

VOITURES PARTICULIERES

88

CAR 000880



VOITURES PARTICULIERES

8

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 **CITROËN**, sauf les véhicules UTILITAIRES, qui font l'objet d'un carnet de poche spécifique.

Il est découpé en dix groupes représentant les principales fonctions :

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

Dans chaque groupe, les voitures particulières sont traitées dans l'ordre : AX - VISA - AXEL - BX - CX 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 :

Automobiles CITROËN
Technique Après-Vente
« Méthodes Réparation »
Centre Technique de Vélizy
Chemin Vicinal N° 2
78140 VÉLIZY

SUGGESTIONS ET REMARQUES

CONCESSION, SUCCURSALE OU AGENCE DE :

EMPLOI DANS L'ATELIER :

EMBAYAGE
BY
TRANSMISSION

CARBURATION
INJECTION

ALLUMAGE

MOTEUR

SUGGESTIONS ET REMARQUES

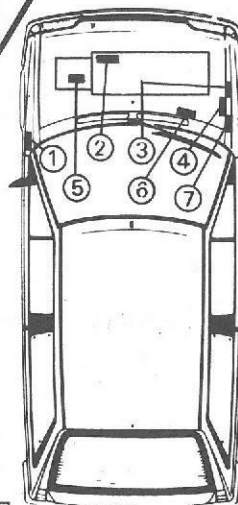
CONCESSION, SUCCURSALE OU AGENCE DE :

EMPLOI DANS L'ATELER :

IDENTIFICATION DES VÉHICULES

AX - TT

	10 E	10 E Entreprise	10 RE	11 RE 11 RE - Auto-Ecole*	11 TRE	14 TRS	14 TZS	AX SPORT	AX GT
Désignation aux mines	3 portes	ZA-ZA ZA	ZA-ZE ZE	ZA-ZA ZA	ZA-ZB ZB	ZA-ZC ZC	ZA-ZL ZL	ZA-ZD ZD	
	5 portes	ZA-ZH ZH		ZA-ZH ZH	ZA-ZJ ZJ*	ZA-ZK ZK			
Puissance fiscale CV	4	5	4		5	7			
Plaque moteur	C1A			H1A	K1A	M4A	K2A		
Plaque BV	Voir page 117								
Date de sortie du premier véhicule	3 portes 9/86 →			5 portes 9/87 →			3/87	10/87	



- ① Année modèle
- ② Type moteur
- ③ Report n° constructeur
- ④ Repère peinture

- ⑤ Identité boîte de vitesses
- ⑥ n° organisation P.R.
- ⑦ Plaque constructeur

Z80-4

GENERALITES

EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION

CARBURATION
INJECTION

ALLUMAGE

MOTEUR

VISA

IDENTIFICATION DES VÉHICULES

	VISA VISA Club	VISA Entreprise	10 E	11 E - 11 RE 11 RE Auto-Ecole	11 E Entreprise	11 E - RE (**) Administration	11 E Administration	14 TRS (BV.4)	14 TRS (BV.5)	GT
Désignation aux mines	VD-VF	VD-VF/E	VD-PC	VD-VG	VD-VG/E	VD-VK/B	VD-VK/E	VD-PE	VD-PE/A	VD-VS
Symbole garantie	VF		PC	VG		VK		PE		VS
Puissance fiscale (CV)	3	4	4	5	6	4	6	5	6	7
Plaque moteur	V06/644		108 C	109/5 F		109 K		150 D		150 B
Plaque BV	<i>Voir page 118 et 119</i>									
Date de sortie du premier véhicule	7/82	7/84	3/86	7/83		11/83		7/84		7/82

① Année modèle

② Plaque moteur

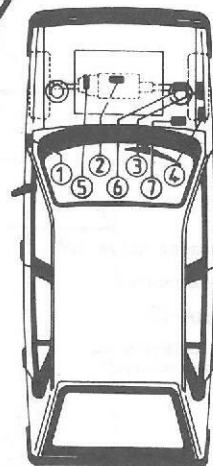
③ Report n° constructeur

④ Référence peinture

⑤ Identité boîte de vitesses

⑥ N° organisation P.R.

⑦ Plaque constructeur



** → 05/86

V00-8

IDENTIFICATION DES VÉHICULES

VISA

	GTI → 7/86	GTI 7/86 →	17 D - RD Auto-Ecole	17 D Entreprise	17 RD BV 4 - BV 5*	
Désignation aux mines	VD-PD	VD-VT	VD-VT/E	VD-VT/A		
Symbole garantie	PD	VT				
Puissance fiscale (CV)	8	5	7	5	6*	
Plaque moteur	180 A	B6D	161A			
Plaque BV	<i>Voir page 119</i>					
Date de sortie du premier véhicule	1/85	7/86	3/84			

EMBRAYAGE
 BV
 TRANSMISSION

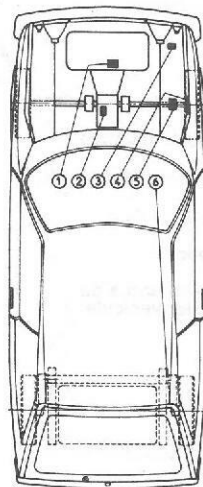
CARBURATION
 INJECTION

ALLUMAGE
 MOTEUR

AXEL

IDENTIFICATION DES VÉHICULES

	AXEL	11 RE	12 TRS	Entreprise	
	AXEL			AXEL	12 TRS
Désignation aux mines	TA-TB	TA-TF	TA-TH	TA-TJ	
Symbole garantle	TB	TF	TH	TJ	
Puissance fiscale (CV)	6	7	6	7	
Plaque moteur	G11/631	T13/653	G11/631	T13/653	
Plaque BV	<i>Voir page 120</i>				
Date de sortie du premier véhicule	6/84				



- ① Plaque moteur
- ② N° d'enchaînement
- ③ Plaque constructeur
- ④ Identité boîte de vitesses
- ⑤ Report n° constructeur
- ⑥ Identité essieux arrière

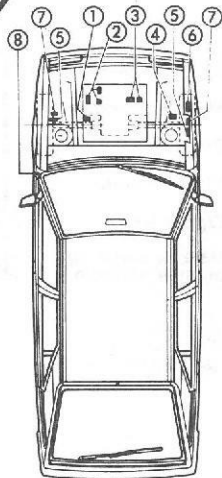
TA001

IDENTIFICATION DES VEHICULES

BX

*Sortie 2/84

	BX		14 E - RE		15 RE		16 S (*) RS - TRS		19 TRS		19 GT		19 GTI		GTI 16 soupapes		BVA		Entreprise		Admi.	
	BX	14 E - RE	15 RE	16 S (*) RS - TRS	19 TRS	19 GT	19 GTI	GTI 16 soupapes	16 RS - TRS	19 TRS	14 E	16 RS	16 RS									
Désignation mines	XB-XA	XB-XD	XB-EE	XB-XB	XB-XG		XB-EG	XB-EJ	XB-XB/AA		XB-XG/A	XB-XD/E	XB-XB/E	XB-XK/E								
Symbole garantie	XA	XD	EE	XB	XG		EG	EJ	XB-AA		XG-A	XD-E	XB-E	XK-E								
Puissance fiscale (CV)	6	7		9		10	7	8		9												
Plaque moteur	150 A	150 C	B1 A/A	171 C	D2 A	159 A	D6 A	D6 C	171 C	D2 A	150 C	171 C	171 D									
Plaque BV	<i>Voir page 120 et 121</i>																					
Date de sortie du premier véhicule	1/82	1/82	1/87	1/82	7/86	9/84	7/86	7/87	7/84	7/86	2/84		1/85									



- ① Identité boîte de vitesses
- ② N° moteur (BX 14 TT)
- ③ N° moteur (BX 16 et 19 TT)
- ④ Plaque constructeur
- ⑤ N° organisation P.R.
- ⑥ Report n° constructeur
- ⑦ Référence peinture
- ⑧ Année modèle

BX00-1a

MOTEUR
 ALLUMAGE
 CARBURATION
 INJECTION
 EMBRAYAGE
 BV
 TRANSMISSION

BX

IDENTIFICATION DES VEHICULES

	BVA BREAKS → AM 87 AM 88 → Evasions																													
	D			19 RD - TRD			19 D Entreprise			BVA			Admi.			Entreprise														
	19 RD - TRD			14 E			16 RS			19 TRS			19 D - RD			19 TRS			16 RS			14 E			16 S			19 D		
Désignation aux mines	XB-XP	XB-XC	XB-XC/E	XB-XC/A	XB-XY	XB-XE	XB-XH	XB-XF	XB-XH/A	XB-XS	XB-XY/E	XB-XE/E	XB-XF/E																	
Symbole garantie	XP	XC	XC-E	XC-A	XY	XE	XH	XF	XH-A	XS	XY-E	XE-E	XF-E																	
Puissance fiscale (CV)	6		8	7			9	7	8	7	8	9	8																	
Plaque moteur	161 A	D9 B			150 C	171 C	D2 A	D9 B	D2 A	171 D	150 C	171 C	D9 B																	
Plaque BV	<i>Voir page 121 et 122</i>																													
Date de sortie du premier véhicule	9/85	9/83	1/84	12/85	2/86	7/85	7/86	7/85	7/86	6/85	2/86		2/84																	

IDENTIFICATION DES VEHICULES

CX

*BVA option

Désignation aux mines

Symbole garantie

Puissance fiscale (CV)

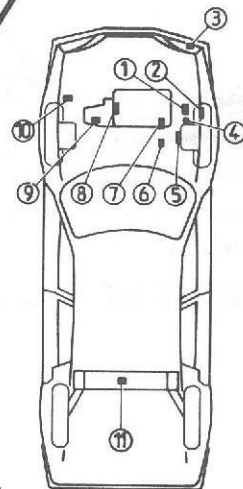
Plaque moteur

Plaque BV

Date de sortie du premier véhicule

	CX 20 RE - TRE	CX 22 TRS	CX 25 RI GTI Pallas IE	CX 25 RI GTI Pallas IE	CX 25 - GTI Turbo 2	CX 25 - GTI Turbo	CX 25 Prestige Turbo	CX 25 Prestige Turbo 2	CX 25 Prestige
	MA-MP	MA-NR	MA-NG	MA-NG/A	MA-NK		MA-NP	MA-NH	
	MP	NR	NG	NG/A	NK		NP	NH	
	10	11	13			12			
	829 A5	J6TA500	M25/669	M25/666	M25/662	M25/666	M25/659		
	<i>Voir page 123 et 124</i>								
	7/79	7/85	7/84	7/83	7/86	9/84	7/85	7/86	7/83

- | | | |
|-----------------------------|---------------------------|------------------------------|
| ① Plaque constructeur | ⑤ Référence peinture | ⑨ Identité boîte de vitesses |
| ② Report n° constructeur | ⑥ N° unit. AV | ⑩ N° organisation P.R. |
| ③ N° de caisse (sous phare) | ⑦ Plaque moteur (Diesel) | ⑪ N° unit. AR |
| ④ Année modèle | ⑧ Plaque moteur (essence) | |



L00-7

CX

IDENTIFICATION DES VEHICULES

* BVA option

BREAKS

CX 25 D - RD
Pallas DCX 25 RD - TRD
TurboCX 25 Limousine
TurboCX 25 RD - TRD
Turbo 2CX 25 Limousine
Turbo 2CX 20
CX 20 RE

CX 22 - RS

CX 25 TRI *

CX 25 D - RD

CX 25 TRD
TurboCX 25 TRD
Turbo 2CX 20
CX 20 RE

Entreprise

CX 25
D - RD

Désignation aux mines

MA-MM/A	MA-NB	MA-ND	MA-NT	MA-NU	MA-MR	MA-NS	MA-NJ	MA-MN/A	MA-NC	MA-NV	MA-MR/E	MA-MN/E
---------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	---------	-------	-------	---------	---------

Symbole garantie

MM-A	NB	ND	NT	NU	MR	NS	NJ	MN-A	NC	NV	MR-E	MN-E
------	----	----	----	----	----	----	----	------	----	----	------	------

Puissance fiscale (CV)

9	7				10	11	12	9	7		11	10
---	---	--	--	--	----	----	----	---	---	--	----	----

Plaque moteur

M25/660	M25/648	M25/669	829.A.5	J6TA500	M25/659	M25/660	M25/648	M25/669	829.A.5	M25/660
---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

Plaque BV

Voir page 123 et 124

Date de sortie du premier véhicule

2/78	7/83	3/87	7/79	7/87	7/83	2/78	7/83	3/87	3/84	2/78
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

CAPACITES (en litres)

TOUS TYPES

* Boîte de vitesses commune avec le carter moteur

	AX 10 - AX 11	AX 14	AX GT	AX SPORT	VISA - VISA Club	VISA 10 E		VISA 11 E - RE	VISA 14 TRS	VISA GT	VISA GTI	VISA 17 D	VISA 17 RD	AXEL	AXEL 11 E	AXEL 12 TRS	BX	BX 14 E - 14 RE
						BV 4	BV 5											
Moteur après vidange	3,2	3,2	3,2	3,2	3	4,5	4,5	5	5	4,5	4,5	3,5	3,5	4	4,5			
Moteur avec cartouche	3,5	3,5	3,5	3,5	3,3	5	5	5,5	5,5	5	5	4	4	4,5	5			
Entre maxi et mini	1,5	1,5	1,8	1,5	1	1	1	1,5	1,5	1,5	1,5	0,5	0,5	1	1			
Boîte 4 vitesses	2	2			1,4	*	*				1,8	1,4		*				
Boîte 5 vitesses	2	2	2	2			*	*	2	2			1,5				*	
Boîte de vitesses automatique																		
Circuit hydraulique																4,2	4,2	
Circuit de frein (réservoir)	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,22	0,29	0,29	0,29	0,29	0,29	0,27	0,27					
Circuit de refroidissement (=)	4,8	4,8	4,8	4,8	AIR	6,5	6,5	7	7	7,5	8	AIR	AIR	6,5	6,5			

MOTEUR
 ALLIAGE
 CARBURATION INJECTION
 EMBRAYAGE
 BV
 TRANSMISSION

TOUS TYPES

CAPACITES (en litres)

*4,5 litres avec option climatisateur.

	BX 15 RE - BX 16 RS TRS - BX 19 TRS	BX 19 GT	BX Sport	BX GTI	BX 16 Soupapes	BX DTT	CX 20 RE	CX 22 TRS	CX 25 RI	CX 25 GTI	CX 25 Prestige	CX 25 GTI CX 25 Prestige	Turbo 1 et 2	CX 25 RD	CX 25 TRD	CX 25 RD-X25TRD CX 25 Limousine	Turbo 1 et 2
Moteur après vidange	*4,5	*4,5	4	4,5	5	4,5	5	5	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8
Moteur avec cartouche	5	5	4,5	5	5,3	5	5,5	5,5	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Entre maxi et mini	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,1	1,1	1,1	1	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
Boîte 4 vitesses							1,6						1,6				
Boîte 5 vitesses	2	2	2	2	2	2	1,75	1,75	1,75	1,75		1,75	1,75	1,75	1,75	1,75	1,75
Boîte de vitesses automatique	6									6	6						
Circuit hydraulique	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2	4	4	4	4	4	4	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3
Circuit de frein (réservoir)																	
Circuit de refroidissement (environ)	6,5	6,5	7	7	7,2	6,5	9,6	12	12,3	12,3	12,3	13	12,3	12,3	13	13	13

CARACTERISTIQUES DES MOTEURS

AX

		10 E	10 RE	11 RE	11 TRE	14 TRS	14 TZS	Sport	GT											
Berline	Berline	•	•	•	•	•	•	•	•											
	Entreprise	•																		

Indice plaque moteur	C1 A	H1 A	K1 A	M4 A	K2 A	
Alésage/course	70/62	72/69	75/77	75/73,2	75/77	
Cylindrée (cm ³)	954	1124	1360	1294	1360	
Rapport volumétrique	9,4/1		9,3/1	9,6/1	9,3/1	
Puiss. ISO ou CEE (KW-Tr/min)	32,5-5200	40-5800	47-5400	69-6800	61,5-6400	
Puissance DIN (ch-Tr/min)	45-5200	55-5800	65-5400	95-6800	85-6400	
Couple ISO ou CEE (m.daN-Tr/min)	7,25-2400	8,7-3200	11,1-3000	11,2-5000	11,8-4000	
Régime maxi (tr/min)	6000			7200	7000	
Nature carburant	Super					
RON mini	97				98	

MOTEUR
 ALLIAGE
 CARBURATION
 INJECTION
 EMBRAYAGE
 BV

AX TT

POINTS PARTICULIERS

Chemises

Étanchéité de l'embase par joint torique
Dépassement des chemises (**sans joint**)

Différence de hauteur entre deux chemises

Culasse : défaut de planéité admissible

Arbre à cames : jeu latéral

Vilebrequin : jeu latéral

Appariement chemise/piston

Jeu pratique aux soupapes : admission *
: échappement *

Bougies : couple de serrage (siège plat)

Pression d'huile moteur à 4000 tr/min à 90°C

Tarage du mano-contact

Huile

Contenance du carter : après vidange

AX 10 TT	AX 11 TT	AX 14 TT	AX Sport	AX GT
0,03 à 0,1 mm				
0,05 mm maxi				
0,05 mm maxi				
0,07 à 0,16 mm				
0,1 à 0,3 mm				
Un seul type d'axe		Voir page 38		
0,20 ± 0,05 mm				
0,40 ± 0,05 mm			0,30	0,40
2,5 m.daN				
4 bars				
0,8 bars → 9/87 — 9/87 → 0,5 bars				
TOTAL GTI 3 10 W 40		TOTAL GTS PLUS 15 W40		
3,2 litres		(3,5 avec cartouche)		

* à froid

COUPLES DE SERRAGE (m.daN)

AX TT

Vis de palier de vilebrequin : presserrage

2

: serrage à l'angle

45°

Vis de bielle :

4

Vis de culasse : presserrage

2

: serrage à l'angle

240°

Vis de volant (filets enduits de LOCTITE FRENETANCH)

6,5

Vis de poulie en bout du vilebrequin

11

Vis de la poulie d'entraînement de l'arbre à cames

8

Vis du corps de pompe à huile

Vis du carter cache palier de vilebrequin *

0,8

Vis du carter inférieur *

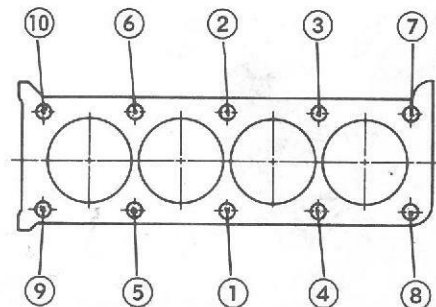
Bouchon de vidange

3

Ecrou de réglage culbuteur

1,8

Ordre de serrage



V.11-1

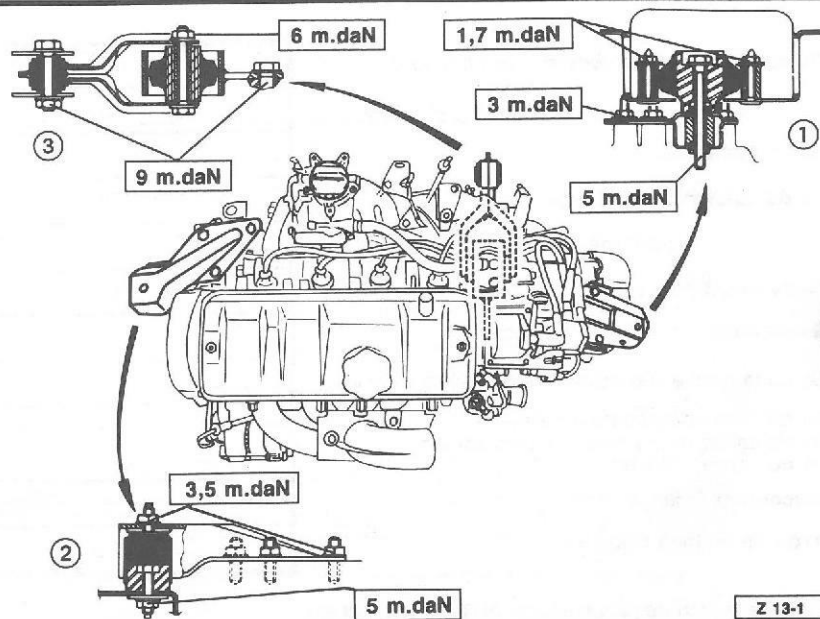
Pas de resserrage culasse aux 1000 km

*Enduire le plan de joint et vis de **AUTO JOINT BLEU**

AX

SUSPENSION MOTEUR

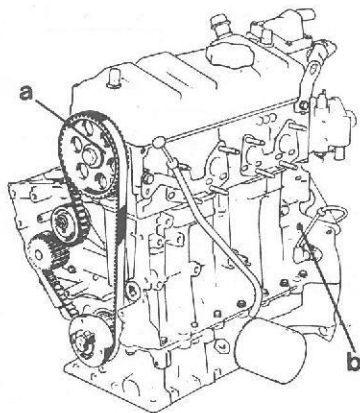
- ① Support côté BV
- ② Support côté distribution
- ③ Bielle anti-couple



Z 13-1

CONTROLE ET CALAGE DE LA DISTRIBUTION

AX



Z 12-1

I - CONTROLE : Carters de protection déposés

- Piger la poulie de l'arbre à cames en "a" avec l'outil 4507-T.B.
- Piger le volant moteur en "b" avec l'outil 4507-T.A.

