



AUTOMOBILES PEUGEOT
75, avenue de la Grande Armée
75016 PARIS

Tél. : 01.40.66.55.11

PEUGEOT 307 - Moteurs essence et Diesel



CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Gamme

Modèle	Type mines (3/5 portes)	Puissance fiscale en CV
1.4i	3AKFWB/3CKFWB	5
1.6i 16V	3ANFUB/3CNFUB	7
1.6i 16V BVA	3ANFUE/3CNFUE	7
2.0i 16V	3ARFNB/3CRFNB	9
2.0i 16V BVA	3ARFNE/3CRFNE	9
1.4 HDi	3A8HZB/3C8HZB	4
2.0 HDi 90ch	3ARHYB/3CRHYB	5
2.0 HDi 110ch	3ARHSB/3CRHSB	6

Capacités (en litres)

- Réservoir à carburant.....**60**
- Huile moteur, après vidange et échange du filtre :
 - 1.4i et 1.6i 16V.....**3,25**
 - 2.0i 16V.....**4,25**
 - 1.4i HDI.....**4,3**
 - 2.0i HDI.....**4,5**
- Huile de BVM.....environ **1,9**
- Liquide de lave-glace / avec lave-projecteurs.....**3,5/6,5**

Pneus

Motorisation	Jante	Pneumatique	Pression	
			à vide (AV/AR)	pleine charge (AV/AR)
1.4i	6J15	195/65 R15 91T	2,3/2,3	2,3/3,0
1.6i 16V	6J15	195/65 R15 91H	2,3/2,3	2,3/3,0
2.0i 16V	6,5J17	205/50 R17 89W	2,4/2,4	2,4/2,7
2.0i HDI	6J15	195/65 R15 91H	2,5/2,5	2,5/3,0
toutes	6,5J16	205/55 R16 91V	2,4/2,4	2,4/2,7

MOTEURS

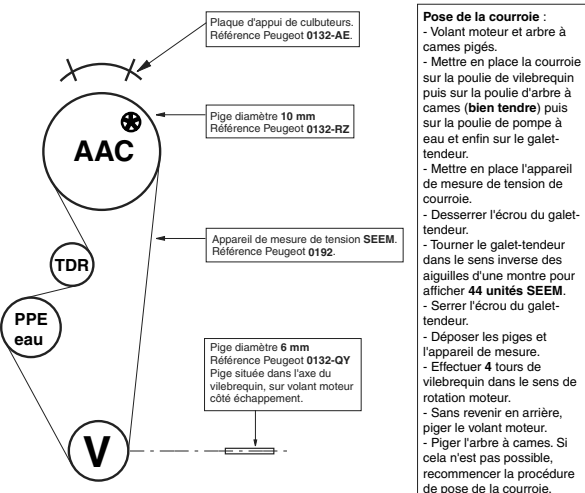
Version	1.4i	1.6i 16V	2.0i 16V	1.4 HDi	2.0 HDi 90	2.0 HDi 110
Code moteur	KFW	NFU	RFN	8HZ	RHY	RHZ
Cylindrée (cm ³)	1360	1587	1997	1398	1997	1997
Alésage x course (mm)	75 x 77	78,5 x 82	85 x 88	73,7 x 82	85 x 88	85 x 88
Puissance maxi (kW CEE / ch DIN)	55 / 75	80 / 110	99 / 138	50 / 70	66 / 90	80 / 110
Régime de puissance maxi (tr/min)	5500	5500	6000	4000	4000	4000
Couple maxi (Nm CEE)	120	150	190	160	205	250
Régime de couple maxi (tr/min)	3000	4500	4100	2000	1900	1750

Note :

- Les valeurs de pression de gonflage des pneus indiquées dans le tableau sont valables pour des pneus froids. Ne pas réduire une pression plus élevée sur des pneus chauds.
- Les valeurs de pression de gonflage s'appliquant au modèle respectif sont également indiquées sur un autocollant apposé sur le montant, près des charnières de la porte conducteur.

