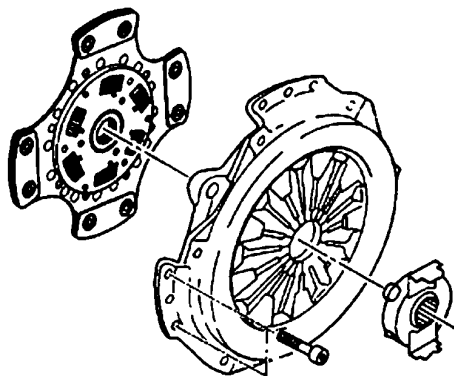




# ***TRANSMISSION***

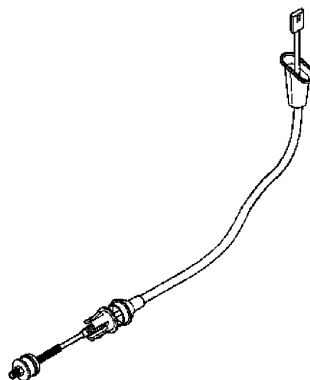
### COMPOSANTS TRANSMISSION

Embrayage



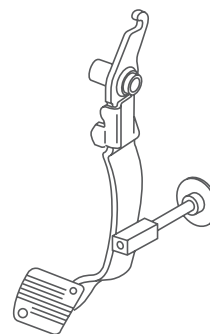
X1

Câble



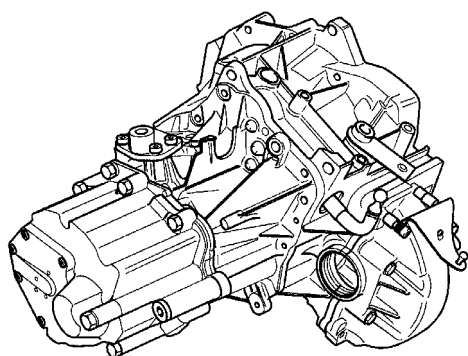
X1

Pédale



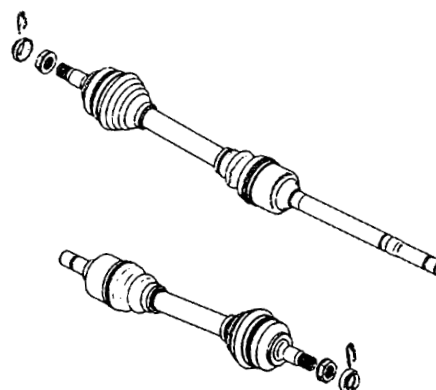
X1

Boîte de vitesses



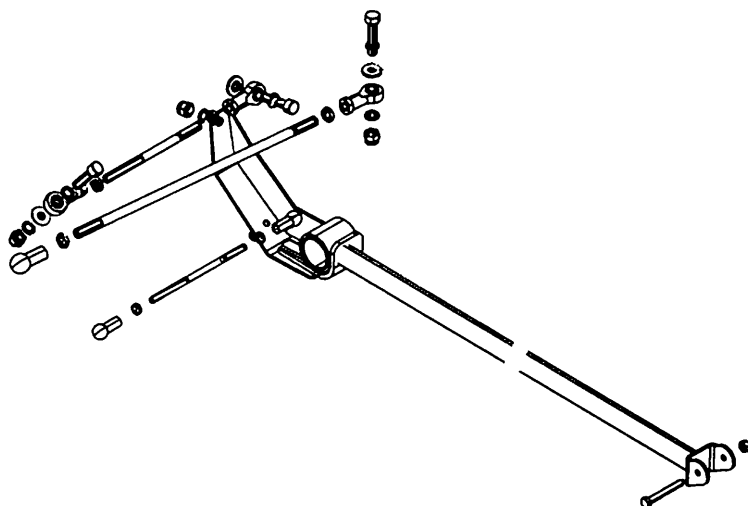
X1

Transmission



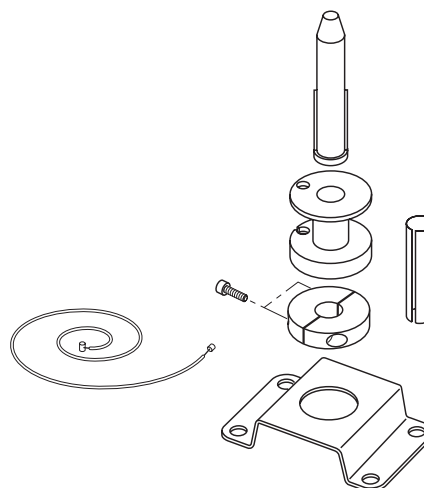
X1

Tringlerie BV



X1

Levier de vitesses



X1

X1

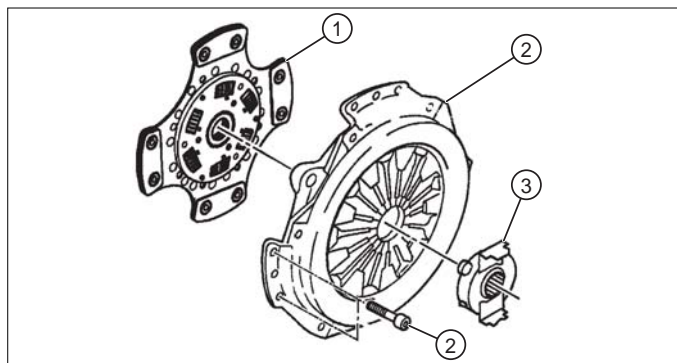
### TRANSMISSION

#### EMBRAYAGE

- Disque diamètre 200 (21 cannelures) (1)
- Mécanisme spécifique Peugeot Sport (2)
- Butée (3)
- Vis CBX M8 x 125-Lg 16 (4)

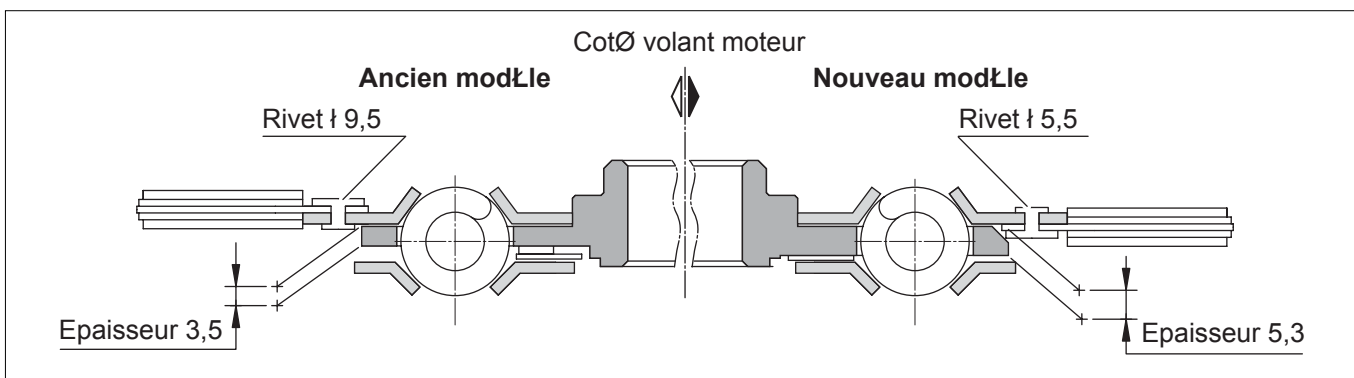
Outillage :

Mandrin de centrage Réf. : 9767-47



**Nota :** Un disque d'embrayage renforcé et à déport modifié est disponible à la boutique.

#### FOURCHETTE DE BUTÉE D'EMBRAYAGE



- Il est conseillé de vérifier la présence des chanfreins sur la fourchette de butée (2), si nécessaire les réaliser comme le montre le dessin ci-contre.

#### ARBRE PRIMAIRE

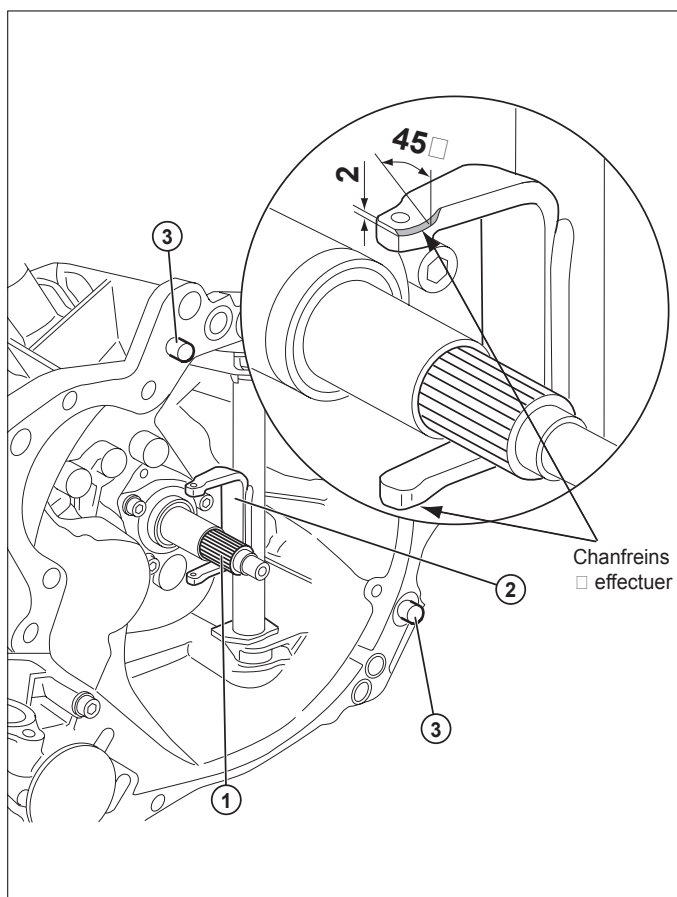
- Afin de faciliter le débrayage, il est conseillé de graisser les cannelures et le bout d'arbre primaire (1) (ainsi que le logement du volant moteur) en utilisant le produit Molycote-Spray-g-Rapid. Enlever le surplus de graisse sur le sommet des cannelures.

Graisse Molycote-Spray-g-Rapid référence PR 9732-05.

#### CARTER D'EMBRAYAGE

- S'assurer de la présence des deux goupilles dans les logements (3) avant la pose de la boîte de vitesses.

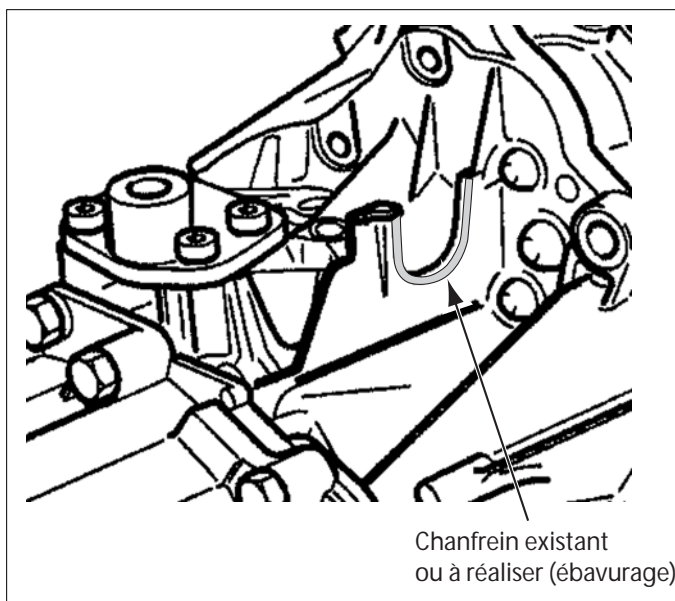
Goupille diamètre 14 x 15, référence PR 6968-43.



### TITRE

#### CARTER BOÎTE DE VITESSES

- Afin d'éviter d'endommager l'arrêt de gaine du câble d'embrayage, il est conseillé d'ébavurer ou de chanfreiner le logement du carter dans la zone grisée sur le dessin ci-contre.



#### CÂBLE ET PÉDALE D'EMBRAYAGE

- Installer le câble et la pédale fournis dans le kit.

Il est nécessaire de couper l'extrémité du câble de 10 mm et de débrayer afin de mettre en place la boîte à air.

Il est autorisé de monter un élargisseur de patin de pédale (kit disponible à la boutique Peugeot Sport)

#### EMBRAYAGE

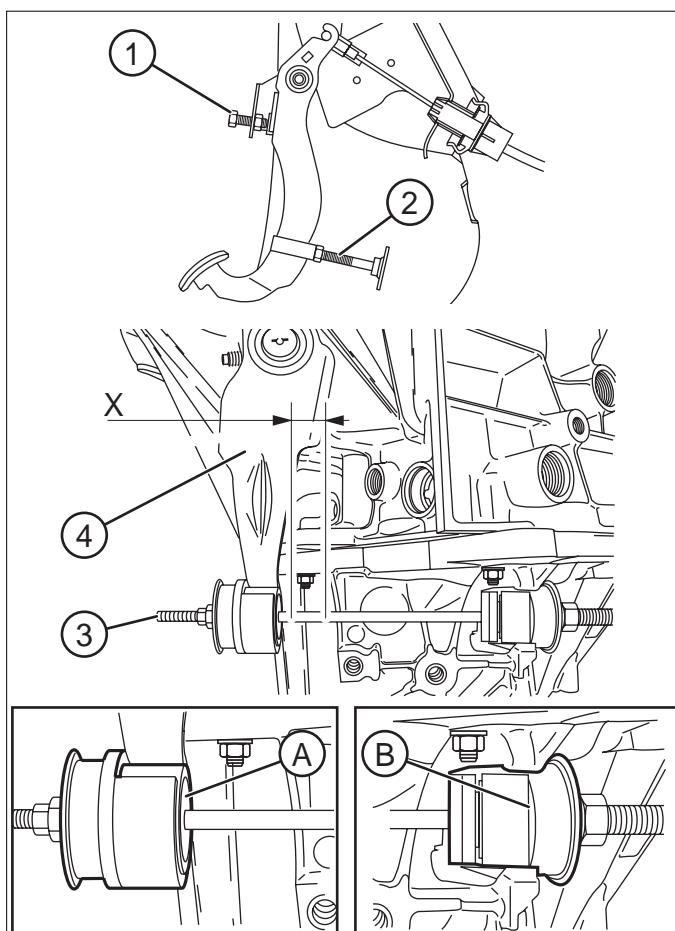
- Régler l'ensemble butée de pédale (**1 et 2**) et câble (**3**) afin d'obtenir, une course du levier (**4**) d'embrayage de :

Disque ancien modèle X = 22 mm.

Disque nouveau modèle X = 25 à 30 mm.

Mesurée dans l'axe du câble, par exemple entre les points A et B.

- En position embrayé le câble doit être en contact sur le levier (**4**) mais sans contrainte.
- Il est conseillé de vérifier ces réglages en cours d'épreuve.



### TRANSMISSION

#### BOITE DE VITESSES

##### Caractéristiques BE/TU SYNCHRO 6V

Différentiel	Autobloquant type ZF Pentes 45° / 45°
Couple	11 x 69 *

Rapports	Couple
Première	12 x 35
Deuxième	16 x 30
Troisième	20 x 28

Rapports	Couple
Quatrième	20 x 23
Cinquième	27 x 26
Sixième	35 x 29

\* A la place de 12 x 68 version 2002.

Nota : la mise en place du couple 11 x 69 nécessite un usinage des carters.

- En raison de l'utilisation de pneumatiques de diamètre différent, utiliser les tableaux ci-dessous pour une mesure plus précise des vitesses.

Asphalte N20 ou TA00  
diamètre 58 cm

Rapports	Vmax à 7800
Première	46 km/h
Deuxième	71 km/h
Troisième	95 km/h
Quatrième	116 km/h
Cinquième	139 km/h
Sixième	161 km/h

Terre L91  
diamètre 62 cm

Rapports	Vmax à 7800
Première	48 km/h
Deuxième	75 km/h
Troisième	100 km/h
Quatrième	122 km/h
Cinquième	146 km/h
Sixième	170 km/h

#### LUBRIFICATION

- Capacité : 2,15 L.
  - Huile : TOTAL transmission X 4 SAE 80 W-90. Réf. : PR 9730-A4
- Nota : La boîte est fournie prête à l'emploi, **sans huile**.

#### PARTICULARITÉS DE LA BOÎTE DE VITESSES

- Garantie Peugeot Sport et révision.
- Un plombage des boîtes a été réalisé en usine afin d'assurer la garantie de certaines pièces et ce à condition que les révisions de celles-ci soient effectuées en usine uniquement.
- La garantie ne couvre ni la main d'œuvre ni les pièces d'usure (synchro, joint, etc...)
- Afin de bénéficier de cette garantie, il est obligatoire de retourner la B.V. (numérotée au montage) équipée des plombages d'origine (preuve de non-ouverture)
- Le prix de la révision vous sera communiqué directement par la Boutique (après expertise)

#### RÉVISION BOÎTE DE VITESSES

- Il est conseillé de réviser la BV (à l'usine ou par vous-mêmes) au moins tous les 6 rallyes.

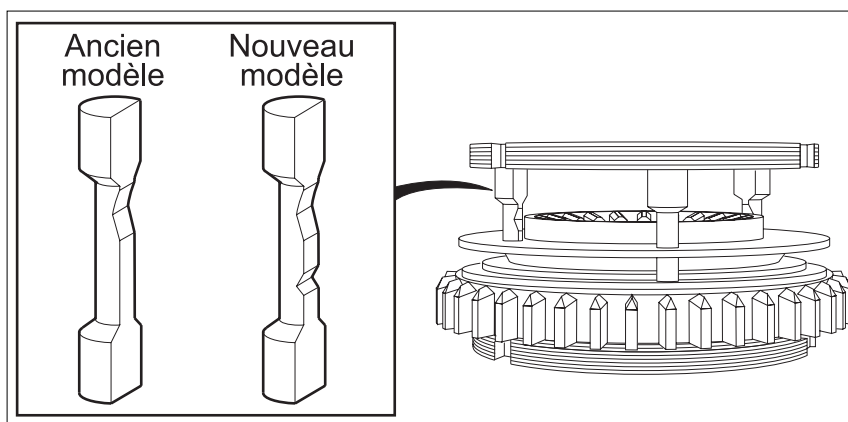
#### Valeurs de réglage

- Réglage roulements Arbre primaire : le serrage doit être compris entre 0,05 et 0,1 mm.
- Boîtier de différentiel : le serrage doit être compris entre 0,15 et 0,3 mm.
- Il est conseillé de suivre les méthodes de réparation Peugeot et d'utiliser les outillages spécifiques lors des révisions de boîte de vitesses.
- Méthodes de réparation (voir chapitre Généralités, paragraphe documentation).
- Outillage spécifique en coffret Réf. : 9769-FA.

### TRANSMISSION

#### SYNCHRONISEUR

- Evolution sur les synchroniseurs :  
1ère / 2ème suivant dessin (ci-contre)  
3/4ème et 5/6ème modification  
de la forme initiale du jonc (hors  
synchroniseur).

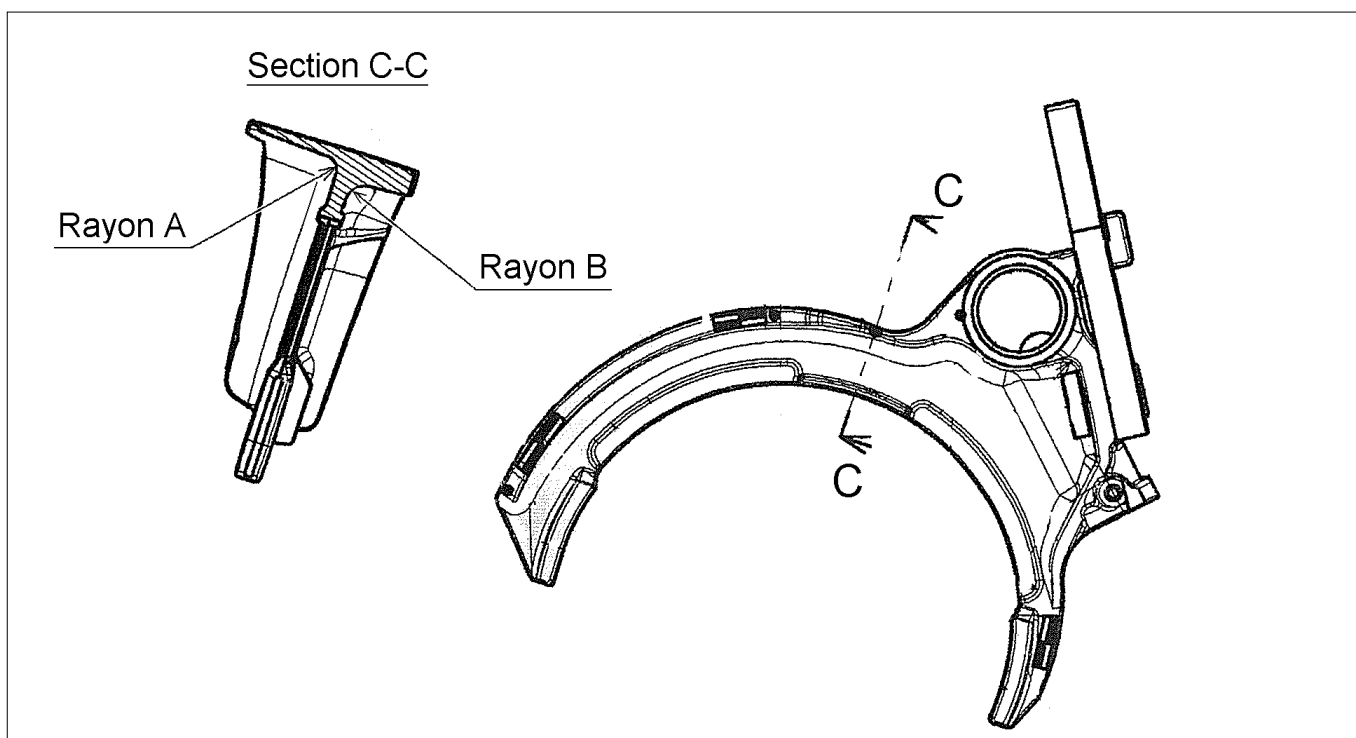


#### FOURCHETTE 1ÈRE / 2ÈME

Lors des révisions de boîte de vitesses, il est conseillé de vérifier l'absence de criques sur la fourchette 1/2. Contrôler en particulier au niveau du patin central de la fourchette.

Une fourchette renforcée (dessin ci-dessous) est disponible à la boutique Peugeot Sport sous la référence 616 801-272.

Fourchettes	Rayons	
	A	B
Ancien modèle	1,5	1,5
Nouveau modèle	3,5	4

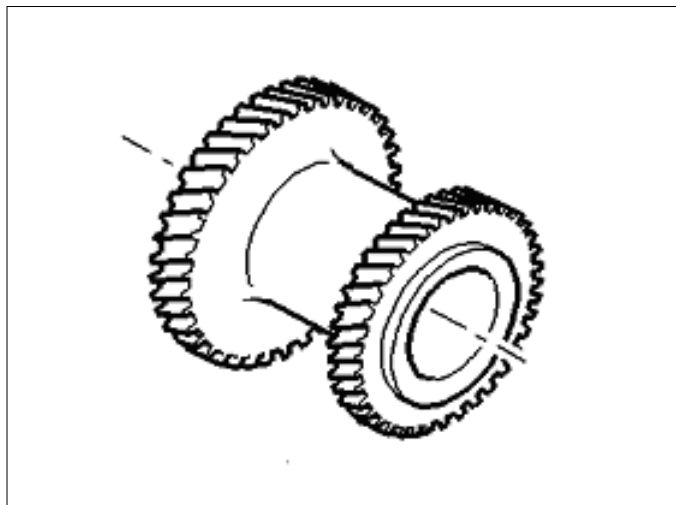


### TRANSMISSION

#### PIGNON RECEPTEUR 3 / 4 EME

Il est recommandé de remplacer le pignon récepteur tous les 1000 Kms d'Epreuve Spéciale.

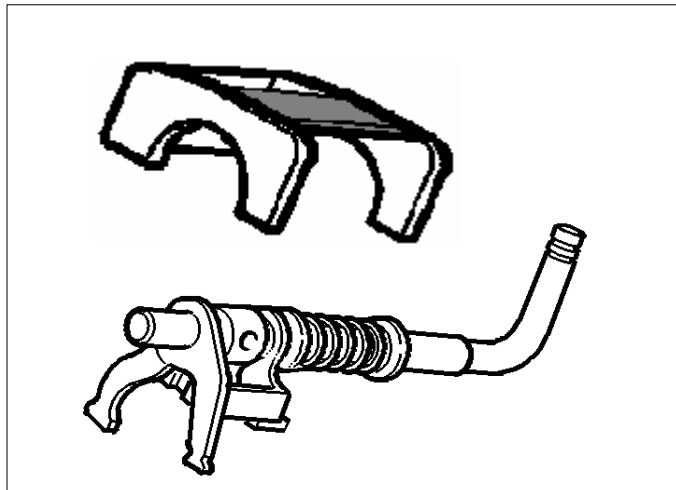
Pignon récepteur 3 / 4 EME (20X28) (20X23) disponible à la boutique Peugeot Sport sous la référence 219800-03.



#### SUPPORT RESSORT DE SELECTION

Il est conseillé de remplacer la pièce d'origine par le nouveau support renforcé.

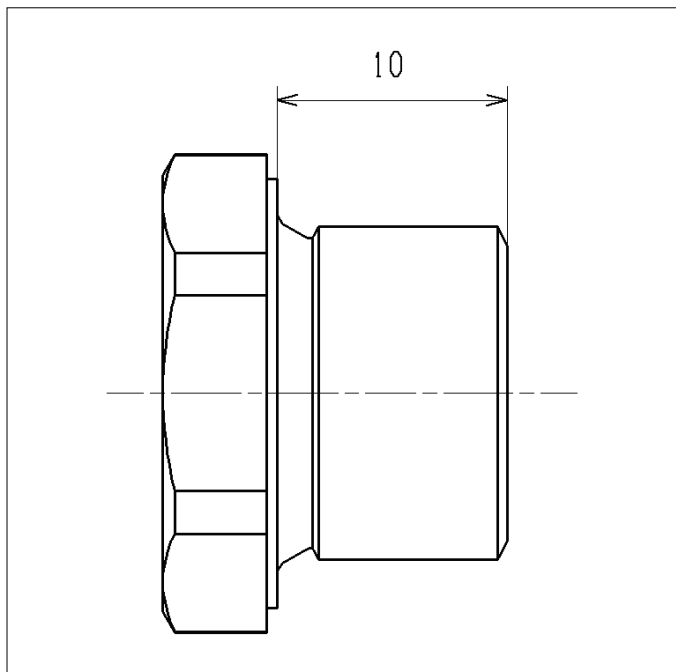
Support avec tôle soudée disponible à la boutique Peugeot Sport sous la référence 216800-20.



#### BOUCHON

Afin d'éviter la perte du bouchon de vidange, il est impératif d'utiliser celui équipant d'origine la BV (couronne 69 dents) ou un bouchon de rechange longueur 10 mm suivant dessin.

Bouchon, Lg 10 pour couple 11 X 69 (à partir de 2003) disponible à la boutique Peugeot Sport sous la référence 59 000 117AA.



