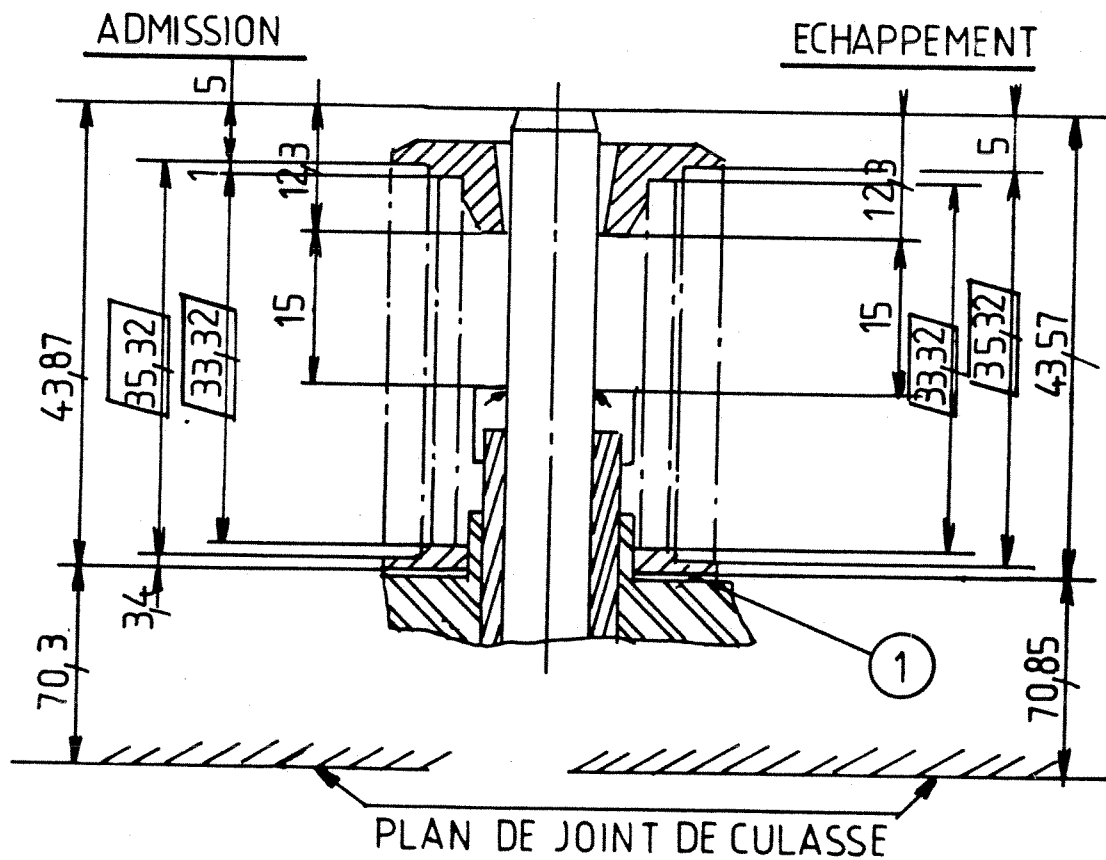
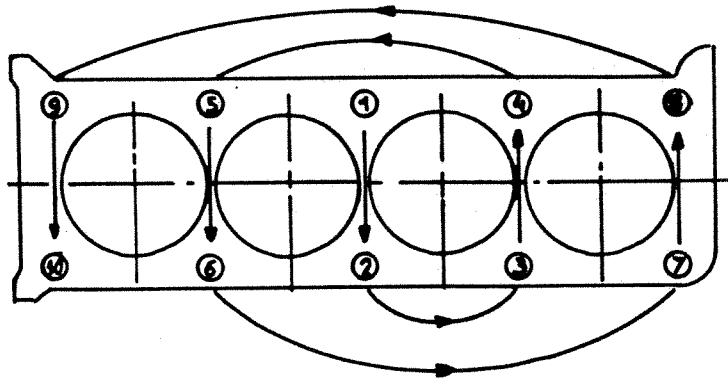


EMPILAGE RESSORTS DE SOUPAPES



Cotes encadrées à respecter



#### SERRAGE DE LA CULASSE

- SUIVRE L'ORDRE DE SERRAGE SUIVANT LE SCHEMA
- DONNER TROIS COUPS DE POINTEAU SUR LA FACE DES RONDELLES DES VIS DE CULASSE (FACES EN CONTACT AVEC LA CULASSE)
- SUIFER LES VIS ET TETES DE VIS
- SERRER DANS L'ORDRE HABITUEL A 2 mKg, 4 mKg, 6mKg
- DESSERRER CHAQUE VIS ET LES RESSERRER A 8 mKg
- FAIRE CHAUFFER LE MOTEUR (ATTENDRE 2 DECLENCHEMENTS DU VENTILATEUR)
- ATTENDRE QU'IL SOIT FROID
- DESSERRER ET RESSERRER CHAQUE VIS DANS L'ORDRE HABITUEL A 8 mKg
- SI JOINT CURTY METALLIQUE SILICONE SERRER LES QUATRE VIS D'EXTREMITÉ A 7 mKg (Type 205 TURBO 16 - Réf. 19016-00)

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

## DISTRIBUTION ET CULASSE

### I - COURROIES : 2 possibilités

#### 1°) Courroie largeur 17 - référence 19009-00

Devra être changée à chaque course par sécurité  
(voir page XVa)

#### 2°) Courroie largeur 20 - référence 16007-22

Améliore très nettement la fiabilité (voir page XVc)

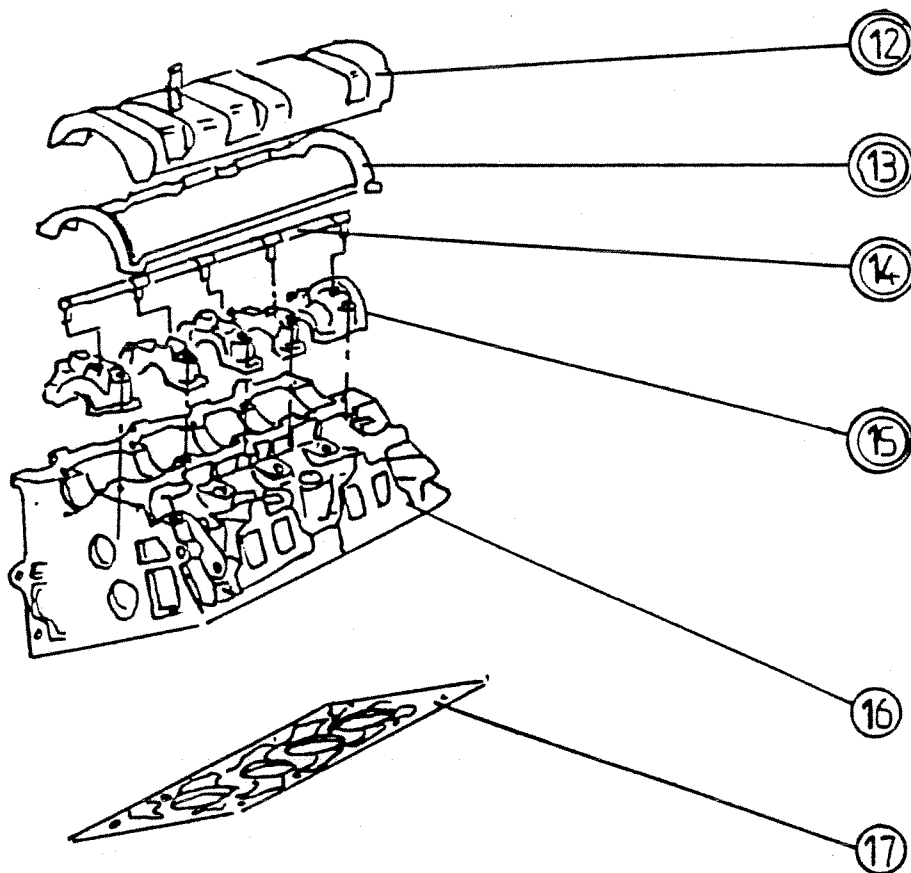
Montage identique à la série , ne pas oublier les entretoises  
qui s'intercalent entre le bloc et le galet tendeur

**ATTENTION : Monter la courroie dans le sens de marche suivant  
la flèche gravée sur celle-ci**

Pour le montage des carters de protection de la courroie  
(voir page VI)

### II - MONTAGE CULASSE :

(voir page XVa)

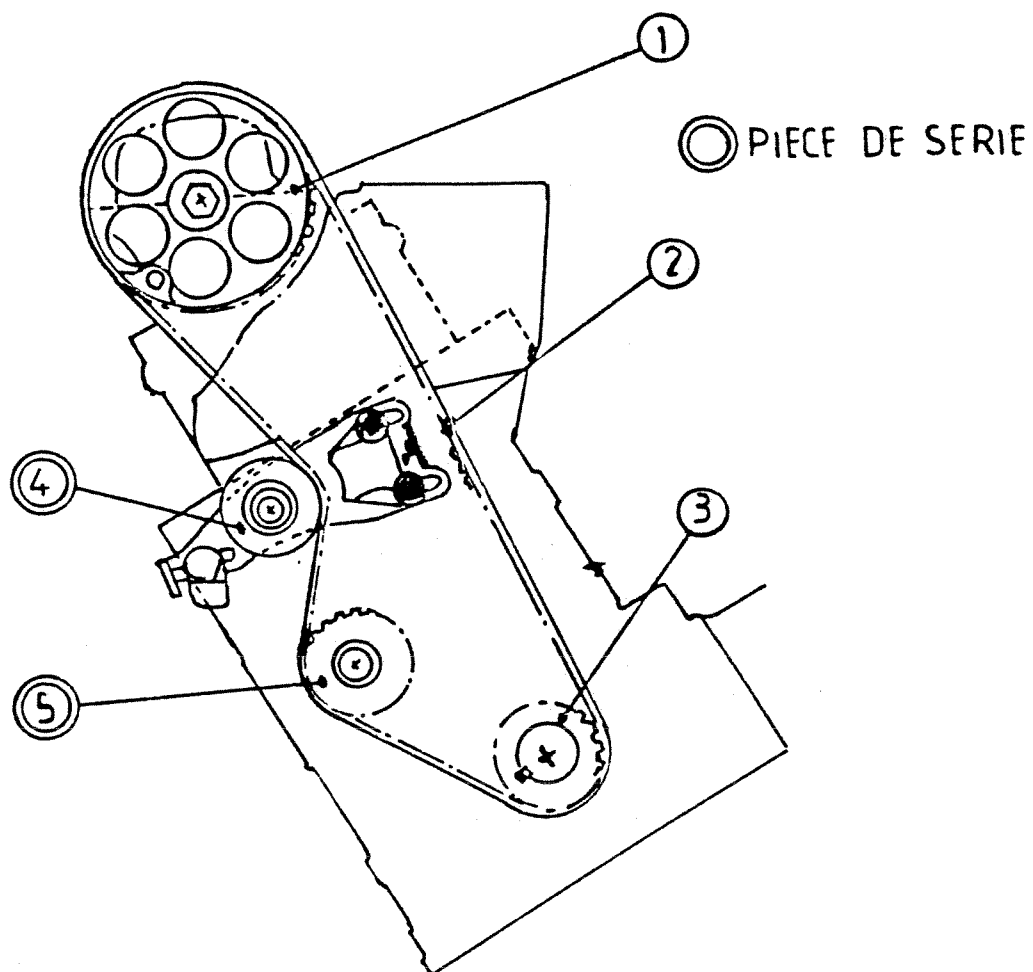


PIECE DE SERIE

N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
1	POUSOIR	16010-00	4
2	PASTILLE DE REGLAGE	16006-09	4
3	COUPELLE SUPERIEURE	19006-06	4
4	RESSORT INTERIEUR	19006-04	4
5	RESSORT EXTERIEUR	19006-05	4
6	ARBRE A CAMES Gr. A	19003-00	1
7	COUPELLE INFERIEURE	19006-07	4
8	SOUPAPE ADM.	19006-02	4
9	SOUPAPE ECH.	19006-03	4
10	POULIE DE DISTRIBUTION	16007-00	4
11	COURROIE DE DISTRIBUTION Lg 17	19009-00	1
16	CULASSE	19006-01	1
	CULASSE ASSEMBLEE	19006-00	1
17	JOINT DE CULASSE	16016-00	1
17	JOINT DE CULASSE TYPE 205 T 16	19016-00	1

