

0 Motor

0.1 Características del motor

La denominación del motor es **EP6DTS** tipo **5FY**.

No se permite ningún tipo de intervención en el motor. El cárter de aceite, la tapa de la culata, la electro válvula de descarga del turbo y la válvula waste gate están precintados.

0.3 Turbo – DPR: 03L

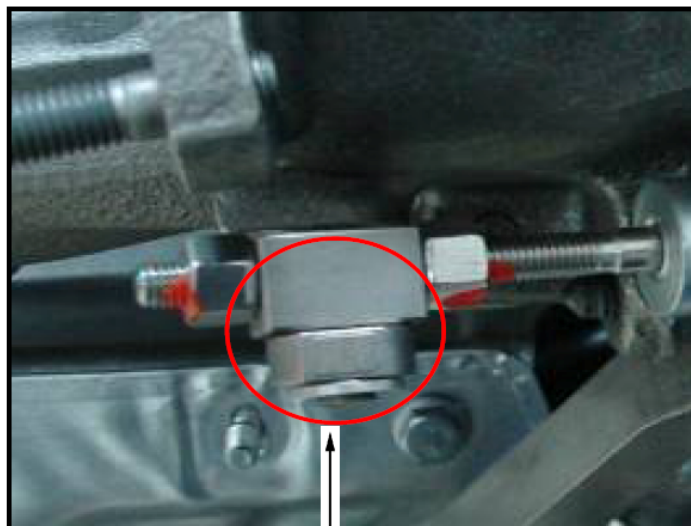
0.3.1 Turbocompresor

Se aconseja engrasar la articulación del eje de la válvula waste gate tal como se ve en la foto.

Para ello, emplear grasa para altas temperaturas.

Se aconseja realizar un control visual de la ausencia de juego entre las tuercas y la articulación del vástago de la waste gate según se aprecia en la foto adjunta.

No se debe controlar el apriete de las tuercas, ya que éstas se montan con fijador para altas temperaturas que se vería afectado.

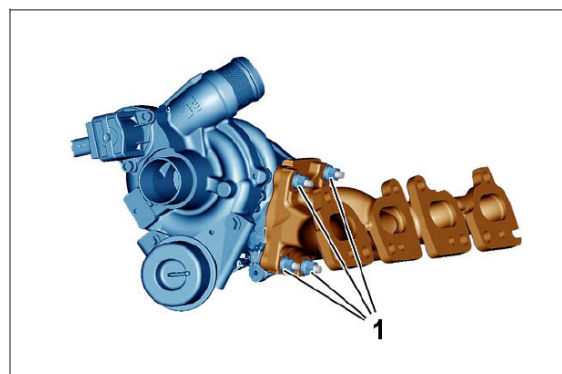


Punto de engrase

Denominación	Referencia	Observaciones
Tuerca		Par apriete = 0,8 mdaN
Grasa	PR 9735 N4	Resiste altas temperaturas

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
					Documentación Técnica 207THP					1

Se aconseja controlar el apriete del conjunto de las fijaciones del turbo y, en particular, las tuercas marcadas (1) en el dibujo.



Id.	Denominación	Referencia	Observaciones
1	Tuerca	PR 0376 54	Par de apriete: $2 \pm 0,2$ m.daN

0.3.2 Electroválvula de descarga del turbo (Dump valve)

La electroválvula de descarga del compresor evita los fenómenos de bombeo del turbo a bajo régimen. Cuando la mariposa del gas está cerrada, el aire enviado por el compresor crea una onda que choca con la mariposa que, a su vez, la reenvía contra los álabes del compresor.

Para evitar el fenómeno de bombeo del turbo, una parte del aire se toma a la salida del compresor y se reinyecta a la entrada del mismo.

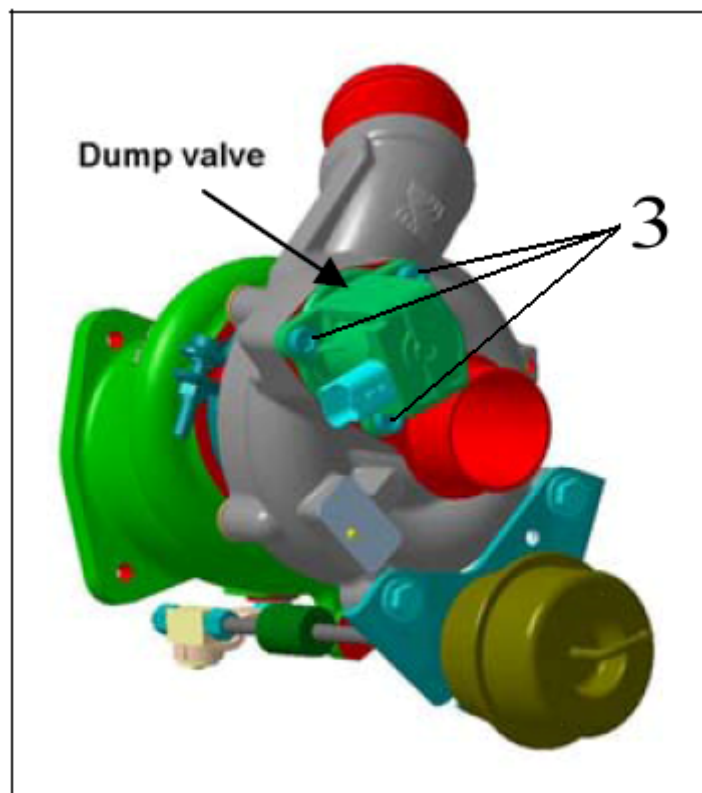
La electroválvula de descarga del compresor está accionada eléctricamente por la centralita de control del motor cada vez que se levanta el pie del acelerador.

Existe una nueva versión de la dump valve. Es una evolución acústica (forma de tampón) que no conlleva modificación de las prestaciones del motor. Las dos versiones están autorizadas.

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						2



Denominación	Referencia	Cantidad	Observaciones
Electroválvula	PR 0379 75	1	Antigua
Electroválvula	PR 0379 77	1	Nueva
Tornillos	PR 0379 76	3	Par de apriete es de 0,7 m.daN
Tuerca	PR 0376 54	3	Par de apriete: $2 \pm 0,2$ m.daN

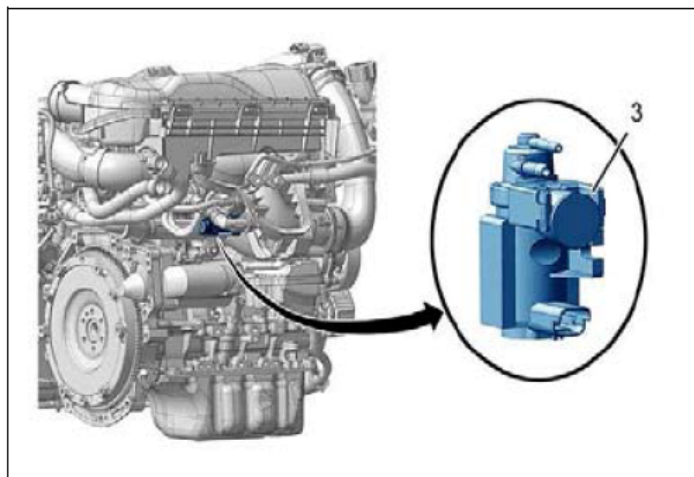


Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						3

Se debe montar la nueva versión de la electroválvula. Utilizar tornillos nuevos en cada montaje.

0.3.3 Electroválvula de descarga de la turbina

La electroválvula (3) acciona la válvula reguladora de la presión de la turbina (waste gate)



Par máximo del motor	
Par base sin Overboost	240 Nm
Par con Overboost	260 Nm

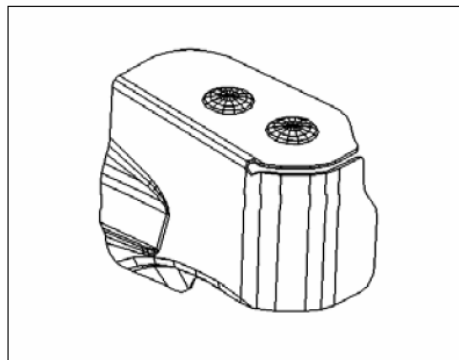
- 1) Condiciones de activación del overboost
 - 1) Temperatura del agua del motor superior a 70°C
 - 2) Ángulo del pedal del acelerador superior al 80%
 - 3) Velocidad de presión sobre el pedal elevado o punto duro (kickdown) superado
 - 4) 3ª, 4ª o 5ª marcha insertada
 - 5) Régimen del motor superior a 1.600 rpm
- 2) Condiciones de desactivación
 - 1) Duración de activación superada
 - 2) Par demandado inferior al par de base durante 0,5 segundos (fin de aceleración)
 - 3) Régimen de motor superior a 5.200 rpm.
- 3) Duración de activación: máximo 25 segundos
- 4) Duración de desactivación: no existe duración mínima entre dos activaciones

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						4

0.3.4 Tubo de engrase del turbo

La pantalla térmica de protección del racord superior del tubo es obligatoria.

La pantalla térmica está disponible en la estructura Peugeot Sport España.



0.4 Árboles de Levas, Poleas y Distribución – DPR: 08A

0.4.1 Correa de accesorios

Denominación	Referencia	Cantidad
Correa accesorios	PR 5750 YN	1

0.4.1.1 Herramientas necesarias

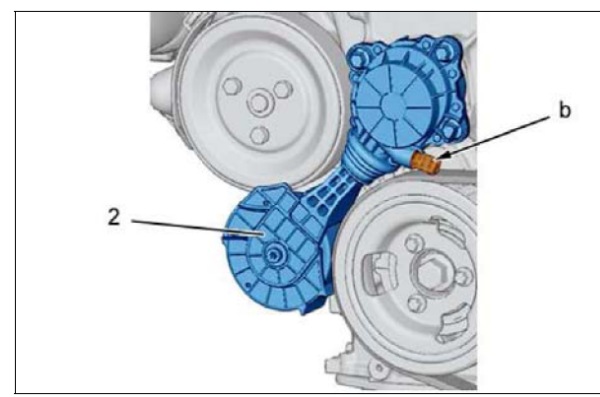
Id.	Denominación	Referencia	Cantidad
1	Cubo de rueda	P 0197 D1 / D2	1
2	Herramienta de montaje	PR 9780 CX	1
3	Herramienta de desmontaje	PR 9780 W1	1

0.4.1.2 Metodología

Desmontaje:

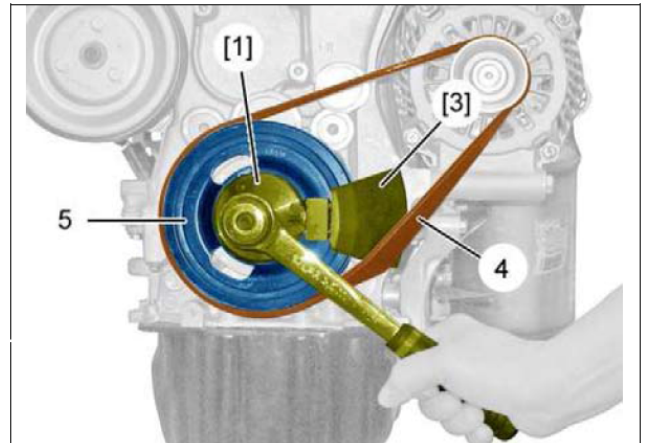
Tirar de la lengüeta (b) y accionar la muesca sobre el pivote para desbloquear la rueda de fricción (2).

Atención: antes de proceder al desmontaje y para cualquier reutilización posterior de la correa, el motor debe estar a temperatura ambiente (menos de 30° C). El desmontaje con el motor caliente comporta una degradación irreversible e invisible de la correa.



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
					Documentación Técnica 207THP					5

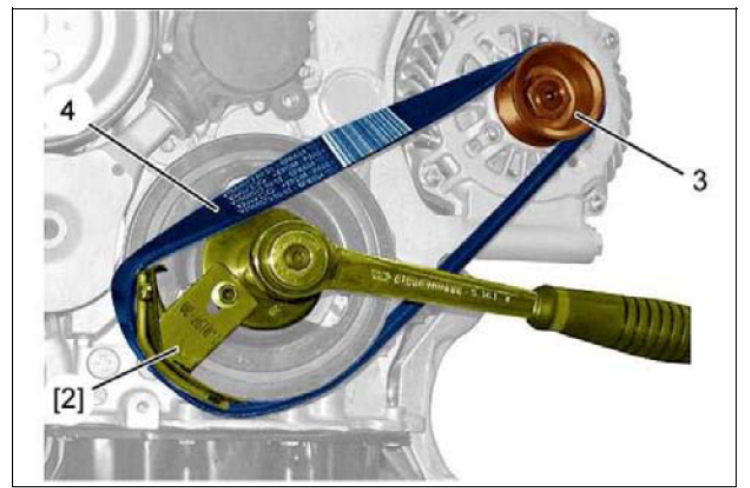
Desmontar el tornillo de fijación de la polea de accesorios. Colocar y apretar el cubo de rueda (1) sobre la polea. Posicionar la herramienta (3) sobre la polea centrándola sobre una de las luces. Apretar la tuerca en el sentido de las agujas del reloj.



Montaje:

Posicionar y apretar la herramienta (2) sobre el cubo de rueda (1) apretándolo contra la polea.

Posicionar la correa elástica (4) sobre la polea del alternador (3) y sobre la herramienta (2). Girar en el sentido de las agujas del reloj hasta el completo montaje de la correa elástica y hasta que la herramienta quede suelta. Verificar la posición correcta de la correa en los huecos de la polea y del alternador.



Rueda de fricción: reposicionar la lengüeta (b) en su alojamiento.

Nota: es obligatorio montar un tornillo de polea de cigüeñal (Ref: PR 0516 K4) de clase 12.9 nuevo en cada intervención, siguiendo las instrucciones expuestas en el apartado 0.4.2.

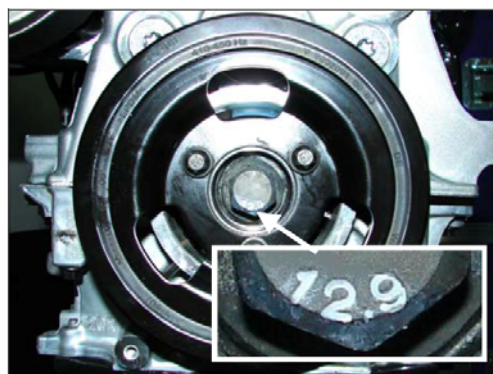
Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						6

0.4.2 Polea del cigüeñal

Fijación del cubo de la polea del cigüeñal (+ piñón de distribución y de la bomba de aceite):

Denominación	Referencia	Cantidad	Observaciones
Tornillo calidad 12.9	PR 0516 K4	1	Par apriete = 5 mdaN + ángulo de 180°
Correa distribución	PR 5750 YN	1	
Polea cigüeñal	PR 0512 T2	1	

Con el fin de mejorar la fijación es obligatorio montar el nuevo tornillo de calidad 12.9 marcado en su cabeza con estas siglas tal como se aprecia en la foto adjunta.

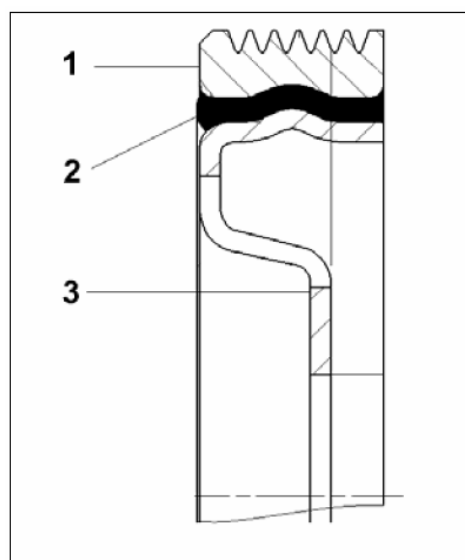


Nota: se aconseja quitar la correa elástica de accesorios antes de desmontar el tornillo.

Se recomienda verificar la polea controlando:

- El vuelo, máximo 0,5 mm medidos en el anillo de inercia (1)
- El elemento de caucho (2) que no debe estar agrietado o deteriorado

Nota: se aconseja marcar con pintura el anillo (1) y el cubo (3) con el fin de detectar una eventual rotación entre estas dos piezas.

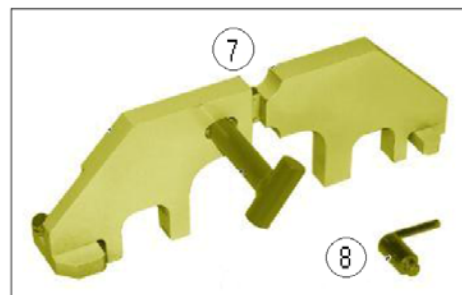
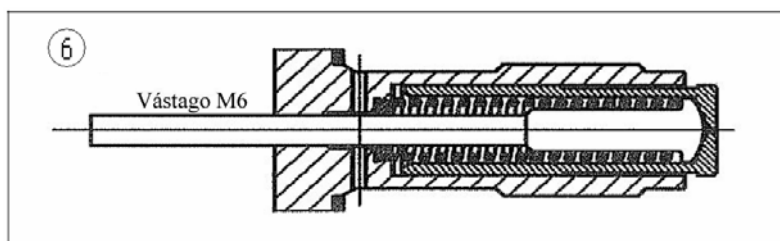


En caso de duda, reemplazar la pieza.

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						7

0.4.2.1 Herramientas necesarias

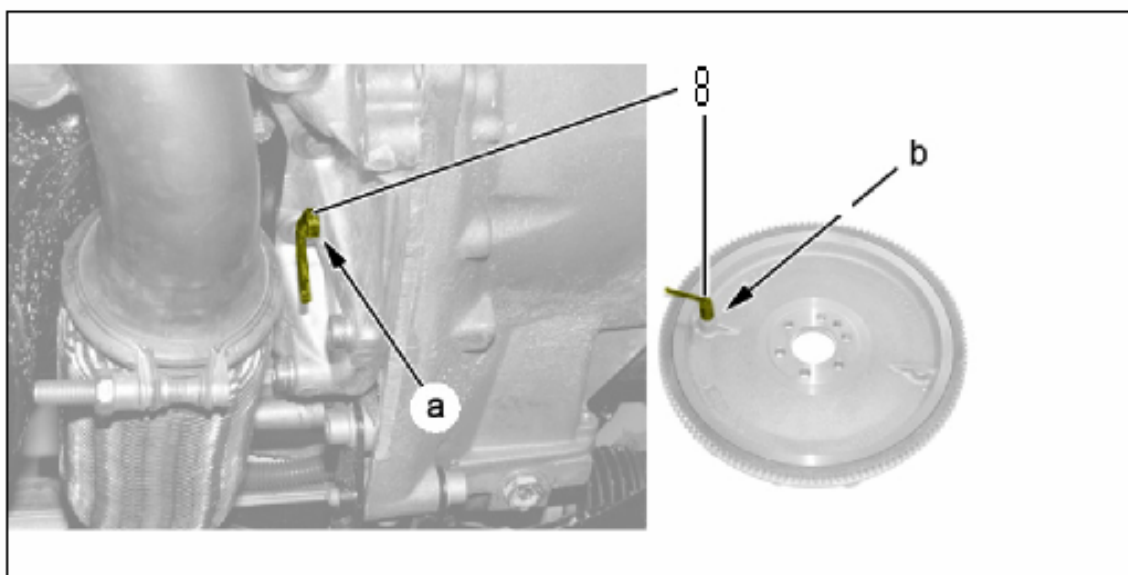
Id.	Denominación	Referencia	Cantidad
6	Tensor cadena distribución		1
7	Fijador árboles de levas	P 0197-A1 / A2	1
8	Fijador volante motor		1



0.4.2.2 Metodología

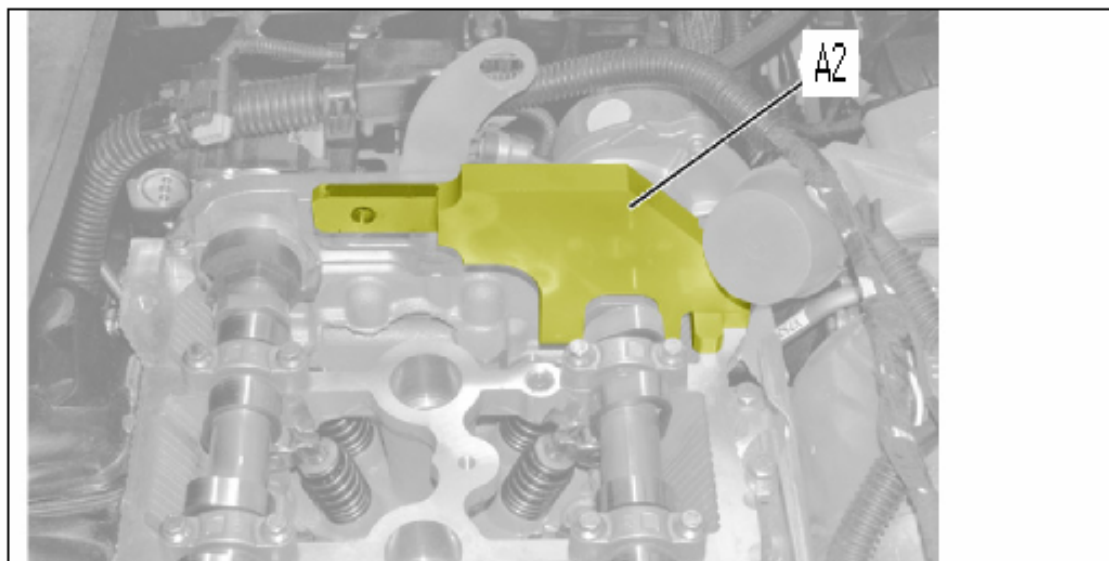
Los pasos a seguir para reemplazar el tornillo son los mismos que los necesarios para realizar el calado de la distribución. Destacar que para reemplazar el tornillo, no es necesario calar la distribución. El proceso es:

- Fijar la posición del volante motor introduciendo el fijador (8) por el orificio situado en el cárter de tapas de apoyo de bancada "a".



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
					Documentación Técnica 207THP					8

- Posicionar el útil de inmovilización (7), Ref: P 0197-A2 del árbol de levas de escape.

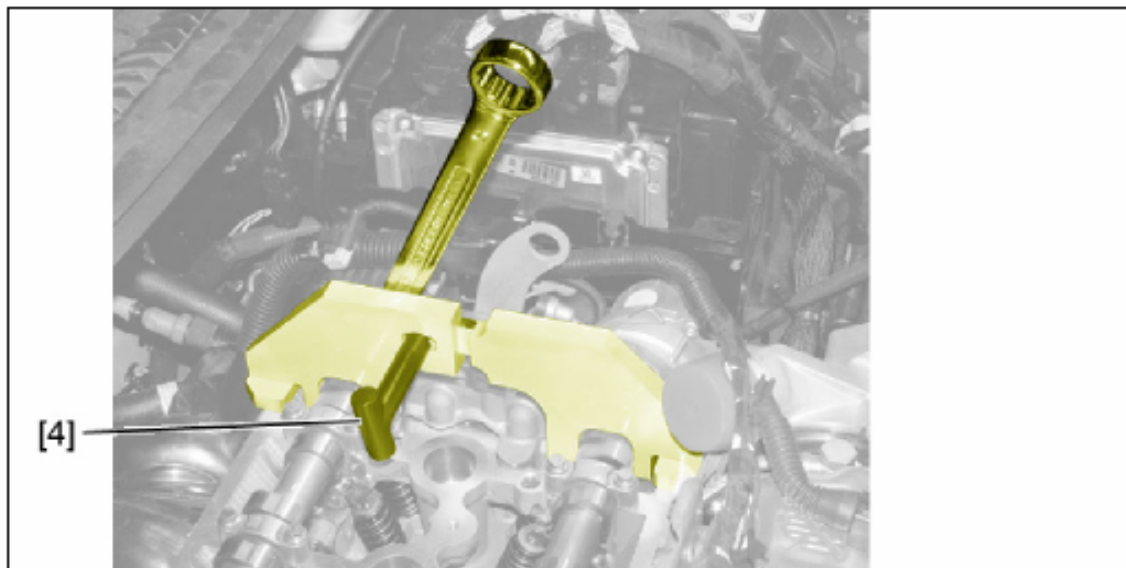


- Posicionar el útil de inmovilización (7), Ref: P 0197-A1 del árbol de levas de admisión.



