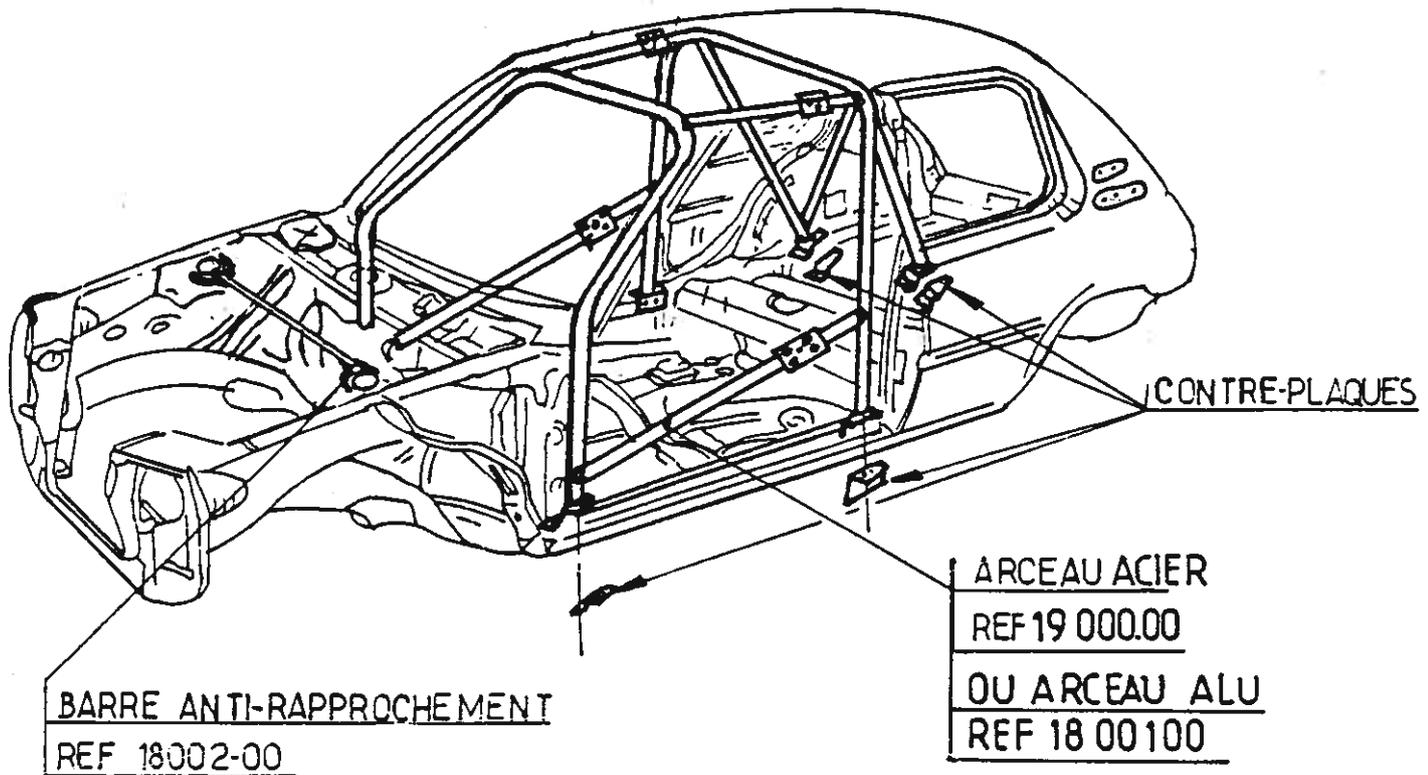


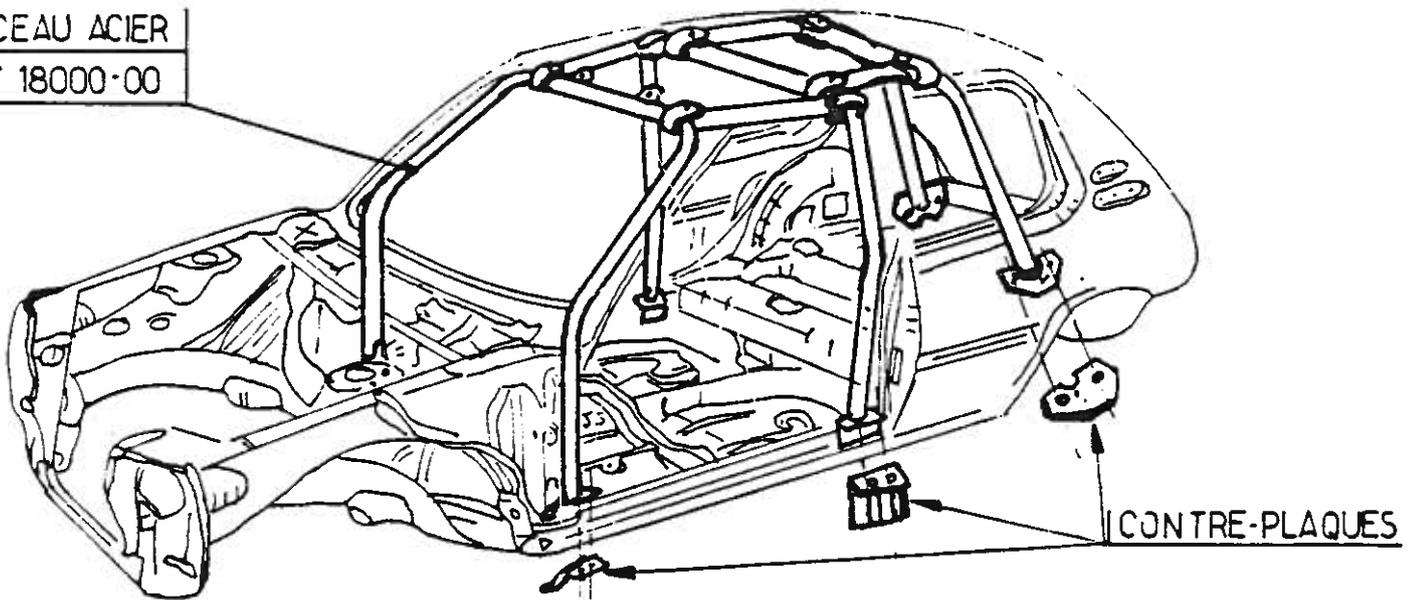
205 GTI 1900
et 1600
Groupe N

CARROSSERIE	1,6L
	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 EROUS) VOIR PAGE III
- . LE PROTEGE CARTER TERRE SE FIXE AUX MEMES POINTS D'ANCRAGE QUE LE PROTEGE CARTER ASPHALTE
 - . IL EST NECESSAIRE DE PRESENTER LE PROTEGE 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
- e. 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 EROUS.
- VI - LES SUPPORTS MOTEURS Groupe N SE CHANGENT EN LIEU ET PLACE, REFERENCES :
- Kit supports semi-rigide = 17000-00
 - Support Alu = 17024-00