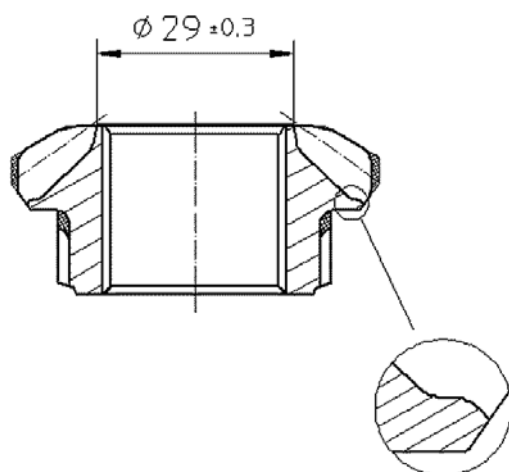
### TRANSMISSION

#### PLANETERE/SATELLITE

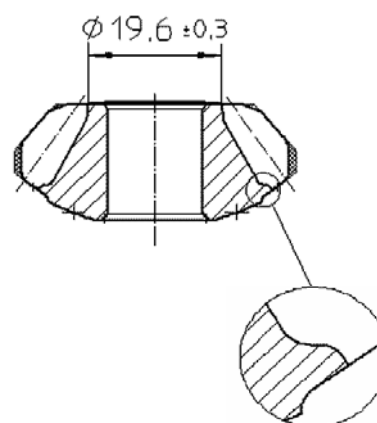
Un nouveau kit " évolution " comprenant 2 planétaires et 4 satellites est disponible à la boutique Peugeot Sport sous la référence **16704-131**.

Les deux montages, évolution et ancien modèle (voir ci dessous), sont autorisés.

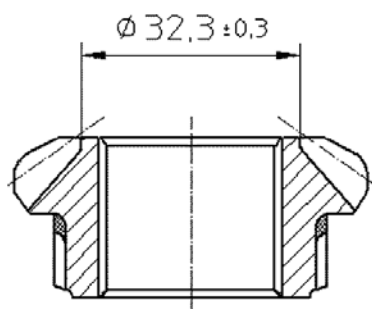
Le panachage est interdit.



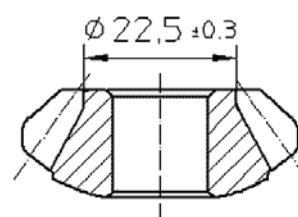
PLANETAIRE EVOLUTION



SATELLITE EVOLUTION



PLANETAIRE ANCIEN MODELE



SATELLITE ANCIEN MODELE

### TRANSMISSION

#### PONT AUTOBLOQUANT

Lors des révisions, il est conseillé de vérifier l'état de la denture des pignons planétaires et satellites à l'aide d'un produit détecteur de criques.

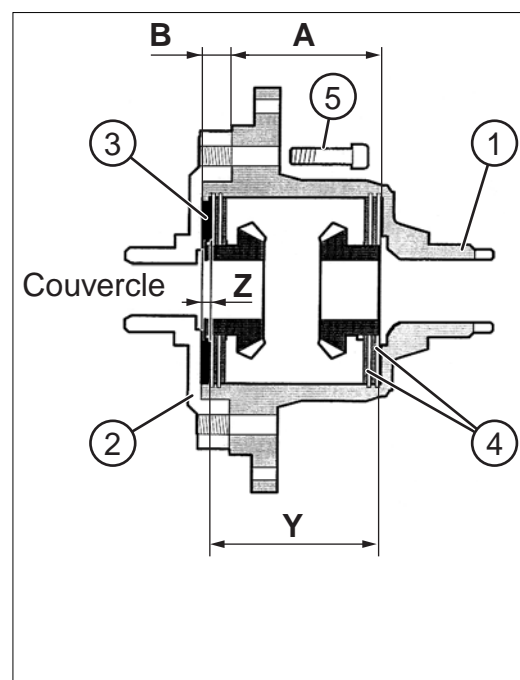
Contrôler en particulier la base de la denture, en cas de doute remplacer les pièces.

#### Spécification de montage d'autobloquant

- Dégraisser soigneusement toutes les pièces.

Mesurer très précisément :

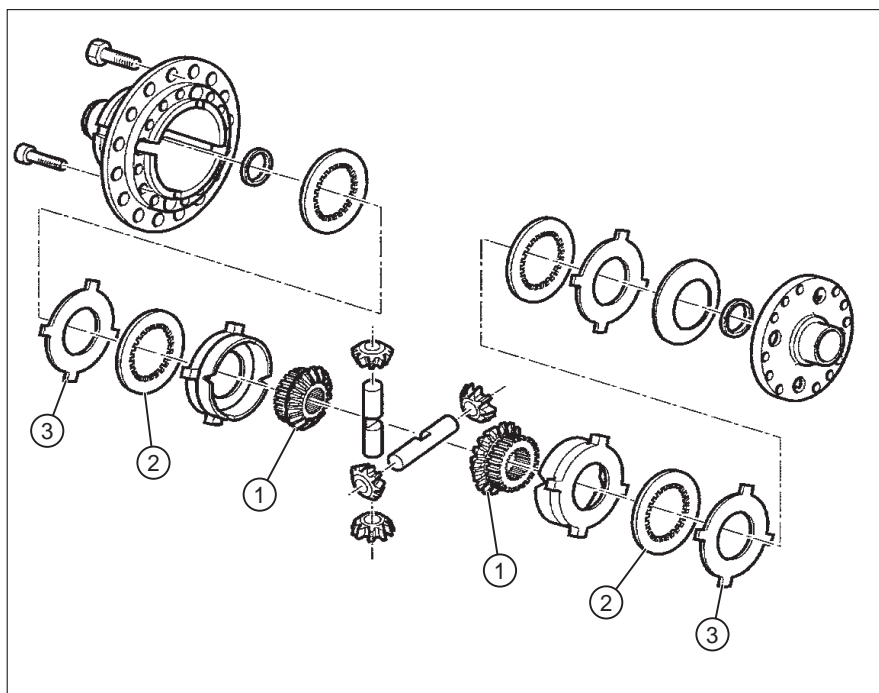
- La cote **A** = du fond du boîtier (1) au plan d'appui du couvercle (2).
- La cote **B** = la profondeur du couvercle.
- La cote **Z** = épaisseur de la rondelle belleville (3) + forfaitairement 0,14 mm.
- (Cette tolérance de 0,14 mm détermine la progressivité de mise en fonctionnement de l'autobloquant)
- La cote **Y** est la cote de l'empilage à réaliser en utilisant les différents disques d'épaisseur (4) (utiliser impérativement les épaisseurs disponibles : 1,9/2/2,1 mm)
- **Impératif** : avant montage, dégraisser soigneusement les pièces avec du nettoyant frein et imprégner les rondelles de friction (disque garnit) dans l'huile **TOTAL X4** avec additifs à glissement limité.



- Couple de serrage des vis (5) : 4,5 m daN (montage au frein filet normal)
- Pour réaliser le montage, assembler dans l'ordre de chaque côté des planétaires (1), comme figuré sur le dessin ci-contre.

Rondelle friction cannelée épaisseur 2 mm (2).

Disque épaisseur disponible : 1,9 mm, 2 mm et 2,1 mm (3).



### TRANSMISSION

#### RÉGLAGE PONT AUTOBLOQUANT

- Couple de glissement conseillé : Entre 7 et 9 m daN pour des pièces neuves.
- Entre 5 et 7 m. daN pour des pièces rodées.
- Couple de glissement maximum : 13 m daN à 20°C et lubrifié avec de l'huile TOTAL Transmission X4 SAE 80W-90.

#### MÉTHODE DE CONTRÔLE DU PONT AUTOBLOQUANT

A l'établi

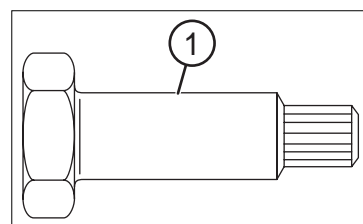
- Bloquer une sortie (planétaire) dans un étau avec un embout (entraîneur) de transmission et tourner la sortie opposée en utilisant un outil **(1)** (voir ci-après) et une clé dynamométrique.

Attention : laisser le boîtier de différentiel libre en rotation.

Outils : à fabriquer à partir d'un entraîneur d'ancienne transmission en soudant un écrou.  
(Entraîneur Réf. : 616722-07)

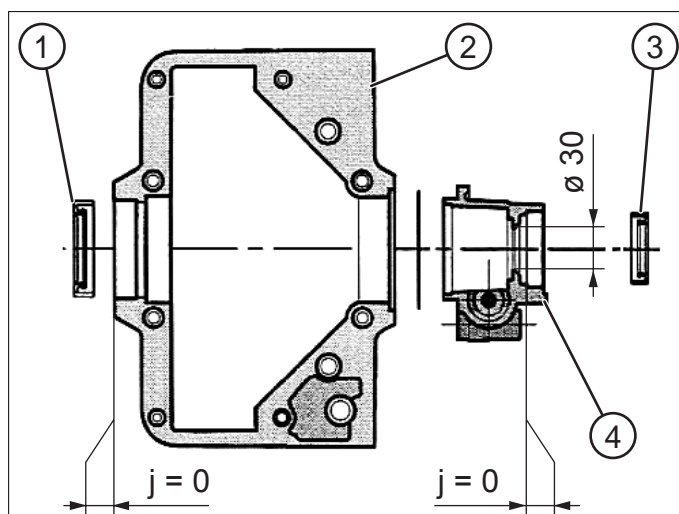
Sur véhicule

- BV au point mort, bloquer une roue AV et tourner la roue opposée en utilisant une clé dynamométrique sur l'écrou de transmission.



#### JOINT SORTIE BV

- Le joint spi **(1)** côté gauche doit être monté affleurant au carter embrayage **(2)**
- Le joint spi **(3)** côté droit doit être monté à fond de logement de la prolonge **(4)**.



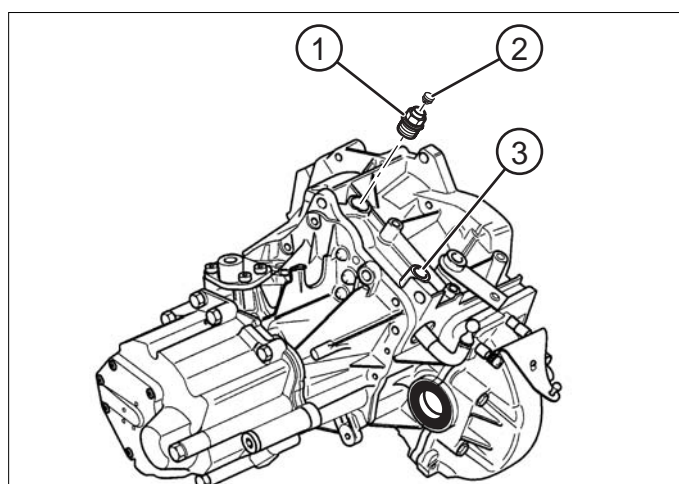
#### BOITE DE VITESSES

- Installer le reniflard **(1)** et son protecteur **(2)** fournis dans le kit.

Reniflard Réf. PR : 2268-14.

Protecteur Réf. PR : 2218-16.

- Mettre en place le câble de commande marche arrière dans le support verrou **(3)**.



### TRANSMISSION

#### TRANSMISSION TRANSVERSALE

Afin de mieux absorber les pics de torsion (démarrage, reprise d'adhérence etc...) et d'augmenter ainsi la fiabilité de l'ensemble de la transmission (du moteur à la roue), il est obligatoire de remplacer les transmissions transversales avec arbre diamètre 36 mm par les transmissions Peugeot Sport diamètre 26 mm.

Transmission Droite : ref 217922-00.

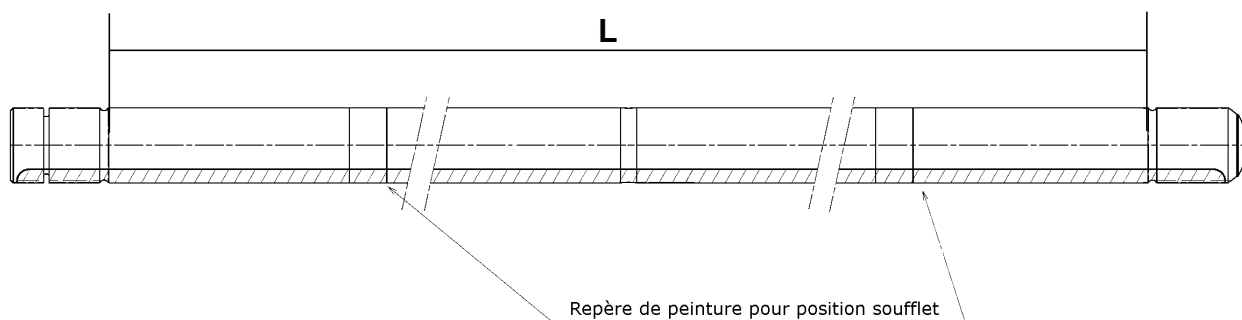
Transmission Gauche : ref 217923-00.

Afin de rénover ou modifier vos transmissions de secours en version 2005 avec arbre Ø 26 (et soufflets), les composants sont disponibles au détail à la boutique Peugeot Sport.

Les arbres de roue Ø 26 gauche et droit ont un écart de longueur de 14 mm.

Arbre gauche : L = 342 mm

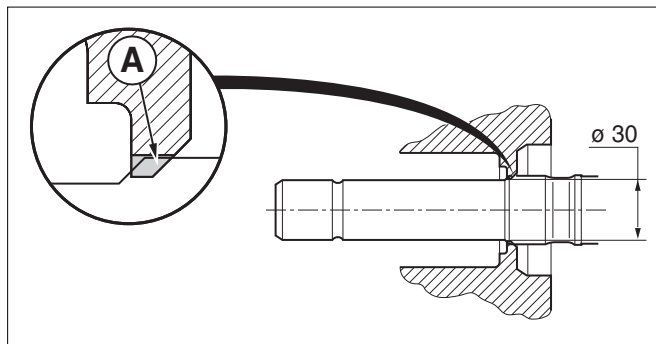
Arbre droit : L = 356 mm



- Installer les transmissions fournies dans le kit.
- Serrage des écrous à 30 m daN.

**Attention** : Contact possible en (A) entre la transmission droite et la prolonge B.V.

Si nécessaire modifier le diamètre d'alésage suivant dessin ci-contre.



#### Nota :

Il est préconisé de remplacer les entraîneurs/triaxes toutes les 2 à 3 épreuves et les fusées toutes les 3 à 4 épreuves.

Il est autorisé de supprimer la couronne ABS sur les fusées.

### TRANSMISSION

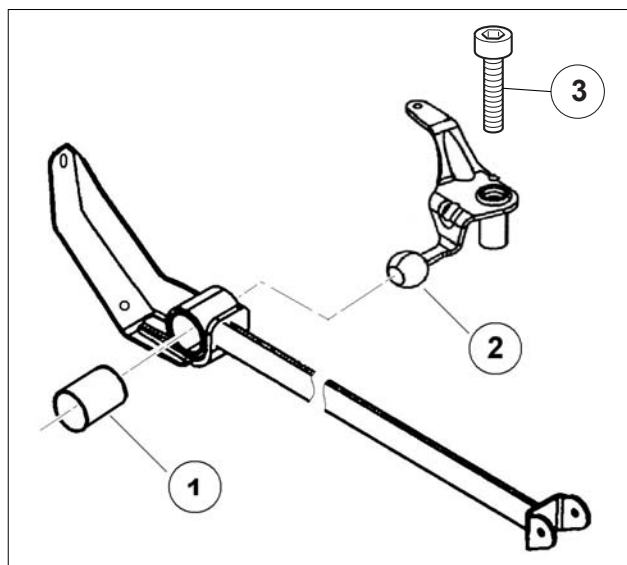
#### BARRE DE COMMANDE DE VITESSES

- Contrôler la présence et l'usure de la bague (1).

Bague disponible à la Boutique Peugeot Sport sous la référence CC 16805-1B.

- Il est conseillé de coller la bague dans son logement avec un produit de blocage type " scelbloc " référence PR 9732 47.

**Attention :** La bague (1) avec revêtement téflon et la rotule (2) à méplat du renvoi de commande ne doivent pas être graissées.



#### RENOI DE COMMANDE

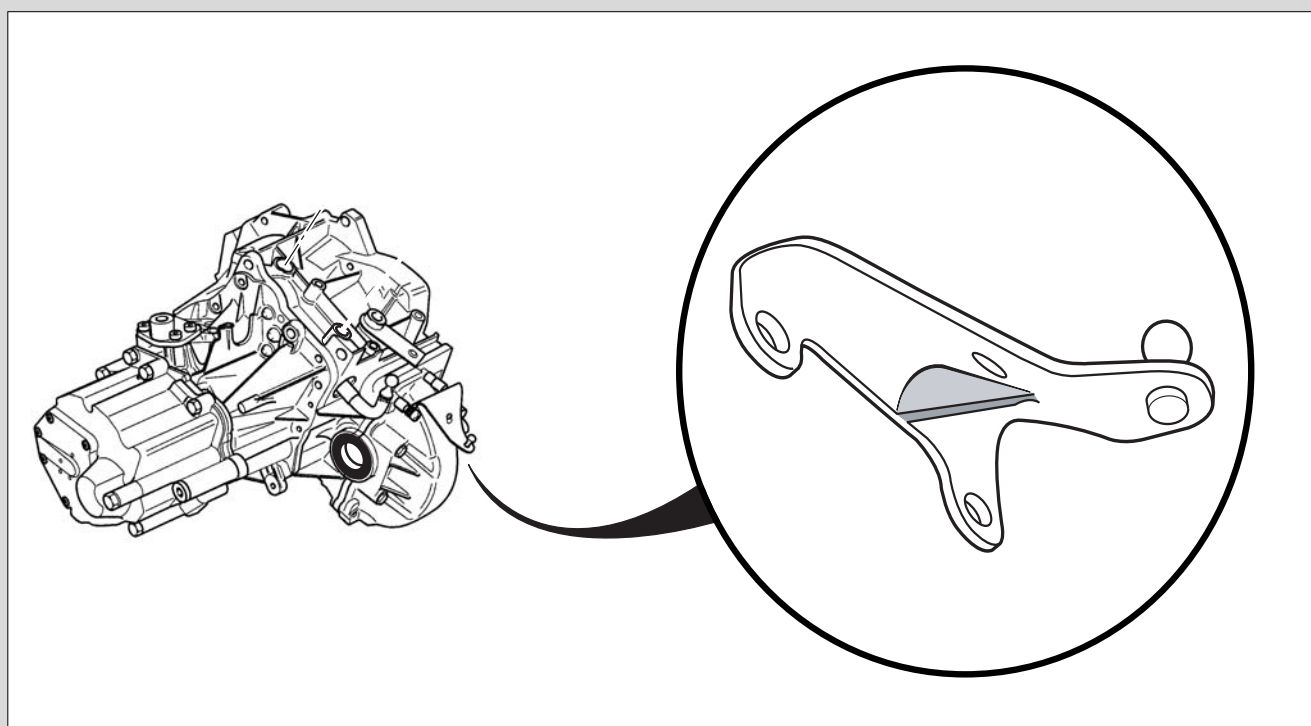
- Il est **obligatoire** de remplacer la vis (3) classe 8,8 d'origine par une vis : CHC classe 12,9 Lg 80 : réf. : PS 79703-07 au prix de 0,65 € HT (fournie dans le kit 2004) ou TH classe 10,9 Lg 85 réf. : PR 6923-25.

#### PONTET DE BIELLETTE DE REACTION

Il est autorisé de renforcer le pontet en soudant un renfort (en grisé sur le dessin ci-dessous).

Nota : Le pontet, serré en place, doit affleurer le carter pont.

Si nécessaire, ajuster la forme du pontet (par déformation) avant soudure.

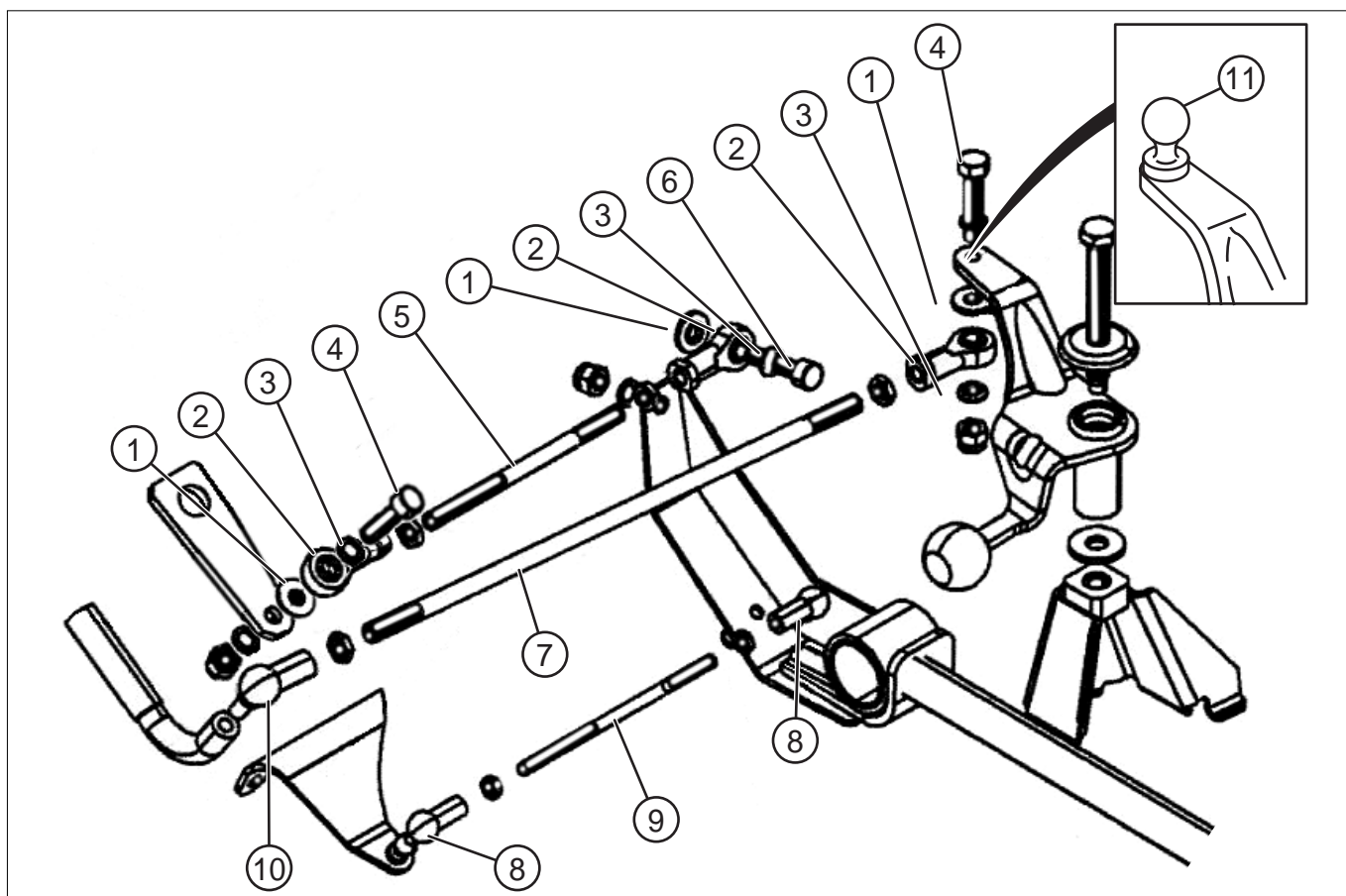


### TRANSMISSION

#### TRINGLERIE B.V.

Principales pièces fournies

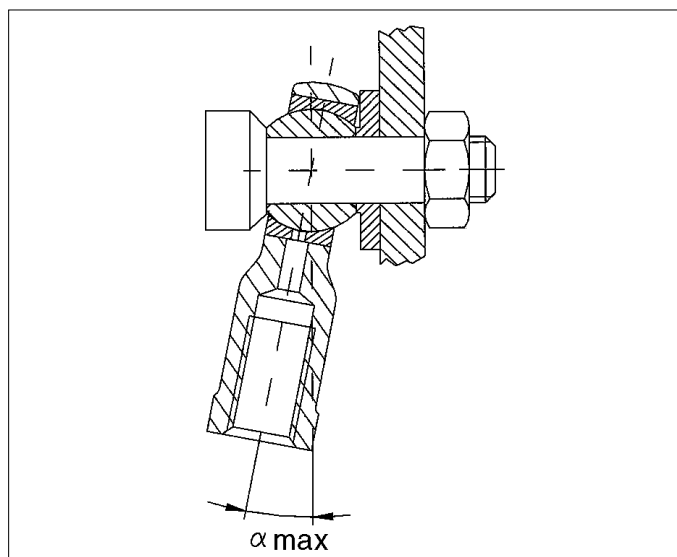
- Rondelles épaulée (1)
- Embout à rotule (2)
- Entretoise de rotule (3)
- Vis H M8x125-Lg 40 mm (4)
- Corps de biellette sélection (5)
- Vis CHC M8 (6)
- Corps de biellette passage (7)
- Rotule diamètre 6 mm (8)
- Corps de biellette réaction (9)
- Rotule diamètre 8 mm (10)
- Supprimer la rotule d'origine (11) du renvoi de commande et percer à un diamètre 8 mm.
- Le logement de barre de commande (avec bague téflonnée) et la rotule caoutchouc (à méplat) du renvoi de commande ne doivent pas être graissés.



### TRANSMISSION

#### EMBOUT À ROTULE

- Afin de conserver des articulations libres et sans point dur, il est impératif de respecter le montage préconisé.
- Les rondelles épaulées limitent l'angle en cas de mauvais réglages des biellettes ou de serrage des contres écrous sans maintien de l'embout.



