

CARACTÉRISTIQUES

Identification du véhicule

Gamme

Appellation commerciale	Date de commercialisation	Code modèle	Type moteur	Cylindrée (cm ³) / Puissance (KW / ch)	Type de transmission	Puissance fiscale administrative en France
407 Berline 4 portes						
Confort 1,6 HDi 16v	04/2004 >	6D9HZC	DV6TED4/	1600 / 81/110	M5/BE4-5L	6
Executive 1,6 HDi 16v	04/2004 >	6D9HZC	DV6TED4/	1600 / 81/110	M5/BE4-5L	6
Confort 2,0 HDi 16v	04/2004 >	6DRHRH	DW10BTED4/RHR	1997 / 100/136	M6/ML6C-L	8
Executive 2,0 HDi 16v	04/2004 >	6DRHRH	DW10BTED4/RHR	1997 / 100/136	M6/ML6C-L	8
Executive Pack 2,0 HDi 16v	04/2004 >	6DRHRH	DW10BTED4/RHR	1997 / 100/136	M6/ML6C-L	8
Sport 2,0 HDi 16v	04/2004 >	6DRHRH	DW10BTED4/RHR	1997 / 100/136	M6/ML6C-L	8
Sport Pack 2,0 HDi 16v	04/2004 >	6DRHRH	DW10BTED4/RHR	1997 / 100/136	M6/ML6C-L	8
Griffe 2,0 HDi 16v	04/2004 >	6DRHRH	DW10BTED4/	1997 / 100/136	M6/ML6C-L	8
407 SW (Break) 5 portes						
Confort 1,6 HDi 16v	07/2004 >	6E9HZC	DV6TED4/9HZ	1600 / 81/110	M5/BE4-5L	6
Executive 1,6 HDi 16v	07/2004 >	6E9HZC	DV6TED4/9HZ	1600 / 81/110	M5/BE4-5L	6
Confort 2,0 HDi 16v	07/2004 >	6ERHRH	DW10BTAED4/RHR	1997 / 100/136	M6/ML6C-L	8
Executive 2,0 HDi 16v	07/2004 >	6ERHRH	DW10BTAED4/RHR	1997 / 100/136	M6/ML6C-L	8
Executive Pack 2,0 HDi 16v	07/2004 >	6ERHRH	DW10BTAED4/RHR	1997 / 100/136	M6/ML6C-L	8
Sport 2,0 HDi 16v	07/2004 >	6ERHRH	DW10BTAED4/RHR	1997 / 100/136	M6/ML6C-L	8
Sport Pack 2,0 HDi 16v	07/2004 >	6ERHRH	DW10BTAED4/RHR	1997 / 100/136	M6/ML6C-L	8
Griffe 2,0 HDi 16v	07/2004 >	6ERHRH	DW10BTAED4/RHR	1997 / 100/136	M6/ML6C-L	8

Plaque constructeur (1)

La plaque constructeur, sous la forme d'une étiquette autocollante, est située à la base du pied milieu de caisse côté conducteur.

Elle indique dans l'ordre :

- Le nom du constructeur.
- Le numéro de réception CEE.
- Le numéro dans la série du type.
- Le poids maxi autorisé en charge.
- Le poids total

Étiquette de renseignements divers (2)

Cette étiquette de renseignements est collée sur le montant de la porte conducteur.

Elle indique dans l'ordre :

- La pression de gonflage des pneumatiques.
- La taille des pneumatiques.
- Les marques et types de pneumatiques préconisés.
- Le numéro de la date d'application du modèle (D.A.M) indispensable pour connaître la date précise de fabrication du véhicule qui peut être nécessaire pour la commande de pièce de rechange.
- La référence de la couleur de carrosserie.



Cale de réglage du jeu axial de vilebrequin

Le jeu latéral se règle par 2 demi-flasques sur le palier N°2.
Sens de montage : face rainurée côté vilebrequin.
Épaisseur : **2,4 mm**.

Bielles

Bielles en acier forgé, à section en "I", avec chapeaux obtenus par rupture.
Diamètre de la tête : **48,655 (+0,016/0) mm**.
Diamètre du pied de bielle : **25 mm**.
Lors du montage de la bague de pied de bielle, aligner le perçage de lubrification de la bague avec celui du pied de bielle.

Coussinets de bielles

Sens de montage : Les demi-coussinets de bielles sont sans ergot de positionnement.
Jeu aux coussinets de bielle : **0,024 à 0,070 mm**.

Pistons

Pistons en alliage d'aluminium à tête intégrant une chambre de combustion de forme creuse et concave, l'empreinte des soupapes et qui comporte **3 segments**.
Chaque tête de piston comporte une flèche qui doit pointer vers la distribution du moteur, indiquant son sens de pose.
Jeu du piston dans le cylindre : **0,164 à 0,196 mm**.
Désaxage de l'axe du piston : **0,4 ± 0,075 mm**.
Les pistons sont livrés avec leurs axes et segments; étant apparés entre eux, ne pas les mélanger.

Segments

Au nombre de trois par piston :
-un segment coup de feu à double trapèze.
-un segment d'étanchéité à bec d'aigle.
-un segment racleur avec ressort spiroïdal.
Sens de montage : repère "TOP" dirigé vers le haut et tierçage à **120°**.
Jeu à la coupe (mm) :
-coup de feu : **0,20 (0/+0,15)**.
-étanchéité : **0,20 (0/+0,20)**.
-racleur : **0,80 (0/+0,20)**.

Axe de piston

Axes en acier montés libres dans les bielles et dans les pistons et arrêtés par deux circlips.
Longueur d'axe de piston : **59,70 à 60,00 mm**.
Diamètre d'axe de piston : **24,995 à 25,000 mm**.

Volant moteur

Volant moteur bi-masse, en fonte, fixé par **6 vis** sur le vilebrequin. Il possède une couronne de démarreur en acier. Le volant ne possède pas de position imposée de montage, deux trous borgnes permettent de le bloquer sur le vilebrequin dans deux positions différentes.

Distribution

Distribution double arbre à cames en tête entraînés depuis le vilebrequin par une courroie crantée dont la tension est assurée automatiquement par un galet tendeur à excentrique.

Diagramme de distribution

A.O.A (Avance Ouverture Admission) : **16,8°** après **PMH**.

R.F.A (Retard Fermeture Admission) : **6,8°** après **PMB**.
A.O.E (Avance Ouverture Échappement) : **24,8°** avant **PMB**.
R.F.E (Retard Fermeture Échappement) : **12,5°** avant **PMH**.

Arbre à cames

Arbre à cames réalisé à partir d'un tube d'acier avec cames frittées et embouts emmanchés, tournant dans un carter palier constitué de **5 paliers** de fixation. Une rondelle de butée assure le guidage axial de l'arbre à cames. Il est entraîné par la courroie crantée depuis le vilebrequin et entraîne la pompe à vide.
Arbre à cames d'admission : **401 mm**.
Arbres à cames d'échappement : **389 mm**.

Courroie de distribution

Courroie commune à l'entraînement de ou des arbre(s) à cames, de la pompe d'injection et de la pompe à eau.
Sens de rotation : **Sens horaire**.
Mode de tension : par galet tendeur automatique.
Largeur : **25 mm**.
Nombre de dents : **137**.
Fournisseur : **Dayco**.
Périodicité d'entretien : remplacement tous les **240 000 km** ou **180 000 km** en usage intensif.

Lubrification

Lubrification sous pression par pompe à huile entraînée directement par **2 méplats** en bout de vilebrequin. Le circuit comporte un clapet de décharge intégré à la pompe, un échangeur thermique eau-huile et un filtre. Quatre gicleurs d'huile pour le refroidissement des fonds de pistons sont logés dans le bloc-cylindres. La culasse est munie d'un clapet anti-retour. Après l'arrêt du moteur, il empêche l'huile de retourner dans le carter d'huile et assure ainsi un graissage rapide du haut moteur au redémarrage du moteur.