DISTRIBUITION	GA 19
COURROIE LG 20 <sub>mm</sub>	

01/88



N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
1	PIGNON ARBRES A CAMES	16007-21	1
2	COURROIE Lg 20	16007-22	1
3	PIGNON VILEBREQUIN	16007-23	1
4	GALET TENDEUR	SERIE	
	POULIE D'ALTERNATEUR	16007-24	1
	GOIJON FIXATION GALET	16007-25	2
	ENTRETOISE ENTRE GALET ET BLOC SUR GOIJON	16007-26	2
	ENTRETOISE	16007-27	1

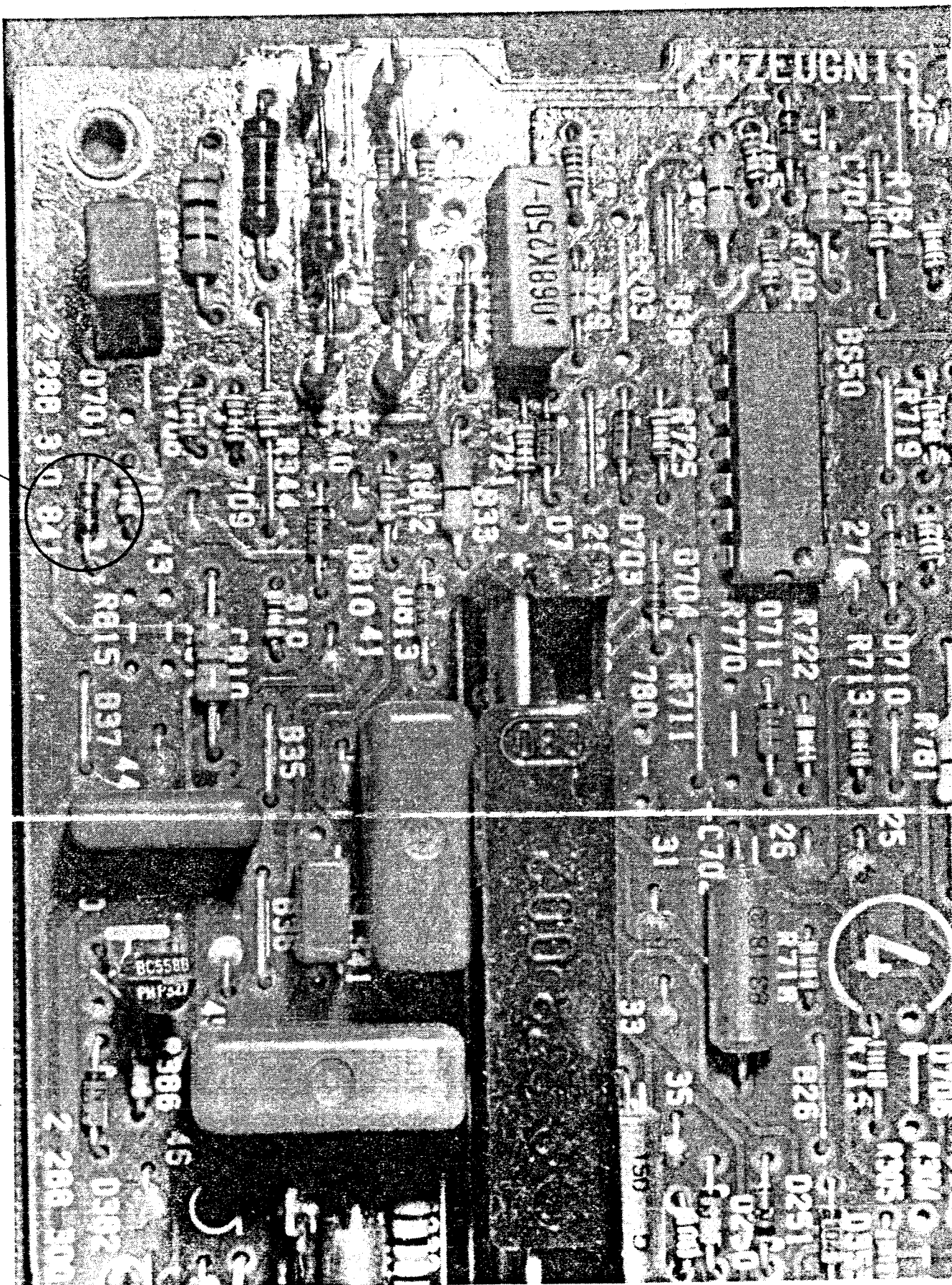
ENVIRONNEMENT MOTEUR	1,9L Groupe A
----------------------	---------------

- I - Modifier le collecteur d'admission suivant la page XVII et le collecteur d'échappement (voir page XXIV)
- le raccordement entre les conduits doit être particulièrement soigné pour éviter les turbulences qui auraient une influence nefaste sur le remplissage des cylindres donc sur la puissance du moteur.
- II - Le débitmètre sera modifié suivant la page XXVIA et XXVIB avec soin
- III - Supprimer le limiteur de régime dans le calculateur

Coupure se situant dans le calculateur

- déposer le calculateur d'injection
- écarter les six pattes métalliques du couvercle du calculateur
- ATTENTION : ces pattes sont fragiles
- retirer le couvercle du calculateur
- dévisser la vis cruciforme reliant la platine électronique et la base (en plastique) du calculateur
- démonter la patte métallique de fixation correspondante en faisant :
- ATTENTION : à l'entretoise en mica
- dégager la platine électronique des 5 supports plastiques
- déposer la platine électronique
- à 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 (décélération et limiteur de régime) (voir position D 701 page XVIa)
- reposer la platine électronique
- reposer l'entretoise en mica sous la patte d'aluminium de fixation de la platine
- reposer la patte de fixation et la vis cruciforme.

ATTENTION : Seul le boîtier électronique d'injection de série (Réf. BOSCH 0280000359) sera utilisé.





- reposer le couvercle du calculateur et resserrer les pattes du couvercle
- reposer et rebrancher le calculateur

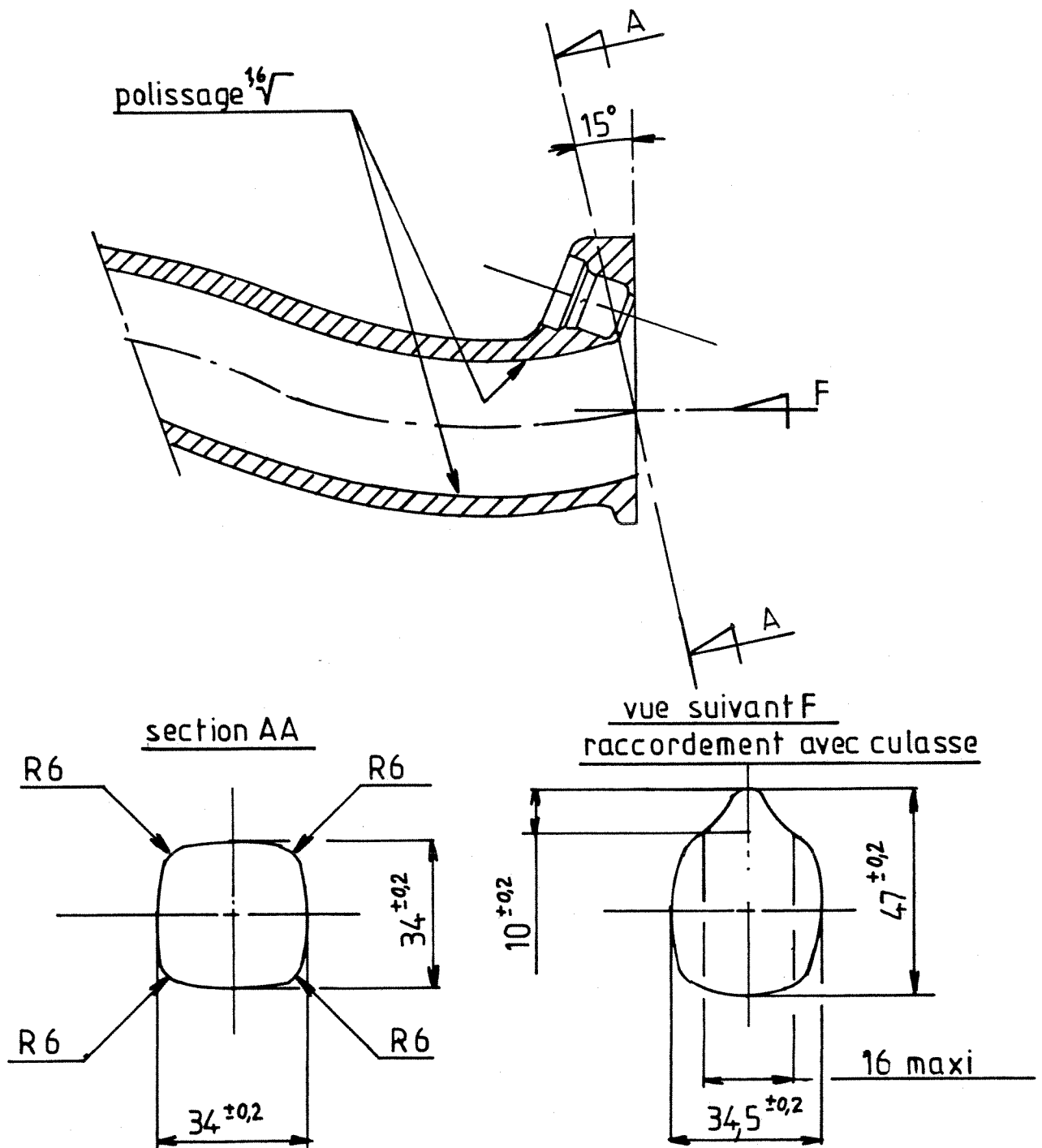
ATTENTION : Toutes ces opérations doivent être faites avec le plus grand soin. En effet la détérioration d'un composant suffit à altérer tout le fonctionnement du calculateur.

- si le calculateur a été endommagé, le remplacer par un calculateur neuf.

IV - Les injecteurs (REF. 19019-00) se montent en lieu et place.

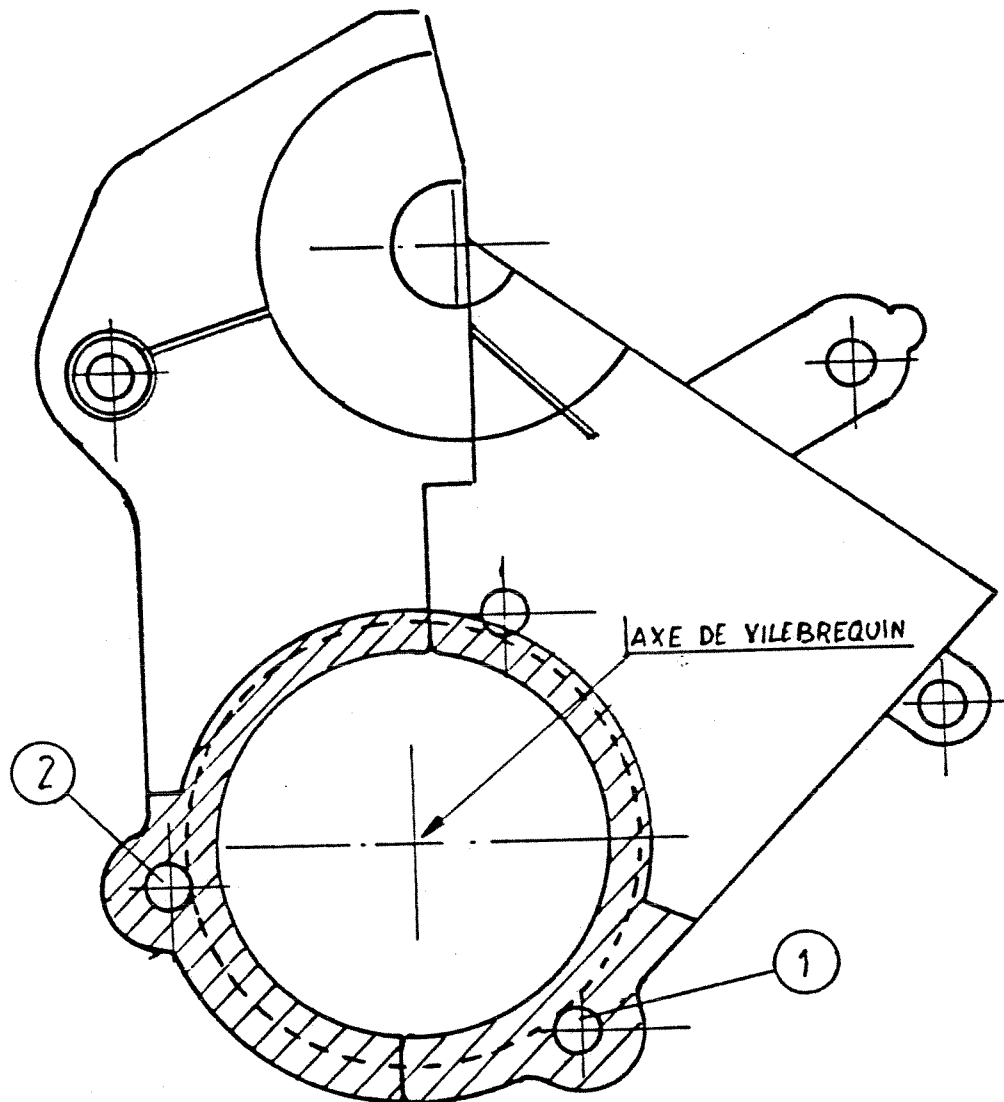
V - La bobine d'allumage et le module seront déplacés derrière le phare gauche avec le support.