CALAGES DE DISTRIBUTION

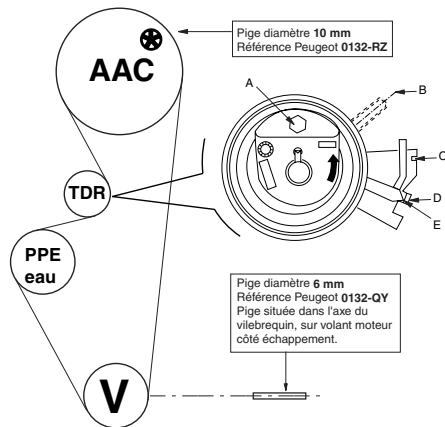
Moteur 1.4i (TU3JP à galet tendeur classique)



Tension de la courroie :

- Pige du volant-moteur en place.
- Couvre-culasse, entretoises et tôle déflectrice déposés.
- Mettre en place la plaque d'appui de culbuteurs.
- Serrer les **8 vis** pour libérer les cames (ne pas mettre les soupapes en contact avec le piston).
- Mettre en place l'appareil de mesure de tension de courroie.
- Détendre progressivement le galet-tendeur pour atteindre une valeur de tension comprise entre **29 et 33 unités SEEM**.
- Serrer l'écrou du galet-tendeur.
- Déposer les outils.
- Effectuer deux tours de vilebrequin dans le sens de rotation du moteur.
- Vérifier le pigeage du volant-moteur et de l'arbre à cames.

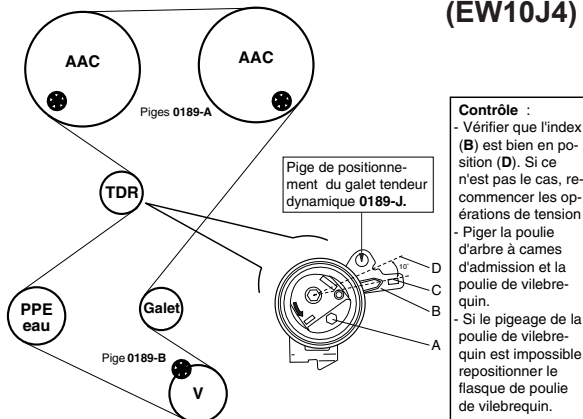
Moteur 1.4i (TU3JP à galet tendeur dynamique)



Pose et tension de la courroie :

- Volant moteur et arbre à cames pigés.
- Mettre en place la courroie de distribution sur la poulie de vilebrequin puis sur la poulie d'arbre à cames (**bien tendre**), puis sur la poulie de pompe à eau et enfin sur le galet tendeur.
- Déposer les piges.
- A l'aide de l'empreinte hexagonale (A), faire tourner le galet dans le sens anti-horaire jusqu'à amener l'index (E) en position (D).
- Maintenir la position et serrer l'écrou du galet tendeur à **2 daN.m**.
- Tourner le vilebrequin de **10 tours** dans le sens horaire jusqu'au PMH cylindre 1.
- Piger le volant moteur (**ne pas tourner le vilebrequin dans le sens anti-horaire**).
- Contrôler le calage en vérifiant que la pigne d'arbre à cames s'engage sans difficulté. **Ne pas laisser la pigne en place.**
- Desserrer légèrement l'écrou du galet tendeur.
- A l'aide de l'empreinte hexagonale (A), faire tourner le galet tendeur dans le sens horaire jusqu'à amener l'index (E) en position (C).
- Maintenir la position et serrer l'écrou du galet tendeur à **2 daN.m**.
- Déposer la pigne du volant moteur.
- Contrôler la position de l'index (E). Si l'index (E) n'est plus en position (C), desserrer légèrement l'écrou du galet tendeur et reprendre les opérations de tension.
- Effectuer 2 tours de vilebrequin dans le sens horaire.
- S'assurer du calage correct de la distribution.