II - CALAGE : Piger en "a" et en "b"

Placer la courroie de distribution sur le pignon de vilebrequin en respectant le sens de rotation.

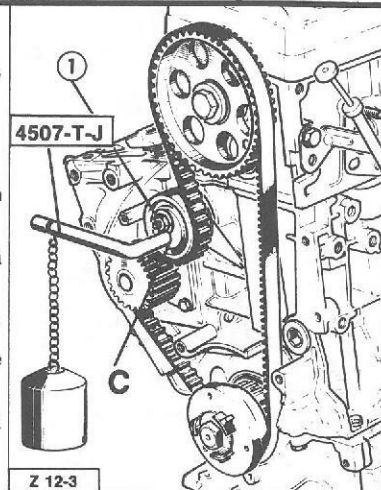
Maintenir le brin tendu et engager la courroie sur la poulie d'arbre à cames, le galet tendeur et la pompe à eau.

Placer l'outil 4507-T.J avec son poids en "C" resserrer l'écrou (1).

Déposer les 2 piges et effectuer quatre tours de vilebrequin (sens de rotation moteur).

Desserrer l'écrou (1) pour laisser agir le poids puis le resserrer à 2,3 m.daN

Déposer l'outil 4507-T.J et procéder au contrôle.



Z 12-3

MOTEUR

ALLUMAGE

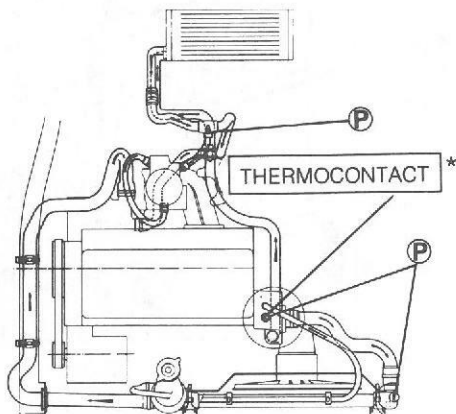
CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION

AX

CIRCUIT D'EAU

AX TT Sauf SPORT et GT



Z 23-1

Remplissage - Purge

Déposer les vis de purge (P) du radiateur, du chauffage et thermocontact ou le bouchon.

Préparer le liquide (-15°C à -37°C)

Remplir lentement le circuit ; dès que le liquide s'échappe par les purges, reposer les vis, le thermocontact ou le bouchon.

Serrage 1,4 m.daN.

Compléter le remplissage du radiateur jusqu'au débordement.

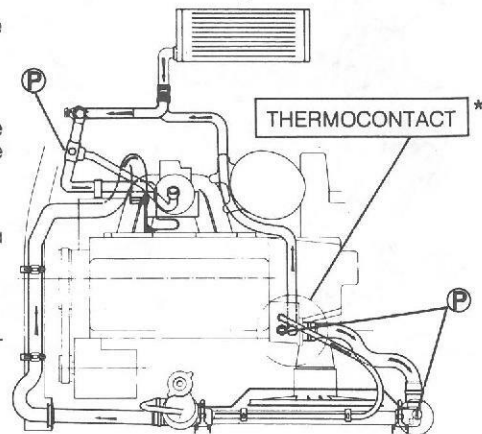
Poser le bouchon

Mettre le moteur en marche jusqu'au déclenchement du motoventilateur.

Après refroidissement ; compléter le niveau.

* Sur boîtier thermostatique → 9/87
Sur culasse 9/87 →

AX GT



Z 23-5

Carter :

Etanchéité : LOCTITE 572 (FORMETANCH)

Vis de palier avant 1,7 m.daN

Vis de palier moteur (sauf palier avant) 3,7 m.daN

Bouchon de vidange 4 m.daN

Culasse :1^{er} serrage 1 m.daN2^e serrage 1,9 m.daN**Couvre-culasse :**

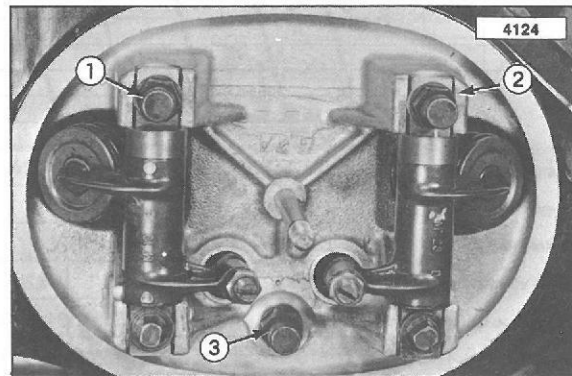
Ecrou borgne 0,6 m.daN

Volant :Vis de fixation du volant (à remplacer à chaque dépose
(faces et filets graissés) 6,6 m.daN**Ordre de serrage des écrous de culasse :**

① Ecrou avant

② Ecrou arrière

③ Ecrou inférieur



SUSPENSION MOTEUR - COUPLES DE SERRAGE - ETANCHEITE

VISA

652 cm³ Quatre Points

Arrière sur boîte de vitesses

6,3 m.daN

Avant sur moteur

5,3 m.daN

1124
1360 cm³ Trois Points

Avant et arrière gauche

4,8 m.daN

Avant droit

2,3 m.daN

1580
1769 cm³ Trois Points

Gauche **3,5 m.daN**

Droit **2,8 m.daN**

Sur moteur **3,5 m.daN**

Inférieur **3,5 m.daN**

Sur unit **4,5 m.daN**

ÉTANCHEITE CARTER - CYLINDRE : Moteur 652 cm³

Par joints toriques : → 6/80.

- à l'embase des goujons d'assemblage sur carter « c »,
- autour des orifices sur cylindre « b »,
- au bas de jupe cylindre « d ».

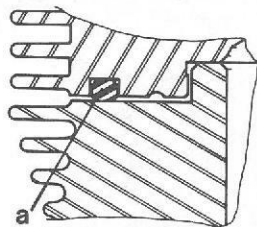
6/80 → : l'étanchéité entre carter et cylindre est assurée par un joint métalloplastique.

(Ce montage est prohibé sur carter prévu avec étanchéité par joints toriques).

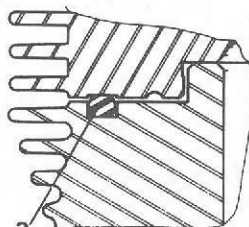
ETANCHEITE CYLINDRE - CULASSE

Par joint torique « a » → 4/82 côté cylindre,

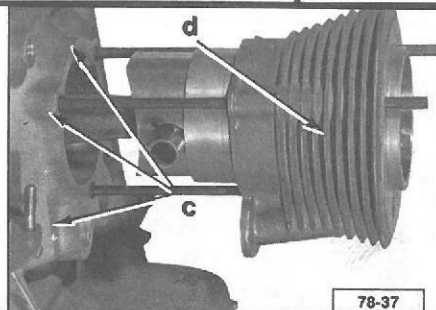
4/82 → côté culasse (nouvelle position).



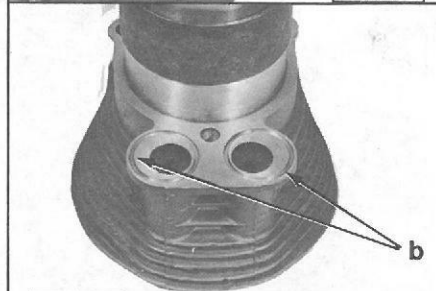
V11 - 4



V11 - 4

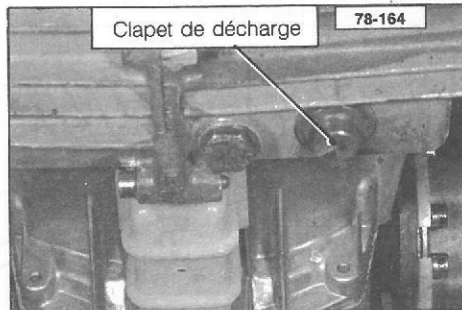
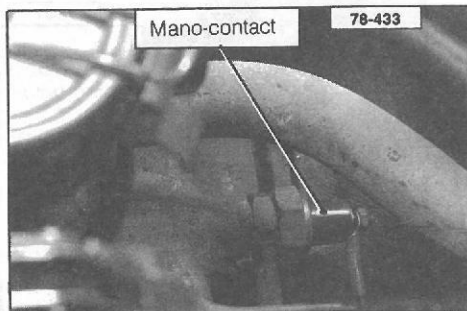


78-37



78-05

- Vilebrequin** : Latéral : 0,07 à 0,14 mm (non réglage). **Ne jamais toiler les microturbines**
- Coussinets** : Avant $\varnothing = 30$ mm
Arrière $\varnothing = 57,5$ mm
- Bielles** : Latéral = 0,08 à 0,13 mm (non réglable)
- Arbre à cames** : Latéral = 0,04 à 0,09 mm (non réglable)
- Pistons** : Au montage la flèche doit être dirigée côté distribution.
- Fourniture P.R.** : Jeux de deux chemises-pistons.



Segments : Marque du fabricant ou repères vers le haut du piston.

Jeux pratiques aux culbuteurs (moteur froid):

Admission : **0,20 mm**

Echappement : **0,20 mm**

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

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

5,5 à 6,5 bars à 6000 tr/mm.

Si la pression d'huile est incorrecte, commencer par remplacer le ressort de clapet de décharge.

Huile moteur : TOTAL GTS PLUS 15 W 40 ou TOTAL GTi 3 10 W 40.

Contenance : Après vidange : **3 litres.**

Tubulures d'admission : 1/82 → les moteurs sont progressivement équipés de tubulures rigides, interchangeables avec les anciennes.

Contrôle de la dépression dans le carter :

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

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

DISTRIBUTION

Sens de rotation : →

Calage :

Faire correspondre les repères des pignons (voir photo).

Contrôle (moteur froid) : moteur V06/630 → 6/83

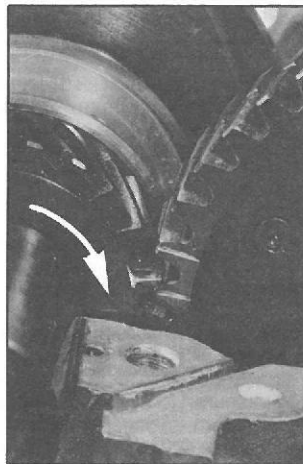
Tourner une roue, une vitesse engagée, de façon à mettre la soupape d'admission à son ouverture maximum.

Régler le jeu du culbuteur d'échappement à **2 mm**.

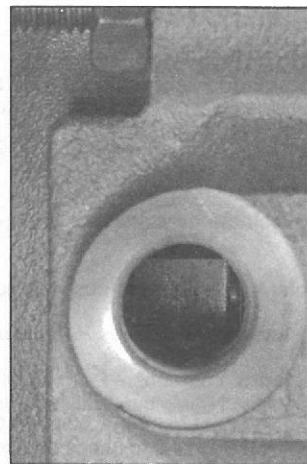
Déposer le capteur supérieur d'allumage, placé sur carter d'embrayage côté droit.

Tourner le moteur dans le **sens inverse de la marche**, jusqu'à ce que le plot d'allumage placé sur le volant moteur soit en face de l'orifice du capteur supérieur (voir photo).

Mesurer le jeu au culbuteur de la soupape d'échappement, on doit trouver entre **0,03 et 0,75 mm**.



78-22



78-414

Pour véhicules VISA GTi : voir BX 16 (page 35-36) - VISA DIESEL : voir BX (page 35)

Latéral du 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.

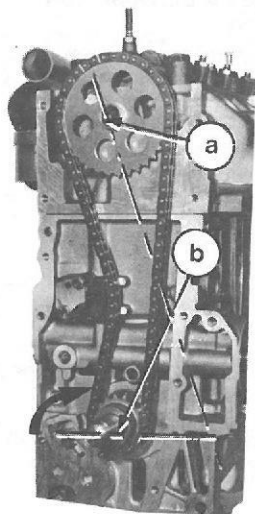
Coussinets de tourillons (deux classes) : Série pour tourillons : $\varnothing = 49,964$ à $49,980$ mm
Réparation pour tourillons : $\varnothing = 49,664$ à $49,680$ mm

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

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

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

Moteur : 1124 cm³ → N° 44200, étanchéité par joints d'embase. Dépassement 0,11 mm à 0,18 mm.
Depuis le N° Moteur 44201 et sur les moteurs 1219 cm³ et 1360 cm³, 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.
Différence entre deux chemises consécutives : **0,04 mm maxi.**



Pour véhicule VISA GTi : voir BX 16 (page 41) VISA DIESEL : voir BX 19 (page 47)

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 frappé côté allumeur.

Culasse : Défaut nominal de planéité = 0,05 mm.

Les culasses rectifiées de moteurs rénovés sont repérées d'une lettre « R » IMPÉ-RATIVEMENT les monter avec un joint repéré d'une lettre « R » (VOIR FIGURES).

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 64).

Sens de rotation

2/87 → VISA 10 E, 11 E - RE et 14 TRS (nouveau culbuteur).

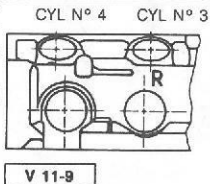
Le montage des nouveaux culbuteurs (bi-matière) est possible sur les anciens moteurs ; dans ce cas, les monter avec la nouvelle rampe et le nouveau couvre-culasse.

Le panachage des anciens et des nouveaux culbuteurs sur un même moteur est prohibé.

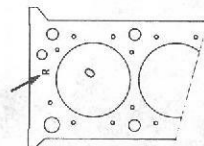
Le jeu pratique aux soupapes (à froid) est inchangé.

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 de vilebrequin.

PLAQUE MOTEUR	Repère AC
109 5 F	A
109 K 109 KA	A
150 B	C
150 D	A



V 11-9



V 11-8

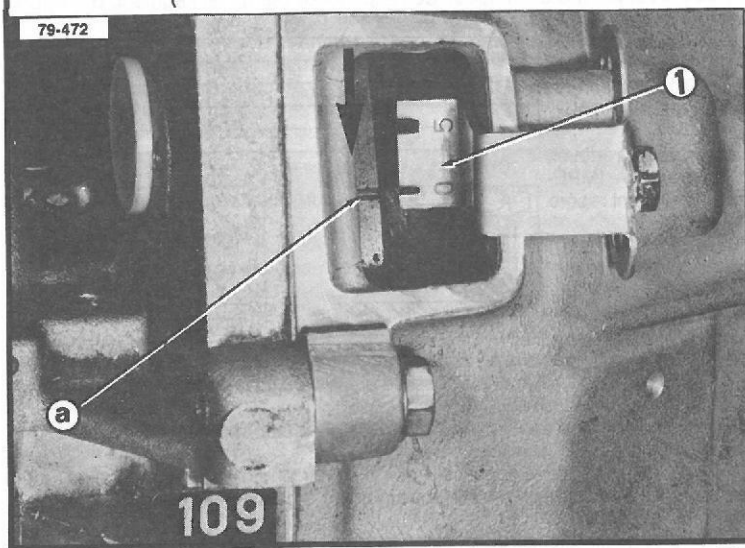
78-1159

78-1164

VISA 10 -11 - 14 -GT

DISTRIBUTION

Pour véhicules { VISA GTi : voir BX 16 (page 41)
VISA DIESEL : voir BX 19 (page 47)



CONTROLE DU CALAGE DE LA DISTRIBUTION (moteur froid)

- Amener le cylindre N° 1 (côté volant moteur) en compression, soupape du cylindre N° 4 en bascule, le repère « a » du volant en face du zéro de la règlette (1).
- **Régler le jeu** du culbuteur d'admission, du cylindre N° 1 à :
 - **1,10 mm** pour les moteurs 109 et 150 D
 - **1,50 mm** pour le moteur 150 B.
- 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 :**
 - **0,05 et 0,45 mm** pour le moteur 150 B.
 - **0,50 et 0,75 mm** pour les moteurs 109.
 - **0,35 et 0,75** pour le moteur 150 D.
- **Bougies** : Type à siège cône.
- **Couple de serrage des bougies, culasse froide** : voir page 83
- **Pression d'huile moteur, prise au mano-contact à 80° C** : 3 bars mini à 4000 tr/mn.
- **Huile** : TOTAL GTS PLUS 15 W 40 ou TOTAL GTi 3 10 W 30.
- **Capacité** : Après remise en état du groupe moto-propulseur :
 - avec BV4 = 4,5 litres
 - avec BV5 = 5,5 litres
- **Cartouche** : Avec clapet by-pass incorporé 4/82 →

CIRCUITS D'EAU : VISA GTi : voir BX 16 (page 43) - VISA DIESEL : voir BX 19 D (page 48)

Remplissage et purge : voir BX 14 (page 40)

Ne jamais ouvrir le bouchon de la nourrice, lorsque le ventilateur est en fonctionnement.

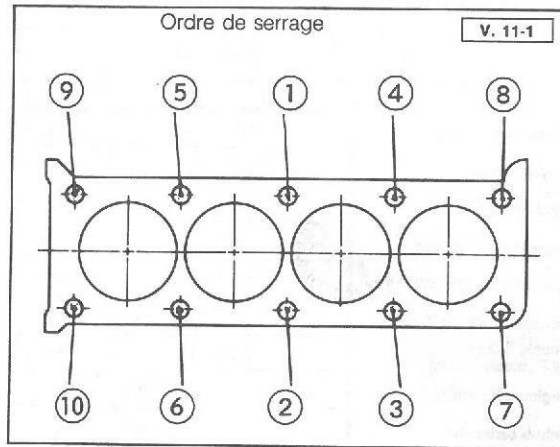
SPECIFICATION DE SERRAGE CULASSE

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.

