

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



Présentation

Commercialisée en septembre 1998, la Peugeot 206 a rapidement atteint la tête des ventes de son segment.

En janvier 1999, apparition des versions automatiques. En mai de cette même année, apparition des versions S16 et Roland Garros. En octobre 1999, apparition des versions 2.0 HDI.

Commercialisation de la 206 CC en décembre 2000.

En 2001, la 206 a été la voiture la plus vendue en Europe, tous segments confondus.

La répartition des immatriculations en France par énergie en 2001 est d'environ 68% pour l'essence et de 32% pour le Diesel. Cette répartition va certainement évoluer avec l'apparition du moteur 1.4 HDI. A fin mars 2002, la production totale de 206 depuis l'origine est de 2 500 000 véhicules.

Commercialisation de la 206 SW en juin 2002.

Motorisation

La gamme 2002 de la 206 est proposée avec six motorisations : quatre moteurs essence et deux moteurs Diesel à injection directe.

Le TU1JP, d'une cylindrée de 1124 cm³, développe 44.1 kW à 5500 tr/min et un couple de 94 Nm à 2700 tr/min. Associé à une boîte de vitesses relativement

courte, ce moteur permet d'obtenir de bonnes performances d'ensemble avec une consommation mixte raisonnable.

Le TU3JP, d'une cylindrée de 1360 cm³, développe 55 kW à 5500 tr/min et un couple de 120 Nm à 2800 tr/min. Il est équipé de la même boîte de vitesses que le TU1 mais avec un couple de pont plus long. Ce moteur permet d'obtenir de meilleures performances qu'avec le TU1 tout en consommant moins.

Ces deux moteurs possèdent un bloc en aluminium à chemises humides, coiffé d'une culasse en alliage léger à simple arbre à cames en tête et huit soupapes. Le contrôle moteur est assuré par un ensemble Magneti Marelli 1AP pilotant une injection multipoint et un allumage par bobine jumo-statique.

Le TU5JP4, d'une cylindrée de 1587 cm³, développe 80 kW à 5750 tr/min et un couple de 147 Nm à 4000 tr/min. Ce moteur constitue le cœur de la gamme essence. Il est associé à une boîte de vitesses manuelle ou automatique. Ce moteur possède un bloc en fonte à chemises intégrées, coiffé d'une culasse en alliage léger à double arbre à cames en tête et seize soupapes.

Le contrôle moteur est assuré par un ensemble Bosch M 7.4 pilotant une injection séquentielle phasée et un allumage par bobine jumo-statique.

L'EW10J4, d'une cylindrée de 1997 cm³, développe 100 kW à 6000 tr/min et un couple de 190 Nm à 4100 tr/min.

Cette étude comprend :

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

Ce moteur, le plus puissant de la gamme, permet à la 206 d'obtenir des performances intéressantes.

Ce moteur à bloc moteur en alliage léger reçoit des chemises en fonte insérées à la coulée. Il est coiffé par une culasse à seize soupapes. Le contrôle moteur est assuré par un ensemble Magneti Marelli 48P pilotant une injection séquentielle phasée et un allumage par bobine jumo-statique.

Le DV4TD est le premier moteur issu du partenariat entre PSA et Ford. D'une cylindrée de 1398 cm³, il développe 50 kW à 4000 tr/min et un couple de 150 Nm à 1750 tr/min.

Le DW10TD, d'une cylindrée de 1997 cm³, développe 66 kW à 4000 tr/min et un couple de 205 Nm à 1900 tr/min.

Ces deux moteurs sont coiffés d'une culasse à simple arbre à cames en tête et huit soupapes. Ils sont suralimentés par un turbocompresseur à géométrie fixe sans échangeur.

Ils sont équipés d'un système d'injection haute pression «Common Rail» prévu pour alimenter, via une pompe haute pression pilotée électroniquement, une rampe commune assurant la fonction d'accumulateur de carburant.

La pression dans la rampe peut varier entre 220 et 1500 bars en fonction du régime et de la charge du moteur. Bosch (DV4TD) utilise une pression de 300 à 1350 bars et Siemens (DW10TD) une pression de 220 à 1500 bars. Chaque injecteur est piloté par le calculateur.