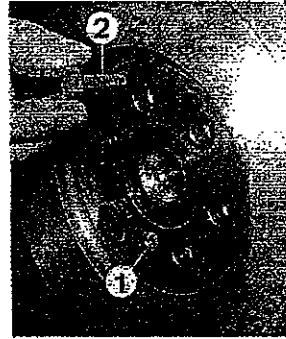
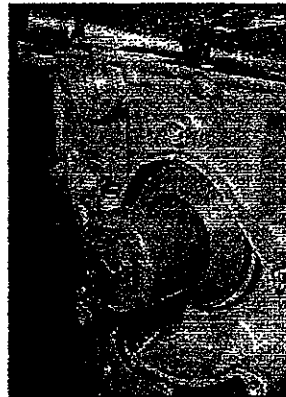


- Engager la chaîne de pompe sur le pignon de pompe à huile.
- Positionner la pompe à huile centrée sur le carter ou bloc-cylindres.
- Reposer les vis de fixation et les serrer au couple prescrit.
- Sur le moteur TU5, contrôler la présence des centrés puis reposer les carters-support de bague d'étanchéité côté volant moteur et côté distribution en ayant au préalable enduit les plans de joint de pâte d'étanchéité (par exemple Loctite Autojoint).
- Enduire les plans de joint du carter inférieur de pâte d'étanchéité (par exemple Loctite Autojoint) et serrer progressivement ses vis de fixation.
- Retourner le moteur.
- Sur les moteurs TU1 et TU3, monter les bagues d'étanchéité de palier avant et arrière à l'aide de mandrins de diamètres appropriés.
- Reposer la clavette, la cale déflecteur, la roue dentée de vilebrequin et sa vis de fixation.
- Reposer le volant moteur, l'immobiliser en rotation et bloquer ses vis de fixation, préalablement enduits de produit frein de filet, au couple prescrit.
- Profiter de l'immobilisation du volant moteur pour bloquer également au couple prescrit la vis de roue dentée de vilebrequin.
- Reposer la culasse (voir paragraphe concerné).



Montage du volant moteur.
1. Pion de positionnement - 2. Vis enduite de produit frein de filet.

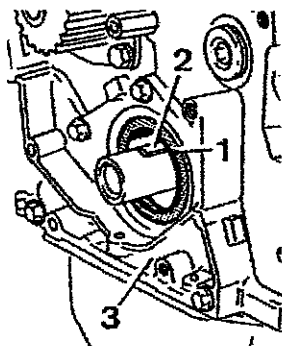
- Reposer la courroie de distribution et procéder à sa tension (voir paragraphe concerné).
- Reposer l'alternateur.
- Reposer l'embrayage (voir paragraphe concerné au chapitre « EMBRAYAGE »).
- Accoupler la boîte de vitesses au moteur et reposer le démarreur.



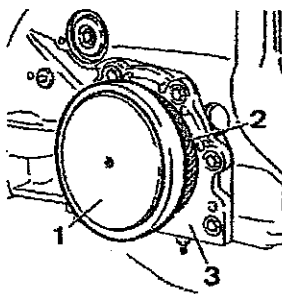
Mise en place de la bague d'étanchéité avant de vilebrequin (côté distribution) sur moteurs TU1 et TU3.



Mise en place de la bague d'étanchéité arrière de vilebrequin (côté volant moteur) sur moteurs TU1 et TU3.



Montage de la bague d'étanchéité avant de vilebrequin sur moteur TU5.
1. Bague d'étanchéité - 2. Clavette - 3. Carter-support.



Mise en place de la bague d'étanchéité arrière de vilebrequin sur moteur TU5.
1. Mandrin de montage - 2. Bague d'étanchéité - 3. Carter-support.

LUBRIFICATION

Dépose-repose de la pompe à huile

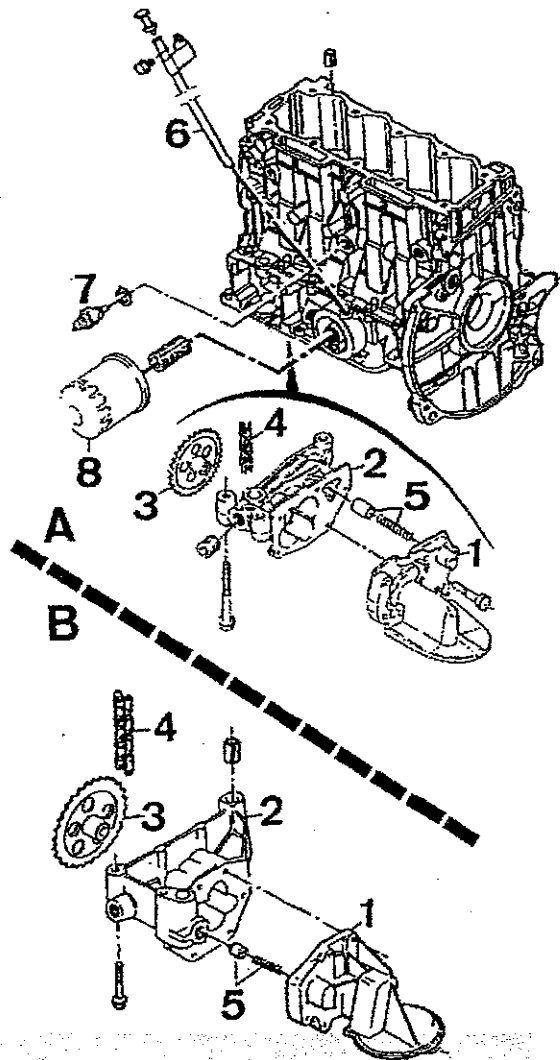
DÉPOSE

- Placer le véhicule sur un pont élévateur.

