

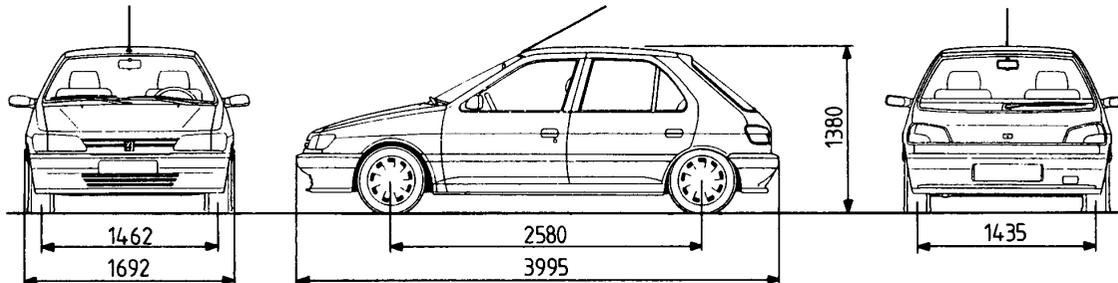


PEUGEOT S.A.

75 avenue de la Grande Armée
75016 PARIS
Tél. : 01.40.66.55.11



PEUGEOT 306 Moteurs Diesel et Turbo D



CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

- La présente étude traite des modèles Peugeot 306, depuis leur lancement (y compris le restyling en 03/97).

Caractéristiques dimensionnelles et pondérales

CARROSSERIES (jusqu'à 02/97)

3 portes

- Peugeot 306 Diesel
- Peugeot 306 turbo Diesel

Type Mines	P.A.
7CD9B2	6
7CD8A2	6
7BD9B2	6
7BD8A2	6
7AD9B2	6
7A D8A2	6

4 portes

- Peugeot 306 Diesel
- Peugeot 306 turbo Diesel

5 portes

- Peugeot 306 Diesel
- Peugeot 306 turbo Diesel

* Puissance administrative

CARROSSERIES (à partir de 03/97)

3 portes

- Peugeot 306 Diesel
- Peugeot 306 turbo Diesel

Type Mines	P.A.
7CDJYE	6
7CDHYE	6
7BDJYE	6
7BDHYE	6
7ADJYE	6
7ADHYE	6
7EDJYE	6
7EDHYE	6

4 portes

- Peugeot 306 Diesel
- Peugeot 306 turbo Diesel

5 portes

- Peugeot 306 Diesel
- Peugeot 306 turbo Diesel

Break

- Peugeot 306 Diesel
- Peugeot 306 turbo Diesel

POIDS ET CHARGES (kg) (à titre indicatif)

3 et 5 portes

- Masse en ordre de marche (avec les pleins)
- Répartition :
 - sur l'avant
 - sur l'arrière
- Masse totale maxi autorisée en charge
- Charge maxi admissible :
 - sur l'avant
 - sur l'arrière

Diesel	Turbo D
1 080	1 120
650	690
430	430
1 590	1 630
900	900
860	860

4 portes

- Masse en ordre de marche (avec les pleins)
- Répartition :
 - sur l'avant
 - sur l'arrière
- Masse totale maxi autorisée en charge
- Charge maxi admissible :
 - sur l'avant
 - sur l'arrière

Diesel	Turbo D
1 100	1 140
660	700
440	440
1 625	1 665
920	920
860	860

Break

- Masse en ordre de marche (avec les pleins)
- Répartition :
 - sur l'avant
 - sur l'arrière
- Masse totale maxi autorisée en charge
- Charge maxi admissible :
 - sur l'avant
 - sur l'arrière

Diesel	Turbo D
1 140	1 200
680	730
460	470
1 625	1 655
950	950
860	860

DIMENSIONS (m)

3 et 5 portes

- Longueur hors tout
- Largeur hors tout
- Hauteur en ordre de marche (avec les pleins)
- Empattement

Diesel	Turbo D
3,995	3,995
1,683	1,689
1,380	1,380
2,580	2,580

	Diesel	Turbo D
- Porte à faux :		
• avant	0,780	0,780
• arrière	0,635	0,635
- Voie avant	1,462	1,454
- Voie arrière	1,435	1,429

4 portes

	Diesel	Turbo D
- Longueur hors tout	4,232	4,232
- Largeur hors tout	1,689	1,689
- Hauteur en ordre de marche (avec les pleins)	1,384	1,383
- Empattement	2,580	2,580
- Porte à faux :		
• avant	0,780	0,780
• arrière	0,872	0,872
- Voie avant	1,462	1,454
- Voie arrière	1,435	1,429