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						9

- Ensamblar los útiles de inmovilización de los árboles de levas (1) y (2) con la ayuda del tornillo (4). Con ayuda de una llave de 27 mm podemos mover los árboles para que el útil encaje perfectamente en las levas.



- Introducir el tensor (6) de la cadena de la distribución en el orificio (1).

Nota: antes de trabajar en la distribución, montar la herramienta con el vástago M6 totalmente desenroscado. Después de colocarlo sobre el motor, atornillar el vástago a mano no muy fuerte (apriete = $0,25 \pm 0,5$ mN) hasta contactar con el pistón para evitar que retroceda durante la operación de calado.

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						10



- Aflojar el tornillo de la polea del cigüeñal con el vaso adecuado y sustituirlo por el nuevo de calidad 12.9.
- Una vez apretado con el par correspondiente, retirar todos los útiles en el orden inverso al que han sido puestos.

0.4.3 Calado de distribución

El proceso de calado de la distribución aparece explicado en el apartado anterior 0.4.2.2 Metodología



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						11

Nota: para conseguir un calado de distribución más preciso, se aconseja utilizar las herramientas de tensión de la cadena (6) en lugar del tensor de serie (herramienta a realizar a partir de una pieza).

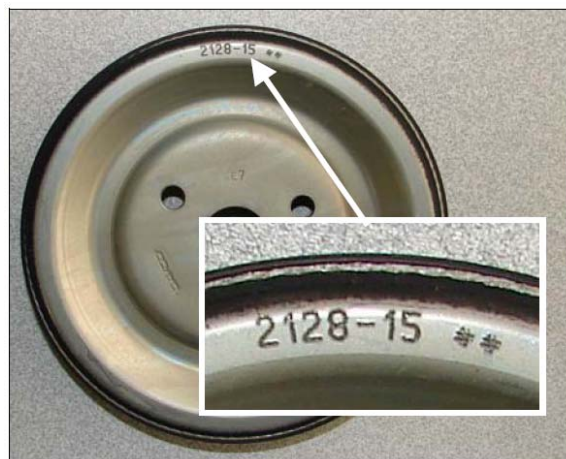
Nota: es imperativo el empleo del tensor de acero, cuya referencia es 0829 E1.

0.4.4 Polea de la bomba de agua

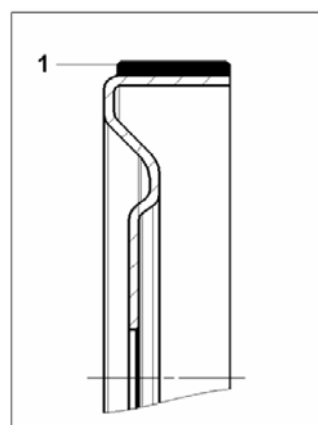
Denominación	Referencia	Cantidad
Polea reforzada	EP1968-XX	1
Polea convencional	PR 1204 47	1

Con el fin de asegurar la puesta en marcha de la bomba de agua, se recomienda fuertemente montar la nueva polea con revestimiento de caucho reforzado.

La polea reforzada contiene el número 2128 grabado tal como se aprecia en la foto.



Se recomienda verificar el buen estado del revestimiento de caucho (1). En caso de duda, reemplazar la pieza.



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						12

1 Equipamiento motor

1.1 Filtro de aceite y Recuperador – DPR: 11A

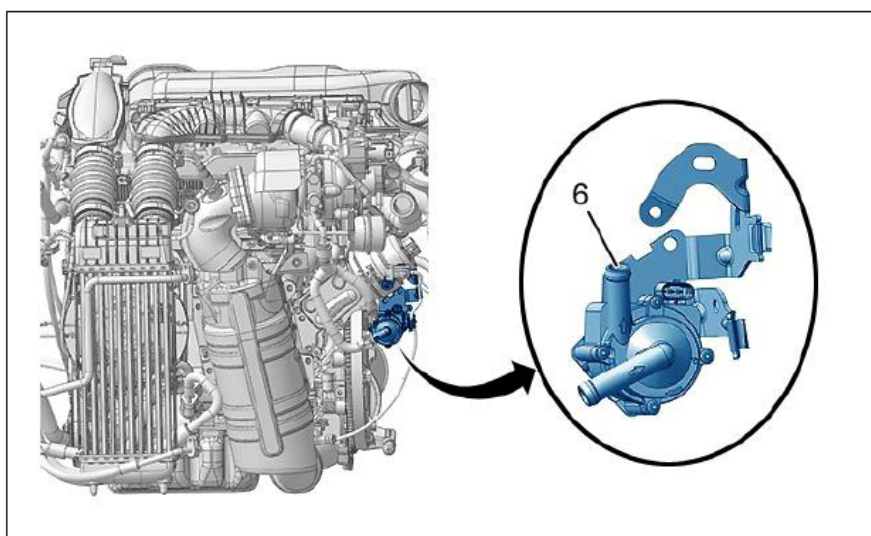
1.1.1 Recuperador de los vapores de aceite

El sistema original debe mantenerse en su sitio original.

1.2 Bomba de agua eléctrica - DPR: 12A

La bomba de agua permite la refrigeración del turbocompresor con el objetivo de evitar la acumulación de restos de aceite en los cojinetes del eje.

En movimiento, la bomba de agua sólo se pone en marcha a un régimen del motor inferior a 1.500 rpm. El tiempo máximo de funcionamiento de la bomba de agua después del paro del motor es de 15 minutos.



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						13

1.3 Radiador – DPR: 13A

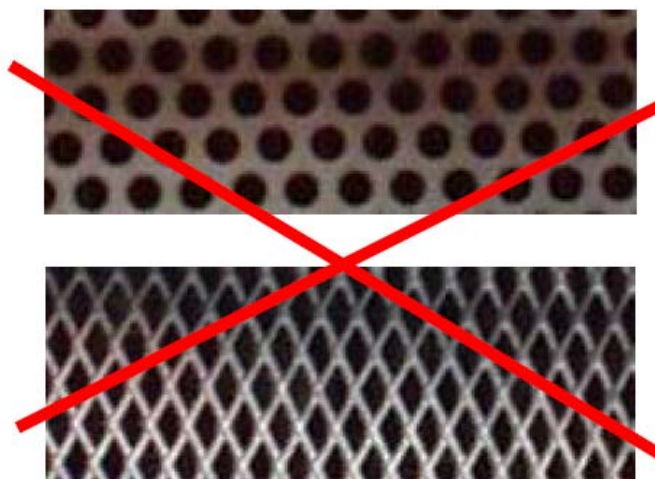
1.3.1 Radiador de agua e intercooler del aire de admisión

Con el fin de evitar problemas de sobrecalentamiento y de pérdida de potencia, se recomienda instalar una tela metálica con un mínimo de transparencia del 80%.

Nota: consultar el apartado 7.4.1 Rejilla del parachoques delantero para comprobar el tipo de rejilla válido.



Se desaconseja utilizar protecciones de plancha perforada o de metal conformado.



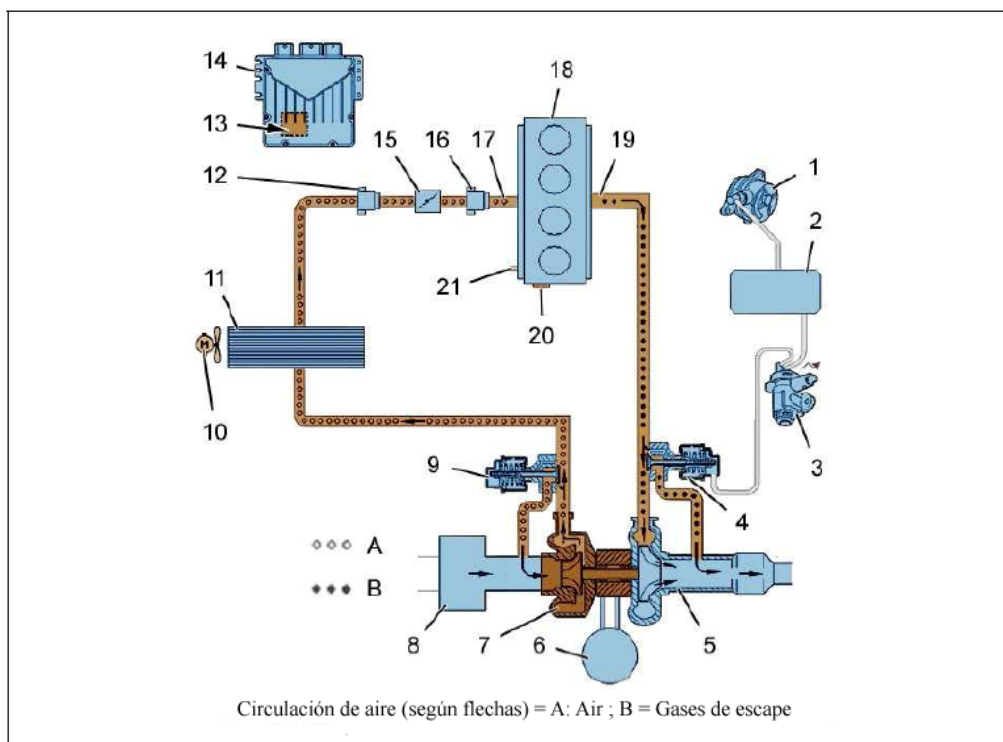
Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						14

1.4 Filtro y Admisión Aire – DPR: 14G

El filtro de aire de serie debe ser reemplazado por el que se suministra en el kit, marca *Green*.

Denominación	Referencia
Filtro de aire	903916218A

1.4.1 Alimentación de aire



Id.	Denominación	Id.	Denominación
1	Bomba de vacío	12	Sensor de sobrepresión del turbocompresor
2	Reserva de vacío	13	Sensor de presión atmosférica
3	Electroválvula de regulación de la presión de la turbina	14	Centralita de la inyección
4	Válvula reguladora de la presión de sobrealimentación (Wate Gate)	15	Caja de la mariposa motorizada
5	Turbina de escape	16	Sensor de presión y temperatura de la tobera de admisión
6	Bomba de agua eléctrica de refrigeración del turbocompresor	17	Colector de admisión
7	Compresor de aire de admisión	18	Motor
8	Filtro de aire	19	Colector de escape
9	Electroválvula de descarga del compresor (dump valve)	20	Regulador de fase del árbol de levas de admisión (VVT)
10	Motoventilador derecho (VASC)	21	Electroválvula de mando del regulador de faso del árbol de levas
11	Intercooler aire / aire		

Edición	01								
Fecha	03/12/08								
				Documentación Técnica 207THP					15

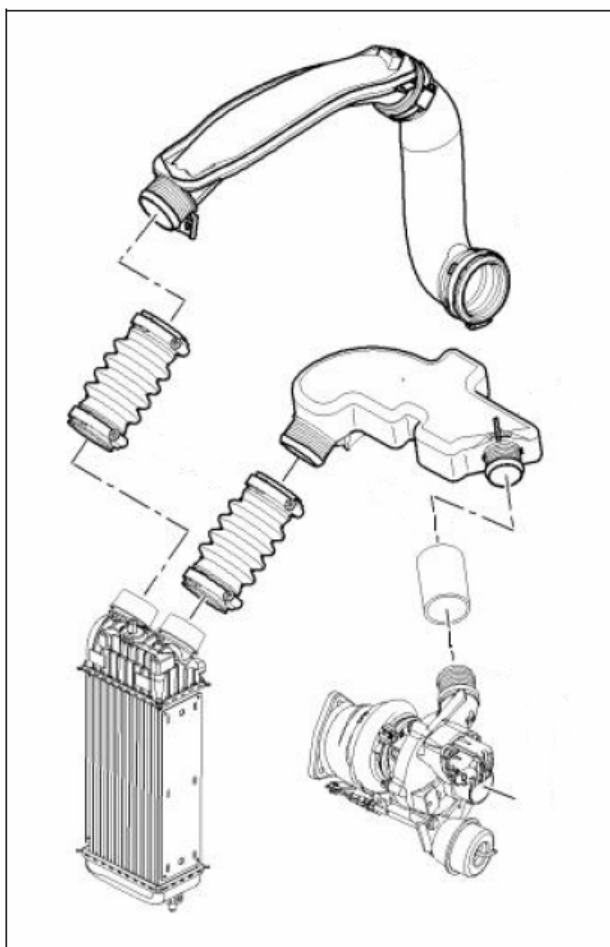
1.4.2 Conducto de aire de la sobrealimentación

Se aconseja verificar de manera regular el apriete de las tuercas del conjunto de los conductos de aire y en especial las toberas que se observan en el dibujo, sometidas a la presión de sobrealimentación (2 bar).

En caso de desmontaje de los conductos, se impone desengrasar cuidadosamente las tuercas y los racores de caucho antes de volverlos a montar.

En caso de presencia de aceite en los conductos, se recomienda desmontar y limpiar el intercooler con un producto de limpieza para frenos. Dejar evaporar el producto antes de volver a montar los conductos.

Denominación	Referencia
Limpia frenos	PR 9736 66



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
					Documentación Técnica 207THP					16

1.4.3 Ventilador del lado derecho sobre el intercooler o Ventilador Adicional Bajo el Capó (VASC)

Para evitar una avería del ventilador y la pérdida de potencia del motor que comportaría, se aconseja controlar el estado del relé de alimentación del VASC, que debe estar libre de óxido, y verificar su buen funcionamiento procediendo a una prueba de puesta en marcha del mismo en vuestro agente o concesionario Peugeot.

En caso de duda, reemplazar la pieza.

Denominación	Referencia
Relé 50 AMP	PR 6545 XF
Limpia Contactos	PR 9980 87



1.5 Alimentación Gasolina – DPR: 14N

El circuito de gasolina debe ser el de serie (depósito, conjunto de bombeo, regulador y tubos).

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						17

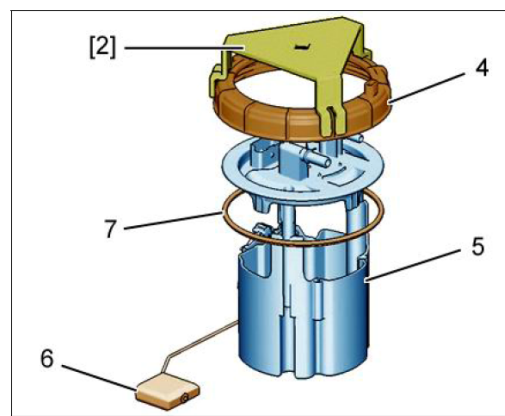
1.6 Bomba y Canalización Gasolina – DPR: 15E

1.6.1 Modulo aforador / bomba de gasolina

Desmontaje

Desmontar:

- El aro roscado (4) con la ayuda de la herramienta (2)
- La junta (7)
- La bomba (5) prestando atención a no deteriorar o deformar el brazo de la boya del aforador (6).



Denominación	Referencia
Llave de desmontaje / montaje	PR 9780 AF
Aro roscado	PR 1531 30
Junta	PR 1531 41
Grasa de silicona	9732 10

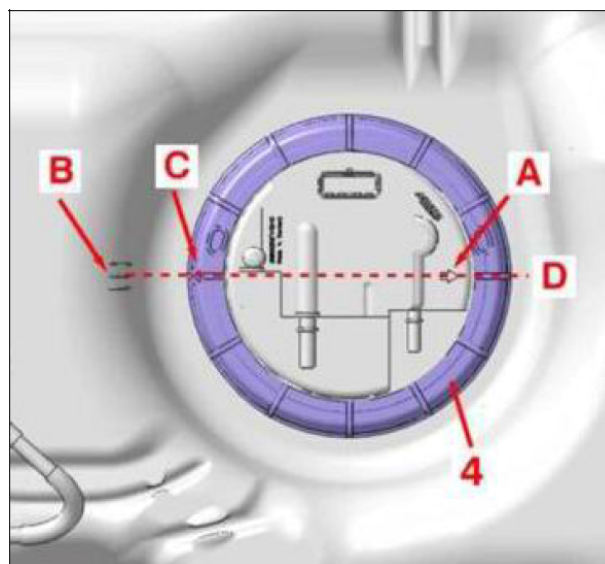
Montaje

Reemplazar sistemáticamente la junta (7)

Colocar el módulo en posición en el depósito alineando la flecha "A" en dirección opuesta a la referencia "B".

Recolocar el aro roscado (4) y atornillarlo mediante la herramienta (2) hasta que la referencia "C" quede alineada con la referencia "B".

Verificar la alineación de las referencias "A", "B" y "C" que deben coincidir en la línea "D".



Edición	01								
Fecha	03/12/08								
				Documentación Técnica 207THP					18

Nota: en caso de desmontaje de la bomba durante un tiempo muy prolongado, recomendamos volver a montar el aro roscado en su posición para evitar una posible deformación del depósito.

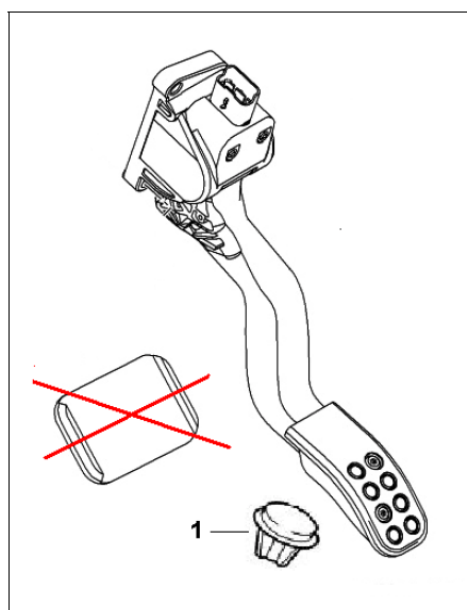
1.7 Pedal del acelerador – DPR: 16A

Para evitar posibles deformaciones del pedal en posición de aceleración máxima que pueden provocar un mal funcionamiento del potenciómetro, es obligatorio conservar un tope.

El tope de serie, de 18 mm de alto, debe reemplazarse por el tope (1) de 23 mm de altura. Se aconseja pegar un elemento antideslizante en la cara de apoyo del tope.

Si fuera necesario y mediante una ligera deformación del soporte del pedal, puede disponerse el pedal en el mismo ángulo del tope.

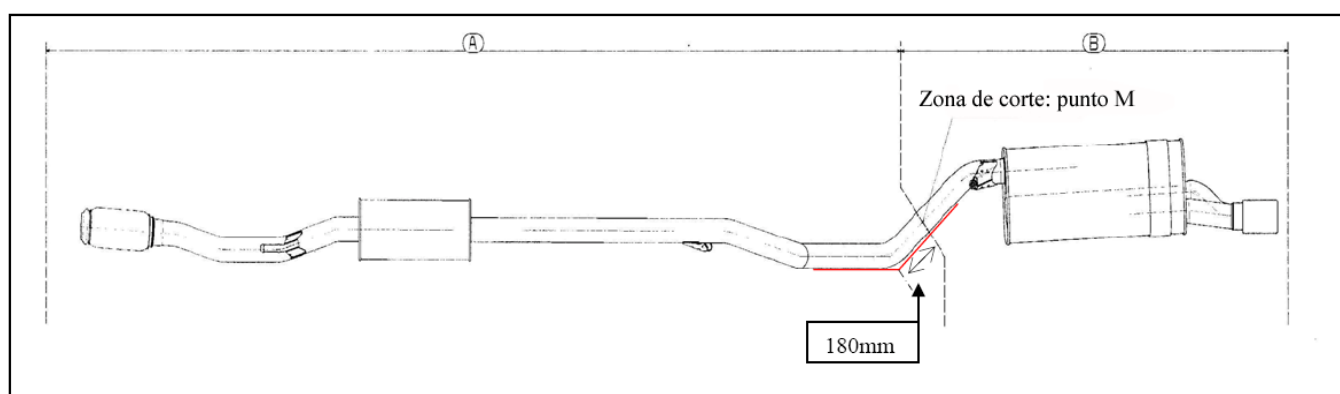
Denominación	Referencia	Cantidad
Tope	PR 1606 09	1



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						19

1.8 Escape y 17E Escape parte trasera – DPR: 17A

El uso del catalizador de serie es OBLIGATORIO. Debe mantenerse en su ubicación original y cumplir con su función catalítica. Debe montarse el tubo de escape trasero que se suministra con el kit Peugeot Sport España en lugar del silencioso trasero de serie. El recorte de la línea de escape de origen se realiza en el punto recomendado por la red Peugeot para las piezas de recambio de serie.



1.9 Soportes Motor y BV – DPR: 18A

Se aconseja verificar el apriete de las fijaciones antes de cada prueba, y en especial los del lado izquierdo.

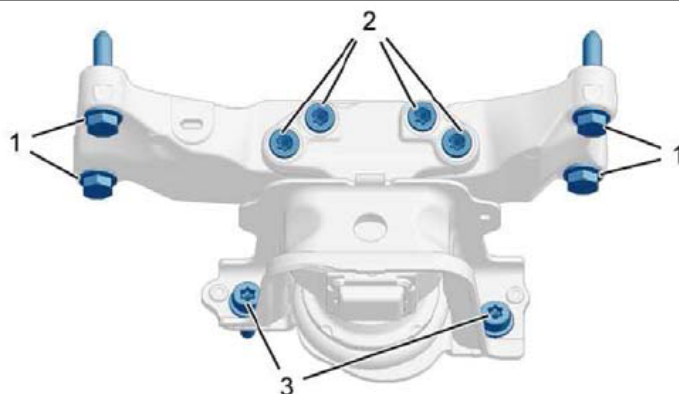
En caso de que se constate algún elemento no apretado, se recomienda desengrasar el tornillo y su alojamiento con un producto de limpieza de frenos antes de volver a montar el conjunto.

