

205 GTI 1900

Groupe N

CARROSSERIE	1,9L Groupe N
-------------	---------------

I - METTRE LA CAISSE A NUE

II - RESSOUDER ENTIEREMENT LA CAISSE

- . FIXER LA CAISSE SUR UN MARBRE (POUR EVITER LES DEFORMATIONS)
- . AVANT DE SOUDER, AJUSTER TOUTES LES TOLES A LA MEULE
- . SOUDER LA CAISSE (PARTIE AVANT SURTOUT, OU VIENNENT SE FIXER LES AMORTISSEURS A L'INTERIEUR DE LA CAISSE) PAR DES CORDONS DE SOUDURE DE 2,5 cm DE LONG, ESPACES DE 1,5 cm
- . PRESENTER L'ARCEAU POUR POUVOIR SOUDER LES CONTRE-PLAQUES A L'INTERIEUR DE LA CAISSE (VOIR PAGE II)
- . IL EST CONSEILLE DE RENFORCER LA TRAVERSE EXTREME ARRIERE PAR UN PROFILE EN "U" AU NIVEAU DE LA FIXATION DES AMORTISSEURS.

III - MONTAGE PROTEGE CARTER ASPHALTE (PREVOIR UNE FIXATION SUR LE BERCEAU DE SERIE PAR VIS ET ECROUS) VOIR PAGE III

- . LE PROTEGE CARTER TERRE SE FIXE AUX MEMES POINTS D'ANCRAGE QUE LE PROTEGE CARTER ASPHALTE
- . IL EST NECESSAIRE DE PRESENTER LES PROTEGES CARTER SUR VOITURE POUR POSITIONNER LES FIXATIONS SUR LE BERCEAU.

VI - LE BERCEAU PEUT ETRE ENTIEREMENT RESSOUE POUR LE RENFORCER (FAIRE ATTENTION AUX DEFORMATIONS DUES AUX SOUDURES).

V - IL EST CONSEILLE DE METTRE UNE PROTECTION DE RESERVOIR, REFERENCES :

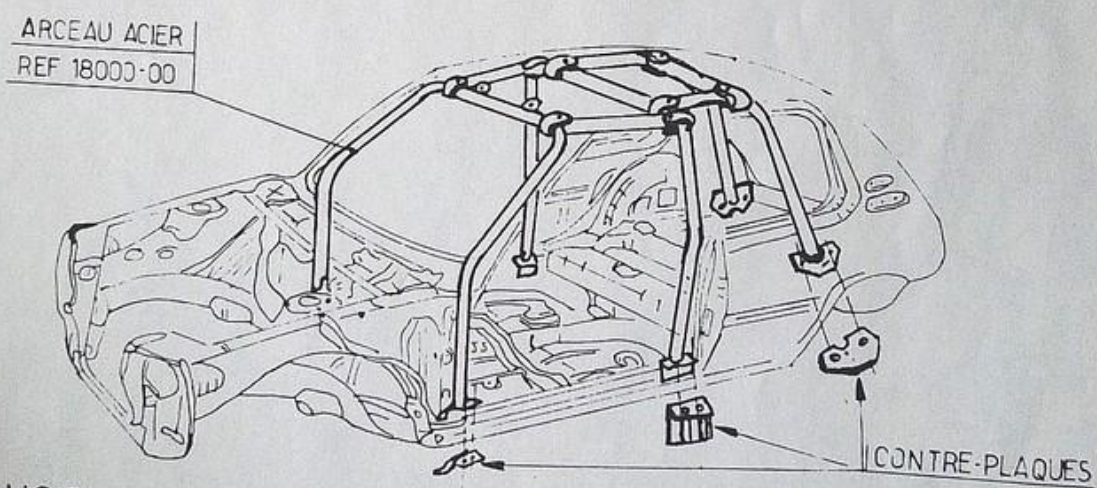
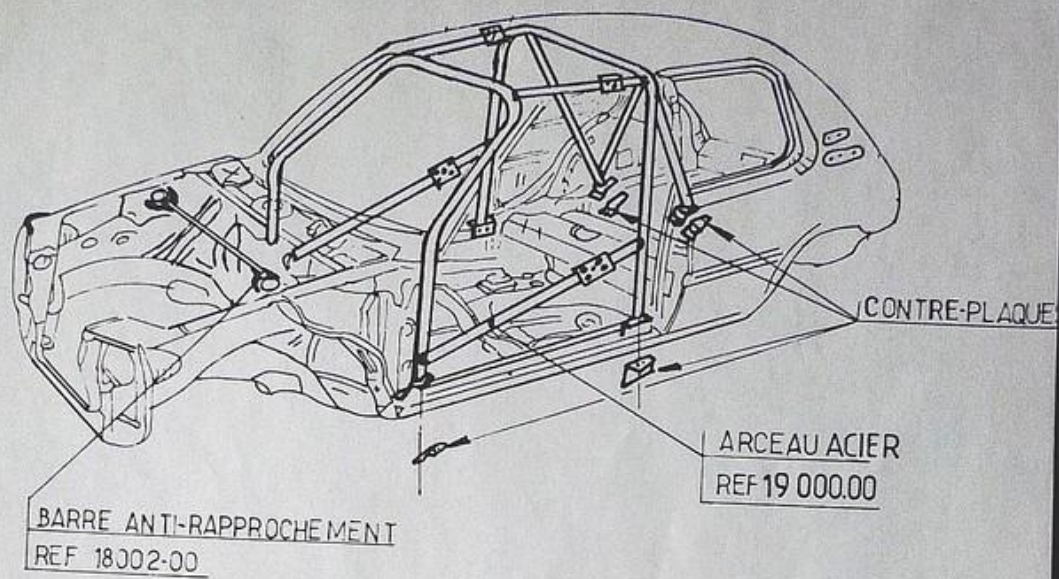
- Polyester = 19400-00
- Kevlar = 19401-00

