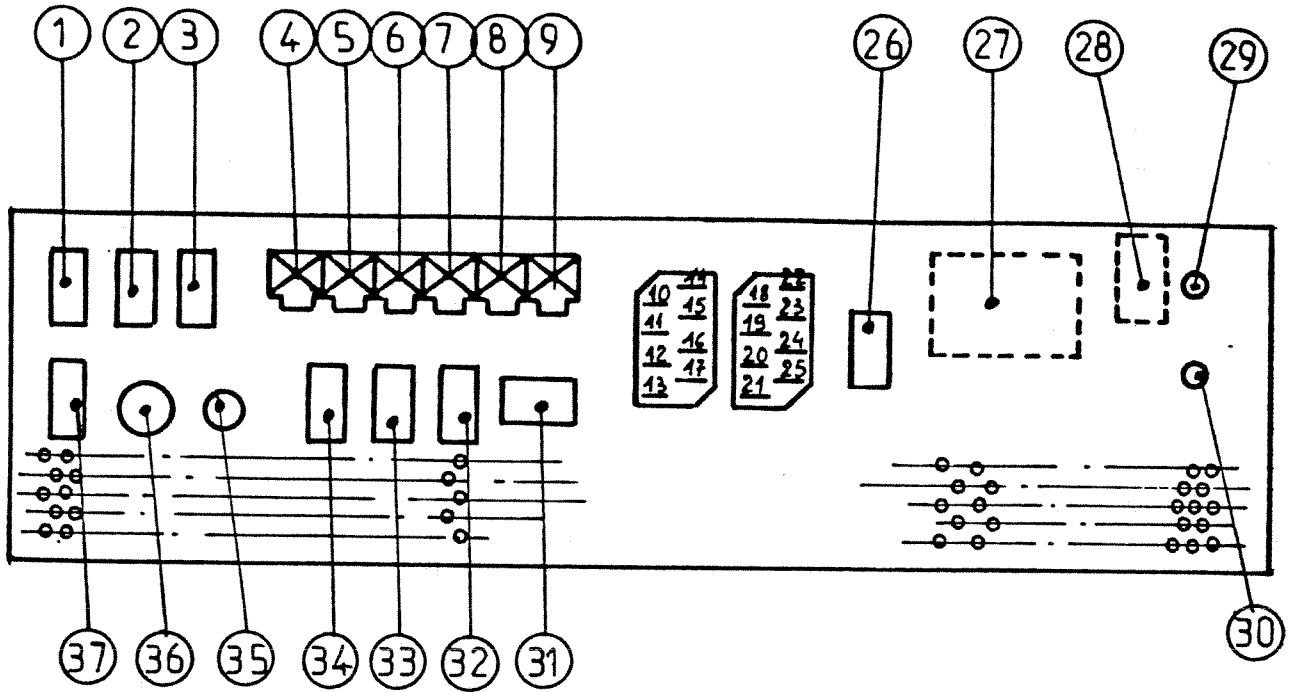
fil blanc / jaune



1°) MODIFIER LA PLANCHE DE BORD SUIVANT LE SCHEMA CI-DESSUS :

- 2°) a) REALISER LES EQUERRES ② ET ③ QUI SERONT POPEES A LA PLANCHE DE SERIE AFIN DE MAINTENIR LA PLANCHE DE BORD Gr. A VERTICALE,
- b) REALISER UNE CORNIERE ④ QUI SERA FIXEE PAR DES POPS, FAIRE ATTENTION DE NE PAS OBSTRUER LE DESEMBUAGE DU PARE-BRISE
- c) REALISER UNE PLAQUE ① QUI VIENDRA RECOUVRIR LE DESSUS DE LA PLANCHE DE BORD, POUR QUE L'ON PUISSE L'ENLEVER RAPIDEMENT, IL EST PREFERABLE DE LA FIXER PAR DE LA BANDE VELCRO AUTOCOLLANTE.

NOTA : POUR LES PIECES ② , ③ ET ④ , UTILISER DE PREFERENCE DES TOLES EN ALUMINIUM EP. 1 mm, POUR LA PIECE ① UTILISER DE LA MATIERE PLASTIQUE EP. 1 mm.



N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
1	ANTI BROUILLARD (Fil blanc/rose)		1
2	LONGUES PORTEES (Fil blanc/Bleu)		1
3	LONGUES PORTEES (Fil blanc/Orange)		1
4	RELAIS ANTI-BROUILLARD		1
5	RELAIS LONGUES PORTEES (Fil blanc/bleu)		1
6	RELAIS LONGUES PORTEES (Fil blanc/rouge)		1
7	RELAIS VENTILATEUR GAUCHE		1
8	RELAIS VENTILATEUR DROIT		1
9	RELAIS POMPES A ESSENCE		1
10	FUSIBLE(25A) LONGUES PORTEES) (Fil Blanc/bleu)		1
11	F(10A) + 12V Ap Ct,VENTILO.CLIMAT		1

N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
12	F(25A) LONGUES PORTEES (blanc/orange)		1
13	F(5A) VEILLEUSES DROITES		1
14	F(25A) ANTI-BROUILLARD		1
15	F(5A) VEILLEUSES GAUCHES + ECLAIRAGES		1
16	F(15A) PHARES SERIES		1
17	F(15A) CODES		1
18	F(20A) VENTILATEUR DROIT		1
19	F(7,5A) POMPE A ESSENCE DANS RESERVOIR		1
20	F(20A) VENTILATEUR GAUCHE		1
21	F(7,5A) POMPE A ESSENCE DE PRESSION		1
22	F(5A) + 12V Ap Cb, COMPUTEUR ET LECTEUR CARTE 1		1
23	LIBRE		1
24	F(7,5A) +12V Ap Cb Lecteur carte 2 Warning, essuie-Vitres +12V Cde relais ventilos Droit et Gauche		1
25	F(7,5A) +12V Ap Ct, Compte tour Tableau de bord, Feux Stop, Feux recul		1
26	INTERRUPTEUR DE COMPUTER		1
27	BOITIER D'ALIMENTATION DU COMPUTER		1
28	CENTRALE CLIGNOTANTE		1
29	LECTEUR DE CARTE 1		1
30	LECTEUR DE CARTE 2		1
31	FEUX DE DETRESSE		1
32	INTER POMPES A ESSENCE		1

