

CARACTÉRISTIQUES

Généralités

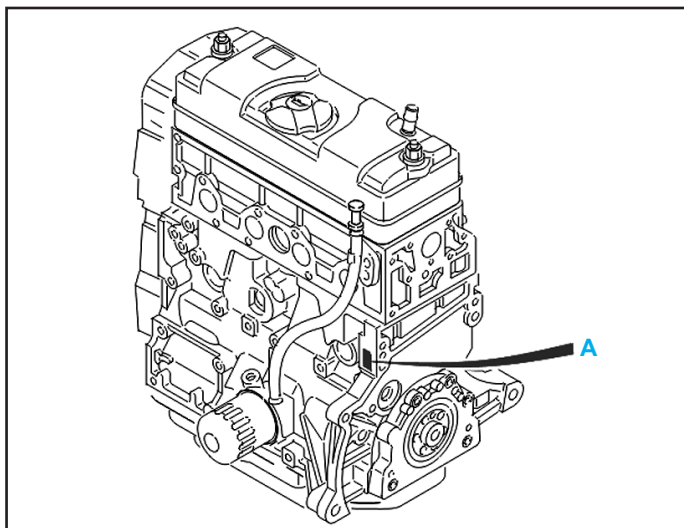
- Moteur quatre temps, quatre cylindres, monté transversalement au-dessus de l'essieu avant en position verticale.
- Culasse en alliage léger.
- Distribution assurée par un arbre à cames en tête et culbuteurs à rouleaux sur le moteur 1,4 litres à 8 soupapes ou par deux arbres à cames en tête et poussoirs hydrauliques sur le moteur 1,6 16 soupapes. L'entraînement se fait via une courroie crantée de distribution.
- Lubrification sous pression par pompe à engrenages entraînée par chaîne.
- Refroidissement par circulation d'eau activée par pompe en circuit pressurisé.
- Injection multipoint et allumage statique par bobine jumostatique à 4 sorties.

Spécifications générales

Moteur	1,4	1,6 16V
Type moteur	TU3JP	TU5JP4
Type réglementaire	KFW	NFU
Cylindrée (cm ³)	1360	1587
Alésage (mm)	75	78,5
Course (mm)	77	82
Rapport volumétrique	10,5	10,8
Puissance maxi :		
- KW	55	80
- Ch	75	110
Régime à la puissance maxi (tr/min)	5500	5800
Couple maxi (daN.m)	12	14,7
Régime au couple maxi (tr/min)	2800	4000

Identification du moteur

- Marquage d'identification comprenant (en A) :
 - le type réglementaire,
 - le repère organe,
 - le numéro d'ordre de fabrication.



Éléments constitutifs du moteur

Bloc-cylindres

Moteur TU3JP

En aluminium

- Hauteur du carter-cylindres (en mm).....**206,98 ± 0,05**
- Planéité :
 - déformation maximale admise (en mm).....**0,05**

Moteur TU5JP4

En fonte

- Hauteur du carter-cylindres (en mm)**265,23 ± 1**

Vilebrequin

- Vilebrequin en fonte à 5 paliers et contrepoids.
- Jeu latéral de vilebrequin :
 - le jeu latéral doit être compris entre 0,07 et 0,27 mm,
 - il est réglé par le palier n°2.
- Cales de réglage du jeu latéral
 - côte nominale**2,40 mm**
 - côte de réparation 1**2,50 mm**
 - côte de réparation 2**2,55 mm**
 - côte de réparation 3**2,60 mm**

Demi-coussinets de vilebrequin

Moteur TU3JP

Demi-coussinets lisses

Cote nominale	1,823	1,829	1,835	1,841	1,848	1,893
Cote réparation	1,973	1,979	1,985	1,991	1,998	2,003
repérage	bleu	orange	noir	jaune	vert	blanc

Demi-coussinets rainurés

Cote nominale	1,823	1,829	1,835	1,841	1,848	1,853
Cote réparation	1,973	1,979	1,985	1,991	1,998	2,003
repérage	bleu	orange	noir	jaune	vert	blanc

Moteur TU5JP4

Demi-coussinets lisses

Cote nominale	1,844	1,858	1,869
Cote réparation	1,994	2,008	2,019
repérage	bleu	noir	vert

Demi-coussinets rainurés

Cote nominale	1,858	1,869
Cote réparation	2,008	2,019
repérage	noir	vert

Bielles

- Demi-coussinets de bielles :
 - épaisseur nominale (en mm)**1,817**
 - épaisseur réparation (en mm)**1,967**

Code moteur	TU3JP	TU5JP
Côte (mm)		
Ø tête de bielle	48,655 + 0,016	
Ø pied de bielle	19,463 + 0,011	
Entraxe	140,25 +/- 0,05	133,5 +/- 0,07

Culasse

Moteur TU3JP

- Hauteur (mm) :
 - côte nominale111,2 +/- 0,08
 - côte réparation111 +/- 0,08

Nota : les culasses rectifiées sont repérées par la lettre «R» gravée en bas, à droite de la culasse.

Moteur TU5JP4

- Hauteur (mm) :
 - côte nominale135,8 +/- 0,01
 - côte réparation135,6 +/- 0,08

Nota : les culasses rectifiées à la valeur maximum sont repérées par la lettre «R» gravée côté échappement (côté volant moteur).

Soupapes

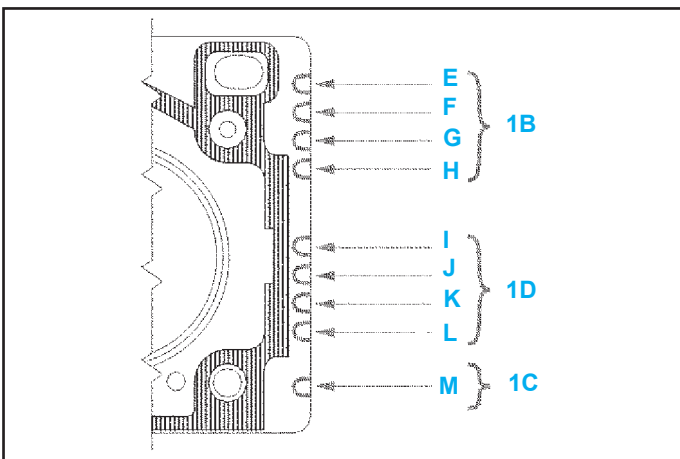
Moteur TU3JP

- Diamètre (mm) :
 - soupape d'admission.....36,7 +/- 0,1
 - soupape d'échappement29,4
 - queue de soupape d'admission6,98 + 0/- 0,015
 - queue de soupape d'échappement6,96 + 0/- 0,015
- Jeu aux soupapes (mm) :
 - soupape d'admission.....0,20 +/- 0,05
 - soupape d'échappement.....0,40 +/- 0,05

Moteur TU5JP4

- Diamètre (mm) :
 - soupape d'admission.....31,3 +/- 0,1
 - soupape d'échappement.....24,5 +/- 0,1
 - queue de soupape d'admission et d'échappement.....5,98 + 0/- 0,015
- Jeu aux soupapes (mm) : non réglable, poussoirs hydrauliques.

Joint de culasse



- (1B) : Cote nominale
- (1C) : Cote réparation
- (1D) : Repère fournisseur

Moteur TU3JP

- Epaisseur nominal (mm).....1,20
- Epaisseur réparation (mm)1,40

Moteur TU5JP4

- Epaisseur nominal (mm)0,66 ± 0,04
- Epaisseur réparation 1 (mm)0,86 ± 0,04
- Epaisseur réparation 2 (mm)1,06 ± 0,04

Vis de culasse

Moteur TU3JP

- Longueur maxi sous tête (mm).....176,5

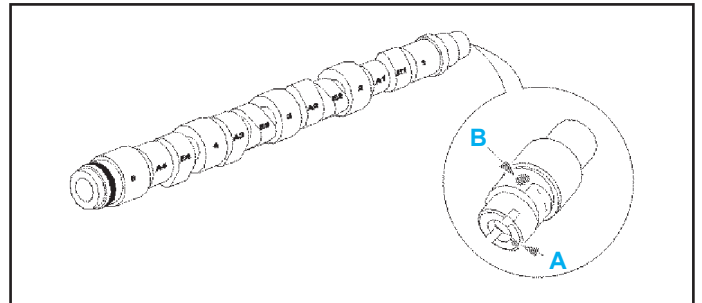
Moteur TU5JP4

- Longueur maxi sous tête (mm).....122,6

Distribution

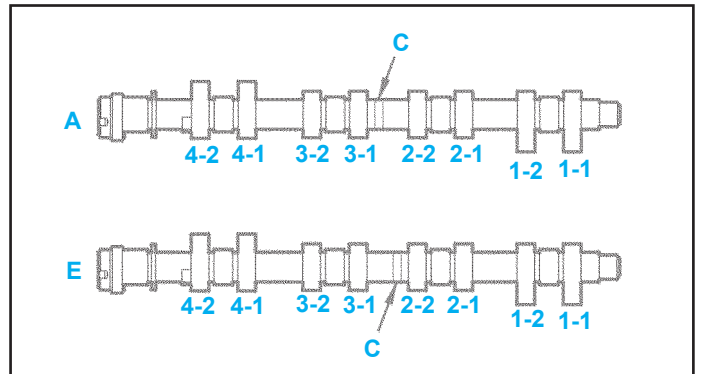
Arbre à cames

Moteur TU3JP



- Les arbres à cames possèdent deux types de repérage :
 - marquage en bout d'arbre (A) ; côté volant moteur (marquage à froid : S),
 - repère couleur (B) ; côté volant moteur (point de peinture : vert).

Moteur TU5JP4



- (A) : admission
- (E) : échappement
- Les arbres à cames possèdent le type de repérage suivant :
 - (C) : zone de repérage entre la came 2-2 et 3-1.
- Cette zone comporte les indications suivantes :
 - admission JP4 5.....
 - échappement JP4 1.....

Courroie de distribution

Moteur TU3JP

- Marque.....GATES
- Largeur (mm)17
- Nombre de dents104
- Périodicité de remplacement normal (km)120 000

Moteur TU5JP4

- Marque.....GATES
- Largeur (mm)25,4
- Nombre de dents134
- Périodicité de remplacement normal (km)120 000

GÉNÉRALITÉS

MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE

GÉNÉRALITÉS

Lubrification

- Capacité d'huile sans échange du filtre (en l).....**3,00**
- Capacité d'huile avec échange du filtre (en l).....**3,25**
- Capacité entre mini et maxi de la jauge (en l)**1,5**
 - pression d'huile à une température d'huile de 80°C (bar) :

Moteur	TU3JP	TU5JP4
Pression		
1000 tr/min	2	1,5
2000 tr/min	3	3
4000 tr/min	4	4

Refroidissement

Circuit de refroidissement

- Capacité du circuit (en l)
 - moteur TU3JP.....**5,5**
 - moteur TU5JP4 avec BVM.....**6,2**
 - moteur TU5JP4 avec BVA**10,8**

Thermostat

- Début d'ouverture (°C).....**89**
- Température d'alerte (°C).....**118**

Allumage

- L'allumage électronique intégral est de type jumo-statique.