Break

	Diesel	Turbo D
- Longueur hors tout	4,344	4,344
- Largeur hors tout	1,680	1,680
- Hauteur en ordre de marche (avec les pleins)	1,407	1,443
- Empattement	2,580	2,580
- Porte à faux :		
• avant	0,815	0,815
• arrière	0,949	0,949
- Voie avant	1,462	1,454
- Voie arrière	1,431	1,423

CARACTÉRISTIQUES PRATIQUES

CAPACITÉS (l)

- Réservoir à carburant :	
• tous types	60
- Huile moteur Diesel	5
- Circuit de refroidissement Diesel	9
- Boîte de vitesses :	
• BE 3/5	1,8

ROUES ET PNEUMATIQUES

3 et 5 portes

	Diesel	Turbo D
- Type	5,5 B 13	5,5 J 14
- Matériau	alliage	alliage
- Ecuaneur (déport) (mm)	20	24
- Pneumatiques	175/70	175/65
- Pression (bar) :	R 13 T	4 14 H
• avant	2,3	2,3
• arrière	2,4	2,4
- Circonférence de roulement (m)	1,760	1,760
- Fixations (nombre/type)	4 vis	

4 portes

	Diesel	Turbo D
- Type	5,5 B 13	5,5 J 14
- Matériau	acier	alliage
- Ecuaneur (mm)	20	24
- Pneumatiques	165/70	185/60
	R 13 T	R 14 H

	Diesel	Turbo D
- Pression (bar) :		
• avant	2,2	2,3
• arrière	2,2	2,3
- Circonférence de roulement (m)	1,760	1,760

Break

	Diesel	Diesel D
- Type	5,5 B 13	5,5 J 14
- Matériau	acier	acier
- Ecuaneur (mm)	20	24
- Pneumatiques	175/70	185/65
- Pression (bar) :	R 13 T	R 14 T
• avant	2,2	2,4
• arrière	2,2	2,4
- Circonférence de roulement (m)	1,760	1,820

PERFORMANCES

	Diesel	Diesel D
- Vitesse maxi (km/h)	162	180
- Accélérations (sec.) :		
• 0 à 400 m départ arrêté	20,2	18,5
• 0 à 1000 m départ arrêté	37,7	34,2
• 0 à 100 km/h	16,9	12,4

CONSOMMATIONS (l)

	Diesel	Diesel D
- Conventionnelles (selon normes CEE) :		
• 0 à 90 km/h	4,6	4,4
• 0 à 120 km/h	6,3	6,2
• cycle urbain	7	7,5
• moyenne	6	6

MOTEUR

GÉNÉRALITÉS

- Moteur quatre temps, quatre cylindres en ligne placés transversalement au dessus de l'essieu avant et inclinés vers l'arrière.
- Vilebrequin tournant sur cinq paliers.
- Arbre à cames en tête tournant sur trois paliers.
- Soupapes en ligne commandées par l'intermédiaire de poussoirs.
- Commande de distribution assurée par courroie crantée entraînant l'arbre à cames, la pompe à eau et la pompe d'injection.
- Lubrification sous pression assurée par la pompe à huile entraînée par chaîne en bout de vilebrequin.
- Refroidissement assuré par un circuit fermé de circulation d'eau avec vase d'expansion, régulé par thermostat et activé par une pompe à turbine.
- Pompe d'injection rotative.
- Injection directe avec préchambre et bougies de préchauffage.
- Suralimentation assurée par turbocompresseur (XU D9 TE).

SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

	XU D9 A	XU D9 TE (turbo)	XU D9 Y*	XU D9 TE/Y*
- Type du moteur				
- Repère	D9B	D8A	DJZ*	DHY*
- Cylindrée (cm ³)	1 905	1 905	1 905	1 905
- Alésage (mm)	83	83	83	83
- Course (mm)	88	88	88	88
- Rapport volumétrique	23/1	21,8/1	23,5	21,8
- Puissance maxi :				
• norme CEE (kW)	51	67,5	47	66
• norme DIN (ch)	70	92	64	90

- Couple maxi :
 - norme CEE (daN.m)
 - norme DIN (m.kg)
- Régime à la puissance maxi (tr/mn)
- Régime au couple maxi (tr/mn)

