

CITROËN 

85-86

N° CAR 000861

VEHICULES UTILITAIRES

TRES IMPORTANT

Chaque année, nous rééditons le Carnet de Poche, duquel nous retirons les renseignements concernant les véhicules les plus anciens.

Il est donc nécessaire de commander chaque année le nouveau Carnet de Poche et de CONSERVER LES ANCIENS.

PRÉSENTATION

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

Il est découpé en huit groupes représentant les principales fonctions :

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

Dans chaque groupe les différents véhicules sont traités dans l'ordre : C 35 - C 25 - C 15 et TOUS TYPES s'il y a lieu.

En fin de carnet, sont répertoriées les Notes Techniques relatives à l'Année Automobile.

Ce Carnet de Poche ne concerne que les véhicules **FRANCE**.

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 DÉTAILLER

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

Centre Technique CITROËN
T.A.V.
Chemin vicinal n° 2
78140 VELIZY

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

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSIONESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

ÉLECTRICITÉ

CAPACITÉS (en litres)

Moteur - Boîte de vitesses :

Contenance carter-moteur

Contenance carter-moteur avec cartouche

Contenance carter-boîte de vitesses

Freins - Refroidissement - Carburant :

Contenance du circuit de frein

Contenance du circuit de refroidissement

Contenance du réservoir de carburant

C 35		C 25		C 15	
Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel
5	4,5	3,5	4,4	4,5	
5,2	4,7	4	4,7	5	
1,9 plus 0,6 par réducteur			1,25		1,8
	2		0,7		0,4
9,7	11,4	9	10,6	6,5	8
	65		70		47

COUPLES DE SERRAGE (en m.daN)

MOTEUR	C 35 Diesel	C 25 Diesel	C 15 Diesel
Vis de palier de vilebrequin	9 à 10	9 à 10	7
Bouchon de vidange	3,5 à 4,5	3,5 à 4,5	3
Vis de bielle	6,8 à 7,5	7,2 à 8	5
Vis de bielle : (U25/661) [à remplacer à chaque dépose		9	
Vis de culasse	Voir page 11	Voir page 36	Voir page 47
Vis de volant moteur (à remplacer à chaque dépose)	9	9	5
Ecrou de poulie de vilebrequin	32,4 à 36	35 (Loctite Frenetanche)	15 (Loctite Frenbloc)
Ecrou ou vis de fixation de pignon d'arbre à cames	2,5 (vis M 7) ou 3 à 4 (vis M 2)	3,2	3,5
Vis de palier d'arbre à cames			1,5
Ecrou de fixation de rampe de culbuteurs	2,8	2,5	
Vis de fixation du pignon intermédiaire	2,5	1,8	1,2
Vis de fixation du pignon de pompe d'injection Diesel	2,5	2,5	
Ecrou de fixation du pignon de pompe d'injection Diesel			5
INJECTION			
Ecrous de bride de porte-injecteur	2,2 à 2,5	2,4	
Ecrou d'injecteur	6,5	6,5	BOSCH : 6,5 - ROTO : 13
Ecrous raccords des tubes d'injection	2,5	2,5	2
Ecrou chapeau (bouchon)	2	2	
Raccord d'arrivée sur le porte-injecteur	6,5	6,5	
Porte-injecteur : serrage sur culasse			9

COUPLES DE SERRAGE (en m.daN)

MOTEUR	C 35 Essence	C 25 Essence	C 15 Essence
Vis de palier de vilebrequin	9 à 10	7,5	5,3
Bouchon de vidange	3,5 à 4,5	3,5 à 4,5	3
Vis de bielle (<i>à remplacer à chaque dépose</i>)	7,2 à 8	4	3,8
Vis de culasse	Voir page 11	Voir page 26	Voir page 43
Vis de volant moteur (<i>à remplacer à chaque dépose</i>)	9	6,75	6,8
Ecrou de poulie de vilebrequin	32,4 à 36	17	14
Ecrou ou vis de fixation de pignon d'arbre à cames	2,5 (vis M 7) 3 à 4 (vis M 8)	2,25	
Bouchons de vilebrequin		5,5	
Contrepoids de vilebrequin		6,75	
Vis de fixation de poulie de pompe à eau		Ecrous M 8 : 2,25 Ecrous M 10 : 4,25 Vis M 10 : 2,75	
Socle de filtre à huile (LOCTITE)		1,3	
Vis de fixation de la rampe de culbuteurs	2,5	1,5	
Vis de fixation de la roue d'arbre à cames et de l'excentrique de la pompe à essence			7,5

COUPLES DE SERRAGE (en m.daN)

EMBRAYAGE - BOÎTE DE VITESSES	C 35	C 25	C 15 E	C 15 D
Vis de fixation du mécanisme d'embrayage	3,5	2,3	1	2,2
Ecrou d'arbre primaire	16	BV4 : 14 BV5 : 20	5	5
Ecrou de pignon d'attaque - couple réducteur	22	20	9,5	5
Vis de fixation de la couronne de différentiel	13	9	6,5	6
Ecrou d'arbre de sortie de réducteur	30			
Ecrou de pignon arbré (sortie de différentiel)	25			
Bague-écrou de fixation du roulement de l'arbre de sortie	50			
Bague-écrou de fixation du roulement dans le couvercle de réducteur	50			
Vis de fixation des réducteurs ou des paliers d'arbre de sortie	3,5 à 4			
Ecrous d'assemblage des carters	1,5	Vis M 8 : 2,8 Vis M 10 : 5	Vis M 7 : 1,2 Vis M 8 : 1,7	1,2
Bague-écrou du sélecteur de vitesses		12		
Vis d'axe de fourchette		2,8		
Vis de chapeau du différentiel		2,8		
Bouchons de vidange et de remplissage		4		
Contacteur de feu de recul	1,5	1,3	1,5	2,5
Bouchon de vidange			2,7	Voir page 83
Bouchon de remplissage				3

COUPLES DE SERRAGE (en m.daN)

ESSIEUX - SUSPENSION - DIRECTION	C 35	C 25	C 15 E	C 15 D
Ecrous de fusée avant	25	50 (Loctite Frenbloc)	25	25
Ecrous de rotule de pivot		9,5	4	3,5
Vis de fixation de transmission	12 à 13,5			
Vis de fixation des boîtiers de rotule	2,5			
Ecrou de roulement de boîtier (à remplacer à chaque dépose)	25 à 30			
Ecrou de moyeu arrière	75	Voir OP 422-3	3,5	27,5
Vis de fixation du boîtier de roulement	12 à 13,5			
Vis et écrous de fixation des amortisseurs avant : C 35 - C 25	9 à 10	7		
C15 E - C 15 D Supérieure			4,5	7
Inférieure			6	7,5
Vis et écrous de fixation des amortisseurs arrière :				
Supérieure	10	5	2	2
Inférieure	6,5	5		
Ecrou de rotule de barre d'accouplement	4 à 4,5	5,5	3,5	3,5
Ecrou de fixation des accouplements élastiques sur sortie de renvoi et barre de liaison	2,5 à 2,7	2,5	1,5	1,5
Vis de fixation du boîtier de direction sur l'essieu	9 à 10	5	3,5	3,5
Vis de bride porte-joint sur moyeu arrière	1			
Vis de fixation du disque de frein arrière sur le moyeu	7,5			

COUPLES DE SERRAGE (en m.daN)

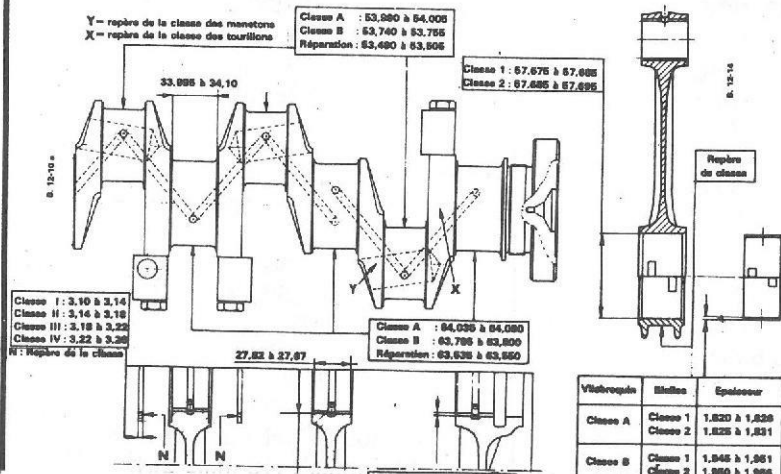
ESSIEUX - SUSPENSION - DIRECTION (suite)	C 35	C 25	C 15 E	C 15 D
Vis de fixation du disque de frein avant sur le moyeu	13,5	18		
Ecrous et vis de fixation des roues	18 à 20		7	8
Ecrous de support d'amortisseur avant		1,5	1	2
Vis de platines avant et arrière		5		
Vis de levier de direction		10,5		
Ecrous de jumelle		12		
Ecrou d'axe de ressort arrière		15		
Ecrou de volant		5		
Contre-écrou de réglage du poussoir de direction		6		
Fixation carter de colonne sur carrosserie		4		
Ecrou de barre de poussée		10		
FREINS				
Vis de fixation des étriers de frein arrière	4 à 4,5			
Vis de fixation des étriers de frein avant	24 à 26		8,5	12,5
Vis de fixation sur coulisseau d'étrier		3,4		
Vis de fixation de la chape sur le pivot avant		14,2		
Guide de roue et vis de fixation du disque ou tambour		1,5	6	6,5

C 35 Essence

CARACTERISTIQUES

en y = repère classe maneton

en x = repère classe tourillon



POINTS PARTICULIERS

Vilebrequin : latéral = 0,045 à 0,16 mm. Réglable par demi-joues (face antifriction, contact vilebrequin) d'épaisseurs égales d'un même côté du palier.

Bielles : latéral = 0,037 à 0,247 mm (non réglable).

Position bielles-pistons sur moteur : Flèche sur piston dirigée vers le volant. Chiffres marqués sur la tête de bielle, côté arbre à cames.

ELECTRICITÉ

FREINS

DIRECTION
SUSPENSION
ESSIEUXTRANSMISSION
B.V.
EMBRAYAGEINJECTION
CARBURATION

ALLUMAGE

MOTEUR**CARACTÉRISTIQUES****C 35****Symbole****Désignation aux Mines****Appellation commerciale****Date de sortie du modèle****Premier numéro véhicule de :****l'Année Modèle 85****l'Année Modèle 86****Puissance fiscale****Symbole garantie****Indice plaque moteur****Alésage****Course****Cylindrée****Rapport volumétrique****Puissance maxi ISO****Couple maxi ISO****ESSENCE**

C 35

BF série BC

C 35 RE

3/1974

03 BC 3001

03 BC 5001

9 CV

BC

B 20/614

86 mm

85,5 mm

1985 cm³

8/1

47 kW (65 CV DIN) à 4750 tr/mn

12.8 m.daN (13.3 m.ka DIN)

DIESEL

C 35

BF série BG

C 35 RD

12/1979

04 BG 2001

04 BG 9001

8 CV

BG

B 25/637

93 mm

92 mm

2500 cm³

22.25/1

50 kW (69 CV DIN) à 4000 tr/mn

14.7 m.daN (15 m.ka DIN)

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 jeu de quatre.

Arbre à cames : latéral = 0,05 à 0,36 mm (une bride $5,41^{+0,05}_0$ mm)

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

Positionnement de la rampe de culbuteurs d'admission :

Les trous de graissage orientés **vers le bas et vers les soupapes.**

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

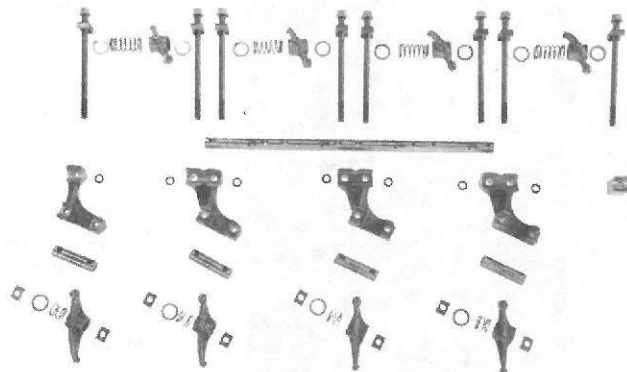
Jeu pratique aux culbuteurs (à froid) :

Admission : 0,20 mm.

Echappement : 0,25 mm

Méthodes de réglage : Voir page 51.

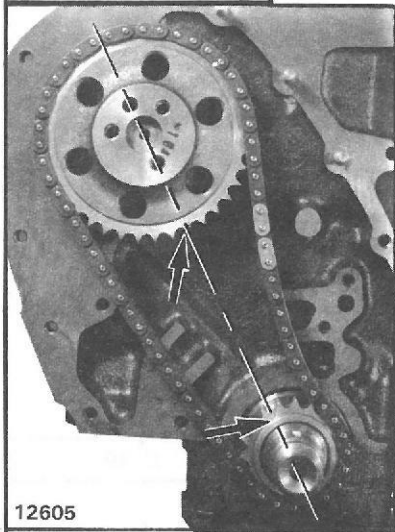
C 35 Essence



1186

C 35 Essence

DISTRIBUTION



12605

Calage: Aligner les repères (→).

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 d'un tour (sens de marche) et s'arrêter 1° 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 :

- 1200 tr/mn = 0,650 bar mini,

- 4000 tr/mn = 4,2 à 4,7 bars.

Huile:

Toutes saisons TOTAL GTi Route-Ville 10 W 30
TOTAL GTS 15 W 40

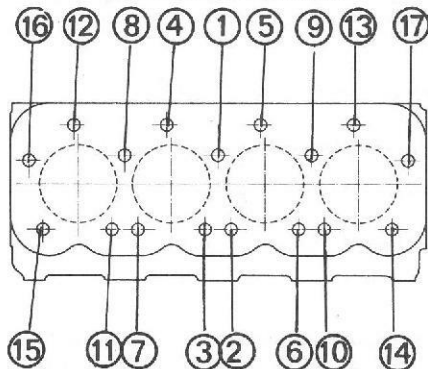
Régions très froide, à partir de - 10° C :
TOTAL GTi Route-Ville 10 W 30

SERRAGE DES CULASSES

C 35 Tous Types

Essence

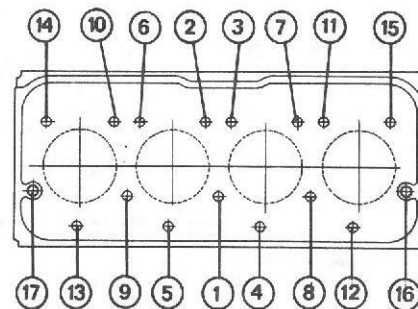
ORDRE DE SERRAGE



1^{er} serrage : 3 m.daN
 2^{ème} serrage : 6 à 6,5 m.daN] à froid

Diesel

ORDRE DE SERRAGE



1^{er} serrage : 5,5 m.daN
 2^{ème} serrage : 9,5 à 10 m.daN] à froid

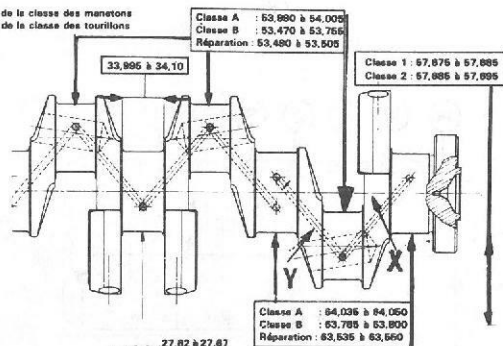
B. 11-5

B. 11-4

C 35 2500 Diesel

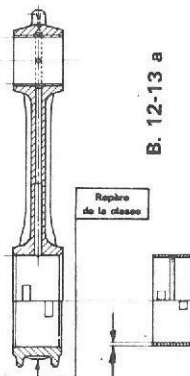
Y = repère de la classe des manetons
X = repère de la classe des tourillons

B. 12-9 c



N = repère de classe

Moteurs Diesel : POINTS PARTICULIERS



Vilobrequin	Bielles	Epaisseur
Classe A	Classe 1	1,820 à 1,826
	Classe 2	1,825 à 1,831
Classe B	Classe 1	1,945 à 1,951
	Classe 2	1,950 à 1,956
Réparation	Classe 1	2,070 à 2,076
	Classe 2	2,075 à 2,081

Vilobrequin : Latéral = 0,045 à 0,16 mm. Réglable par demi-joues (face antifriction, contact vilobrequin) d'épaisseurs égales d'un même côté du palier.

Bielles : Latéral = 0,037 à 0,247 mm (non réglable).

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

Arbre à cames : Latéral = 0,05 à 0,09 mm, non réglable (épaisseur de la bride : 5,41 mm).

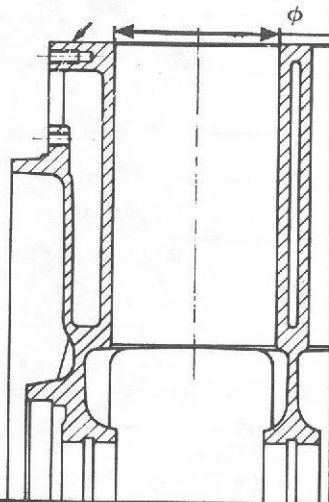
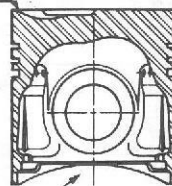
Position bielles-pistons : Trou de graissage situé dans le pied de bielle, dirigé côté alvéole (trèfle) du piston. Alvéole (trèfle) du piston côté arbre à cames.

BLOC-CYLINDRES - PISTONS - SEGMENTS

C 35 - 2500 Diesel

φ nominal	Cylindre		Piston				
	φ Cylindre	Repère	φ Piston P.d.C.	φ Piston A.E.F.	Repère	Dépassement	
93	11/1981 →		: une seule classe (voir Note Information Réparation 81-102TT)				0,50 à 0,55
93,25	Réparation	93,25 à 93,26	B 1	93,137 à 93,152	93,150 à 93,160	B 1 n	0,47 à 0,52
		93,26 à 93,27	B 2	93,147 à 93,162	93,160 à 93,170	B 2 n	
93,50	Réparation	93,50 à 93,51	C.1	93,387 à 93,402	93,400 à 93,410	C 1 n	0,44 à 0,49
		93,51 à 93,52	C 2	93,397 à 93,412	93,410 à 93,420	C 2 n	
93,75	Réparation	93,75 à 93,76	D 1	93,637 à 93,652	93,650 à 93,660	D 1 n	0,41 à 0,46
		93,76 à 93,77	D 2	93,647 à 93,662	93,660 à 93,670	D 2 n	

Repère de la classe du bloc-cylindre

Dirigé côté
arbre à cames

Segments

Repère de peinture

Série	φ 93
	φ 93,25
Réparation	φ 93,50
	φ 93,75

Jaune
Vert
Blanc
Violet

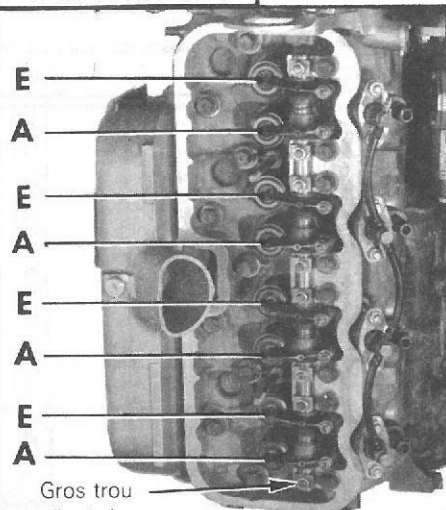
Jeu à la coupe

Etanchéité : 0,20 à 0,45 mm
Racleur : 0,15 à 0,40 mm
Refouleur : 0,10 à 0,30 mm

Repère de la classe correspondante à la classe du bloc-cylindre

B. 12-21

C 35 Diesel



Gros trou
d'arrivée
d'huile

ARRIERE (côté volant)

12263

Culasse : (9/81 →) : Fixation du couvre-culasse en 7 points et soupapes renforcées (voir NT. 48 C)

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

: Défaut de planéité générale : 0,1 mm maxi

: Défaut de planéité entre trous de fixation : 0,025 mm maxi

: Hauteur mini après rectification : 116,3 mm

	Alésage des logements des chambres de turbulence	Diamètre extérieur des chambres de turbulence	Epaisseur de la collerette
Série	$35,885 \begin{matrix} +0,025 \\ 0 \end{matrix}$ mm	$35,95 \pm 0,05$ mm	$4,5 \pm 0,05$ mm
1 ^{ère} possibilité	$36 \begin{matrix} +0,025 \\ 0 \end{matrix}$ mm	$36,065 \pm 0,05$ mm	$4,5 \pm 0,05$ mm
2 ^{ème} possibilité	$36,3 \begin{matrix} +0,025 \\ 0 \end{matrix}$ mm	$36,365 \pm 0,05$ mm	$4,85 \pm 0,05$ mm
3 ^{ème} possibilité	$36,4 \begin{matrix} +0,025 \\ 0 \end{matrix}$ mm	$36,465 \pm 0,05$ mm	$5,05 \pm 0,05$ mm

Dépassement des chambres de turbulence par rapport au plan de joint de culasse : $0 \begin{matrix} +0,03 \\ 0 \end{matrix}$ 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 (voir photo).
Trous de graissage des culbuteurs orientés vers la culasse, côté soupapes.

DISTRIBUTION

C 35 Diesel

Jeu pratique aux culbuteurs (à froid) : Admission = 0,30 mm } +0,05
 Echappement = 0,20 mm } 0

Méthode de réglage : voir page 51.

Dépassement de l'axe du pignon intermédiaire, par rapport au bloc moteur :
 $= 27,2^{+0,1}_{+0,03}$ mm

Calage de la distribution :

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

Pression d'huile :

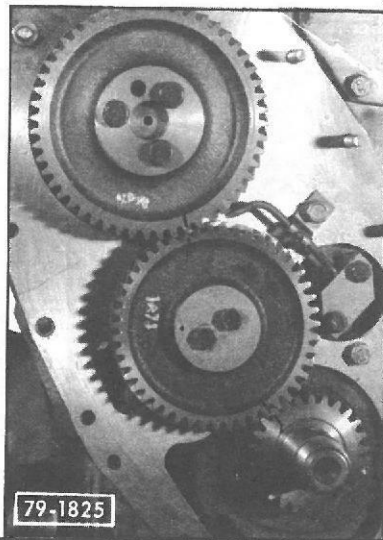
Pression d'huile moteur prise au mano-contact de 95 à 105° C :

- 1000 tr/mn = 1 bar mini,
- 3500 tr/mn = 3,7 à 4,5 bars.