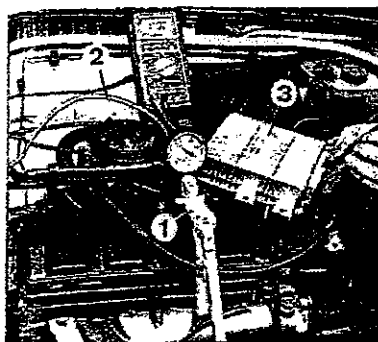
- Vidanger le carter inférieur.
- Désolidariser le tube d'échappement du collecteur.
- Déposer le carter inférieur.
- Déposer les trois vis de fixation de la pompe à huile.
- Dégager la chaîne d'entraînement

LUBRIFICATION

- A. Moteurs TU1 et TU3 - B. Particularités du moteur TU5.
1. Couvercle de pompe à huile avec crépine - 2. Corps de pompe - 3. Pignon de pompe - 4. Chaîne d'entraînement - 5. - 6. Jauge à huile - 7. Manscontact de pression d'huile - 8. Cartouche-filtre à huile.



Groupement académique « Est »		Session 2003		SUJET	
C.A.P. et B.E.P. MAINTENANCE des VEHICULES AUTOMOBILES OPTION : A					Secteur A Industriel
EP1 – Communication Technique	Durée de l'épreuve	B.E.P. : 6h00 C.A.P. : 4h00	Coefficient Epreuve	B.E.P. : 4 C.A.P. : 4	Documents Ressources
Partie EP1-2 Technologie	Durée de l'épreuve	B.E.P. : 2h30 C.A.P. : 2h30	Coefficient Partie	B.E.P. : 1.5 C.A.P. : 2.5	Page 9 sur 16



Contrôle du capteur de pression d'admission d'air à l'aide du multimètre Métrix MX 63.
1. Pompe à vide simulant la dépression moteur -
2. Canalisation de liaison entre la pompe et le capteur -
3. Calculateur.

supérieur à une valeur définie et que le papillon est en position ralenti (décélération), le calculateur interrompt les impulsions à l'injecteur.

Injection monopoint

L'injecteur unique placé dans le boîtier papillon alimente les quatre cylindres. Il est commandé en fonction des impulsions du générateur et ce deux fois par tour.

Injection multipoint

Un injecteur par cylindre fixé sur le collecteur d'admission en amont de la soupape. Les injecteurs sont commandés simultanément.

RÉGULATEUR DE RALENTI

Injection Magneti Marelli G6 et Bosch MP 5.1

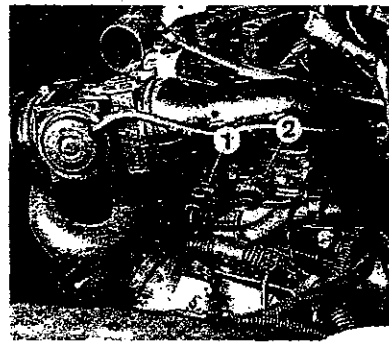
C'est un moteur pas à pas fixé au boîtier papillon et qui agit sur un pointeau, chargé de faire varier la section d'un canal en dérivation du papillon. La variation du débit de ce canal permet de maintenir constant le régime de ralenti quelque soit la charge du moteur.

Injection Bosch MA 3.0

C'est également un moteur pas à pas mais qui agit cette fois sur la butée repos du papillon. Il gère la position angulaire du papillon afin de faire varier le remplissage et donc, de compenser les variations de charge du moteur. Le moteur pas à pas, intègre un contacteur qui donne l'information papillon fermé (ralenti).

COMMANDE DE L'ALLUMAGE

Les valeurs d'avance, en fonction des paramètres moteur, sont mémorisées dans le calculateur. Celui-ci pilote, via le module de puissance (intégré au calculateur), le circuit primaire de la bobine avec une loi d'avance retenue pour les conditions instantanées de fonctionnement du moteur.



Localisation de la sonde de température de liquide de refroidissement sur moteurs TU3 et TUS.
1. Sonde pour la gestion moteur -
2. Sonde pour indicateur de température du circuit de refroidissement au combiné d'instruments.

Le calculateur comporte deux sorties, une pour le couple de cylindres 1 et 4 et une pour le couple 2 et 3. Elles commandent les circuits primaires des bobines haute tension. Lorsque le module interrompt le courant primaire dans l'une des bobines, il se produit un courant induit haute tension dans le secondaire. Chacune des extrémités du circuit secondaire est relié à une bougie d'un même couple de cylindre, si bien qu'il se produit simultanément une étincelle aux deux cylindres qui se trouvent au PMI. L'étincelle qui apparaît lors de la phase d'échappement est perdue. Ce système, hormis le générateur d'impulsion, est totalement statique.

ÉLECTROVANNE DE RECYCLAGE DES VAPEURS DE CARBURANT

Le calculateur commande une électrovanne placée sur la canalisation entre le réservoir à charbon actif (canister) et le boîtier papillon. Elle permet, lorsqu'elle est ouverte, l'aspiration par le moteur des hydrocarbures contenus dans le canister, qui proviennent de l'évaporation du carburant contenu dans le réservoir. L'électrovanne ne sera ouverte que sous certaines conditions (régime, température etc...) afin de ne pas perturber le fonctionnement du moteur.