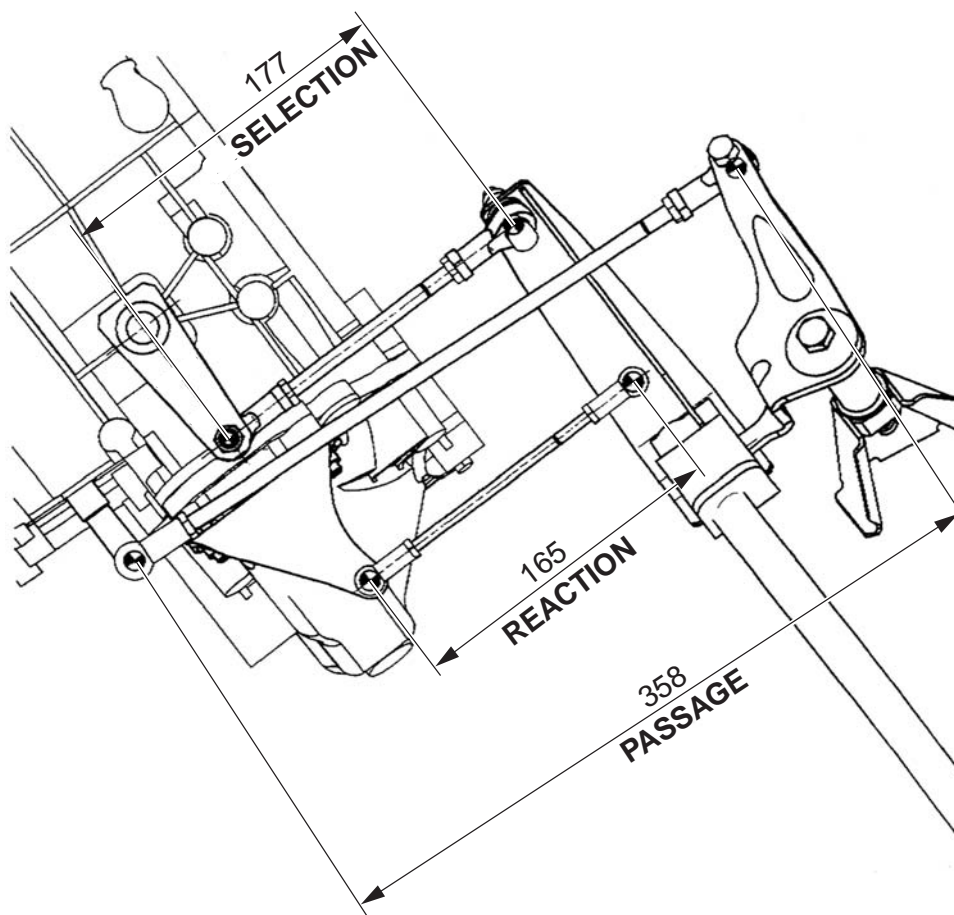
#### RÉGLAGE DES BIELLETTES DE COMMANDE

- Prérégler les biellettes suivant les cotes ci-dessous :

Biellette sélection : entraxe de 177.

Biellette réaction : entraxe de 165.

Biellette passage : entraxe de 358.



### TRANSMISSION

#### LEVIER DE VITESSES

##### - Pièces fournies

Support pommeau d'origine (1)

Commande marche AR (2)

Arrêt de gaine (3)

Tuyau plastique 12x1-Lg 70 mm (4)

Plaque de maintien (5)

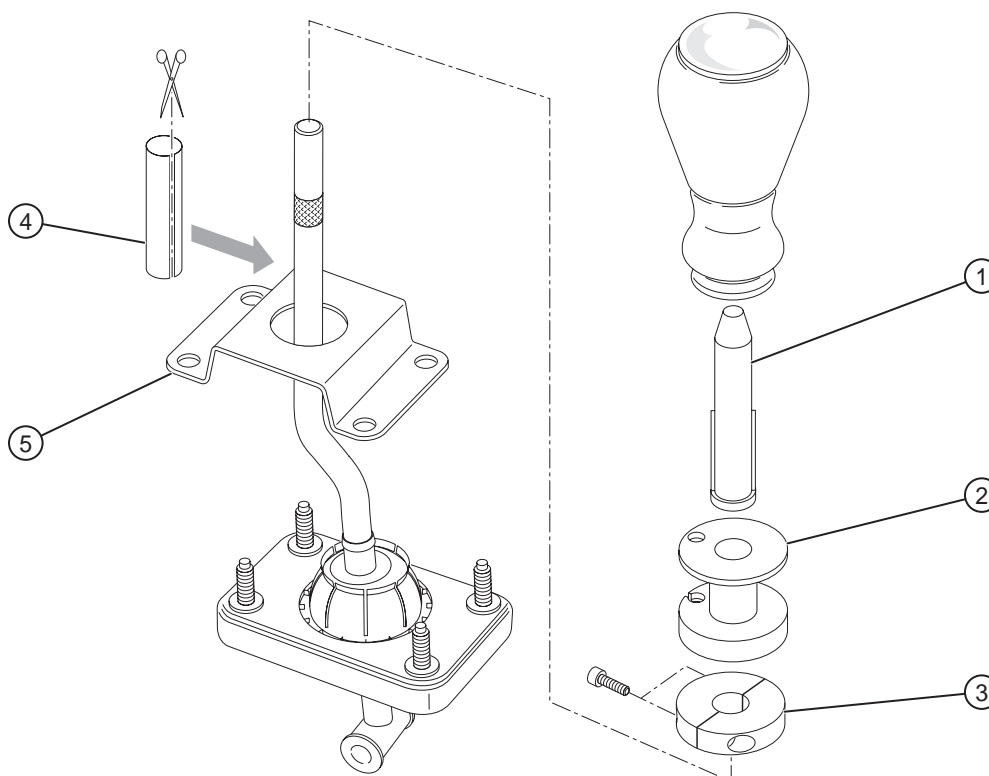
- Déboîter le pommeau d'origine (traction énergique)
- Supprimer le support (1), le cache poussière et le clips d'origine.
- Mettre en place la plaque de maintien (5).
- Couper dans la longueur le tuyau plastique (4) et le glisser sur le levier.
- Installer l'arrêt de gaine (3) et la commande (2).

#### Montage du pommeau d'origine :

- Mettre en place le support (1) fourni en le collant à la cyanolite et monter le pommeau d'origine.

**Nota :** le type de pommeau est libre, à fixer solidement.

- Mettre en place le câble, ajuster la position de l'ensemble et serrer l'arrêt de gaine.



# FORMULES DE PROMOTION RALLYE 2005

206 XS VOLANT *Terre & Asphalte*





# ***DIRECTION ET FREINS***

GENERALITES

STRUCTURE et  
EQUIPEMENTS

MOTEUR et  
EQUIPEMENTS

TRANSMISSION

**DIRECTION et  
FREINS**

TRAINS et  
SUSPENSIONS

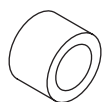
# FORMULES DE PROMOTION RALLYE 2005

## 206 XS VOLANT *Terre & Asphalte*



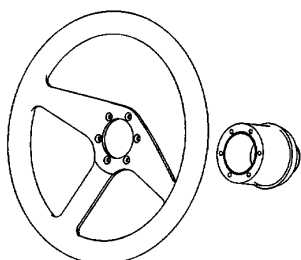
### COMPOSANTS DE DIRECTION ET FREINS

Cale direction



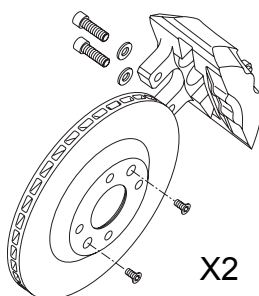
X1

Volant



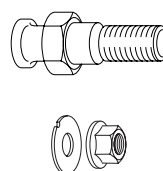
X1

Disque et étrier AV



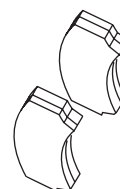
X2

Vis étrier AR



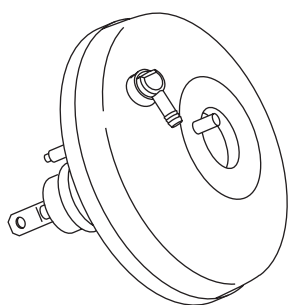
X2

Plaquettes AV et AR



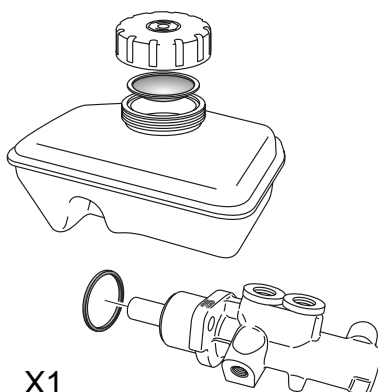
X4

Amplificateur



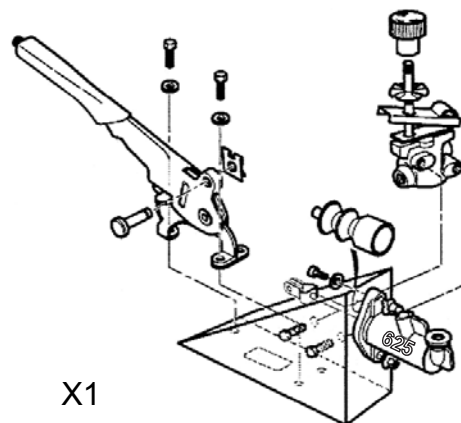
X1

Maître cylindre et réservoir



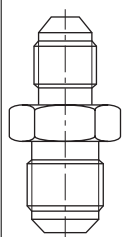
X1

Frein à main et limiteur

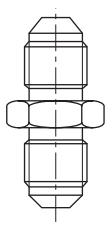


X1

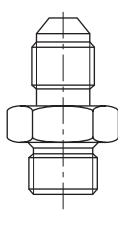
Raccords



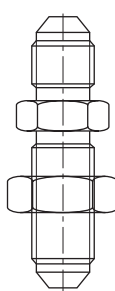
X2



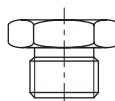
X3



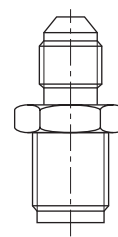
X5



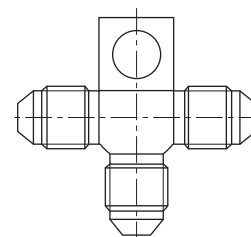
X1



X1

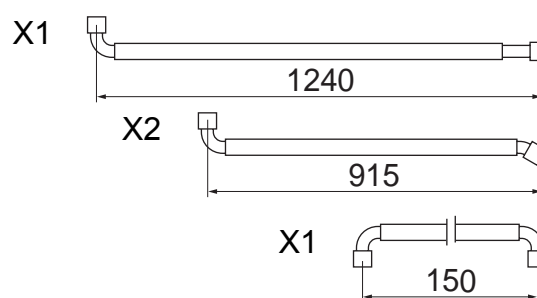
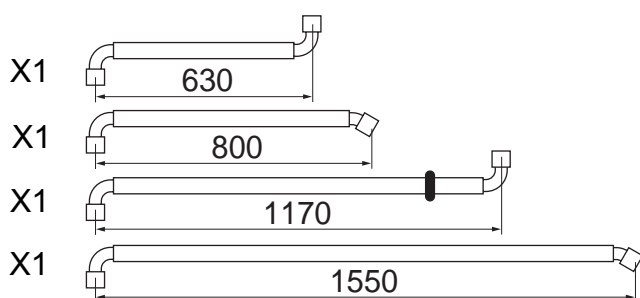


X1



X1

Tuyaux freins

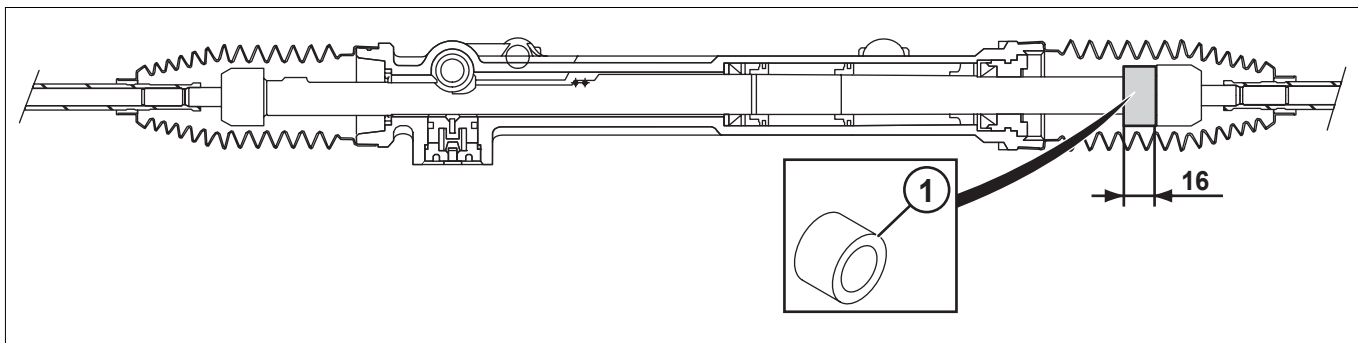


### DIRECTION

#### DIRECTION

- Mettre en place la cale (1) d'origine coté droit sur la crémaillère, à l'aide d'un maillet.

**Attention** : penser à intégrer la cote de 16 mm de cette cale pour définir le point milieu de la crémaillère (voir ci-après dépose / pose des biellettes).



#### BIELLETTES ET ROTULES

- Contrôler leur état après chaque épreuve et plus particulièrement celui de la partie filetée (1) (de préférence avec un produit détecteur de criques)

Remplacer systématiquement celle-ci après un choc.

- Dépose / repose des biellettes :

Afin d'éviter d'endommager le mécanisme de direction, il est recommandé de suivre les méthodes de réparation Peugeot et d'utiliser le dispositif antirotation crémaillère ainsi que la clé à rouleau spécifique.

Serrage des biellettes à 7 m daN.

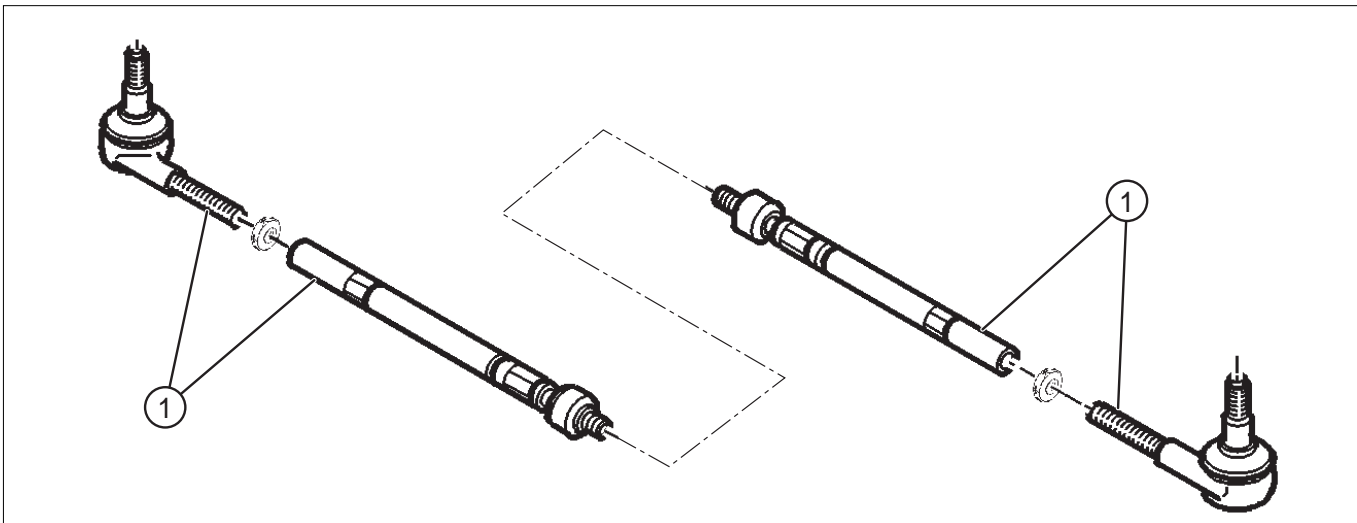
- Outillages :

Coffret dépose / pose biellettes Réf. PR : 9769 JQ.

Extracteur de rotules Réf. PR : 9764 95.

- Produit détecteur de criques.

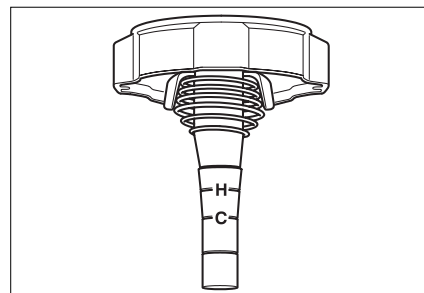
Kit de marque ARDROX comprenant 3 bonbonnes (1 solvant, 1 pénétrant et 1 révélateur) disponible chez votre accessoiriste automobile.



### DIRECTION

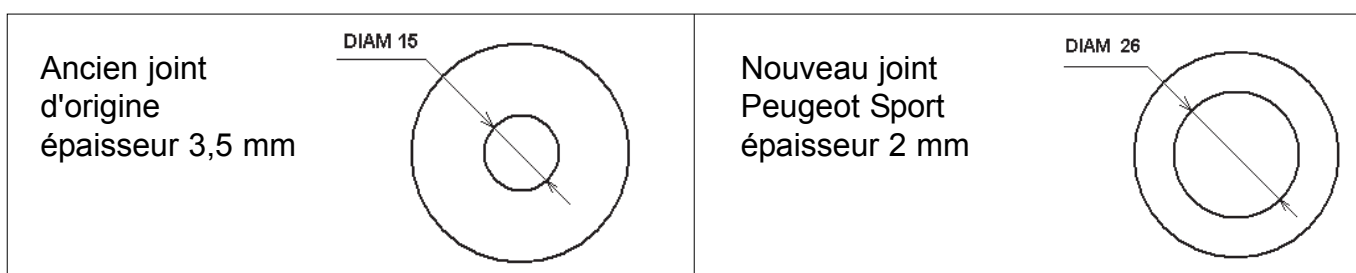
#### POMPE / RÉSERVOIR DE DIRECTION

- Conserver l'écran thermique d'origine.
- Il est conseillé de respecter les niveaux d'origine :  
repère C (cold) à froid.  
repère H (hot) à chaud.



#### BOUCHON DE RÉSERVOIR DA

- Afin d'éviter les fuites de liquide autour du bouchon, il est **obligatoire** de monter un nouveau joint (fourni dans le kit 2004) en respectant la procédure suivante.



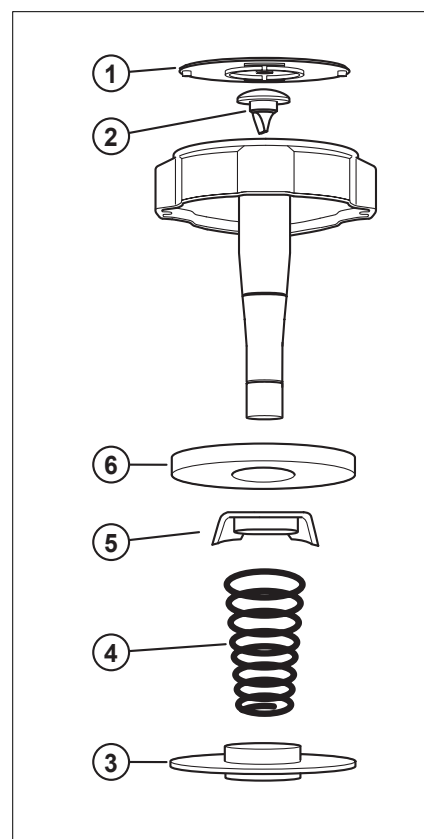
- Joint de bouchon de réservoir D.A. disponible à la boutique Peugeot Sport sous la référence 216040-20 au prix de 3 € HT.

**Attention :** ne pas mettre en contact le joint avec un produit à base d'acétone.

- Bouchon série : référence PR 4009-F6

#### Démontage du bouchon

- Décoller en chauffant (pistolet thermique) le centre du couvercle (1).
- Retirer le clapet (2).
- En raison d'une rupture possible de l'écran caoutchouc (3) (si monté) risquant d'obstruer l'aspiration de la pompe, il est impératif de le retirer. Il est conseillé de vérifier qu'il ne soit pas tombé dans le réservoir.
- Déposer le ressort (4) et la platine (5).
- Retirer et rebuter le joint d'origine (6).
- Vérifier le bon coulisement de la platine (5) sur le bouchon, si nécessaire ébavurer les pièces.



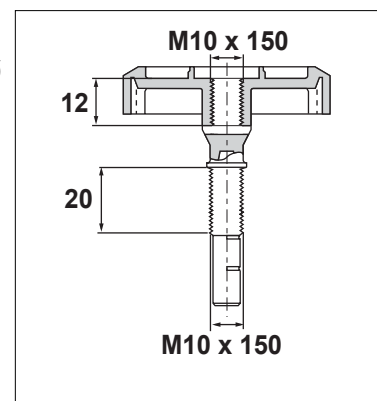
### DIRECTION

#### Modification du bouchon

- Percer impérativement le bouchon à une profondeur de 12 mm, Ø 8,5 mm.
- Tarauder à M10 x 150 (taraud neuf ou en bon état).

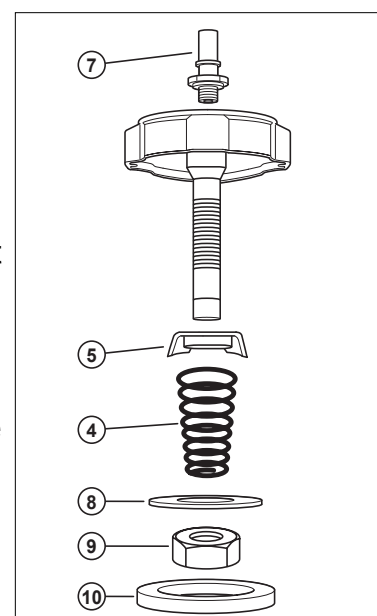
**Important : le taraudage doit être effectué dans l'axe afin d'éviter toutes déformations de la matière.**

- Fileter la jauge à M10 x 150 suivant dessin.



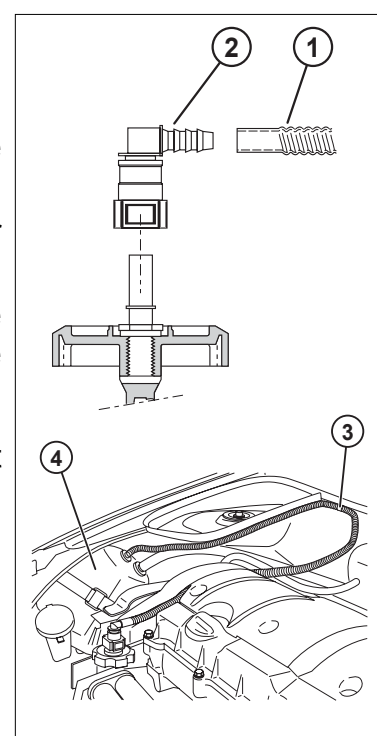
#### Assemblage du bouchon

- Visser l'embout (7).
- Monter la platine (5) et vérifier le bon coulisement de celle-ci, en cas de blocage revoir le taraudage du bouchon.
- Mettre en place le ressort (4), si nécessaire agrandir légèrement son diamètre pour passer le filetage.
- Installer une rondelle (8) Ø 10 x 27-2, ref. PR 6947-08.
- Visser un écrou frein (9), ref. PR 6935-53 ou PS 617018-07.
- Mettre en place le joint PS (10) et ajuster le couple de verrouillage du bouchon sur le réservoir.



#### Raccord et flexible de mise à l'air

- Repérer la longueur de flexible (1) à emboîter sur le raccord (2).
- Chauffer le flexible sur cette longueur jusqu'à ce qu'il devienne transparent (environ 340°)
- Calibrer le flexible à Ø 7 mm et attendre 15 secondes (pour redescendre à environ 80°).
- Sortir le flexible du calibre, couper si nécessaire à la longueur. Le monter sur le sapin du raccord (3) à l'aide d'une membrane caoutchouc.
- Installer le flexible en réalisant un point haut (2) et en plaçant l'extrémité dans le récupérateur d'huile moteur (4).



GENERALITES

STRUCTURE et EQUIPEMENTS

MOTEUR et équipements

TRANSMISSION

DIRECTION et FREINS

TRAINS et SUSPENSIONS

### DIRECTION

#### CIRCUIT HYDRAULIQUE

- Protéger les tuyaux au dessus du collecteur d'échappement à l'aide de la gaine thermique fournie dans le kit.
- Dans le cas d'un montage avec collecteur enrubanné + écran thermique conservé (voir chapitre "Moteur § Echappement") et afin d'améliorer le refroidissement du liquide, il est conseillé de supprimer les gaines thermiques des tuyaux sur les parties aluminium (conserver la gaine thermique sur la durite caoutchouc)
- Utiliser le liquide TOTAL Fluide ATX.

**Attention** : TOTAL fluide D.A. déconseillé. (dilatation plus grande du fluide et du joint de bouchon)

- La purge du circuit se fait en tournant lentement le volant de butée à butée, moteur en marche.

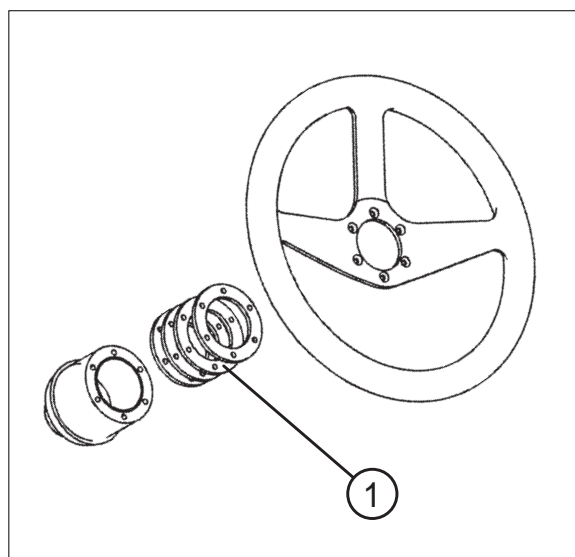
#### VOLANT

- Volant et moyeux sont fournis dans le kit.
- Version multiplxée : supprimer le collecteur tournant du commodo (faire levier avec un tournevis) et extraire la bague plastique mobile située dans le commodo.
- Couper la languette du moyeu.
- Volant tulipé et cales **(1)** sont disponible à la boutique Peugeot Sport.

Outils :

Douille dépose / pose fixation

Réf. PR : 9769 NO.

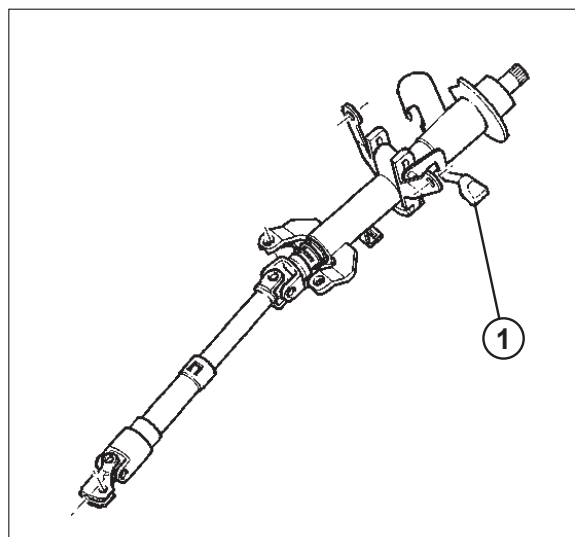


#### COLONNE DE DIRECTION

- Il est autorisé de remplacer le levier de réglage de hauteur **(1)** par une vis diamètre 6 mm - Lg 65 mm et un écrou (non fournis)

#### ANTIVOL DE DIRECTION

- Par mesure de sécurité, il est conseillé de supprimer le doigt de verrouillage du dispositif antivol.