POUR LA METTRE EN PLACE, IL FAUT LA PRESENTER SUR AUTO, TRACER LES DECOUPES A EFFECTUER POUR LA TUYAUTERIE D'ESSENCE ET LES DISPERSIONS DE CAISSE. POINTER LES FIXATIONS POUR POUVOIR SOUDER DES ECROUS.

VI - LES SUPPORTS MOTEURS Groupe N SE CHANGENT EN LIEU ET PLACE, REFERENCES :

- Kit supports semi-rigide = 17000-00
- Support Alu = 17024-00

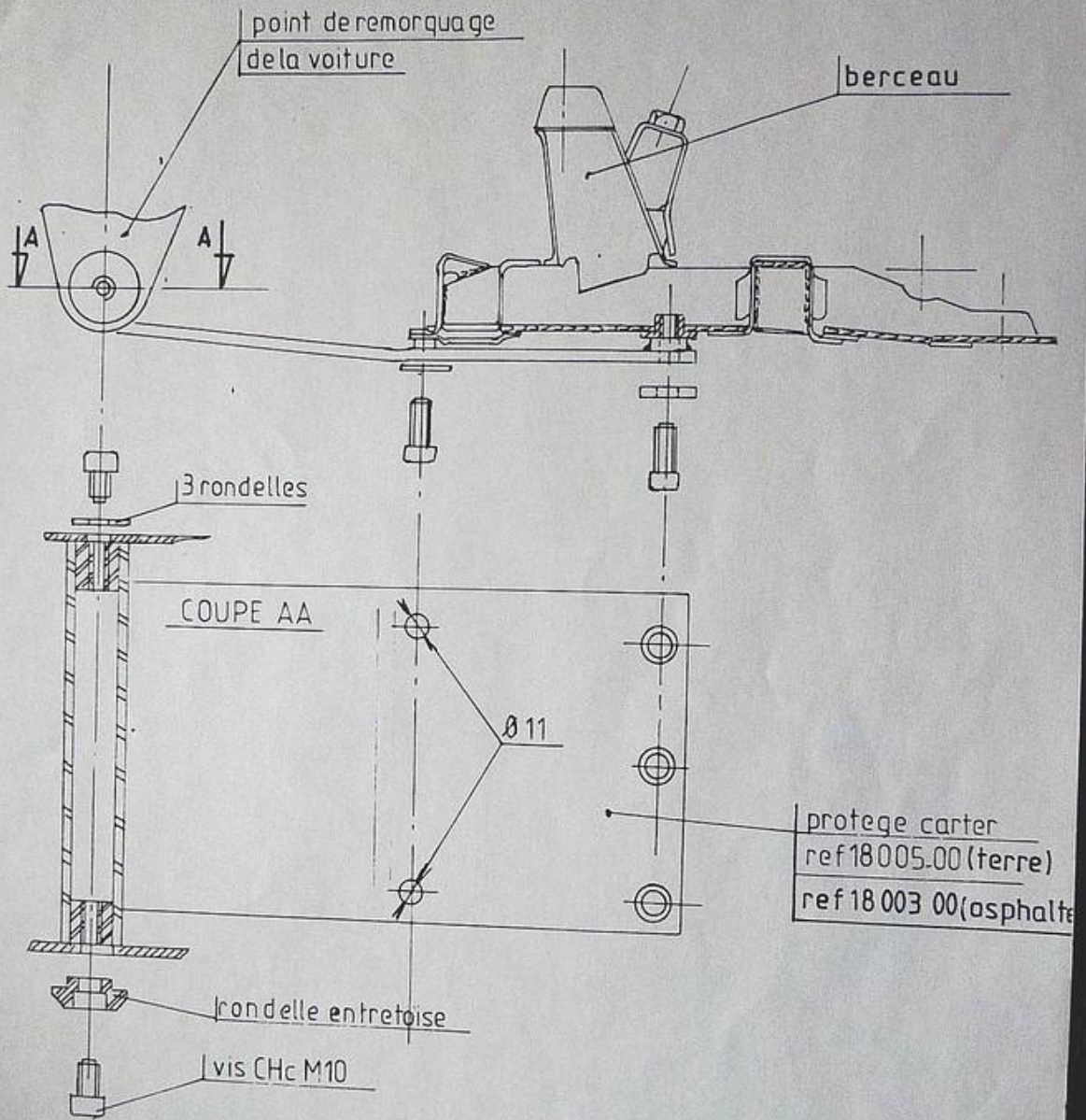
ARCEAU GrN 19



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

MONTAGE DU PROTEGE
CARTER

GN 19



FREINAGE	1,9L Groupe N
----------	---------------

1°) LES PLAQUETTES DE FREINS AV COMPETITION, SE MONTENT EN LIEU ET DE CELLES D'ORIGINE, (REFERENCE 19770-00).

NE PAS REMONTER LES EPINGLES ANTI-BRUIT

2°) LES PLAQUETTES DE FREINS AR COMPETITION, SE MONTENT EN LIEU ET PLACE (REFERENCE 19704-04).

