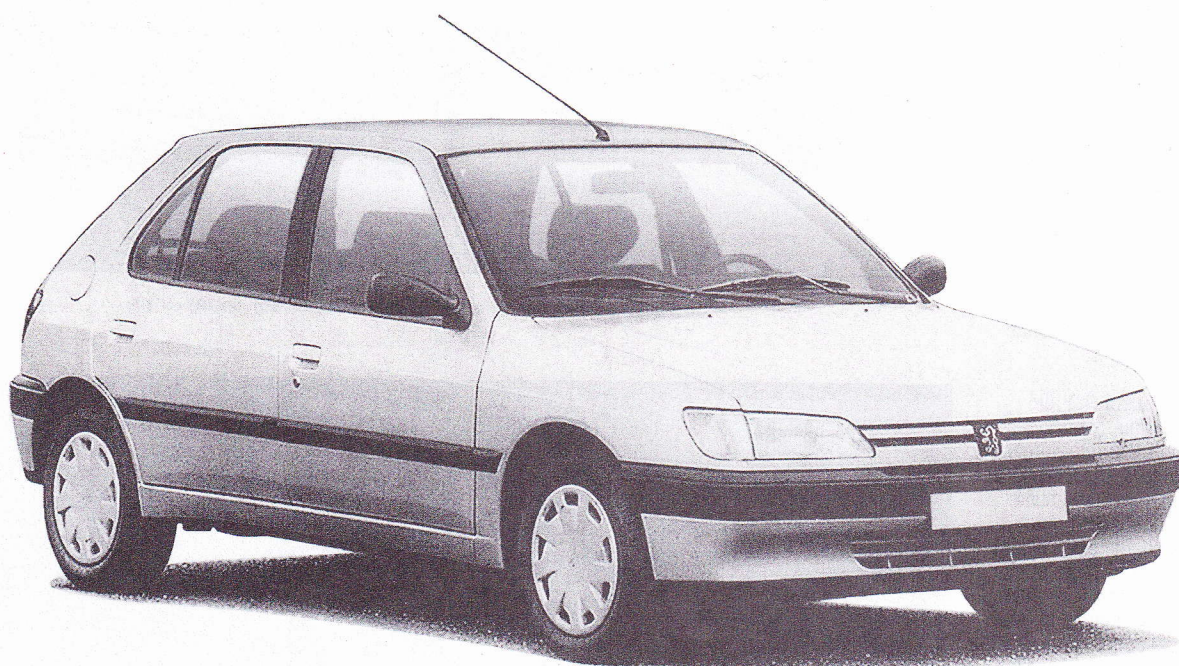


étude technique et pratique

PEUGEOT "306" **moteurs Diesel**



*Nous tenons à remercier ici, les Services Après-Vente et Relations
Presse d'Automobiles PEUGEOT pour l'aide efficace qu'ils nous ont
apportée dans la réalisation de nos travaux.*

AVANT-PROPOS

PEUGEOT "306" moteurs Diesel

En février 1993 Peugeot remplace la 309 vieillissante par un nouveau modèle, plus moderne et plus élégant, dans le segment des voitures moyennes (M1). Après quelques mois de commercialisation de la 306 essence et pour respecter une tradition bien établie, la firme Sochalienne présente en juin 1993 ses versions Diesel.

La 306 Diesel est disponible avec 3 motorisations de la famille XUD qui ont déjà fait leurs preuves sur d'autres modèles du groupe PSA. Le moteur XUD 9A/L de 1 905 cm³ qui développe une puissance de 71 ch à 4 600 tr/min équipe les versions atmosphériques.

Le XUD 9TE/L conçu sur la même base mais équipé d'un turbocompresseur, d'un échangeur de température air-air et d'un circuit de lubrification spécifique permet d'accroître la puissance et de la porter à 92 ch à 4 000 tr/min.

Uniquement destinée à motoriser les véhicules de société, le XUD 7/L de 1 769 cm³ avec son alésage ramené à 80 mm (contre 83 sur les XUD 9) développe une puissance plus modeste de 59 ch à 4 600 tr/min.