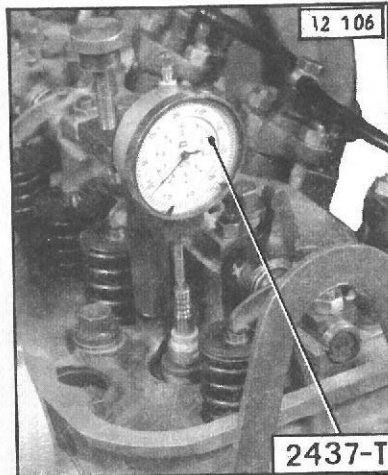
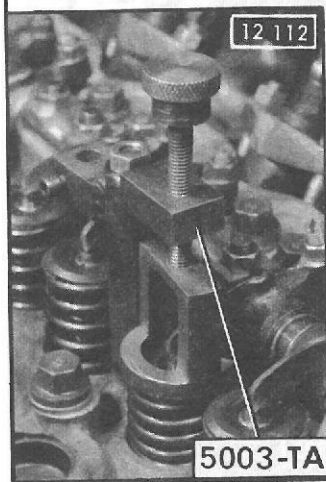
Si la pression n'est pas conforme, remplacer le filtre avant toute autre intervention.

Qualité d'huile :

- Toutes saisons : TOTAL RUBIA S 30
- 0° C à - 15° C : TOTAL RUBIA S 20 W 20
- à partir de - 12° C : TOTAL RUBIA S 10 W



C 35 Diesel



DISTRIBUTION

Le volant moteur ne possédant pas de repère, rechercher le P.M.H. du cylindre N° 1, fin d'échappement-début d'admission (*soupapes du cylindre N° 1 en « bascule »*).

Déposer la tige de culbuteur d'admission du cylindre N° 1 et le ressort de la soupape.

Placer un trombone, ou autre artifice, pour empêcher la soupape de tomber dans le cylindre.

Contrôle :

Le moteur étant au P.M.H. compression du cylindre N° 4 :

- Régler le jeu de la soupape d'admission du cylindre N° 4, à **1 mm** (*jeu théorique*).
- Faire un tour moteur (*sens de marche*) et venir au P.M.H. (*bascule*).
- Le jeu de la soupape d'admission du cylindre N° 4 doit être compris entre : **0,05 et 0,45 mm**.

VEHICULE	MOTEUR	ALLUMAGE	CARBURATION INJECTION	EMBRAYAGE B.V. TRANSMISSION	ESSEUX SUSPENSION DIRECTION	FREINS	ÉLECTRICITÉ
----------	--------	----------	--------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------	--------	-------------

MANO-CONTACT D'HUILE MOTEUR

C 35 Tous Types

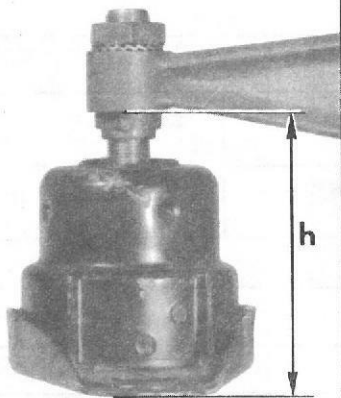
Véhicule	Emplacement	Tarage (en bars)	Couple de serrage
C 35 T.T.	Sur support de filtre à huile	Le témoin s'éteint entre : 0,475 et 0,675 (→ 7/80) 0,375 et 0,575 (7/80 →)	3 à 3,5 m.daN

THERMO-CONTACT ET SONDE THERMOMETRIQUE

C 35	Essence	Thermo-contact d'eau	Sur pompe	Le témoin s'allume entre : 102,5° C et 106,5° C	2,5 à 3 m.daN
	Diesel 2500	Thermo-contact d'huile (→ 7/81)	Sur support de filtre à huile	Le témoin s'allume entre : 143,5° C et 146,5° C	

REGULATEUR THERMOSTATIQUE

Véhicule	Référence du régulateur	Début d'ouverture	Ouverture mini
C 35 Essence	V 28 - 105.4	86 ⁰ -3° C	7,5 mm à 98° C
C 35 Diesel	2.076	86 ⁰ -3° C	8 mm à 101° C

C 35 Tous Types**REGLAGE DES SUPPORTS-MOTEUR****C 35 Essence :**

$$h = 91 \pm 0,5 \text{ mm sous charge}$$

C 35 Diesel :

$$h = 95,5 \pm 0,5 \text{ mm sous charge}$$

13069

POINTS PARTICULIERS

C 25 Essence

Modèle	Fourgon	Combi	Fourgon	Club	Chassis cabine
Version	1000	6 places + 3	1300	9 places	1300
Désignation aux Mines	280 A 10	280 C 10	280 B 20	280 C 20	280 G 20
Symbole garantie	A 10	C 10	B 20	C 20	G 20
Puissance fiscale	10 CV		11 CV		11 CV
Date de sortie	11/1981	10/1982	11/1981	10/1982	11/1981
Premier numéro véhicule de l'Année			17 2001		
Modèle			244 301		
85					
86					
Indice plaque moteur	XM 7 T		XN 1 T		XN 1 T
Cylindrée	1796 cm ³		1971 cm ³		1971 cm ³
Alésage X Course	84 X 81		88 X 81		88 X 81
Rapport volumétrique	7,5/1		8/1		8/1
Puissance maxi ISO	50 kW à 4800 tr/mn		56,5 kW à 5000 tr/mn		56,5 kW à 5000 tr/mn
Couple maxi (ISO)	13,4 m.daN à 2300 tr/mn		15 m.daN à 2500 tr/mn		15 m.daN à 2500 tr/mn
B.V. disponibles	4 vitesses		5 vitesses		5 vitesses
Poids total autorisé en charge	2450 kg	2450 kg	2800 kg	2500 kg	2900 kg
Poids à vide en ordre de marche	1380 kg	1535 kg	1395 kg	1600 kg	1370 kg

C 25 Diesel	POINTS PARTICULIERS																
Modèle Version Désignation aux Mines Symbole garantie Puissance fiscale Date de sortie du modèle Premier numéro véhicule de l'Année Modèle 85 86	Fourgon 1000 280 A 50 A 50 10 CV 11/1981	Combi 6 places + 3 280 C 50 C 50 10 CV 10/1982	Fourgon 1300 280 B 50 B 50 10 CV 11/1981	Club 9 places 280 C 50 Ver/B C 50 10 CV 10/1982	Chassis cabine 1300 280 G 50 G 50 10 CV 11/1981												
Indice plaque moteur	U 25/651 (→ 12/83)		U 25/661 (Distribution par courroie 12/83 →)														
Cylindrée Alésage × Course Rapport volumétrique Puissance maxi ISO Couple maxi (ISO) B.V. disponibles Poids total autorisé en charge Poids à vide en ordre de marche	<div style="text-align: center;"> 2500 cm³ 93 × 92 22,25/1 54,4 kW à 4100 tr/mn 15,1 m.daN à 2000 tr/mn </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">4 vitesses</td> <td style="width: 20%;">2550 kg</td> <td style="width: 20%;">2550 kg</td> <td style="width: 20%;">5 vitesses</td> <td style="width: 20%;">2600 kg</td> <td style="width: 20%;">3000 kg</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1480 kg</td> <td>1635 kg</td> <td></td> <td>1700 kg</td> <td>1470 kg</td> </tr> </table>					4 vitesses	2550 kg	2550 kg	5 vitesses	2600 kg	3000 kg		1480 kg	1635 kg		1700 kg	1470 kg
4 vitesses	2550 kg	2550 kg	5 vitesses	2600 kg	3000 kg												
	1480 kg	1635 kg		1700 kg	1470 kg												

POINTS PARTICULIERS

C 25 Essence

Vilebrequin : Latéral = 0,08 à 0,20 mm. Réglable par 4 demi-flasques montées de chaque côté du palier côté embrayage. Côté intérieur moteur : 2 demi-flasques de 2,30 mm d'épaisseur. Côté extérieur moteur : choisir 2 demi-flasques parmi les épaisseurs : 2,30 - 2,35 - 2,40 - 2,45 - 2,50 mm. Au montage, orienter les rainures de graissage côté vilebrequin.

Diamètre des tourillons (mm) - (Palier N° 1 côté volant moteur).

	N° 1	N° 2	N° 3	N° 4	N° 5
ϕ d'origine	54,92 $-\frac{0}{0,015}$	56,165 $-\frac{0}{0,025}$	57,189 $-\frac{0}{0,015}$	58,573 $-\frac{0}{0,025}$	59,416 $-\frac{0}{0,015}$
ϕ réparation (0,30)	54,62 $-\frac{0}{0,015}$	55,865 $-\frac{0}{0,025}$	56,889 $-\frac{0}{0,015}$	58,273 $-\frac{0}{0,025}$	59,116 $-\frac{0}{0,015}$
Largeur	37 $+\frac{0,07}{+0,02}$	30 $+\frac{0,3}{0}$	38 $+\frac{0,3}{0}$	30 $+\frac{0,3}{0}$	38 $\pm 0,35$

Diamètres des manetons (mm).

ϕ d'origine	50 $-\frac{0}{0,016}$
ϕ réparation (0,30)	49,7 $-\frac{0}{0,016}$
Largeur	30,05 $+\frac{0,2}{0}$

Épaisseurs des coussinets (mm)





	Cote d'origine	Réparation (0,30)
Vilebrequin	1,885 $\pm 0,003$	2,035 $\pm 0,003$
Bielle	1,815 $\pm 0,003$	1,965 $\pm 0,003$

C 25 Essence


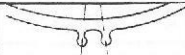
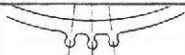
CHEMISES - PISTONS

Dépassement des chemises (par rapport au bloc-cylindres) : 0,07 à 0,14 (le plus proche de 0,14)
 Ecart entre deux chemises consécutives : 0,04 mm
 Ovalisation et conicité maxi : 0,03 mm

JOINT DE CHEMISE A MONTER

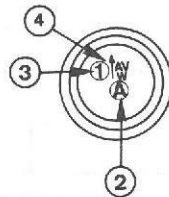
REPÈRE JOINT	EPAISSEUR (mm)
papier et fibre synthétique blanc	
	0,07 à 0,105
	0,085 à 0,120
	0,105 à 0,140
	0,130 à 0,165

acier plaqué aluminium

	0,10
	0,12
	0,15

possibilité de remplacement des joints papier par les nouveau joints acier.

Pistons



Alliage d'aluminium Ø nominal	XM 7-T 84	XN 1-T 88
Repères sur dôme de piston		

- (2) repère d'appariement chemises/pistons
 (3) repère d'appariement piston/axe
 (4) flèche à orienter côté distribution

CHEMISES - PISTONS - SEGMENTS

C 25 Essence

- Appariement chemises/pistons :

	ϕ PISTON	REPERE PISTON	ϕ INT. CHEMISE	REP. CHEMISE	JEU THEORIQUE
Moteur XM 7 T	83,930 à 83,941	A	84,000 à 84,011	1 trait	0,06 à 0,08
	83,941 à 83,952	B	84,011 à 84,022	2 traits	
	83,952 à 83,963	C	84,022 à 84,033	3 traits	
	83,963 à 83,974	D	84,033 à 84,044	4 traits	
Moteur XN 1 T	87,025 à 87,036	A	88,000 à 88,011	1 trait	0,06 à 0,08
	87,036 à 87,047	B	88,011 à 88,022	2 traits	
	87,047 à 87,058	C	88,022 à 88,033	3 traits	
	87,058 à 87,069	D	88,033 à 88,044	4 traits	

- Appariement piston/axe :

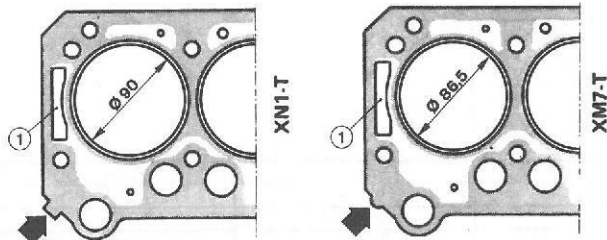
REPERE	AXE		REPERE	PISTON	
		DIAMETRE			DIAMETRE
(point de peinture)	bleu blanc rouge	23,005 à 23,001	1 2 3	23,009 à 23,005	
		23,001 à 22,996		23,005 à 23,000	
		22,996 à 22,992		23,000 à 22,995	

SEGMENTS : Nombre 3

	CARACTERISTIQUES	EPAISSEUR	JEU A LA COUPE
coup de feu	bombé	1,5 mm	0,20 à 0,50 mm
étanchéité	conique	2,0 mm	0,40 à 0,55 mm
racleur	avec expandeur	3,96 mm	0,25 à 0,40 mm

C 25 Essence

Arbre à cames : Nombre de paliers :	3 graissés sous pression
Jeu latéral :	0,05 à 0,14 mm
Faux rond maxi	0,02 mm
Culasse : Hauteur d'origine :	92,5 ± 0,15 mm
Défaut de planéité générale maxi :	0,05 mm
Rectification maxi autorisée :	0,5 mm
Joint de culasse : de marque : REINZ <i>jusqu'au moteur 1,8 l</i> : 1 ABAF 01 2625 - <i>moteur 2 l</i> : 1 ABTA 021874	
Epaisseur : 1,1 à 1,3 mm	
CURTY et ELRING <i>sur moteur 1,8 l</i> : 1 ABAF 2626 - <i>moteur 2 l</i> : 1 ABTA 021875	
Epaisseur : 1,4 mm	



possibilité de remplacement de l'ancien joint de culasse par le nouveau

Jeu pratique aux culbuteurs (à froid) :

Admission : 0,10 mm

Echappement : 0,25 mm

Méthode de réglage : voir page 51.

Repère d'identification → (voir figure)

Orientation : - inscription apparente sur le dessus,
- découpe rectangulaire (1), côté
pompe à eau.

C 25 Essence

	Origine	Réparation 1	Réparation 2
∅ siège admission	43,51 + 0,161 + 0,136	43,81 + 0,161 + 0,136	44,01 + 0,161 + 0,136
∅ logement culasse	43,50 + 0,025 0	43,80 + 0,025 0	44 + 0,025 0
∅ siège échappement	37,01 + 0,137 + 0,112	37,31 + 0,137 + 0,112	37,51 + 0,137 + 0,112
∅ logement culasse	37 + 0,225 0	37,3 + 0,025 0	37,5 + 0,025 0
∅ siège échappement	38,01 + 0,137 + 0,112	38,31 + 0,137 + 0,112	38,51 + 0,137 + 0,112
∅ logement culasse	38 + 0,025 0	38,3 + 0,025 0	38,5 + 0,025 0
	Origine	Réparation 1	Réparation 2
∅ guides	14,02 + 0,039 + 0,028	14,29 0 - 0,011	14,59 0 - 0,011
∅ logement culasse	13,965 + 0,032 0	14,195 + 0,032 0	14,495 + 0,032 0

- Sièges de soupape :

Sièges de soupapes échappement en fonte :
- jusqu'au moteur XN 1T : 1 ABT 0004733
XM 7T : ABAF 012 528.

Sièges de soupapes échappement en acier :
- depuis le n° moteur XN 1T : 1 ABT 0004734
XM 7T : ABAF 012 529.

- Guides de soupapes :

C 25 Essence

Suppression du resserrage culasse aux 1 000 km : *sur moteur 1,8 l* : 1 ABAF 01 2626 →
sur moteur 2 l : 1 ABTA 021875 →

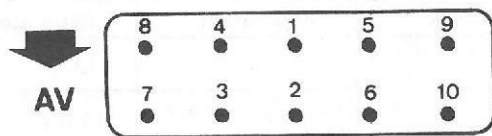
Resserrage culasse maintenu sur les moteurs antérieurs aux N° moteur ci-dessus

Réparation : suite à dépose de la culasse ou à remise en état du moteur, serrage de la culasse, **moteur froid** :

- **Presserrage** : serrer les vis, dans l'ordre, à **5 m.daN**.
- **Serrage** : En procédant **vis par vis**, desserrer complètement et resserrer à **2 m.daN**, puis serrer à un angle de 90°, en utilisant la douille 8 0129 ZZ. Faire une marque sur chaque vis serrée. Répéter les opérations VIS par VIS dans l'ordre de serrage.

Faire tourner le moteur jusqu'à la mise en marche du moto-ventilateur. Laisser refroidir au minimum 6 heures avant de procéder au resserrage de la culasse. Agir vis par vis, en suivant l'ordre de serrage.

Ordre de serrage :



1^{er} : desserrer et resserrer à **2 m.daN**

2^e : appliquer un angle de **90°**.

DISTRIBUTION

C 25 Essence

Par chaîne double à roueaux : 58 maillons

Nombre de dents pignon vilebrequin : 19 dents

Nombre de dents pignon d'arbre à cames : 38 dents

Calage de la distribution : Par repères sur chaîne et pignons.

PRESSION D'HUILE

Le contrôle de la pression d'huile doit être effectué à une température d'huile de 90° C.

Pression d'huile à 90° C,
environ :

- à 800 tr/mn : $2,7 \pm 0,8$ bars

- à 2000 tr/mn : $3,3 \pm 0,7$ bars

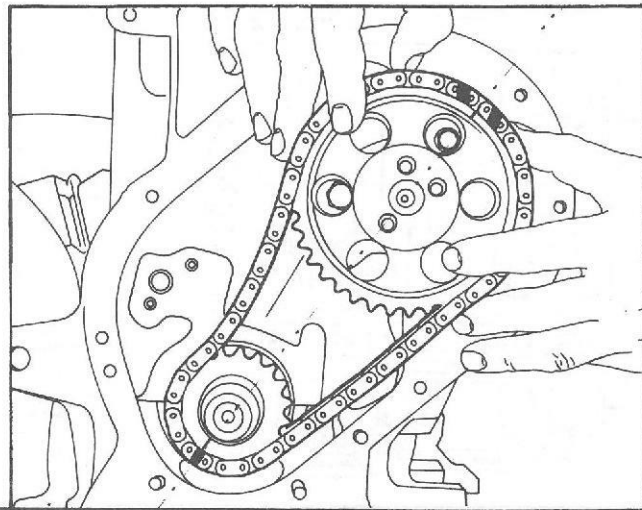
- à 4000 tr/mn : $3,8 \pm 0,7$ bars

NOTA : En fonction du kilométrage du véhicule, ces valeurs peuvent diminuer de 0,2 à 0,4 bar.

Huile :

Toutes TOTAL GTi 10W30
saisons TOTAL GTS 15W40

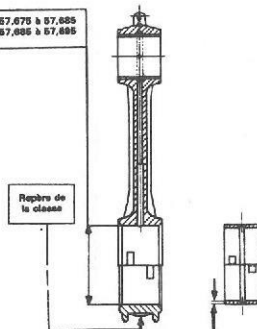
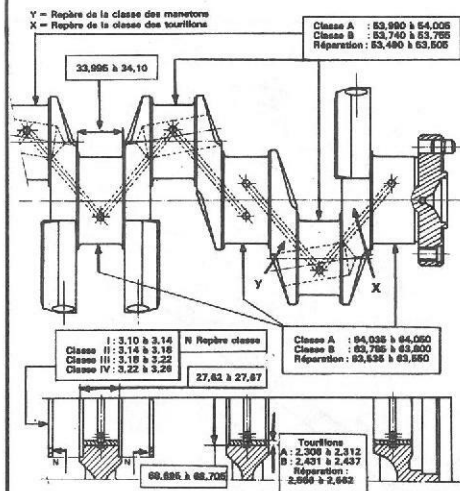
Régions très froides, à partir de
- 10° C : TOTAL GTi 10 W 30



C 25 Diesel

U 25/651

POINTS PARTICULIERS



Vilebrequin	Bielles	Epaisseur
Classe A	Classe I	1,820 à 1,826
	Classe II	1,826 à 1,831
Classe B	Classe I	1,945 à 1,951
	Classe II	1,950 à 1,956
Rénov.	Classe I	2,070 à 2,076
	Classe II	2,076 à 2,081

Vilebrequin : Latéral = **0,045 à 0,16 mm**. Réglage par demi-joues (face antifriction avec rainure de graissage côté vilebrequin) d'épaisseurs égales d'un même côté du palier. *L'étanchéité du vilebrequin côté volant, est assurée par une micro-turbine sur la portée du joint SPI.*

Bielles : Latéral = **0,037 à 0,247 mm** (non réglable).

Fournitures P.R. : Vilebrequin de classe AA, Bielles et pistons par jeux de quatre.

Arbre à cames : Latéral : **0,05 à 0,36 mm**, non réglable ; (épaisseur de la bride : 5,41 mm).

Position bielles-pistons : Trou de graissage situé dans le pied de bielle, dirigé côté alvéole (trèfle) du piston. Alvéole (trèfle) du piston côté arbre à cames.

POINTS PARTICULIERS

U 25/661

C 25 Essence

Vilebrequin : Latéral : **0,045 à 0,16 mm.**

Réglage par demi-joues, faces antifriction avec rainure de graissage, côté vilebrequin : classe identique d'un même côté du palier. *L'étanchéité du vilebrequin, côté volant est assurée par une micro-turbine sur la portée du joint.*

Bielles : Latéral : **0,037 à 0,247 mm** (non réglable).

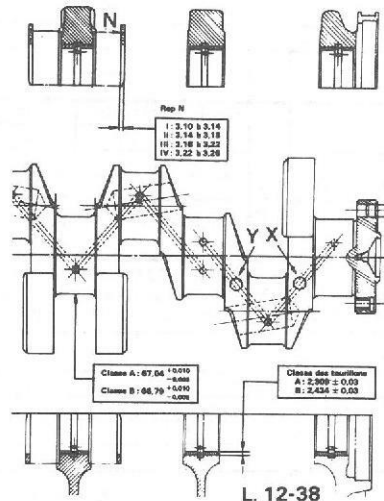
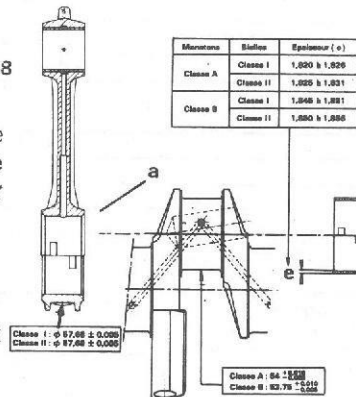
Fournitures P.R. : Vilebrequin de classe AA - Bielles et pistons par jeux de quatre.

Arbre à cames : Latéral = **0,05 à 0,36 mm**, non réglable ; (épaisseur de la bride : 5,41 mm).

Position bielles-pistons : Identique au moteur U 25/651.