COUPLES DE SERRAGE

{ VISA GTi : voir BX 16 (page 33)
 { VISA DIESEL : voir BX 19 D (page 34)

Vis de serrage culasse : (moteur N° 44201 →)	7,6 m.daN
Vis de chapeau de bielle	3,8 m.daN
Vis de fixation du volant	6,8 m.daN
Ecrou de la poulie de vilebrequin	14 m.daN
Vis du carter de chapeau de paliers	5,3 m.daN
Vis de fixation de la roue d'arbre à cames et de l'excentrique de la pompe à essence	7,5 m.daN

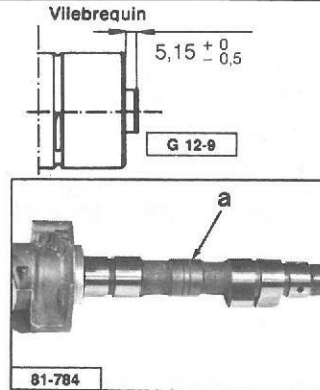


AXEL		CARACTERISTIQUES DES MOTEURS										
		AXEL	11 R	12 TRS								
Berline	Berline	•	•	•								
	Entreprise	•		•								
Indice plaque moteur		G11/631	T13/653									
Alésage/course		74/65,6	79,4/65,6									
Cylindrée (cm ³)		1129	1299									
Rapport volumétrique		9/1	8,7/1									
Puiss. ISO ou CEE (KW-Tr/min)		41-6250	44,2-5500									
Puissance DIN (ch-Tr/min)		57,4-6250	61,5-5500									
Couple ISO ou CEE (m.daN-Tr/min)		7,9-3500	9,4-3250									
Régime maxi (tr/min)		6500										
Nature carburant		Super										
RON mini		97										

POINTS PARTICULIERS

AXEL

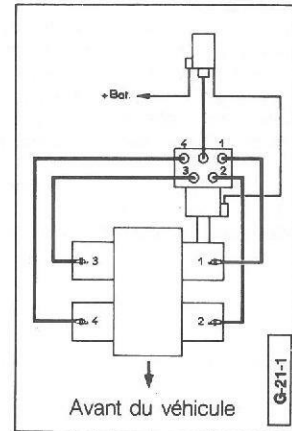
- Vilebrequin** : Latéral : 0,09 à 0,2 mm (non réglable)
Coussinets : Moteurs G 11 - T13
 1^{ère} possibilité : 57,5 mm, sans repère
 2^e possibilité : 57,4 mm, repère rouge (vilebrequin peinture rouge)
Bielles : Latéral : 0,13 à 0,18 mm
Arbre à cames : Latéral : 0,05 à 0,15 mm (non réglable)
Moteur T 13/653 : possède des arbres à cames spécifiques, repérés par deux gorges circulaires « a ».



Cylindres :
 (2 classes de hauteur)

Cylindre	Moteurs G 11 et T13	NOTA
Repère rouge	86,88 à 86,90 mm	D'un même côté, monter des cylindres repérés de même couleur
Repères vert	86,90 à 86,92 mm	

Pistons : Moteurs G 11 : Les pistons sont repérés Droit et Gauche et la flèche doit être dirigée côté distribution.
Moteur T 13/653 : Est équipé de pistons sans désaxage : le chiffre indiquant le taux de compression doit être lisible au-dessus de l'axe horizontal du moteur. Après montage du piston sur la bielle, la goupille d'arrêt de segment doit être dirigée vers le haut.



ORDRE D'ALLUMAGE

1 - 4 - 3 - 2

Segments : Marque et repère du Fabricant vers le haut du piston.

Carter : Etanchéité du plan de joint (LOCTITE 572 FORMETANCH).

Goujons de palier d'arbre à cames } (LOCTITE FRENETANCH)
Vis d'arrêt d'axes de culbuteurs }

Jeu pratique aux culbuteurs (*moteur froid*) : Admission et Echappement = **0,20 à 0,25 mm**

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

Pression d'huile moteur, prise au mano-contact, à 80°C ± 5° : à 2000 tr/mm 4,7 bars mini
à 6000 tr/mm 6,2 à 7 bars

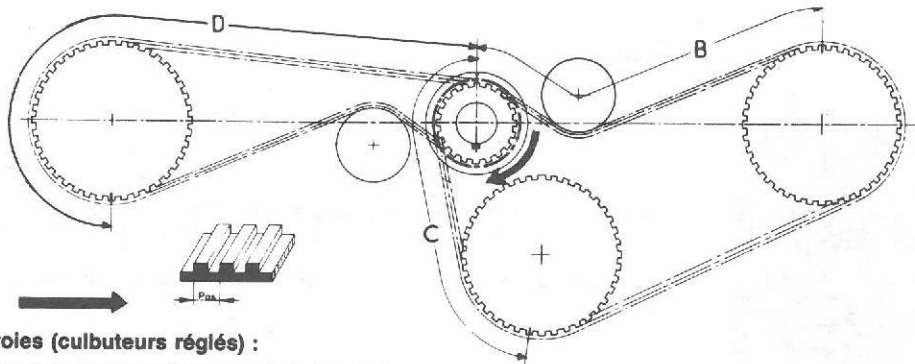
Pas de réglage : changer le ressort, ou le clapet de décharge.

Huile : TOTAL GTS PLUS 15 W 40 ou TOTAL GTi 3 10 W 40.

Contenance du carter : Après vidange 3,5 litres
Après vidange et échange cartouche 4 litres

CONTROLE DE LA DISTRIBUTION (côté droit)

- Mettre la soupape d'échappement du cylindre N° 3 en « pleine ouverture ».
- Tourner le moteur pour amener au repère { **10°** avant PMH pour 1130
5° avant PMH pour 1300
- Régler, sans jeu ni contrainte, la soupape d'admission du cylindre N° 3.
- Faire un tour moteur, sens de la marche (revenir au même repère).
- Le jeu entre culbuteur et soupape d'admission du cylindre N° 3 doit être compris entre **0,50 mm** et **1 mm**.
- Refaire la même opération pour le **côté gauche** (cylindre N° 1) etc.

Montage
des courroies

G. 10-14 a

1130 - 1300

B = 33 pas

C = 25 pas

D = 50 pas

Sens de rotation :

P_{max}**Tension des courroies (culbuteurs réglés) :**

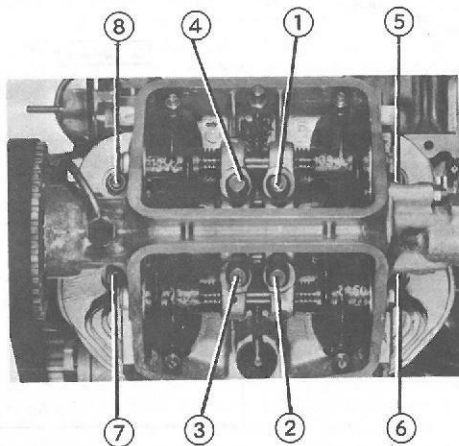
Déposer le ventilateur et le couvre-culbuteurs admission droit.

Amener le cylindre N° 1 au PMH temps « compression » (soupapes du cylindre N° 3 en bascule).

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

Faire un tour au moteur même opération pour courroie droite.

ORDRE DE SERRAGE DES CULASSES



Carters : Ecrous de paliers **4 à 4,5 m.daN**
 : Bouchon de vidange **3,5 à 4,5 m.daN**

Culasses : Ecrous de 9 x 1,25 (13 mm sur plats)
 1^{er} serrage **0,8 à 1 m.daN**
 2^e serrage **2 à 2,5 m.daN**

Volant : Changer les vis à chaque démontage.
 Mettre trois touches de LOCTITE FORMETANCH entre volant et vilebrequin.

*Embrayage mécanique G 11 - T 13 : **6,4 m.daN** (faces et filets graissés).*





CARACTERISTIQUES DES MOTEURS

BX

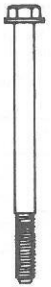

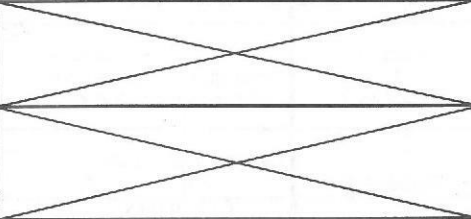


BVM • BVA x	BX	14 E	14 RE	15 RE	16 S	16 RS TRS	16 RS * TRS	19 TRS	19 GT	19 GTI	GTI 16 soup.	D	19 D RD	19 TRD
BREAK EVASION	Break Evasion	•				•		• x				•	•	
	Administration					•	• *							
	Entreprise	•			•							•		
BERLINE	Berline	•	•	•	•	• x	• x	• x		•	•	•	• x	• x
	Administration					•	• *							
	Entreprise	•					•				•			
Indice plaque moteur	150 A	150 C	B1 A/A	171 C	171 D	D2 A	159 A	D6 A	D6 C	161 A	→ 4/87 - 4/87 162 - D9 B →			
Alésage/course	75/77		83/73			83/88			80/88	83/88				
Cylindrée (cm³)	1360		1580			1905			1769	1905				
Rapport volumétrique	9,3/1		9,35/1	9,5/1	8,4/1	9,3/1			10,4/1	23/1	23,5/1	23/1		
Puiss. ISO ou CEE (KW-Tr/min)	44,6-5500	51,6-5750	58-5600	66-6000	64-6000	75-5600	90-5500	116-6500	43,5-4600	47-4600	51-4600			
Puissance DIN (ch-Tr/min)	62-5500	72-5750	80-5600	94-6000	88-6000	105-5600	125-5500	160-6500	60-4600	65-4600	71-4600			
Couple ISO ou CEE (m.daN-Tr/min)	10,5-2500	10,5-3000	13-2800	13,5-3250	12,7-3250	15,8-3000	17-4500	18,4-5000	11-2000	11,8-2070	12,5-2000			
Régime maxi (tr/min)	6200		6200	6250	6200	6000	6200	7200	5100	4600				
Nature carburant	Super				Ordin.*	Super				Gazole				
RON mini	97				88*	97								

MOTEUR
 ALLUMAGE
 CARBURATION
 INJECTION
 EMBRAYAGE
 BV

BX TT	COUPLES DE SERRAGE (m.daN)				
<u>Voir page 25</u> pour ordre de serrage de la culasse.	BX BX 14	BX 15 - 16	BX 19 Ess.	BX 19 16 soup.	BX 17 - 19 Diesel TT
Plaque moteur	- 150 A - 150 C	- B 1A/A - 171 C	- 159 A - D 2 A - D 6 A	- D 6 C	- 161 A - 162 → 4/87 - D 9 B 4/87 →
Vis de palier de vilebrequin — Presserrage — Serrage	3,75 5,25	5,3			7
Vis de bielle	3,75	5		*	5
Vis de volant (filets enduit de LOCTITE FRENETANCH)	6,8	5			
Erou ou vis de poulie en bout de vilebrequin	14	11		11 LOCTITE FREN	15 BLOC
Vis de pignon d'entraînement de l'arbre à cames	7,5	8		4,5	3,5
Vis de palier d'abres à cames		1,5		0,9	1,5
* } — Serrage 4 m.daN — Desserrer — Resserrer à 2 m.daN — Serrage angulaire de 70°					

SERRAGE CULASSE - MOTEUR ESSENCE						BX TT		
	BX 14		BX 15 - 16 BX 19 - TT		BX 15 - 16 BX 19 TT			
Plaque moteur	150 A - C		B1 A/A 171 A - B - C - D 159 A - B		B1 A/A 171 C - D		D2 A D6 A D6 C	
			→ 4/87		4/87 →			
Serrage	Dans l'ordre de serrage Presserrer à 5 m.daN Serrer à 7,5 m.daN		ANCIEN MONTAGE  Dans l'ordre de serrage - Presserrer à 6 m.daN - Desserrer complètement la vis - Resserrer à 2 m.daN et appliquer un serrage angulaire de 120° régler le jeu aux soupapes		NOUVEAU MONTAGE  Dans l'ordre de serrage - Presserrer à 6 m.daN - Desserrer complètement la vis - Resserrer à 2 m.daN et appliquer un serrage angulaire de 300°			
Mise en T° du moteur	Faire tourner le moteur jusqu'à la mise en route du moto-ventilateur Refroidissement 2 h mini		Mise en température jusqu'à enclenchement du ventilateur Refroidissement 2 h mini capot ouvert.					
Resserrage	Desserrer et resserrer à 7,75 m.daN		 Vis par vis dans l'ordre de serrage - Desserrer complètement la vis - Resserrer à 2 m.daN et appliquer un serrage angulaire de 120°		 Vis par vis dans l'ordre de serrage - Desserrer complètement la vis - Resserrer à 2 m.daN et appliquer un serrage angulaire de 120°			
Entretien	Pas de resserrage culasse aux 1000 km		Pas de resserrage culasse ni réglage du jeu aux soupapes		Pas de resserrage culasse ni réglage du jeu aux soupapes			
			BX 11-23		BX 11-23			

Voir page 25 pour ordre de serrage culasse

BX.TT		SERRAGE CULASSE - MOTEUR DIESEL				
		BX DI - TT		BX DI - TT		
Plaque moteur		161 - 162		161 - 162 - D9 B		
		→ 9/86		9/86 →		
Serrage	ANCIEN MONTAGE 	Dans l'ordre de serrage : - Presserrer à 3 m.daN - Serrer à 6 m.daN - Vis par vis, desserrer de 1/4 de tour puis serrer à 6 m.daN. - Régler le jeu aux soupapes		NOUVEAU MONTAGE 	Dans l'ordre de serrage : - Presserrer à 3 m.daN - Serrer à 7 m.daN - Puis serrage angulaire à 120° - Régler le jeu aux soupapes.	
		Mise en température 10 min à 3 000 tr/min Réfrigissement 3 h 30 mini capot ouvert.				
Resserrage		Vis par vis dans l'ordre de serrage : - Desserrer de 1/4 de tour. - Resserrer à 7 m.daN. - Reprendre une 2 ^e fois les opérations ci-dessus.				
Entretien		Pas de resserrage culasse ni réglage du jeu aux soupapes			Pas de resserrage culasse ni réglage du jeu aux soupapes	
						
		BX 11-22		BX 11-22		

Voir page 25 pour ordre de serrage culasse

POINTS PARTICULIERS

BX TT

	BX 14 Mot : 150	BX 15 - 16 B1 A/A - 171	BX 19 Ess. Mot : 159	BX 19 - 16 soup. Mot : D 6 C	BX 19 Mot : 162 - D 9 B
Vilebrequin : Jeu latéral :	0,07 à 0,27 mm				0,07 à 0,32 mm
Deux demi-flasques d'épaisseur identique : Epaisseur des demi-flasques de réglage	2,40 - 2,50 - 2,55 2,60 mm	2,30 mm			
Coussinets de tourillons : Série Réparation	∅ = 49,97 mm ∅ = 49,67 mm	∅ = 60 mm			
Coussinets de manetons : Série Réparation	∅ = 44,98 mm ∅ = 44,68 mm	∅ = 60 mm			

Volant : Les vis doivent être montées, filets enduits de LOCTITE FRENETANCH.

NOTA : Le D.P.R. VEND (pour certains moteurs) des vis pré-enduites de LOCTITE.

BX TT	POINTS PARTICULIERS					
	BX 14	BX 15 - 16	BX 19 Ess.	BX Sport	BX 19 16 soupapes	BX 19 D
Plaque moteur	150 A - 150 C	B1 A/A - 171	159 A	159 B	D 6 C	162 - D 9 B
Bougies	Siège conique	BX 15 S. conique → 7/87 S. plat 7/87 →	S. conique → 7/87 S. plat 7/87 →	Siège conique	Siège plat	Préchauffage
		BX 16 S. conique				
Couple de serrage	Siège conique 1,2 m.daN — Siège plat 2,5 m.daN					2,2 m.daN
Pression d'huile à 4 000 tr/min	3 bars	3,5 bars				3,5 bars
Pression d'huile à 3 000 tr/min					4,8 bars	
Tarage du mano-contact clapet de by-pass incorporé dans la cartouche	0,6 bars	0,8 bars				0,8 bars
Huile *(A partir de 12° C)	TOTAL GTS PLUS - 15 W 40 ou TOTAL GTi 3 10 W 40					TOTAL SUPER DIESEL + 15 W 40 ou TOTAL RUBIAS 10 W *
Contenance du carter Après vidange Avec cartouche Entre mini et maxi	4,5 L 5 L 1 L	4,5 L 5 L 1,5 L		4 L 4,5 L 1 L	5 L 5,3 L 1,5 L	4,5 L 5 L 1,5 L

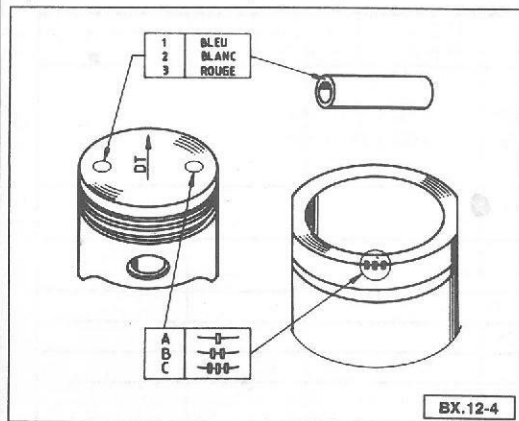
POINTS PARTICULIERS							BX Essence
	BX 14		BX 15	BX 16	BX 19		
Plaque moteur	150 A	150 C	B1 A/A	171	D 2 A D 6 A	159 B	D 6 C
Chemises : - Etanchéité de l'embase par joint torique - Dépassement des chemises (sans joint)	0,10 à 0,17 mm			→ 4/87 4/87 →	0,08 à 0,15 mm 0,03 à 0,10 mm		
Différence de hauteur entre deux chemises	0,05 mm maxi						
Culasse Rectification du plan de joint	0,20 mm						
Hauteur nominal	111,2 ± 0,15 mm		141 ± 0,05 mm				
Hauteur minimum	110,85 mm		140,75 mm				
Planéité	0,05 mm						
Arbre à cames Jeu latéral (une seule épaisseur de bride)	0,07 à 0,16 mm						
Repère sur arbre à cames	A	S	*		Anneau de peintre entre E2 et A2		

* Le moteur de la BX 15 est monté avec un arbre à cames spécifique **Repère** : 1 trait peinture **rouge** entre les cames 4^e cyl.

BX TT Essence

POINTS PARTICULIERS

Pistons : Repère (DT) dirigé vers côté distribution.
→



Axe de piston

Serré dans pied de bielle
Libre dans le piston




BX 19 Ess. 16 soupapes

Axe monté libre sur piston, bielle.

AX TT 9/86 →
BX TT → 11/87

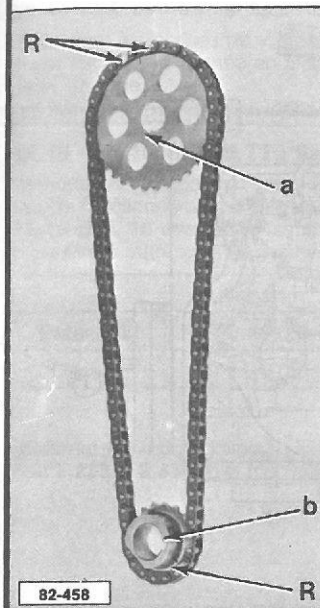
BX TT 11/87 →
Voir Nt Technique
ch ① N° 61
ch ① N° 71

Appariement piston/axe

PISTON	AXE
Classe	Touche peinture
1	Bleu
2	Blanc
3	Rouge
PISTON	CHEMISE
Classe	Repère
A	
B	
C	

BX.12-4

Appariement piston/chemise

**Calage de la distribution :**

- Placer l'arbre à cames et le vilebrequin en position pour recevoir l'ergot (a) et le logement de clavette (b).
- Respecter les repères R pignons-chaîne.

Culbuteurs :

Méthode de réglage (voir page 64).