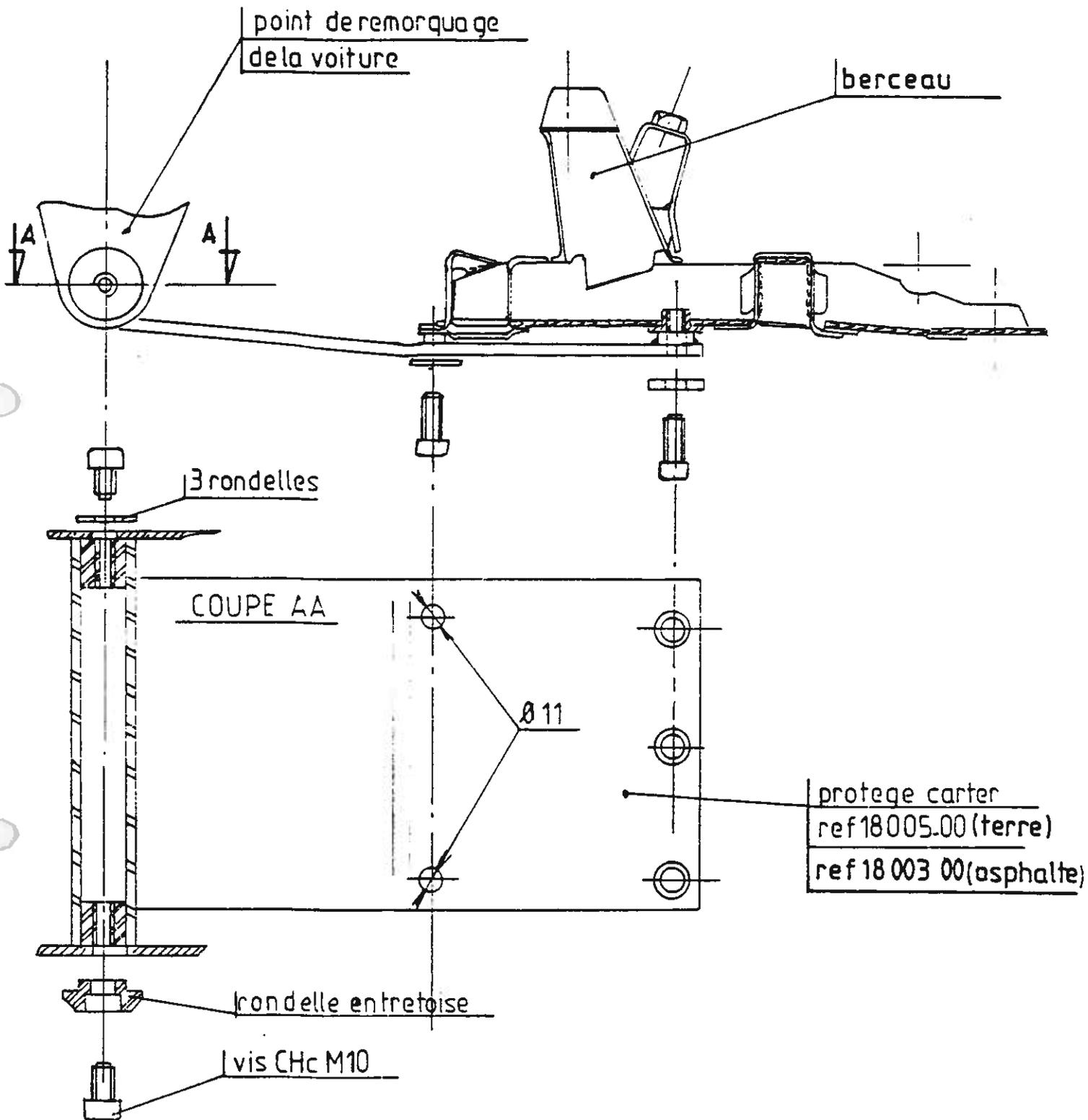
ARCEAU ACIER
REF 18000-00



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

MONTAGE DU PROTEGE
CARTER

GN 16-19



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

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

↳ 19773-00

NE PAS REMONTER LES EPINGLES ANTI-BRUIT

- 2°) LES PLAQUETTES DE FREINS AR COMPETITION, SE MONTENT EN LIEU ET PLACE DE CELLES D'ORIGINE, (REFERENCE 19704-04), SUR LES 1,9L

- 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).

MONTAGE DES SUSPENSIONS	1,6L	Groupe N
	1,9L	

I - TRAIN AVANT

a) 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 $280 \pm 5 \text{ cm}^3$ (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 ARRIEREa) ASPHALTE

- MONTER LES AMORTISSEURS Réf. 17009-00
- MONTER LES BARRES DE TORSION \emptyset 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 \emptyset 23
 - . Barre Gauche - Réf. 17033-02 - Couleur verte
 - . Barre Droite - Réf. 17033-01 - Couleur blanche