Pompe à huile

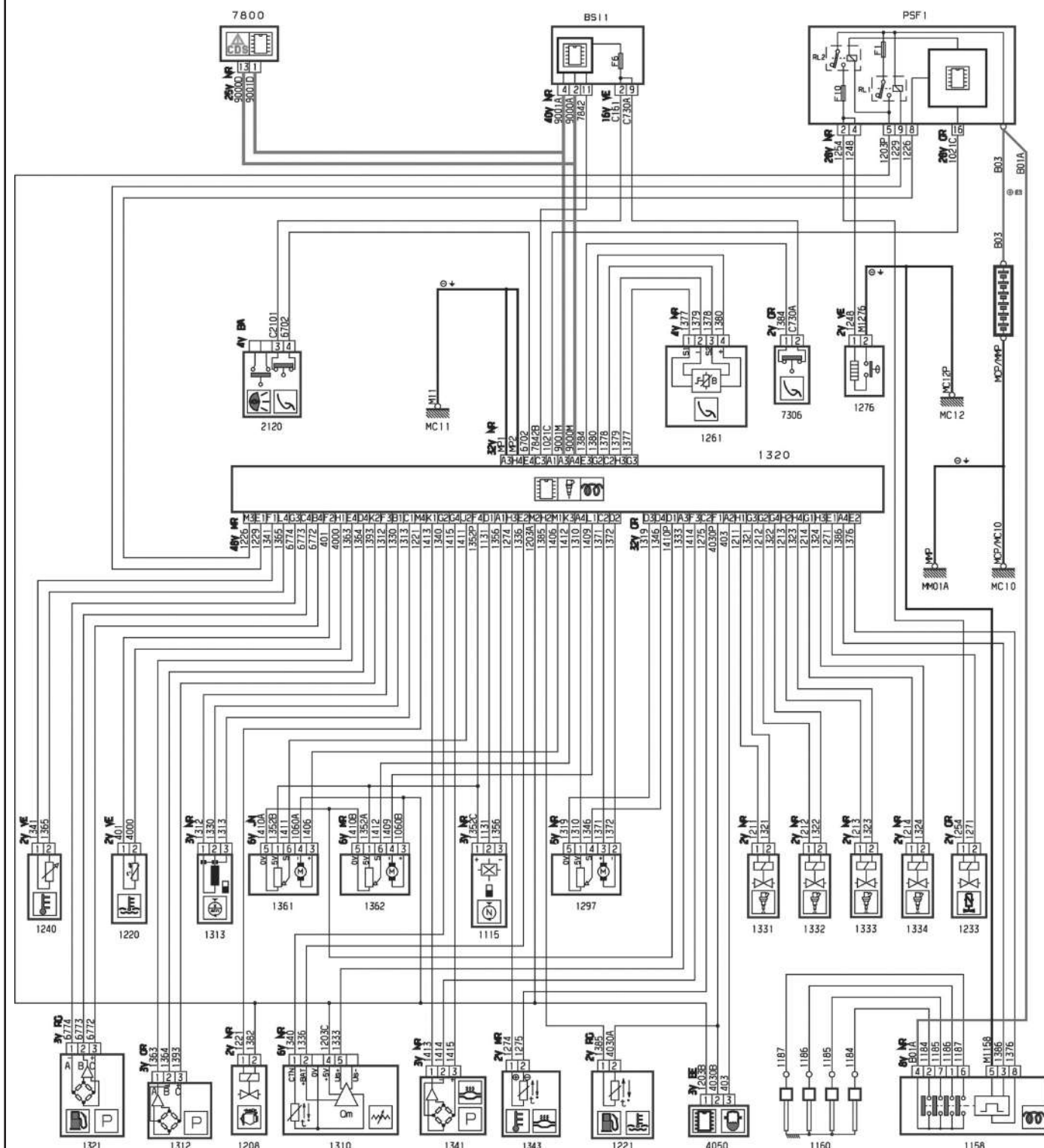
La pompe à huile est fixée sur le carter-cylindres côté distribution par **8 vis** et est entraînée directement par **2 méplats** en bout de vilebrequin.
L'étanchéité entre la pompe à huile et le carter-cylindres est assurée par de la pâte à joint silicone monocomposant.
Présence d'un régulateur de pression d'huile sur le canal de lubrification des paliers d'arbre à cames pour limiter la pression sur le haut moteur.
Le clapet anti-retour d'huile est implanté dans la culasse au niveau du canal de remontée d'huile, maintenant ainsi une réserve d'huile dans le haut du moteur pour les poussoirs hydrauliques.
Une soupape régulatrice de pression est intégrée dans le corps de la pompe à huile. Elle s'ouvre à une pression de **5 bars**.
Pression d'huile à **110°C** (huile du type **5W30**) :
-à **1 000 tr/min** : supérieure à **1,2 bars**.
-à **2 000 tr/min** : supérieure à **2,0 bars**.
-à **3 000 tr/min** : supérieure à **2,7 bars**.
-à **4 000 tr/min** : supérieure à **2,9 bars**.

Manocontact de pression

Manocontact vissé à l'avant sur le bloc-cylindres. Il permet l'allumage du voyant d'alerte au combiné d'instruments en cas de pression d'huile insuffisante.
Allumage du témoin : pression inférieure à **0,5 bar**.

Sonde de niveau et de température d'huile moteur

Elle est située sur la partie arrière du bloc-cylindres et transmet les indications au combiné d'instruments.



Injection/Préchauffage

-les transmissions (voir chapitre "transmissions").
 Débrancher :
 -le contacteur de marche arrière.
 -les commande de boîte de vitesses à l'aide d'un outil approprié de type PSA (-).0194-T.
 Déposer les fixations (1) du support de commande des vitesses (2) (Fig.46) et l'écartier.

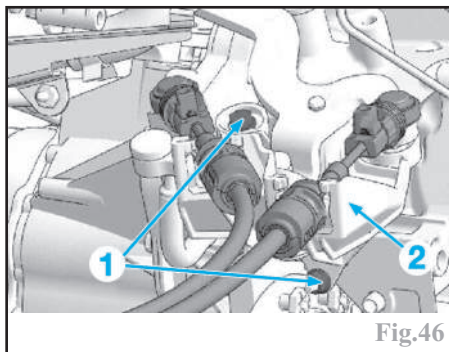


Fig.46

Réaliser un montage de soutien sous l'ensemble moteur boîte
 Protéger le radiateur.
 Déposer :
 -le support moteur droit (côté distribution).
 -le support moteur gauche (coté boîte de vitesses).
 Décaler légèrement le groupe motopropulseur vers l'avant pour dégager la boîte de vitesses du berceau.
 Déposer le groupe motopropulseur.

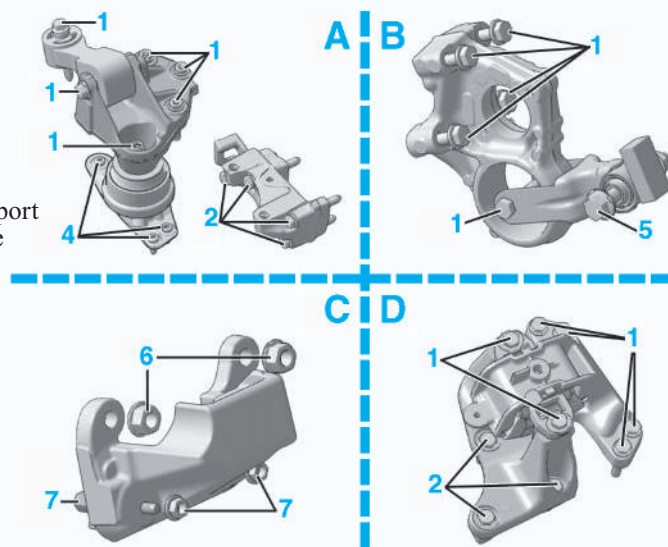
Repose

Procéder dans l'ordre inverse de la dépose, en prenant soin de respecter les points suivants :
 -Remplacer systématiquement tous les écrous autofreinés et tous les joints d'étanchéité.
 -Respecter les couples de serrage prescrits.
 -Remplacer les bagues d'étanchéité de sortie de boîte de vitesses et garnir de graisse les lèvres.
 -Effectuer le remplissage et la mise à niveau en huile de la boîte de vitesses (voir au chapitre "Boîte de vitesses").
 -Si cela n'a pas été fait, remplacer le filtre à huile puis procéder au remplissage et à la mise à niveau en huile du moteur selon les préconisations et les quantités prescrites.
 -Réaliser la purge en air du circuit d'alimentation en combustible.
 -Procéder au remplissage et à la purge du circuit de refroidissement (voir opération concernée).
 -Vérifier l'absence de fuite, la régularité du fonctionnement et l'extinction des témoins d'anomalies, moteur tournant.

Couples de serrage des supports du groupe mototracteur (daN.m)

A Côté droit
 B Arrière
 C Entretoise de support de boîte de vitesse
 D Côté gauche

1 6,0
 2 5,5
 3 4,5
 4 2,8
 5 6,5
 6 4,0
 7 1,2



Remise en état du moteur

Démontage

Nota :

Au cours du démontage, prendre soin de repérer l'ensemble des pièces, leur sens de montage, et leur appariement éventuel en vue du remontage.

Déposer le démarreur et l'alternateur.
 Désaccoupler la boîte de vitesses du moteur.

À l'aide d'un outil de blocage approprié (PSA 0188.F), immobiliser en rotation le volant moteur.

Déposer le mécanisme d'embrayage et le volant moteur.

Procéder à la dépose du turbocompresseur, de la courroie de distribution et de la culasse (voir opérations concernées).

Procéder à la dépose de la pompe haute pression (voir opération concernée).

Déposer les supports d'accessoires.

Déposer la pompe à eau avec son joint (voir opération concernée).

Déposer le carter inférieur, en repérant la position de ses vis de fixation.

Récupérer la roue dentée de vilebrequin avec sa clavette.

Déposer la pompe à huile à l'avant du vilebrequin (voir opération concernée).

Déposer le puits de jauge à huile.

Déposer et désassembler chaque ensemble bielle-piston, et les ranger sans les dépaireiller.

Desserrer progressivement les chapeaux de paliers de vilebrequin et les déposer, avec leur coussinet et les cales de réglage du jeu axial, les ranger dans l'ordre sans les mélanger (n°1 côté volant moteur).
 Récupérer la bague d'étanchéité du palier n°1.

Déposer le vilebrequin.

Récupérer les coussinets restés dans le bloc-cylindres.

Si nécessaire, déposer les gicleurs de fond de pistons.

Nota :

Nettoyer soigneusement l'ensemble des pièces, les plans de joint, les surfaces de contact, les vis enduites de frein filet, les canalisations de lubrification et de refroidissement. Pour les pièces réalisées en alliage léger, nous vous conseillons d'éviter de les gratter mais d'utiliser pour leur nettoyage un décapant chimique.

Procéder au contrôle des pièces et à leur remplacement en fonction de leur disponibilité en rechange.

Contrôles

Contrôler le jeu piston/axe. En cas de jeu trop important, remplacer les ensembles piston-axe.

Contrôler le jeu à la coupe des segments. En cas de jeu trop important remplacer les 4 pistons.

Contrôler les bielles (équerrage, vrillage, alésages de la tête et du pied). En cas de valeurs hors tolérances sur une seule bielle, remplacer l'ensemble des bielles.

Contrôler le jeu axe de piston / bague de pied de bielle. En cas de jeu trop important, remplacer les axes avec les pistons, ou les 4 bielles. Si la bague du pied de bielle a été déposée, veiller à aligner son trou de lubrification avec celui de la bielle au remontage.

Contrôler l'usure des fûts du bloc-cylindres (ovalisation, conicité). Si l'usure dépasse les valeurs prescrites, remplacer le bloc-cylindres.

Contrôler le jeu radial de chaque palier de vilebrequin et de chaque bielle, le voile du vilebrequin, l'ovalisation et la conicité des manetons et des tourillons. En cas d'usure trop importante, remplacer les coussinets ou rectifier ou remplacer le vilebrequin, en fonction des classes de coussinets.