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

L 12-28



C 25 Diesel		BLOC-CYLINDRES - PISTONS - SEGMENTS					
		Cylindre		Piston			
ϕ nominal	Série	ϕ Cylindre	Repère	ϕ Piston P.d.C.	ϕ Piston A.E.F.	Repère	Dépassement
93		11/1981 → : une seule classe (voir Note Information Réparation 81-102 TT)					0,50 à 0,55
93,25	Réparation	93,25 à 93,26	B 1	93,137 à 93,152	93,150 à 93,160	B 1 n	0,47 à 0,52
		93,26 à 93,27	B 2	93,147 à 93,162	93,160 à 93,170	B 2 n	
93,50	Réparation	93,50 à 93,51	C 1	93,387 à 93,402	93,400 à 93,410	C 1 n	0,44 à 0,49
		93,51 à 93,52	C 2	93,397 à 93,412	93,410 à 93,420	C 2 n	
93,75	Réparation	93,75 à 93,76	D 1	93,637 à 93,652	93,650 à 93,660	D 1 n	0,41 à 0,46
		93,76 à 93,77	D 2	93,647 à 93,662	93,660 à 93,670	D 2 n	

Depuis le Numéro moteur 1 GJ 06033506 (Avril 85), le segment n° 1 "coup de feu" est modifié, sa hauteur est augmentée : $h = 2,5$ mm, au lieu de 2 mm. La gorge correspondante du piston est usinée pour recevoir le nouveau segment.

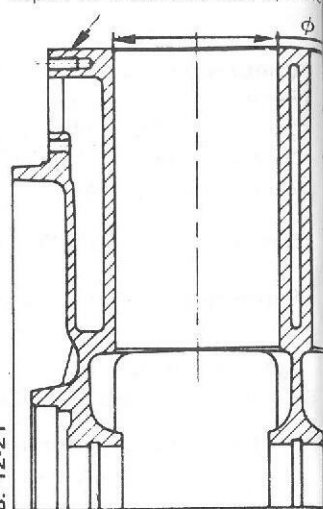
Segments		Repère de peinture
Série	ϕ 93	Jaune
Réparation	ϕ 93,25	Vert
	ϕ 93,50	Blanc
	ϕ 93,75	Violet

Dirigé côté arbre à cames

Jeu à la coupe
 Etanchéité : 0,20 à 0,45 mm
 Racleur : 0,15 à 0,40 mm
 Refouleur : 0,10 à 0,30 mm

Repère de la classe correspondante à la classe du bloc-cylindre

Repère de la classe du bloc-cylindre



CULASSE

C 25 Diesel

Culasse : Hauteur d'origine $117 +_0^{0.5}$ mm

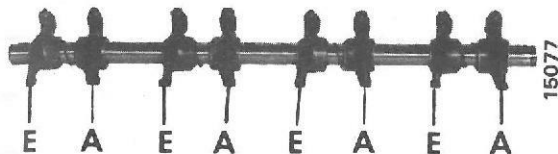
Hauteur minimum 116,3 mm

Planéité générale 0,1 mm

Planéité entre trous de fixation ... 0,025 mm

Rectification possible (surfaçage) · 0,70 mm

Chambre de précombustion	Épaisseur de la collerette (mm)	∅ extérieur de la chambre (mm)	∅ du logement de la chambre (mm)
Série	$4,5 \pm 0,05$	$35,950 - 0,02$ $36,065 - 0,02$ $36,365 - 0,02$	$35,9 + 0,025$ 36 $36,3$
1 ^{ère} possibilité	$4,85 \pm 0,05$	$36,365 \pm 0,05$	$36,3 + 0,025$ 0
2 ^{ème} possibilité	$5,05 \pm 0,05$	$36,465 \pm 0,05$	$36,4 + 0,025$ 0



Serrage de la chambre dans son logement : 0,02 à 0,065 mm.

Dépassement des chambres de combustion par rapport au plan de joint de culasse : $0 + 0,03$ mm.

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

Pour complément d'information voir MR. N° 112-12.

Positionnement de la rampe de culbuteurs :

Trous de graissage de la rampe orientés vers la culasse.

C 25 Diesel

U 25/651

U 25/661

DISTRIBUTION

Jeu pratique aux culbuteurs : Admission : 0,30 mm
Echappement : 0,20 mm] Méthode de réglage (voir page 51).

Moteur U 25/661 : Calage de la distribution par courroie crantée (voir page 33).

Moteur U 25/651 : Calage de la distribution par pignon (voir page 34)

Cartouche d'huile : By-pass taré à 1,5 bar.

Pression d'huile : (prise au bouchon sur support filtre à huile)

Pression d'huile moteur à 95 °C :

- à 1000 tr/mn = 1 bar mini
- à 3500 tr/mn = 3,7 à 4,5 bars.

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

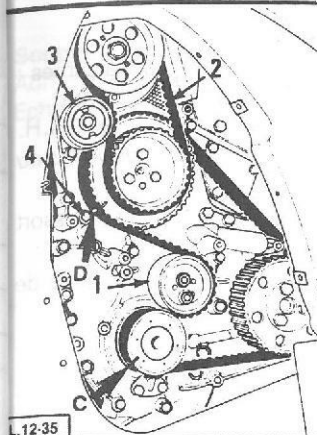
Qualité d'huile :

- Toutes saisons : TOTAL RUBIA S 30
- De 0° à -15 °C : TOTAL RUBIA S 20 W 20
- Toujours au-dessous de -12 °C : TOTAL RUBIA S 10 W.

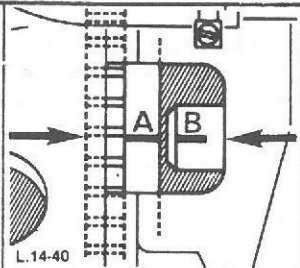
DISTRIBUTION PAR COURROIE

U 25/661

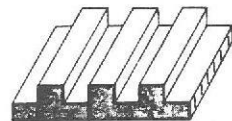
C 25 Diesel



L.12-35



L.14-40



Pas

G. 10-14 a

Calage de la distribution : (cylindre n° 1 en bascule)Placer les repères **A** et **B** en vis à vis.Faire correspondre le repère sur la roue d'arbre à cames avec la vis (4), placer la courroie en faisant coïncider les repères **C** et **D**.

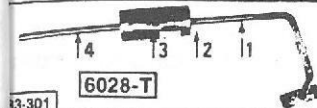
Monter le galet tendeur (1).

Tendre la courroie avec l'outil **6028-T**, la masse étant au 2^e cran.Effectuer deux tours volant moteur et placer les repères **A** et **B** face à face.

Placer la pompe d'injection à son point de calage initial (voir page 69).

Placer la courroie de pompe en maintenant **le brin (2) tendu**.

Placer le tendeur automatique (3) et le serrer.

Vérifier le calage de la pompe et la serrer.**Contrôle du calage de la distribution :**Le marbre de Pas entre les repères **C** et **D**, en passant par le galet tendeur (1), doit être égal à **35** (voir figure).

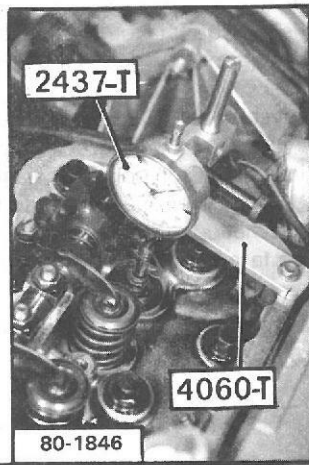
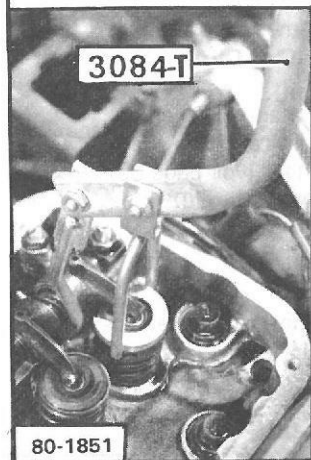
3-301

6028-T

C 25 Diesel

U 25/651

DISTRIBUTION PAR PIGNON

**Calage de la distribution :** sens de rotation :

Après montage du pignon intermédiaire et du pignon d'arbre à cames les repères sur pignons doivent coïncider (voir photo ci-contre). Le volant moteur ne possédant pas de repère, rechercher le P.M.H. du cylindre N° 1 fin d'échappement début d'admission (*soupapes de cylindre N° 1 en « bascule »*).

Déposer la tige de culbuteur d'admission du cylindre N° 1 et le ressort de la soupape.

Placer un trombone, ou autre artifice, pour empêcher la soupape de tomber dans le cylindre.

Contrôle :

Le moteur étant au P.M.H. compression du cylindre N° 4 :

- Régler le jeu de la soupape d'admission du cylindre N° 4.
à **1 mm** (*jeu théorique*).
- Faire un tour moteur (*sens de marche*) et venir au P.M.H. (*bascule*).
- Le jeu de la soupape d'admission du cylindre N° 4 doit être compris entre : **0,05 et 0,45 mm.**

C 25 Diesel

Soupapes : Longueur totale :

Admission

Echappement

[121,4 ± 0,25 mm

	ORIGINE		
Sièges de soupapes	1 ^{re} possibilité	2 ^e possibilité	Réparation
∅ siège admission	45,154 à 45,179 mm	45,454 à 45,479 mm	45,754 à 45,779 mm
∅ logement culasse	45 à 45,039 mm	45,3 à 45,339 mm	45,6 à 45,639 mm
∅ siège échappement	38,160 à 38,185 mm	38,460 à 38,485 mm	38,760 à 38,785 mm
∅ logement culasse	38 à 38,039 mm	38,3 à 38,339 mm	38,6 à 38,639 mm
Guides de soupapes	1 ^{re} possibilité	2 ^e possibilité	Réparation
∅ extérieur du guide	13,055 à 13,075 mm	13,305 à 13,325 mm	13,555 à 13,575 mm
∅ logement culasse	13,003 à 13,023 mm	13,253 à 13,273 mm	13,503 à 13,523 mm

C 25 Diesel

SERRAGE DE LA CULASSE - ORDRE DE SERRAGE (voir dessin)

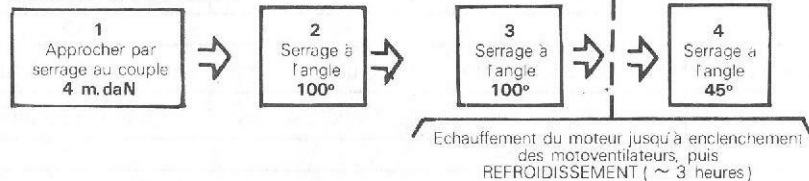
Moteur U 25/651 :

Presserrage : 6 m.daN
 Serrage définitif : 10,5 m.daN

RESSERRAGE CULASSE AUX 1000 km :

Vis par vis. Desserrer d'un quart de tour et serrer à 10,5 m.daN

Moteur U 25/661 :

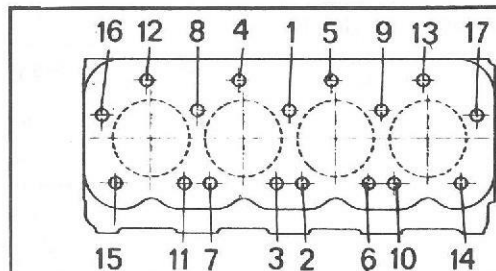


PAS de RESSERRAGE CULASSE aux 1000 km.

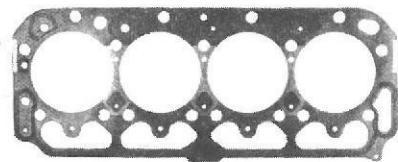
Avant montage :

- la collerette sous tête et les filets des vis doivent être lubrifiés avec de l'huile de boîte de vitesses (EP 80),
- les rondelles sont à monter sans lubrification; les picots côté culasse.

Joint de culasse, REINZ, repéré L 25 - Monté à sec.



B 11-4



Repère L 25

MANO-CONTACT D'HUILE MOTEUR

C 35 Tous types

Véhicule	Emplacement	Tarage (en bars)	Couple de serrage
C 25 Diesel	Sur support de filtre à huile	Le témoin s'allume pour une pression décroissante comprise entre : 0,675 et 0,475	3 à 3,5 m.daN
C 25 Essence	Sur support de filtre à huile	Le témoin s'allume pour une pression décroissante comprise entre : 0,44 à 0,38	4 m.daN

RÉGULATEUR THERMOSTATIQUE

Véhicule	Référence du régulateur	Début d'ouverture	Ouverture min
C 25 Diesel	V 24.6947	86° $^0_{-3}$ C	7,5 à 98° C
C 25 Essence	Rép. Beige fauve	82° $^{+1}_{-2}$ C	7,5 à 95°

C 25 Tous Types

THERMO-CONTACT D'EAU

Véhicule	Fonction	Emplacement		Tarage	Couple de serrage
C 25 Diesel	Température critique d'eau	Sur boîtier de sortie d'eau de la culasse		Le témoin s'allume entre 102,5 °C et 105,5 °C	2,8 m.daN
C 25 Essence		Sur culasse		Le témoin s'allume entre 102 °C et 108 °C, avec indication au tableau de bord	3,5 m.daN
C 25 Diesel	Thermo-contact de commande	Sur radiateur	1 ^{er} moto-ventilateur	Enclenchement : 88 ± 2 °C Déclenchement : 83 ± 2 °C	1,9 m.daN
			2 ^e moto-ventilateur	Enclenchement : 92 ± 2 °C Déclenchement : 87 ± 2 °C	
C 25 Essence			1 moto-ventilateur	Enclenchement : 88 ± 2 °C Déclenchement : 79 ± 2 °C	

MOTEUR	MOTEUR	ALLUMAGE	CARBURATION INJECTION	EMBRAYAGE B.V. TRANSMISSION	ESSIEUX SUSPENSION DIRECTION	FREINS	ÉLECTRICITÉ
--------	--------	----------	--------------------------	-----------------------------------	------------------------------------	--------	-------------

POINTS PARTICULIERS

C 15 TT

	Utilitaire		Familiale	
	C 15 E (Essence)		C 15 D (Diesel)	
Modèle	VD série PA		VD série PF	
Version	PA		PF	
Désignation aux Mines				
Symbole garantie				
Puissance fiscale		6 CV		
Date de sortie	10/84		9/85	
Premier numéro véhicule de l'année	02 PA 0001			
Modèle 86				
Indice plaque moteur	109 K	Type XW7 B1		161 A
Cylindrée		1124 cm ³		Type XUD7 1569 cm ³
Alésage × Course		72 × 69		80 × 88
Rapport volumétrique		8,2/1		23/1
Puissance maxi (CEE)	34,5 Kw (47,9 ch DIN) à 5750 tr/mn		43,5 Kw (60 ch DIN) à 4600 tr/mn	
Couple maxi (CEE)	7,8 m.daN à 2500 tr/mn		11 m.daN à 2000 tr/mn	
B.V. disponibles	4		4	
Poids total autorisé en charge	1435 kg		1530 kg	
Poids à vide en ordre de marche	850 kg		880 kg	945 kg
Carburant	essence ordinaire 88 mini		Gazole	
				970 kg

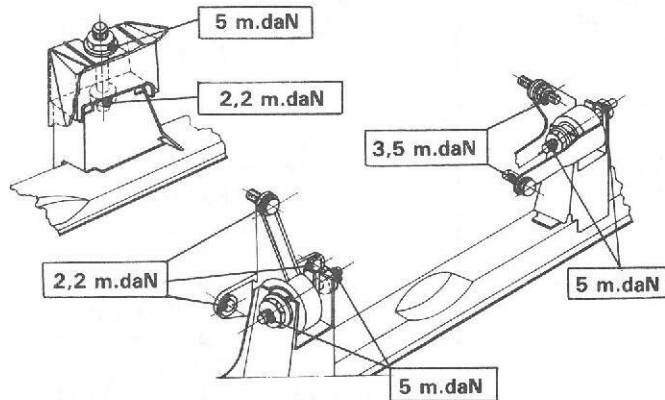
C 15 TT

SUPPORTS MOTEUR

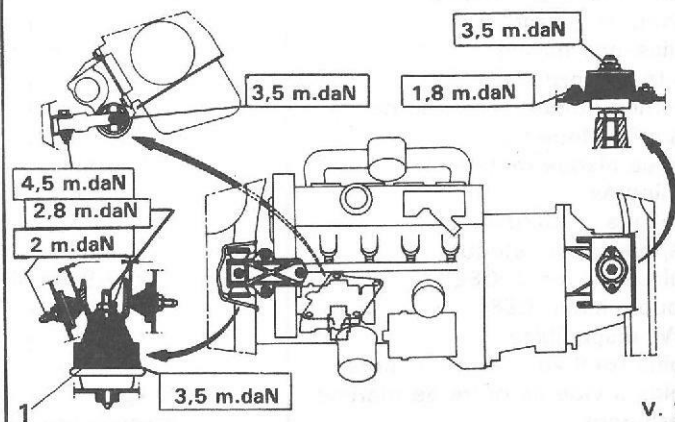
C 15 Diesel : **Serrage** du support moteur (1) à **3,5 m.daN**. Utiliser l'outil : **OUT 4078T**.

C 15 ESSENCE

C 15 DIESEL



BX 13-1



V. 13-

POINTS PARTICULIERS

C 15 Essence

Latéral de vilebrequin : 0,07 à 0,27 mm (choisir deux demi-joues d'épaisseur identique, *face rainurée côté vilebrequin*).
Épaisseur des demi-joues de réglage : 2,30 mm - 2,40 mm - 2,45 mm - 2,50 mm - 2,55 mm - 2,60 mm.

Coussinets de tourillons (*deux classes*) : Série pour tourillons : $\varnothing = 49,964$ à $49,980$
Réparation pour tourillons : $\varnothing = 49,664$ à $49,680$

Coussinets de manetons (*deux classes*) : Série pour manetons : $\varnothing = 44,975$ à $44,991$
Réparation pour manetons : $\varnothing = 44,675$ à $44,691$

Volant : Le décalage des vis n'autorise qu'une seule position, ces vis doivent être **impérativement montées au LOCTITE FRENANCH.**

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

Étanchéité entre chemises et bloc-cylindres : L'étanchéité des chemises est assurée par des joints toriques. Dépassement (non réglable) : 0,10 à 0,17 mm (mesuré sans joint). Pour complément d'information, se reporter à la Note Technique N° 79-7 VD2.

C 15 Essence

Pistons : Flèche repère orientée côté distribution.

Segments : Marque ou repère du fabricant vers le haut du piston. La coupe des anneaux du segment racleur décalée de part et d'autre de la coupe de l'expandeur du même segment, d'environ 20 à 50 mm.

Arbre à cames : Latéral = 0,07 à 0,17 mm (une seule épaisseur de bride = 5,88 à 5,93 mm).
Repère « A » frappé côté allumeur.

Culasse : Aucune rectification du plan de joint n'est admise.
Défaut nominal de planéité = 0,05 mm.

Jeu pratique aux culbuteurs (moteur froid) :

Admission = 0,10 à 0,15 mm

Echappement = 0,20 à 0,30 mm.

Méthode de réglage : (voir page 51) Sens de rotation →

Calage de la distribution : Orienter les clavetages « a » et « b » (voir photo) : placer la chaîne : les deux maillons repérés côte à côte avec le repère de la roue d'arbre à cames, le maillon repéré seul avec le repère du pignon du vilebrequin.

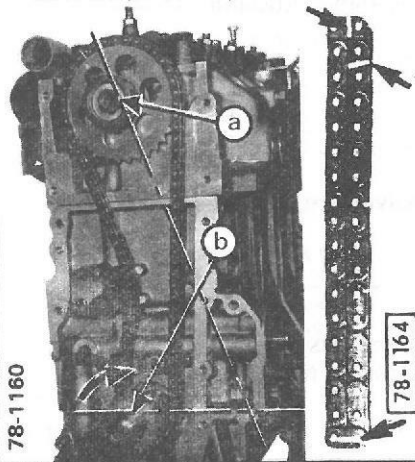
Bougies : Type à siège conique, couple de serrage, 1,25 m.daN. Le serrage s'effectue culasse froide.
Utiliser la **poignée à déclenchement OUT 128 301-T**.

Pression d'huile moteur, prise au mano-contact à 80 °C : 3 bars mini à 4000 tr/mn.

Huile : TOTAL GTS 15 W 40 ou TOTAL GTi Route-Ville 10 W 30.

Capacité : Après remise en état du groupe moto-propulseur : Avec BV4 = 4,5 litres
BV5 = 5,5 litres.

Cartouche : Avec clapet by-pass incorporé.



CULASSE - CIRCUIT D'EAU

C 15 Essence

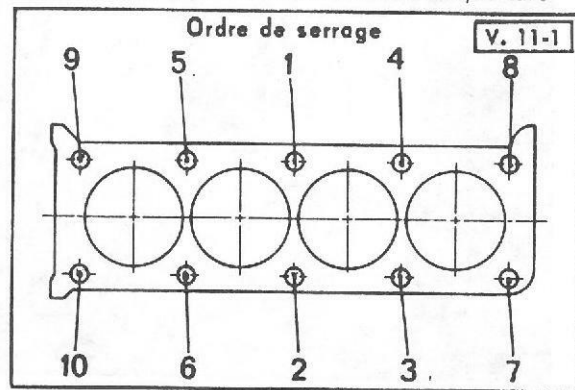
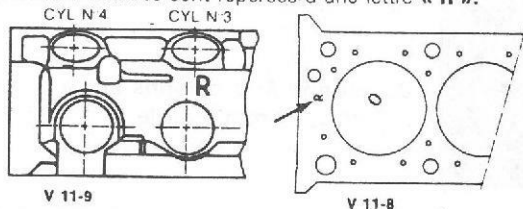
- Remplissage :** a) Robinet de chauffage ouvert, déposer les 2 bouchons de purge, faire le plein par la nourrice.
b) Fermer la nourrice, poser et serrer les purges et mettre en marche jusqu'à l'enclenchement du moto-ventilateur. Compléter si nécessaire.

Ne jamais ouvrir le bouchon de la nourrice, lorsque le ventilateur est en fonctionnement (bouchon thermostatique taré à 0,800 bar).

SPECIFICATION DE SERRAGE CULASSE : Après échange du moteur ou intervention sur joint de culasse, il faut mettre le moteur en marche, jusqu'à l'enclenchement du moto-ventilateur, **laisser refroidir au minimum 2 heures**, puis resserrer la culasse. **Opérer vis par vis**, desserrer entièrement chaque vis et la resserrer au couple **7,6 m.daN**.

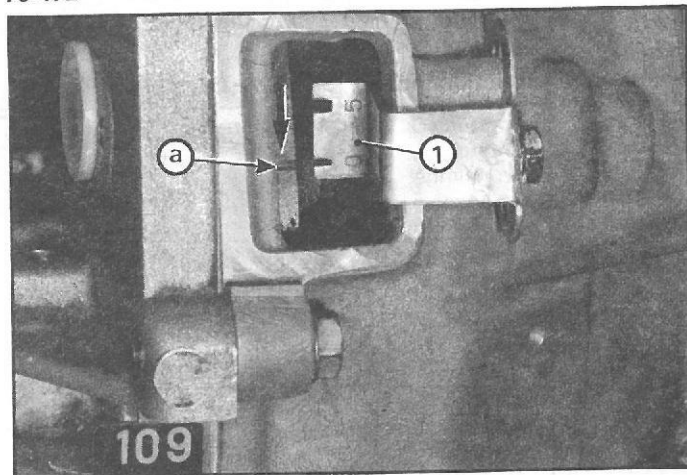
Les culasses rectifiées de moteurs rénovés sont repérées d'une lettre « R ».