3°) IL EST RECOMMANDE DE REMPLACER LE LIQUIDE DE FREIN D'ORIGINE PAR DU LIQUIDE DE FREIN HAUTE TEMPERATURE DU TYPE AP RACING (REFERENCE 26110-00).

I - TRAIN AVANTa) ASPHALTE

- * LES AMORTISSEURS ET RESSORTS AVANT SE MONTENT EN LIEU ET PLACE DES AMORTISSEURS ET RESSORTS D'ORIGINE

NOTA : NE PAS OUBLIER DE REUTILISER LA TOTALITE DE LA COUELLE
..... SUPERIEURE AVEC TOUTES SES CALES.

- * LES AMORTISSEURS ASPHALTE SONT RENOVABLES PAR ECHANGE DE CARTOUCHE ET LA QUANTITE D'HUILE EST DE 280 ± 5 cm³ (HUILE : REF. 17009-07)

- . Amortisseur Gauche - Réf. 17007-01
- . Amortisseur Droit - Réf. 17007-02
- . Ressorts - Réf. 17035-00

b) TERRE

- * LES AMORTISSEURS ET RESSORTS SE MONTENT EN LIEU ET PLACE DES AMORTISSEURS ET RESSORTS D'ORIGINE

NOTA : NE PAS OUBLIER DE REUTILISER LA TOTALITE DE LA COUELLE
..... SUPERIEURE AVEC TOUTES LES CALES.