Pré-postchauffage

Refroidissement

Alimentation en combustible - Gestion moteur

Précautions à prendre

Avant toute intervention sur les circuits basse et haute pression d'alimentation en combustible, il est nécessaire de respecter les consignes suivantes :

- Interdiction de fumer à proximité du circuit haute pression.
- Ne pas travailler à proximité de flamme ou étincelles.
- Les interventions sur le circuit haute pression moteur tournant sont interdites.
- Avant chaque intervention sur le circuit haute pression, s'assurer que la pression soit bien redescendue à la pression atmosphérique à l'aide d'un outil de diagnostic. Une fois le moteur coupé, la chute de pression peut prendre quelques minutes.
- Moteur tournant, se tenir hors de portée d'un éventuel jet de carburant pouvant occasionner des blessures sérieuses.
- L'aire de travail doit être toujours propre et dégagée; les pièces démontées doivent être stockées à l'abri de la poussière.
- Avant d'intervenir sur le système, il est nécessaire de nettoyer les éléments des circuits sensible suivant :
 - filtre à carburant.
 - pompe haute pression carburant.
 - rampe d'alimentation.
 - canalisation haute pression.
 - porte injecteur.
- Avant toute intervention sur le moteur, effectuer une lecture des mémoires du calculateur d'injection.
- Ne pas dissocier la pompe haute pression carburant des éléments suivants :
 - désactivateur du 3ème piston haute pression carburant.
 - bague étanchéité d'axe d'entraînement de pompe.
 - raccord de sortie haute pression.
- Ne pas dissocier le capteur haute pression de la rampe d'alimentation haute pression des injecteurs.
- Ne pas ouvrir les injecteurs.
- Ne pas dévisser le raccord haute pression des injecteurs.
- Il est interdit de nettoyer la calamine sur le nez des injecteurs.
- Tous raccord ou tuyau haute pression déposé doit obligatoirement être remplacé par un neuf.
- Lors du remplacement du calculateur d'injection, il est indispensable d'effectuer un apprentissage du système antidémarrage. Pour effectuer cette opération, il faut :
 - posséder le code d'accès du module analogique (voir carte confidentiel client).
 - posséder un outil de diagnostic approprié.
 - effectuer un apprentissage du calculateur moteur.
 - effectuer un télécodage du calculateur.

Calculateur

Dépose-repose

Déposer le cache batterie.
Débrancher la batterie.
Déposer le cache calculateur situé derrière la batterie.
Débrancher le calculateur en commençant par le connecteur noir, puis marron et gris.
Déposer les fixations du calculateur.
Déposer le calculateur.
À la repose, vérifier l'état des broches et cliper les connecteurs avec précaution. Dans le cas du remontage d'un calculateur neuf, il est nécessaire d'initialiser le calculateur.

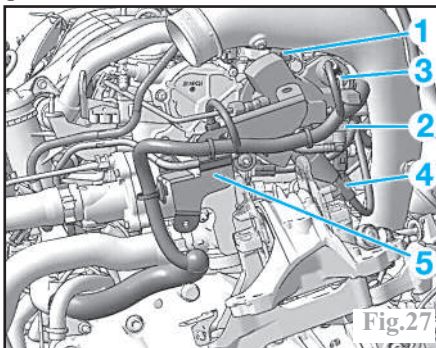
Pompe haute pression

Nota :

avant toute intervention, respecter impérativement les recommandations prescrites au paragraphe "Précautions à prendre". Afin de garantir la mémorisation des apprentissages des différents calculateurs, attendre **15 minutes** après coupure du contact avant de débrancher la batterie.

Dépose-repose

Débrancher la batterie.
Déposer :
- le cache.
- le filtre à air.
- la canalisation à dépression de servofrein à pompe à vide.
Écarter le faisceau.
Déposer les durits (1) et (2) (Fig.27).
Débrancher, débrider et écarter les connecteurs (3) et (4) de pompe haute pression.
Déposer le support faisceau électrique (5).
Déposer le tuyau d'alimentation haute pression de la rampe à la pompe haute pression.



Déposer les 3 vis (1) de la pompe haute pression (2) et récupérer le joint (Fig.28) puis déposer la pompe haute pression.

À la repose :

- respecter les couples de serrage.
- remplacer les canalisations haute pression démontées par des neuves.
- effectuer la purge du circuit de carburant et contrôler l'étanchéité des canalisations après le démarrage.

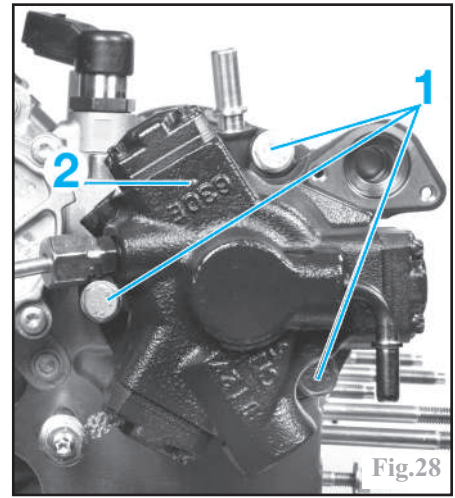


Fig.28

Rampe d'injection

Dépose-repose

Débrancher la batterie.
Déposer :
- le filtre à air.
- le tuyau de vanne EGR.
Débrancher :
- le faisceau de câblage d'injecteur.
- les connecteurs des injecteurs.
Dégager le faisceau et le mettre de côté.
Déposer le carter supérieur de distribution (voir méthode de calage).
Débrancher :
- le connecteur de capteur de position d'arbre à cames.
- le connecteur de sonde de température d'air d'admission.
- le connecteur de sonde de pression absolue au collecteur.
- le tuyau d'admission de papillon de coupure d'air.
- le tuyau de dérivation d'échangeur thermique.
- le tuyau de commande de dépression de papillon de coupure d'air.
- le tuyau de commande de dépression de dérivation d'échangeur thermique.
- le flexible de retour d'huile de recyclage des gaz de carter.
Déposer :
- les vis de fixation du collecteur d'admission.
- le collecteur d'admission (1) et ses joints (Fig.29).
- le filtre à carburant (voir opération concernée).
- le support de filtre à carburant (2).
Débrancher :
- les canalisations haute pression (3) vers les injecteurs et la pompe puis les obturer avec des bouchons propres et appropriés.
- le capteur haute pression (4).

Attention :

Ne pas desserrer le raccord de l'injecteur. Le maintenir lors du desserrage de la canalisation haute pression.

Déposer les vis (5) de fixation de la rampe (6) et la déposer.

CARACTÉRISTIQUES

Généralités

Embrayage monodisque à sec à commande hydraulique. Mécanisme à diaphragme, disque rigide et butée à billes, monté sur un volant moteur bimasse faisant office d'amortisseur de vibrations.

Commande hydraulique constituée d'un cylindre émetteur, d'un cylindre récepteur et d'un réservoir de compensation communs au circuit de freinage.

Disque

Caractéristique

	Moteur DV6	Moteur DW10
Marque et type du mécanisme	Valeo 225DNG5440	Luk 230P5100
Butée	SKF D34	SKF

Couples de serrage (en daN.m)

Boîte de vitesses sur moteur :	5,5
Vis de volant moteur :	4,8
Mécanisme d'embrayage sur volant moteur :	2,0

Ingrédients

Liquide de frein

Capacité : **1 litre.**

Préconisation : liquide synthétique répondant à la spécification **DOT 4.**

Périodicité d'entretien : remplacement du liquide avec purge du circuit tous les **60 000 km** ou tous les **2 ans.**

Embrayage

A Moteur DW 10

B Moteur DV6

1 Patin

2 Pédale

3 Ressort

4 Réservoir de compensation de liquide de frein

5 Émetteur d'embrayage

6 Récepteur d'embrayage

7 Canalisations

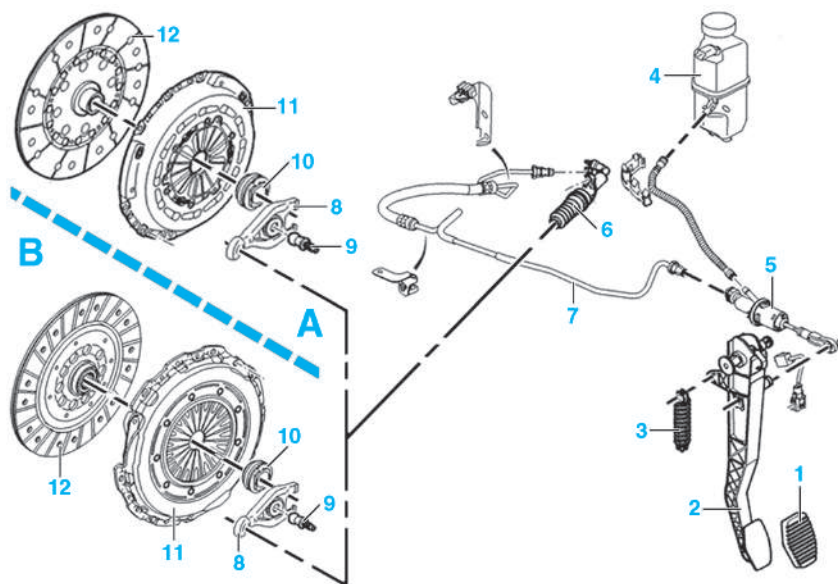
8 Fourchette

9 Rotule

10 Butée

11 Mécanisme

12 Disque d'embrayage



MÉTHODES DE RÉPARATION

En bref :

Le remplacement du disque ou du mécanisme nécessite la dépose de la boîte de vitesses.

Toute intervention sur la commande d'embrayage qui a nécessité l'ouverture du circuit, impose la purge de celle-ci.

La dépose de l'embrayage impose le remplacement de la butée.

Desserrer, progressivement et par passes successives, les vis de fixation du mécanisme puis dégager ce dernier en récupérant le disque.

Repose

Nota :

La repose du mécanisme nécessite l'utilisation de l'outil **PSA 0213-0214.**

Contrôler et dégraisser la surface de friction du volant moteur à l'aide d'un solvant (genre trichloréthylène).

Vérifier l'état du volant moteur, du disque et du mécanisme mais également celui de l'ensemble cylindre récepteur-butée resté dans le carter d'embrayage.

Remplacer les pièces défectueuses.

Serrer, progressivement et par passes successives, les vis de fixation du mécanisme.

Déposer le mandrin de centrage et l'outil d'immobilisation du volant moteur.