	XU D9 A	XU D9 TE (turbo)	XU D9 Y*	XU D9 TE/Y*
norme CEE (daN.m)	12	19,6	11,8	19,6
norme DIN (m.kg)	12,5	20,5	12,5	20,5
Régime à la puissance maxi (tr/mn)	4 600	4 000	4 600	4 000
Régime au couple maxi (tr/mn)	2 000	2 250	2 000	2 250

- Type du moteur

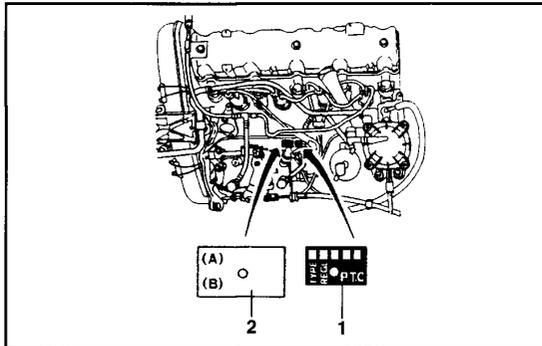
	XU D9 A/L3*	XU D9 TE/L3*
Repère	DJY*	DHY*
Cylindrée (cm ³)	1 905	1 905
Alésage (mm)	83	83
Course (mm)	88	88
Rapport volumétrique	23/1	21/8
Puissance maxi :		
• norme CEE (kW)	50	66
• norme DIN (ch)	70	90
Couple maxi :		
• norme CEE (daN.m)	12	19,6
• norme DIN (m.kg)	12,5	20,5
Régime à la puissance maxi (tr/mn)	4 600	4 000
Régime au couple maxi (tr/mn)	2 000	2 250

* Versions dépolluées

IDENTIFICATION DES MOTEURS

- Plaquette de marquage du type réglementaire (1).

- XU D9 A/L **D9B**
- XU D9 TE/L **D8A**
- XU D9/Y **DJZ**
- XU D9 TE/Y **DHY**
- XU D9 A/L3 **DJY**
- XU D9 TE/L3 **DHY**



- Plaquette d'identification (2) comprenant :

- le numéro d'organe (A),
- le numéro d'ordre de fabrication (B).

ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DU MOTEUR

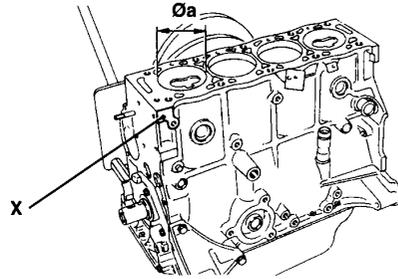
BLOC-CYLINDRES

- Bloc-cylindres en fonte à cinq paliers, fûts intégrés dans le bloc.
- Hauteur du bloc-cylindres (mm) **303**

Alésage des cylindres

- Tolérance (mm) + 0,018 / - 0
- Diamètre (a) (mm) :
- origine, sans repère **83**
- origine, repère A1 **83,03**
- réparation 1, repère R1 **83,20**
- réparation 2, repère R2 **83,50**
- réparation 3, repère R3 **83,80**

REPÈRES BLOC-CYLINDRES



PISTONS

- Pistons en alliage d'aluminium.
- Sens de montage ; trèfle sur tête de piston côté pompe d'injection.

Diamètre des pistons

- Tolérance (mm) + 0,009 / - 0
- Diamètre (a) (mm) :
- origine, sans repère **82,93**
- origine, repère A1 **82,96**
- réparation 1, repère R1 **83,13**
- réparation 2, repère R2 **83,43**
- réparation 3, repère R3 **83,73**
- Distance entre le bas de la jupe et le point de mesure du diamètre (mm) **25**
- Les pistons sont repérés par catégories, ce repère (X) est reporté sur le bloc-cylindres, veillez à utiliser des pistons de même catégorie (voir encadré ci-contre).

