

CITROËN 

76

N° 876

PRESENTATION

CE CARNET DE POCHE est un document récapitulatif des caractéristiques, réglages, contrôles et points particuliers des véhicules **CITROEN**.

Il est découpé en huit groupes représentant les principales fonctions :

MOTEUR - ALLUMAGE - CARBURATION, INJECTION - EMBRAYAGE, B.V. - ESSIEUX, SUSPENSION,
DIRECTION - FREINS - HYDRAULIQUE - ELECTRICITE

Dans chaque groupe les différents véhicules sont traités dans l'ordre : A - AMS - G - D - CX - C 35
et TOUS TYPES s'il y a lieu.

IMPORTANT

Si vous pensez que ce document ne correspond pas toujours à vos souhaits, nous vous invitons à nous faire parvenir vos suggestions afin que nous en tenions compte dans les éditions futures :

- CE QU'IL MANQUE
- CE QUI EST SUPERFLU
- CE QU'IL FAUT DETAILLER

La feuille suivante est destinée à recevoir toutes vos remarques et suggestions.
Veuillez l'expédier à l'adresse suivante :

S.A. Automobiles CITROEN
Département Technique Après-Vente
Méthodes Réparations
163, avenue Georges Clémenceau
92000 NANTERRE



SUGGESTIONS ET REMARQUES

CONCESSION, SUCCURSALE OU AGENCE DE :

EMPLOI DANS L'ATELIER :

SUGGESTIONS ET REMARQUES

CONCESSION, SUCCURSALE OU AGENCE DE :

EMPLOI DANS L'ATELIER :

MOTEUR

CARBURATION
TIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CARACTERISTIQUES

A

Désignation courante	Désignation aux Mines	Symbole* Garantie	Appellation commerciale	Indice plaque moteur	Type moteur
2 CV	AZ (séries A et AM) 3.1963 → 2.1970	AZZ	2 CV AZL et 2 CV AZAM	AZ	A 53 (425 cm ³)
	AZ (série A 2) 2.1970 → 9.1975	AZA	2 CV 4	AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
	AZ (série KB) 9.1975 →	KB	2 CV 4	AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
	AZ (série KA) 2.1970 →	KA	2 CV 6	AK 2	M 28/1 (602 cm ³)
DYANE	AYA (séries A et AM) 8.1967 → 3.1968	AZZ	Dyane 4 Dyane 6 Dyane 6	AYA	A 79/0 (425 cm ³)
	AYA2 (séries A et AM) 3.1968 → 2.1970			AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
	AYA3 (séries A et AM) 8.1968 → 10.1968			AM	M 4 (602 cm ³)
	AYB (séries A et AM) 10.1968 → 2.1970	AYA CB	AK 2	M 28/1 (602 cm ³)	
	AYA2 (séries A et AM) 2.1970 → 9.1975		AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)	
AY (série CB) 2.1970 →		AM 2	M 28 (602 cm ³)		
MEHARI	AY (série CA)	CA	Dyane 6 - Méhari	AK 2	M 28/1 (602 cm ³)
2 CV Fourgonnette	AZU (série A) 1.1963 → 8.1972	AZZ	AZU 1.1963 8.1967 AZU 8.1967 8.1972	AZ	A 53 (425 cm ³)
	AZU (série B) 8.1972 → 9.1975	AZU	Citroën 250	AYA	A 79/0 (425 cm ³)
	AZU (AK série AP) 9.1975 →	AZU	Citroën 250	AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
				AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)

SUGGESTIONS ET REMARQUES

A		CARACTERISTIQUES			
Désignation courante	Désignation aux Mines	Symbole* Garantie	Appellation commerciale	Indice plaque moteur	Type moteur
3 CV Fourgonnette	AK 1.1963 → 5.1968	} AZZ	AK	AM	M 4
	AK (série B) 5.1968 → 8.1970		AK	AK 2	M 28/1
	AK (série AK) 8.1970 →	AK	Citroën 400	AK 2	M 28/1
3 CV Berline et Break	AM } → 5.1968	} AZZ	AMI 6	AM	M 4
	AMB }		AMI 6 Break	AM	M 4
	AM 2 5.1968 → 3.1969		AMI 6	AM 2	M 28
	AMB 2 5.1968 → 7.1969	} JA	AMI 6 Break	AM 2	M 28
	AM 3 3.1969 → 7.1969		AMI 8	AM 2	M 28
	AM (série JA)		AMI 8	AM 2	M 28
	AM (série JB)		AMI 8 Break et Commerc.	AM 2	M 28
AM (série JC)	JC	AMI 8 Break Service	AM 2	M 28	

* Tous les véhicules sortis avant le Salon 1972, auront le symbole garantie : AZZ.

MOTEUR

CARBURATION
TIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CARACTERISTIQUES

A

	A 53	A 79/0	A 79/1	M 4	M 28	M 28/1
Alésage	66	66	68,5	74	74	74
Course	62	62	59	70	70	70
Rapport volumétrique	7,5/1	7,75/1	8,5/1	7,75/1	9/1	8,5/1
Puissance effective	18 CV SAE à 5000 tr/mn	21 CV SAE à 5450 tr/mn	24 CV DIN à 6750 tr/mn	AYA 3 = 28 CV SAE à 5000 tr/mn AK = 26 CV SAE à 4500 tr/mn	32 CV DIN à 5750 tr/mn	26 CV DIN à 5500 tr/mn
Couple maxi	2,9 m.kg SAE à 3500 tr/mn	3 m.kg SAE à 3500 tr/mn	2,9 m.kg DIN à 4500 tr/mn	AYA 3 = 4,4 m.kg SAE à 3500 tr/mn AK = 4 m.kg SAE à 3500 tr/mn	4,2 m.kg DIN à 4000 tr/mn	4 m.kg DIN à 3500 tr/mn

POINTS PARTICULIERS

Latéral du vilebrequin : 0,07 à 0,14 mm (non réglable)

Latéral des bielles : 0,08 à 0,13 mm (non réglable)

Latéral arbres à cames : 0,04 à 0,09 mm (non réglable)

Poussoirs : 1ère possibilité : $\phi = 24$ mm2ème possibilité : $\phi = 24,2$ mm - 9/73 →

(2ème possibilité : repère B sur carter)

Coussinets arrière de vilebrequin

A 53 - A 79/0 - A 79/1

M 4 - M 28 - M 28/1

 $\phi = 48$ * $\phi = 47,75$ (sauf A 53) $\phi = 56$ * $\phi = 55,75$ (sauf M 4)

* 2ème possibilité : Repères rouge et « R » sur vilebrequin

SUGGESTIONS ET REMARQUES

A

Pistons : Au montage, la flèche doit être dirigée côté distribution (avant moteur)

Fournitures P.R. : Jeux de deux chemises-pistons

Segments : Marque du fabricant, ou repère, vers le haut du piston

Jeu pratique aux culbuteurs (moteur froid) : Admission = 0,20 mm - Echappement = 0,20 mm

Méthode de réglage : Régler une soupape lorsque la soupape correspondante du cylindre opposé est en pleine ouverture.

9244

Pression d'huile moteur, prise au mano-contact, à 80° C :

Huile moteur : TOTAL Altigrade GTS 20 W 50 ou GT 20 W 40

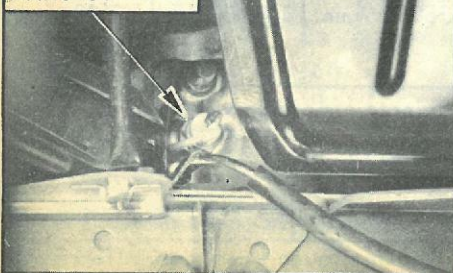
Moteurs :

A 53 - A 79/0 - M 4	2,5 à 3,1 bars à 4000 tr/mn
A 79/1	4 à 5 bars à 5000 tr/mn
M 28/1	5,5 à 6,5 bars à 6000 tr/mn
M 28	5,5 à 6,5 bars à 6500 tr/mn

Pour les moteurs : A 53 - A 79/0 et M 4 : réglage par rondelles

Pour les moteurs : A 79/1 - M 28/1 et M 28 : pas de réglage
(changer le ressort ou le clapet de décharge)

MANO-CONTACT



Tubes enveloppes :

Depuis Décembre 1972, les joints des tubes enveloppes sont sans talon de centrage dans le carter et leur positionnement est différent suivant le type du moteur (voir photos).

Le montage de ce type de joint n'est pas possible sur les moteurs sortis avant cette date.

Sur les moteurs M 28 et M 28/1 (602 cm³), orienter les méplats «a» vers le haut.

Sur les moteurs A 79/1 (435 cm³), orienter les méplats «a» vers le bas.

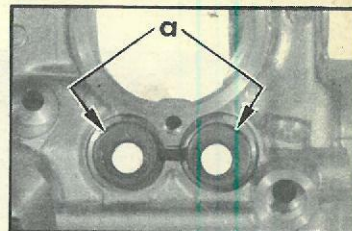
Contrôle de la dépression dans le carter moteur :

Utiliser le manomètre à eau (MR.630-56/9 a).

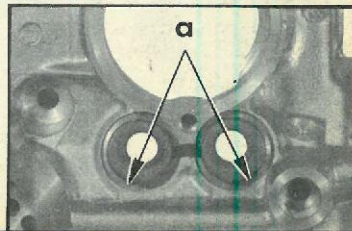
La dépression ne doit pas tomber à zéro quel que soit le régime moteur.

A

12 059



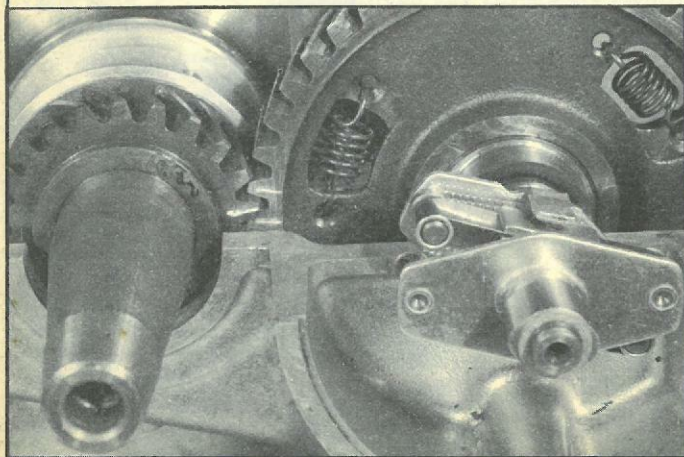
12 060



SUGGESTIONS ET REMARQUES

A

4797



DISTRIBUTION

Calage :

Faire correspondre les repères des pignons (voir photo)

Contrôle (moteur froid) :

Mettre la soupape d'admission à son ouverture maximum.

Régler le jeu du culbuteur d'échappement à :

Moteurs : A 53	1,95 mm
A 79/0 et M 4	2,40 mm
A 79/1	2,40 mm
M 28 et M 28/1	2 mm

Introduire une pige de $\phi = 6$ mm dans le carter.

Tourner le moteur en sens inverse de la marche jusqu'à pénétration de la pige dans le repère d'allumage du volant.

Mesurer le jeu au culbuteur d'échappement, on doit trouver :
(voir page 7).

Moteurs : A 53	0,04 à 0,83 mm
A 79/0 et M 4	0,06 à 0,80 mm
A 79/1	0,09 à 0,88 mm
M 28 ^e et M 28/1	0,03 à 0,75 mm

Remarque : Sur certains moteurs A 79/1, il n'est pas possible d'obtenir le jeu de 2,40 mm. Mettre alors 1,50 mm.

Tourner le moteur en sens inverse, jusqu'à pénétration de la pige.

Faire un repère « b » sur une dent et un repère « a » sur le carter en vis à vis.

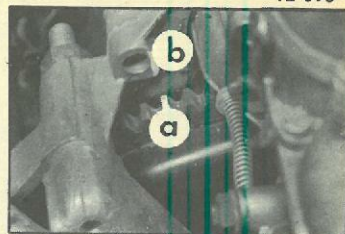
Tourner le moteur en sens normal de trois dents.

Mesurer le jeu au culbuteur d'échappement.

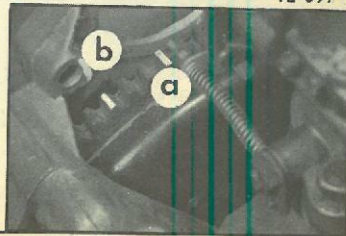
On doit trouver de 0,05 à 0,65 mm.

A

12 096



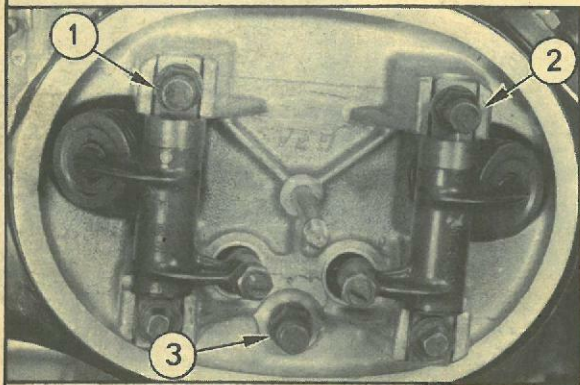
12 097



A

Écrous de culasse

4124

**COUPLES DE SERRAGE****Carters :**

Étanchéité : LOCTITE 572 (Formetanch)

Écrou de palier	}	35 à 45 mAN (3,5 à 4,5 m.kg)
Bouchon de vidange		

Culasse :

1er serrage	5 à 10 mAN (0,5 à 1 m.kg)
2ème serrage	20 à 23 mAN (2 à 2,3 m.kg)

Couvre-culasse :

Écrou borgne	5 à 7 mAN (0,5 à 0,7 m.kg)
--------------	-------	----------------------------

Volant :

Vis de fixation du volant (à remplacer à chaque dépose)	42 à 45 mAN (4,2 à 4,5 m.kg)
---	-------	------------------------------

Ordre de serrage des écrous de culasse : (1) écrou avant (2) écrou arrière (3) écrou inférieur

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

**IDENTIFICATION - CARACTERISTIQUES DES VEHICULES
BERLINES GS 1015 - 1220 et AMI SUPER**

GS - AMI Super

	Désignation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole ■ Garantie	Dates de sortie	Plaque * moteur	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance effective DIN	Couple maxi DIN
1015	GX série GA	GS Club ou Confort	GA	9-70 à 9-72	G 10/612 G 10/611	74	59	9/1	56 CV à 6500 tr/mn	7,2 m.kg à 3500 tr/mn
		GS G Spécial GSX		9-72 à 1-74 1-74 → 9-74 →	G 10/612					
1220	GX série GB	GS 1220 GS 1220 Club G Spécial 1220 GS Club GS Pallas	GB	9-72 à 1-74 9-72 à 9-74 1-74 à 9-74 9-74 → 9-74 →	G 12/612 G 12/611	77	65,6	8,2/1	60 CV à 5750 tr/mn	8,9 m.kg à 3250 tr/mn
		GX série GH		GSX 2	GH					
AMS	AM série JF	AMI Super	JF	1-73 →	G 10/613	74	59	9/1	53,5 CV à 6500 tr/mn	6,9 m.kg à 3500 tr/mn

■ * Voir nota page 11

GS - AMI Super

BREAK 1015 et BREAK AMI SUPER

	Désignation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole ■ Garantie	Dates de sortie	Plaque * moteur	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance effective DIN	Couple maxi DIN
1015	GX série GE	GS 5 portes Club ou Confort	GE	1-72 à 9-72	G 10/ 612 G 10/ 611	74	59	9/1	56 CV à 6500 tr/ mn	7,2 m.kg à 3500 tr/ mn
		GS G Spécial		9-72 à 1-74 1-74 →	G 10/ 612					
	GX série GF	GS Service 3 p. Club vitré Confort tôle	GF	1-72 à 9-72	G 10/ 612 G 10/ 611					
		GS Service tôle G Spécial tôle		9-72 à 1-74 1-74 →	G 10/ 612					
AMS	AM série JG AM série JH	AMS Break 5 p. AMS Break Service 3 portes	JG JH	1-73 →	G 10/ 613	74	59	9/1	53,5 CV à 6500 tr/ mn	6,9 m.kg à 3500 tr/ mn

■ * Voir nota page 11

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

BREAK 1220

GS

1220	Désignation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole ■ Garantie	Dates de sortie	Plaque * moteur	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance effective DIN	Couple maxi DIN
		GX série GC	GS 1220 5 portes GS 1220 Club 5 p. G Spécial 1220 GS Club	GC	9-72 à 1-74 9-72 à 9-74 1-74 → 9-74 →	G 12/ 612 G 12/ 611	77	65,6	8,2/1	60 CV à 5750 tr/ mn
	GX série GD	GS Service 1220 3 portes tôle	GD	9-72 à 1-74	G 12/ 612 G 12/ 611	77	65,6	8,2/1	60 CV à 5750 tr/ mn	8,9 m.kg à 3250 tr/ mn
		GS Service 1220 3 p. Club vitré		9-72 à 9-74						
		G Spécial 1220 Service tôle		1-74 →						
		GS Club Service vitré		9-74 →						

NOTA :

* G 10/611 - G 12/611 - Véhicules équipés de BV convertisseur

G 10/612 - G 12/612 et G 12/619 - Véhicules équipés de BV mécanique

■ Ajouter la lettre « C » aux caractères alphabétiques du type garantie (Ex. GB ; inscrire GBC) pour GS à convertisseur.

SUGGESTIONS ET REMARQUES

GS- AMI Super

POINTS PARTICULIERS

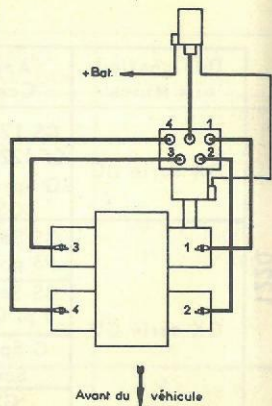
- Vilebrequin** : latéral : 0,09 à 0,20 mm (non réglable)
Coussinets : 1ère possibilité : 57,5 mm sans repère
 2ème possibilité : 57,4 mm peinture rouge (vilebrequin peinture rouge)
Bielles : latéral : 0,13 à 0,18 mm
Arbre à cames : latéral : 0,05 à 0,15 mm (non réglable)
Cylindres (2 classes de hauteur)

Cylindre	Moteur G 10	Moteur G 12	NOTA : D'un même côté, monter des cylindres repérés de même couleur.
Repère rouge	75,78 à 75,80	86,88 à 86,90	
Repère vert	75,80 à 75,82	86,90 à 86,92	

- Pistons** : Pistons ne comportant pas de flèche = le chiffre doit être lisible à l'endroit
 Pistons comportant une flèche = la flèche doit être dirigée côté distribution
 Pistons comportant une flèche et un téton d'arrêt du 2ème segment = la flèche doit être dirigée côté distribution et le téton d'arrêt dirigé vers le haut.

Fournitures P.R. : Jeux de quatre chemises-pistons.

G.21-1



ORDRE D'ALLUMAGE

1 - 4 - 3 - 2

Segments : Marque ou repère du fabricant, vers le haut du piston.

Carter : Etanchéité du plan de joint : LOCTITE 572 (formétanche)

Goujons de palier d'arbre à cames
Vis d'arrêt de culbuteurs } LOCTITE oléoétanche (Frénétanche)

Jeu pratique aux culbuteurs (*moteur froid*) :

Méthode de réglage : Amener le dos de la came face au talon du culbuteur à régler.

Admission et échappement = 0,20 mm

Pression d'huile moteur, prise au mano-contact, à 80° C : Huile Altigrade GTS 20 W 50 pu GT 20 W 40

- à 2000 tr/mn = 4,7 bars mini

- à 6000 tr/mn = 6,2 à 7 bars

Pas de réglage : (changer le ressort ou le clapet de décharge)

CONTROLE DE LA DISTRIBUTION (côté droit).

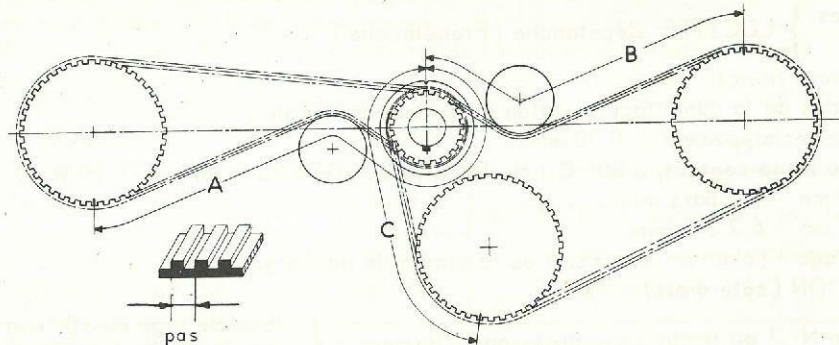
- Mettre les soupapes du cylindre N° 1 au temps « compression » (fermées) { - trou de pige ou 10° avant PMH
- 15° avant PMH (GSX 2)
- Régler, sans jeu ni contrainte, la soupape d'admission du cylindre N° 3.
- Faire un tour moteur, sens de la marche. (Revenir au même repère).
- Le jeu entre culbuteur et soupape d'admission du cylindre N° 3 doit être, compris entre 0,50 mm et 1 mm.
- Refaire la même opération pour le côté gauche.

GS - AMI Super

DISTRIBUTION

G. 10-14

Montage des courroies



1015	1220
A = 42 pas	A = 43 pas
B = 32 pas	B = 33 pas
C = 25 pas	C = 25 pas

Tension des courroies :

Déposer le ventilateur et le couvre-culbuteur admission gauche.

Amener le cylindre N° 1 au PMH temps « compression ».

Tendre la courroie gauche (débloquent puis rebloquer l'écrou du tendeur).

Faire un tour au moteur, même opération pour courroie droite.

COUPLES DE SERRAGE

Carters : Ecrous de paliers
Bouchon de vidange } 34 à 45 mAN (3,4 à 4,5 m.kg)

Culasses :

Ecrous $\phi = 8 \times 125$
(12 sur plats)

Ecrous $\phi = 9 \times 125$
(13 sur plats)

1er serrage

6 à 8 mAN (0,6 à 0,8 m.kg)

10 à 12 mAN (1 à 1,2 m.kg)

2ème serrage

16 à 18 mAN (1,6 à 1,8 m.kg)

20 à 25 mAN (2 à 2,5 m.kg)

Volant : (Changer les vis à chaque démontage) :

1er cas : Embayage classique : 65 à 70 mAN (6,5 à 7 m.kg)

2ème cas : Convertisseur de couple : (GS seulement)

→ Juin 1974 : vis montées au LOCTITE 40 (Scelbloc) :

65 à 70 mAN (6,5 à 7 m.kg) (14 sur plats)

Juin 1974 → : vis montées au LOCTITE 40 (Scelbloc) :

105 à 115 mAN (10,5 à 11,5 m.kg) (16 sur plats)

Fixation du diaphragme sur convertisseur de couple : LOCTITE 40 (Scelbloc)

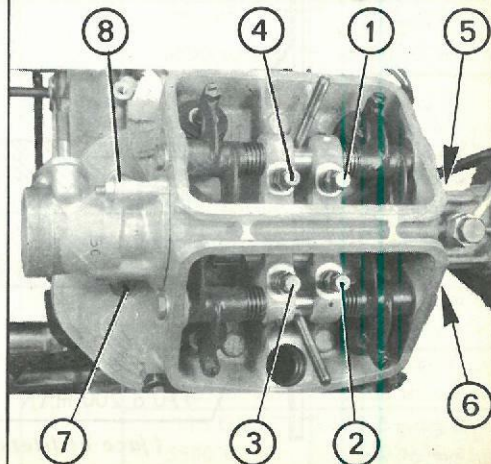
27 à 29 mAN (2,7 à 2,9 m.kg)

Ventilateur : voir page suivante

7979

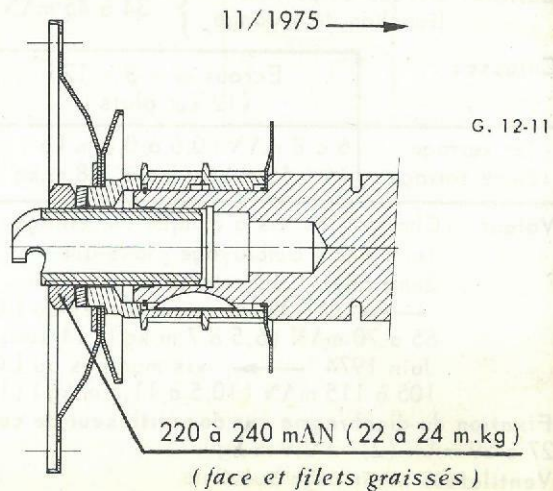
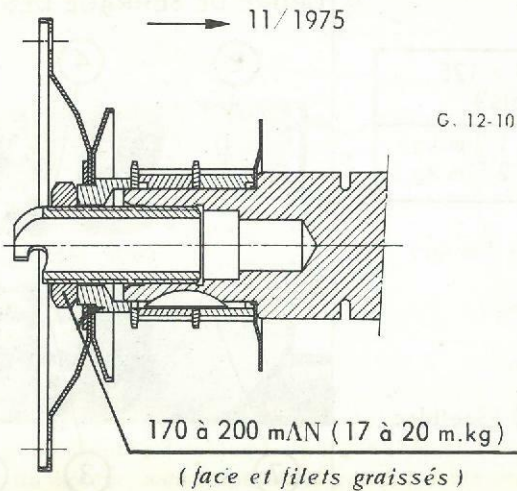
GS - AMI Super

ORDRE DE SERRAGE DES CULASSES



GS - AMI Super

VENTILATEURS



MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CARACTERISTIQUES

D

Désignation aux Mines	Appellation commerciale	Symbole Garantie	Dates de sortie	Plaque moteur	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance effective DIN	Couple maxi DIN
DS 21	DS 21 hydraul.	DZZ	10.65 → 10.72	DX → 10.68	90	85,5	8,75/1	100 CV à 5500 tr/mn	16,7 m.kg à 3000 tr/mn
	DS 21 automat.		10.71 → 10.72	DX 2 10.68 → DX 2				106 CV à 5500 tr/mn	17 m.kg à 3500 tr/mn
DS 23 (série FE)	DS 23 hydraul.	FEH	10.72 →	DX 4	93,5			115 CV à 5500 tr/mn	18,5 m.kg à 3500 tr/mn
	DS 23 automat.	FEW						125 CV à 5250 tr/mn	18,7 m.kg à 2500 tr/mn
DS (série FA)	DS 21 IE hydr.	DZZ	10.69 → 10.72	DX 3	90			130 CV à 5250 tr/mn	19,9 m.kg à 2500 tr/mn
	DS 21 IE autom.		10.71 → 10.72					106 CV à 5500 tr/mn	17 m.kg à 3500 tr/mn
DS 23 (série FG)	DS 23 IE hydr.	FGH	10.72 →	DX 5	93,5			115 CV à 5500 tr/mn	18,5 m.kg à 3500 tr/mn
	DS 23 IE autom.	FGW						106 CV à 5500 tr/mn	17 m.kg à 3500 tr/mn
ID 21 (série FH)	Break 21 hydr.	DF	2.68 → 10.72	DX 2	90	115 CV à 5500 tr/mn	18,5 m.kg à 3500 tr/mn		
DS (série FF)	Break 23 hydr.	FF	10.72 →	DX 4	93,5	115 CV à 5500 tr/mn	18,5 m.kg à 3500 tr/mn		

SUGGERIONS ET REMARQUES

D		CARACTERISTIQUES									
Désignation aux Mines	Appellation commerciale	Symbole Garantie	Dates de sortie		Plaque moteur	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance effective DIN	Couple maxi DIN	
DJ	DS 21 (série M)	DS 21 mec.	DZZ	10.65 → 10.72		DX → 10.68	90	8,75/1	100 CV à 5500 tr/mn	16,7 m.kg à 3000 tr/mn	
	DS (série FB)	DS 21 IE mec.		10.69 → 10.72		DX 2 10.68 →			106 CV à 5500 tr/mn	17 m.kg à 3000 tr/mn	
	DS (série FE)	DS 23 mec.	FEM	10.72 →		DX 4	93	8,75/1	125 CV à 5500 tr/mn	18,7 m.kg à 2500 tr/mn	
	DS (série FG)	DS 23 IE mec.	FGM			DX 5			115 CV à 5500 tr/mn	18,5 m.kg à 3500 tr/mn	
	ID 21 (série F)	Break 21 mec.	DZZ	10.65	10.72	DX → 10.68	90	85,5	8,75/1	130 CV à 5500 tr/mn	19,9 m.kg à 2500 tr/mn
			DF			DX 2 10.68 →				100 CV à 5500 tr/mn	16,7 m.kg à 3000 tr/mn
	DS (série FF)	Break 23 mec.	FF	10.72 →		DX 4	93			106 CV à 5500 tr/mn	17 m.kg à 3000 tr/mn
DT	ID 20	ID 20 D Super	DZZ	10.68 → 10.69	10.69 → 10.71	DY 2	86		115 CV à 5500 tr/mn	18,5 m.kg à 3500 tr/mn	
	DS (série FD)	D Super	FD	10.71 → 10.72	10.72 →	DY 3			91 CV à 5900 tr/mn	14,4 m.kg à 3500 tr/mn	
									99 CV à 5500 tr/mn	15,1 m.kg à 3500 tr/mn	

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CARACTERISTIQUES

D

	Désignation aux Mines	Appellation commerciale	Symbole Garantie	Dates de sortie	Plaque moteur	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance effective DIN	Couple maxi DIN				
DL	DS 19 (série MA)	DS 19 MA	DZZ	10.65 → 10.68	DY	86	85,5	8,75/1	84 CV à 5250 tr/mn	14,6 m.kg à 3500 tr/mn				
	DS 20 (série M)	DS 20 M		10.68 → 10.69	DY 2				91 CV à 5900 tr/mn	14,4 m.kg à 3500 tr/mn				
	ID 19 F (série A)	Break 19 A mec.		10.65 → 10.68	DY				84 CV à 5250 tr/mn	14,6 m.kg à 3500 tr/mn				
	ID 20 F	Break 20 mec.		10.68 →	DY 2 → 10.71 DY 3 10.71 →				91 CV à 5500 tr/mn 99 CV à 5500 tr/mn	14,4 m.kg à 3500 tr/mn 15,1 m.kg à 3500 tr/mn				
DV	ID 19 (série B)	ID 19 B			10.66 → 10.69				DV → 10.68 DV 2 10.68 →				78 CV à 5250 tr/mn	14,3 m.kg à 3000 tr/mn
	ID 19 (série B)	D Spécial			10.69 → 10.71				DV 2				81 CV à 5500 tr/mn	13,7 m.kg à 3000 tr/mn
	DS (série FC)			FC	10.71 → 10.72				DV 3				89 CV à 5500 tr/mn	14,7 m.kg à 2500 tr/mn
	DS (série FD)			FD	10.72 →				DY 3				99 CV à 5500 tr/mn	15,1 m.kg à 3500 tr/mn

D		CARACTERISTIQUES							
Désignation aux Mines	Appellation commerciale	Symbole Garantie	Dates de sortie	Plaque moteur	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance effective DIN	Couple maxi DIN
DY	DS 19 (série A)	DZZ	10.65 → 10.68	DY	86	85,5	8,75/1	84 CV à 5250 tr/mn 91 CV à 5900 tr/mn	14,6 m.kg à 3500 tr/mn 14,4 m.kg à 3500 tr/mn
	DS 20		10.68 →	DY 2 → 10.71					
		DY		DY 3 10.71 →					
	ID 19 FH (série A)	DZZ	2.68 → 10.70	DY → 10.68				84 CV à 5250 tr/mn 91 CV à 5900 tr/mn	14,6 m.kg à 3500 tr/mn 14,4 m.kg à 3500 tr/mn
	ID 20 (série FH)		10.68 → 10.70	DY 2 10.68 → DY 2					
DP	DS 21 (série M)	DP	10.72 →	DX 2	90			106 CV à 5500 tr/mn	17 m.kg à 3500 tr/mn

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

POINTS PARTICULIERS

Vilebrequin :

Latéral : 0,04 à 0,16 mm - Réglable par demi-joues (face antifricction, contact vilebrequin) d'épaisseurs égales d'un même côté du palier.