Jeu de fonctionnement (**Moteur froid**) :

Admission : **0,10 à 0,15 mm** - Echappement : **0,20 à 0,30 mm**.

Contrôle du calage de distribution :

Voir méthode page 24

Régler le jeu du culbuteur d'admission du cylindre N° 1 à **1,10 mm**.

Le jeu doit être compris entre :

- 0,35 et 0,75 mm (Moteur 150 A),
- 0,20 et 0,60 mm (Moteur 150 C).

Remplissage - Purge - Niveau (BX TT)

Moteur froid - Commande de chauffage pleine ouverture

- Déposer les **trois** bouchons de purge.
- Remplir lentement le circuit (*liquide de refroidissement*)
- Dès que le liquide s'échappe par les purges, reposer les bouchons.

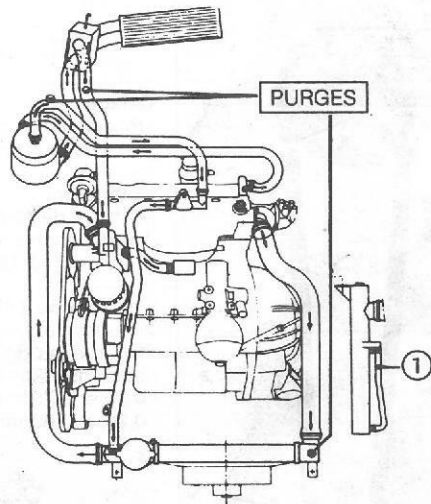
Faire tourner le moteur (2000 tr/mn) jusqu'à l'enclenchement du ventilateur.

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

Niveau minimum **moteur froid** : (voir page 43)

Vidange :

- radiateur : tube (1).
- moteur : bouchon sous la pipe d'échappement côté distribution.



BX.23-1

BX 15 - BX 16 - BX 19 Ess. : Calage de la distribution (BX 19 D, voir page 47).

Positionner les poulies de vilebrequin et d'arbre à cames (page 7004-T.G.).

Poser la courroie crantée en faisant correspondre les repères « a » et « b » des pignons avec les repères de la courroie.

Les flèches sur la courroie indiquent le sens de rotation.

BX 15 - BX 16 - BX 19 TT : Soupapes :

Méthode de réglage (voir page 64)

Jeu de fonctionnement **J (Moteur froid) :**

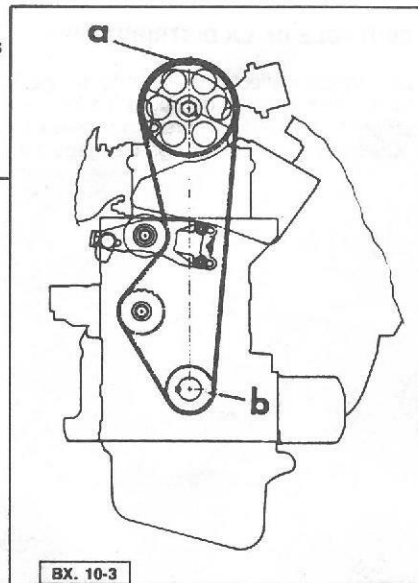
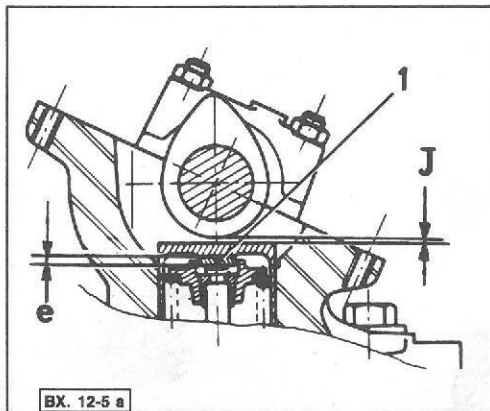
BX 19 Ess. 16 soupapes (sans réglage) :

Poussoirs à rattrapage de jeu hydraulique

	Admission	Echappement
Essence	$0,20 \pm 0,05$	$0,40 \pm 0,05$
Diesel	$0,15 \pm 0,08$	$0,30 \pm 0,08$

Epaisseur « e » des grains (1) :

- de 2,225 à 3,550 mm (de 0,025 en 0,025 mm).

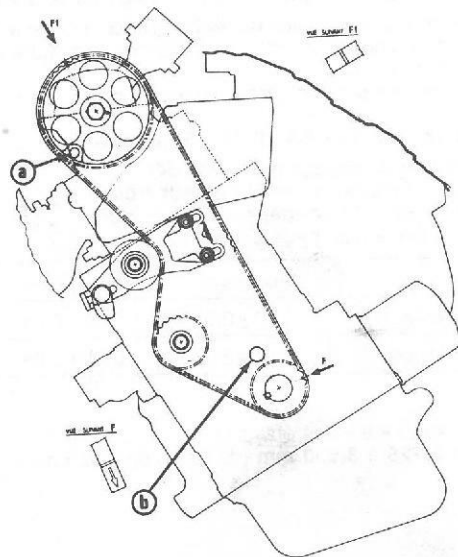


CONTROLE DE LA DISTRIBUTION :

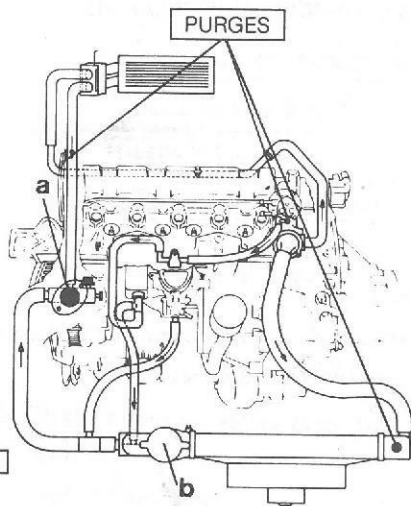
Le contrôle s'effectue à l'aide de la pige **7004T-G**.

Carter de protection de poulie d'arbre à cames démonté, tourner le moteur.

- Piger la poulie du vilebrequin repère « **b** ».
- Contrôler ensuite si la pige s'engage sur la poulie de l'arbre à cames repère « **a** ».



BX 10-3



BX 23-2b

NOTA : la BX Sport ne comporte pas de circuit de réchauffage des boîtiers d'admission.

Remplissage - Purge : Même opération que la BX 14 (voir page 40).

Thermo-contact : - d'alerte (gris) (105°C) clignotement du voyant.
- critique (jaune) (112°C) allumage fixe du voyant.

Vidange : Vidange du bloc cylindre sur le boîtier d'arrivée d'eau « a ».

Niveau : (à froid) moteur à l'arrêt, enlever le bouchon du radiateur et sortir la jauge (tube plastique noir).

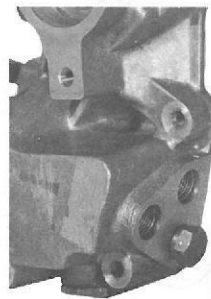


**Jauge manuelle
de niveau d'eau
(b)**

— maxi

— mini

BX 23-13

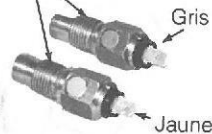


82-1141



E4 (FORMETANCH)

2 m.daN



Gris

Jaune

BX 19 Ess. 16 soupapes

DISTRIBUTION

RÉGLAGE TENSION DE LA COURROIE DE DISTRIBUTION

OUTILLAGE NÉCESSAIRE

- 2 piges **7014-T.M** (Coffret **7004-T**)
- 1 pige **7014-T.N**
- 1 clé carrée de 8 mm **4507-T.J**

- 1 clé 6 pans de 6 mm
- 1 clé à œil de 22 mm (rotation Mot.)
- 1 appareil SEEM **4099-T**

Etalonner l'appareil de mesure avant toute opération de contrôle

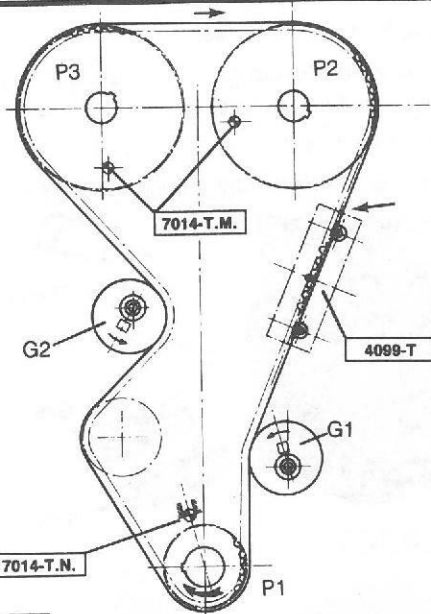
Piger : P1 pige **7014-T.N** puis P2 et P3 pige **7014-T.M**.

- Exerçer une pression à la main sur la courroie (*ratrapper le jeu pige*).
- Placer le capteur **4099-T** dans la zone de contrôle.

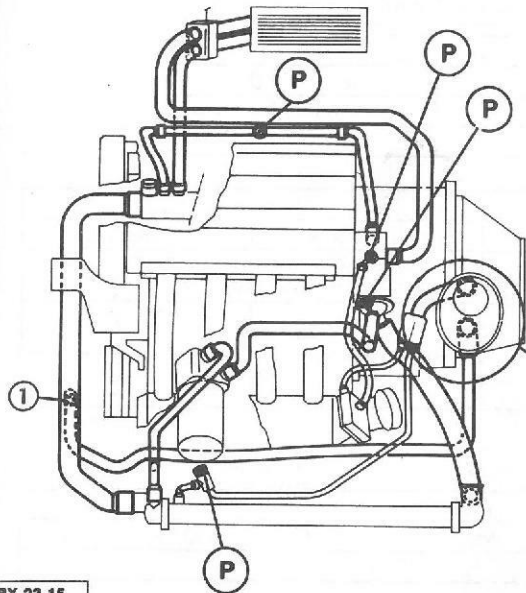
ATTENTION : Tenir compte dans les mesures, de la correction dû à l'étalonnage.

- Agir sur **G1** (sens anti-horaire) valeur maxi sans dépasser **19 unités**.
- **Serrer G1 à 2,2 m.daN.**
- Agir sur **G2** (sens anti-horaire) obtenir une valeur de **21 unités** sur **4099-T**.
- Serrer **G2 à 2,2 m.daN.**
- Déposer les trois piges et le capteur.
- Effectuer deux tours vilebrequin.
- Piger le pignon du vilebrequin **P1**.

Les piges des pignons d'arbre à cames doivent s'engager, **sans contraintes, sinon reprendre l'opération de réglage.**



BX 12-28



Moteur froid - Commande de chauffage pleine ouverture.

Dévisser les 4 bouchons de purge (P)

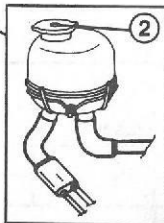
- Remplir lentement le circuit (*liquide de refroidissement*).

Dès que le liquide s'échappe par le purges, revisser les bouchons (P)

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

- Compléter le niveau après quelques minutes de refroidissement.

- Remplissage (2)
- Niveau du circuit (2)
- Purge (P)
- Vidange radiateur et moteur (1)



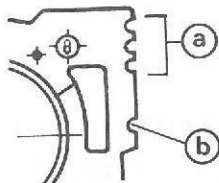
BX D - BX 19 D

POINTS PARTICULIERS

161 A (1769 cm³) - 162 → 4/87 - D 9 B 4/87 → (1905 cm³)

Bloc cylindre - Piston		Repère	Ø alésage	
			161 A	162 - D 9 B
Série	1 ^{re} solution	Sans	80 mm	83 mm
	2 ^e solution	A1	80,03 mm	83,03 mm

Joint de culasse



	Dépassement piston (mm)	Epaisseur (mm)	Repère @	
			1 ^{re} possibilité	2 ^e possibilité
161 A	0,54 à 0,65	1,49 *		
162				
D 9 B	0,65 à 0,77	1,61		
	0,77 à 0,82	1,73		

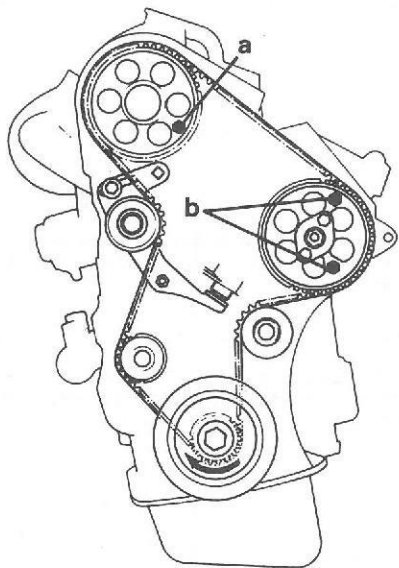
BX 11-14

Repère @ indique l'épaisseur du joint de culasse moteur T.T. (b) Moteur (1769 cm³)
 * Monte d'origine

- La rectification de la culasse **impose de monter** un pignon d'entraînement d'arbre à cames repéré par le chiffre **2**
- Jeu latéral arbre à cames 0,07 à 0,16 mm (pas de réglage)

Rectification culasse

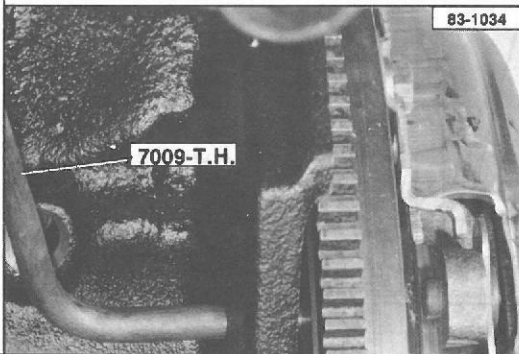
Hauteur	Nominal	140,1 + 0,15 mm
	Minimum	139,55 mm
Planéité culasse	0,07 mm	



BX.12-9

Moteurs 161 A - 162 → 4/87 - D 9 B 4/87 →

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 des 2 vis « b »).



Calage de la distribution :

Mettre en place :

- les vis « a » et « b ».
- la pige **7009-T.H.**

Poser la courroie crantée (brin tendu).

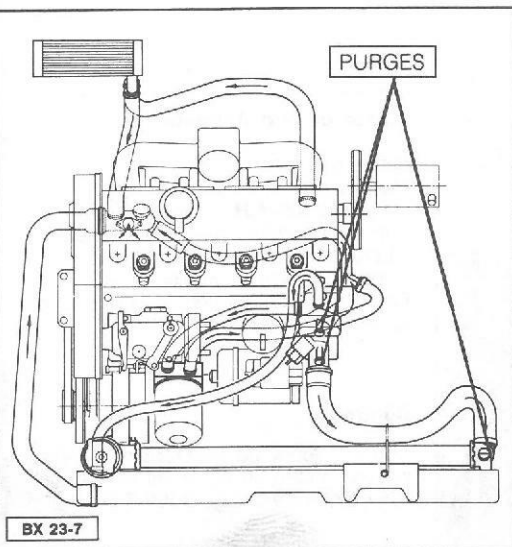
Libérer le tendeur et le serrer.

Déposer la pige et les vis.

Faire 2 tours de vilebrequin, desserrer et resserrer le tendeur.

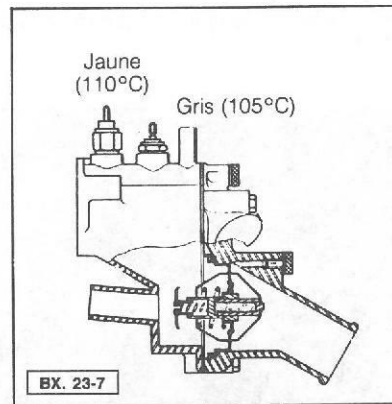
Contrôle :

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



Remplissage - Purge : Voir BX 14, page 40

Thermo-contact : Voir tableau, page 70



Vidange du bloc-cylindre par le bouchon sur bloc-moteur (face arrière) embase du 1^{er} cylindre.

Niveau : Voir BX 16, page 43

NOTA : Les véhicules tractant une remorque supérieure à 650 kg doivent être équipés d'un 2^e moto-ventilateur.

CARACTERISTIQUES DES MOTEURS											CX Essence			
BVM • BVA x		CX 20	20 RE	20 TRS	22 RS TRS	25 RI	25 GTI	Pallas IE	25 TRI	TURBO		TURBO 2		25 Prestige
										25 GTI	25 Prest.	25 GTI	25 Prest.	
BREAK	Break	•	•		•				• x					
	Administration													
	Entreprise	•	•											
	Familiales → 7/87		•											
BERLINE	Berline	•	•	•	• x	• x	• x		•	•	•	•		x
	Administration													
	Entreprise													
Indice plaque moteur		829 A5		J6TA500	M25/659				M25/662	M25/666		M25/659		
Alésage/course		88/82		88/89	93/92									
Cylindrée (cm³)		1995		2165	2500									
Rapport volumétrique		9,2/1		9,8/1	8,75/1				7,75/1		8,75/1			
Puiss. ISO ou CEE (KW-Tr/min)		76,5-5500		83-5600	100-5000				122-5000		100-5000			
Puissance DIN (ch-Tr/min)		106-5500		115-5600	138-5000				168-5000		138-5000			
Couple ISO ou CEE (m.daN-Tr/min)		16,3-32500		17,7-3250	20,6-4000				29-3250		20,6-4000			
Régime maxl (tr/min)		6000				5500								
Nature carburant		Super												
RON mini		97												

MOTEUR

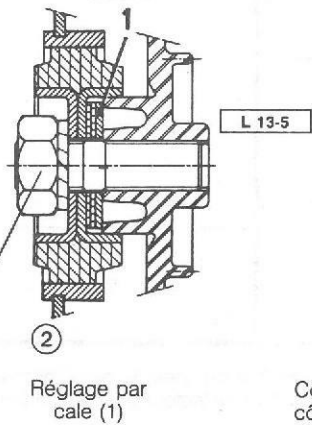
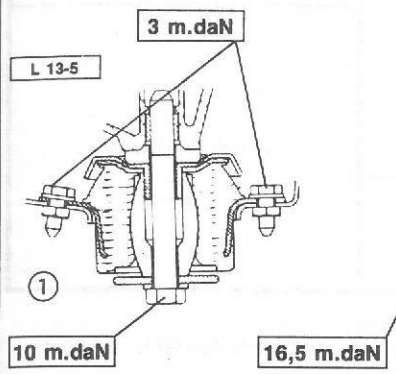
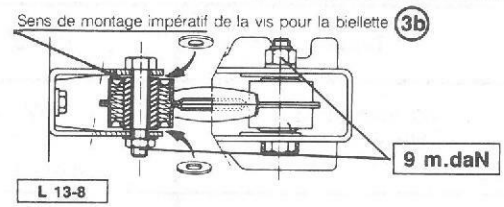
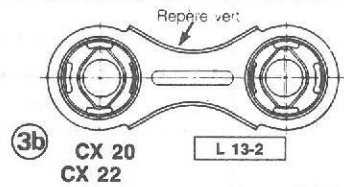
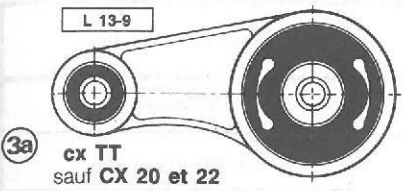
ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

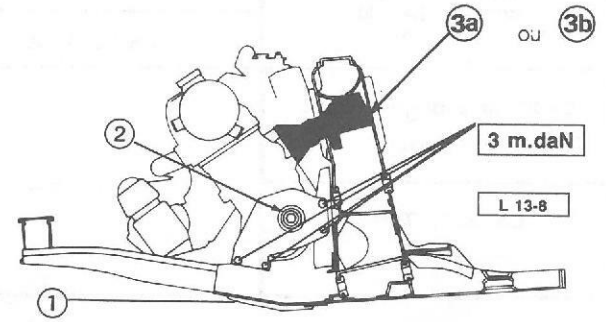
CX Diesel		CARACTERISTIQUES DES MOTEURS											
BVM •		CX 25 D	25 RD	25 TRD	Pallas D	TURBO				TURBO 2			
						CX 25 D	25 RD	25 TRD	25 Limous	CX 25 D	25 RD	25 TRD	25 Limous
BREAK	Break	•	•				•				•		
	Administration												
	Entreprise	•	•										
BERLINE	Berline	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
	Administration												
	Entreprise												
Indice plaque moteur		M25/660	M25/648	M25/660	M25/648				M25/669				
Alésage/course		93/92											
Cylindrée (cm³)		2500											
Rapport volumétrique		22,25/1	21/1	22,25/1	21/1								
Puiss. ISO ou CEE (KW-Tr/min)		54-4250	70-3700	54-4250	70-3700				88-3900				
Puissance DIN (ch-Tr/min)		75-4250	95-3700	75-4250	95-3700				120-3900				
Couple ISO ou CEE (m.daN-Tr/min)		14,9-2000	21,6-2000	14,9-2000	21,6-2000				25,8-2000				
Régime maxi (tr/min)		4625								4400			
Nature carburant		Gazole											
RON mini													

SUSPENSION MOTEUR TROIS POINTS

CX TT



Réglage par cale (1)



Côté berceau, les cales de réglage doivent être placées de chaque côté de la biellette.