Moteur 2.0i 16V (EW10J4)

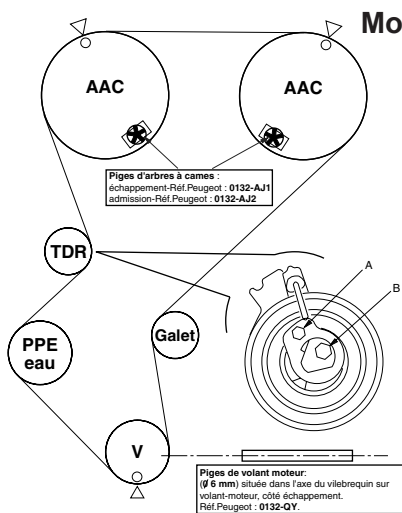


Contrôle :
- Vérifier que l'index (B) est bien en position (D). Si ce n'est pas le cas, recommencer les opérations de tension.
- Piger la poulie d'arbre à cames d'admission et la poulie de vilebrequin.
- Si le pigeage de la poulie de vilebrequin est impossible, repositionner le flasque de poulie de vilebrequin.

Pose et tension de la courroie :

- Arbres à cames et vilebrequin pigés.
- Poser la courroie de distribution sur le pignon du vilebrequin, puis sur le galet enrouleur puis sur les poulies d'arbre à cames (**bien tendre**), puis sur la poulie de pompe à eau et enfin sur le galet tendeur.
- A l'aide de l'empreinte hexagonale (A), faire tourner le galet tendeur dans le sens de la flèche (**anti-horaire**) jusqu'à amener l'index (B) en position (C) pour tendre la courroie au maximum (**à faire moteur froid**).
- Mettre en place la pigne de positionnement du galet tendeur.
- Tourner le galet-tendeur dans le sens inverse de la flèche (**horaire**) jusqu'à un léger contact de l'index (B) avec la pigne. L'index est en position (D).
- Serrer le vis du galet-tendeur (**sans modifier sa position**) à **2 daN.m**.
- Déposer les piges.
- Effectuer **10 tours** de vilebrequin dans le sens de rotation moteur (**ne jamais revenir en arrière**).

Moteur 1.6i 16V (TU5JP4)



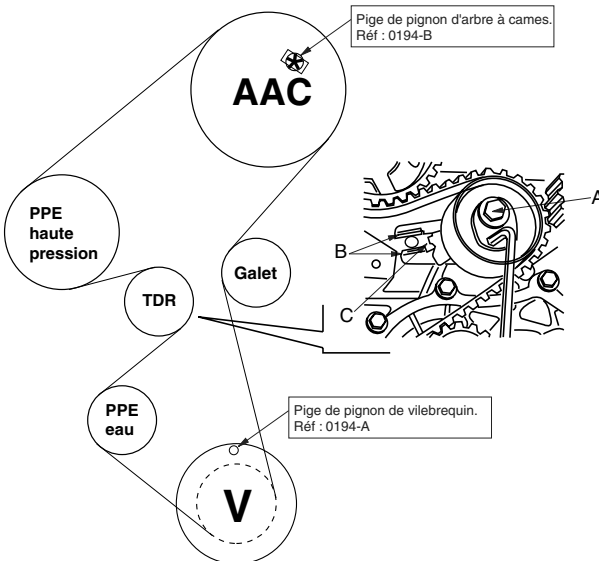
Pose de la courroie :

- Volant moteur et arbres à cames pigés.
- La courroie est munie de **3 repères** de peinture blanche, respectivement en regard des dents (1), (52) et (72) de la courroie.
- Déposer les piges d'arbres à cames.
- Aligner le 1er repère de la courroie avec la rainure du pignon de vilebrequin.
- Poser la courroie sur le galet, les AAC, la pompe à eau et enfin sur le galet-tendeur.

