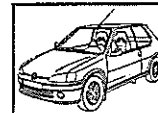




FORMULES DE PROMOTION RALLYE 2001

106 S16 GRA TERRE ET ASPHALTE



TRAINS et SUSPENSIONS

GÉNÉRALITÉS

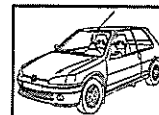
STRUCTURE et
EQUIPEMENTS

MOTEUR et
EQUIPEMENTS

TRANSMISSION

DIRECTION et
FREINS

TRAINS et
SUSPENSIONS



TRAIN ET SUSPENSIONS

AUVERTISSEMENT

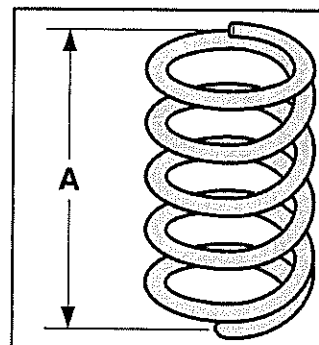
- Les éléments de suspension fournis dans le kit seront montés en totalité soit en version Terre sur les rallyes Terre, soit en version Asphalte sur les rallyes Asphalte.
- Le panachage des 2 versions est interdit.

IDENTIFICATION DES PIÈCES ASPHALTE ET TERRE

• Ressort

ASPHALTE: Hauteur libre cote A = environ 210 mm

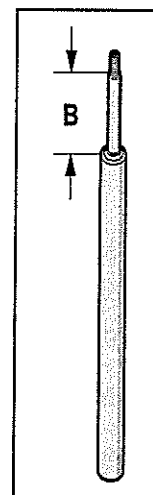
TERRE: Hauteur libre cote A = environ 240 mm



• Amortisseur avant (Ø tige 20 mm)

ASPHALTE: Longueur de tige en détente maxi cote B = environ 150 mm
repère gravé 034 ou 687007-99 (ref P.S.)

TERRE: Longueur de tige en détente maxi cote B = environ 190 mm
repère gravé 033 ou 617061-99



• Amortisseur arrière

ASPHALTE: Longueur de butée sur tige, cote C = 10 mm

NOTA:

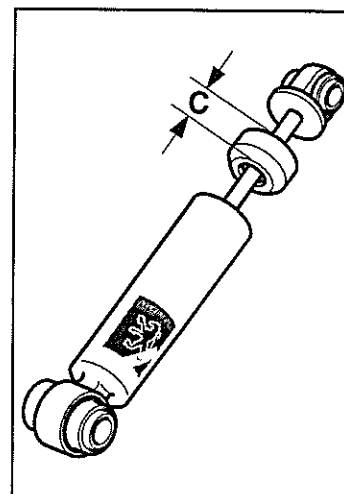
Les amortisseurs à **entraxe de 295 mm** (en détente maxi) doivent être impérativement équipés d'une cale de 5 mm d'épaisseur placée entre le corps et la butée de compression et sur chaque tige d'amortisseur.

ATTENTION: Les amortisseurs ne doivent comporter qu'une seule cale.

Des nouveaux amortisseurs à entraxe de 290 mm (en détente maxi) sont disponibles à la boutique Peugeot Sport. Ces amortisseurs ne doivent pas posséder de cale.

TERRE: Longueur de butée sur tige, cote C = 45 mm

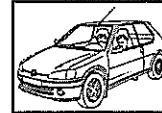
Important: Les ressorts et les amortisseurs provenant des autres formules de promotion sont interdits sur les 106 S16.





FORMULES DE PROMOTION RALLYE 2001

106 S16 GRA TERRE ET ASPHALTE



TRAIN ET SUSPENSIONS

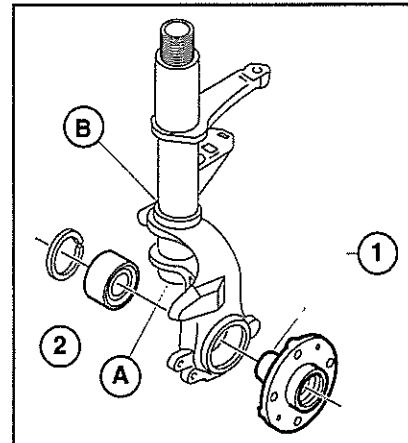
JAMBE DE FORCE

Rappel:

Il existe en série deux types de jambes de force.
Seules les versions direction assistée (levier 100 mm) sont autorisées (voir levier de direction p.65).

NOTA:

Il est conseillé de renforcer les soudures situées entre le tube acier et le porte moyeu en fonte, sur la partie inférieure (A) en soudant entièrement les deux pièces et sur la partie supérieure (B) en effectuant deux points de soudure positionnés à 180° l'un par rapport à l'autre.




MOYEURS

- Les moyeux (1) sont à remplacer par ceux fournis dans le Kit.

ATTENTION:

- Afin d'améliorer l'assemblage Transmission / Roulement de roue, il est obligatoire depuis le 10/12/99 de remplacer les anciens moyeux par les nouveaux, disponibles à la boutique.

Chaque moyeu sera gracieusement fourni, en **échange** des anciens modèles, avec un roulement de roue et un écrou de transmission.

Marquage moyeu ancien modèle	Marquage moyeu nouveau modèle
ARB 903133608C	 903133608C

- Evolution moyeux avant :
Pièces concernées par l'évolution :

Moyeu (repère 1) Ø extérieur 37 mm Réf. 677020-25
(ancien montage 35 mm)

Roulement (repère 2) Ø intérieur 37 mm Roulement + anneau d'arrêt Réf. PR 3350-32
(ancien montage 35 mm)

- Monter la cage extérieure du roulement à la loctite 620.

Afin d'assurer le bon serrage du roulement de roue et faciliter le démontage de la transmission, il est conseillé de vérifier l'absence de bavure sur les cannelures des moyeux (et des transmissions) et de graisser celles-ci avant assemblage.

Graisse anti-grippage réf. PR 9733-44.

NOTA: Il est autorisé de tarauder les moyeux avant afin de fixer les disques par deux vis ø 6 têtes fraisées.

GÉNÉRALITÉS

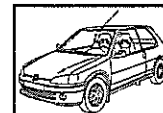
STRUCTURE et
EQUIPEMENTS

MOTEUR et
EQUIPEMENTS

TRANSMISSION

DIRECTION et
FREINS

TRAINS et
SUSPENSIONS



TRAIN ET SUSPENSIONS

SUSPENSION AVANT

• Retirer la coupelle inférieure équipant le ressort de série côté jambe de force (rep.1) et la remplacer par le manchon fileté (rep.2).

ATTENTION au sens de montage du manchon fileté (2).

Le plus grand diamètre intérieur est situé vers le bas.

(Venir légèrement en contact avec le levier de direction et sa soudure).

NOTA: Après mise en place du manchon fileté, il est conseillé de réaliser deux points de soudure entre le manchon et la jambe de force.