Bielles : Latéral : 0,04 à 0,25 mm (non réglable)

Position bielles-pistons : La partie la plus saillante de la tête du piston, côté opposé aux chiffres de la tête de bielle. Chiffres marqués sur tête de bielle, côté arbre à cames.

Fournitures P.R. :

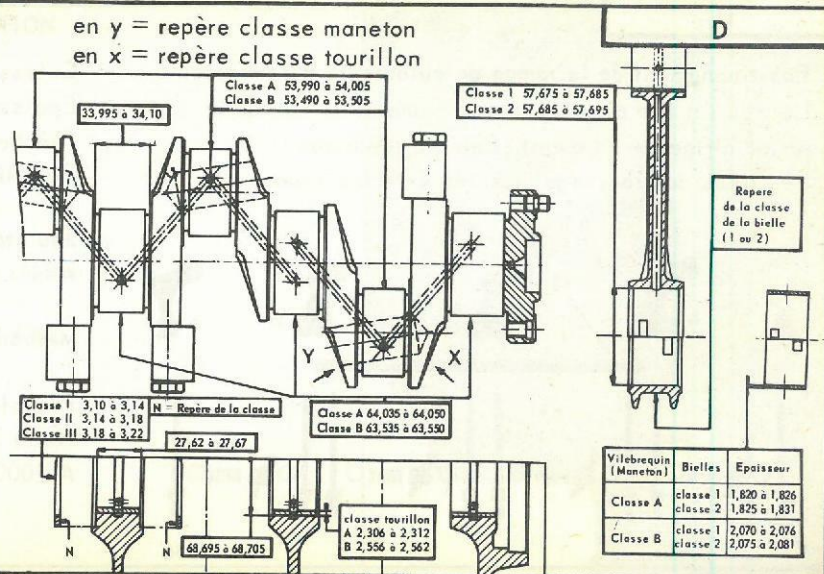
Vilebrequin de classe AA

Bielles : par jeux de quatre

Ensembles chemise-piston : par jeux de quatre

Arbre à cames :

Latéral : 0,05 à 0,30 mm (une seule bride
5,41 à 5,46 mm)

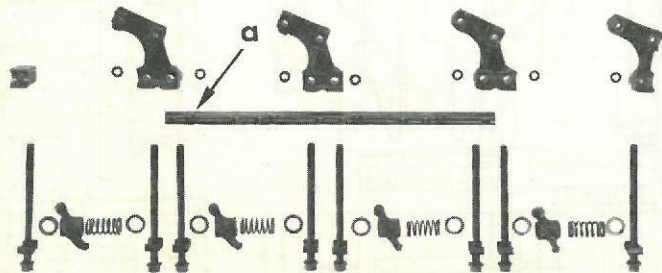


D

Positionnement de la rampe de culbuteurs d'admission :

Le trou « a » le plus rapproché d'une extrémité de la rampe dirigé vers l'avant (côté pompe à eau).

Les trous de graissage orientés vers les soupapes.



1186

Culasse :

Epaisseur d'origine	90 mm
Flèche maxi	0,10 mm
Rectification maxi (surfaçage)	0,10 mm

Jeu pratique aux culbuteurs (moteur froid) :

Admission = 0,15 mm - Echappement = 0,20 mm

Méthodes de réglage : (Voir page 50)

Pression d'huile moteur, prise au mano-contact, à 60° C :

Huile TOTAL GTS 20 W 50 ou GT 20 W 40

A 2000 tr/mn : 3,6 bars mini

DISTRIBUTION

Jeu entre chaîne et guide : 0,10 à 0,50 mm

Réglage : repères alignés (Flèches)

Contrôle :

Mettre le piston N° 4 au P.M.H. (soupapes en « bascule »)

Régler la soupape d'admission du cylindre N° 1 à 1 mm

Présenter une pige $\phi = 6$ mm, tourner le moteur dans le sens de rotation normal, jusqu'au trou de pige, ou faire un tour moteur en s'arrêtant 6° avant le P.M.H. (sur poulie d'arbre à cames).

Le jeu à la soupape d'admission du cylindre N° 1 doit être :

D T.T. sauf D.IE \longrightarrow 9-68 = 0,62 à 0,63 mm

D.IE \longrightarrow 7-71 = 0,34 à 0,40 mm

D T.T. sauf D.IE 9-68 \longrightarrow 7-71 = 0,50 mm

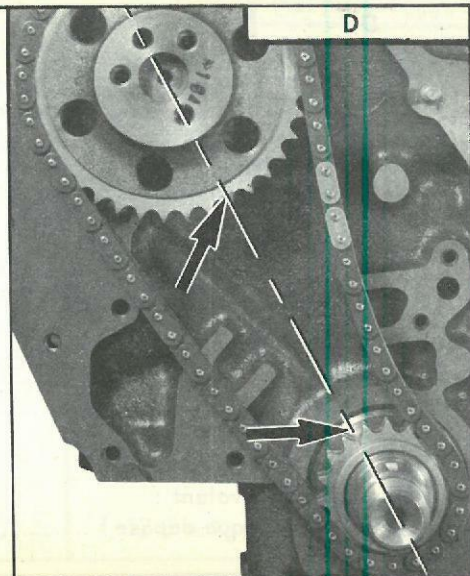
D.T.T. 7-71 \longrightarrow = libre et sans jeu

NOTA :

Une dent d'avance = trop serré

Une dent de retard = jeu de 0,70 à 0,75 mm

12 605

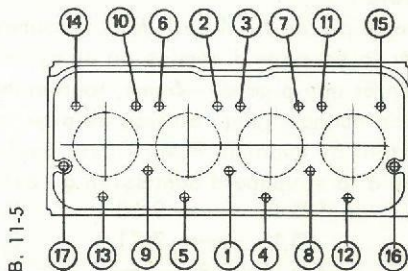


D

COUPLES DE SERRAGE

Ecrou de suspension moteur	100 mAN (10 m.kg)
Serrage des chapeaux de paliers	90 à 100 mAN (9 à 10 m.kg)
Bouchon de vidange	35 à 45 mAN (3,5 à 4,5 m.kg)
Bielles :	
Ecrous des chapeaux de bielles	68 à 75 mAN (6,8 à 7,5 m.kg)
Culasse (à froid) :	
1er serrage	30 mAN (3 m.kg)
2ème serrage	60 à 65 mAN (6 à 6,5 m.kg)
Volant :	
Vis de fixation du volant :	
(à remplacer à chaque dépose)	90 mAN (9 m.kg)

ORDRE DE SERRAGE



B. 11-5

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CARACTERISTIQUES

CX Tous Types

Symbole	CX 2000		CX 2200	CX Prestige	CX 2200 Diesel	
	Berline	Break	Berline	Berline	Berline	Break
Genre						
Désignation aux Mines	MA série MB	MA série MD	MA série MC	MA série MK	MA série MG	MA série MH
Appellation commerciale	CX 2000	Break CX 2000	CX 2200	CX Prestige	CX 2200 Diesel	CX 2200 Diesel Break
Symbole garantie	MB	MD	MC	MK	MG	MH
Puissance fiscale	11 CV		12 CV	13 CV	9 CV	
Date de sortie	9/1974	1/1976	1/1975	1/1076	12/1975	2/1976
Indice plaque moteur	M 20/616		M 22/617	M 23/623	M 22/621	
Alésage/Course	86 × 85,5		90 × 85,5	93,5 × 85,5	90 × 85,5	
Cylindrée	1985 cm ³		2175 cm ³	2350 cm ³	2175 cm ³	
Rapport volumétrique	9/1		9/1	8,75/1	22,25/1	
Puissance maxi (DIN)	102 CV à 5500 tr/mn		112 CV à 5500 tr/mn	115 CV à 5500 tr/mn	66 CV à 4500 tr/mn	
Couple maxi (DIN)	15,5 m.kg à 3000 tr/mn		17 m.kg à 3500 tr/mn	18,2 m.kg à 3000 tr/mn	12,8 m.kg à 2750 tr/mn	

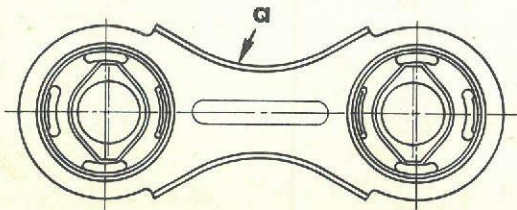
CX Tous Types

SUSPENSION MOTEUR

Moteurs Essence et Boîte mécanique

Couples de serrage des fixations	Sur cadre	Sur Mot. ou BV
Support sous moteur	30 mAN (3 m.kg)	100 mAN (10 m.kg)
Support sous boîte de vitesses		
Biellette anti-couple côté moteur	82 mAN (8,2 m.kg)	
Biellette anti-couple côté BV (Repère peinture jaune en « a »)		

L. 13-2



Montage à 2 biellettes : largeur = 36 mm

Montage à 1 biellette : largeur = 42 mm

Moteur Essence et Boîte à convertisseur

Couples de serrage des fixations	Sur cadre	Sur Mot. ou BV
Support sous moteur	30 mAN (3 m.kg)	100 mAN (10 m.kg)
Support élastique BV		160 à 170 mAN (16 à 17 m.kg)
Biellette anti-couple (Repère peinture jaune en « a »)	100 mAN (10 m.kg)	

Moteur Diesel et Boîte mécanique

Couples de serrage des fixations	Sur cadre	Sur Mot. ou BV
Support sous moteur	30 mAN (3 m.kg)	100 mAN (10 m.kg)
Support élastique BV		160 à 170 mAN (16 à 17 m.kg)
Biellette anti-couple (Repère peinture noire en « a »)	100 mAN (10 m.kg)	

UR

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

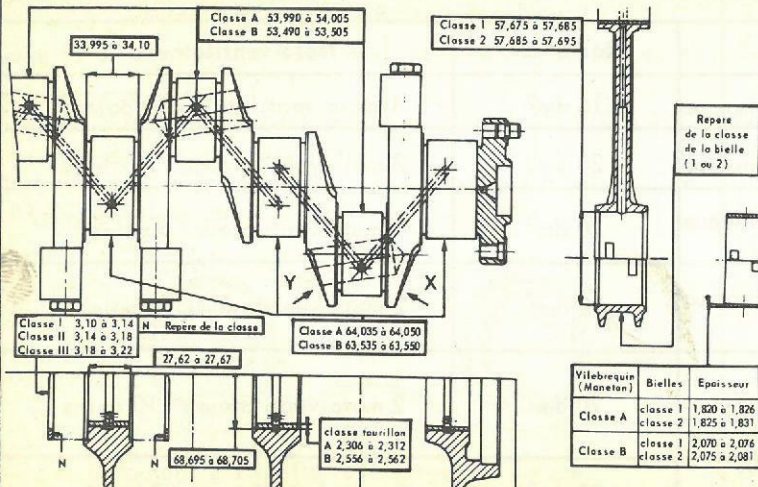
ELECTRICITE

RADIATEURS - MOTO-VENTILATEURS

CX Tous Types

	Particularités	Radiateur	Moto-ventilateurs
CX 2000 → 1/1975	sans option attelage de remorque	16 dm ²	1 moto-ventilateur (10 pales)
CX 2000 → 1/1975	avec option attelage de remorque	20 dm ²	2 moto-ventilateurs (5 pales)
CX 2000 1/1975 → CX 2200	sans option attelage de remorque	20 dm ²	1 moto-ventilateur (5 pales)
CX 2000 1/1975 → CX 2200	avec option attelage de remorque ou climatiseur	20 dm ²	2 moto-ventilateurs (5 pales)
CX 2000 CX 2200 CX Prestige	} avec climatiseur	20 dm ²	2 moto-ventilateurs (10 pales)
CX Diesel		23 dm ²	2 moto-ventilateurs (10 pales)

CX Tous Types Essence



en y = repère classe maneton - en x = repère classe tourillon

Moteurs Essence : POINTS PARTICULIERS

Vilebrequin : latéral : 0,04 à 0,16 mm. Réglable par demi-joues (faces anti-friction côté vilebrequin, d'épaisseurs égales d'un même côté du palier).

Bielles : latéral : 0,04 à 0,25 mm (non réglable)
Dépassement des chemises (avec joint d'embase non écrasé) : 0,04 à 0,135 mm.

Fournitures PR : Vilebrequin de classe AA-Bielles et ensembles chemise-piston par jeux de quatre.

Position bielles-pistons : la partie la plus saillante de la tête du piston, côté opposé aux chiffres de la tête de bielle.

Chiffres marqués sur tête de bielle, côté arbre à cames.
NOTA : Enduire d'une fine couche de LOCTITE 572 (Formetanch) la partie arrière du chapeau de palier arrière

Arbre à cames : latéral : 0,05 à 0,30 mm (une seule bride : 5,41 à 5,46 mm).

Culasse : Hauteur d'origine 90 mm
Planéité générale maxi 0,1 mm
Planéité maxi entre trous de fixation ... 0,025 mm

Position de la rampe de culbuteurs d'admission :

- Le trou « a » le plus rapproché d'une extrémité de la rampe, dirigé vers l'avant, côté pompe à eau.
- Les trous de graissage orientés vers les soupapes (voir photo page 22)

DISTRIBUTION

Jeu entre guide et chaîne : 0,10 à 0,50 mm

Calage : aligner les repères (Flèches)

Contrôle :

Amener le piston du cylindre N° 4 au P.M.H. soupapes en « bascule ».

Régler le jeu de la soupape d'admission du cylindre N° 1 à 1,1 mm.

Faire tourner le vilebrequin d'un tour, sens de marche, pour revenir au repère P.M.H.

Un jeu de 0,05 à 0,25 mm doit apparaître entre le culbuteur et la queue de la soupape d'admission du cylindre N° 1.

Intervention : Il est possible de changer la chaîne de distribution et le tendeur sans déposer le moteur.

Jeux pratiques aux soupapes (à froid) :

Admission	= 0,15 mm
Echappement	= 0,20 mm

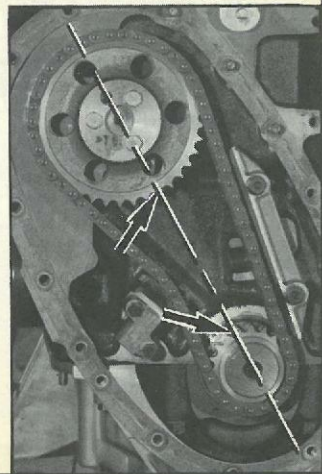
Méthodes de réglage : voir page 50

Pression d'huile moteur prise au thermo-contact à 100° C :

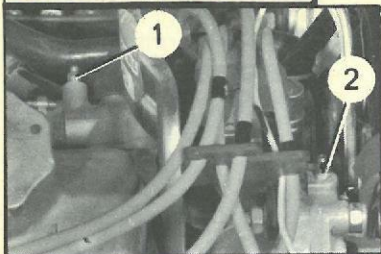
Huile TOTAL Altigrade GTS 20 W 50 : - à 2000 tr/mn = 3 bars mini,
- à 4000 tr/mn = 4 à 5 bars

CX Tous Types Essence

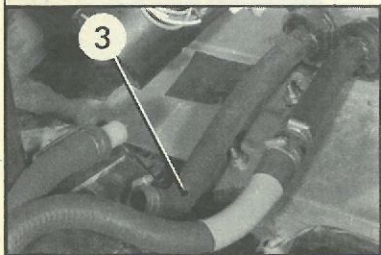
13 396



CX Tous Types Essence



13358



13361

CIRCUIT D'EAU - Remplissage total.

Ouvrir le robinet de chauffage dans l'habitacle.

Desserrer les vis de purge (1) et (2), placer un tube transparent sur chaque vis.

Débrancher le tube (3) de départ du chauffage et y introduire 0,6 litre environ de liquide de refroidissement et rebrancher le tube.

Remplir lentement le reste du circuit par la nourrice d'expansion et fermer les vis de purge (1) et (2) lorsque le liquide est apparent dans les tubes.

Lorsque la nourrice d'expansion est pleine, poser le bouchon.

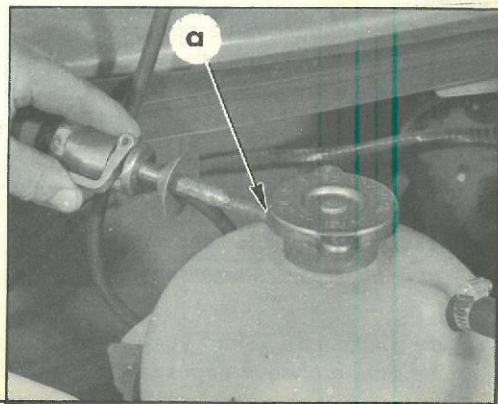
CX Tous Types Essence

- Favoriser l'amorçage de la pompe, par mise en pression du circuit : de 0,5 à 1 bar, en utilisant l'orifice « a » de trop plein.
- Pour nourrice à bouchon vissé (voir page 38).
- Faire tourner le moteur (2000 tr/mn) jusqu'à l'enclenchement du (ou des) moto-ventilateurs et laisser tourner au ralenti pendant 10 minutes environ.

13 363

ATTENTION :

- Ne jamais ouvrir le bouchon de la nourrice d'expansion lorsque le (ou les) moto-ventilateurs sont en fonctionnement.
Ne pas ouvrir les vis de purge, moteur en marche.
- Après dégazage, le niveau d'eau doit se stabiliser dans la nourrice d'expansion.
- La vérification du niveau se fait, moteur froid.



CX 2000 - CX 2200

COUPLES DE SERRAGE

Moteurs Essence

Carter :

Serrage des chapeaux de palier de vilebrequin	90 à 100 mAN (9 à 10 m.kg)
Bouchon de vidange	35 à 45 mAN (3,5 à 4,5 m.kg)

Bielles :

Ecrou de chapeaux de bielles	68 à 75 mAN (6,8 à 7,5 m.kg)
------------------------------------	------------------------------

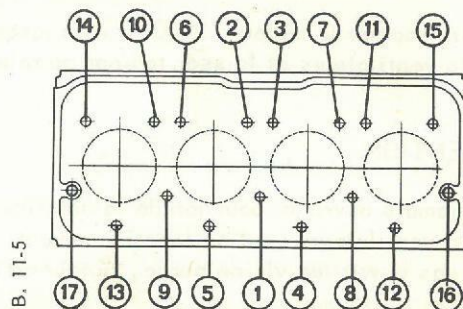
Culasse (à froid) : 1er serrage	30 mAN (3 m.kg)
2ème serrage	60 à 65 mAN (6 à 6,5 m.kg)

Volant :

Vis de fixation du volant (LOCTITE Frénétanch) (oléoétanche) : 90 mAN (9 m.kg)

A remplacer à chaque dépose.

ORDRE DE SERRAGE



B. 11-5

Moteurs Diesel : POINTS PARTICULIERS

CX 2200 Diesel

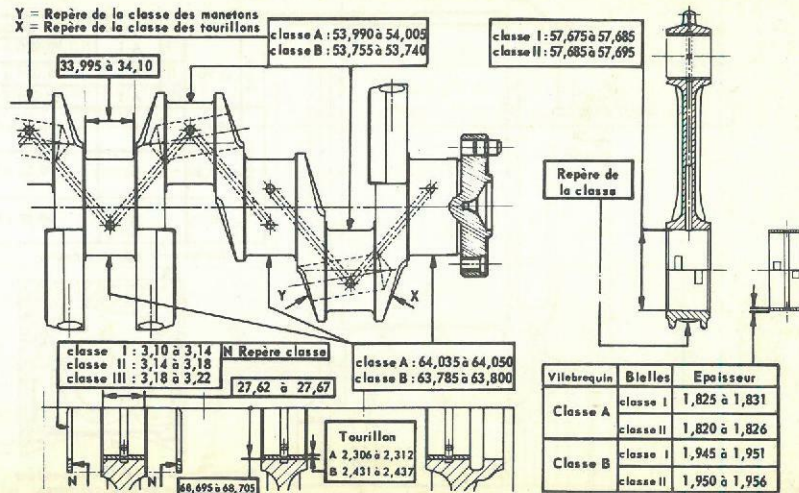
Vilebrequin : Latéral = 0,07 à 0,17 mm. Réglable par demi-joues (face antifriction, contact vilebrequin) d'épaisseurs égales d'un même côté du palier.

Bielles : Latéral = 0,04 à 0,25 mm (non réglable)

Fournitures P.R. : vilebrequin de classe AA, bielles et pistons par jeux de quatre.

Arbre à cames : Latéral = 0,05 à 0,09 mm (réglable par brides : 5,44 à 5,64 mm de 0,02 en 0,02 mm).

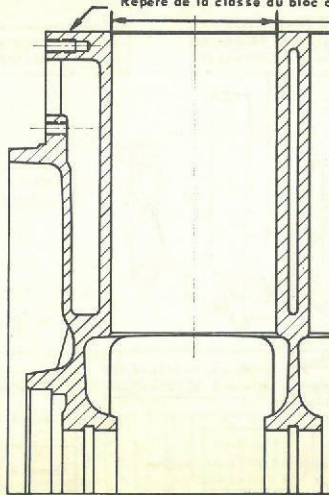
Position bielle : trou de graissage situé dans le pied de bielle dirigé côté alvéole du piston.



CX 2200 Diesel

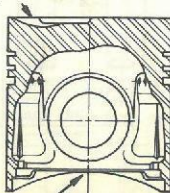
Bloc-cylindres - pistons - segments

Repère de la classe du bloc cylindres



Série	Classe	Repère		Usinage
		I	II	
φ 90		I	A 1	90,020 à 90,030
		II	A 2	90,030 à 90,040
		III	A 3	90,040 à 90,050
Réparation	φ 90,25	B		90,27 à 90,29
	φ 90,50	C		90,52 à 90,54
	φ 90,75	D		90,77 à 90,79

Dirigé côté arbres à cames



Repère de la classe correspondant à la classe du bloc cylindres

Ségments	
Série	φ 90 repère jaune
	φ 90,25 repère vert
Réparation	φ 90,50 repère blanc
	φ 90,75 repère violet

Dépassement du piston par rapport à la face supérieure du bloc cylindres

Série	φ 90 = 0,50 à 0,55 mm
Réparation	φ 90,25 = 0,47 à 0,52 mm
	φ 90,50 = 0,44 à 0,49 mm
	φ 90,75 = 0,41 à 0,46 mm

Culasse : Hauteur d'origine : $117 + \begin{smallmatrix} 0,5 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm

Planéité générale maxi : 0,1 mm

Planéité entre trous de fixation : 0,025 mm

Rectification possible (surfaçage) : 0,70 mm

CX 2200 Diesel

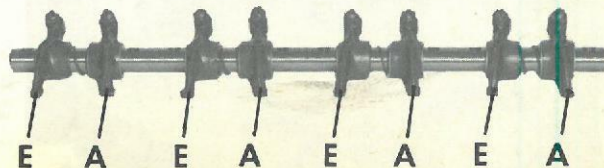
	Alésage des logements des chambres de combustion	Diamètre extérieur des chambres de combustion
1ère Possibilité	$36 + \begin{smallmatrix} 0,025 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm	$36,065 + \begin{smallmatrix} 0,02 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm
2ème Possibilité	$36,3 + \begin{smallmatrix} 0,025 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm	$36,365 + \begin{smallmatrix} 0,02 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm

Dépassement des chambres de combustion par rapport au plan
de joint de culasse : $0 + \begin{smallmatrix} 0,03 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm

Retrait des soupapes par rapport au plan de joint de culasse :
0,7 à 0,9 mm.

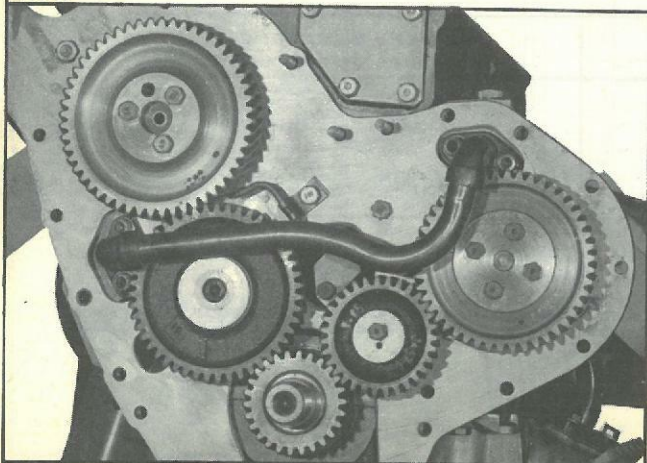
Position de la rampe de culbuteurs et des culbuteurs le trou « a »
orienté vers pompe à eau - trous de graissage des culbuteurs
dirigés vers les soupapes.

Joint de culasse : Enduire les deux faces d'huile de lin.



CX 2200 Diesel

15 090



Jeux pratiques aux culbuteurs (à froid) : Admission = 0,15 mm
 Echappement = 0,20 mm

Méthodes de réglage : Voir page 50.

DISTRIBUTION**Calage de la distribution :**

Après montage du pignon intermédiaire et du pignon d'arbre à cames : les repères sur pignons doivent coïncider (voir photo ci-contre).

Pression d'huile :

Pression d'huile moteur prise au mano-contact de 95 à 105° C :

- à 1000 tr/mn = 1 bar mini
- à 3000 tr/mn = 3,7 à 4,5 bars

Si la pression n'est pas conforme, remplacer le filtre avant toute autre intervention.

Qualités d'huile :

- au-dessus de - 10° C : TOTAL HD 3C SAE 30 ou HD 2 SAE 30
- au-dessous de - 10° C : TOTAL HD 3C 20W 20 ou HD 2 20W 20

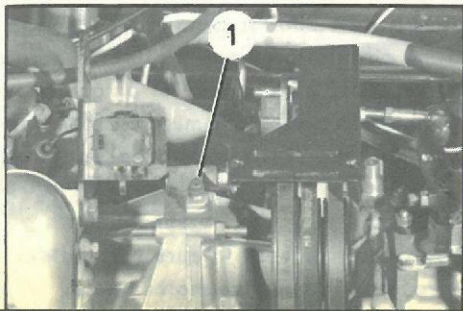
CIRCUIT D'EAU

Remplissage total

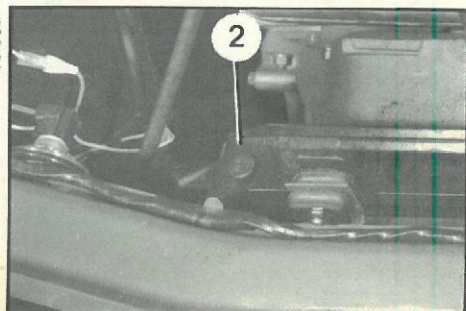
CX 2200 Diesel

1. Ouvrir complètement le robinet de chauffage dans l'habitacle (remplissage total).
2. Déposer les obturateurs des vis de purge (1) et (2). Brancher sur la vis de purge (1) un tuyau transparent permettant d'obtenir un niveau de 400 mm supérieur à celui de la nourrice. Desserrer les vis de purge (1) et (2).

3. Faire lentement le plein du circuit par la nourrice.
4. Après écoulement de l'air, resserrer les vis de purge. Débrancher le tuyau transparent. Poser les obturateurs sur les vis de purge.



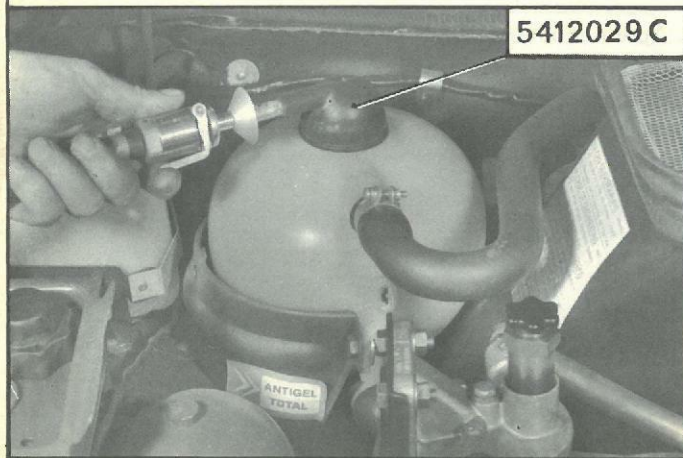
15087



15087

CX 2200 Diesel

76-247



CIRCUIT D'EAU

Remplissage total (suite)

5. Fermer le nourrice : serrer le bouchon d'un quart de tour après la mise en contact du joint sur l'embase.

 6. Mettre le moteur en marche.
Laisser tourner 6 mn à 2000 tr/mn.
S'assurer que la circulation d'eau s'effectue normalement, sinon procéder à une nouvelle purge et favoriser l'amorçage de la pompe par mise en pression du circuit (0,5 bar) par l'orifice de remplissage sur lequel aura été placé un raccord 5412 029 C (voir photo)
- Ne pas ouvrir les vis de purge, moteur tournant.**
Ne pas ouvrir la nourrice, ventilateurs tournants.
Vérifier le niveau de la nourrice, moteur froid.

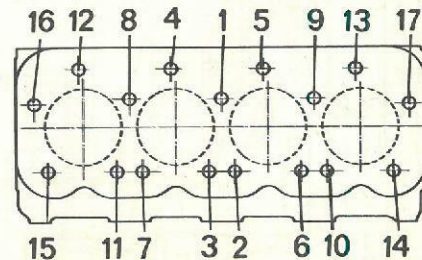
CX 2200 Diesel

COUPLES DE SERRAGE

Moteurs Diesel

Vis de paliers (<i>à changer à chaque dépose</i>)	90 à 100 mAN (9 à 10 m.kg)
Bouchon de vidange	35 à 45 mAN (3,5 à 4,5 m.kg)
Vis de bielles (<i>à changer à chaque dépose</i>)	68 à 75 mAN (6,8 à 7,5 m.kg)
Vis de culasse (<i>à froid</i>) (<i>faces et filets huilés</i>) :	
1er serrage	55 mAN (5,5 m.kg)
2ème serrage	95 à 100 mAN (9,5 à 10 m.kg)
Vis de volant (<i>à changer à chaque dépose</i>)	90 mAN (9 m.kg)
Ecrou de fixation du damper	250 mAN (25 m.kg)

ORDRE DE SERRAGE



B.11-4

C 35 Essence

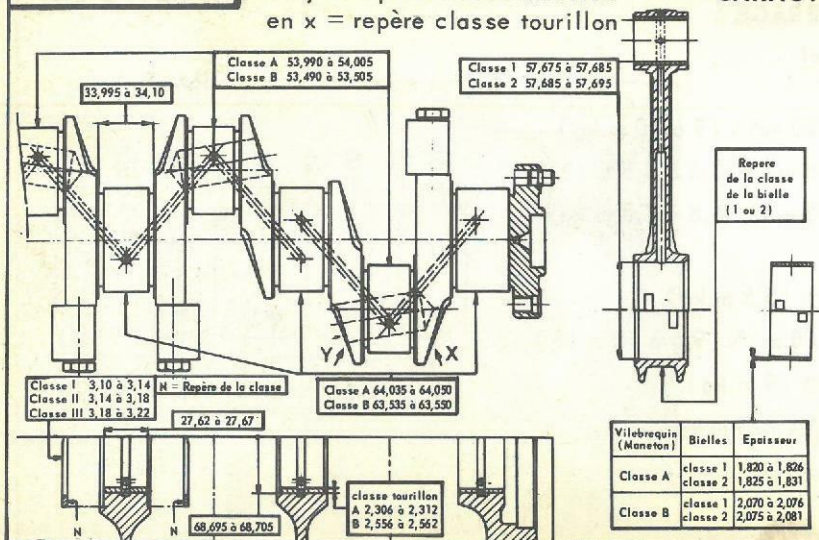
en y = repère classe maneton
en x = repère classe tourillon

CARACTERISTIQUES

Symbole : C 35
 Désignation aux Mines : BF série BC
 Appellation commerciale : C 35 Essence
 Symbole garantie : BC
 Date de sortie : Mars 1974
 Indice plaque moteur : B 20/614
 Alésage : 86 mm
 Course : 85,5 mm
 Rapport volumétrique : 8/1
 Puissance maxi (DIN) : 65 CV à 4750 tr/mn
 Couple maxi (DIN) : 13,3 m.kg à 2560 tr/mn

POINTS PARTICULIERS

Vilebrequin : latéral = 0,04 à 0,16 mm. Réglable par demi-joues (face antifriction, contact vilebrequin) d'épaisseurs égales d'un même côté du palier.
 Bielles : latéral = 0,04 à 0,25 mm (non réglable)
 Position bielles-pistons : La partie la plus saillante de la tête du piston, côté opposé aux chiffres de la tête de bielle. Chiffres marqués sur la tête de bielle, côté arbre à cames.