Denominación	Referencia	Cantidad
Soporte derecho motor	90 358 974	1
Soporte izquierdo motor	90 358 975	1
Antipar	90 394 530 8A	1
Rótula antipar	90 350 102 8A	1

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						20

Los pares de apriete de las fijaciones del grupo motopropulsor (GMP) son:

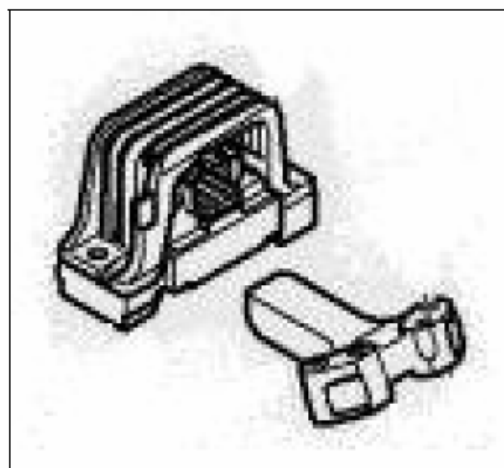
➤ **Lado derecho (motor)**



Referencia	Denominación	m.daN
(1)	Fijaciones del soporte motor intermedio derecho sobre la culata	$4,5 \pm 0,4$
(2)	Fijaciones del soporte motor superior derecho sobre el soporte intermedio derecho	$6 \pm 0,6$
(3)	Fijaciones del soporte elástico derecho del motor sobre la viga delantera derecha	$6 \pm 0,6$

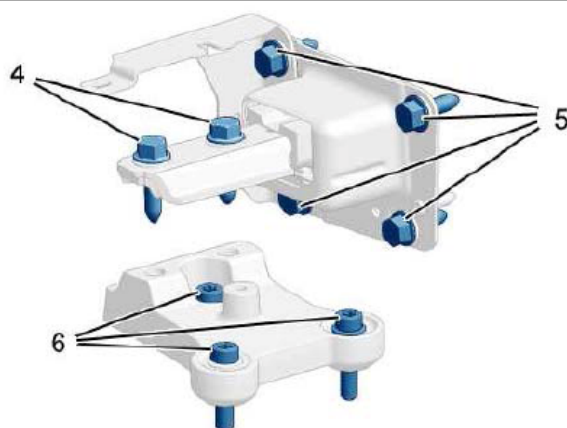
Un nuevo soporte montado y reforzado es obligatorio.

Nota: es aconsejable identificar (mediante una marca de pintura o cualquier otro modo) el nuevo soporte.



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						21

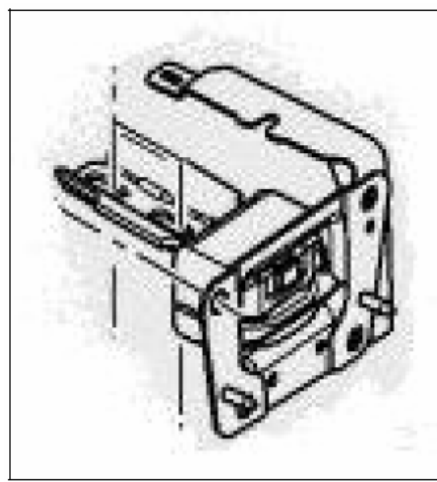
➤ Lado izquierdo (BV)



Referencia	Denominación	m.daN
(4)	Fijaciones del soporte intermedio izquierdo del motor sobre el soporte elástico izquierdo del motor	$6 \pm 0,6$
(5)	Fijaciones del soporte elástico izquierdo del motor sobre la viga delantera izquierda	$5,5 \pm 0,5$
(6)	Fijaciones del soporte intermedio izquierdo del motor sobre la caja de cambios	$6 \pm 0,6$

Un nuevo soporte reforzado es obligatorio.

Nota: es aconsejable identificar (mediante una marca de pintura o cualquier otro modo) el nuevo soporte.



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						22

➤ Inferior (antipar)

Denominación	m.daN
Fijación de la bieleta antipar sobre la cuna motor	$6 \pm 0,6$
Fijación del soporte de la bieleta antipar sobre la caja de cambios	$6 \pm 0,6$
	$6 \pm 0,6$
	$6 \pm 0,6$
Fijación de la bieleta antipar a su soporte	$6 \pm 0,6$



El antipar debe montarse completo y ajustar la longitud de la rótula con el motor parado, los tirantes en las dos partes de la rótula y el casquillo en el silent bloc.



Nota: con el fin de evitar la rotura de la rótula se recomienda cambiarla regularmente (al menos al final de cada temporada) y sistemáticamente después de un golpe (salida de pista).

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						23

1.10 Centralita, Inyectores, Bujías y Sist. Dosado – DPR: 19G

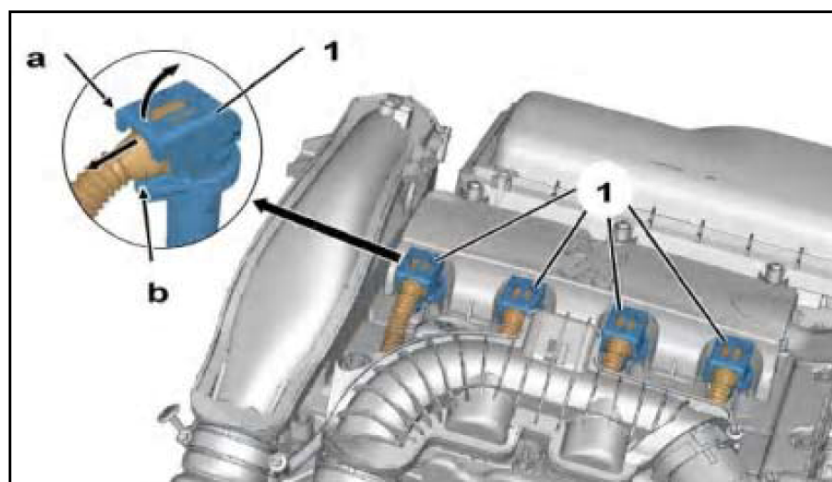
Nota: en caso de necesidad y con el fin de sustituir lo más rápidamente posible la centralita, se aconseja llevar consigo, durante las pruebas, la tarjeta confidencial donde figura el código de desbloqueo del arranque.



1.10.1 Bugías

Se recomienda sustituir las bugías cada tres o cuatro pruebas.

Denominación	Referencia	Cantidad	Observaciones
Bujía	PR 5960 92	4	Distancia electrodo = 0.1 – 0.8 mm
Llave de bujías	PR 9780 64	1	



Desmontaje

Nota: la actuación sobre la palanca de la bobina de encendido (1) comporta la desconexión del conector correspondiente.

- Accionar la palanca de la bobina de encendido (1) (en “a”) (siguiendo la flecha)
- Desconectar el conector (en “b”) (siguiendo la flecha)

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
					Documentación Técnica 207THP					24

- Desmontar las bobinas de encendido (hacia arriba)
- Desmontar las bugías de encendido

Montaje

- Las bugías de encendido → Par de apriete de $2,3 \pm 0,3$ m.daN
- Las bobinas de encendido (1) (pestaña de posicionamiento)
- Conectar el conector del cable (en (1)) y bajar la palanca de la bobina de encendido (2) (en (3)) para permitir la conexión del conector del cable.

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						25

2 Caja de cambios y Embrague

2.1 Embrague – DPR: 20A

El cable, el mecanismo, el disco y el collarín son los de serie. Para evitar que el sistema se gripe, se recomienda aplicar una fina capa de grasa Molykote BR2 Plus en la guía del tope de embrague y en las acanaladuras del árbol primario.

2.2 Refrigeración Cambio – DPR: 22G

2.2.1 Lubricante de la Caja de Cambios

Denominación	Referencia
Lubricante	Y22118640A0

Se recomienda el lubricante TOTAL H50560 formulación Peugeot Sport.



2.3 Piñonería Primario – DPR: 23A

2.3.1 Piñón motor de tercera velocidad (30 dientes)

El piñón de origen está autorizado aunque se recomienda su sustitución cada 1.000 km.

2.4 Piñonería Secundario – DPR: 23B

2.4.1 Piñón receptor de 3º / 4º (41 y 39 dientes)

El piñón de serie está autorizado, pero con la recomendación de sustituirlo cada 1.000 km.

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						26

2.4.2 Tuerca del árbol

Utilizar tuercas nuevas en cada montaje.

Denominación	Referencia	Par de apriete
Tuerca árbol primario	96 816 002 80 ó PR 2304 81	7,25 mdaN
Tuerca árbol secundario	96 246 571 80 ó PR 2304 59	6,5 mdaN

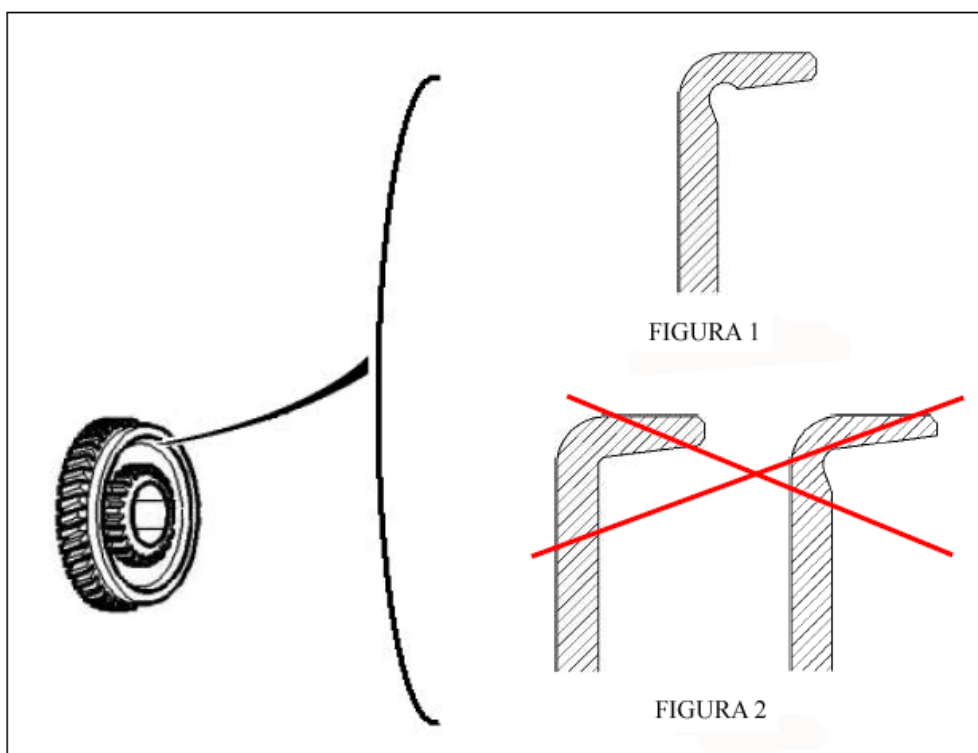
2.4.3 Piñón

- Piñón con copela cónica

Con el fin de facilitar la sincronización del paso de marchas, se aconseja verificar el perfil de los conos en cada revisión siguiendo los esquemas que se ilustran.

Figura 1 = perfil normal

Figura 2 = perfil no conforme o desgastado; reemplazar la pieza.

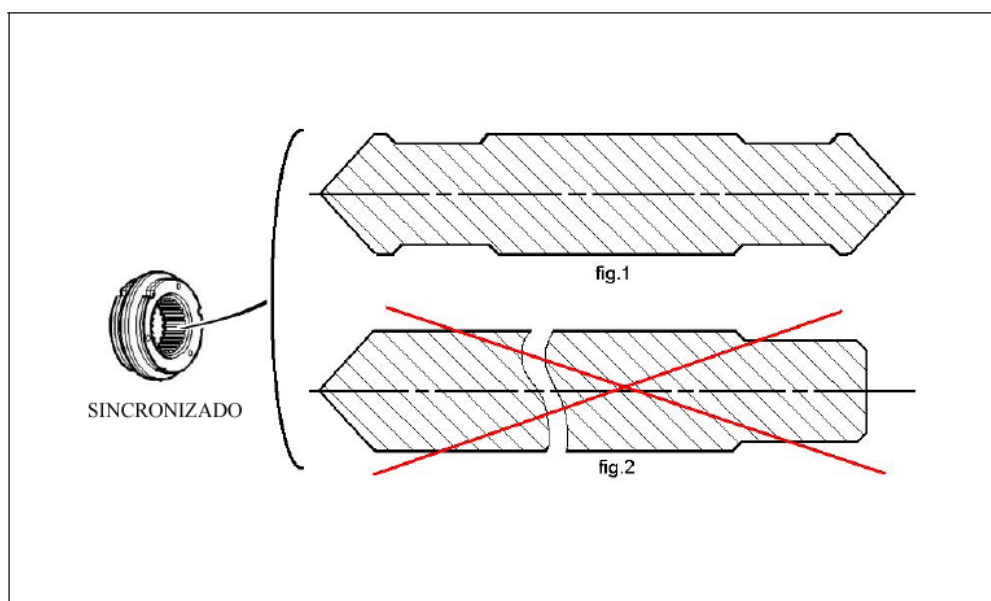
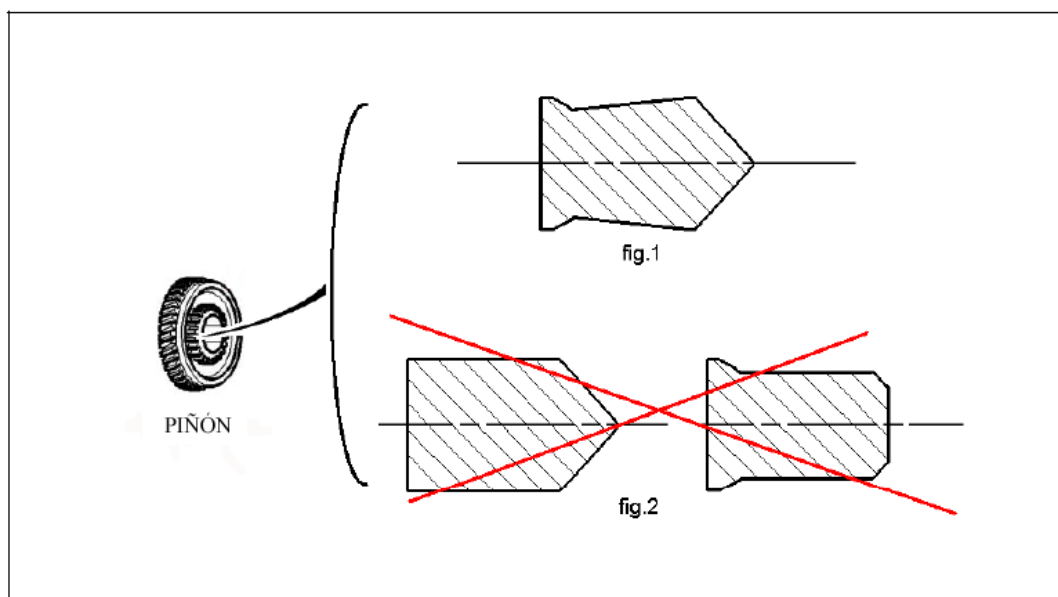


2.4.4 Piñón y sincronizador

Para facilitar el paso y el mantenimiento de las marchas, se aconseja verificar el perfil de los dientes de cabotaje en cada revisión siguiendo el esquema que se ilustran.

Figura 1 = perfil normal

Figura 2 = perfil no conforme o desgastado; reemplazar la pieza

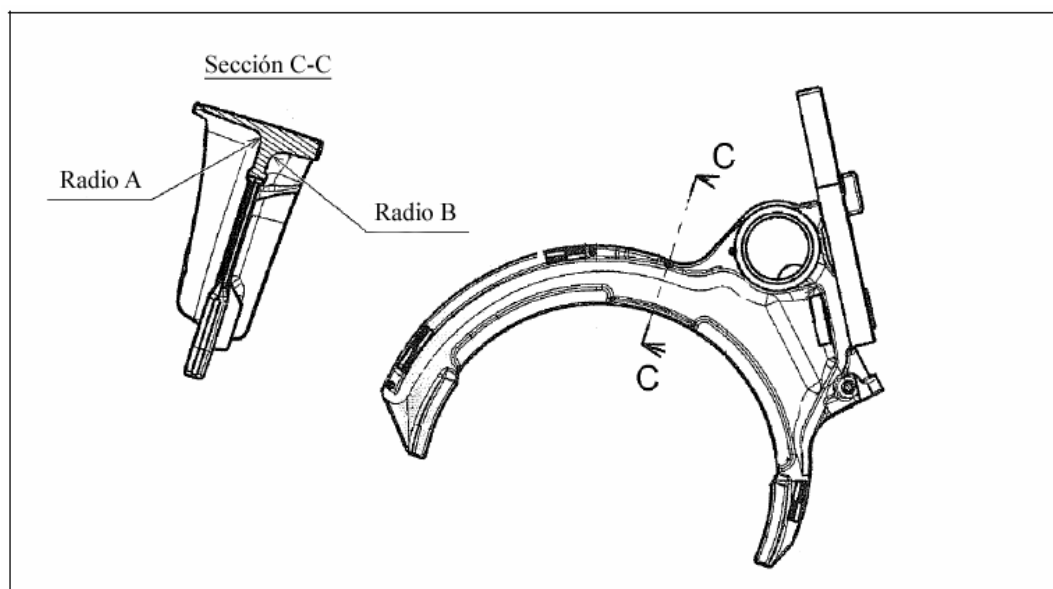


Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						28

2.5 Varillaje Interno Cambio – DPR: 25A

2.5.1 Horquilla de 1ª / 2ª

Durante las revisiones de la caja de cambios se aconseja verificar la ausencia de holguras y/o fisuras en la horquilla 1ª / 2ª. Controlar especialmente el patín central de la horquilla.



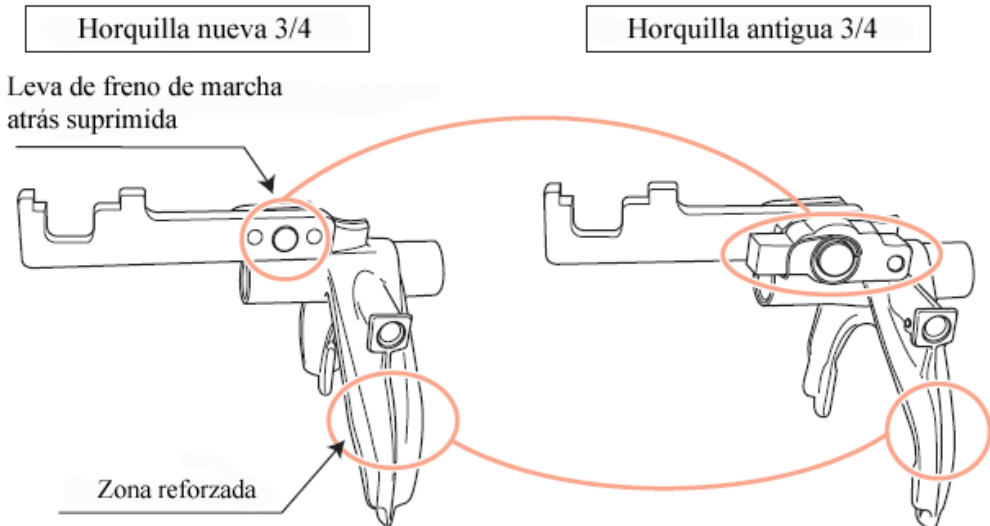
Nota: se aconseja sustituir la horquilla de serie cada 2.000 km.

2.5.2 Horquilla 3ª / 4ª

Durante las revisiones de la caja de cambios se aconseja verificar la ausencia de holguras y/o fisuras en la horquilla 3ª / 4ª. Controlar especialmente el patín central de la horquilla.

Atención: como consecuencia de la supresión de la leva de freno de la marcha atrás (ver dibujo a continuación), se recomienda embragar a fondo e insertar lentamente la marcha atrás.

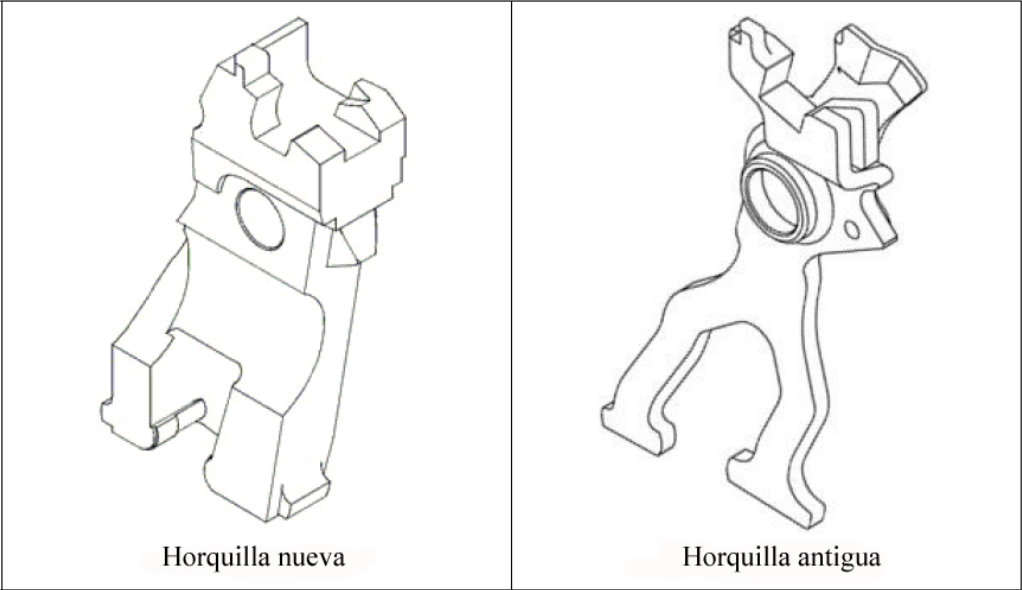
Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						29



Nota: se aconseja sustituir la horquilla de serie cada 2.000 km.

2.5.3 Horquilla de la marcha atrás

Por motivos económicos, una nueva horquilla de poliamida sustituye a la antigua de acero. Ambas están autorizadas.



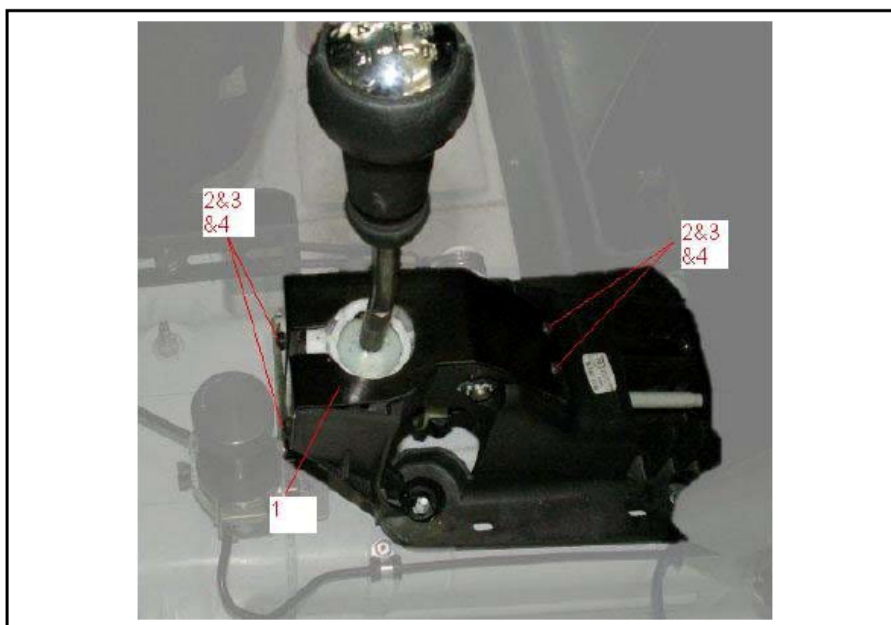
La horquilla fabricada en poliamida modificada está disponible en la Boutique Peugeot Sport España.

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						30

2.6 Varillaje Cambio – DPR: 24A

2.6.1 Palanca del cambio de marchas:

Para evitar que la palanca de cambios se separe de su soporte, es obligatorio montar la placa de unión proporcionada con el kit.