Bobines

- Marque :
 - moteur TU3JP**Electricfil**
 - moteur TU5JP4.....**Sagem BBC 2.2**

Bougies

Moteur TU3JP

- Marque :
 - Bosch.....**FR7DE**
 - Eyquem**RFN58LZ**
 - Champion**RC8YL**

Moteur TU5JP4

- Marque :
 - Bosch.....**FR7ME**
 - Eyquem**RFN58HZ**

Injection

Moteur TU3JP

- Système d'alimentation.....**multipoint**
- Marque**Sagem**
- Type**S2000**

Moteur TU5JP4

- Système d'alimentation.....**multipoint**
- Marque**Bosch**
- Type**ME 7.4.4**

MÉCANIQUE

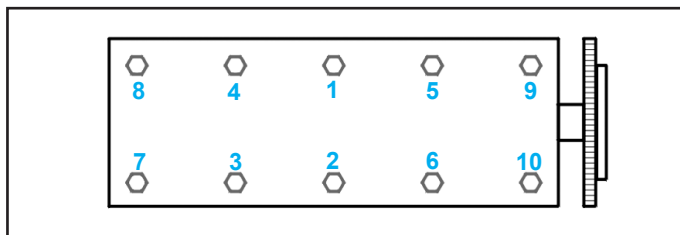
Couples de serrage (en daN.m)

Moteur TU3JP

- Supports moteur.

15	.....4,5	22	.....2,0
16	.....6,0	23	.....2,5
17	.....4,5	24	.....1,8
18	.....2,5	25	.....1,8
19	.....1,0	26	.....4,0
20	.....6,5	27	.....5,5
21	.....3,0	28	.....4,5

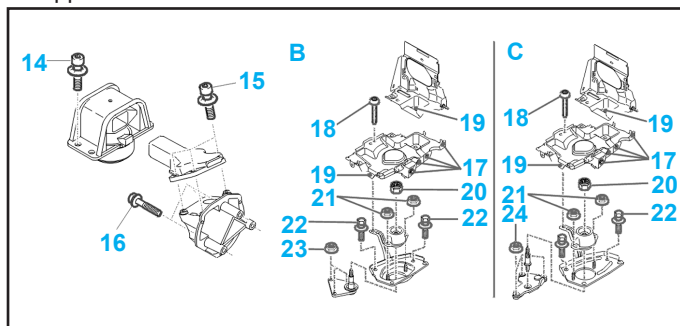
- Culasse **2 + 240°**



- Couvre de culasse**0,7**
- Collecteur d'échappement**2,0**
- Catalyseur/collecteur échappement**1,5**
- Répartiteur d'admission sur culasse.....**1,0**
- Fixation fourchette arbre à cames**1,5**
- Réglage des culbuteurs (contre-écrou)**1,8**
- Pignon d'arbre à cames**4,5**
- Carter-chapeau paliers vilebrequin/carter-cylindres :
 - vis M11**2 + 44°**
 - vis M6**0,8**
- Chapeau de bielle.....**4,0**
- Volant moteur/vilebrequin**6,7**
- Poulie de vilebrequin**2,5**
- Pignon de distribution**4 + 45°**
- Galet tendeur de courroie de distribution**2,0**
- Manoccontact d'huile**3,2**
- Carter d'huile.....**0,8**
- Pompe à huile.....**0,9**
- Boîtier sortie d'eau/culasse.....**0,5**
- Embout de thermostat/boîtier de sortie d'eau.....**1,0**

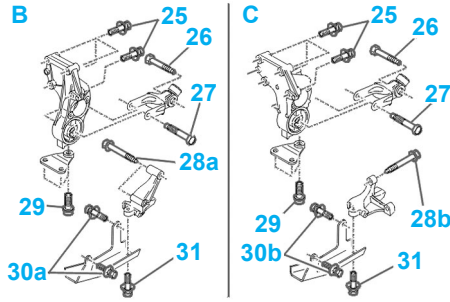
Moteur TU5JP4

- Supports moteur

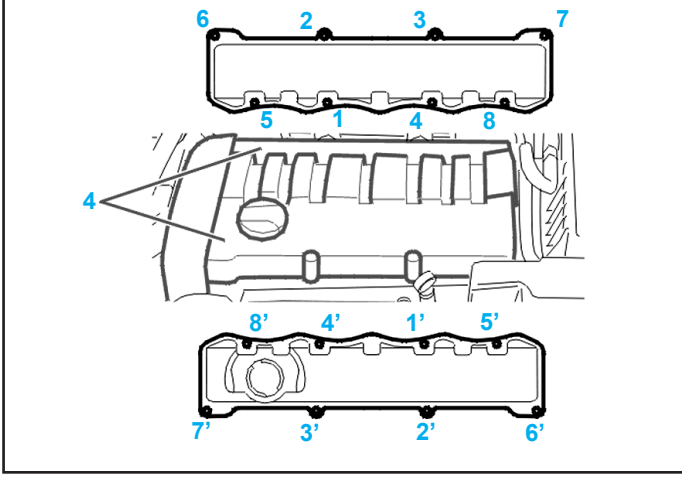


ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE

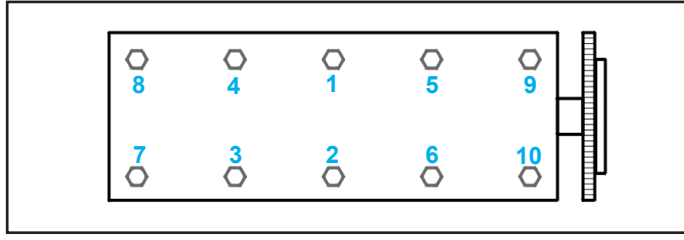


B - Boîte de vitesses manuelle	23 .....2,5
C - Boîte de vitesses auto.	24 .....4,0
14 .....6,0	25 .....4,0
15 .....6,0	26 .....4,0
16 .....4,5	27 .....5,5
17 .....1,8	28a .....6,0
18 .....1,0	28b .....4,0
19 .....1,8	29 .....2,0
20 .....6,5	30a .....6,0
21 .....3,0	30b .....4,0
22 .....2,0	31 .....4,0



- Culasse	.....2 + 260°
- Galet enrouleur courroie de distribution	.....2,0
- Chapeaux de paliers/carter-cylindres fonte	.....2 + 49°
- Chapeau de bielle	.....4
- Volant moteur	.....7
- Pignon de vilebrequin	.....4 + 45°
- Poulie de vilebrequin	.....2,5
- Bouchon de vidange	.....3
- Carter d'huile	.....0,8
- Support cartouche d'huile	.....1
- Manocontact d'huile	.....3,5
- Cloche de filtre à huile	.....2,5
- Pompe à huile	.....0,8
- Pompe à eau	.....2
- Boîtier sortie d'eau sur culasse	.....1
- Capteur température d'eau sur boîtier d'eau	.....2
- Collecteur d'échappement	.....2
- Carters chapeaux d'arbres à cames/culasse	.....0,2 + 0,8
- Répartiteur d'admission/culasse :	
• écrous 6 x 100	.....1,0
• 8x 125	.....2,0

- Culasse2 + 260°



- Couvres culasse	.....0,8
- Pignon d'arbre à cames	.....8
- Galet tendeur courroie de distribution	.....2,2

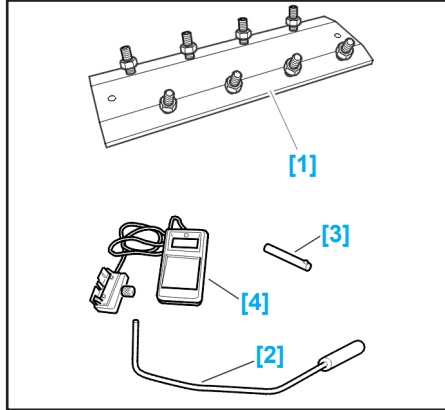
MÉTHODES DE RÉPARATION

Mise au point moteur

Distribution

Moteur TU3JP à galet tendeur classique

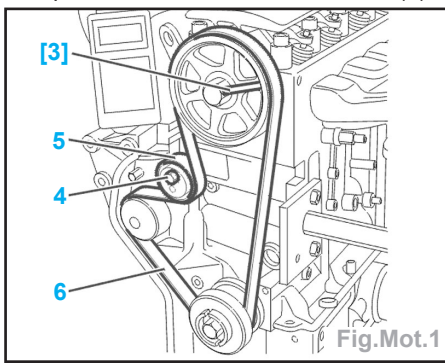
Outils nécessaires



- [1] Plaque d'appui de culbuteurs (ref. 0132-AE).
- [2] pige de volant moteur (ref. 0132-QY).
- [3] Pige d'arbre à cames (ref. 0132-RZ).
- [4] Appareil SEEM de mesure de tension de courroie type S.0192.

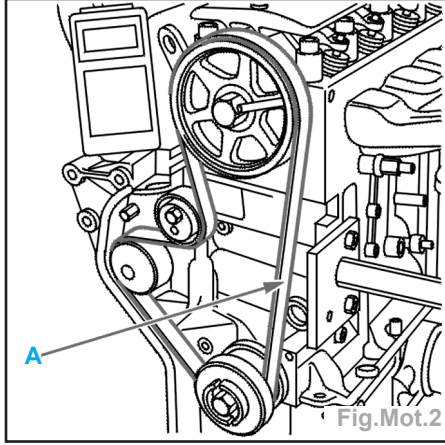
Dépose

- Débrancher la borne négative de la batterie.
- Déposer la courroie d'accessoires.
- Déposer :
 - les tirants de suspension moteur,
 - la poulie de vilebrequin,
 - le carter supérieur,
 - le carter intermédiaire,
 - le carter inférieur.
- Piger le volant moteur à l'aide de la pige [2].
- Piger le pignon d'arbre à cames à l'aide de la pige [3].
- Desserrer l'écrou (4) de maintien du galet tendeur (5) pour détendre la courroie (6) (Fig.Mot.1).
- Déposer la courroie de distribution (6).

