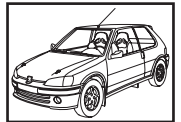


DIRECTION et FREINS



DIRECTION

DIRECTION ASSISTÉ (spécifique)

Caractéristiques: Course = 136 mm
Tours volant 2,7 tours
Pignon 8 dents

- La direction se monte en lieu et place de celle d'origine.

Ecrou cage réf. PR.6941-A5 (1)
Vis classe 10.9 réf. PR.6913-R1 (2)
Couple de serrage: 4 m.daN

NOTA:

- Le positionnement de la direction est assuré par deux pions de centrage tubulaire (3) qui assurent également la mise à l'atmosphère des soufflets.

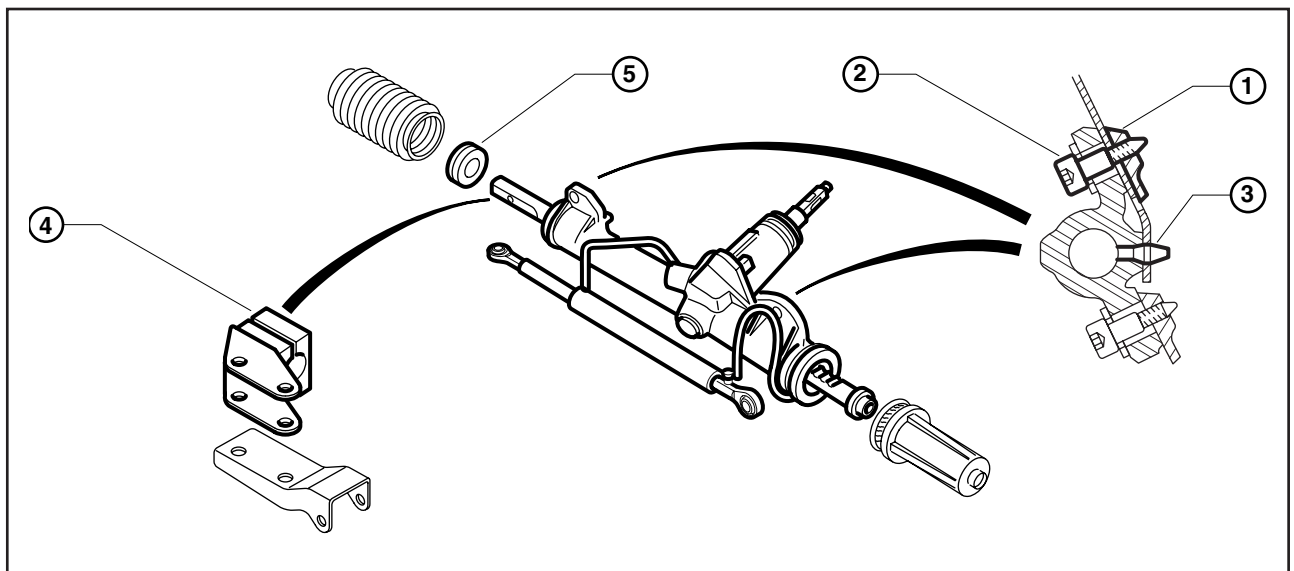
- Il est conseillé de vérifier ou de changer régulièrement les soufflets de protection (plus particulièrement celui qui se trouve dans le passage de roue) et de les maintenir en place avec un collier solide.

En cas de perte d'un soufflet il est impératif de réviser la direction.

- Monter la chape (4) de connection des biellettes de direction sur la crémaillère (dans la même position que celle d'origine).

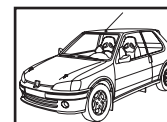
Utiliser pour cela les 2 vis M8X45 fournies dans le kit.

- NOTA:** Contrôler son état régulièrement (de préférence avec un produit détecteur de criques) et contrôler l'extrémité de la crémaillère.



Remise en état de la direction

- Bague de palier de crémaillère (5) réf. PR 4051-23.
- Douille dépose / repose écrou pignon crémaillère réf. PR 9769.L0.
- Mandrin de pose douille à aiguilles du pignon de direction réf.7.0716 à commander chez votre concessionnaire, (mandrin inclus dans le coffret de remise en état des bras de suspension AV réf. PR 9769-65).