RELAIS DE CLIMATISATION

Lorsque le véhicule en est équipé, le calculateur pilote le relais de mise en marche du compresseur de climatisation. Cela lui permet de vérifier par les sondes ou capteurs que la puissance absorbée par le compresseur ne perturbera pas le fonctionnement du moteur. En phase de ralenti, si le climatiseur est sollicité, le régime est préalablement relevé par le dispositif de régulation de ralenti avant l'enclenchement du compresseur.

AUTODIAGNOSTIC

Le calculateur comporte une fonction de surveillance de ses périphériques (sondes, capteur et indirectement faisceaux) qui mémorise le ou les dysfonctionnements éventuels. La lecture de cette mémoire n'est possible qu'avec l'appareillage du constructeur.

Contrôles, interventions et réglages

DÉPOSE-REPOSE DU CAPTEUR DE RÉGIME ET DE POSITION

Nota : le carter d'embrayage ne permet pas l'accès nécessaire pour le contrôle de l'entrefer du capteur.

Débrancher le connecteur du capteur.
Retirer la vis de fixation du capteur puis le déposer.
S'assurer que les surfaces de contact entre le capteur et le carter d'embrayage sont parfaitement propres.
Mettre en place le capteur et le vérifier.

DÉPOSE-REPOSE DE LA POMPE À CARBURANT

Nota : la pompe à carburant est immergée dans le réservoir et est accessible par l'habitacle.

- Basculer la banquette arrière.
- Retirer la trappe plastique, débrancher le connecteur électrique puis les canalisations, par précaution repérer leur position respective.
- Déposer la bague de maintien de la pompe.
- Déposer la pompe et le joint.
- Reposer la pompe avec son joint sur le réservoir.
- Reposer et serrer la bague de maintien.
- Rebrancher les canalisations à leur place respective puis le connecteur.

- Reposer la trappe plastique et rabattre la banquette.

REPLACEMENT DU FILTRE À CARBURANT

Nota : le filtre à carburant se trouve sous le véhicule à l'avant du réservoir.

- Placer le véhicule sur un pont élévateur.
- Placer des pinces à durt sur chacune des canalisations.
- Prévoir l'écoulement du carburant lors du débranchement des canalisations.
- Déposer les colliers de serrage des canalisations sur le filtre et débrancher celles-ci.
- Décrocher le collier de fixation du filtre et dégager ce dernier.

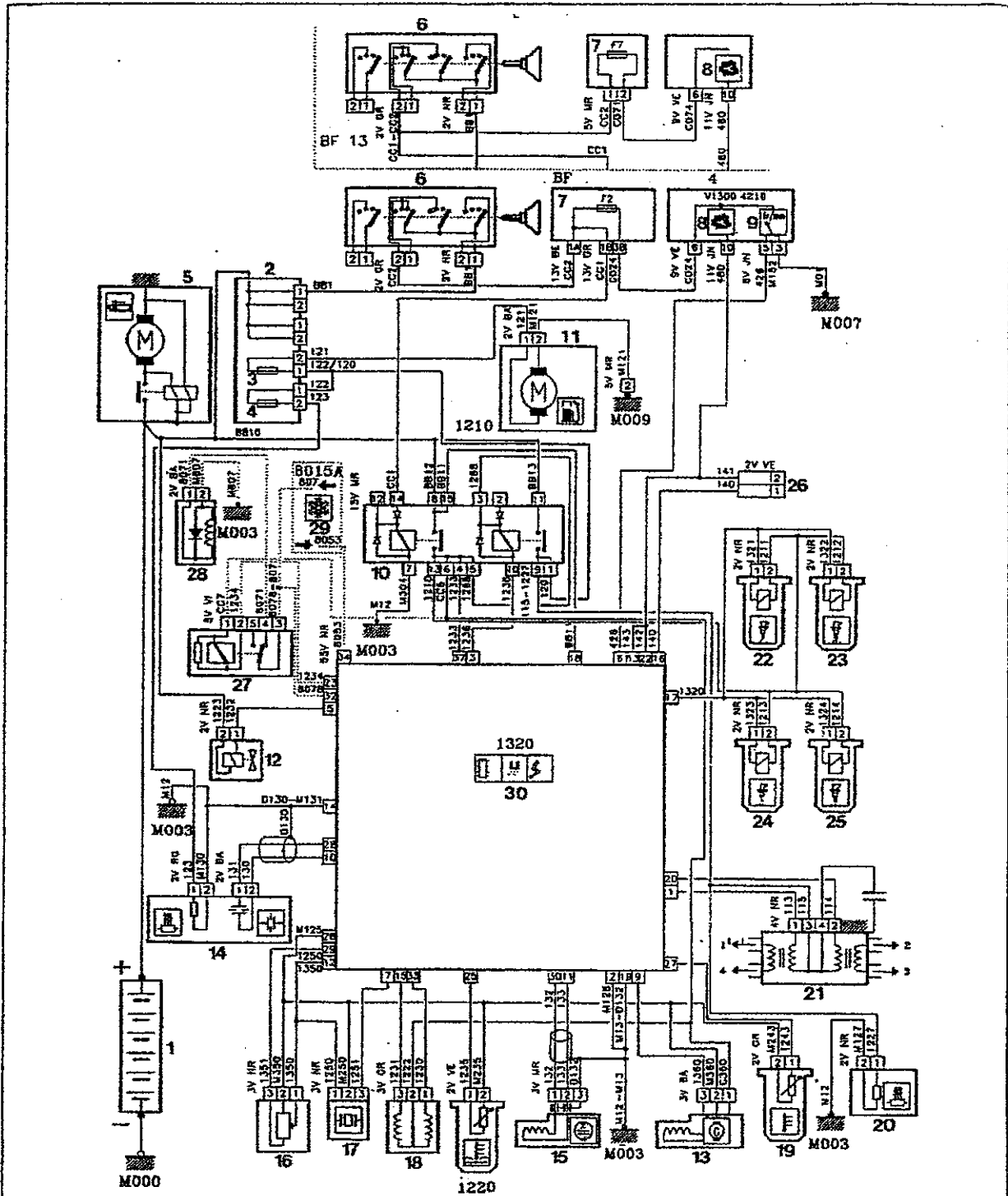
- Mettre en place un filtre neuf, la flèche sur le corps du filtre qui indique le sens d'écoulement doit être orientée vers le moteur, refixer le collier de fixation du filtre.
- Rebrancher les canalisations, serrer les colliers et retirer les pinces à durtis.
- Mettre le moteur en marche et contrôler l'absence de fuite.