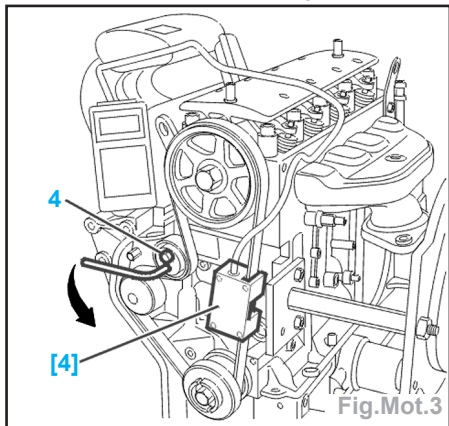


Repose

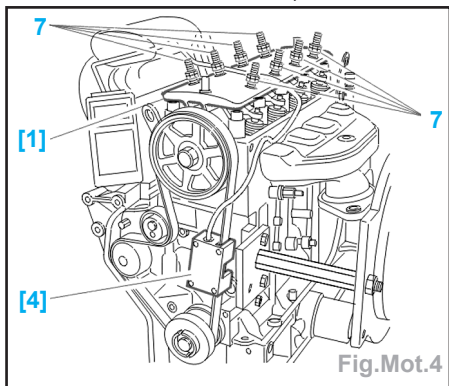
- Pignon d'arbre à cames et volant moteur pigés.
- Vérifier que le galet tendeur (5) tourne librement (absence de point dur).
- Mettre en place la courroie de distribution neuve, brin (A) bien tendu, dans l'ordre suivant (Fig.Mot.2) :
 - vilebrequin,
 - arbre à cames,
 - pompe à eau,
 - galet tendeur.



- Mettre en place l'appareil de mesure de tension de courroie [4] (Fig.Mot.3).



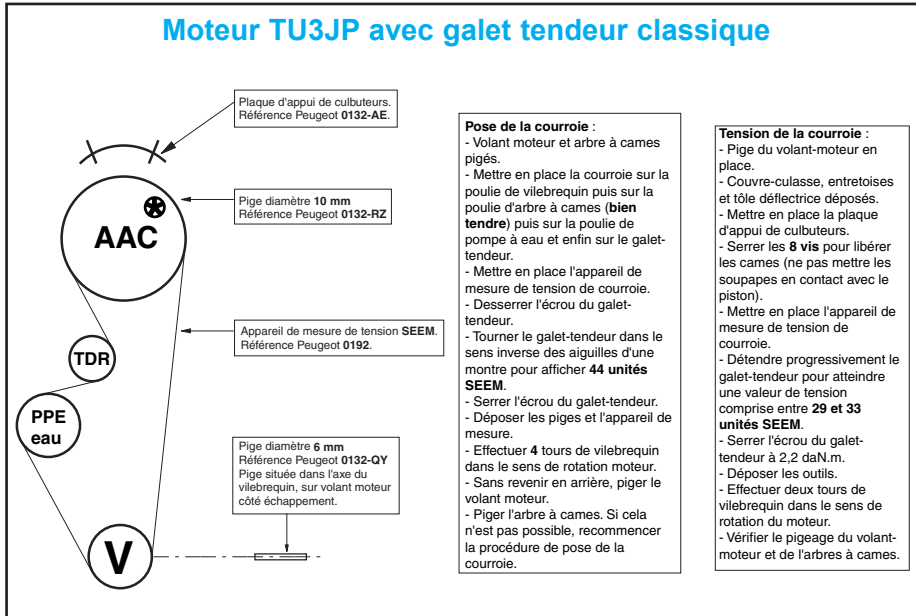
- Desserrer l'écrou (4).
- Tourner le galet tendeur (5) dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour afficher 44 unités SEEM.
- Serrer l'écrou (4) à 2,2 daN.m.
- Déposer :
 - la pîge de poulie d'arbre à cames [3],
 - la pîge du volant moteur [2],
 - l'appareil de mesure de tension de courroie [4].
- Effectuer 4 tours de vilebrequin dans le sens de rotation moteur.
- Sans revenir en arrière, piger le volant moteur.
- S'assurer que le calage de distribution est correct (possibilité de piger la poulie d'arbre à cames).
- Si ce n'est pas le cas, recommencer l'opération de tension de pose de la courroie.
- Déposer le couvre-culasse et la tôle déflectrice.
- Déposer les vis (7) (Fig.Mot.4) :
 - mettre en place la plaque d'appui de culbuteurs [1] en respectant son sens de montage par rapport à la distribution,
 - serrer les vis (7) (s'assurer que toutes les cames sont libérées).



Attention : serrer les vis (7) pour libérer les cames mais ne pas mettre les soupapes en contact avec le piston.

- Mettre en place l'appareil de mesure de tension de courroie [4].
- Desserrer progressivement le galet tendeur pour atteindre une valeur de tension comprise entre 29 et 33 unités SEEM.
- Serrer l'écrou (4) à 2,2 daN.m.
- Déposer :
 - la plaque d'appui de culbuteurs [1],

Moteur TU3JP avec galet tendeur classique



Pose de la courroie :

- Volant moteur et arbre à cames pigés.
- Mettre en place la courroie 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.
- Mettre en place l'appareil de mesure de tension de courroie.
- Desserrer l'écrou du galet-tendeur.
- Tourner le galet-tendeur dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour afficher 44 unités SEEM.
- Serrer l'écrou du galet-tendeur.
- Déposer les pîges et l'appareil de mesure.
- Effectuer 4 tours de vilebrequin dans le sens de rotation moteur.
- Sans revenir en arrière, piger le volant moteur.
- Piger l'arbre à cames. Si cela n'est pas possible, recommencer la procédure de pose de la courroie.

Tension de la courroie :

- Pîge 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 à 2,2 daN.m.
- Déposer les outils.
- Effectuer deux tours de vilebrequin dans le sens de rotation du moteur.
- Vérifier le pigeage du volant-moteur et de l'arbres à cames.

- la pîge du volant moteur [2],
- l'appareil de mesure de tension de courroie [4].
- Effectuer 2 tours de vilebrequin dans le sens de rotation moteur.
- Vérifier que le pigeage du volant moteur et de l'arbre à cames est toujours possible.
- Si ce n'est pas le cas, recommencer l'opération de tension de pose de la courroie.
- Reposer :
 - les carters de distribution,
 - la poulie de vilebrequin,
 - la courroie d'entraînement des accessoires,
 - le couvre-culasse.

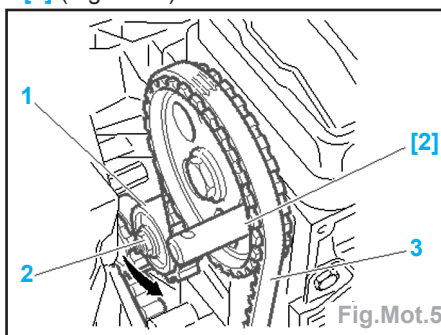
Moteur TU3JP à galet tendeur dynamique

Outils nécessaires :

- [1] Pîge de volant moteur (ref. 0132-QY).
- [2] Pîge de pignon d'arbre à cames (ref. 0132-RZ).

Dépose

- Débrancher la borne négative de la batterie.
- Déposer la courroie d'accessoires.
- Soutenir le moteur avec un cric en interposant une cale en bois.
- Déposer :
 - le support supérieur droit moteur,
 - la poulie d'entraînement des accessoires,
 - les carters de distribution.
- Piger le volant moteur à l'aide de la pîge [1].
- Piger l'arbre à cames à l'aide de la pîge [2] (Fig.Mot.5).

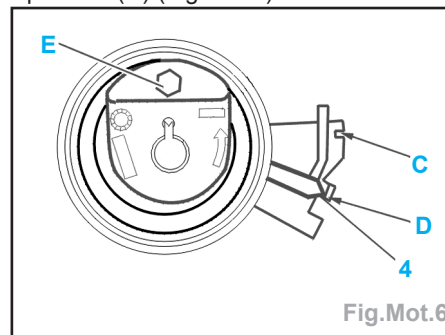


- Desserrer l'écrou (2) de maintien du galet tendeur (1), puis éloigner le galet à l'aide de l'excentrique de réglage (6 pans à l'horizontale côté pompe à eau) afin de détendre la courroie.
- Déposer la courroie de distribution (3).

Repose

Impératif : vérifier que le galet (1) tourne librement (absence de jeu et de point dur).

- Volant moteur et arbre à cames pigés.
- Mettre en place la courroie de distribution neuve en maintenant le brin entre le pignon de vilebrequin et le pignon d'arbre à cames bien tendu, en respectant l'ordre suivant :
 - la poulie de vilebrequin,
 - la poulie d'arbre à cames,
 - la poulie d'entraînement de la pompe à eau,
 - le galet tendeur.
- Déposer les pîges [1] et [2].
- À l'aide de l'empreinte hexagonale (E), faire tourner le galet dans le sens anti-horaire jusqu'à amener l'index (4) en position (D) (Fig.Mot.6).



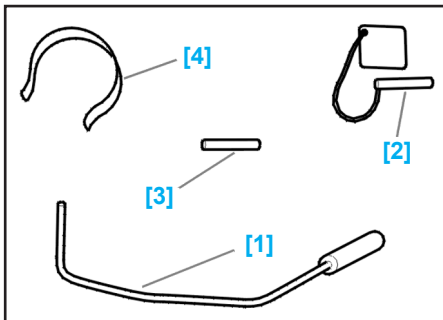
- Maintenir la position et serrer l'écrou (2) à 2 daN.m.
- Tourner le vilebrequin de 10 tours dans le sens horaire jusqu'à la position du Point Mort Haut, cylindre 1.
- Piger le volant moteur.

Impératif : ne jamais tourner le vilebrequin dans le sens anti-horaire pour engager la pîge volant moteur.

- Contrôler le calage en vérifiant que la pigne d'arbre à cames s'engage sans difficulté.
- Desserrer légèrement l'écrou (2) en maintenant la position du galet.
- À l'aide de l'empreinte hexagonale (E), faire tourner le galet tendeur dans le sens horaire jusqu'à amener l'index (4) en position (C).
- Maintenir la position et serrer l'écrou (2) à 2 daN.m.
- Déposer la pigne [1] du volant moteur.
- Contrôler la position de l'index (4).
- Si la position n'est pas satisfaisante, desserrer légèrement l'écrou (2) et reprendre les opérations de tension de la courroie.
- Effectuer 2 tours de vilebrequin dans le sens horaire.
- S'assurer du calage correct de la distribution (possibilité de pigner la poulie d'arbre à cames et le volant moteur).
- Si ce n'est pas le cas, recommencer l'opération de tension de pose de la courroie.
- Reposer :
 - les carters de distribution,
 - la poulie d'entraînement des accessoires (serrage à 2,5 daN.m),
 - le support moteur supérieur droit.
- Reposer la courroie d'entraînement des accessoires.
- Rebrancher la batterie.

Moteur TU5JP4

Outils nécessaires :



- [1] Pigne de volant moteur (ref. 0132-QY).
- [2] Pigne d'arbre à cames : Échappement (ref. 0132-AJ1).
- [3] Pigne d'arbre à cames : Admission (ref. 0132-AJ2).
- [4] Épingle de maintien de courroie (ref. 0132-AK).