ATTENTION : LES BARRES DE TORSION NE SE MONTENT QUE SUR LES
VEHICULES SORTIS APRES SEPTEMBRE 1985

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

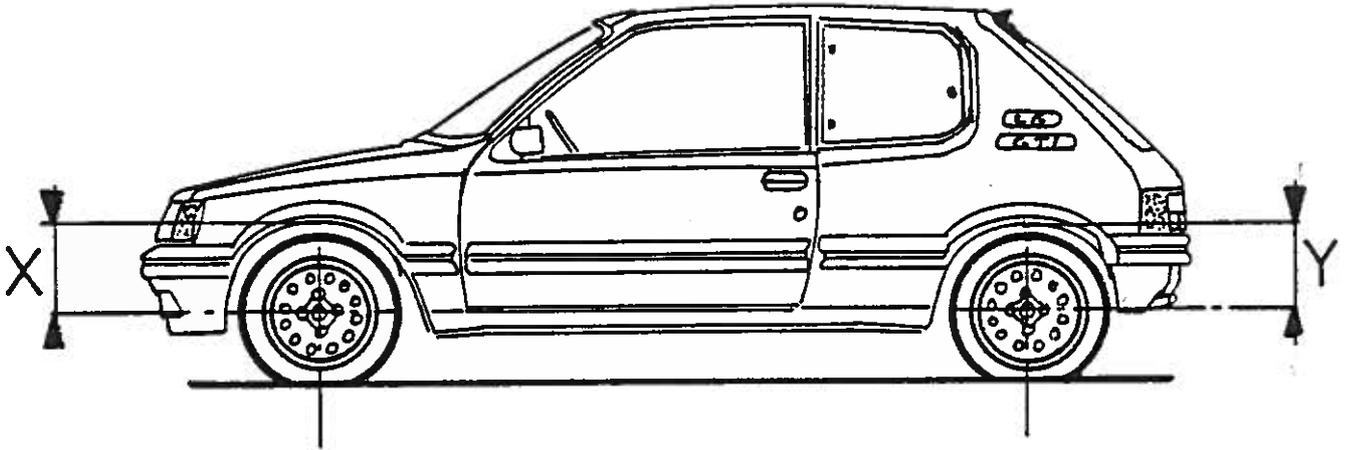
- . Goujons - Réf. 17020-14
- . Ecrouts - Réf. 17023-00

LES GOUJONS DEVRONT ETRE COLLE A LA LOCTITE FREIN MOYEN

- . COUPLE DE SERRAGE DES ECROUS = 9 mKg

HAUTEUR D'ASSIETTE

205 GTI GrN 1.6



	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 15/57 x 14

PRESSION AV = 2,3 BARS

" " AR = 1,8 BAR

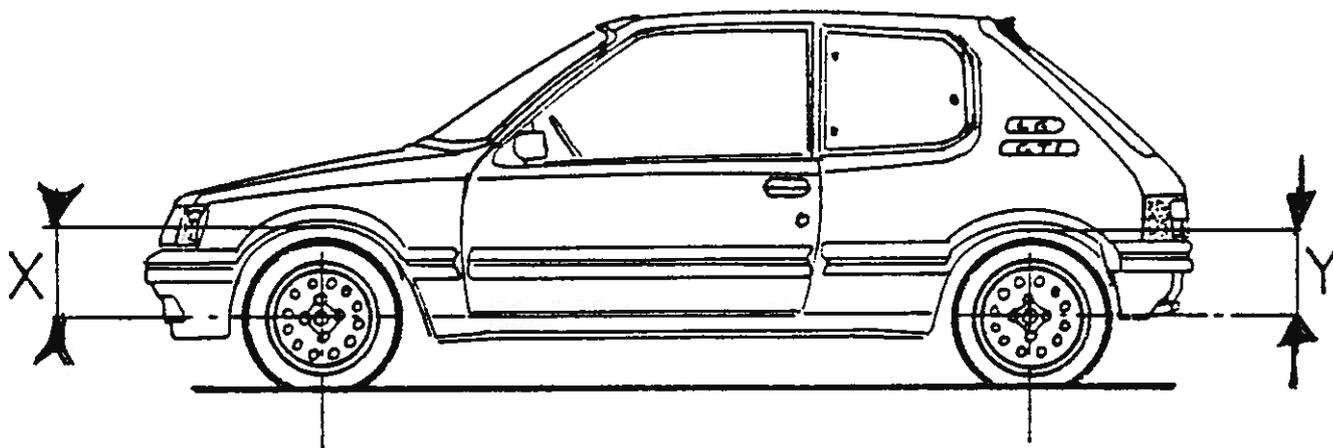
TERRE : MICHELIN 14/60 - 14XT M4

PRESSION AV = 2 A 2,2 BARS

" " AR = 1,8 A 2 BARS

HAUTEUR D'ASSIETTE

205 GTI Gr N 19



	ASPHALTE	TERRE
AVANT COTE X	325mm mini	362 mm environ
ARRIERE COTE Y	295mm 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
 PRESSION AV = 2,4 bars
 PRESSION AR = 1,9 bars

TERRE : MICHELIN 14-60 x 15
 PRESSION AV = 1,8 bars
 PRESSION AR = 1,6 bars

PLUS LE TERRAIN EST CASSANT, PLUS IL EST RECOMMANDE D'AUGMENTER LES PRESSIONS AV. ET AR.

REGLAGES DE SUSPENSION 205 GTI ^{1,6L} ^{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 TOTAL: 2 ± 1 mm. LE PINCEMENT DEVRA ETRE REGLE A 2,5mm