- * LES AMORTISSEURS TERRES NE SONT PAS RENOVABLES

- . Amortisseur Gauche - Réf. 17031-00
- . Amortisseur Droit - Réf. 17030-00
- . Ressorts - Réf. 17032-00

II - TRAIN ARRIERE

a) ASPHALTE

- MONTER LES AMORTISSEURS Réf. 17009-00
- MONTER LES BARRES DE TORSION \varnothing 20
 - . Barre Gauche - Réf. 17010-02 - Couleur rouge
 - . Barre Droite - Réf. 17010-01 - Couleur jaune

b) TERRE

- MONTER LES AMORTISSEURS Réf. 17027-00
- MONTER LES BARRES DE TORSION \varnothing 23
 - . Barre Gauche - Réf. 17033-02 - Couleur verte
 - . Barre Droite - Réf. 17033-01 - Couleur blanche

III - SUR LE TRAIN AR ET AV, IL EST AUTORISE PAR LE REGLEMENT DE REMPLACER LES VIS DE SERIE PAR DES GOUJONS ET DES ECROUS

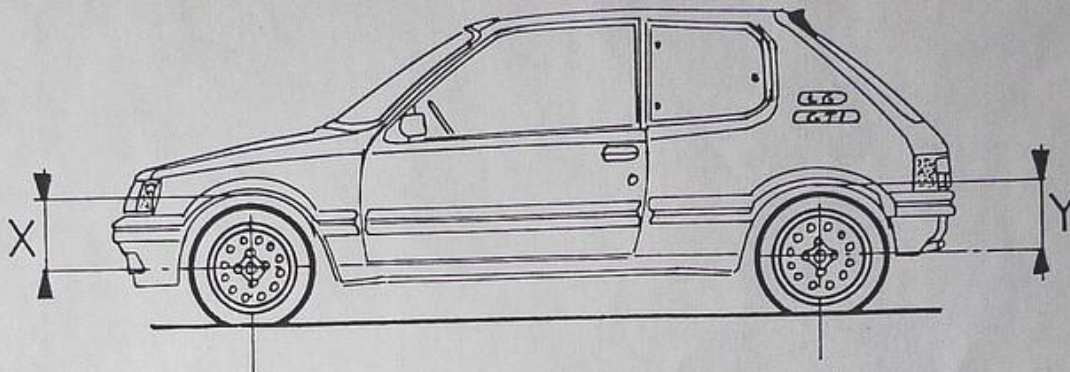
- . Goujons - Réf. 17023-00
- . Ecrus - Réf. 17020-14

LES GOUJONS DEVRONT ETRE COLLE A LA LOCTITE FREIN MOYEN

- . COUPLE DE SERRAGE DES ECROUS = 9 mKg

HAUTEUR D'ASSIETTE

205 GTI Gr N 19



	ASPHALTE	TERRE
AVANT COTE X	332mm mini	362 mm environ
ARRIERE COTE Y	321mm mini	351 mm environ

* LA HAUTEUR DE CAISSE EST PRISE ENTRE LE CENTRE DU MOYEU DE ROUE ET LE BORD DE L'EXTENSION D'AILE A L'OUVERTURE DU PASSAGE DE ROUE.

* LE REGLAGE DE L'ASSIETTE SE FAIT AVEC LES CONDITIONS DE CHARGE SUIVANTES :

A VIDE + LE PLEIN D'ESSENCE (50 LITRES)

* PRECONISATIONS PNEUMATIQUES :

ASPHALTE : MICHELIN 18-58 x 15 Slick, mixte et pluie

PRESSON AV = 2,4 bars

PRESSON AR = 1,9 bars

TERRE : MICHELIN 16-60 x 15

PRESSON AV =

PRESSON AR =

REGLAGES DE SUSPENSION 205 GTI 1,9L Groupe N
VALEURS THEORIQUES DE SERIE

TRAIN AV

CARROSSAGE $- 0^{\circ}10 \pm 10'$ DE NEGATIF

CHASSE $2^{\circ}00 \pm 30'$

PINCEMENT 2 ± 1

ANGLE DE PIVOT $9^{\circ}30$

TRAIN AR

CARROSSAGE $30' \pm 10'$

PINCEMENT $3\text{mm} \pm 1$

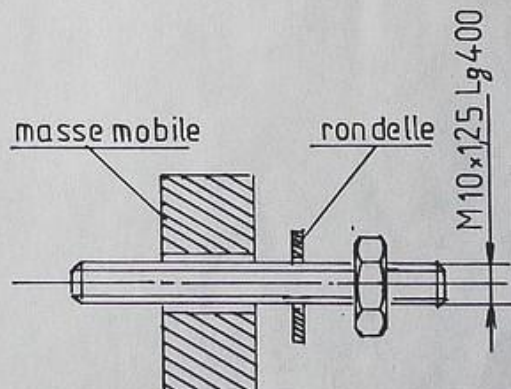
NOTA : VERIFIER L'ALIGNEMENT ENTRE LE TRAIN AR ET LE TRAIN AV ET LE
..... CORRIGER SI NECESSAIRE.