Tension de la courroie :

- Tourner le galet-tendeur, à l'aide de l'empreinte hexagonale (A), dans le sens anti-horaire jusqu'à sa position maxi moins **2 mm**.
- Serrer la vis (B) à **1 daN.m**.
- Retirer la pigne du vilebrequin.
- Effectuer **4 tours** de vilebrequin dans le sens normal de rotation.
- Piger le vilebrequin.
- Desserrer la vis (B) du galet-tendeur.
- A l'aide de l'empreinte hexagonale (A), ramener l'index en face du repère en tournant dans le sens horaire.
- Impératif : l'index ne doit pas redescendre au point mini.
- Serrer la vis (B) à **2,2 daN.m**.
- Déposer la pigne du vilebrequin.
- Effectuer **2 tours** de vilebrequin dans le sens normal de rotation.
- Vérifier la position de l'index : il doit se trouver au maximum à **± 2 mm** par rapport à la position où il a été serré. Sinon, recommencer la tension.
- Vérifier le calage en posant les piges. Si le résultat n'est pas correct, recommencer la pose de la courroie.

Moteur 1.4 HDi (DV4TD)

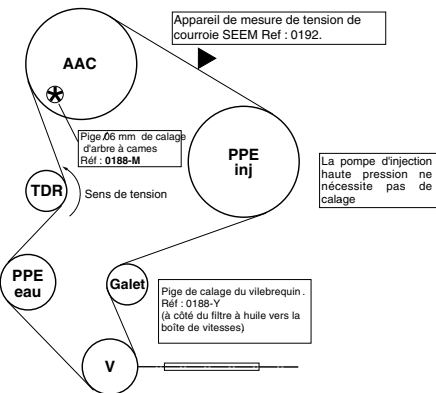


Pose et tension de la courroie :

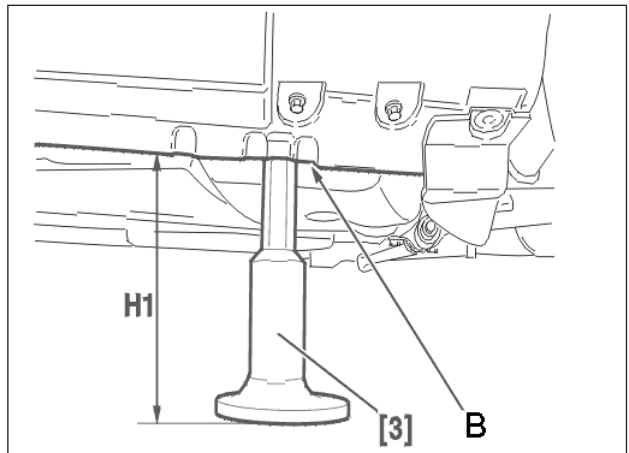
- Pignons d'arbre à cames et de vilebrequin pigés.
- Poser la courroie, brin bien tendu, dans l'ordre suivant :
 - * pignon de distribution
 - * galet enrouleur
 - * poulie d'arbre à cames
 - * pompe haute pression
 - * pompe à eau
 - * galet tendeur.
- A l'aide d'une clé six pans, amener l'index (C) du galet tendeur au milieu de la zone de contrôle (B) en tournant le tendeur dans le sens horaire.
- Serrer la vis (A) à **2,5 daN.m**.
- Déposer les piges.
- S'assurer du bon plaquage du pignon de distribution sur le vilebrequin.
- Entraîner en rotation le vilebrequin sur 10 tours.
- Poser les piges.
- Contrôler le bon positionnement de l'index (C).

Moteurs 2.0 HDi (DW10)

- Pose de la courroie :**
- Volant moteur et pignon d'arbre à cames pigés.
 - Desserrer les 3 vis du pignon d'arbre à cames puis les serrer à la main.
 - Tourner le pignon d'arbre à cames dans le sens horaire jusqu'en butée à fond de boutonnières.
 - Poser la courroie de distribution, brin bien tendu, dans l'ordre suivant :
 - * pignon de vilebrequin.
 - * galet enrouleur.
 - * pignon de pompe haute pression.
 - * pignon d'arbre à cames (le déplacement angulaire du pignon ne doit pas être supérieur à la largeur d'une dent).
 - * pignon de pompe à eau.
 - * galet tendeur.
 - Mettre le galet tendeur en contact avec la courroie.
 - Serrer modérément la vis de fixation du galet tendeur.