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

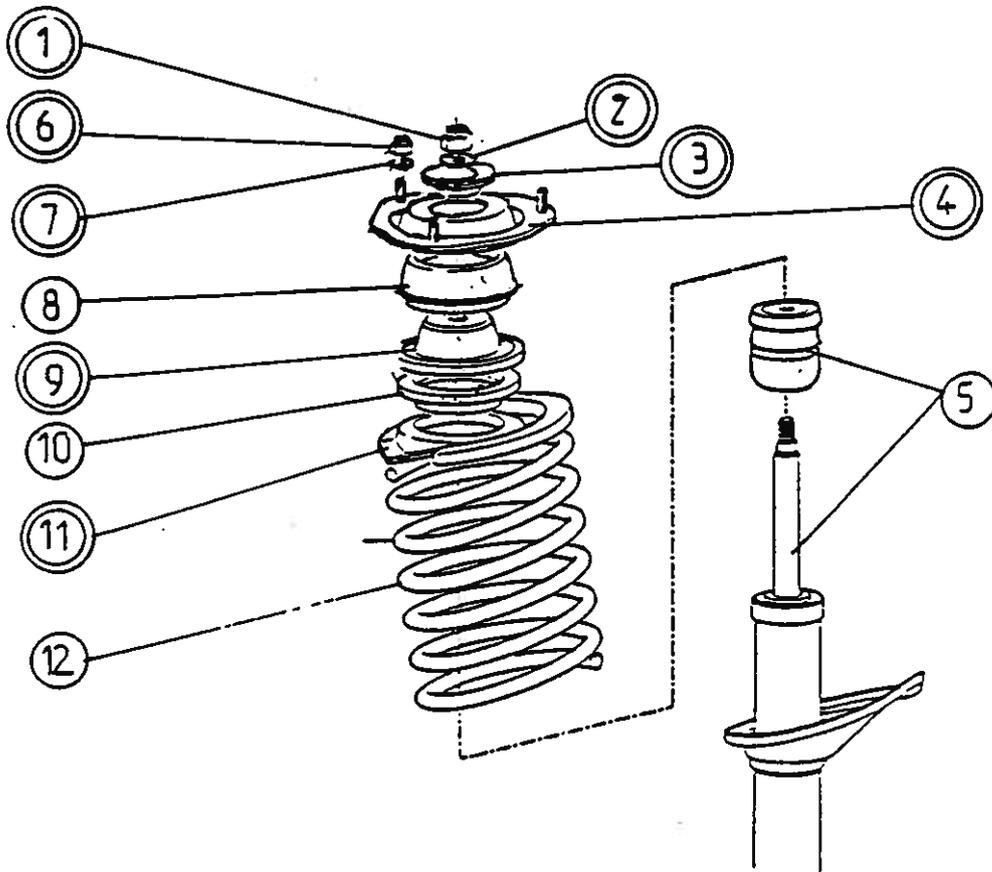
TRAIN AR

CARROSSAGE $30' \pm 10'$

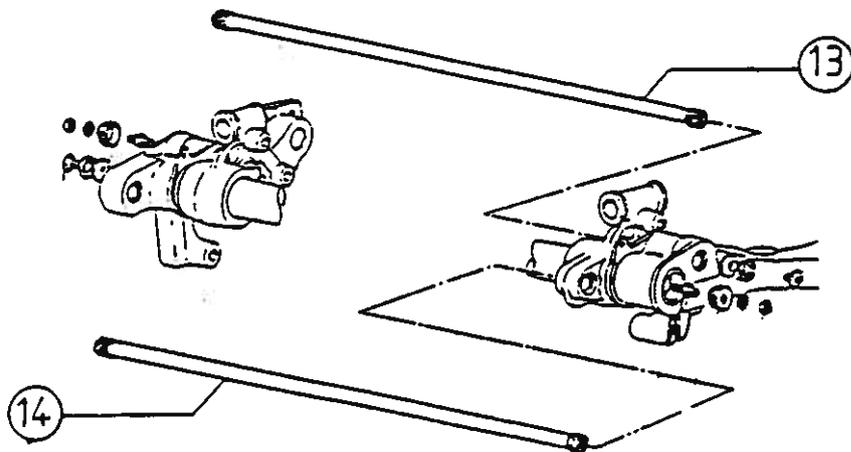
PINCEMENT $3\text{mm} \pm 1$

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

SUSPENSION AVANT / ARRIERE



○ PIECE DE SERIE

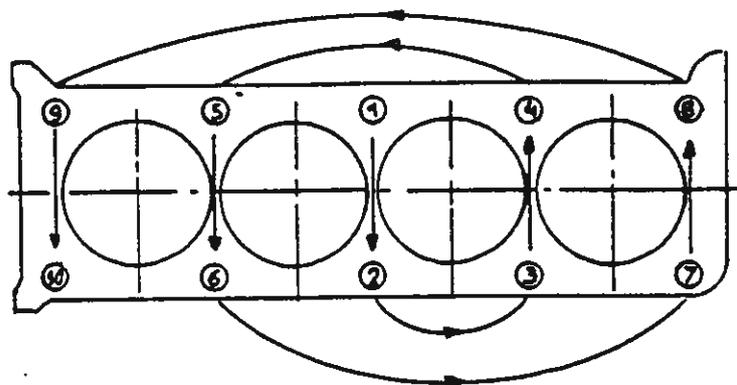


- A L'AIDE D'UN CRIC OU DE TOUT AUTRE MOYEN PLACE SOUS LE BRAS DE SUSPENSION, LE MONTER DE MANIERE A REALISER LA COTE Y DE LA PAGE VI SUIVANT L'ASSIETTE CHOISIE
- RECONNECTER LES BARRES DE TORSION AVEC SERRAGE DES VIS DE MAINTIEN A 2 mKg
- RECONNECTER LA BARRE ANTI-ROULIS
- REMONTER LES AMORTISSEURS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

b) FAIRE UNE CINQUANTAINNE 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 16
--------------------------------	-------



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

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

CALAGE DE L'ARBRE A CAMES PERFORMANCES 205 GTI 105 CH
--

1) - MATERIEL NECESSAIRE AU CALAGE

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

2) - CALAGE

- RECHERCHER LE PMH SUR LE 1er CYLINDRE A L'AIDE D'UN COMPARETEUR
- 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 SOUPAPE D'ADMISSION
- TOURNER LE VILEBREQUIN DANS LE SENS DE ROTATION DU MOTEUR
JUSQU'A 1 mm D'OUVERTURE DE LA SOUPAPE D'ADMISSION ; ET
RELEVER SUR LE DISQUE, LA VALEUR INDIQUEE EN AOA
- METTRE LE PALPEUR SUR LA SOUPAPE ECHAPPEMENT ET TOURNER LE
VILBREQUIN JUSQU'A 1 mm DE LA FERMETURE DE LA SOUPAPE
ECHAPPEMENT, LIRE ALORS LA VALEUR RFE.
- TABLEAU DES ANGLES DE CALAGE