Id.	Denominación	Referencia	Cantidad
1	Chapa de unión de la palanca	903945178A	1
2	Tornillo ULS 5*16	FG82658A10	4
3	Arandela plana diámetro 5	FG86035A10	8
4	Tuerca nylstop diámetro 5	FG74511A10	4

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						31

3 Dirección y Frenos

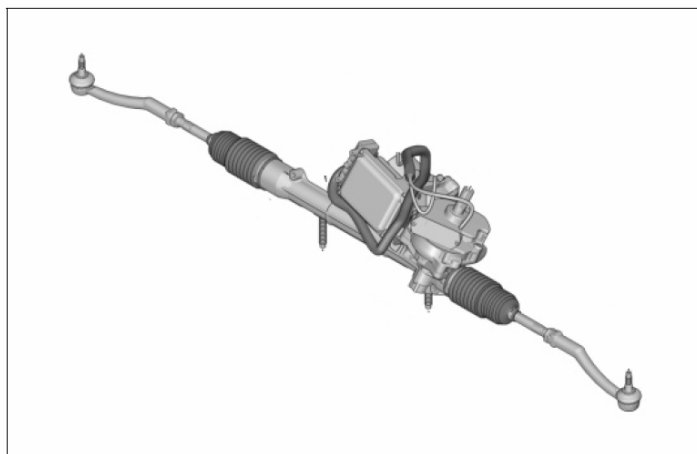
3.1 Dirección Asistida – DPR: 40A

Las piezas mecánicas que componen la dirección deben mantenerse.

3.1.1 Dirección Asistida Eléctrica

Con el fin de evitar la aparición de “puntos duros” en caso de fuerte solicitud, se aplicará una nueva calibración de la centralita de la Dirección Asistida Eléctrica.

Para dar un carácter más deportivo a la dirección, se llevará a cabo una disminución de la asistencia para que la dirección sea ligeramente más dura a baja velocidad.



3.2 Volante de Dirección – DPR: 41A

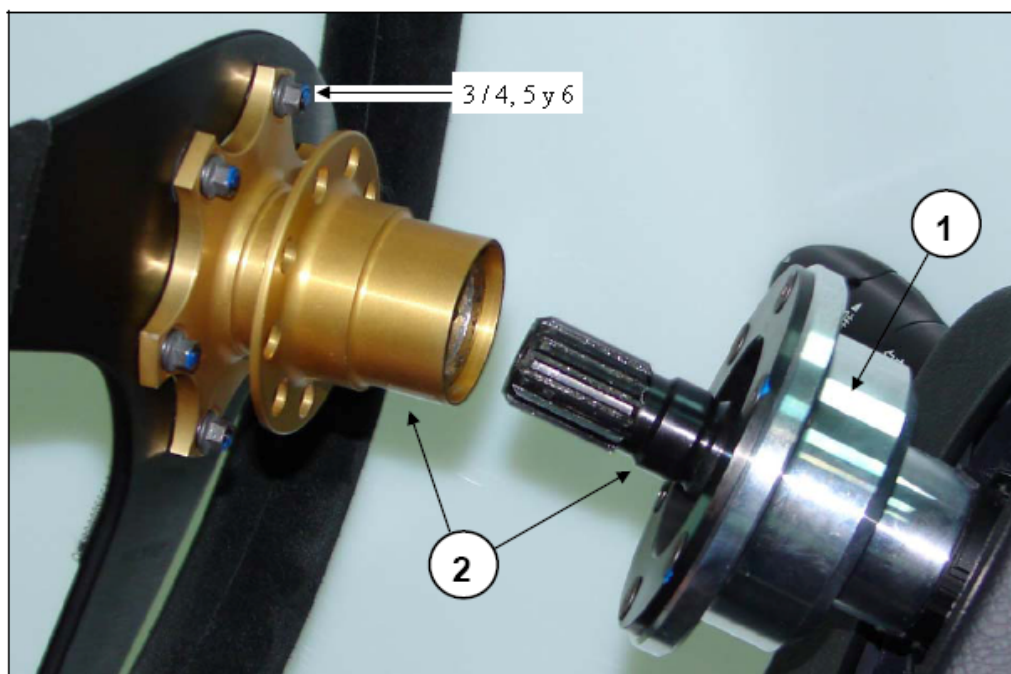
3.2.1 Cubo del volante – QUICK SYSTEM –

Se aconseja este nuevo sistema que permite retirar el volante con rapidez. Por razones de seguridad, sólo se autoriza el sistema Peugeot Sport España.

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						32

Próximamente estará disponible en la boutique según las referencias siguientes:

Id.	Denominación	Referencia	Cantidad	Observaciones
1	Cubo del volante	903717748A	1	
2	<i>Quick System</i>	903718288A	1	
3	Tornillo FHC M5x10	PS85699A10	6	Par apriete: 0,80 mdaN
4	Tornillo FHC M5x15	PS85558A10	6	Par apriete: 0,80 mdaN
5	Arandela SPS diámetro 5	PS86569A10	6	
6	Tuerca Simmonds M5	PS74009A10	6	



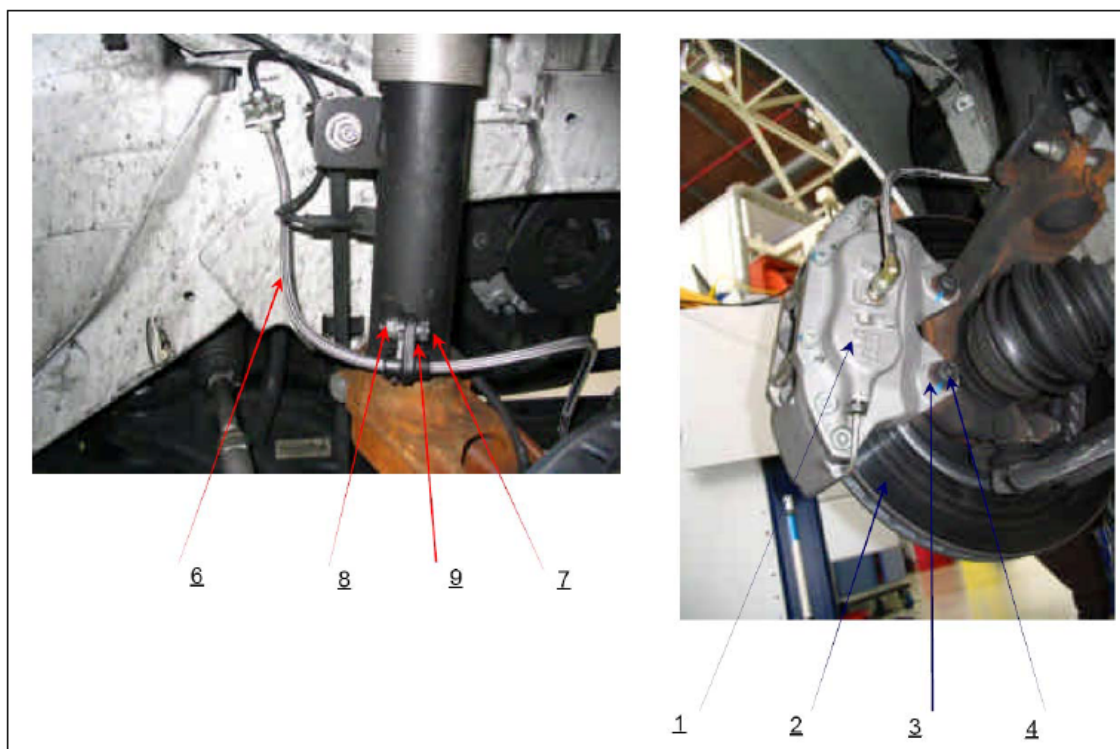
3.3 Discos y Pinzas AV – DPR: 42A

Las pinzas flotantes, de pistón único, así como los discos de origen de 302 mm de diámetro, deben sustituirse por pinzas de 4 pistones y los discos de 325 mm de diámetro de la marca AP incluidos en el kit.

- Pinzas delanteras: 4 pistones de 38,1 mm de diámetro y 41,3 mm de diámetro

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						33

- Discos delanteros de 325 mm de diámetro, 28 mm de grosor, mínimo 26 mm.



Id.	Denominación	Referencia	Can.	Observaciones
1	PINZA DERECHA 207 LW	CP7206-4S4	1	
1	PINZA IZQUIERDA 207 LW	CP7206-5S4	1	
2	DISCO DE FRENO DERECHO 207 LW	CR19703-05	1	
2	DISCO DE FRENO IZQUIERDO 207 LW	CR19703-06	1	
3	ARANDELA DE FIJACIÓN DE LA PINZA 207 LW	CR19703-09	4	
4	TORNILLO DE FIJACIÓN DE LA PINZA 207 LW	CR19703-08	4	Par apriete: 11 mdaN
5	PASTILLA DELANTERA 207 LW	FRP3107	4	
6	LATIGUILLO + ADAPTADOR	903593378A	2	
7	TORNILLO CHC M8x20	PS82031A10	2	Par apriete: 3,30 mdaN
8	TUERCA SIMMONDS M8	PS74013A10	2	
9	ARANDELA ONDUFLEX TIPO A8	PS86009A10	2	

El adaptador de anclaje del latiguillo sobre la pinza se entrega con el latiguillo. Es indispensable purgar cada pinza mediante sus dos tornillos de purgado.

Edición	01								
Fecha	03/12/08								
				Documentación Técnica 207THP					34

3.4 Frenos AR – DPR: 42E

Los discos de freno y las pinzas son los de serie, mientras que las pastillas son las distribuidas en el Kit.

Denominación	Referencia
Pastilla trasera 207 LW	FCP1469

3.5 ABS – DPR: 45J

El circuito de frenos se modifica como consecuencia de la supresión del bloque hidráulico de la centralita del ABS. El kit Peugeot Sport España contiene el conjunto de tubos rígidos necesarios para realizar la modificación.

Denominación	Referencia	Can.	Observaciones
Tubo delantero equipado	903945408A	1	
Tubo central equipado	903945418A	1	
Tubo trasero equipado	903945428A	1	
Tubo trasero izquierdo equipado	903945438A	1	
Tubo trasero derecho equipado	903945448A	1	
Pasador de mampara A	903945368A	1	
Pasador de mampara B	903945378A	1	
Tapón	903945388A	1	Montar con loctite oleoestanco
T de unión mecanizada	903945348A	1	
Centralita ABS modificada	903945358A	1	
Collar de fijación	903945398A	7	
Junta cobre para el tapón del limitador	903945488A	1	

3.5.1 Centralita del ABS

Se debe cambiar imperativamente la centralita del ABS de serie por la que se entrega con el kit, que debe situarse en el mismo emplazamiento. La fijación puede realizarse con bridas o con cinta adhesiva fuerte. Fijar el fondo de la caja del kit contra la chapa del fondo del alojamiento y añadir, si se desea, una espuma para limitar las vibraciones.

Nota: fijar correctamente el cableado para evitar que entre en contacto con la rueda en maniobras de giro máximo.

Edición	01								
Fecha	03/12/08								
				Documentación Técnica 207THP					35

3.6 Depósito Líquido Frenos, Pastillas y Líquido Frenos – DPR: 46A

3.6.1 Pastillas de freno

Se deben emplear las pastillas de freno facilitadas por Peugeot Sport España.

Está autorizada la supresión de los protectores de los discos traseros.

3.6.2 Líquido de frenos

El líquido de frenos recomendado es el AP 660.

La tabla inferior indica, a título informativo, las características de tres tipos de líquidos:

	AP 551 Racing	AP 600 Racing	AP 660 Racing
Temperatura de ebullición en seco en °C	275	300	320
Temperatura de ebullición húmeda en °C	150	210	199
Compatibilidad con el magnesio	Si	No	No
Referencia Peugeot Sport	26110-00	26600-00	LW 46A - 01

Atención: no utilizar líquido DOT5 (con base de siliconas) puesto que resulta agresivo para las juntas.

- Temperatura de ebullición en seco = Temperatura de ebullición del líquido nuevo
- Temperatura de ebullición húmeda = Temperatura de ebullición después de una humidificación de, aproximadamente, un 3,5% de agua (representativa de dos años de uso en condiciones climatológicas medias).
- Los líquidos de freno tienen la propiedad de absorber humedad del aire, lo que rebaja la temperatura de ebullición y aumenta el riesgo de aparición del fenómeno de “vapor lock”.

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						36

- Con el fin de conseguir la temperatura de ebullición más alta posible, se aconseja cambiar o purgar el líquido de frenos de manera habitual.

3.7 Canalizaciones Frenos – DPR: 48A

Id.	Denominación	Referencia
1	Te de unión delantera	903945348A
2	Centralita ABS modificada	903945358A
3	Tubo delantero	903945408A
4	Pasamuros	903945368A
5	Tubo central	903945418A
6	Limitador	17705-02
7	Tapón limitador	903945388A
8	Tubo trasero	903945428A
9	Pasamuros trasero	903945378A
10	Tubo trasero derecho	903945448A
11	Tubo trasero izquierdo	903945438A

3.7.1 Frenos delanteros

La modificación de los frenos delanteros se limita a la colocación de una T de unión en el lugar de la centralita del ABS. Hay que enlazar el tubo rígido verde (de gran diámetro) que viene del cilindro maestro con los dos tubos negros (de pequeño diámetro) que van a los frenos delanteros. Para ello hay que acodar los tubos negros.

Atención: se trata de una operación delicada si se hace manualmente.

Fijar la T de freno para evitar las vibraciones. Existe la posibilidad de fijarla con un tornillo M5x30 que se atornilla al nuevo bloque del ABS.

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						37

(1) Te de unión

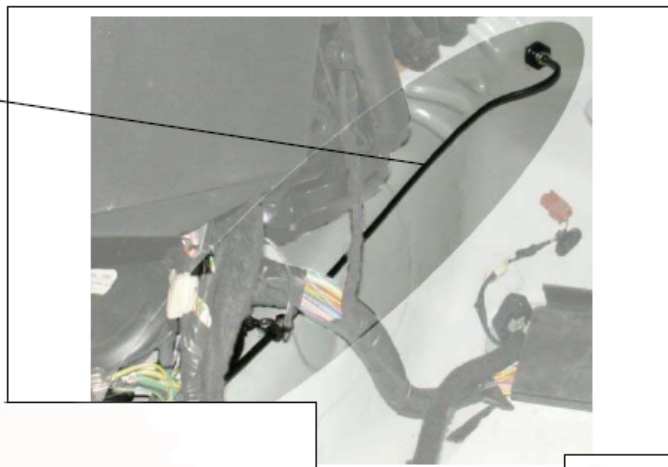
(2) Nueva centralita del ABS

3.7.2 Frenos traseros

El paso de los tubos se debe efectuar como se observa en las siguientes ilustraciones:

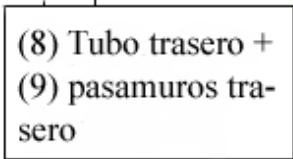
Nota: es preciso terminar el conformado de los tubos manualmente para garantizar una mejor adaptación de los mismos al chasis.

(5) Tubo central +
(4) pasamuros A



Vista lado acompañante

Edición	01								
Fecha	03/12/08								
				Documentación Técnica 207THP					38



Edición	01								
Fecha	03/12/08								
				Documentación Técnica 207THP					39

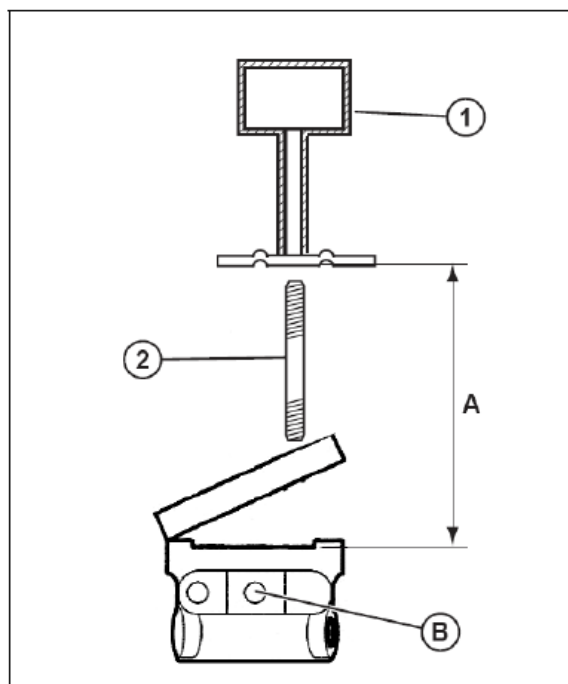
Atención: montar el tapón del limitador con Loctite oleostanco así como el adaptador 12100 – 3/8x24 de salida del cilindro maestro (lado del cilindro maestro).

3.8 Repartidor Frenos – DPR: 48H

El circuito de frenos contiene un limitador regulable y no está permitido modificarlo. Para información: 22 bar de limitación de presión para el circuito trasero sobre seco (reglaje de base).

Identificación	Denominación	Referencia
1	Mando	17705-22
2	Clavija	
B	Tapón	903945388A

- Algunos mandos (1) tienen un diámetro excesivamente pequeño, lo que no permite el paso del cuerpo liso de la clavija (2).
- Si es necesario, aumentar el diámetro hasta 6,5 mm.
- Montar la clavija al filamento de freno sobre el limitador.
- Reglaje de base de la cota A = 35 mm.
- Girando la rueda de reglaje en el sentido de la flecha grabada, se obtiene más freno en la parte trasera y viceversa.



1 muesca = alrededor de 1 bar

Nota: con el fin de optimizar la purga, se aconseja trabajar sobre el tapón (B) del limitador.

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						40

3.8.1 Control del reparto de presiones

- Las presiones delanteras deben obtenerse mediante una única acción sobre el pedal de freno a partir de la posición de reposo (no bombear).

Debajo vemos la tabla de presiones delanteras y traseras que constituyen los reglajes base. Este reglaje base debe adaptarse en función del chasis, del peso sobre las ruedas y en función del tipo de circuito o de pilotaje.

Presión eje delantero (bar)	Presión eje trasero (bar)
20	20
25	25
30	30

3.9 Herramientas

Denominación	Referencia	Observaciones
Tester de líquido de frenos	PR 9776-T2	Mide la temperatura de ebullición del líquido de frenos
Medidor de presiones	PR 9769-C1	Controla la presión de frenado

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						41

4 Suspensión y Electricidad Motor

4.1 Tren Trasero – DPR: 51A

Denominación	Referencia	Observaciones
Calas de paralelismo	903593228B	
Arandelas convexas	903593368	
Arandelas cóncavas	903593358	
Tornillo CHC M12x125 Lg 40	PS82011A10	Par de apriete = 8 mdaN Emplear Loctite 222

Se entregan 6 calas de paralelismo. Cada una de las calas permite modificar el paralelismo de -20' o de 2,5 mm (apertura) por rueda. Se autoriza un máximo de tres calas, es decir, una modificación de hasta -1° o -7,5 mm por rueda. El montaje debe ser simétrico, es decir, mismo número de calas por rueda.

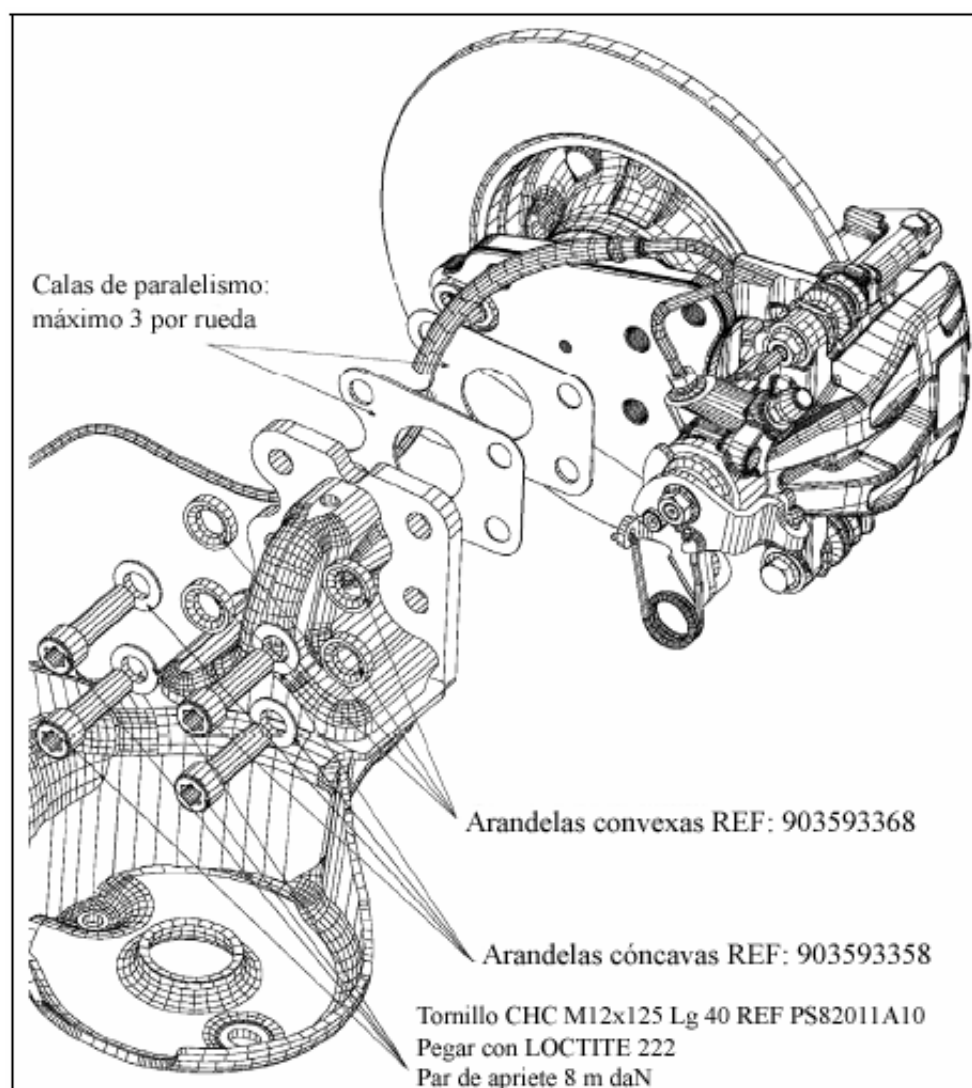
	Alineación Inicial			
	Eje Delantero		Eje Trasero	
	Izquierda	Derecha	Izquierda	Derecha
Caída	- 1º 54´	- 2º 26´	- 1º 23´	- 1º 50´
Avance	+ 3º 12´	+ 2º 40´		
Convergencia	+ 1º 02´	+ 1º	+ 0º 02´	+0º 08´
CALA 20´				
Caída	No varía		- 1º 27´	- 1º 48´
Avance	No varía			
Convergencia	No varía		- 0º 39´	- 0º 44´
2 x CALA 20´				
Caída	No varía		- 1º 27´	- 1º 47´
Avance	No varía			
Convergencia	No varía		- 1º 17´	- 1º 29´
3 x CALA 20´				
Caída	No varía		- 1º 30´	- 1º 47´
Avance	No varía			
Convergencia	No varía		- 2º 04´	- 2º 11´

Edición	01								
Fecha	03/12/08								
				Documentación Técnica 207THP					42

Atención: la apertura del tren trasero da al coche un comportamiento más vivo (sobrevirador) e inestable en recta y, por consiguiente, el reglaje debe adaptarse en función de:

- la experiencia del piloto y de su estilo de pilotaje
- el tipo de circuito: sinuoso o rápido
- del estado de la pista: seca o mojada

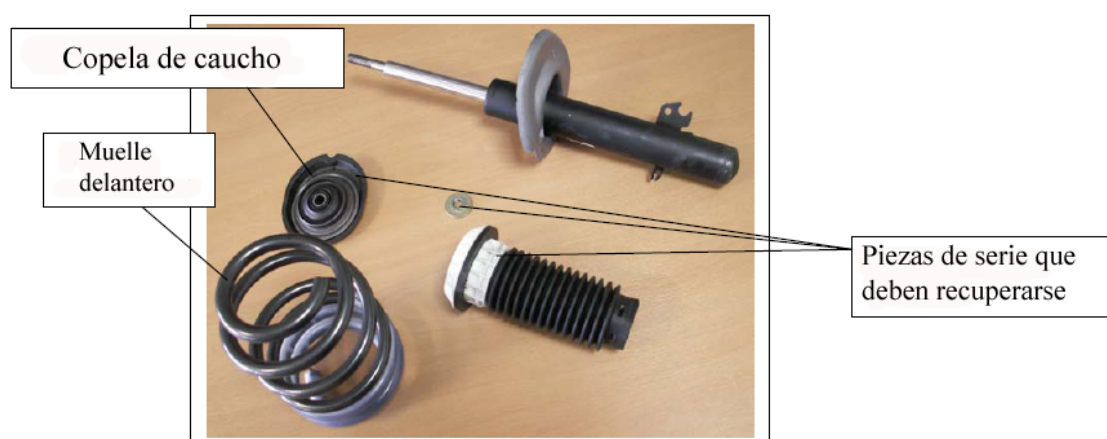
El montaje debe realizarse según el dibujo inferior. El reglaje de origen, sin las calas, está autorizado.