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION

CX TT

RADIATEURS - MOTOVENTILATEURS

Types	Particularités	Radiateurs	Motoventilateur
CX avec moteur Type J 6 RA 500 (1995 cm ³)	Modèle de base	16 dm ²	1 motoventilateur
	Option climatiseur	23 dm ²	2 motoventilateurs
CX avec moteur type J 6 TA 500 (2165 cm ³)	Modèle de base		1 motoventilateur
	Option climatiseur		2 motoventilateurs
CX 25 Injection tous types CX Diesel	Tous modèles		
CX Diesel Turbo CX GTi Turbo			

NOTA : Les véhicules tractant une remorque de plus de 900 kg doivent être équipés de deux moto-ventilateurs.

Seuls les modèles de base type J 6 RA 500 nécessitent l'équipement d'un déflecteur et d'une entretoise entre le moto-ventilateur et le radiateur.

REFROIDISSEMENT - FONCTIONNEMENT DES MOTOVENTILATEURS

CX TT

1 ventilateur - 2 vitesses → 7/85

Conditions normales : capot fermé

- 1) Mise en marche en petite vitesse par l'intermédiaire de la sonde d'air (environ 55° C) voir page 68.
- 2) Mise en marche en grande vitesse par l'intermédiaire de la sonde d'eau (environ 90°C) voir page 68.

NOTA : La grande vitesse ne dépend que de la température d'eau dans le radiateur.

2 ventilateurs - 2 vitesses → 7/85

Conditions normales : capot fermé

- 1) Mise en marche en petite vitesse des deux ventilateurs par l'intermédiaire de la sonde d'air (environ 55° C) voir page 68.
- 2) Mise en marche en grande vitesse des deux ventilateurs par l'intermédiaire des sondes d'air **ET** d'eau (environ 90°C) voir page 68.
Si la sonde d'air n'intervient pas (capot ouvert) seul le ventilateur droit se met en grande vitesse par la sonde d'eau.
- 3) Véhicules climatisés : la climatisation fonctionne avec les ventilateurs en petite vitesse* indépendamment de la sonde d'air. La grande vitesse fonctionne toujours par les sondes d'air et d'eau.

* En grande vitesse pour les véhicules « Grande Exportation ».

CX TURBO Diesel 4/83 → CX TURBO Essence 9/84 → CX TT 7/85 →

Un thermocontact bi-étagé situé sur le radiateur, commande la mise en marche du ou des moto-ventilateurs (voir page 68)

1 moto-ventilateur - 2 vitesses

- 1^{re} vitesse : le moto-ventilateur est alimenté en série avec une résistance.
- 2^e vitesse : le moto-ventilateur est alimenté en direct, résistance hors circuit.

2 moto-ventilateurs - 2 vitesses

- 1^{re} vitesse : les 2 moto-ventilateurs sont couplés en série.
- 2^e vitesse : les 2 moto-ventilateurs sont couplés en parallèle.

Remplissage :

- Placer un tube transparent sur les vis de purge (1), pour éviter l'écoulement du liquide et desserrer ces vis.
- Déposer la vis de purge (2) du radiateur.
- Remplir lentement le circuit, par la nourrice d'expansion.
- Après évacuation de l'air, fermer les vis de purge.
- Remplir la nourrice d'expansion et poser le bouchon. Serrer d'un quart de tour après mise en contact du joint sur l'embase.

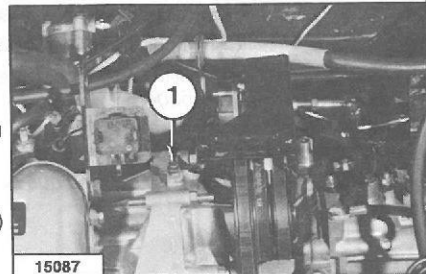
Mise en route :

Faire tourner le moteur à environ 2000 tr/mn jusqu'à l'enclenchement puis l'arrêt du ou des moto(s) ventilateur(s).

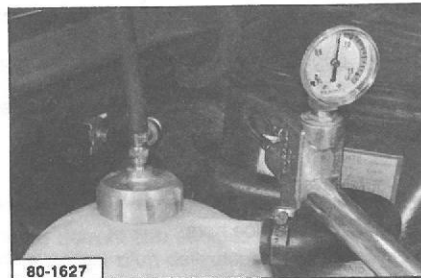
S'assurer que la circulation d'eau s'effectue normalement, sinon procéder à une nouvelle purge et favoriser l'amorçage de la pompe par une mise en pression du circuit : 0,5 à 1 bar en utilisant l'appareil de contrôle du circuit de refroidissement WILMONDA type RWZ.

IMPORTANT :

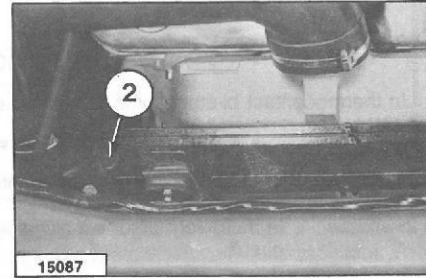
Ne pas ouvrir les vis de purge, moteur tournant.
Ne pas ouvrir la nourrice, ventilateurs tournants.
Vérifier le niveau de la nourrice, moteur froid.



15087



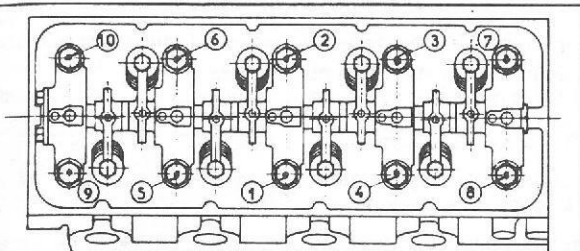
80-1627



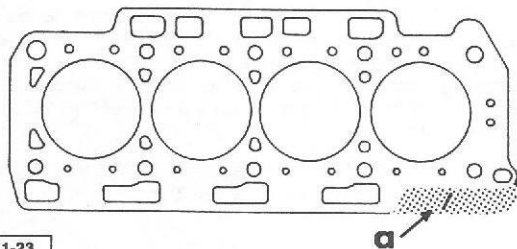
15087

COUPLES DE SERRAGE

CX 20 - CX 22



L 11-14



L 11-23

type 829 A5
type J6 TA 500 et J 6 RA 500

Vis de paliers	8,75 à 9,75 m.daN
Vis de bielles	829 A 5
..... J 6 RA 500 ET J 6 TA 500	4,5 à 5 m.daN
.....	6,5 m.daN
Vis de volant (LOCTITE FRENETANCH) (à changer impérativement à chaque dépose)	6 à 6,5 m.daN

Vis de culasse (à froid) :

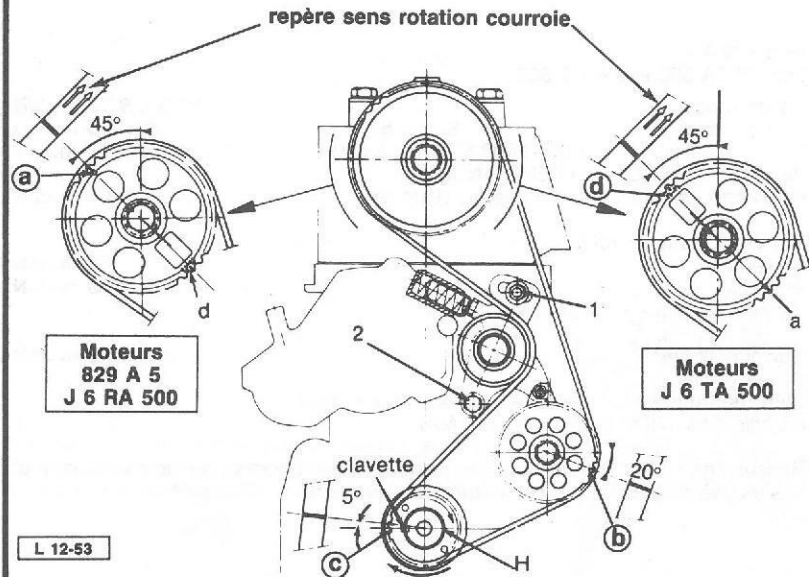
1 ^{er} serrage	5 m.daN
2 ^e serrage	8 m.daN
Desserrer chaque vis d'un quart de tour.	

Serrage définitif

9,3 m.daN

Joint de culasse : Repère « a » visible sur le moteur.
(valable tous moteurs 829) (NT. 164 MA).

Resserrage : Faire tourner le moteur jusqu'à l'enclenchement du moto-ventilateur et laisser refroidir deux heures minimum et resserrer à : **9 m.daN.**



Important : Si la courroie est maculée d'huile, la remplacer.

Calage de la distribution aux repères.

- Positionner le repère « c » du vilebrequin (voir position clavette vilebrequin).
- Régler les culbuteurs.

Moteurs 829 A 5, J 6 RA 500. Faire correspondre les repères « a, b, c » avec ceux de la courroie.

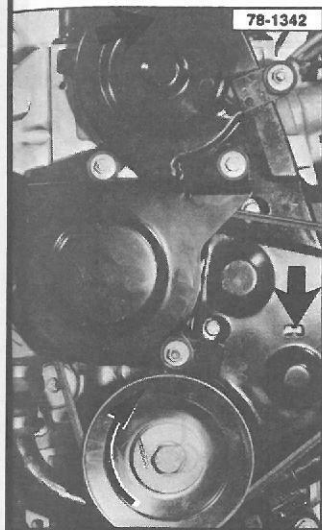
Moteur J 6 T 500. Faire correspondre les repères « d, b, c » avec ceux de la courroie.

Tension de la courroie.

- a) A partir du point de calage, tourner le vilebrequin de 1/2 tour (clavette vilebrequin en position H), desserrer le galet et resserrer en commençant par la fixation supérieure 1, puis 2.
- b) Tourner le vilebrequin de 2 tours (clavette à nouveau en position H), desserrer le galet et resserrer en commençant par la fixation supérieure 1, puis 2.

NOTA : Si un sifflement de courroie persiste à chaud, effectuer à nouveau la tension de la courroie à cette température.

Types 829 A5
Types J 6 RA 500
Types J 6 TA 500



Amener le piston du cylindre N° 4 au PMH (*soupapes en « bascule »*). Repère sur volant moteur face au « zéro » du carter.

1^{re} méthode (*sur véhicule*) : S'assurer que les repères (→) sur roues d'arbres à cames et d'arbre intermédiaire sont en face des repères sur le carter de distribution.

NOTA : *il faut quatre tours de vilebrequin pour revenir dans la même position.*

2^e méthode :

Régler le jeu de la soupape d'admission du cylindre N° 1 à **1,50 mm**.

Faire un tour de vilebrequin (sens de rotation moteur).

Relever le jeu qui doit être compris entre **0,30 et 0,75 mm**. (*Il est préférable d'utiliser un comparateur*).

Jeu pratique aux soupapes (*à froid*) : Admission **0,10 mm**
Echappement **0,25 mm**.

Méthode de réglage : voir page 64

Pression d'huile : à 800 tr/mn et à 90° C = **1,4 bar**
à 3000 tr/mn et à 100° C = **4,45 bars**

Huile : TOTAL GTS Plus 15 W 40
TOTAL GTi 3 10 W 40.

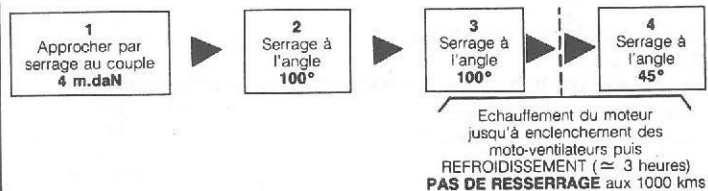
Contenance : Après vidange = 5 litres
Après vidange et échange de la cartouche = 5,25 litres.

CX 25 Ess.

COUPLES DE SERRAGE (m.daN)

Vis de paliers	9,5
Vis de bielles	9,2
Vis de volant (LOCTITE FRENETANCH) (à changer impérativement à chaque dépose)	9

Culasse (à froid) :



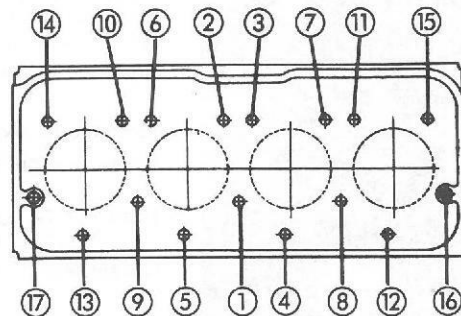
Joint de culasse : Repères

CX 25 Essence	: EN 5 L
25 GTi Turbo	: TE 25

 monté à sec.

Rappel : l'échange des vis de culasse est IMPÉRATIF après chaque intervention.

ORDRE DE SERRAGE



B. 11-5

Position de la rampe de culbuteurs d'admission :

- Les trous de graissage orientés vers les soupapes.
- Le trou le plus rapproché d'une extrémité de la rampe, dirigé côté pompe à eau.

DISTRIBUTION

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

Calage : Aligner les repères (flèches).

Contrôle du calage : Amener le piston du cylindre N° 1 au PMH en « compression » (soupapes du cylindre N° 4 en « bascule »).

Régler le jeu de la soupape d'admission du cylindre N° 1 à **1,10 mm.**

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

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

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

Jeux pratiques aux soupapes (à froid) : ADM. = **0,15 mm** - ECH. = **0,20 mm.**

Méthodes de réglage : voir page 59.

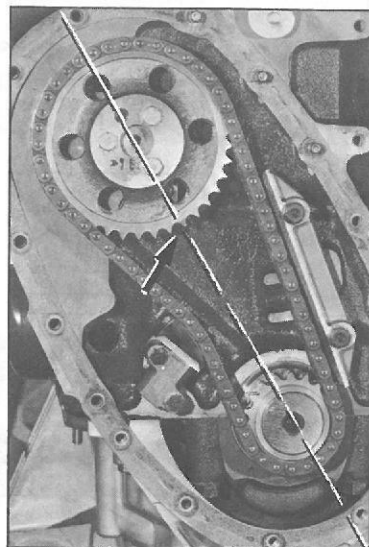
Pression d'huile moteur prise au thermo-contact à 100° C : **3 bars mini** à 2000 tr/min - **4 à 5 bars** à 4000 tr/min.

Huile : TOTAL GTS Plus 15 W 40 - TOTAL GTi 3 10 W 40. **Turbo :** TOTAL GTV 15 W 40 - TOTAL GTI 3 10 W 40.

Contenance : Après vidange = 4,7 litres - Après échange cartouche = 5,4 litres.

5/86 → 4,8 litres

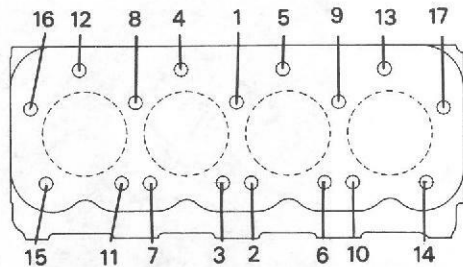
5/86 → 5,5 litres



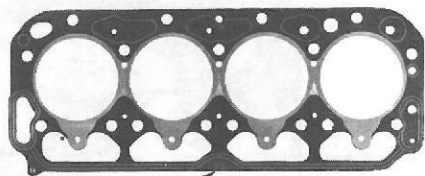
13 396

CX Diesel TT

COUPLES DE SERRAGE (m.daN)



B. 11-4



Repère

15051

Moteurs

Vis de paliers (à changer à chaque dépose)
 Vis de bielles
 Vis de volant (LOCTITE FRENETANCH)
 (à changer à chaque dépose)

Vis de culasse (à froid) à changer à chaque dépose)
 (faces et filets huilés) (rondelles à picots)

Moteur **2500 distribution par pignons :**

- 1^{er} serrage
 - 2^e serrage

Resserrage aux 1000 km :

Desserrer chaque vis d'un quart de tour et resserrer à :

2500
 dist. par pignon

9 à 10

7,2 à 8

9

5,5 à 6,5

10 à 11

10 à 11

Turbo
 2500 et Turbo 2
 dist. par courroie

9,5

9

9

Moteur **Turbo et 2500 distribution par courroies :**

1
 Approcher par
 serrage au couple
 4 m.daN



2
 Serrage à
 l'angle
 100°



3
 Serrage à
 l'angle
 100°



4
 Serrage à
 l'angle
 45°

Echauffement du moteur jusqu'à enclenchement
 des moto-ventilateurs puis
 REFROIDISSEMENT (~ 3 heures)

PAS DE RESSERRAGE CULASSE aux 1000 kms.

Joint de culasse : Repères

CX 25 D : L 25 « REINZ », monté à sec.
CX 25 Turbo : LS 25 « REINZ » monté à sec.
et Turbo 2 : 3/87 → avec œillet Viton

CULASSE

CX Diesel TT

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

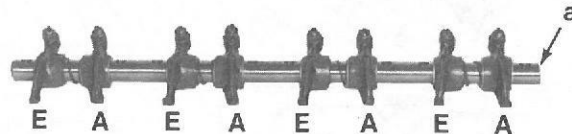
Chambre de précombustion	Epaisseur de la collerette	∅ extérieur de la chambre	∅ du logement de la chambre
Série	$4,5 \pm 0,05$	$\left. \begin{matrix} 35,950 \\ 36,065 \\ 36,365 \end{matrix} \right\} \begin{matrix} 0 \\ - 0,02 \end{matrix}$	$\left. \begin{matrix} 35,9 \\ 36 \\ 36,3 \end{matrix} \right\} \begin{matrix} + 0,025 \\ 0 \end{matrix}$
1 ^{re} possibilité	$4,85 \pm 0,05$	$36,365 \begin{matrix} 0 \\ - 0,02 \end{matrix}$	$36,3 \begin{matrix} + 0,025 \\ 0 \end{matrix}$
2 ^e possibilité	$5,05 \pm 0,05$	$36,465 \begin{matrix} 0 \\ - 0,02 \end{matrix}$	$36,4 \begin{matrix} + 0,025 \\ 0 \end{matrix}$

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 :

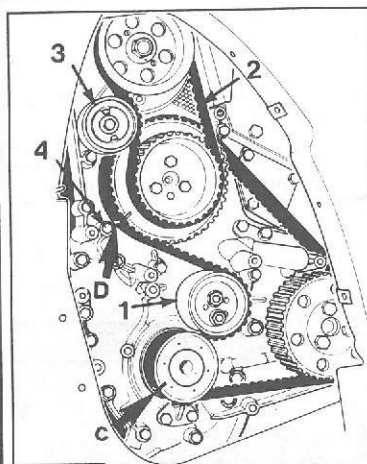
Trous de graissage de la rampe orientés vers la culasse, gros trou « a » côté pompe à eau.