IMPÉRATIVEMENT les monter avec un joint repéré d'une lettre « R ».



C 15 Essence

79-472



CONTRÔLE DU CALAGE DE LA DISTRIBUTION

(Moteur froid)

- Amener le cylindre N° 1 (côté volant moteur) en compression soupapes du cylindre N° 4 en bascule) le repère « a » du volant en face du zéro de la réglette (1).
 - **Régler le jeu** du culbuteur d'admission, du cylindre N° 1 à **1,10 mm**.
 - Faire tourner le moteur d'un tour, exactement, dans le sens de rotation normal (→).
 - Relever le jeu au culbuteur d'admission du cylindre N° 1.
- Ce jeu doit être compris entre :**
0,5 et 0,75 mm pour le moteur 109 K XW7.

POINTS PARTICULIERS

C 15 Diesel

Latéral de vilebrequin : 0,07 à 0,32 mm (choisir deux demi-joues d'épaisseur identique, *face rainurée côté vilebrequin*).
Épaisseur des demi-joues de réglage : 2,30 mm.

Coussinets de tourillons (*deux classes*) : Série pour tourillons : $\varnothing = 59,981$ à 60
Réparation pour tourillons : $\varnothing = 59,681$ à 59,7

Coussinets de manetons (*deux classes*) : Série pour manetons : $\varnothing = 49,984$ à 50
Réparation pour manetons : $\varnothing = 49,684$ à 49,7

Volant : Le décalage des vis n'autorise qu'une seule position, ces vis doivent être **impérativement montées au LOCTITE FRENETANCH.**

Cylindres : Bloc cylindres alésé.

		Série 1 ^{re} solution	Série 2 ^e solution
\varnothing Alésage (mm)	Cylindres dans le bloc	80	80,03
Repère carter	Côté filtre à huile. En haut à gauche	Sans	A1
Repère piston	Au montage trèfle sur tête de piston côté filtre à huile	Sans	A1

C 15 Diesel

POINTS PARTICULIERS

7009-T-H

83-1034

NOTA : La dépose de la pompe d'injection se fait sans modifier le calage de la distribution (immobiliser la roue de la pompe d'injection à l'aide de 2 vis « b »).

DISTRIBUTION - CALAGE

Mettre en place les vis « a » et « b », la pige 7009 T-H. Poser la courroie crantée (brin tendu). Libérer le tendeur et le serrer. Déposer la pige, la vis. Faire 2 tours de vilebrequin, desserrer et resserrer le tendeur.

CONTRÔLE

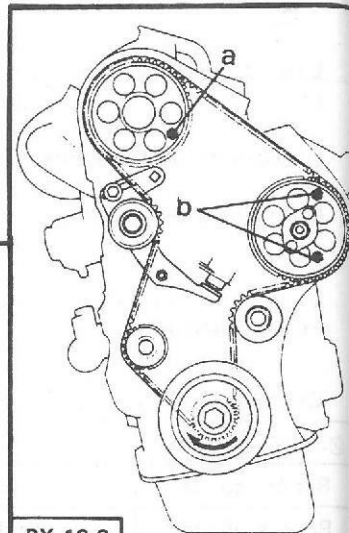
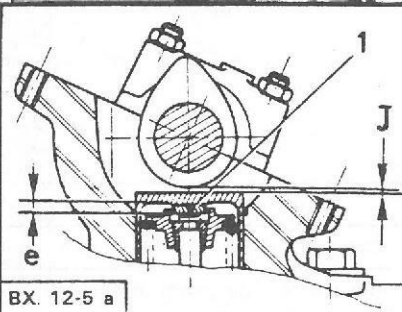
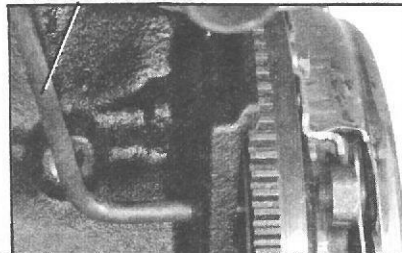
Après les 2 tours de vilebrequin, on doit pouvoir mettre en place les vis « a » et « b » ainsi que la pige 7009 T-H.

SOUPAPES

Le contrôle des jeux de fonctionnement « J » s'effectue à dos de came (voir fig.). Le moteur doit être froid.

Réglage des jeux J (voir manuel 8581, Op. VD.Di 123-0).

Admission : 0,07 à 0,23 mm. Echappement : 0,22 à 0,33 mm. Epaisseur « e » des grains (1) : de 2,225 à 3,550 mm (de 0,025 en 0,025 mm).



POINTS PARTICULIERS

C 15 Diesel

Culasse : Planéité culasse : 0,03 - Rectification interdite.

Arbre à cames : Jeu latéral arbre à cames : 0,07 à 0,16 mm.

Joint de culasse : Repéré par encoches.

Vis de culasse : Presserrage : 1°) 3 m.daN,
2°) 6 m.daN.

Serrage : desserrer de 90° puis serrer à 6 m.daN.

Pas de serrage culasse en révision des 1000 km.

Resserrage : Après la dépose de la culasse ou l'échange du moteur, faire tourner le moteur jusqu'à la mise en marche des moto-ventilateurs. Laisser refroidir au minimum 3 heures 30.

1°) Desserrer de 90°, serrer à 6,5 m.daN.

2°) Reprendre une 2^e fois à 6,5 m.daN.

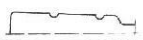


Opérer vis par vis (voir ordre figure ci-contre).

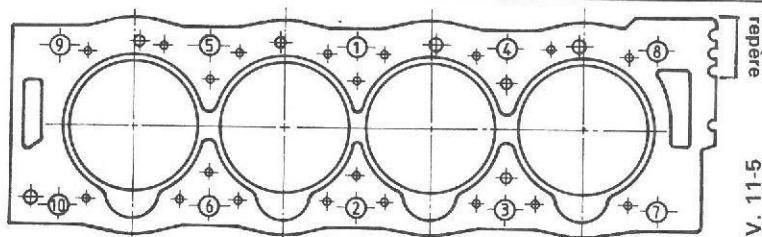
Chambre de précombustion : Ø 32,05 mm.

Dépassement : 0,03 mm maxi.

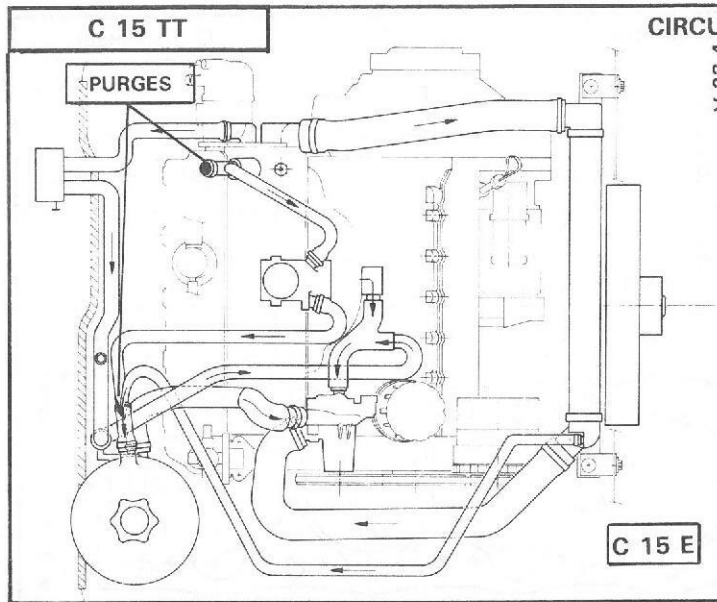
Pas de réglage

V. 11-6

	Repère côté volant moteur (voir figure)	Epaisseur du joint	Dépassement piston
	Repère : 1 encoche	1,49	0,54 à 0,65
	Repère : 2 encoches	1,61	0,65 à 0,77
	Repère : 3 encoches	1,73	0,77 à 0,82

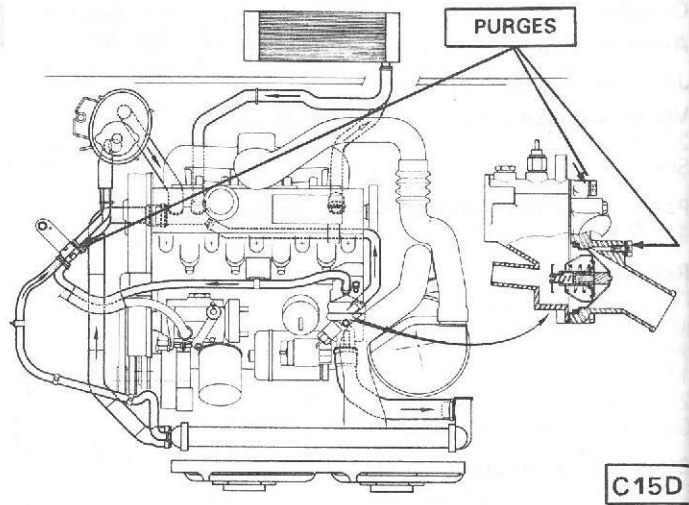


V. 11-5



CIRCUIT D'EAU

V.23-4
V.23-6



CIRCUIT D'EAU

C 15 Tous Types

Remplissage - Purge - Niveau

Moteur froid - Commande de chauffage pleine ouverture :

- Déposer les bouchons de purge.
- Remplir lentement le circuit (*liquide de refroidissement*).

Dès que le liquide s'échappe par les purges, reposer les bouchons.

Faire tourner le moteur (2000 tr/mn) jusqu'à l'enclenchement du ventilateur.

- Compléter le niveau après quelques minutes de refroidissement.
- Poser le bouchon du radiateur.

THERMO-CONTACT D'EAU

Véhicule	Fonction	Emplacement		Tarage	Couple de serrage
C 15 Diesel	Température critique d'eau	Sur boîtier de sortie d'eau de la culasse		Le témoin s'allume entre 103 °C et 107 °C	2 m.daN
C 15 Essence		Sur culasse		Le témoin s'allume entre 108 °C et 112 °C, avec indication au tableau de bord	
C 15 Diesel	Thermo-contact de commande	Sur radiateur	1 ^{er} moto-ventilateur	Enclenchement : 88 ± 2 °C Déclenchement : 83 ± 2 °C	1,9 m.daN
C 15 Essence			2 ^e moto-ventilateur	Enclenchement : 92 ± 2 °C Déclenchement : 87 ± 2 °C	
			1 moto-ventilateur	Enclenchement : 86 ± 2 °C Déclenchement : 81 ± 3 °C	

C 15 Tous Types

MANO-CONTACT D'HUILE MOTEUR

Véhicule	Emplacement	Tarage (en bar)	Couple de serrage
C 15 Diesel	Près du filtre à huile	Le témoin s'allume pour une pression décroissante comprise entre : 0,58 et 0,44 bar	2 m.daN
C 15 Essence	Près du filtre à huile	Le témoin s'allume pour une pression décroissante comprise entre : 0,675 et 0,475 bar	4 à 5 m.daN

RÉGULATEUR THERMOSTATIQUE

Véhicule	Référence du régulateur	Début d'ouverture	Ouverture mm
C 15 Diesel	V 6633	$82^{\circ} \begin{smallmatrix} 0 \\ -3 \end{smallmatrix}^{\circ}\text{C}$	7,5 (à 93 °C)
C 15 Essence	V 5348	$82^{\circ} \begin{smallmatrix} 0 \\ -3 \end{smallmatrix}^{\circ}\text{C}$	7,5 (à 94 °C)

Tous Types sauf C 15 D

RÉGLAGE DES CULBUTEURS sur Moteurs 4 cylindres en lignes

MÉTHODES 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
- Mettre le 3 en « bascule », régler le 2
- Mettre le 4 en « bascule », régler le 1
- Mettre le 2 en « bascule », régler le 3

II. Pleine ouverture des soupapes d'échappement :

Soupape à placer en
pleine ouverture :

- Echappement 1^{er} cyl.
- 3^e cyl.
- 4^e cyl.
- 2^e cyl.

Régler les culbuteurs
Admission | Echappement

- | | |
|----------------------|---------------------|
| 3 ^e cyl. | 4 ^e cyl. |
| 4 ^e cyl. | 2 ^e cyl. |
| 2 ^e cyl. | 2 ^e cyl. |
| 1 ^{er} cyl. | 3 ^e cyl. |

C 15 Tous Types

MANO-CONTACT D'HUILE MOTEUR

Véhicule	Emplacement	Tarage (en bar)	Couple de serrage
C 15 Diesel	Près du filtre à huile	Le témoin s'allume pour une pression décroissante comprise entre : 0,58 et 0,44 bar	2 m.daN
C 15 Essence	Près du filtre à huile	Le témoin s'allume pour une pression décroissante comprise entre : 0,675 et 0,475 bar	4 à 5 m.daN

RÉGULATEUR THERMOSTATIQUE

Véhicule	Référence du régulateur	Début d'ouverture	Ouverture mm
C 15 Diesel	V 6633	$82^{\circ} \begin{smallmatrix} 0 \\ -3 \end{smallmatrix} ^{\circ}\text{C}$	7,5 (à 93 °C)
C 15 Essence	V 5348	$82^{\circ} \begin{smallmatrix} 0 \\ -3 \end{smallmatrix} ^{\circ}\text{C}$	7,5 (à 94 °C)

Tous Types sauf C 15 D

RÉGLAGE DES CULBUTEURS sur Moteurs 4 cylindres en lignes

MÉTHODES 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
- Mettre le 3 en « bascule », régler le 2
- Mettre le 4 en « bascule », régler le 1
- Mettre le 2 en « bascule », régler le 3

II. Pleine ouverture des soupapes d'échappement :

Soupape à placer en
pleine ouverture :

- Echappement 1^{er} cyl.
- 3^e cyl.
- 4^e cyl.
- 2^e cyl.

Régler les culbuteurs
Admission | Echappement

- | | |
|----------------------|---------------------|
| 3 ^e cyl. | 4 ^e cyl. |
| 4 ^e cyl. | 2 ^e cyl. |
| 2 ^e cyl. | 2 ^e cyl. |
| 1 ^{er} cyl. | 3 ^e cyl. |

Tous Types

CARTOUCHES D'HUILE

	MANN	PURFLUX	SIF
C 35 E	67.402.585.40	LS 105	
C 35 D			
C 25 E		LS 152 ► 7/83	
		LS 468 7/83 ►	
C 25 D		LS 468 ► 10/83	
		LS 483 10/83 ►	
C 15 E		LS 498 B	VH 163
C 15 D		LS 468	

Véh

C

C

C

BOUGIES (série)

Tous Types Essence

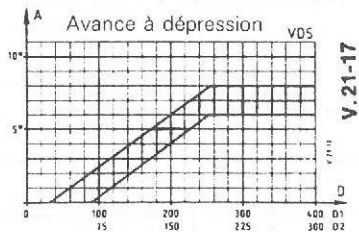
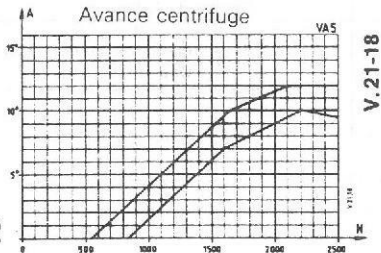
Véhicule	Plaque moteur	Allumeur		Réglage du rupteur			Calage de l'allumeur		
		Référence fournisseur	Courbe d'avance		Ouverture	Angle de fermeture	Rapport DWELL	Statique (lampe témoin)	Dynamique (lampe stroboscopique) Capsule dépres. débr.
			Centrifuge	Dépression					
C 35	B 20/614	DUCELLIER 6600 A (9/75 →)	BA. 1	BD. 1	0,35 à 0,45 mm	55° ± 2°	61 % ± 3 %	11°	20° à 2000 tr/mn
		SEV 411 05 902 A 470 (capteur mécanique)							
C 25	XN 1-T XM 7-T	DUCELLIER 525 303 A (→ 7/85)	M 130			57° ± 2°	63 % ± 3 %	10°	
		DUCELLIER 525 450 BOSCH 0237 002 093 (7/85 →)	M 130 E (idem M 130)		Module transistorisé				
C 15	109 K	BOSCH 0237 009 045 DUCELLIER 525 513	VA. 5	VD. 5	Module transistorisé			6° à 700 tr/mn	

BOUGIES (série)

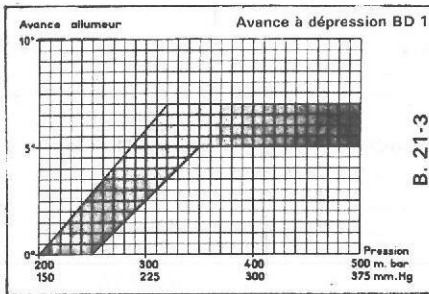
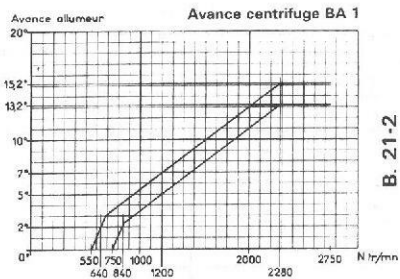
BOUGIES (série)	Véhicule	AC	BERU	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	MARELLI	SEV-MARCHAL
	C 35	42 FS	240-14	W 5 B ou W 225 T 35	L 87 Y	705 S	CW 7 N	35-1 B
	C 25	42 XLS		175 T 30-1	N 9 Y (→ 9/83) UN 9 Y (9/83 →)			GT 34-5 H
	C 15				S 281 YC	C 62 LJS		

Tous Types Essence

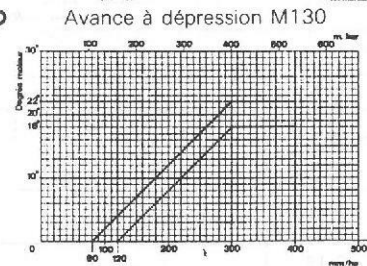
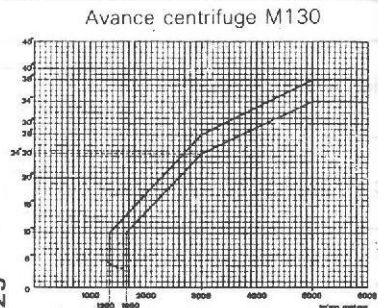
C 15



C 35



C 25



CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

ÉLECTRICITÉ

CARBURATEURS

C 35 Ess. - C 25 Ess. - C 15 Ess.

C 35 SOLEX 32 SEI Repère 239 (12/80 →) (avec coupe-ralenti et prise de dépression)

C 25 SOLEX 34 PBISA 16 Repère PEU A 315

C 15 SOLEX 32 PBISA 12 Repère 341

Véhicules

Ralenti

Teneurs en
CO

CO²

Observations

C 35

750 à 800 tr/mn

1,8 à 3,6 %

9 % mini

C 25

800 à 850 tr/mn

0,5 à 2,5 %

10 % mini

C 15

700 + $\begin{smallmatrix} 50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn

0,8 à 1,2 %

≥ 9 %

C 35 Ess. - C 25 Ess. - C 15 Ess.

REGLAGE DES CARBURATEURS

	C 35	C 25 XM7 - XN1	C 15
DÉSIGNATION	32 SEI 239	32 SEI PEU A315	32 PBISA 12 341
Buse	23	25	24
Gicleur principal	125	130	120
Ajutage d'automatisme	145	160	170
Tube d'émulsion			22
Gicleur de ralenti	50	44	44
Gicleur de CO constant		35	
Pointeau à bille	1,5 mm	1,6 mm	1,6 mm
Flotteur polyamide	5,2 g	5,7 g	5,7 g
Injecteur de pompe de reprise	40	50	35
Econostat calibré à	95	70	
Dispositif de départ à froid	à volet	à volet	à volet
Volet de départ fermé :			
Ouverture positive du papillon	1,25 mm	0,75 mm	0,75mm

Le niveau d'essence dans la cuve est déterminé par la hauteur du flotteur en appui sur le pointeau.
 Cette hauteur de flotteur est contrôlée par les calibres : N° 71 644 024 (véh. C 35) et N° 71 644 012 (véh. C 25 - C 15).
 Ces calibres sont disponibles au Département des Pièces de Rechange sous la référence OUT 10 4066 T.

ANTI-POLLUTION

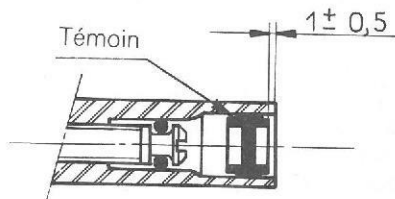
C 35 Ess. - C 25 Ess. - C 15 Ess.

NOTA : Depuis Septembre 1976, les carburateurs sont équipés de témoins d'invulnérabilité sur la vis de richesse.
Ces témoins sont de **couleur noire** d'origine. Les témoins « Réparation » sont de **couleur blanche**.

Pour dépose et pose des témoins, utiliser de coffret OUT11 4029-T (voir Op. BF. 142-000, Manuel de Réparation MAN 006400)

Carburateurs repères PEU A 315 (C 25) - 341 (C 15)

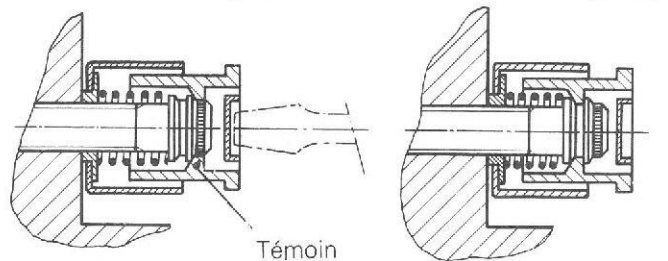
Carburateur repère 239 (C 35)



Position du témoin après mise en place définitive

G. 14-27

A. 14-22



Pré-encliquetage du témoin
(Position réglage)

Encliquetage définitif

C 35 Ess. - C 25 Ess. - C 15 Ess.

ANTI-POLLUTION

Réglage du ralenti et de la teneur en CO - CO²

Conditions de réglage : Tirette de starter repoussée.
Culbuteurs et allumage correctement réglés.
Bougies conformes et en bon état.
Filtre à air : cartouche en bon état.
Commande de 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 papillon.

Réglage : Véhicules **C 35** et **C 25** : Régler à l'aide de la vis de richesse et de la vis de volume d'air de ralenti, *sans toucher à la vis de butée de papillon* (celle-ci étant réglée au banc par le fabricant).

Véhicule **C 15** : Régler à l'aide de la vis de richesse et de la vis butée de papillon.
Régler le régime de ralenti et la teneur en CO - CO² aux valeurs données (page 55) en conformité avec les normes anti-pollution en vigueur.