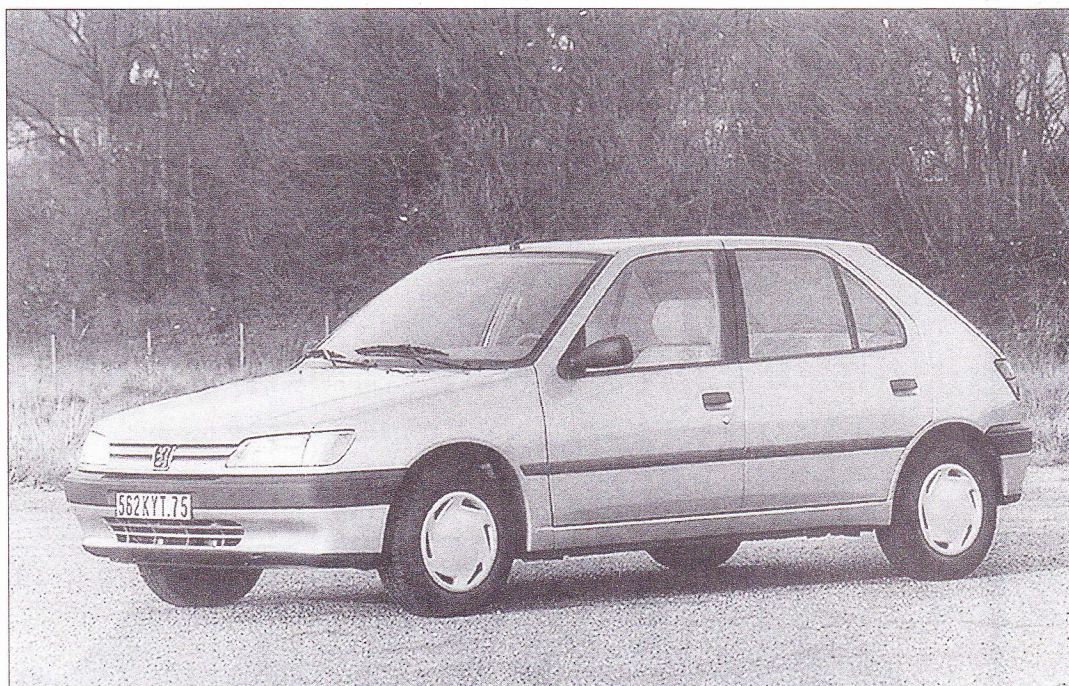
Pour les liaisons au sol, le train avant est un classique pseudo Mac Pherson, cher à la marque et le train arrière, un système à roues tirées et barres de torsion dont l'originalité est l'effet autodirectionnel.

Peugeot adopte ce concept original qui fonctionne sur le principe d'une déformation programmée des cales élastiques reliant le berceau du train arrière à la caisse et qui, sous l'effet de la force centrifuge (en virage) engendre un micro-braquage des roues arrière.

Cette disposition qui avait déjà été appliquée par Citroën sur la ZX a démontré un comportement plus sûr de véhicule.

La gamme 306 se complète en septembre 1994 avec l'apparition de la carrosserie 3 volumes 4 portes plus longue de 24 cm mais d'empattement identique aux carrosseries 2 volumes 3 et 5 portes.

Stéphane Milan.



La 306 adopte bien l'air de famille Peugeot et notamment des 205 et 106.



La carrosserie 3 volumes caractérisée par son coffre. Le logo arrière définit seulement le niveau d'équipement et ne fait apparaître aucune différence entre les versions essence et Diesel.

La présente Étude Technique et Pratique traite des Peugeot 306 avec moteur Diesel.

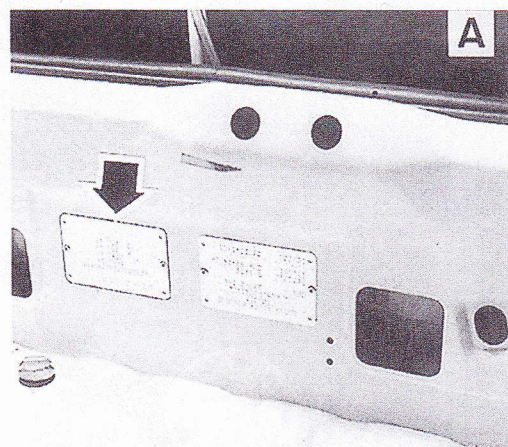
IDENTIFICATION

PLAQUE CONSTRUCTEUR (A)

La plaque constructeur est rivetée sur la doublure de panneau arrière (3 et 5 portes) ou sur la doublure d'aile (4 portes), dans le coffre.