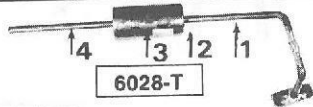
15077

CX Diesel TT

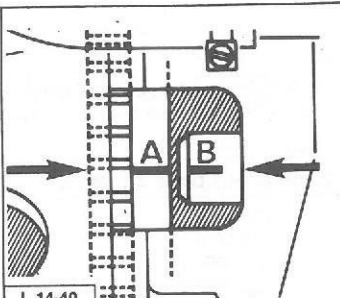
DISTRIBUTION



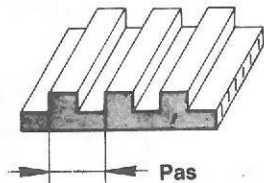
L.12-35



83-301



L.14-40



G.10-14a

Jeu pratique aux culbuteurs

}	Admission : 0,30 mm	} Réglage page 64
	Echappement : 0,20 mm	

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).

Tension de la courroie

Exercer une pression sur l'outil **6028-T.K** dans le sens tension, le brin opposé au galet étant tendu, relâcher la pression, laisser agir la masse de l'outil (la masse étant au **2° 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 112).

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

Placer le tendeur automatique (3) et le serrer.

Vérifier le calage de pompe et la serrer.

Contrôle du calage de la distribution :

Le nombre de Pas entre les repères **C** et **D**, en passant par le galet tendeur (1), doit être égal à **35**.

Moteur avec couvre culasse 7 points 2/81 →

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.

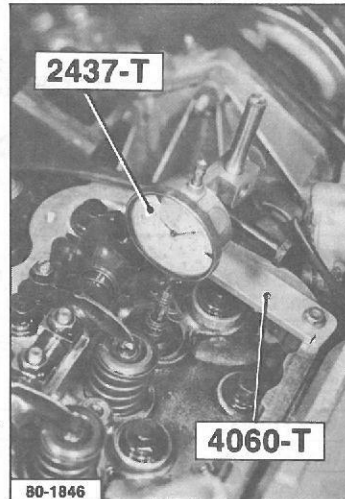
Placer un trombone, ou autre artifice, pour empêcher la soupape de tomber dans le cylindre.

Contrôle (distribution par pignon) :

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 s'admission du cylindre **N° 4** doit être compris entre : **0,05 et 0,45 mm.**

NOTA : Pour les moteurs avec couvre-culasse 2 points (→ 2/81) : voir Carnet de Poche **81**, page 41.



TOUS TYPES

RÉGLAGE DES CULBUTEURS

MÉTHODES POSSIBLES

Sur moteurs 4 cylindres en lignes (1-3-4-2)

Bascule

Pleine ouverture (Echap.)

Bascule	régler :
1 ● ⊗ 1	4 ● ⊗ 4
3 ● ⊗ 3	2 ● ⊗ 2
4 ● ⊗ 4	1 ● ⊗ 1
2 ● ⊗ 2	3 ● ⊗ 3

⊗ Echappement

● Admission

Pleine ouverture soupape	régler :
⊗ 1	3 ● ⊗ 4
⊗ 3	4 ● ⊗ 2
⊗ 4	2 ● ⊗ 1
⊗ 2	1 ● ⊗ 3

* AX Sport

- Adm. 0,20
- Ech. 0,30

Jeu pratique aux soupapes (à froid)

	● Admission	⊗ Echappement
VISA 10 - 11 - 14 - GT - BX - BX14	0,10 - 0,15	0,20 - 0,30
AX TT * - VISA - GTI - BX - 15 - 16 - 19	0,15 - 0,25	0,35 - 0,45
CX 20 - CX 22	0,10	0,25
CX 25 Essence	0,13 - 0,17	0,18 - 0,22
VISA - BX Diesel	0,07 - 0,23	0,22 - 0,38
CX Diesel	0,30 - 0,35	0,20 - 0,25

FILTRES A HUILE (Référence)

		AX	VISA		AXEL	BX	CX			
		TT	VISA CLUB	10 11 14 TRS GT	GTi Di	TT	BX 14	15 16 16 soup. 19 Ess.TT 19 Di TT	20 22 25 Ess	25 Di TT
PURFLUX	LS 468 A	•								
	LS 31		•							
	LS 498 C			•		•				
	LS 450 A					•				
	LS 468 A				•		•	•		
	LS 483									•
MANN	95 637 804			•		•				
	6740 258 500					•				
	95 638 747				•		•	•		

CONTROLE DE LA PRESSION D'HUILE

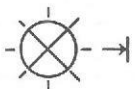
TOUS TYPES

	AX		VISA				AXEL		BX			CX	
Plaque moteur	C 1A H 1A K 1A M 4A K 2A	V06/664	108 C 109/5 F	109 K 150 D 150 B	180 A → 7/86 B 6 D 7/86 →	G11/631 T13/653	150 A 150 C	B 1A-A 171 C-D D 2 A 159 A D 6 A	D 6 C	161 A D 9 B	829 A5 J6T.A. 500	M25/ 659 662 666 629	M25/ 648 669 660
Température (°C)	90	80	90	80				90			95		
Pression (bar)	4	5,5 à 6,5	3	3,5	6,2 à 7	3	3,5	4,8	3,8 à 5	4,4	4 à 5	4,5 à 5	
Nombre de tr/min.	4000	6000	4000		6000	4000		3000	4000	3000	4000	3500	
Adaptateur (N°)	7001-T	4042-T	7001-T		4042-T	4043-T	7001-T			6004-T			
Manomètre (N°)	2279-T bis												

MOTEUR
ALLUMAGE
CARBURATION
INJECTION
EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION

TOUS TYPES

MANO-CONTACT D'HUILE MOTEUR

		Emplacement	Extinction du témoin (bars)		Couple de serrage (m.daN)
AX	TT			→ 9/87 : 0,8 9/87 → : 0,5	
	VISA	Au dessus du cylindre gauche		0,8	2 à 2,5
	11 - 14 - GT			0,6	4 à 4,5
	GTI - Diesel			0,8	2
	AXEL	Près du filtre à huile		0,8	2 à 2,5
	BX	14 TT		0,6	4 à 4,5
	15 - 16 - 19 Ess. DI			0,6	2
	20		Près du filtre à huile		
	22			0,8	
	Prestige				
	GTI Turbo				
	GTI Turbo 2				
	25 D - RD				
	DI Turbo				
	DI Turbo 2	Sur le support du filtre à huile			3

TEMPERATURE CRITIQUE D'HUILE

TOUS TYPES

Véhicule		Type moteur		Emplacement	Tarage	Couple de serrage
AXEL 12 TRS		T13/653		Thermocontact sur la partie inférieure arrière du demi-carter droit	Le témoin s'allume entre 128,5 et 131,5° C	2,5 à 3 m.daN
CX 25	IE Atmosphérique Diesel Climat Diesel Turbo Diesel Turbo 2	M25/	659	Thermocontact sur le support de filtre à huile	Le témoin s'allume entre 143,5 et 146,5° C	3 à 3,5 m.daN
			660			
			648			
	669					
GTI Turbo GTI Turbo 2		662	Thermistance sur le support de filtre à huile			
		666				

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
BV

TOUS TYPES

THERMOCONTACT DE COMMANDE DES MOTOVENTILATEURS

		Emplacement	Repère	Fermeture des contacts		Ouverture des contacts	Couples serrage	
AX	TT					90°C		
VISA	11 - 14 TRS - GT		90°C/95°C	95°C		90°C	2,8 m.daN	
	GTI - Diesel		88°C/79°C	86°C - 89°C		76°C- 80°C		
			84°C-79°C/88°C-83°C	1 ^{re} vitesse 2 ^e vitesse	82°C-86°C 86°C-90°C	77°C-81°C 81°C-85°C		5 m.daN maxi sauf CX Turbo 1 - 2
BX - BX 14	88°C-79°C		86°C-89°C		76°C-80°C			
15 - 16	84°C-79°C/88°C-83°C		1 ^{re} vitesse 2 ^e vitesse	82°C-86°C 86°C-90°C	77°C-81°C 81°C-85°C			
19 Essence	88°C-83°C/92°C-87°C		1 ^{re} vitesse 2 ^e vitesse	80°C-90°C 90°C-94°C	81°C-85°C 85°C-89°C	CX Turbo 1 - 2 2,5 m.daN LOCTITE FRENETANCH		
19 - 16 soupapes	88°C-84°C/92°C-88°C		1 ^{re} vitesse 2 ^e vitesse	88°C-93°C 92°C-94°C	84°C 88°C			
19 Diesel	88°C-83°C/92°C-87°C		1 ^{re} vitesse 2 ^e vitesse	80°C-90°C 90°C-94°C	81°C-85°C 85°C-89°C			
CX	TT			88°C-83°C/92°C-87°C	1 ^{re} vitesse 2 ^e vitesse	86°C-90°C 90°C-94°C	81°C-85°C 85°C-89°C	

REGULATEUR THERMOSTATIQUE ET BOUCHON DE NOURRICE
TOUS TYPES

		Emplacement	Référence du régulateur	Début d'ouverture	Ouverture mini	Tarage du bouchon
AX	TT (sauf GT)		V4863	88°C + 1°C - 2°C	7 mm à 100° C	1 bar
VISA	10 - 11 - 14 GT	Dans le boîtier de sortie d'eau sur la culasse	V5348	82°C + 0°C - 3°C	7,5 mm à 93°C	1,1 bar
	GTI					1 bar
	Diesel		V6633			
BX	Essence (sauf 16 soup.)		V5348	82°C + 0°C - 3°C	7,5 mm à 93°C	1 bar
	Diesel		V6633			
CX	20 - 22		Sortie de pompe à eau	V6947	86°C + 0°C - 3°C	7,5 mm à 96°C
	TT					

TOUS TYPES		TEMPERATURE D'ALERTE ET CRITIQUE D'EAU (Thermocontact)			
		Emplacement		Tarage	Couple de serrage
AX	TT	Sur boîtier thermostatique →9/87 Sur culasse 9/87 →	Critique	S'allume à 110°C	1,4 m.daN
VISA	10_11_14_TRS_GT_	Sur culasse	Critique	S'allume entre 110°C et 113°C	4,5 m.daN
	GTI - Diesel	Sur boîtier thermostatique		S'allume entre 103°C et 107°C	2 m.daN
BX	14	Sur culasse	Critique	S'allume entre 110°C et 113°C	4,5 m.daN
	15 - 16 - 19	Sur boîtier thermostatique	Alerte	Clignote entre 103°C et 107°C (fiche bleue)	2 m.daN
	19 - 16 soupapes		Critique	S'allume entre 110°C et 114°C (fiche jaune)	
	19 Diesel *		Critique	S'allume à 110°C	
			Alerte	Clignote entre 103°C et 107°C (fiche jaune)	
	Critique		S'allume entre 108°C et 112°C (fiche grise)		
CX	20 22	Sur boîtier thermostatique	Alerte	S'allume à 112°C	2 m.daN
	25 D			S'allume à 115°C	
				S'allume à 111°C	
	TT ** (sauf 25 RD - TRD)	Sur culasse	Alerte	Clignote à 110°C	3 m.daN
	25 RD - TRD		Critique	S'allume à 115°C	
			Alerte	Clignote à 112°C	
	Critique	S'allume à 114°C			

*Thermistance sur climat.

**Thermistance avec indication sur afficheur numérique - Turbo 2 D coupure climat 110°C

- **Calculateur** : THOMSON et MOTOROLA VA 4-VD 4 (7/82 →).

- **Capteurs de proximité** : THOMSON (7/82 →) [Rondelle de 2 mm d'épaisseur **IMPÉRATIVE** sous capteurs.
Entrefier entre capteurs et plot : 0,5 à 1,5 mm (à titre indicatif).

Caractéristiques :

- Capteur *haut* situé à 10° avant le PHM (avance initiale non réglable). Repère rouge sur câblerie pour branchement de ce capteur.
- Capteur *bas* situé à 35° avant le capteur supérieur (angle correspondant au développement maxi de la courbe d'avance, correction à dépression comprise).
- Développement de la courbe d'avance à partir de 1 000 tr/mm par calculateur *par rapport à l'avance initiale*.
- Correction par dépression : 10° supplémentaires (à partir de 1 000 tr/mn) lorsque la dépression dans la tubulure est supérieure à 120 mbars (correction par capsule interrupteur).
- Protection de la bobine d'allumage lors de la mise sous tension prolongée : coupure du circuit primaire après 2 secondes environ.

Contrôles principaux :

Capteurs de proximité (voltmètre branché entre sortie capteur et masse). (voir dessin page suivante).

- 0,5 à 2 volts lorsque le plot du volant n'est pas sous le capteur considéré.
- 5 à 7 volts lorsque le plot est sous le capteur considéré.

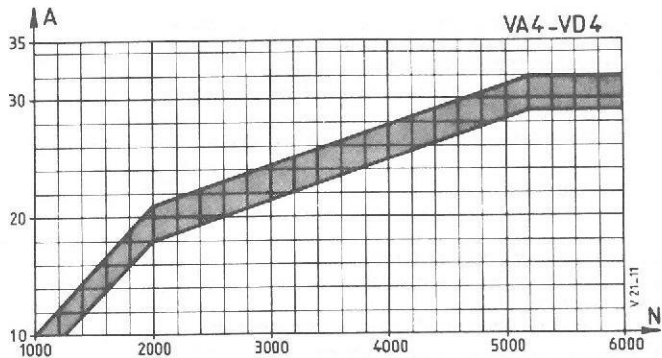
Développement de la courbe d'avance (page suivante) avec la lampe stroboscopique (à partir de 1 000 tr/mn).

Plot du volant sous capteur haut : tracer en vis-à-vis deux repères de peinture blanche sur carter et sur volant :

- *Capsule débranchée* : les points relevés doivent se situer dans le graphique de la courbe.
- *Capsule branchée* : les points relevés doivent être supérieurs de 10° à ceux relevés précédemment, capsule débranchée.

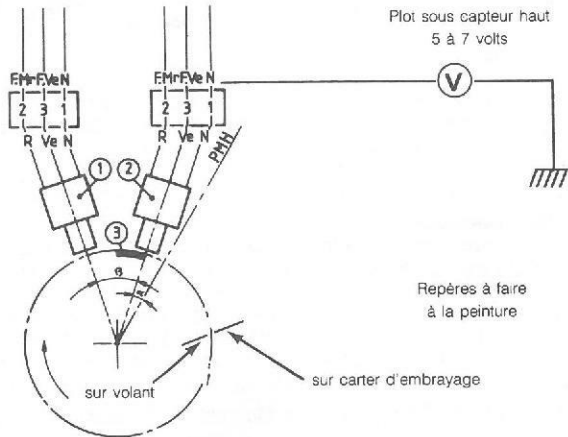
Autres contrôles : Se reporter aux Manuels de Réparation MAN 008571. MAN 008861 et à la Note IR 81-97 TT.

ALLUMAGE



V 21-11

V 21-25





ALLUMAGE

Tous Types (sauf 2 cyl.)

Véhicule		Allumeur		Courbes d'avance		Avance dynamique (Capsule à dépression débranchée)	Position capteur P.M.H
		BOSCH	DUCELLIER	Centrifuge	Dépression		
AX 10		0 237 009 603	525 653	C 040	D 028	8° à 750 tr/min	- 20°
AX 11		0 237 009 601	525 551	C 041	D 029		
AX 14		0 237 009 604	525 652	C 042	D 030		
AX GT			525 565	C 052	D 041		
VISA 10		0 237 009 054	525 569	M 160 E	M 160 E	6° à 700 tr/min	
VISA 11	7/84 → 1/86	0 237 009 045	525 513	VA 5	VD 5	6° à 700 tr/min	
	1/86 →	0 237 009 057	525 574				
VISA GT	7/84 → 1/86	0 237 009 044	525 510	M 159 E	M 159 E	8° à 850 tr/min	
	1/86 →		525 571				
VISA 14	→ 1/86	0 237 009 043	525 490	M 154 E	M 154 E	8° à 700 tr/min	
	1/86 →	0 237 009 056	525 567				
VISA GTi	→ 1/86	0 237 009 047		C 019	D 013	10° à 800 tr/min	
	1/86 →	0 237 009 063					
AXEL 12			525 406	GA 10	TD 3	10° à 700 tr/min	0°
BX	5/84 → 1/86	0 237 009 039	525 517	XA 1	XD 1	8° à 850 tr/min	
	1/86 →		525 577				
BX 14	5/84 → 1/86		525 518	XA 2	XD 2	10° à 850 tr/min	
	1/86 →	0 237 009 053	525 578				
BX 15		0 237 009 060		C 023	D 018	10° à 700 tr/min	- 20°C

ALLUMAGE
 CARBURATION
 INJECTION
 EMBRAYAGE
 BV
 TRANSMISSION

Tous Types (sauf 2 cyl.)		ALLUMAGE							
Véhicule		Allumeur		Courbes d'avance		Avance dynamique (Capsule à dépression débranchée)	Position capteur P.M.H		
		BOSCH	DUCELLIER	Centrifuge	Dépression				
BX 16	5/84 → 1/86 1/86 →	0 237 009 041 0 237 009 059	525 527	M 148 E	M 148 E	10° à 850 tr/min	- 20°		
BX 19 Ess. Carbu. (sauf SPORT)		0 237 009 058		C 001	D 001	10° à 850 tr/min			
BX SPORT		0 237 009 046		C 018	D 005	11° à 700 tr/min			
BX 19 GTI		0 237 009 064		C 037	D 019	5° à 900 tr/min			
BX GTI 16 soupapes		A.E.I.				6,75° au ralenti			
CX 20	→ 10/86 10/86 →		525 368 525 589	R 303	D 59	10° à 750 tr/min	- 20°		
CX 22	→ 10/86 10/86 →		525 541 525 588	C 022	D 017	10° à 800 tr/min			
CX 25 Essence		A.E.I.		LA 8	LD 4	10° à 800 tr/min			
CX 25 Ess. Turbo	→ 7/86			LA 11	LD 6				
CX 25 Ess. Turbo 2	7/86 →			EC 002	ED 003				
Véhicule	Allumeur	Courbes d'avance		Réglage du rupteur			Réglage de l'avance		Position Capteur P.M.H.
		Centrifuge	Dépression	Ecartement	Angle de Fermeture	Rapport DWELL	Statique	Dynamique (capsule à dépression débranchée)	
AXEL 11	DUCELLIER 525 136	GA9	GD7	0,35 à 0,45 mm	57° ± 3°	63% ± 3%	10° av. PMH sur secteur	10° à 700 tr/min	0°