Dépose

- Déposer :
 - la roue avant droite,
 - l'écran pare-boue,
 - la courroie d'accessoires,
 - la poulie d'entraînement des accessoires (sur le vilebrequin).
- Soutenir le groupe motopropulseur à l'aide d'une chandelle.
- Écarter le faisceau électrique fixé sur la main moteur (1) (Fig.Mot.7).
- Déposer :
 - le support intermédiaire supérieur droit moteur,
 - le carter de distribution inférieur,
 - le carter de distribution supérieur (2).

Calage de distribution Moteur TU3JP avec galet tendeur dynamique

Pose et tension de la courroie :

- A l'aide de l'empreinte (E), tourner le galet dans le sens anti-horaire jusqu'à amener l'index (4) en position (D).
- Serrer l'écrou du galet à 2 daN.m.
- Effectuer 10 tours de vilebrequin dans le sens horaire jusqu'à la position du PMH sur le cylindre 1.
- Contrôler le calage en vérifiant que la pigne d'arbre à cames s'engage.
- Desserrer légèrement l'écrou du galet et mettre l'index (4) en position (C).
- Serrer l'écrou du galet à 2 daN.m.
- Effectuer 2 tours de vilebrequin dans le sens horaire.
- S'assurer avec les pignes que le calage de distribution est correct.

Courroie d'accessoires Moteur TU3JP

Sans clim.

Avec clim.

- Desserrer les vis de fixation de l'alternateur puis la vis de tension.

- Déposer la courroie.

- Reposer la courroie.

- Serrer la vis de tension jusqu'à obtenir :
> 87 unités SEEM pour une courroie neuve.
> 61 unités SEEM pour une courroie réutilisée.

- Serrer les vis de fixation de l'alternateur.

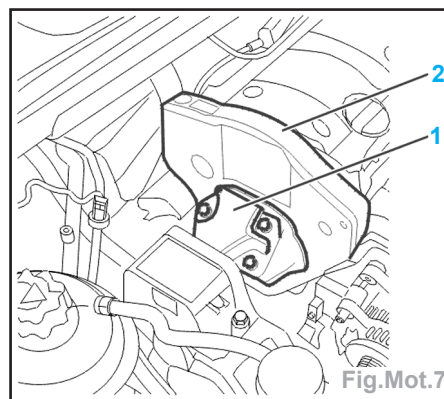
- Desserrer les vis de fixation de l'alternateur puis la vis de tension.

- Déposer la courroie.

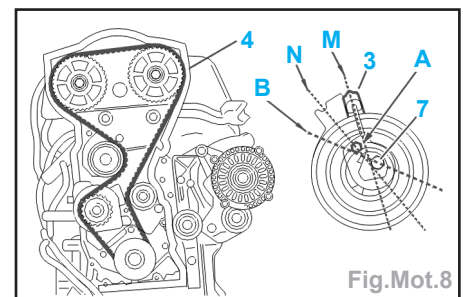
- Reposer la courroie.

- Serrer la vis de tension jusqu'à obtenir :
> 138 unités SEEM pour une courroie neuve.
> 103 unités SEEM pour une courroie réutilisée.

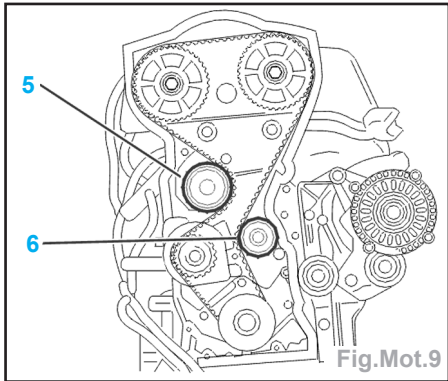
- Serrer les vis de fixation de l'alternateur.



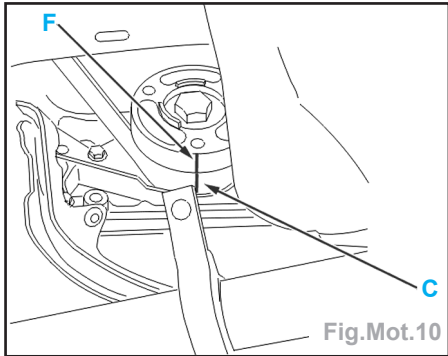
- Pigner :
 - le volant moteur au PMH cylindre 1; à l'aide de l'outil [1],
 - les arbres à cames; à l'aide des outils [2] et [3].
- Desserrer la vis (7) du galet tendeur (Fig.Mot.8).
- A l'aide de l'empreinte hexagonale (A), faire tourner le galet dans le sens horaire jusqu'à amener l'index (3) en position (B) pour détendre la courroie au maximum.



- Pigner le galet tendeur dans la position.
 - Impératif :** ne jamais faire effectuer une rotation d'un tour complet au galet.
 - Déposer la courroie de distribution (4).
- ### Repose
- Vérifier que les galets (5) et (6) tournent librement (absence de jeu et de point dur) (Fig.Mot.9).
 - La courroie est munie de 3 repères (C) - (D) - (E), respectivement en regard des dents (1) - (52) - (72) de la courroie.



- Ces repères sont des traits de peinture blanche sur le dos de la courroie en face des dents correspondantes.
- Reposer la courroie.
- Aligner le repère (C) de la courroie avec la rainure (F) du pignon de vilebrequin (Fig.Mot.10).



- Mettre en place l'outil [4] sur le pignon de vilebrequin pour maintenir la courroie.
- A l'aide de l'empreinte hexagonale (A), tourner le galet tendeur dans le sens anti-horaire jusqu'à amener l'index (3) en position (M) pour tendre la courroie au maximum (Fig.Mot.8).
- Serrer la vis du galet tendeur à 1 daN.m.
- Retirer la pigne du vilebrequin et les pignes d'arbres à cames.
- Effectuer 4 tours moteur dans le sens normal de rotation.
- Piger le vilebrequin.
- Agir sur la vis (7) pour desserrer le galet tendeur.
- A l'aide de l'empreinte hexagonale (A), faire tourner le galet dans le sens anti-horaire jusqu'à amener l'index (3) en position (N) (Position nominale).

Impératif : l'index ne doit pas redescendre au point mini pour le bon calage de la distribution.

- Serrer le galet tendeur dynamique à 2,2 daN.m.
- Retirer la pigne du vilebrequin.
- Effectuer 2 tours moteur dans le sens normal de rotation.
- Vérifier la position du galet: il doit se trouver à $\pm 2,0$ mm par rapport à la position où il a été serré, sinon, recommencer la repose.
- Vérifier le calage en pigeant de nouveau les arbres à cames et le vilebrequin; si le résultat n'est pas correct, recommencer la repose.
- Retirer les pignes de calage.
- Reposer :
 - les carters de distribution,

Calage de distribution Moteur TU5JP4

Pignes d'arbres à cames :
échappement-Réf.Peugeot : 0132-AJ1
admission-Réf.Peugeot : 0132-AJ2

Pignes de volant moteur:
($\varnothing 6$ mm) située dans l'axe du vilebrequin sur volant-moteur, côté échappement.
Réf.Peugeot : 0132-QY.

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 pignes 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 amener l'index (3) en position (M).
- Serrer l'écrou du galet tendeur à 1 daN.m.
- Retirer la pigne du vilebrequin.
- Effectuer 4 tours de vilebrequin dans le sens normal de rotation.
- Piger le vilebrequin.
- Desserrer l'écrou du galet tendeur.
- A l'aide de l'empreinte hexagonale (A), ramener l'index (3) en position (N).
- Impératif : l'index ne doit pas redescendre au point mini.
- Serrer l'écrou du galet tendeur 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 pignes. Si le résultat n'est pas correct, recommencer la pose de la courroie.

Courroie d'accessoires Moteur TU5JP4

Sans clim.

Avec clim.

- Desserrer les vis de fixation de l'alternateur puis la vis de tension.

- Déposer la courroie.

- Reposer la courroie.

- Serrer la vis de tension jusqu'à obtenir :

- > 87 unités SEEM pour une courroie neuve.
- > 61 unités SEEM pour une courroie réutilisée.

- Serrer les vis de fixation de l'alternateur.

- Desserrer la vis A.

- Déposer la courroie.

- Reposer la courroie.

- Serrer la vis B de tension jusqu'à obtenir :

- > 120 unités SEEM pour une courroie neuve.
- > 58 unités SEEM pour une courroie réutilisée.

- Serrer la vis de fixation de l'alternateur.

- la poulie d'accessoires (serrage à 2,5 daN.m),
- la courroie d'accessoires,
- le support intermédiaire supérieur droit moteur,
- l'écran pare-boue droit,
- la roue avant droite.

- Comparer les valeurs trouvées au tableau ci-après.

	Moteur TU1 et TU3	TU5
Pression		
1000 tr/min	2	1,5
2000 tr/min	3	3
4000 tr/min	4	4

- Déposer le manomètre et son raccord.
- Reposer le manométrique de pression d'huile.

Nota : les valeurs moyennes indiquées ci-dessus s'entendent moteur chaud (huile à 80 °C) et rodé.

Lubrification

Contrôle de la pression d'huile

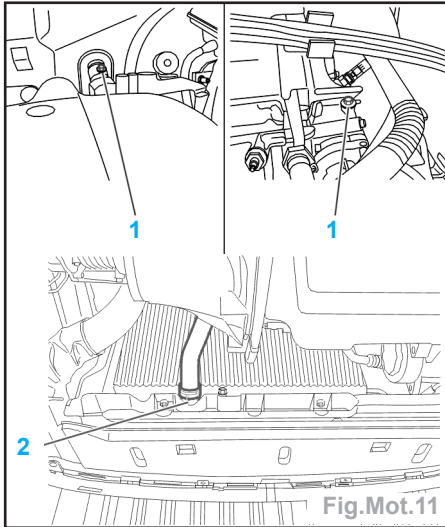
- Le contrôle de la pression d'huile s'effectue moteur chaud et après avoir vérifié le niveau d'huile.
- Déposer le manométrique de pression d'huile.
- Monter à la place du manométrique, le manomètre et son flexible.
- Relever les pression à plusieurs régimes.

Refroidissement

Vidange

Attention : l'opération de vidange s'effectue à froid.

- Déposer le bouchon de la boîte de dégazage.
- Ouvrir les vis de purge (1) (Fig.Mot.11).



Nota : mettre en place un bac sous le radiateur pour permettre de vidanger proprement le circuit.

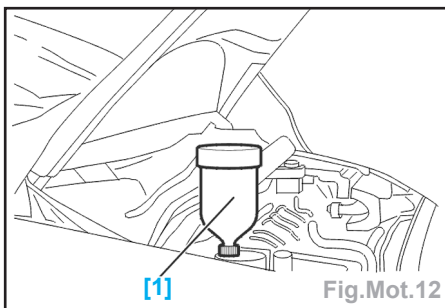
- Débrancher la durit inférieure (2) du radiateur.
- Fermer les vis de purge.