Axe de pistons

- Axes de pistons montés libres dans la bielle et le piston.
- Les axes sont arrêtés par des clips.
- Diamètre de l'axe (mm) :
- XU D9 **25**
- XU D9 TE **28**
- Longueur (mm) :
- XU D9 **72**
- XU D9 TE **67,9**

Segments

- Segment coup de feu à double trapèze tombé :
- marque **Goetze**
- épaisseur (mm) **3,5**
- Segment d'étanchéité :
- marque **Goetze**
- épaisseur (mm) **2**

PISTON



- Repère (3) :** classe de piston
- Repère (4) :** Marque du fabricant
- Repère (5) :** classe de poids

- Segment racler :
- marque **Goetze**
- épaisseur (mm) **3**
- Jeu à la coupe (à titre indicatif) (mm) :
- segment de feu **0,20 à 0,40**
- segment d'étanchéité **0,20 à 0,40**
- segment racler **0,25 à 0,50**
- Sens de montage **repère TOP dirigé vers le haut**

VILEBREQUIN

- Matière fonte
- Nombre de paliers 5
- Nature des coussinets aluminium-étain
- Jeu longitudinal du vilebrequin (mm) 0,07 à 0,32
- Les cales de butée se placent sur le palier N°2 (à partir du côté distribution).
- Largeur des manetons (mm) :
 - neuf 26,6 ^{+0,05}/₀
- cote réparation 1 26,8 ^{+0,05}/₀
- cote réparation 2 26,9 ^{+0,05}/₀
- cote réparation 3 27 ^{+0,05}/₀
- **Tourillons**
- Diamètre nominal (mm) 59,981 à 60
- Cote réparation (mm) 59,681 à 59,700
- **Manetons**
- Diamètre nominal (mm) 49,984 à 50
- Cote réparation (mm) 49,684 à 49,700

BIELLES

- Matière acier forgé
- Nature des coussinets aluminium-étain
- Entraxe (mm) 145
- Ø intérieur de la bague de pied de bielle (XU D9 A) (à aléser après montage) 25,007 à 25,020
- Alésage tête de bielle (mm) 53,695 à 53,708
- Écart de poids maxi autorisé (g) 4
- Sens de montage : ergots de positionnement de coussinets côté injecteur.

CULASSE

- Culasse en alliage léger.
- Ø conduit d'admission (mm) 32
+ dépouille de 1°30'
- Collecteur d'admission, Ø des conduits (mm) 32
- Dépassement des chambres de combustion (mm) 0 à 0,03
- Défaut de planéité, maxi (mm) 0,07
- Identification (XU D9 TE) : un trou Ø 9 mm au dessus de la quatrième bougie de préchauffage (côté distribution).
- Hauteur de la culasse (mm) 140

Remarque : La rectification de la culasse est interdite.

Joint de culasses

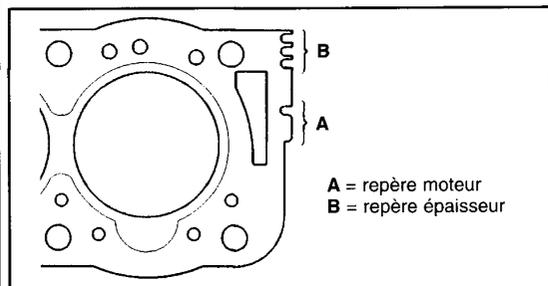
- Marque **Reinz**

Depuis N° de série 32 000 001

Identification du joint de culasse

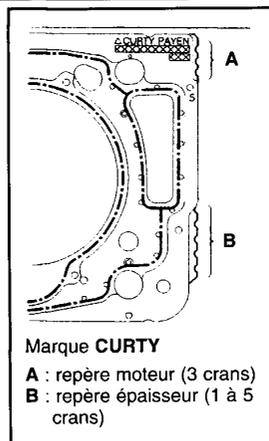
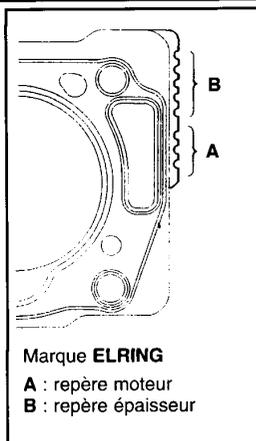
Moteur XUD9A

- Les joints de culasse sont de texture fibreuse.
- Repère **A** sans cran
- Repère **B** 1 à 5 crans



Moteur XUD9TE

- Les joints de culasse des moteurs turbocompressés peuvent être soit du type métallique multifeuilles (ERLING), soit du type métal-élastomère (CURTY).



- Le choix du joint dépend du dépassement maxi de chaque piston au PMH.