COURBES D'AVANCE

AX

A : AVANCE EN DEGRE

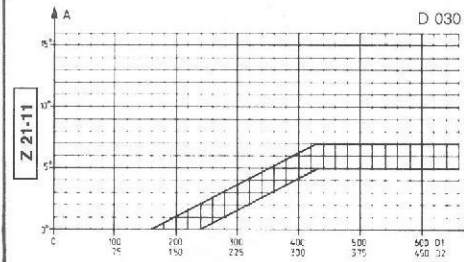
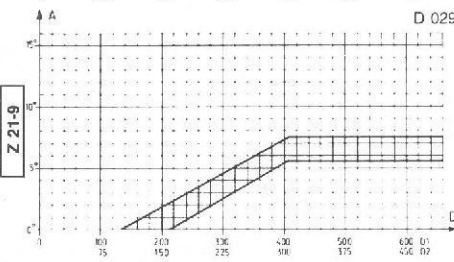
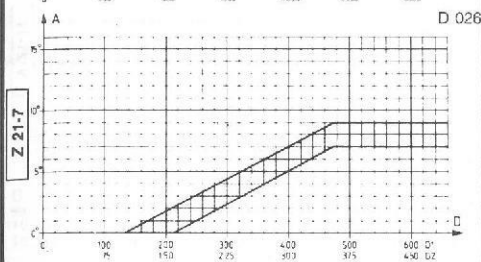
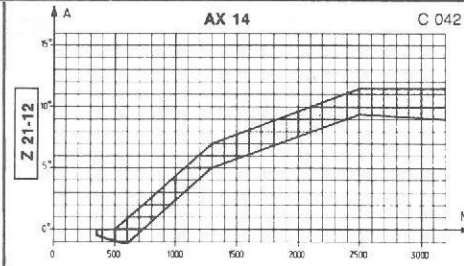
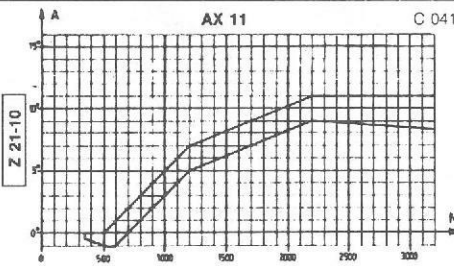
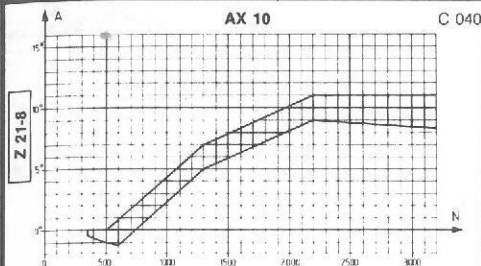
ALLUMEUR POUR LES VEHICULES AX, VISA, AXEL, BX, CX 20, CX 22
MOTEUR POUR LES VEHICULES CX 25

D1 : DEPRESSION EN "m.bar"

N : VITESSE EN TOURS/MINUTE

ALLUMEUR POUR LES VEHICULES AX, VISA, AXEL, BX, CX 20, CX22
MOTEUR POUR LES VEHICULES CX 25

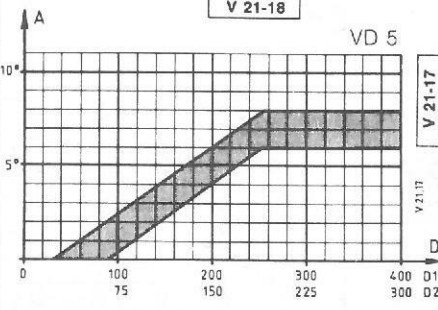
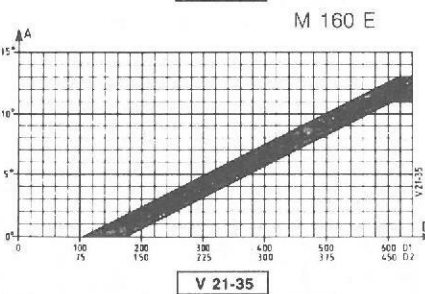
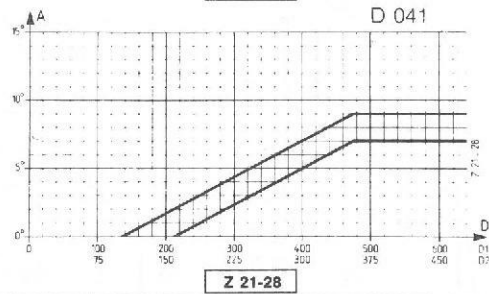
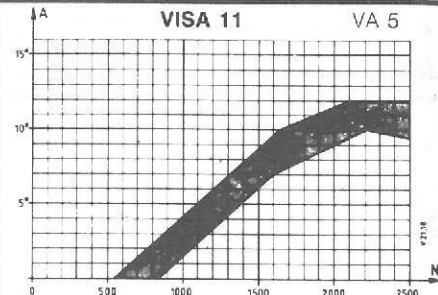
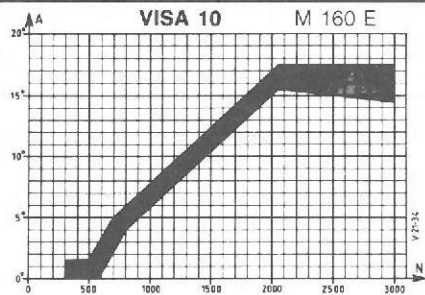
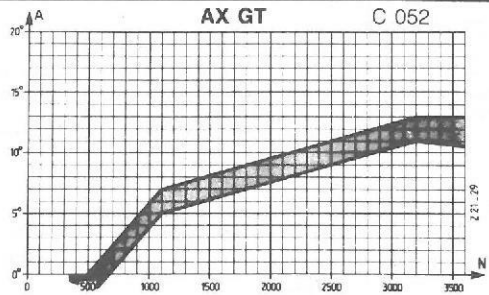
D2 : DEPRESSION EN "mm.Hg"



ALLUMAGE
 CARBURATION
 BY INJECTION
 EMBRAYAGE
 BY TRANSMISSION

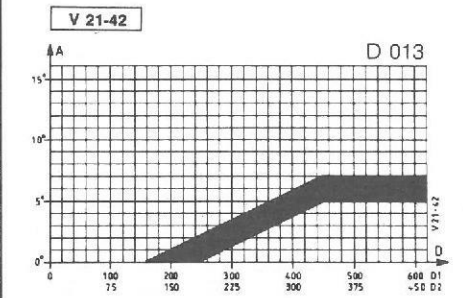
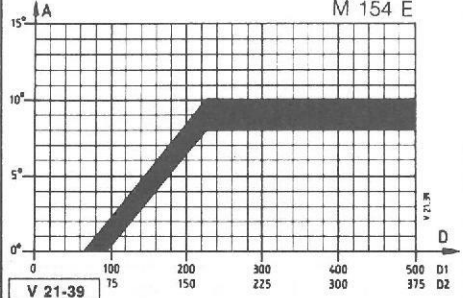
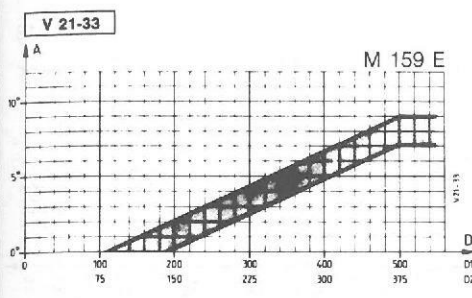
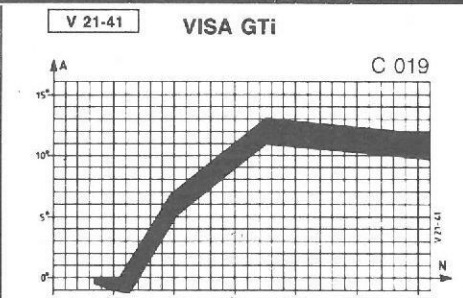
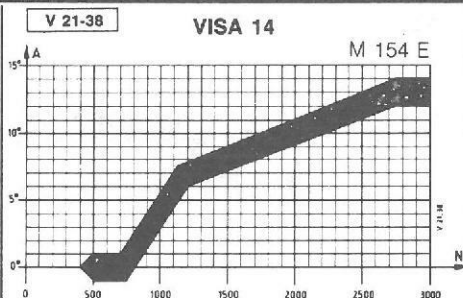
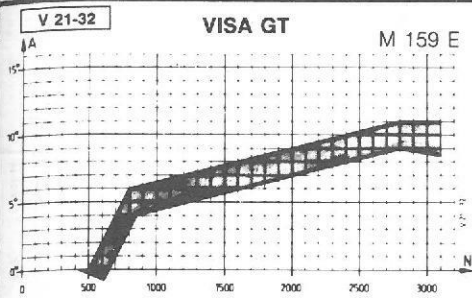
AX GT - VISA 10 - VISA 11

COURBES D'AVANCE



COURBES D'AVANCE

VISA GT - VISA 14 - VISA GTi



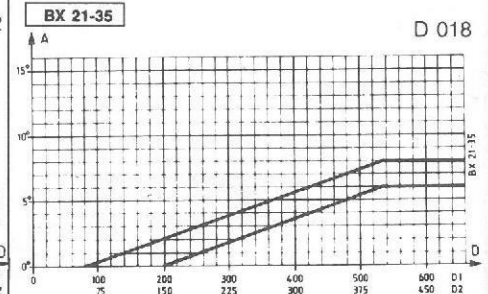
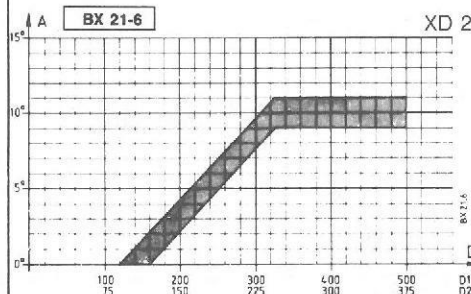
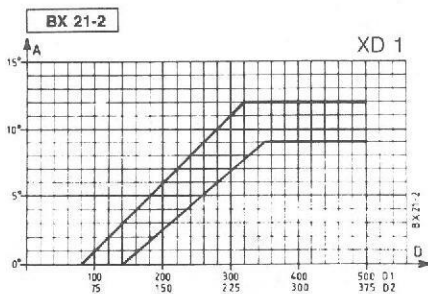
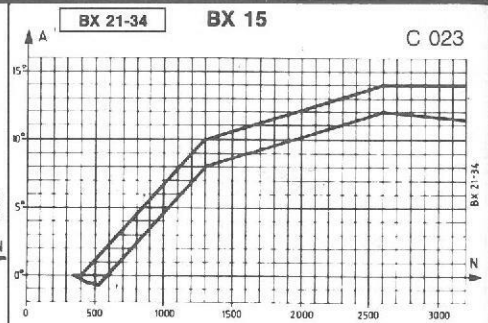
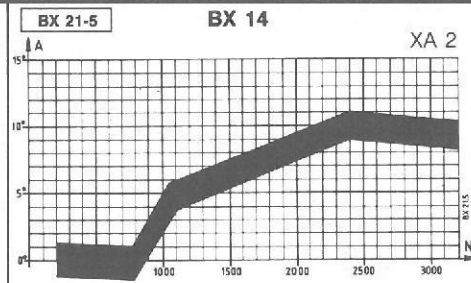
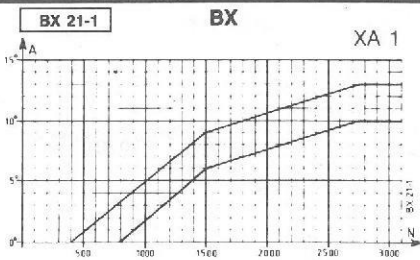
ALLUMAGE

CARBURATION INJECTION

EMBRAYAGE BY TRANSMISSION

BX - BX 14 - BX 15

COURBES D'AVANCE



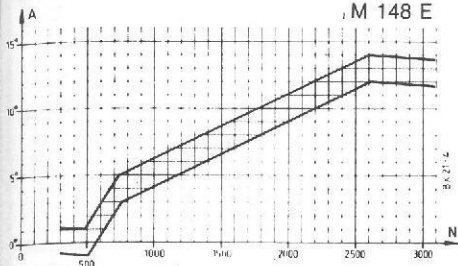
COURBES D'AVANCE

BX 16 - BX 19 Ess. Carbu. - BX SPORT

BX 21-4

BX 16

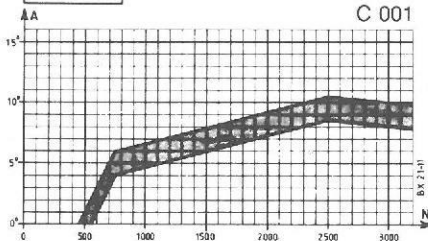
M 148 E



BX 19 Ess. Carbu. (sauf SPORT)

BX 21-11

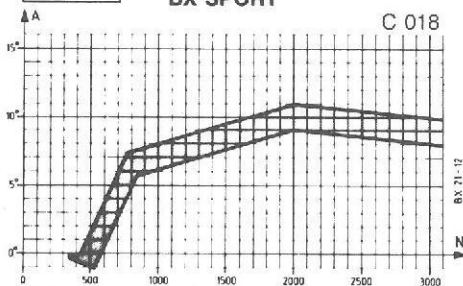
C 001



BX 21-12

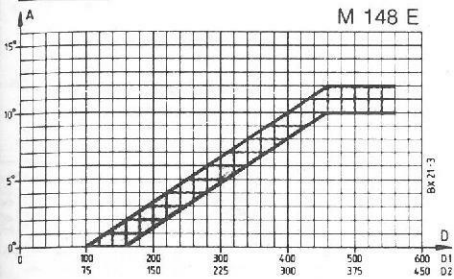
BX SPORT

C 018



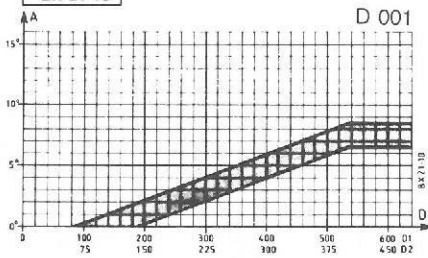
BX 21-3

M 148 E



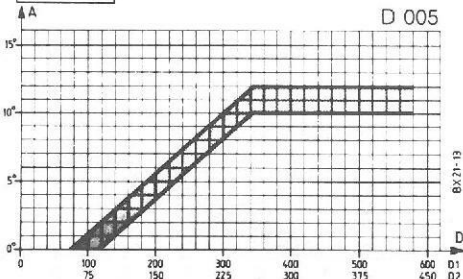
BX 21-10

D 001



BX 21-13

D 005



ALLUMAGE

CARBURATION
BY
INJECTION

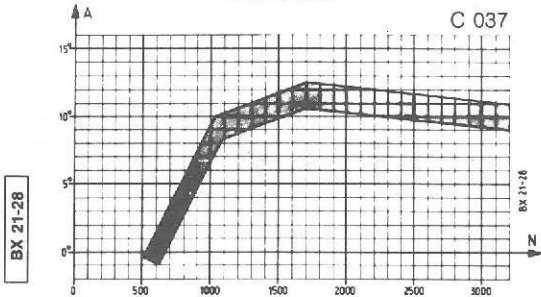
EMBRAYAGE

BY
INJECTION

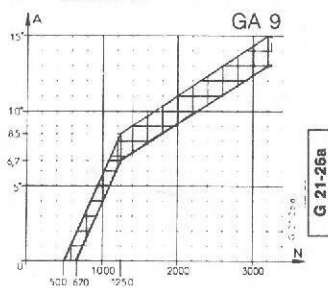
BX 19 GTi - AXEL

COURBES D'AVANCE

BX 19 GTi

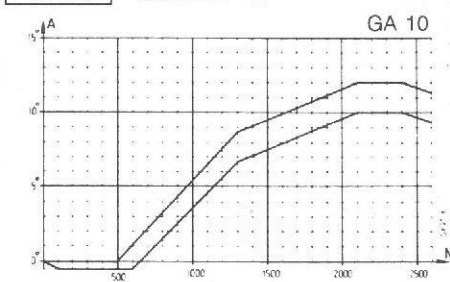


AXEL 11



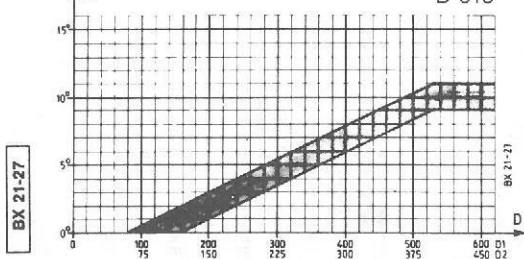
GX 21-3

AXEL 12



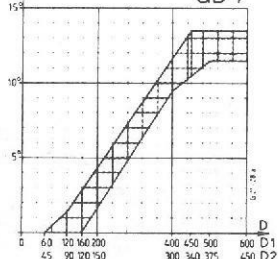
A

D 019



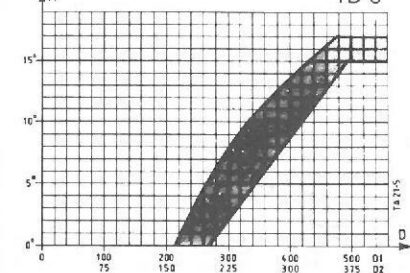
A

GD 7



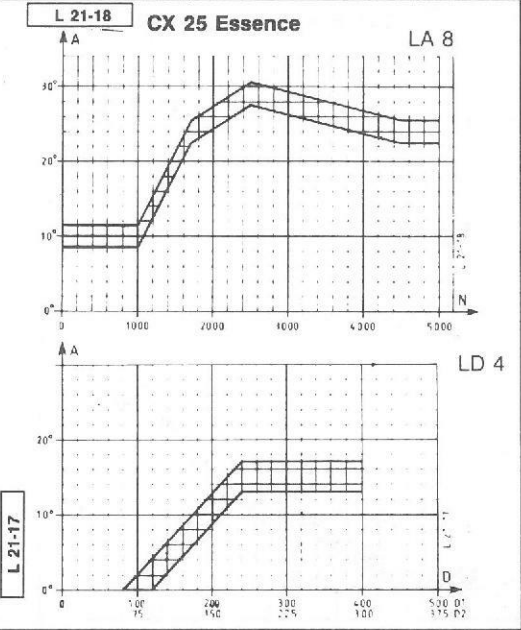
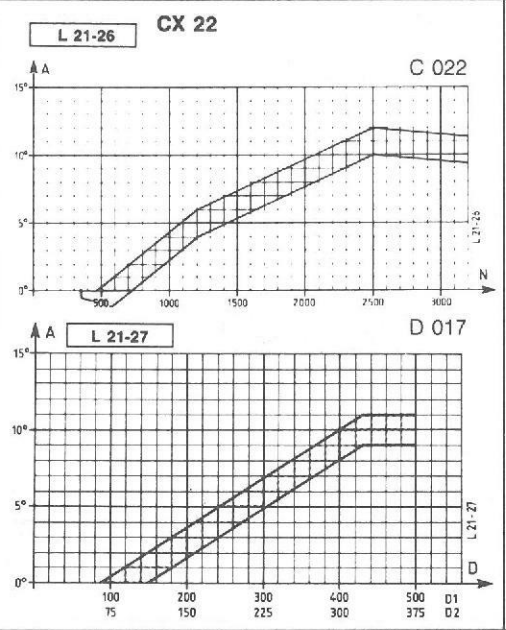
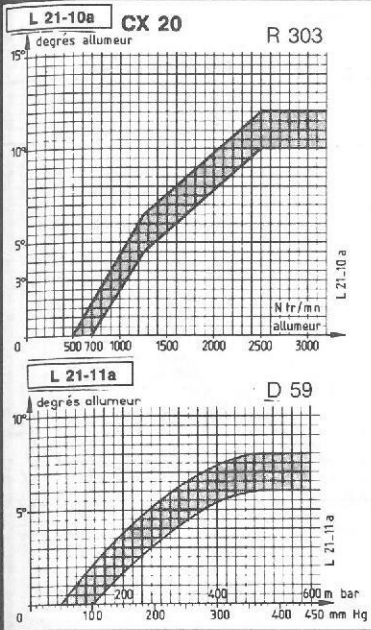
A

TD 3



COURBES D'AVANCE

CX 20 - CX 22 - CX 25 Essence

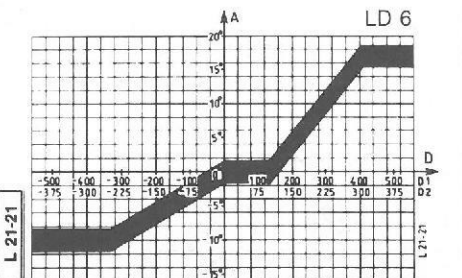
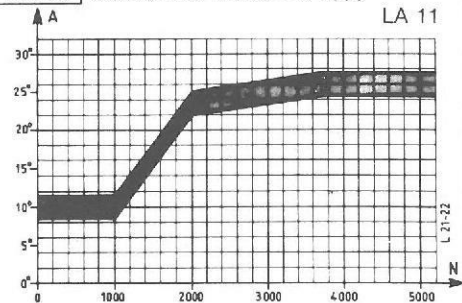


ALLUMAGE
 CARBURATION
 BY INJECTION
 EMBRAYAGE
 BY TRANSMISSION

TA 21-5

CX 25 Essence Turbo

L 21-22 CX 25 Ess. Turbo → 7/86



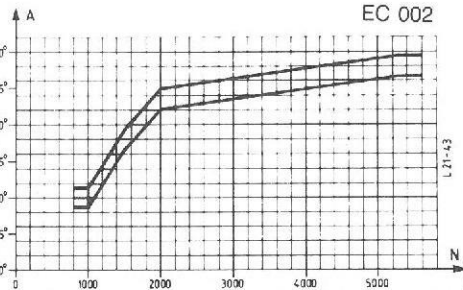
L 21-21

COURBES D'AVANCE

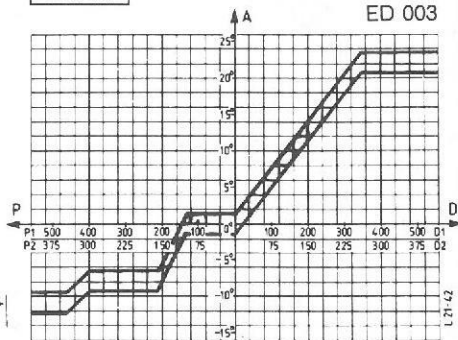
LA 11 et EC 002 : capteur détection cliquetis et tube du capteur
dépression (pression) turbo **débranchés**.
LD 6 et ED 003 : à 2 000 tr/min.