### FREINS

#### ETRIER ET DISQUE AV

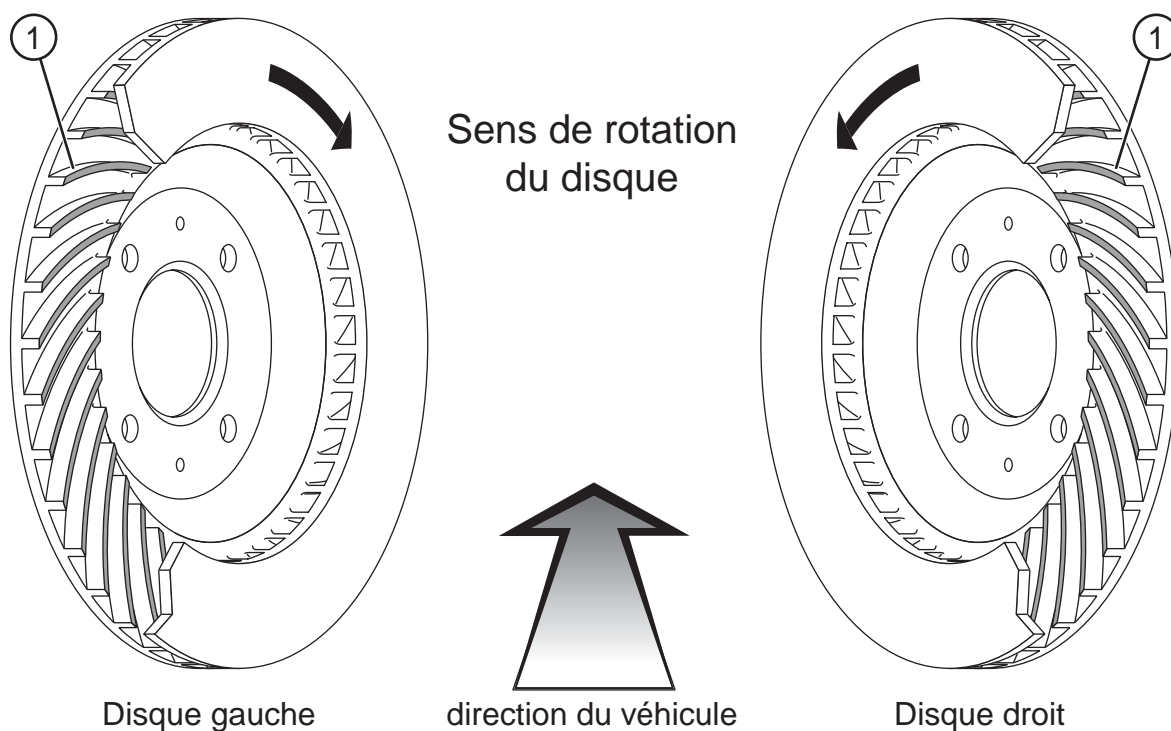
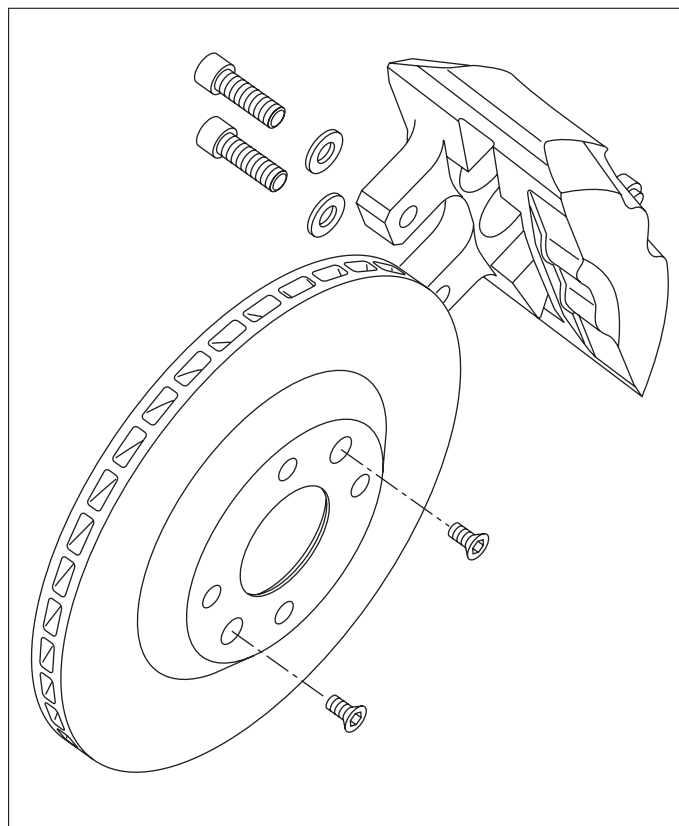
- Disques AV :
  - diamètre 292 mm à ventilation courbée et piste lisse.
  - Epaisseur 22 mm.
  - Epaisseur mini 20 mm.
- Etriers AV :
  - 4 pistons diamètre 38,1 et 41,3.
  - Supprimer les raccords d'origine (voir schéma de montage ci-après)

**Nota :** Les produits nettoyants prévus pour dégraisser les disques de freins sont particulièrement agressifs pour les caoutchouc et par conséquent ne doivent pas être mis en contact, même un court instant, avec les joints de piston d'étrier.

- Nettoyant frein Réf. PR : 9736-66.

#### Attention :

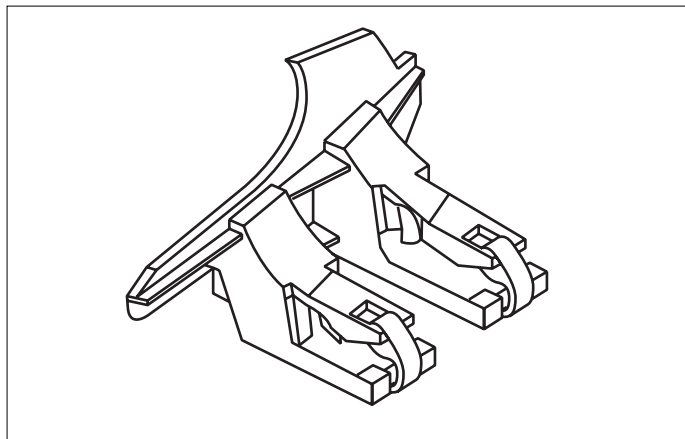
- En raison de la courbure des cloisons intérieures (1) et afin de ventiler correctement les disques, il est impératif de respecter le montage ci-dessous.



### FREINS

#### DEFLECTEUR FREINS AV

Afin de favoriser le refroidissement des freins sur les épreuves asphalte, il est obligatoire de monter les déflecteurs **(1)** (autorisé sur les épreuves terre) et d'améliorer leur efficacité en modifiant les pare-boue **(2)** suivant le dessin ci dessous (voir chapitre Structure, paragraphe pare boue AV). Afin de réaliser cette modification, il est conseillé de déplacer le réservoir lave-vitre dans l'habitacle.



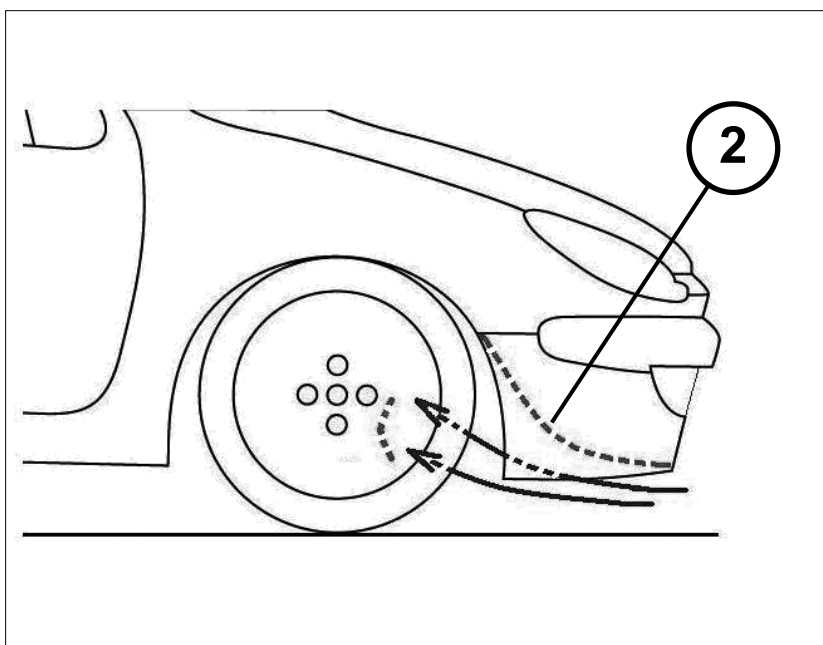
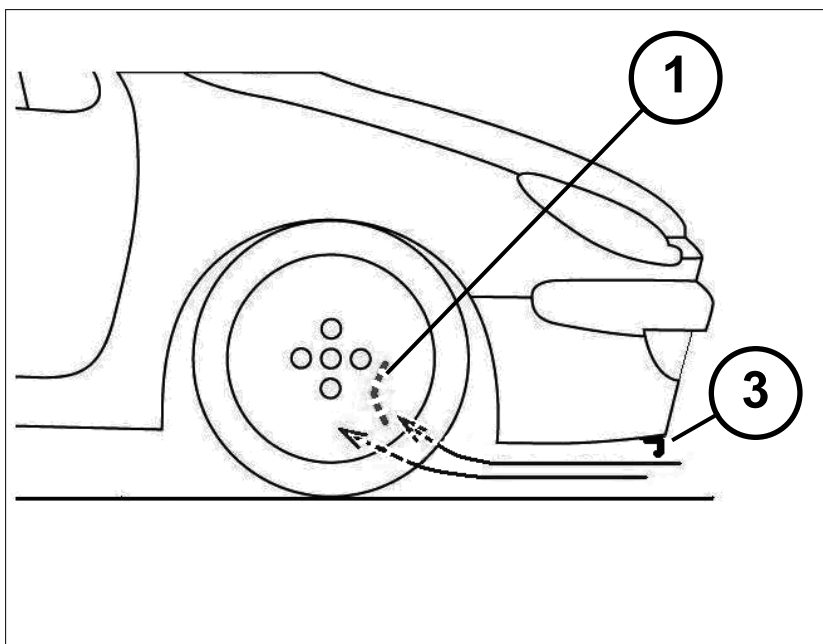
#### Nota :

Il est recommandé de supprimer la banane **(3)**.

Le pare choc demeure d'origine et sans découpe.

Il est conseillé d'assurer les clips de fixation sur les triangles avec des colliers plastiques.

Déflecteur Réf. : PR AV Gauche 4827-26, AV Droit 4827-27.



### FREINS

#### ÉTRIER ET DISQUE AR

- Les étriers et disques sont d'origine 206 XS.
- Disques AR : Ø 247 mm, Epaisseur 8 mm.
- Il est conseillé de conserver les protecteurs d'origine (en tôle)
- Etriers AR : 1 piston diamètre 30 mm.
- Il est obligatoire de supprimer la totalité du système de frein à main sur les étriers AR suivant dessin.

#### Pièces fournies :

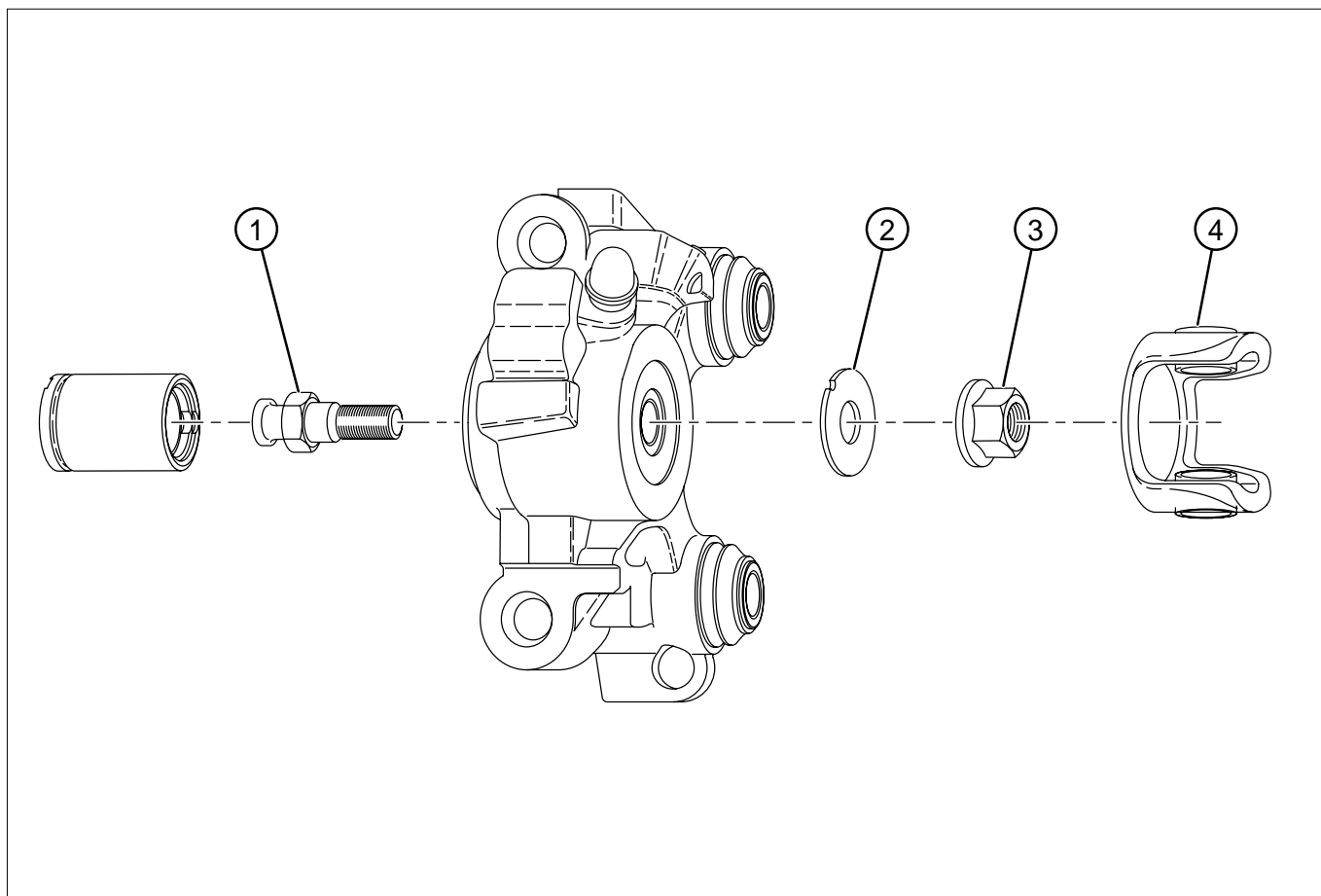
- Vis spéciale (inox) **(1)**
- Rondelle (inox) **(2)**
- Ecrou frein **(3)** serrage à 1 m.daN

#### Pièces non fournies :

- Joint de piston Réf. PR : 4448-62.
- Joint de vis Réf. PR : 4448-63.

#### Nota :

- Il est autorisé de couper la chape **(4)** comme indiqué ci-dessous.
- Ne pas couper la tête de vis, celle-ci réalise la butée de piston.



### FREINS

#### ÉTRIER ARRIÈRE

En cas de pièces usagées et dans certaines conditions d'utilisations (Ex : voiture en appui dans une grande courbe et/ou sur chemin bosselé) un coulisement de l'étrier est possible ce qui peut repousser le piston et augmenter ainsi la course de la pédale de frein.

Afin de limiter ce problème, il est conseillé de remplacer le joint de piston et le joint torique de chaque colonnette.

**Nota :** Si le coulisement de l'étrier sur les colonnettes est trop libre, il est autorisé de monter 2 ou 3 joints toriques par colonnette.

Nécessaire réparation d'étrier

référence PR 4448 62

Nécessaire réparation colonnettes

référence PR 4439 05

#### ÉVOLUTION VIS DE FIXATION D'ÉTRIER DE FREIN

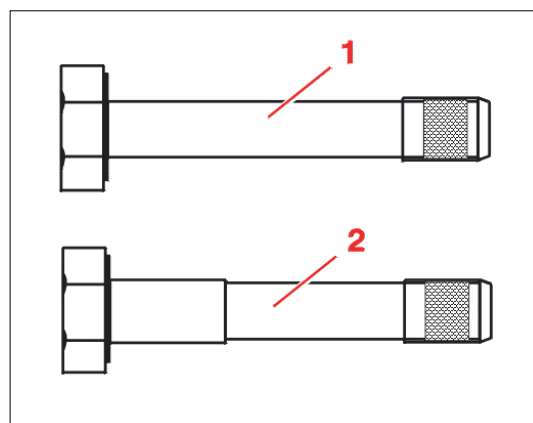
Ancienne vis (1) :

couple de serrage : 11.0 m.daN

Nouvelle vis conseillée (2) :

couple de serrage : 7.5 m.daN (étrier arrière)

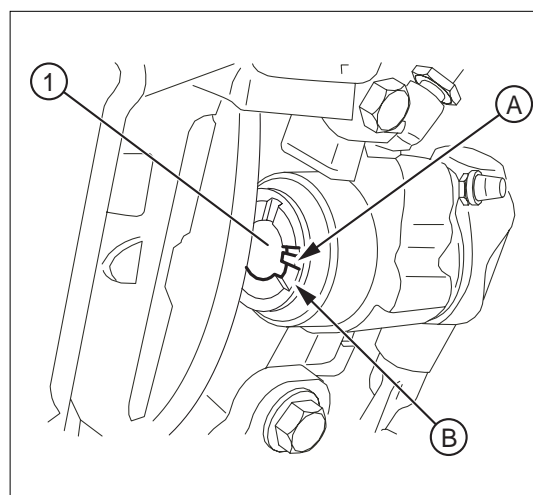
**IMPORTANT :** Le montage des 2 types de vis sur un même étrier est interdit : les vis d'un même étrier doivent être identiques.



Le nouveau type de vis est commercialisé en pièces de rechange dans un kit comprenant la plaque anti-rotation.

Kit fixation étrier : réf. PR 4449.73.





- Afin d'optimiser la purge, il est conseillé d'orienter le piston (1) de manière à ce que le repère (A) soit placé horizontalement au-dessus ou en dessous de la rainure (B) du piston.
- Cela donne deux positions du pistons à 180° l'une par rapport à l'autre, avec repère (A) au dessus de la rainure (B) dans un cas et avec repère (A) en dessous de la rainure (B) dans l'autre cas.



### FREINS

#### PLAQUETTES

- La qualité des plaquettes est libre.
- Peugeot Sport propose deux types de plaquettes :

Marque	Qualité	Coéf. de friction	Tenue des disques	Période de rodage
Ferodo	DS 4003			Très courte
Ferodo	DS 3000			Réduite

- Le montage préconisé et fourni dans le kit est DS 4003 avant et DS 3000 arrière.
- Il est autorisé de supprimer l'ergot des plaquettes arrières.

**Attention** : si vous avez choisi une qualité de plaquette de frein différente de celle préconisée par Peugeot Sport, il est recommandé de mesurer la température maxi des étriers de frein et de vérifier que celle-ci est inférieure au point d'ébullition du liquide. Afin de relever les températures d'étriers, il est conseillé d'utiliser des thermomètres adhésifs THERMAX série D (160° à 200°C) et E (200° à 260°C). Adhésif THERMAX pour prendre les températures (eau, huile, amortisseur, etc...), disponible en 5 séries "A, B, C, D, E," chez votre accessoiriste automobile.

#### PÉDALE DE FREIN

- Il est autorisé de monter un élargisseur de patin de pédale Réf. : PS 99187-00

#### AMPLIFICATEUR (MASTERVAC)

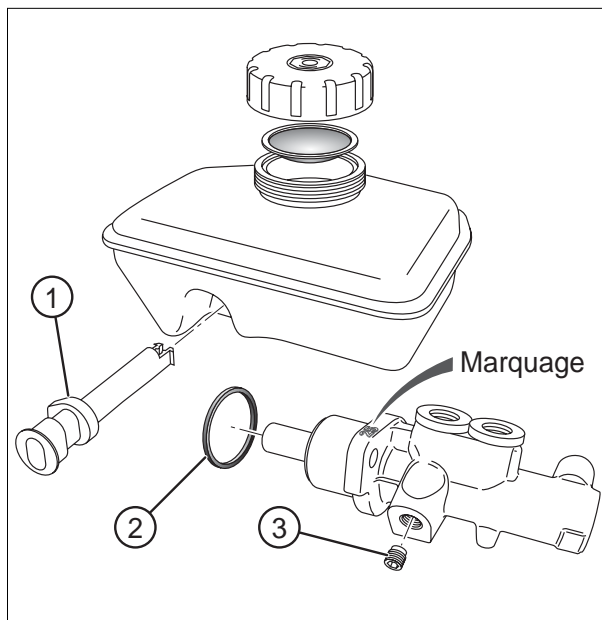
- Spécifique diamètre 200 mm (8")
- Course maxi : 32 mm

**Attention** : Etant donné que la course du maître cylindre tandem est supérieure à la course de l'amplificateur, il est déconseillé, si les circuits hydrauliques avant et arrière sont vides, d'aller en bout de course pédale, afin de ne pas détériorer la membrane du mastervac.

- Utiliser obligatoirement le tuyau (longueur 300 mm) fournis dans le kit.

#### MAÎTRE CYLINDRE TANDEM (MCT) ET RÉSERVOIR

- Maître cylindre tandem à clapet diamètre 25,4 mm, (marqué 25) course maxi 36,6 mm.
- Supprimer le capteur niveau de liquide (1) et assurer la fixation du réservoir sur le maître cylindre par un collier plastique.
- Ne pas oublier de monter le joint (2) entre le maître cylindre et l'amplificateur. Supprimer le bouchon (3).



### FREINS

#### RÉSERVOIR DE LIQUIDE DE FREINS

- Afin de faciliter le remplissage du réservoir et d'éviter les fuites de liquide autour du bouchon, il est conseillé de monter l'ensemble ci-contre.

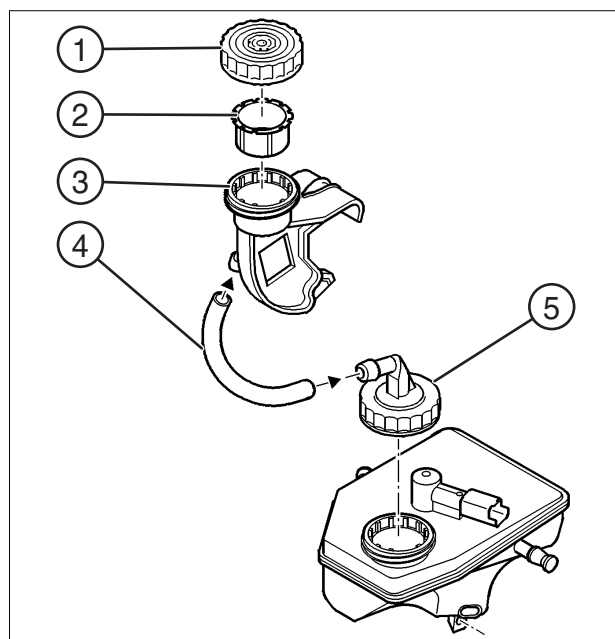
Bouchon (1)	}	Réf. : PR 4640-03
Filtre (2)		
Goulote (3) + collier		
Tuyau (4)		Réf. : PR 4646-05
Bouchon (5) + collier		Réf. : PR 4643-32

Nota :

Il est autorisé de couper les parties non fonctionnelles de la goulote (3). Fixation libre.

Attention :

Afin d'éviter à tout corps étranger de pénétrer dans le maître cylindre, ce qui pourrait empêcher l'étanchéité d'un clapet, il est impératif de conserver le filtre de réservoir (2)

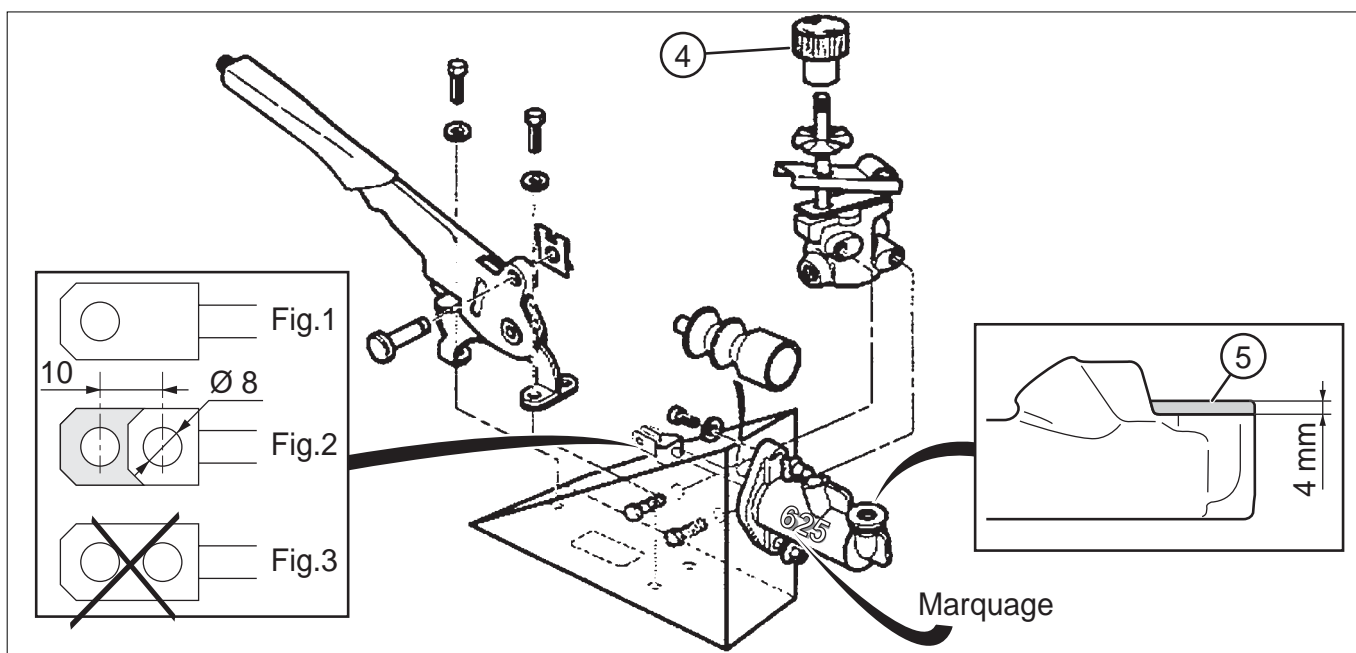


#### MAÎTRE CYLINDRE DE FREIN À MAIN (MCFM)

- maître cylindre diamètre 15,9 mm-0,625 inch-(marqué 625)
- Assemblage suivant dessin.
- L'axe sur la chape de maître cylindre peut être assemblé sur la position d'origine suivant (**Fig.1**) ou sur la position à réaliser suivant (**Fig.2**), dans ce cas la partie grisée est à supprimer.