VI - Modification des carters de protection de la courroie de distribution (voir pages XX et XXII).

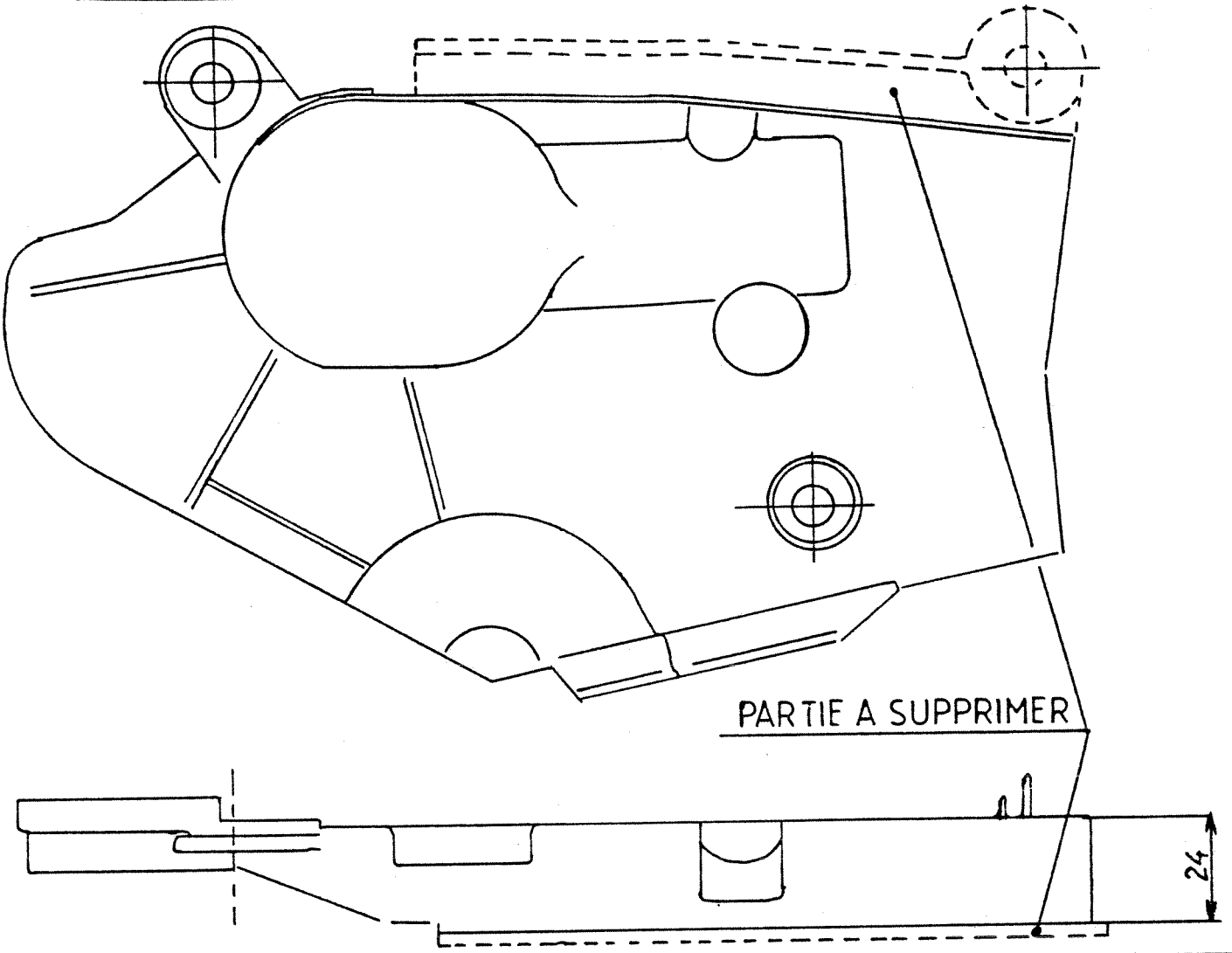


poursuivre la section AA dans le conduit jusqu'à la limite d'accessibilité en suivant l'évolution de l'agrandissement progressif

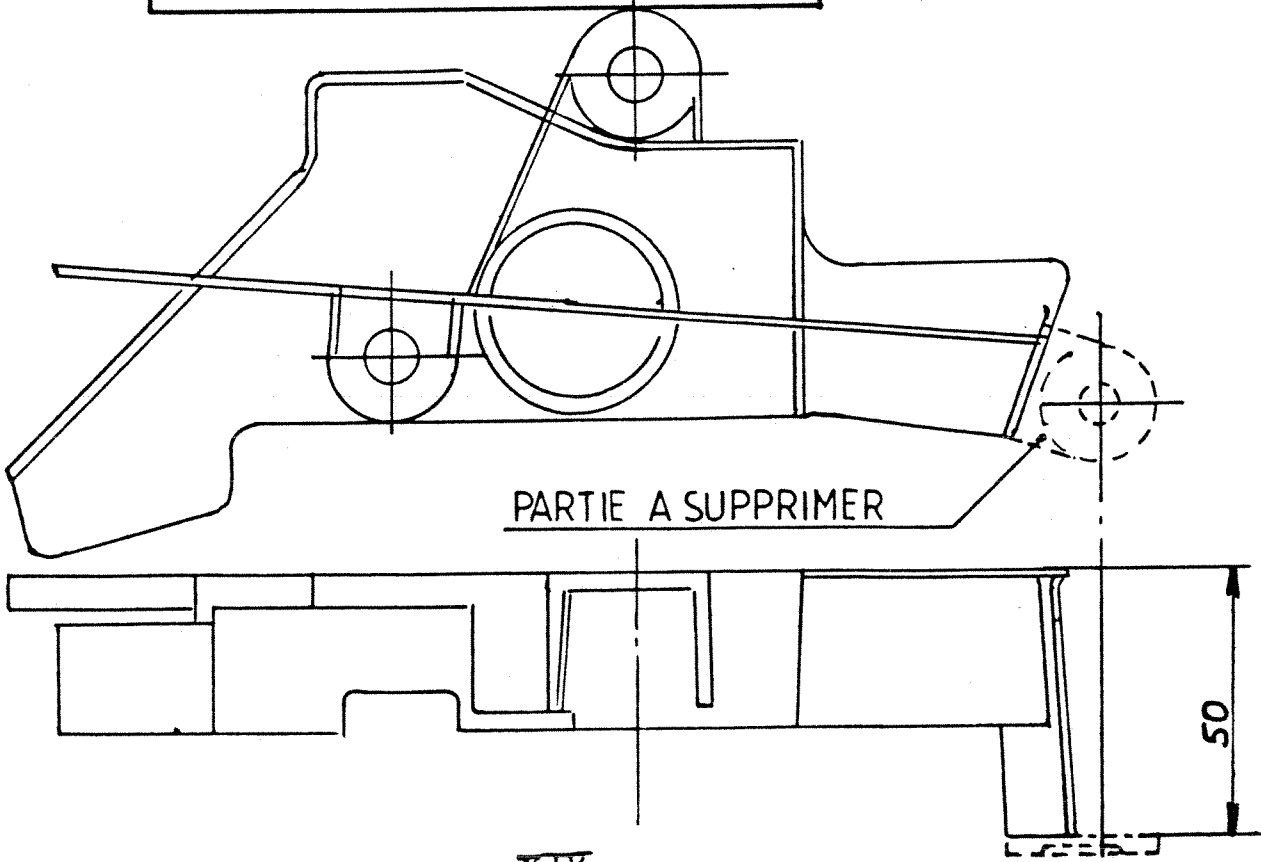
MODIFICATION DES CARTERS INFERIEURS DE PROTECTION DE LA COURROIE DE DISTRIBUTION	GA19
--	------

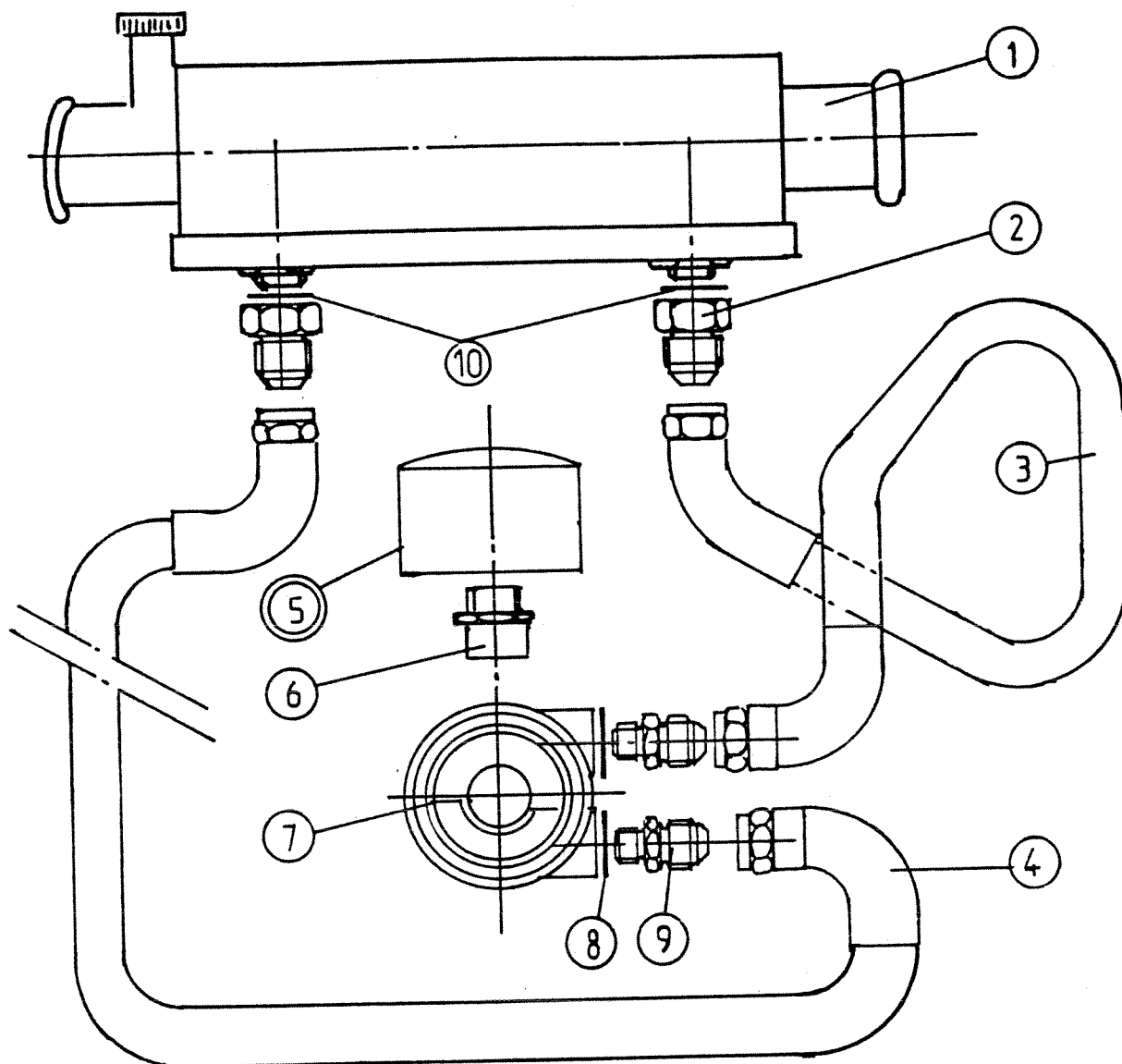


- 1°) SUPPRIMER LES VIS DE FIXATION QUI FIXENT LE CARTER EN (1) ET (2)
- 2°) PRESENTER LA NOUVELLE POULIE (REPRESENTEE EN POINTILLES) QUI SE CHANGE EN LIEU ET PLACE POUR TRACER LE CONTOUR DE CELLE-CI.
- 3°) SUPPRIMER LA PARTIE HACHUREE