Remplissage et purge du circuit

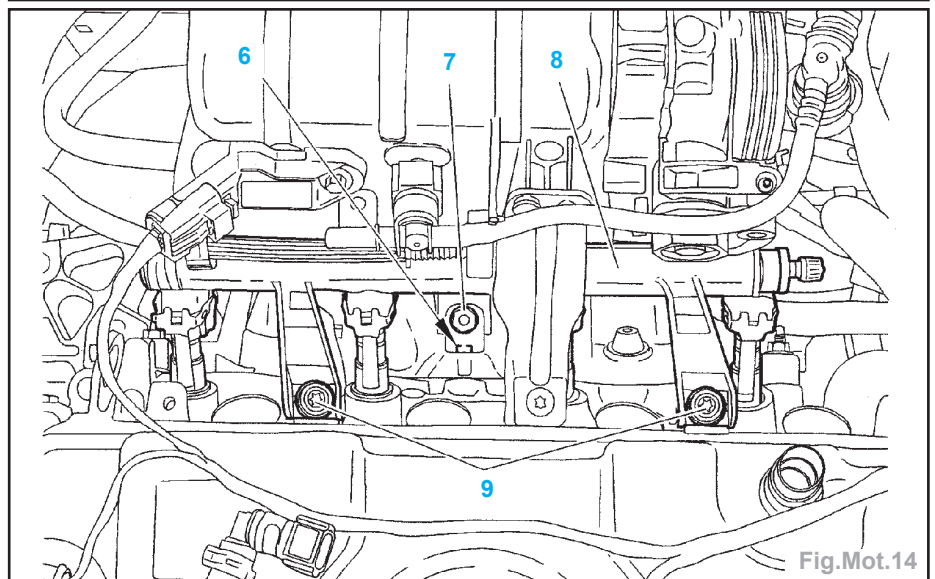
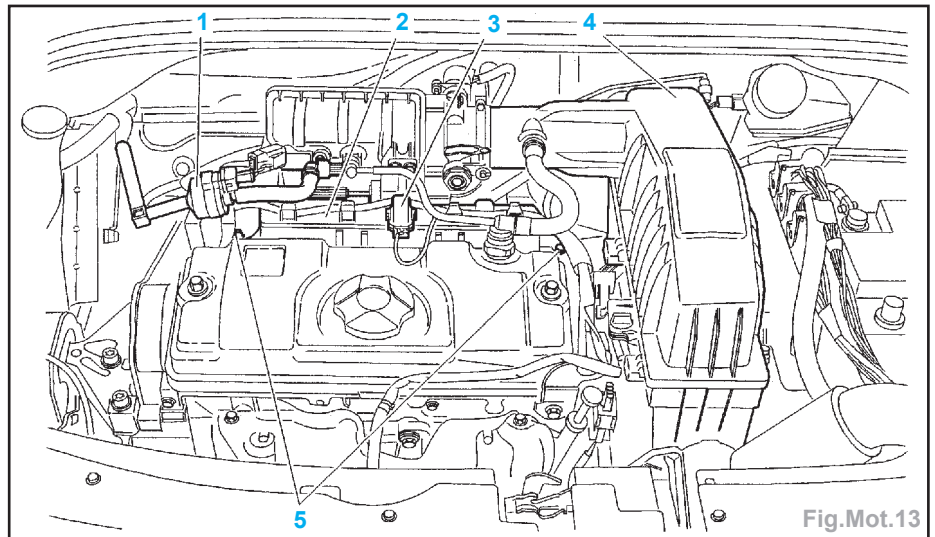
- Avant toute opération de remplissage, rincer le circuit de refroidissement à l'eau claire.

Attention : contrôler l'étanchéité du circuit de refroidissement.

- Monter sur l'orifice de remplissage le cylindre de charge [1] (Fig.Mot.12).



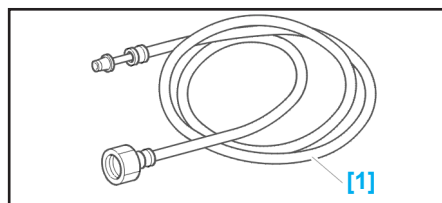
- Ouvrir les vis de purge.
- Remplir lentement le circuit avec du liquide de refroidissement.
- Fermer les vis de purge dès que le liquide s'écoule sans bulles.
- Le cylindre de charge doit être rempli au repère 1 litre pour une purge correcte du radiateur de chauffage.
- Démarrer le moteur.
- Maintenir le régime de 1500 à 2000 tr/min jusqu'à la fin du deuxième cycle de refroidissement (enclenchement puis arrêt du ou des motoventilateurs) en maintenant le cylindre de charge rempli au repère 1 litre.
- Arrêter le moteur.
- Déposer le cylindre de charge [1].
- Serrer immédiatement le bouchon sur la boîte de dégazage.
- Compléter éventuellement le niveau jusqu'au repère maxi (moteur froid).



Injection

Injecteurs

- Outil nécessaire :



[1] Tuyau avec embout pour valve **SCHRADER** (ref. 0141-T1).

Dépose

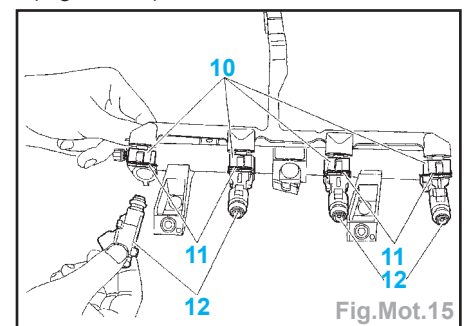
- Mettre le véhicule sur pont élévateur.
- Débrancher la batterie.
- Faire chuter la pression d'essence en branchant l'extrémité de l'outil [1] sur la valve **SCHRADER** de purge du circuit d'alimentation carburant et récupérer l'essence dans un récipient.

Attention : lors de l'accouplement de l'outil [1] prendre garde des projections éventuelles de carburant.

Moteur TU3JP

- Déposer le filtre (4) (Fig.Mot.13).

- Désaccoupler l'arrivée carburant.
- Désaccoupler l'électrovanne canister (1) de son support.
- Déconnecter le connecteur (3).
- Ecarter le faisceau électrique.
- Déposer :
 - les fixations du boîtier bobine compacté (5),
 - le boîtier bobine compacté (2).
- Déposer les vis (9) (Fig.Mot.14).
- Desserrer :
 - l'écrou (7),
 - l'écrou (6).
- Débrancher le connecteur du faisceau des injecteurs essence (au-dessous du collecteur d'admission).
- Déposer la rampe d'alimentation / injecteurs essence (8).
- Débrancher les connecteurs (10) (Fig.Mot.15).



- Déposer :
 - les agrafes (11), à l'aide d'un tournevis,
 - les injecteurs d'essence (12).

Moteur TU5JP4

- Désaccoupler le tuyau d'alimentation carburant, le raccord de réaspiration d'huile sur le répartiteur d'admission et le raccord de dépression de l'amplificateur de freinage (isovac).
- Déposer le col d'entrée d'air entre le filtre à air et le répartiteur d'admission.
- Débrancher les connecteurs :
 - capteur de pression répartiteur d'admission, alimentation électrique principale des injecteurs,
 - boîtier papillon motorisé.
- Déposer (Fig.Mot.16) :
 - les écrous (1) de fixation du répartiteur d'admission,
 - le répartiteur d'admission.

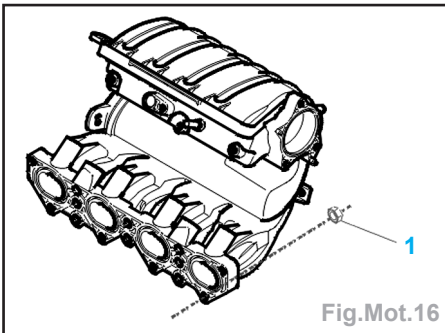


Fig.Mot.16

- Débrancher les connecteurs électriques des injecteurs.
- Déposer (Fig.Mot.17) :
 - les vis de fixation de rampe d'injection (2),
 - la rampe d'injection.

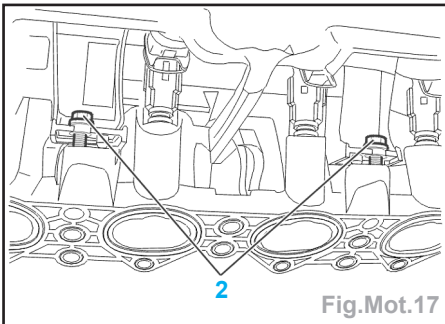


Fig.Mot.17

- Déposer (Fig.Mot.18) :
 - les clips (3) de maintien des injecteurs,
 - les injecteurs essence (4).

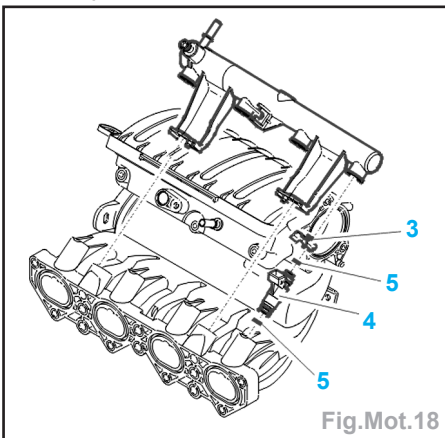


Fig.Mot.18

Impératif : obturer tous les orifices ouverts du circuit essence.

Repose

- Procéder dans l'ordre inverse des opérations de dépose.
- Remplacer systématiquement les joints (5) d'injecteurs et les clips (3).

Impératif : ne pas nettoyer l'injecteur essence avec un chiffon; ne pas utiliser d'air comprimé; nettoyer à l'aide d'un pinceau et du dégraissant de marque **SODIMAC** et de type **D3**.

- Serrer :
 - les vis (2) à 1 daN.m,
 - les écrous (1) de fixation du répartiteur d'admission (à 1 daN.m).
- Contrôler l'étanchéité du circuit d'essence.

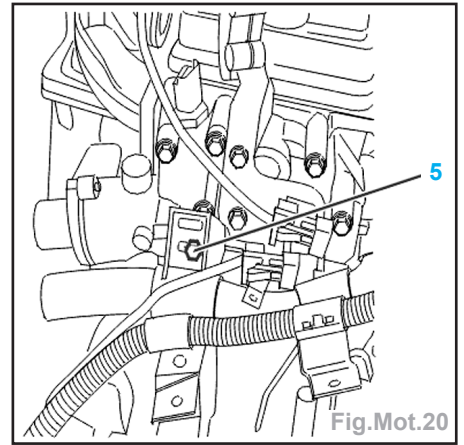


Fig.Mot.20

- Déposer :
 - le tuyau avant d'échappement,
 - la courroie de distribution.
- Déposer (Fig.Mot.21) :
 - la vis de fixation du guide-jauge (6),
 - la partie supérieure du guide de jauge à huile.