Attention :

Si la position d'origine de l'axe est utilisée et afin d'éviter la déformation de la chape, cette dernière ne devra pas comporter d'autre perçage suivant (**Fig.3**)



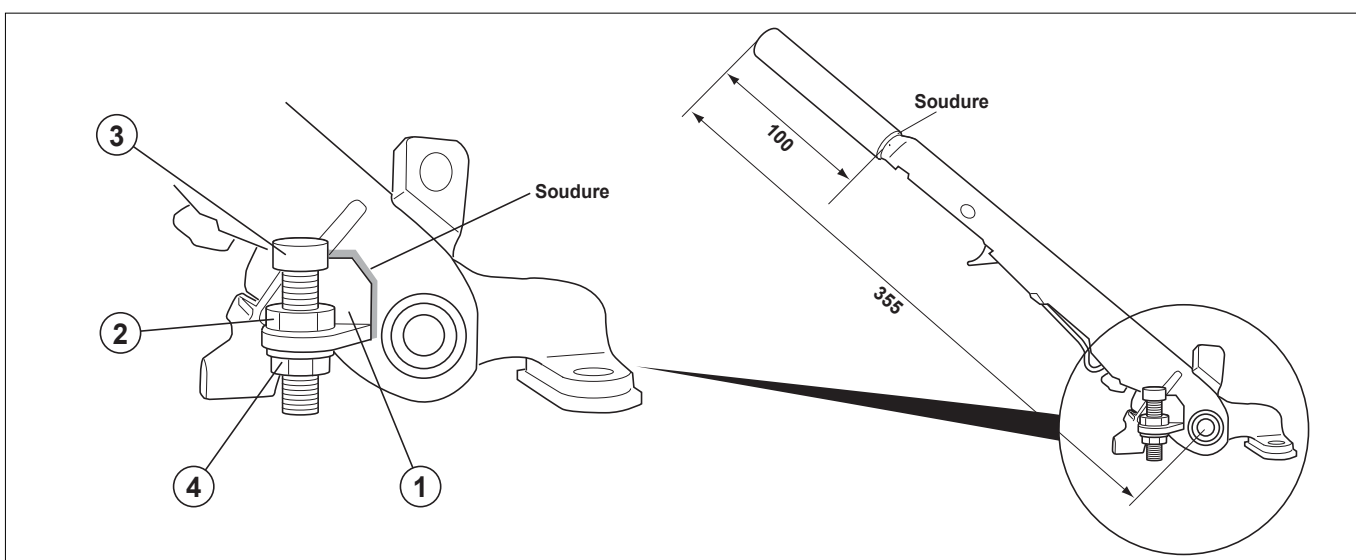
- Remplacer l'écrou plastique du limiteur par la molette de réglage (4)
- Il est autorisé de couper la partie grisée (5) afin de monter le raccord sans joint (voir schéma de montage ci-après)
- Afin de réaliser cette modification, il est nécessaire de démonter et nettoyer le MC après découpe.

### FREINS

#### LEVIER DE FREIN À MAIN

- Afin d'obtenir la meilleure ergonomie possible et de faciliter le blocage des roues AR, une rallonge de levier est autorisée (homologué au 1er avril 2003) suivant dessin ci-dessous.
- Modifier la tige de commande suivant gabarit en fin de notice.
- Souder un tube acier  $\varnothing 22 \times 1$  mm, longueur 100 mm pour obtenir une longueur maxi de 355 mm.

**Nota :** Il est conseillé de mettre une protection (type poignée VTT) sur le levier (voir chapitre maître-cylindre frein à main).



#### Attention :

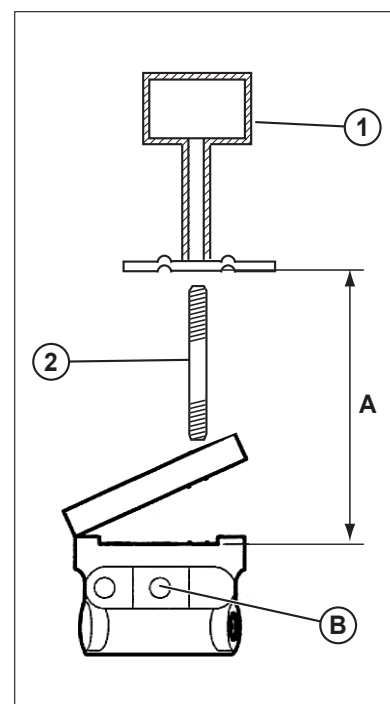
- Si vous avez modifier la position de l'axe sur la chape de maître-cylindre et afin d'éviter d'endommager ce dernier il est **obligatoire** de réaliser une butée de levier suivant dessin ci-contre.
- Equerre (1) : 20 x 20 x 2, non fournie.
- Ecrou (2) : 8 x 125 à souder : ref. PR 6933-19.
- Vis (3) : CHC 8 x 125-35 : ref. PR 6913-44.
- Ecrou frein (4) : 8 x 125 : ref. PR 6936-75 ou PS K16805-06.

#### Préréglage de la butée

- Maintenir en pression modérée le circuit par la pédale de frein, mettre en contact la vis (3) et bloquer le contre-écrou (4).

#### LIMITEUR

- Certaines molettes (1) ont un alésage trop faible ne permettant pas de passer le corps lisse du goujon (2). Si nécessaire, percer à  $\varnothing 6,5$  mm.
  - Assembler le goujon au frein filet sur le limiteur
  - Réglage de base cote A = 31 à 33 mm.
  - En tournant la molette de réglage dans le sens de la flèche gravée, on obtient plus de frein à l'arrière (et inversement)
- 1 cran = environ 1 bar.



### FREINS

#### CIRCUIT DE FREINS

- Afin d'optimiser la purge, il est conseillé d'agir sur le bouchon du limiteur et de placer en position horizontale le maître-cylindre de frein à main (lever l'arrière de la voiture).

#### CONTRÔLE DE PRESSIONS

- Les pressions à l'avant doivent être obtenues par une seule action sur la pédale de frein, à partir de la position repos (ne pas pomper)

Ci-dessous un tableau des pressions AV et AR constituant le réglage de base :

- Ce réglage de base est à adapter en fonction de l'assiette du véhicule, du poids aux roues et suivant le type de pilotage ou de terrain.

Outillage : Un appareil de contrôle des pressions est disponible sous la Réf. PR : 9769-C1.

Pression (bars) : AV	Pression (bars) : AR
20	20
30	30
60	30

#### LIQUIDE DE FREIN

- Le liquide de frein préconisé est le CASTROL SRF RACING.

Le tableau ci-dessous indique pour information les caractéristiques de 3 types différents :

	AP 550 RACING	AP 600 RACING	CASTROL SRF RACING
Point d'ébullition sec °C	295	315	310
Point d'ébullition humide °C	145	210	270
Miscibilité DOT 3, DOT4 et DOT 5	OUI	NON	OUI
Réf. Peugeot Sport	26110-00	26600-00	26700-00

**Attention :** Ne pas utiliser de liquide DOT 5 (avec bases silicones), celui-ci est agressif pour les joints.

- Point d'ébullition sec = Point d'ébullition du liquide neuf.
- Point d'ébullition humide = Point d'ébullition du liquide après humidification d'environ 3,5% d'eau (représentative de deux années d'utilisation dans des conditions climatiques moyennes).
- Les liquides de frein ont la propriété d'absorber l'humidité de l'air, ce qui diminue le point d'ébullition et augmente le risque d'apparition du phénomène de "vapor lock".
- Afin d'avoir le point d'ébullition le plus élevé possible, il est fortement recommandé de changer ou de purger souvent le liquide de frein.

Outillage : Un testeur de liquide de frein pour mesure du point d'ébullition est disponible sous la Réf. PR : 9776-T2.

### FREINS

#### RACCORDS ET CANALISATIONS

- Installer l'ensemble suivant dessin.

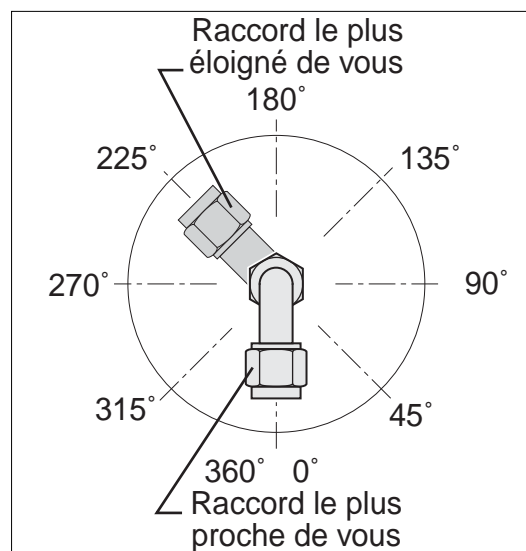
Raccord	Repère	Qté	Joint
Male/Male 12 x 100 / Dash 3	1	2	sans
Male/Male 10 x 100 / Dash 3	2	3	sans
Male / Male Dash 3	3	5	oui
Passe cloison + écrou Dash 3 / Dash 3	4	1	sans
Bouchon Dash 3	5	1	sans
Adaptateur Dash 3 / Dash 4	6	1	suitant montage voir § MCFM
Té 3 voies	7	1	sans

#### Attention :

- Il est impératif de vérifier la conformité de chaque raccord.
- Raccord sur étrier AV couple de serrage 19 N.m + frein filet normal.
- Autres raccords et tuyaux couple de serrage 10 N.m.

**Nota :** Il est conseillé de monter le raccord passe cloison avec des rondelles de chaque côté du tablier.

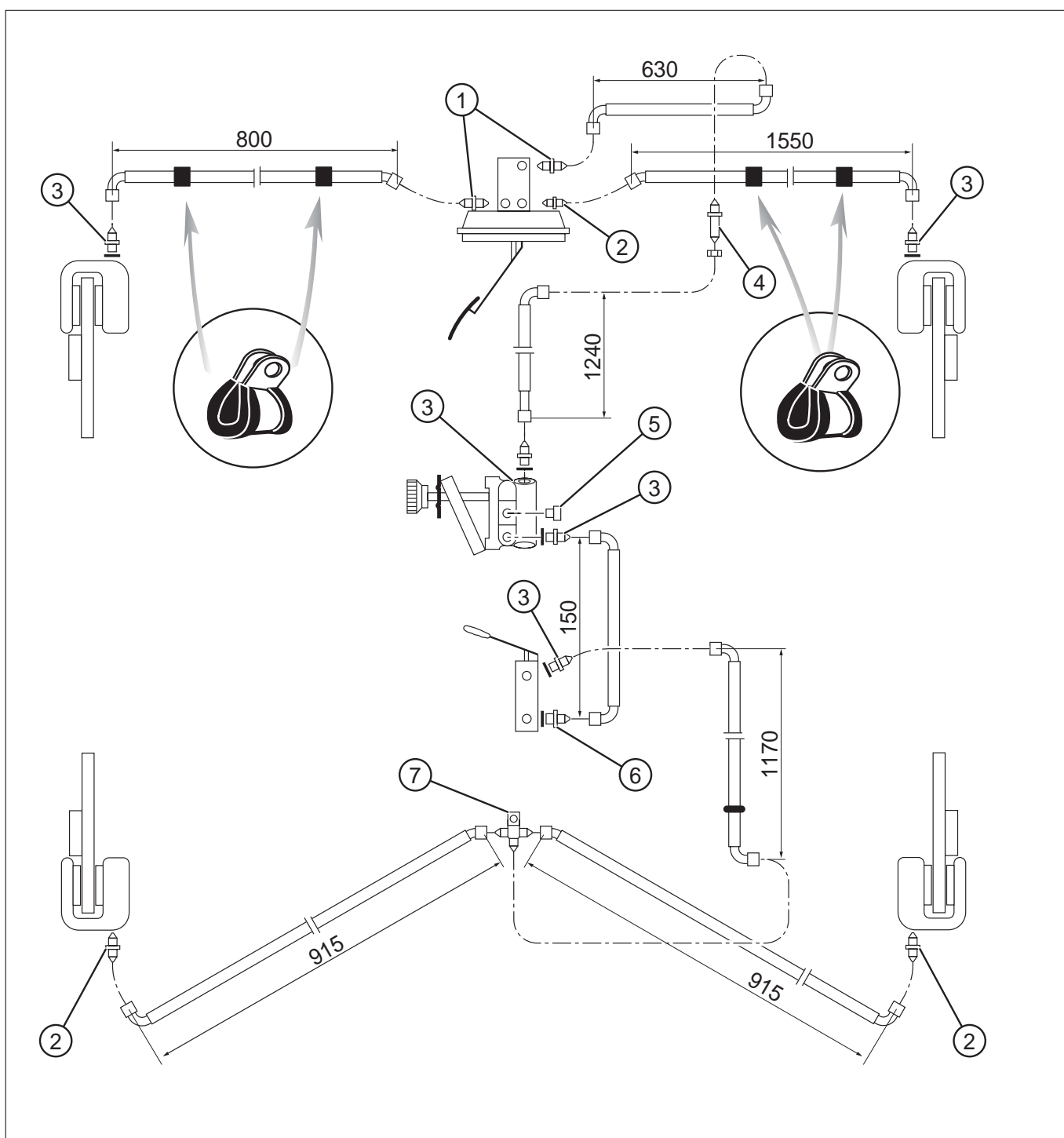
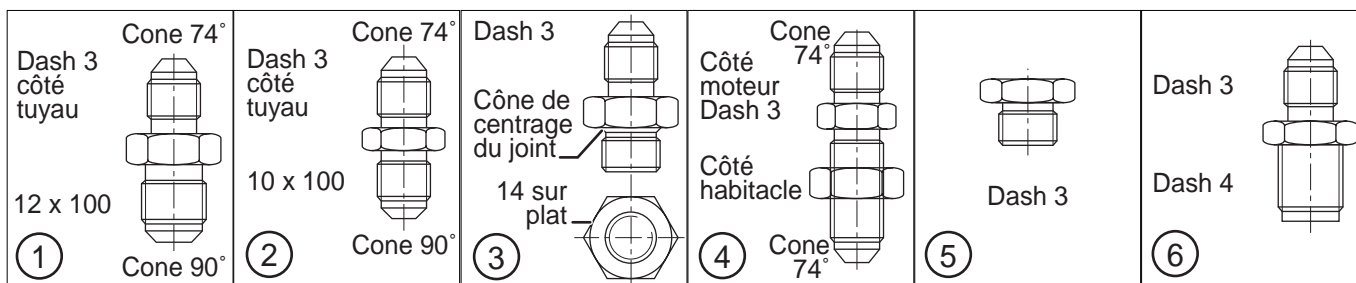
Tuyau	Lg	Alignement des raccords
MCT/Etrier AV G	800	90°
MCT/Etrier AV D	1550	90°
MCT/Raccord tablier	630	225°
Raccord tablier/Limiteur	1240*	—
Limiteur / MCFM	150	315°
MCFM / Té AR	1170*	120°
Té AR / Etrier AR G	915	135°
Té AR / Etrier AR D	915	225°



\* Voir chapitre "Structure § Frein à main".

### FREINS

#### RACCORDS ET CANALISATIONS



### FREINS

#### CANALISATIONS DE FREINS SUR ÉTRIERS AV

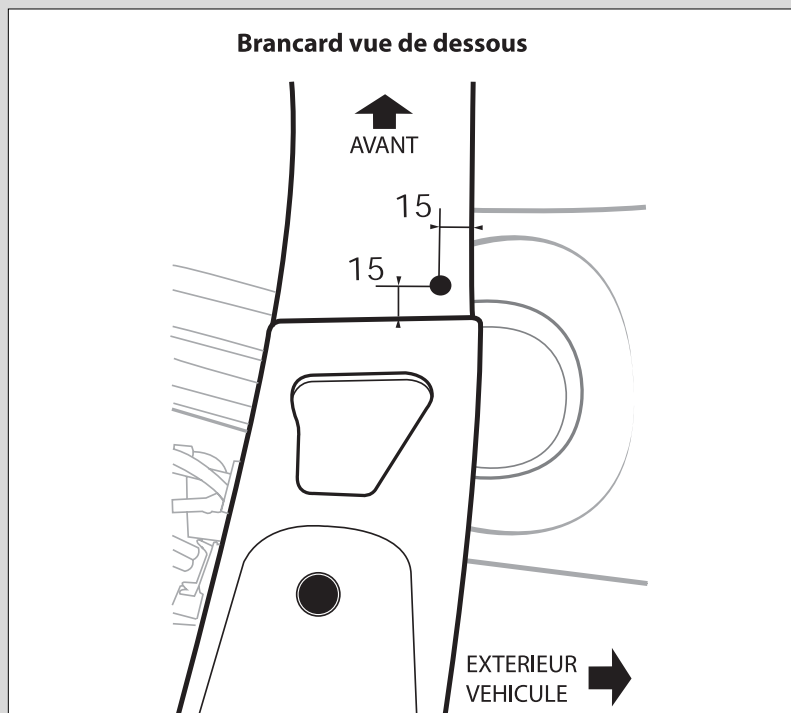
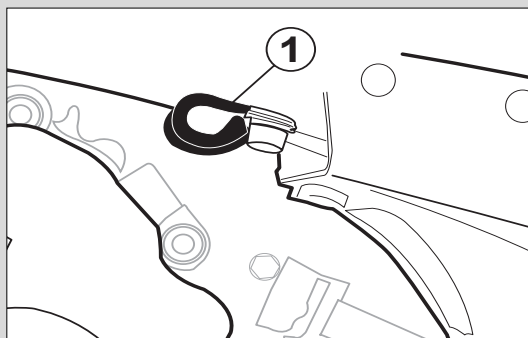
Il est obligatoire de fixer les canalisations avec les colliers suivant la définition ci-dessous.  
Collier de fixation ref 217708-15.

- Coté gauche dessiné
- Coté droit symétrique

Percer le brancard à  $\varnothing$  5 mm et tarauder à M6 x 100.

Monter le collier repère **(1)** suivant dessin.

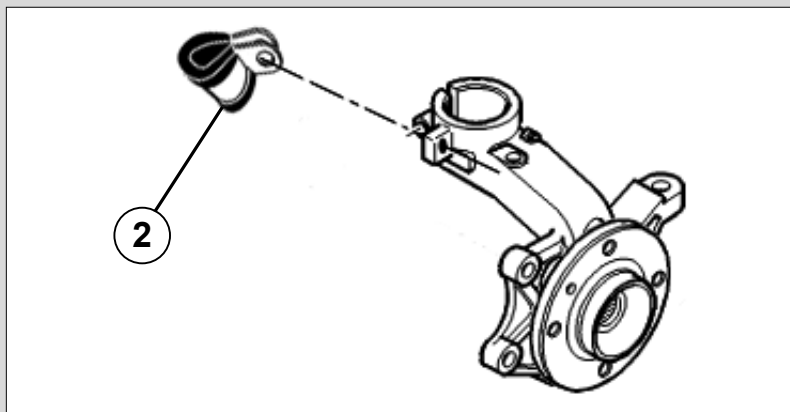
Fixation par vis M6.



Percer l'oreille du pivot à  $\varnothing$  6,1 mm.

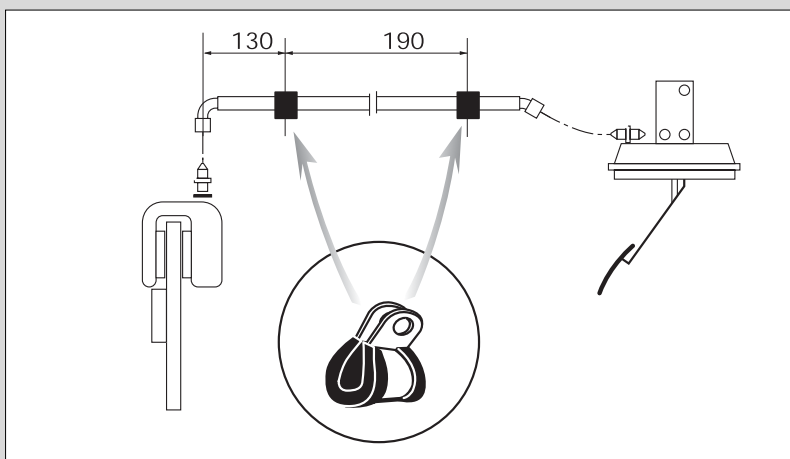
Monter le collier repère **(2)** suivant dessin.

Fixation par vis / écrou M6.



Repérer (feutre ou ruban adhésif) la position des colliers de fixation sur la canalisation suivant les cotes indiquées ci-contre.

Mettre en place sur la voiture, serrer les raccords des canalisations et les vis de fixation des colliers.



# FORMULES DE PROMOTION RALLYE 2005

206 XS VOLANT *Terre & Asphalte*



FREINS



# ***TRAINS ET SUSPENSIONS***

GENERALITES

STRUCTURE et  
EQUIPEMENTS

MOTEUR et  
EQUIPEMENTS

TRANSMISSION

DIRECTION et  
FREINS

TRAINS et  
SUSPENSIONS

# FORMULES DE PROMOTION RALLYE 2005

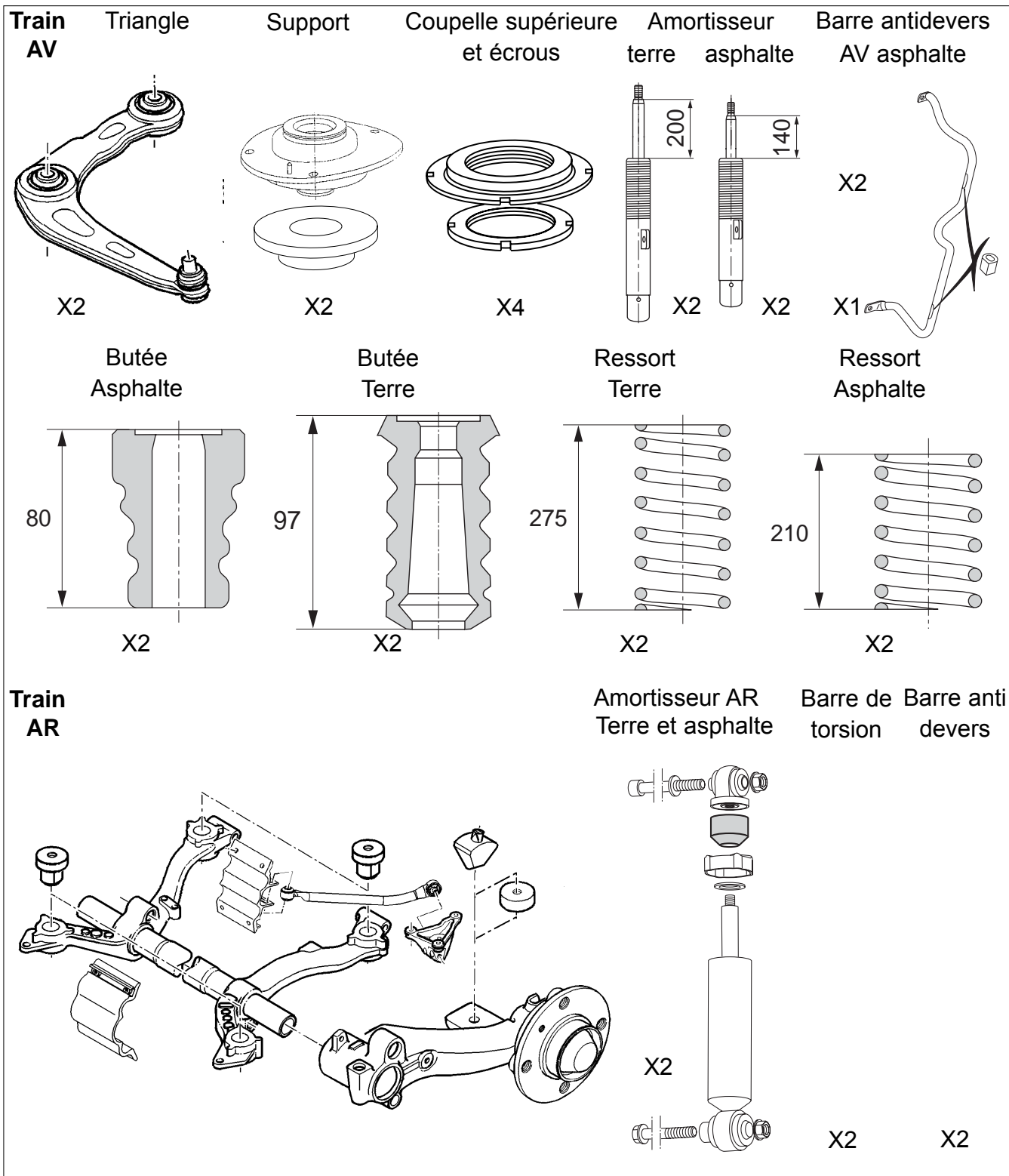
## 206 XS VOLANT *Terre & Asphalte*



### AVERTISSEMENT

- Les éléments de suspension fournis dans le kit seront montés en totalité soit en version Terre sur les rallyes Terre, soit en version Asphalte sur les rallyes Asphalte.
- Le panachage des 2 versions est interdit.

### COMPOSANTS TRAINS ET SUSPENSIONS



### TRAINS ET SUSPENSIONS

#### PIVOT ET MOYEURS

- Les pivots et moyeux demeurent d'origine.
- Il est conseillé de monter la cage extérieure du roulement **(1)** à la loctite 620.

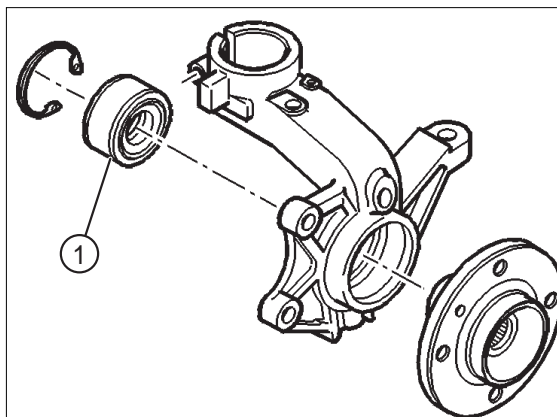
Couple de serrage.

Rotule de pivot : 4 m daN.

Fixation pince de pivot : 5,5 m daN.

Outils :

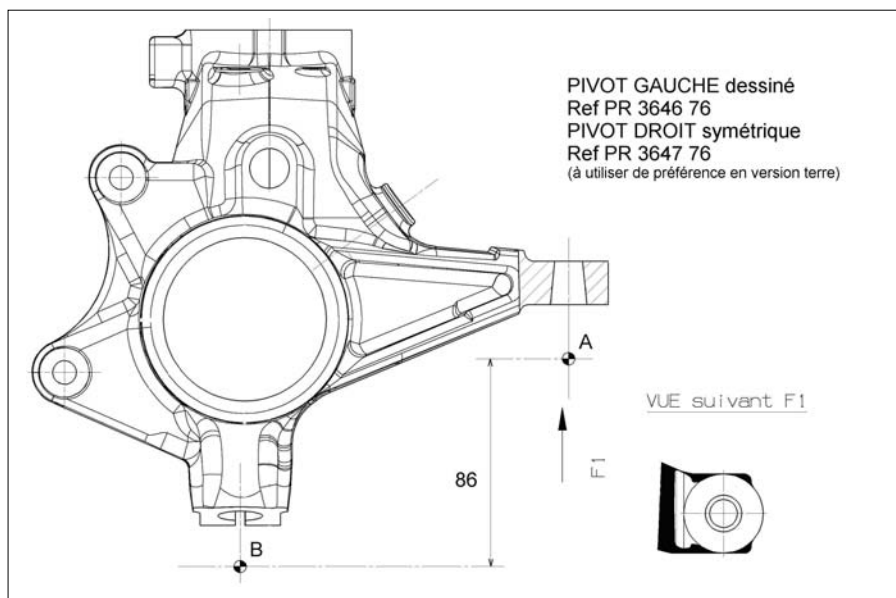
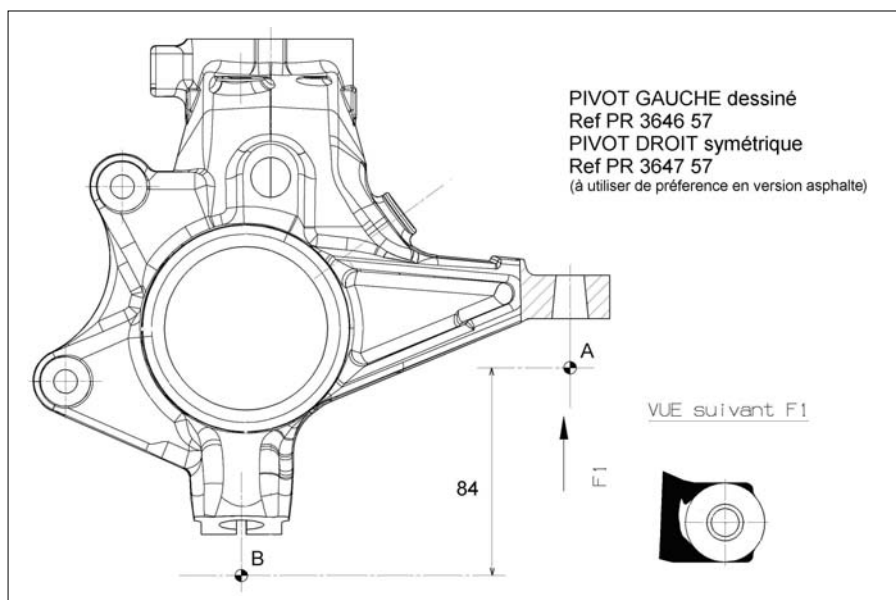
Clé d'ouverture de pivot Réf. PR : 9769-F5.