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
					Documentación Técnica 207THP					43

4.2 Amortiguador y Muelle AV – DPR: 52A

Conviene recuperar la copela superior y las tuercas de fijación de serie del sistema McPherson para sustituirlos por el conjunto realizado a partir de las piezas del kit Peugeot Sport España. Las copelas de caucho superiores pueden volver a montarse giradas 180° en relación a su posición original para dar más inclinación al eje de rueda del tren delantero (gracias al agujero excéntrico de la copela de caucho).



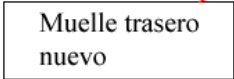
Atención:

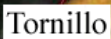
- Es imperativo conservar los rodamientos de serie.
- Los topes de los amortiguadores son los topes tipo serie, se entregan con el kit y no deben modificarse.
- Los muelles delanteros deben montarse en el sentido correcto, con la parte plana en el lado de la copela de caucho.

4.3 Amortiguador AR – DPR: 52C

Los amortiguadores traseros son, obligatoriamente, los proporcionados por la boutique Peugeot Sport España. Los muelles son los suministrados en el kit (referencia: 903945328A). Para cambiarlos, sacar el tornillo de la parte superior o inferior del amortiguador. La traviesa desciende lo bastante como para cambiar el muelle. Este último no tiene un sentido de montaje concreto.

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
					Documentación Técnica 207THP					44





4.4 Rueda – DPR: 54A

4.4.1 Espárrago y tuerca de rueda

Los espárragos y las tuercas de rueda se incluyen en el kit, y su montaje es imperativo.

Denominación	Referencia	Observaciones
Espárrago	619703-10	Par de apriete = 5 mdaN. Emplear Loctite 620
Tuerca	217023-00	Par de apriete = 8,5 mdaN

4.4.2 Llantas

Las llantas deben sustituirse por las de aleación Peugeot Sport España en medidas 7,00 J 17 CH4-28 (se incluyen 4 llantas en el kit).

Llanta disponible bajo la referencia RC19804-00 (blanco)

4.4.3 Neumáticos

El neumático BF Goodrich G. Force Profiler en dimensiones 225 x 45 R 17 es obligatorio.

Montaje:

Se recomienda utilizar una pasta de montaje para turismos. Se desaconseja el uso de lubricante líquido y están prohibidas las cremas o grasas para PL, AGRI, MANUT o GC.

Pasta de montaje:

- PROVAC WAX referencia PR 9735 S7
- REMA TIP TOP especial “serie Large” referencia 593 0577 – tel: 01 30 13 99 30.

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
					Documentación Técnica 207THP					46

4.5 Valores de Geometría. Puntos de Medición de la Altura de Caja Delantera Trasera

Las mediciones se efectúan con el coche en vacío, sin el piloto y con la cantidad de gasolina restante en el depósito después de unos entrenamientos clasificatorios o una carrera.

Reglaje delantero / trasero

Altura mínima: 147 / 217 mm

Paralelismo libre / Pinza total no regulable +5 mm mínimo

Caída: 2° máximo / 1° 45' máximo

Avance: 4°10' máximo

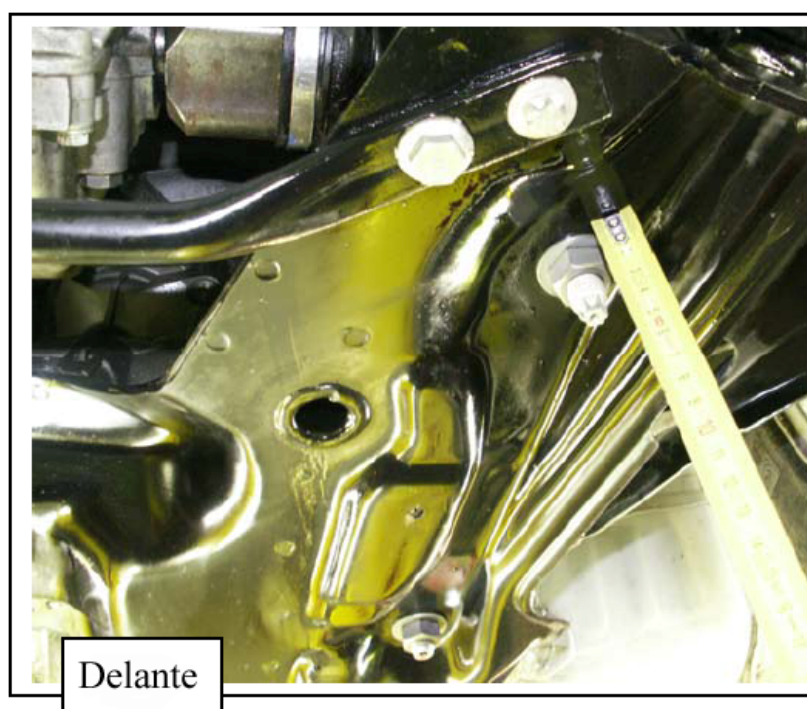
Estabilizadora: 22 mm diámetro / rigidez de la traviesa de serie.

Batalla: 2550 mm

Vías: 1465 / 1460 mm

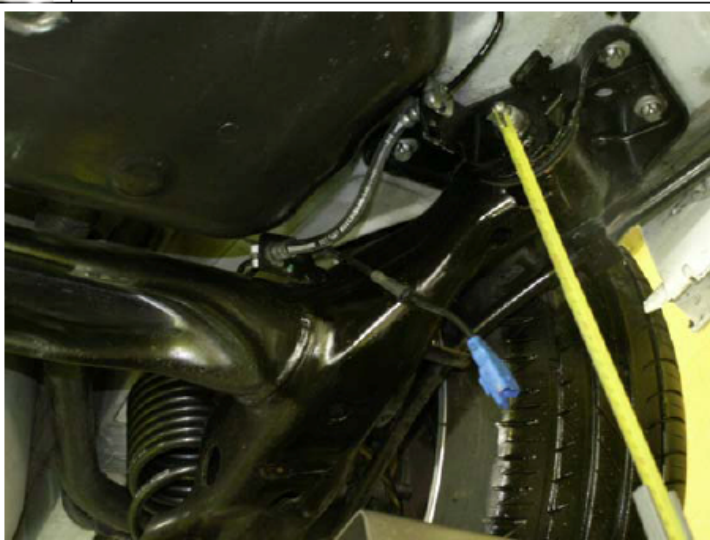
Peso: 1082 kilogramos (en vacío)

La altura de caja se mide según las ilustraciones siguientes:



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						47

Atrás bajo la cabeza del tornillo



Edición	01								
Fecha	03/12/08								
				Documentación Técnica 207THP					48

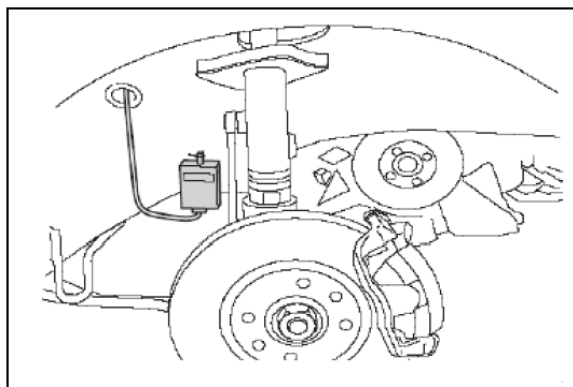
5 Electricidad, Ventilación y Calefacción

5.1 Instalación Principal AV – DPR: 60C

El cableado eléctrico es de serie. El cableado del chasis debe mantenerse completamente de serie. Cualquier cableado eléctrico sospechoso podrá ser sustituido por el simple requerimiento de cualquier responsable de Peugeot Sport España.

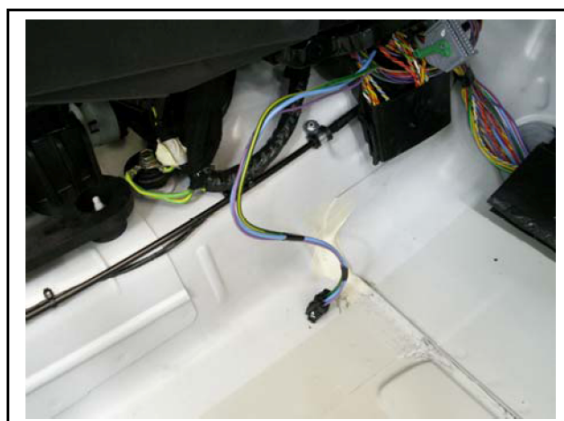
5.1.1 Transponder

El transponder se fijará en el paso de rueda delantero derecho, detrás del eje de la rueda (a la altura de la pata de fijación del sensor de velocidad de la rueda).



Es obligatorio fijar el transponder tal como se indica en el dibujo.

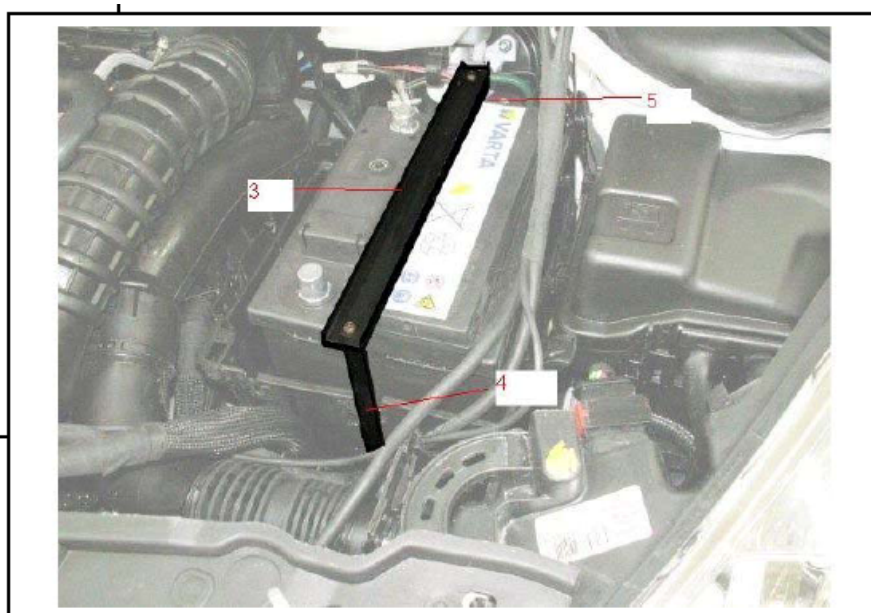
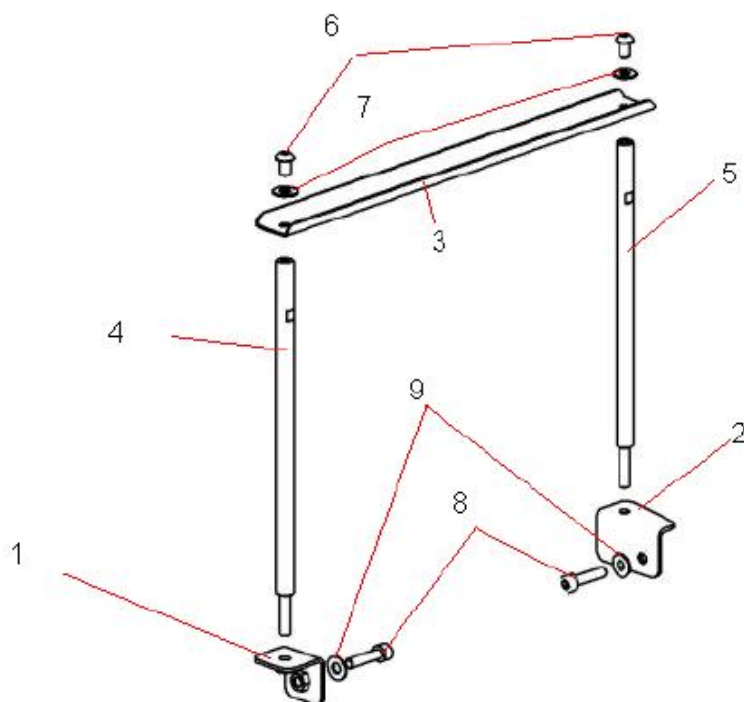
La alimentación del transponder puede tomarse del conector de 3 vías situado en el habitáculo al pie de la consola central. Vía 2: +12 V (cable azul), vía 3: Masa (cable amarillo y verde).



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						49

5.1.2 Batería – DPR: 56A

Es obligatorio montar la fijación de batería del kit. Las escuadras con las tuercas soldadas deben fijarse sobre el soporte de la batería de serie.



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						50

Id	Denominación	Referencia	Can.
1	Escuadra delantera con tuerca soldada	903945038A	1
2	Escuadra trasera con tuerca soldada	903945048A	1
3	Perfil de fijación de la batería	903945058A	1
4	Varilla roscada 1	903945018A	1
5	Varilla roscada 2	903945028A	1
6	Tornillo ULS 6*15	FG82690A10	2
7	Arandela schnorr diámetro 6	FG86098A10	2
8	Tornillo fijación escuadra CHC 6*20	FG82001A10	2
9	Arandelas onduflex diámetro 6	¿?	2

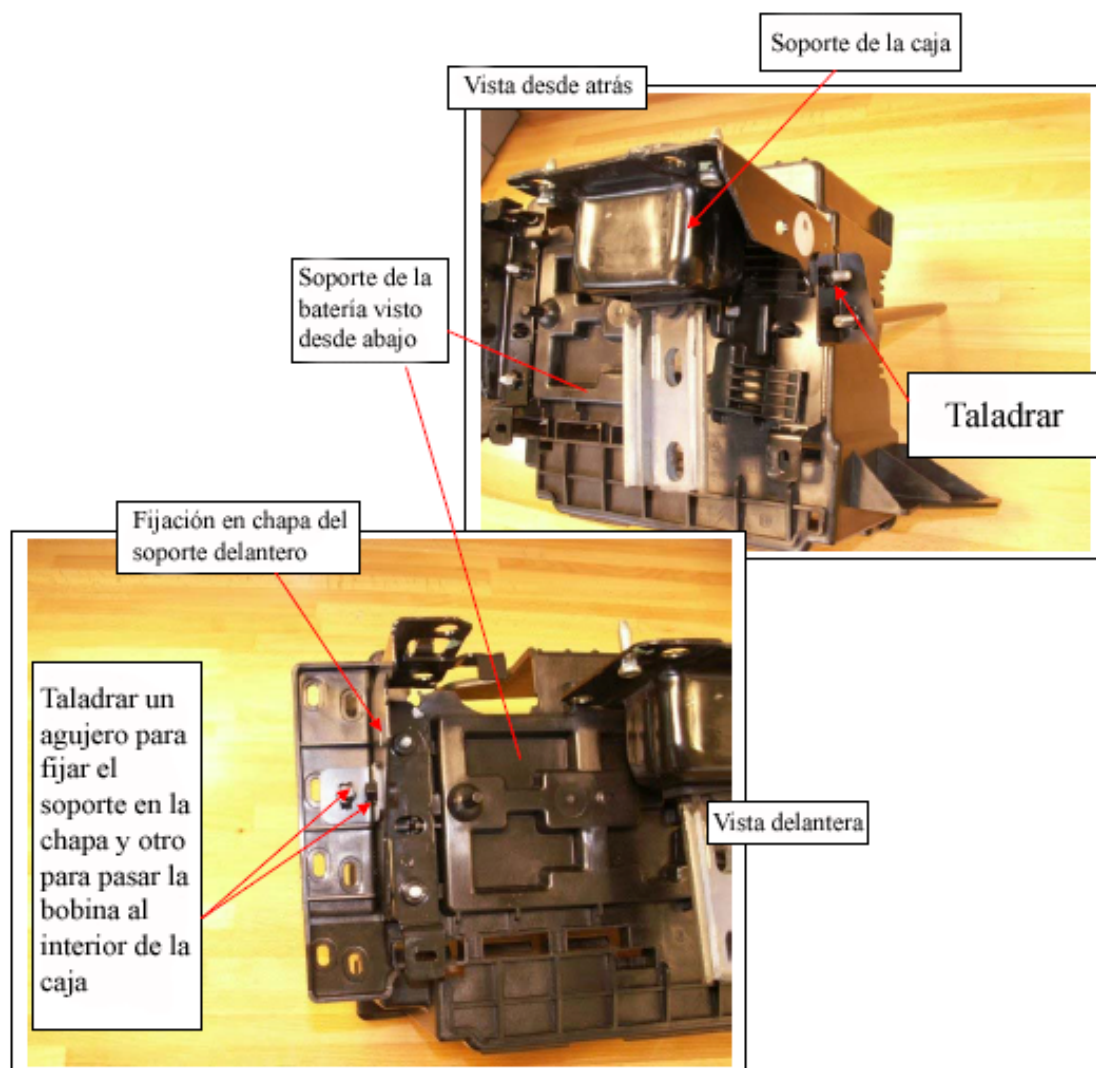
5.1.2.1 Para el montaje

Desmontar el receptáculo de plástico de la batería así como la escuadra de acero de apoyo delantera y el soporte de la caja (estos dos soportes están fijados en el larguero).

Atención: no hay que olvidar que debemos calzar la caja de cambios con un gato durante esta operación.

Volver a montar estos soportes sobre el receptáculo de la batería, montar los elementos del kit de fijación de la batería (ver el despiece debajo), recolocar la batería dentro, presentar el kit desde arriba y marcar los agujeros a taladrar para fijar las escuadras de manera que el perfil esté en contacto con la batería. Para un mejor acabado, añadir una espuma adhesiva bajo el perfil. Remontar el conjunto.

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						51



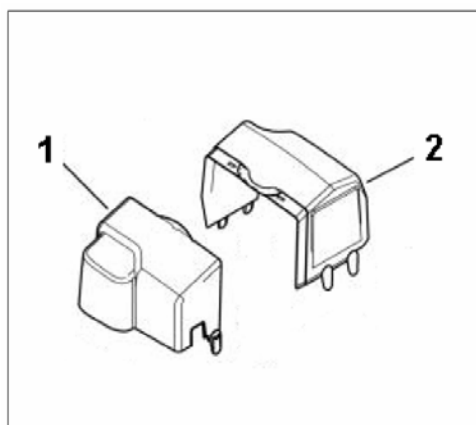
Con el fin de limitar la temperatura de la batería y de la centralita, es obligatorio mantener el conducto de refrigeración de serie situado entre el radiador y el soporte de la batería que vemos en la foto adjunta.



Edición	01								
Fecha	03/12/08								
				Documentación Técnica 207THP					52

Denominación	Referencia
Conducto refrigeración	PR 6545 CY

Para mantener la temperatura de la batería, además de emplear el conducto de refrigeración, es obligatorio colocar las pantallas (1) y (2) en la posición que se indica en la siguiente figura:



Para conseguir un aislamiento térmico máximo, se aconseja realizar los recortes mínimos alrededor de los cables del cortacorrientes y del refuerzo Peugeot Sport de la fijación de la batería.

Denominación	Referencia
Pantalla (1)	PR 6545 X9
Pantalla (2)	PR 6545 Y0

5.1.3 Cortacorrientes

Los cortacorrientes se identifican por la forma de la llave según la foto que sigue.



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						53

Conviene verificar el buen funcionamiento del cortacorrientes y, en caso de duda, sustituir la pieza.

En lo que respecta al exterior, el mando del cortacorrientes (pintado en rojo) se colocará obligatoriamente en la base del montante delantero izquierdo del parabrisas sobre la pieza de plástico del vano. Estará claramente indicado por un rayo rojo dentro de un triángulo azul con reborde blanco de, al menos, 12 cm de base.

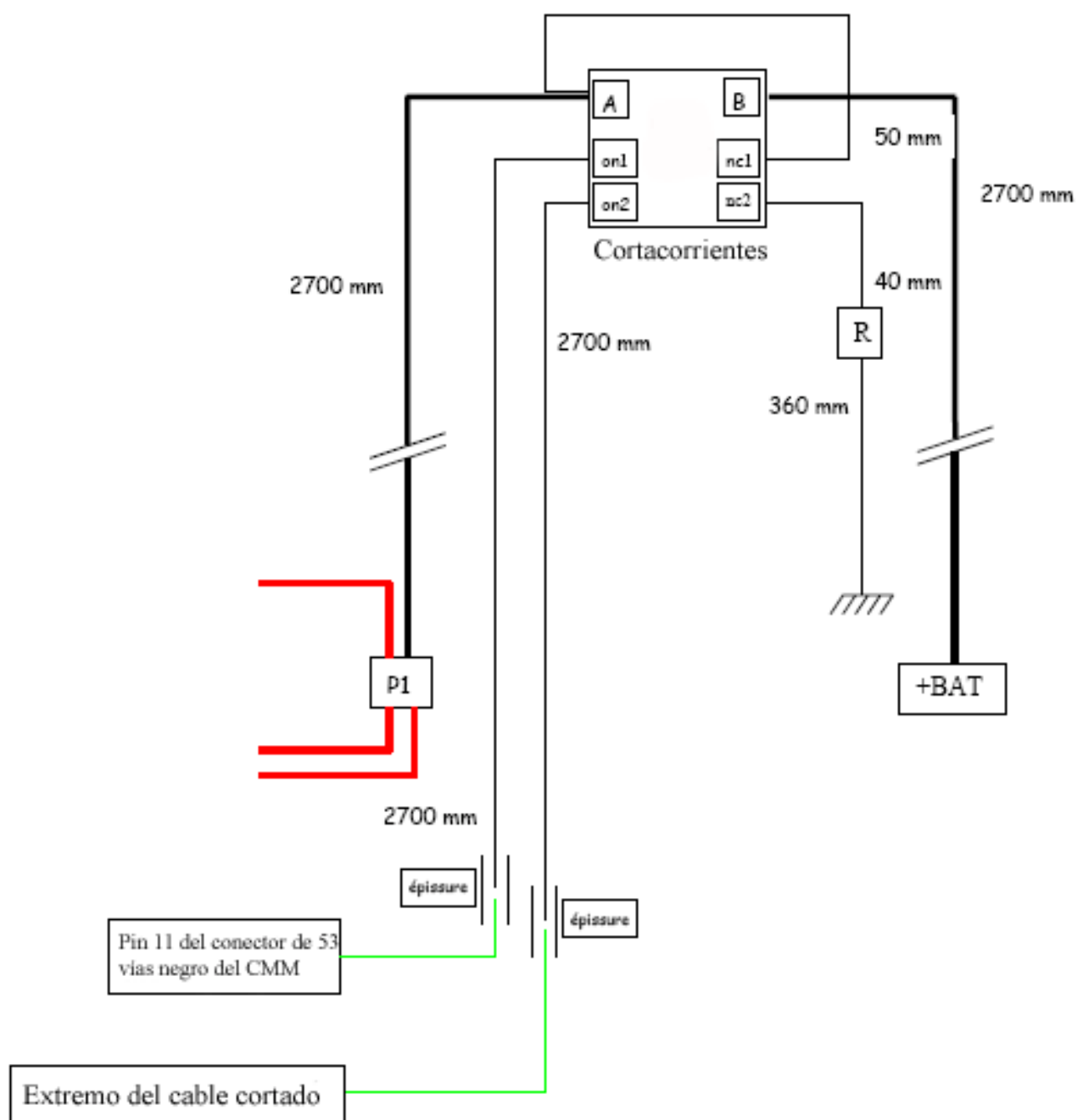
El tirador del cortacorrientes está disponible en la Boutique Peugeot Sport España bajo la referencia 90 372 838 8A.