Appliquer une fine couche de **Molykote BR2 Plus** sur le guide de butée d'embrayage et sur la fourchette.

Mettre en place la butée d'embrayage.

Procéder à la repose de la boîte de vitesses (voir chapitre "Boîte de vitesses").

Commande hydraulique d'embrayage

Nota :

La dépose de l'émetteur d'embrayage impose la dépose du servo frein.

Attention :

Avant d'intervenir sur le circuit hydraulique, prévoir l'écoulement du liquide de frein, qui est particulièrement corrosif, en protégeant l'environnement du compartiment moteur puis obturer tous les orifices laissés libres

Embrayage

Disque ou mécanisme

Dépose

Procéder à la dépose de la boîte de vitesses (voir chapitre "Boîte de vitesses"). Immobiliser le volant moteur à l'aide d'un outil de blocage approprié.

MÉTHODES DE RÉPARATION

En bref :

La boîte de vitesses se dépose seule par le dessous du véhicule.

Le constructeur ne préconise aucune périodicité d'entretien pour le remplacement de l'huile de la boîte de vitesses. Seul un contrôle de l'étanchéité des carter est prescrit à chaque révision.

Les câbles de passage et de sélection des vitesses sont réglables.

Boîte de vitesses

Dépose-repose

Nota :

Cette opération est rendue plus aisée avec un pont élévateur à 2 colonnes.

Dans ce cas, il est recommandé d'arrimer le véhicule au pont élévateur à l'aide d'une sangle, pour éviter un déséquilibre lors de la dépose de la boîte.

Déposer les caches sur le moteur et la batterie.

Débrancher la batterie.

Nota :

Après la coupure du contact, attendre **15 minutes** avant de débrancher la batterie pour garantir la mémorisation des apprentissages des différents calculateurs.

Déposer :

-le boîtier de filtre à air avec son conduit de prise d'air et le débitmètre.

-la boîte à fusibles sur le passage de roue gauche, avec le calculateur de gestion moteur, le boîtier de servitude et le relais de préchauffage.

-les fixations du démarreur et le suspendre au moteur, sans le débrancher.

-les fixations du récepteur de la commande d'embrayage et l'écartier après avoir débridé sa canalisation mais sans ouvrir celle-ci.

Désaccoupler les câbles de sélection et de passage des vitesses (1) (Fig.1), en utilisant un levier approprié (outil Peugeot 0216-G1), après avoir repéré leur position.

Nota :

Déclipser les arrêts de gaines (2) des câbles en enfonçant les agrafes (3) à l'aide d'un tournevis plat puis dégager les arrêts de gaines en les tirant vers le haut (Fig.1).

Déposer le support (4) des câbles de commande des vitesses sur la boîte.

Débrancher le contacteur de feux de recul et le câble de masse puis dégager le faisceau électrique autour de la boîte.

Lever et caler l'avant du véhicule.

Déposer :

-dans chaque passage de roue avant, la roue et l'écran pare-boue.

-le carénage sous le compartiment moteur.

-la barre antirapprochement (5) du berceau (Fig.2).

-l'impacteur (6) sous la boîte de vitesses.

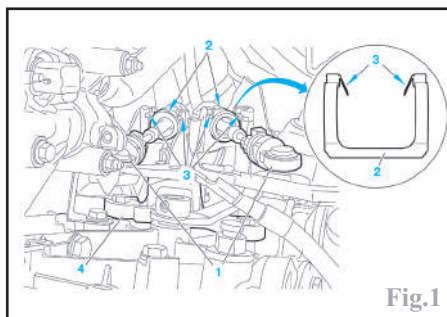


Fig.1

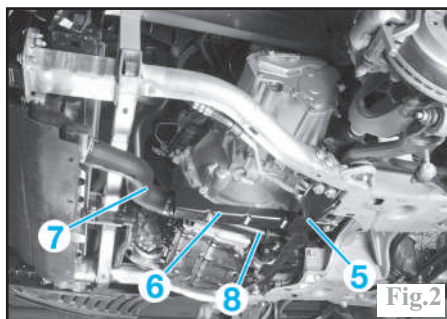


Fig.2

Désaccoupler la ligne d'échappement, afin de ne pas endommager le flexible du tuyau avant.

Débrancher et déposer les conduits d'air (7) sous la boîte avec le boîtier doseur (8). Procéder à :

-la vidange de la boîte (Fig.3).

-la dépose des transmissions (voir chapitre "Transmissions").

Implantation du bouchon de vidange de la boîte de vitesses

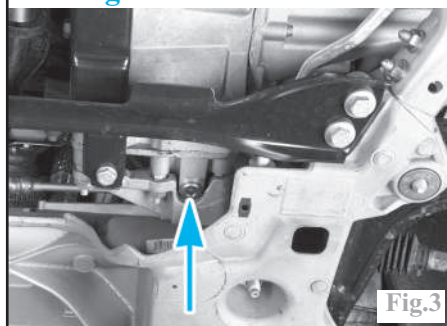


Fig.3

Par le passage de roue gauche, déposer la vis de fixation du câble de marche arrière et le dégager (Fig.4).

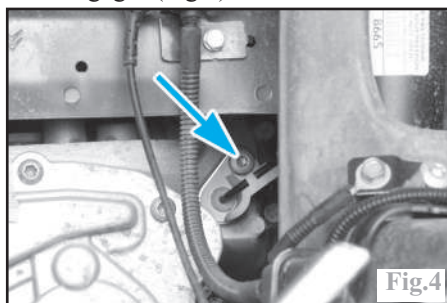


Fig.4

Débrider les canalisations d'assistance de direction du cadre de renfort du berceau. Déposer :

-le cadre de renfort du berceau (9) (Fig.5).

-le tirant antibasculement (10).

-les vis de fixation inférieure de la boîte.

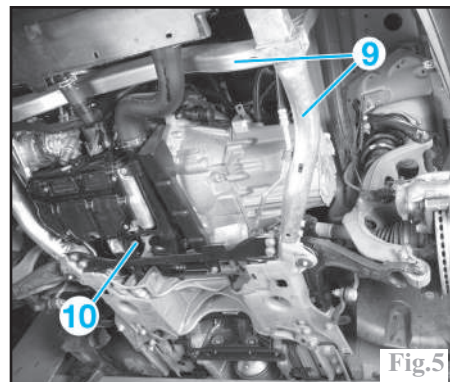


Fig.5

Réaliser un montage de soutien sous le moteur.

Soutenir la boîte de vitesses à l'aide d'un palan ou d'un vérin d'organes.

Déposer :

-le support de la boîte (Fig.6).

-les vis de fixation supérieure de la boîte.

-la boîte de vitesses par le dessous, après s'être assuré que toutes les connexions et câbles soient débranchés et en veillant à ne pas endommager l'environnement du compartiment moteur.

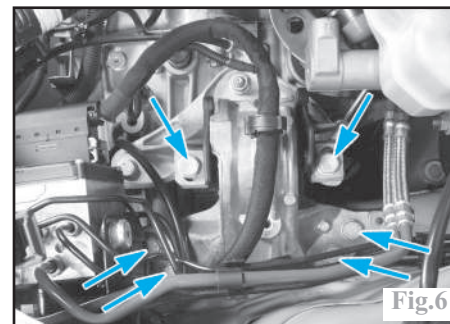


Fig.6

À la repose, respecter les points suivants :

-remplacer systématiquement tous les écrous autofreinés et respecter les couples de serrage prescrits.

-remplacer le joint torique du câble de marche arrière et le collier du flexible d'échappement.

-contrôler l'état de l'embrayage puis l'absence de fuite au niveau des bagues d'étanchéité du guide de butée dans le carter d'embrayage, de la bague d'étanchéité de vilebrequin derrière le volant moteur, sinon effectuer les réparations nécessaires.

-à l'aide d'une brosse métallique, éliminer toute trace d'oxydation sur le guide de butée et l'arbre primaire.

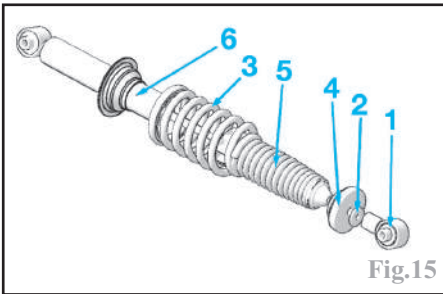
Nota :

Nettoyer l'arbre primaire sur toute sa longueur et périphérie ainsi que ses cannelures.

-à l'aide d'une bombe de graisse aérosol appropriée (par exemple **Molykote Spray Rapid**), graisser uniformément le guide de butée et l'arbre primaire.

Nota :

Veiller à protéger l'intérieur du carter d'embrayage puis retirer le surplus de graisse sur les cannelures et l'extrémité de l'arbre primaire, afin de ne pas polluer l'embrayage.



- le soufflet de protection (5).
- Déposer de l'étai l'amortisseur (6).

À la repose, procéder dans l'ordre inverse des opérations de dépose.

- Resserrer la rotule (1) à 6 daN.m.
- Empêcher la rotation de la tige d'amortisseur avec une clé plate de 12.
- Respecter l'ordre de montage des pièces.
- S'assurer de la bonne position du ressort sur ses coupelles.
- Reposer l'élément porteur (voir opération concernée).

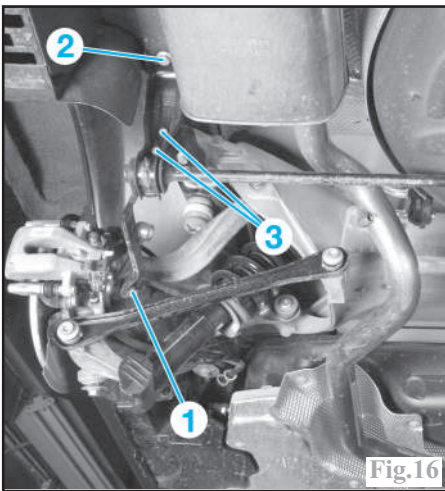
Barre Stabilisatrice

Dépose-repose

Lever et caler l'arrière du véhicule.