DIRECTION

ROTULES

- Monter les rotules (rep.1) fournies dans le kit.
- Les rotules côté roue (rep.2) demeurent d'origine.

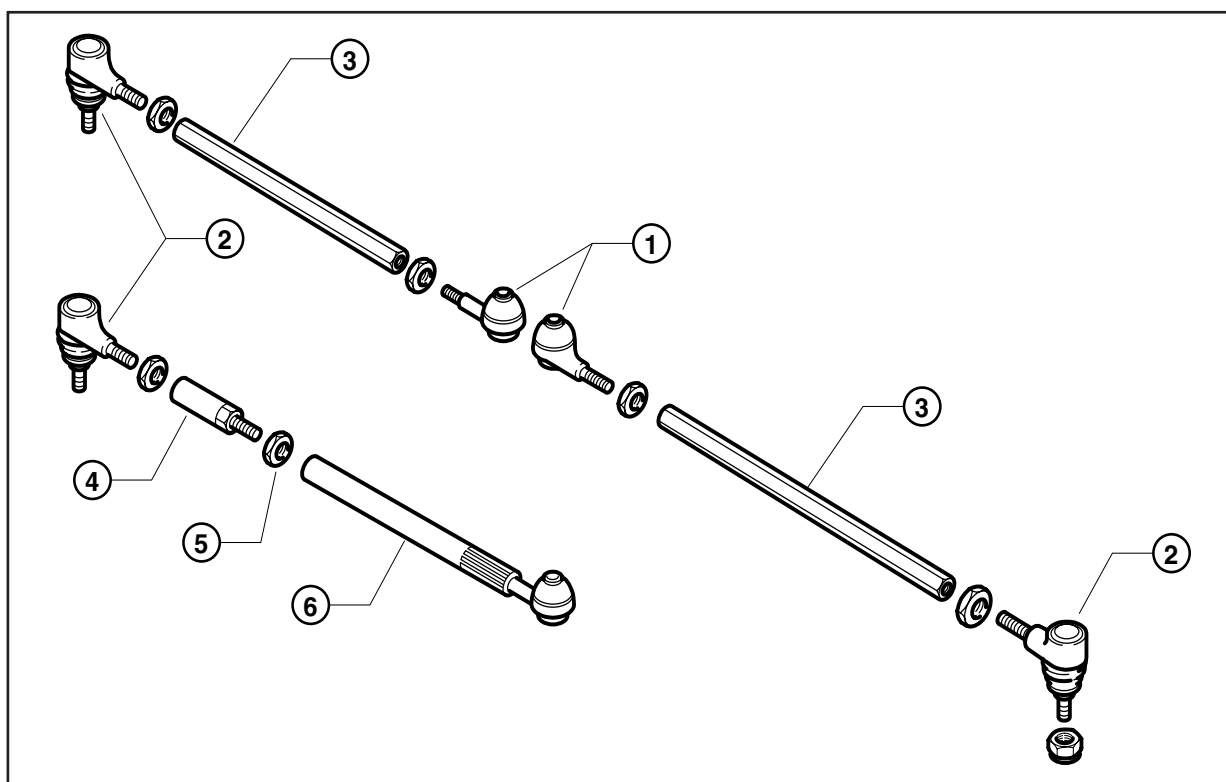
NOTA: Contrôler leur état après chaque épreuve et plus particulièrement celui de la partie filetée (de préférence avec un produit détecteur de criques).

- **Remplacer systématiquement celle-ci après un choc.**

- Rotule G: 3817-41 (réf DPR)

- Rotule D: 3817-42 (réf DPR)

Outillage: Extracteur de rotule réf.PR 9764-95.



BIELLETTES

- Les biellettes de direction (rep.3) demeurent d'origine.
- Il est autorisé d'utiliser la biellette d'origine coté droit constituée de trois parties:

- Vis de réglage (rep.4) réf. PR 3817-34

- Erou (rep.5) réf. PR 6933-14

- Embout droit (rep.6) réf. PR 3817-36

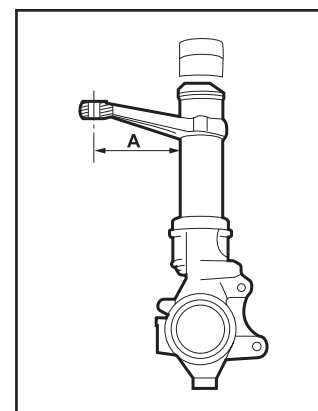
NOTA: Longueur des biellettes assemblées (pré-réglage) =520mm

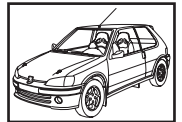
LEVIER DE DIRECTION (sur jambe de force)

- Seules les versions de levier de direction assistée sont acceptés.