Teneur résultante : Doit toujours être inférieure à **4,5 % (voir abaque page 59)**.

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.
TRANSMISSION

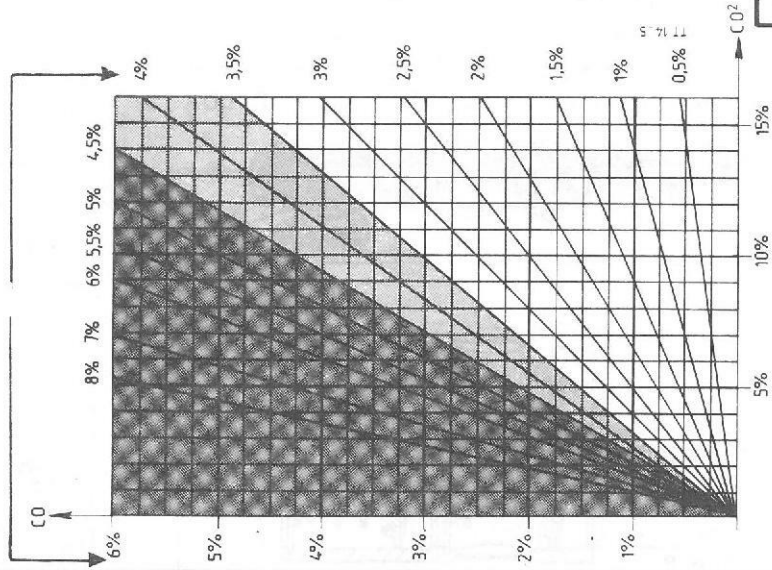
ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

ÉLECTRICITÉ

Tt. 14-5

TENEUR EN CO TENEUR RESULTANTE
(lue sur analyseur) (CO corrigé)



C 35 Ess. - C 25 Ess. - C 15 Ess.

TENEUR EN CO2 (Lue sur Analyseur)

C 35 et C 25 Diesel

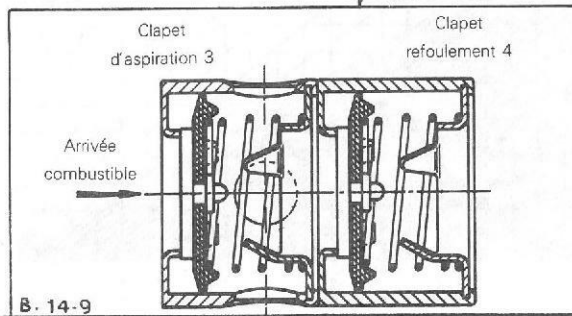
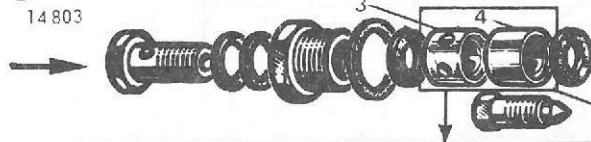
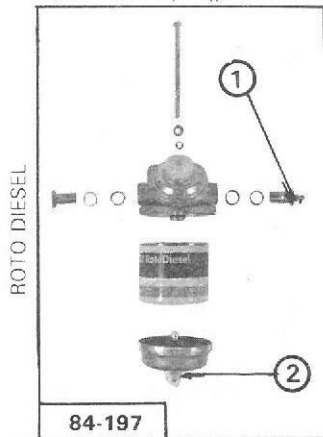
ALIMENTATION : (7/85 →) Montage d'un réchauffeur de gazole.

Véhicule **C 35** : Réchauffeur électrique de gazole (type STANADYNE) avant le filtre (voir note technique Ⓞ N° 2).

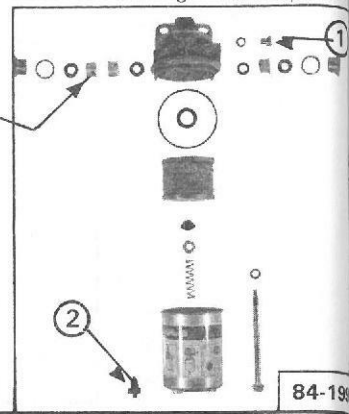
C 25 : Réchauffeur de gazole placé sur le circuit de refroidissement, en bout de culasse côté droit (voir note technique Ⓞ N° 3).

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

Purge des filtres à gazole : ROTO-DIESEL ou PURFLUX



Filter à combustible PURFLUX
Sens de montage des clapets



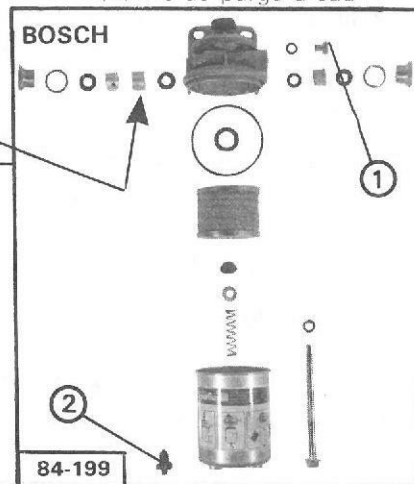
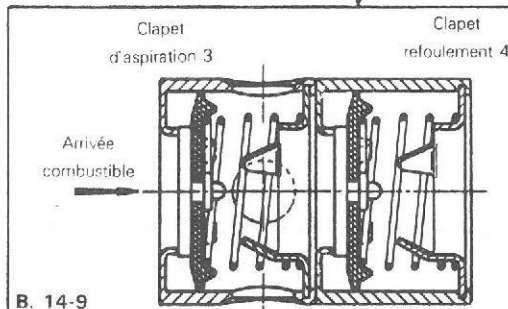
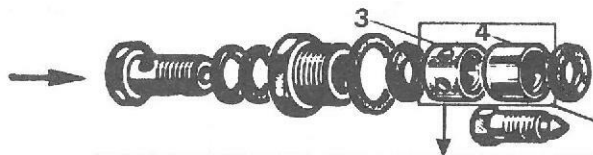
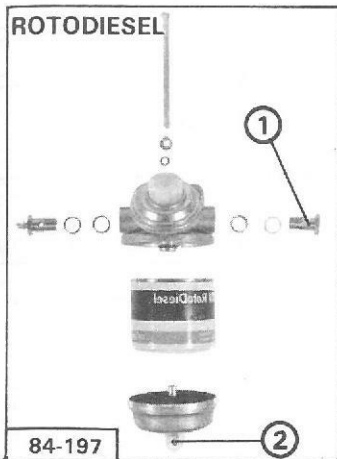
C 15 Diesel

ALIMENTATION : (7/85 →) Montage d'un réchauffeur électrique de gazole (type SANADYNE) (voir note technique ON° 16).

(1) Vis de purge d'air

PURGE DES FILTRES A GAZOLE ROTODIESEL ou BOSCH

(2) Vis de purge d'eau



C 35 - C 25 - C 15 Diesel

EQUIPEMENT D'INJECTION

INJECTEURS

Véhicule	Type d'injecteur	Tarage	Tarage (pièce neuve)	Observations
C 35	BOSCH DNOSD 189	130 $^{+5}_0$ bars		
C 35	ROTO DIESEL RDNOSDC 6577	112 \pm 5 bars	122 $^{+5}_0$ bars	Réglage par vis
C 25				
C 15	BOSCH DNOSD 256	130 \pm 5 bars		Réglage par cales, une cale de 0,10 mm varie la pression de tarage de 10 bars
	ROTO DIESEL RDNOSDC 6850	115 \pm 5 bars		

Sur véhicule C 35 : Le montage d'une pompe d'injection BOSCH implique une nouvelle plaque de distribution, des canalisations de carburant et un faisceau de tubes d'injection différents.

Le panachage des équipements BOSCH et ROTO DIESEL est INTERDIT.

Sur véhicule C 15 : Le montage d'une pompe BOSCH à la place d'une pompe ROTODIESEL ou vice et versa implique le changement d'implantation des goujons et changement de faisceau.

POMPE D'INJECTION

C 35 - C 25 - C 15 Diesel

Véhicule	Marque	Type de pompe		Calage pompe d'injection Contrôle calage pompe d'injection	Ralenti moteur	Régulation à vide
C 35 (2500)	ROTO DIESEL	BF 220 Réf. R 3443 610	cyl. n° 1	21° ou $3,94 \pm 0,03$ mm avant PMH	$700 + \begin{smallmatrix} 50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn	4450 tr/mn
	BOSCH	VA 4/9 M 2000 CR 406-BF 120		9° ou 0,73 mm avant PMH	725 ± 25 tr/mn	4450 ± 50 tr/mn
C 25 (→12/83) MOT U 25/651	ROTO DIESEL	UT 100 Réf. R 3443 F 900	cyl. n° 1	24° ou $5,12 \pm 0,03$ mm avant PMH Dynamique : $12,5^\circ \pm 1^\circ$	$700 + \begin{smallmatrix} 50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn	4450 tr/mn
C 25 (12/83→) MOT U 25/661	ROTO DIESEL	MA 300 Réf. R 3449 F 010		22° ou $4,32 \pm 0,03$ mm avant PMH Dynamique : $10,50^\circ \pm 1^\circ$	750 ± 25 tr/mn	4450 ± 75 tr/mn
C 15 MOT 161 A Type XUD 7	ROTO DIESEL	DPC R 844 3261	cyl. n° 4	16° ou $2,26 \pm 0,05$ mm avant PMH Dynamique : $14^\circ \pm 1^\circ$	$750 + \begin{smallmatrix} 50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn	5100 tr/mn
	BOSCH	523 VER 171		9° 30' ou $0,8 \pm 0,03$ mm avant PMH Dynamique : $14^\circ \pm 1^\circ$ Levée du piston de pompe : 0,30 mm après son P.M.B.	$750 + \begin{smallmatrix} 50 \\ 0 \end{smallmatrix}$ tr/mn	5100 tr/mn

1. Compte-tours électronique SOURIAU Réf. 1494-01 ou 02 (voir Note Equipement n° 77-21).

2. Contrôle possible sur les véhicules équipés d'une prise diagnostic.

Appareils de contrôle du calage de pompe d'injection en dynamique (voir Note Outillage et Equipement n° 84-04).

C 35 et C 25 Diesel

REGLAGE DES COMMANDES DE POMPE D'INJECTION "ROTO DIESEL"
B 25/637 et U 25/651

Réglage de la commande de ralenti accéléré : **A froid** le câble (9) doit être tendu, le jeu $J = 0$, sinon agir sur le tendeur du câble ou sur le serre-câble (8). **A chaud** le câble (9) doit être libre et le piston (2) en appui sur le support (5) ($J \approx 6 \text{ mm}$). Si ces conditions ne peuvent être obtenues, remplacer la sonde de ralenti accéléré.

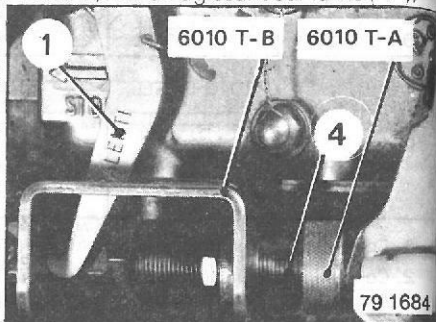
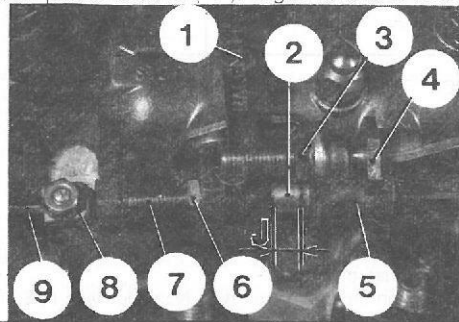
Réglage de la butée anti-calage : Placer la cale **6010 T-A** sur la butée (4) (*peut être remplacée par une cale de 2 mm*). Dégager le levier de ralenti (1) puis limiter son retour en plaçant l'outil **6010 T-B**. Régler le régime moteur à $800 \pm 50 \text{ tr/mn}$ en agissant sur la butée (4), resserrer le contre-écrou (3).

Réglage du ralenti : Enlever les outils, remettre en place le levier (1), régler le ralenti à $800 \pm 25 \text{ tr/mn}$ en agissant sur la vis (7), serrer le contre-écrou (6).

Contrôle de la décélération :
Accélérer le moteur. Si la « plongée » est trop importante ou trop lente, refaire les réglages. Si l'anomalie persiste, agir sur la vis (4) :

- Si la « plongée » est trop importante, visser 1/4 de tour.
- Si la « plongée » est trop lente, dévisser 1/4 de tour.

Pour le réglage sans outil : se reporter au MAN 008891; Op. UT.Di. 144-0, page 5.

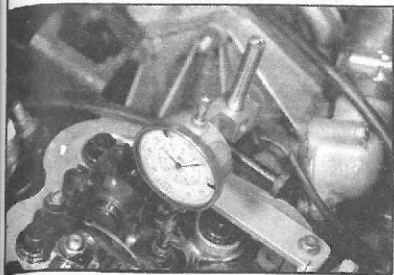


77 759

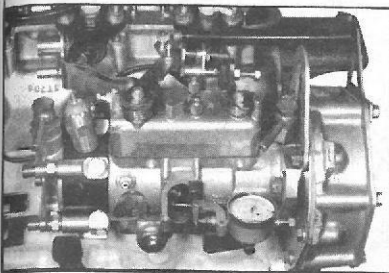
79 1684

(B 25/637 - U 25/651) **CONTROLE DU CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION**
(Coffret 5003-T ter)

C 35 et C 25 Diesel



80-1846



81-309

ROTO-DIESEL : Type BF 220 (C 35 (2500)) et UT 100 (U 25/651) :

Rechercher le P.M.H. du piston N° 1, côté volant, temps de compression (photo).
Tourner le moteur en sens inverse d'un quart de tour et revenir en sens normal, en s'arrêtant au point de calage ($3,94 \pm 0,03$ mm pour BF 220)
($5,12 \pm 0,03$ mm pour UT 100).

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

C 35 Diesel

REGLAGE DE LA POMPE D'INJECTION BOSCH

REGLAGE DES COMMANDES (moteur chaud).

Ralenti accéléré : Vérifier que le câble (1) n'est pas tendu, sinon agir sur le tendeur de gaine.

Ralenti normal : Vis du conjointeur-disjoncteur desserrée, ressort de rappel (2) et biellette d'accélération (3) décrochés, le régime doit être de **725 ± 25 tr/mn** ; sinon agir sur la vis-butée (4).

Régler la longueur de la biellette pour obtenir **L1 = 14 mm**.

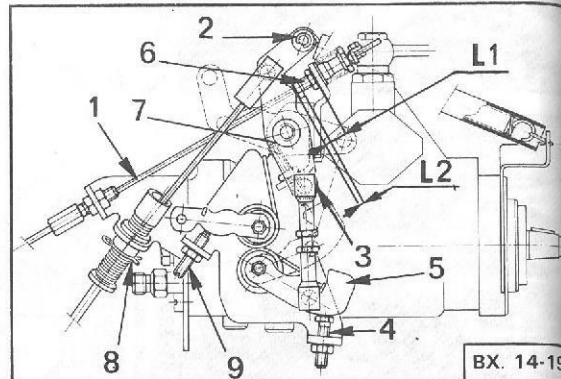
Le levier d'accélération (5) étant en appui sur la vis-butée (4) :

L2 = 0,1 +^{0.3}₀, sinon agir sur la vis (6).

Réglage de la commande d'accélération :

Pédale appuyée à fond : le levier (5) doit être en appui sur la vis (7) ; sinon déplacer l'agrafe (8).

REMARQUE : Les réglages des vis (7) et (9) ne doivent jamais être modifiés.



BX. 14-19

VERIFICATION DU CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION BOSCH

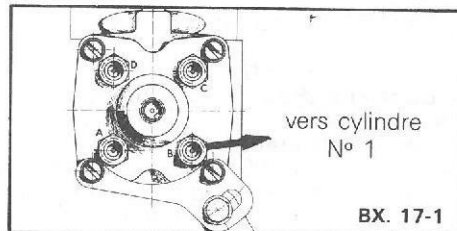
C 35 Diesel



Rechercher le 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 au point d'injection (voir page 65).

L'aiguille du comparateur sur la pompe, après avoir changé de sens, devra indiquer un déplacement de $0,45 \pm 0,01$ (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.*



BX. 17-1

12105

C 25 Diesel

REGLAGE DE LA POMPE D'INJECTION ROTO DIESEL Type DPA (U 25/661)

Réglage de la commande de ralenti accéléré :

Moteur froid : Le câble (1) doit être tendu et le levier (2) en position MAXI (en butée à droite) ; sinon agir sur le tendeur du câble ou le serre-câble.

Moteur chaud : Vérifier que le câble (1) est sans tension et que le levier (2) est en butée à gauche ; il doit exister un déplacement du câble, supérieur à 6 mm.

Réglage de la commande d'accélérateur (moteur arrêté) :

Levier (3) en appui sur (4) (pédale à fond) ou sur (5) (câble sans tension).

Réglage du débit résiduel :

Pousser le levier de stop (6) et engager la pige **P** ($\varnothing = 3$ mm).

Placer une cale **C** d'épaisseur 2 mm (\rightarrow) entre le levier (3) et la vis (4).

Débloquer le contre-écrou et ajuster le régime à 800 ± 25 tr/mn en tournant la vis (4).

Serrer (7), déposer **P** et **C**.

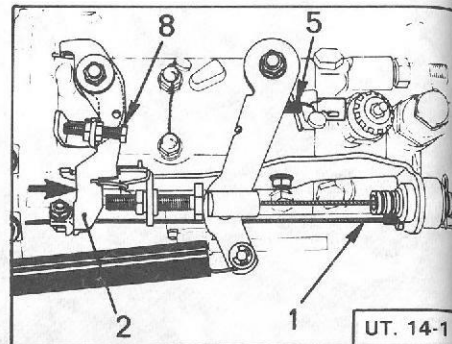
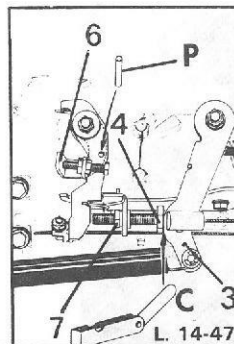
Réglage du ralenti (850 ± 25 tr/mn) :

Desserrer le contre-écrou et agir sur la vis (8).

Contrôle de la décélération :

Accélérer le moteur à 3000 tr/mn. Si la plongée est :

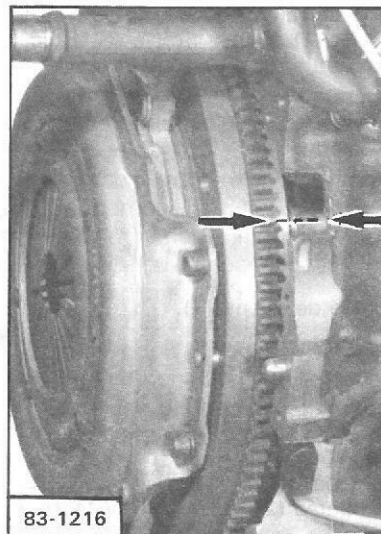
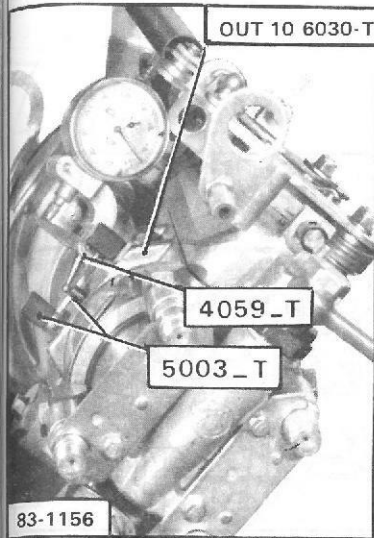
- trop importante : dévisser (4) de 1/4 de tour,
- trop lente : visser de 1/4 de tour.



UT. 14-1

CONTROLE DU CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION (U 25/661)

C 25 Diesel



Tourner le vilebrequin dans le sens de rotation pour mettre le cylindre n° 1 vers le PMH, soupapes en « bascule ». (Contrôler par l'orifice de remplissage d'huile).

Faire tourner le volant moteur.

Au point de rebroussement de l'aiguille du comparateur, les repères (→) du volant moteur et du bouchon sur carter doivent être en vis-à-vis.

C 15 Diesel

RÉGLAGE DES COMMANDES DE POMPE D'INJECTION "BOSCH"

MOTEUR FROID

Contrôle et réglage de la commande de ralenti accéléré :

S'assurer en poussant (→) le levier (1) qu'il se trouve en butée. Sinon, effectuer le réglage au moyen du serre-câble (2). Ajuster au moyen de l'arrêt de gaine (3).

MOTEUR CHAUD

Contrôle de la commande d'accélérateur :

- S'assurer que le câble du ralenti accéléré (6) n'est plus sous tension.

- Appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur (moteur à l'arrêt).
- Vérifier que le levier (4) est en appui sur la butée (5). Sinon, modifier la position de l'épingle de câble.

Réglage du ralenti :

Desserrer la vis (8) jusqu'à suppression du contact du levier (4) sur l'extrémité de la vis.

Régler le ralenti à $750 \pm 50_0$ tr/mn en agissant sur la vis-butée de ralenti (7).

Réglage du débit résiduel :

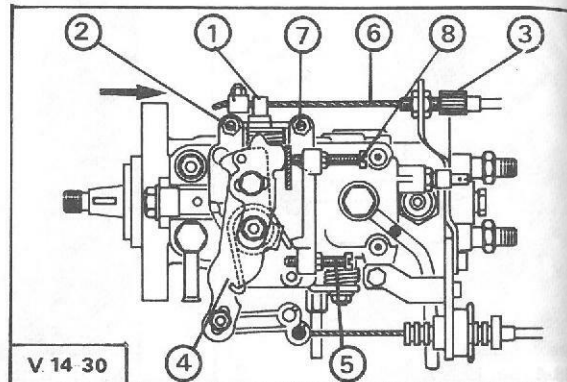
Engager une cale d'épaisseur 1 mm entre le levier (4) et la vis-butée (8).

Régler la vis-butée (8) pour obtenir un régime supérieur de 50 tr/mn au régime de ralenti. Déposer la cale.

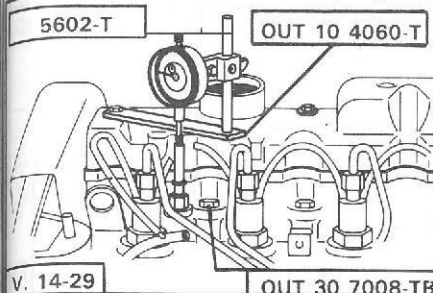
Réglage du ralenti accéléré :

Mettre le levier (1) en appui sur la vis-butée (2) de ralenti accéléré.

Régler le régime moteur à 950 tr/mn en agissant sur la vis-butée (2).