C 35 Essence

Dépassement des chemises (avec joint d'embase non écrasé) = 0,04 à 0,135 mm

Fourniture P.R. : Vilebrequin de classe AA et bielles par jeux de quatre.

Arbre à cames : latéral = 0,05 à 0,30 mm (une bride 5,41 à 5,46 mm)

Culasse : Hauteur d'origine 90 mm
 Planéité générale maxi 0,10 mm
 Planéité maxi entre trous de fixation 0,025 mm
 Rectification possible (surfaçage) 0,10 mm

Positionnement de la rampe de culbuteurs d'admission :

Le trou « a » le plus rapproché d'une extrémité de la rampe dirigé vers l'avant (côté pompe à eau).

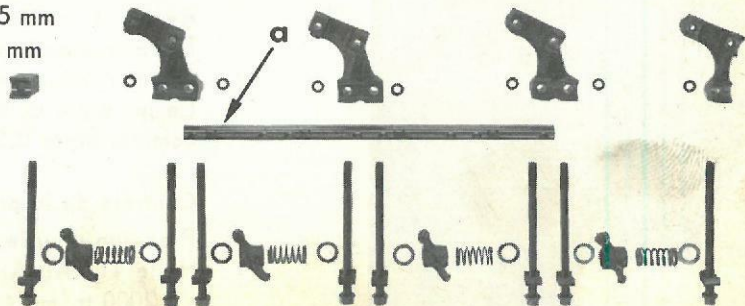
Les trous de graissage orientés vers les soupapes.

Jeux pratiques aux soupapes (à froid) :

Admission = 0,15 mm

Echappement = 0,20 mm

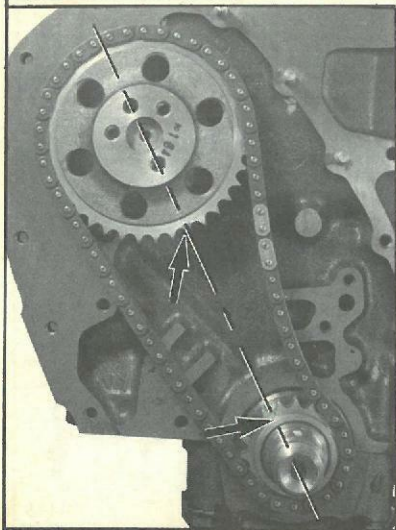
Méthodes de réglages : Voir page 50



1186

C 35 Essence

DISTRIBUTION



Calage : Aligner les repères (flèche)

Jeu entre chaîne et guide = 0,10 à 0,50 mm

Contrôle :

Amener le piston du cylindre N° 4 au P.M.H., soupapes en « bascule ».

Régler le jeu de la soupape d'admission du cylindre N° 1 à 1 mm.

Faire tourner le moteur (sens de marche) et s'arrêter 11° avant le P.M.H. (point d'allumage).

Le jeu entre culbuteur et soupape d'admission du cylindre N° 1 doit être compris entre 0,55 et 0,70 mm.

Contrôle de la pression d'huile.

Pression d'huile moteur, prise au mano-contact, à 100° C :

Huile TOTAL Altigrade GTS 20 W 50 :

- à 2000 tr/mn = 3 bars mini,

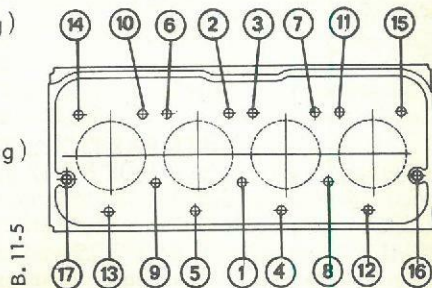
- à 4000 tr/mn = 4 à 5 bars

COUPLES DE SERRAGE

C 35 Ess.

Suspension moteur	100 mAN (10 m.kg)
Carters :	
Serrage des chapeaux de paliers de vilebrequin	90 à 100 mAN (9 à 10 m.kg)
Bouchon de vidange	35 à 45 mAN (3,5 à 4,5 m.kg)
Bielles :	
Ecrous des chapeaux de bielles	68 à 75 mAN (6,8 à 7,5 m.kg)
Culasse (à froid) :	
1er serrage	30 mAN (3 m.kg)
2ème serrage	60 à 65 mAN (6 à 6,5 m.kg)
Ecrou de fixation de la poulie de vilebrequin	330 à 350 MAN (33 à 35 m.kg)
Pas à gauche, à monter au LOCTITE 270 (Frenbloc) (graisser les filets avant la pose du LOCTITE et attendre deux heures minimum avant de tourner le moteur par l'écrou)	
Volant :	
Vis de fixation du volant	90 mAN (9 m.kg)
(à remplacer à chaque dépose)	

ORDRE DE SERRAGE



C 35 Diesel

Symbole

Désignation aux Mines
Appellation commerciale

Symbole garantie

Date de sortie

Indice plaque moteur

Alésage

Course

Rapport volumétrique

Puissance maxi (DIN)

Couple maxi (DIN)

C 35 Diesel

BF série BD

C 35

BD

Mars 1974

B 22/615

90 mm

85,5 mm

22,25/1

61 CV à 4500 tr/mn

12,8 m.kg à 2250 tr/mn

POINTS PARTICULIERS

Vilebrequin : Latéral = 0,07 à 0,17 mm. Réglable par
demi-joues (face antifriction, contact vilebrequin)
d'épaisseurs égales d'un même côté du palier

Bielles : Latéral = 0,04 à 0,25 mm (non réglable)

Fournitures P.R. : vilebrequin de classe AA, bielles et
pistons par jeux de quatre

Arbre à cames : Latéral = 0,05 à 0,09 mm (réglable par
brides : 5,44 à 5,64 mm de 0,02 en 0,02 mm)

CARACTERISTIQUES

Y = Repère de la classe des manetons

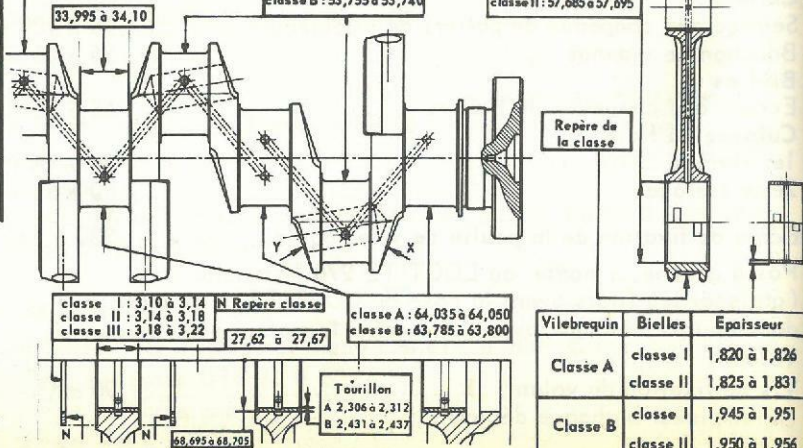
X = Repère de la classe des tourillons

classe A : 53,990 à 54,005

classe B : 53,755 à 53,740

classe I : 57,675 à 57,685

classe II : 57,685 à 57,695



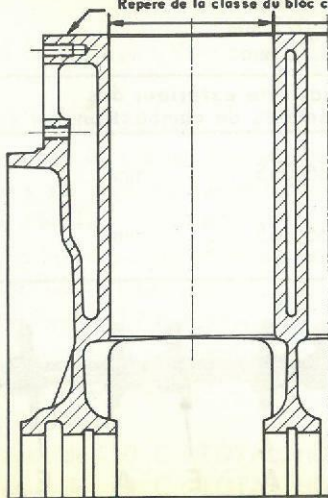
Repère de la classe

Vilebrequin	Bielles	Epaisseur
Classe A	classe I	1,820 à 1,826
	classe II	1,825 à 1,831
Classe B	classe I	1,945 à 1,951
	classe II	1,950 à 1,956

Bloc-cylindres - pistons - segments

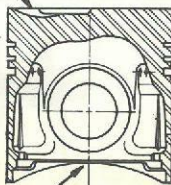
C 35 Diesel

Repère de la classe du bloc cylindres



Série	Classe	Repère	Usinage	
			Classe	Repère
Série	φ 90	I	A 1	90,020 à 90,030
		II	A 2	90,030 à 90,040
		III	A 3	90,040 à 90,050
Réparation	φ 90,25	B		90,27 à 90,29
	φ 90,50	C		90,52 à 90,54
	φ 90,75	D		90,77 à 90,79

Dirigé côté arbres à cames

Repère de la classe correspondant
à la classe du bloc cylindres

Segments		
Série	φ 90	repère jaune
	φ 90,25	repère vert
Réparation	φ 90,50	repère blanc
	φ 90,75	repère violet

Dépassement du piston par rapport à la face
supérieure du bloc cylindres

Série	φ 90	= 0,50 à 0,55 mm
Réparation	φ 90,25	= 0,47 à 0,52 mm
	φ 90,50	= 0,44 à 0,49 mm
	φ 90,75	= 0,41 à 0,46 mm

Position bielle : trou de graissage situé dans le
pied de bielle dirigé côté alvéole du piston

C 35 Diesel

Culasse : Hauteur d'origine	117 $\begin{smallmatrix} + 0,5 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm
Planéité générale maxi	0,1 mm
Planéité maxi entre trous de fixation	0,025 mm
Rectification possible (surfaçage)	0,70 mm

	Alésage des logements des chambres de combustion	Diamètre extérieur des chambres de combustion
1ère Possibilité	36 $\begin{smallmatrix} + 0,025 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm	36,065 $\begin{smallmatrix} + 0,02 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm
2ème Possibilité	36,3 $\begin{smallmatrix} + 0,025 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm	36,365 $\begin{smallmatrix} + 0,02 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm

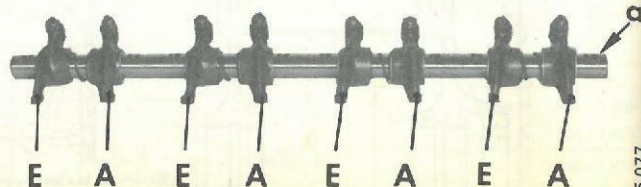
Dépassement des chambres de combustion par rapport au plan de joint de culasse : $0 \begin{smallmatrix} + 0,03 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm.

Retrait des soupapes par rapport au plan de joint de culasse : 0,7 à 0,9 mm.

Position de la rampe de culbuteurs et des culbuteurs :

- le trou « a » orienté vers pompe à eau,
- trous de graissage des culbuteurs dirigés vers les soupapes.

Joint de culasse : Enduire les deux faces d'huile de lin.



Jeux pratiques aux culbuteurs (à froid): Admission = 0,15 mm
Echappement = 0,20 mm

Méthodes de réglage : Voir page 50.

Calage de la distribution :

Après montage du pignon intermédiaire et du pignon d'arbre à cames :
les repères sur pignons doivent coïncider (voir photo ci-contre).

Pression d'huile :

Pression d'huile moteur prise au mano-contact de 95 à 105° C :

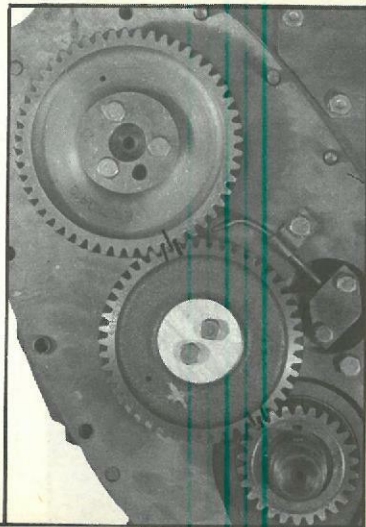
- à 1000 tr/mn = 1 bar mini,
- à 3000 tr/mn = 3,7 à 4,5 bars

Si la pression n'est pas conforme, remplacer le filtre avant toute autre intervention.

Qualités de l'huile

- au-dessus de -10° C : TOTAL HD 3C SAE 30 ou HD 2 SAE 30
- au-dessous de -10° C : TOTAL HD 3C 20W 20 ou HD 2 20W 20

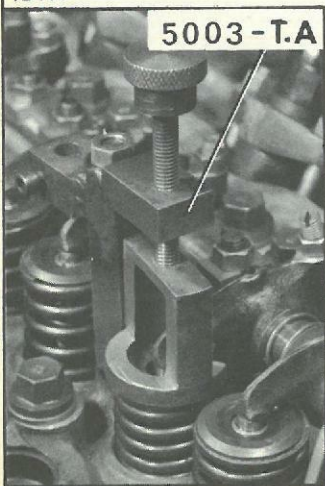
C 35 Diesel



C 35 Diesel

12112

5003-T.A



DISTRIBUTION

Contrôle :

(5003-T.A faisant partie du coffret 5003-T bis)

Rechercher le P.M.H. (compression) du cylindre N° 1.

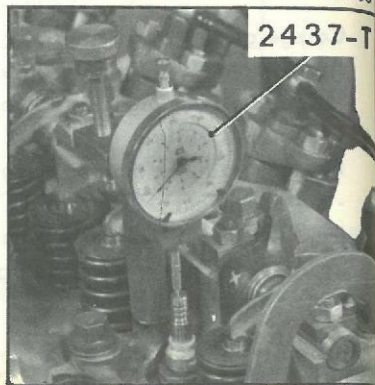
Régler la soupape d'admission du cylindre N° 1 à 0,7 mm.

Faire un tour moteur (sens de la marche)
(revenir au P.M.H.).

Le jeu entre culbuteurs et soupape d'admission du cylindre N° 1 doit être inférieur à 0,20 mm.

12106

2437-T

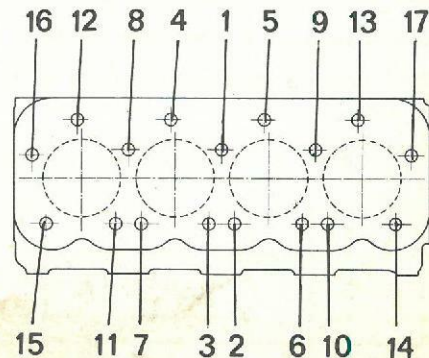


COUPLES DE SERRAGE

C 35 Diesel

Ecrou de suspension moteur	100 mAN (10 m.kg)
Vis de paliers (<i>à changer à chaque dépose</i>)	90 à 100 mAN (9 à 10 m.kg)
Bouchon de vidange	35 à 45 mAN (3,5 à 4,5 m.kg)
Vis de bielles (<i>à changer à chaque dépose</i>)	68 à 75 mAN (6,8 à 7,5 m.kg)
Vis de culasse (<i>à froid</i>) (<i>faces et filets huilés</i>) :	
1er serrage	55 mAN (5,5 m.kg)
2ème serrage	95 à 100 mAN (9,5 à 10 m.kg)
Vis de volant (<i>à changer à chaque dépose</i>)	90 mAN (9 m.kg)
Ecrou de fixation de la poulie de commande de pompe à eau	330 à 350 mAN (33 à 35 m.kg)
	(<i>Pas à gauche, à monter au LOCTITE 270 (Frenbloc)</i>)

ORDRE DE SERRAGE



B. 11-4

TOUS TYPES

REGLAGE DES CULBUTEURS
sur Moteurs 4 cylindres en ligne

ADM 03

EIH 0,2

METHODES POSSIBLES :

I. « Bascule » :

(Soupape d'admission en début d'admission
et soupape d'échappement en fin d'échappement)

Mettre le 1 en « bascule », régler le 4

"	3	"	"	2
"	4	"	"	1
"	2	"	"	3

II. Pleine ouverture des soupapes d'échappement :

Soupape à placer en
pleine ouverture :

Régler les culbuteurs

	Admission	Echappement
Echappement 1er cyl.	3ème cyl.	4ème cyl.
	4ème cyl.	2ème cyl.
	2ème cyl.	1er cyl.
	1er cyl.	3ème cyl.

MANO-CONTACT DE PRESSION D'HUILE MOTEUR

TOUS TYPES

Véhicule	Emplacement	Tarage	Couple de serrage
2 CV 6 - Dyane 6 - Mehari Camionnette 400 - AMI 8	sous cylindre gauche	<i>Montée en pression :</i> Extinction de la lampe pour une pression supérieure à 0,800 bar. <i>Chute de pression :</i> Allumage de la lampe entre 0,675 bar et 0,475 bar	20 à 22 mAN soit 2 à 2,2 m.kg
AMI Super - GS	près de la cartouche		22 à 25 mAN 2,2 à 2,5 m.kg
D T.T. sauf D.IE	sur bloc moteur		18 à 20 mAN 1,8 à 2 m.kg
D.IE	sur réfrigérateur d'huile		15 à 20 mAN 1,5 à 2 m.kg
CX T.T.	sur bloc moteur		25 à 30 mAN 2,5 à 3 m.kg
C 35 - T.T.	sur support de filtre à huile		30 à 35 mAN 3 à 3,5 m.kg

TOUS TYPES		THERMO-CONTACT ET SONDE THERMOMETRIQUE					
Véhicule	Désignation	Emplacement		Tarage du contacteur		Couple de serrage	
				Fermeture	Ouverture		
AMI Super - GS	thermo-contact d'huile moteur	sous alternateur	→ 6/72	125 à 131° C	121 à 127° C	25 à 30 mAN soit 2,5 à 3 m.kg	
			6/72 →	132 à 138° C	128 à 134° C		
GS Convertisseur	thermo-contact d'huile de boîte de vitesses	sur distributeur (carter d'embrayage)		132 à 138° C	128 à 134° C	30 à 35 mAN	3 à 3,5 m.kg
D T.T. sauf D.IE	thermo-contact d'alerte (eau)	sur culasse		95 à 101° C	91 à 97° C	32 à 35 mAN	3,2 à 3,5 m.kg
D.IE		sur commande d'air additionnel				22 à 30 mAN	2,2 à 3 m.kg
		→ 9/72 9/72 →	sur pompe à eau		102 à 106° C	99 à 103° C	32 à 35 mAN
D.IE	thermo-contact temporisé	sur culasse		inférieur à 20° C	supérieur à 37° C	32 à 35 mAN	3,2 à 3,5 m.kg
	sonde de température d'eau	sur bloc moteur		2500 Ω à 20° C		18 à 20 mAN	1,8 à 2 m.kg
	sonde de température d'air	sur filtre à air		378 à 498 Ω à 10° C		14 à 15 mAN	1,4 à 1,5 m.kg
D TT-D.IE → 9/72	sonde de température d'eau	sur culasse		cadran sur planche de bord		32 à 35 mAN	3,2 à 3,5 m.kg
D.IE 9/72 →		sur commande d'air additionnel				22 à 30 mAN	2,2 à 3 m.kg

EUR

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICIT

TOUS TYPES

ge

3 m.kg

,5 m.kg

3,5 m.kg

3 m.kg

3,5 m.kg

3,5 m.kg

2 m.kg

1,5 m.kg

3,5 m.kg

3 m.kg

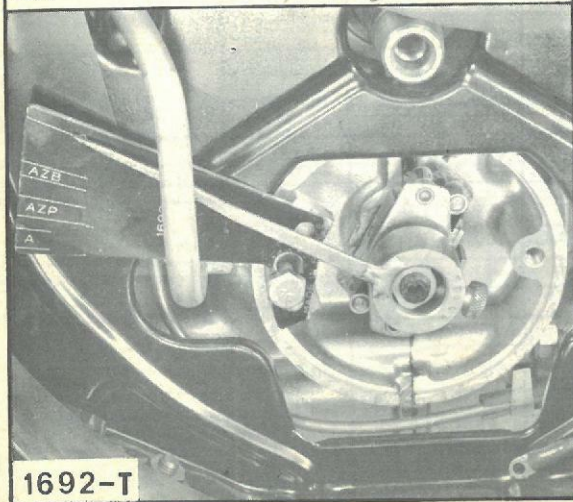
Véhicule	Désignation	Emplacement		Tarage du contacteur		Couple de serrage	
				Fermeture	Ouverture		
DX option Climatiseur DS 21 BW → 7/72 DS 23 - DS 23 BW	thermo-contact du ventilateur	sur radiateur		90 à 92° C	81 à 84° C	18 à 20 mAN	1,8 à 2 m.kg
				95 à 98° C	86 à 89° C		
CX T.T.	thermo-contact d'huile moteur	sur support filtre à huile		135 à 138° C	131 à 135° C	30 à 35 mAN	3 à 3,5 m.kg
	thermo-contact d'alerte (eau)	sur boîtier sortie eau culasse	radiateur 16dm2	113 à 117° C	109 à 113° C	25 à 30 mAN	2,5 à 3 m.kg
			radiateur 20dm2	110 à 113° C	107 à 110° C		
CX Radiateur 16 dm2 T.T. Radiateur 20 dm2	thermo-contact de ventilateur	sur radiateur		101 à 103° C	92 à 95° C	18 à 20 mAN	1,8 à 2 m.kg
				95 à 100° C	90 à 95° C		
CX Froid - 20° C	sonde température eau	couvercle de pompe à eau		cadran sur planche de bord		30 à 35 mAN	3 à 3,5 m.kg
CX Diesel	thermo-contact d'alerte (eau)	sur boîtier de sortie eau culasse		102 à 105° C	98 à 102° C	25 à 30 mAN	2,5 à 3 m.kg
	thermo-contact de ventilateur	sur radiateur		87 à 92° C	82 à 87° C	18 à 20 mAN	1,8 à 2 m.kg
C 35 Diesel C 35 Essence	thermo-contact température d'eau	sur pompe à eau		93 à 96° C	90 à 95° C	25 à 30 mAN	2,5 à 3 m.kg
				102 à 106° C	99 à 104° C		

A

REGUES DIVISEES PAR
1,8 → DWELL

km vitesse 21600 → 84,5

4263



1692-T

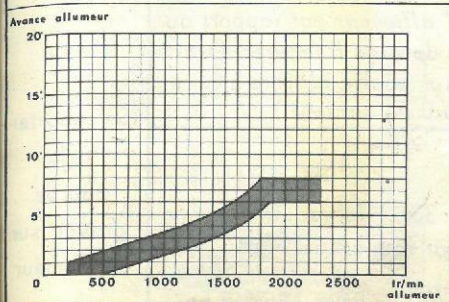
Type moteur	Ecartement des contacts	Angle de fermeture		Avance initiale Trou de pige Lampe témoin	Contrôle - Réglage d'avance centrifuge maxi avec l'outil 1692-T Aiguille dans la zone	Courbe
		Degrés	Rapport DWELL			
A 53 M 4	0,35 mm à 0,45 mm	↑ 2.70 : 144° ± 2°	↑ 2.70 : 80% ± 2%	12°	AZB	A
A 79/0		↑ 2.70 : 109° ± 3°	↑ 2.70 : 60% ± 3%	12°	Entre AZB et AZP	B
A 79/1		↑ 2.70	↑ 2.70	12°	AZP	C
M 28 M28/1		↑ 2.70	↑ 2.70	8°	AZP	C

A

Courbe

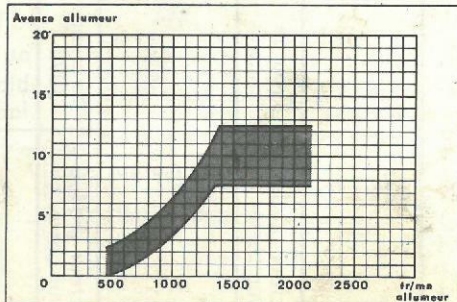
Courbe A

A 21-54



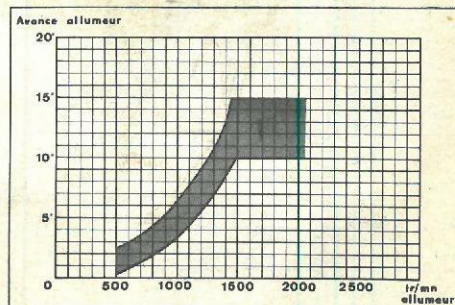
Courbe B

A 21-52



Courbe C

A. 21-53



A

B

C

C

AMI Super - G		Ecartement des contacts	Angle de fermeture		Calage statique avec lampe témoin		Contrôle dynamique avec lampe stroboscopique à 2500 tr/mn moteur (Capsule à dépression débranchée)		Avance par dépression
Plaque moteur	Repère des courbes sur allumeur		Degrés	Rapport DWELL					
G 10/611 G 10/612	GA 2 - GD 1	0,35 mm à	57° ± 2°	63% ± 3%	Trou de pige	10° moteur avant PMH	Secteur 3093-T	11°30' allumeur par rapport au trou de pige à repérer (trait blanc sur poulie d'arbre à cames face au 0 du secteur)	Se reporter à la courbe gravée sur l'allumeur
	GA 2 - GD 1 GA 4 - GD 1 GA 5 - GD 4						Secteur gradué sur carter	33° vilebrequin par rapport au PMH (PMH = 0 sur secteur)	
G 10/613	GA 5 - GD 4	0,45 mm				Secteur gradué sur carter			
G 12/611 G 12/612 G 12/619	GA 3 - GD 4								

NOTA : Calage statique impératif - Si le contrôle dynamique est incorrect, régler les courbes d'avance centrifuge au banc

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

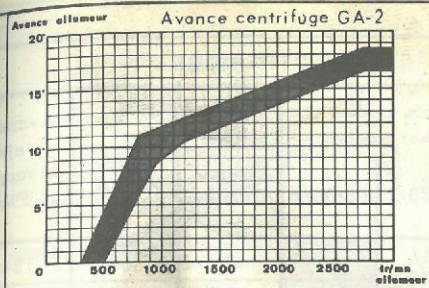
ELECTRICITE

Avance
par
pression

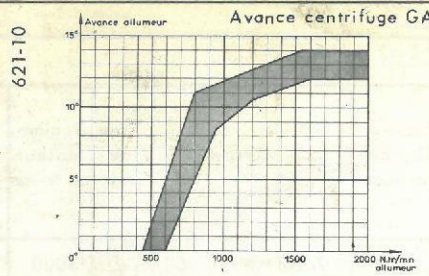
reporter
à la
courbe
élevée sur
allumeur

au banc

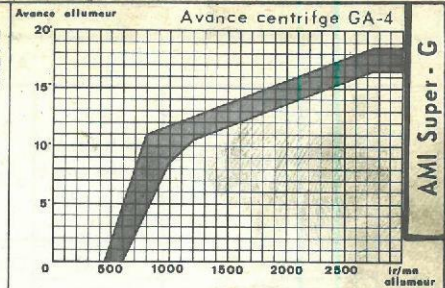
G. 21-4 a



621-10

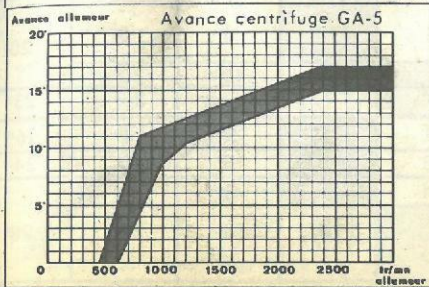


G. 21-8

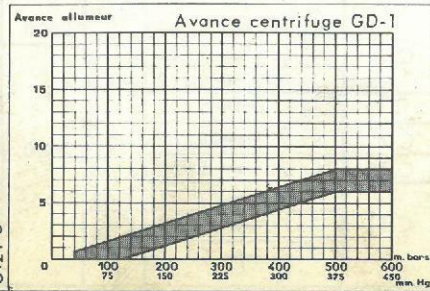


AMI Super - G

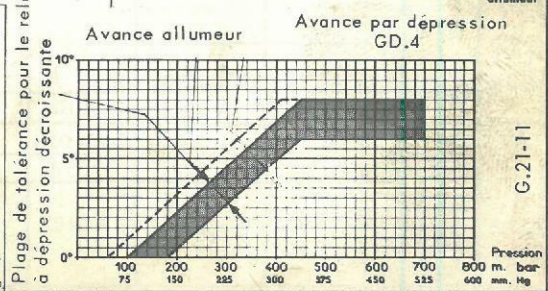
G. 21-7 a



G. 21-5



Plage de tolérance pour le relevé
à pression décroissante



G. 21-11

D		ALLUMEUR					CALAGE DYNAMIQUE								
VEHICULE									Nbre graduations sur secteur		Par rapport au trou de pige		Avance totale par rapport au PMH		
Symbole	Plaque moteur	DUCELLIER Angle came $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$	SEV-MARCHAL Angle came $59^{\circ} \pm 2^{\circ}$	Repère sur allumeur	Repère Courbe centrifuge	Dates	Trou de pige	Régime moteur en tr/mn	3078-T	d'origine	Avance allumeur	Avance volant moteur			
DX DJ DXF DJF	DX	4155 B	A 147	DX-050 b	C 6	9/65 → 10/68	12°	3000	1 1/2		3°	6°	18°		
	DX 2	ou 4253 A	ou A 222	DX-05 i	C 9	10/68 → 9/69	avant PMH	2000	2		4°	8°	20°		
		4253 B	A 222			9/69 → 7/71	PMH								
	DX 4	4254 C	A 252	A 252	DV-010A	C 12	9/72 → 5/75	PMH	2000		10	10°	20°	23°	
11 1/2							11° 30'				23°				
DY	DY	4169 A	A 158	DY - 05	C 7	9/65 → 10/68	12°	2000			2°	4°	16°		
DL	DY	4254 A	A 224	DV-05 d	C 10	10/68 → 5/69	avant PMH				3	6°	12°	24°	
DT	DY 2	4291 A	A 251	DY-010A	C 11	5/69 → 7/71	PMH				4		8°	16°	28°
DYF	DY 2					7/71 → 9/72									
DLF	DY 3	4291 B				9/72 → 5/75	PMH		14	14°	28°	28°			

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.

ESSEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

Avance totale
par rapport
au PMH

18°

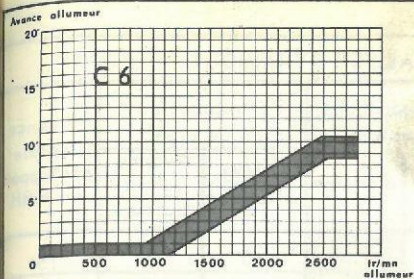
20°

23°

16°

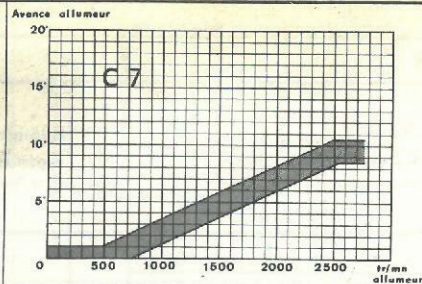
24°

28°

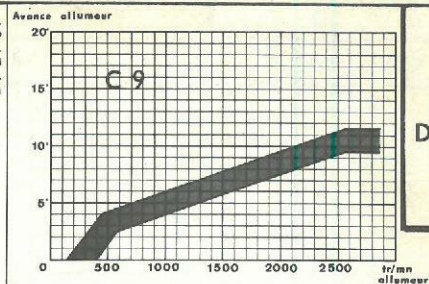


D. 21-56

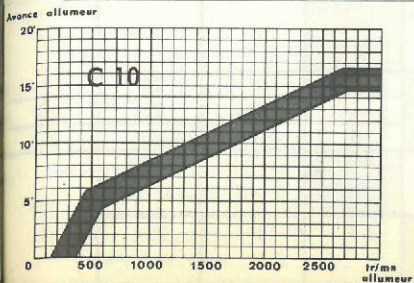
D. 21-57



D. 21-59

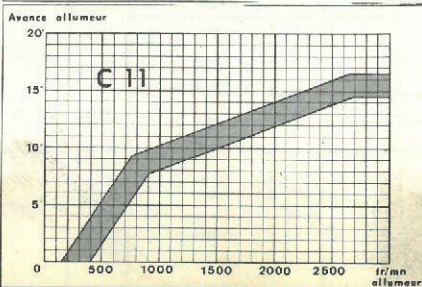


D

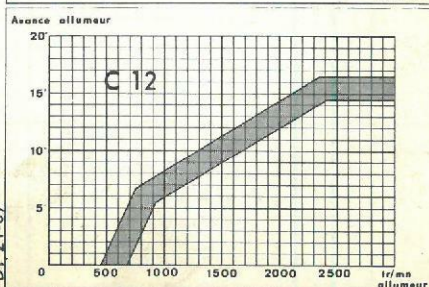


D. 21-60

D. 21-66



D. 21-67



D		ALLUMEUR					CALAGE DYNAMIQUE						
VEHICULE													
Symbole	Plaque moteur	DUCELLIER Angle came $57^{\circ} \pm 2^{\circ}$	SEV- MARCHAL Angle came $59^{\circ} \pm 2^{\circ}$	Repère sur allumeur	Repère Courbe centrifuge	Dates	Trou de pige	Régime moteur en tr/mn	Nbre graduations sur secteur		Par rapport au trou de pige		Avance totale par rapport au PMH
									3078-T	d'origine	Avance allumeur	Avance volant moteur	
DV	DV	4173 A	A 154	N° 05 b	C 8	9/66 → 10/68	12° avant PMH	2000	3/4		1°30'	3°	15°
	DV 2	4254 A	A 224	DV 05 d	C 10	10/68 → 5/69					3		
		4254 B	A 252	DV-010A	C 12	5/69 → 9/69	12			12°			24°
	DV 3	4254 C				DY-010A					C 11	9/69 → 7/71	
			7/71 → 9/72	10			10°		20°				
DP	DX 2	4253 B	A 222			DX-05 i		C 9		9/72 → 5/75	PMH		
DX- IE	DX 3	Allumeur BOSCH J FUR X 4 ou J FR X 4		ZU 11/7A3A	C 13	9/69 → 7/71	8°30' avant PMH	1800	3 1/3		6°45'	13°30'	22°
	DX 5	Angle came = $50^{\circ} \pm 3^{\circ}$				7/71 → 5/75					PMH	11	

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTION

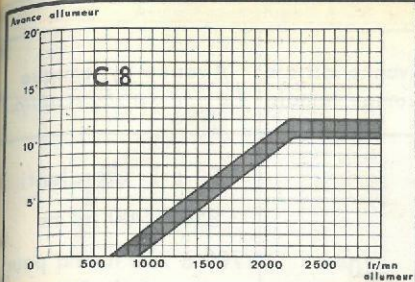
EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

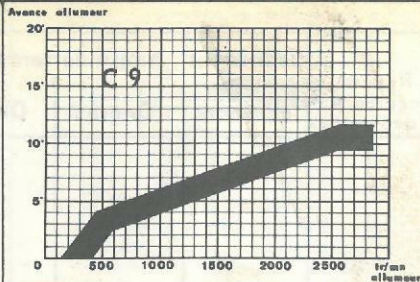
HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

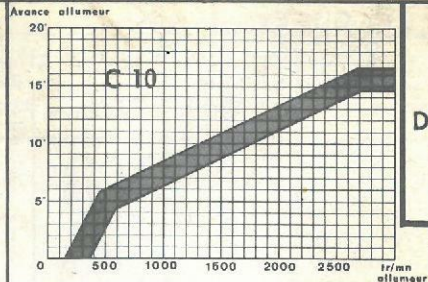


D. 21-58

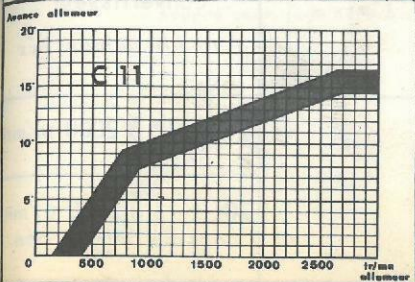
D. 21-59



D. 21-60

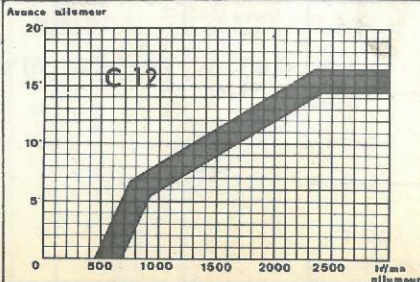


D

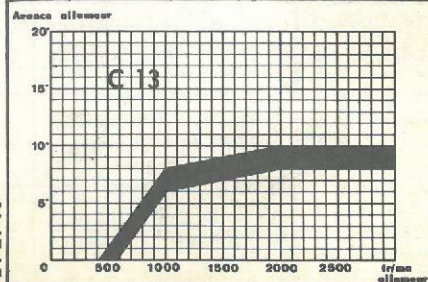


D. 21-66

D. 21-67



D. 21-68



Avance totale
par rapport
au PMH

15°

24°

28°

20°

22°

CX - C 35 Ess.		Allumeurs			Ecartement des contacts	Angle de fermeture		Avance initiale Lampe témoin	Avance dynamique <i>Lampe stroboscopique</i>
Véhicules	Plaque moteur	Type	Repère courbe AV centrifuge	Repère courbe AV dépression		Degrés	DWELL		
CX 2000	M20/616	Ducellier 4510 B Marelli 5167 A	LA 2		0,40 mm	55° ± 2° 30'	61 % ± 3%	10°	10° ± 1° au ralenti 850 à 900 tr/mn 700 à 750 tr/mn pour convertisseur <i>Capsule débranchée</i>
CX 2200	M22/617								
CX PRESTIGE	M23/623	Ducellier S 25 068 A	LA 4	LD 2					
C 35 Ess.	→ 9/75	Ducellier 4496 A	4496 A					11°	24° ± 1° à 2000 tr/mn
	B 20/614	Ducellier 6600 A	BA 1	BD 1	20° ± 1° à 2000 tr/mn capsule débranchée				

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.

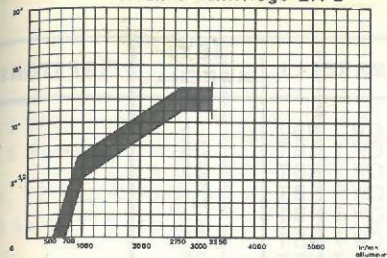
ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

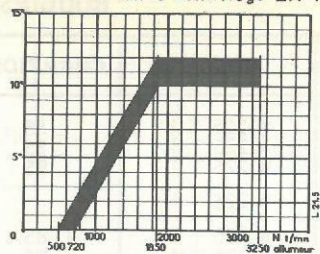
Avance centrifuge LA 2



L.21-11

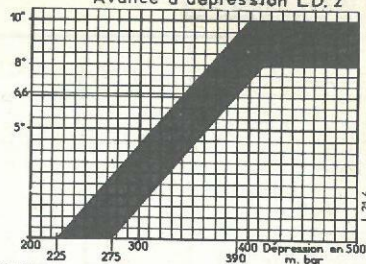
L.21-5

Avance centrifuge LA 4



L.21-4

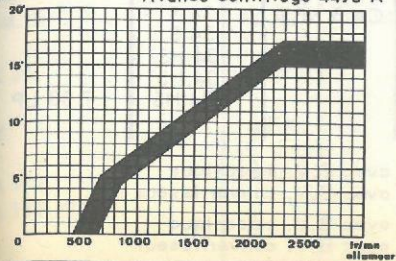
Avance à dépression LD. 2



CX - C 35 Ess.

Avance allumeur

Avance centrifuge 4496 A

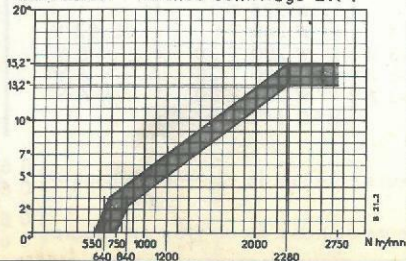


B.21-3

B.21-2

Avance allumeur

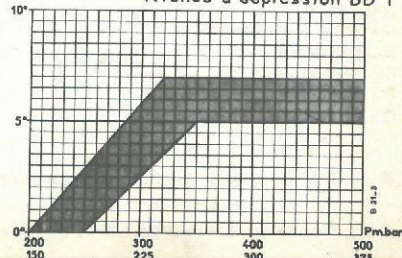
Avance centrifuge BA 1



B.21-1

Avance allumeur

Avance à dépression BD 1



TOUS TYPES

BOUGIES

	A C	BERU	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	MARELLI	SEV. MARCHAL	FIRESTONE
2 CV 4 - 2 CV Spécial	42 F		W 225 T 1	L 85	755	CW 7 NBT	35	
2 CV 6	42 F		W 225 T 1	L 85	755	CW 7 NBT	35	
DYANE	42 F		W 225 T 1	L 85	755	CW 7 NBT	35	
DYANE 6	42 F		W 225 T 1		755	CW 7 NBT CW 8 NBT	34 S	
MEHARI	42 F		W 225 T 1	L 85	755	CW 7 NBT	35	
Fourgonnette 250	42 F		W 225 T 1	L 85	755	CW 7 NBT	35	
Fourgonnette 400	42 F		W 225 T 1	L 85	755	CW 7 NBT	35	
AMI 8 T.T.	42 F		W 225 T 1		755	CW 8 NBT	34 S	
GS 1015 → Juin 72 ■	41 FS	240-14	W 240 T 1	L 82 Y			34 S	
AMI SUPER	40,8 XLS	230-14-3 A	W 200 T 30	N 6 Y	800 LS		34 HS	
GS 1015 Juin 72 → ■■	40,8 XLS	230-14-3 A	W 200 T 30	N 6 Y	800 LS		34 HS	
GS 1220 T.T.	40,8 XLS	230-14-3 A	W 200 T 30	N 6 Y	800 LS		34 HS	
GS Birotor			MAG 340 T 2 SP		K 800 LJ			F 33 LP

- culot court → 6.1972 : Derniers N^{os} moteurs équipés de ce type de bougie } 0 612 066 950 avec B.V. mécanique
 } 0 600 007 861 avec B.V. convertisseur
- culot long 6.1972 → : Premiers N^{os} moteurs équipés de ce type de bougie } 0 612 066 951 avec B.V. mécanique
 } 0 600 007 862 avec B.V. convertisseur

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

BOUGIES

TOUS TYPES

ESTONE

33 LP

	A C	BERU	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	HITACHI	MARELLI	SEV. MARCHAL	LODGE
CX 2000 - 2200 CX Prestige	42 FS	240-14	W 225 T 35	L 87 Y	705 S	M 43	CW 7 N	35-1 B	HN-HNY-Golden H
D. TT sauf D Super 5 D Super 5	42 FS 42 FS	240-14 240-14	W 225 T 35 W 225 T 35	L 87 Y L 87 Y	705 S 705 S	M 43 M 43	CW 7 N CW 7 N	35-1 B 35-1 B	
SM Carburateur SM.IE	42 XLS 42 XLS	175-14-3 A 175-14-3 A	W 175 T 30 W 175 T 30	N 10 Y N 10 Y	707 LS 707 LS		CW 7 LP CW 7 LP	GT 34-5 H GT 34-5 H	
C 35	42 FS		W 225 T 35		705 S			35-1 B	
H	43 F							35-1 B	
A 111 A 112 TT			W 200 T 30 W 215 T 30	N 9 Y N 7 Y			CW 7 LP CW 78 LP		

A

CARBURATEURS

		Embrayage normal	Embrayage centrifuge
2 CV 4 (AZA 2) } Dyane (AYA 2) }	2.1970 → 8.1972	SOLEX 34 PICS 5 101 ¹	SOLEX 34 PCIS 5 102 ¹
	8.1972 → 9.1975	SOLEX 34 PICS 6 121	SOLEX 34 PCIS 6 122
2 CV 4 (AZA 2)	9.1975 →	SOLEX 34 PICS 6 173	SOLEX 34 PCIS 6 174
2 CV 6 (AZKA) } Méhari (AY série CA) }	2.1970 → 8.1972	SOLEX 34 PICS 5 103 ¹	SOLEX 34 PCIS 5 104 ¹
	8.1972 → 2.1975	SOLEX 34 PICS 6 123	SOLEX 34 PCIS 6 124
	2.1975 → 9.1975	SOLEX 34 PICS 6 164	SOLEX 34 PCIS 6 165
	9.1975 →	SOLEX 34 PICS 6 175	SOLEX 34 PCIS 6 176
Dyane 6 (AY série CB)	2.1970 → 6.1970	SOLEX 26/35 CSIC 110 ²	SOLEX 26/35 SCIC 111 ²
	6.1970 → 8.1972	SOLEX 26/35 CSIC 113 ¹	SOLEX 26/35 SCIC 114 ¹
	8.1972 → 9.1975	SOLEX 26/35 CSIC 127	SOLEX 26/35 SCIC 128
	9.1975 →	SOLEX 26/35 CSIC 179	SOLEX 26/35 SCIC 180

Carburateurs anti-pollution, Rep. 121 - 122 - 173 - 174 - 123 - 124 - 164 - 165 - 175 - 176 - 127 - 128 - 179 - 180

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CARBURATEURS

A

Embrayage normal

Embrayage centrifuge

2 CV Fourgonnette :

- (AZU série A) 8.1967 → 8.1972

SOLEX 32 PICS 38

Citroën 250 (AZU série B) 8.1972 → 9.1975

SOLEX 34 PICS 6 121

Citroën 250 (AZU (AK série AP) 9.1975 →

SOLEX 34 PICS 6 173

3 CV Fourgonnette :

Citroën 400 7.1970 → 8.1972

SOLEX 34 PICS 5 103¹

(AK série AK) 8.1972 → 2.1975

SOLEX 34 PICS 6 123

2.1975 → 9.1975

SOLEX 34 PICS 6 164

9.1975 →

SOLEX 34 PICS 6 175

AMI 8 : 3.1969 → 7.1969

SOLEX 26/35 CSIC 110¹

7.1969 → 9.1972

SOLEX 26/35 CSIC 110²

9.1972 → 9.1975

SOLEX 26/35 CSIC 125

9.1975 →

SOLEX 26/35 CSIC 177

SOLEX 26/35 SCIC 111¹

SOLEX 26/35 SCIC 111²

SOLEX 26/35 SCIC 126

SOLEX 26/35 SCIC 178

Carburateur anti-pollution, Rep. 121 - 173 - 123 - 164 - 175 - 125 - 126 - 177 - 178

AMI Super - G

CARBURATEURS

AMI Super GS 1015	SOLEX 28 CIC CIT 133 ¹	10.1971	→	9.1972	NOTA : Ce type de carburateur
	remplace, en cas d'échange tous les carburateurs précédents de la série CIT 118 ou 133				
	SOLEX 28 CIC 2 CIT 137	9.1972	→	5.1973	
	SOLEX 28 CIC 3 CIT 137 ⁴	5.1973	→		
	NOTA : Sur G 1015 5.1973 → En P.R, le carburateur SOLEX 28 CIC 3, repère CIT 137 ⁴ remplace toute la série des SOLEX précédents.				
GS 1220 sauf GSX 2	WEBER 30 DGS W 50-00	9.1972	→	1.1975	
	WEBER 30 DGS W 50-01	1.1975	→		
	SOLEX 28 CIC 3 CIT 131 ⁴		→	9.1974	
	SOLEX 28 CIC 4 CIT 131 ⁵	9.1974	→	7.1975	
	SOLEX 28 CIC 4* CIT 181	7.1975	→		
	WEBER 30 DGS 1 W 51-00		→	1.1975	
	WEBER 30 DGS 1 W 51-01	1.1975	→	10.1975	
WEBER 30 DGS 1*W 66-00	10.1975	→			
GSX 2	SOLEX 28 CIC 4 CIT 163	1.1975	→	4.1975	
	SOLEX 28 CIC 4* CIT 163 ¹	4.1975	→	7.1975	
	SOLEX 28 CIC 4* CIT 172	7.1975	→		
	WEBER 30 DGS 2 W 58-01	1.1975	→	4.1975	
	WEBER 30 DGS 2*W 59-00	4.1975	→		

* Avec coupe-ralenti

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICIT

REGLAGES DES CARBURATEURS

D

DX-DS 21 hyd. → 10.1972 WEBER 28/36 DLE
 DX-Break ID20 FH → 10.1972 WEBER 28/36 DLE
 DX-DS 21 - BW. → 10.1972 WEBER 28/36 DLEA 5
 DJ-DS 21 mec. → 10.1972 WEBER 28/36 DLEA 1
 DJ-Break ID21 F → 10.1972 WEBER 28/36 DLEA 1
 DX-DS23 hyd. FE 10.1972 → WEBER 28/36 DM2 (W.47.00)*
 DX-DS23 BW. FE 10.1972 → WEBER 28/36 DMA5 (W.49.00)*
 DJ-DS23 mec. FE 10.1972 → WEBER 28/36 DMA4 (W.48.00)*
 DJ-Break DS23FF 10.1972 → WEBER 28/36 DMA4 (W.48.00)*
 DY-DS 20 hyd. → 10.1972 WEBER 28/36 DLE 2
 DYF-Break 20 FH → 10.1970 WEBER 28/36 DLE 2
 DY-DS 20 hyd. 10.1972 → WEBER 28/36 DMI (W.42.01)*

* Carburateurs anti-pollution

DLF-Break ID 20 F → 10.1972 WEBER 28/36 DLEA 2
 DT - D Super FD → 10.1972 WEBER 28/36 DLEA 2
 DT - D Super FD → 10.1972 SOLEX 28/36 SFIF 26
 DV - D Spécial FC → 10.1972 SOLEX 34 PBIC 3
 DLF-Break ID 20 F 10.1972 → WEBER 28/36 DMA 3*
 DT - D Super FD 10.1972 → WEBER 28/36 DMA 3*
 DV - D Spécial FD 10.1972 → WEBER 28/36 DMA 3*
 DT - D Super FD 10.1972 → SOLEX 28/36 SFIF 138*
 DV - S Spécial FD 10.1972 → SOLEX 28/36 SFIF 138*
 DP - D Super 5 10.1972 → SOLEX 28/36 SFIF 20*
 DP - D Super 5 10.1972 → WEBER 28/36 DMA 2*
 DP - D Super 5 5.1974 → SOLEX 28/36 SFIF 154*

CX 2000-CX 2200 - C35

CARBURATEURS

CX 2000		WEBER	34 DMTR 25/200	Repère W 55-00
CX 2000	Climatiseur	WEBER	34 DMTR 25/100	Repère W 54-00 *
CX 2200		WEBER	34 DMTR 28/200	Repère W 57-00
CX 2200	Climatiseur	WEBER	34 DMTR 28/100	Repère W 56-00 *
CX 2200	Convertisseur	WEBER	34 DMTR 28/300	Repère W 73-00 *
CX Prestige		WEBER	34 DMTR 35/300	Repère W 74-00 *

* avec dispositif de ralenti accéléré

		SOLEX	32 SEI	Repère 139	
C 35		SOLEX	32 SEI	Repère 139 ¹	avec coupe-ralenti
		SOLEX	32 SEI	Repère 139 ²	avec coupe ralenti et prise de dépression

VEHICULES A équipés d'embrayage centrifuge :**Réglage du frein de ralenti :**

Après réglage du ralenti et de la teneur en $CO - CO^2$ vérifier le frein de ralenti :

Accélérer franchement et lâcher l'accélérateur. Le temps entre le moment où le levier de frein de ralenti est sollicité et celui où son action cesse, doit être de : 1,5 à 2 secondes.

Sinon, choisir le cran d'accrochage du ressort de rappel

VEHICULES G :

Carburateurs SOLEX avec starter à glace et volet sur le 2ème corps.

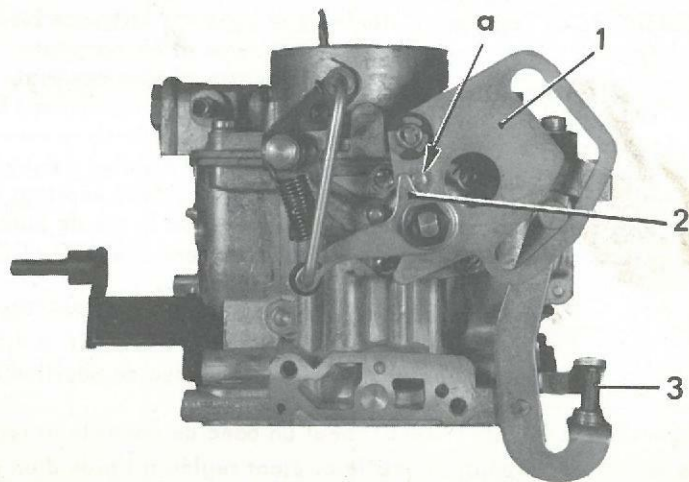
Réglage de la commande de starter :

Le levier de starter (2) étant dans la position indiquée sur la figure ci-contre (téton « a » en appui sur le levier (1) de volet de départ), une pige de $\phi = 0,5$ mm doit passer librement et sans jeu entre le papillon du deuxième corps et le corps de carburateur.

Agir sur la vis (3) pour obtenir cette condition.

11 061

A et G



TOUS TYPES

ANTI-POLLUTION

Réglage du ralenti et de la teneur en CO - CO²

Conditions de réglage : Culbuteurs et points d'allumage bien réglés

Bougies conformes et en bon état

Filtre à air : cartouche en bon état

Commande filtre à air en position « Eté » (Véhicules qui en sont munis)

Température d'huile : 80° C

Température de l'air ambiant : entre 15° et 30° C

Retour parfait du (ou des) papillon (s)

Réglage : A l'aide de la vis de richesse et de la vis de butée de papillon ou de la vis d'air (carbureteurs dépollués), régler le régime de ralenti et la teneur en CO - CO² aux valeurs données dans les tableaux ANTI-POLLUTION pour les carbureteurs dit « Dépollués ».

Pour les carbureteurs non dépollués se CONFORMER aux nouvelles Normes ANTI-POLLUTION en vigueur :

Teneur résultante (CO corrigé) INFÉRIEURE à 4,5 % (voir abaque page 76).

Carbureteurs dépollués (vis de butée de papillon arrêtée par écrou).

REMARQUE IMPORTANTE : Seul un banc de contrôle et réglage de carbureteurs permet d'intervenir sur la vis de butée de fermeture du papillon, celle-ci étant réglée à l'aide d'un micromètre par le fabricant.

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

VEHICULES	REGLAGE CARBURATION (Valeurs lues sur appareils)	RALENTI	REGLAGE ANTI-POLLUTION (Valeurs lues sur analyseurs)		TOUS TYPES
			TENEUR CO	TENEUR CO ²	OBSERVATIONS
2 CV 4 - 2 CV Spécial Dyane - AZU	1,8 à 2,5	800 ± 50 tr/mn	1,8 à 2,5 %	9 % mini	<i>Véhicules avec embrayage centrifuge : Le tambour d'embrayage ne doit pas être entraîné. L'amener au léchage et faire chuter de 50 tr/mn</i>
Méhari - AK	0,8 à 1,6		0,8 à 1,6 %		
2 CV 6 - Dyane 6 AMI 8 T.T.		750 ^{+ 50} ₀ tr/mn			
AMI Super GS 1015	2 à 3,5	900 ^{+ 50} ₀ tr/mn	2 à 3,5 %	10 % mini	<i>1ère vitesse enclenchée Régime Ralenti résultant : 850 tr/mn mini</i>
GS 1220 embrayage normal					
GS 1220 à convertisseur de couple					

CARBURATION
INJECTION

TOUS TYPES	REGLAGE CARBURATION (Valeurs lues sur appareils)	RALENTI	REGLAGE ANTI-POLLUTION (Valeurs lues sur analyseurs)		OBSERVATIONS
VEHICULES			TENEUR CO	TENEUR CO ²	
DS 23 Inj. Bvh	1,8 à 3,6	725 tr/ mn	1,8 à 3,6 %	10 % mini	<i>Ralenti accéléré : 975 tr/ mn</i>
DS 23 Bvh DS 20 Bvh		650 ± 125 tr/ mn		8 % mini 8,7 % mini	<i>Ralenti accéléré : 900 ± 125 tr/ mn</i>
DS 23 Inj. Bvh		750 ± 125 tr/ mn		10 % mini	
DS 23 Bvm D Spécial - D Super D Super 5 Break 23 Break 20		650 ± 125 tr/ mn		8 % mini 8,7 % mini 8,7 % mini 8 % mini 8,7 % mini	
DS 23 Inj. Bw DS 23 Bw		975 ± 125 tr/ mn 825 ± 125 tr/ mn		10 % mini 8 % mini	<i>Sélecteur en position « P » ou « N »</i>

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

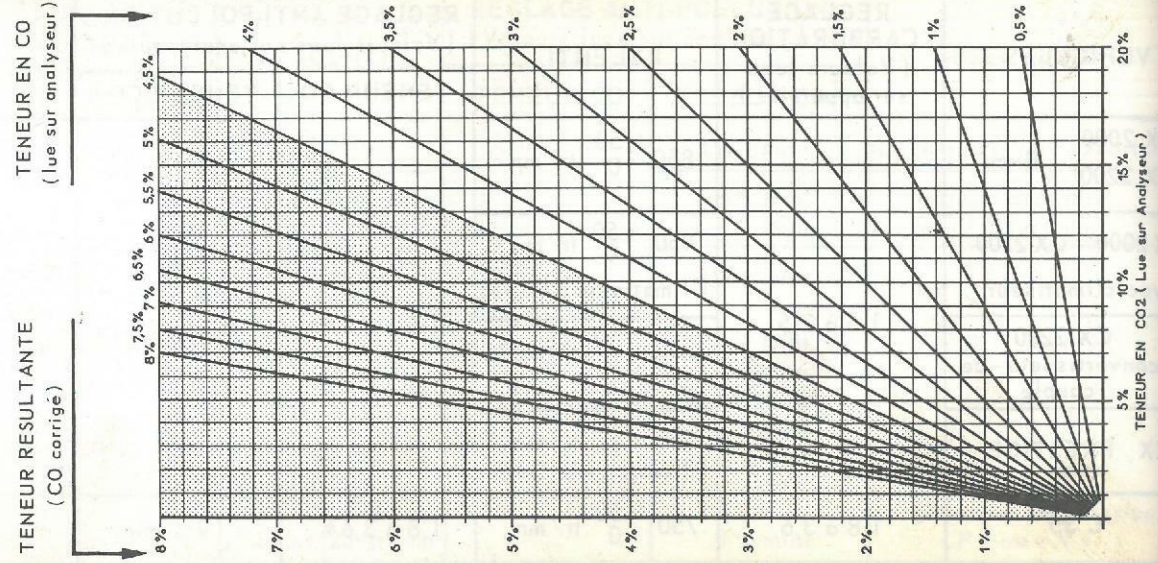
FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

VEHICULES	REGLAGE CARBURATION (Valeurs lues sur appareils)	RALENTI	REGLAGE ANTI-POLLUTION (Valeurs lues sur analyseurs)		TOUS TYPES OBSERVATIONS
			TENEUR CO	TENEUR CO ²	
CX 2000 CX 2200 Bvm	1,5 à 2,5	850 ⁺⁵⁰ ₀ tr/mn	1,5 à 2,5%	8,7 % mini	<i>Lire le régime de ralenti après l'arrêt du (ou des) moto-ventilateur (s)</i>
CX 2000 - CX 2200 avec climatiseur		850 ⁺⁵⁰ ₀ tr/mn Climatiseur à l'arrêt			
CX 2200 à convertisseur de couple		700 ⁺⁵⁰ ₀ tr/mn BV au point mort			
CX PRESTIGE		850 ⁺⁵⁰ ₀ tr/mn Climatiseur à l'arrêt			
C 35	1,8 à 3,6	750 ⁺⁵⁰ ₀ tr/mn	1,8 à 3,6%	9 % mini	

TOUS TYPES



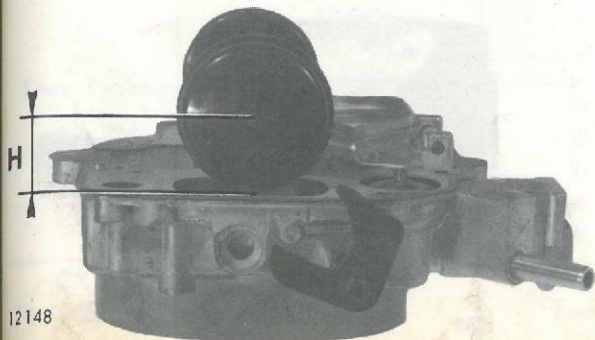
NIVEAU DE CUVE

TOUS TYPES

Véhicules A et G :

Carburateurs SOLEX

Couvercle retourné, la cote « H » relevée entre l'axe du flotteur et le plan de joint du couvercle (joint en place) doit être de : « H » = 18 ± 1 mm
Ecart admis entre les deux côtés = 1 mm.



12148

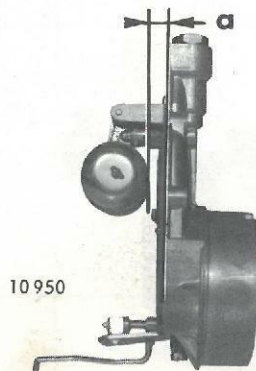
Véhicules G :

Véhicules CX :

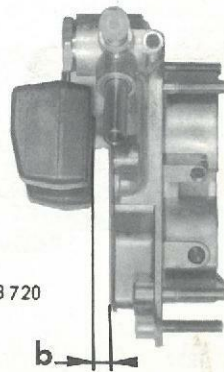
Carburateurs WEBER

Maintenir le couvercle verticalement, languette au contact de la bille du pointeau sans enfoncer celle-ci :

« a » = $6,5 \pm 0,25$ mm | « b » = $7 \pm 0,25$ mm



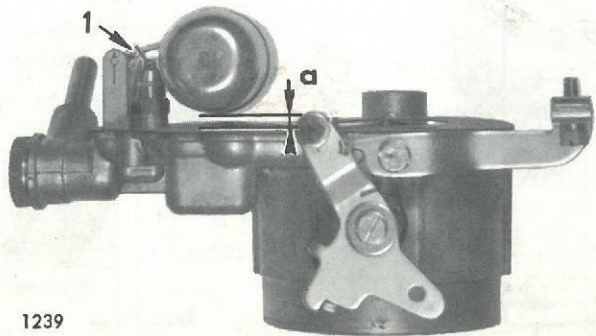
10950



13720

TOUS TYPES

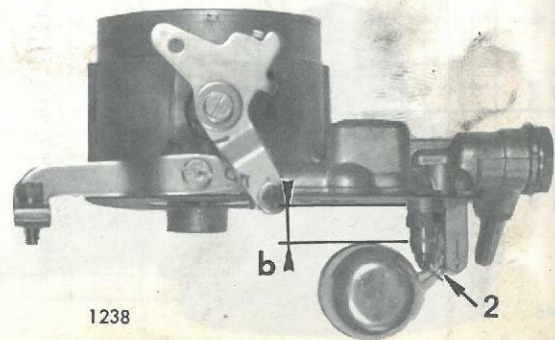
Le couvercle (muni de son joint) étant retourné, la distance « a » entre flotteur et plan de joint doit être de : $a = 5 \pm 0,25 \text{ mm}$
Sinon, agir sur la languette (1).



1239

NIVEAU DE CUVE
Véhicules D - Carburateurs WEBER

Le couvercle étant placé normalement, la distance « b » entre flotteur et plan de joint doit être de : $b = 11,5 \pm 0,1 \text{ mm}$
Sinon, agir sur la languette (2).