- Tension de la courroie :**
- Mettre en place l'appareil de mesure de tension de courroie.
 - Tourner le galet tendeur dans le sens anti-horaire jusqu'à afficher **98±2 unités SEEM**.
 - Serrer la vis du galet-tendeur à **2,3 daN.m** sans modifier sa position.
 - Déposer l'appareil de mesure.
 - En déposant une des vis du pignon d'arbre à cames, s'assurer qu'elles ne sont pas en butée de boutonnière. En cas contraire, reprendre l'opération de pose de la courroie.
 - Serrer les vis du pignon d'arbre à cames à **2 daN.m**.
 - Déposer les piges.
 - Effectuer 8 tours de vilebrequin dans le sens normal de rotation (**ne jamais revenir en arrière**).
 - Reposer les piges.
 - Desserrer les vis du pignon d'arbre à cames, les serrer à la main puis les desserrer de **1/6 de tour**.
 - Desserrer la vis du galet tendeur.
 - Mettre en place l'appareil de mesure de tension de courroie.
 - Tourner le galet-tendeur dans le sens anti-horaire jusqu'à afficher **54±2 unités SEEM**.
 - Serrer la vis du galet-tendeur à **2,3 daN.m** sans modifier sa position.
 - Serrer les vis du pignon d'arbre à cames à **2 daN.m**.
 - Déposer et reposer l'appareil de mesure de tension de courroie. La valeur de tension doit être comprise entre **51 et 57 unités SEEM**.
 - Déposer les piges et l'appareil de mesure.
 - Effectuer 2 tours de vilebrequin dans le sens normal de rotation sans revenir en arrière.
 - Poser la pige de calage du vilebrequin.
 - Vérifier visuellement que le décalage entre le trou du moyeu d'arbre à cames et le trou de pignage correspondant ne soit pas supérieur à **1 mm**.



- Comprimer la suspension de manière à obtenir du côté droit et gauche la hauteur de caisse H1 (assiette de référence), à mesurer entre le bord tombé (B) et le sol ([3] : pige de lecture réf : 0916-D).

Attention : Tenir compte de la hauteur des plateaux lors de la mesure de l'assiette de référence H1.

Note : Seul le parallélisme est réglable.

Attention : La valeur du parallélisme varie en fonction de la hauteur du véhicule.

GÉOMÉTRIE DES TRAINS

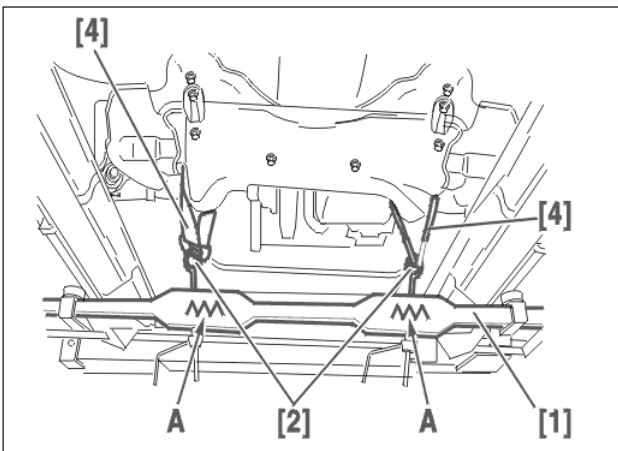
- Pour contrôler l'ensemble des angles (chasse, carrossage, parallélisme), il est nécessaire de mettre le véhicule en assiette de référence.