- Visser le contre-écrou de coupelle (3) et la coupelle inférieure (4) du kit
- Monter la cartouche amortisseur (6) du kit avec la dose de 40 gr de graisse* fournie, cette graisse a pour but de favoriser l'échange thermique (étalement de la graisse le long du corps de l'amortisseur). * voir évolution p. 78.
- Visser l'écrou de fermeture (7) d'origine avec le tube spécial inclus dans le coffret train avant (réf. PR 9769-65).
- Poser l'entretoise noire (8) d'épaisseur 4 mm d'origine.
- Poser l'entretoise téflon (9) du kit (ép. = 15 mm Terre uniquement).
- Poser la butée d'attaque (10) (suivant définition ci-dessous).

ATTENTION:

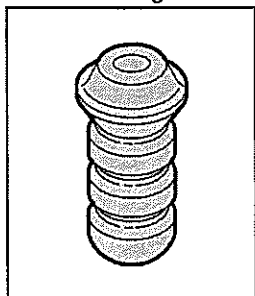
Afin d'améliorer le refroidissement, il est obligatoire de supprimer les soufflets. (réf. 5254-18)

- Emboîter le ressort (5) avec sa coupelle supérieure (11) du kit
- Poser la butée à billes (12) d'origine (utiliser impérativement des butées à billes en acier)
- Poser la coupelle (13) après avoir soudé à l'intérieur de celle-ci une rondelle de renfort (A) non fournie (d'épaisseur 2,5 mm, de diamètre extérieur 30 mm, de diamètre intérieur 12 mm) .
- Poser la platine supérieure (14) du kit
- Poser la coupelle limiteur de détente (15) d'origine
- Visser l'écrou en tenant la tige d'amortisseur par son empreinte

Attention: La dépose / repose de l'écrou (E) effectuée au pistolet choc est à proscrire (afin d'éviter le desserrage interne de l'écrou de piston). Une douille TORX n°40 de maintien de la tige est disponible sous la réf. PR 9771-05.

Couple de serrage: 7m.daN

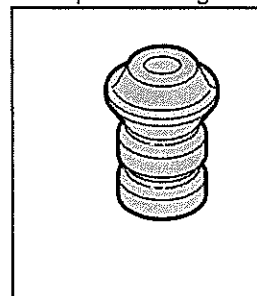
Butée Terre Long. 100 mm

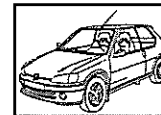


La butée d'attaque demeure d'origine en version Terre et devra être recoupée en version Asphalte.

Réf.PR 5033-36

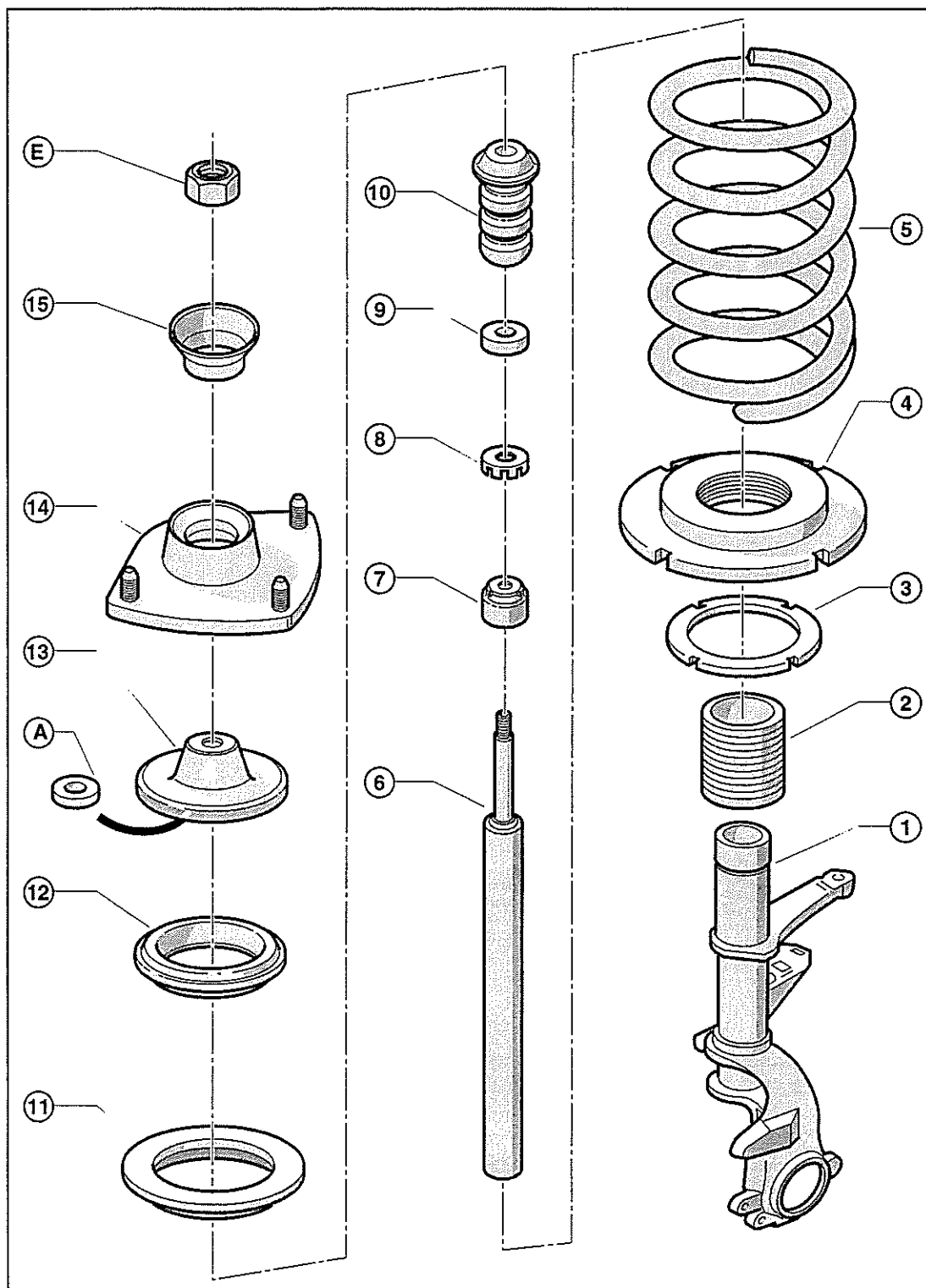
Butée Asphalte Long. 75 mm





TRAIN ET SUSPENSIONS

SUSPENSION AVANT (suite)



Attention: L'entretoise (9) est utilisée sur la version Terre uniquement.

