



Automobiles Peugeot

75, av. de la Grande Armée
75016 Paris
Tél. 01.40.66.55.11

Automobiles Citroën

12, rue Fructidor
75017 Paris
Tél. 01.58.79.79.79



Peugeot 807 - Citroën C8 (06/2002 →)

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Gamme

Motorisation	Type Mines	Puissance fiscale
2.0 16v	EBRFNC	9
2.0 16v BVA	EBRFNE	9
2.2 16v	EB3FZC	11
2.0 HDi	EBRHTB	7
2.0 HDi BVA	EBRHTE	8
2.2 HDi	EB4HWB	8

- Dans le type Mines, EB est remplacé par EA pour les versions avec 6 sièges indépendants.

Capacités (en l)

- Réservoir à carburant80
- Huile moteur après vidange et remplacement du filtre à huile :
 - 2.0 et 2.2 16V4,25
 - 2.0 HDi4,3
 - 2.2 HDi4,75
- Liquide de refroidissement :
 - 2.0 16V BVM7
 - 2.0 16V BVA et 2.2 16V7,2

- 2.0 HDi BVM10
- 2.0 HDi BVA10,2
- 2.2 HDi11,3
- Boîte de vitesses manuelle :
 - 2.0 16V1,8
 - 2.2 16V, 2.0 et 2.2 HDi2
- Boîte de vitesses automatique (après vidange/total) 3/6
- Circuit de frein0,66
- Circuit de direction assistée1,3
- Circuit de climatisation750 grammes

Jantes et pneus

Motorisation	2.0i 16V	2.2i 16V, 2.0 HDi et 2.2 HDi
Pneumatique	205 / 65 R15	215 / 65 R15
Jante	6,5 J 15	6,5 J 15
Pressions (en bars) (AV / AR)		
Charge normale	2,5 / 2,5	2,4 / 2,4
Charge maxi	2,5 / 3,2	2,4 / 3,0
Roue de secours	3,2	3

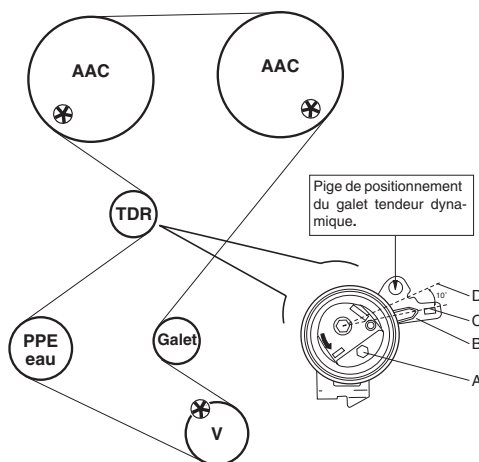
- L'étiquette de préconisation des pressions de gonflage est collée sur la doublure de porte avant gauche.

MOTEURS

Moteurs	2,0	2,2	2,0 HDi	2,2 HDi
Type moteur	EW10J4	EW12J4	DW10ATED4	DW12TED4
Type réglementaire	RFN	3FZ	RHT	4HW
Cylindrée (cm³)	1998	2230	1997	2179
Alésage (mm)	85	86	85	85
Course (mm)	88	96	88	96
Rapport volumétrique	10,8	10,8	17,3/1	17,6/1
Puissance maxi :				
- kW	100	116	79	94
- Ch	138	160	109	130
Régime à la puissance maxi (tr/min)	6000	5650	4000	4000
Couple maxi (daN.m)	19	21,7	27	31,4
Régime au couple maxi (tr/min)	4100	3900	1750	2000

CALAGE DE DISTRIBUTION

Moteurs essence

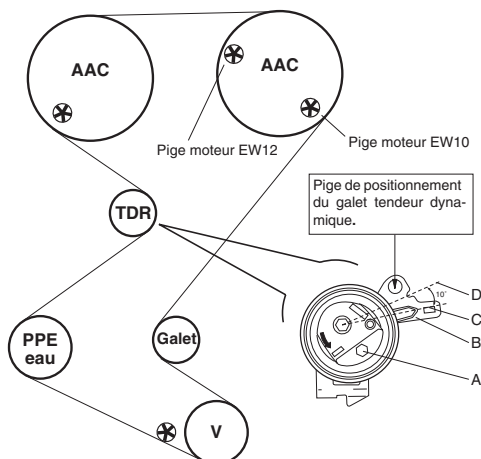


Pose et tension de la courroie :