MISE EN ASSIETTE DE RÉFÉRENCE

Préconisation avant mise en assiette de référence

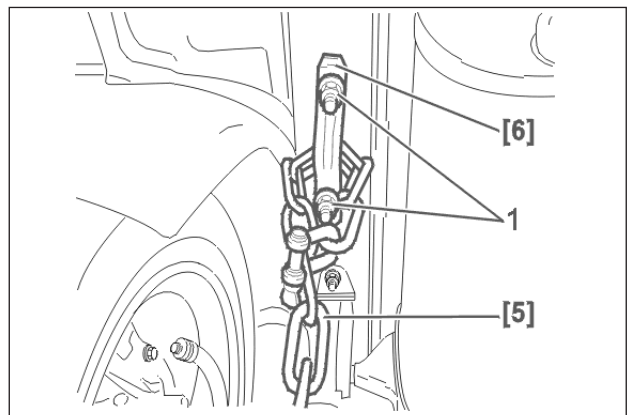
- S'assurer :
 - de la conformité et des pressions de gonflage correctes des pneumatiques,
 - de la mise en ligne droite des roues avant.
- Effectuer le dévoilage des roues.

A l'avant (H1)

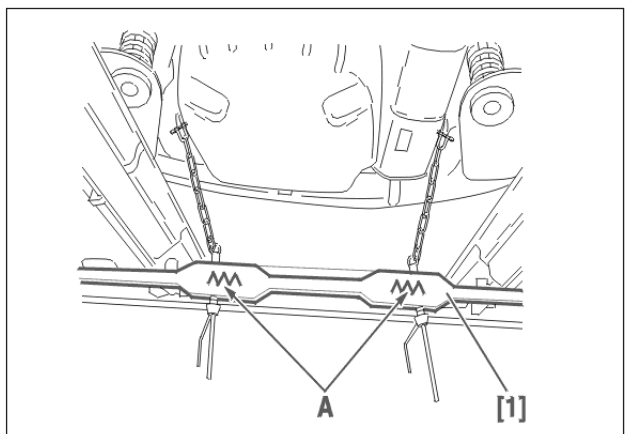


- Engager les sangles [4] (réf : 0916-B) équipées de leurs manilles [2] (réf : 0916-C) sur le berceau.
- Mettre en place le compresseur de suspension [1] (réf : 0916-A).
- Choisir le crantage (A) le mieux adapté pour tirer sur les sangles le plus verticalement possible.

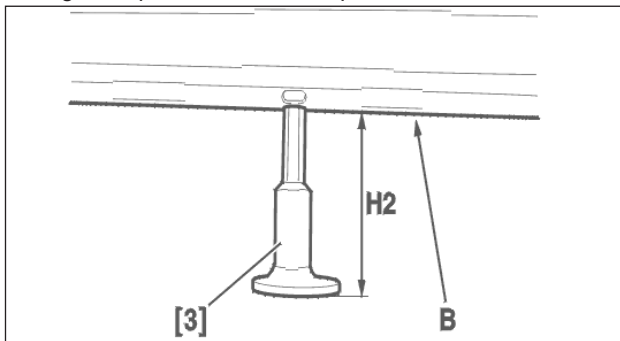
A l'arrière (H2)



- Mettre en place les demi-colliers [6] sur les vis permettant de fixer l'attache-remorque.
- Maintenir les colliers par l'intermédiaire des écrous (1) de 10 mm de diamètre.
- Engager les élingues [5] (réf : 0102-M) autour des demi-colliers [6].



- Mettre en place le compresseur de suspension [1].
- Choisir le crantage (A) le mieux adapté pour tirer sur les sangles le plus verticalement possible.