Atención: para conservar el buen funcionamiento de la bomba de agua eléctrica y de los ventiladores, es obligatorio parar el motor mediante el contacto. El cortacorrientes sólo debe utilizarse en caso de peligro (salida de pista, incendio) o después de 15 minutos en el caso de una parada prolongada. Además, un paro brusco del motor mediante el cortacorrientes ocasiona la aparición de defectos *Diag* que pueden afectar al funcionamiento del motor.

La instalación del cableado del cortacorrientes suministrado con el kit se realiza mediante el método siguiente:

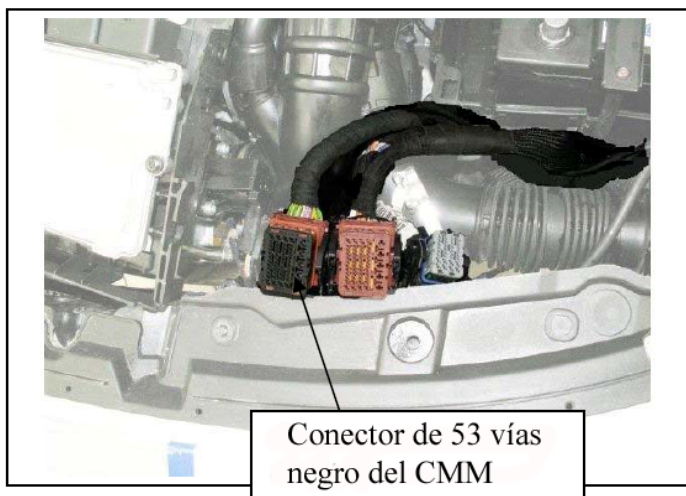
- Desconectar la batería.
- El plano del cableado es el que sigue.

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						54



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						55

- El paso del cableado debe hacerse como se indica en la ilustración siguiente.



- Cortar el cable correspondiente al pin 11 del conector de 53 vías negro de la centralita del motor. Conectar cada extremo cortado con los dos cables de pequeño diámetro del cableado del cortacircuitos (realizar la conexión con la ayuda de los manguitos termorretractables con anillo rojo).
- Cortar los tres cables de potencia que van conectados al borne positivo de la batería. Con la ayuda de un manguito de 50 mm, embutir de dos en dos los cables de 25 mm (3 cables de serie rojos en el esquema y el cable del manido del kit en negro en el dibujo).

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						56

- ### 5.1.3 Shunt

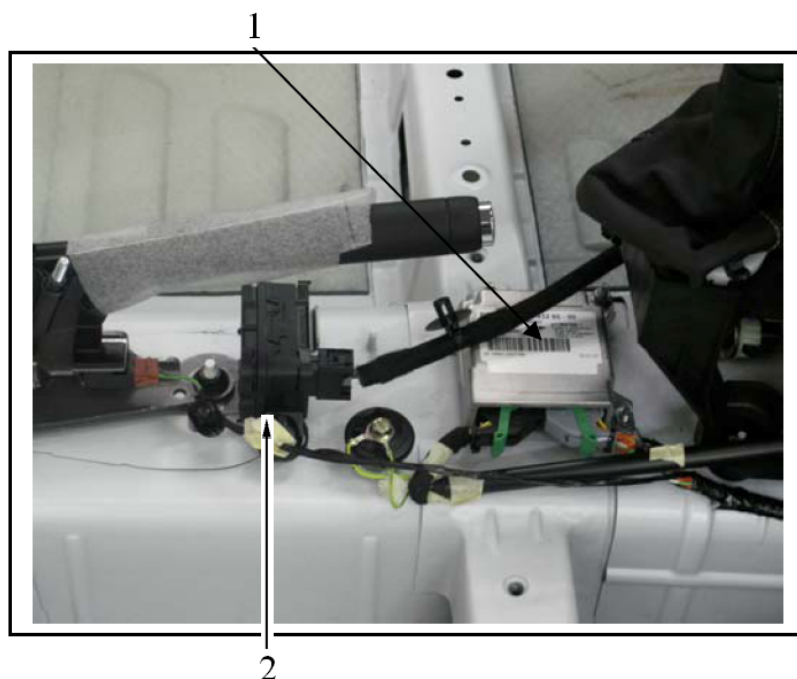
Posición CLIENTE

5.2 Instalación Consola Principal – DPR: 60L

Todos los equipamientos eléctricos deben estar presentes y en perfecto estado de funcionamiento durante todo el desarrollo de las pruebas excepto aquellos que estén afectados por el programa de modificaciones.

5.3 Instalación Intermedia AV/AR – DPR: 60T

Suprimir la centralita del acelerómetro del sistema de airbags (1) y la del ESP (2).



5.4 Instalaciones AR – DPR: 60V

La tercera luz de freno es obligatoria y debe estar en perfecto estado de funcionamiento. Para ello, debe mantenerse el cableado del portón de serie o crear un pequeño conjunto de dos cables. Guardar únicamente la protección del pin 14 del conector negro (16 vías) y enchufarlo a la vía 2 del conector gris de la luz de freno. La vía 1 debe conectarse al chasis para que haga masa.

5.5 Caja de Fusibles, Relés y Soportes – DPR: 65H

Las cajas de fusibles deben ser de estricta serie.

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						58

6 Carrocería

6.1 Carrocería – DPR: 70A

6.1.1 Montaje del arco

El posicionamiento de las pletinas debe hacerse con el arco en su posición dentro del vehículo, en un montaje simulado.

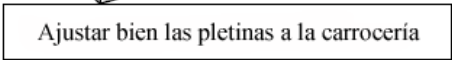
- Antes de instalar el arco en el coche, desmontar la visera de la instrumentación.
- Atornillar el arco sobre las pletinas centrales
- Atornillar las pletinas traseras
- Taladrar el paso de las tuercas de la pletina trasera en los largueros (broca o sierra circular de 18 mm)
- Colocar en su posición el arco delantero y atornillar las contraplacas delanteras.
- Ajustar las pletinas central y delantera al chasis para que encajen lo más posible en sus sedes redondeadas.
- Marcar las pletinas.
- Taladrar los tubos del arco al nivel de los encajes
- Sacar el arco
- Soldar todas las pletinas
- Pintar las pletinas soldadas
- Reposicionar el arco (pintado) y atornillarlo

El mismo proceso, ahora con ilustraciones:

- Posicionar las pletinas centrales del arco (3 y 4). A partir de esta posición obtendremos el emplazamiento de las contraplacas delantera (5) y traseras (1 y 2)

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						59

- Hay que soldar imperativamente los dos rebordes de chapa de la pletina una vez esta está en su sitio sobre el chasis.



- Posicionar las dos contraplacas traseras y taladrar (18 mm de diámetro) el chasis delante de las tuercas soldadas para empotrarlas en el piso.

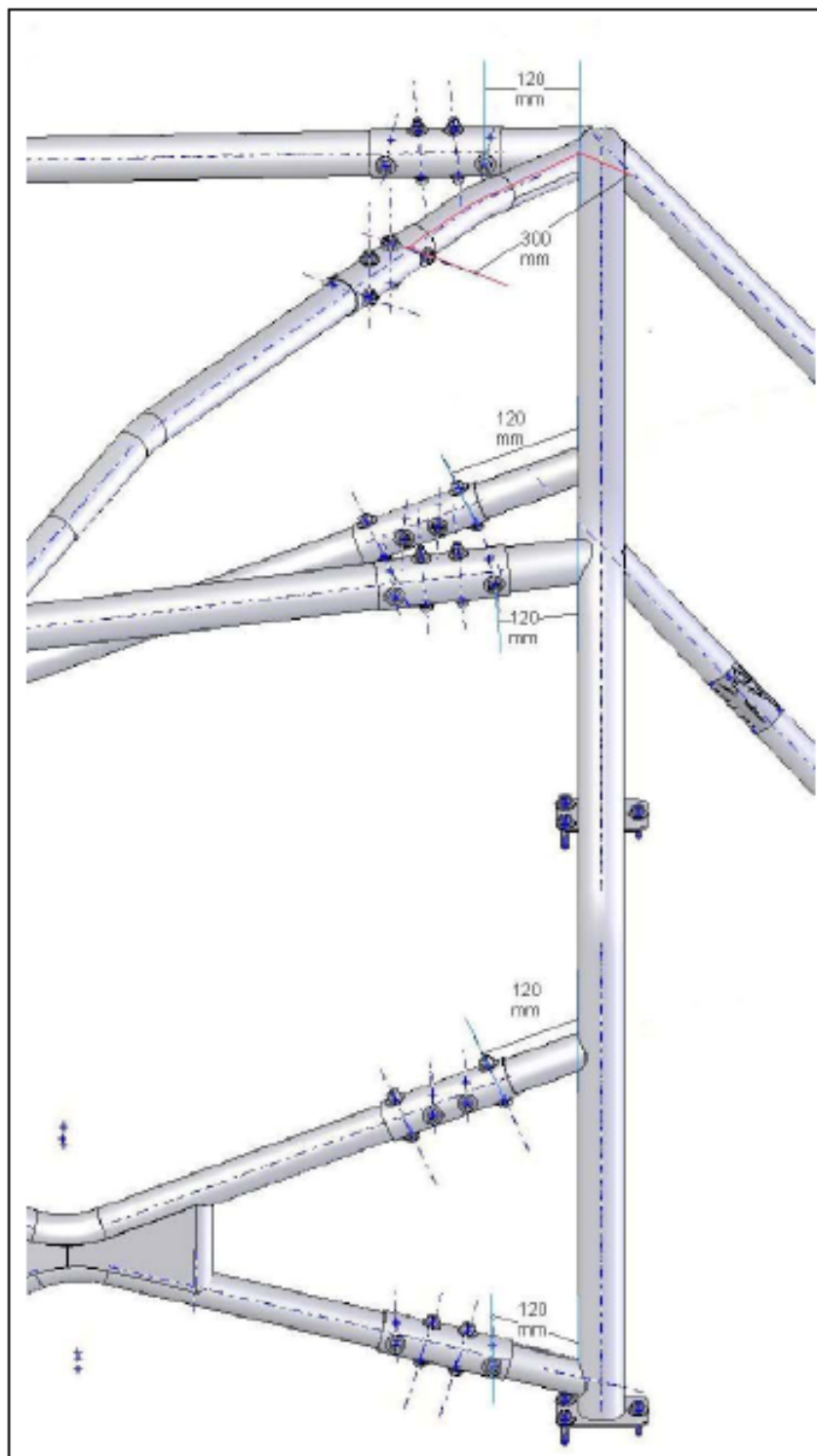


- Posicionar las dos contraplacas delanteras para soldarlas contra el chasis y contra el reborde de chapa bajo la junta de la puerta de serie.



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						61

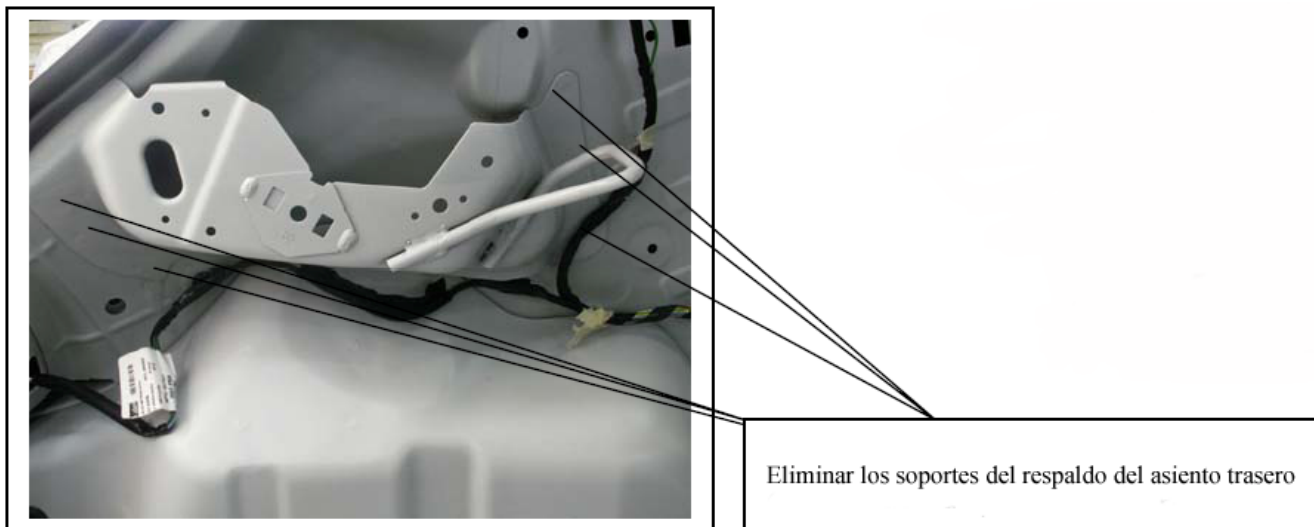
- Taladrar los empalmes con las cotas siguientes verificando que los agujeros sean simétricos en relación a las uniones de los arcos (el central y el delantero).



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						62

6.1.2 Soportes respaldo asiento trasero

Los soportes del respaldo del asiento trasero deben ser eliminados.



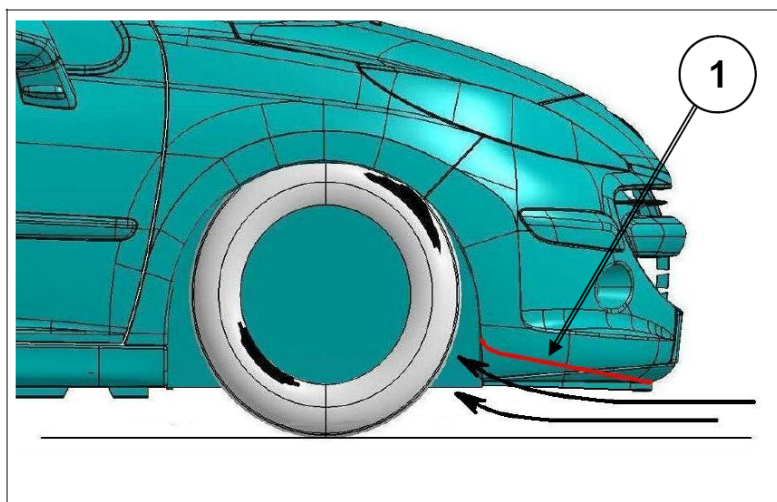
6.1.3 Anillo de remolque

Los anillos de remolque deben ser siempre accesibles durante todo el desarrollo de la prueba, estar en buen estado y pintados de un color vivo (amarillo, naranja o rojo) diferente del color del vehículo. Montar los anillos del kit (el largo en la parte delantera)

6.2 Bajos Carrocería – DPR: 70C

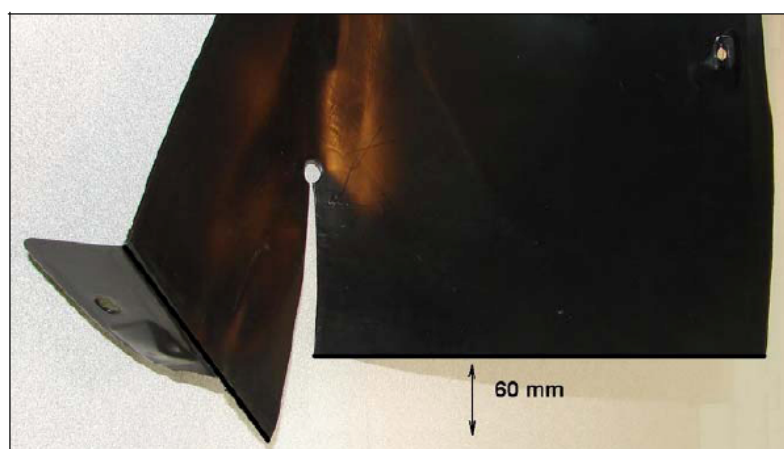
Para mejorar la refrigeración de los frenos, las transmisiones y los amortiguadores, se aconseja modificar el guardabarros delantero para obtener un plano inclinado de 10 a 15 grados (figura 1) en relación al plano horizontal para lo que es necesario realizar un recorte de unos 60 mm siguiendo el dibujo que se adjunta.

Edición	01								
Fecha	03/12/08								
				Documentación Técnica 207THP					63



Para realizar los planos inclinados, se aconseja desmontar las piezas que deben instalarse utilizando una placa termoconformable de 2 mm de grueso disponible en la Racing Shop bajo la referencia R19506-01.

La fijación puede realizarse con grapas o tornillos.



Denominación	Referencia
Placa termoconformable	R19506-01

Si los guardabarros y la protección del motor (ver apartado 7.3.1) están instalados, se recomienda suprimir la protección de la correa.

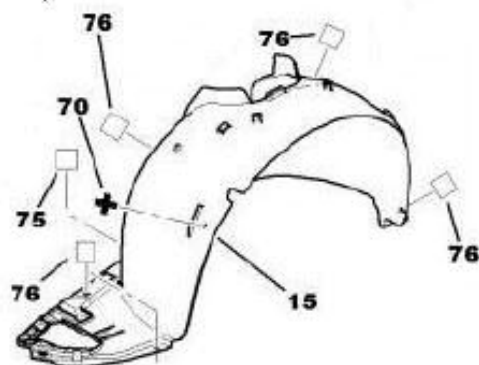
6.3 Cubrecarter – DPR: 70H

6.3.1 Protecciones delanteras

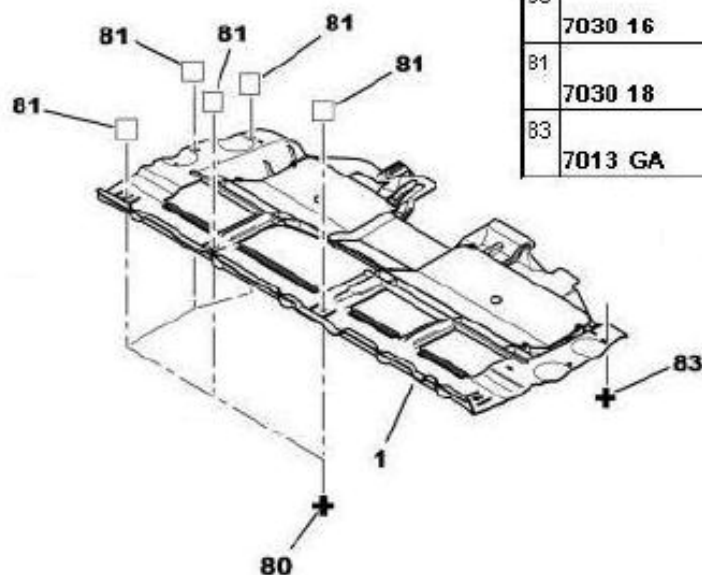
Para evitar que la polea de la bomba de agua patine en caso de lluvia así como el vertido de líquido de refrigeración sobre la rueda en caso de calentamiento excesivo, se aconseja montar los guardabarros delanteros según las referencias inferiores (los guardabarros traseros están autorizados).

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
					Documentación Técnica 207THP					64

Para mejorar la refrigeración del compartimiento del motor, se aconseja montar la protección del motor siguiendo las referencias inferiores



15	7136 Y6 7136 Y7	01 01	Pase de ruedas Izquierdo Derecho
70	6925 N0	02	Tornillo acero R L DIAM 4,5-21
75	7030 16	02	Botón DIAM 16 EP 2 A 4,5
76	8565 53	14	Remache 8 DIAM 20



01	7013 AS	01	Protector inferior motor-caja de cambios <i>Protección plástico + mousse</i>
80	7030 16	10	Botón DIAM 16 EP 2 A 4,5
81	7030 18	14	Grapa
83	7013 GA	06	Tornillo H RPL

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						65

6.4 Paragolpes – DPR: 74A

6.4.1 Rejilla del parachoques delantero

Para proteger el radiador se aconseja instalar una tela metálica (red de 6 x 6 mm mini, hilo de 1 mm de diámetro máximo para evitar los problemas de calentamiento) en la parte interior de la parrilla de origen. La fijación debe realizarse con bridas de plástico.

Denominación	Referencia	Cantidad
Brida	PR 6994 K3	100

Tela aconsejada soldada inox (o galvanizada) red de 6,3 x 6,3, hilo de 0.71 mm de diámetro.

6.4.2 Deflector del parachoques

Para mejorar la refrigeración de los frenos, los muelles y los amortiguadores, se aconseja modificar los deflectores siguiendo el dibujo adjunto.

Denominación	Referencia	Cantidad	Observaciones
Deflector derecho	PR 7414 YT	1	Ambos deflectores se sirven en conjunto
Deflector izquierdo		1	



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						66

6.4.3 Parachoques trasero

Para evitar que el parachoques trasero se desencaje y se suelte en caso de golpes por detrás al rodar en pelotón, se recomienda reforzar su fijación sustituyendo los cuatro tornillos de serie por cuatro topes elásticos (foto 1) con el fin de montar cuatro nuevos tornillos sobre el parachoques (foto 2).

Trasladar las cotas o utilizar los soportes de serie como plantilla para realizar los cuatro agujeros de 6 mm de diámetro.

Tope elástico M6 H 25 referencia PR 4019 C5. Tornillo de cabeza abombada para empotrar M6x12 disponible con la referencia PS82696A10.