#### Pivot

Modification de série de la position du centre de rotule de direction (point A) par rapport au centre de rotule inférieure pivot (point B)

Les deux montages sont autorisés, le panachage est interdit.



### TRAINS ET SUSPENSIONS

#### TRIANGLE

Triangle renforcé :

- Articulation à rotule **(1)** Réf. PR : 3523-79.
- Afin de faciliter le montage du triangle dans le berceau AV, il est autorisé de rectifier les rotules AR suivant dessin ci-contre **(2)** ou bien d'écarter légèrement les chapes du berceau suivant dessin du chapitre "Structure et équipement" § "Berceau avant".
- Rotule de pivot à encoche **(3)** suivant dessin.

Attention :

Les triangles d'origine avec rotule à rainure circulaire sont interdits en utilisation compétition.

Nota :

Afin de faciliter le remplacement des triangles, il est conseillé d'installer les vis **(4)** tête en bas et avec un écrou monté au frein filet ou avec une goupille (voir § Amortisseur AR pour modification des vis et écrous)

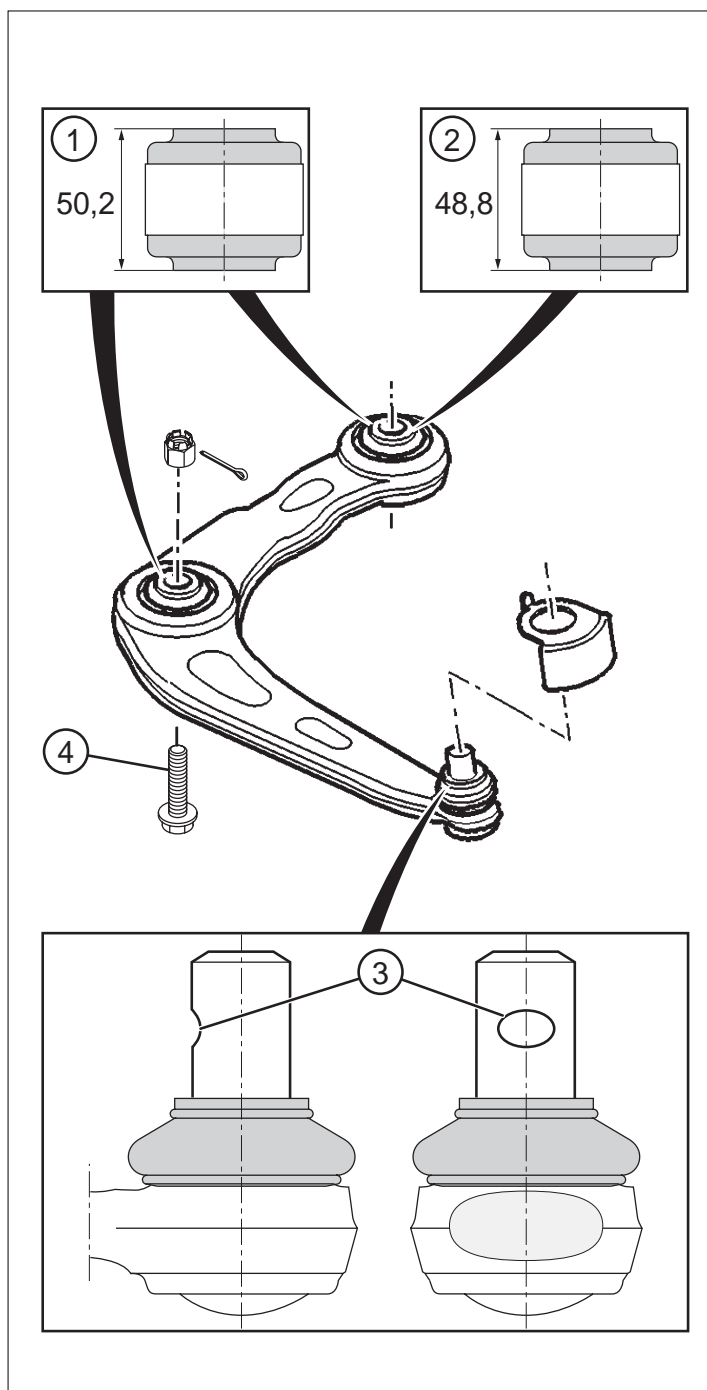
- Couper les vis à raz de l'écrou pour éviter de percer un soufflet de transmission.

Outils :

Coffret pour remise en état des moyeux et des triangles Réf. PR : 9769-EH.

La remise en état du triangle ne concerne que les articulations **(1)** et **(2)**

En cas de problème sur la rotule de pivot changer le triangle.



### TRAINS ET SUSPENSIONS

#### SUSPENSION AVANT

- Installer l'ensemble suivant dessin.
- Pièces fournies :  
 Ecrou HM M14 x 150 (1)  
 Vis CHC M8 x 125 (2)  
 Rondelle diamètre 8 x 22 épaisseur 1,5 (3)  
 Support suspension (4)  
 Butée Terre ou Asphalte (5) (voir ci-après)  
 Coupelle supérieure (6)  
 Ressort Terre et Asphalte (7)  
 Remplacer la cale de butée (8) par l'écrou de fermeture (voir page suivante)  
 Coupelle inférieure (9), réf. : 217007-15  
 Ecrou coupelle (10), réf. : 217007-16  
 Amortisseur Terre et Asphalte (11)
- Pièces d'origine (non fournies) :  
 Rondelle diamètre 14 x 29 épaisseur 2 (12)  
 Rondelle diamètre 14 x 38 épaisseur 3 (13)  
 Butée à billes (14)

#### Nota :

- Afin d'éviter de gripper les coupelles et écrou de réglage, il est conseillé de protéger le filetage du corps d'amortisseur.
- La dépose repose de l'écrou (1) effectuée au pistolet choc est à proscrire.  
 Couple de serrage : 7 m daN.

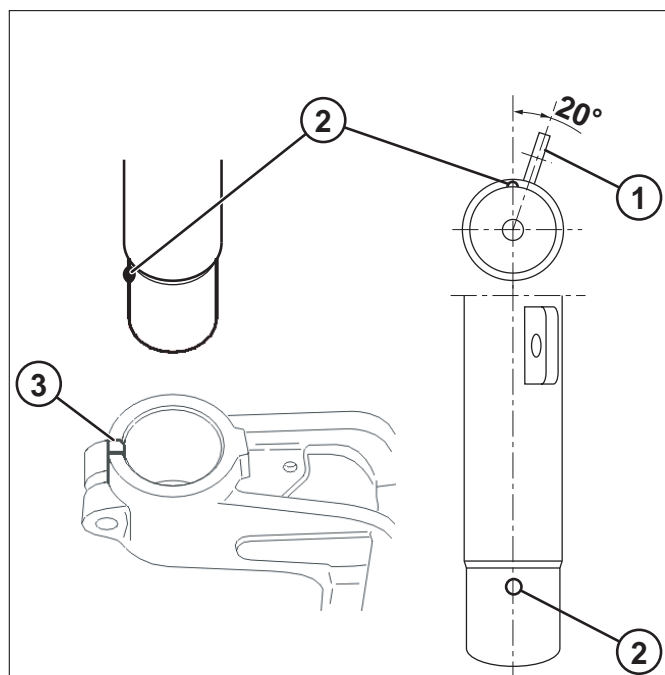
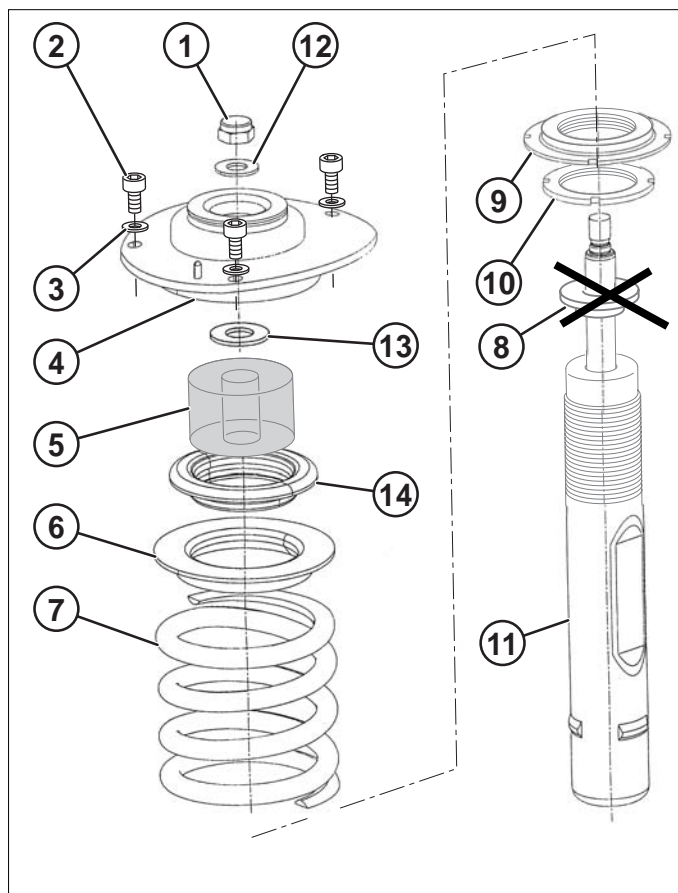
#### Outils :

- Douille TORX n°40 de maintien de la tige Réf. PR : 9771-05.

- En raison du positionnement de la fixation (1) de barre antidevers à 20° du bossage (2) il est impératif de veiller au bon sens de montage des amortisseurs.
- Le bossage (2) doit être engagé dans la fente (3) du pivot.
- Côté droit dessiné.
- Côté gauche symétrique.

#### Outils :

- Clé d'ouverture de pivot Réf. PR : 9769-F5.



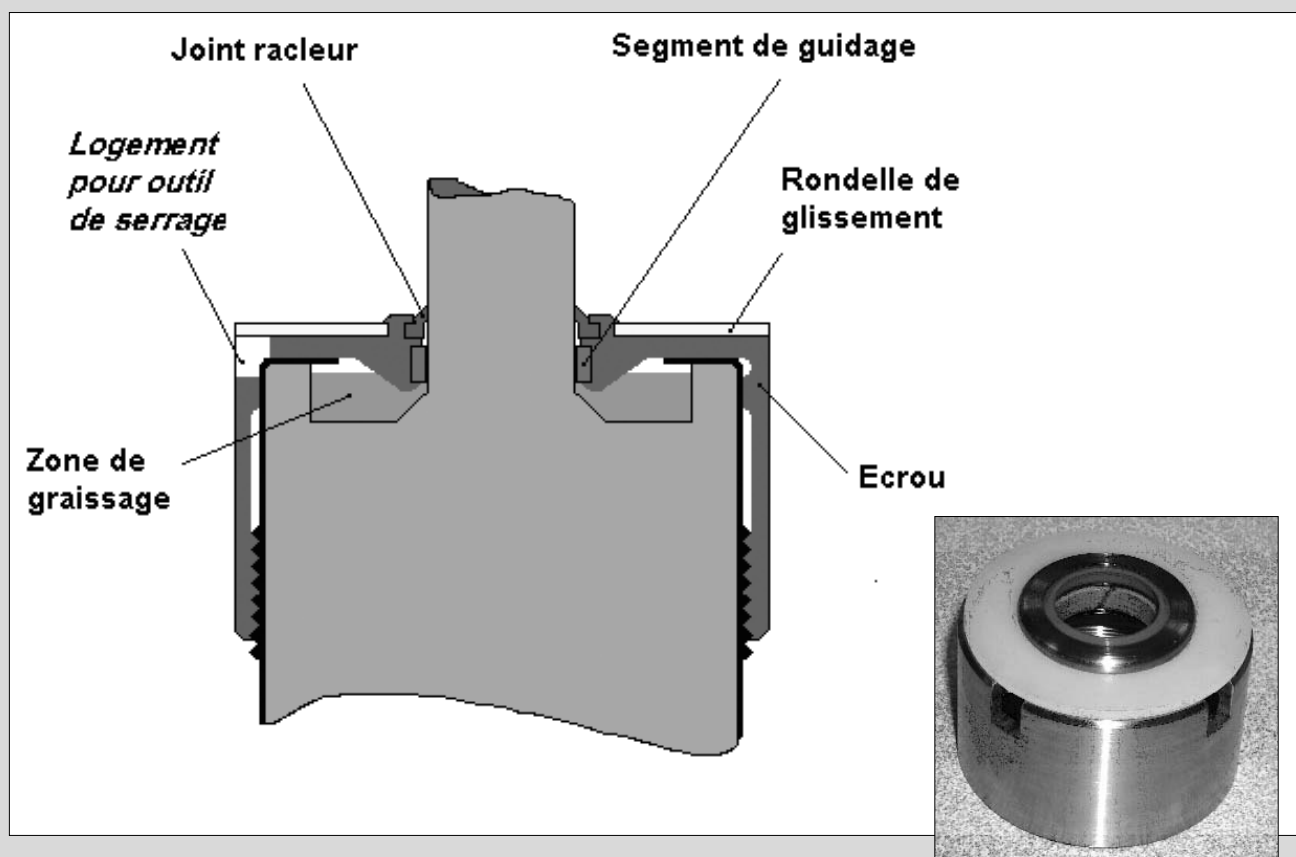
### TRAINS ET SUSPENSIONS

#### ECROU D AMORTISSEUR AV

Afin d'augmenter la longévité des amortisseurs, il est obligatoire de remplacer les cales de butée (voir page précédente) par les écrous de fermeture avec segment de guidage et joint racleur intégrés suivant dessin ci dessous.

Nota :

- Il est conseillé de s'assurer de la rotation possible de la rondelle de glissement afin d'éviter des points durs sur la direction en compression de butée.



ECROU DE FERMETURE

ref 217007-116

RONDELLE DE GLISSEMENT

ref 217007-117

SEGMENT DE GUIDAGE

ref 217007-118

JOINT RACLEUR

ref 217007-119

Graisse préconisée

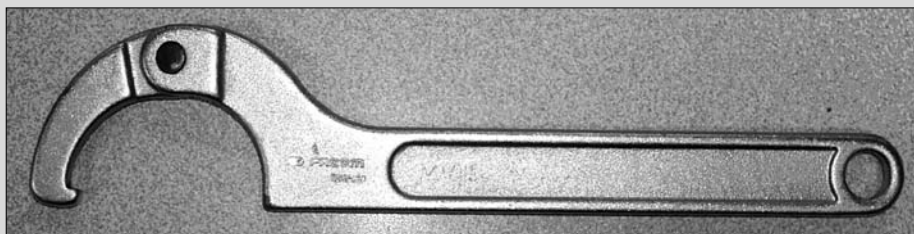
TOTAL N3373 ref PR 9735.D3

Outillage conseillé

Clé à ergot FACOM

ref 125A.80

(valable aussi pour écrou de coupelle de ressort)



### TRAINS ET SUSPENSIONS

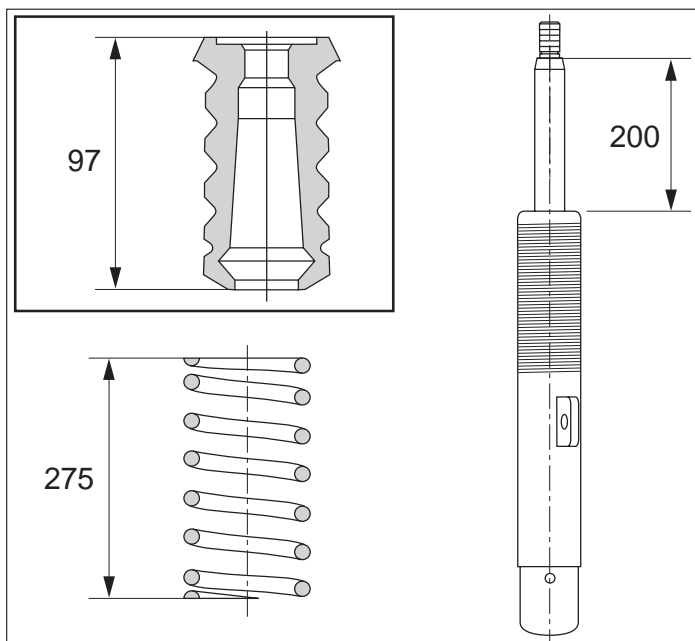
#### AMORTISSEUR VERSION TERRE

- Butée longueur 97 mm : réf. 217061-013 (Repère moulé 9151930280)
- Ressort hauteur libre 275 mm repère blanc.
- Amortisseur tige en détente maxi longueur 200 mm.

Coté droit dessiné.

Coté gauche symétrique.

Amortisseur	Réf. Boutique
Droit	Complet 217061-11 Nu 217061-111
Gauche	Complet 217061-12 Nu 217061-112



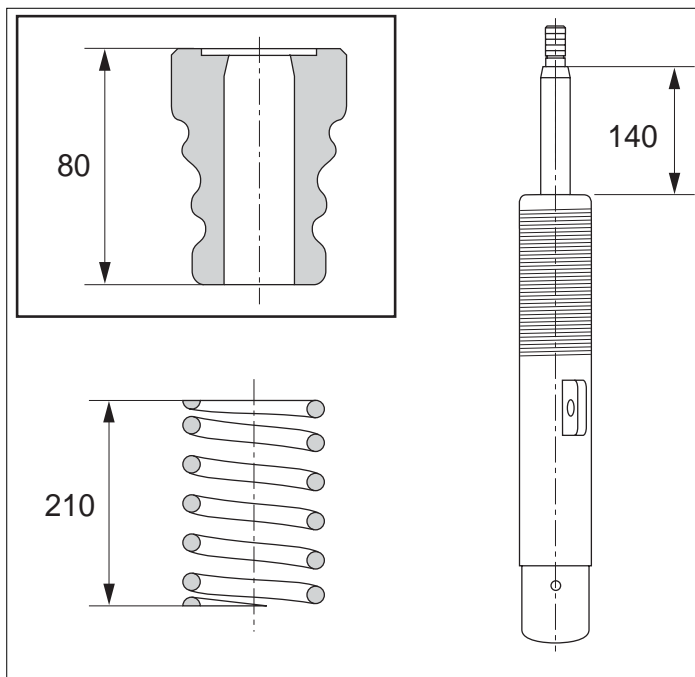
#### AMORTISSEUR VERSION ASPHALTE

- Butée longueur 80 mm : réf. 217061-113 (Repère moulé 9633324380)
- Ressort hauteur libre 210 mm repère rouge.
- Amortisseur tige en détente maxi longueur 140 mm.

Coté droit dessiné.

Coté gauche symétrique.

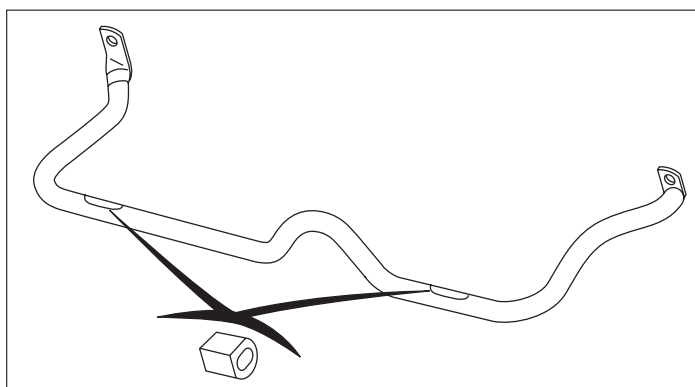
Amortisseur	Réf. Boutique
Droit	Complet 217007-11 Nu 217007-111
Gauche	Complet 217007-12 Nu 217007-112



#### BARRE ANTIDEVERS AVANT

- Version asphalte :  $\varnothing$  22 fournie dans le kit.
- Version terre :  $\varnothing$  19 d'origine jusqu'à n° de série 09 122.

Attention : à partir du n° de série 09 123 remplacer la barre d'origine  $\varnothing$  20 mm par une barre  $\varnothing$  19 mm : Réf. PR : 5081-C4 + 2 paliers Réf. PR : 5094-80.



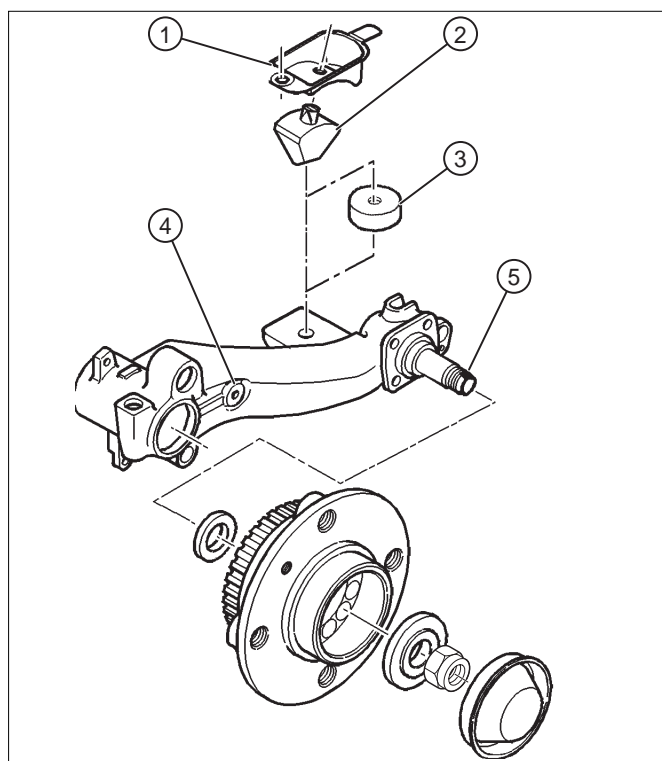
### TRAINS ET SUSPENSIONS

#### BRAS, BUTÉES ET MOYEURS AR

- Support **(1)** renforcé (voir ci-après).
- **Butée (2)** 48 mm fournie dans le kit, **version terre et asphalte**.
- **Cale (3)** à visser sur le bras, épaisseur 15 mm, **version terre** uniquement.
- Afin d'améliorer la fixation **(4)** des leviers de barre sur les bras de suspension, il est conseillé de monter un filet rapporté, de préférence à freinage interne (couleur rouge) et une vis diamètre 10 mm classe 12/9.
- Fusée **(5)** disponible au détail à la boutique Peugeot Sport. Monter la fusée à la loctite 620.
- Les moyeux d'origine sont conservés.

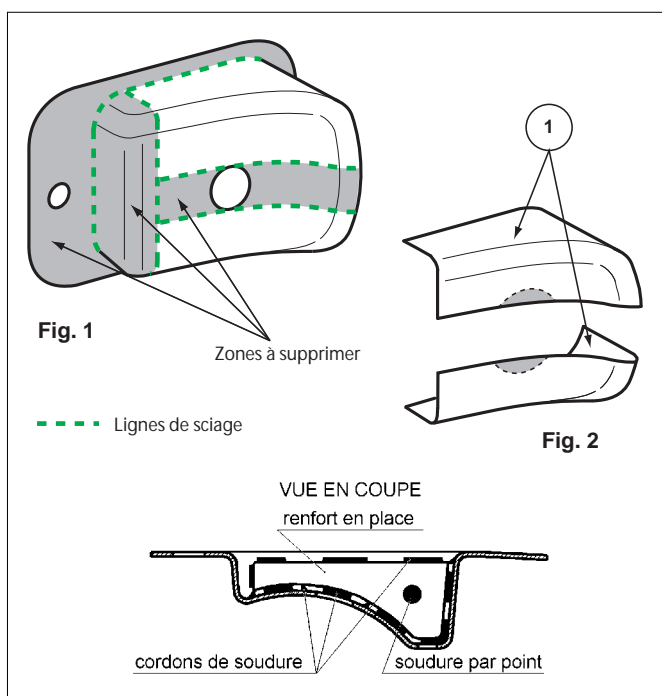
Outils :

Coffret train AR Réf. PR : 9769-GK



#### SUPPORT BUTÉE

- Afin d'éviter la perte de la butée, pouvant entraîner des dégâts sur les amortisseurs AR, il est **obligatoire** de renforcer le support butée et de coller cette dernière en respectant la procédure suivante :
- Découper un support et supprimer les parties grisées sur le dessin Fig. 1.
- Mettre en place les deux renforts **(1)** dans le support à renforcer et tracer à travers le trou de fixation de la butée diamètre 12 mm.
- Retirer les renforts et agrandir le tracé de 3 à 4 mm (dégagement des clips de butée) puis découper les pièces suivant les parties grisées du dessin Fig. 2.
- Si vous réalisez la soudure par point (voir vue en coupe) du type " bouchon ", percer deux trous diamètre 10 mm dans le support avant la mise en place des renforts.
- Souder les renforts par cordons et points suivant la vue en coupe.
- Sceller la butée (ex : colle à pare-brise, respecter la procédure) et peindre le support.
- Afin de diminuer le temps de préparation, en évitant de décaper les pièces, des supports non peints sont disponibles à la boutique Peugeot Sport sous la référence 9625477980 : Q = 4 pièces par voiture.