GÉNÉRALITÉS

STRUCTURE et
EQUIPEMENTS

MOTEUR et
EQUIPEMENTS

TRANSMISSION

DIRECTION et
FREINS

TRAINS et
SUSPENSIONS



TRAIN ET SUSPENSIONS

SUSPENSION AVANT

Refroidissement amortisseurs

• Afin d'améliorer le refroidissement de la cartouche d'amortisseur, il est conseillé de remplacer la dose de 40 gr de graisse par environ 60 ml. de liquide de refroidissement (ce qui correspond au remplissage complet de la jambe de force, cartouche en place).

Attention :

En cas de démontage à chaud et avant le desserrage complet de l'écrou de fermeture, il est recommandé de s'assurer de l'absence de pression dans la jambe de force. Température du liquide en fonctionnement normal = 80° à 90° C.

• Afin de réaliser cette évolution, il est obligatoire d'effectuer le montage indiqué ci-dessous :

Remplacer l'écrou de fermeture d'origine par l'écrou étanche Peugeot Sport (repère 1).

• Cet écrou (à créneau) nécessite une modification de l'outillage PR à réaliser par vos soins.

Il est conseillé de monter les écrous étanche à la pâte à joint.

Couple de serrage 15 m. daN.

• Supprimer l'entretoise de série (repère 2).

• Ajouter l'entretoise (repère 3), épaisseur 3 mm, en version terre et asphalte.

• L'entretoise (repère 4), épaisseur 15 mm, demeure en version terre uniquement.

Ecrou étanche : Réf. 687007-991

Entretoise 3 mm : Réf. 687007-992

Liquide de refroidissement : Réf. PR 9735 G3

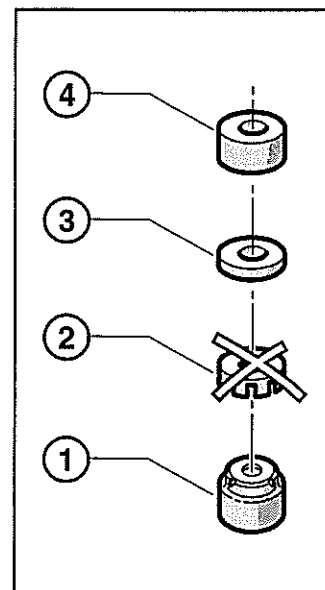
Loctite auto-joint noir : Réf. PR 9732 44

Nota :

En dehors des formules de promotion et sur terrain très cassant, il est possible d'utiliser un système de pulvérisation d'eau similaire au système AR (voir p.81)

Le circuit de refroidissement peut être composé par exemple du réservoir essuie projecteur d'origine et d'une rampe fixée sur la jambe de force.

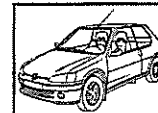
Rampe Réf. 619501-01.





FORMULES DE PROMOTION RALLYE 2001

106 S16 GRA TERRE ET ASPHALTE



TRAIN ET SUSPENSIONS

BRAS DE SUSPENSION AVANT

• Les bras de suspension (rep.1) sont fournis prêt à monter (aucune modification ni déformation ne sont autorisées).

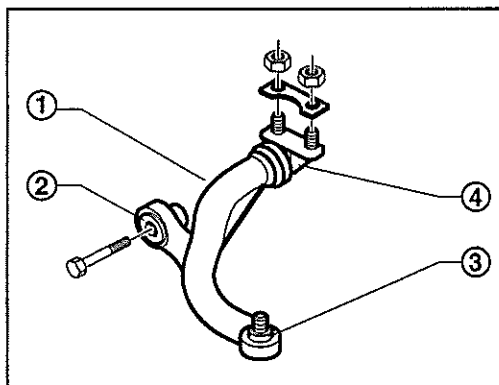
Attention: Les deux écrous de fixation du palier arrière ainsi que la vis du palier avant ne seront serrés définitivement qu'après les réglages de train effectués.

Il est conseillé de remplacer les rotules tous les trois rallyes.

Outillage

Coffret pour remise en état des moyeux et des bras de suspension avant réf. PR 9769-65.

• La remise en état du bras ne concerne que l'articulation avant (2) et la rotule de pivot (3).
Changer le bras si problème avec le palier arrière (4).



BARRE ANTI-DEVERS AVANT

Le montage de la barre Ø22 demeure identique à l'origine.

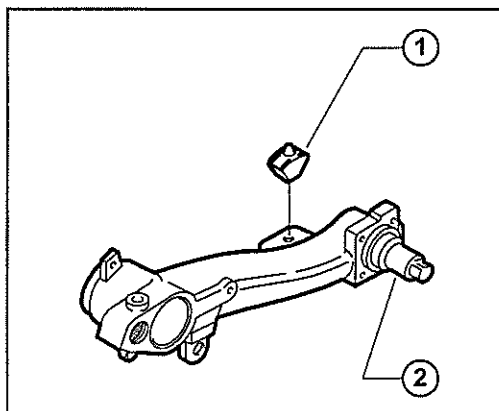
BRAS DE SUSPENSION ARRIÈRE

• Afin d'améliorer la fixation des leviers de barre sur les bras de suspension, il est conseillé de monter un filet rapporté, de préférence à freinage interne (couleur rouge) et une vis Ø 10 mm classe 12/9

• Les butées AR (1) sur caisse fournies dans le kit se montent en lieu et place de celles d'origine.
Butée longueur 48 mm réf. PS 619717-15

Outillage:

• Coffret pour remise en état des moyeux et bras de suspension arrière réf. PR 9769-16.



FUSÉE

• Fusée d'origine (2) (non disponible dans le réseau DPR) réf. PS 639754-S2.
• Monter la fusée à la loctite 620.

GÉNÉRALITÉS

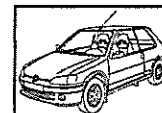
STRUCTURE et
EQUIPEMENTS

MOTEUR et
EQUIPEMENTS

TRANSMISSION

DIRECTION et
FREINS

TRAINS et
SUSPENSIONS

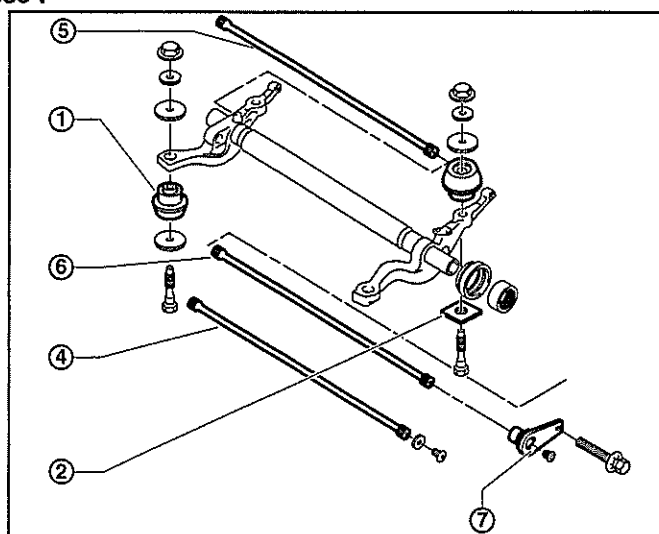


TRAIN ET SUSPENSIONS

SUSPENSION ARRIERE

Fixation de la traverse arrière sur caisse :

- Assembler la traverse suivant le schéma indiqué ci-contre.
- Remplacer les supports de série par les douilles alu (1) (même sens de montage).
- S'assurer de la présence de toutes les rondelles d'origine. La rondelle butée (2) de forme carrée 28 X 28 mm, doit être orientée de façon que ses côtés soient parallèles à l'axe longitudinal du véhicule et ce afin d'éviter le contact de la rondelle butée contre l'amortisseur (lors des débattements de suspension arrière).