PROTECTION LATÉRALE A MODIFIER





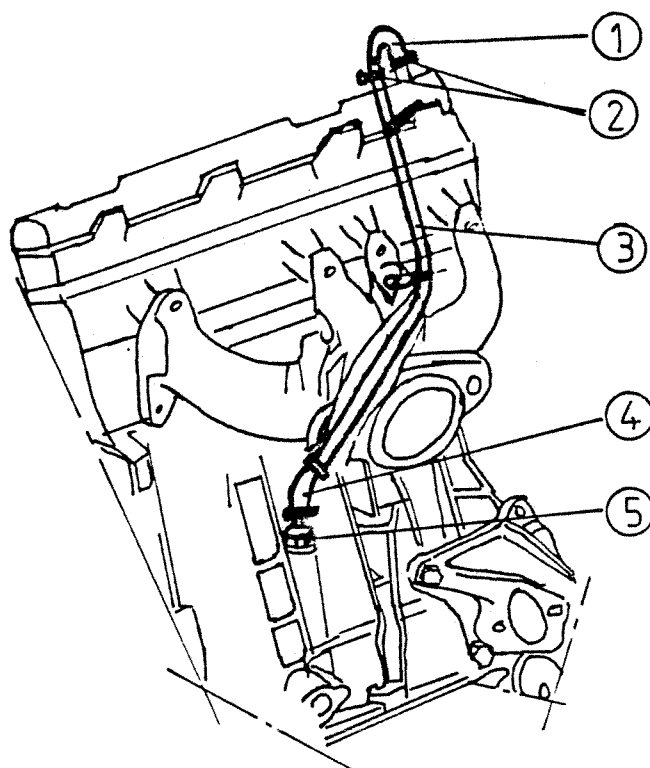
CAPACITE D'HUILE MOTEUR : 4,5 LITRES ENVIRON

- POUR L'EMBASE, IL EST POSSIBLE :

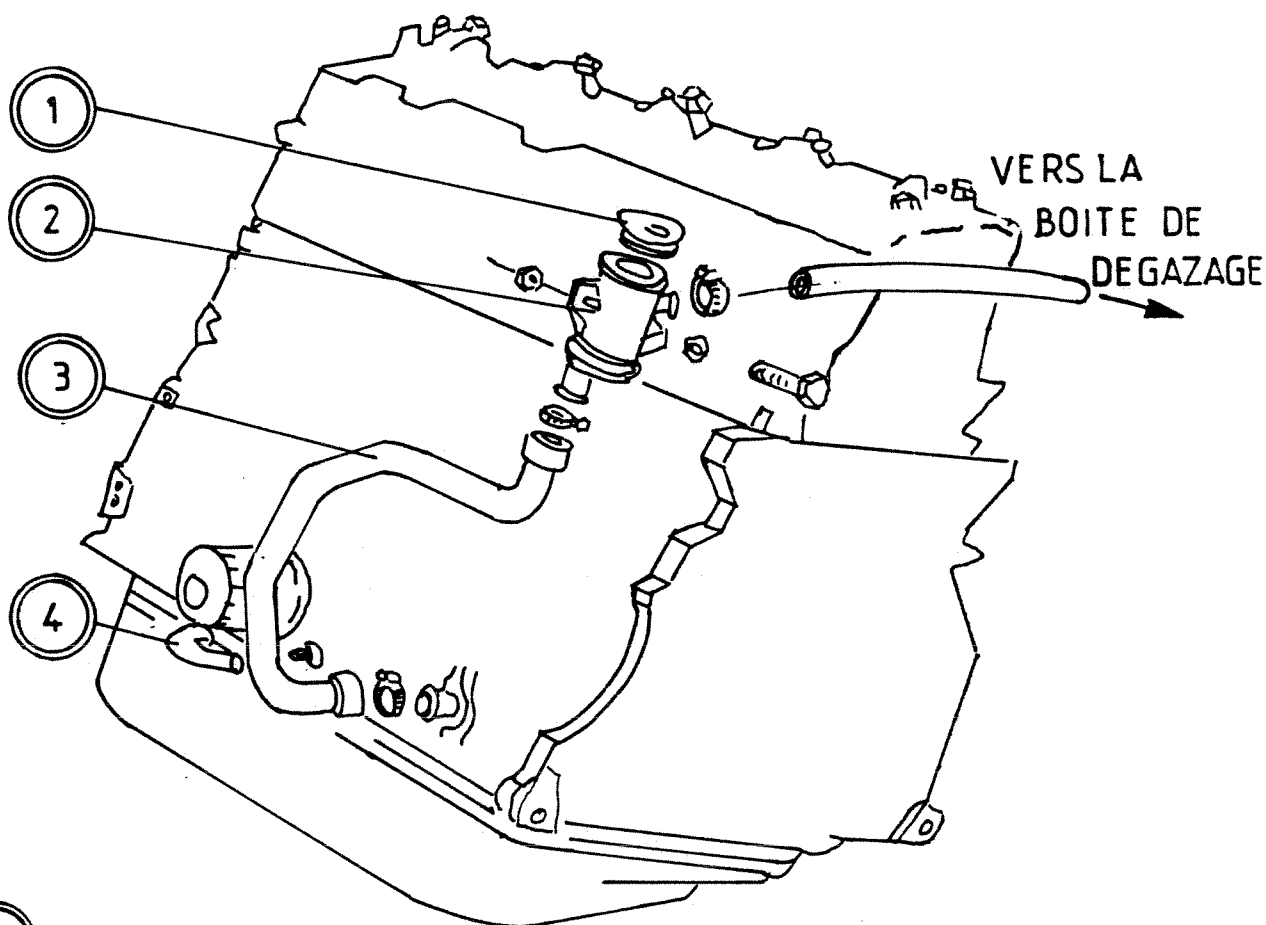
- . SOIT D'UTILISER L'EMBASE 1600 DU KIT RADIATEUR D'HUILE (16005-00)
- . SOIT D'UTILISER L'EMBASE SERIE AVEC 2 JOINTS CUIVRE (8) ET 2 RACCORDS (9)

- LE NIVEAU D'HUILE DOIT ETRE AU MILIEU DE LA ZONE MINI MAXI DE LA JAUGE DE SERIE

[illegible]



N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
1	DURIT SUPERIEURE	19031-03	1
2	COLLIER SERFLEX	19031-05	4
3	TUBE	19031-02	1
4	DURIT INFERIEURE	19031-04	1
5	RACCORD SUR BLOC	19031-01	1
	KIT REDESCENTE D'HUILE	19031-00	



PIECE DE SERIE

N	DESIGNATION	REFERENCE DE SERIE	COEF
1	BOUCHON	025804	1
2	RENIFLARD	117824	1
3	TUYAU	118029	1
4	TUYAU	118026	1

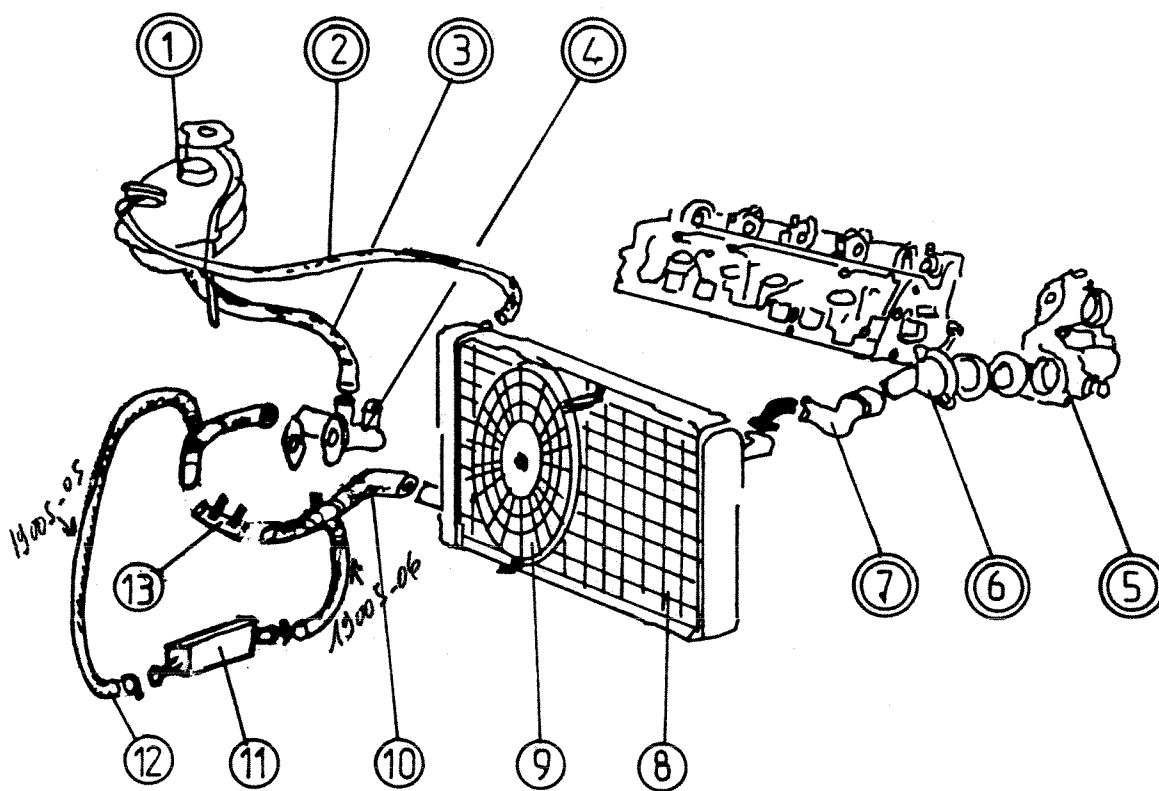
- PRENDRE UNE DURITE (A) ET UN RESERVOIR EN PLASTIQUE (exemple : bidon de lave-glace) PERCÉ DE TROUS Ø 8 (FIXÉ VERS LA BATTERIE) QUI PERMETTRA DE RECUPERER LES VAPEURS D'HUILE.

- BOUCHER LA PRISE DE DEPRESSION SUR LE BOITIER PAPILLON ET LA PRISE DE DEPRESSION SUR LA DURITE DE SERIE EVENTUELLE (Montage terre).