- Direction assistée: A=100 mm

A titre indicatif : Direction conventionnelle : A=107 mm





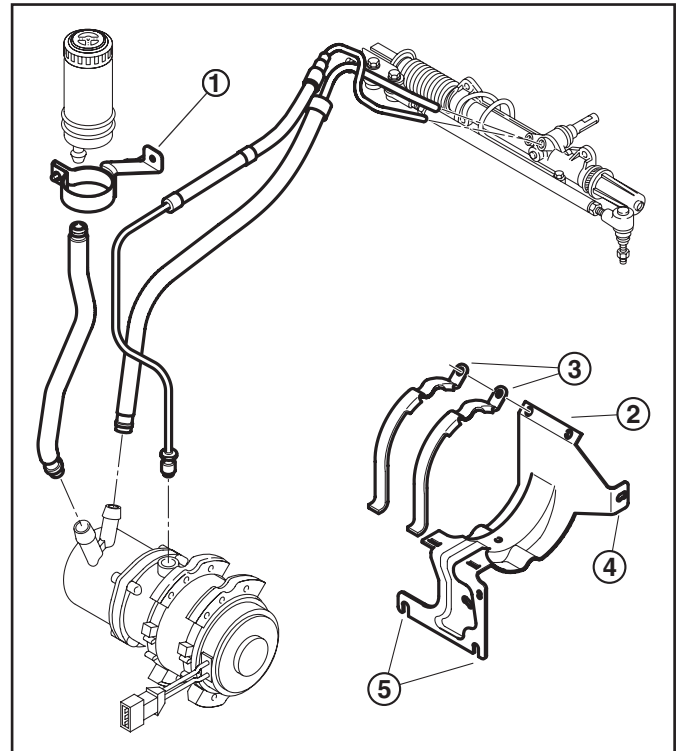
DIRECTION

SUPPORT RÉSERVOIR

- Fixer le support (1) sur la traverse supérieure avant.
- Pour définir sa position exacte, il est nécessaire de faire un montage à blanc comprenant les pièces environnantes: boîte de vitesses, phares, boîte à air, etc

SUPPORT POMPE

- Remplacer le support de pompe d'origine par l'ensemble suivant:
 - 1 support (2) réf.PR 4009-A8
 - 2 supports (3) réf.PR 4009-C0
- Mettre en place la patte (4) dans la fixation d'origine (sur le brancard).
- Percer deux trous sur la traverse inférieure afin d'installer les fixations (5).



CIRCUIT HYDRAULIQUE

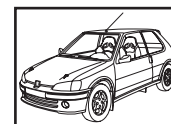
- Utiliser le liquide TOTAL réf. Fluide ATX.
- Capacité du circuit: 0,95 Litre
- La purge du circuit se fait en tournant lentement le volant de butée à butée, moteur en marche.

ANTIROL DE DIRECTION

- Il est conseillé de supprimer le doigt de verrouillage du dispositif antirol.
- La colonne de direction doit demeurer strictement de série et non modifiée.

VOLANT

- Il est autorisé de remplacer le volant d'origine, la boutique Peugeot Sport propose:
 - Un volant Ø 350 mm tulipé réf.PS 99061-01
 - Un volant Ø 350 mm plat réf.PS 99062-01
 - Un moyeu réf.PS 99061-02