Déposer (de chaque côté) :

- les roues arrière.
- la fixation (1) (Fig.16) de biellette de barre stabilisatrice.
- la fixation (2) de barre stabilisatrice.
- les fixations (3) du demi-palier de barre stabilisatrice.
- la barre stabilisatrice.



À la repose, respecter les point suivant :

- vérifier l'état des paliers.
- respecter les couples de serrage.
- graisser les paliers avec de la graisse de type molykote.

Porte-fusée

Dépose-repose

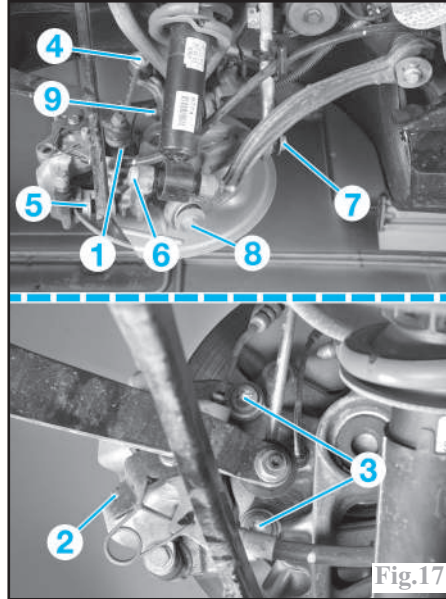
Lever et caler l'arrière du véhicule puis déposer la roue du côté concerné.

Déposer le capteur de vitesse de roue ABS (1) (Fig.17).

Désaccoupler le câble de frein à main (2).

Déposer :

- les fixations (3) de l'étrier de frein.
- l'étrier de frein.
- le disque de frein.
- le protecteur de disque.
- la fixation (4) supérieure de biellette de barre stabilisatrice.
- la fixation (5) de bras de suspension inférieur.
- la fixation (6) d'amortisseur arrière.
- la fixation (7) de biellette de réglage.
- la fixation (8) de bras de suspension.
- la fixation (9) de triangle supérieur.
- le porte fusée.



À la repose, respecter les points suivants :

- mettre en place les fixations de l'élément porteur sans les bloquer.
- mettre le véhicule en assiette de serrage (voir chapitre "Géométrie des trains").
- respecter les couples de serrage.
- procéder au contrôle de la géométrie du train arrière.

Ensemble roulement moyeu

Dépose

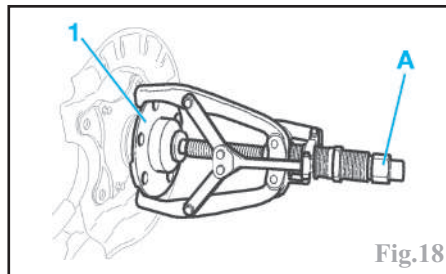
Attention :

Les pièces constituant l'ensemble roulement moyeu sont indissociables. Il est donc impératif de remplacer systématiquement l'ensemble après chaque démontage.

Lever et caler l'arrière du véhicule puis déposer la roue du côté concerné.

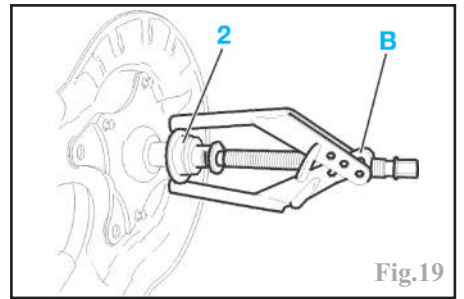
Déposer :

- les plaquettes de frein (voir chapitre "Freins").
- le disque de frein.
- le cache écrou de moyeu.



À l'aide d'un outil approprié (PSA 0606-AY), immobiliser le moyeu en rotation, puis déposer l'écrou de transmission. Mettre en place un extracteur (A) (Fig.18) de type Facom U20B.

Déposer l'ensemble roulement moyeu (1).



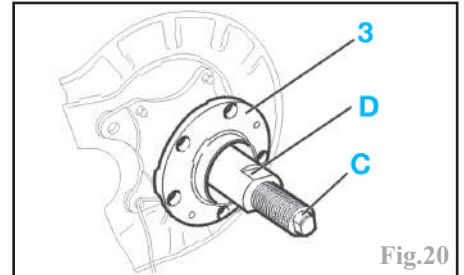
Mettre en place un extracteur (B) (Fig.19) de type Facom U35P.

Déposer la cage de roulement (2).

Repose

Nettoyer la fusée avant remontage.

Visser un manchon guide (C) (Fig.20) de type PSA 0617-E sur la fusée.



Mettre en place un ensemble roulement moyeu (3) neuf.

Visser une bague (D) de type PSA 0617-D, jusqu'à ce que l'ensemble roulement moyeu (3) soit en butée.

Déposer l'outillage.

Reposer :

- un écrou de moyeu neuf, le serrer au couple.
- un cache écrou neuf.
- le disque de frein.
- l'étrier de frein.
- la roue.

Train arrière

Dépose-repose

Nota :

Cette opération est rendue plus aisée avec un pont élévateur à deux colonnes. Dans ce cas, il est recommandé d'arrimer le véhicule au pont élévateur à l'aide d'une sangle, pour éviter un déséquilibre lors de la dépose du train arrière.

Pour la repose du train arrière, un outil spécifique de centrage (PSA 0546-G) est nécessaire.

Lever et caler l'arrière du véhicule puis déposer les deux roues.

Déposer :

- le tuyau intermédiaire ainsi que le silencieux d'échappement.
- le câble de frein à main (1) (Fig.21).
- les fixations (2) d'étrier de frein.

CARACTÉRISTIQUES

Généralités

Direction à crémaillère montée en arrière de l'essieu avant, fixée sur le berceau, avec colonne de direction articulée par joints de cardan.

Assistance hydraulique variable par vérin intégré au boîtier de direction et commandé par une valve distributrice.

Sur les versions à moteur **1.6 HDi 16v**, l'assistance est modulée par une pompe mécanique haute pression à débit chutant entraînée par une courroie depuis le vilebrequin.

Sur les versions à moteur **2.0 HDi 16v**, l'assistance est fournie par un groupe électropompe dont le fonctionnement dépend de la vitesse du véhicule, de la vitesse angulaire du volant et de la température de l'huile du circuit d'assistance.

Transmission du mouvement aux roues par biellettes et rotules.

Réglage en hauteur et en profondeur du volant.

Nombre de tours de volant de butée à butée : **2,8**

Rapport de démultiplication : **18 à 1**

Diamètre de braquage :

-entre murs : **11,75 m.**

-entre trottoirs : **11,2 m.**

Assistance (versions 1.6 HDi 16v)

Assistance hydraulique fournie par une pompe mécanique haute pression entraînée par la courroie d'accessoires.

Pompe d'assistance

Pompe haute pression à débit chutant, fixée sur un support commun avec l'alternateur devant le moteur. Elle est alimentée par un réservoir placé sur le passage de roue droit dans le compartiment moteur.

L'assistance fournie par la pompe est maximale à bas régime. Celle-ci diminue dès que le régime moteur dépasse **2 000 tr/min** environ.

Pression d'assistance (*) : **100 ± 5 bars.**

(*) Régime moteur entre **1 200 et 1 500 tr/min.**

Courroie de pompe d'assistance

Courroie multipiste entraînée depuis le vilebrequin et commune à l'entraînement de l'alternateur et du compresseur de climatisation. Type : **6 K 1705.**

Tension : automatique réalisée par un galet tendeur à action permanente.

Périodicité d'entretien : contrôle de l'état et de l'allongement (*) tous les **30 000 km** ou tous les **2 ans**; tous les **20 000 km** ou tous les **ans** en usage intensif.

(*) L'allongement de la courroie peut être contrôlé par des repères sur le galet tendeur (voir chapitre "Moteur DV6").

Assistance (versions 2.0 HDi 16v)

Assistance électro-hydraulique fournie par un groupe électropompe.

Groupe électropompe

Il est placé sur le passage de roue avant gauche dans le compartiment moteur (Fig.1). Il comprend un moteur électrique qui entraîne une pompe hydraulique, un réservoir et un calculateur. Le calculateur d'assistance commande le fonctionnement du moteur électrique, contact mis, en fonction des informations qu'il reçoit par l'un des réseaux multiplexés du véhicule afin d'obtenir le débit d'huile d'assistance requis. Celui-ci est directement

influencé par la vitesse du véhicule, fournie par les capteurs de vitesse de roue via le calculateur d'ESP, et par la vitesse de rotation angulaire du volant de direction, délivrée par un capteur intégré au module contacteur tournant-commodos placé sous le volant.

Marque : **HPI.**

Pression d'assistance (*) : **100 ± 5 bars.**

(*) Régime moteur entre **1 200 et 1 500 tr/min.**

Nota :

En rechange, le groupe électropompe est paramétré en fonction de la monte pneumatique.

Affectation des bornes des connecteurs du groupe électropompe

Voies	Affectations
Connecteur noir 2 voies	
1	+ permanent via le fusible MF03 (*)
2	Masse
Connecteur noir 9 voies	
1	Liaison multiplexée CAN CAR avec les calculateurs de gestion moteur et ESP, le boîtier de servitude habitacle BSI1 et le capteur d'angle de volant de direction
2 et 3	-
4	Liaison multiplexée CAN CAR avec les calculateurs de gestion moteur et ESP, le boîtier de servitude habitacle BSI1 et le capteur d'angle de volant de direction
5 et 6	-
7	+ après contact via le boîtier de servitude habitacle BSI1 et le fusible F7
8	Liaison avec connecteur de diagnostic
9	-

(*) Boîtier de servitude compartiment moteur PSF1.