NOTA : LES PIECES (1) , (2) , (3) , (4) PROVIENNENT DES 205 GTI 105 CH



○ PIECE DE SERIE



- LA PIECE (13) DE LIAISON SERA FIXEE SOUS LE LONGERON DROIT PAR 2 VIS M6 COMME LA PIECE DE SERIE
- LE RADIATEUR (8) SERA DECALE VERS LE PHARE DROIT.
- IL SERA POSSIBLE DE METTRE UN DEUXIEME MOTO-VENTILATEUR (9) POUR MAINTENIR LA TEMPERATURE D'EAU A 90° SUIVANT LES CONDITIONS ATMOSPHERIQUES.
- . CAPACITE DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT : 6 LITRES

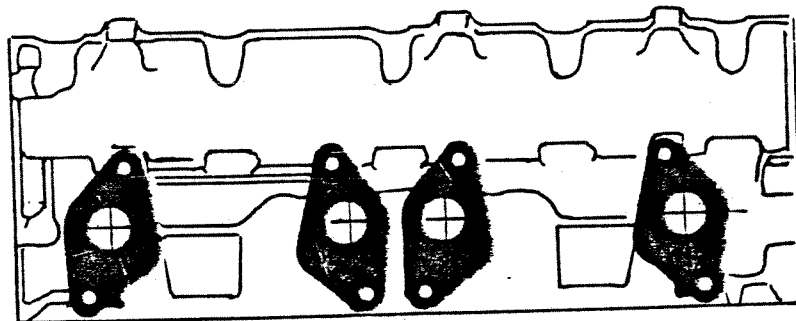
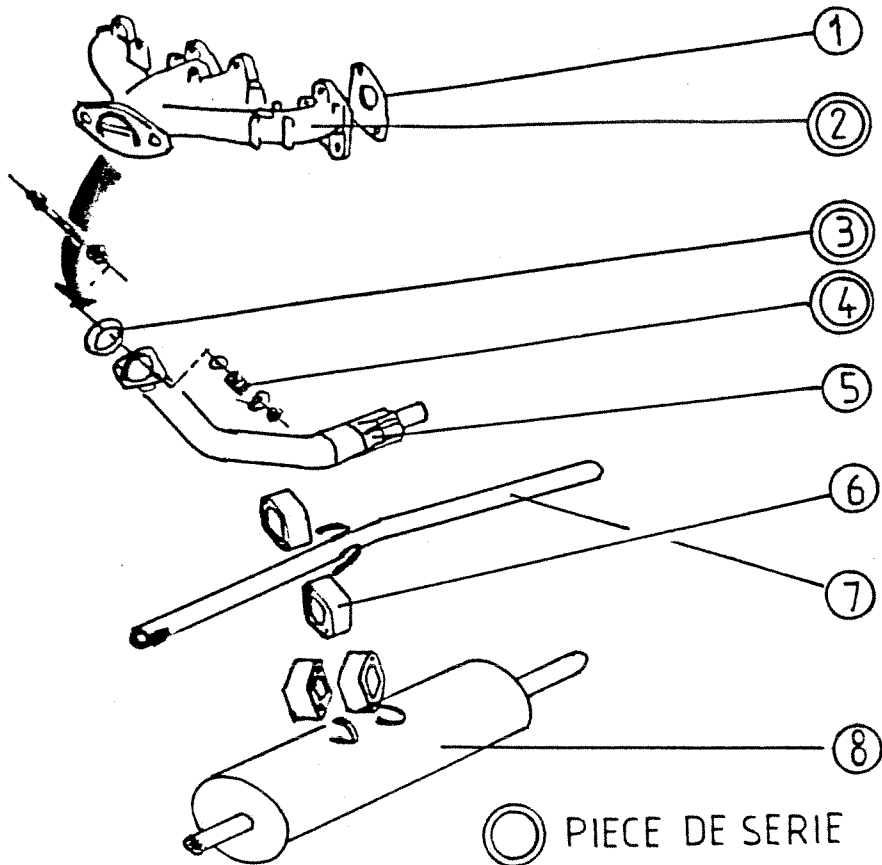


ECHAPPEMENT	1,9L Groupe A
-------------	---------------

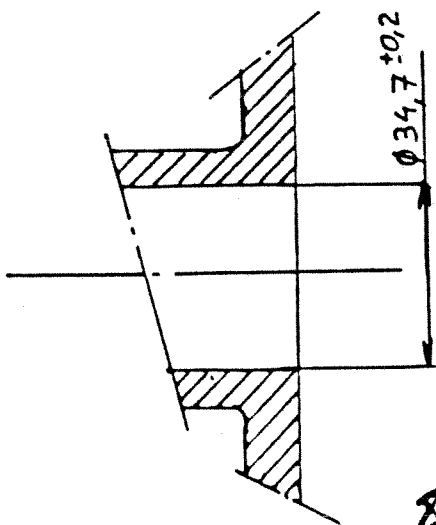
1°) Modifier les conduits du collecteur suivant le schema (page XXIV) dont le raccordement avec les conduits de culasse doivent être particulièrement soignés pour éviter les turbulences.

2°) Lors du montage :

- vérifier l'ajustement des joints d'echappement avec les conduits et, si nécessaire, les réajuster.
- bien faire attention de monter les joints d'echappement (1) dans l'ordre indiqué :
  - . Les 2 joints extérieurs identiques se differentient par un detrompeur par rapport aux 2 joints identiques des cylindres 2 et 3
- vérifier et ajuster les joints aux conduits d'echappement et d'admission
- il est conseillé de changer les joints d'échappement et d'admission lors d'un remontage du moteur
- faire attention au raccordement du collecteur (2) et du siamois (5) avec la rotule (3), et que l'ensemble soit en ligne pour éviter les turbulences dans l'échappement.
- Il est conseillé de vérifier périodiquement le siamois d'échappement. Toute anomalie sur cette pièce entrainerait un mauvais fonctionnement du moteur (en particulier l'âme intérieure).



POSITIONNEMENT DES JOINTS D'ÉCHAPPEMENT



MODIFICATION DU COLLECTEUR  
D'ÉCHAPPEMENT DONT LE RAC-  
CORDEMENT AVEC LA CULASSE  
DOIT ÊTRE SOIGNÉ

XXIV a



CIRCUIT D'ESSENCE

1,9L Groupe A

1°) La pompe de gavage remplace la pompe à essence de série située dans le réservoir.

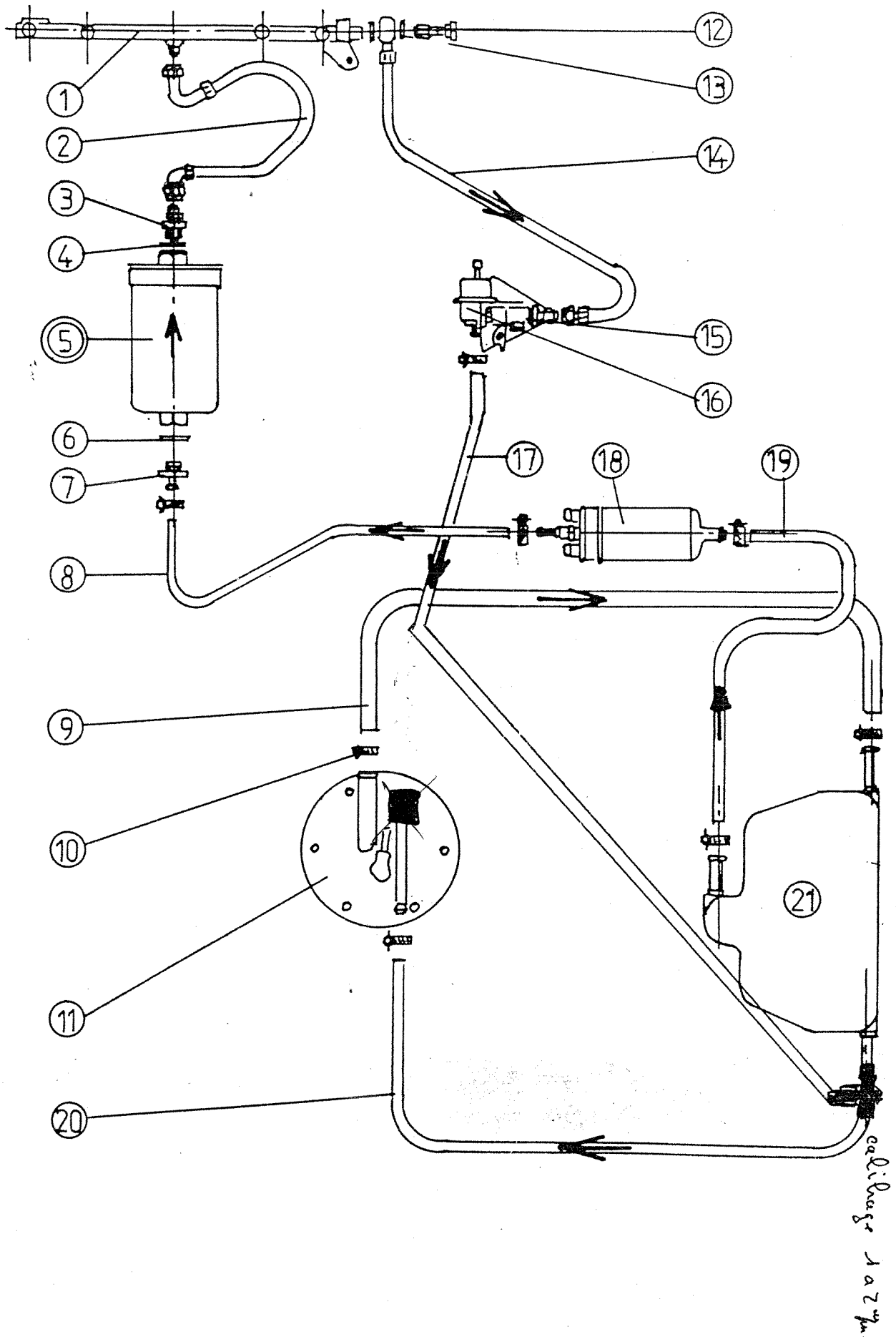
Il est possible de régler la pompe de gavage pour qu'elle puise l'essence le plus profondément possible dans le réservoir.

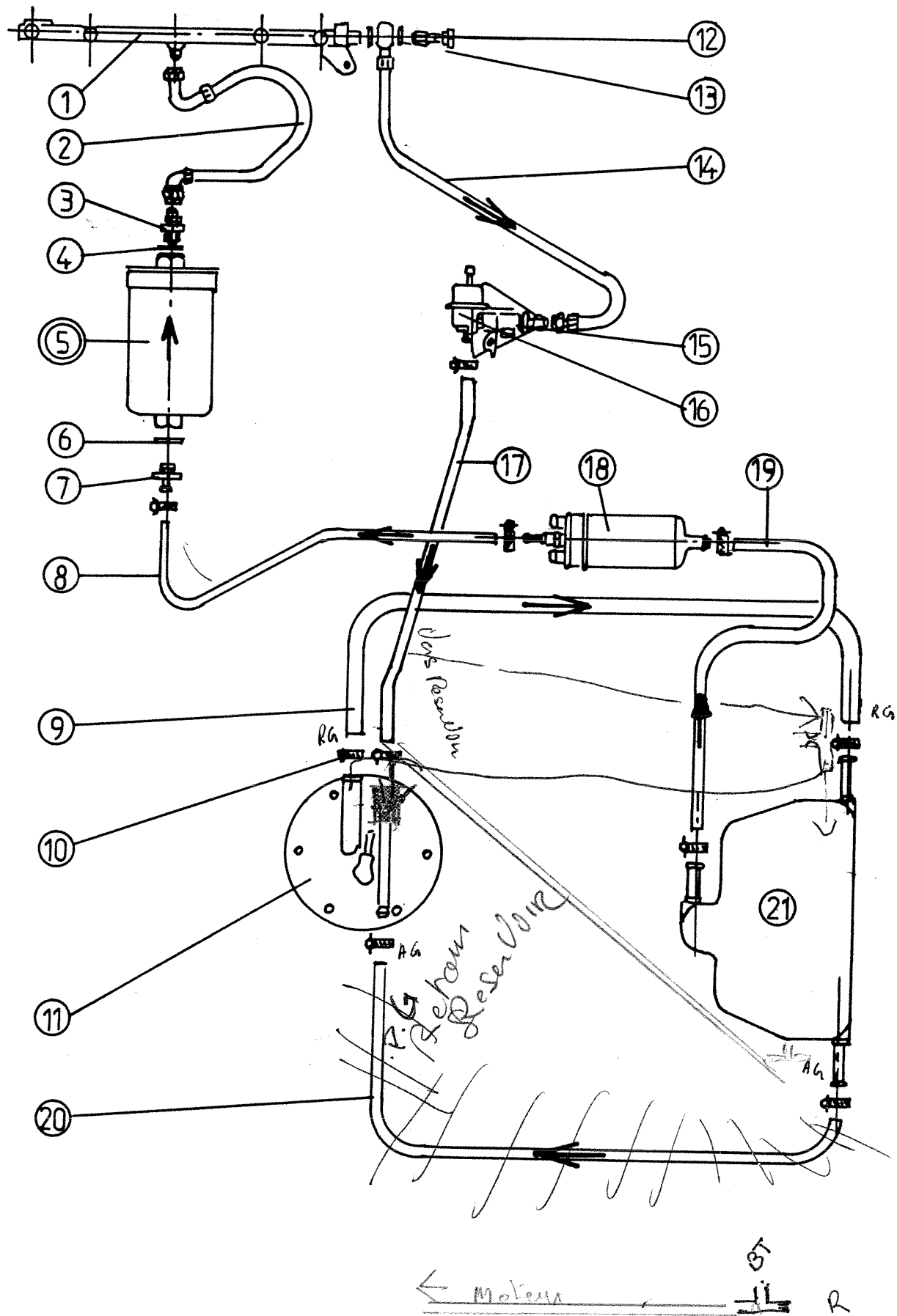
2°) Voir page XXVb pour la position des éléments suivants :

- mettre en place la boîte tampon (21) avec son support (22)
- mettre en place la pompe de pression (18) avec son support (23) avec les silentblocs (24)
- le filtre et le régulateur de pression d'essence se situent dans le compartiment du moteur d'essuie-vitre du côté droit
- le support (25) du filtre à essence sera soudé
- ATTENTION : Il est impératif d'obturer le trou de la pièce (31) par un point de soudure étanche située sur le collecteur d'admission.

