

L'étude présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services Techniques et des Relations Presse de Peugeot que nous remercions ici de leur aimable collaboration.



Cette étude comprend :

- Les caractéristiques, cotes de tolérance et couples de serrage, les méthodes de réparation mécanique, électrique et carrosserie.
- Une table analytique, en fin de revue, permet de retrouver, sans difficulté, les différents chapitres traités.

Présentation

La Peugeot 307 est commercialisée en avril 2001 en version 3 et 5 portes avec les motorisations 1.4 75 ch, 1.6 16v 110 ch, 2.0 16v 138 ch et 2.0 HDi 90ch.

En septembre 2001 apparaît le moteur HDi 110 ch ainsi que la BVA sur les moteurs essence 1.6 et 2.0 16v.

En octobre 2001, le moteur 1.4 HDi 70 ch est commercialisé.

La Peugeot 307 SW, lancée en mars 2002, est la réplique de Peugeot face aux monospaces et breaks de la concurrence. Une 307 break est lancée en parallèle pour un usage plus «utilitaire» qu'avec la SW.

La répartition des immatriculations en France par énergie en 2001 est d'environ 31% pour l'essence et de 69% pour le Diesel.

Motorisation

La 307 est proposée avec six motorisations : trois moteurs essence et trois moteurs Diesel à injection directe.

Le **TU3JP**, d'une cylindrée de 1360 cm³, développe 55 kW à 5500 tr/min et un couple de 120 Nm à 2800 tr/min. Ce moteur permet d'obtenir des performances acceptables. Ce moteur possède un bloc en aluminium à chemises humides, coiffé

d'une culasse en alliage léger à simple arbre à cames en tête et huit soupapes. Le contrôle moteur est assuré par un ensemble Sagem S2000 pilotant une injection multipoint et un allumage par bobine jumo-statique.

Le **TU5JP4**, d'une cylindrée de 1587 cm³, développe 80 kW à 5800 tr/min et un couple de 147 Nm à 4000 tr/min. Ce moteur constitue le cœur de la gamme essence. Il est associé à une boîte de vitesses manuelle ou automatique. Ce moteur possède un bloc en fonte à chemises intégrées, coiffé d'une culasse en alliage léger à double arbre à cames en tête et seize soupapes. Le contrôle moteur est assuré par un ensemble Bosch ME 7.4.4 pilotant une injection séquentielle phasée et un allumage par bobine jumo-statique.

L'**EW10J4**, d'une cylindrée de 1997 cm³, développe 100 kW à 6000 tr/min et un couple de 190 Nm à 4100 tr/min. Ce moteur, le plus puissant de la gamme, permet à la 206 d'obtenir des performances intéressantes à haut régime. Il est associé à une boîte de vitesses manuelle ou automatique. Ce moteur à bloc en alliage léger reçoit des chemises en fonte insérées à la coulée. Il est coiffé par une culasse à seize soupapes. Le contrôle moteur est assuré par un ensemble Magneti Marelli 4.8P pilotant une injection séquentielle phasée et un allumage par bobine jumo-statique.

Le **DV4TD** est le premier moteur issu du partenariat entre PSA et Ford. D'une cylindrée de 1398 cm³, il développe 50 kW à 4000 tr/min et un couple de 160 Nm à 2000 tr/min. Ce moteur permet d'obtenir des performances justes acceptables. Reste sa consommation réduite qui justifie son existence.

Le **DW10TD**, d'une cylindrée de 1997 cm³, développe 66 kW à 4000 tr/min et un couple de 205 Nm à 1900 tr/min ou 80 kW à 4000 tr/min et un couple de 250 Nm à 1750 tr/min sur le **DW10ATED**. Ce dernier est sans aucun doute le moteur le plus agréable pour une conduite «coulée» grâce à une vaste plage de couple.

Ces trois moteurs sont coiffés d'une culasse à simple arbre à cames en tête et huit soupapes. Ils sont suralimentés par un turbocompresseur à géométrie fixe (avec un échangeur air - air et un filtre à particules sur le **DW10ATED**) Ils sont équipés d'un système d'injection haute pression «Common Rail» prévu pour alimenter, via une pompe haute pression pilotée électroniquement, une rampe commune assurant la fonction d'accumulateur de carburant. La pression dans la rampe peut varier entre 220 et 1500 bars en fonction du régime et de la charge du moteur. Chaque injecteur est piloté par le calculateur.