Implantation du groupe électropompe

(versions 2.0 HDi 16v)

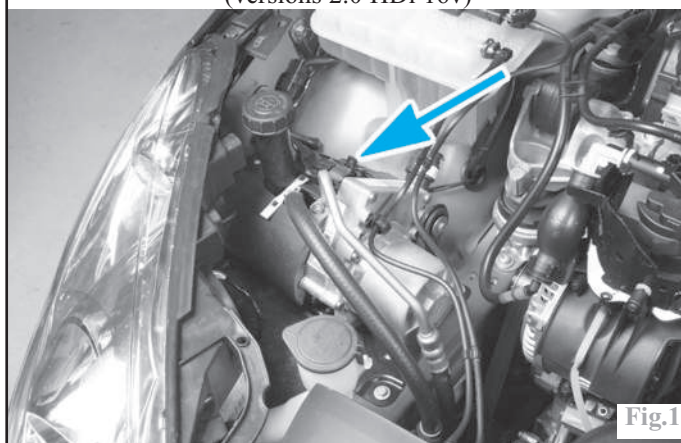


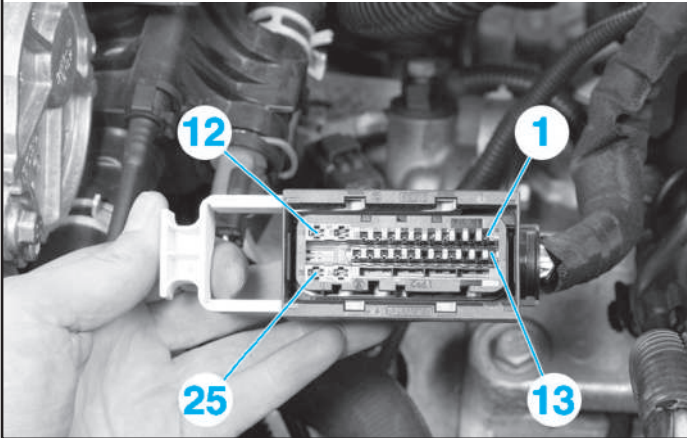
Fig.1

Couples de serrage (en daN.m)

Boîtier de direction sur berceau :	14
Goujons de boîtier de direction :	0,75
Contre-écrou de biellette de direction :	5,3
Biellette de direction sur crémaillère :	9
Écrou de rotule de direction :	3,5
Boulon de cardan de colonne :	2
Écrous de colonne :	2
Collier de bridage du module contacteur tournant :	0,2
Vis de volant (*) :	3,5
Vis de valve distributrice :	2
Bride des canalisations HP et de retour sur valve distributrice :	2

Voies	Affectations
12	Masse
13	gyromètre accéléromètre contrôle stabilité
14 à 15	-
16	Boîtier multiplexé
17	Contacteur bifonction frein
18	-
19 à 20	Capteur antiblocage de roue AVG
21 à 22	Capteur antiblocage de roue ARG
23	Boîte à fusible compartiment moteur (bornes 3 connecteur 28 voies gris)
24 et 25	Boîte à fusible compartiment moteur (bornes 2 connecteur 8 voies noir)

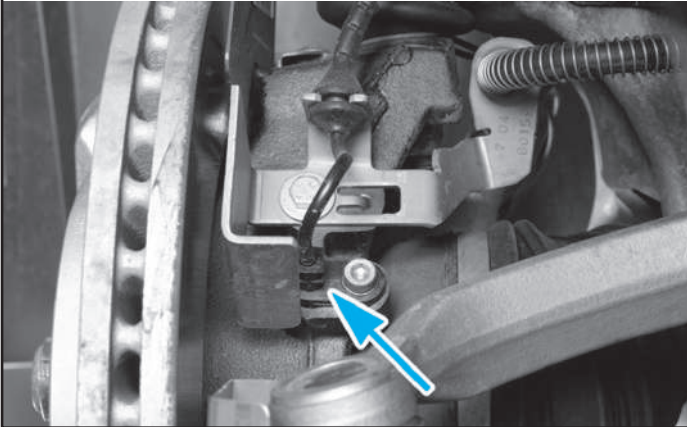
IDENTIFICATION DES BORNES DU CALCULATEUR ABS



Capteurs de vitesse de roues

Les capteurs de vitesse des roues avant sont fixés sur les pivots alors que ceux des roues arrière sont fixés sur le porte-moyeu. Ils sont disposés devant des cibles intégrées aux cardans pour l'avant et aux moyeux pour l'arrière. Ils sont alimentés par le calculateur d'ABS. Tension d'alimentation : 12 volts

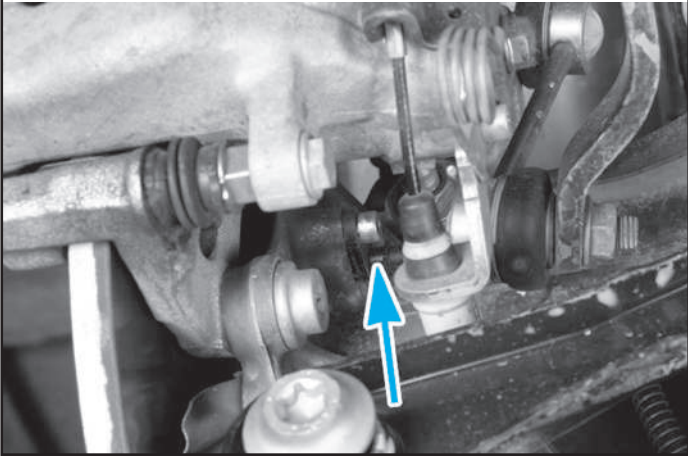
IMPLANTATION DU CAPTEUR DE ROUE AVANT



Gyromètre accéléromètre contrôle de stabilité

Il est situé dans l'habitacle, sous le siège conducteur, et il permet au calculateur d'ABS-ESP de connaître le comportement du véhicule en virage et notamment détecter les rotations brutales du centre de gravité autour de l'axe vertical mais également les accélérations transversales. Cette information est mise en corrélation avec celle fournie par le capteur d'angle et de couple de volant.

IMPLANTATION DU CAPTEUR DE ROUE ARRIÈRE



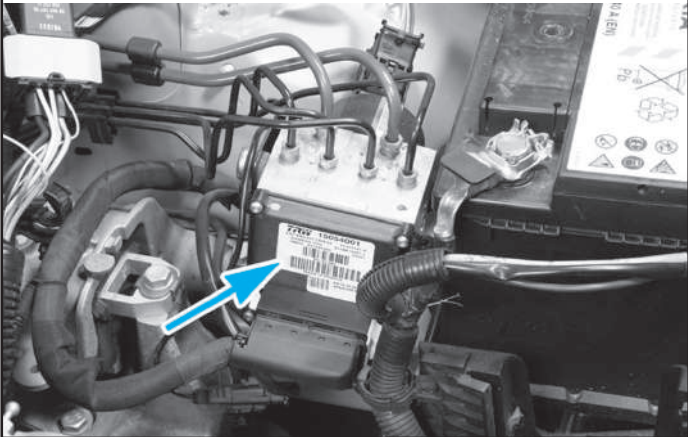
Contacteur de feux de stop

Contacteur double, situé au dessus de la pédale de frein. Le calculateur d'ABS utilise son signal pour connaître le moment où le conducteur sollicite les freins.

Groupe électrohydraulique

Le groupe électrohydraulique est situé sur le passage de roue avant gauche derrière la batterie et peut être remplacé indépendamment du calculateur.

IMPLANTATION DU GROUPE HYDRAULIQUE



Couples de serrage (en daN.m)

Freins avant

- Vis de disque :1
- Étrier de frein sur support :3
- Support étrier de frein sur pivot :12
- Flexible de frein sur étrier :4

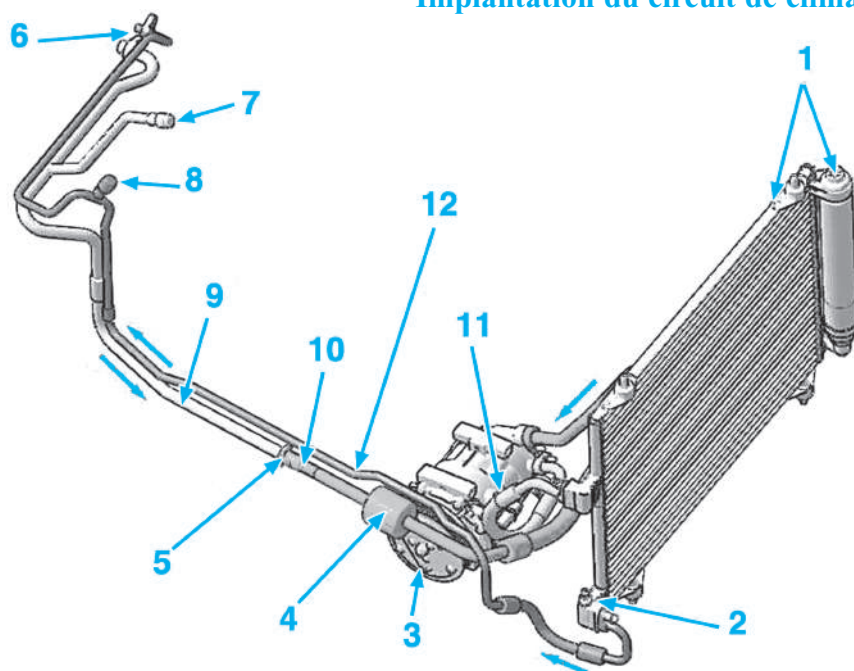
Freins arrière

- Vis de disque :1
- Étrier de frein sur support :3
- Support étrier de frein sur pivot :11
- Flexible de frein sur étrier :1,5

Commande

- Servofrein sur support :2,5
- Support de servofrein sur caisse :2,5
- Maître cylindre sur servofrein :2
- Tuyaux de frein sur maître cylindre :2
- Fixation pompe à dépression (DW10) :1

Implantation du circuit de climatisation



- (1) Condenseur avec réservoir déshydrateur intégré.
 (2) pressostat.
 (3) Compresseur.
 (4) Capacité tampon.
 (5) Liaison encliquetable.
 (6) Détendeur.
 (7) Valve de remplissage basse pression.
 (8) Valve de remplissage haute pression.
 Tuyaux (réfrigération) :
 (9) sortie détendeur - liaison encliquetable.
 (10) liaison encliquetable - entrée compresseur
 (11) sortie compresseur - entrée condenseur
 (12) sortie condenseur - entrée détendeur

Les bouchons sur les raccords des pièces devront être déposés au dernier moment avant montage.

Attention :

Éviter de monter les pièces ne possédant pas de bouchon.