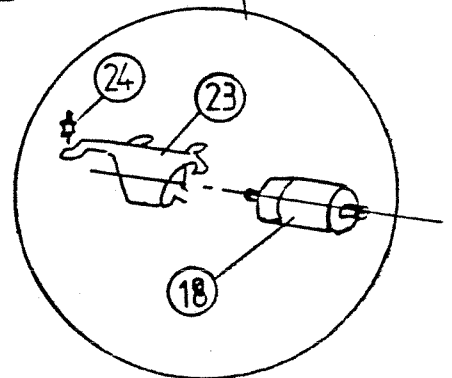
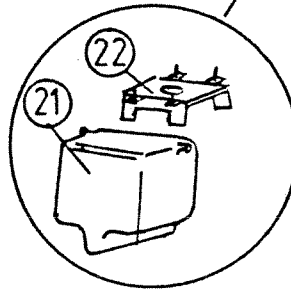
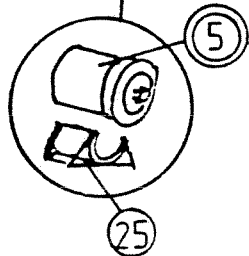
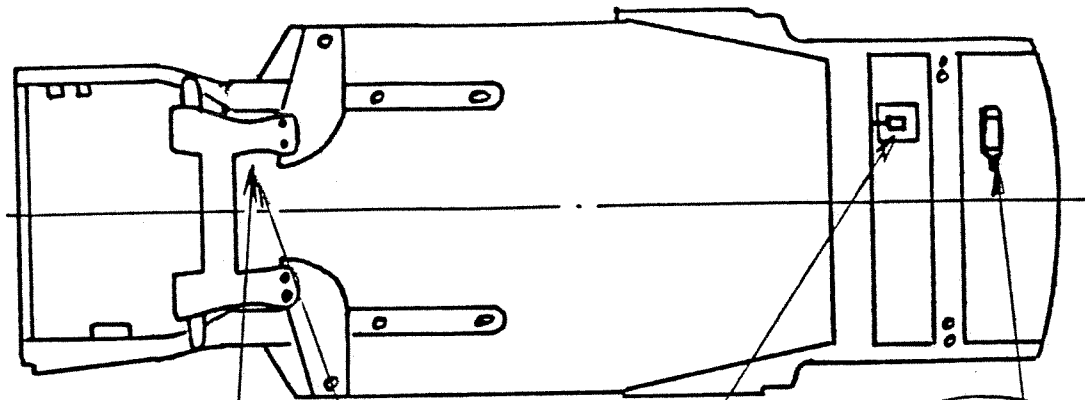
3°) Pour la tuyauterie, suivre le schéma de montage page XXVa

- la tuyauterie passera à l'intérieur de l'habitacle et devra être cloisonnée par une tôle.

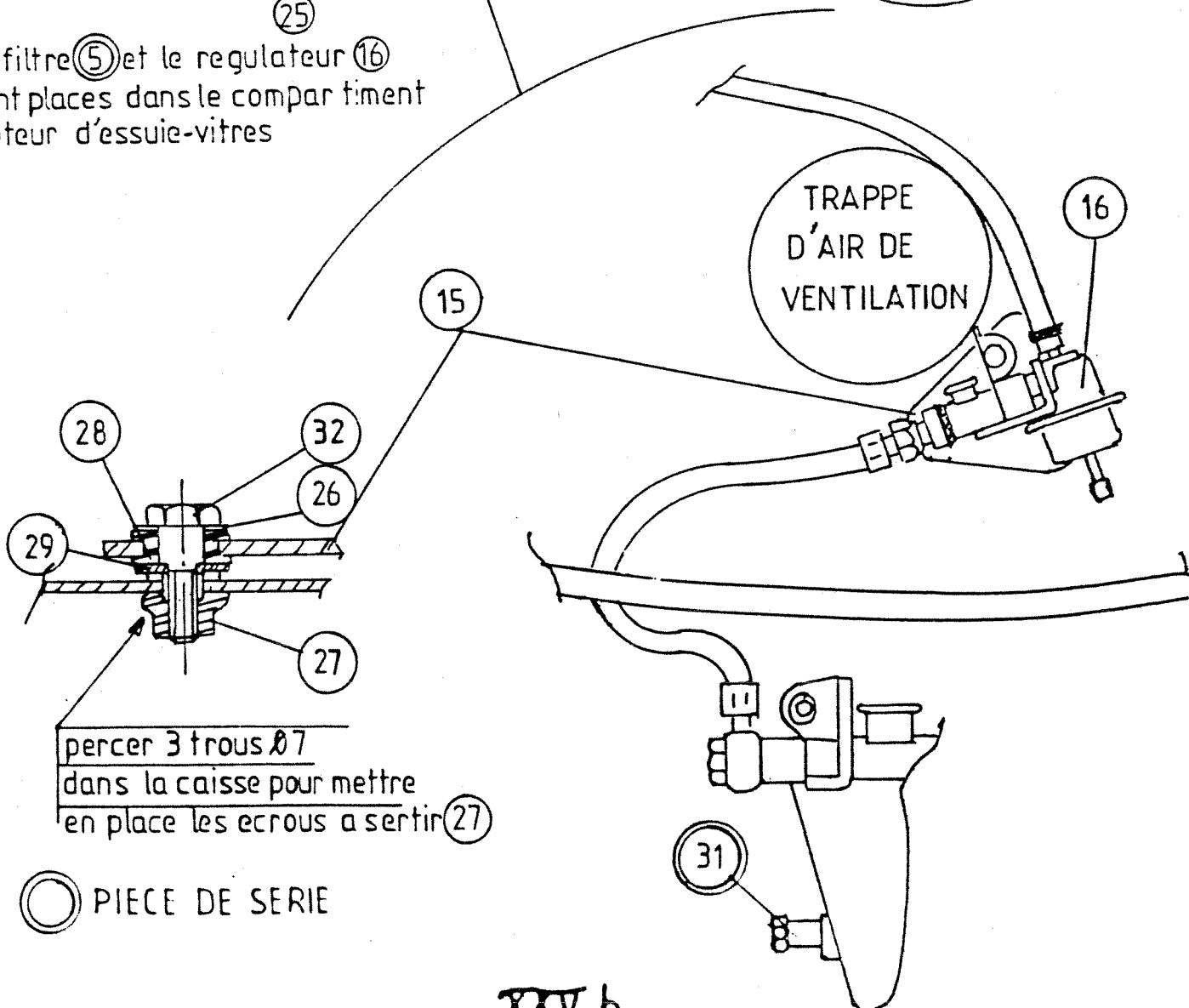








le filtre ⑤ et le régulateur ⑬  
sont placés dans le compartiment  
moteur d'essuie-vitres



N	DESIGNATION	REFERENCE	COEF
1	RAMPE D'INJECTION	19020-02	1
2	TUYAU FILTRE A RAMPE	19020-06	1
3	RACCORD SORTIE FILTRE	19020-17	1
4	JOINT CUIVRE	19020-14	1
6	JOINT CUIVRE	19806-16	1
7	RACCORD ENTREE FILTRE	19806-17	1
8	TUYAU PPE PRESSION A FILTRE	19806-10	1
9	TUYAU PPE GAVAGE A BOITE	19806-09	1
10	COLLIER SERFLEX 11/17	19806-02	10
11	POMPE DE GAVAGE	19806-03	1
12	JOINT CUIVRE	19020-13	2
13	RACCORD SUR RAMPE	19020-15	1
14	TUYAU RAMPE A REGULATEUR	19020-05	1
15	SUPPORT REGULATEUR	19020-03	1
16	REGULATEUR REGLABLE	19020-01	1
17	TUYAU REGULATEUR A PPE GAVAGE	19806-13	1
18	POMPE DE PRESSION	19806-04	1
19	TUYAU BOITE TAMPON/PPE PRESSION	19806-08	1
20	TUYAU BOITE TAMPON à PPE GAVAGE	19806-11	1
21	BOITE TAMPON	19806-06	1
22	SUPPORT BOITE TAMPON	19806-07	1
23	SUPPORT POMPE DE PRESSION	19806-05	1
24	SILENTBLOC	19806-14	3

[illegible]

REGLAGE MOTEUR	1,9L Groupe A
----------------	---------------

1°) Le régulateur de pression d'essence est vendu réglé à 3 bars,  
 . Schéma de réglage page XXVIc.

2°) Position de la vis de richesse (voir page XXVIb)  
 . utiliser un débitmètre année modèle 88 et régler le ressort  
 suivant la page XXVIA

NOTA : Il est préférable d'effectuer les réglages sur un banc  
 moteur.

3°) ALLUMAGE :

a) bougies à utiliser :

BN60Y (CHAMPION) Référence PEUGEOT TALBOT SPORT : 19001-00  
 Ecartement des électrodes : 0,6mm

Allumeur spécifique PEUGEOT TALBOT SPORT :

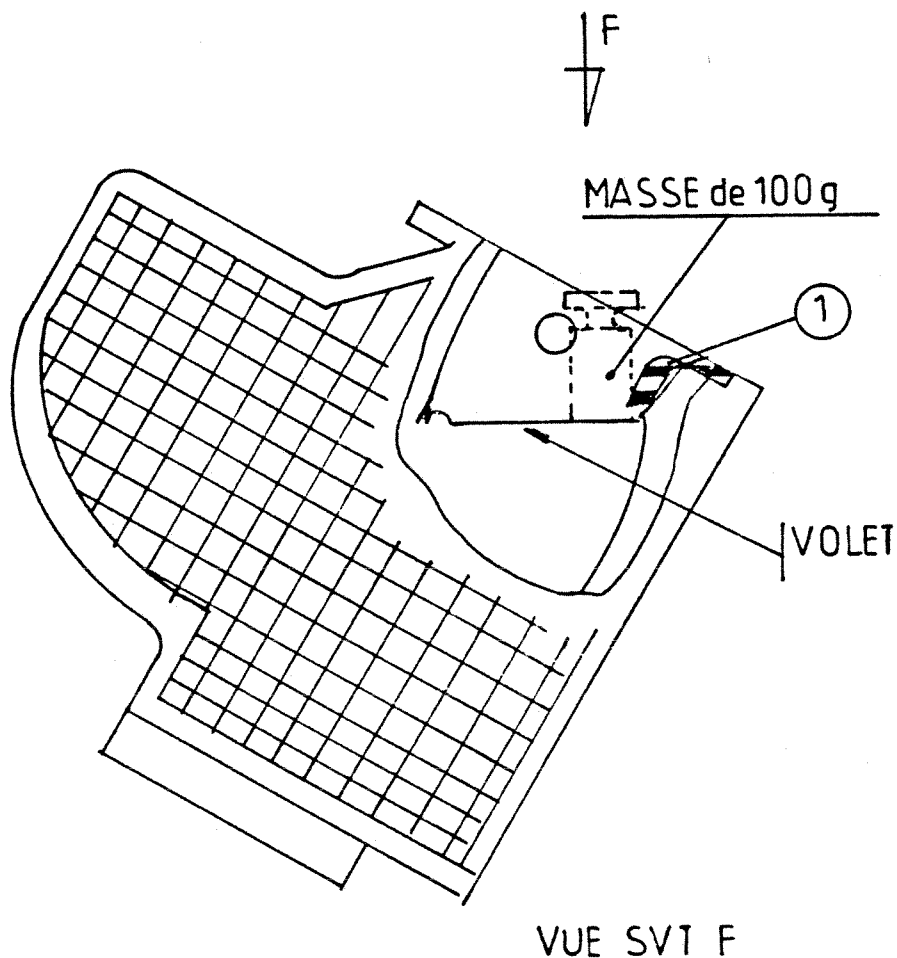
Référence PEUGEOT TALBOT SPORT : 19022-00  
 . dépression débranchée (supprimée)  
 . boucher la prise de dépression sur le  
 collecteur d'admission

b) Calage de l'avance à l'allumage 33° à 4500 tr/mn

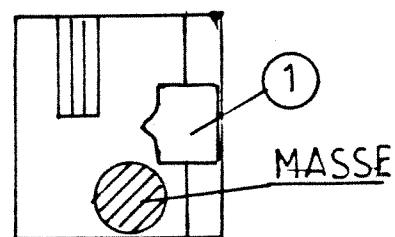
(courbe d'avance page XXVID)