Dépassement des pistons (mm)	Épaisseur du joint (neuf) (mm)	Repère du joint
0,54 à 0,65	1,5	1 trou ou encoche
0,65 à 0,77	1,6	2 trous ou encoches
0,77 à 0,82	1,7	3 trous ou encoches

Depuis N° de série 32 000 001

Dépassement (D)	Repère épaisseur
0,56 à 0,67 mm	1 cran
0,68 à 0,71 mm	2 crans
0,72 à 0,75 mm	3 crans
0,76 à 0,79 mm	4 crans
0,80 à 0,83 mm	5 crans

Vis de culasse

- Longueur maxi (mm) :
 - XU D9 A 121,5
 - XU D9 TE 146,5

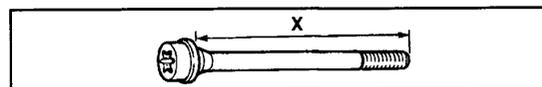
Depuis N° de série 32 000 001

Moteur XUD9A

- Vis de culasse sans téton :
 - (X) doit être inférieur à 121,5 mm.
- Vis de culasse avec téton :
 - (X) doit être inférieur à 125,5 mm.

Moteur XUD9TE

- Vis de culasse sans téton :
 - (X) doit être inférieur à 146,5 mm.
- Vis de culasse avec téton :
 - (X) doit être inférieur à 150,5 mm.



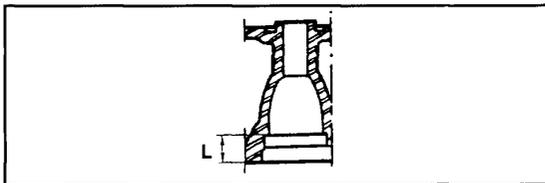
SOUPAPES

- Soupapes en tête commandée par l'arbre à cames par l'intermédiaire de poussoirs.
- Diamètre de la queue (mm) :
 - admission 7,99 ± 0,03
 - échappement 7,97 ± 0,03

- Diamètre de la tête (mm) :	
• admission	38,6 ± 0,02
• échappement	33 ± 0,02
- Longueur (mm) :	
• admission	112,4 ± 0,03
• échappement	111,85 ± 0,03
- Retrait de soupape (mm) :	
• admission	0,9 à 1,45
• échappement	0,5 à 1,05

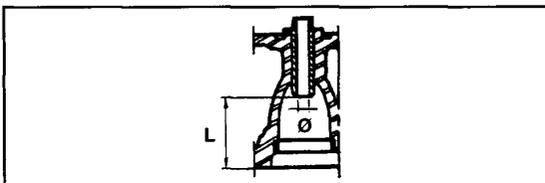
SIÈGES DE SOUPAPES

- Diamètre du siège (mm) + 0,025 / - 0 :	
• Standard :	
• admission	40,161
• échappement	34,137
• Première réparation :	
• admission	40,161
• échappement	34,437
• Deuxième réparation :	
• admission	40,661
• échappement	34,637
- Diamètre de l'alésage dans la culasse (mm) ± 0,025 :	
• Standard :	
• admission	40
• échappement	34
• Première réparation :	
• admission	40,3
• échappement	34,3
• Deuxième réparation :	
• admission	40,5
• échappement	34,5
- Fond de lamage de l'alésage (mm) ± 0,15 (cote L) :	
• Standard :	
• admission	8,267
• échappement	8,15
• Cote réparation :	
• admission	8,467
• échappement	8,35



GUIDES DES SOUPAPES

- Diamètre extérieur (mm) + 0 / - 0,011 :	
• neuf	14,02
• cote réparation 1	14,29
• cote réparation 2	14,59
- Diamètre intérieur (mm) + 0,022 / - 0 :	
• admission	8,02
• échappement	8,02
- Alésage du guide dans la culasse (mm) + 0,032 / - 0 :	
• neuf	13,981
• cote réparation 1	14,195
• cote réparation 2	14,495
- Saillie du guide dans la culasse (cote L) (mm)	36,5 ± 5



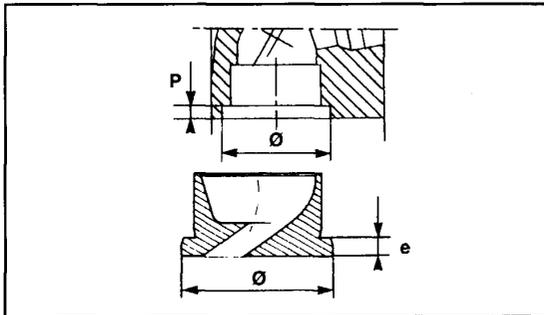
RESSORTS DE SOUPAPES

- Deux ressorts par soupape (couleur bleue).
- Les ressorts de soupape d'admission et d'échappement sont identiques.