- Les barres de torsion (4 et 5) se montent en lieu et place de celles d'origine

Attention : Ne pas inverser les barres.

- Barre de torsion droite Ø 22 = 1 anneau de peinture
- Barre de torsion gauche Ø 22 = 2 anneaux de peinture

Entraxe faux amortisseur : asphalte environ 280 mm
: terre environ 295 mm

Le décalage d'une cannelure fait varier la hauteur d'assiette d'environ 3 mm.

Une correction de 3 mm de l'assiette du véhicule fait varier d'environ 2 mm la cote d'entraxe des faux amortisseurs.

- La barre anti-devers (6) Ø 24 demeure d'origine

- Vis extracteur du levier (7) de barre anti-dévers (inclus dans le coffret) M12 X 150-40 réf.PR 6922-46.

- Extracteur à inertie réf.PR 9767-07.

AMORTISSEUR

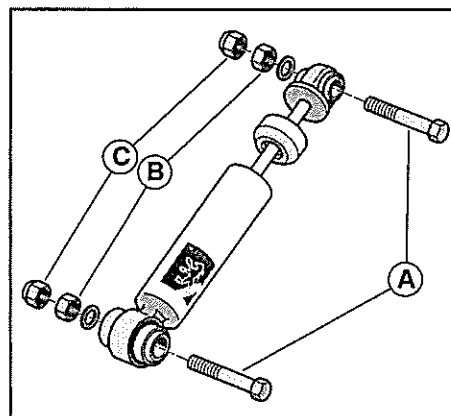
Les amortisseurs AR sont sertis et non renouvelables.

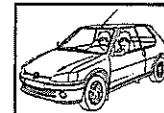
NOTA: Voir identification p.74 pour le montage des cales sur tige.

Montage des amortisseurs arrière:

- Graisser impérativement le corps lisse des vis (A)
- Monter impérativement des contre-écrous (B) et des écrous nylstop (C), non fournis.

Attention: Les vis ne seront serrées définitivement qu'après avoir terminé le réglage des trains.



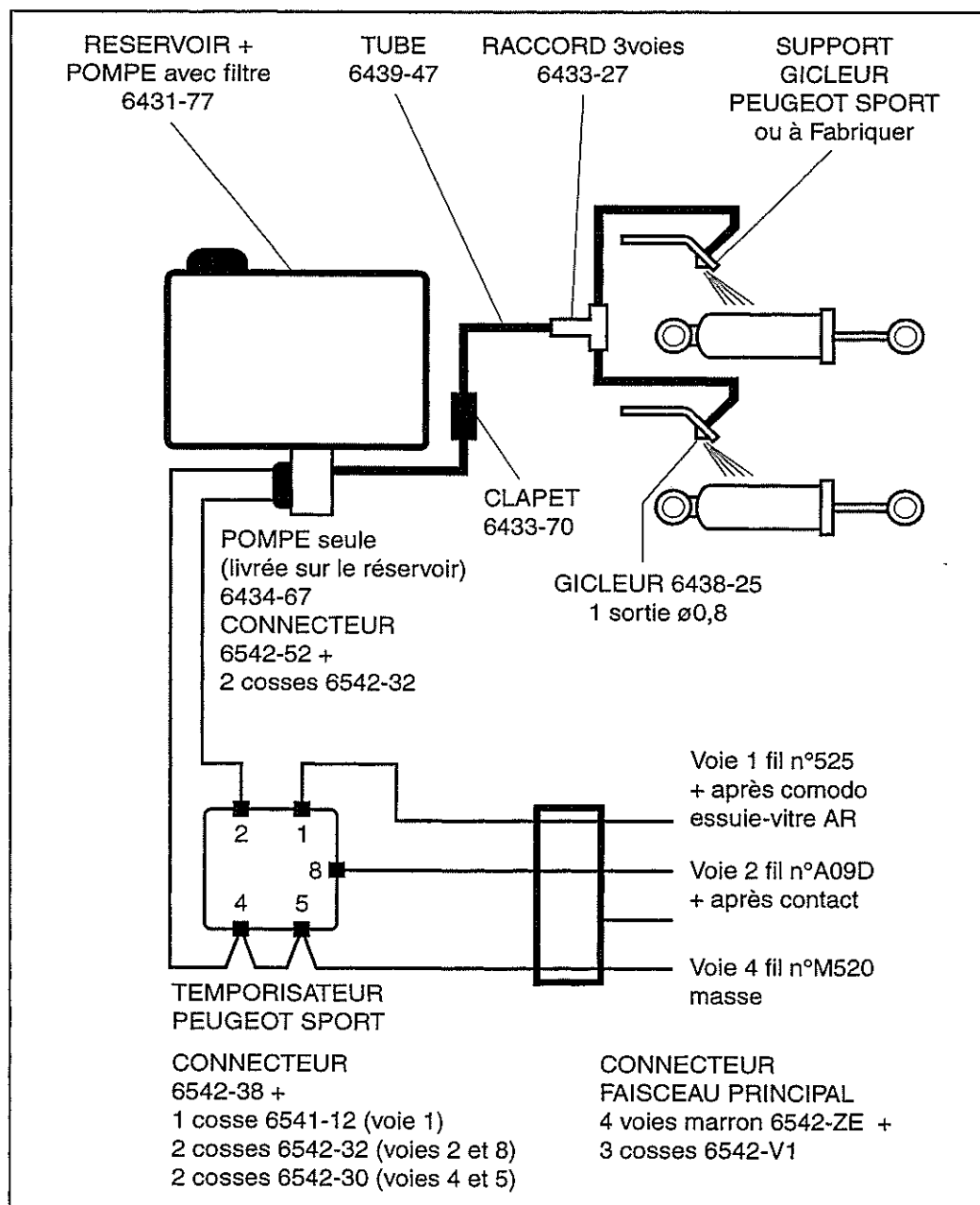


TRAIN ET SUSPENSIONS

REFROIDISSEMENT AMORTISSEUR ARRIERE

Afin d'améliorer le refroidissement des amortisseurs, il est conseillé d'installer un système de pulvérisation d'eau sur les amortisseurs AR.

Afin de réaliser cette évolution, il est obligatoire d'effectuer le montage indiqué sur le schéma ci-dessous :



• L'ensemble des pièces ci-dessus est disponible en Kit à la boutique Peugeot Sport ou au détail chez votre concessionnaire.