Procédé de réglage (voir schéma page XXVID)

- . utiliser une lampe stroboscopique à déphasage
- . à 4500 tr/mn, le repère (A) sur le volant moteur  
 doit venir en correspondance avec le zéro de la  
 plaquette de réglage d'avance lorsque la lampe  
 stroboscopique est réglée pour 33°

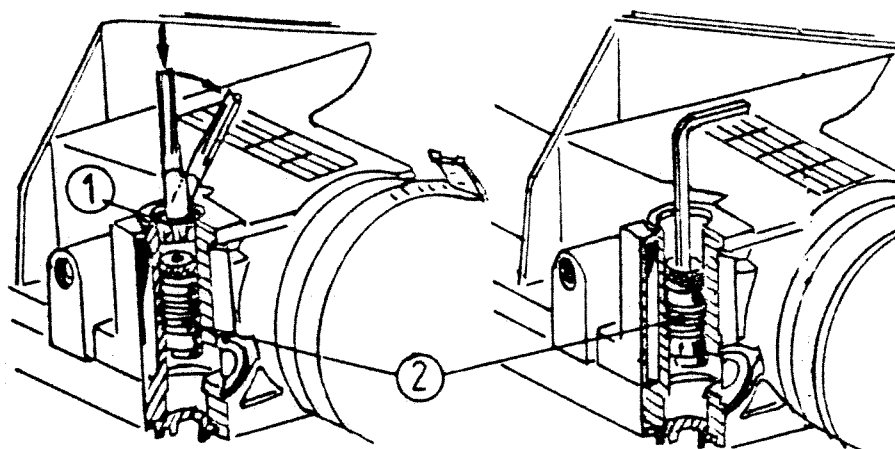


VUE SVT F

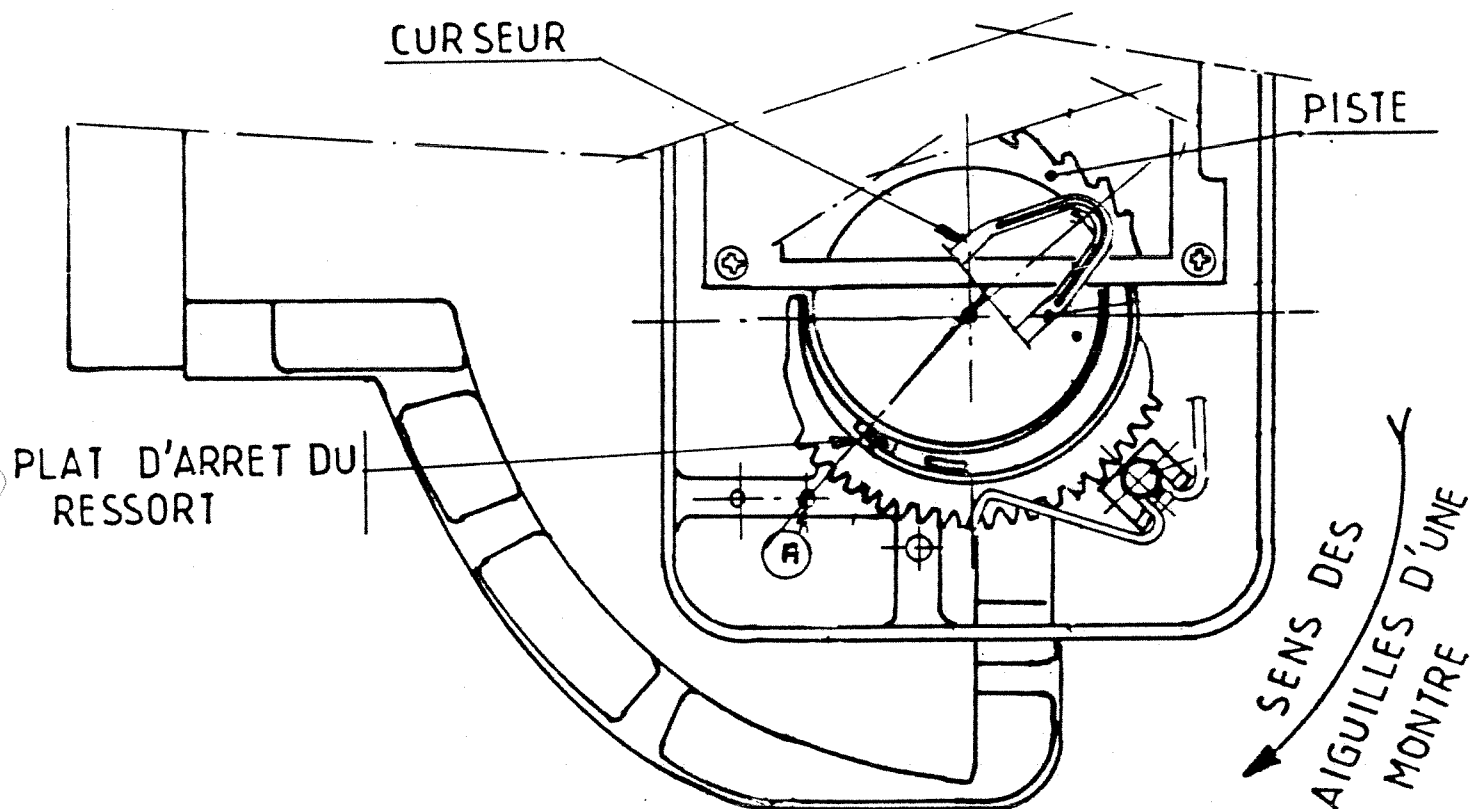


- 1°) enlever le cache
- 2°) effectuer un repère sur la position du ressort d'origine
- 3°) retendre le ressort de 5 crans dans le sens des aiguilles d'une montre
- 4°) prendre une masse de 105g et la positionner sur le volet, en maintenant le débimètre horizontalement
- 5°) Vérifier que le volet s'ouvre de 28mm sous une masse de 150g

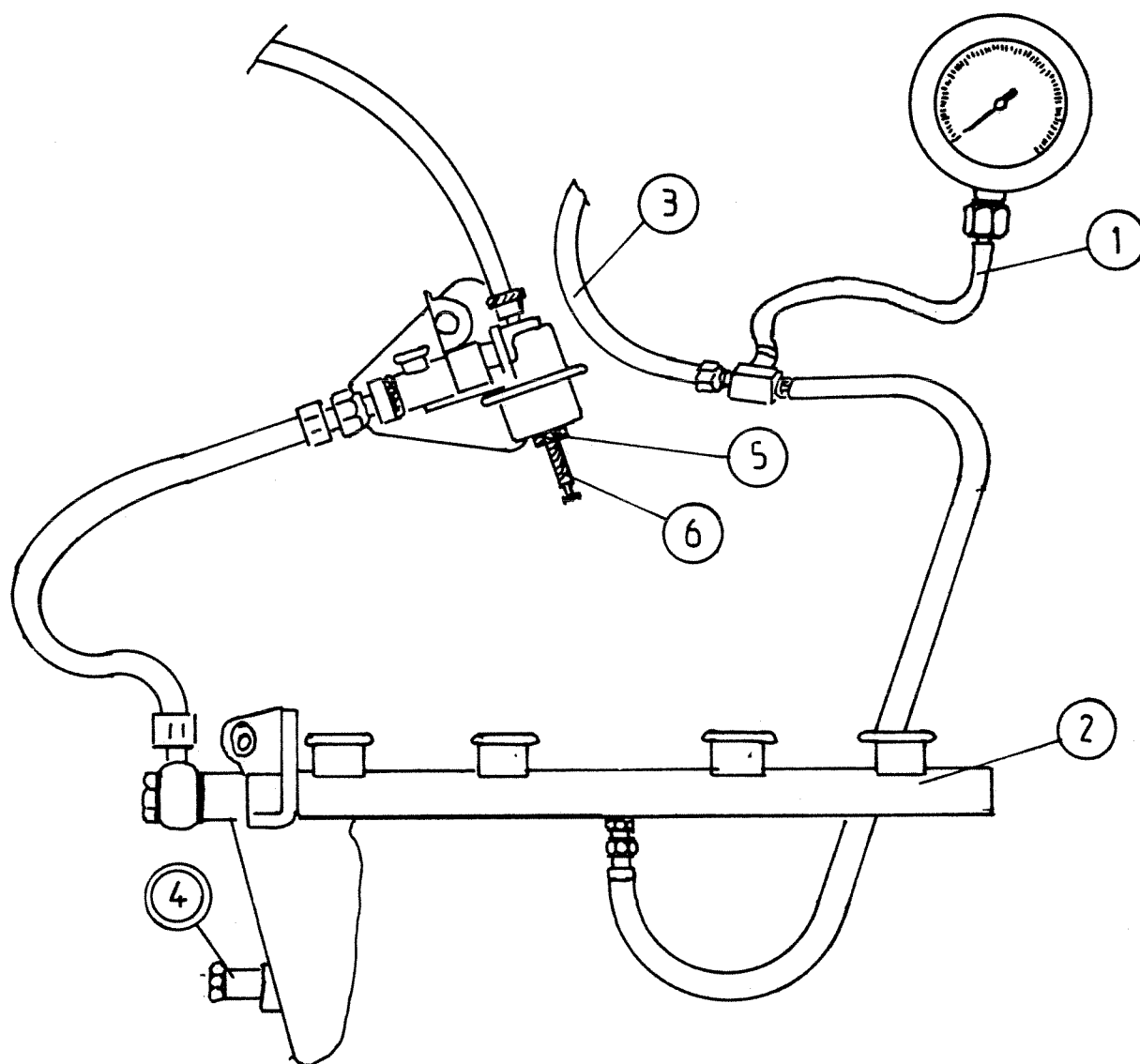
NOTA : Le ressort de série est retendu de 5 à 8 crans supplémentaires.