1°) TRAIN AVANT :

- a) L'EMPILAGE RESSORT + AMORTISSEUR DONNE AUTOMATIQUEMENT LA HAUTEUR DE CAISSE,
PRENDRE LA COTE (SUIVANT LA PAGE VI) POUR LA COMPARER A LA COTE DE Xmm
- b) FAIRE UNE CINQUANTAINE DE KILOMETRES PUIS REPRENDRE LA COTE X POUR LA COMPARER A LA COTE D'HOMOLOGUATION DE 325mm (EN AUCUN CAS IL NE FAUT ETRE EN DESSOUS),
- NOTA : L'EMPILAGE RESSORT + AMORTISSEUR EST PREVU POUR NE PAS ETRE
..... EN DESSOUS DE LA COTE D'HOMOLOGUATION.

2°) TRAIN ARRIERE :

- a) METTRE L'ARRIERE DE LA VOITURE SUR CHANDELLES
- DEPOSER LES ROUES, LES AMORTISSEURS ET LES BARRES DE TORSIONS A L'AIDE DE L'EXTRACTEUR CI-DESSOUS :



- DECONNECTER LA BARRE ANTI-ROULIS
- METTRE EN PLACE LES BARRES DE TORSIONS EN FAISANT ATTENTION DE NE PAS LES INVERSER

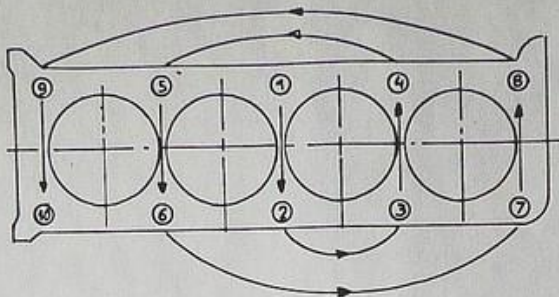
- A L'AIDE D'UN CRIC OU DE TOUT AUTRE MOYEN PLACE SOUS LE BRAS DE SUSPENSION, LE MONTER DE MANIERE A REALISER LA COTE Y DE LA PAGE VI SUIVANT L'ASSIETTE CHOISIE
- RECONNECTER LES BARRES DE TORSION AVEC SERRAGE DES VIS DE MAINTIEN A 2 mKg
- RECONNECTER LA BARRE ANTI-ROULIS
- REMONTER LES AMORTISSEURS ET LES ROUES

b) FAIRE UNE CINQUANTAINE DE KILOMETRES

- PRENDRE LA COTE Y POUR LA COMPARER A LA DONNEE
- SI CELA EST NECESSAIRE, RECOMMENCER LE REGLAGE DE LA VALEUR QUI MANQUE DE MANIERE A OBTENIR LA BONNE HAUTEUR DE CAISSE.

SERRAGE DU JOINT
DE CULASSE

GN 19



SERRAGE DE LA CULASSE

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

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

CALAGE DE L'ARBRE A CAMES PERFORMANCES

205 GTI 130 CH

1°) MATERIEL NECESSAIRE AU CALAGE

- 1 DISQUE GRADUE EN DEGRES
- 1 COMPAREUR AVEC RALLONGE DE TOUCHE
- 1 SUPPORT COMPAREUR

2°) CALAGE REPERE ORIGINE

- RECHERCHER LE PMH SUR LE 1er CYLINDRE A L'AIDE D'UN COMPAREUR
- REGLER LES SOUPAPES AVEC UN JEU THEORIQUE DE ZERO
- MONTER ET TENDRE LA COURROIE EN RATRAPANT LE JEU
- MONTER UN DISQUE GRADUE EN BOUT DE VILEBREQUIN
- MONTER LE PALPEUR SUR LA SOUPE D'ADMISSION
- TOURNER LE VILEBREQUIN DANS LE SENS DE ROTATION DU MOTEUR JUSQU'A 0,40 mm D'OUVERTURE DE LA SOUPE D'ADMISSION ; ET RELEVER SUR LE DISQUE, LA VALEUR INDIQUEE EN AOA
- METTRE LE PALPEUR SUR LA SOUPE ECHAPPEMENT ET TOURNER LE VILEBREQUIN JUSQU'A 0,40 mm DE LA FERMETURE DE LA SOUPE ECHAPPEMENT, LIRE ALORS LA VALEUR RFE
- TABLEAU DES ANGLES DE CALAGE