FREINS

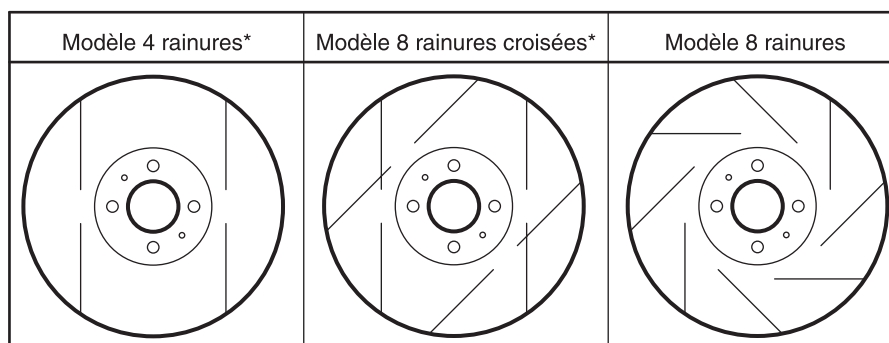
ETRIER DISQUE AVANT

- Etriers spécifique quatre pistons Ø 38,1 mm.

ATTENTION: Les produits nettoyants prévus pour dégraisser les disques de freins sont particulièrement agressifs pour les caoutchouc et par conséquent ne doivent pas être mis en contact, même un court instant, avec les joints de piston d'étrier.

- Disque spécifique Ø270 mm épaisseur 22 mm. (épaisseur mini 20 mm)

Les trois versions ci-dessous sont autorisées:



NOTA: préciser le type de rainurage souhaité à la commande.

* Fournis jusqu'à épuisement du stock.

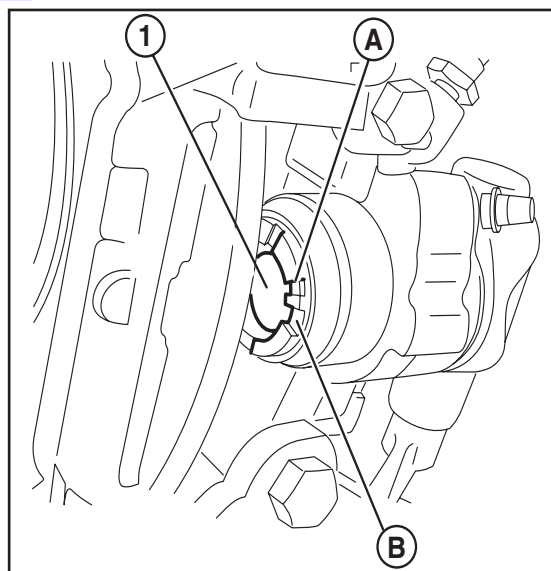
ETRIER DISQUE ARRIERE

- Les étrier et disques sont d'origine 106 S16.
- Il est autorisé de supprimer les protecteurs (en tôle) d'origine.

Rappel: Afin de permettre la purge de l'étrier, il est **impératif** d'orienter le piston (1) de manière à ce que le repère (A) soit placé horizontalement au-dessus ou en dessous de la rainure (B) du piston.

Cela donne deux positions du pistons à 180° l'une par rapport à l'autre, avec repère (A) au dessus de la rainure (B) dans un cas et avec repère (A) en dessous de la rainure (B) dans l'autre cas.

NOTA: La plaquette intérieure possède un ergot.

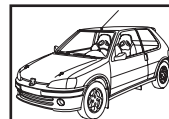


PLAQUETTES

- La qualité des plaquettes est libre.
- Le panachage est fortement déconseillé.
- Peugeot Sport préconise deux types de plaquettes :

Marque	Qualité	Coéf. de friction	Tenue des disques	Période de rodage
Ferodo	DS 4003	→	↗	Très courte
Ferodo	DS 3000	↘	↘	Réduite

- Les plaquettes fournies dans le kit sont des FERODO DS3000.



FREINS

PÉDALE DE FREIN

- Il est autorisé de monter un élargisseur de patin de pédale réf.PS 99187-00.