DÉPOSE-REPOSE DU RÉSERVOIR À CARBURANT

- Placer le véhicule sur un pont élévateur laissant les roues arrière pendantes.
- Débrancher la batterie.
- Vidanger le réservoir.
- Dans l'habitacle, déposer la console centrale.
- Depuis l'intérieur du véhicule,

Groupement académique « Est »		Session 2003		SUJET	
C.A.P. et B.E.P. MAINTENANCE des VEHICULES AUTOMOBILES OPTION : A					Secteur A Industriel
EP1 – Communication Technique	Durée de l'épreuve	B.E.P. : 6h00 C.A.P. : 4h00	Coefficient Epreuve	B.E.P. : 4 C.A.P. : 4	Documents Ressources
Partie EP1-2 Technologie	Durée de l'épreuve	B.E.P. : 2h30 C.A.P. : 2h30	Coefficient Partie	B.E.P. : 1.5 C.A.P. : 2.5	Page 10 sur 16

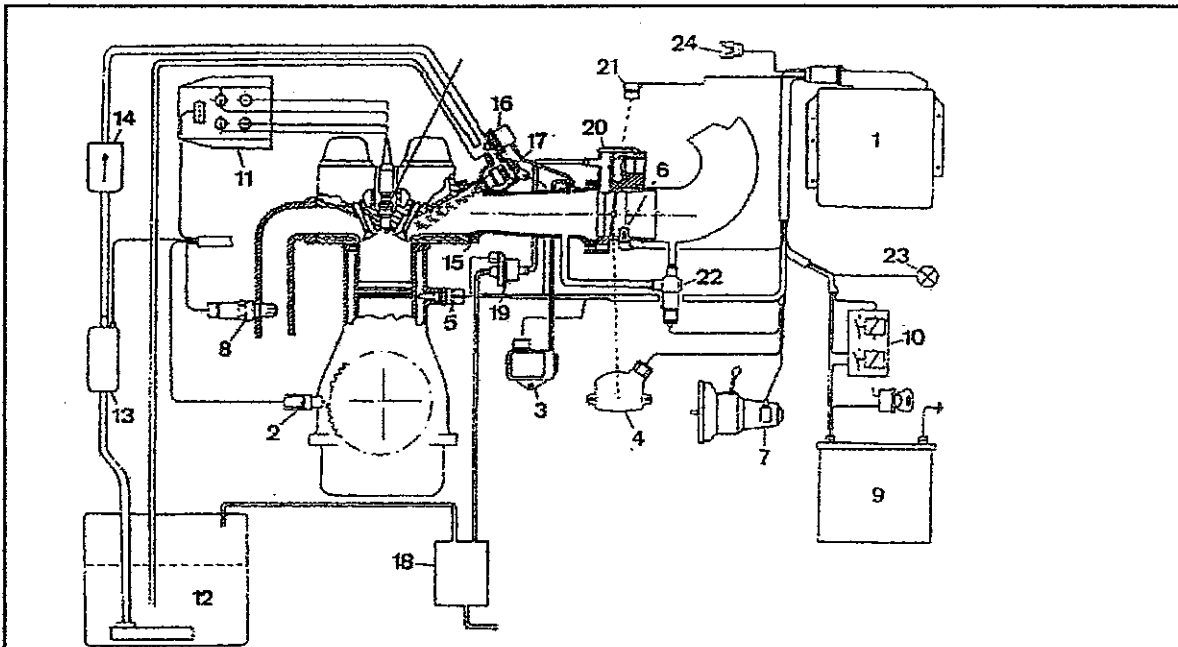
— MOTEUR TU —



SCHEMA ÉLECTRIQUE DU SYSTEME DE GESTION MOTEUR BOSCH MP 5.1.