1238

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICIT

Réglage papillons et volet de départ

TOUS TYPES

Véhicules	Types de carburateurs	Repères des carburateurs	Ouverture positive du 1er corps	Entrebâillement du volet de départ
G Tous Types	SOLEX 28 CIC 4	131 ⁵ - 181 - 163 163 ¹ - 172	1,20 à 1,30 mm	3,50 ± 0,2 mm sous 200 mbar 190 mmHg
	WEBER 30 DGS 30 DGS/100	W 50-00 W 50-01	1,25 à 1,35 mm	4 à 4,5 mm sous 400 mbar 300 mmHg
	30 DGS 1 30 DGS 1/100 WEBER 30 DGS 1/200 30 DGS 2 30 DGS 2/200	W 51-00 W 51-01 W 66-00 W 58-01 W 59-00	1 à 1,10 mm	
CX Tous Types	WEBER 34 DMTR Tous Types	Tous repères	1,20 à 1,30 mm	

CARBURATION
INJECTION

TOUS TYPES			
Véhicules	Types de carburateurs	Repères des carburateurs	Ouverture positive du 1er corps
D Tous Types	SOLEX 28/36 SFIF	20	1,25 à 1,35 mm
	SOLEX 28/36 SFIF	138 - 154	1,40 à 1,50 mm
	WEBER 28/36 DMA 3 28/36 DMA 2	W 43-01 W 41-00	1,15 à 1,25 mm
	WEBER 28/36 DM 1	W 42-01	0,95 à 1,05 mm
	WEBER 28/36 DM 2 28/36 DMA 4	W 47-00 W 48-00	1,20 à 1,30 mm
C 35	SOLEX 32 SEI	139 - 139 ¹ - 139 ²	1,20 mm

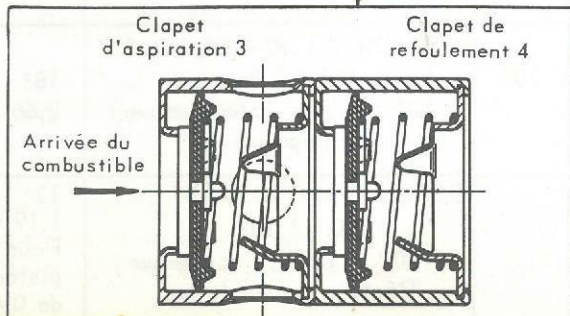
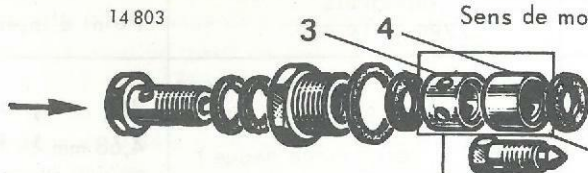
Purge des filtres à gas-oil : ROTO-DIESEL ou PURFLUX

- (1) Vis de purge d'air
- (2) Vis de purge d'eau

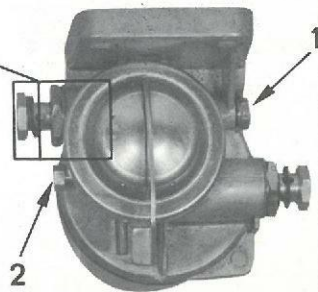
CX Diesel - C35 Diesel

Filtre à combustible PURFLUX
Sens de montage des clapets

ROTO-DIESEL



PURFLUX



CARBURATION
INJECTION

CX Diesel - C 35 Diesel				
Véhicules	Equipement Pompe	Injecteurs Type et Tarage	Point d'injection	Régimes Ralenti
CX T.T. Diesel	ROTO-DIESEL Type MA 200 N° 34 - 43 - 380	ROTO-DIESEL RDN OSDC 6577 112 $\begin{smallmatrix} +5 \\ 0 \end{smallmatrix}$ bars 122 $\begin{smallmatrix} +5 \\ 0 \end{smallmatrix}$ bars (pièce neuve) Réglage par vis	24° } avant 4,68 mm } PMH	800 \pm 25 tr/mn
C 35 Diesel	ROTO-DIESEL Type BF 200 N° 34 - 43 - 090	ROTO-DIESEL RDN OSDC 6577 112 $\begin{smallmatrix} +5 \\ 0 \end{smallmatrix}$ bars 122 $\begin{smallmatrix} +5 \\ 0 \end{smallmatrix}$ bars (pièce neuve) Réglage par vis	18° } avant 2,66 mm } PMH	700 $\begin{smallmatrix} +50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn
	BOSCH Type BF 100 N° VA 4/9 H 2250 CR 171-2	BOSCH Type DNOSD 189 120 $\begin{smallmatrix} +8 \\ 0 \end{smallmatrix}$ bars 130 $\begin{smallmatrix} +8 \\ 0 \end{smallmatrix}$ bars (pièce neuve) Réglage par rondelles	12° } avant 1,19 mm } PMH Pour une levée du piston distributeur de 0,44 à 0,46 mm	700 $\begin{smallmatrix} +50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn

VERIFICATION DU CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION (coffret 5003-T bis)

I. BOSCH N° : VA 4/9H-2250 CR - 171/2 - Type : BF 100

Recherche du P.M.H. du piston N° 1 temps de compression (photo).

Tourner le moteur en sens inverse d'un quart de tour et revenir en sens normal en s'arrêtant à 1,19 mm (12°) avant le P.M.H.

L'aiguille du comparateur sur la pompe, après avoir changé de sens, devra indiquer un déplacement de 0,44 à 0,46 mm (levée du piston distributeur de pompe). Sinon tourner le corps de pompe pour obtenir cette valeur. *La rainure du piston distributeur doit être dirigée vers la sortie B de la pompe.*

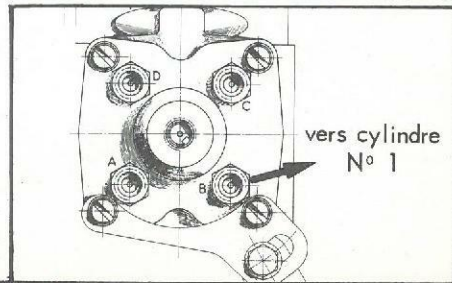
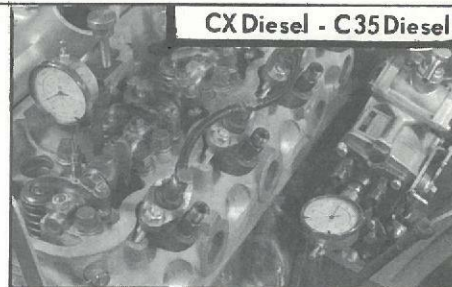
II. ROTO-DIESEL Nos { R 34 - 43 - 380 - Type : MA 200
 { R 34 - 43 - 090 - Type : BF 200

Recherche du P.M.H. du piston N° 1 temps de compression.

Tourner le moteur en sens inverse d'un quart de tour et revenir en sens normal, en s'arrêtant au point d'injection.

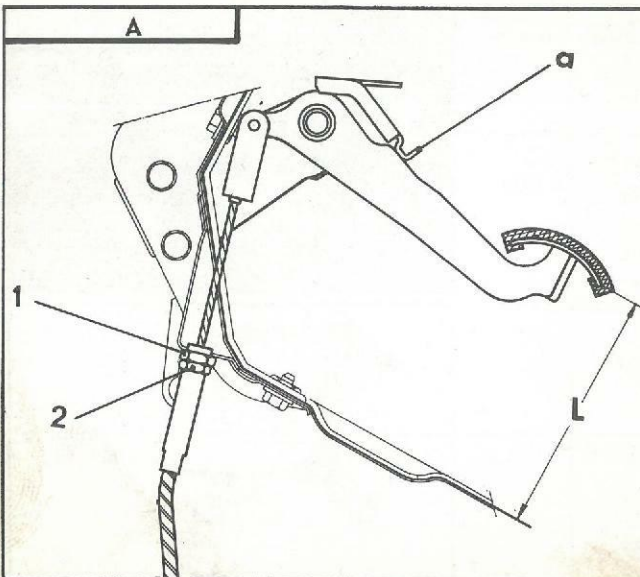
Le palpeur du comparateur sur la pompe devra se trouver à fond de rainure du rotor de distribution. Sinon, tourner le corps de pompe pour obtenir cette valeur.

CX Diesel - C35 Diesel



B. 17-1

EMBRAYAGE



Butée graphitée :
 Moteur A 79/0 → 1.1972
 Moteur M 4
 Garde à la pédale = 10 à 15 mm

Mécanisme
 FERODO PKH 3
 FERODO PKH 4

Butée à billes :
 Moteur A 79/0 1.1972 →
 Moteur A 79/1 3.1968 →
 Moteur M 28/1 5.1968 →
 Moteur M 28 2.1970 →

Mécanisme
 FERODO PKHB 4,5

Hauteur de la pédale : en butée en « a » : $L = 130,5 \pm 5$ mm
 Pour les véhicules AM seulement : 11.1971 → :
 $L = 135 \pm 2,5$ mm.

Le réglage se fait en griffant la patte « a ».

Réglage de la garde d'embrayage : Agir sur l'écrou (1) et le contre-écrou (2) pour obtenir un jeu de 1 à 1,5 mm entre la butée et les linguets. Garde à la pédale : 20 à 25 mm.

BOITE DE VITESSES

Réglage du couple conique : Jeu d'entre-dents : 0,14 à 0,18 mm

Réglage des fourchettes : Effectuer ce réglage dans l'ordre ci-dessous.
Mettre les axes des fourchettes au point mort.

Réglage de la fourchette 2ème-3ème : Jeu : 1,8 mm entre l'extrémité du baladeur 2ème-3ème et les crabots de l'arbre de commande.

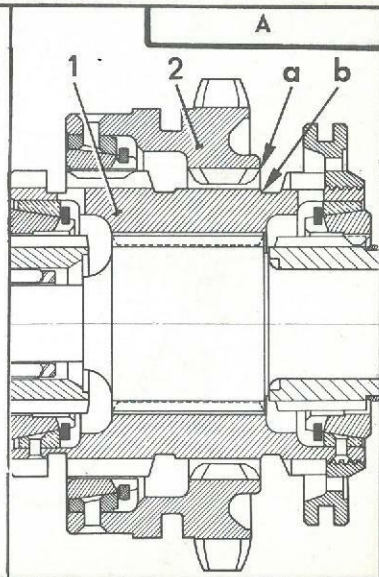
Réglage de la fourchette de 1ère-M.AR.: Desserrer les vis de la fourchette, et positionner le baladeur de 1ère-M.AR. (2), au milieu de sa course sur le baladeur de 2ème-3ème (1). Soit la face « a » en regard de « b » (partie rectifiée du baladeur 2ème-3ème).

Réglage de la fourchette de 4ème :

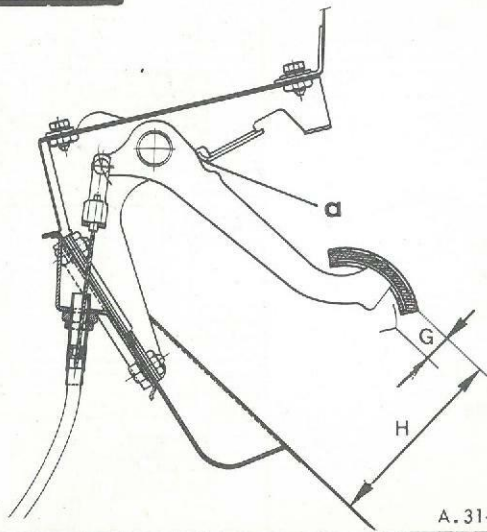
Jeu entre l'extrémité du baladeur de 4ème et les crabots de la roue de renvoi du réducteur :

- 1,50 mm pour AZ → 2.1970 et AZU → 1.1972
- 2,70 mm pour tous les autres véhicules.

A. 33-8a



AMI Super - GS



A. 31-9

EMBRAYAGE

Mécanisme : Type à diaphragme FERODO 180 DBR 285

Disque : GSX 2 différent des autres

AMI Super seulement : Hauteur de la pédale (en butée en « a ») :
 $H = 135 \pm 2,5$ mm

Réglage de la garde d'embrayage : $G = 15$ à 20 mm

Le réglage s'effectue en agissant sur l'écrou et le contre-écrou du manchon fileté (embout) de la gaine du câble de débrayage.

Convertisseur de couple : GS seulement

Ecartement des contacts : $1,4 \pm 0,05$ mm

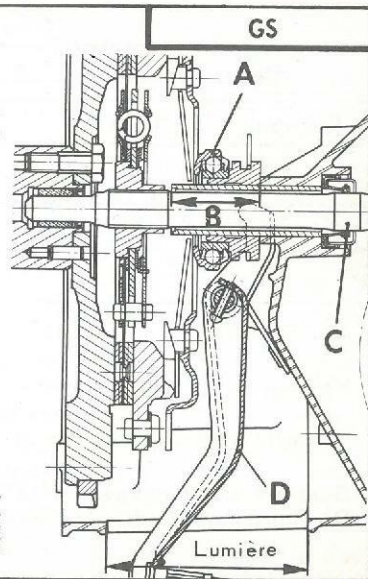
Pression de fonctionnement : prise au distributeur à 70° C :
 $5,5$ à $6,5$ bars à 5000 ± 100 tr/mn.

4 bars à $850 + \begin{matrix} 50 \\ 0 \end{matrix}$ tr/mn

Remplissage : pendant l'opération, actionner plusieurs fois l'électro-vanne.

Evolution des embrayages

G 1015 cm ³	Volant	Carter		Butée A Longueur en mm	Fourchette D	Arbre de cde C Longueur des cannelures en mm
		Manchon B Longueur en mm	Lumière Longueur en mm			
→ 11.72	léger	42	93	30	peu cambrée	30
11.72 → 5.73	léger	42	102	30	peu cambrée	30
5.73 → 12.74	léger	51	96	39	très cambrée	39
12.74 →	lourd	42	96	32	très cambrée	39
G 1220 cm³						
→ 1.73	léger	42	102	30	peu cambrée	30
1.73 →	lourd	42	96	32	très cambrée	39



EMBRAYAGE

B.V.

D	EMBRAYAGE - Marque FERODO		
Mécanisme	A linguets 7.1972	A diaphragme	
Référence FERODO	PKY DB 18	235 DBRI 490	
Disque	$\phi = 225$ mm	$\phi = 225$ mm	$\phi = 228,6$ mm
Vehicules	D T.T. sauf D.IE	D.IE → 7.1972 DV - DT - DP - DY et DLF 7.1972 →	DX - DJ - DJF et D.IE 7.1972 →

ATTENTION : Vehicule D.IE → 7.1972 : Le montage du mécanisme 235 DBRI 490 nécessite le montage de douilles d'adaptation (voir catalogue P.R.).

Hauteur de la pédale : mesurée du dessous du patin au plancher

sans garniture = 142 ± 1 mm - avec garniture = 137 ± 1 mm

Garantie entre la biellette et le carter d'embrayage : Pédalier sans compensateur = 2,5 à 3,5 mm

Pédalier avec compensateur = 3 à 4 mm

Garantie d'embrayage : 1,6 à 2,4 mm

Diamètre du cylindre de débrayage : D T.T. sauf D.IE → 10.1972 : 18,5 mm

D.IE → 7.1972 : 22,5 mm

D T.T. 10.1972 → et D.IE 7.1972 → : 24 mm

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

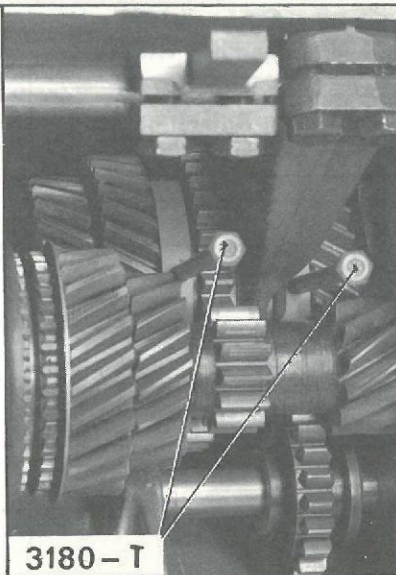
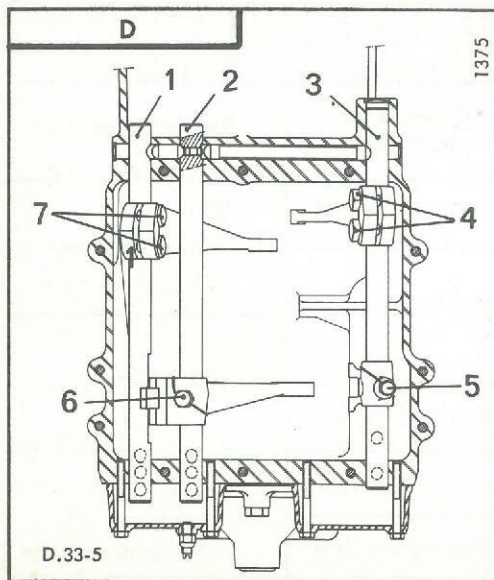
ELECTRICITE

REGLAGES DE BASE

Véhicules à commande hydraulique des vitesses

D

Véhicules	Garantie de débrayage	Ralenti normal	Vitesse de démarrage	Ralenti accéléré
DS 19 - DS 19 A - DS 21 → 9.1968	2 tours	575 ± 25 tr/mn	725 ± 25 tr/mn	900 ± 25 tr/mn
DS 20 - DS 21 9.1968 → 9.1971		650 ± 25 tr/mn	750 ± 25 tr/mn	875 ± 25 tr/mn
DS 20 - DS 21 9.1971 → 9.1972			800 ± 25 tr/mn	900 ± 25 tr/mn
DS 20 - DS 23 9.1972 →				
DS 21 IE → 9.1972	1 tour 1/4	750 ± 25 tr/mn	850 ± 25 tr/mn	supérieure de 60 à 80 tr/mn à la vitesse de démarrage
DS 23 IE 9.1972 →			950 ± 25 tr/mn	



BOITE DE VITESSES (MECANIQUE)

Réglage des fourchettes :

Fourchette de 1ère-2ème : Axe (1) en place, immobiliser le baladeur au point mort (calibres 3180-T, *trois jeux de deux calibres de même épaisseur*). Choisir celui qui laisse le minimum de jeu au baladeur. Serrer les vis (7) à 40 mAN (4 m.kg).

Fourchette de 3ème-4ème : Axe (2) en place, immobiliser le baladeur au point mort. Serrer la vis (6) et l'arrêter par fil de fer.

BOITE DE VITESSES (MECANIQUE)

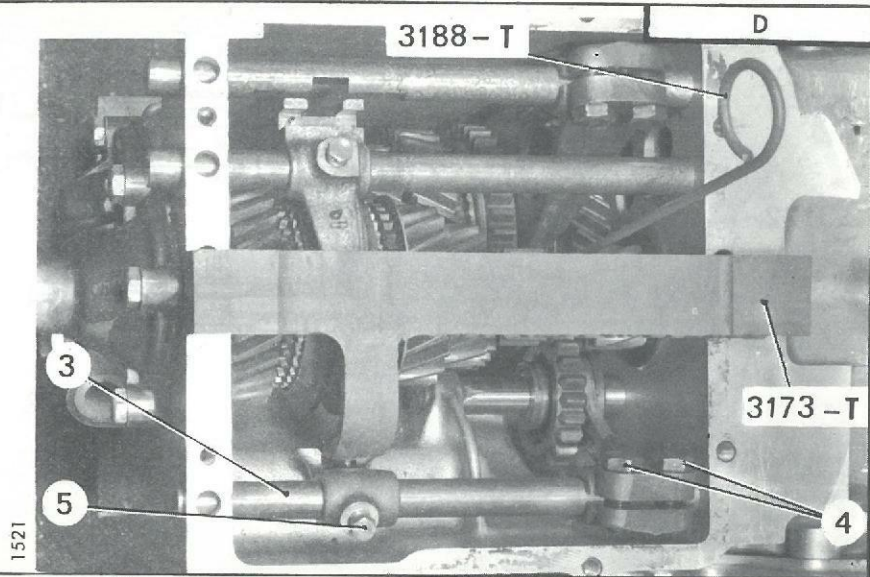
Fourchette de M.AR. :

Axe (3) en place, serrer la vis (5) et l'arrêter au fil de fer.

Amener le renvoi de M.AR. au point mort à l'aide du calibre 3188-T (3 mm), placé entre le pignon fou de 1ère et le renvoi de M.AR.

Présenter le calibre 3173-T et déplacer le doigt de commande pour réaliser le contact des touches du calibre et du doigt de commande.

Serrer les vis (4) à 40 mAN (4 m.kg).



BOITE DE VITESSES (HYDRAULIQUE)

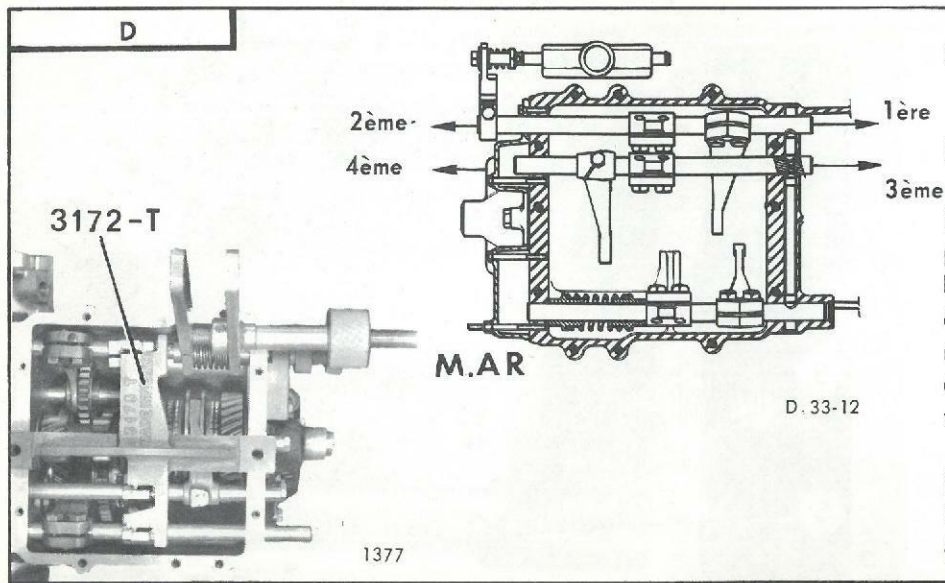
Réglage des fourchettes :

Fourchette de 1ère-2ème : procéder comme pour la boîte mécanique :

Doigt de commande : Le calibre 3172-T étant placé, en maintenant l'axe au point mort, amener le doigt de commande au contact des touches du calibre. Serrer les vis à 40 mAN (4 m.kg).

Fourchette de 3ème-4ème :

Procéder comme pour le réglage de la fourchette de la boîte mécanique.



BOITE DE VITESSES (HYDRAULIQUE) suite

D

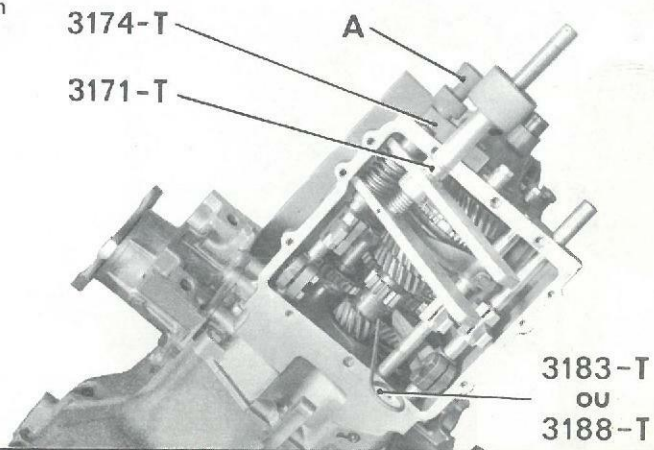
Fourchette de M.AR : Axe et doigt en place, fixer le calibre 3174-T dans le prolongement de l'axe qui doit être au point mort. Pour cela, comprimer le ressort, à l'aide de la pince 3171-T, l'axe doit être en butée sur l'extrémité de la vis A. Conserver son positionnement angulaire et amener le renvoi de M.AR au point mort, à l'aide du calibre 3188-T placé entre le pignon fou de 1ère et le renvoi de M.AR. Serrer les vis de la fourchette à 40 mAN (4 m.kg). Régler le doigt de commande, comme pour le réglage du doigt de 1ère-2ème.

Réglage de la course des vitesses :

Repérer la position point mort des différentes vitesses.

REMARQUE : Lorsque le couvercle est déposé, la boîte n'est pas au point mort. Pour passer une vitesse, il faut toujours ramener la marche arrière au point mort, à l'aide d'un tournevis. Relever la position de chaque vitesse et noter la cote de dépassement de l'axe par rapport à la face avant du carter. Poser le couvercle supérieur.

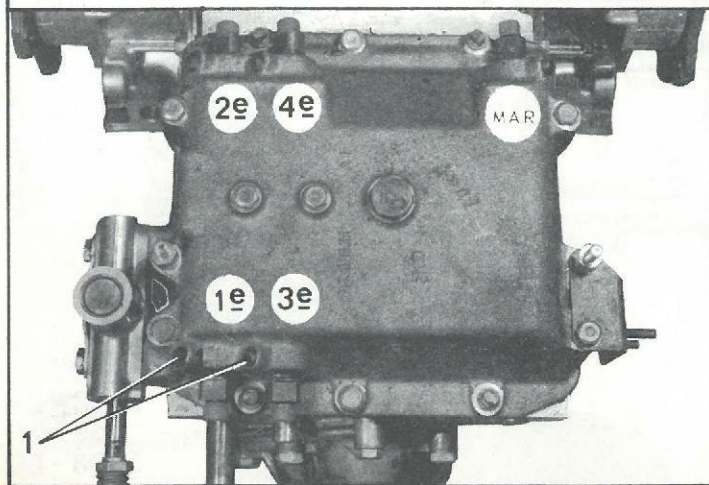
1405



D

BOITE DE VITESSES (HYDRAULIQUE) suite

1886



Réglage du cylindre de M.AR : Fixer le calibre 3174-T réglé (suite au réglage de l'axe). Visser le cylindre jusqu'à ce que l'axe soit au contact de la vis A du calibre 3174-T.

Réglage de la course des 1ère - 2ème - 3ème et 4ème vitesses
Engager à fond la vitesse à régler. (Contrôler la cote de dépassement de l'axe). Visser l'ensemble cylindre-piston de la vitesse en cause, jusqu'au contact du doigt de commande, tout en introduisant de la pâte HYPERIX dans le trou taraudé recevant les vis d'arrêt des cylindres.

Visser alors le cylindre de 1/2 tour pour obtenir une garantie de 0,7 à 0,9 mm. Procéder de façon identique pour chaque vitesse. Enduire les vis (1) d'arrêt de cylindre de CURTYLON. Placer un frein de cylindre (pastille caoutchouc) dans le trou taraudé puis serrer la vis.

BOITE DE VITESSES (HYDRAULIQUE) suite

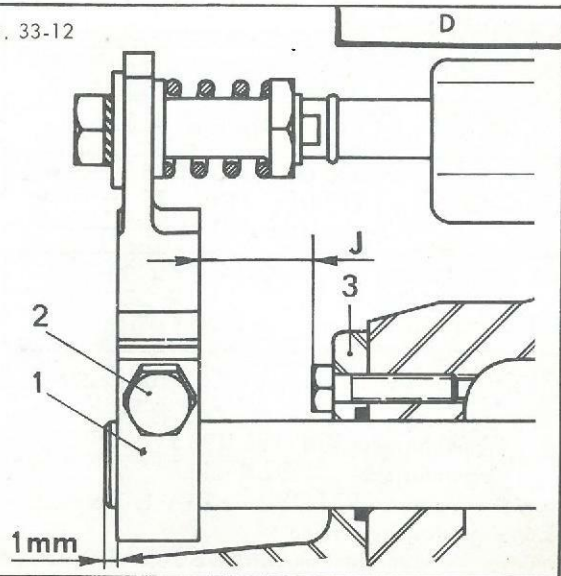
D. 33-12

Réglage du verrou de réembrayage :

Placer l'axe de 1ère-2ème au point mort et s'assurer que le tiroir du verrou est « verrouillé » à la position point mort (billage du milieu). La bride (1) étant sur l'axe (celui-ci dépassant de 1 mm environ de la bride), les vis de fixation du verrou bien serrées, serrer la vis (2) de la bride à 20 mAN (2 m.kg).

Passer la 1ère vitesse (en poussant sur l'axe) et s'assurer que la bride (1) n'est pas en contrainte.

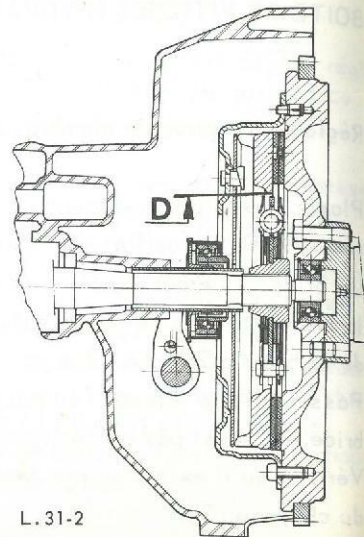
Vérifier qu'il existe un jeu J entre la bride et la tête de vis de fixation du chapeau (3).



EMBAYAGE

B.V.

CX TOUS TYPES		EMBAYAGE - Types à diaphragme
VEHICULES	MECANISMES	DISQUES
CX 2000	215 DBR 410	62 838 si D = 136 mm 63 550 si D = 142 mm
CX 2200	235 DBR 490 (1.75 →)	62 957 ($\phi = 225$) 1.75 →
	235 DBR 410 (3.75 →)	63 266 ($\phi = 225$) 3.75 →
	235 DBR 450 (1.76 →)	63 571 ($\phi = 228,6$) 1.76 →
CX 2200 Diesel	235 DBR 410	62 840 (à moyeu amortisseur)
CX Prestige	235 DBR 490	63 571 ($\phi = 228,6$ mm)



L. 31-2

REPARATION (Véhicules CX 2200 seulement)

Echange du disque :

avec { mécanisme 235 DBR 490 } monter le disque 63 571
 { mécanisme 235 DBR 450 }

avec mécanisme 235 DBR 410, monter le disque 63 266

Echange du mécanisme :

Monter l'ensemble : mécanisme 235 DBR 450 et disque 63 571

I. Réglage de la garantie d'embrayage :

Déposer le ressort (3).

Desserrer le contre-écrou (1).

Serrer l'écrou (2) jusqu'à ce que la butée vienne en contact sur le diaphragme (point dur).

Desserrer l'écrou (2) de deux tours et demi pour obtenir un jeu de 1 à 1,5 mm entre butée et diaphragme.

Bloquer le contre-écrou (1).

Poser le ressort (3).

II. Convertisseur de couple :

Le jeu aux contacts de 2ème-3ème ne doit être effectué que lorsque les vis-butées de l'axe de fourchettes sont réglées.

- Jeu aux contacts 2ème et 3ème 0,5 à 0,8 mm

- Jeu aux contacts 1ère et M.A.R. 1,1 à 1,5 mm

Pression de fonctionnement (huile à 80° C) :

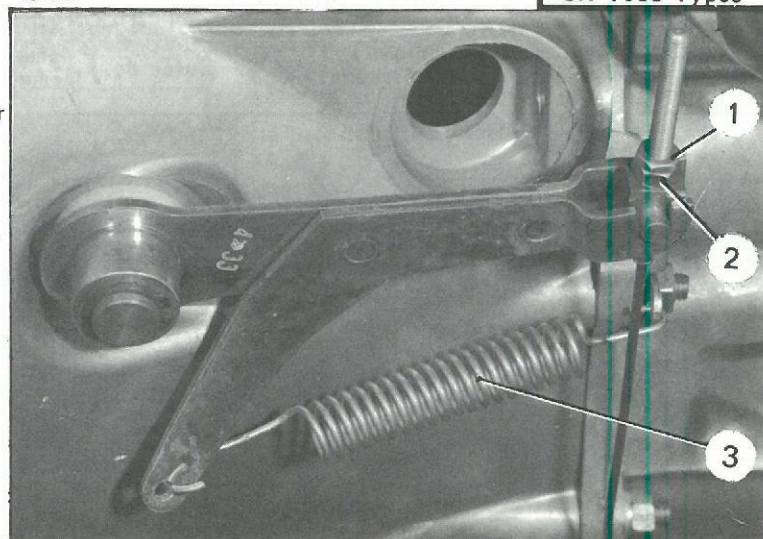
- à 700 tr/mn 3,5 bars mini

- à 2000 $^{+100}_0$ tr/mn 5,5 bars mini

Remplissage : Pendant l'opération, actionner plusieurs fois l'électro-vanne.