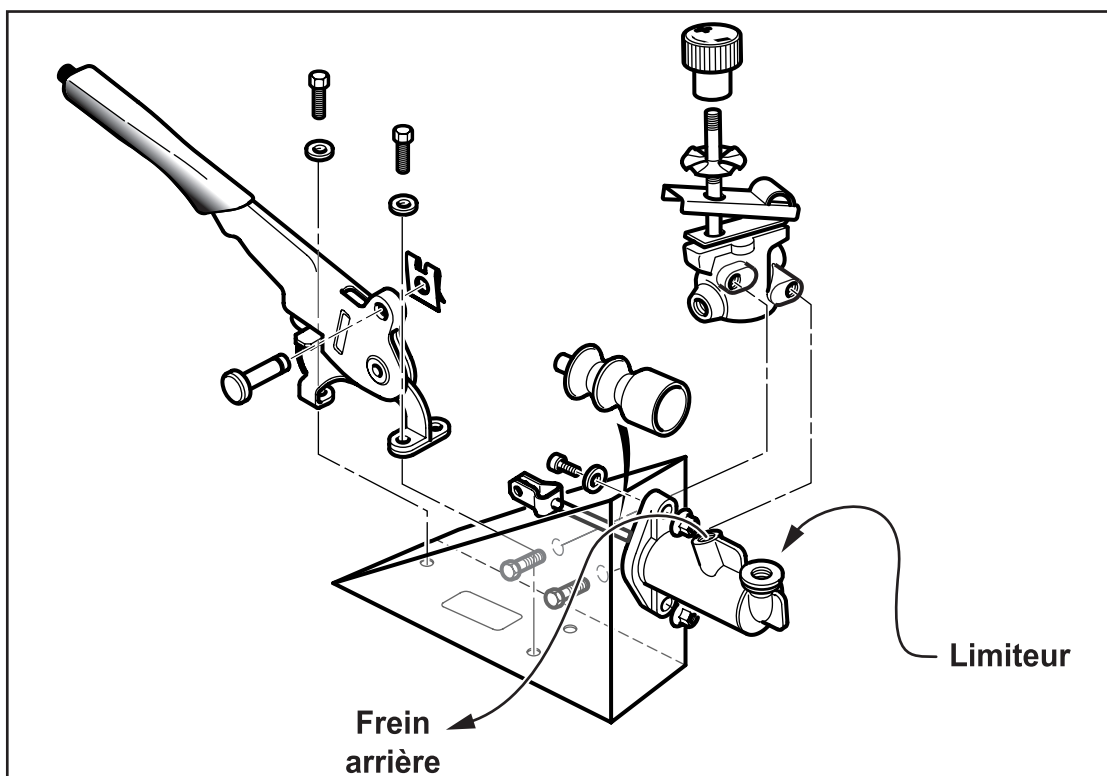
AMPLIFICATEUR ET MAÎTRE CYLINDRE

- L'amplificateur (mastervac) et le maître cylindre demeurent d'origine 106 S16 sans ABR.
- Si votre véhicule est équipé du système ABR (amplificateur Ø 225 mm et maître cylindre Ø 22,2 mm), vous devez le remplacer par l'ensemble amplificateur Ø 200 et maître cylindre Ø 20,6 d'origine 106 S16 sans ABR.

NOTA:

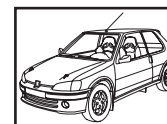
- Les pièces de marque TEVES ne sont pas compatibles avec les marques BENDIX et BOSCH, néanmoins les trois marques sont acceptées.
- Ne pas oublier de remonter le joint entre le maître cylindre et l'amplificateur.
- Il est conseillé d'assurer la fixation du réservoir de liquide de frein sur le maître cylindre par un collier (type rilsan ou serflex).
- Après avoir effectué la purge, serrer les deux vis sur le maître cylindre à 1,5 m.daN.

MAÎTRE CYLINDRE DE FREIN À MAIN



- L'ensemble frein à main hydraulique se monte en lieu et place du levier d'origine.

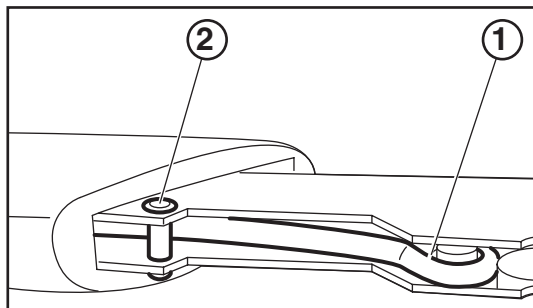
ATTENTION : Montage des tuyaux réalisé suivant dessin ci-dessus.