1. Batterie - 2. Boîtier + batterie - 3. Fusible de pompe à carburant - 4. Fusible des actuators - 5. Démarreur - 6. Contacteur à clé - 7. Boîte à fusibles - 8. Voyant de contrôle - 9. Compte tours - 10. Relais double - 11. Pompe à carburant - 12. Electrovanne de recyclage des vapeurs de carburant - 13. Capteur de vitesse véhicule - 14. Sonde Lambda - 15. Capteur de régime et de position vilebrequin - 16. Potentiomètre papillon - 17. Capteur de pression d'admission d'air - 18. Régulateur de ralenti - 19. Sonde de température d'eau - 20. Résistance de réchauffage de boîtier papillon - 21. Bobine d'allumage - 22. Injecteur cylindre n°1 - 23. Injecteur cylindre n°2 - 24. Injecteur cylindre n°3A - 25. Injecteur cylindre n°4 - 26. Prise de diagnostic - 27. Relais de coupure du compresseur de climatisation - 28. Compresseur de climatisation - 29. Calculateur de climatisation - 30. Calculateur.

Groupement académique « Est »		Session 2003		SUJET	
C.A.P. et B.E.P. MAINTENANCE des VEHICULES AUTOMOBILES OPTION : A				Secteur A Industriel	
EP1 – Communication Technique	Durée de l'épreuve	B.E.P. : 6h00 C.A.P. : 4h00	Coefficient Epreuve	B.E.P. : 4 C.A.P. : 4	Documents Ressources
Partie EP1-2 Technologie	Durée de l'épreuve	B.E.P. : 2h30 C.A.P. : 2h30	Coefficient Partie	B.E.P. : 1.5 C.A.P. : 2.5	Page 11 sur 16



L'ensemble du système est constitué par :

- 1 -
- 2 -
- 3 - Capteur pression admission
- 4 -
- 5 -
- 6 - Thermistance air admission
- 7 - Capteur vitesse véhicule
- 8 -
- 9 -
- 10 - Relais double
- 11 -
- 12 - Réservoir
- 13 -
- 14 - Filtre à carburant
- 15 - L'ensemble rampe d'alimentation - collecteur d'admission
- 16 -
- 17 - Injecteurs
- 18 -
- 19 - Electrovanne purge canister
- 20 - Boîtier papillon
- 21 - Sonde de réchauffage boîtier papillon
- 22 -
- 23 - Voyant d'alerte injection - allumage
- 24 - Connecteur test injection - allumage

Groupement académique « Est »		Session 2003		SUJET	
C.A.P. et B.E.P. MAINTENANCE des VEHICULES AUTOMOBILES OPTION : A					Secteur A Industriel
EP1 – Communication Technique	Durée de l'épreuve	B.E.P. : 6h00 C.A.P. : 4h00	Coefficient Epreuve	B.E.P. : 4 C.A.P. : 4	Documents Ressources
Partie EP1-2 Technologie	Durée de l'épreuve	B.E.P. : 2h30 C.A.P. : 2h30	Coefficient Partie	B.E.P. : 1.5 C.A.P. : 2.5	Page 12 sur 16

3. BOITE DE VITESSES MA 5

Caractéristiques détaillées

Boîte de vitesses à cinq rapports avant synchronisés et une marche arrière. Placée transversalement en bout du moteur. Commande des vitesses par levier au plancher.

AFFECTATION

306 1.1 : boîte MA 5A repère 2CB62.
 306 1.4 avec pneumatique 165/70R13 : boîte MA 5A repère 2CB61.
 306 1.4 avec pneumatique 175/70R13 ou 175/65R14 : boîte MA 5A repère 2CB60.
 306 1.6 : boîte MA 5B repère 2CB88.

RAPPORTS DE DÉMULTIPLICATION

Boîte MA 5A repère 2CB62

Combinaison des vitesses	Rapports de boîte	Couple réducteur	Démultiplification totale
1re.....	0,2926		0,0644
2e.....	0,5526		0,1217
3e.....	0,7837	0,2203 (13/59)	0,1726
4e.....	1,0256		0,2259
5e.....	1,3030		0,2870
M.A.R.....	0,2790		0,0614

Boîte MA 5A repère 2CB61

Combinaison des vitesses	Rapports de boîte	Couple réducteur	Démultiplification totale
1re.....	0,2926		0,0720
2e.....	0,5526		0,1359
3e.....	0,7837	0,2461 (16/65)	0,1928
4e.....	1,0256		0,2524
5e.....	1,3030		0,3206
M.A.R.....	0,2790		0,0686

Boîte MA 5A repère 2CB60

Combinaison des vitesses	Rapports de boîte	Couple réducteur	Démultiplification totale
1re.....	0,2926		0,0682
2e.....	0,5526		0,1289
3e.....	0,7837	0,2333 (14/60)	0,1828
4e.....	1,0256		0,2393
5e.....	1,3030		0,3040
M.A.R.....	0,2790		0,0851

Boîte MA 5B repère 2CB88

Combinaison des vitesses	Rapports de boîte	Couple réducteur	Démultiplification totale
1re.....	0,2926		0,0720
2e.....	0,5526		0,1359
3e.....	0,7837	0,2461 (16/65)	0,1928
4e.....	1,0256		0,2524
5e.....	1,3030		0,3206
M.A.R.....	0,2790		0,0686

HUILE DE BOÎTE DE VITESSES

Capacité : 2 litres.
 Préconisation : huile multigrade extrême pression de viscosité SAE 75W/80W répondant aux spécifications API GL5.
 Périodicité d'entretien : pas de vidange, contrôle du niveau tous les 60 000 km.