AOA	6°2	AOE	34°2
RFA	39°6	RFE	11°6
ECARTS ENTRE SOMMETS		104°	

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

- 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

X

<p>CALAGE DE L'ARBRE A CAMES PERFORMANCES 205 GTI 115 CH</p>
--

1) MATERIEL NECESSAIRE AU CALAGE

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

2) CALAGE

- 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 RATTRAPANT 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 1 mm D'OUVERTURE DE LA SOUPE D'ADMISSION ; ET RELEVER SUR LE DISQUE, LA VALEUR INDUQUEE EN AOA
- METTRE LE PALPEUR SUR LA SOUPE ECHAPPEMENT ET TOURNER LE VILEBREQUIN JUSQU'A 1 mm DE LA FERMETURE DE LA SOUPE ECHAPPEMENT, LIRE ALORS LA VALEUR RFE
- TABLEAU DES ANGLES DE CALAGE

AOA $9,4^{\circ} \pm 1^{\circ}30'$	AOE $40,4^{\circ} \pm 1^{\circ}30'$
RFA $43,6^{\circ} \pm 1^{\circ}30'$	RFE $5,2^{\circ} \pm 1^{\circ}30'$
ECARTS ENTRE SOMMETS 107°	

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

- 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 1,6L Groupe N

VALEUR DES JEUX DE SOUPAPES

ADMISSION 0,20 ECHAPPEMENT 0,25

BOUGIES PRECONISEES

CHAMPION S 279 YC ECARTEMENT AUX ELECTRODES 0,6

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

35° MAXI AVANT PMH A 4000 tr/mn DEPRESSION DEBRANCHEE.
DANS LE CAS OU DU CLIQUETIS SERAIT AUDIBLE, DIMINUER
L'AVANCE 1° PAR 1° JUSQU'A DISPARITION DU CLIQUETIS.

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).

PREPARATION MOTEUR

1,9L Groupe N

1°) BAS MOTEUR

- DE SERIE LE JEU TOURILLONS/COUSSINETS MONTES EST COMPRIS ENTRE 0,03 ET 0,06 mm. IL EST IMPORTANT D'AVOIR LE JEU MAXIMAL, VOIR PLUS SI LES PIECES DE SERIE LE PERMETTENT (Jusqu'à 0,09 mm).
- LE JEU MANETONS/COUSSINET DE TETE DE BIELLE EST COMPRIS DE SERIE ENTRE 0,024 ET 0,061. IL EST EGALEMENT IMPORTANT D'AVOIR LE JEU MAXIMAL, VOIR PLUS SI LES PIECES DE SERIE LE PERMETTENT (JUSQU'A 0,07 mm).
- JEU LATERAL DU VILEBREQUIN $0,12 \pm 0,02$ mm
- JEU CHEMISE/PISTON : IL VARIE DE SERIE (POUR UN ENSEMBLE AUX COTES NORMALES) DE 0,033 A 0,057 mm. IL EST IMPORTANT D'AVOIR UN JEU MAXIMAL, CE JEU POUVANT ALLER JUSQU'A 0,09 mm SI LES PIECES DE SERIE LE PERMETTENT. DANS TOUS LES CAS, VERIFIER QUE LES JUPES DU PISTON AIENT UNE FINITION GROSSIERE, AFIN DE CREER DES RESERVES D'HUILE.

2°) CULASSE

- CONTROLER LA HAUTEUR LIBRE DES RESSORTS DE SOUPAPES AINSI QUE LEUR EMPILAGE AFIN DE S'ASSURER QU'ILS ONT TOUS LA MEME PRECHARGE. (HAUTEUR LIBRE DU RESSORT : $53,5 \pm 0,5$ mm)
- APRES AVOIR RELEVE LES VOLUMES DE CHAMBRE ON SURFACERA LA CULASSE AFIN D'OBTENIR UN RAPPORT VOLUMETRIQUE DE 10/1 (LE RAPPORT MAXI AUTORISE PAR LA FEUILLE D'HOMOLOGATION EST DE 10,1/1).
LA SURFACE DE LA CHAMBRE AU NIVEAU DU PLAN DE JOINT SUR CULASSE EST DE 49,2 cm².
ON OBTIENT EN GENERAL UNE DIMINUTION DE 0,5 A 0,7 mm DE HAUTEUR SUIVANT LES CULASSES. (LA FICHE D'HOMOLOGATION PERMET DE DIMINUER DE 1 mm LA HAUTEUR DE LA CULASSE).
- L'ARRETE VIVE SITUEE DANS LES CONDUITS D'ECHAPPEMENT EST MOUCHEE.
- LES JOINTS D'ADMISSION ET D'ECHAPPEMENT SONT AJUSTES SUR LES ORIFICES DES CONDUITS.
- LES COLLECTEURS SONT CENTRES SUR LA CULASSE. ON POURRA TIRER LEGEREMENT LES TROUS DE FIXATION.

CALAGE DE L'ARBRE A CAMES PERFORMANCES
--

205 GTI 130 CH

1°) MATERIEL NECESSAIRE AU CALAGE

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

2°) CALAGE REPERE ORIGINE

- RECHERCHER LE PMH SUR LE 1er CYLINDRE A L'AIDE D'UN COMPARETEUR
- REGLER LES SOUPAPES AVEC UN JEU NUL.
- MONTER ET TENDRE LA COURROIE EN RATTRAPANT 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 1 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 1 mm DE LA FERMETURE DE LA SOUPE ECHAPPEMENT, LIRE ALORS LA VALEUR RFE
- TABLEAU DES ANGLES DE CALAGE

AOA $9^{\circ} \pm 1^{\circ}$

RFE $5^{\circ}30' \pm 1^{\circ}$

ECARTS ENTRE SOMMETS 109°

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

. 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.