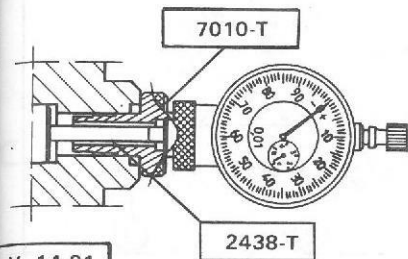


V 14 30



V. 14-29

OUT 30 7008-TB

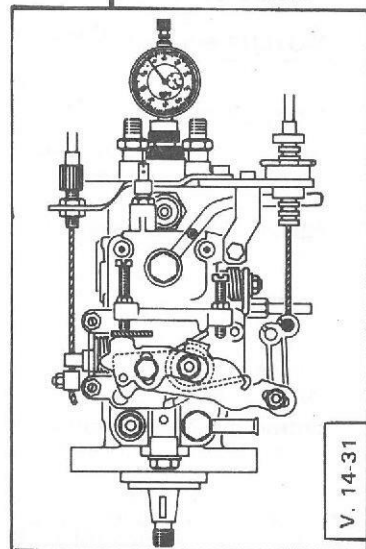


V. 14-31

CONTRÔLE DU CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION "BOSCH"

- Rechercher le P.M.H. Tourner le moteur de droite et de gauche pour trouver la levée maximum de la pign.
- Etalonner le comparateur (*placer le (0) face à l'aiguille*).
- Tourner le moteur en sens inverse de rotation de marche.
- Le "ramener" lentement jusqu'à ce que l'aiguille du comparateur sur la pompe d'injection indique 0,30 mm.
Dans cette position, le comparateur du moteur doit indiquer $0,80 \text{ mm} \pm 0,03 \text{ mm}$.
- Si cette condition n'est pas obtenue, revoir le calage de la pompe.
- Déposer l'outillage de calage.
- Poser les bouchons. Plomber le bouchon sur pompe.

C 15 Diesel



V. 14-31

C 15 Diesel

RÉGLAGE DES COMMANDES DE POMPE D'INJECTION "ROTO DIESEL"

MOTEUR FROID

Contrôle et réglage de la commande de ralenti accéléré :

S'assurer en poussant (→) le levier (1) qu'il se trouve en butée. Sinon, effectuer le réglage au moyen du serre-câble (2). Ajuster au moyen de l'arrêt de gaine (3).

MOTEUR CHAUD

Contrôle de la commande d'accélérateur :

- S'assurer que le câble du ralenti accéléré (6) n'est plus sous tension.

- Appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur (moteur à l'arrêt).
- Vérifier que le levier (4) est en appui sur la butée (5). Sinon, modifier la position de l'épingle de câble d'accélérateur.

Réglage du débit résiduel (anti-calage) :

Engager une cale de 3 mm entre le levier (4) et la vis-butée (5).

Engager une pige $\varnothing = 3$ mm dans le levier (7)

---▶ en poussant le levier "stop".

Régler le régime à 900 ± 100 tr/mn en agissant sur la vis-butée (8).

Déposer la cale.

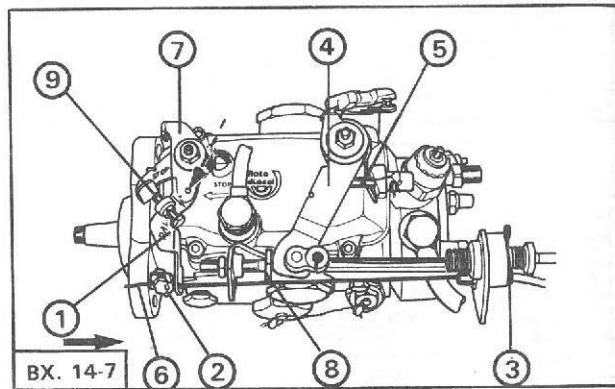
Réglage du ralenti :

Régler le ralenti à $750 + 50_0$ tr/mn en agissant sur la vis-butée (9).

Contrôle de la décélération du moteur :

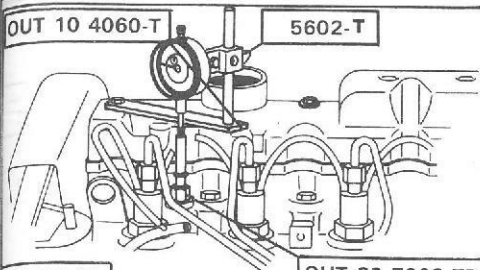
Accélérer à 3000 tr/mn, puis relâcher la pédale d'accélérateur.

- Décélération trop rapide (tendance à caler) :
 - desserrer la vis-butée (8) de 1/4 de tour.
- Décélération trop lente (manque frein moteur) :
 - serrer la vis-butée (8) de 1/4 de tour.



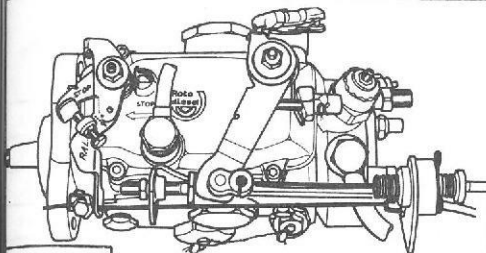
OUT 10 4060-T

5602-T



V. 14-29

OUT 30 7008-TB

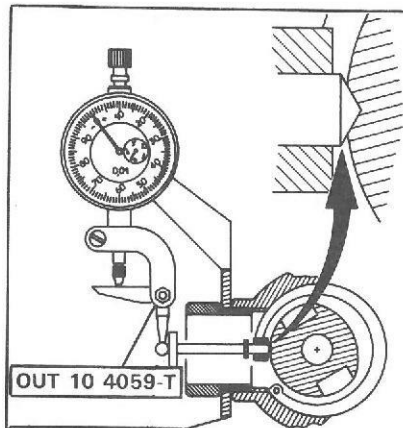


BX. 14-7

CONTRÔLE DU CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION "ROTO-DIESEL"

- Rechercher le P.M.H. Tourner le moteur de droite et de gauche pour trouver la levée maximum de la pige.
- Etalonner le comparateur (*placer le (0) face à l'aiguille*).
- Tourner le moteur en sens inverse de rotation de marche.
- Le "ramener" lentement jusqu'à ce que le palpeur en appui sur le rotor de la pompe descende dans la rainure de calage et remonte de 0,01 à 0,02 mm.
- Dans cette position, le comparateur du moteur doit indiquer 2,26 mm \pm 0,05 mm avant le P.M.H.
- Si cette condition n'est pas obtenue, revoir le calage de la pompe.
- Déposer l'outillage de calage.
- Poser les bouchons. Plomber le bouchon sur pompe.

C 15 Diesel



OUT 10 4059-T

OUT 10 6027-T

L. 14-41

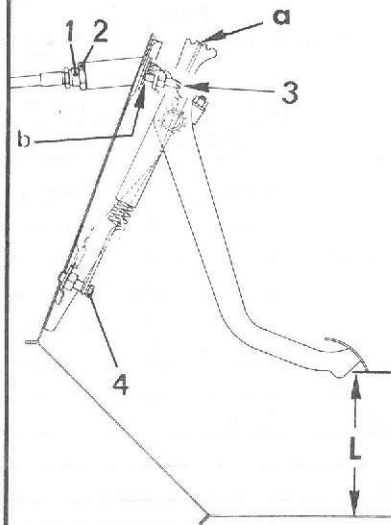
Tous Type Diesel		CARTOUCHES FILTRANTES A GAS-OIL	
	PURFLUX	ROTO-DIESEL	
C 35	C 112 ► 7/83 C 180 7/83 ►	296 ► 10/83 796 10/83 ►	
C 25		296 ► 10/83 796 10/83 ►	
C 15	C 112	296	

GÉNÉRALITÉS

C 35 Tous Types

	Essence (→ 5/76)		Essence (5/76 →)		Essence (10/82 →)		Diesel 2500 (→ 10/82)		Diesel 2500 (10/82 →)	
	Réducteurs	26/49		28/47		31/55		28/47		31/55
Pneumatiques	195/16 XCA	205/16 XCA	195/16 XCA	205/16 XCA	195/16 XCA		205/16 XCA	195/16 XCA		
Développement sous charge	2,177 m	2,234 m	2,177 m	2,234 m	2,177 m	2,177 m	2,234 m	2,177 m		
Vitesses à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	1	4,87	5,002	5,47	5,61	5,165	6,15	6,31	5,817	
	2	9,40	9,654	10,56	10,83	9,978	11,87	12,18	11,218	
	3	13,97	14,348	15,69	16,09	14,831	17,63	18,23	16,670	
	4	21,70	22,269	24,37	25	20,283	27,4	28,13	22,814	
	5					26,883				30,25
	M.A.R	5,01	5,154	5,67	5,78	5,322	6,33	6,50	5,987	
Couple conique	8/35					9/35				
Rapport compteur	4/15		4/13		4/14	4/12	6/17	6/19		
Jeu entre-dents (couple)	0,16 à 0,24 mm									
Huile	TOTAL TRANSMISSION B.V. - 75 W/80 W									
Capacité (vidange)	Totale : 3,1 litres dont 1,9 litre dans B.V. et 0,6 litre par réducteur									

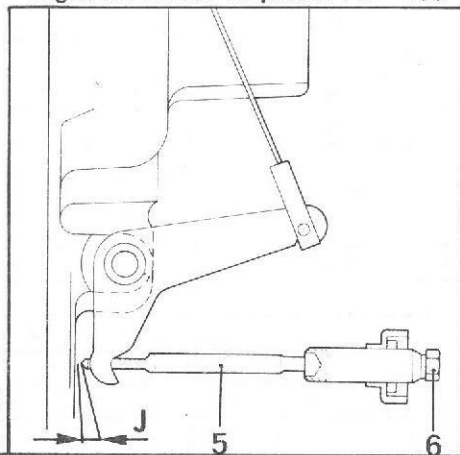
C 35 Tous Types



B. 31-1

Mécanisme : VERTO 235 DBRI - 490 (→ 2/85)
VERTO 235 DBR - 525 (2/85 →)

Régler la hauteur de pédale : $L = 130 + \frac{5}{0}$ mm (garniture de pédale déposée) en



B. 31-1

agissant sur la vis (3).

Régler la longueur de gaine :

$J = 3$ à 4 mm obtenu en agissant sur (1) et (2).

Régler le ressort d'assistance :

La pédale doit revenir en butée en « b », agir sur la vis (4). Sinon déplacer le point (a) d'ancrage supérieur du ressort (appareil MR.630-27/2).

Régler la garantie d'embrayage :

Butée en contact du diaphragme, agir sur la vis (6) pour obtenir, entre l'extrémité de la biellette (5) et le carter, un jeu :

$J = 4,5$ à $6,5$ mm

Ce qui correspond à une garde de 20 à 25 mm à la pédale.

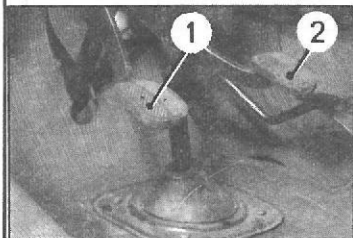
GÉNÉRALITÉS

C 25 Tous Types

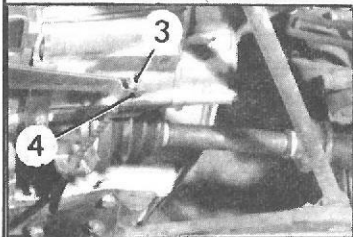
Véhicule		1000 Ess. (→ 10/81)	1000 Ess. (10/81 →)	1000 Diesel	1300 Essence	1300 Diesel
(→ 3/85) TT (sauf Combi.)		165 XCA 14			185 XCA 14	
Pneumatiques _____ Combi.		Standard : 165 R 14			Confort-Club 185 SR 14 XCA	
(3/85 →) TT (sauf Combi.)		165/75 R14 XCA PR 8			185/75 R14 XCA PR 8	
Développement sous charge		165 = 1,89 m - 165/75 = 1,87 m			185 = 1,97 m - 185/75 = 1,95 m	
Repère B.V.		2 GE 12		2 GE 03	3 GE 31	2 GE 30
Vitesses à 1000 tr/mn (moteur) (en km/h)	1	5,89		6,38	6,13	
	2	11,28		12,22	11,76	
	3	17,55		19,09	16,69	
	4	26,48		28,69	23,62	
	5				29,81	
	M.A.R	6,96		7,54	7,26	
Couple cylindrique		12/62		13/62		12/62
Rapport de compteur		15/29			10/20	
Huile		TOTAL TRANSMISSION B.V. - 75 W/80 W				
Capacité (vidange)		1,25 litre				

C 25 Tous Types

EMBAYAGE



80-1931



80-1941

Mécanisme ESSENCE : VERTO 215 DBR 510
DIESEL : VERTO 235 DBR 525

Contrôler la hauteur de la pédale d'embrayage :

La pédale d'embrayage (1) doit être à la même hauteur que la pédale de frein (2).

Régler la hauteur de la pédale d'embrayage :

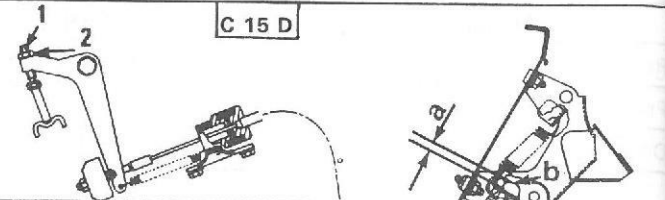
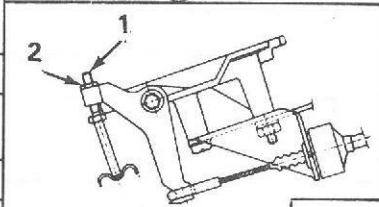
Desserrer le contre-écrou (3) et agir sur l'écrou (4) pour amener la pédale d'embrayage (1) à la même hauteur que la pédale de frein (2).

En serrant l'écrou (4) la pédale monte.

En desserrant l'écrou (4) la pédale descend.

Serrer le contre-écrou (3).

GÉNÉRALITÉS		C 15 Tous Types	
Véhicule	C 15 E	C 15 D	
Repère B.V.	BT 67	BM 61	
Pneumatiques	145 R 13 MX renforcé	155 R 13 MX	
Développement sous charge	1,725 mm	1,760 mm	
Vitesse à 1000 tr/mn (moteur) (km/h)	1	6,55	8,36
	2	12,26	14,71
	3	18,47	24,11
	4	26,94	34,61
	M.AR	7,13	8,30
Couple conique	15/61	16/61	
Rapport compteur	26/29	19/17	
Huile	Commune avec moteur	TOTAL TRANSMISSION B.V. - 75 W/80 W	
Capacité (vidange)	5,5 litres	1,8 litre	

C 15 Tous Types					EMBAYAGE	
Véhicules	C 15 E		C 15 D		C 15 D	
Mécanisme à diaphragme (tarage)	VERTO 355 daN LUK 355 daN		LUK 420 daN			
Disque Fournisseur	Ø 180 mm		Ø 200 mm			
	VERTO	LUK	VERTO	LUK		
Qualité de la garniture	F 202	T 356	F 755		V.31-9	
Epaisseur du disque	7,7 ± 0,3 mm				C 15 E	
Dimension de la garniture	181,5 × 127 mm		201 × 133 mm			
Moyeu	20 dents		18 dents			
Ressorts : nombre	6				V.31-9	

Garde à la pédale : c'est une garde nulle (butée en appui constant).

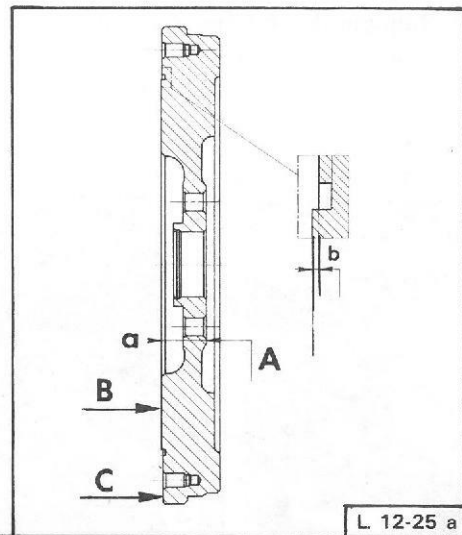
Réglage : Agir sur la vis (1), et l'écrou (2) de la tige de poussée, de façon à obtenir une cote « a » = 10 mm entre l'extrémité « b » de la pédale et « c » de la butée du pédalier.

Course de la pédale : L = 120 mm minimum.

C 35 - C 25 - C 15

RECTIFICATION DES VOLANTS MOTEUR

<p>A : Face d'appui/vilebrequin B : Glace C : Face d'appui du mécanisme</p>	<p>a = cote entre A et B Cote mini admise après rectification</p>	<p>b = cote entre B et C Cote à respecter impérativement</p>
C 35 Tous Types	26,7 mm	0,35 mm
C 25 Diesel	27,7 mm	0,5 - $0_{,15}$ mm
C 15 Diesel	18,5 mm	0,5 mm
C 15 Essence	18 mm	0,5 mm



L 12-25 a

C 25 Tous Types

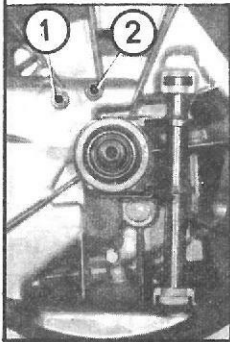
BOITE DE VITESSES

Réglage des butées d'axe de fourchette (pâte d'étanchéité sur la vis-butée)

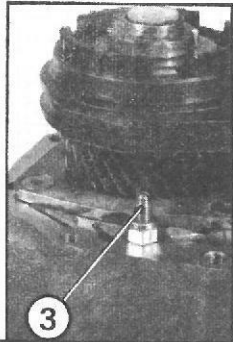
Engager la vitesse.

Amener la vis de réglage au contact de l'axe de fourchette et visser d'un tour.

76-1407



77-85



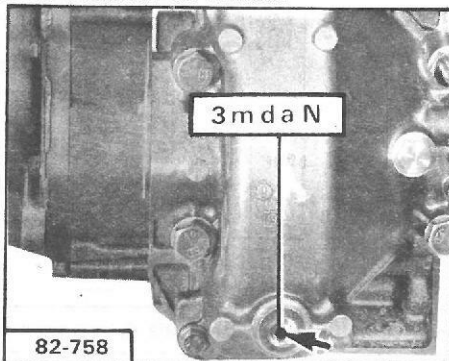
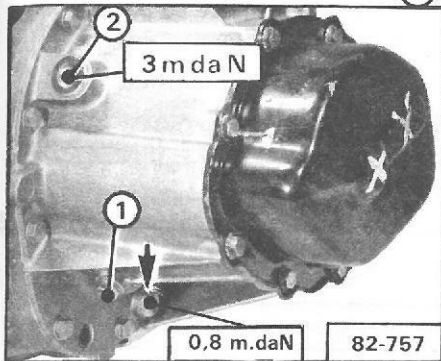
(1) Butée de 3^{ème} sur B.V. 4 ou 5.

(2) Butée de 5^{ème} sur B.V. 5.

(3) Butée de 4^{ème} sur B.V. 5.

C 15 D

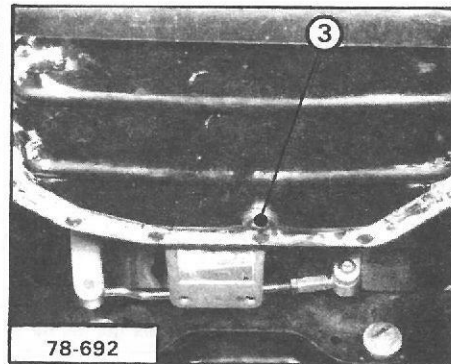
Vidange : 2 bouchons (→) : un sous le différentiel et un sous la boîte de vitesses. **Remplissage :** 1,8 litre de TOTAL TRANSMISSION B.V. 75 W/80 W par le bouchon (2). Pas de bouchon de niveau.



C 15 Tous Types

C 15 E

1 bouchon de vidange (3) commune pour moteur-B.V.



ATTENTION : Ne pas déposer la vis (1) qui fixe l'axe du pignon de renvoi de marche arrière

C 35 Tous Types

CARACTÉRISTIQUES :

- Un joint homocinétique à billes, côté roue.
- Un joint tripode, côté boîte de vitesses.

(1) Bague de mise à l'atmosphère.

POINTS PARTICULIERS :

Transmission côté droit et côté gauche identiques.

Graissage :

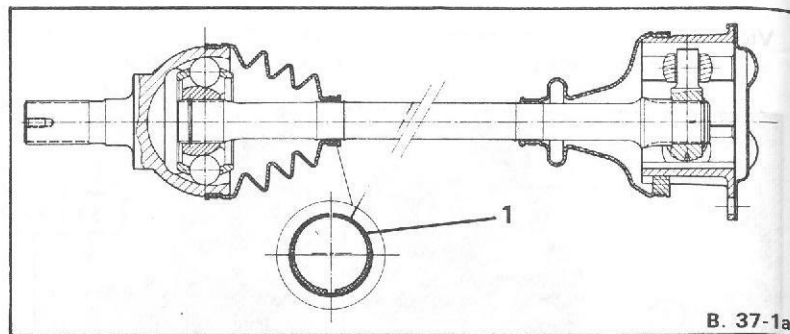
TOTAL MULTIS MS.

Couples de serrage :

Vis de fixation entraîneur 12 à 13,5 m.daN

Vis de fixation côté roue 2,2 à 2,5 m.daN

TRANSMISSIONS



La détérioration des gaines de transmission entraîne la perte totale de la graisse et une usure prématurée des pièces.

TRANSMISSIONS

C 25 Tous Types

CARACTÉRISTIQUES :

- Un joint homocinétique à billes, côté roue.
- Un joint tripode, côté boîte de vitesses.

(1) Bague de mise à l'atmosphère.

POINTS PARTICULIERS :

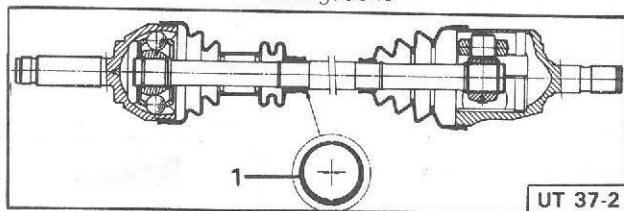
Graissage :

Graisse au bisulfure de molybdène

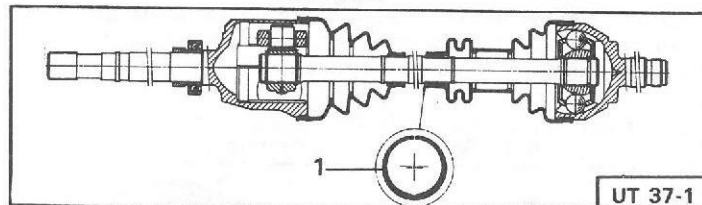
MOLYDAL Référence 1495

DOW CORNING . . Référence MOLYKOTE LONGTERM 2

côté gauche



côté droit



Couple de serrage : Erou de transmission (LOCTITE FRENBLOC) 50 m.daN

La détérioration des gaines de transmission entraîne la perte totale de la graisse et une usure prématurée des pièces

C 15 Tous Types

TRANSMISSIONS

C 15 Essence

C 15 Diesel

- Graisse préconisée :**
- Quantité au joint à bille
 - Quantité au joint homocinétique 165 grammes

Fixation sur moyeu

Faire attention, lors du montage de la transmission, à ne pas blesser le joint d'étanchéité de sortie de BV : Un mauvais état de ce joint risque de provoquer la perte totale de l'huile moteur - BV.