Tarage du thermo-contact de température critique d'eau :
135° ± 13° C

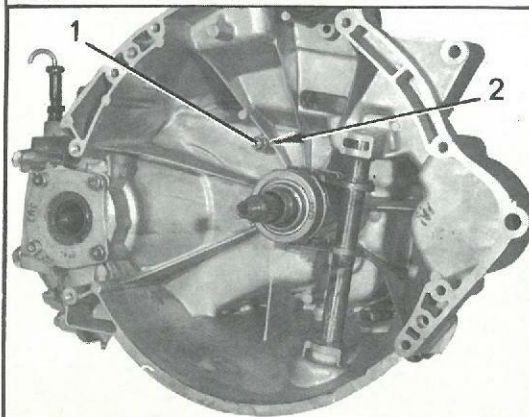
13 455



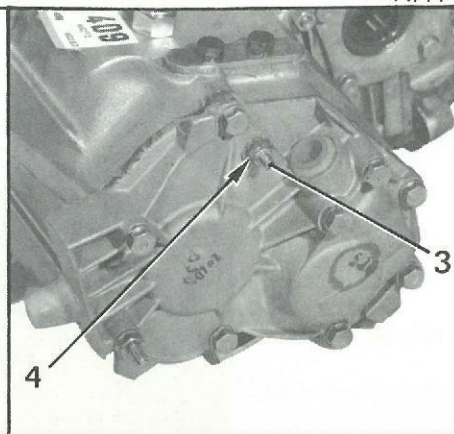
CX Tous Types

BOITE DE VITESSES } MECANIQUE
A CONVERTISSEURButée de { 3ème (mécanique)
2ème (convertisseur)

14713

Butée de { 4ème (mécanique)
3ème (convertisseur)

14714



Réglage des butées d'axe de fourchette 3ème-4ème (ou de 2ème-3ème).

Butée de 3ème vitesse (ou de 2ème)
(sur B.V. déposée)

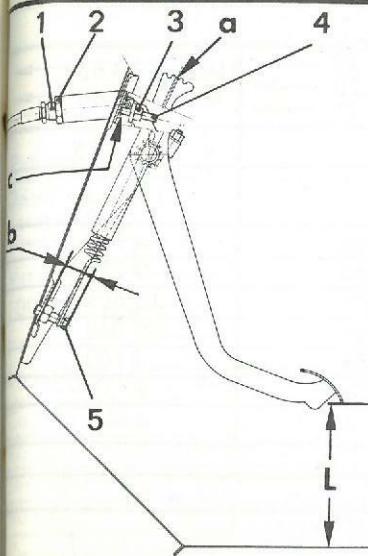
Engager la 3ème vitesse (ou la 2ème vitesse).

Amener la vis (1) au contact de l'axe de fourchette et la visser de :

- 1 tour pour B.V. mécanique,
 - 1/2 tour pour B.V. à convertisseur
- pour obtenir une garantie entre la fourchette et la face de la gorge du baladeur.

Serrer le contre-écrou (2)

Butée de 4ème ou de 3ème vitesse :
(peut se faire sur véhicule)Opérer comme ci-dessus.
(vis butée (3) et contre-écrou (4))



B. 31-1

EMBRAYAGE

C 35

Mécanisme : VERTO 235 DBRI - 490

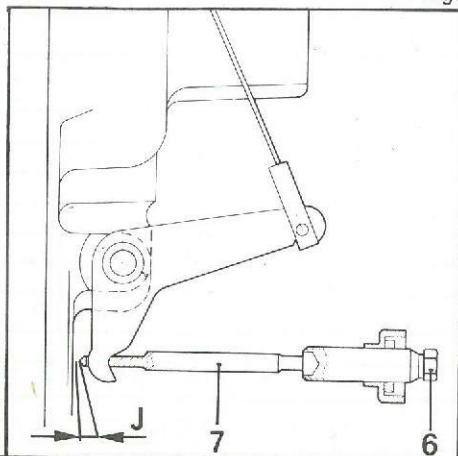
Réglages sur la commande d'embrayage : $L = 130 + 0$ mm.

Régler le câble de débrayage : $J = 3, \text{ à } 4$ mm (cote obtenue en agissant sur (1) et (2)).

Le ressort d'assistance doit être positionné en « a ».

Régler la vis (5) de façon que la pédale s'enfonce sans point dur et vienne seule en appui en « c » :

« b » = 33 mm maxi



B. 31-1

Réglage de la garantie d'embrayage :

Butée en contact du diaphragme, agir sur la vis (6) pour obtenir, entre l'extrémité de la bielle (7) et le carter, un jeu : $J = 4,5$ à $6,5$ mm.

Ce qui correspond à une garde à la pédale comprise entre 20 et 25 mm.

EMBAYAGE

B.V.

TOUS TYPES		GENERALITES				
Véhicules	AZ → 2.70	Dyane 6 → 2.70 2 CV 6 2.70 →	AZU 3.68 → 1.72	Dyane 4 3.68 → 2 CV 4 2.70 → AZU 1.72 →	Méhari 10.68 → AK 5.68 →	
Pneumatiques	125 × 15				135 × 15	
Développement sous charge	1,800 m				1,840 m	
Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	1	4,113	5,022	3,638	3,758	4,703
	2	8,536	9,849	7,928	7,365	9,218
	3	14,297	16,655	13,368	12,269	14,805
	4	20,689	19,893	18,334	17,766	20,048
	M.AR	3,812	5,022	3,383	3,758	4,703
Couple conique	8/29	8/33	8/31	8/33	8/31	
Rapport compteur	6/25	4/16	5/22	3/14	4/16	
Jeu entre-dents	0,14 à 0,18 mm					
Huile	TOTAL EP 80					
Capacité (vidange)	0,9 litre					

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

GENERALITES

TOUS TYPES

Véhicules	Dyane 6 2.70 →	AMI 8 3.69 → AMI 8 Break 9.69 →	AMI Super	GS 1015		GS 1015 . Convertisseur → 9.72	
				→ 9.72	9.72 →		
Pneumatiques	125 × 15	135 × 15		145 × 15			
Développement sous charge	1,800 m	1,840 m		1,870 m			
Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	1	4,838	4,946	7,009	6,709		9,200
	2	9,493	9,704	11,573	10,793	11,086	15,079
	3	14,483	14,805	17,563	16,830		22,888
	4	20,639	21,097	23,896	22,888		
	M.AR	4,838	4,946	6,399	6,126		10,255
Couple conique	8/31		8/33	8/35			
Rapport compteur	4/16		5/11	6/14			
Jeu entre-dents	0,14 à 0,18 mm			0,13 à 0,27 mm			
Huile	TOTAL EP 80					TOTAL FLUIDE T	
Capacité (vidange)	0,9 litre		1,6 litres		2 litres		

TOUS TYPES		GENERALITES					
Véhicules		GS 1220 9.72 →	GS Convertisseur 9.72 →	D TT 9.67 → sauf D Spécial D Super	ID 19 B → 9.69	D Spécial 9.69 → 9.71	D Super 9.68 → 9.71
Pneumatiques		145 × 15		180 × 15 ou 185 × 15			
Développement sous charge		1,870 m		2,070 m			
Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	1	7,113	9,761	8,7		7,9	
	2	11,758	15,999	15,5		13,9	
	3	17,839	24,280	23,5	24,2	21,2	21,8
	4	24,280		33,3	36,1	30	32,5
	M.AR	6,642	10,872	9		8,1	
Couple conique		8/33		8/35		7/34	
Rapport compteur		6/13		10/21		7/16	
Jeu entre-dents		0,13 à 0,27 mm		0,16 à 0,24 mm			
Huile		TOTAL EP 80	TOTAL FLUIDE T	TOTAL EP 80			
Capacité (vidange)		1,4 litres	1,4 litres	2 litres			

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

GENERALITES

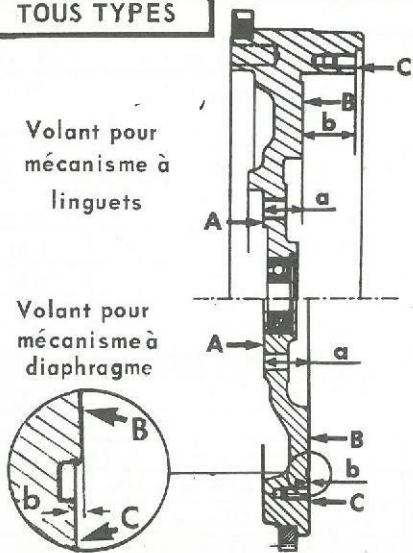
TOUS TYPES

Véhicules	D Super D Spécial 9.71 →	D Super BV 5 v 9.70 → 9.72	DS 21 M DS 23 M 9.70 → D Super 5 9.72 →	CX			C 35				
				version normale	version économique	Convertisseur	Réducteurs 26 × 49		28 × 47		
Pneumatiques	180 × 15 ou 185 × 15			185 × 14			195 × 16	205 × 16	195 × 16	205 × 16	
Développement sous charge	2,070 m			1,970 m			2,177 m	2,234 m	2,177 m	2,234 m	
Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	1	7,9	8,734	7,82	8,56	12,75	4,87	5,002	5,47	5,61	
	2	13,9	13,272	14,624	13,51	14,79	21,90	9,40	9,654	10,56	10,83
	3	22,6	19,350	21,483	21,86	23,93	31	13,97	14,348	15,69	16,09
	4	32,5	26,369	29,275	30,97	36,16		21,70	22,269	24,37	25
	5		33,789	36,219							
M.A.R.		8,1	9	7,85	8,60	10,40	5,01	5,154	5,67	5,78	
Couple conique		7/34	8/35	13/62	14/61	13/62	8 × 35				
Rapport compteur		7/16	10/21	5/12	5/11	5/12	4/15		4/13		
Jeu entre-dents	0,16 à 0,24 mm						0,16 à 0,24 mm				
Huile	TOTAL EP 80					TOTAL Fluide T		TOTAL EP 80			
Capacité (vidange)	2,25 litres			1,6 litres		2 à 3 litres		BV 2 litres - 0,55 litre par réducteur			

TOUS TYPES

Volant pour
mécanisme à
linguets

Volant pour
mécanisme à
diaphragme



RECTIFICATION DES VOLANTS MOTEUR

A : Face d'appui/vilebrequin
B : Glace
C : Face d'appui du mécanisme

a = cote entre A et B
Côte mini admise
après rectification

b = cote entre B et C
Côte à respecter
impérativement

Véhicules

AZ - AZU (moteur 425 cm ³)	19,7 mm	19,4 mm
A TT (moteurs 435 et 602 cm ³)	21,56 mm	19,15 mm
AMS-G 1015 → 12-74 GS 1220 → 1-73 (volant léger)	19,3 mm	0,35 mm
GS 1220 1-73 → GS 1015 12-74 → (volant lourd)	28,3 mm	0,35 mm
D.TT → 10.72 sauf D.IE	19,4 mm	29 mm
D.IE - D.TT 10.72 →	26,7 mm	0,35 mm
CX Ess. TT	27,7 mm	0,50 mm
CX Diesel - C 35 TT	26,7 mm	0,35 mm

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

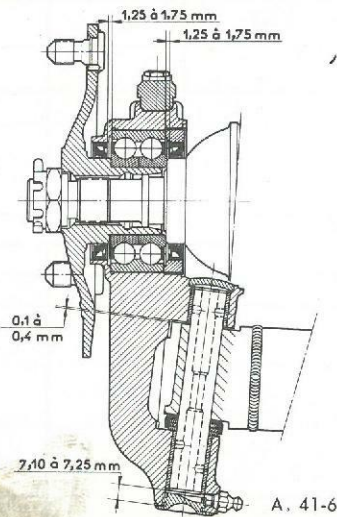
ELECTRICITE

COUPLES DE SERRAGE (en mètres Newton)

TOUS TYPES

Véhicules	A	AMI Super - GS	D	TOUS TYPES	
				CX	C
Écrou ou vis d'arbre primaire	70 à 90	70 à 85	150 à 170	135 à 150	160
Écrou de pignon d'attaque	70 à 85	100 à 120	200 à 220	195 à 215	220
Vis de fixation de la couronne	70 à 80	φ 9 = 48 à 53	115 à 130	81 à 90	130
		LOCTITE 40 (Scelbloc) φ 10 = 80 à 90			
Bouchon de vidange	35 à 45				
Écrou de fixation des carters		13,5 à 15	60	28	60
Vis de fixation de couvercle arrière	15 à 20	13,5 à 15		28	
Écrou de fixation de l'arbre de sortie dans le roulement de palier	A	100 à 120			
	AMI 8	140 à 160			
Bague écrou de fixation du roulement et arbre de sortie dans le palier	A	100 à 140		100	250
	AMI 8	60 à 80			
Vis de fixation des paliers d'arbre de sortie	38 à 42		φ 7 mm : 28 φ 9 mm : 40		35 à 40
Écrou 2 plats d'arbre de sortie					300

A



ESSIEU AVANT

Carrossage : Roues en ligne droite : $1^{\circ} \begin{matrix} + 45' \\ - 25' \end{matrix}$

Roues braquées : $9^{\circ} 30' \pm 1^{\circ} 20'$

Chasse : 15° (non réglable)

Parallélisme : Ouverture des roues vers l'avant : 0 à 3 mm

Réglages :

Jeu entre pivot et bras : 0,1 à 0,4 mm

Contrôle du carrossage : (appareil 2313-T)

Contrôle de la chasse : ne peut se faire que sur bras déposé

Contrôle du parallélisme : Hauteurs avant et arrière étant bien réglées, agir sur les manchons droit et gauche. Un tour effectué sur le manchon fait varier la position de la roue de 6 à 7 mm.

ATTENTION : S'assurer que les parties vissées de la barre et des embouts dans les manchons sont égales.

Réglage du braquage : Un jeu de 5 mm doit exister entre le pneu et le bras, sinon agir sur la vis de butée de braquage située sur le bras.

ESSIEU ARRIERE

A

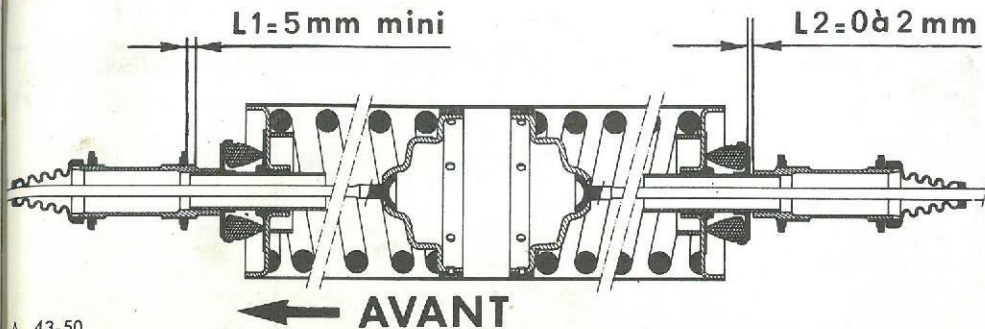
Carrossage : (non réglable) 0° à $0^{\circ}30'$ (contrôle sur véhicule avec l'appareil 2313-T)

Parallélisme : Pincement ou ouverture vers l'avant : 0 ± 4 mm (non réglable)

Réglage : Retrait du joint d'étanchéité de moyeu par rapport à la collerette d'appui du roulement : $1 \begin{smallmatrix} + \\ 0 \end{smallmatrix} 0,5$ mm.

Pots de suspension :

SUSPENSION



Montage : Repère (AV) sur enveloppe, dirigé vers l'avant.

Réglage :

Positionnement de l'embout avant :

$L1 = 5$ mm mini

Positionnement de l'embout arrière :

$L2 = 0$ à 2 mm

Jeu entre butée de débattement et bras de suspension avant : 3 à 6 mm

Tarage des frotteurs :

23 à 27 mAN ($2,3$ à $2,7$ m.kg)

A. 43-50

A

SUSPENSION

Amortisseurs : A friction (frotteurs) sur les roues avant pour les véhicules AZ - AY - AZU - Méhari → 9.1975
Hydrauliques sur les roues arrière pour les véhicules AZ - AY - AZU - Méhari
Hydrauliques sur les quatre roues pour les véhicules Tous Types 9.1975 →

Montage.

Amortisseurs BOGE : Corps d'amortisseur, côté pot de suspension, repère (billage) dirigé vers le haut et les trous d'évacuation de la jupe dirigés vers le bas.

Amortisseurs ALLINQUANT ou LIMPESA : Corps d'amortisseur, côté bras de suspension, repère dirigé vers le haut.

Longueurs entre axes d'un amortisseur arrière comprimé :

2 CV - Dyane - Méhari - Camionnette 250 = 450 mm - AMI 8 = 375 mm - Camionnette 400 = 349 mm

Longueur entre axes d'un amortisseur avant comprimé ;

Véhicules A Tous Types = 349 mm

Véhicules AM : Latéral de barre anti-roulis avant serrage des colliers = $0 \pm 0,5$ mm

SUSPENSION (Hauteurs)

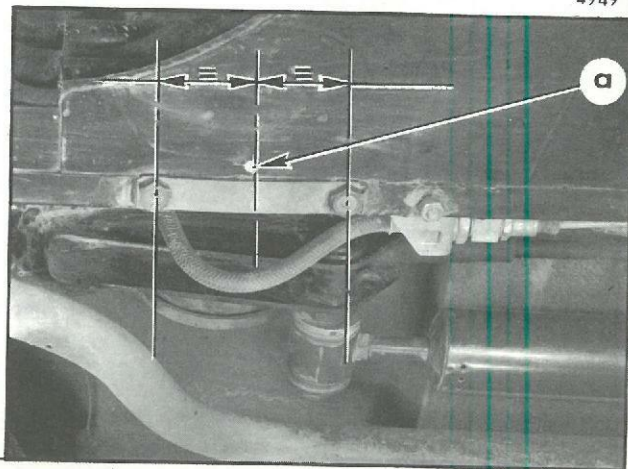
ATTENTION : Les hauteurs du véhicule doivent être mesurées à l'avant et à l'arrière en « a » entre les deux vis de fixation de traverse, à côté de l'arrêtoir.

Réglage : Véhicule à vide, pression des pneus correcte, agir sur les tirants de pots de suspension.

A

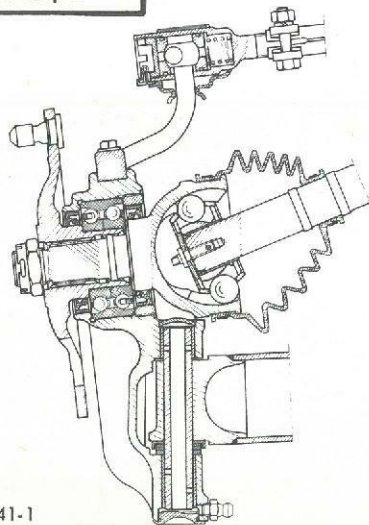
4949

Véhicule	Pneumatiques	Hauteurs AV (en mm)	Hauteurs AR (en mm)
2 CV → 7.1969	125-380 X	195 ± 2,5	280 ± 2,5
2 CV 4 - 2 CV 6 - Dyane	135-380 X	208 ± 2,5	291 ± 2,5
Méhari	135-380 X	236 ± 5	346 ± 5
	135-380 XM + S		
Camionnette 250	125-380 X	205 ± 2,5	335 ± 2,5
Camionnette 400	135-380 X	212 ± 2,5	347 ± 2,5
AMI 8	125-380 X	190 ± 2,5	280 ± 2,5
AMI 8 Break	135-380 X	195 ± 2,5	290 ± 2,5
AMI Super Berline	135-380 X	189 ± 5	262 ± 5
AMI Super Break	135-15 ZX	197 ± 5	282 ± 5



ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

AMI Super



A. 41-1

ESSIEU AVANT

Carrossage : Roues en ligne droite : $1^{\circ}30' \pm 45'$ (non réglable)

Chasse : $5^{\circ}20'$ (non réglable)

Parallélisme : (ouverture vers l'avant) : 1 à 3 mm

ESSIEU ARRIERE

Parallélisme : $0^{\circ} \pm 10'$ (± 2 mm) Pincement ou ouverture vers l'avant

Carrossage : 0 à $0^{\circ}30'$

SUSPENSION

Amortisseur : BOGE (rouge à l'avant)
(vert à l'arrière)

Réglages :

Jeu latéral barres anti-roulis avant et arrière : $0 \pm 0,5$ mm

Jeu aux butées de débattement avant : 10 ± 1 mm

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

DIRECTION				A
Véhicules	Diamètre du volant	Rapport de démultiplication	Angle de braquage	
Fourgonnette 2 CV	430	1/13	} 34 à 35°	
2 CV → 2.1970	430	1/13		
2 CV 2.1970 →	430	1/14		
A Tous Types sauf Fourgonnette 2 CV	430	1/14	} 36°30' - 10'	
A Tous Types	390	1/17		
AMI Super	390	1/18		

Réglages :

Garantie entre le pneu et le bras (côté braquage) : 5 mm

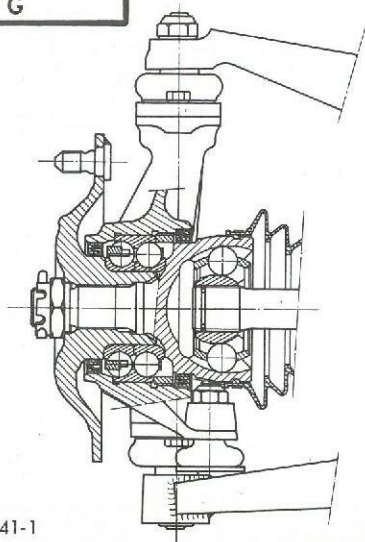
Garantie entre le bras et le batteur (côté opposé au braquage) : 1 mm

Jeu au poussoir de crémaillère (au point le plus dur) : 0,1 à 0,25 mm

Jeu aux rotules (côté levier et côté crémaillère) : visser l'écrou à fond, puis revenir en arrière de 1/6 de tour et goupiller.

Position du volant (*ligne droite*) : branche placée à 30° sous l'horizontale (côté gauche).

G



G. 41-1

ESSIEU AVANT

Carrossage (*non réglable*) : $0 \pm 1^\circ$

Chasse (*non réglable*) : $1^\circ 15' \begin{matrix} + 1^\circ 25' \\ - 1^\circ 15' \end{matrix}$

Parallélisme : Pincement des roues vers l'avant : 0 à 2 mm

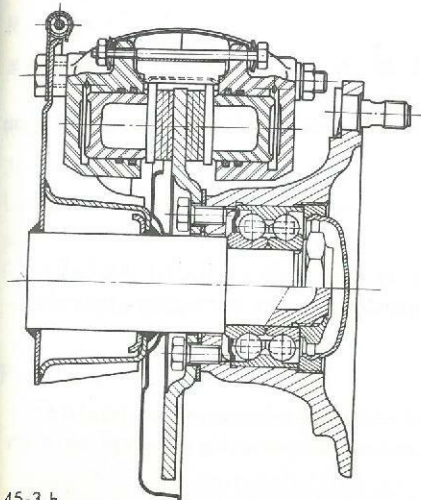
Contrôle de la chasse : se fait, moteur tournant, le véhicule étant en position « route » et il est impératif que le véhicule soit à une hauteur de 189 mm à l'avant et de 272 mm à l'arrière.

Contrôle du carrossage, du braquage et du parallélisme : se fait moteur tournant au ralenti en position « route », les hauteurs réglées.

Pour le contrôle du carrossage et de la chasse, utiliser l'appareil 2311-T ou un appareil optique.

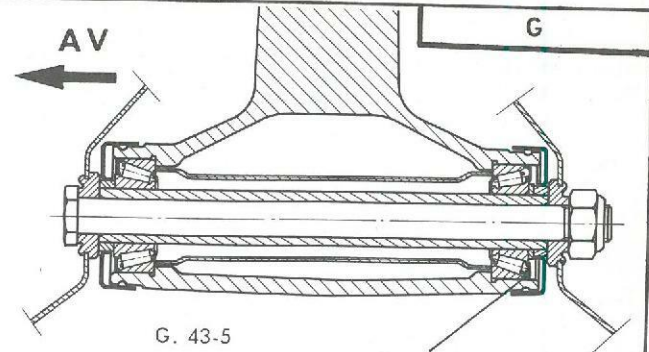
Pour régler le pincement des roues, agir sur les manchons droit et gauche. Un tour de chaque embout fait varier le réglage de 4 mm environ.

IMPORTANT : Les longueurs des filetages apparents des leviers de direction gauche et droit doivent être égales à 2 mm près.



**Fixation du bras supérieur
de l'essieu avant :**

Il est impératif de monter
la cale d'appui du roulement
sur la partie arrière
de l'axe de fixation du
bras supérieur.



ESSIEU ARRIERE

G. 43-5

Carrossage (non réglable) : $0^{\circ} \pm 40'$ Cale d'appui du roulement
Parallélisme : \longrightarrow 9.1972 : 0 ± 4 mm (Pincement ou ouverture vers l'avant)
9.1972 \longrightarrow : 0 à 6 mm (Pincement vers l'avant)

Serrage de l'écrou de fusée } faces et filets graissés :
Serrage du bouchon de fusée } 350 à 400 mAN (35 à 40 m.kg)

G

SUSPENSION

Blocs pneumatiques et amortisseurs : (voir pages 144 et 145)

Hauteurs : (position « normale route », moteur tournant).

Les hauteurs avant sont mesurées du milieu de la barre anti-roulis entre le dessous de celle-ci et le plan d'appui des roues.

Les hauteurs arrière sont mesurées entre le dessous du point milieu du bord tombé arrière de l'unit d'essieu et le plan d'appui des roues.

Hauteur avant : 189 ± 10 mm

Hauteur arrière : 272 ± 10 mm.

Barre anti-roulis (à l'avant) : Position latérale : dépassement égal des deux côtés à 2 mm près

Jeu latéral nul : montage des paliers sous une contrainte de : 35 à 40 kg (outil 2067-T).

Cylindres de suspension : Afin d'améliorer la lubrification du grain et de la bille de suspension, les pare-poussière des cylindres de suspension avant et arrière contiennent du liquide LHM à raison de :

- 7 cm³ dans chaque pare-poussière avant
 - 25 cm³ dans chaque pare-poussière arrière
- } (depuis le 1er Novembre 1972)

Vérification ou réglage de la commande manuelle des hauteurs : Placer la commande manuelle des hauteurs en position « route ». Contrôler les hauteurs avant et arrière et les régler si nécessaire. Placer la commande manuelle des hauteurs en position « intermédiaire » la variation des hauteurs doit être de 30 à 40 mm.

DIRECTION

Réglage :

Angle de braquage } Roue extérieure : 34° à 37°
 } Roue intérieure : 40° à $45^{\circ}30'$

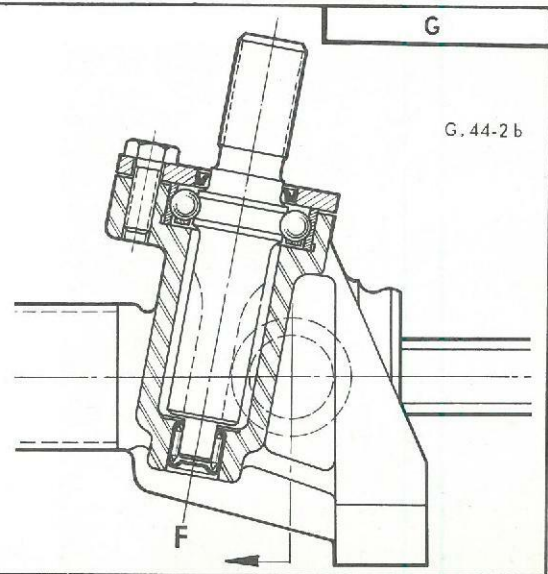
Rapport de démultiplication : 1/19

Jeu au poussoir de crémaillère : 0,1 à 0,25 mm

Longueur des gaines d'étanchéité de crémaillère en
position ligne droite : 155 ± 3 mm

Positionnement du volant : la branche du volant doit être placée à 30°
(*ligne droite*) sous l'horizontale (*côté gauche*)

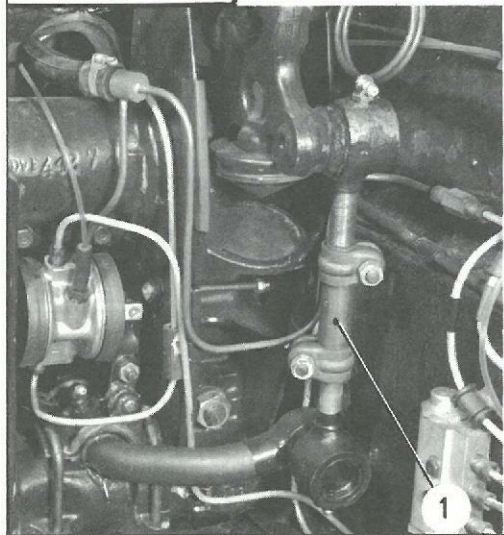
- Particularités :**
- En position milieu, le dépassement de la crémaillère doit être égal de chaque côté.
 - Jeu entre la rondelle de butée du cardan supérieur et le tube support de volant : 1,5 mm.



D

1400

ESSIEU AVANT



Carrossage : Différence entre côté droit et gauche : 15' maxi

Chasse : 1°30'

Parallélisme : Pincement des roues vers l'avant : 2 à 4 mm.

Contrôle du carrossage : (appareil 2311-T). Pour réglage, agir sur le manchon (1). (Moteur tournant, véhicule position route).

Contrôle de la chasse : A l'aide de l'appareil 2321-T la cote relevée doit être de 24,75 à 25,25 mm (pivot déposé). Le réglage s'effectue sur le bras d'essieu inférieur.

Contrôle du parallélisme : Hauteurs avant et arrière bien réglées, agir sur le manchon de la barre de direction (1/4 de tour fait varier le parallélisme de 1 mm).

NOTA : Si le véhicule est équipé de phares à commande directionnelle, il faut en vérifier le réglage.

IMPORTANT : Le serrage de l'écrou de rotule inférieure de pivot étant de 390 mAN (39 m.kg), il est impossible à cause de ce couple élevé de remplacer la rotule sur véhicule sans endommager le pivot et la transmission.

ESSIEU ARRIERE

Carrossage (non réglable) : angle 0° à $0^{\circ}15'$

Parallélisme : Pincement vers l'avant (non réglable) : 0 à 2 mm

Moyeu de fusée : Longueur entretoise conique de roulement de fusée : $72,78 \pm 0,02$ mm

Rondelles de réglage de roulement de fusée ($25,1 \times 31,8$), épaisseur = 1,98 à 3,70 mm, de 0,04 mm en 0,04 mm.

SUSPENSION

Blocs pneumatiques et amortisseurs : (voir pages 144 et 145)

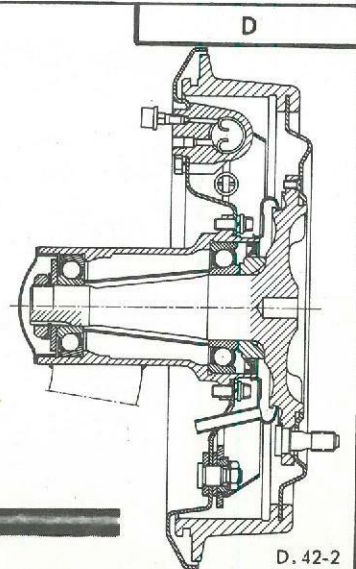
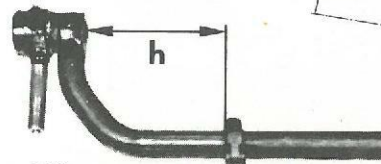
Hauteurs : Les hauteurs avant et arrière sont mesurées entre le dessous des barres anti-roulis et le plan d'appui des roues

	Hauteurs avant	Hauteurs arrière	
Berline	235 ± 3 mm	$335 \begin{smallmatrix} +10 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm	D.IE
Break		$350 \begin{smallmatrix} +10 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm	$335 \begin{smallmatrix} +10 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm

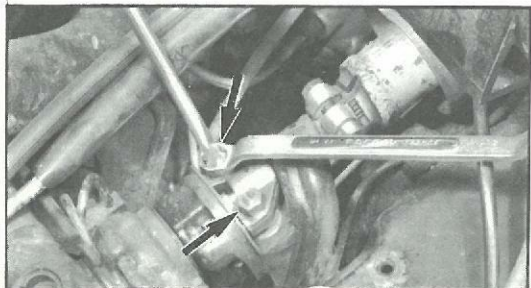
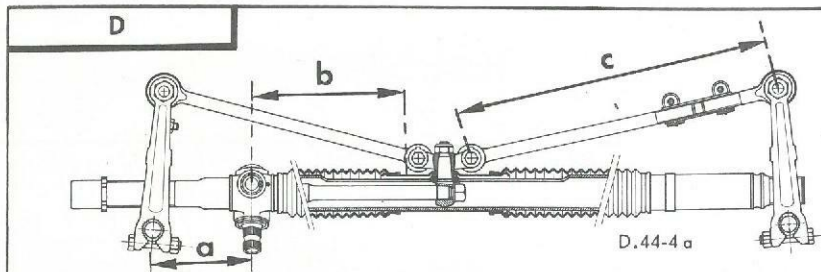
Le réglage des hauteurs doit s'effectuer moteur tournant, véhicule en position « route ».