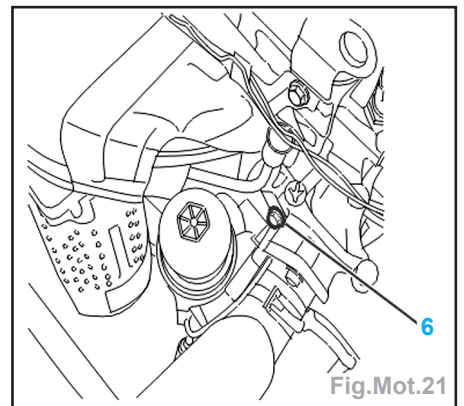


Fig.Mot.21

- Déposer (Fig.Mot.22) :
 - le couvre-culasse (6),
 - les deux entretoises (7),
 - la tôle déflectrice (8).

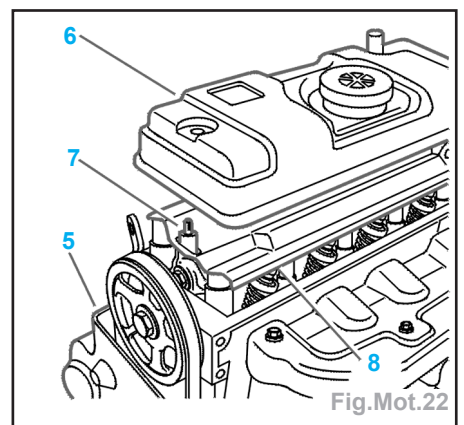


Fig.Mot.22

Culasse

Moteur TU3JP

Dépose

- Débrancher la batterie.
- Vidanger le circuit de refroidissement.
- Écarter le réservoir de liquide frein (1) (Fig.Mot.19).

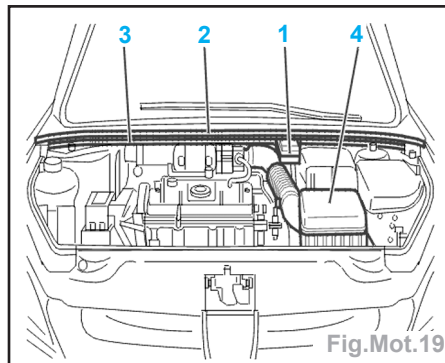


Fig.Mot.19

- Déposer :
 - les essuie-vitres,
 - le déflecteur plastique de pare-brise (3),
 - la traverse plastique (2) de pare-brise,
 - le filtre à air et son conduit (4),
 - la courroie d'accessoires.
- Protéger l'arête basse de l'avancée de pare-brise à l'aide d'un morceau de joint de porte.
- Débrancher, débrider et écarter les faisceaux, raccords et câbles attenants à la culasse.
- Déposer la vis (5) (Fig.Mot.20).
- Débrancher le tuyau d'aérotherme.
- Purger la rampe d'injection à l'aide de la pompe à vide **FACOM DA-16**.
- Débrancher les tuyaux d'alimentation de carburant attenants à la culasse.

Nota : ces raccords sont du type encliquetable.

- Piger :
 - l'arbre à cames; à l'aide de l'outil (ref. **0132-RZ**),
 - le volant moteur; à l'aide de l'outil (ref. **0153-QY**).

- Desserrer progressivement et en spirale les vis de culasse en commençant par l'extérieur.
- Déposer :
 - les vis de culasse,
 - la rampe de culbuteurs.

Attention : éviter les chocs sur les rouleaux des culbuteurs lors de la manipulation de la rampe.

- Basculer et décoller la culasse à l'aide des leviers [4] (Fig.Mot.23).

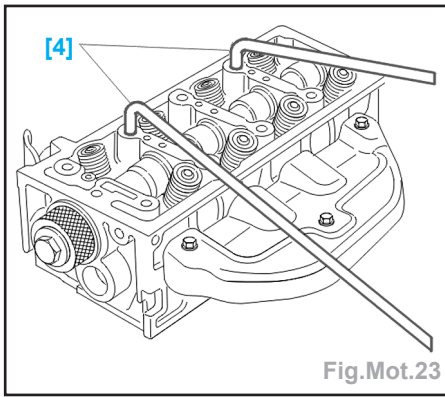


Fig.Mot.23

- Déposer la culasse et son joint.
- Mettre en place les brides [1] (ref. 0132-A1Z) de maintien des chemises avec les vis [2] (Vis M10 x 150 (ref. 0132-A3Z)) (Fig.Mot.24).

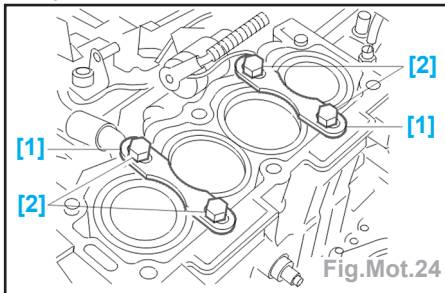


Fig.Mot.24

Contrôle

- Déformation maximale admise = 0,05 mm.
- Longueur maxi des vis de culasse (sous tête) : 176,5 mm.

Repose

- Nettoyer les plans de joint avec le produit décapant homologué.
- Les plans de joint ne doivent comporter ni traces de chocs ni rayures.
- Déposer les brides de maintien de chemises [1].
- Nettoyer le filetage des vis de culasse dans le carter cylindres en utilisant un taraud M10 x M150.
- Contrôler la présence des 2 goupilles de centrage (4 et 5) (Fig.Mot.25).

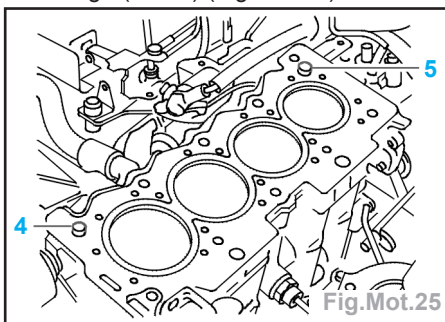


Fig.Mot.25

- Mettre en place un joint de culasse neuf, inscription fournisseur vers le haut.
- Monter la culasse, pignon d'arbre à cames pigé.
- Reposer la rampe de culbuteurs.

Attention : éviter le contact direct des mains avec les pistes des rouleaux des culbuteurs; déposer un léger film d'huile moteur propre sur les pistes des

rouleaux et sur l'axe des culbuteurs lors de la mise en place de la rampe; contrôler l'absence de point dur sur les rouleaux des culbuteurs.

- Reposer les vis de culasse préalablement enduites d'huile moteur (Fig.Mot.26).

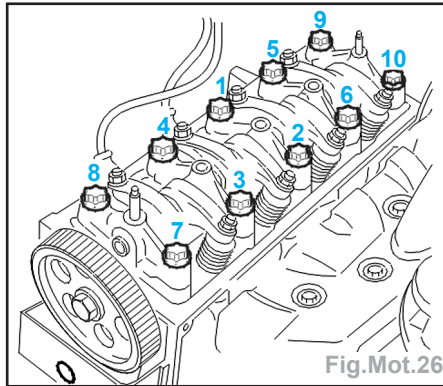


Fig.Mot.26

- Serrer les vis de culasse dans l'ordre indiqué en deux passes: **2 daNm + 240°**.
- Reposer la courroie de distribution.
- Reposer la courroie d'accessoires.
- Régler les culbuteurs.
- Remplir et purger le circuit de refroidissement.
- Procéder dans l'ordre inverse des opérations de dépose.

Moteur TU5JP4

Dépose

- Déposer (Fig.Mot.27) :
 - les caches style (1),
 - l'ensemble filtre à air, col d'entrée d'air et résonateur (2).

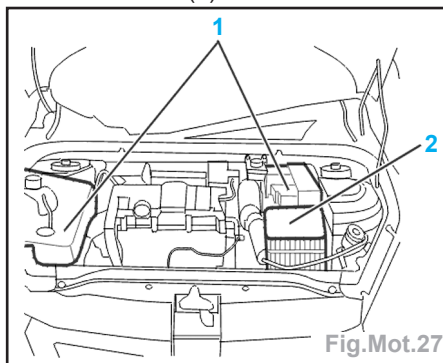


Fig.Mot.27

- Débrancher la batterie.
- Vidanger le circuit de refroidissement.
- Déposer :
 - la courroie d'accessoires,
 - la poulie de vilebrequin.
- Maintenir l'ensemble groupe moto-propulseur en glissant une chandelle sous le moteur.
- Déposer (Fig.Mot.28) :
 - la main moteur (3) gauche complète,
 - le carter supérieur de distribution,
 - le carter inférieur de distribution,
 - la partie supérieure du guide de jauge à huile,
 - le catalyseur.
- Piger les arbres à cames (outils : arbre à cames admission, ref. 0132 AJ2 ; arbre à cames échappement, ref. 0132 AJ1) ainsi que le volant moteur (outil : ref. 0132QY).

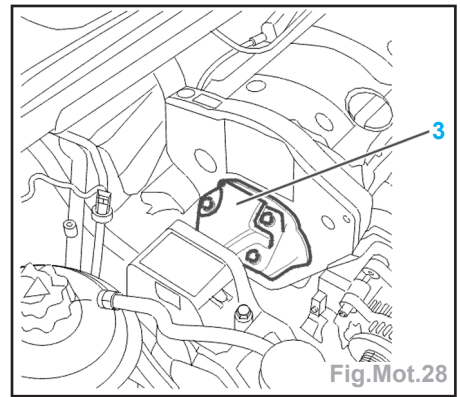


Fig.Mot.28

- Déposer (Fig.Mot.29) :
 - le cache-style (4),
 - le bloc bobine compacté (5).

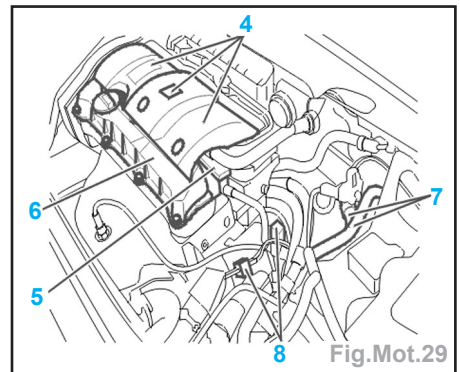


Fig.Mot.29

- Desserrer progressivement et en spirale les vis de chaque couvre-culasse en commençant par l'extérieur.
- Déposer les couvre-culasses (6).
- Déposer la courroie de distribution.
- Débrancher :
 - le tuyau d'aérotherme (7),
 - les connecteurs (8) (et les déconnecter de leur support).
- Faire chuter la pression dans la rampe d'alimentation des injecteurs en utilisant la pompe à dépression.
- Sur la rampe d'admission, débrancher :
 - le capteur de pression d'admission,
 - les tuyaux d'arrivée et de retour carburant,
 - le câble d'accélérateur.

Impératif : desserrer progressivement et en spirale les vis (8) en commençant par l'extérieur (Fig.Mot.30).