Rappel de la feuille d'homologation

325. Arbre à cames e) Diamètre des paliers 36 - 28,5 - 28 - 27,5 - 27 mm
 Camshaft Diameter of bearings
 g) Dimensions de la came Admission: A = 36,7⁺ 0,1 mm
 Cam dimensions Inlet: B = 48 - 0,1 mm
 Echappement A = 36,7⁺ 0,1 mm
 Exhaust B = 48 - 0,1 mm

326. Distribution a) Jeu théorique pour la distribution Admission 0,4 mm Echappement 0,4 mm
 Timing Theoretical timing clearance Inlet Exhaust

b) Avance à l'ouverture (avec jeu théorique (326 a))
 Valves open at (with theoretical timing clearance (326 a))
 Admission Inlet 26,5 ± 3° avant/après PMH Echappement Exhaust 61° ± 3° avant/après PMB
 before/after TDC before/after BDC

c) Retard à la fermeture (avec jeu théorique (326 a))
 Valves closed at (with theoretical timing clearance (326 a))
 Admission Inlet 58° ± 3° avant/après PMB Echappement Exhaust 17° ± 3° avant/après PMH
 before/after BDC before/after TDC

d) Levée de came en mm (arbre démonté) (dessin/drawing art. 325)
 Cam lifts in mm (dismounted camshaft)

Admission / Inlet

0 = 11,4⁺ 0,2 mm

- 5° = 11,3 ⁺ 0,2 mm	+ 5° = 11,3 ⁺ 0,2 mm
- 10° = 11,1 mm	+ 10° = 11,1 mm
- 15° = 10,7 mm	+ 15° = 10,7 mm
- 30° = 8,3 mm	+ 30° = 8,3 mm
- 45° = 4,6 mm	+ 45° = 4,6 mm
- 60° = 0,9 mm	+ 60° = 0,9 mm
- 75° = 0,1 mm	+ 75° = 0,1 mm
- 90° = 0 mm	+ 90° = 0 mm
- 105° = 0 mm	+ 105° = 0 mm
- 120° = 0 mm	+ 120° = 0 mm
- 135° = 0 mm	+ 135° = 0 mm
- 150° = 0 mm	+ 150° = 0 mm

Echappement / Exhaust

0 = 11,4⁺ 0,2 mm

- 5° = 11,3 ⁺ 0,2 mm	+ 5° = 11,3 ⁺ 0,2 mm
- 10° = 11 mm	+ 10° = 11 mm
- 15° = 10,6 mm	+ 15° = 10,6 mm
- 30° = 8,1 mm	+ 30° = 8,1 mm
- 45° = 4,2 mm	+ 45° = 4,2 mm
- 60° = 0,7 mm	+ 60° = 0,7 mm
- 75° = 0,2 mm	+ 75° = 0,2 mm
- 90° = 0 mm	+ 90° = 0 mm
- 105° = 0 mm	+ 105° = 0 mm
- 120° = 0 mm	+ 120° = 0 mm
- 135° = 0 mm	+ 135° = 0 mm
- 150° = 0 mm	+ 150° = 0 mm

e) Levée de soupape en mm avec jeu théorique de distribution (art. 326 a)
Valve lift in mm with theoretical timing clearance (art. 326 a)

Admission / Inlet

Art. 326 b) = 26.5 ± 3 ° avant/après PMH		before/after SDC = 0,0 mm	
+ 20°	=	<u>1,2</u>	mm ± 0.2
+ 40°	=	<u>3,9</u>	mm
+ 60°	=	<u>6,6</u>	mm
+ 80°	=	<u>8,7</u>	mm
+ 100°	=	<u>10,1</u>	mm
+ 120°	=	<u>10,9</u>	mm
+ 140°	=	<u>11</u>	mm
+ 160°	=	<u>10,3</u>	mm
+ 180°	=	<u>9</u>	mm
+ 200°	=	<u>7,1</u>	mm
+ 220°	=	<u>4,5</u>	mm
+ 240°	=	<u>1,7</u>	mm
+ 260°	=	<u>0</u>	mm
+ 280°	=	<u>0</u>	mm
+ 300°	=	<u>0</u>	mm
+ 320°	=	<u>0</u>	mm
+ 340°	=	<u>0</u>	mm
+ 360°	=	<u>0</u>	mm

Echappement / Exhaust

Art. 326 b) = 61 ± 3 ° avant/après PMB		before/after SDC = 0,0 mm	
+ 20°	=	<u>1,1</u>	mm ± 0.2
+ 40°	=	<u>3,9</u>	mm
+ 60°	=	<u>6,6</u>	mm
+ 80°	=	<u>8,8</u>	mm
+ 100°	=	<u>10,2</u>	mm
+ 120°	=	<u>10,9</u>	mm
+ 140°	=	<u>10,9</u>	mm
+ 160°	=	<u>10,1</u>	mm
+ 180°	=	<u>8,6</u>	mm
+ 200°	=	<u>6,4</u>	mm
+ 220°	=	<u>5,5</u>	mm
+ 240°	=	<u>0,9</u>	mm
+ 260°	=	<u>0</u>	mm
+ 280°	=	<u>0</u>	mm
+ 300°	=	<u>0</u>	mm
+ 320°	=	<u>0</u>	mm
+ 340°	=	<u>0</u>	mm
+ 360°	=	<u>0</u>	mm

327. Admission h) Nombre de ressorts par soupape

Inlet		Number of springs per valve <u>1</u>	
i) Caractéristiques des ressorts: Sous une charge de	<u>40</u>	kg, la longueur max. du ressort est de	<u>42,5</u> mm
Spring characteristics: Under a load of	<u>40</u>	kg, the max. length of the spring is	<u>42,5</u> mm
Caractéristiques des ressorts: Sous une charge de	<u>87</u>	kg, la longueur max. du ressort est de	<u>31</u> mm
Spring characteristics: Under a load of	<u>87</u>	kg, the max. length of the spring is	<u>31</u> mm
k) Diamètre extérieur des ressorts	<u>33,7</u> max i	mm	
Exterior diameter of the springs	<u>33,7</u> max i	mm	
m) Diamètre du fil des ressorts	<u>4,5</u>	mm	
Diameter of spring wire	<u>4,5</u>	mm	
l) Nombre de spires des ressorts	<u>6,9</u>	mm	
Number of spring coils	<u>6,9</u>	mm	
n) Longueur libre maximum des ressorts	<u>54,3</u>	mm	
Maximum free length of the springs	<u>54,3</u>	mm	