FREINS

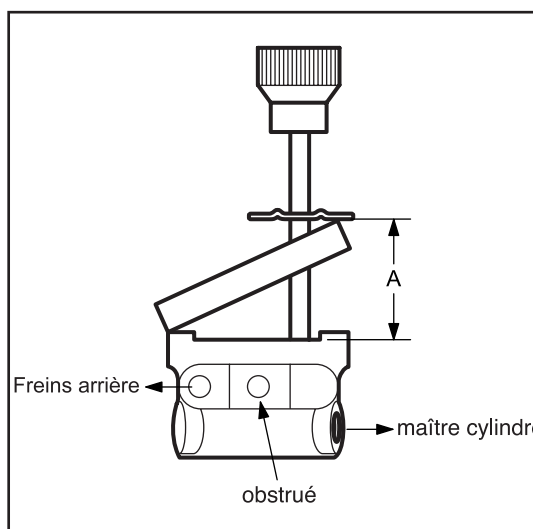
FREIN À MAIN

- La tige de commande métallique (rep.1) est à mettre en lieu et place de la tige plastique. Afin de maintenir la tige dans son logement, il est conseillé de mettre un axe sur le levier (Ex: rivet pop $\varnothing 3,2$ Longueur 15 (rep.2)) Voir dessin ci-dessous.
- Tige métallique réf. P.S. 17705-90.



LIMITEUR

- Montage des tuyaux suivant dessin ci-contre.
- Réglage de base côte A= 31 à 33 mm
- En tournant la molette de réglage dans le sens de la flèche gravée, on obtient plus de frein à l'arrière (et inversement).
1 cran = environ 1 bar.



Contrôle de pressions

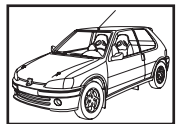
- Les pressions à l'avant doivent être obtenues par une seule action sur la pédale de frein, à partir de la position repos (ne pas pomper).

Ci-dessous un tableau des pressions AV et AR constituant le réglage de base:

Pression (bars): AV	Pression (bars): AR
20	20
30	30
60	30

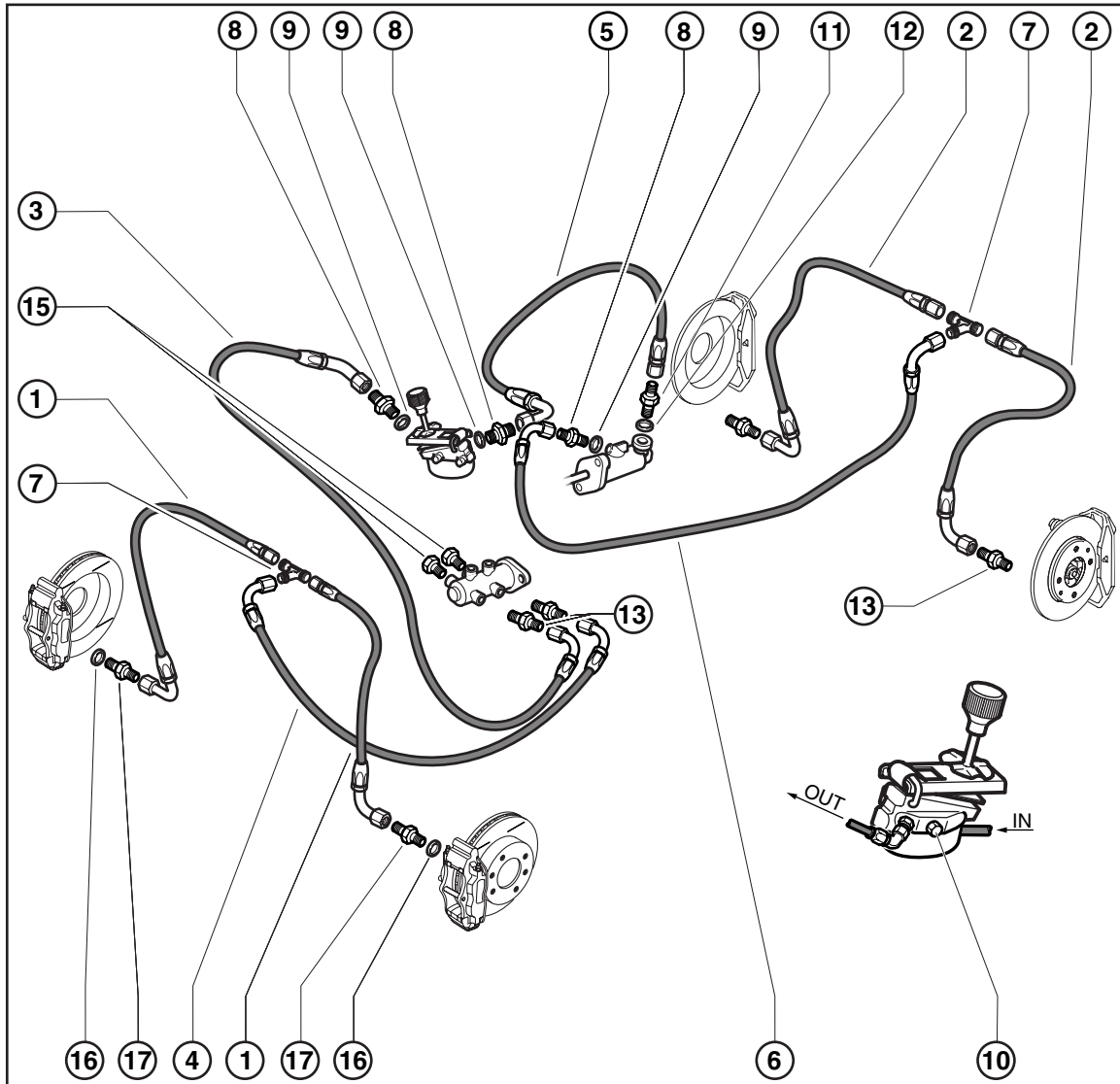
Ce réglage de base est à adapter en fonction de l'assiette du véhicule, du poids aux roues et suivant le type de pilotage ou de terrain.