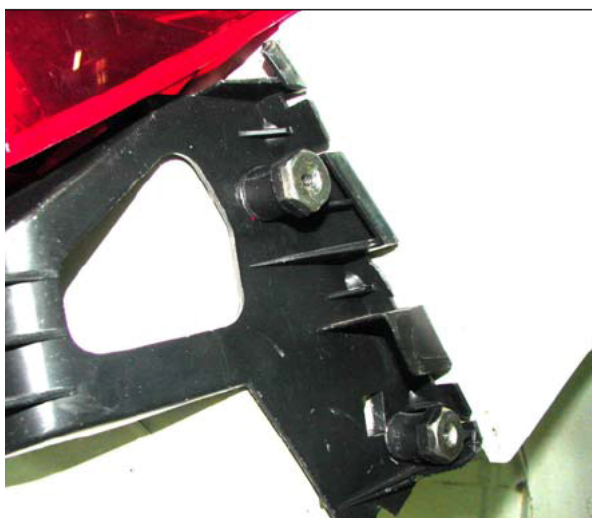


Foto 1

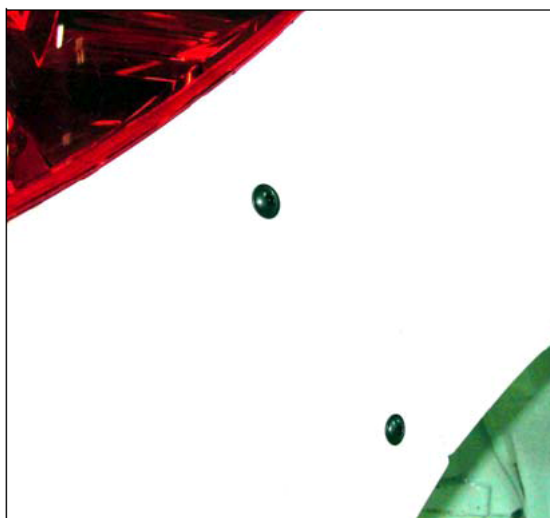


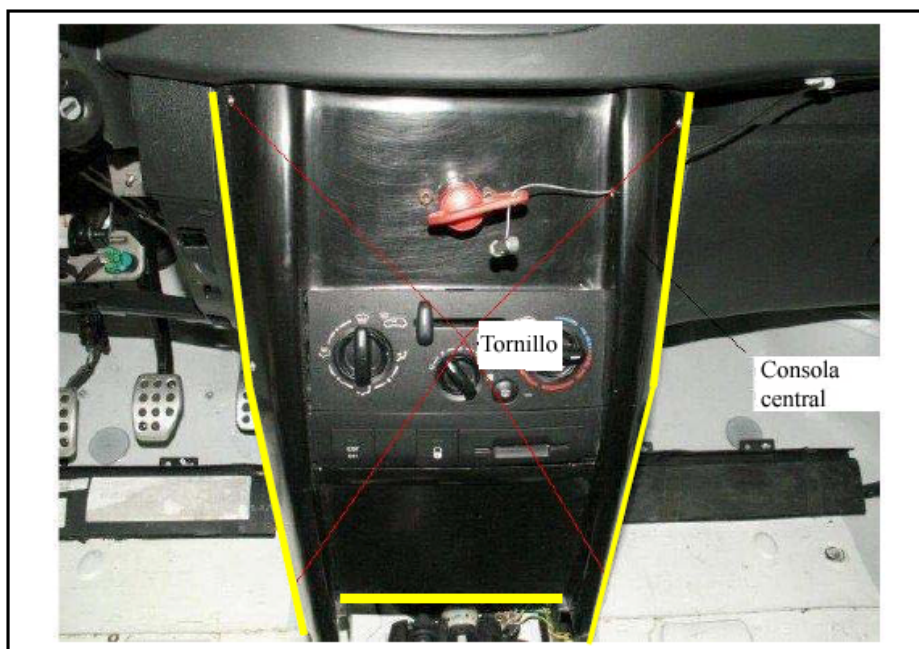
Foto 2

6.5 Accesorios Interior – DPR: 76A

6.5.1 Consola central

La consola central de serie debe sustituirse por la versión en fibra del kit. Ésta sirve además como soporte del cortacorrientes. El montaje se realiza con la ayuda de cuatro tornillos de acero de cabeza abombada. Como consecuencia de la dispersión de medidas en los salpicaderos, conviene ajustar los bordes (marcados en amarillo en la imagen).

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						67



6.5.2 Placa de ocultamiento de la pantalla

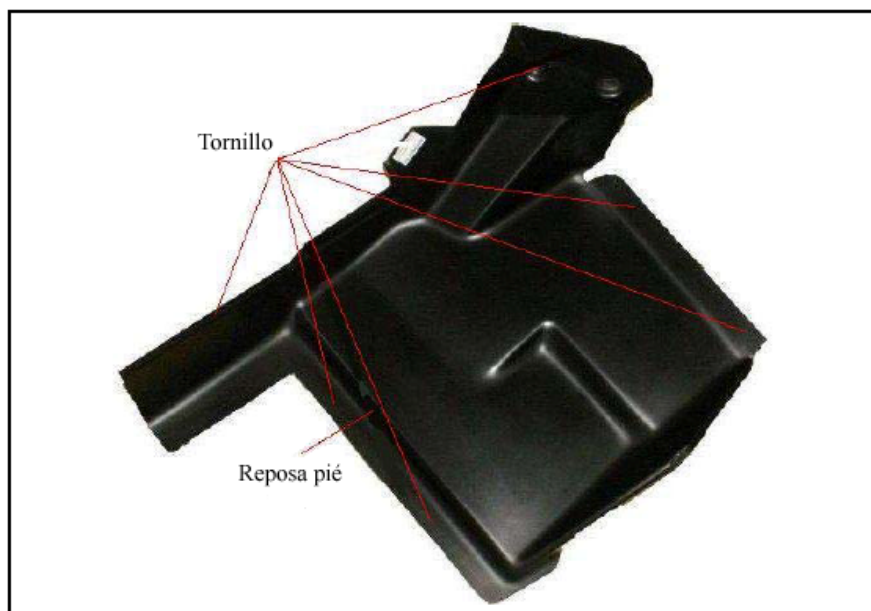
El ordenador de a bordo debe ser eliminado y sustituido por una placa pegada (cualquier tipo de pegamento; cianolítico, neopreno, epoxy...)



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						68

6.5.3 Reposapiés

Desmontar el reposapiés izquierdo del conductor e instalar el nuevo reposapiés del kit con sus seis tornillos de cabeza abombada. Perforar a 3 mm.



6.5.4 Extintor

La elección del extintor es libre a condición de que cumpla con la reglamentación vigente. El extintor debe situarse en el habitáculo y sus fijaciones deben ser capaces de soportar una deceleración de 25G. Las dos contraplacas suministradas en el kit deben instalarse sobre el chasis. Éste queda, de este modo, aprisionado entre el soporte del extintor y las mencionadas contraplacas.

Las siguientes informaciones deben figurar obligatoriamente en el extintor:

- Capacidad
- Tipo de producto extintor
- Peso o volumen del producto extintor
- Fecha de verificación del extintor, que no debe ser de más de dos años después de la fecha de llenado o de la verificación anterior.

ATENCIÓN: El extintor debe verificarse cada dos años

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						69

6.5.5 Espuma del arco de seguridad

En aquellos lugares donde el casco del piloto puede entrar en contacto con el armazón de seguridad, es obligatorio colocar un recubrimiento no inflamable (40 y 50 mm de diámetro) conforme a las normas FIA (suministrado con el kit).

6.5.6 Redes

Para las carreras en circuito, el uso de redes en la estructura antivuelco es obligatoria.

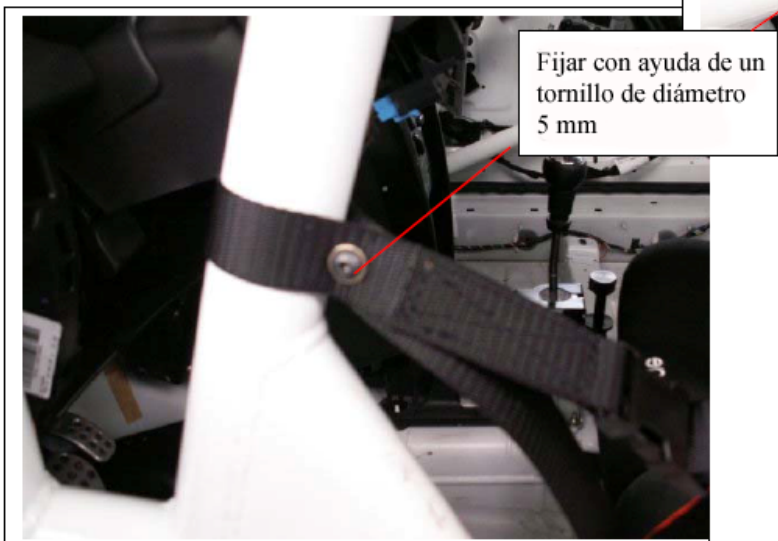
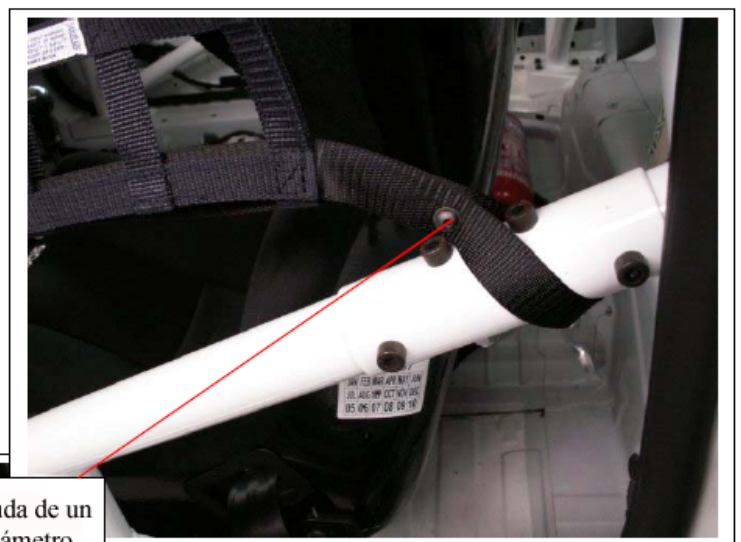
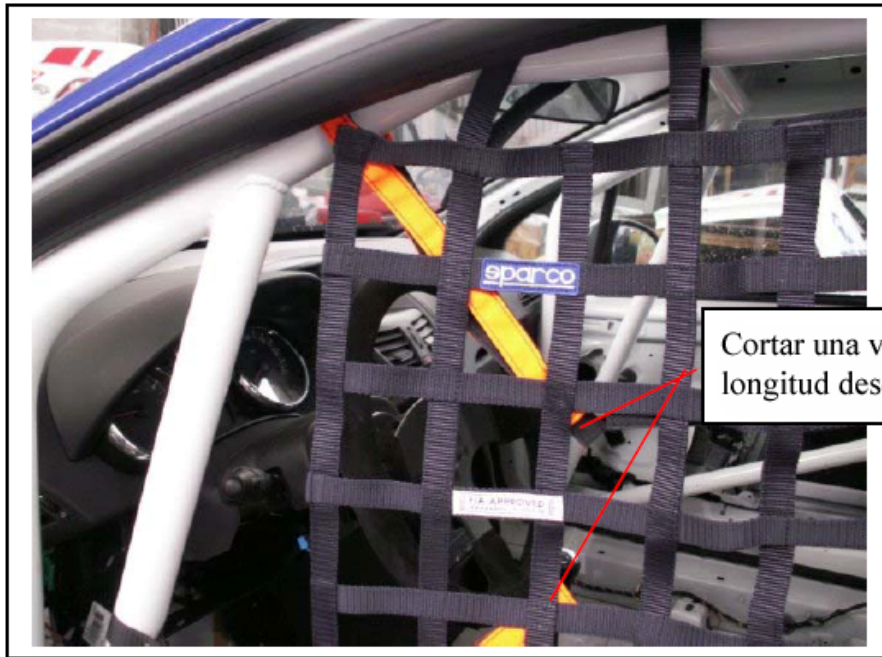
Estas redes deben tener las siguientes características:

- Anchura mínima de las bandas: 19 mm
- Dimensiones mínimas de las aberturas: 25x25 mm
- Dimensiones máximas de las aberturas: 60x60 mm

Las redes deben recubrir por completo la abertura del cristal hasta el centro del volante.



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						70

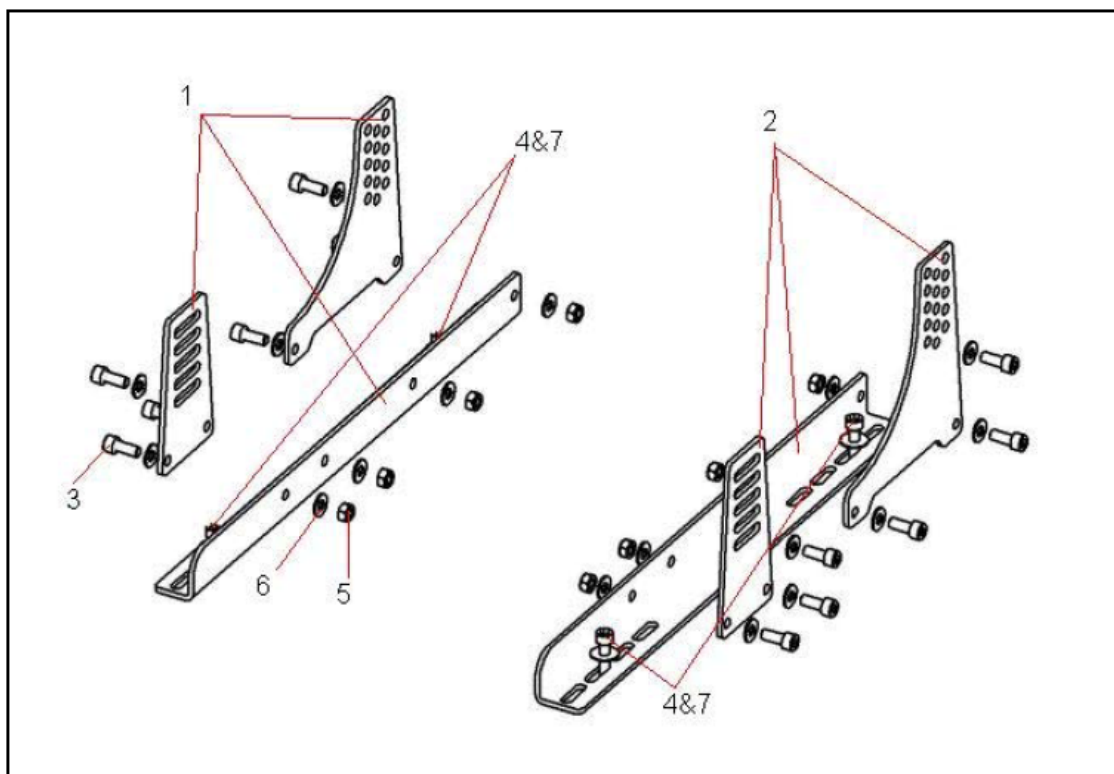


Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						71

6.6 Baquets y Soportes Arnese – DPR: 89A

6.6.1 Soportes Baquets

Nota: al no ser el soporte sobre el chasis una pieza simétrica, las escuadras tampoco lo son. El lado elevado es el lado izquierdo.



Para conservar un reglaje rápido del asiento, se permite utilizar las guías deslizantes de serie (a la espera de la referencia) con los soportes (escuadras) Peugeot Sport España.

Id	Denominación	Referencia	Cantidad
1	Escuadra de asiento derecha	40-00004	1
2	Escuadra de asiento izquierda	40-00005	1
3	Tornillo CHC 8x20		12
4	Tornillo CHC 8x30		4
5	Tuerca autofrenante d8		8
6	Arandela de contacto d8		20
7	Arandela de contacto ancha d8		4

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						72

6.6.2 Asiento baquet

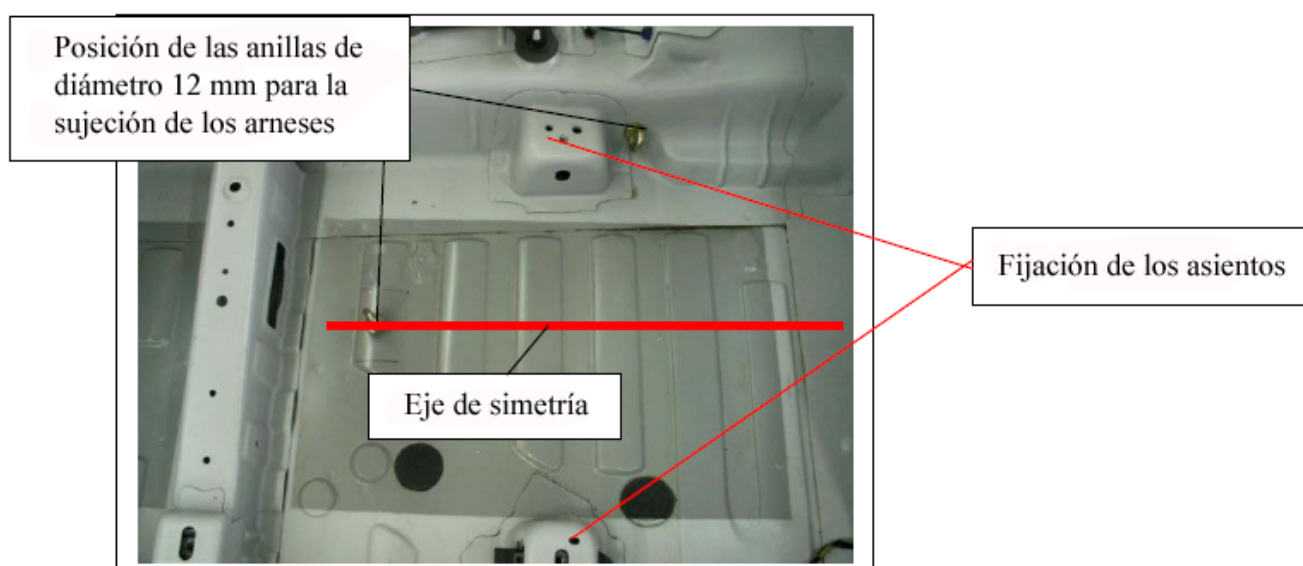
El asiento baquet y sus anclajes se montan en lugar de las fijaciones del asiento de serie. La adición de refuerzos o la modificación de los anclajes está autorizada pero deberán someterse a la aprobación del comisario técnico de Peugeot Sport España y realizadas de acuerdo con el anexo J en vigor.

La elección de asiento es libre a condición de que se respete el reglamento en vigor. Si la marca del mismo no es SABELT, deberá ser ocultada. Se recomienda utilizar el modelo "Circuit" con orejas.

Denominación	Referencia	Observaciones
Baquet SABELT	00892FNR	Modelo CIRCUIT

6.6.3 Perforado para el montaje de los anclajes del arnés en el túnel y el piso

Posicionar las placas del arnés de manera simétrica en relación al baquet y al punto del cinturón de serie de manera que se aprisione en sandwich el chasis de serie. Ver en la imagen la posición de las argollas. El anillo delantero está en el eje mediano de las fijaciones de los asientos.



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						73

Nota: existen dos diámetros diferentes de grosor de los anillos de fijación del arnés (10 y 12 mm). El de diámetro 10 debe colocarse en el lugar de la fijación del cinturón de seguridad de serie. Los de diámetro 12 son para las placas ya señaladas.

6.6.4 Arnés

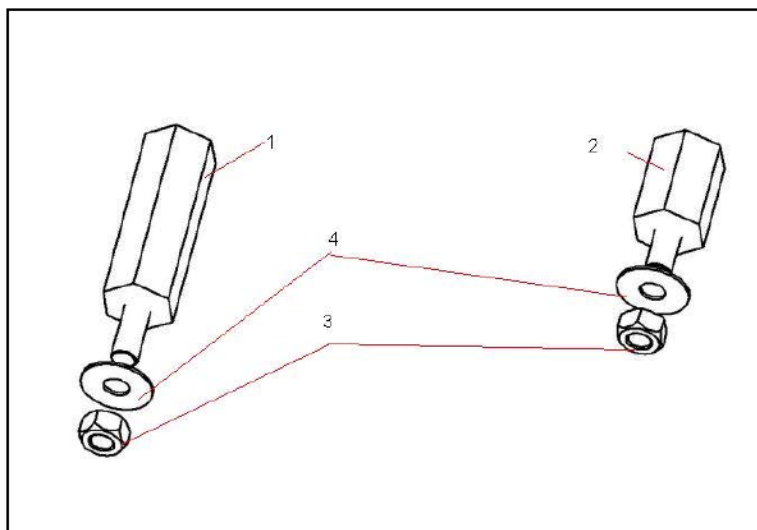
El arnés debe ser conforme al reglamento de la Federación Española de Automovilismo (RFEDA) y la Federación Internacional de Automovilismo (FIA). Las cinchas de los hombros deben fijarse a la barra transversal del arco, detrás del asiento, siguiendo las instrucciones de montaje de SABELT.

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						74

7 Puertas

7.1 Capot y Fijaciones – DPR: 79A

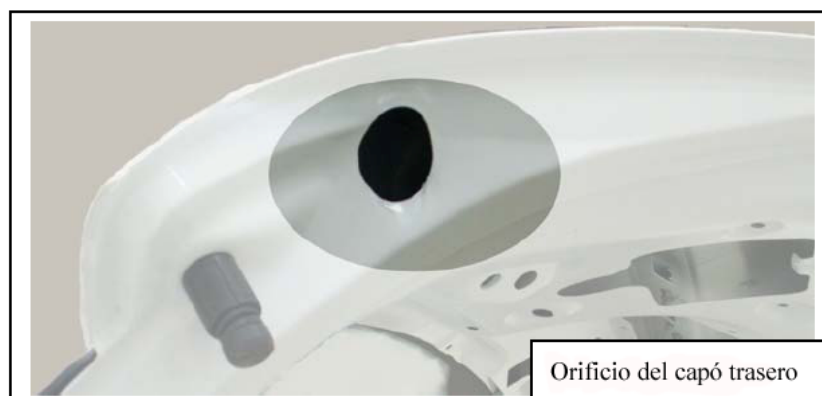
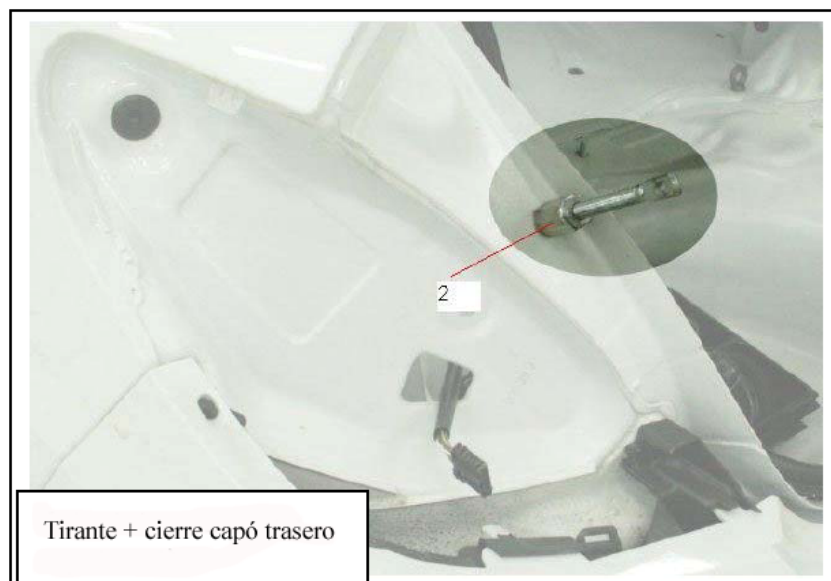
7.1.1 Montaje de los cierres de capot



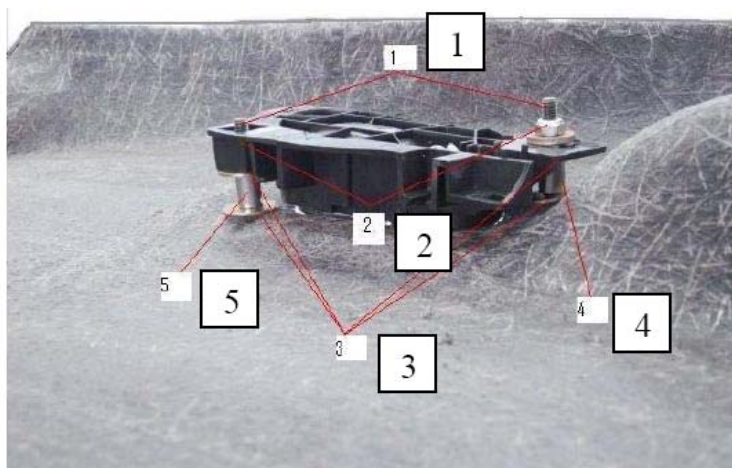
Id	Denominación	Referencia	Cantidad
1	Tirante del capó delantero	903945008A	2
2	Tirante del capó trasero	903945068A	2
3	Tuerca autofrenante 8x125	FG74516A10	4
4	Arandela 8x20	FG86059A10	4



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
					Documentación Técnica 207THP					75

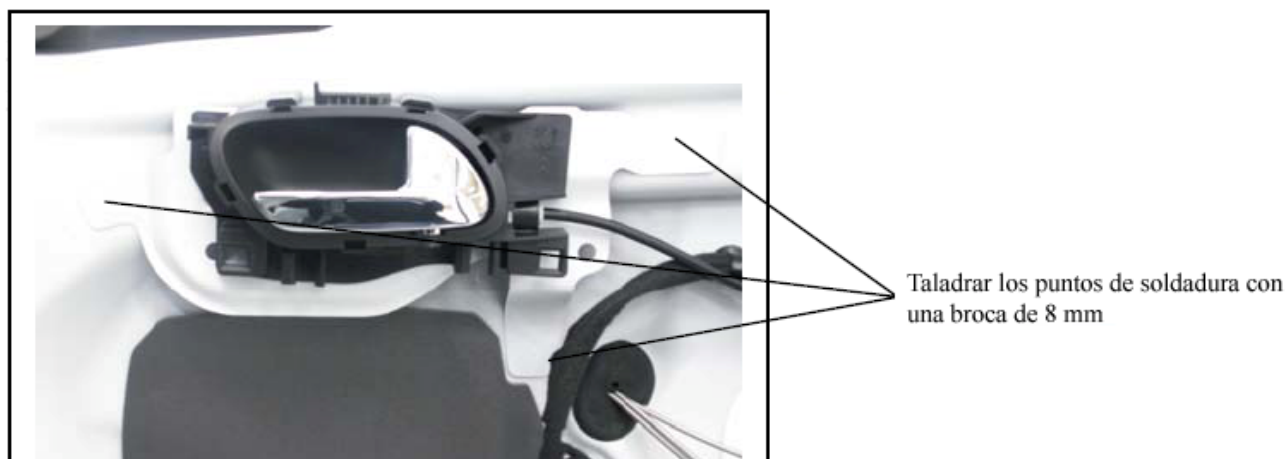


Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						76



Id	Denominación	Referencia	Cantidad
1	Tornillo ULS 6*40	FG82661A10	4
2	Tuerca nylstop d6	FG74512A10	4
3	Arandela d6	FG86047A10	4
4	Tirantes d6 L25	903945208A	¿?
5	Tirantes d6 L15	903945218A	¿?