Le réservoir déshydrateur ou, suivant les modèles, le condenseur (avec cartouche déshydratante intégrée) ne doit pas rester à l'air libre plus de **5 mn**, même branchés au circuit (risque de saturation en humidité).

Si le circuit est resté à l'air libre, il est nécessaire de remplacer :

- la cartouche déshydratante ou le réservoir déshydrateur (suivant les modèles).
- l'huile du compresseur (opération intégrée dans le remplacement du fluide frigorigène : consulter les notices des stations homologuées).

Précautions à prendre lors du montage des raccords

-N'utiliser que des joints neufs.

Attention :

Lubrifier les joints en utilisant de l'huile pour compresseur.

Serrer les raccords au couple préconisé en utilisant dans la mesure du possible une contre-clé.

Protection générale du circuit :

Attention :

Ne jamais mettre le système de réfrigération en marche si le circuit de fluide frigorigène est vidé.

Avant d'effectuer une charge en fluide frigorigène, contrôler le niveau d'huile du compresseur.

Attention :

Ne pas déposer le bouchon de remplissage du compresseur lorsque le circuit est chargé.

Contrôles électriques

Avant de rebrancher un connecteur, vérifier :

- l'état des différents contacts (déformation, oxydation ...).
- la présence du joint d'étanchéité.
- la présence et l'état du verrouillage mécanique.

Lors des contrôles électriques :

- la batterie doit être correctement chargée.
- ne jamais utiliser une source de tension supérieure à **12 V**.
- ne jamais utiliser une lampe témoin.
- ne pas produire d'arc électrique.
- Ne pas débrancher :
 - la batterie moteur tournant.
 - le calculateur contact mis.

Attention :

Pour l'opération de vidange-remplissage du fluide frigorigène, consulter les notices des stations homologuées.



Fig.1

Filtre à pollen

Le filtre à pollen se situe sous la planche de bord, entre l'airbag de genoux et le pédalier.

Remplacement

Dégager le cache latéral inférieur de planche de bord (2 clips 1/4 de tour).
 Déposer le cache de filtre (Fig.1)

Nota :

Planche de bord déposée pour faciliter la photo.

Extraire le filtre dans le sens des flèches (Fig.2)

Nota :

Il est nécessaire de jouer sur la souplesse du filtre pour pouvoir l'extraire.

La repose s'effectue dans l'ordre inverse de la dépose.

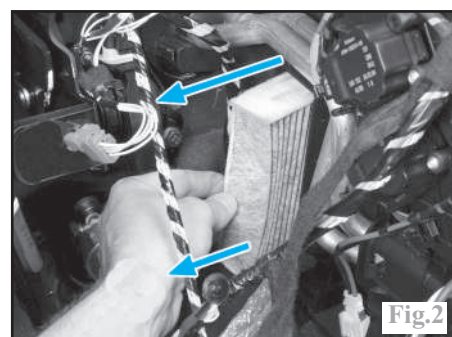


Fig.2

Bloc de chauffage**Dépose**

Vidanger le circuit frigorigère.
 Déposer la planche de bord (voir le chapitre « Carrosserie »).

Déposer (suivant motorisation et si nécessaire) :

- le collecteur d'admission.
- la patte de levage moteur.
- l'écran thermique.

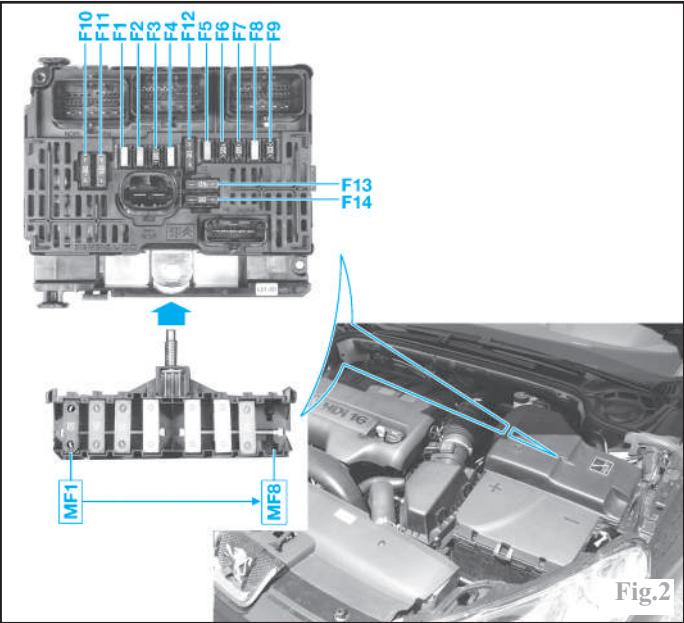
Déposer (Fig.3) :

- les clips de verrouillage (2 et 4).

Affectation des fusibles habitacle (Fig.1)

Fusibles n°	Intensité	Affectations (*)
F1	15A	Prise diagnostique - Contacteur antivol - Platine servitude - boîtier fusibles coffre.
F4	20A	Contacteur position levier de vitesse (automatique) - Calculateur boîte de vitesse automatique - Boîtier de mémorisation des sièges - Écran multifonctions - Émetteur récepteur radiotéléphone - Alarme - Module de commutation sous volant (COM 2000).
F5	15A	Calculateur détecteur sous gonflage - Sirène alarme.
F6	10A	Commande boîte auto - Blocage levier de vitesse - Contacteur bifonction frein - Console pavillon - Plafonnier arrière - Éclaireur miroir courtoisie - Rétroviseur intérieur - Calculateur airbags - Contacteur sécurité embrayage régulateur de vitesse - Capteur angle volant - Capteur ESP - Prise diagnostique.
F7	15A	Calculateur blocage ceinture.
F9	30A	Calculateur + moteur lève vitre arrière droit et gauche.
F10	20A	Contacteur éclairage boîte à gants - Allume cigare avant.
F11	15A	Ensemble serrure porte droite et gauche
F12	30A	Calculateur + moteur lève vitre avant droit et gauche - Moteur toit ouvrant.
F14	10A	Relais essuie glace avant - Boîtier de mémorisation des sièges - Commutateur réglage volant - Platine servitude - boîtier fusibles compartiment moteur - Platine servitude - boîtier fusibles coffre.
F15	15A	Combiné instrumentation - Capteur luminosité - Relais réglage siège conducteur passager - Calculateur airbags - Calculateur climatisation.
F16	30A	Ensemble serrure portes AVG, AVD, ARG, ARD.
F20	10A	Non utilisé
F21	15A	Non utilisé
F22	20A	Non utilisé

(*) Suivant le niveau d'équipement.



Affectation des fusibles compartiment moteur (Fig.2)

Fusibles n°	Intensité	Affectations (*)
F1	20A	Calculateur contrôle moteur - hacheur électronique motoventilateur.
F2	15A	Avertisseur sonore.
F3	10A	Pompe lave-vitre avant/arrière.
F4	20A	Pompe lave projecteur.
F5	15A	Module jauge à carburant - Électrovanne d'échappement bi-mode.
F6	10A	Calculateur boîte automatique - Boîtier commutation 3 relais.
F7	10A	Contacteur niveau d'eau moteur - groupe électropompe direction assistée.
F8	15A	Démarrreur.
F9	10A	Projecteur droit et gauche.
F10	30A	Bobine d'allumage - Pompe injection diesel - Électrovanne purge canister - Électrovanne régulation de pression turbocompresseur - Électrovanne de distribution variable - Électrovanne tout ou rien (EGR) - Électrovanne EGR + papillon - Résistance réchauffage réaspiration vapeurs d'huile - Réchauffeur gazole - Électrovanne réchauffage air admission - Électrovanne dégazage eau - Électrovanne sortie d'eau - Débitmètre d'air - Calculateur gestion moteur - Régulateur haute pression gazole - Injecteurs - Sondes lambda (amont, aval, avant aval, avant amont, arrière aval, arrière amont) - Thermostat piloté - Sonde présence d'eau.
F11	40A	Relais pulseur.
F12	30A	Relais essuie glace avant.
F13	40A	Boîtier de servitude intelligent (BSI 1)
F14	30A	Pompe pulsair

Affectation des maxi fusibles compartiment moteur (Fig.2)

Maxi fusibles	Intensité	Affectations (*)
MF1	50A	Hacheur électronique motoventilateur
MF2	40A	Calculateur ESP
MF3	70A	Groupe électropompe direction assistée
MF4	80A	Boîtier de servitude intelligent (BSI 1)
MF5	80A	Platine servitude - boîtier fusibles coffre
MF6	80A	Boîtier de servitude intelligent (BSI 1)
MF7	60A	Relais pulseur.
MF8	-	Non utilisé

Affectation des fusibles dans le coffre (Fig.3)

Fusibles n°	Intensité	Affectations (*)
F1	15A	Moteur essuie vitre arrière
F2	15A	Moteur condamnation trappe à carburant
F3	15A	Prise 12V arrière
F4	15A	Calculateur additif carburant
F5	40A	Vitre arrière chauffante