GL 245 MO : fournie avec gaines livrées aux P.R.

100 grammes

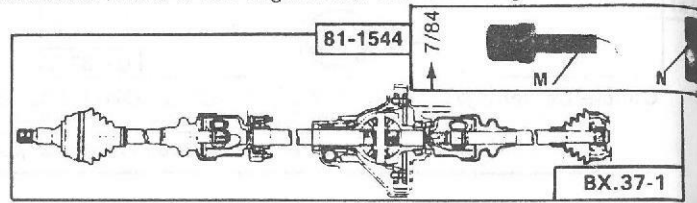
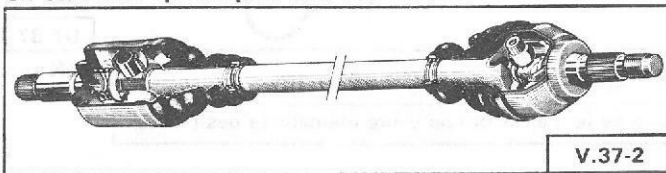
150 grammes

27 m.daN

Placer les outils **M** et **N** du coffret **OUT 307 101 T** pour maintenir en place les planétaires lors de la dépose de la 2ème transmission. (→ 9/84)

Remettre dans la BV une quantité d'huile identique à celle écoulee lors de la dépose des transmissions.

Le panachage des transmissions France avec transmissions RDA est admis (*entre droite et gauche*). Les lots d'organes de remise en état sont **spécifiques** aux deux fabrications.



C 35 Tous Types

ESSIEU AVANT

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 $1^{\circ}45'$.

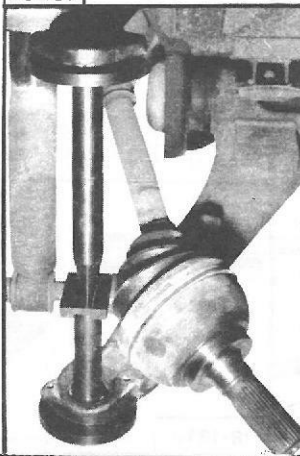
La chasse n'est pas réglable. Le contrôle s'effectue sur le véhicule à l'aide de l'appareil 2311-T ou de l'outil 5317-T.

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

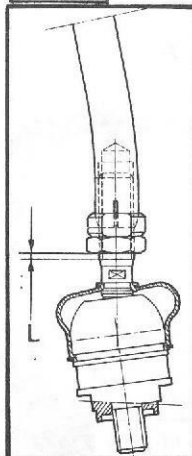
Le réglage s'effectue en agissant sur les embouts de rotules de barres de direction, de la même valeur à droite et à gauche.

IMPORTANT : Vérifier, que le dépassement L de la partie filetée apparente de l'embout de rotule de chacune des barres de direction, soit égal à 1 mm près et ne soit pas supérieur à 10 mm.

78-531

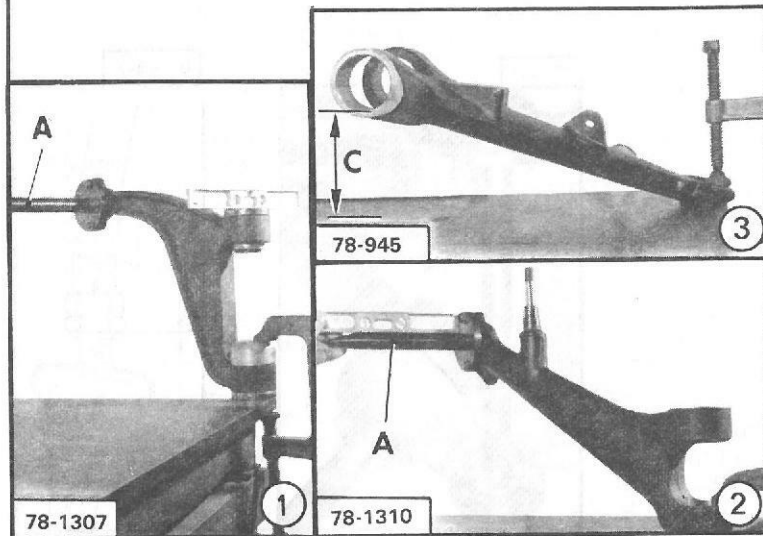


B. 44-7



C 35 Tous Types

CONTROLE DES BRAS SUPERIEUR OU INFERIEUR D'ESSIEU AVANT



- Serrer le bras sur un marbre à l'aide d'un serre-joint.
- Placer la pointe **A** de l'outil 5317-T sur le bras.
- Poser un niveau sur le bras, parallèlement à l'outil **A** (photo **1**).
- Poser le niveau sur l'outil **A** (photo **2**), la bulle du niveau doit occuper la même position que précédemment. Sinon le bras est faussé.
- Serrer le bras sur un marbre, comme indiqué sur la photo **3** (bras supérieurs, déposer les fluid-blocs).
- Mesurer la cote **C** (du plan du marbre à la partie inférieure de l'alésage) (photo **3**).
 - Bras supérieur : **C** = 56 à 63 mm
 - Bras inférieur : **C** = 142 à 150 mm
 Sinon le bras est faussé.

C 35 Tous Types

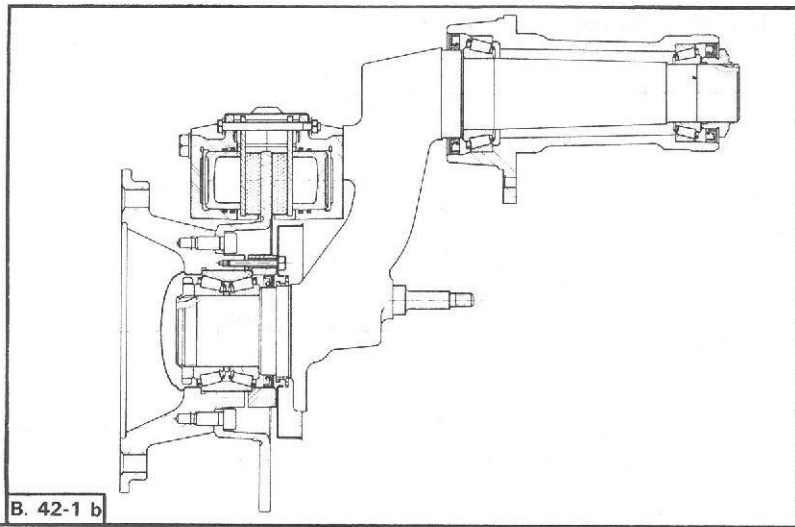
ESSIEU ARRIERE

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

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

Etanchéité du roulement de moyeu :

Il est impératif d'appliquer les directives de la Note Technique N° 26 C.



B. 42-1 b

C 35 Tous Types

SUSPENSION

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.
Lors de la pose d'une barre de torsion, positionner l'extrémité côté ancrage sur caisse en retrait de 0 à 3 mm maxi de la face arrière de l'ancrage sur la caisse.
- Barres ARRIÈRE : 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 : (selon équipements)

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.

DIRECTION

C 35 Tous Types

Réglage du braquage :

(Véhicules \rightarrow 4/1978 ou en cas de perte de la vis de butée de braquage).

Placer les roues avant du véhicule sur des plateaux pivotants.

Déposer la vis et le contre-écrou sur chaque pivot.

Remplacer les vis et contre-écrous par des vis n° P.R. 5 477 364 R.

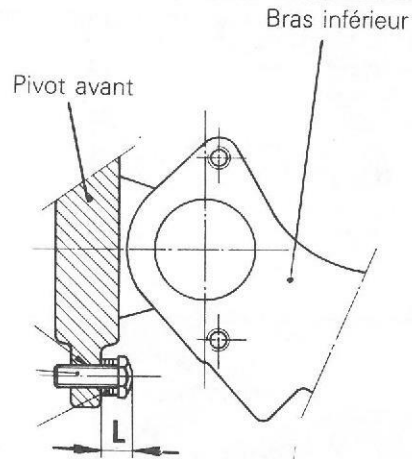
Braquer d'un côté, d'un angle de $43^{\circ} \begin{matrix} 0^{\circ} \\ -1^{\circ} \end{matrix}$ (roue côté intérieur au virage).

Amener la tête de la vis au contact du bras. Mesurer la cote L entre tête de vis et pivot

Réaliser un empilage de rondelles N° P.R. 26 192 569 M sous tête de vis pour obtenir (vis serrée) la cote « L » $\begin{matrix} +1,5 \\ 1 \end{matrix}$ mm correspondant à l'angle de braquage.

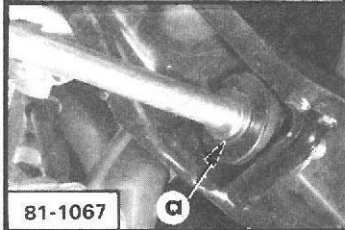
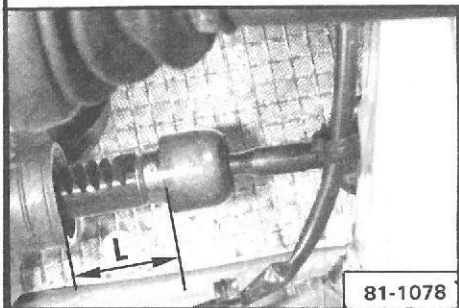
Monter la vis au LOCTITE FRENBLLOC - couple de serrage : 3 à 3,4 m.daN.

Effectuer la même opération pour l'autre côté.



C 25 Tous Types

ESSIEU AVANT



Parallélisme : Pincement des roues vers l'avant : $0,5 \pm 1$ mm.
Les roues sont en ligne droite lorsque le dépassement (**L**) de crémaillère est de :

- 52 mm, côté gauche,
- 76 mm, côté droit.

Le réglage s'obtient par rotation des biellettes de direction droite et gauche, après desserrage des écrous. **Après réglage, les longueurs apparentes des filetages, côtés droit et gauche, doivent être sensiblement égales.**

Chasse : Angle de chasse : 0 à 1°.

La chasse est réglée définitivement en usine par **une seule épaisseur de cale : 2,5 mm** placée en « a ».

Carrossage (*non réglable*) : Se contrôle à l'aide d'un appareil optique.

- 1° 50' à 2° 50' : à vide,
- 1° à 2° : en charge.

Angles de braquage :

- roue intérieure : 40° 10',
- roue extérieure : 35° 15'.

ESSIEU ARRIÈRE

C 25 Tous Types

Parallélisme (non réglable) : ± 1 mm.

Jeu de fonctionnement des roulements de moyeu : 0,025 à 0,10 mm.

Serrage de l'écrou de moyeu : voir Manuel C 25, MAN 008891, Op. UT. 422-3.

SUSPENSION AVANT

Amortisseurs (non démontables) : Un seul type d'amortisseur.

Ressorts :

	Essence	Diesel
Diamètre du fil (en mm)	16	16,8
Nombre de spirales utilisées	5	
Sens d'enroulement des spires	à droite	
Hauteur libre du ressort (en mm)	≈ 390	≈ 383

SUSPENSION ARRIÈRE

Fourgon - Chassis cabine

Combi

Amortisseurs :

Téléscopiques à double effet

Repère marron

Repère gris

Ressorts :

Longitudinaux à lames, composés de 2 lames principales et de 2 lames à effet retardé

4 lames jointives, sans effet retardé

C 15 Tous Types

SUSPENSION

AVANT (verticale)

ARRIERE (horizontale)

Amortisseurs non renouvelables. repère :
Barre stabilisatrice : $\varnothing = 23$ mm.

C 15 E	C 15 D
2 B	3 B

Type télescopique intégrée à roues indépendantes.
Amortisseurs non renouvelables : repère 10.
Barre stabilisatrice : $\varnothing = 15$ mm.

Couples de serrage : C 15 Essence :

Ecrou de fixation de la transmission sur le moyeu 23 à 26 m.daN
Ecrou de fixation de rotule inférieure 4 à 5 m.daN
Ecrou de biellette de direction 4 m.daN
Vis de paliers de barre stabilisatrice 13,5 m.daN
Ecrou sur embout de barre stabilisatrice 6,5 m.daN

Couples de serrage : C 15 TT :

Ecrou d'axe d'articulation du bras 13 m.daN
Ecrou de fixation d'amortisseur 1,75 m.daN
Vis de fixation de barre stabilisatrice 9 m.daN
Ecrou de fixation de roue (voir page 96)

Toutes les fixations de suspension avant comportant des silentbloc doivent être SERRÉES. suspension bridée (voir page 95).

Couples de serrage : C 15 Diesel :

Ecrou de fixation de la transmission sur le moyeu 23 à 26 m.daN
Ecrou de fixation de rotule inférieure 9,5 m.daN
Ecrou de biellette de direction 4,5 m.daN
Vis de paliers de barre stabilisatrice 3,5 m.daN
Ecrou sur embout de barre stabilisatrice 7,5 m.daN

Ressorts hélicoïdaux	AVANT		ARRIERE
	C 15 E	C 15 D	TT
Hauteur libre	547 mm	452 mm	263,5 mm
Repère	rouge-vert ou blanc-jaune	blanc-vert ou blanc-jaune	vert 1 ^{re} spire

ESSIEU AVANT

C 15 Tous Types

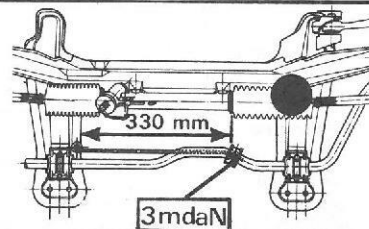
Conditions de contrôle et de réglage :

Le véhicule étant à vide en ordre de marche, 5 litres d'essence dans le réservoir, vérifier :

	C 15 Essence	C 15 Diesel
La hauteur avant doit être prise dans la zone « A » sous le véhicule au plan d'appui des roues du sol :	215 ± 10 mm	203 ± 10 mm voir page 96
Hauteur arrière :		
Parallélisme (réglable)	1,5 mm	3 mm
Pincement :	1° 21' ± 30'	0°55' ± 50'
Chasse (non réglable) :		
Inclinaison des pivots (non réglable) :	9° 04' ± 40'	8° 50' ± 40'
Carrossage (non réglable) :	0° 47' ± 30'	0° 30' ± 30'
Roues : type de fixation	3 tocs	4 vis

C 15 Diesel

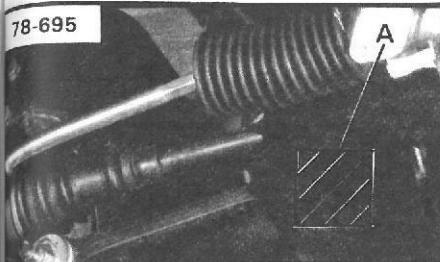
Respecter la cote de positionnement de la bride et serrer au couple (voir dessin).



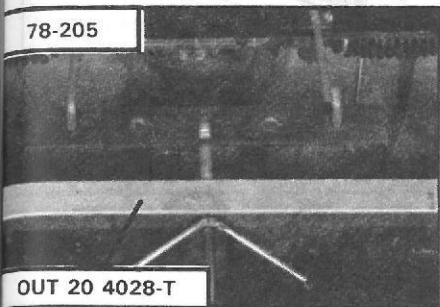
Conditions de montage de la barre anti-dévers :

La barre anti-dévers des C 15 a un sens de montage IMPÉRATIF. C 15 E : (voir MAN 008572, Op. VD 430-00). C 15 D : (voir MAN 008581, Op. VD 434-4). Brider la suspension jusqu'à l'alignement des bras de suspension avec le berceau (appareil OUT 20 4028-T).

78-695



78-205



OUT 20 4028-T

C 15 Tous Types

ESSIEU ARRIÈRE

Conditions de contrôle et de réglage : Le véhicule étant à vide en ordre de marche, 5 litres d'essence dans le réservoir, vérifier :

Hauteur arrière (h) :

Doit être prise du point « A » fixation arrière de l'essieu à la caisse, au plan d'appui des roues au sol : voir dessin.

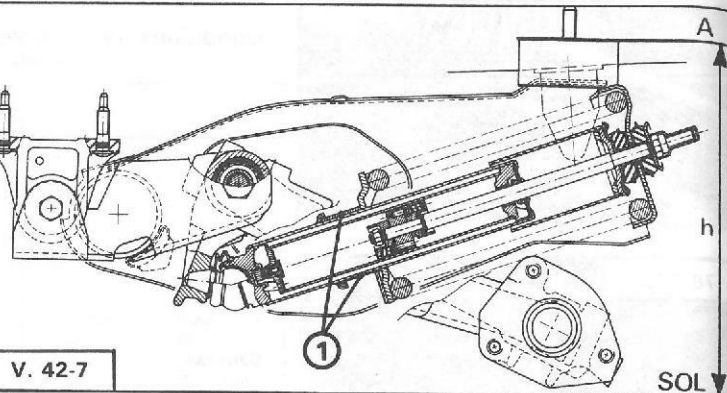
Hauteur avant :

Parallélisme (réglable) :

Pincement :

Carrossage (non réglable) :

C 15 Essence	C 15 Diesel
511 ± 10	515 ± 10
Voir page 95	
1,6 à 5 mm	
- 0° 9' ± 20'	



V. 42-7

Suspension : horizontale

Les ressorts de suspension sont fournis en P.R. avec les cales butées (1).

Roues : Fixation sur moyeu :

3 tocs en C 15 Essence	: 7 m.daN
4 vis en C 15 Diesel	: 8 m.daN

DIRECTION

C 15 Tous Types

Véhicule :

C 15 Essence

C 15 Diesel

Diamètre du volant :
Rapport de démultiplication :
Angle de braquage (non réglable - roue extérieure) :
Jeu au poussoir de crémaillère :
Cote de pré réglage des biellettes - **L** (voir dessin) :
Position ligne droite de la direction (voir dessin) :
Orientation du volant ligne droite (branche vers le bas)

380 mm

1/21,21
33° 30'

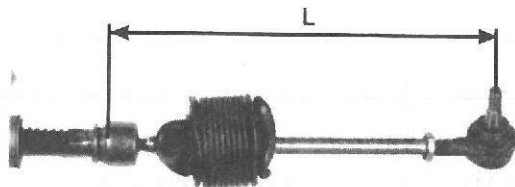
1/22
31° 36'

0,01 à 0,06 mm

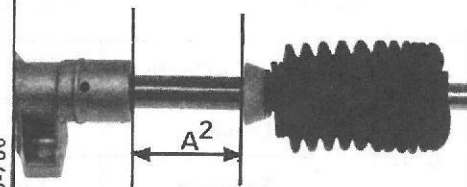
316,4 mm
 $A^2 = 74$ mm

365 mm
 $A^2 = 72,5$ mm

78-753



78-780



ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

C 35 - C 25 et C 15		PRESSION DE GONFLAGE DES PNEUS			
VEHICULES	MONTE SÉRIE	MONTES AUTORISÉES	PRESSION EN BARS AVANT	ARRIÈRE	
C 35 Essence et Diesel	195-16 XCA		4	4,5	
		205-16 XC 1	3,7	4,2	
C 25 1000 <u>Combi standard</u> 1300	165 XCA 14		3,9	4,5	
	165/75 R 14 XCA		4,1		
	185 XCA 14 185/75 R 14 XCA		3,7 3,9	4,8	
C 25 Combi Club + Confort	185 S R 14		3,7	4,5	
C 15	Diesel	155 SR 13 MX	155 R 13 XM + S	2,3	2,6
	Essence	145 SR 13 MX	145 R 13 XM + S	2,3	2,6

FREINAGE

C 35 Tous Types

B. 45-2 a

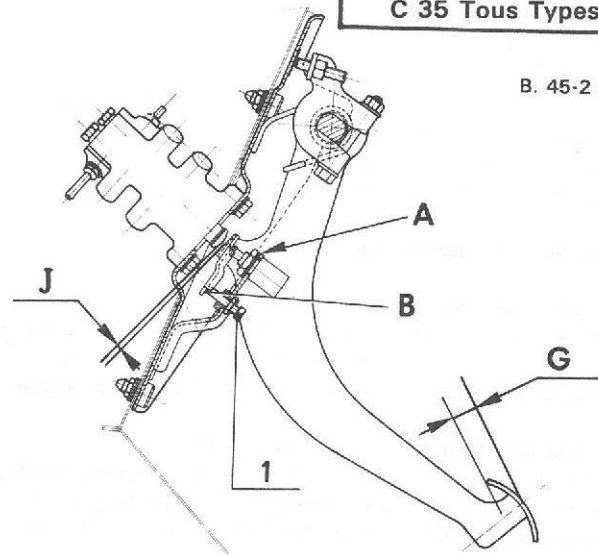
Réglage de la garde à la pédale de frein :

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 (sinon griffer la patte support **A** pour obtenir cette condition).



Purger des freins : (Voir pages 102 et 103).

C 35 Tous Types

FREINAGE

	Avant	Arrière
Diamètre des pistons 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
de la garniture des
plaquettes : 1,5 mm

Qualité des garnitures : VALEO 596.

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. **Sinon, le circuit** de freinage serait inversé.

Purge des freins : (voir page 102-103)

Pour effectuer la purge des freins arrière, **lorsque le véhicule est équipé d'un indicateur de chute de pression (→ 3/83)** ou d'un **détecteur d'incident**, il est **impératif** de purger également celui-ci.

La purge doit s'effectuer en pression pour les freins avant et sans pression pour les freins arrière.

LIMITEUR DE FREINAGE

C 35 Tous Types

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 XC 1
HAUTEUR	309 ± 1 mm	318 ± 1 mm

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

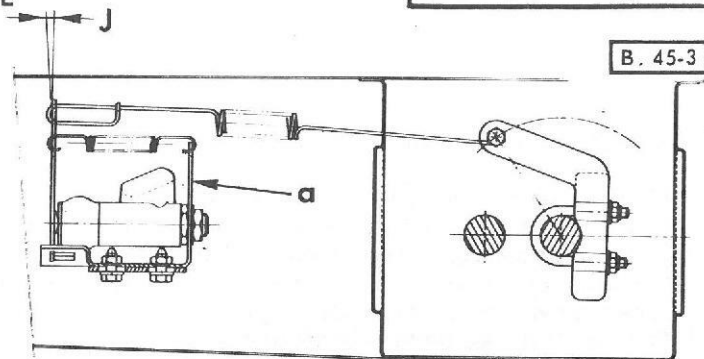
- b) Contrôler la pression limitée : Le moteur étant en marche, la pression limitée doit être de $18 \begin{smallmatrix} 0 \\ -2 \end{smallmatrix}$ bars. Sinon, griffer le

support en « a » pour obtenir cette pression.