GÉNÉRALITÉS

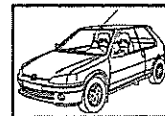
STRUCTURE et EQUIPEMENTS

MOTEUR et EQUIPEMENTS

TRANSMISSION

DIRECTION et FREINS

TRAINS et SUSPENSIONS



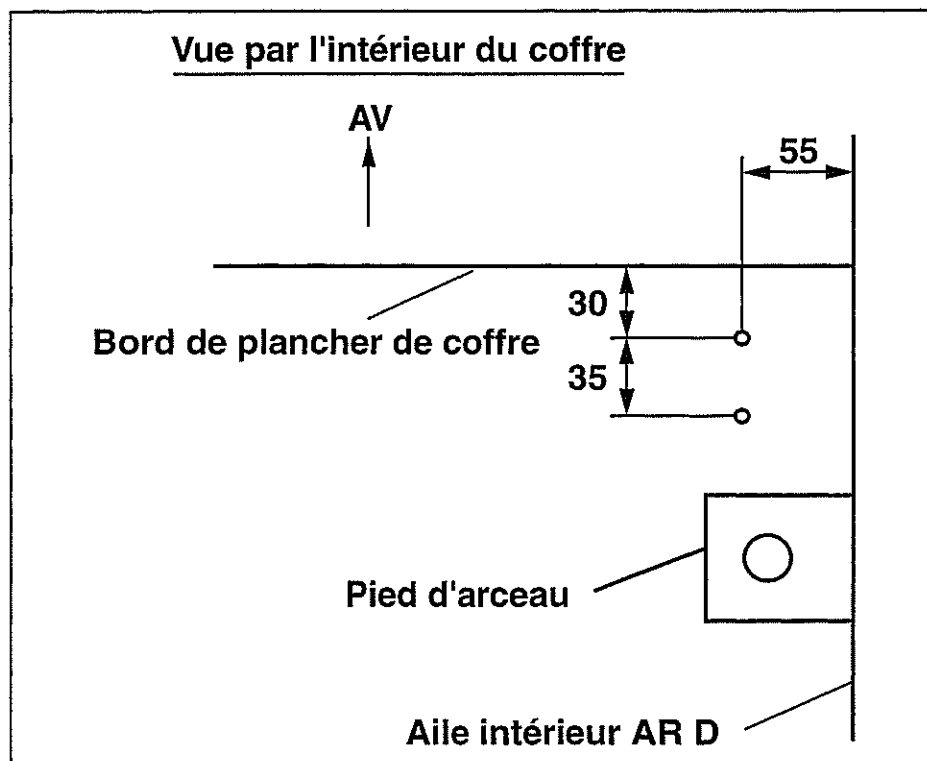
TRAIN ET SUSPENSIONS

REFROIDISSEMENT AMORTISSEUR ARRIERE

- Fixer le réservoir sur l'aide intérieur AR (de préférence coté gauche).

Les supports gicleur sont à réaliser suivant le gabarit p.93

Fixation des supports de gicleur suivant le schéma ci-dessous :



- Prendre l'alimentation électrique sur le connecteur d'essuie vitre AR situé sur l'aile intérieure AR gauche.

Le fusible F9 utilisé dans le circuit est situé dans la boîte à fusibles côté habitacle.

- Section des fils : Mini 0,6 mm²
- Deux modèles de temporisateurs sont disponibles à la boutique Peugeot :

Temporisateur : 1seconde marche / 4 secondes d'arrêt, autonomie maxi de 20 minutes.
Réf.619502-04 (jaune)

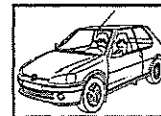
Temporisateur : 3 secondes marche / 15 secondes d'arrêt, autonomie maxie de 35 minutes.
Réf.619502-03 (gris)

Les numéros de voies sont gravés sur la face du connecteur côté temporisateur.



FORMULES DE PROMOTION RALLYE 2001

106 S16 GRA TERRE ET ASPHALTE



TRAIN ET SUSPENSIONS

GOUJON ET ÉCROU DE ROUE

- Monter les goujons à la loctite 620 couple de serrage à 5m.daN.
- Ecroû de roue couple de serrage à 8,5m.daN AV et AR.

JANTES (TERRE ET ASPHALTE)

SEULES LES JANTES TYPES "ALIZE"
D'ORIGINE 106 S16, SONT AUTORISÉES

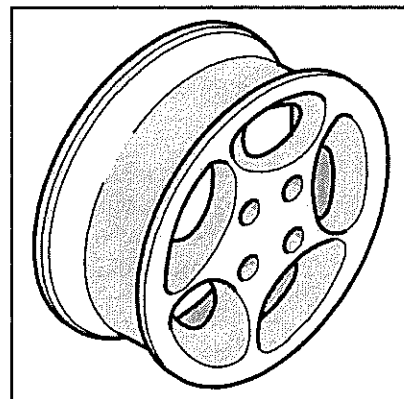
RÉF. PR : 5402-A7

DIMENSIONS : 6 J 14 CH 4-16

POIDS: 7,3 KG

Valve complète Réf. P.R. 5404-01

Bouchon de valve à clé (pour démonter les intérieurs de valves) Réf. P.R. 9604-09



PNEUMATIQUES

Généralités

- Il est obligatoire d'utiliser exclusivement des pneumatiques de marque MICHELIN.
- Le panachage des pneumatiques est interdit.
- Toutes les modifications des pneumatiques telles que, retailage, rechapage, traitement de surface ou chimique, sont INTERDITES.
- L'utilisation des couvertures chauffantes (ou tout autre matériel de chauffe) pour les pneumatiques est INTERDITE et ce à tout moment des épreuves.

Roues de secours

Version asphalte et terre :

Une roue de secours marquée devra obligatoirement être présente dans le véhicule.

Version rallye du var:

Deux roues de secours marquées devront obligatoirement être présentes dans le véhicule.

- La ou les roues de secours devront être identiques à celles montées sur le véhicule.
- Il est interdit de cacher le marquage Peugeot Sport (par la sangle de roue ou autre chose).

GÉNÉRALITÉS

STRUCTURE et
EQUIPEMENTS

MOTEUR et
EQUIPEMENTS

TRANSMISSION

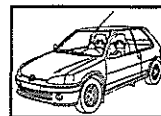
DIRECTION et
FREINS

TRAINS et
SUSPENSIONS



FORMULES DE PROMOTION RALLYE 2001

106 S16 GRA TERRE ET ASPHALTE



TRAIN ET SUSPENSIONS

PNEUMATIQUES (SUITE)

Règlement FIA pneu moulé :

A tout moment de l'épreuve, la profondeur des sculptures des pneus montés sur la voiture ne devra être inférieure à 1,6 mm, ceci sur au moins les 3/4 de la bande de roulement.