- Arbres à cames et vilebrequin pigés.
- Poser la courroie de distribution sur le pignon du vilebrequin, puis sur le galet enrouleur, puis sur les poulies d'arbre à cames (**bien tendre**), puis sur la poulie de pompe à eau et enfin sur le galet tendeur.
- A l'aide de l'empreinte hexagonale (A), faire tourner le galet tendeur dans le sens de la flèche (**anti-horaire**) jusqu'à amener l'index (B) en position (C) pour tendre la courroie au maximum (**à faire moteur froid**).
- Mettre en place la pige de positionnement du galet tendeur.
- Tourner le galet-tendeur dans le sens inverse de la flèche (**horaire**) jusqu'à un léger contact de l'index (B) avec la pige. L'index est en position (D).
- Serrer la vis du galet-tendeur (**sans en modifier sa position**) à 2 daN.m.
- Déposer les pige.
- Effectuer **10 tours** de vilebrequin dans le sens de rotation moteur (**ne jamais revenir en arrière**).

Contrôle :

- Vérifier que l'index (B) est bien en position (D). Si ce n'est pas le cas, recommencer les opérations de tension.
- Piger la poulie d'arbre à cames d'admission et la poulie de vilebrequin.
- Si le pigeage de la poulie de vilebrequin est impossible, repositionner le flasque de poulie de vilebrequin.



Pose et tension de la courroie :

- Arbres à cames et vilebrequin (volant moteur) pigés.
- Tourner le galet tendeur dans le sens horaire, à l'aide de l'outil réf. 0189.S1, jusqu'à dépasser l'encoche (C).
- Mettre en place l'outil réf. 0189.S2 pour bloquer l'index (B) et retirer l'outil réf. 0189.S1.
- Poser la courroie de distribution sur le pignon du vilebrequin, puis sur le galet enrouleur, puis sur les poulies d'arbre à cames (**bien tendre**), puis sur la poulie de pompe à eau et enfin sur le galet tendeur.
- Déposer la pige d'AAC d'échappement ainsi que l'outil réf. 0189.S1.
- A l'aide de l'empreinte hexagonale (A), faire tourner le galet tendeur dans le sens de la flèche (**anti-horaire**) jusqu'à amener l'index (B) en position (C) pour tendre la courroie au maximum (**à faire moteur froid**).
- Mettre en place la pige de positionnement du galet tendeur.
- Tourner le galet-tendeur dans le sens inverse de la flèche (**horaire**) jusqu'à un léger contact de l'index (B) avec la pige. L'index est en position (D).
- Serrer la vis du galet-tendeur (**sans en modifier sa position**) à 2 daN.m.
- Déposer les pige.
- Effectuer **10 tours** de vilebrequin dans le sens de rotation moteur (**ne jamais revenir en arrière**).
- Vérifier que l'index (B) est bien en position (D). Si ce n'est pas le cas, recommencer les opérations de tension.

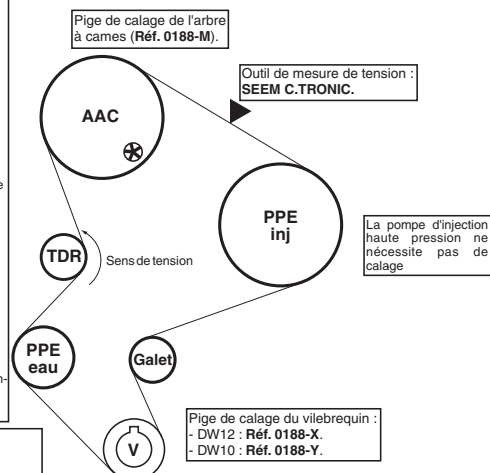
Calage et tension :