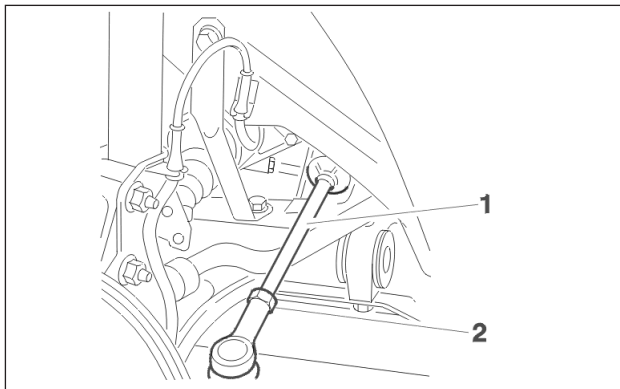
- Comprimer la suspension de manière à obtenir du côté droit et gauche la hauteur de caisse H2 (assiette de référence), à mesurer entre le bord tombé (B) et le sol.

Attention : Tenir compte de la hauteur des plateaux lors de la mesure de l'assiette de référence H2.

- Vérifier que la hauteur H1 mesurée précédemment à l'avant, n'a pas changé.

Attention : Les angles de train arrière ne sont pas réglables.

RÉGLAGE DU PARALLÉLISME DES ROUES AVANT



- Si la valeur est incorrecte, régler les biellettes (1) (un tour de biellette = 2 mm environ).
- Serrer les écrous (2) à 4,0 daN.m.

Angles de train avant

Type réglementaire moteur	KFW / NFU RHY	RFN / RFP RHZ	KFW / 8HZ
Particularités	pneumatiques 195/65 R15	pneumatiques 205/55 R16	affaire, pneumatiques 195/65 R15
H1 (mm) +12/-10	156	152	157
Parallélisme / roue (mm)	-1 ± 0.5	-1 ± 0.5	-1 ± 0.5
Parallélisme / roue (°)	-0°9' ± 4'	-0°9' ± 4'	-0°9' ± 4'
Carrossage	0° ± 30'	0° ± 30'	0° ± 30'
Chasse	5°18' ± 30'	5°18' ± 30'	5°39' ± 30'
Angle de pivot	11°41' ± 30'	11°47' ± 30'	11°41' ± 30'

Angles de train arrière

Type réglementaire moteur	KFW / NFU RHY / 8HZ	RFN / RFP RHZ	KFW / 8HZ
Particularités	pneumatiques 195/65 R15	pneumatiques 205/55 R16	affaire, pneumatiques 195/65 R15
H2 (mm) +12/-10	150	146	127
Parallélisme / roue (mm) ± 0.5 mm	3	3	3
Parallélisme / roue (°)	0°27' ± 4'	0°27' ± 4'	0°27' ± 4'
Carrossage (°)	-1°15' ± 30'	-1°15' ± 30'	-1°15' ± 30'

COUPLES DE SERRAGE (en daN.m)

MOTEUR TU3JP

- Longueur sous tête maxi des vis.....176.5 mm
- Le serrage s'effectue en 2 étapes (en spirale) :
 - préserrage à.....2 daN.m
 - serrage angulaire à.....240°

MOTEUR TU5JP4

- Longueur sous tête maxi des vis.....122.6 mm
- Le serrage s'effectue en 2 étapes (en spirale) :
 - préserrage à.....2 daN.m
 - serrage angulaire à.....260°

MOTEUR EW10J4

- Longueur sous tête maxi des vis.....147 mm
- Le serrage s'effectue en 5 étapes (en spirale) :
 - préserrage.....1.5 daN.m
 - serrage.....5 daN.m
 - desserrage.....360°
 - serrage.....2 daN.m
 - serrage angulaire.....285°

MOTEUR DV4TD

- Longueur sous tête maxi des vis.....149 mm
- Le serrage s'effectue en 3 étapes (en spirale) :
 - préserrage.....2 daN.m
 - serrage.....4 daN.m
 - serrage angulaire.....230°

MOTEUR DW10TD ET ATED

- Longueur sous tête maxi des vis :
 - TD.....133.4 mm
 - ATED.....134 mm
- Le serrage s'effectue en 3 étapes (en spirale) :
 - préserrage.....2 daN.m
 - serrage.....6 daN.m
 - serrage angulaire.....220°