Pression conseillée: AV: 1,9 Bar

AR: 1,7 Bar

NOTA: Afin d'éviter un risque de déjantage du pneu, il est conseillé de respecter les pressions indiquées ci-dessus et d'utiliser le lubrifiant liquide Michelin afin de faciliter le montage des pneumatiques (lubrifiant pâte déconseillé).

Lubrifiant liquide réf. PR 9733-C2.

CARACTERISTIQUES PNEUMATIQUE TERRE

Monte obligatoire à l'avant comme à l'arrière : **14 x 60 x 14 - Type M.5**

14 = Largeur de la bande de roulement en centimètres (14,8 cm réel)

60 = Ø pneu en cm (pression 2 bars)

14 = Ø intérieur pneu en pouces (correspond à celui de la jante)

Poids unitaire: 9,2 Kg environ

Quantité autorisée par épreuve

Ces pneumatiques de type M.5 seront limités à un total de 6.

Les pneus utilisés pour effectuer les tours de reconnaissance ne sont pas concernés par cette limitation et sont donc libres.

CARACTERISTIQUES PNEUMATIQUE ASPHALTE

Monte obligatoire à l'avant comme à l'arrière: **Pneus moulés N20 ou mixtes T1B**

- **N20 16/57-14** Poids unitaire: 7 Kg environ

16 = Largeur de la bande de roulement en centimètres

57 = Ø pneu en cm (pression 2 bars)

14 = Ø intérieur pneu en pouces (correspond à celui de la jante)

Utilisation

- Température à partir de 5° au sol
- Sollicitations importantes
- Correcte sur sol humide

- **T1B 18/56-14** Poids unitaire: 7,3 Kg environ

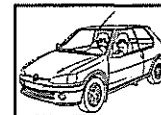
Utilisation:

- Sol humide et petite pluie
- Eviter les fortes sollicitations sur sol sec
- Rester vigilant par grosse pluie, sur les coulées d'eau etc...



FORMULES DE PROMOTION RALLYE 2001

106 S16 GRA TERRE ET ASPHALTE



TRAIN ET SUSPENSIONS

PNEUMATIQUES (SUITE)

Quantité de pneus autorisés par épreuve

Les pneumatiques de type N20 seront limités à:

Type d'épreuve	Quantité total autorisée
Coupe de France des Rallyes	6 Pneumatiques, N20 pour l'av, l'ar et roue de secours
Championnat de France des Rallyes	8 Pneumatiques, N20 pour l'av, l'ar et roue de secours
Rallye du VAR	10 Pneumatiques, N20 pour l'av, l'ar et roue de secours

Les pneumatiques de type T1B ne sont pas limités.

N.B: La voiture équipée en T1B aura une hauteur d'assiette d'environ 5 mm plus basse qu'en N20 (à pression égale).

POIDS MINIMUM

• C'est le poids réel de la voiture sans pilote, ni copilote. A aucun moment de l'épreuve, la voiture ne devra être en dessous de ce poids minimum.

• En cas de litige, l'équipement complet du pilote et du copilote, (ceci inclut le casque mais pas les écouteurs), les phares (ne figurant pas sur la fiche d'homologation), les pièces de rechange et les outillages supplémentaires (ex : visseuse / dévisseuse électrique) seront retirés avant la pesée.

En cas de doute et en dehors du rallye, le poids sera mesuré obligatoirement avec des pneumatiques marqués ; N20 en version asphalte et M5 en version terre et les commissaires techniques pourront vidanger les réservoirs des liquides consommables afin de vérifier les poids (conformément à l'Annexe J en vigueur).

Version Asphalte:

Ce poids sera mesuré avec une roue de secours, le cric et la croix de roue.

Poids minimum **900 Kg.**

Version Terre :

Ce poids sera mesuré avec une roue de secours, le cric et la croix de roue.

Poids minimum **910 Kg** (pneumatique différent).

Version rallye du Var (championnat d'Europe) :

Ce poids sera mesuré avec deux roues de secours, le cric et la croix de roue.

Poids minimum **920 Kg.**

Nota :

Afin de vérifier le poids réel de la voiture, il est conseillé de se présenter aux vérifications techniques avant rallye avec les réservoirs des liquides consommables vidangés (essence, lave-glace et refroidissement amortisseur).

Tenir compte de l'usure des pneumatiques pour définir le lest.

La différence de poids entre un pneu neuf et un pneu usé est d'environ 1 Kg.

Des balances seront à la disposition des concurrents avant chaque rallye.

GÉNÉRALITÉS

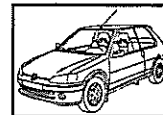
STRUCTURE et
EQUIPEMENTS

MOTEUR et
EQUIPEMENTS

TRANSMISSION

DIRECTION et
FREINS

TRAINS et
SUSPENSIONS



TRAIN ET SUSPENSIONS

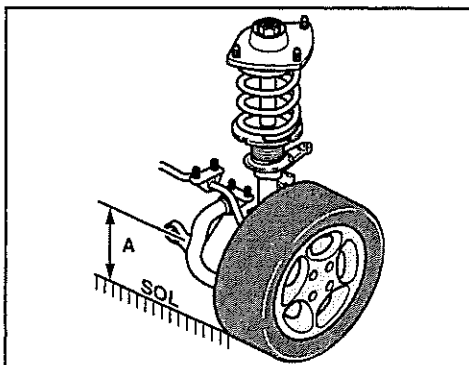
HAUTEURS, définition :

Les hauteurs sont libres

Les valeurs données ci-dessous sont fortement conseillées.

ATTENTION: L'utilisation en course de valeurs inférieures peut diminuer la durée de vie de certaines pièces (notamment celle des amortisseurs) et cela sans gain de performance.

CONDITIONS DE CHARGE POUR LES RÉGLAGES: 25 litres d'essence (± 2 litres)



HAUTEUR DE CAISSE AVANT:

Version Asphalte:

A = 160 mm avec pneus N20 (Ø57 cm)

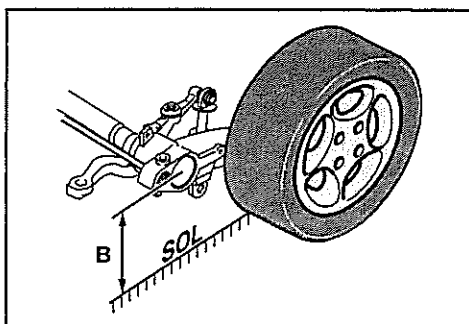
A = 155 mm avec pneus T1B (Ø56 cm)

Version Terre:

A = 225 mm

La cote A est prise entre le sol et l'axe de fixation de l'articulation avant du bras (à gauche ou à droite).

Agir sur la coupelle inférieure de ressort d'amortisseur afin de modifier les hauteurs.



HAUTEUR DE CAISSE ARRIÈRE:

Version Asphalte:

B = 280 mm avec pneus N20

B = 275 mm avec pneus T1B

Version Terre:

B = 336 mm

La cote B est prise entre le sol et l'axe de la traverse arrière (à gauche ou à droite).