- Desserrer les vis du pignon d'arbre à cames, les serrer à la main puis les desserrer de 1/6 de tour.
- Tourner le pignon d'arbre à cames dans le sens horaire jusqu'en butée à fond de boutonniers.
- Reposer la courroie de distribution, brin bien tendu, dans l'ordre suivant :
 - * vilebrequin (immobiliser la courroie à l'aide de l'épingle de maintien Réf. 0188-K)
 - * galet
 - * pignon de pompe
 - * pignon d'arbre à cames (le tourner, d'une dent au maximum, dans le sens anti-horaire afin d'engager la courroie)
 - * galet tendeur
 - * pignon de pompe à eau
- Mettre le galet tendeur en contact avec la courroie et serrer la vis à 0,1 daNm.
- Déposer l'épingle de maintien.
- Mettre en place l'appareil de mesure de tension de courroie.
- Tourner le galet tendeur dans le sens anti-horaire à l'aide du levier de tension (Réf. 0188-J2) jusqu'à obtenir **98 ± 2 unités SEEM**.
- Serrer la vis du galet tendeur à 2,3 daNm (sans modifier la position du galet).
- Déposer l'appareil de mesure.
- Déposer une vis du pignon d'arbre à cames pour s'assurer qu'elles ne sont pas en butée de boutonniers. Si elles sont en butées, reprendre l'opération de repose de la courroie de distribution.
- Serrer les vis du pignon d'arbre à cames à 2 daNm.
- Déposer les pige de calage.
- Effectuer 8 tours de vilebrequin dans le sens de rotation moteur (ne jamais revenir en arrière).
- Reposer les pige.
- Desserrer les vis du pignon d'arbre à cames, les serrer à la main puis les desserrer de 1/6 de tour.
- Desserrer la vis du galet tendeur.
- Mettre en place l'appareil de mesure de tension de courroie.
- Tourner le galet tendeur jusqu'à obtenir **51 ± 2 unités SEEM**.
- Serrer la vis du galet tendeur à 2,3 daNm (sans modifier la position du galet).
- Serrer les vis du pignon d'arbre à cames à 2 daNm.
- Déposer puis repasser l'appareil de mesure de tension de courroie.
- La valeur de tension doit être comprise entre **48 et 55 unités SEEM** (en cas de valeur hors tolérance, détendre la courroie et recommencer l'opération).
- Déposer les outils.

Contrôle :

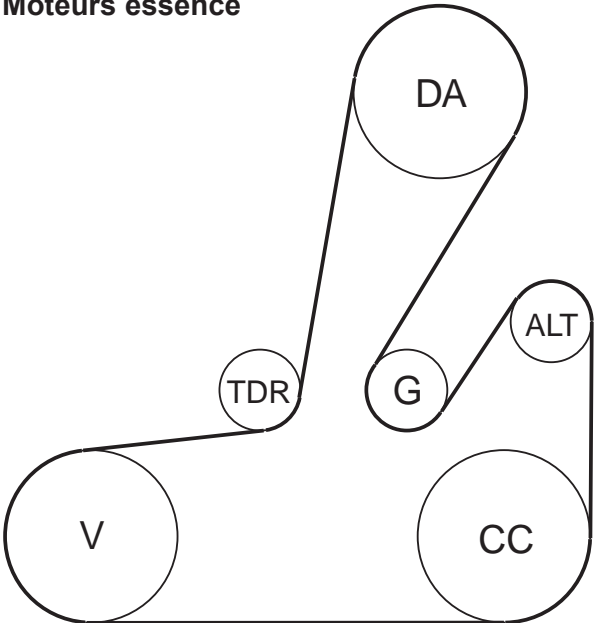
- Effectuer 2 tours de vilebrequin dans le sens de rotation moteur sans revenir en arrière.
- Poser la pige de calage du vilebrequin.
- Vérifier visuellement que le décalage entre le trou de moyeu d'arbre à cames et le trou de pigeage correspondant ne soit pas supérieur à 1mm.