Elle indique :

- le nom du constructeur.
- le numéro d'identification à 17 chiffres.
- le poids total en charge.
- le poids total roulant autorisé.
- le poids maxi autorisé sur l'essieu avant.
- le poids maxi autorisé sur l'essieu arrière.



NUMÉRO D'IDENTIFICATION (B)

Le numéro d'identification, à 17 chiffres, (normes C.E.E.) est frappé sur le bord supérieur du passage de roue avant droit.

RÉFÉRENCE PEINTURE (C)

Elle est marquée au tampon encreur, au sommet de la fixation supérieure de l'élément de suspension avant gauche.

PLAQUE MOTEUR

Elle est fixée sur la face avant du bloc-cylindres, sous la tubulure d'admission.

PLAQUE DE BOÎTE DE VITESSES

Elle est placée sur la partie avant du carter de pignonnérie.

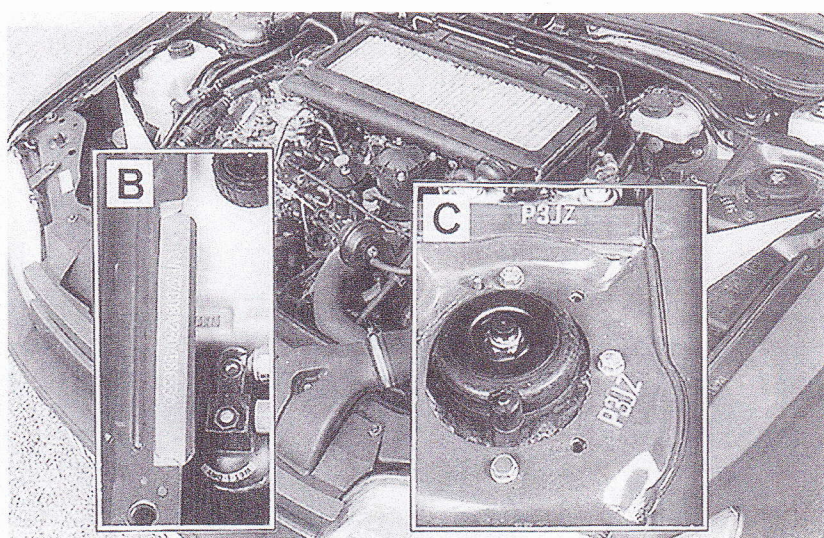


TABLEAU D'IDENTIFICATION

Appellation commerciale	Type mines	Type moteur	Cylindrée (cm ³)/ Puissance (kW/ch)	Type de transmission/ Nombre de rapports	Puissance administrative en France
306 3 portes					
306 XNd 306 XRd	7CD9B2	XUD 9A/L (D9B)	1 905/51/71	BE 3/5	6
306 D turbo 306 XTdt	7CD8A2	XUD 9TE/L (D8A)	1 905/67,5/92		
306 4 portes					
306 SL 306 SR 306 ST	7BD9B2	XUD 9A/L (D9B)	1 905/51/71	BE 3/5	6
306 SR 306 ST	7BD8A2	XUD 9TE/L (D8A)	1 905/67,5/92		
306 5 portes					
306 XNd ✕ 306 Style D 306 XRd	7AD9B2	XUD 9A/L (D9B)	1 905/51/71	BE 3/5	6
306 XRdt 306 XTdt 306 Griffé	7AD8A2	XUD 9TE/L (D8A)	1 905/67,5/92		
306 société					
306 XAd (1.8)	7SA9A2	XUD 7/L (A9A)	1 769/43,5/59	BE 3/5	7
306 XAd (1.9) 306 XRAd	7SD9B2	XUD 9A/L (D9B)	1 905/51/71		8

LEVAGE

AVEC LE CRIC DE BORD

Deux points d'accrochage du cric sont prévus à l'avant et à l'arrière de la feuillure de bas de caisse et ceci de chaque côté du véhicule.