- Diamètre du fil (mm)	3,8
------------------------------	------------

CHAMBRE DE TURBULENCE

- Préchambre de turbulence de type Ricardo Comet.	
- Dépassement des chambres de turbulence (mm)	0 à 0,03
- Diamètre des chambres de turbulence (mm) + 0,039 / - 0 :	
• standard	32,05
• cote réparation 1	32,45
• cote réparation 2	32,65
- Diamètre de l'alésage dans la culasse (mm) + 0,039 / - 0 :	
• standard	32
• cote réparation 1	32,4
• cote réparation 2	32,6
- Profondeur de l'alésage de maintien dans la culasse (P) (mm) + 0,02 / - 0,04 :	
• standard	3,9
• cote réparation 1	4,1
• cote réparation 2	4,2
- Épaisseur du collet de chambre de turbulence (e) (mm) + 0,02 / - 0,04 :	
• standard	4
• cote réparation 1	4,2
• cote réparation 2	4,3



DISTRIBUTION

- La distribution est assurée par un arbre à cames en tête commandant les soupapes en ligne par l'intermédiaire de poussoirs.
- L'arbre à cames est entraîné par une courroie crantée.

ARBRE À CAMES

- Nombre de paliers	3
- Diamètre des paliers (mm) + 0,020 / - 0,041 :	
• palier N°1	27,5
• palier N°2	28
• palier N°3	28,5
- Diamètre des paliers dans la culasse (mm) + 0,033 / - 0 :	
• palier N°1	27,5
• palier N°2	28
• palier N°3	28,5
- Levée de soupape (mm) :	
• admission	9,05
• échappement	9,1

Nota : Le palier central N°2 assure le calage latéral de l'arbre à cames, repérer son sens de montage avant dépose.

JEU AUX POUSSOIRS

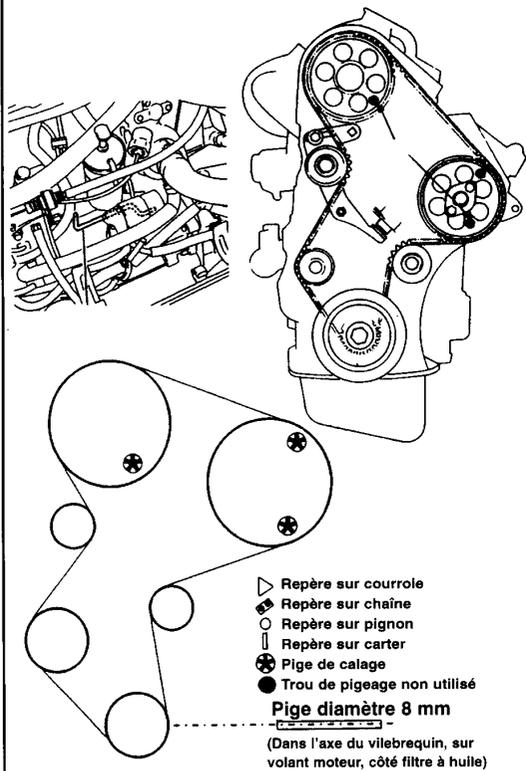
• À froid	
- Admission (mm)	0,15
- Échappement (mm)	0,30

Remarque : Le jeu est obtenu à l'aide de grains de différentes épaisseurs placés entre le poussoir et la queue de soupape.

REFROIDISSEMENT

- Refroidissement assuré par liquide de refroidissement antigel permanent. La circulation est assurée par une pompe à eau centrifuge. Le circuit est complété par un thermostat et moto-ventilateur à deux vitesses. Le circuit est sous pression, en circuit fermé.

CALAGE DE DISTRIBUTION



- △ Repère sur courroie
 - ◆ Repère sur chaîne
 - Repère sur pignon
 - ⏏ Repère sur carter
 - ★ Pige de calage
 - Trou de pigeage non utilisé
- Pige diamètre 8 mm**
(Dans l'axe du vilebrequin, sur volant moteur, côté filtre à huile)

- Capacité du circuit (l) 9
- Pression du circuit (bar) 1,4

POMPE À EAU

- Pompe à eau centrifuge entraînée par la courroie crantée de distribution

THERMOSTAT

- Début d'ouverture (°C) 83
- Pleine ouverture (°C) 88

MOTOVENTILATEUR

- Puissance (W) :
 - XU D9 A 2 x 120
 - XU D9 A avec clim 2 x 200
 - XU D9 TE 2 x 310