COUPLES DE SERRAGE

(m daN ou m kgf)

Boîte sur moteur : 3,6
 Carter de boîte : 0,6
 Carter de roulement d'entrée : 5
 Carter de pignonnerie sur carter d'embrayage : 1,8
 Boîtes des roulements d'arbres primaire et secondaire : 1,6
 Écrou d'arbre secondaire : 14
 Convercle en tôle : 1,8
 Bouchons de niveau et de vidange : 2,5
 Écrou du support de boîte de vitesses : 6,5

Conseils pratiques

EN BRIEF

La dépose-repose de la boîte de vitesses seule s'effectue par le dessous du véhicule.
 La réaction de la boîte de vitesses nécessite outre l'utilisation d'une presse, l'emploi de manutrans de différents diamètres, indispensables pour l'extraction et la mise en place dans de bonnes conditions, des roulements.

Groupement académique « Est »		Session 2003		SUJET	
C.A.P. et B.E.P. MAINTENANCE des VEHICULES AUTOMOBILES OPTION : A					Secteur A Industriel
EP1 – Communication Technique	Durée de l'épreuve	B.E.P. : 6h00 C.A.P. : 4h00	Coefficient Epreuve	B.E.P. : 4 C.A.P. : 4	Documents Ressources
Partie EP1-2 Technologie	Durée de l'épreuve	B.E.P. : 2h30 C.A.P. : 2h30	Coefficient Partie	B.E.P. : 1.5 C.A.P. : 2.5	Page 13 sur 16

6. SUSPENSION - TRAIN AV - MOYEUX

Caractéristiques détaillées

SUSPENSION AVANT

Suspension à roues indépendantes type pseudo Mac Pherson avec triangle inférieur et jambe élastique formant corps d'amortisseur. Barre stabilisatrice fixée au berceau et liée aux éléments de suspension par des biellettes de liaison en matériau composite.

RESSORTS

Ressorts hélicoïdaux concentriques à l'amortisseur.
Flexibilité à la roue pour 100 kg :
- 306 1.1 et 1.4 : 60 mm.
- 306 1.6 et 1.8 : 56 mm.
- 306 XSi et S16 : 50 mm.

AMORTISSEURS

Amortisseurs hydrauliques à double effet.
Marque : Peugeot.
Débattement total à la roue :
- 306 1.1 et 1.4 : 168 mm.
- 306 1.6 et 1.8 : 165 mm.
- 306 XSi et S16 : 164 mm.

BARRE STABILISATRICE

Diamètre :
- 306 1.1 et 1.4 (sauf pneumatiques 175/70 R 14) : 17 mm.
- 306 1.6 et 1.8 (avec pneumatiques 175/70 R 14) et entreprise : 18 mm.
- 306 XSi et S16 : 21 mm.

TRAIN AVANT

CARACTÉRISTIQUES DE LA GÉOMÉTRIE

Véhicule mis en assiette de référence correspondant au respect de la cote H1 (mesurée entre le point de levage avec le cric de bord et le sol) : 143 mm.

MOYEUX AVANT

Moyeux montés sur un roulement à double rangée de billes.

Affectation des roulements/écrous de moyeux :
- 306 1.1 et 1.4 sans ABS : 35 x 72 x 33 mm/M20 x 150.
- 306 1.6 - 1.8 - XSi et S16 : 42 x 82 x 36 mm/M24 x 150.

COUPLES DE SERRAGE

(m.daN ou m.kg)

Fixation supérieure de l'élément de suspension : 2,1
Fixation inférieure de l'élément de suspension : 5,5
Écrou de tige d'amortisseur : 4,5
Fixation de palier de barre stabilisatrice : 2
Écrous de biellette de liaison de barre stabilisatrice : 4
Vis de fixation avant de triangle : 7,5
Vis de fixation du palier arrière de triangle : 2,7
Fixation de rotule sur triangle : 5
Vis de blocage du pivot sur la queue de rotule inférieure : 4
Berceau sur la caisse : 8,5
Écrou de rotule de direction : 3,5

Type moteur	Direction	Parallélisme (réglable)	Crise (non réglable)	Carrossage (non réglable)	Angle de pivot (non réglable)
306 1.1 - 1.4 - 1.6	Mécanique	Ouverture de 2 ± 1 mm ou 0°20' ± 10'	2° ± 30'	- 0°20' ± 30'	11° ± 30'
306 1.8			1°45' ± 30'		
306 1.1 - 1.4 - 1.6	Assistée	Pincement de 2 ± 1 mm ou 0°20' ± 10'	3°30' ± 30'		
306 1.8 - 306 XSi - 306 S16			3°20' ± 30'		

Conseils pratiques

EN BREF

Le remplacement des amortisseurs ou des ressorts de suspension nécessite la dépose de l'élément de suspension qui exige sur ce véhicule un outil de fabrication artisanale aisé.
Sur l'ensemble des angles caractéristiques de la géométrie du train avant, seul le parallélisme est réglable.

Groupement académique « Est »		Session 2003		SUJET	
C.A.P. et B.E.P. MAINTENANCE des VEHICULES AUTOMOBILES OPTION : A					Secteur A Industriel
EP1 – Communication Technique	Durée de l'épreuve	B.E.P. : 6h00 C.A.P. : 4h00	Coefficient Epreuve	B.E.P. : 4 C.A.P. : 4	Documents Ressources
Partie EP1-2 Technologie	Durée de l'épreuve	B.E.P. : 2h30 C.A.P. : 2h30	Coefficient Partie	B.E.P. : 1,5 C.A.P. : 2,5	Page 14 sur 16

8. FREINS

REMARQUE : A LA PLACE DU MOT LIMITEUR LIRE COMPENSATEUR

Caractéristiques détaillées

Freins à commande hydraulique assistée par servofrein à dépression.
Double circuit en "X" avec limiteurs fixes non asservis à la charge.
Système antiblocage Bendix ABR en option sur les véhicules à moteurs TU.
Système antiblocage Bosch 2E sur les véhicules à moteurs XU.