### TRAINS ET SUSPENSIONS

#### TRAVERSE SUSPENSION ARRIÈRE/BARRE

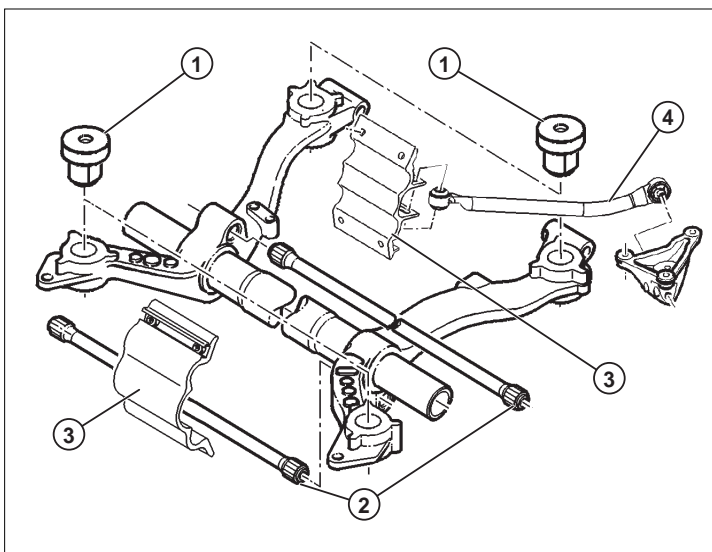
- Monter le train AR renforcé fourni dans le kit.
- Remplacer les supports élastiques d'origine par les douilles alu **(1)** (diamètre intérieur 14 mm) fournies dans le kit.
- Les barres de torsion **(2)** diamètre 23 mm se montent en lieu et place de celles d'origine.

#### Attention :

Ne pas inverser les barres.

- Barres de torsion droite 1 anneau de peinture.
- Barres de torsion gauche = 2 anneaux de peinture.

**Nota** : Le train AR type 2002 est autorisé en secours.



#### TRAVERSE VERSION 2004 :

- Afin de limiter les contraintes dans les articulations élastiques et les bras de suspension, il est recommandé de serrer les vis de fixations des chapes **(3)** et des tirants **(4)**, véhicule à l'assiette et roues posées au sol.
- Il est impératif de monter, coté roues, les rondelles Ø 12 x 60 X 3 sur les vis de fixation de tirant.

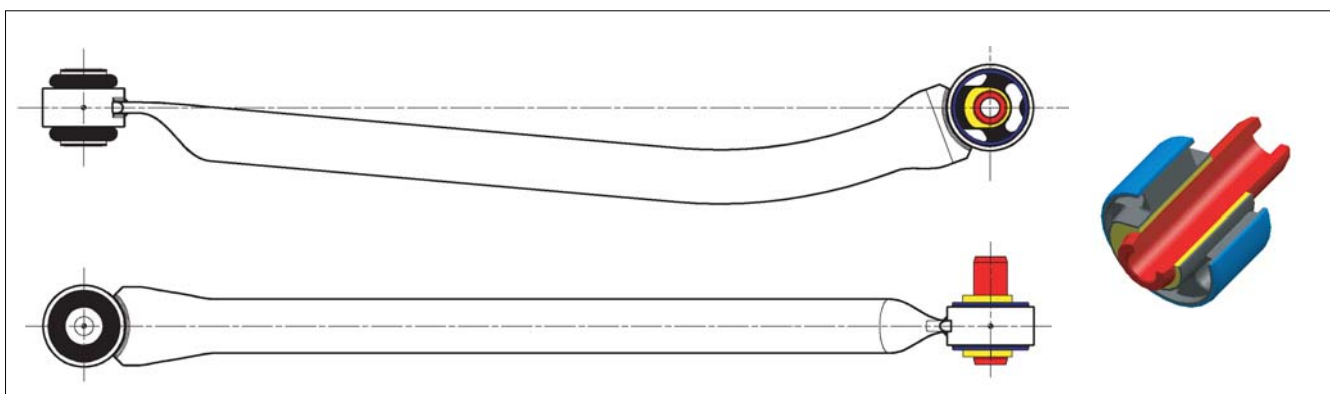
#### TIRANT (REPÈRE 4)

- L'articulation de tirant est disponible au détail à la boutique Peugeot Sport.
- Articulation élastique complète (avec tube emmanché) référence 216013-05.

**Nota** : Il est impératif de coller l'articulation dans son logement avec un produit de blocage type " scelbloc " référence PR 9732 47.

#### Attention :

Il est obligatoire de respecter le sens de montage et l'orientation de l'articulation suivant dessin ci dessous, tirant droit dessiné (tirant gauche symétrique).



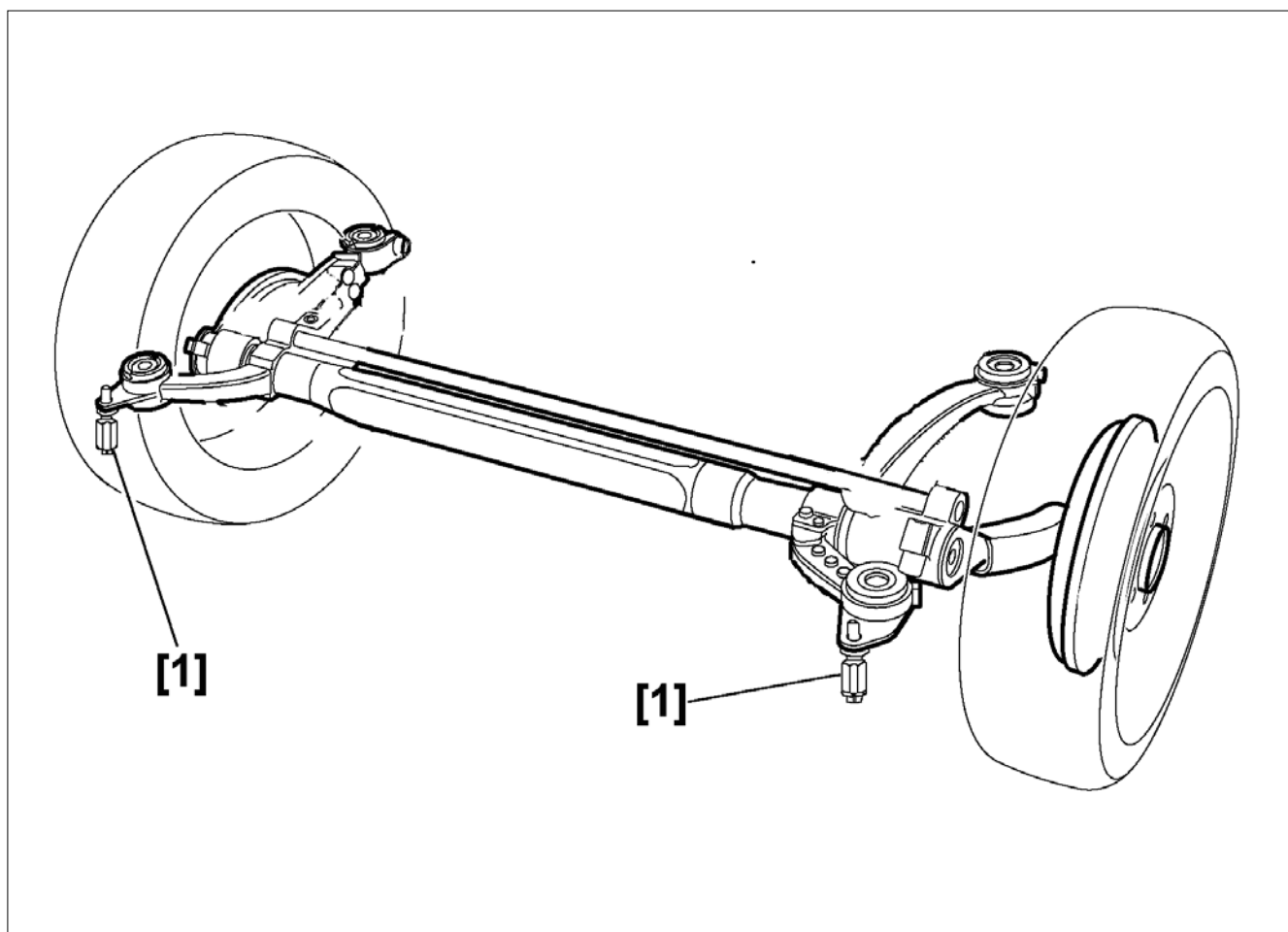
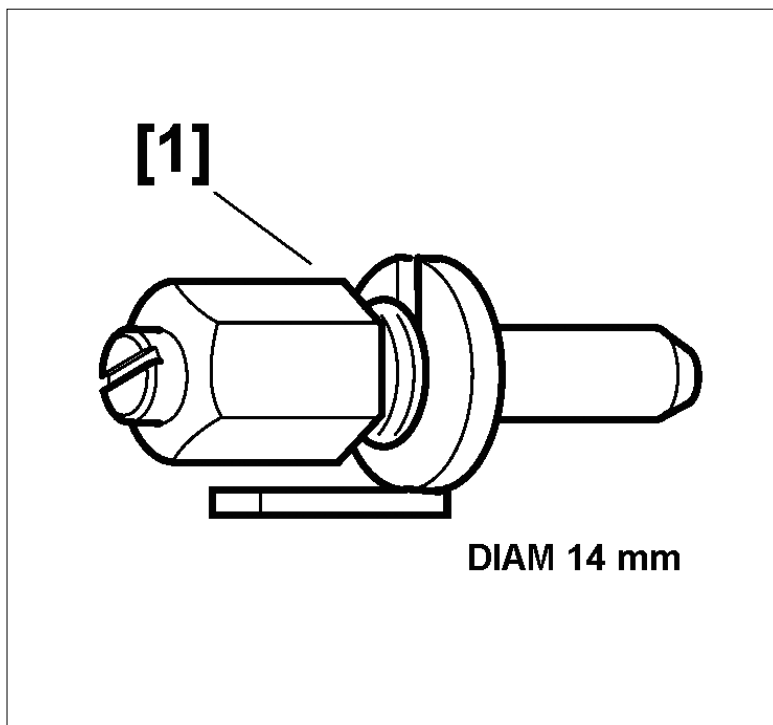
### TRAINS ET SUSPENSIONS

#### TRAVERSE SUSPENSION ARRIERE

Il est conseillé d'utiliser les deux centreurs spécifiques [1] ou des piges Ø 14 mm (à réaliser) afin obtenir la position de base de la traverse sur le plancher.

Les centreurs spécifiques [1] sont inclus dans le coffret train AR réf PR 9769 GK.

Serrer les vis de fixation à 11 m.daN .



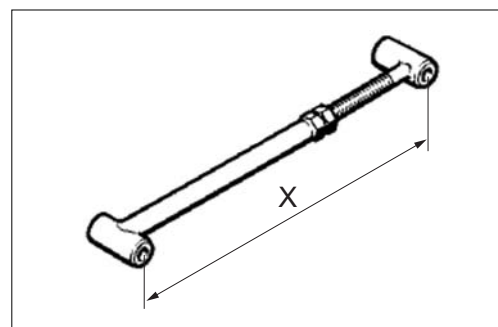
### TRAINS ET SUSPENSIONS

#### SUSPENSION ARRIÈRE (SUITE)

Entraxe faux amortisseur : Asphalte : X = environ 335 mm.  
Terre : X = environ 345 mm.

Le décalage d'une cannelure fait varier la hauteur d'assiette d'environ 3 mm. Une correction de 3 mm de l'assiette du véhicule fait varier d'environ 2 mm la cote d'entraxe des faux amortisseurs.

Outils : Coffret train AR Réf. PR : 9769-GK. Extracteur à inertie Réf. PR : 9767-07.



#### BARRE ANTIDIVERS ARRIÈRE

Version asphalte :

Ø 22 mm fournie dans le kit et disponible à la boutique PEUGEOT Sport sous la référence 9625475887.

Attention :

En série la barre référence PR 5170 A7 diamètre 22 mm est remplacée par la référence 5170 A9 diamètre 21 mm.

Version terre :

Ø 20 mm fournie dans le kit et disponible à la boutique PEUGEOT Sport sous la référence 217065-20.

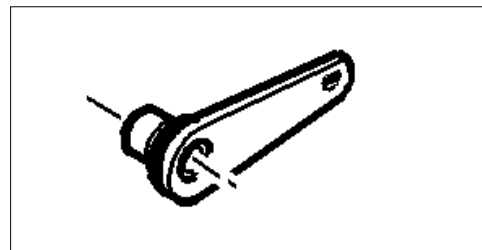
Outils : Vis extracteur du levier de barre antidevers M12 x 150-40 Réf. PR : 6922-46.

#### LEVIER DE BARRE GAUCHE 30 DENTS

En raison du diamètre d'épaulement différent entre les versions 2002 et 2004, il est impératif de monter le levier réf PR 5178 42 équipant d'origine le nouveau train AR.

Levier version 2004 : Gauche 30 dents, épaulement Diam. 53, réf PR 5178 42

Levier version 2002 : Gauche 30 dents, épaulement Diam. 58, réf PR 5178 45



#### AMORTISSEUR ARRIÈRE

Pièces fournies

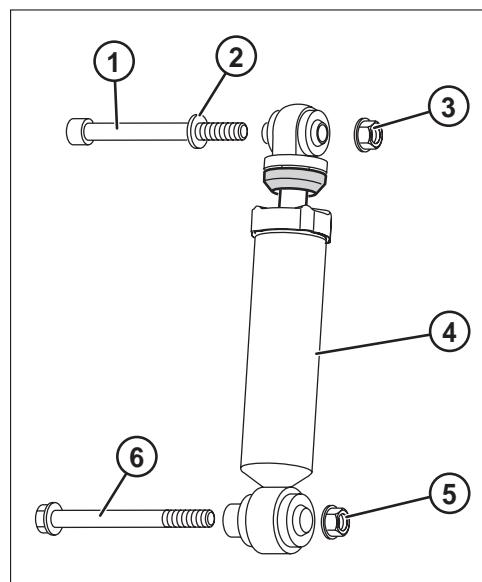
- Vis CHC M 12 x 175 x Lg 130 (1)
- Rondelle diamètre 12 x 24 épaisseur 2,5 (2)
- Ecrou HM12 x 175 (3)
- Amortisseur (4)
- Ecrou H M14 x 150 (5)
- Vis H 14 x 150 - Lg 130 (6)

Amortisseur unique terre et asphalte :

Entraxe détente maxi = 356 mm.

Butée sur tige = 30 mm.

Amortisseur complet avec articulations élastiques : réf. 217008-10.



### TRAINS ET SUSPENSIONS

#### AMORTISSEURS ARRIÈRES

- Afin d'améliorer la longévité et la fiabilité des amortisseurs (voir aussi chapitre structure et équipements) en diminuant les contraintes sur l'ensemble tige/palier/piston, il est conseillé de monter des articulations supérieures à rotules suivant la définition ci-après :

- (1) Attache support d'amortisseur AR avec gorges pour circlips : qté : 2 ; réf. 217008-120
- (2) Rotule supérieure Ø 34 : qté : 2 ; réf. K19709-08
- (3) Circlips : qté : 4 ; réf. 19709-11
- (4) Protecteur rotule : qté : 4 ; réf. 19709-07
- (5) Douille extérieure H = 15,5 : qté : 2 ; réf. RC17009-03
- (6) Douille intérieure H = 2,5 : qté : 2 ; réf. RC17009-05

**Nota** : l'articulation inférieure demeure en version élastique :

- Amortisseur (10) terre et asphalte nu (avec coupelle (8) réf. 217008-111.

Butée d'amortisseur :

longueur 30 mm réf. 217008-112.

Coupelle (entretoise) de butée réf. 96 252 086 80.

**Attention** : Il est obligatoire de monter l'attache (1) au frein filet et d'utiliser des mordaches en laiton pour bloquer la tige en rotation.

#### Outils :

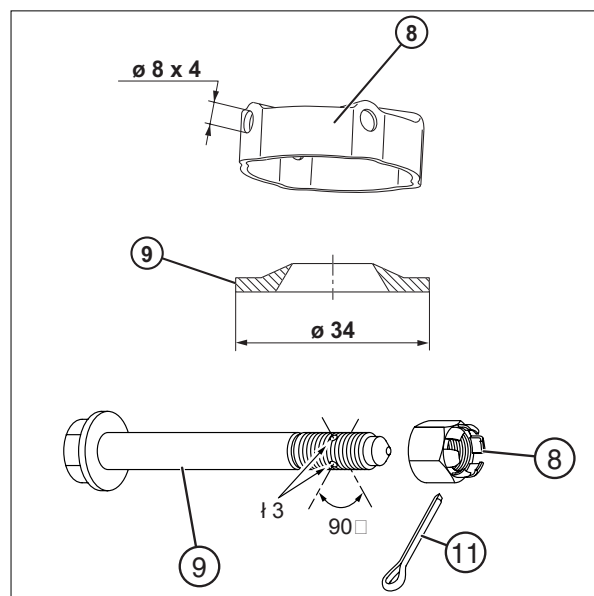
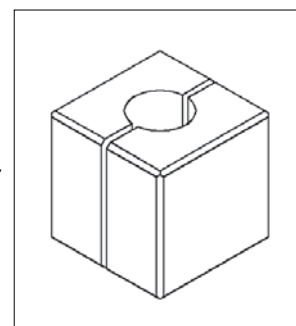
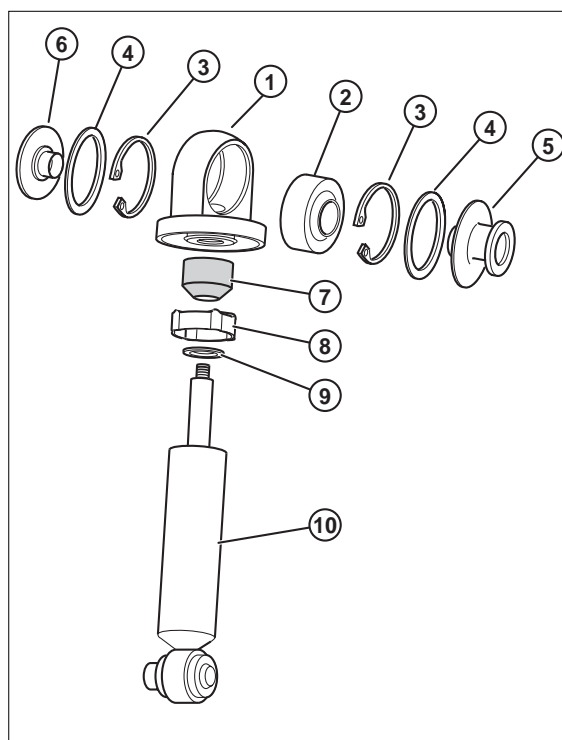
Dépose / pose d'articulation supérieure

Jeu de mordaches en laiton disponible à la boutique Peugeot Sport sous la référence 217008-90.

- Afin de protéger le joint et de faciliter le nettoyage sur les épreuves terre, il est conseillé de monter une rondelle pare-boue (9) et de réaliser 4 trous de Ø 8 mm dans les coupelles (8) suivant dessin.

Rondelle pare-boue disponible à la boutique Peugeot Sport sous la référence 217008-115.

**Nota** : Il est autorisé de modifier l'écrou (8) nylstop (Réf. : PR 6939-51) en écrou à créneaux (suivant dessin) et de percer 2 trous Ø 3 mm à 90° dans la vis (9) afin de mettre une goupille (11). Couper la vis à longueur 115 mm.



# FORMULES DE PROMOTION RALLYE 2005

## 206 XS VOLANT *Terre & Asphalte*



### TRAINS ET SUSPENSIONS

#### GOUJON ET ÉCROU DE ROUE

- Monter les goujons à la loctite 620 couple de serrage à 5 m daN.
- Ecrou de roue couple de serrage à 8,5 m daN AV et AR.
- Il est autorisé de monter des écrous haut Réf. PS : 17023-00.

Outils :

Croix de roue Réf. PR 9870-LK.

Douille longue 19 mm Réf. PR 9870-49.

#### JANTES

Version terre

Jante inchangée **obligatoire**

PEUGEOT modèle Sirocco, gris argent

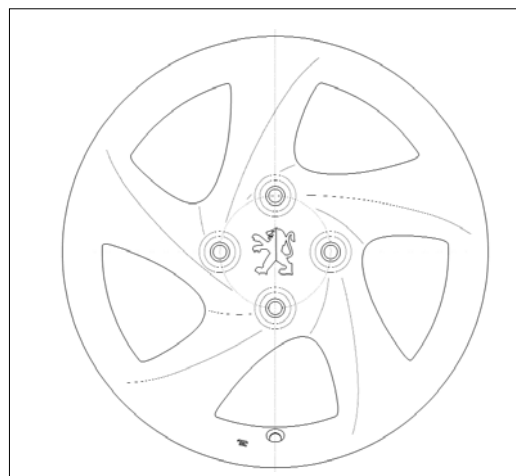
Dimensions : 6 x 15 x 28

Largeur 6 pouces

Diamètre 15 pouces

Déport 28 mm

Disponible dans le réseau Peugeot sous la référence PR 5402.88 ou 5402.J8



Version asphalte

Nouvelle jante **obligatoire**

DYNAMICS modèle Pro Comp 1, gris argent

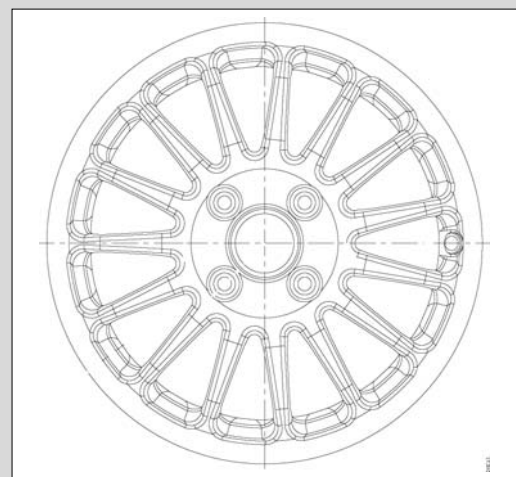
Dimensions : 6,5 x 15 x 22

Largeur 6,5 pouces

Diamètre 15 pouces

Déport 22 mm

Disponible à la boutique Peugeot Sport sous la référence 216804-00



#### PNEUMATIQUES

##### Généralités

- Il est obligatoire d'utiliser exclusivement des pneumatiques de marque PIRELLI.
- Rechapage et traitement de surface (chimique ou autres sont interdits).
- Adhésification ou retailage sont interdits.
- L'utilisation des couvertures chauffantes (ou tout autre matériel de chauffe) pour les pneumatiques est interdite.
- A tout moment de l'épreuve, la profondeur des sculptures des pneus montés sur la voiture ne devra être inférieure à 1,6 mm, ceci sur au moins les 3/4 de la bande de roulement.
- Les pneumatiques seront enregistrés, par lecture du code barre PIRELLI, aux vérifications techniques Peugeot Sport et devront être utilisés à tout moment de l'épreuve.
- La quantité de pneumatiques peut être ajustée en fonction des épreuves, dans ce cas une notification écrite sera faite avant les épreuves concernées.

GENERALITES

STRUCTURE et  
EQUIPEMENTS

MOTEUR et  
équipements

TRANSMISSION

DIRECTION et  
FREINS

TRAINS et  
SUSPENSIONS

### TRAINS ET SUSPENSIONS

#### Roue de secours

Version Asphalte et Terre.

- Une roue de secours enregistrée devra obligatoirement être présente dans le véhicule.
- A condition que le règlement particulier de l'épreuve l'autorise, une deuxième roue de secours enregistrée est acceptée, mais sera retirée avant les pesées.
- La ou les roues de secours devront être du même type (RS ou N3 en version asphalte) que celles montées sur le véhicule.
- Il est interdit de cacher le code barre PIRELLI (par la sangle de roue ou autre chose)

#### Pression conseillée

- Pneumatique à température ambiante (avant roulage)
- Avant : 1,8 bars.
- Arrière : 1,6 bars.

Nota : Afin d'éviter tout risque de déjantage du pneu, il est conseillé de respecter les pressions indiquées ci-dessus et d'utiliser un lubrifiant liquide afin de faciliter le montage des pneumatiques (lubrifiant pâte déconseillé)  
Lubrifiant liquide Réf. PR : 9733-C2.

#### PNEUMATIQUE TERRE

##### Type et quantité autorisés par épreuve

- Monte obligatoire à l'avant comme à l'arrière : PIRELLI 195/65R-15 type T4.
- Ces pneumatiques seront limités à un total de 6 à 8 en fonction des épreuves.
- Les tours de reconnaissance ne sont pas concernés par cette limitation, des pneumatiques PIRELLI non enregistrés pourront donc être utilisés.

#### PNEUMATIQUE ASPHALTE

##### Type et quantité autorisés par épreuve

- Monte obligatoire à l'avant comme à l'arrière : PIRELLI 190/580-15 RS5 ou N3.
- Ces pneumatiques seront limités à un total de 6 à 8 type RS5 et 6 à 8 type N3 en fonction des épreuves.

#### Utilisation

##### RS5

- Sollicitations importantes, correcte sur sol humide.

##### N3.

- Petite pluie et sol détrempé ou orage en cours, éviter les fortes sollicitations sur sol sec.

### TRAINS ET SUSPENSIONS

#### HAUTEURS

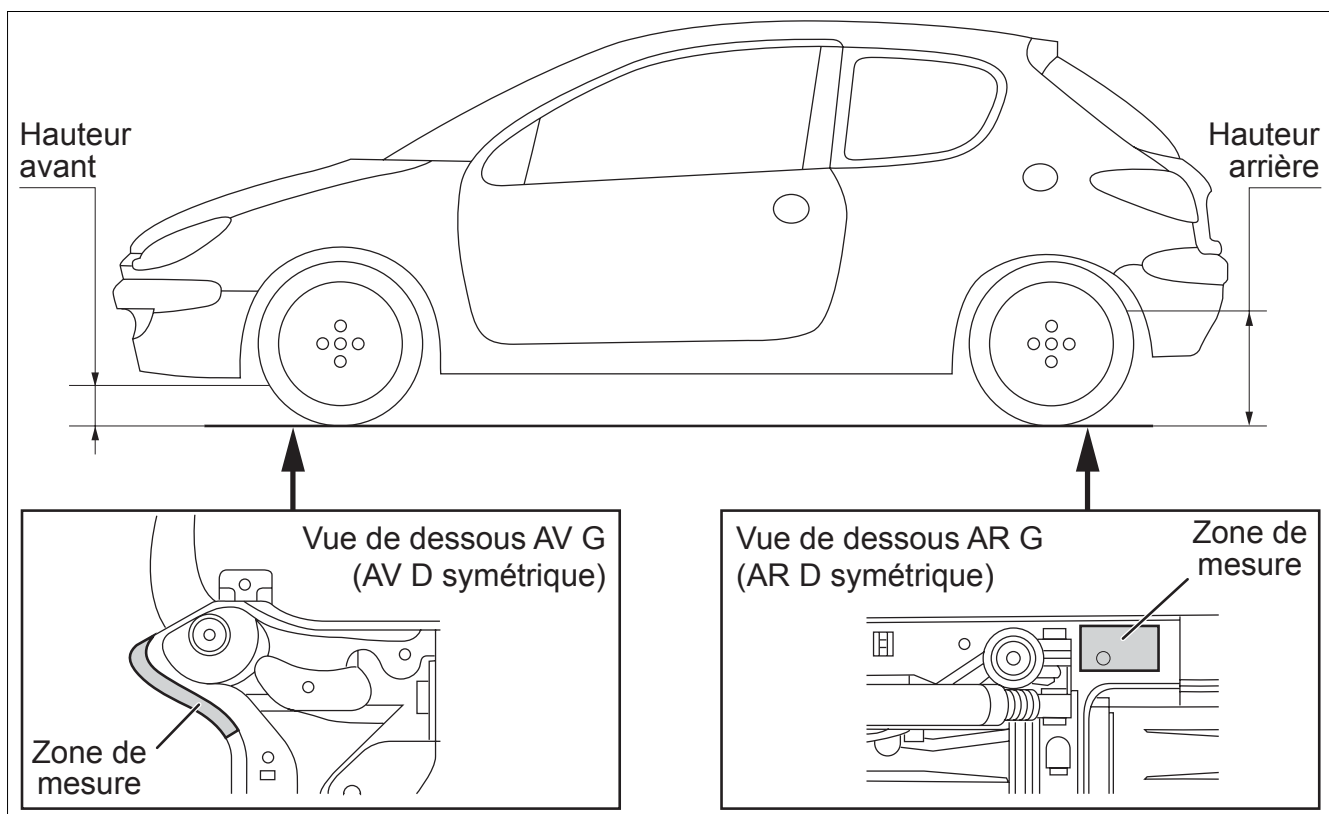
- Les hauteurs sont libres.
- Les valeurs données ci-dessous sont fortement conseillées.