Barre anti-roulis avant :

Position latérale de la barre anti-roulis : $h = 110 \pm 0,5$ mm



ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION



2238

DIRECTION

Angle de braquage : $42^{\circ} - 10'$

Rapport de démultiplication : 1/20

Position latérale : $a = 122,5 \pm 2,5$ mm

Position ligne droite : La branche du volant bien positionnée (30° sous l'horizontale, côté gauche)
 $b = 275$ mm.

Longueur des barres de direction : $C = 402$ mm

Poussoir de crémaillère : serrer l'écrou, puis le desserrer de 1/16 de tour.

Direction assistée : Il est nécessaire de régler la position angulaire à l'aide de l'appareil 1955-T. Le réglage de la came de point zéro doit être effectuée sur route.

Direction assistée

Croisement de pression : 65 ± 5 bars

Réglage par les vis \rightarrow du raccord tournant de direction.

ESSIEU AVANT

Préréglage et contrôle de la chasse (outil 6309-T) dans le cas de l'habillage d'un cadre : L = de 49 à 50,5 mm

Un déplacement de valeur de cales de 1 mm entraîne une variation de la côte L de 1 mm.

VALEURS pour contrôle avec APPAREILS OPTIQUES :

Le contrôle des valeurs ci-dessous doit s'effectuer moteur tournant, en position « normale route », les hauteurs étant réglées.

Carrossage (non réglable) : $0^{\circ} + 13'$
- 29'

Chasse (réglable par déplacement des rondelles du bras inférieur)

Angle de chasse : - $0^{\circ}25'$ à - $1^{\circ}15'$ (différence entre D et G = $0^{\circ}25'$ maxi)

1 mm de cales = variation de 15'

Parallélisme : Pincement des roues vers l'avant : 1 à 4 mm

Réglage parallélisme : 1/4 de tour sur embout de barre = 1 mm.

Couples de serrage

Ecrou de la rotule supérieur de pivot : 70 mAN (7 m.kg)

Ecrou de la rotule inférieur de pivot : 50 mAN (5 m.kg)

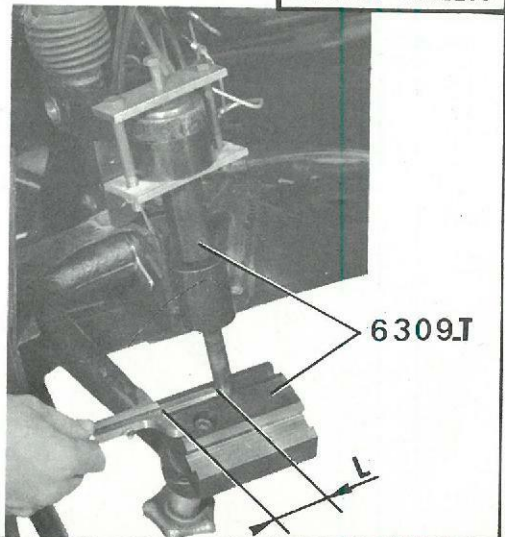
Vis de fixation de rotule inférieur sur pivot : 27 mAN (2,7 m.kg)

Vis de fixation de roulement : 27 mAN (2,7 m.kg)

Ecrou de fusée (faces et filets graissés).... : 350 à 450 mAN (35 à 45 m.kg)

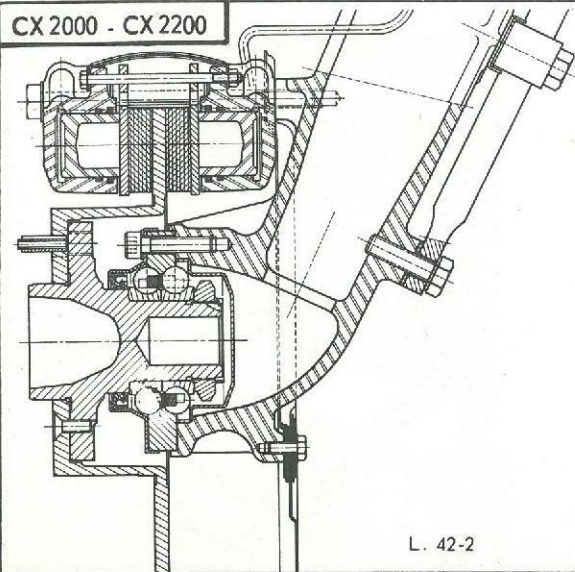
13 822

CX 2000 - CX 2200



ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

CX 2000 - CX 2200



ESSIEU ARRIERE

Carrossage (*non réglable*) : $0^{\circ} \pm 24'$

Parallélisme (*non réglable*) : Pincement vers l'avant : 1 à 4 mm

Bras d'essieu arrière

Les roulements et les coupelles de réglage de l'articulation des bras arrière sont identiques à ceux des bras de suspension avant.

Couples de serrage :

Ecrou d'articulation des bras

(*faces et filets graissés*) :120 à 130 mAN (12 à 13 m.kg)

Ecrou de fusée (*faces et filets graissés*) : 350 à 450 mAN (35 à 45 m.kg)

Vis de fixation du moyeu sur les bras :27,5 mAN (2,75 m.kg)

Vis de fixation de la roue :60 à 80 mAN (6 à 8 m.kg)

L. 42-2

CX 2000 - CX 2200

SUSPENSION

Blocs pneumatiques et amortisseurs : (voir pages 144 et 145)

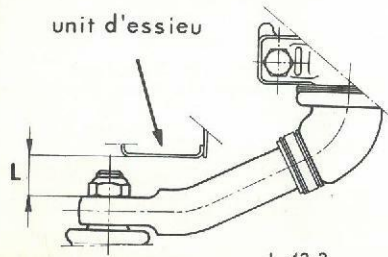
Hauteurs : Le réglage des hauteurs doit s'effectuer véhicule en position « route » et moteur tournant au ralenti.

Les hauteurs avant sont mesurées entre le dessous du point « a » de l'unit d'essieu et le plan d'appui des roues.

Les hauteurs arrière sont mesurées entre le dessous du point « b » de l'unit d'essieu et le plan d'appui des roues.

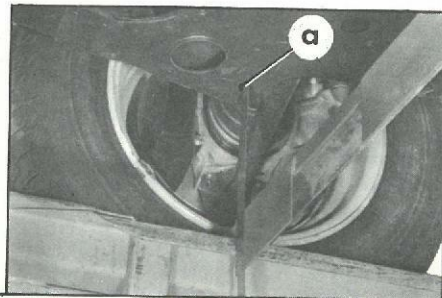
	Hauteurs avant	Hauteurs arrière
Berlines	165 ± 8 mm	215 ± 5 mm
Breaks		228 ± 8 mm

Réglage latéral de la barre anti-roulis : La cote L doit être identique de chaque côté à ± 2 mm.

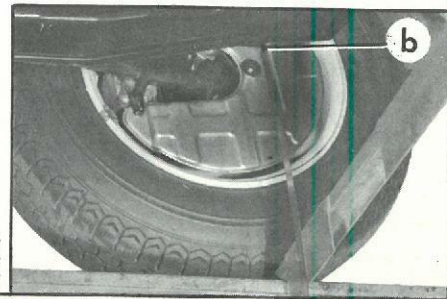


L.43-3

13 447



13 449



ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

CX 2000 - CX 2200

Rapport de démultiplication :
Braquage (roue intérieure) :

DIRECTION
Direction mécanique | Direction assistée à rappel asservi

1/24,5

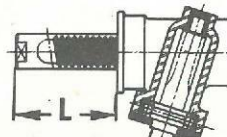
1/13,5

$43^{\circ}30' + \begin{matrix} 1^{\circ} \\ 0 \end{matrix}$

ATTENTION : Lors d'une intervention sur la direction, ne jamais déposer la traverse de direction, sous peine de dérégler l'épure de direction.

Point milieu de crémaillère

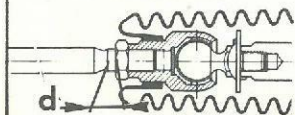
J1 = J2 obtenu par déplacement de la bride (1) sur le pignon de crémaillère



L.44-1

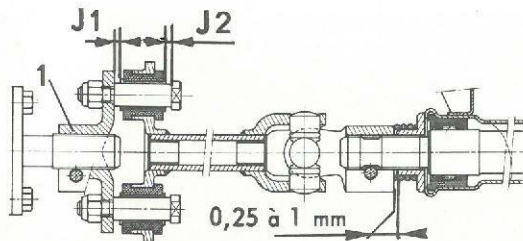
L gauche = L droite

Barres de direction



L.44-2

d gauche = d droite à 2 mm près

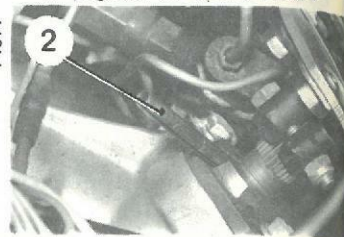


L.44-5

Direction mécanique seulement
Jeu entre cardan et entretoise de tube fixe

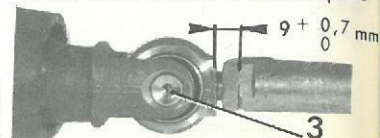
Point milieu de crémaillère
Pige (2) $\phi = 6,5$ mm dans le pignon de crémaillère

14899



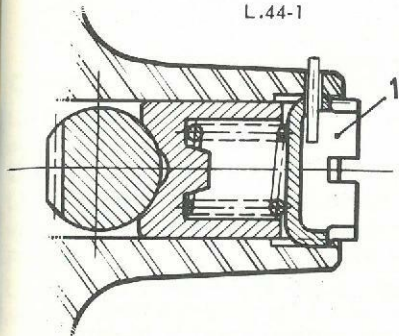
Leviers de direction
Positionnement liaisons élastiques

14882



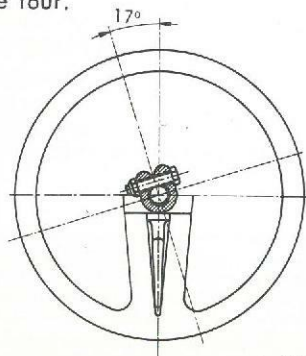
Axe (3) perpendiculaire à fixation du carter sur traverse

L.44-1



Poussoir de crémaillère
Jeu : 0,1 à 0,25 mm
Serrer l'écrou (1) à fond
puis le desserrer de 1/8
à 1/6 de tour.

Position de la branche du volant
en position « ligne droite », bran-
che verticale vers le bas.
Orientation du cardan : 17° à gau-
che environ.



L.44-3

Orientation des colliers sur
manchon de réglage

CX 2000 - CX 2200

14881



Outil de blocage en position « ligne
droite » du boîtier de commande.

6454-T



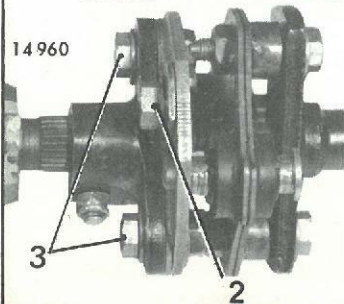
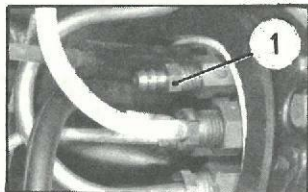
Emploi IMPERATIF

14871

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

CX 2000 - CX 2200

14901



14960

Purge du cylindre de came :

Relier la vis de purge (1) au réservoir.

Mettre le moteur en marche et braquer lentement à gauche et à droite jusqu'à évacuation de l'air.

Serrer la vis de purge.

Réglage de la dérive (sur route) :

Déport à droite : tourner l'excentrique (2) vers la gauche après desserrage des vis (3).

Déport à gauche : tourner l'excentrique (2) vers la droite après desserrage des vis (3).

EPURE DE DIRECTION

I. Variation du parallélisme à obtenir ROUE PAR ROUE :

à position « basse 0 à 1 mm d'ouverture » ← De position « normale route » → à position « haute » 0 à 1 mm de pincement.

II. En fonction des résultats obtenus en I, déplacer verticalement la traverse :

			de NORMALE ROUTE à position « haute »	de NORMALE ROUTE à position « basse »
Pour un déplacement de la traverse	↗	vers le HAUT	on obtient de l'OUVERTURE	du PINCEMENT
	↘	vers le BAS	on obtient du PINCEMENT	de l'OUVERTURE

ATTENTION : Un déplacement vertical de la traverse de direction de 1 mm entraîne une variation à la roue de 0,8 mm (sur réglette).

ESSIEU AVANT

C 35

Carrossage (*non réglable*) : $0^{\circ} 30'$ à 2°

Le contrôle peut se faire sur le véhicule, à l'aide de l'appareil 2311-T ou d'un appareil optique.

Chasse : Angle de chasse (plancher du véhicule horizontal) : $0^{\circ} 30'$ à $1^{\circ} 45'$

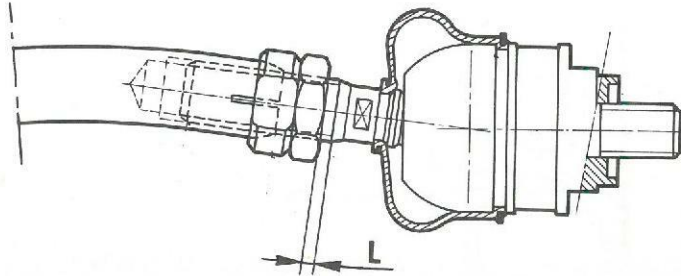
La chasse n'est pas réglable. Le contrôle s'effectue sur le véhicule à l'aide de l'appareil 2311-T.

Parallélisme : Ouverture des roues vers l'avant : 0 à 3 mm

Le réglage s'effectue en agissant sur les embouts de rotules de barres de direction, de la même valeur à droite et à gauche.

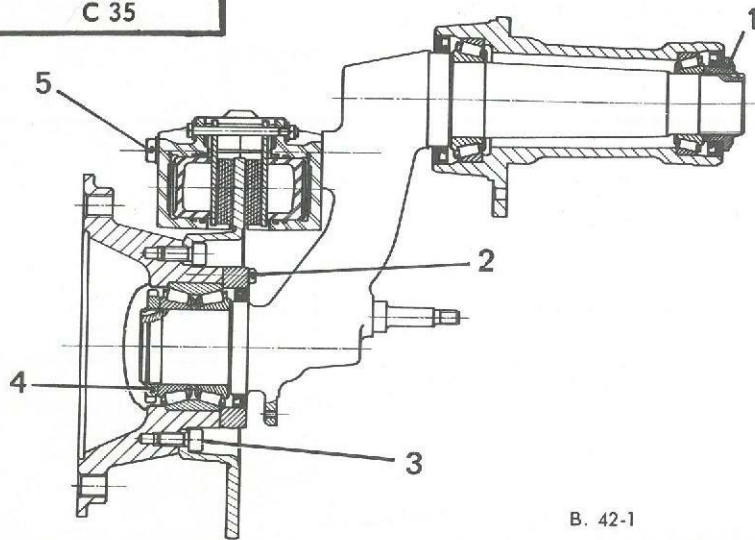
IMPORTANT : Vérifier que le dépassement L des longueurs filetées apparentes des embouts de rotules des barres de direction soit égal à 1 mm près et ne dépasse pas 10 mm.

B. 44-7



ESSIEUX
SUSPENSION
,
DIRECTION

C 35



ESSIEU ARRIERE

Parallélisme (*non réglable*) : 0 ± 3 mm

Carrossage (*non réglable*) : $0^\circ \pm 30'$

Couples de serrage :

1. Ecrou de bras : 250 à 350 mAN
(25 à 35 m.kg)
2. Ecrou de bride porte-joint : 10 mAN (1 m.kg)
3. Fixation disque sur moyeu : 75 mAN (7,5 m.kg)
4. Ecrou de moyeu : 750 mAN (75 m.kg)
5. Vis fixation étrier de frein : 40 à 45 mAN (4 à 4,5 m.kg)

B. 42-1

SUSPENSION

C 35

Barres de torsion :

Barres AVANT :

La barre de torsion avant droite est repérée par **un trait** de peinture

La barre de torsion avant gauche est repérée par **deux traits** de peinture.

La cote entre axes de fixation de l'amortisseur, pour mise en place de la barre de torsion, est de : 485 mm.

Barres ARRIERE :

La barre de torsion arrière droite est repérée par **un trait** de peinture.

La barre de torsion arrière gauche est repérée par **deux traits** de peinture.

La cote entre axes de fixation de l'amortisseur, pour mise en place de la barre de torsion, est de : 568 mm.

Barre anti-roulis avant :

La barre anti-roulis avant est repérée par **un trait** de peinture blanche, côté gauche.

- Côté gauche = 32 cannelures

- Côté droit = 34 cannelures

Le remplacement de la barre anti-roulis nécessite le positionnement des axes de moyeux par rapport au sol. Celui-ci doit être identique des deux côtés. Pour cela, placer le véhicule sur chandelles et soulever les moyeux à la demande, pour permettre l'engagement des cannelures.

A		MAITRE - CYLINDRE - CYLINDRES DE ROUES		
Véhicules	Dates	Diamètre du maître-cylindre (en mm)	Diamètre des cylindres de roues (en mm)	
			AVANT	ARRIERE
AYA2 - AYCB - Méhari AZ (2CV 4 - 2CV 6) AZU - AK - 2CV Spécial	} 9.1973 →	19	28,57	17,5
AZ (2CV 4 - 2CV 6) AZU AYB Méhari AMI 8 (Berline) Freins à tambours	→ 6.1973 1.1972 → 6.1973 10.1968 → 6.1973 10.1968 → 6.1973 → 9.1969	20,6	28,57	17,5
AYA 2 AK AMI 8 (Break) Freins à tambours	2.1970 → 6.1973 5.1968 → 6.1973 → 9.1969	20,6	28,57	19
AZ AZU	→ 2.1970 → 1.1972	22 22	25,5 28,57	19 19
AMI 8 T.T. Freins à disque	9.1969 →	17,5	∅ du piston d'étrier avant = 42	16 (Berlines) 17,5 (Breaks)

FREINS A TAMBOUR

Véhicules : AZ - AY - MEHARI - AZU - AK : $H = 130 \pm 15$ mm
 AMI 8 : \rightarrow 9.1969 $H = 120 \pm 15$ mm

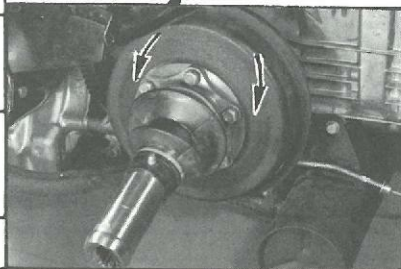
Pour obtenir cette cote, « griffer » la tôle du support en « a ».
 Garde à la pédale : $G = 5$ mm.

Tambours de freins :

Véhicules	φ des tambours	
	Avant	Arrière
2 CV Spécial - 2 CV 4 - 2 CV 6 AZU Dyane	200 mm	180 mm
Dyane 6 - Méhari AK AMI 6 - AMI 8 - AMI Super	220 mm	180 mm

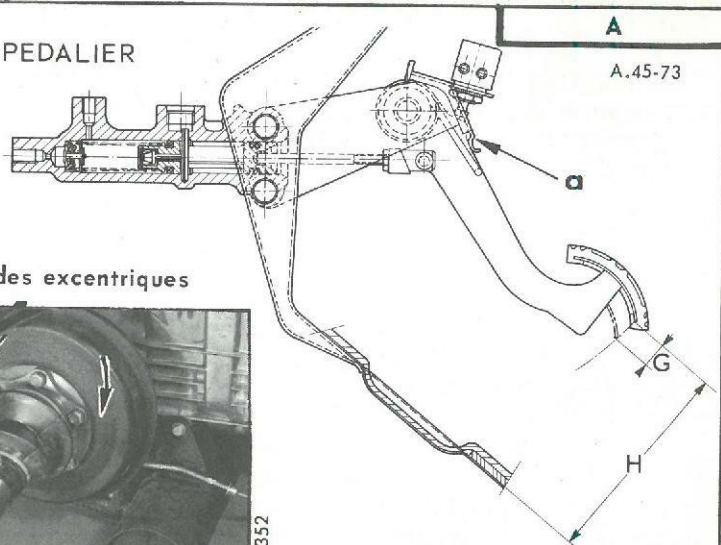
Rectification : 2 mm maxi au diamètre

Réglage des excentriques



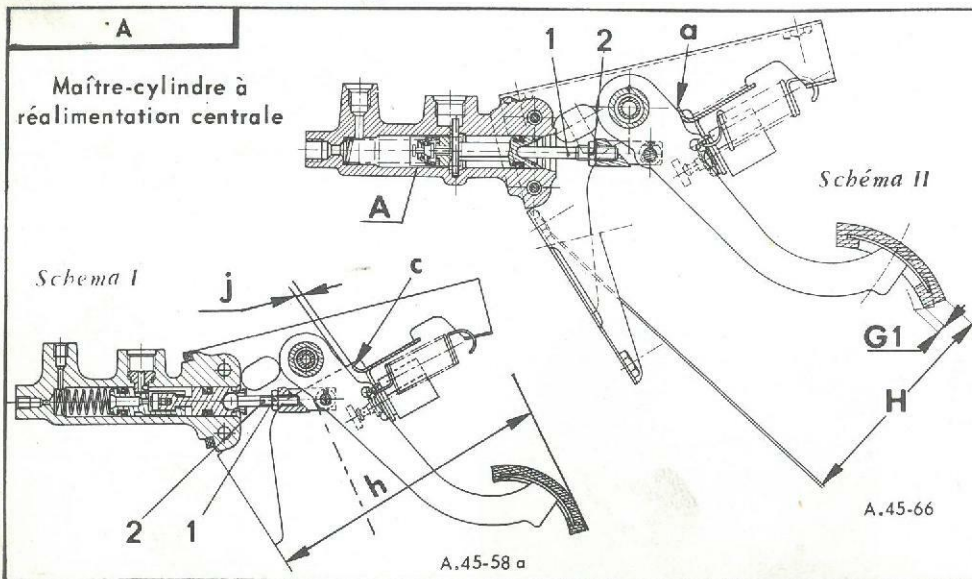
3352

PEDALIER



A

A.45-73



FREINS A DISQUE : (*schéma I*)

AMI 8 : 9.1969 → 10.1971

Garde à la pédale : La pédale tirée à fond vers le haut, $J = 2 \text{ mm}$.

Sinon, agir sur le contre-écrou (1) et le poussoir (2).

Hauteur de pédale : $h = 125 \pm 2,5 \text{ mm}$
Sinon, griffer la tôle « c » et reprendre le jeu J.

AMI 8 10.1971 → (*schéma II*)

Garde à la pédale : Agir sur le contre-écrou (2) et le poussoir (1) pour obtenir $G1 = 1 \text{ à } 5 \text{ mm}$.

Hauteur de pédale : La pédale en butée en « a » : $H = 125 \pm 2,5 \text{ mm}$
sinon, griffer la tôle « a ».

ATTENTION : N'utiliser que du « liquide spécial LHM ».

MAITRE-CYLINDRE

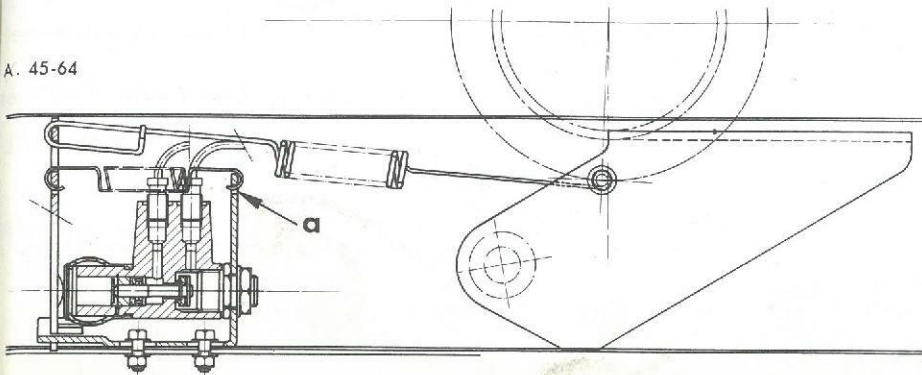
AMI Super

Diamètre de l'alésage = 19 mm

Cylindre de roue arrière : ϕ des pistons = 19 mm - LIQUIDE DE FREIN « LHM » (voir AMI 8)

LIMITEUR DE FREINAGE - Conditions de réglage : Véhicule à vide, en ordre de marche, hauteurs réglées, une charge de 70 kg environ à la place conducteur - Positionner le limiteur de pression de façon à obtenir, en appuyant sur la pédale de frein, un jeu longitudinal du grand ressort sur ses points d'attache compris entre : 0 et 2 mm.

A. 45-64



La pression de coupure du limiteur doit être de 33 ± 2 bars, sinon « griffer » la patte « a ».

Réglage des excentriques de freins (voir véhicules A).

Hauteur de la pédale de frein :

$H = 125 \pm 2,5$ mm

Garde à la pédale : $G = 2$ à 5 mm

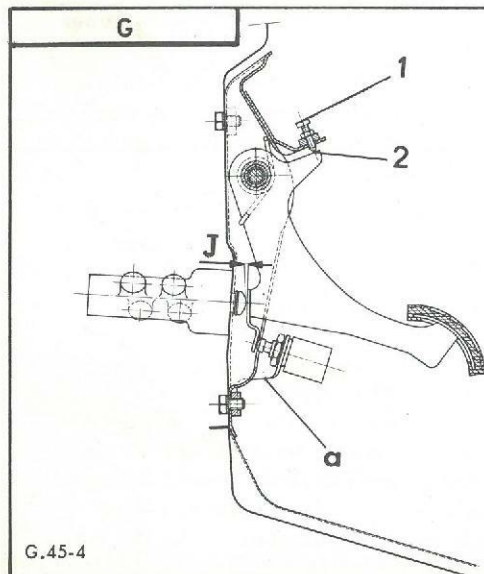
ϕ des pistons de frein avant : 45 mm

ϕ des disques de frein avant : 270 mm

Épaisseur mini des disques : 4 mm

Voile maxi des disques : 0,2 mm

Planéité des disques : 0,02 mm maxi



G.45-4

DOSEUR DE FREIN : Si le doseur ne possède pas de retour de fuite extérieur, ce dernier est incorporé au circuit de retour d'utilisation.

REGLAGE DE LA GARDE DE LA PEDALE DE FREIN.

- Pédalier équipé d'une vis de réglage** : agir sur la vis (1) pour obtenir entre pédale et doseur, un jeu $J = 0,1$ à $0,5$ mm.
- Pédalier sans vis de réglage** : griffer la tôle (2) pour obtenir entre pédale et doseur un jeu $J = 0,1$ à $0,5$ mm.

REGLAGE DU CONTACTEUR DE STOP.

Les lampes de stop doivent s'allumer dès que la pédale arrive au contact du doseur.

Griffer la patte support « a » pour réaliser cette condition.

PURGE DES FREINS (voir pages 140 et 141)

G

Epaisseur des disques de frein G. Tous Types → 9.1972 :

Avant	Arrière	Epaisseur mini :	Avant	Arrière
7 mm	6 mm		4 mm	4 mm

Epaisseur des disques de frein G. Tous Types 9.1972 → :

Avant	Arrière	Epaisseur mini :	Avant	Arrière
9 mm	7 mm		6 mm	4 mm

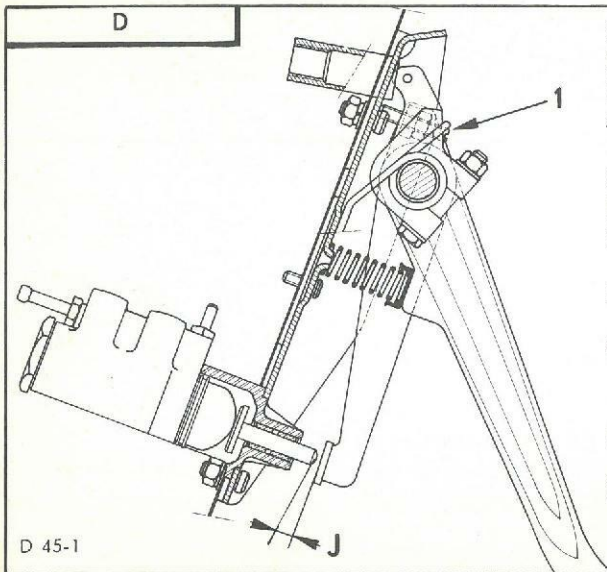
Voile des disques de frein avant et arrière : 0,2 mm maximum.

Diamètre des pistons récepteurs : → 9.1972 : Avant : 42 mm - Arrière : 30 mm
 9.1972 → : Avant : 45 mm - Arrière : 30 mm

Réglage des freins de sécurité :

Les plaquettes doivent être « au léchage » sur le disque de frein au point de voile maximum du disque.

Pour effectuer plus rapidement cette opération, elle doit être faite par deux personnes, le véhicule étant placé sur un pont ou sur une fosse. Le réglage des excentriques s'effectue par l'intérieur du compartiment moteur. Le desserrage et le serrage des vis de fixation des excentriques s'effectue par le dessous du véhicule.



D 45-1

COMMANDE DE FREIN A DOSEUR

(D Spécial - D Super - D Super 5)

Réglage de la pédale de frein :

A l'aide de la vis (1) régler le jeu d'attaque du poussoir :

$$J = 0,1 \text{ à } 0,5 \text{ mm}$$

COMMANDE DE FREIN A REPARTITEUR (D T.T. sauf D Spécial)

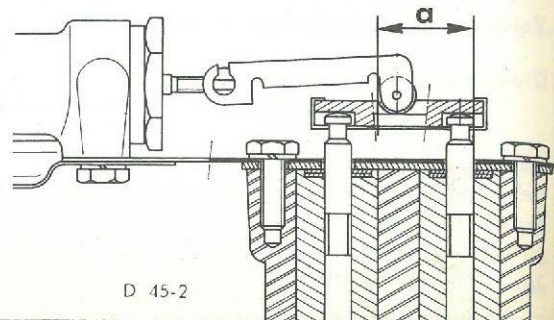
Réglage du répartiteur : Pour une pression de 60 bars dans le répartiteur (pompe à main) la distance « a » doit être de :

$$\text{Berline} = 20,67 \pm 0,25 \text{ mm}$$

$$\text{Break} = 20,42 \pm 0,25 \text{ mm}$$

PURGE DES FREINS

(voir pages 140 et 141)



D 45-2

Diamètre des pistons de freins avant : 60 mm

Diamètre des cylindres de roues arrière : Berline = 18 mm - Break = 20 mm

Disques : Epaisseur d'origine : $12 \pm 0,1$ mm - Epaisseur mini = $11 \pm 0,1$ mm
Voile maxi : 0,15 mm

Freins de sécurité :

Jeu entre disques et plaquette : 0,1 mm

Jeu entre support et disque : 4 mm

Tension du câble, jeu à la butée de gaine : 0,3 à 0,5 mm

Tambours de frein arrière :

Diamètre d'origine : 255 mm

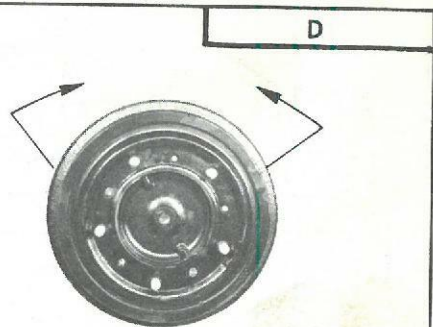
Rectification : 2 mm maxi au diamètre

Réglage des excentriques de frein arrière (sens flèches)

Réglage des contacteurs de « Stop » :

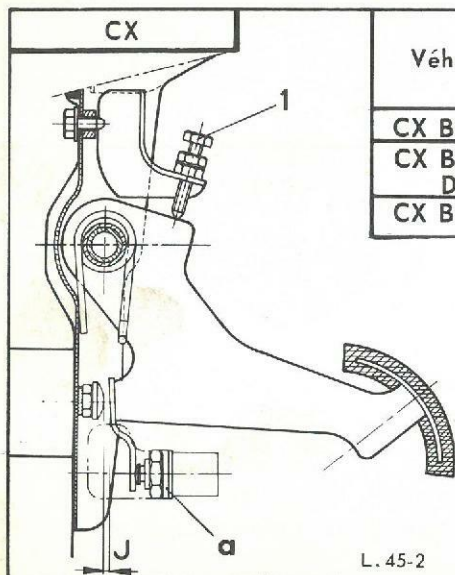
Sur véhicules D Spécial - D Super - D Super 5 : Après allumage des lampes, desserrer la vis de réglage de deux tours.