Prise diagnostique

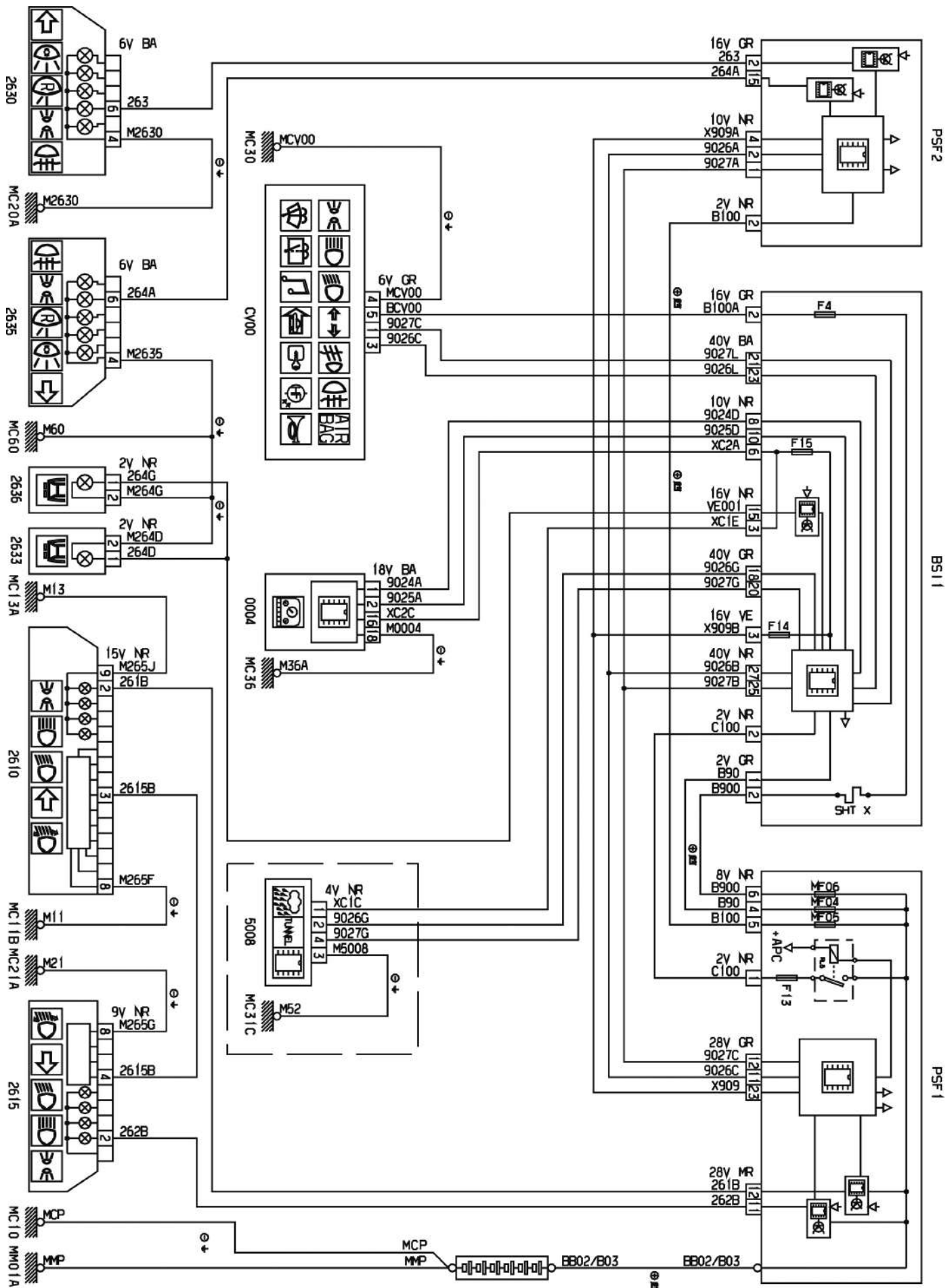
La prise de diagnostique est placée sous l'accoudoir central avant (Fig.4).

GÉNÉRALITÉS

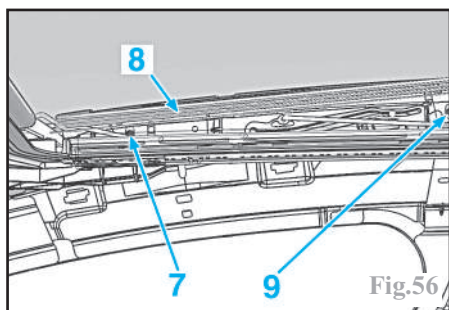
MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE



Feux de position (avec lampes à décharge)

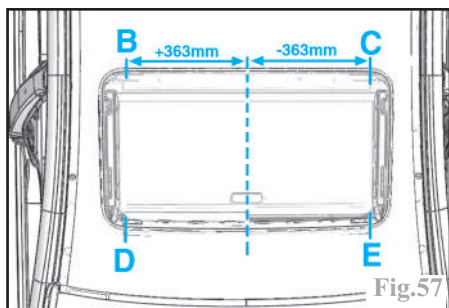


Régler l'affleurement (de chaque côté) :

-en partie AV à l'aide de la vis (7).
-en partie AR à l'aide de la vis (9).
Le réglage en Z du panneau mobile s'effectue en Y ± 363 mm par rapport au pavillon (Fig.57) :

-à l'avant : 0/-2 mm - pavillon/vitre panneau mobile.

-à l'arrière : 0/+2 mm - pavillon/vitre panneau mobile.



Nota (dans tous les cas) :

-obtenir environ -1 mm - à l'avant en D et E.
-obtenir environ +1 mm - à l'arrière en B et C.

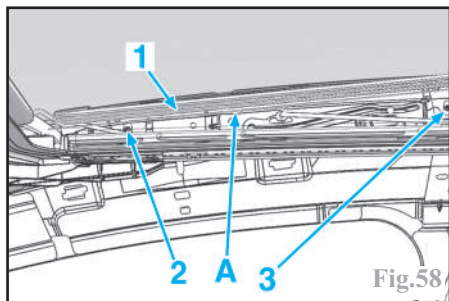
Serrer les vis (7 et 9) à 0,5 daN.m.

Initialiser le toit ouvrant.

Panneau mobile de toit ouvrant (version 4 portes)

Dépose

Déclipser le soufflet de protection (1) sur toute sa longueur en A (Fig.58).



Dégager le soufflet (1) vers le haut pour accéder aux vis de fixations (2 et 3).
Déposer les vis (2 et 3) de chaque côté.
Déposer le panneau mobile de toit ouvrant.

Repose

La repose s'effectue dans l'ordre inverse de la repose.

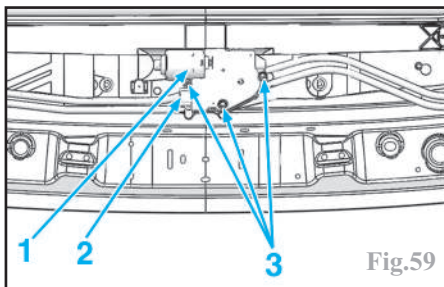
Régler l'affleurement du panneau mobile.

Moteur de toit ouvrant

(version 4 portes)

Dépose

Déposer la garniture de pavillon.
Débrancher le connecteur (2) (Fig.59).
Déposer les vis (3) et le moteur (1) de toit ouvrant.



Repose

La repose s'effectue dans l'ordre inverse de la repose.

Serrer les vis (3) à 0,35 daN.m.

Effectuer une initialisation du moteur.

Initialisation-apprentissage du moteur

1 Mettre la commande d'ouverture de toit ouvrant en position entrebâillement 3.

2 Appuyer sur la commande d'ouverture de toit ouvrant.

Après 3 secondes : le toit ouvrant va en position couple bloqué en entrebâillement et se referme de quelques millimètres pour aller à sa position entrebâillement définitive 3.

3 Relâcher la commande d'ouverture de toit ouvrant avant 5 secondes (le toit ouvrant est alors initialisé).

4 Effectuer un appui court sur la commande d'ouverture de toit ouvrant puis relâcher (appui court inférieur à 1 seconde) : sinon l'électronique redemandera une initialisation avec retour à l'étape 1.

5 Appuyer à nouveau sur la commande d'ouverture de toit ouvrant avant 5 secondes : sinon l'électronique redemandera une initialisation avec retour à l'étape 1.

6 Maintenir l'appui, après un temps de 4 secondes : le toit ouvrant réalise une fermeture entrebâillement suivie d'une ouverture et d'une fermeture, puis il s'ouvre en entrebâillement.

Relâcher l'appui.

Nota :

Si la commande d'ouverture de toit ouvrant est relâchée durant le cycle d'apprentissage, le toit ouvrant s'arrête (dans ce cas, l'électronique redemandera une initialisation avec retour à l'étape 1).

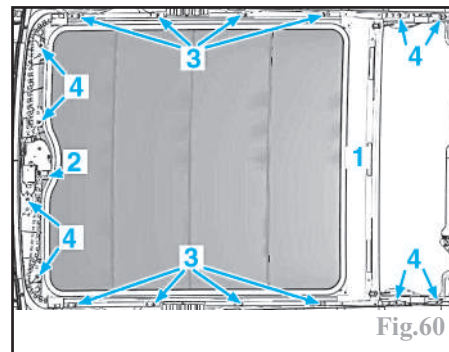
7 Le toit ouvrant devient fonctionnel après la sauvegarde (2 à 3 secondes) du cycle complet de l'apprentissage (toit ouvrant initialisé : apprentissage réalisé).

Glace de toit panoramique

(version break SW)

Dépose

Déposer la garniture de pavillon.
Déposer les barres de toit.
Déposer le cadre (1) des panneaux occulteurs (Fig.60).

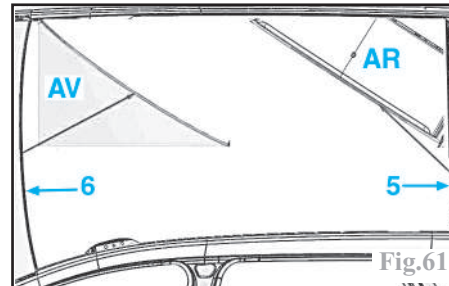


Déclipser le connecteur (2) (deux opérateurs sont nécessaires).

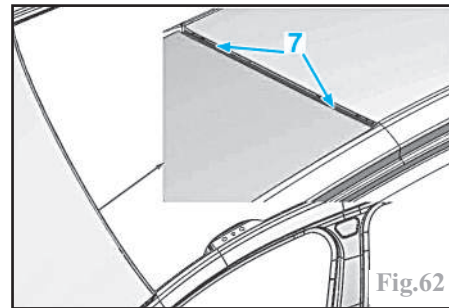
Déposer les fixations (3 et 4).

Déposer le cadre par l'arrière du véhicule.
Déposer les enjoliveurs G et D de baie de pare-brise.

Décoller les joints de finition AV (6) et AR (5) (Fig.61).



A l'aide d'un ruban adhésif, rabattre le joint de finition sup. du pare-brise (7) sur le pare-brise afin de ne pas l'endommager lors de la découpe (Fig.62).



Découper le cordon de colle.
Déposer la glace à l'aide de ventouses.

Nota :

4 personnes sont nécessaires.

Repose

Préparation

Attention :

Si le joint surmoulé de la glace du toit panoramique est endommagé, changer la vitre (sauf pour les cales de hauteur latérales