Moteurs Diesel

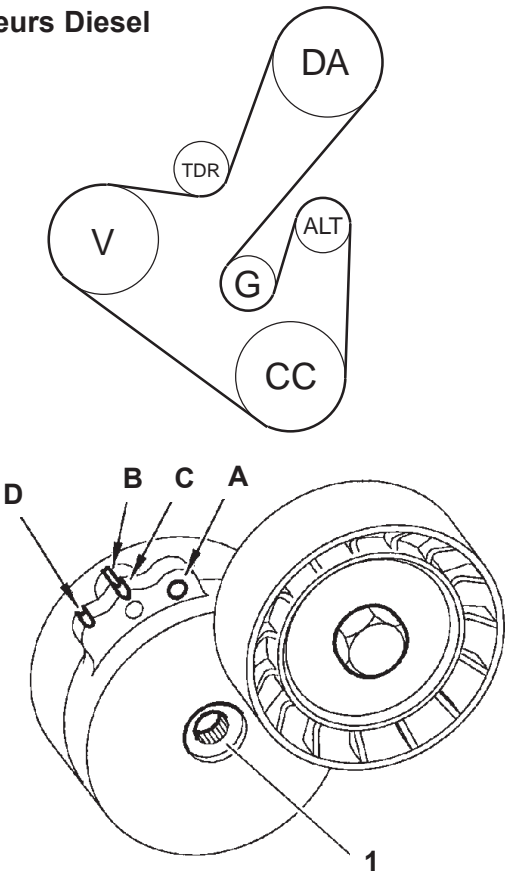


COURROIES D'ACCESSOIRES

Moteurs essence



Moteurs Diesel



- (A) trou de pigeage
(B) repère de contrôle d'usure de courroie (fixe sur moteur).
Ce système de repérage permet le contrôle d'usure de la courroie d'entraînement des accessoires. La coïncidence des repères (D) et (B) implique son remplacement.
(C) repère d'usure nulle
(D) repère d'usure maxi

GÉOMÉTRIE DES TRAINS

Train avant

Type réglementaire moteur	RFN	3FZ- RHT - RHW - 4HW	XFW
Pneumatiques	205 x 65 R15	215 x 65 R15	215 x 60 R16
L1 (mm)		126	
L2 (mm)		94	
Parallélisme (total)(+/- 1 mm)		2	
Parallélisme (total) (± 0°08')		0°17'	
Carrossage (± 30')		0°0'	
Chasse (± 30')		3°30'	
Angle de pivot (± 30')		12°24'	

Train arrière

Type réglementaire moteur	RFN	3FZ- RHT - RHW - 4HW	XFW
Pneumatiques	205 x 65 R15	215 x 65 R15	215 x 60 R16
L1 (mm)		126	
L2 (mm)		94	
Parallélisme (total) (± 1 mm)		5	
Parallélisme (total) (± 0°08')		0°45'	
Carrossage (± 30')		1°	

Mise en assiette de référence

Préconisation avant mise en assiette de référence

Attention : les contrôles des valeurs de géométrie des trains avant et arrière ainsi que le réglage du train avant doivent être effectués avec des positions précises de compression de suspension (assiette de référence) sur un banc de contrôle de trains.

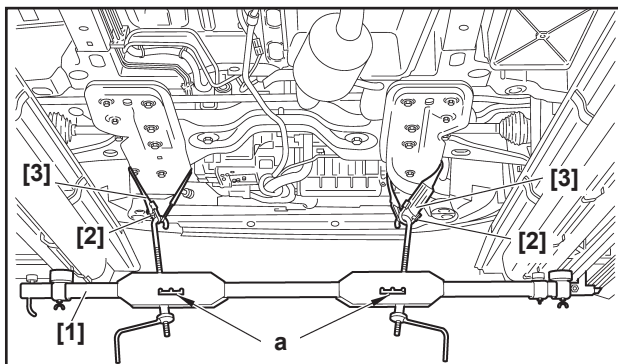
- Vérifier la pression des pneumatiques.
- Vérifier la conformité des pneumatiques.
- Effectuer le dévoilage des roues.
- Crémaillère de direction calée en son point zéro.

Hauteurs du véhicule en assiette de référence

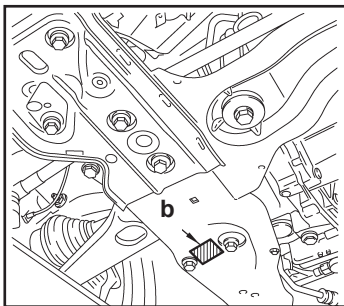
- H1** = mesure entre le dessous de berceau à la fixation avant du triangle de suspension et le sol.
H2 = mesure sous longeron et le sol.
R1 = rayon de roue avant sous charge.
R2 = rayon de roue arrière sous charge.
L1 = distance entre le centre de la roue et le dessous de berceau à la fixation avant du triangle de suspension.
L2 = distance entre le centre de la roue et le dessous de longeron.
- La mise en assiette de référence du véhicule s'effectue de la façon suivante :
- mesurer le rayon de la roue (avant) : **R1**,
 - calculer la cote **H1 = R1 - L1**,
 - mesurer le rayon de la roue (arrière) : **R2**,
 - calculer la cote **H2 = R2 + L2**.

A l'avant H1

- Engager les sangles [3] équipées de leurs manilles [2] sur le berceau.



- Mettre en place le compresseur de suspension [1] et choisir le crantage «a» le mieux adapté permettant de tirer sur les sangles le plus verticalement possible.
- Comprimer la suspension de manière à obtenir du côté droit et gauche la hauteur de caisse H1 (assiette de référence) à mesurer entre le dessous de berceau en «b» à la fixation avant du triangle et le sol.