THERMOCONTACT

- Allumage du témoin d'alerte (°C) 118

LUBRIFICATION

- Lubrification sous pression assurée par une pompe à huile à engrenages, entraînée par le vilebrequin par l'intermédiaire d'une chaîne.
- Filtre à huile à cartouche amovible.
- Capacité du circuit (l) :
 - sans filtre 5
 - avec filtre 5,5
 - entre mini et maxi 2,1

Depuis N° de série 32 000 001

- Type réglementaire moteur A9A, DJY, DHY :
 - particularités

- sauf air conditionné
- capacité d'huile avec échange de la cartouche filtrante 4,5
- particularités
 - air conditionné
 - capacité d'huile avec échange de la cartouche filtrante 4,2
- Consommation moyenne d'huile aux 1 000 km, après rodage du moteur 0,5 litre

POMPE À HUILE

- Pression d'huile à 80°C (bar) :
 - à 750 tr/mn 2
 - à 2 000 tr/mn 3,5
 - à 4 500 tr/mn 4,5
- Type réglementaire moteur A9A :
 - Contrôle 1 pression (bar) 2,7 à 1 000 tr/mn
 - Contrôle 2 pression (bar) 4,2 à 2 000 tr/mn
 - Contrôle 3 pression (bar) 4,6 à 4 000 tr/mn
- Type réglementaire moteur DJY :
 - Contrôle 1 pression (bar) 3,5 à 1 000 tr/mn
 - Contrôle 2 pression (bar) 4,9 à 2 000 tr/mn
 - Contrôle 3 pression (bar) 5 à 4 000 tr/mn
- Type réglementaire moteur DHY :
 - Contrôle 1 pression (bar) 2,1 à 1 000 tr/mn
 - Contrôle 2 pression (bar) 4,1 à 2 000 tr/mn
 - Contrôle 3 pression (bar) 5 à 4 000 tr/mn

INJECTION

- Ces moteurs sont équipés d'un système d'injection comportant une pompe d'injection rotative, une électrovanne d'arrêt, quatre injecteurs et un filtre.

POMPE D'INJECTION ÉQUIPEMENT LUCAS

- Moteur XU D9 (D9B)
- Type XU D 101 - 8443 B 952 B

- Calage statique au point mort haut valeur lue sur pompe
- Régime ralenti (tr/mn) 800 + 0 / - 50
- Régime ralenti (tr/mn) (air conditionné) 850 + 0 / - 50
- Régime maxi à vide (tr/mn) 5 150 ± 125
- Ralenti accéléré (tr/mn) 950 ± 50
- Anticalage cale (mm) 4
- Régime moteur (tr/mn) 1 500
- Calage dynamique 12° ± 1

POMPE D'INJECTION ÉQUIPEMENT BOSCH

- Moteur XU D9 (D9B)
- Type VER 425,1 201

- Calage statique au point mort haut
- course piston (mm) 1,07 ± 0,02
- Calage dynamique 18° ± 1
- Ralenti (tr/mn) 750 + 50 / - 0
- Ralenti (tr/mn) (air conditionné) 800 + 50 / - 0
- Ralenti accéléré (tr/mn) 950
- Régime maxi à vide (tr/mn) 5 150 ± 125
- Débit résiduel :
 - cale (mm) 3
 - régime moteur (tr/mn) 1 250 ± 100

- Moteur XUD9/Y/L3 (DJZ et DJY)

- Type VER 162,4 518

- Calage statique au PMH, course piston
- pompe (mm) 0,77 ± 0,02
- Calage dynamique 12° ± 1
- Ralenti (tr/mn) 775 ± 25
- Ralenti (air conditionné) (tr/mn) 775 ± 25
- Régime maxi à vide (tr/mn) 5 100 ± 125
- Ralenti accéléré (tr/mn) 950 ± 50
- Débit résiduel :
 - cale (mm) 1
 - régime moteur (tr/mn) 775 + 20 / 50

• Moteur XU D9 TE (D8A)