MODIFICATION DU DEBIMETRE | GA 19



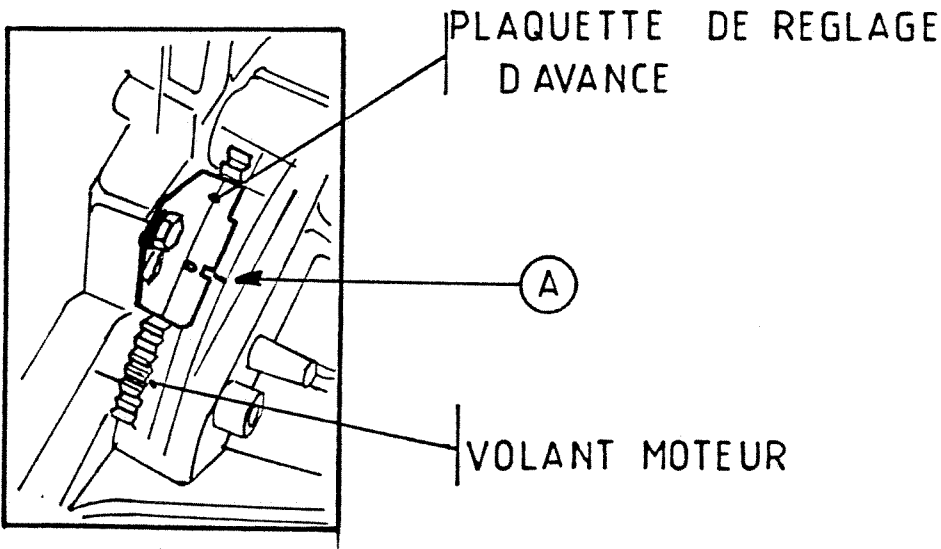
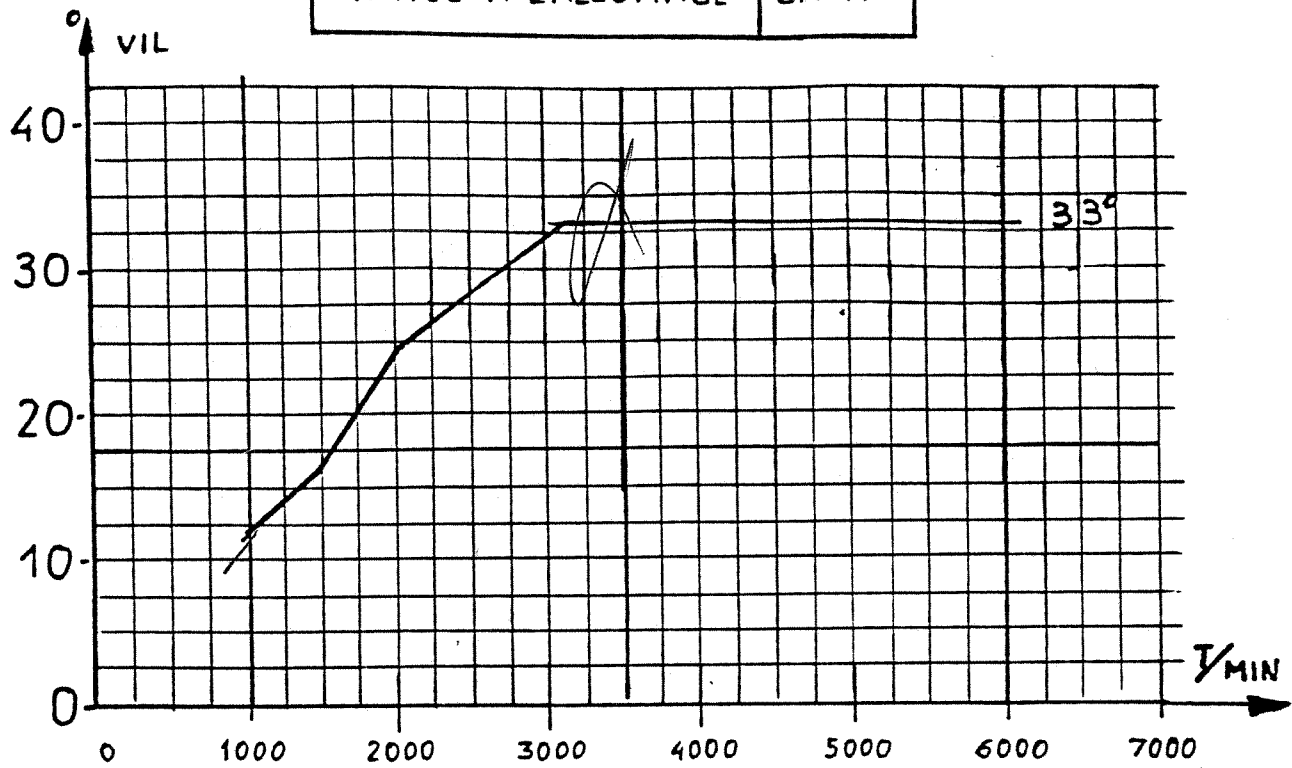
ATTENTION : EFFECTUER UN REPERE DE LA POSITION  
D'ORIGINE DU RESSORT



1°) OBTURER LE TROU DE LA PIECE (4) PAR UN POINT DE SOUDURE ETANCHE

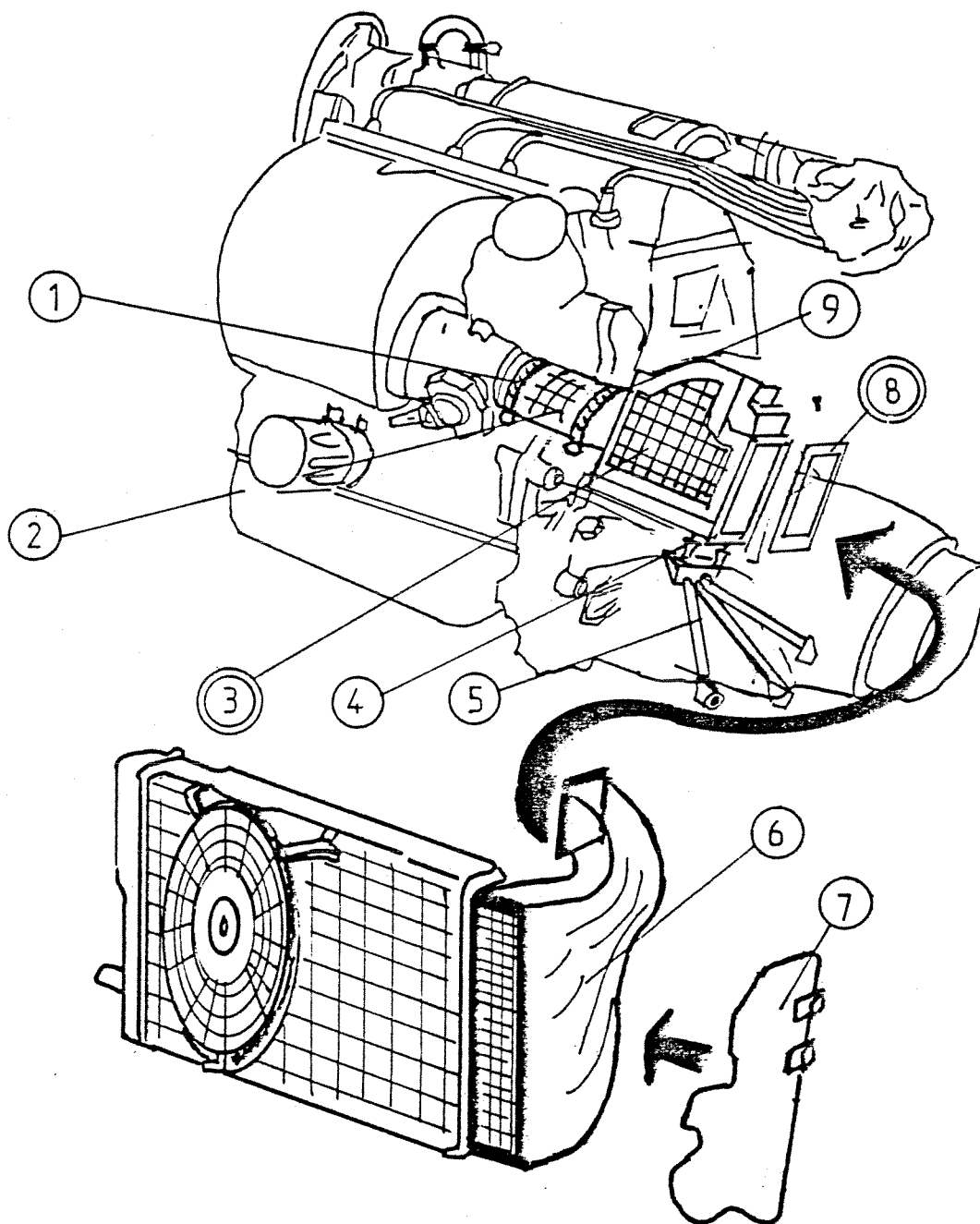
LE REGULATEUR DOIT RESTER A LA PRESSION ATMOSPHERIQUE

- . DESSERRER L'ECROU (5)
- . INSERER LE MANOMETRE (1) ENTRE LE TUYAU D'ARRIVEE D'ESSENCE (3)  
ET LA RAMPE D'INJECTION (2)
- . METTRE LES POMPES EN MARCHÉ ET AGIR SUR LA VIS (6) DU REGULATEUR  
POUR REGLER LA PRESSION A 4 BARS





PIECE DE SERIE



- MONTAGE ASPHALTE REPRESENTE
- MONTAGE TERRE IDEM SERIE AVEC LE FILTRE
- LE TREPIED (5) SUPPORTE LE DEBIMETRE ET VIENT SE FIXER SUR LE LONGERON GAUCHE DE LA CAISSE
- LE DEFLECTEUR (7) SE FIXE SUR LES MEMES VIS QUE LE PHARE GAUCHE
- LE RADIATEUR DOIT ETRE COMPLETEMENT DECALE SUR LA DROITE POUR PERMETTRE LE MONTAGE DE LA GAINES D'ALIMENTATION (6)

[illegible]

205 GTI GrA 1900

BOITE 6 VITESSES

EMBRAYAGE

TRANSMISSION

COUPLES DE SERRAGE (EN m.daN)	1,9L Groupe A
-------------------------------	---------------

- CARTER TOLE DE FERMETURE	1,25 + LOCTITE FREIN FILET NORMAL
- CARTER ALU DE 5ème ET 6ème	1,25
- ECROU ARBRE PRIMAIRE ET SECONDAIRE	5,5 + LOCTITE FREIN FILET FORT
- VIS DE MAINTIEN ROULEMENT	1,5
- VIS DE PLAQUETTE D'ARRET D'AXE	1,5
- VIS DE CARTER DE BOITE	1,25
- VIS ARRET D'AXE DE MARCHE ARRIERE	2
- SUPPORT AXE DE PASSAGE ET DE SELECTION	1,5
- FOURCHETTE DE MARCHE ARRIERE	2
- RENIFLARD	1,5
- CONTACTEUR DE MARCHE ARRIERE	2,5
- BOUCHON DE VIDANGE/BOITE	1
- BOUCHON DE VIDANGE/DIFFERENTIEL	3
- SUPPORT PRISE TACHYMETRIQUE	1,25
- PROLONGE/CARTER DIFFERENTIEL	1,5
- COURONNE/BOITIER	6,5
- CARTER DE DIFFERENTIEL Ø 10	4
- CARTER DE DIFFERENTIEL Ø 7	1,25
- GUIDE PORTE BUTEE	1,25
- ECROU DE FUSEE DE TRANSMISSION	25
- CAPACITE D'HUILE DE LA BOITE	2 LITRES (HUILE MOTEUR)

ATTENTION : AVEC LA BOITE 6 VITESSES, IL EST NECESSAIRE DE MONTER SUR LA TIGE DU VERIN LA CALE (REF. 19800-28) POUR LIMITER LE BRAQUAGE A DROITE AFIN D'EVITER QUE LA ROUE NE VIENNE EN INTERFERENCE AVEC LE CARTER DE 6ème.

VITESSE KM/H-BOITE RAPPORTS  
RAPPROCHES 6 VITESSES

GA 19

ASPHALTE				
PNEU	18 / 58-15			
PONT	13 / 68			
ETAGE	Nb dents	1000tr <sub>mn</sub>	7000tr <sub>mn</sub>	7500tr <sub>mn</sub>
1	14/34	8,4	58,88	63
2	16/29	11,27	78,89	84,5
3	18/25	14,7	102,96	110
4	25/28	18,24	127,68	136,8
5	27/26	21,21	148,5	159
6	27/23	23,98	167,87	180

TERRE				
PNEU	14 / 62-15			
PONT	13 / 68			
ETAGE	Nb dents	1000tr <sub>mn</sub>	7000tr <sub>mn</sub>	7500tr <sub>mn</sub>
1	14/34	8,94	62,61	67
2	16/29	11,98	83,9	90
3	18/25	15,64	109,5	117
4	25/28	19,39	135,78	145,5
5	27/26	22,56	157,9	169
6	27/23	25,5	178,52	191

COUPLE DU TACHYMETRE 19x17

TOUTES CES VALEURS SONT THEORIQUES POUR UN REGIME  
MOTEUR A 1000tr<sub>mn</sub>/, 7000tr<sub>mn</sub> et 7500tr<sub>mn</sub>

VITESSE KM/H-BOITE RAPPORTS RAPPROCHES 6 VITESSES	GA 19
--	-------

ASPHALTE				
PNEU	18 / 58-15			
PONT	12 / 68			
ETAGE	Nb dents	1000tr <sub>mn</sub>	7000tr <sub>mn</sub>	7500tr <sub>mn</sub>
1	14/34	7,74	54,18	58,05
2	16/29	10,38	72,69	77,8
3	18/25	13,54	94,81	101,59
4	25/28	16,8	117,65	126,05
5	27/26	19,54	136,81	146,58
6	27/23	22,09	154,67	165,72

TERRE				
PNEU	14 / 62-15			
PONT	1 / 68			
ETAGE	Nb dents	1000tr <sub>mn</sub>	7000tr <sub>mn</sub>	7500tr <sub>mn</sub>
1	14/34	8,23	57,66	61,78
2	16/29	11,03	77,27	82,79
3	18/25	14,41	100,88	108,08
4	25/28	17,86	125,07	134
5	27/26	20,73	145,13	155,49
6	27/23	23,49	164,48	176,23

COUPLE DU TACHYMETRE 19x17

TOUTES CES VALEURS SONT THEORIQUES POUR UN REGIME  
MOTEUR A 1000tr<sub>mn</sub>, 7000tr<sub>mn</sub> et 7500tr<sub>mn</sub>