328. Echappement

Exhaust

Exhaust		Number of springs per valve <u>1</u>	
c) Diamètre de(s) sortie(s) du collecteur	<u>66</u>	mm	
Diameter of the manifold exit(s)	<u>66</u>	mm	
k) Caractéristiques des ressorts: Sous une charge de	<u>40</u>	kg, la longueur max. du ressort est de	<u>42,5</u> mm
Spring characteristics: Under a load of	<u>40</u>	kg, the max. length of the spring is	<u>42,5</u> mm
l) Diamètre extérieur des ressorts	<u>33,7</u> max i	mm	
Exterior diameter of the springs	<u>33,7</u> max i	mm	
m) Nombre de spires des ressorts	<u>6,9</u>	mm	
Number of spring coils	<u>6,9</u>	mm	
n) Diamètre du fil des ressorts	<u>4,5</u>	mm	
Diameter of spring wire	<u>4,5</u>	mm	
o) Longueur libre maximum des ressorts	<u>54,3</u>	mm	
Maximum free length of the springs	<u>54,3</u>	mm	

SUPPRESSION DU LIMITEUR DE REGIME

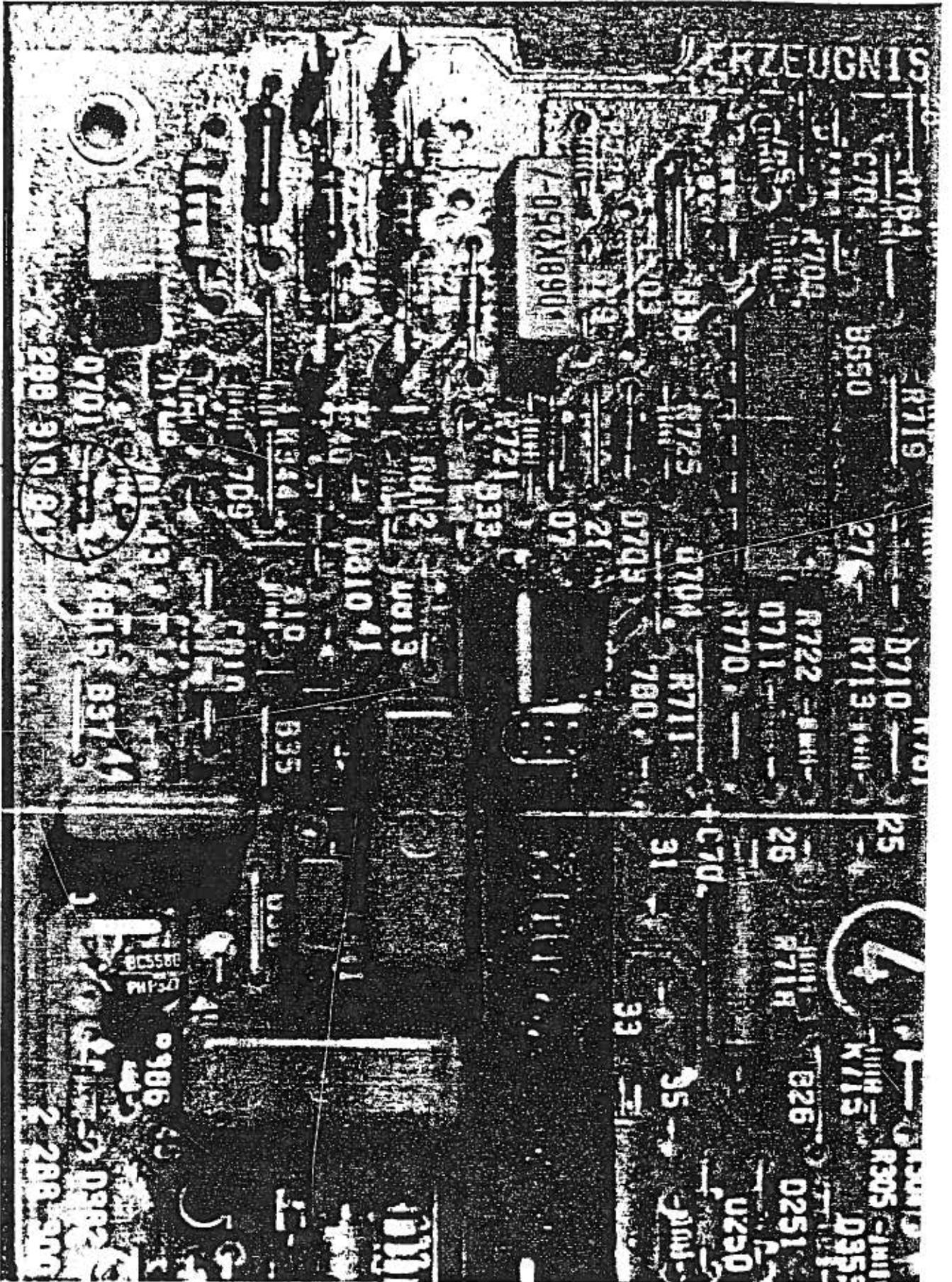
1°) COUPURE SE SITUANT DANS LE RELAIS TACHYMETRIQUE POUR :205 GTI 1,6L N° DE SERIE JUSQU'A 5536100)

- REMPLACER LE RELAIS TACHYMETRIQUE DE SERIE PAR LE RELAIS REF. 16021-00 POUR AVOIR LA COUPURE A 8000 TR/MN
- CE REMPLACEMENT NECESSITE UN CHANGEMENT DE CONNECTEUR ENTRE LE FAISCEAU VEHICULE ET LE RELAIS, MAIS LES NUMEROS DES DEUX RELAIS SONT IDENTIQUES.