Sur véhicules D. T.T. (sauf D Spécial - D Super - D Super 5) : Après extinction des lampes, serrer la vis de réglage de 1 tour maxi.



1433

Véhicules	ϕ piston	AVANT Epaisseur disque	Epaisseur mini disque	ϕ piston	ARRIERE Epaisseur disque	Epaisseur mini disque	Limiteur de freinage
CX Berlines	42 mm	20 mm	18 mm	32 mm	9 mm	7 mm	sans
CX Berline Diesel							avec
CX Break							avec



Réglage de la pédale de frein :

Agir sur la vis (1) pour obtenir un jeu J de : 0,05 à 3 mm.

Après 3 ou 4 actions sur la pédale, pour amener le tiroir à fond de course, s'assurer que la pédale revient librement sur sa butée.

Réglage du contacteur de « Stop » : Les lampes doivent s'allumer dès que la pédale arrive au contact du doseur. Sinon, orienter la patte « a ».

Frein de sécurité : Réglage des plaquettes.

Celles-ci doivent être « au léchage » sur le disque de frein au point de voile maximum du disque.

Les leviers de commande du frein de sécurité « au repos » doivent être en butée sur leur appui.

Purge des freins : (voir pages 140 et 141)

L. 45-2

Réglage de la pédale de frein :

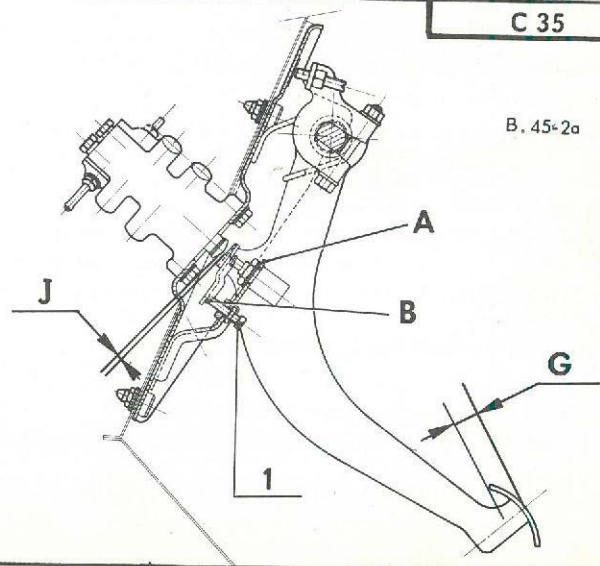
Agir sur la vis (1) pour obtenir entre la pédale et le doseur un jeu $J = 0,05$ à $0,5$ mm.

Après trois ou quatre actions sur la pédale, pour amener le tiroir à fond de course, s'assurer que la pédale revient librement sur sa butée.

Réglage du contacteur de stop :

La pédale de frein en butée en B, les bornes du contacteur branchées sur un circuit avec lampe témoin ; la lampe témoin doit s'allumer pour une course $G = 1$ à $2,5$ mm.

Purge des freins (voir pages 140 et 141)



C 35

B. 45-2a

C 35

	Avant	Arrière
Diamètre des cylindres récepteurs de freins :	60 mm	42 mm
Épaisseur des disques de freins :	20 mm	9 mm
Épaisseur minimum des disques	18 mm	7 mm

Épaisseur mini admise
des garnitures : 1,5 mm

Doseur de frein :

Si le doseur ne possède pas de retour de fuite extérieur, ce dernier est incorporé au circuit de retour.

ATTENTION : En cas de dépose du doseur, au remontage, le raccord de retour au réservoir (gros tube caoutchouc) doit être **impérativement** orienté vers le bas. **Si non, le circuit** de freinage serait inversé.

Purge des freins : (Voir pages 140 et 141)

Pour effectuer la purge des freins arrière, lorsque le véhicule est équipé d'un indicateur de chute de pression, il est **impératif** de purger également celui-ci.

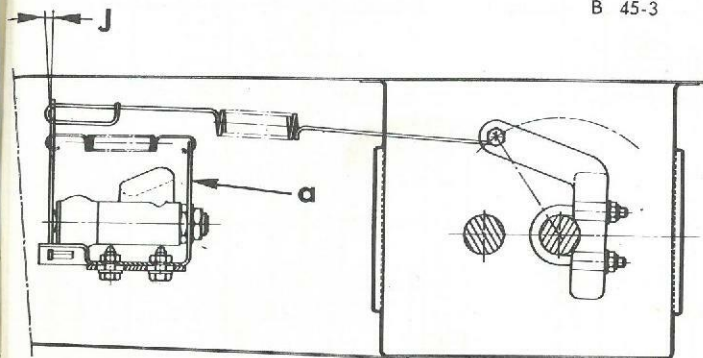
La purge des freins doit être effectuée sans pression afin d'éviter l'émulsion de liquide.

ATTENTION : Dépose des roues pour effectuer la purge des freins :

Côté droit : vis pas à droite - côté gauche : vis pas à gauche.

LIMITEUR DE FREINAGE

B 45-3



Frein de sécurité :

Les leviers de commande du frein de sécurité « au repos » doivent être en butée sur l'étrier. Les plaquettes doivent être « au léchage » sur le disque de frein au point de voile maximum du disque.
(faire tourner le disque en agissant sur une roue avant).

C 35

Réglage :

- a) Mesurer la hauteur arrière du véhicule, du dessous du longeron au sol, au droit de l'articulation du bras (de chaque côté)

PNEUMATIQUES	195 - 16 XCA	205 - 16 XC1
HAUTEUR	309 ± 1 mm	318 ± 1 mm

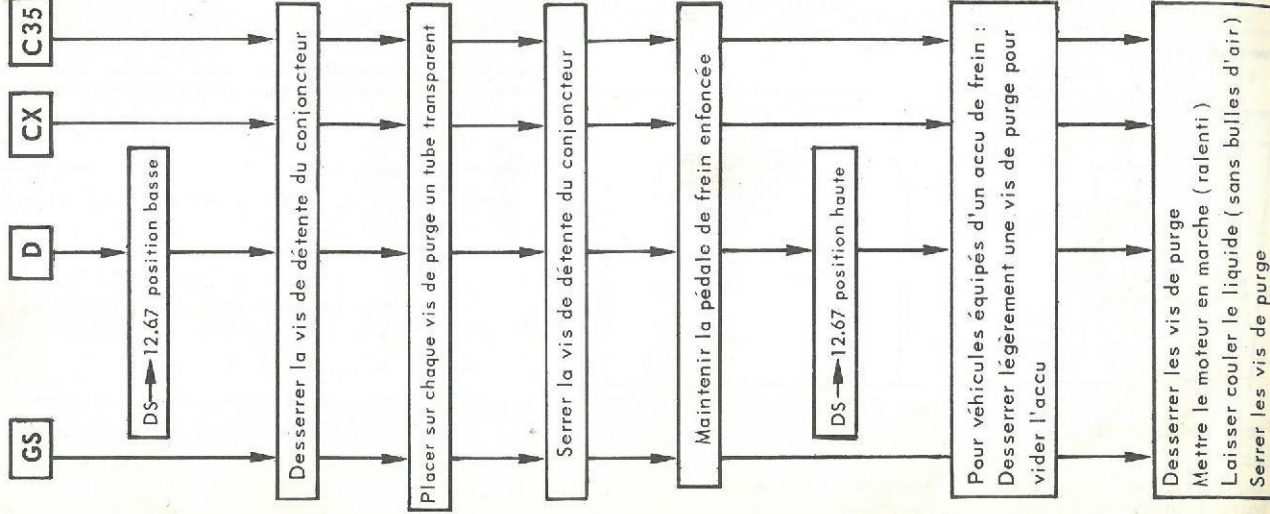
Sinon, charger ou lever le véhicule à l'arrière pour obtenir cette hauteur.

- b) Régler le ressort de commande du limiteur : Positionner le limiteur de façon à obtenir, **pédale de frein enfoncée**, un jeu $J = 1 \pm 1,5$ mm, entre le ressort et son attache.
- c) Contrôler la pression limitée : Le moteur étant en marche, on doit obtenir une pression limitée de : $18 \frac{0}{2}$ bars. Sinon, griffer le support en « a » pour obtenir cette pression.

GS - D - CX - C35

Freins avant

PURGE DES FREINS



Laisser couler le liquide (sans bulles d'air)
Serrer les vis de purge

Freins arrière

GS D CX C35

Commande manuelle position basse

Desserrer la vis de détente du conjoncteur

Commande manuelle position haute

Placer un tube transparent sur chaque vis de purge

PURGE DES FREINS

Si le véhicule est équipé d'un accu de frein arrière, desserrer une vis de purge et appuyer légèrement sur la pédale de frein pour vider l'accu

Desserrer les vis de purge

Soulever un bras de suspension (cric)

Serrer la vis de détente du conjoncteur

Maintenir la pédale de frein enfoncée
Mettre le moteur en marche (ralenti)
Laisser couler le liquide (sans bulles c'air)
Serrer les vis de purge

GS - D - CX - C 35

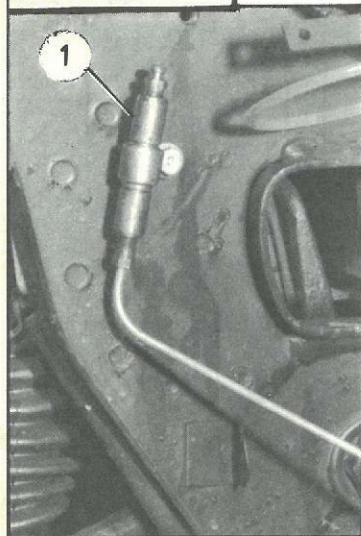
FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CX

76-3



PURGE DES FREINS (Avec limiteur de freinage)

IMPORTANT : Le temps de réponse du limiteur de freinage dépend de la purge des freins avant.

Trop d'air dans la capacité = retard dans la coupure d'alimentation des freins arrière.

Pas d'air dans la capacité = coupure trop rapide.

Caler le véhicule, roues pendantes. Déposer les roues.

Desserrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.

Faire chuter la pression de l'accu de frein (véhicule à direction assistée).

Commande manuelle en position « haute ».

Placer sur chaque vis un tube transparent.

AVANT

- Déposer la capacité (1) et placer un tube transparent sur l'extrémité du tube.
- Serrer la vis de détente du conjoncteur.
- Maintenir la pédale de frein enfoncée.
- Mettre le moteur en marche au ralenti.
- Laisser couler le liquide (sans bulles d'air) (étriers et tube de capacité).
- Serrer les vis de purge.
- Mettre en place la capacité (après soufflage interne)

ARRIERE

- Serrer la vis de détente du conjoncteur.
- Maintenir la pédale de frein enfoncée.
- Mettre le moteur en marche, au ralenti.
- Laisser couler le liquide (sans bulle d'air).
- Serrer les vis de purge.

TABLEAU DE TARAGE DES ORGANES

TOUS TYPES

Véhicules	Conjoncteur-disjoncteur		Accus * principal	Mano-contact	Vannes		Accus Freins		
	Conjonction	Disjonction			Priorité	Sécurité			
GS → 3.73	140 à 150 bars	165 à 175 bars	40 ⁺⁵ -10 bars	60 à 80 bars	110 à 130 bars	70 à 90 bars	40 ⁺² -10 bars		
3.73 →			62 ⁺² -32 bars	75 à 95 bars					
TT → 3.73 sf.(DV.DT.DP)			65 ⁺² -35 bars	60 à 70 bars					
D DV - DT - DP → 3.73			40 ⁺⁵ -10 bars	55 à 85 bars					
DV - DT - DP 3.73 →			62 ⁺² -32 bars	75 à 95 bars					
TT 3.73 →			62 ⁺² -32 bars	60 à 70 bars					
CX TT			62 ⁺² -32 bars	75 à 95 bars				110 à 130 bars	62 ⁺² -32 bars
C 35				105 à 125 bars					

* Il est impératif d'adapter le mano-contact adéquat, lors d'un remplacement d'accu principal.

TOUS TYPES		BLOCS PNEUMATIQUES AVANT - AMORTISSEURS				
VEHICULES	Type Volume	Tarage Repère sur bouchon	Tarage minimum	Repères		
				sur bloc	sur amortisseur	
D Berline D Break D Amb	12.1970 → 11.74	vissée 700 cm ³	59	33	rond de peinture bleue	1 trait (A) 1 clapet $\phi = 14$ sans trou étagé
				48		
				30		
D Berline D Break	11.74 →	tôle emboutie 500 cm ³	75	52		
CX Tous Types		tôle emboutie 500 cm ³	75	48	sans	1 trait (A)
GS TT →	3.73	tôle emboutie 400 cm ³	50	40		
GS TT 3.73 →			55	40		

7048



A

BLOCS PNEUMATIQUES ARRIERE - AMORTISSEURS

TOUS TYPES

VEHICULES	Type Volume	Tarage Repère sur bouchon	Tarage minimum	Repère sur		
				Bloc	Amortisseurs	
D Berline } D Break } D Amb }	12.1970 → 11.74	vissée 700 cm ³	26	16	Jaune	1 trait (A)
						1 clapet $\phi = 14$ pas de trous pas de trou étagé
D Berline } D Break }	11.74 →	tôle emboutie 500 cm ³	35	25	Jaune	1 trait (A)
						pas de trait pas de trou étagé 1 clapet $\phi = 14$
CX Berline TT	tôle emboutie 500 cm ³	40	25			2 traits (A) pas trous pas de clapet $\phi = 14$
CX Break	vissée 700 cm ³	35	25			2 traits (A) en croix pas de trou étagé pas de clapet $\phi = 14$
GS TT sf Break 3 portes	tôle emboutie 400 cm ³	35	25			
GS Break 3 portes				Violet		



A		ALTERNATEURS - REGULATEURS	
Véhicules		Alternateurs	Régulateurs
AY.CA	7/1969 → 9/1973	DUCELLIER 7534 A PARIS-RHONE A 11 - M 4	DUCELLIER 8347 C PARIS-RHONE AYA 213
AK.B	5/1968 → 7/1970		
AYA 2 AYB	3/1968 → } 9/1968 → } 2/1970		
AY.CA	9/1973 →	PARIS-RHONE A 11 - M 11	
AM 3 et break	3/1969 →	FEMSA ALN 12-1 2/1975 →	
AK.AK	7/1970 →	DUCELLIER 7532 A ou B	
AYA 2 - AY.CB - Dyane 6 AZA 2 - AZ - KA - 2 CV 6 AZU.B	} 2/1970 →	PARIS-RHONE A 11 - M 6 → 9/1973 PARIS-RHONE A 11 - M 12 9/1973 →	
Puissance :		400 W	Régulation :
Tension :		14 V	Moteur à 2800 tr/mn
Rapport vitesse alternateur/moteur :		1,8/1	à 22° C 13 à 14,2 volt
Début de charge à chaud :		805 tr/mn moteur	
Débit :	à 1050 tr/mn moteur	6 A	
sous 14 V	à 2350 tr/mn moteur	22 A	
	à 4450 tr/mn moteur	28 A	

DEMARREURS 12 volts : (à commande par tirette)

A

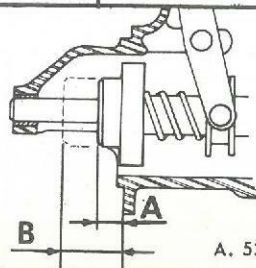
Marque et type	ϕ mini collecteur après rectification	Intensité absorbée au lancement	Affectation sur véhicules
DUCELLIER 6134	31,5 mm	45 à 60 A	AYA 2 → 2/1970
PARIS - RHONE D 8 L 67	34,5 mm		AK.AK 2/1970 → 9/1973
DUCELLIER 6174	30,5 mm		AYA 3 → 9/1968
PARIS - RHONE D 8 L 80	34,5 mm		AZ → 2/1970 AYA 2 3/1968 → 2/1970 AYB → 9/1969 AY.CA → 12/1971

REGLAGE DU LANCEUR
 DUCELLIER | PARIS-RHONE

 6134
 6174

 A = 19,7 mm
 B = 31,7 mm

 D 8 L 67
 D 8 L 80

 A = 21 mm
 B = 31,7 mm


A. 53-27

A	DEMARREURS 12 volts à solénoïde
---	--

Marque et type	φ mini collecteur après rectification	Intensité absorbée au lancement	Affectation sur véhicules
DUCELLIER 6202 A - B → 12/74	31 mm	150 A	AYB 9/1969 →
			AZA 2-AZKA-AYA 2 2/1970 →
PARIS-RHONE D 8 E 99 → 6/72	34,5 mm		AY.CB 2/1970 →
PARIS-RHONE D 8 E 116 6/72 →			AY.CA 12/1971 →
			AZU.B 9/1972 →
			AK.AK 9/1973 →
ISKRA Z B 4	31 mm	A. T. T. 12/1971 →	
		sauf AZU.A et AK.AK	
		AZU.B 9/1972 →	
		AK.AK - AM3 9/1973 →	
FEMSA MTA 12-30		A.T.T. sauf AK.AK 12/1972 →	
		AK.AK 9/1973 →	
DUCELLIER 6202 - C	Collecteur plat	A. T. T. 12/1974 →	

ALTERNATEURS

AMI Super* - G

	Sur véhicules TT sans options → 6.1973	Sur véhicules TT avec options → 6.1973		Sur véhicules AVEC ou SANS options 6.1973 →	
	Monophasé 28 Ampères DUCELLIER 7540 A *DUCELLIER 7540 A *PARIS-RHONE A 11-M7	Triphasé 35 Ampères DUCELLIER 7541 A ou B → 5.1972 *PARIS-RHONE A 11-R 1 → 2.1973	Monophasé 35 Ampères *DUCELLIER 7562 A ou B 5.1972 → PARIS-RHONE A 12-M 5 2.1973 →	Monophasé 35 Ampères *DUCELLIER 7562 A DUCELLIER 7562 A PARIS-RHONE A 12-M5	Triphasé 35 Ampères SEV-MARCHAL type « FRED » 70 220 302 12.1973 →
Puissance	420 watts	510 watts		500 watts	
Tension	14 volts				
Rapport vitesse alt./moteur	1,77/1				
Balais : L mini après usure	10 mm				sans balais
Début de charge à chaud	790 tr/mn moteur	850 tr/mn moteur	560 tr/mn moteur		590 tr/mn moteur
Débit : <i>sous 14 volts</i>	à 1100 tr/mn moteur = 6 A à 2400 tr/mn moteur = 22 A à 4600 tr/mn moteur = 28 A	à 1150 tr/mn moteur = 13 A à 2550 tr/mn moteur = 31 A à 4500 tr/mn moteur = 35 A	à 900 tr/mn moteur = 11 A à 1700 tr/mn moteur = 26 A à 4500 tr/mn moteur = 33 A.		

NOTA : Sur l'alternateur PARIS-RHONE A 12 M 5, un repère de peinture blanche se trouve sur la poulie de commande, côté palier de commande : le sens de montage de la poulie doit être respecté.

AMI Super - G

REGULATEURS

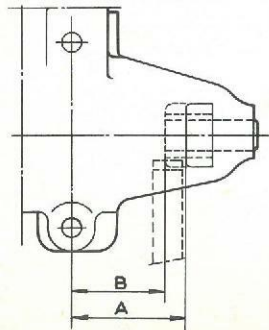
Régulateurs : DUCCELLIER 8366 A - PARIS-RHONE AYC 213 - SEV-MARCHAL F. 14 V

Régulation : moteur à 2800 tr/mn :

à 22° C : 13 à 14,2 volts

DEMARREURS

Démarrateurs : PARIS-RHONE D 8 E 103 - DUCCELLIER 6208 A ou B - DUCCELLIER 6217 ABC ou D



G. 53-2

Réglage du lanceur

PARIS-RHONE	DUCCELLIER
D 8 E 103	6208 - 6217
A = $47,7 \pm 0,3$ mm	A = $48,5 \begin{smallmatrix} 0 \\ -1,2 \end{smallmatrix}$ mm
B = 38,3 mm maxi	B = 37,5 mm maxi

Induit : Diamètre mini du collecteur après rectification :

Balais : Longueur mini après usure

Contrôle d'un démarreur sur véhicule :

Intensité absorbée au lancement (démarreur actionné) :

PARIS-RHONE	DUCCELLIER
D 8 E 103	6208 - 6217
35 mm	30 mm
7 mm	7 mm

90 à 110 A

ALTERNATEURS

D

	D.TT → 3.1971	D.TT 3.1971 → 5.1972	D.TT avec climatiseur (sauf DV)	D.TT 5.1972 →
	PARIS-RHONE A 13-R 52 DUCELLIER 7530 A DUCELLIER 7530 B	PARIS-RHONE A 13-R 109 PARIS-RHONE A 13-R 110 DUCELLIER 7551 A DUCELLIER 7551 B	PARIS-RHONE A 13-R 119 DUCELLIER 7558 A	PARIS-RHONE A 13-R 119 DUCELLIER 7558 A
Débit : <i>sous 14 volts</i>	16 A à 1080 tr/mn moteur 35 A à 2350 tr/mn moteur	16 A à 940 tr/mn moteur 35 A à 2050 tr/mn moteur	17,5 A à 1000 tr/mn moteur 43 A à 2230 tr/mn moteur	
Rapport vitesse alternateur/moteur	1,53/1	1,75/1	1,75/1	1,75/1

REGULATION

DUCELLIER 8360 A Pour alternateurs : 7530 A - 7530 B - 7558 A 7551 A - 7551 B	PARIS-RHONE AYD 212 Pour alternateurs : A 13 R 52 - A 13 R 109 A 13 R 110 - A 13 R 119
--	---

Régulation : moteur à 2300 tr/mn
 Pour un débit de 8 Ampères = 13,4 à 14,4 volts
 Pour un débit de 20 Ampères = 13 à 14 volts

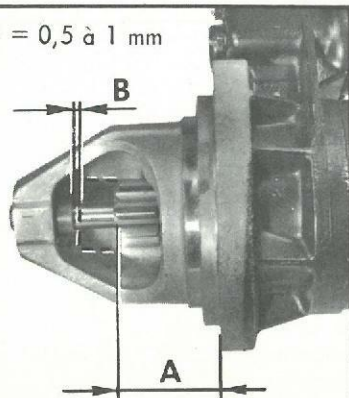
D

DEMARREURS

REGLAGE DU LANCEUR

7797

B = 0,5 à 1 mm



A = 37,50 mm maxi

Véhicules DS 23 Tous Types :

Marque : PARIS-RHONE - 9.1969 → 3.1972

Type : D 10 E 52 (DX) - D 10 E 55 (DJ)

Véhicules Tous Types (sauf DS 23) 9.1969 →

Marque : DUCELLIER

Type : 6201 A (DS 20)

6215 A (D Spécial - D Super)

 DUCELLIER 3.1972 →
 6200 A (DX) - 6225 A (DJ)

Induit : Diamètre mini du collecteur après

rectification :

Balais : Longueur mini après usure :

Contrôle d'un démarreur sur véhicule :

Intensité absorbée au lancement du moteur :

 PARIS-RHONE
 D 10 E 52 - D 10 E 55

DUCELLIER

6201 A	6200 A
6215 A	6225 A

 40 mm
 8 mm

 31 mm
 8 mm

190 à 210 A

 150 à
 170 A

 180 à
 200 A

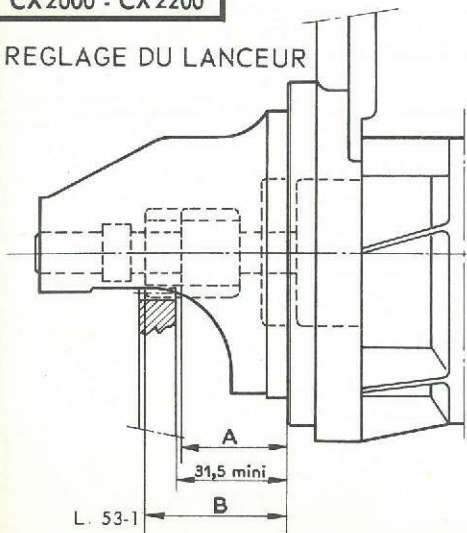
ALTERNATEURS - REGULATEURS

CX 2000 - CX 2200

Véhicules		Alternateurs		Régulateurs	
CX TT (<i>sauf option attelage de remorque</i>) 9.1974 → 9.1975 6.1975 → 9.1975		Triphasé 12 volts - 53 A DUCELLIER 7584 B MOTOROLA 510-2		SEV-MARCHAL (F 14 V) 72717102	
CX TT (<i>avec option attelage de remorque</i>) 1.1975 → 9.1975 CX 2000 et 2200 TT 9.1975 →		Triphasé 12 volts - 72 A PARIS-RHONE A 14 R 3 MOTOROLA 510-4		PARIS-RHONE AYC 2114 PARIS-RHONE AYB 2118	
	DUCELLIER 7584 B	MOTOROLA 510-2	PARIS-RHONE A 14 R 3	MOTOROLA 510-4	Régulation : Moteur à 2750 tr/mn : température 22° C 13 à 14,2 volts
Puissance à 3600 tr/mn moteur	740 W		1120 W	1050 W	
Tension	14 V				
Rapport vitesse alt/moteur	2,18/1				
Balais : Longueur mini après usure	6 mm		4 mm		
Début de charge à chaud	500 tr/mn moteur				
Débit : <i>sous 14 volts</i>					
à 680 tr/mn moteur	21 A		33 A		
à 1510 tr/mn moteur	46 A		62 A		
à 2750 tr/mn moteur	51 A		70 A		
à 3670 tr/mn moteur	53 A		72 A		

CX 2000 - CX 2200

REGLAGE DU LANCEUR



DEMARREURS

Marque :

Induit : Diamètre mini du collecteur
après rectification :

Contrôle d'un démarreur sur véhicule :
Intensité absorbée au lancement du
moteur :

Balais : Longueur mini après usure :

A
B

DUCELLIER 6236 A	PARIS-RHONE D 9 E 16	PARIS-RHONE D 11 E 163
30,25 mm	35,5 mm	44 mm
150 à 170 A		280 à 300 A
8 mm	8 mm	7 mm
30,5 mm maximum		29,92 mm maxi
43,7 mm maximum		39,52 mm maxi

C 35

ALTERNATEUR

Alternateur triphasé :	PARIS-RHONE A 13 R 150
Puissance	700 watts
Tension	14 volts
Début de charge à chaud	550 tr/mn moteur
Démultiplication alternateur/moteur	2,2/1
Intensité maxi, sous 14 volts	50 ampères
Longueur mini des balais après usure	13,5 mm
Épaisseur des cales de réglage pour alignement de la poulie	1 mm
Tension de la courroie : Exercer sur l'alternateur une force de	34,5 kg

Débit : sous 14 volts

- 18 A à 750 tr/mn moteur
- 44 A à 1640 tr/mn moteur

REGULATEUR

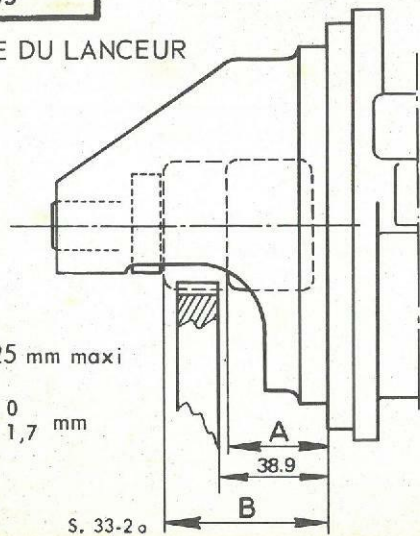
Régulateur : PARIS-RHONE AYB 21

Régulation : moteur à 2750 tr/mn

- Pour un débit de 8 A = 13,4 à 14,4 volts
- Pour un débit de 20 A = 13 à 14 volts

C 35

REGLAGE DU LANCEUR



Démarrreur :

Induit : Diamètre mini du collecteur après rectification :

Contrôle d'un démarreur sur véhicule :

Intensité absorbée au lancement du moteur :

Balais : Longueur mini après usure :

DEMARREURS

Moteur ESSENCE	Moteur DIESEL
DUCELLIER 6215 C	DUCELLIER 6230 A
38,5 mm	38,5 mm
180 à 200 A	280 à 300 A
8 mm	6 mm

CIRCUIT DE CHARGE

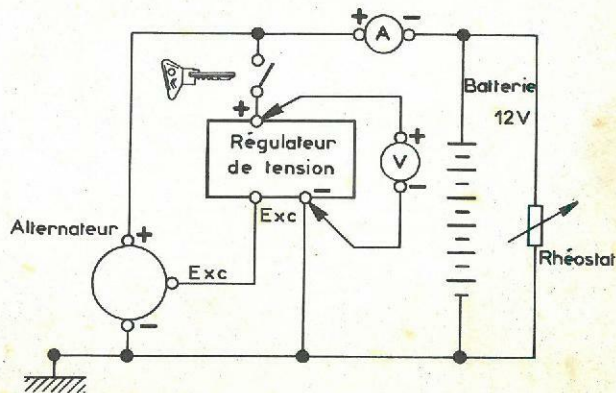
TOUS TYPES

CONTROLE D'UN REGULATEUR DE TENSION

Réaliser le branchement ci-contre, à l'aide d'un ampèremètre A, d'un voltmètre V et d'un rhéostat.

Suivant les références des appareils du véhicule, régler le régime moteur et agir sur le rhéostat pour obtenir l'intensité.

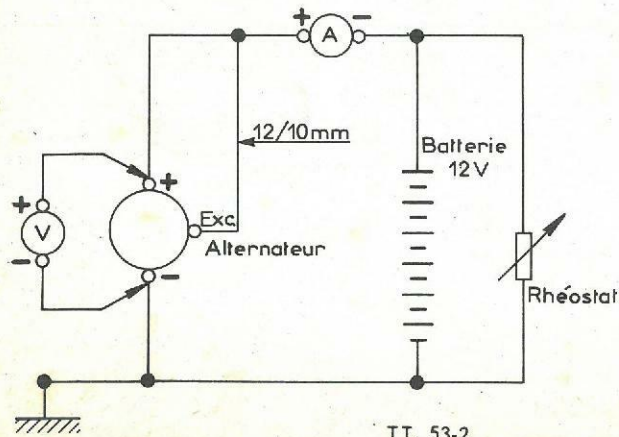
Schéma de montage de contrôle



TT. 53-1

TOUS TYPES

Schéma de montage de contrôle



CIRCUIT DE CHARGE

CONTROLE DU DEBIT D'UN ALTERNATEUR

Réaliser le branchement ci-contre, à l'aide d'un voltmètre V, d'un ampèremètre A et d'un rhéostat.

Sur véhicule : Contrôle du débit, (*batterie bien chargée*)

Pour mesurer le débit de l'alternateur, en fonction des références pour chaque véhicule, faire croître progressivement le régime moteur et agir sur le rhéostat pour maintenir la tension à 14 volts.