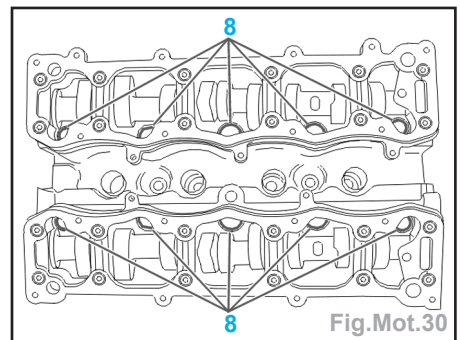


Fig.Mot.30

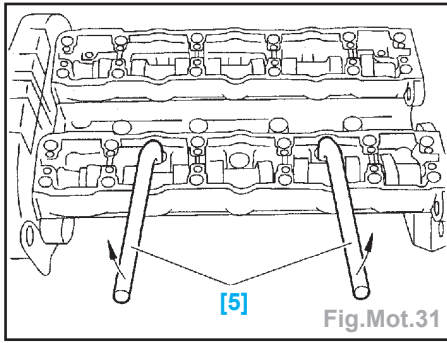
- Déposer les vis de culasse.
- Basculer et décoller la culasse à l'aide des leviers [5] en prenant soin de ne pas détériorer le carter de distribution (Fig.Mot.31).
- Déposer la culasse et son joint.

GÉNÉRALITÉS

MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE



[5]

Fig.Mot.31

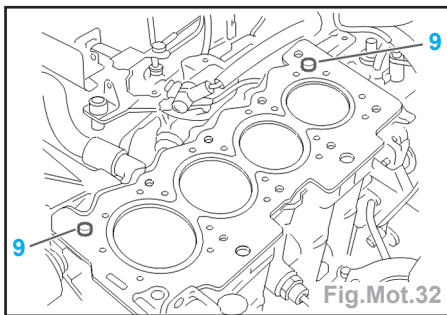
Attention : nettoyer les plans de joint avec le produit décapant homologué; les plans de joint ne doivent comporter ni trace de choc ni rayures.

Contrôle

- Déformation maximale admise = 0,05 mm.
- Longueur maxi des vis de culasse (sous tête) : 122,6 mm.

Repose

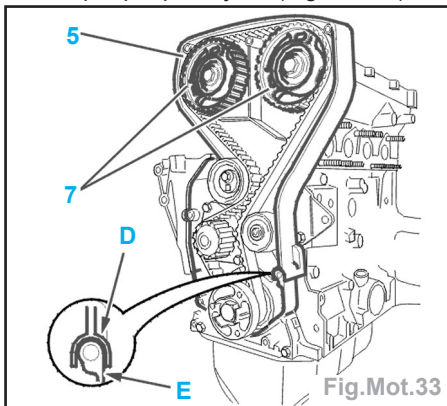
- Nettoyer le taraudage des vis de culasse dans le carter-cylindres en utilisant un taraud.
- Vérifier la présence des goupilles (9) (Fig.Mot.32).



9

Fig.Mot.32

- Mettre en place le joint de culasse neuf (inscription orientée vers le haut).
- Monter la culasse, pignons d'arbres à cames pigés.
- Engager correctement l'extrémité (D) du carter de distribution avec la nervure (E) de la plaque porte-joint (Fig.Mot.33).



D

E

Fig.Mot.33

- Enduire d'huile moteur les filets et les faces d'appui sous tête des vis de culasse.

Impératif : serrer les vis de culasse dans l'ordre indiqué (Fig.Mot.34).

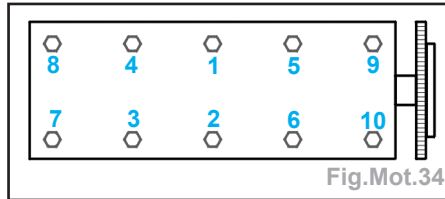


Fig.Mot.34

- Préserrage : 2,0 daN.m.
- Serrage, à l'aide d'une clé angulaire, à 260°.

Impératif : remplir d'huile les cuvettes situées au-dessus des poussoirs hydrauliques.

- Reposer les couvre-culasses (4) après avoir nettoyé les joints et les plans de joints (Fig.Mot.35).

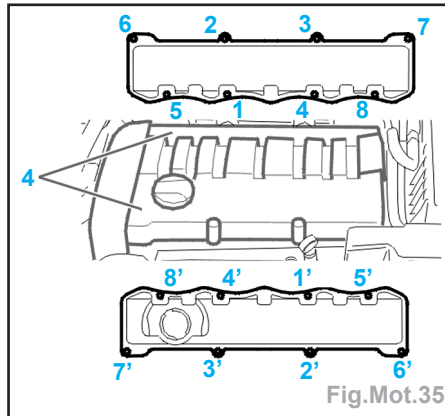


Fig.Mot.35

Nota : les couvre-culasses sont dotés d'un joint composite supportant plusieurs démontages; si le joint est blessé, il peut être réparé partiellement à l'aide de pâte à joint **AUTOJOINT OR**.

- Continuer les opérations de repose dans l'ordre inverse des opérations de dépose.

Attention : respecter les couples de serrage.

Attention : respecter scrupuleusement les bridages et cheminements des différents faisceaux et canalisations.

- Rebrancher la batterie.
- Mettre en contact pendant 10 secondes.
- Remplir et purger le circuit de refroidissement.
- Effectuer la procédure d'initialisation du calculateur injection allumage.

Arbre à cames

Moteur TU3JP

Dépose

- Débrancher la batterie.
- Vidanger le circuit de refroidissement.
- Déposer :
 - les essuie-vitres,
 - le déflecteur plastique de pare-brise,
 - la traverse plastique de pare-brise,
 - la courroie d'accessoires,
 - le filtre à air et le raccord d'entrée d'air,
 - la batterie et son support.
- Déconnecter les faisceaux attenants au boîtier de sortie d'eau.

- Déposer le boîtier de sortie d'eau (vis 1) (Fig.Mot.36).

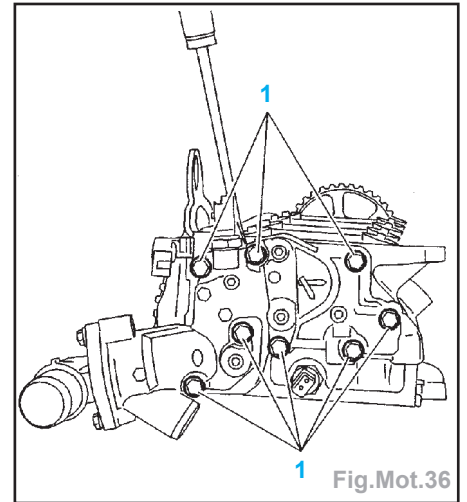


Fig.Mot.36

- Déposer la fourchette (2) (Fig.Mot.37).

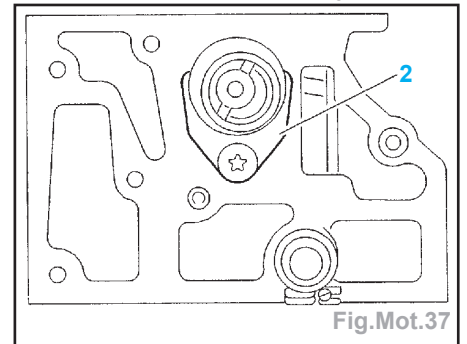


Fig.Mot.37

- Déposer (Fig.Mot.38) :
 - le support moteur droit (5) et son équerre (6),
 - les carters de distribution (7),
 - la courroie de distribution.

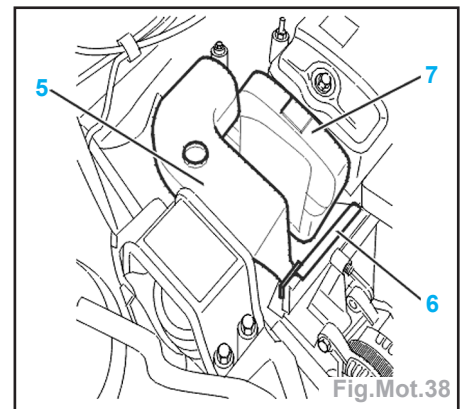
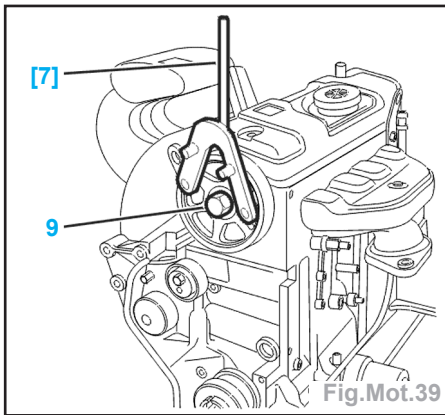


Fig.Mot.38

Attention : protéger l'arête basse de l'avancée de pare-brise à l'aide d'un morceau de joint de porte.

- Elinguer le moteur.
- Immobiliser le pignon d'arbre à cames avec l'outil [7] (ref. 0132-AA (6016-T)) pour desserrer la vis (9) (Fig.Mot.39).
- Déposer (Fig.Mot.22) :
 - le couvre-culasse (6),
 - les deux entretoises (7),
 - la tôle déflectrice (8).
- Déposer la pige de vilebrequin puis lui faire effectuer un quart de tour.
- Dévisser les vis (11) (Fig.Mot.40).

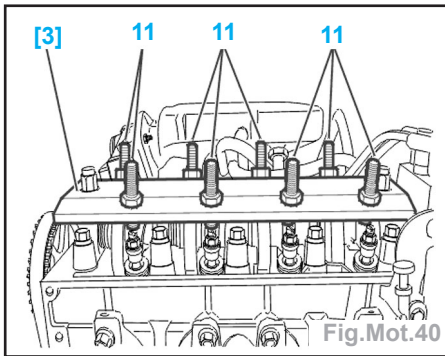


- Reposer :
 - la courroie de distribution,
 - la courroie d'accessoires.
- Remplir et purger le circuit de refroidissement.

Moteur TU5JP4

Dépose

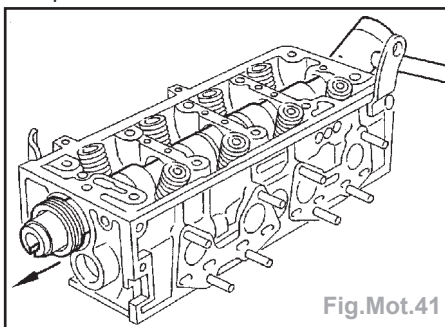
- Déposer le cache-style situé distribution.
- Déposer :
 - la courroie d'accessoires,
 - la poulie de vilebrequin.
- Maintenir l'ensemble groupe moto-propulseur en glissant une chandelle sous le moteur.
- Déposer (Fig.Mot.42) :
 - le support moteur gauche complète (2),
 - le carter de distribution supérieur (3),
 - le carter de distribution inférieur (3),
 - le cache-style (4).