2°) COUPURE SE SITUANT DANS LE RELAIS TACHYMETRIQUE POUR :205 GTI 1,6L N° DE SERIE A PARTIR DE 5536101 ET 205 GTI 1,9L

- 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

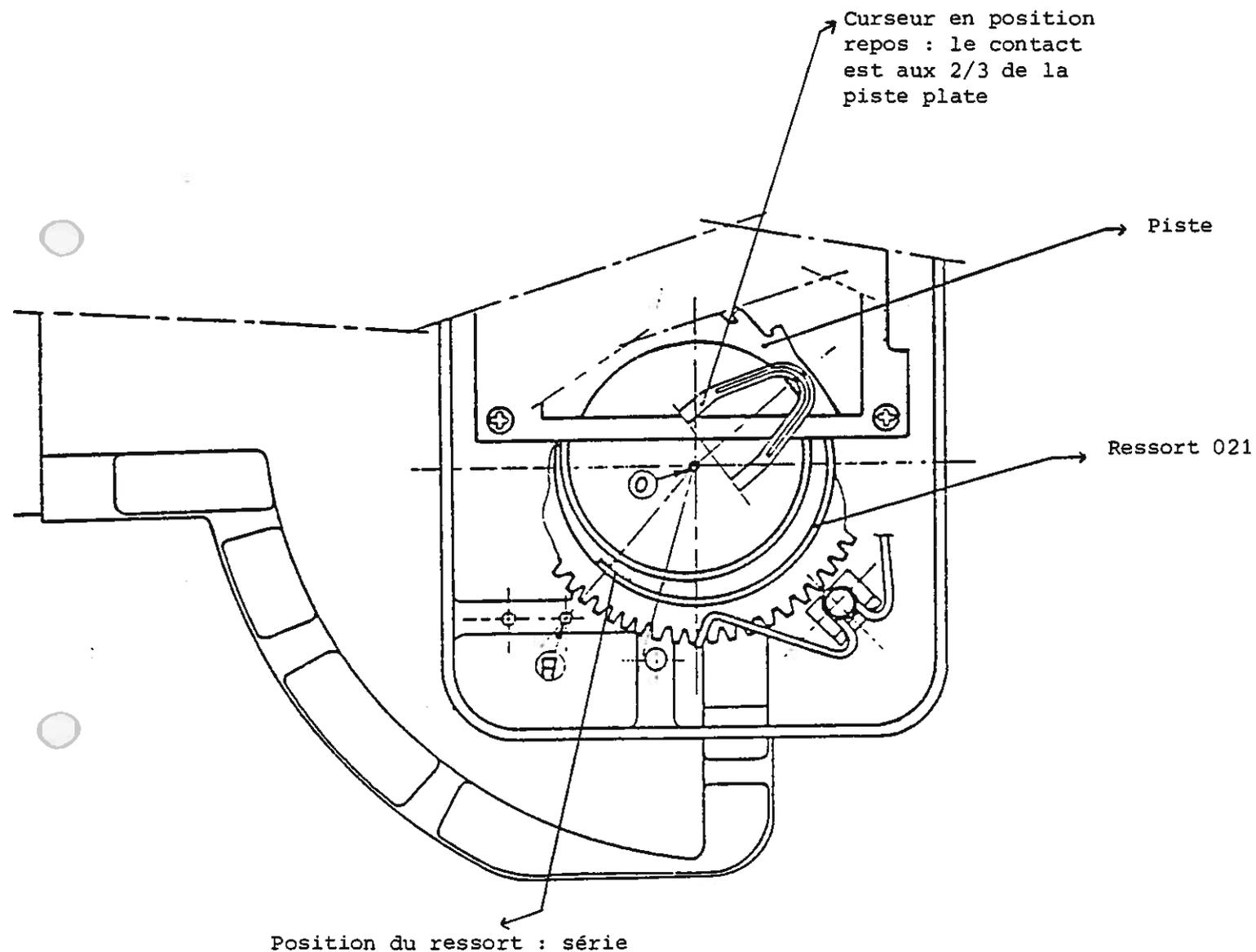
ATTENTION : TOUTES CES OPERATIONS DOIVENT ETRE FAITES AVEC LE PLUS GRAND SOIN. EN EFFET LA DETERIORATION D'UN COMPOSANT SUFFIT A ALTERER TOUT LE FONCTIONNEMENT DU CALCULATEUR.



D 701

RAPPEL REGLAGE "SERIE" DU DEBITMETRE

1,9L Groupe N



ECHAPPEMENT	1,6L	Groupe N
	1,9L	

LE SIAMOIS DE SERIE EST CONSERVE,

LA LIGNE Gr.N ECHAPPEMENT SE MONTE EN LIEU ET PLACE AVEC LES FIXATIONS
D'ORIGINE EN AVAL DU SIAMOIS

- . TUBE INTERMEDIAIRE Référence 19088-01
- . SILENCIEUX Référence 19088-02

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES ET REGLAGES 1,9L Groupe N

Vilebrequin :

- Jeu de tourillons : maxi 0,09 mm
- Jeu de manetons : maxi 0,07 mm
- jeu latéral : 0,12 $\begin{matrix} +0,02\text{mm} \\ - \end{matrix}$

Pistons - Chemise :

- Jeu : maxi 0,09 mm
- Dépassement : 0,07 \pm 0,03 mm

Culasse :

- Surfacier pour avoir un rapport volumétrique de 10/1
hauteur mini de la culasse : 88 mm mesurée entre le
plan de joint et la surface d'appui des rondelles de
vis de culasse.

Joint de culasse :

- Curty bleu (sans resserage de culasse)

Vis de culasse :

- Nouveau modèle, sans resserage réf. : 0204.57 (origine)
- rondelles sous vis réf. : 0205.20 (origine)

Jeux de soupapes à froid :

- Admission : 0,20 mm
- Echappement : 0,30 mm

Calage de l'arbre à cames (à 1 mm) :

- AOA : 9°
- RFE : 5° 30'

Allumeur :

- Ccurbe centrifuge série N° C045
- Dépression obturée
- Avance : 30° à 4000 t/mm

Débitmètre :

- Série (voir réglages ci-joints)

Boitier d'injection :

- Suppression de la diode 701 du limiteur de régime

Pression d'essence :

- Régulateur de pression taré à 3,5 bars

Rappel des couples de serrage :

- Paliers de vilebrequin : 6 mKg
- Ecrous de bielles : 4,5 mKg
- Vis de culasse : Serrage à 6 mKg
desserrage
serrage à 2 mKg + 300° d'angle
pas de resserrage du joint après
fonctionnement.

REGLAGE MOTEUR 1,9L Groupe N

VALEUR DES JEUX DE SOUPAPES

ADMISSION 0,20 ECHAPPEMENT 0,30

BOUGIES PRECONISEES

CHAMPION ECARTEMENT AUX ELECTRODES 0,6

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

30° MAXI AVANT PMH A 4000 tr/mn DEPRESSION OBTUREE

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).