- Type VER 445,2 XU D 203

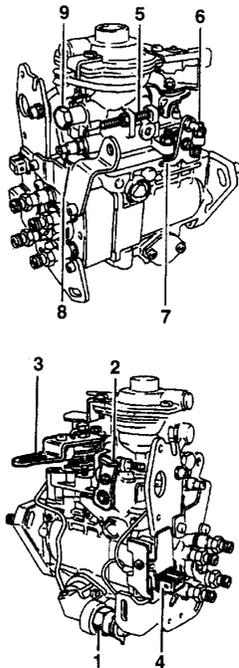
- Calage statique au point mort haut	
course piston pompe (mm)	0,66 ± 0,02
- Calage dynamique	11° ± 1
- Ralenti (tr/mn)	750 + 50 / - 0
- Ralenti (tr/mn) (air conditionné)	800 + 50 / - 0
- Régime maxi à vide (tr/mn)	5 100 ± 80
- Ralenti accéléré (tr/mn)	950 ± 50
- Débit résiduel :	
• cale (mm)	3
• régime moteur (tr/mn)	1 250 ± 100

• Moteur XU D9 TE/L3 (DHY)

- Type VER 472 XU D 210

- Calage statique au PMH, course piston	
pompe (mm)	0,63 ± 0,02
- Calage dynamique	10,5° ± 1
- Ralenti (tr/mn)	750 + 50 / - 0
- Ralenti (air conditionné) (tr/mn)	800 + 50 / - 0
- Régime maxi à vide (tr/mn)	5 100 ± 80
- Ralenti accéléré (tr/mn)	950 ± 50
- Débit résiduel :	
• cale (mm)	3
• régime moteur (tr/mn)	1 250 ± 100

IDENTIFICATION (pompe Bosch)



- 1 : dispositif de suppression de l'avance faible charge moteur froid (ALFB).
- 2 : levier de stop.
- 3 : levier de charge.
- 4 : connecteur de stop électrique et d'ALFB (3 voies).
- 5 : vis de réglage du débit résiduel.
- 6 : vis de réglage du ralenti accéléré.
- 7 : vis de réglage du ralenti.
- 8 : électrovanne de stop.
- 9 : vis creuse calibrée de retour (repérée OUT).

INJECTEUR

Équipement Bosch

• Moteur XU D9 A (D9B)

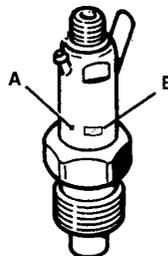
- Porte-injecteur	KCA17S42
- Injecteur	299 A
- Tarage (bar)	130 + 5 / - 0
- Repère (A)	argent
- Repère (B)	248

• Moteur XU D9 TE (DJZ) ou (DJY)

- Porte-injecteur	KCA17S42
- Injecteur	299
- Tarage (bar)	175 + 5 / - 0
- Repère (A)	bleu
- Repère (B)	218

• Moteur XU D9 Y (D8A) ou (DHY)

- Injecteur	256
- Tarage (bar)	130 + 5 / - 0
- Repère (A)	mauve
- Repère (A)	sans



- A : repère de peinture sur le porte-injecteur.
- B : repère numérique sur le porte-injecteur.

Nota : Progressivement, le repère numérique remplacera le repère de couleur.

SURALIMENTATION

- Suralimentation assurée par turbocompresseur avec échangeur air-air.

TURBOCOMPRESSEUR

- Marque	KKK ou Garrett
- Pression (bar) :	
• à 2 000 tr/mn	0,66 à 0,76
• à 3 000 tr/mn	0,93 à 1,1

Couples de serrage (en daN.m)

- Culasse :	
• 1re passe	2
• 2e passe	6
• 3e passe :	
• XU D9 A	180°
• XU D9 TE	220°
- Chapeaux de paliers de vilebrequin	1,5 + 60°
- Chapeaux de bielles :	
• 1re passe	2
• 2e passe	70°
- Vis en bout d'arbre à cames	3,5
- Écrou de pignon de pompe d'injection	5
- Volant moteur	5
- Poulie damper	4 + 51°
- Pompe à eau	1,2
- Pompe à huile	1,5
- Fixation support moteur droit sur support élastique	4,5
- Fixation support boîte de vitesses sur cale élastique gauche	6,5
- Fixation biellette anticouple sur support inférieur moteur	5

- Fixation biellette anticouple sur berceau moteur	7
- Écrou de transmission	32
- Vis de pignon d'arbre à cames	4,5
- Fixation du collecteur d'admission	2,5
- Fixation turbocompresseur	5,5
- Couvercle filtre à gazole	0,6
- Fixation du couvre-culasse	0,5
- Fixation du porte-injecteur dans la culasse 9	
- Fixation bougies de préchauffage	2,5
- Fixation de la pompe d'injection	2
- Vis de l'échangeur	1,5

Ordre de serrage culasse