Outillage: Un appareil de contrôle des pressions est disponible sous la réf. PR 9769.C1.



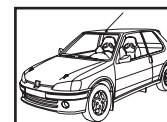
FREINS

CIRCUIT DE FREIN



Rep.	Réf.	Désignation	Qte.
	619708-00	KIT COMPLET	01
1	619708-03	Tube étrier AV. L= 1026	02
2	619708-01	Tube étrier ARG L= 1070	02
3	19708-03	Tube MC à Repart. L=2365	01
4	619708-02	Tube MC à Té AV L=880	01
5	19708-04	Tube repart./MC frein à main L187	01
6	19708-05	Tube MC main / Té AR. 1030	01
7	19708-10	Té de frein avec écrou	02
8	19708-07	Raccord / étrier et maître cylindre	03
9	26114-09	Joint	03
10	17705-03	Bouchon sur répartiteur	01
11	19708-09	Raccord / maître cylindre à main	01
12	26114-10	Joint cuivre M.C frein à main	01
13	19705-18	Raccord M10/-3/8"24 JIC	04
15	617804-04	Vis de purge sur MC M10X100	02
16		Joint (fourni avec étrier)	02
17		Raccord (fourni avec étrier)	02

NOTA: Réparation des truyaux: voir page 15



F R E I N S

LIQUIDE DE FREIN

- Le liquide de frein préconisé est le CASTROL SRF RACING.

Le tableau ci-dessous indique pour information les caractéristiques de 3 types différents:

	AP 550 RACING	AP 600 RACING	CASROL SRF RACING
Point d'ébullition sec °C	295	315	310
Point d'ébullition humide °C	145	210	270
Miscibilité DOT 3, DOT 4 ET DOT 5.1	OUI	NON	OUI
Réf. Peugeot Sport	26110-00	26600-00	26700-00

ATTENTION :

Ne pas utiliser de liquide DOT 5 (avec bases silicones), celui-ci est agressif pour les joints.

- Point d'ébullition sec = Point d'ébullition du liquide neuf.
- Point d'ébullition humide = Point d'ébullition du liquide après humidification d'environ 3,5% d'eau (représentative de deux années d'utilisation dans des conditions climatiques moyennes).
- Les liquides de frein ont la propriété d'absorber l'humidité de l'air, ce qui diminue le point d'ébullition et augmente le risque d'apparition du phénomène de "vapor lock".
- Afin d'avoir le point d'ébullition le plus élevé possible, il est fortement recommandé de changer ou de purger souvent le liquide de frein.

Outillage: Un testeur de liquide de frein pour mesure du point d'ébullition est disponible sous la référence P.R. 9776-T2.