AOA $26,5 \pm 3^\circ$	AOE $61^\circ \pm 3^\circ$
RFA $58^\circ \pm 3^\circ$	RFE $17^\circ \pm 3^\circ$
ECARTS ENTRE SOMMETS 105°	

3°) POUR CHAQUE ARBRE A CAMES NEUF, IL EST IMPERATIF DE METTRE DES POUSSOIRS NEUFS.

- . Arbres à cames - Réf. 19002-00
- . Poussoirs - Réf. 16010-00

- DE NETTOYER LE TAMIS FILTRANT DE REMONTEE D'HUILE SUR LA CULASSE
- DE NETTOYER LA RAMPE DE GRAISSAGE D'ARBRE A CAMES
- IL EST RECOMMANDE DE VERIFIER L'ORIENTATION DE LA RAMPE DE GRAISSAGE
AFIN QUE LES JETS SE FASSENT LE PLUS PRES POSSIBLE DES POUSSOIRS.

REGLAGE MOTEUR 1,9L Groupe N

VALEUR DES JEUX DE SOUPAPES

ADMISSION 0,20 ECHAPPEMENT 0,40

BOUGIES PRECONISEES

CHAMPION S 27^g YC ECARTEMENT AUX ELECTRODES 0,6

CALAGE DE L'ALLUMAGE AVEC L'ARBRE A CAMES "PERFORMANCES"

40° MAXI AVANT PMH A 4000 tr/mn DEPRESSION DEBRANCHEE

LE DISQUE D'EMBRAYAGE COMPETITION SE MONTE EN LIEU ET PLACE DU
DISQUE D'ORIGINE

(PREVOIR DE DEPOSER LE CAPTEUR DE LA COURONNE AFIN DE NE PAS LE
DETERIORER LORS DU DEMONTAGE DU CARTER D'EMBRAYAGE).

SUPPRESSION DU LIMITEUR
DE REGIME

1,9L Groupe N

COUPURE SE SITUANT DANS LE CALCULATEUR

- DEPOSER LE CALCULATEUR D'INJECTION
- ECARTER LES SIX PATTES METALLIQUES DU COUVERCLE DU CALCULATEUR
ATTENTION : CES PATTES SONT FRAGILES
- RETIRER LE COUVERCLE DU CALCULATEUR
- DEVISSER LA VIS CRUCIFORME RELIANT LA PLATINE ELECTRONIQUE ET LA BASE (EN PLASTIQUE) DU CALCULATEUR
- DEMONTER LA PATTE METALLIQUE DE FIXATION CORRESPONDANTE EN FAISANT :
ATTENTION : A L'ENTRETOISE EN MICA
- DEGAGER LA PLATINE ELECTRONIQUE DES 5 SUPPORTS PLASTIQUES
- DEPOSER LA PLATINE ELECTRONIQUE
- A L'AIDE D'UNE PINCE COUPANTE EN FAISANT ATTENTION DE NE PAS ENDOMMAGER D'AUTRES COMPOSANTS DU CALCULATEUR, SUPPRIMER LA DIODE D 701 QUI COMMANDE LE CIRCUIT DE COUPURE (DECELERATION ET LIMITEUR DE REGIME) (VOIR POSITION D 701 page XIIa)
- REPOSER LA PLATINE ELECTRONIQUE
- REPOSER L'ENTRETOISE EN MICA SOUS LA PATTE D'ALUMINIUM DE FIXATION DE LA PLATINE
- REPOSER LA PATTE DE FIXATION ET LA VIS CRUCIFORME
- REPOSER LE COUVERCLE DU CALCULATEUR ET RESSERER LES PATTES DU COUVERCLE
- REPOSER ET REBRANCHER LE CALCULATEUR

ATTENTION : TOUTES CES OPERATIONS DOIVENT ETRE FAITES AVEC LE PLUS GRAND SOIN. EN EFFET LA DETERIORATION D'UN COMPOSANT SUFFIT A ALTERER TOUT LE FONCTIONNEMENT DU CALCULATEUR.

Position de la Diode D701