Agir sur les barres de torsion afin de modifier les hauteurs.

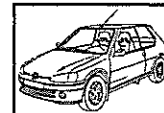
Le décalage d'une cannelure fait varier la hauteur d'environ 3 mm.

NOTA: Lors des réglages de hauteur ou de poids aux roues, débrancher impérativement les deux barres anti-roulis. Il est conseillé de vérifier les hauteurs avant chaque épreuve.



FORMULES DE PROMOTION RALLYE 2001

106 S16 GRA TERRE ET ASPHALTE



TRAIN ET SUSPENSIONS

VALEURS DE REGLAGE AV ET AR

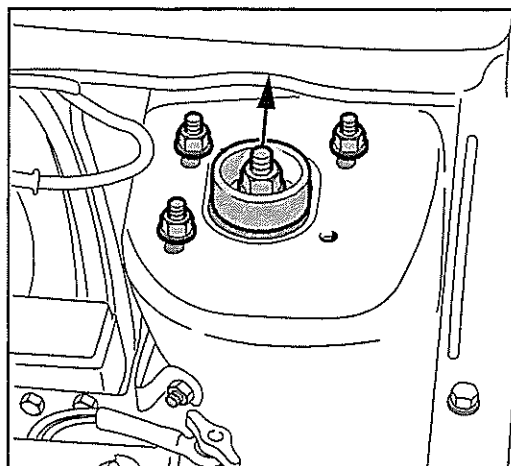
Rappel:

La platine supérieure doit obligatoirement être montée en position reculée dans la chapelle d'amortisseur (dessin ci-contre, version D.A).

Empattement : 2390 mm

Voie AV: 1420 mm

Voie AR: 1356 mm



1°) Hauteurs de caisse réglées à la valeur conseillée (comme il est indiqué ci-contre).

2°) Pression des pneus: AV 1,9 bar / AR 1,7 bar (neufs)

• TRAIN AVANT

- Carrossage: $-45' \pm 30'$ (non réglable) $= -15'$ à $-1^{\circ}15'$
- Chasse: $+2^{\circ} \pm 30' = +1^{\circ}30'$ à $+2^{\circ}30'$
- Parallélisme Total: libre (ouverture $10'$ à titre indicatif et pour contrôle)

• TRAIN ARRIERE (non réglable)

- Carrossage: $-1^{\circ}30' \pm 30' = -1^{\circ}$ à -2°
- Pincement total: $+40' \pm 25' = +15'$ à $+1^{\circ}05'$

N.B. : Il est fortement conseillé de conserver une marge de sécurité afin de ne pas dépasser ces valeurs qui seront contrôlées avant, pendant et après la course.

Une fois les réglages terminés, ne pas oublier de :

Serrer les vis des triangles, des amortisseurs arrières et des barres antidevers.

Souder les pattes anti déplacement du palier arrière du triangle.

Régler les projecteurs et la rampe de phares.