AVEC UN CRIC ROULEUR

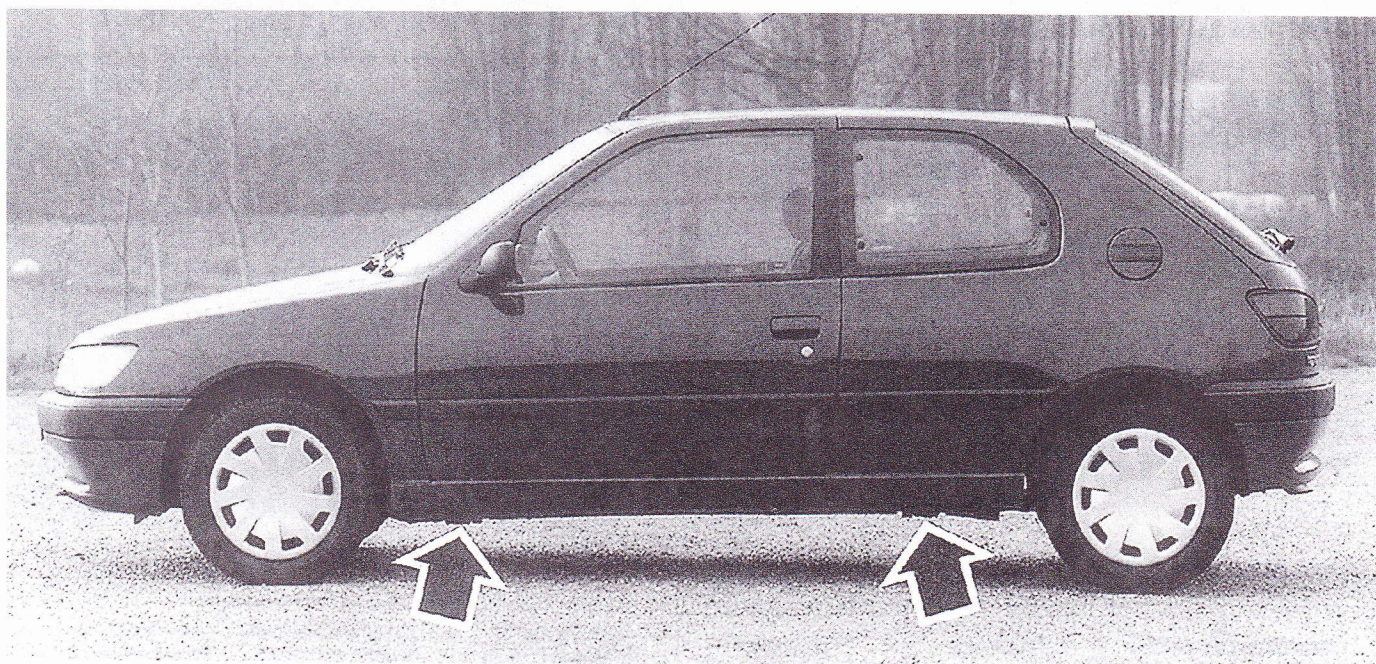
À l'avant, prendre appui sous la partie centrale du berceau en interposant une cale en bois d'une longueur de 300 mm.

À l'arrière, prendre appui directement sur la partie centrale du tube de traverse.

En ce qui concerne la mise en place, fortement conseillé, des chandelles de sécurité, utiliser les points aménagés pour le levage avec le cric de bord.

AVEC UN PONT ÉLÉVATEUR À BRAS

Prendre appui aux emplacements prévus pour le levage avec le cric de bord.



REMORQUAGE

Utiliser impérativement un plateau pour déplacer le véhicule sur de longues distances. Utiliser les anneaux placés à l'avant et à l'arrière (accessible pour ce dernier après dégagement de la trappe d'accès) pour arrimer le véhicule ou pour le remorquer sur une faible distance.