- Mettre en place la plaque d'appui de culbuteurs [3] (ref. 0132-AE) en respectant son sens de montage par rapport à la distribution.
- Serrer les vis (11) (S'assurer que toutes les cames sont libérées).

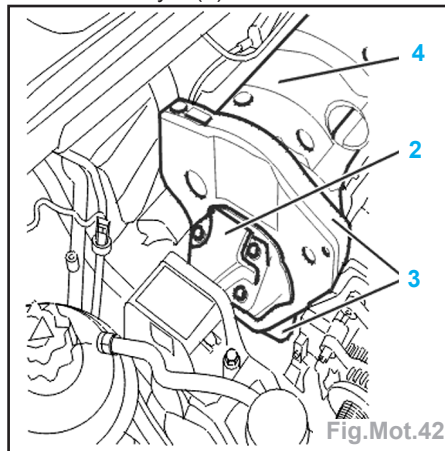
Attention : serrer les vis (11) pour libérer les cames mais ne pas mettre les soupapes en contact avec le piston.

- Lever légèrement le côté gauche du moteur.
- Frapper avec un maillet pour dégager le joint à lèvres (Fig.Mot.41).
- Déposer l'arbre à cames.

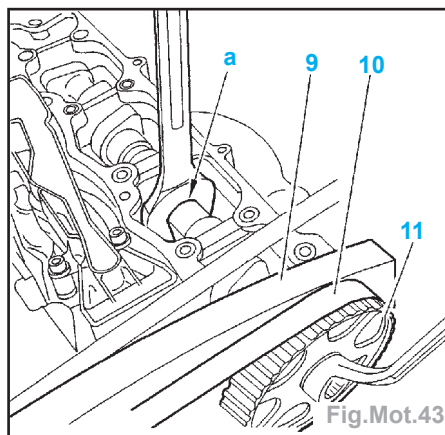


Repose

- Huiler les paliers d'arbres à cames.
- Reposer :
 - l'arbre à cames,
 - la fourchette (2).
- Serrer la vis fixant la fourchette à 1,5 daN.m.
- Monter un joint à lèvres neuf.
- Procéder dans l'ordre inverse des opérations de dépose.
- Nettoyer les plans de joints :
 - du boîtier de sortie d'eau,
 - de la culasse.
- Enduire de pâte à joint silicone catégorie 2 le plan de joint du boîtier de sortie d'eau.

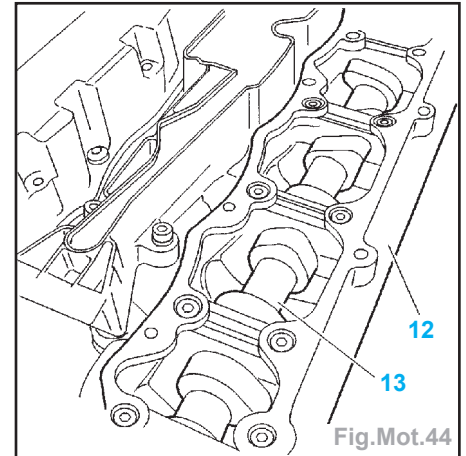


- Piger le volant moteur (outil ref. 0132 QY).
- Déposer la pige.
- Effectuer 1/4 de tour moteur dans le sens inverse de rotation moteur.
- Desserrer progressivement et en spirale les vis de chaque couvre-culasse en commençant par l'extérieur.
- Déposer les couvre-culasses.
- Desserrer les vis de fixation des moyeux d'arbre à cames en immobilisant les arbres à cames à l'aide d'une clé plate en (a) (Fig.Mot.43).



- Déposer :
 - la courroie de distribution (10),
 - l'ensemble moyeu-poulie (11),
 - le carter de distribution (9),
 - les joints à lèvres d'arbre à cames.

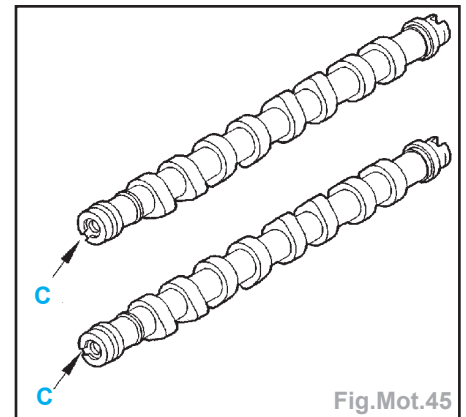
Attention : desserrer les vis de fixation du carter-chapeau d'arbre à cames (12) progressivement et en spirale, en commençant par l'extérieur, de manière à le décoller de quelques millimètres de son plan de joint (Fig.Mot.44).



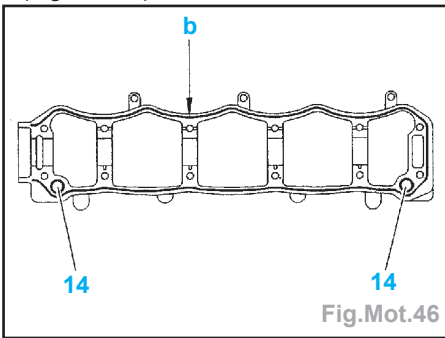
- Faire sortir l'arbre à cames de ses paliers en le tapant légèrement au maillet côté poulie.
- Déposer :
 - le carter chapeau de palier (12),
 - l'arbre à cames (13).
- En cas de dépose des poussoirs :
 - repérer l'emplacement des poussoirs avant dépose,
 - utiliser une ventouse du type extrémité d'un rodoir de soupapes.
- Chasser l'huile des taraudages recevant les vis de fixation des carters paliers d'arbres à cames.

Repose

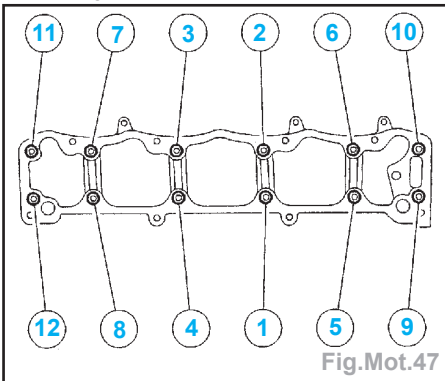
- Repose des poussoirs :
 - huiler les corps de poussoirs (MOLYDAL GB SP 370G),
 - reposer les poussoirs en respectant leurs emplacements d'origine,
 - s'assurer de la libre rotation des poussoirs dans la culasse.
- Lubrifier les cames et les paliers (MOLYDAL GB SP 370G).
- Reposer les arbres à cames dans la culasse en orientant les encoches (C) (Fig.Mot.45) :
 - côté admission : position encoche «C» à 7 heures,
 - côté échappement : position encoche «C» à 8 heures.



- Nettoyer soigneusement les plans de joints sur la culasse et le carter-chapeau de palier d'arbre à cames.
- Vérifier la présence des goupilles (14) (Fig.Mot.46).



- Déposer un cordon de pâte à joint **AUTOJOINT OR** en (b) sur le pourtour des plans de joints.
- Reposer les carters chapeau de palier d'arbres à cames.
- Approcher puis serrer progressivement les vis de fixation dans l'ordre indiqué (1 à 12) (Fig.Mot.47) :
 - préserrage : 0,2 daN.m,
 - serrage : 0,8 daN.m.



- Reposer les joints d'arbre à cames.
- Reposer le carter de distribution (5) en engageant correctement l'encoche (D) du carter dans la nervure (E) de la plaque porte-joint (Fig.Mot.33).
- Reposer les ensembles poulies-moyeux (7).
- Serrer les vis de fixation des moyeux sur l'arbre à cames à 8 daN.m en immobilisant l'arbre à cames à l'aide d'une clé plate en (a) (Fig.Mot.43).

Attention : s'assurer de la libre rotation de la poulie d'arbre à cames sur son moyeu.

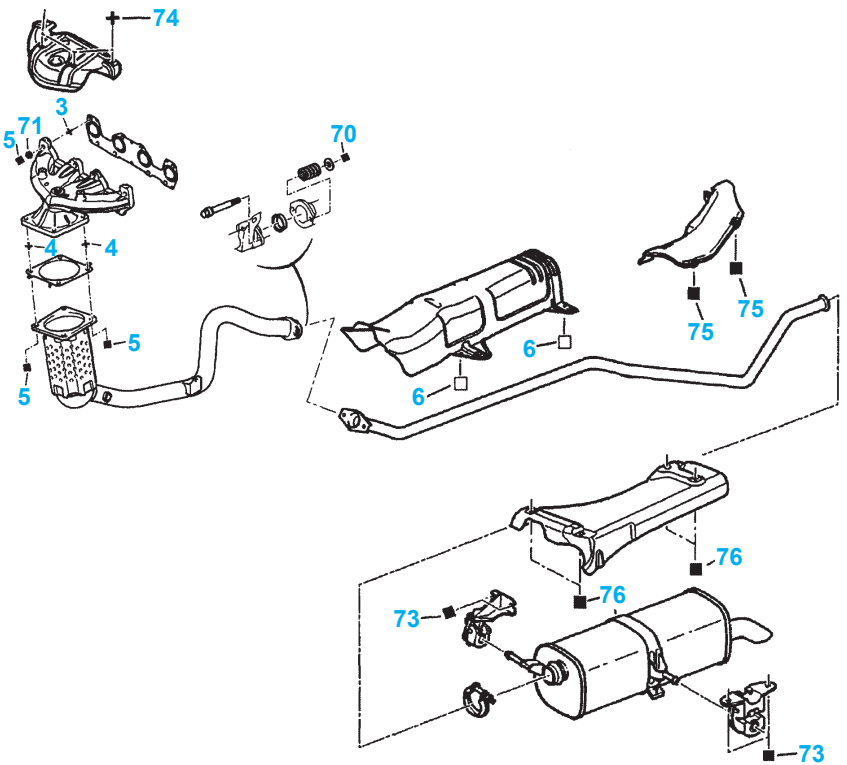
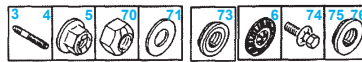
- Piger les arbres à cames ainsi que le volant moteur.
- Piger :
 - les moyeux d'arbre à cames (outils : arbre à cames admission, ref. 0132 AJ2 ; arbre à cames échappement, ref. 0132 AJ1),
 - le volant moteur (outil : ref. 0132QY).
- Reposer :
 - la courroie de distribution,
 - le carter de distribution.
- Remonter les couvre-culasses après avoir nettoyé les joints et les plans de joints (Fig.Mot.35).

Nota : les couvre-culasses sont dotés d'un joint composite supportant plusieurs démontages; si le joint est blessé, il peut

être réparé partiellement à l'aide de pâte à joint **SILICONE CATEGORIE 2**.

- Continuer les opérations de repose dans l'ordre inverse des opérations de dépose.

Ligne d'échappement Moteur TU3JP



Ligne d'échappement Moteur TU5JP4