FREIN AVANT

Type moteur	306 1.1 - 1.4 sans ABR	306 1.1 - 1.4 avec ABR 306 1.6 - 1.8	306 XSI 306 S16
Marque	Bendix série IV+	Teyes FN 48	Lucas C54
Type	Disques pleins	Disques ventilés	
Diamètre du piston (mm)	48		54
Diamètre du disque (mm)	247		266
Épaisseur nominale du disque (mm)	10	20,4	
Épaisseur mini du disque (mm)	8	18,4	
Voile maxi du disque (mm)		0,07	
Qualité des garnitures (mm)	AS 177 Abex 223	Abex 964	NC

FREINS ARRIÈRE A TAMBOURS

Marque :
- 306 1.1 - 1.4 et 1.6 et 1.8 sans antiblocage : Bendix ou Lucas.
- 306 1.1 - 1.4 et 1.6 avec antiblocage : Lucas.
Type : à tambours avec rattrapage de jeu automatique et limiteur intégré aux cylindres récepteurs.
Diamètre du cylindre récepteur : 20,6 mm.
Diamètre du tambour : 180 mm (maxi : 181 mm).
Épaisseur des garnitures : 4,5 mm.
Qualité des garnitures : D8259 V 3353.

FREINS ARRIÈRE A DISQUES

Équipent les 306 1.8 avec antiblocage et les 306 XSI et S16.
Marque et type : Bendix série IV G
Type : disques pleins et étriers flottants monopiston.
Diamètre du piston : 30 mm.
Diamètre du disque : 247 mm.
Épaisseur nominale du disque : 8 mm.
Épaisseur mini du disque : 6 mm.
Voile maxi du disque : 0,07 mm.
Épaisseur des garnitures : 10 mm.
Qualité des garnitures : Textar T428FF.

COMMANDE

SERVOFREIN

Marque : Bendix
Diamètre :
306 1.1 - 1.4 et 1.6 sans antiblocage : 203,2 mm (8").
306 1.1 - 1.4 et 1.6 avec antiblocage, et 306 1.8 - XSI et S16 : 228,6 mm (9").

Rapport d'amplification :

- 306 1.1 et 1.4 sans antiblocage : 3,45.
- 306 1.1 et 1.4 avec antiblocage, 306 1.6 et 1.8 avec freinage classique et antiblocage jusqu'à 11/93 et 306 XSI : 3,9.
- 306 1.8 avec antiblocage à partir de 12/93 : 5.

MAÎTRE-CYLINDRE

Marque : Bendix.

Type :

- 306 1.1 - 1.4 - 1.6 et 1.8 sans antiblocage : tandem à trous de dilatation.
- 306 1.1 - 1.4 - 1.6 et 1.8 avec antiblocage, et 306 XSI et S16 : tandem à clapets.

Diamètre : - 306 1.1 et 1.4 sans antiblocage : 19 mm.

- 306 1.1 et 1.4 avec antiblocage, et 306 1.6 et 1.8 : 20,6 mm.
- 306 XSI et S16 : 22,2 mm.

LIMITEURS

Pour les véhicules sans antiblocage, limiteurs fixes (non asservis à la charge), agissant sur la pression de commande des freins arrière. Intégrés aux cylindres de roue sur les versions à freins arrière à tambours. Placés en série sur le circuit pour les versions à freins arrière à disques.

Pour les véhicules équipés d'ABR Bendix, limiteurs fixes (non asservis à la charge), agissant sur la pression de commande des freins arrière, placés en série sur le circuit.

Pour les véhicules équipés d'ABS Bosch, limiteur double, asservi à la charge, agissant sur la pression de commande des freins arrière.

Pression de coupure :

- 306 1.1 - 1.4 - 1.6 et 1.8 sans antiblocage : 25 bars.
- 306 1.1 - 1.4 et 1.6 avec antiblocage et 306 1.8 avec antiblocage jusqu'à 11/93 : 20 bars.
- 306 1.8 avec antiblocage depuis 12/93 : 15 bars.
- 306 XSI sans antiblocage : 30 bars.
- 306 XSI avec antiblocage et 306 S16 : 28 bars.

Pente :

- 306 1.1 - 1.4 - 1.6 et 1.8 sans antiblocage : 0,25.
- 306 1.1 - 1.4 et 1.6 avec antiblocage : 0,20.
- 306 1.8 avec antiblocage et 306 XSI et S16 : 0,30.