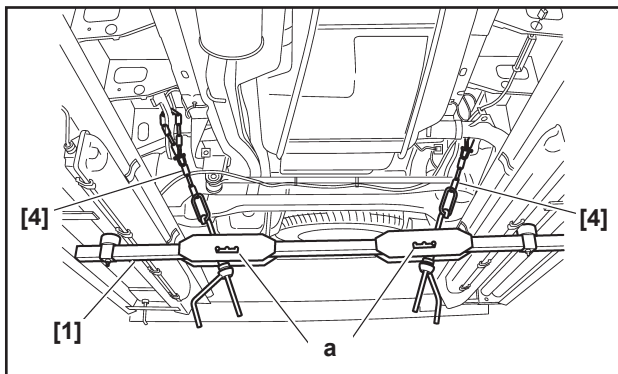


Attention : tenir compte de la hauteur des plateaux pivotants lors de la mesure de l'assiette de référence H1.

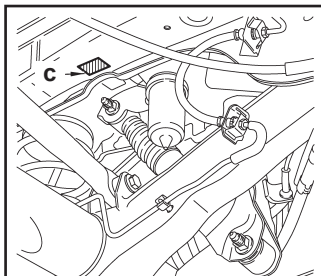
Attention : La valeur du parallélisme varie en fonction de la hauteur du véhicule.

A l'arrière H2

- Engager les élingues [4] sur les longerons arrière.



- Mettre en place le compresseur de suspension [1] et choisir le crantage «a» le mieux adapté permettant de tirer sur les sangles le plus verticalement possible.
- Comprimer la suspension de manière à obtenir du côté droit et gauche la hauteur de caisse H2 (assiette de référence) à mesurer entre le dessous de longeron en «c» et le sol.



Attention : tenir compte de la hauteur des plateaux pivotants lors de la mesure de l'assiette de référence H2.

- Vérifier que la hauteur H1 mesurée précédemment à l'avant, n'a pas changé.

Réglage des trains roulants

Nota : seul le parallélisme est réglable (à l'avant).

- Si la valeur est incorrecte, régler les biellettes (un tour de biellette = 2 mm environ).

Couples de serrage (en daN.m)

- Vis de roue.....10
- Contre-écrou de biellette de direction (réglage du parallélisme)4,5

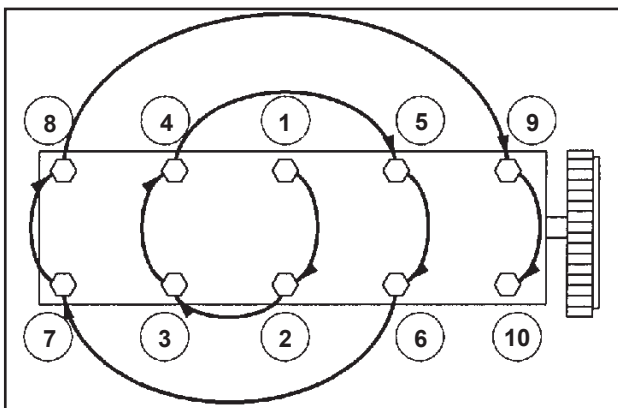
Culasse

Moteurs essence

Nota : nettoyer le filetage des vis et les puits taraudés.

Impératif : ne pas réutiliser les vis de culasse dont la longueur maxi sous tête est supérieur à 147 mm pour le moteur EW10J4 et 129,5 mm pour le moteur EW12J4.

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



- Méthode de serrage des vis (ordre de 1 à 10) :

- serrer les vis à 1,5 m.daN,
- serrer les vis à 5,0 m.daN,
- desserrage d'un tour,
- serrer les vis à 2,0 m.daN,
- serrage angulaire à 270 °.

Moteurs Diesel

Nota : nettoyer le filetage des vis et les puits taraudés.

Impératif : ne pas réutiliser les vis de culasse dont la longueur maxi sous tête est supérieur à 134,5 mm.

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

- Méthode de serrage des vis (ordre de 1 à 10) :

- serrer les vis à 2,0 m.daN,
- serrer les vis à 6,0 m.daN,
- desserrer d'un tour,
- serrer les vis à 2,0 m.daN,
- serrer les vis à 6,0 m.daN,
- serrage angulaire à 220°.