TOUTE L'ÉQUIPE PEUGEOT SPORT VOUS SOUHAITE BONNE ROUTE ET BONNE CHANCE

GÉNÉRALITÉS

STRUCTURE et
EQUIPEMENTS

MOTEUR et
EQUIPEMENTS

TRANSMISSION

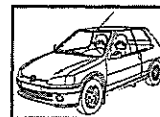
DIRECTION et
FREINS

TRAINS et
SUSPENSIONS

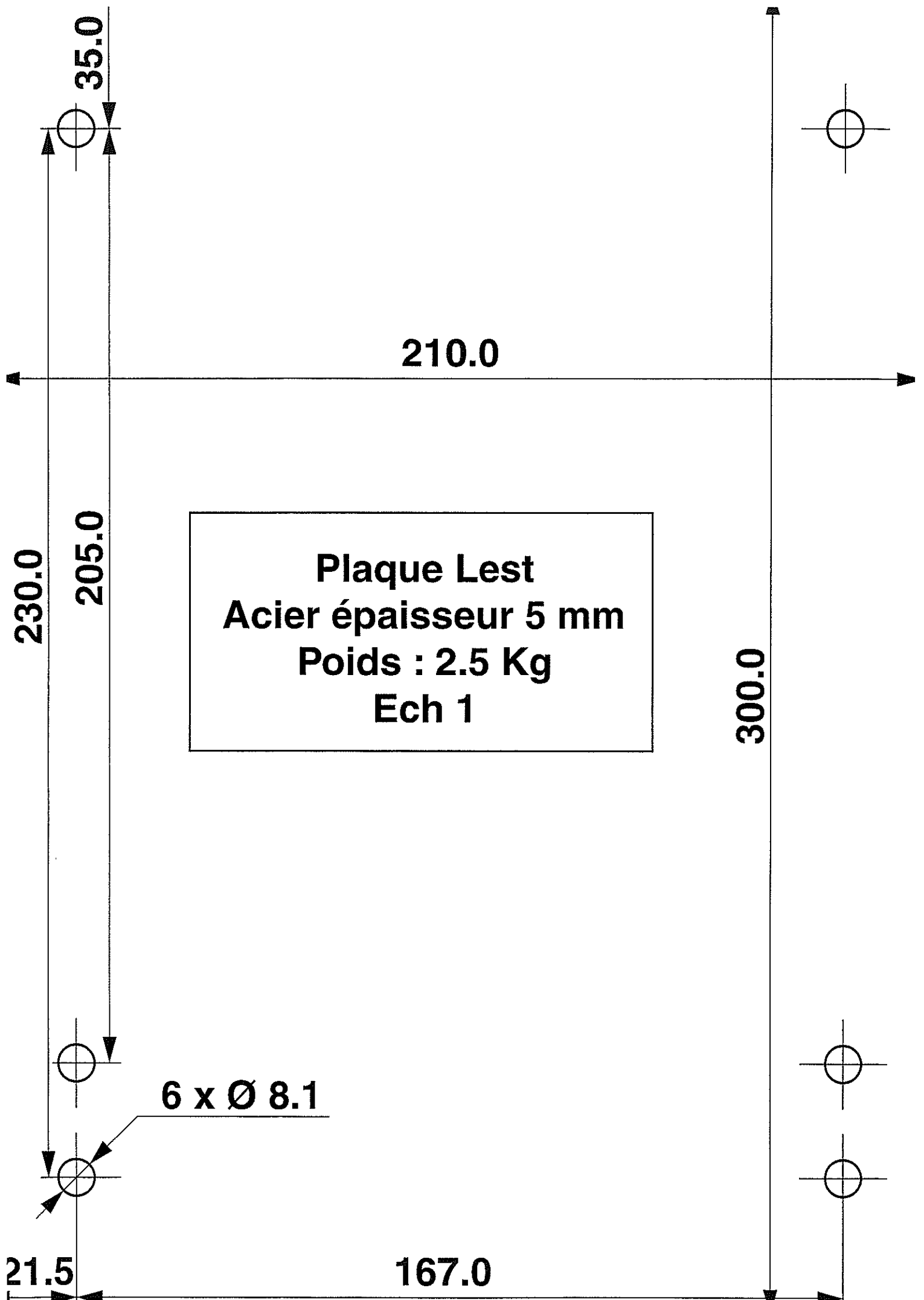


FORMULES DE PROMOTION RALLYE 2001

106 S16 GRA TERRE ET ASPHALTE

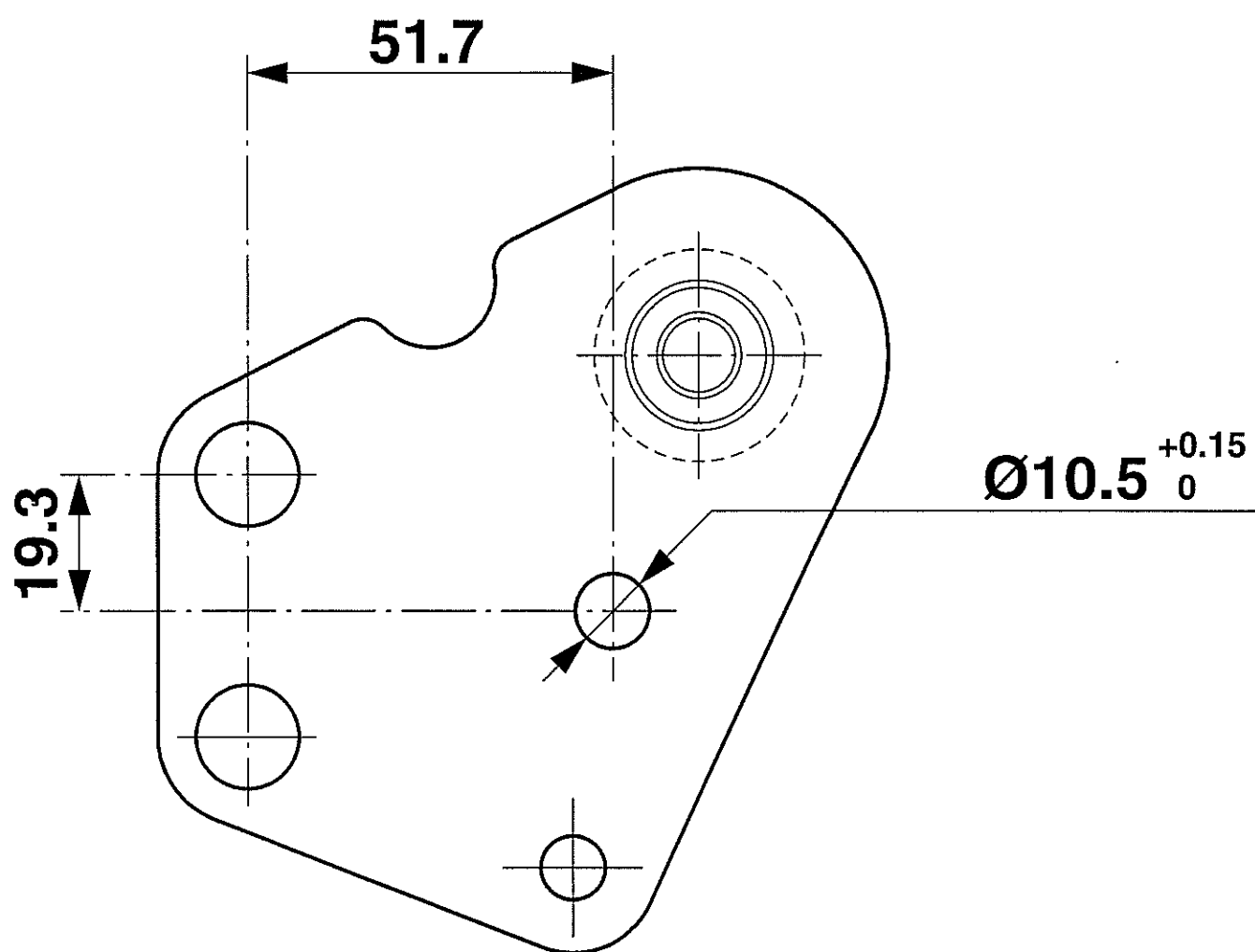


NOTES PERSONNELLES



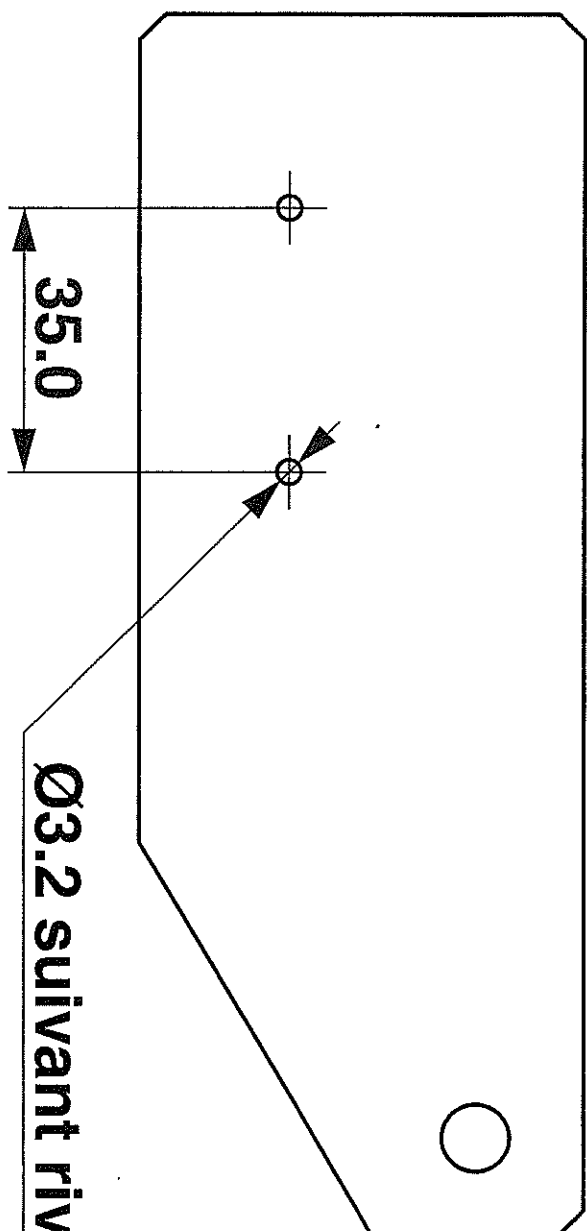
SUPPORT B-V CARTER 4 POINTS

Ech : 1



SUPPORT GICLEUR
TOLE ALU EP : 1 MM
Ech : 1

VUE A PLAT



COTE DROIT DESSINE
(COTE GAUCHE SYMETRIQUE)