Pression de contrôle (bar) AV/AR :

Quantité de carburant	0	1/2	1
306 1.1 - 1.4 - 1.6 et 1.8 (sans ABS)		25/25 ± 3 50/31 ± 3 90/41 ± 3	
306 1.1 - 1.4 et 1.6 (avec ABS)		25/21 ± 3 50/26 ± 3 90/34 ± 3	
306 XSI (sans ABS)		25/25 ± 3 50/36 ± 3 90/48 ± 3	
306 1.8 (avec ABS)	50/29 ± 5 90/41 ± 5	10/10 ± 5 50/32 ± 5 90/44 ± 5	50/35,5 ± 5 90/47,5 ± 5
306 XSI (avec ABS) 306 S16	50/34,5 ± 5 90/46,5 ± 5	10/10 ± 5 50/38 ± 5 90/50 ± 5	50/41 ± 5 90/53 ± 5

Groupement académique « Est »		Session 2003		SUJET	
C.A.P. et B.E.P. MAINTENANCE des VEHICULES AUTOMOBILES OPTION : A					Secteur A Industriel
EP1 – Communication Technique	Durée de l'épreuve	B.E.P. : 6h00 C.A.P. : 4h00	Coefficient Epreuve	B.E.P. : 4 C.A.P. : 4	Documents Ressources
Partie EP1-2 Technologie	Durée de l'épreuve	B.E.P. : 2h30 C.A.P. : 2h30	Coefficient Partie	B.E.P. : 1,5 C.A.P. : 2,5	Page 15 sur 16

1. CARROSSERIE

Caractéristiques détaillées

Caisse autoportée en tôle d'acier emboutie, soudée électriquement.
 Type : berline 2 volumes à 3 ou 5 portes.
 berline 3 volumes à 4 portes.
 société 2 volumes à 3 portes.
 Nombre de places : 5 (berline),
 2 (société).

CARACTÉRISTIQUES AÉRODYNAMIQUES

Selon les versions et équipements, les caractéristiques aérodynamiques diffèrent.

Surface frontale (m²) : 1,912 à 1,933.
 Cx : 0,33 à 0,34.
 SCx : 0,63 à 0,65.

DIMENSIONS (mm)

Carrosserie	3 portes	5 portes
Longueur hors tout		
Largeur hors tout		
Empattement		
Porte à faux avant		
Porte à faux arrière		
Voie avant		
Voie arrière		

POIDS (kg)

Les différences de poids entre les carrosseries 3 et 5 portes pour des versions à motorisations et niveaux d'équipements semblables sont pratiquement inexistantes.

Modèles 5 portes	306 1.1	306 1.4	306 1.6	306 1.8 (BVM)	306 1.8 (TA)	306 XSI	306 S16
A vide en ordre de marche	980	1 020	1 060	1 080	1 100	1 140	1 160
- dont sur l'avant	585	620	640	650	670	710	730
- dont sur l'arrière	395	400	420	430	430	430	430
Total maxi autorisé en charge	1 440	1 480	1 520	1 590	1 610	1 650	1 670
- sur l'avant	850	850	850	900	900	920	920
- sur l'arrière	820	820	820	860	860	860	860
Total roulant autorisé	2 240	2 380	2 420	2 590	2 610	2 650	2 670
Remorque sans frein	490	510	530	540	550	570	580
Remorque avec frein	600	600	600	1 000	1 000	1 000	1 000

Conseils pratiques

EN BREVE

Ce chapitre ne concerne que les éléments démontables de la carrosserie.

AVANT

Dépose-repose du capot moteur

Le capot est fixé de façon traditionnelle. Son réglage s'effectue à l'aide des vis de charnière et des butées de réglage en hauteur.

Remplacement de la commande d'ouverture

DÉPOSE

- Déposer le joint d'entrée de porte, la fixation de la poignée et la fixation du système.

- Dégager le câble de l'agrafe.
- Écarter légèrement le côté gauche de la planche de bord et poser une cale pour maintenir la position.
- Dégager la commande d'ouverture de capot.
- Déposer l'obturateur antibruit et le câble d'arrêt de gaine.
- Accrocher un passe-fil sur le câble, le déposer en l'orientant dans son logement le long de l'aile.

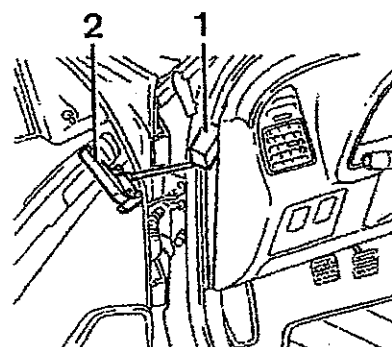
REPOSE

- Accrocher le passe-fil sur le nouveau câble.
- Tirer la passe-fil.
- Guider le câble le long de l'aile.
- Positionner le câble dans son logement.
- Déposer le passe-fil.
- Poser les fixations du système et la fixation de la poignée.

- Enduire le passe-gaine d'eau savonneuse, le positionner sur la tôle de tablier.
- Déposer la cale.

- Du compartiment moteur, tirer sur le passe-gaine à l'aide d'une pince.
- Accrocher le câble dans l'arrêt de gaine.

Pour permettre la dépose du passe-gaine, il est nécessaire d'écarter légèrement le revêtement de planche de bord.



Groupement académique « Est »		Session 2003		SUJET	
C.A.P. et B.E.P. MAINTENANCE des VEHICULES AUTOMOBILES OPTION : A					Secteur A Industriel
EP1 – Communication Technique	Durée de l'épreuve	B.E.P. : 6h00 C.A.P. : 4h00	Coefficient Epreuve	B.E.P. : 4 C.A.P. : 4	Documents Ressources
Partie EP1-2 Technologie	Durée de l'épreuve	B.E.P. : 2h30 C.A.P. : 2h30	Coefficient Partie	B.E.P. : 1.5 C.A.P. : 2.5	Page 16 sur 16