Para montar los paneles en la puerta es necesario desmontar el soporte metálico de la manecilla de serie.



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						78

7.4 Luna de Puerta AV – DPR: 92A

Eliminar los remaches del soporte del elevalunas.

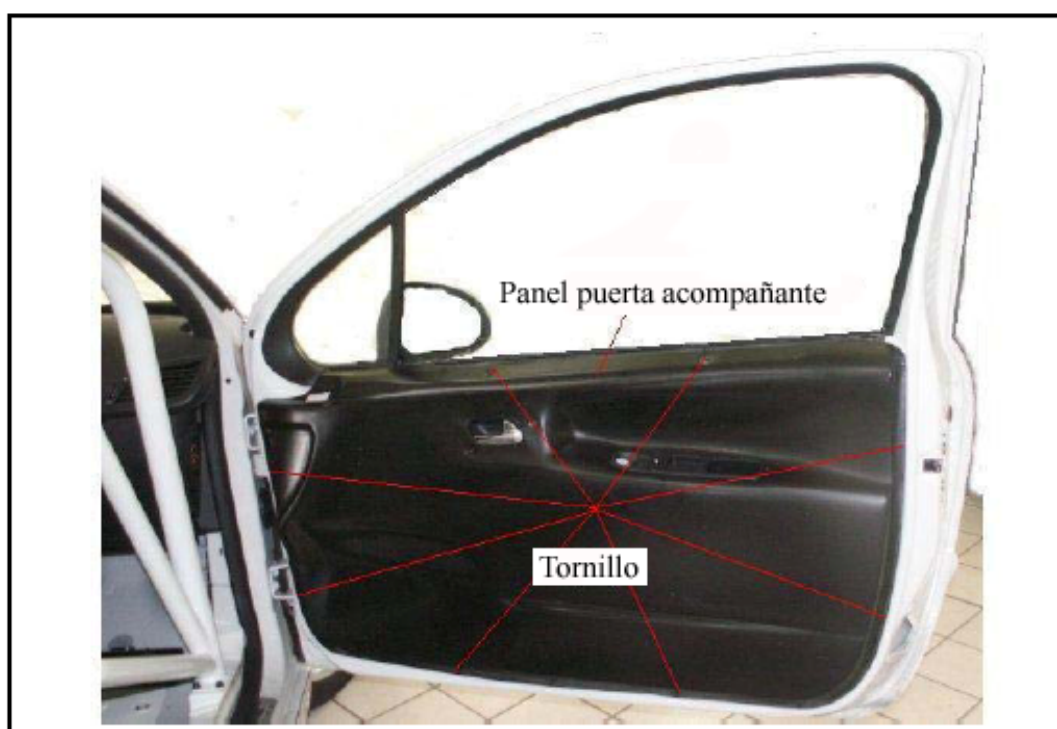
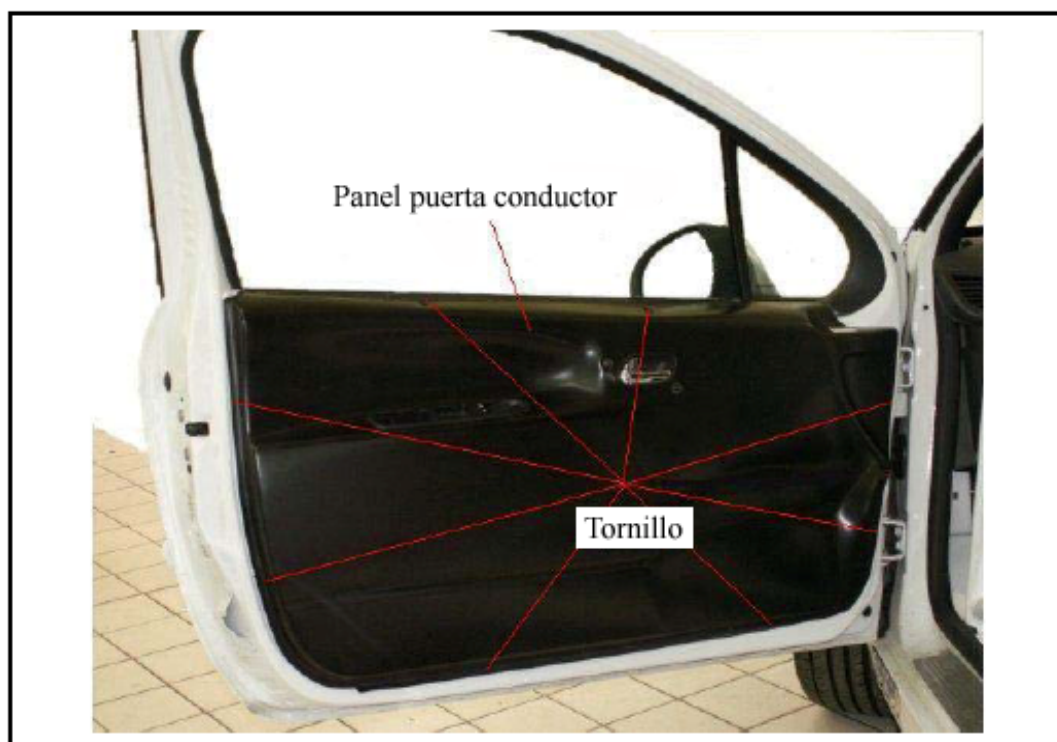


Taladrar los remaches con
una broca de 5 mm

7.5 Panel de Puerta, Guarnecidos – DPR: 93J

Es obligatorio montar los paneles de fibra entregados en el kit. Los paneles deben montarse como puede verse en las ilustraciones con los 8 tornillos de acero de cabeza abombada también recibidos con el kit. El agujero a realizar en la chapa de la puerta es de 3 mm. Los emplazamientos de los tornillos deben afinarse de manera que la placa del panel quede lo más cerca posible de la puerta. Para un ajuste perfecto, colocar el panel con la puerta cerrada y con la junta de la puerta colocada. La parte alta del panel se desliza por debajo de la junta del cristal.

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						79



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						80

7.6 Instalación Puerta

La información acerca de la temperatura procedente del sensor ubicado en el retrovisor derecho, es necesaria para el correcto funcionamiento del sistema de alimentación del motor. Debe, por tanto, conservarse en su posición original y asegurarse su conexión electrónica.

7.7 Películas antideflagración

El montaje de películas antideflagración transparentes e incoloras (suministradas con el kit) es obligatorio en los cristales laterales delanteros y traseros así como en los cristales de custodia delanteros. Para un montaje más seguro, el desmontaje de los cristales delanteros es obligatorio y se recomienda en los cristales traseros (pueden volverse a montar empleando cola de parabrisas). Por el contrario, los de custodia delanteros, no se desmontan.

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						81

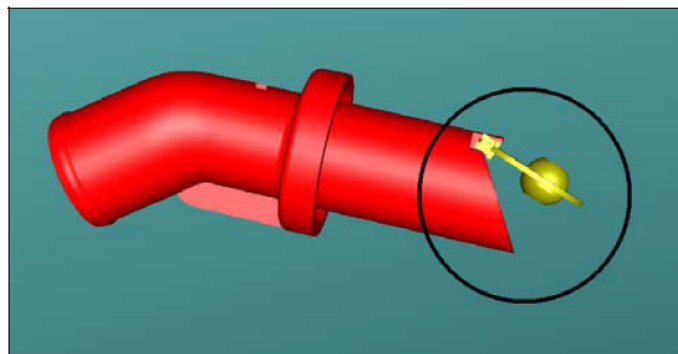
8 Tubo de llenado

8.1 Tubo de Llenado – DPR: 15 C

Supresión de la restricción de llenado obligatorio en las carreras de RELEVOS

Desmontar el módulo aforador / bomba de combustible (ver dibujo adjunto).

Para evitar contaminar el depósito, se aconseja colocar un filtro (por ejemplo un filtro de pintor) alrededor de la válvula del tubo interno del depósito (ver el círculo de al lado).

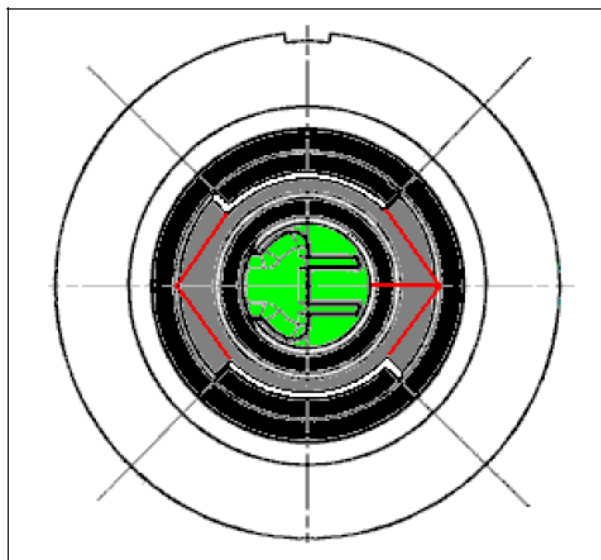


Construir un gancho (con alambre), y colocarlo en posición presionando la válvula del restrictor.

Cortar (con una sierra de calar) el reductor siguiendo las líneas rojas del dibujo.

Con la ayuda de unas pinzas de pico, modificar el reductor con el fin de reducir su diámetro y extraerlo con el gancho.

Limpiar el tubo de la gasolina y retirar el filtro situado en el tubo interno del depósito.



Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						82

9 Sistema de repostaje para las carreras de relevos

9.1 Tapón de Gasolina – DPR: 15D

El tapón necesita una modificación para poder ser utilizado sin llave. Hay que realizar dos recortes diametralmente opuestos en el tapón como se indica en la imagen. La cota de altura del recorte es la del reborde del tapón.



Atención: los participantes son responsables de la estanqueidad del tapón del depósito de combustible después de esta modificación. Si la estanqueidad no está asegurada, Peugeot Sport España podría imponer sanciones.

9.2 Kit de Repostaje

El kit de repostaje (Boutique Peugeot Sport España referencia 2S910000-00) se compone de:

- Una garrafa metálica modificada
- Una pistola de 19 mm de diámetro con su conexión
- Un tubo tricoclair de 19 mm de diámetro y 1,5 metros de largo con dos abrazaderas
- Una válvula tricoclair de 8 mm de diámetro con un tubo y dos abrazaderas

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						83

La válvula se monta al extremo del tubo de 8 mm y el conjunto se inserta en el ataque superior de la garrafa. Debe fijarse la válvula en la garrafa con ayuda de las abrazaderas de plástico. El tubo de 19 mm de diámetro se monta entre el ataque inferior de la garrafa y la pistola y se fija por medio de abrazaderas serflex.

Atención: sólo se autoriza un soporte de garrafa por coche. Es obligatorio colocar en posición una garrafa metálica de 5 litros resistente a los hidrocarburos (1) colocada como indica la figura para vaciar el carburante restante en la pistola. Debe fijarse en la base con la ayuda de una cincha de manera que no se mueva durante el desplazamiento del sistema de repostaje.

Se aconseja enjuagar la garrafa de repostaje antes de cada prueba para evitar problemas con eventuales residuos.

Cada equipo debe disponer, además del sistema de repostaje de un extintor manual de polvo de 6 kilos de clase ABC que estará situado en las proximidades del sistema así como de un saco de material absorbente para los aceites, los carburantes y los líquidos de refrigeración. Este material suplementario es obligatorio para cada repostaje.

Es necesario que la base del soporte de la garrafa pueda ser utilizada como recipiente en caso de fuga en la propia garrafa. Sus bordes deben tener una altura mínima de 50 mm (ver la parte gris del esquema).

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						84

10 Varios

10.1 Ficha Técnica del Vehículo

MOTOR	
Tipo / Situación	1.6 l. THP EP6DTS / Delantero transversal
Cilindrada	1.598 c.c.
Diámetro / Carrera (mm)	77 mm / 85,8 mm
Relación de compresión	10,5:1
Potencia / Régimen	128 Kw (170 CV) / 6.000 rpm
Régimen máximo	6800 rpm en 1ª y 2ª 6500 rpm para 3ª, 4ª y 5ª
Par máximo / régimen	240 (260*) Nm / de 1600 a 5500 rpm
Distribución	Por cadena, 2 árboles de levas, 16 válvulas
Refrigeración	Por líquido
Inyección / Encendido	Directa / Una bobina por cilindro
Turbo	Turbocompresor KKK Twin Scroll
Lubricación	Cárter húmedo / Intercooler
TRANSMISIÓN	
Modo	Tracción delantera
Embrague	Monodisco Cera metálico
Caja de cambios	BE4 /5T de 5 relaciones más marcha atrás
CHASIS	
Estructura y materiales	Monocasco + Arco
Suspensión delantera	Pseudo McPherson con barra estabilizadora
Suspensión trasera	Brazos tirados de traviesa deformable
FRENOS / DIRECCIÓN	
Frenos delanteros	Pinzas flotantes. Discos ventilados de 302 mm de diámetro y 26 mm de grosor
Frenos traseros	Pinzas flotantes. Discos no ventilados de 249 mm de diámetro y 9 mm de grosor
Dirección	Cremallera asistida eléctrica
Ruedas	Llantas de aleación 7x17" "Pitlane"
(*) Overboost con enriquecimiento puntual de aire y combustible	

Edición	01								
Fecha	03/12/08								
				Documentación Técnica 207THP					86

10.2 Listado de piezas incluidas en el kit Peugeot Sport**España**

Denominación	Referencia	Cantidad
Juego de cierres de capó	90065-00	1
Tirante de aluminio con clavija	903945008A	2
Arandela plana 8x20x3,5	PS86059A10	2
Bobina cableada 1	903945018A	1
Bobina cableada 2	903945028A	1
Escuadra delantera con tuerca soldada	903945038A	1
Escuadra trasera con tuerca soldada	903945048A	1
Tornillo ULS M6x16 clase 12.9	PS82690A10	1
Arandela SPS 6x10x0.7	PS86098A10	6
Perfil de fijación de la batería	903945058A	1
Tornillo CHC M6x20 clase 12.9	PS82001A10	2
Arandela ondulada D6 tipo A	PS86004A10	2
Juego de cierres de capó	90065-00	1
Tirante de aluminio con clavija	903945068A	2
Arandela ondulada D8 tipo A	PS86009A10	22
Tuerca Nylstop M8X125	PS74516A10	26
Tubo de escape	903945078A	1
Collar diámetro 56	903945478A	1
Arco de seguridad 297 LW	903945088A	1
Tornillo CHC M8x30 clase 12.9	PS82079A10	26
Tornillo M8x65 clase 12.9	PS82135A10	8
Tornillo CHC M8x55 clase 12.9	PS82048A10	16
Plancha de refuerzo de la caja de cambios	903945178A	1
Tornillo ULS M5x16 clase 12.9	PS82658A10	4
Arandela plana 5x12x1	PS86035A10	8
Tuerca Hm M5 freno nylon	PS74511A10	4
Contrapuerta conductor negra	903945188A	1
Contrapuerta pasajero negra	903945198A	1
Tornillo ULS M6x35	PS82661A10	4
Tirantes D6 L25	903945208A	2
Tirantes D6 L15	903945218A	2
Tuerca Hm M6 freno nylon	PS74512A10	10
Arandela plana 6x12x1,2	PS86047A10	12
Ocultador de consola central	903945228A	1
Placa de ocultador de pantalla	903945238A	1
Reposapiés piloto 207 LW	903945248A	1
Escuadra de asiento derecha	903945258A	1
Escuadra de asiento izquierda	903945268A	1
Asiento Sparco de circuito	00892FNR	1
Kit arnés negro (5 puntos en H)	4826HNR	1
Argolla de cierre del arnés M10X150	99231-00	1
Placa para soldar. ver argolla	99230-00	1

Edición	01								
Fecha	03/12/08								
				Documentación Técnica 207THP					87

Extintor de 4 kilos en acero	99072-00	1
Contraplaca del soporte del extintor	903945278A	4
Tornillo ULS M6x25 clase 12.9	PS85208A10	4
Kit de tirador del contacorrientes	94196-02	1
Tirador del cortacorrientes	1661-94	1
Arandela cortacorrientes	6946-26	1
Tuerca baja M10X100	6932-28	1
Kit de protección del arco D=50	219001-50	1
Espuma de protección del arco D40 L=60 mm	RC9631014A	1
Kits de películas antideflagración Standard	216500-12	1
Red antideflagración modificada	CR16500-01	1
Kit de fijación del grupo de cables	903945298A	1
Filtro de aire Green	903916218A	1
Antiacoplador	903945308A	1
Cala de tope	903945338A	2
Pastilla de freno delantera (unidad)	903577218A	4
Pastilla de freno trasera (unidad)	903577228A	4
Pasador de mampara A	903945368A	1
Pasador de mampara B	903945378A	1
Tapón	903945388A	1
Collar de fijación	903945398A	7
Repartidor regulable	17705-02	1
Manecilla del repartidor	17705-22	1
Tubo delantero equipado	903945408A	1
Tubo central equipado	903945418A	1
Tubo trasero equipado	903945428A	1
Tubo trasero izquierdo equipado	903945438A	1
Tubo trasero derecho equipado	903945448A	1
Soporte del limitador	903945458A	1
Anillo de remolque	903945468A	2
Amortiguador delantero izquierdo	903577148A	1
Amortiguador delantero derecho	903577158A	1
Muelle de suspensión delantera	903945318A	2
Muelle de suspensión trasera	903945328A	2
Cortacorrientes + cableado de batería	20007-CF	1
Centralita del ABS modificada	903945358A	1
T de unión mecanizada	903945348A	1
Placa para soldar. Ver argolla	99230-00	+ 1
Tuerca Nylstop M8X125 – 207 LW	PS74516A10	+ 6
Arandela SPS 6x10x0,7	PS86098A10	+ 52
Tornillo CHC M8 L20	87040-06	12
Arandela plana 8X20X3,5 207 LW	PS86059A10	+ 2
Tornillo chapa TFB	6925-65	20

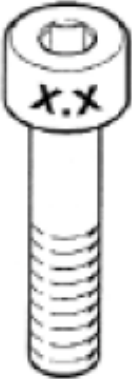
10.3 Ayuda al montaje

Hoja de trabajo montaje 207 LW		Hecho
Parte delantera	Montar los cierres de capó con sus tirantes	
	Montar la fijación de la batería	
	Montar el cortacorrientes	
	Instalar la palanca cortacorrientes en el vano del parabrisas	
	Montar el anillo de remolque	
	Desmontar los antinieblas	
Parte trasera	Montar los cierres de capó con sus tirantes	
	Montar el tubo de escape en la línea de escape	
	Montar el anillo de remolque	
Interior	Desmontar el airbag del volante y su centralita en el túnel	
	Desmontar el interior de la guantera	
	Eliminar los avilantes del piso	
	Eliminar los avilantes de las puertas y de los fondos de puerta	
	Eliminar el mecanismo de apertura del portón + modificar cableado	
	Posicionar el cableado interior + protegerlo para la soldadura de las pletinas	
	Desmontar los soportes de la banqueta trasera	
	Desmontar la chapa de las manecillas de puertas y del ribeteado de tela de los mandos del elevalunas	
	Desmontar los cristales laterales para colocar la película protectora	
	Taladrar el chasis en los puntos de montaje de las pletinas	
	Taladrar para los pasos de mampara del cableado de frenos	
	Colocar el arco pintado	
	Montar la placa de refuerzo de la palanca de cambios y eliminar el fuelle de la misma	
	Montar la contrapuerta del pasajero con los tirantes de las manecillas	
	Montar la contrapuerta del piloto con los tirantes de las manecillas	
	Montar el reposapiés del conductor	
	Desmontar el ordenador de a bordo y colocar la placa de ocultación de la pantalla	
	Montar el extintor con las contraplacas	
	Montar las escuadras del asiento y el propio asiento	
	Montaje del arnés con sus argollas	
	Fijación definitiva del cableado	
	Red antideflagración	
	Espuma del arco	

Edición	01								
Fecha	03/12/08								
				Documentación Técnica 207THP					89

2) Pares de apriete determinados a un 80% del límite elástico para una tornillería de buena calidad montados engrasados y sobre arandela plana.

Nota: excepto en los casos de particularidades citadas en las páginas precedentes, aconsejamos utilizar las tablas de pares de apriete indicadas en esta página.

	Diámetro y paso (mm)	cl 8.8	cl 10.9	cl 12.9
		Par de apriete (m daN)	Par de apriete (m daN)	Par de apriete (m daN)
	3X0.50	0.119	0.167	0.201
	4X0.70	0.280	0.393	0.470
	5X0.80	0.557	0.782	0.940
	6X1	0.950	1.340	1.600
	7X1	1.570	2.210	2.640
	8X1.25	2.290	3.220	3.860
	10X1.50	4.530	6.350	7.600
	12X1.75	7.860	11.000	13.300
	14X2	12.600	17.600	21.100
	16X2	19.200	26.900	32.200
	18X2.5	26.800	37.700	45.200
	20X2.5	37.500	52.600	63.100

Edición	01									
Fecha	03/12/08									
				Documentación Técnica 207THP						91