- c) Régler le ressort de commande du limiteur : Positionner le limiteur de façon à obtenir, **pédale de frein enfoncée**, un jeu $J = 1 \pm 0,5$ mm, entre le ressort et son attache.

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 Tous Types

PURGE DES FREINS AVANT

La purge des freins s'effectue en pression, du fait de la présence dans le circuit d'une vanne de sécurité (10/1976 →).

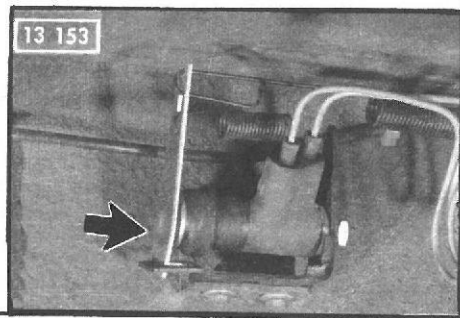
- Mettre le véhicule sur chandelles. Déposer les roues.
- Raccorder chaque vis de purge à un récipient propre, à l'aide de tubes souples transparents.
- Maintenir la pédale de frein enfoncée. Mettre le moteur en marche (ralenti).
- Desserrer les vis de purge et laisser couler le liquide dans les récipients jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de bulles d'air.
- A ce moment, serrer les vis de purge.
- Relâcher la pédale de frein et déposer les tubes.
- Vérifier l'étanchéité des vis de purge, en appuyant sur la pédale de frein.
- Rétablir le niveau de L.H.M., moteur tournant.
- Arrêter le moteur.
- Monter les roues. Mettre le véhicule au sol.

PURGE DES FREINS ARRIERE

C 35 Tous Types

La purge doit être effectuée sans pression afin d'éviter l'émulsion du liquide et, par conséquent, la formation de poches d'air dans le circuit.

- Mettre le véhicule sur chandelles. Déposer les roues.
 - Raccorder chaque vis de purge à un récipient propre, à l'aide de tubes souples transparents.
 - Desserrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.
 - *Sur les véhicules équipés d'un accumulateur de frein arrière* : Desserrer une vis de purge et **appuyer légèrement** sur la pédale de frein pour faire chuter la pression dans l'accumulateur.
 - Maintenir la pédale de frein **légèrement enfoncée** et mettre le moteur en marche (*ralenti*).
 - Desserrer la deuxième vis de purge. Serrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.
- NOTA : **Si le liquide ne coule pas, brider le limiteur en pleine ouverture.**
- Laisser couler le liquide jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de bulles d'air.
 - A ce moment, serrer les vis de purge. Purger l'indicateur de chute de pression. Vérifier l'étanchéité des vis de purge.
 - Rétablir le niveau de L.H.M., moteur tournant.
 - Arrêter le moteur.
 - Monter les roues. Mettre le véhicule au sol.



C 25 Tous Types

FREINAGE

* Voir Note Technique C 25 (11) N° 1

Maître-cylindre :	∅ des pistons	22,225 mm.
	* Course des pistons : (2/83 →)	21,5 + 12,5 mm
Master-vac :	Retrait de la tige de poussée par rapport au plan de fixation du maître-cylindre	0,3 à 0,5 mm
	Diamètre	8" (203,2 mm)
Sur C 25 Diesel , une pompe à vide PIERBURG assure la dépression au MASTER-VAC. Capacité d'huile de la pompe : 40 cm ³ .		
Qualité d'huile : SAE 10 W 30.		
Freins avant :	Diamètre des disques	255,5 mm
	Épaisseur des disques	13 mm
	Épaisseur mini après rectification	11,8 mm
	Épaisseur mini après usure	11,3 mm
	Voile maxi du disque	0,15 mm
	Point de mesure du voile	à 2 mm du bord extérieur
	Diamètres des pistons récepteurs	48 + 38 mm
	Marque et type des plaquettes : TEXTAR T 248 GF (→ 1/85) ENERGIT 394 HG (1/85 →)	
	Épaisseur mini des plaquettes	2 mm
Freins arrière :	Diamètre des tambours	254 mm
	Diamètre maxi après usure	254,8 mm
	* Diamètre des cylindres de roue	(2/83 →) 25,4 mm
	Épaisseur mini des garnitures	1 mm
	Marque et type des garnitures	FERODO AM 14 FF
Liquide de frein utilisé : TOTAL Fluide SY (Norme SAE J 1703).		

REGLAGES

C 25 Tous Types

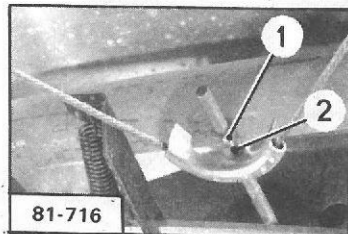
Réglage du frein de sécurité :

- Actionner deux ou trois fois le frein hydraulique, en appuyant sur la pédale.
- Placer le levier de frein à main au 3^{ème} cran de sa course.
- Desserrer le contre-écrou (1).
- Serrer l'écrou (2) du palonnier jusqu'au début du serrage des freins arrière.
- Vérifier que pour une course de cinq crans, du levier de frein à main, les roues arrière soient bloquées.
- Serrer le contre-écrou (1).

Réglage de la tige de poussée du master-vac :

L'extrémité de la tige de poussée doit être en **retrait de 0,3 à 0,5 mm**, par rapport au plan d'appui du maître-cylindre, **en position repos**.

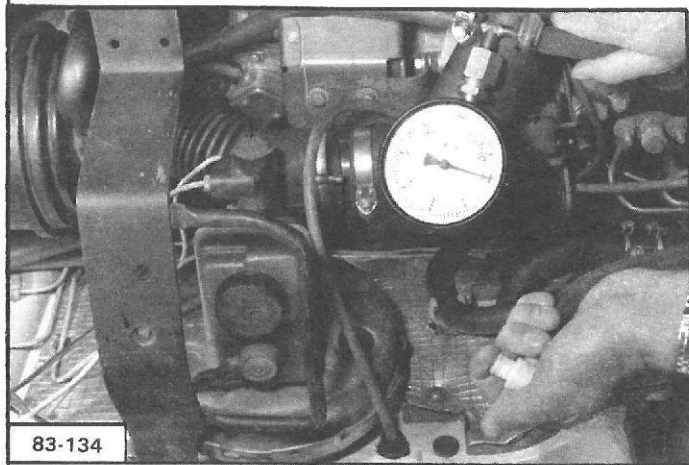
Pour obtenir ce retrait, agir sur la vis du master-vac, côté maître-cylindre.

**PURGE DES CIRCUITS DE FREIN**

- Moteur arrêté, sans assistance de freinage.
- Commencer par l'arrière du véhicule en purgeant chaque cylindre de roue. Puis à l'avant, purger les pistons supérieurs. Terminer en purgeant les pistons inférieurs.

C 25 Tous Types

CONTROLE DE LA VALEUR DE DEPRESSION



83-134

Brancher le manometre OUT 20 4073-T (+ sur véhicule essence un compte-tours).

Faire tourner le moteur :

- *Essence* : 4500 tr/mn
- *Diesel* : régime ralenti accéléré

Cesser d'accélérer, la dépression minimum indiquée doit être égale ou supérieure à 500 mm/Hg ou 700 m.bar.

TABLEAU DE TARAGE DES ORGANES

C 35

Véhicule	Conjoncteur - disjoncteur Conjonction	disjoncteur Disjonction	Accu principal	Vanne de sécurité	Accu de freins
C 35 Tous Types	140 à 150 bars	165 à 175 bars	$62 + \frac{2}{-32}$ bars	110 à 130 bars	$62 + \frac{2}{-32}$ bars

MANO-CONTACT DE CIRCUIT HYDRAULIQUE

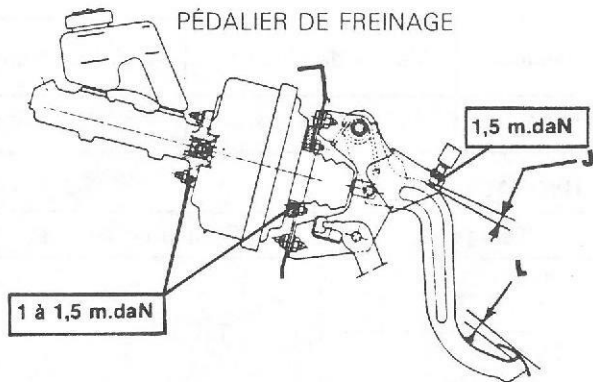
	Emplacement	Tarage	Couple de serrage
→ 10/1976	Raccord trois voies	105 à 125 bars Repère YN	1,1 à 1,2 m.daN
10/1976 →	Vanne de sécurité	75 à 95 bars Repère UN 1	
3/1983 →	Vanne de sécurité (nouveau filetage au niveau du détecteur)	80 à 100 bars Repère 2 C	2 à 2,2 m.daN

C 15 Tous Types

PÉDALIER - LIMITEUR DE FREINAGE - DÉPRESSION

V.45-11

PÉDALIER DE FREINAGE



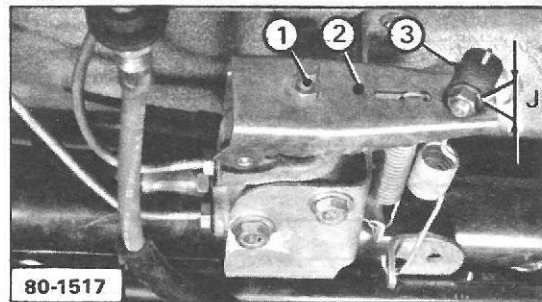
Jeu J = 3 à 5 mm réglable par la position du contacteur.
A titre indicatif lorsque $J = 3 \text{ mm}$, $L = 9,3 \text{ mm}$.

RÉGLAGE DU LIMITEUR DE FREINAGE.

Appuyer énergiquement sur la pédale de frein pour fermer le limiteur.
Régler le serre-câble (3) de façon à obtenir un jeu $J = 4$ à 5 mm entre la face d'appui du serre-câble et le levier (2).

NOTA :

Ne pas intervenir sur la vis (1) celle-ci étant réglée en usine.



Contrôle de la dépression : Le manomètre **OUT 20 4073-T** intercalé entre la source de dépression et le master VAC doit indiquer une dépression égale ou supérieure à **500 mm/Hg** ou **700 mbar** lors de la chute de régime de 4500 tr/mn au ralenti (moteur chaud).

FREINS

C 15 Tous Types

Véhicules	∅ du maître-cylindre	∅ des pistons des étriers AV	Épaisseur du disque	∅ des cylindres de frein AR	∅ des tambours	Limiteur de freinage AR
C 15 Essence	∅ 19 mm ↑ MARTER VAC ∅ 150 mm	CITROËN 2 pistons ∅ 45 mm	9 mm	DBA ∅ 22 mm	228 mm	Asservi à la charge (sans repère). Ressort compensateur : 15 spires (repère bleu). Ressort d'asservissement : 40 spires (sans repère).
C 15 Diesel	∅ 20,6 mm Repère Noir	GIRLING JA 48 1 piston ∅ 48 mm	10 mm			

Liquide de frein : Suivant norme NFR 12640 S TOTAL SY.

Purge : Elle peut être facilitée en utilisant un appareil du commerce (exemple ARC 50). Commencer par les roues avant. Sur véhicules à freinage assisté, purger les freins, roues au sol.

Sur **C 15 Diesel** : Une pompe à vide PIERBURG assure la dépression au MASTER VAC.

Capacité d'huile de la pompe : 40 cm³. Qualité d'huile : **SAE 10 W 30**.

ELECTRICITE

C 35 - C 25 - C 15		ALTERNATEURS - RÉGULATEURS							
Véhicule	Marque	Alternateur complet	Régulateur seul	Rapport vitesse alt./moteur	Débit (ampères)/Vitesse moteur (tr/m) sous 13,5 volts			Tension régulée (en intensité croissante)	
C 35	PARIS-RHÔNE	A 13 R 245 → 9/83 A 13 N 92 9/83 → 6/84 A 13 N 109 6/84 →	AYB 2129 YH 1639 YH 1925	2,2/1	45 à 1370	51 à 2720	53 à 3630	13,8 à 14,5 volts	
	DUCELLIER	515 002 → 9/83	510 002						
	PARIS-RHÔNE (monte autorisée)	A 13 R 190 → 9/83			33 à 680	62 à 1510	70 à 2750		
C 25	Essence	MOTOROLA	9 AR 2673 K ou 9 AR 2964 K	9 RC 7036	2/1	46 à 1600	51 à 2920		53 à 3880
		PARIS-RHÔNE	A 13 R 259	YL 125					
		S.E.V.	71 651 502	72 563 002					
	Diesel	MOTOROLA	9 AR 2672 P	9 RC 7036	2,54/1	44 à 1000	65 à 2000		70 à 4000
		DUCELLIER	516 013 → 6/84 516 061 6/84 →	511 008					
		PARIS-RHÔNE	A 14 N 2 → 6/84 A 14 N 90 6/84 →	YL 140 HY 1925					
C 15 E	DUCELLIER	514 005	511 023	2/1	8 à 750	18 à 1000	33 à 2000		
	MOTOROLA	9 AR 2728	9 RC 7056						
C 15 D	BOSCH	0 120 489 259	1 187 311 008	2,45/1	32 à 820	47 à 1640			
	MELCO	A 002 T 27091							
	PARIS-RHÔNE	A 13 N 95	YH 1925						

DEMARREURS

C 35 - C 25 - C 15

Véhicule	Marque	Référence	Réglage du lanceur		
			A maxi	B mini	
Essence C 35	DUCELLIER	6215	37,25	50	<p>(sauf C 15 D)</p>
		538 005	29,8	40,5	
Diesel	PARIS-RHÔNE	D 11E 173 → 10/83	29	39,5	
		D 11E 187 10/83 →			
Essence C 25	BOSCH	0 001 208 211	21,1	31,7	
	DUCELLIER	6189 → 7/84			
		534 046 7/84 →			
	PARIS-RHÔNE	D 9E 36			
	Diesel	DUCELLIER	538 006	29,9	
PARIS-RHÔNE		D 11E 177			
C 15 E	BOSCH	0 001 208 226	16,5	25,4	<p>(C 15 D)</p>
	DUCELLIER	534 048			
	PARIS-RHÔNE	D 9E 64			
C 15 D	BOSCH	0 001 314 034	a = 4 mini	b = 6,5 mini	
	MELCO	M 001 T 50 172			

L. 53-1

L. 53-13b

Tous Type Diesel

CIRCUITS DE PRECHAUFFAGE ET DEMARRAGE

Démarrage avec préchauffage : A la mise sous tension :

- le temporisateur **T1** excite le relais **R1**, les bougies chauffent,
 - le temporisateur **T2** excite le relais **R2**, le voyant s'allume.
- Après un temps variable avec la température, le temporisateur **T2** coupe le relais **R2** éteignant le voyant, puis si le démarreur n'est pas sollicité, le relais **R1** coupe les bougies un moment plus tard.

Action sur le démarreur : la diode **D** laisse établir le courant sur **R1**, et **R2** par **T2** : les bougies chauffent, le voyant s'allume ; cette action verrouille **T1** interdisant l'alimentation des bougies avant la coupure du contact.

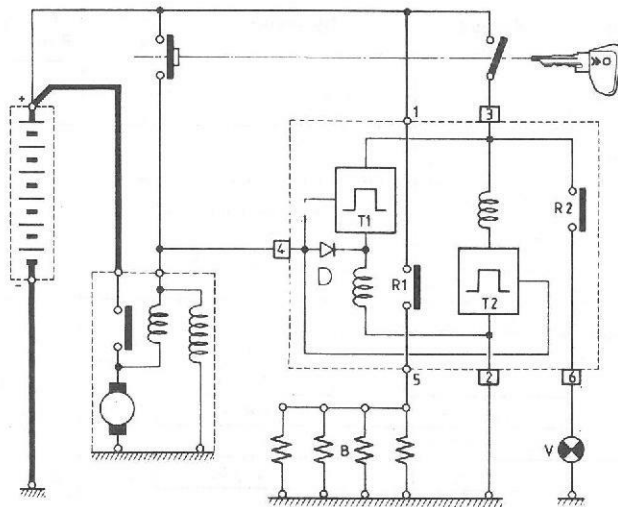
Bougies : 11 volts - \varnothing 12 x 1,25.

C 15 : BERU 0100 221 118 ou BOSCH 0250 201 005.

C 25 et C 35 : BERU 0100 221 106
ou BOSCH 0250 200 059.

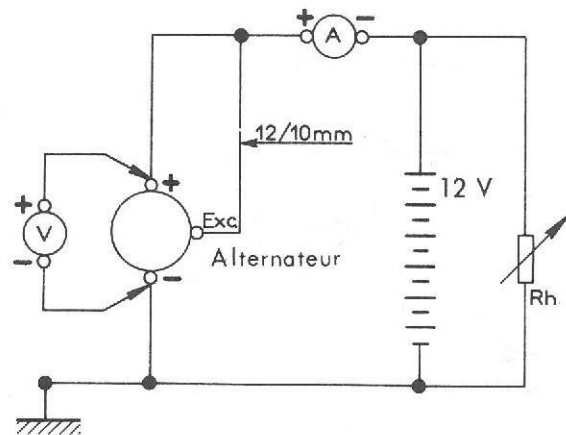
Boîtier :

- Rapide pour **C 15** : BOSCH 0333 402 509
ou BITRON 2044 015 ou SEV 73 100 202.
- Semi-rapide pour **C 25 et C 35** : CARTIER 02 386.



TT sans régulateur incorporé

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 **Rh**.

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.

TT. 53.2

TT sans régulateur incorporé

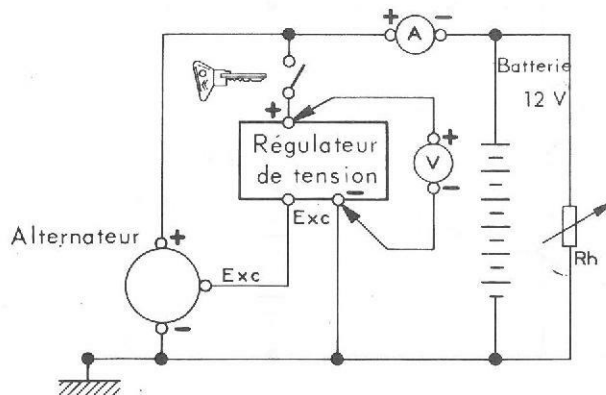
CIRCUIT DE CHARGE.

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 **Rh**.

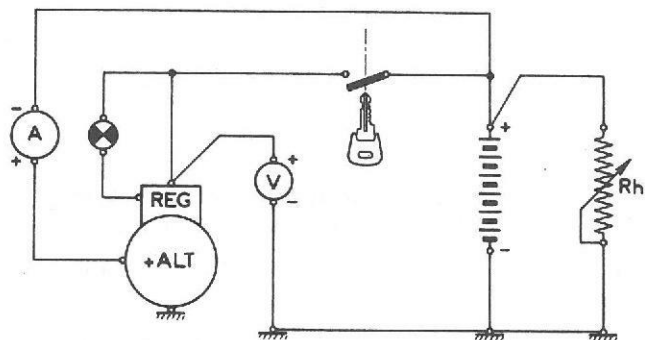
Suivant les références des appareils du véhicule, régler le régime moteur et agir sur le rhéostat pour obtenir l'intensité.

Schéma de montage de contrôle



CIRCUIT DE CHARGE

TT avec régulateur incorporé



V. 53-1

CONTROLES (Batterie bien chargée) :

Réaliser le branchement des appareils de contrôles : voltmètre, ampèremètre, rhéostat.

Débit :

Faire croître le régime et mesurer les points en maintenant tension à 13,5 volts par le rhéostat.

Régulation :

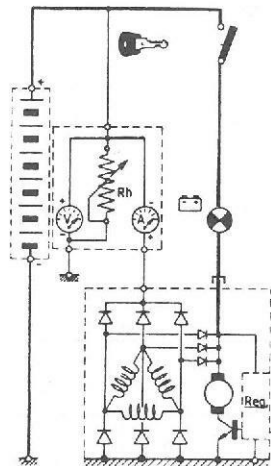
Régler le régime moteur et agir sur le rhéostat pour faire croître le débit.

Voyant de charge :

			10	15,4
Tension ➔	Témoin	allumé	éteint	allumé
Tension ➔	Témoin	allumé	éteint	allumé
		9		15,4

Tous Types avec régulateur de contrôle monofonction

CIRCUIT DE CHARGE



L. 53-23 a

CONTRÔLE DU DÉBIT D'UN ALTERNATEUR
et
CONTRÔLE D'UN RÉGULATEUR DE TENSION
(Batterie bien chargée)

Réaliser le branchement ci-contre, à l'aide d'un ampèremètre **A**, d'un voltmètre **V** et d'un rhéostat **Rh** ou d'un combiné Volt/Ampèremètre/Rhéostat (*schéma*).

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

Le courant d'amorçage de l'excitation traversant le voyant, s'assurer que le voyant s'allume à la mise sous tension.

La mise en tension de l'alternateur éteint le voyant par tension en opposition.

RÉPERTOIRE DES NOTES TECHNIQUES

Véhicules	Date	Numéro	Type	Objet
C 25 Tous Types	07/84	2 (0)	NT	Année modèle 1985
C 25 Tous Types	07/84	3 (0)	NT	Année modèle 1986
C 25 Essence	05/84	3 (1)	NT	Pompe à essence
C 25 Diesel	02/85	4 (1)	NT	Moteur U 25/661 à distribution par courroie
C 25 Diesel	06/85	5 (1)	NT	Evolution pistons-segments
C 25 B.V. 5	09/84	3 (5)	NT	Remplacement du support de commande de M.AR.
C 25 Tous Types	05/85	1 (9)	NT	Pneumatiques
C 25 Tous Types	05/84	2 (11)	NT	Freinage (épaisseur disques augmentée)
C 25 Fourgon T.T.	11/84	1 (14)	NT	Carrosserie
C 35 Tous Types	07/85	2 (0)	NT	Année modèle 1986
C 35 Diesel	07/84	4 (1)	NT	Evolutions moteur
C 35 Tous Types	09/84	1 (14)	NT	Carrosserie
C 35 Tous Types	12/84	2 (14)	NT	Carrosserie
VISA C 15	10/84	13 (0)	NT	Nouveau véhicule : caractéristiques
VISA C 15 Tous Types	07/85	16 (0)	NT	Année modèle 1986
VISA C 15	10/84	3 (E)	NT	Travaux à la révision des 1000 km