**Attention :** L'utilisation en course de valeurs inférieures peut diminuer la durée de vie de certaines pièces (notamment celle des amortisseurs) et cela sans gain de performance.

Conditions de charge pour les réglages : 25 litres d'essence ( $\pm 2$  litres)

#### Nota :

- Lors des réglages de hauteur ou de poids aux roues, débrancher impérativement les deux barres antiroulis et desserrer les vis des amortisseurs AR ainsi que les tirants et chapes de traverse (voir paragraphe traverse suspension arrière).
- Il est conseillé de vérifier les hauteurs avant chaque épreuve.
- Une fois les réglages terminés, ne pas oublier de :  
Serrer les vis des amortisseurs arrières et des barres antidevers.
- Serrer les vis de fixation des tirants et des chapes (voir paragraphe traverse suspension arrière).  
Régler les projecteurs et la rampe de phares.



	Hauteur Avant (mm)	Hauteur Arrière (mm)
Terre	175	440
Asphalte	105	370

### TRAINS ET SUSPENSIONS

#### POIDS MINIMUM

##### Voiture sans équipage :

- C'est le poids réel de la voiture sans pilote, ni copilote. A aucun moment de l'épreuve, la voiture ne devra être en dessous de ce poids.
- En cas de litige, l'équipement complet du pilote et du copilote, (ceci inclut le casque mais pas les écouteurs), les phares (ne figurant pas sur la fiche d'homologation), les pièces de rechange et les outillages supplémentaires (ex : visseuse/dévisseuse électrique) seront retirés avant la pesée.
- En cas de doute et en dehors du rallye :
- le poids sera mesuré obligatoirement avec des pneumatiques enregistrés ; PIRELLI RS5 ou N3 en version asphalte et T4 en version terre.
- Les commissaires techniques pourront vidanger les réservoirs des liquides consommables et démonter les protections de la voiture afin de vérifier les poids.

##### Version Asphalte :

Ce poids sera mesuré avec une roue de secours, le cric et la croix de roue.

**Poids minimum : 960 kg.**

##### Version Terre :

Ce poids sera mesuré avec une roue de secours, le cric et la croix de roue.

**Poids minimum 970 kg** (pneumatique différent)

##### Voiture avec équipage :

C'est le poids de la voiture + pilote + copilote + l'équipement complet du pilote et du co-pilote, soit poids minimum défini à l'article 4.1 - note France + 150 kg = 880 + 150 = **1030 kg**.

##### Nota :

Voir chapitre Structure et équipements, paragraphe Lest.

Afin de vérifier le poids réel de la voiture, il est conseillé de se présenter aux vérifications techniques avant rallye avec les réservoirs des liquides consommables vidangés (essence, lave-glace) et de connaître le poids des protections pour le déduire.

Tenir compte de l'usure des pneumatiques pour définir le lest.

La différence de poids entre un pneu neuf et un pneu usé est d'environ 1 kg.

Des balances seront à la disposition des concurrents avant chaque rallye.

# FORMULES DE PROMOTION RALLYE 2003

## 206 XS VOLANT *Terre & Asphalte*



GENERALITES

STRUCTURE et EQUIPEMENTS

MOTEUR et équipements

TRANSMISSION

DIRECTION et FREINS

TRAINS et SUSPENSIONS

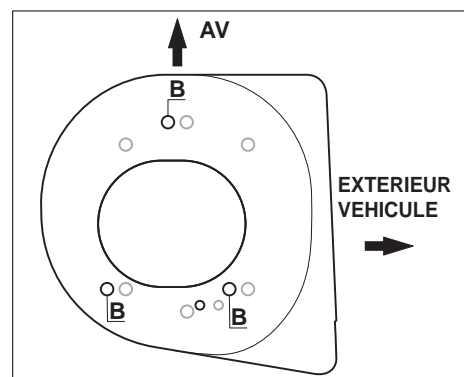
### TRAINS ET SUSPENSIONS

#### SUPPORT SUSPENSION

- Les valeurs sont données pour des supports montés en position carrossage (vis de fixations dans les trous **(B)**)
- Coté droit dessiné.
- Coté gauche symétrique.

**Nota** : La position carrossage mini est autorisée.

**Attention** : corriger le parallélisme (3 mm par roue, 27').



#### VALEUR DE RÉGLAGE TERRE ET ASPHALTE À LA HAUTEUR CONSEILLÉE.

	Avant	Arrière
Empattement maxi	2445 mm	
Voie au sol asphalte maxi	1460 mm	1447 mm
Voie au sol terre maxi	1448 mm	1435 mm
Contre carrossage $\pm 30'$	$- 1^\circ 25'$	$- 1^\circ 30'$
Chasse $\pm 30'$	$2^\circ 15'$	-
Pivot $\pm 30'$	$11^\circ$	-

	Parallélisme Total	Terre	Asphalte
<b>AV</b> conseillé	(mm)	$- 4$ mm (ouverture)	$- 2$ mm (ouverture)
	(degré) ( $^\circ$ )	$- 35'$	$- 18'$
<b>AR</b>	$\pm 1$ mm	$+ 3,5$ mm	$+ 4$ mm
	( $^\circ$ ) $\pm 10'$	$+ 32'$	$+ 36'$

#### + Pincement

#### - Ouverture

$\alpha^\circ$	0°01'	5'	10'	15'	20'	25'	30'	35'	40'	45'	50'	55'	1°
<b>Jante 15'</b>	0,1	0,6	1,1	1,7	2,2	2,8	3,3	3,9	4,4	5	5,5	6,1	6,6
mm													

# FORMULES DE PROMOTION RALLYE 2005

206 XS VOLANT *Terre & Asphalte*



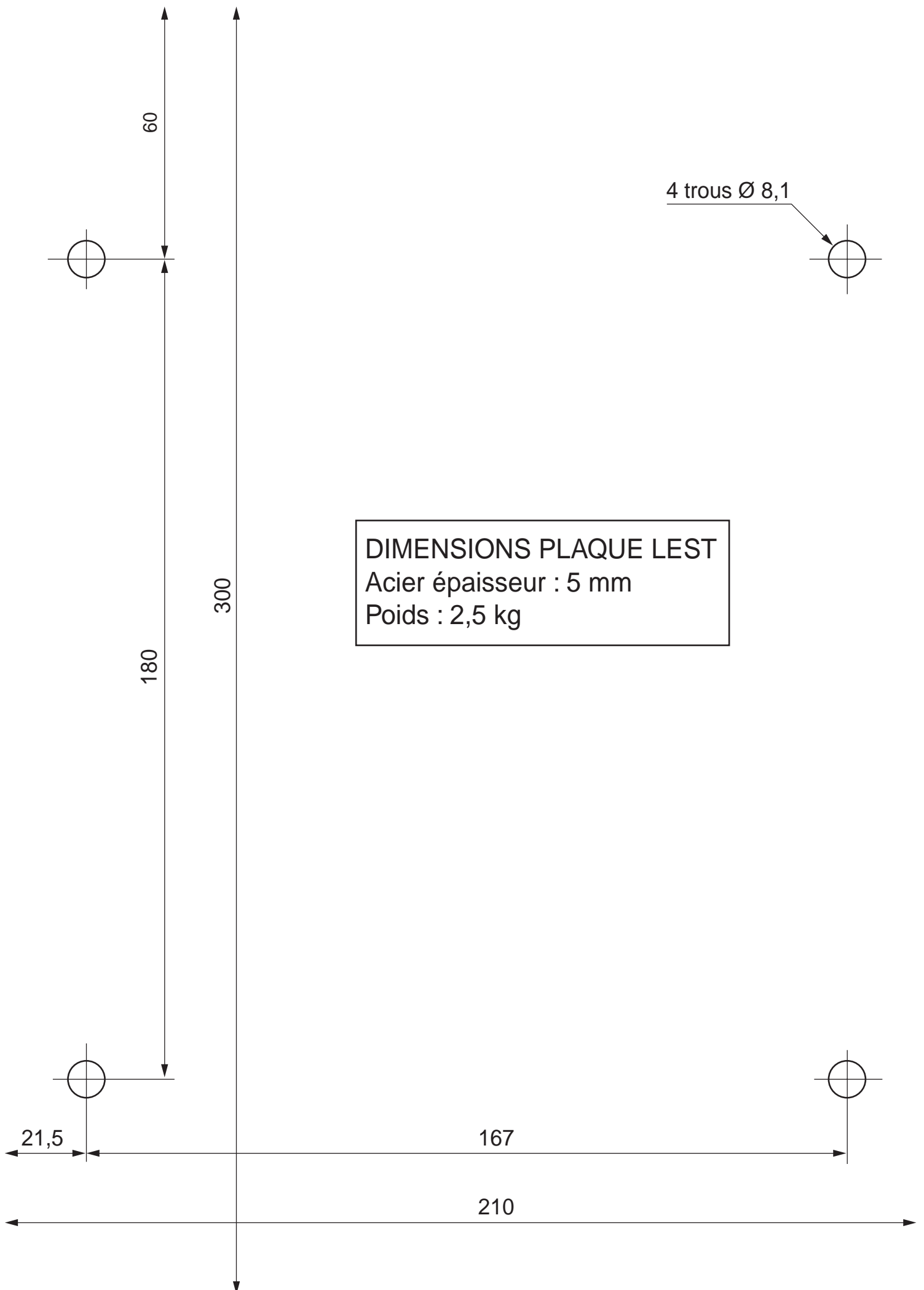
TRAINS ET SUSPENSIONS

**TOUTE L'EQUIPE PEUGEOT  
SPORT VOUS SOUHAITE  
BONNE ROUTE  
ET BONNE CHANCE !**



# Gabarits

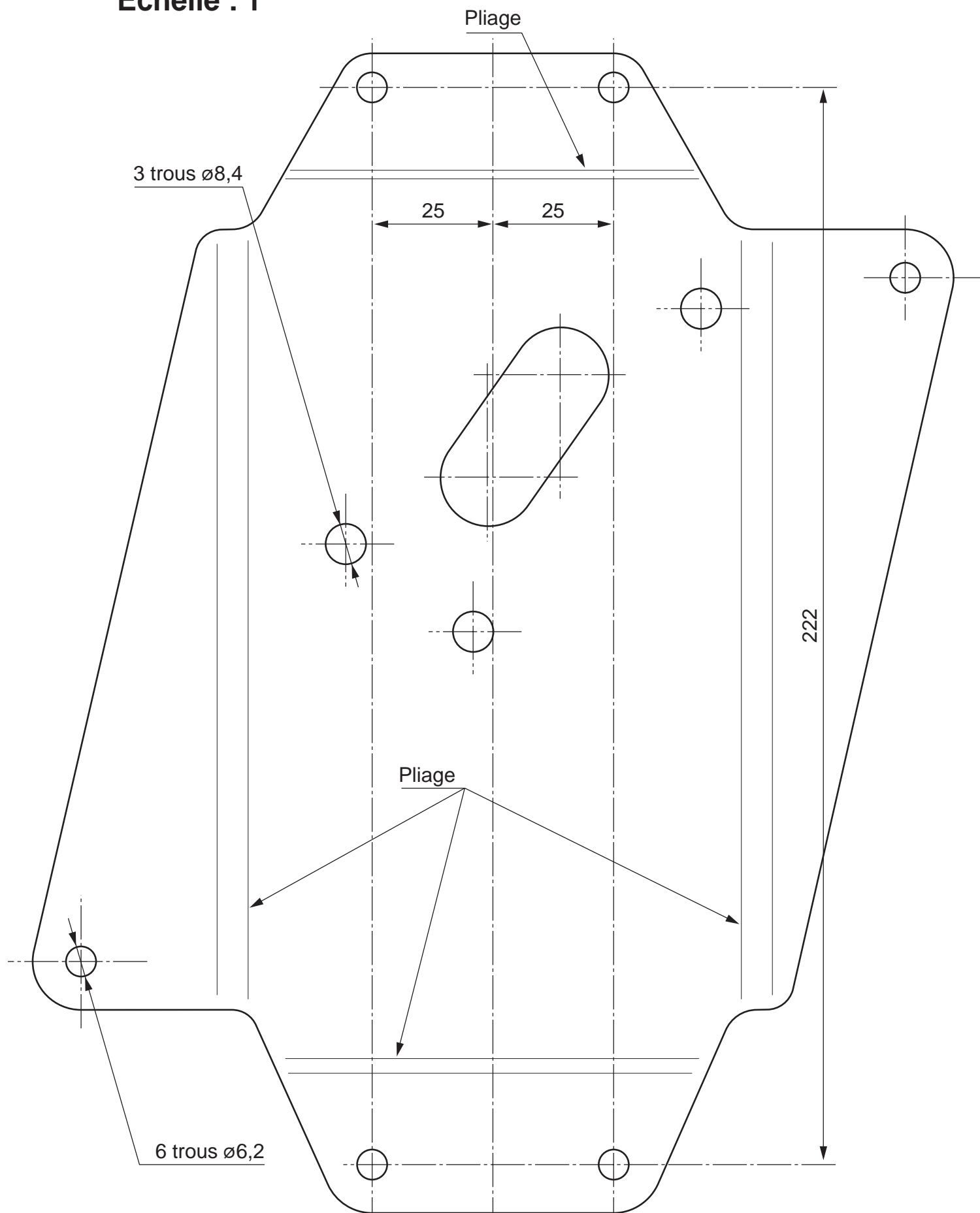






# GABARIT PLAQUE DU SUPPORT FREIN À MAIN

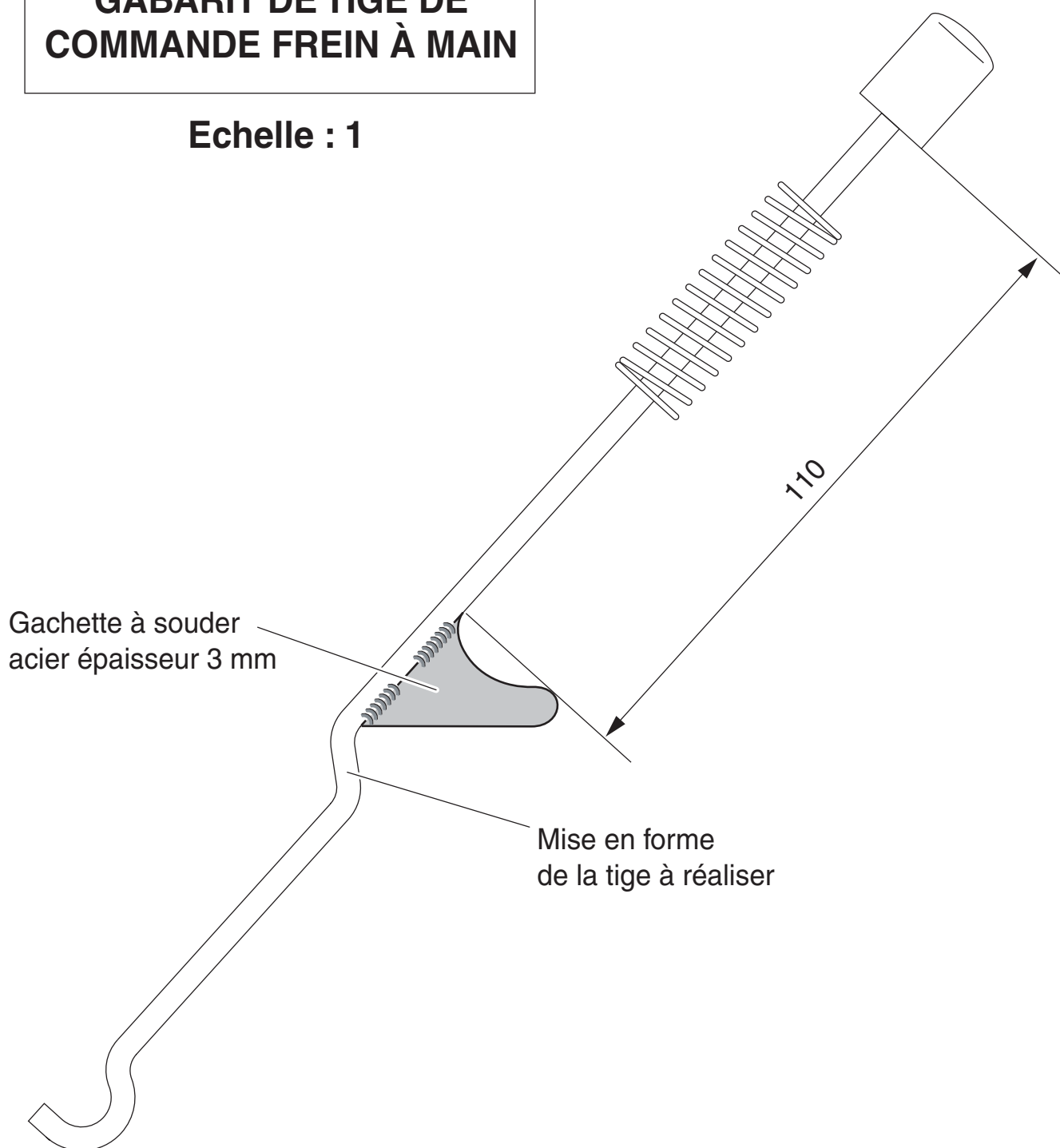
Echelle : 1





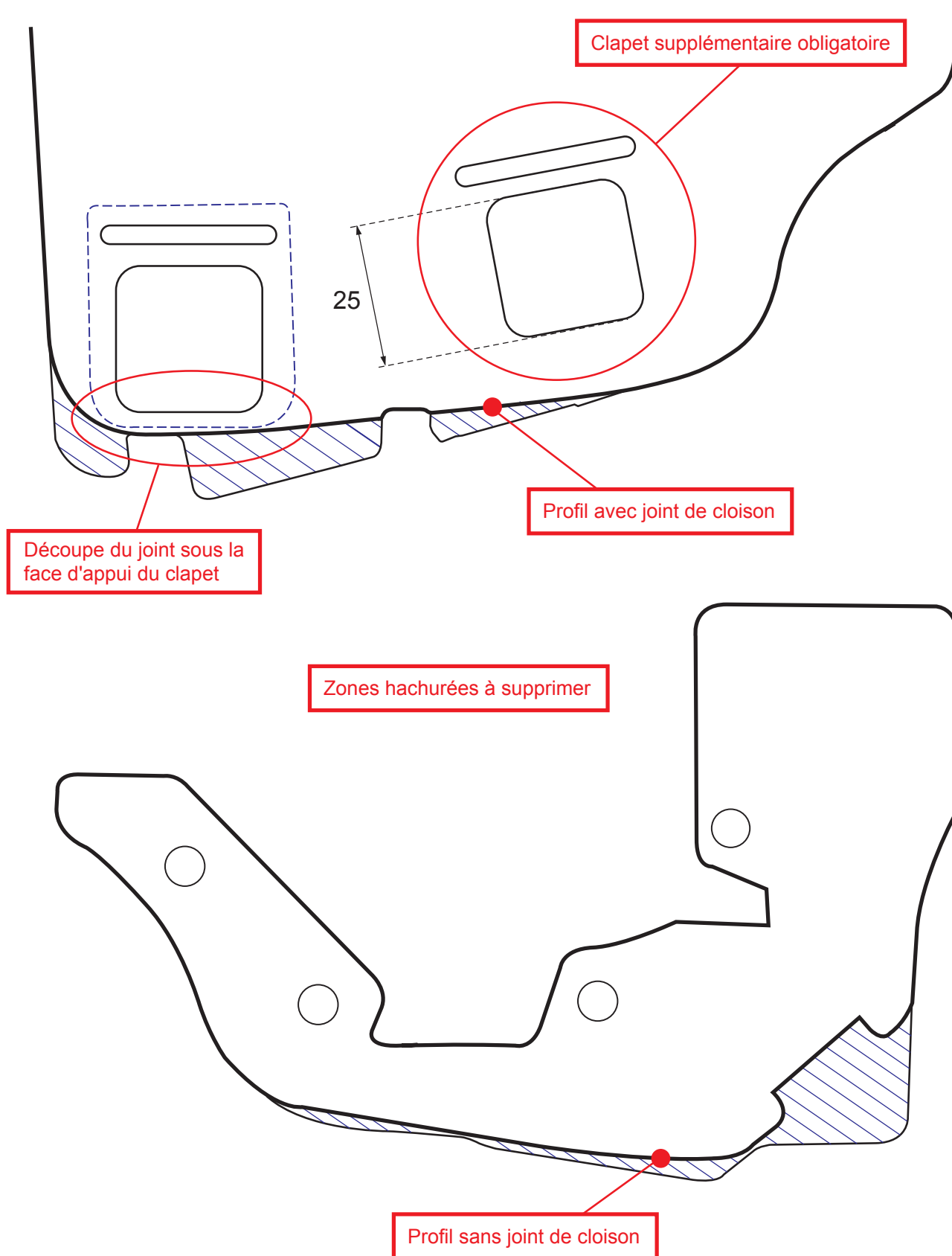
# GABARIT DE TIGE DE COMMANDE FREIN À MAIN

Echelle : 1





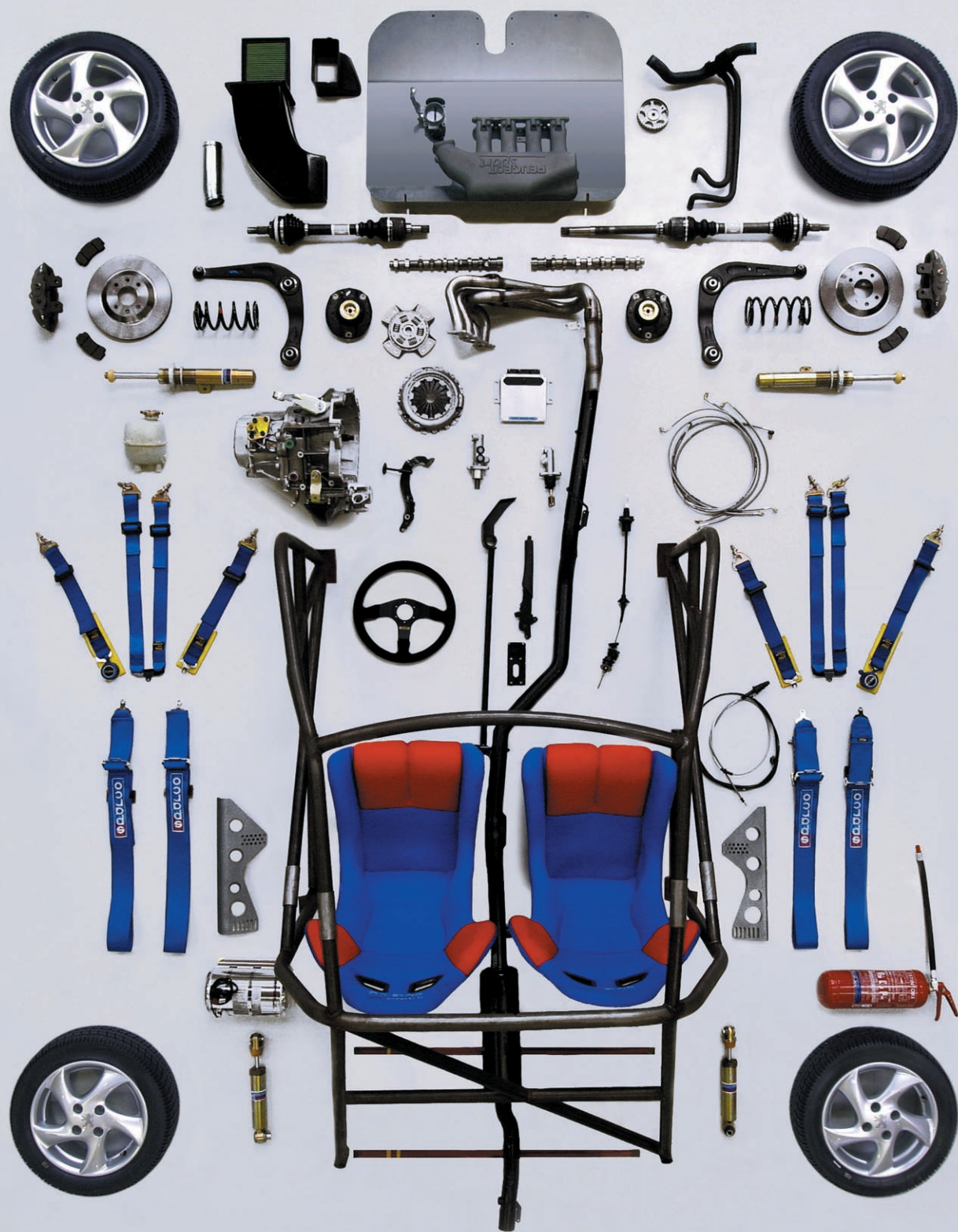
## GABARIT DE MODIFICATION DES CLOISONS ANTI DEJAUGEAGE POUR CARTER D'HUILE TOLE (voir chapitre moteur)





Offrez-lui le charme de dessous provocants.

SMALL IS BEAUTIFUL !



[www.boutiquepeugeot sport.com](http://www.boutiquepeugeot sport.com)

*\*Sauf jantes et pneus non vendus à la Boutique Peugeot Sport.*

Parce que rien n'est plus beau que les courbes et les dessous d'une Peugeot, la Boutique Peugeot Sport vous propose, à vous, passionné de sport automobile et de la marque au Lion, l'opportunité de vous procurer les meilleures pièces de compétition.

En proposant plus de 12000 références\* et en assurant des délais de livraison express (24 H pour la France et 48H pour l'étranger, ainsi que la possibilité de réaliser vos

achats en ligne) la Boutique Peugeot Sport est sans aucun doute le moyen le plus simple de satisfaire votre exigence pour la qualité et la performance.

La Boutique Peugeot Sport, c'est aussi pour vous la possibilité de profiter de l'expérience et du professionnalisme d'une marque triple championne du monde.

Alors, ne vous étonnez plus si bientôt tous les regards se penchent sur votre Peugeot !

BOUTIQUE PEUGEOT SPORT : 3, RUE LATÉCOËRE - BP 68 - 78143 VÉLIZY CEDEX - TEL. : 01 30 70 21 02 - FAX : 01 30 70 21 03

**BOUTIQUE PEUGEOT SPORT. L'ESPRIT DE COMPÉTITION.**