CX 25 Essence Turbo 2 7/86 →

L 21-43



L 21-42



BOUGIES (Série)

TOUS TYPES

Véhicules	Bougies				Ecartement électrodes	Serrage (moteur froid)
	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM			
AX 10 - AX 11 - AX 14		C 9 YCX	FC 52 LS		0,6 à 0,7 mm	2,5 m.daN
AX GT - BX 19 GTI		C 7 YCX	FC 62 LS			
VISA (652 cm ³)		BN 6 Y	800 LJS			
VISA 10 - VISA 11 - VISA 14	H 7 DC	S 281 YC	C 62 LJS			
VISA GT - VISA GTI	H 6 DC	S 279 YC	C 72 LJS			
BX - BX 14	H 7 DC	S 281 YC	C 62 LJS			
BX 15 → 7/87		S 281 YC	C 62 LJS			
BX 15 7/87 →		C 9 YCX	FC 52 LS			
BX 16	H 6 DC	S 279 YC	C 72 LJS			
BX 19 Ess. Carb. → 7/87	H 6 DC	S 279 YC	C 62 LJS			
BX 19 Ess. Carbu. 7/87 →		C 9 YCX	FC 52 LS			
BX SPORT		S 279 YC	C 62 LJS			
BX GTI 16 soupapes			FC 62 LS 2			
CX 20	H 7 DC	S 281 YC				
CX 22		S 279 YC	C 72 LJS			
AXEL 11 - AXEL 12		BN 7 Y	800 LJS			
CX 25 Essence		L 82 Y	755 SX			
CX 25 Essence Turbo		L 82	755 X			
					0,8 à 0,9 mm	1,5 à 2 m.daN

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

TOUS TYPES

CARBURATEURS

Véhicules		SOLEX	WEBER
AX	10	32 PBISA 16 Rep. 412	32 IBS H 16/100
	11	32 PBISA 16 PSA 411	
	14		34 TLP 3/100
	SPORT	40 ADDHE 52¹ - 52²	
	GT	PSA 409 32-34 Z2	
VISA	652 cm ³	26 x 35 CSIC CIT 244 (→ 7/82)	32-34 DMTC 2/100 W 120-50 (7/82 →)
	10 E	32 PBISA 12 CIT 370 (3/86 →)	
	11	32 PBISA 12 CIT 341 (1/82 →)	
	14	32 PBISA 12 CIT 350 (7/84 →)	
	GT		35 IBSH 20-21/100 (5/85 →)
AXEL	AXEL - AXEL 11	CARFIL 28 CIC 40 LT 234 (coupe ralenti)	
	12	28 CIC 5 CIT 402	
BX	BX	30 - 30 Z2 CIT 329 (9/82 →)	
	14	32 - 32 Z2 CIT 348 (9/82 →)	

CARBURATEURS
TOUS TYPES

Véhicules		SOLEX	WEBER
BX	15		36 TLP 1/100
	16 Taux 8,3		32-34 DRTM 13/100 W 138-50
	+ climat		32-35 DRTM 15/100 W 141-50
	16	34-34 CIT 385-7	32-34 DRTC 3/100 W128-50 (1/84 →)
	+ BVA		32-34 DRTC 4/100 W 130-50 (7/84 →)
	+ BVA + climat		32-34 DRTC 8/100 W 136-50
	19 TRS	34-34 Z ¹ CIT 391 → N° PR 3492	
	+ climat	34-34 Z ¹ CIT 391	
	N° PR 3492 →	34-34 Z ¹ PSA 427	
	+ climat	34-34 Z ¹ PSA 428	
	+ BVA		34-34 DRTC 14/100 W 147-50
	+ BVA + climat		34-34 DRTC 15/100 W 148-50
CX	20		34 DMTR 120/100 W 149-50
	22		34 DMTR 110/100 W 145-50

TOUS TYPES

REGLAGE PAPILLONS ET VOLETS DE DEPART

Véhicules		Carburateur		Ouverture positive 1 ^{er} corps (volet de départ fermé)	Entrebâillement du volet de départ par capsule de dénoyage
		SOLEX	WEBER		
AX	10		W16/100	Pige de 0,80 mm	Sous 400 mmHg : pige de 4 à 4,5 mm
	11	PSA 411			Sous 500 m.bar : pige de 3 mm
	14		3/100		Sous 400 mmHg : pige de 4,75 mm
	SPORT	CIT 52 ¹ - 52 ²		Starter à glace	
	GT				
VISA	652 cm ³	CIT 244		Fonction réglage ralenti	Sous 500 m.bar : pige de 3,2 mm ± 0,5
			W120-50		Sous 530 m.bar : pige de 3,5 mm ± 0,3
	11	CIT 341		Pige de 0,75 mm	
	14	Peu 350			
	GT		W20-21/100	Pige de 0,40 mm	Sous 400 mmHg ; pige de 3,25 mm
AXEL	11	CARFIL OLT 234		Pige de 1,25 mm ± 0,05	Sous 350 m.bar : pige de 3,6 mm ± 0,3
	12 AM 87 →	CIT 402		Pige de 1,30 mm ± 0,05	Sous 350 m.bar : pige de 2,5 mm ± 0,3
BX	BX	CIT 329		Pige de 0,90 mm	Sous 350 m.bar : pige de 3,2 ± 0,5 mm
	14	CIT 348		Pige de 0,75 mm	Sous 350 m.bar : pige de 3,7 mm ± 0,5

REGLAGE PAPILLONS ET VOLET DE DEPART

TOUS TYPES

Véhicule	Carburateur		Ouverture positive 1 ^{er} corps (volet de départ fermé)	Entrebâillement du volet de départ par capsule de dénoyage	
	SOLEX	WEBER			
BX	15		36 TLP	Pige 0,80 mm	Sous 400 mmHg : pige de 5 à 0,25 mm
	16 taux 8,3		W138-50	Pige de 1,20 mm ± 0,05	Sous 530 m.bar : pige de 4,5 mm
	+ climat		W141-50		
	16		W128-50	Pige de 0,50 mm à 20°C	Sous 350 m.bar : pige de 4,5 mm à 20°C
	+ climat		W129-50		
	BVA + climat		W136-50		
	16	CIT 385/7		Pige de 0,45 mm à + 20° C	Sous 350 m.bar, pige de 6 mm ± 0,5 à + 20°C
	19 TRS	CIT 391		Pige de 0,45 mm à + 20° C	
	+ climat	CIT 391 ¹			
	N° PR 3492 →	PSA 427			
+ climat	PSA 428				
BVA + climat		W 148-50	0 ± 1 mm (OUT 104 089-T)	Pige de 4,5 mm ± 1	
CX	20		W149-50	Pige de 1,15 à 1,25 mm	Sous 530 m.bar : pige de 4 mm ± 0,25
	22		W145-50	Pige de 1,35 à 1,40 mm	

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION
 CARBURATION
BY
INJECTION

VALEURS DE CONTROLE AVEC L'APPAREIL "L' POLLU"

Véhicule		Carburateur		Entrebaillement papillon		Préréglage ralenti			Observations	
		SOLEX	WEBER	1 ^{er} corps (W fermée)	2 ^e corps	1 ^{er} corps (W ouverte)	2 ^e corps	Cumul		
AX	10		16/100	N 200		N 220				
	11	PSA 411		N 240		N 255				
	14		3/100	N 250		N 270				
VISA	652 cm ³	CIT 244		K 395	K 110	K 410	K 110	K 440		
			W120-50	K 340	I 145	K 370	I 145	K 420	Coupe-ralenti déposé	
	11	CIT 341		N 230		N 250				
	14	PEU 350		K 355		K 365				
	GT			20/100	K 390		K405			
				21/100	K 270		K 295			
AXEL	11	OLT 234		K 195	K 200	N 280	K 200	K 330	Coupe-ralenti déposé	

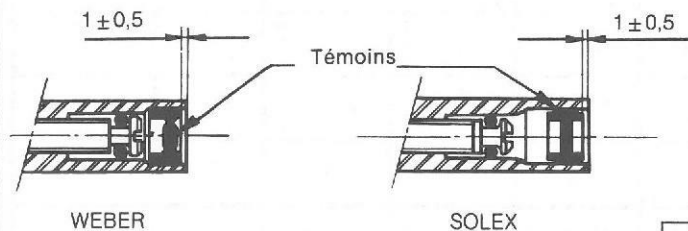
VALEURS DE CONTROLE AVEC L'APPAREIL "L' POLLU"

Véhicule		Carburateur		Entrebaillement papillon		Préréglage ralenti			Observations
		SOLEX	WEBER	1 ^{er} corps (W fermée)	2 ^e corps	1 ^{er} corps (W ouverte)	2 ^e corps	Cumul	
BX	BX	CIT 329		N 315	K 195	N 325	K 195	N 380	
	14	CIT 348		N 305	K 315	N 320	K 315	N 380	
	16	CIT 385/7		N 310	K 230	N 330	K 230		
			128-50		K 405	K 125	K 440	K 125	K 470
	19	PSA 428		N 180	K 220	N 220	K 220	N 280	
CX	20		149-50	N 225	K 240	N 270	K 240	N 325	
	22		145-50	N 200	K 245	N 255	K 245	N 310	

NOTE : Depuis 9/1976 les carburateurs sont équipés de témoins d'inviolabilité sur les vis de richesse (SOLEX et WEBER) et sur les vis d'entraînement de (ou des) papillon(s) SOLEX (Coffret 4029-T pour dépose et pose).

	Couleur témoin d'origine	Couleur témoin « Réparation » (P.R.)
SOLEX WEBER	Noir Blanc	Blanc Noir

Carburateurs à vis de richesse noyée

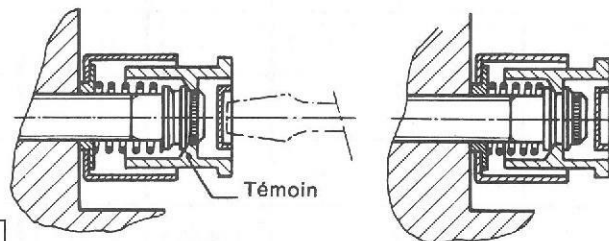


Position des témoins après mise en place définitive.

G. 14-27

A. 14-22

Carburateurs à vis de richesse avec coupelle



Pré-encliquetage du témoin
(Position réglage)

Encliquetage
définitif

Réglage du ralenti et de la teneur en CO-CO₂

Conditions de réglage

: Tirette de starter repoussée.
Culbuteurs et allumage bien réglés.
Bougies conformes et en bon état.
Filtre à air : cartouche en bon état.
Température d'huile : 80°C.
Température de l'air ambiant : entre 15°C et 30° C.
Retour parfait du (ou des) papillon(s).

Réglage (1^{er} cas)

: Carburateur sans vis de volume d'air de ralenti (vis d'air carburateur SOLEX).
Régler à l'aide de la vis de richesse et de la vis de butée de papillon, du 1^{er} corps **seulement**.

(2^e cas)

: Carburateur avec vis de volume d'air de ralenti. Régler à l'aide de la vis de volume et de la vis de richesse.
Régler le régime de ralenti et la teneur en CO-CO₂ aux valeurs données dans les tableaux pages 94 et 95 en conformité avec les normes anti-pollution en vigueur.
La **teneur résultante** (CO corrigé) doit toujours **inférieure à 4,5 %** (voir abaque page 96).

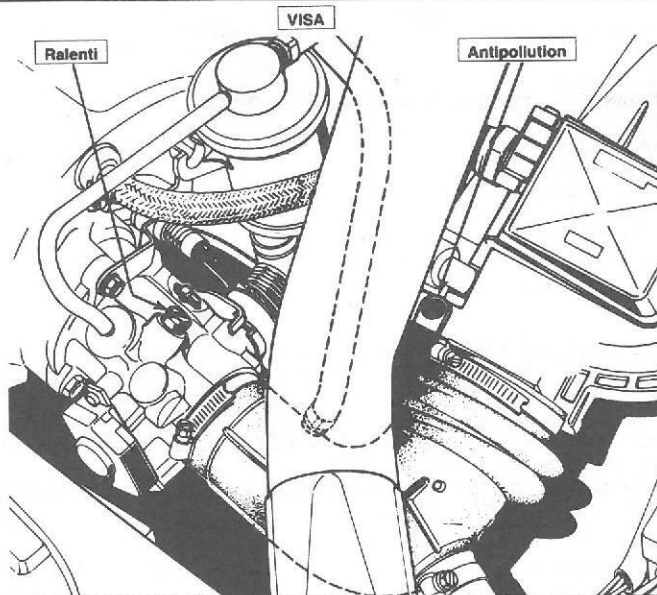
INJECTION

RALENTI - ANTIPOLLUTION

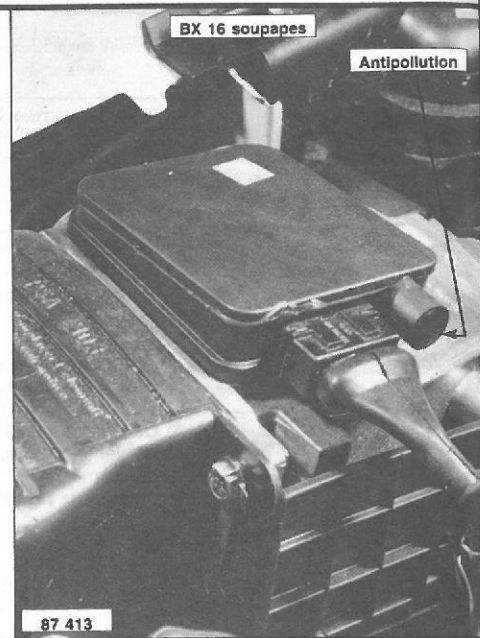
Conditions de réglage :

- Filtre à air propre
- Culbuteurs ou jeu aux soupapes réglés
- Allumage en bon état
- Réglage papillon et contact
- Moteur chaud

La **teneur résultante**
(CO corrigé) doit toujours
être **Inférieure à 4,5 %**
(voir abaque page 96)



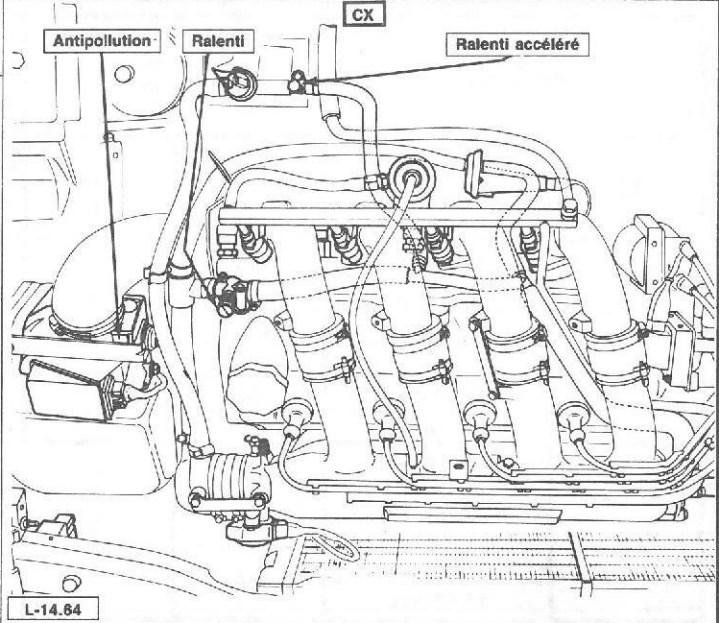
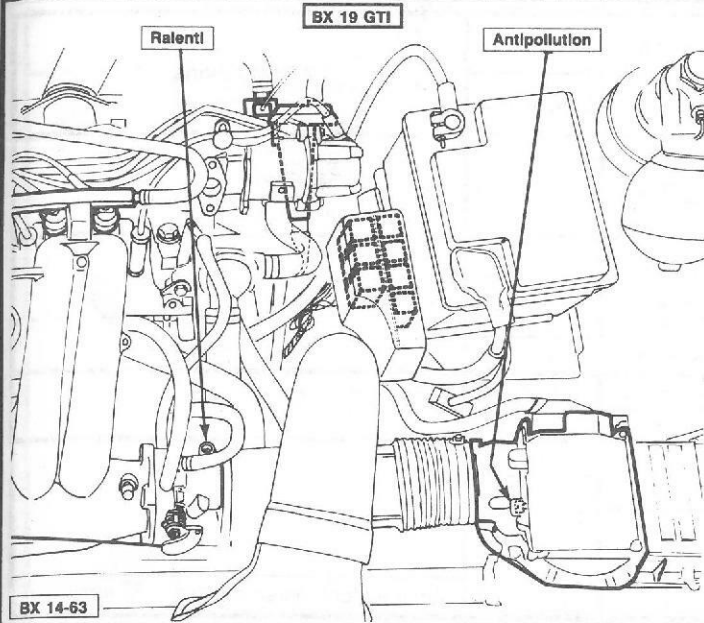
V-14.37 a



87 413

RALENTI - ANTIPOLLUTION

INJECTION



CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

TOUS TYPES		ANTIPOLLUTION				
Véhicules		Ralentis (tr/min)		Antipollution (%)		Observations
				Teneur CO	Teneur CO ₂	
AX	10 - 11 - 14	750	± 50	0,8 → 1,2	> 9	
	SPORT	850		1 → 2		
	GT	750		0,8 → 1,2		
VISA	652 cm ³	800	± 50	0,8 → 1,2	≥ 9	
	10 - 11 - 14	700		1,5 → 2,5		
	GT	950		0,5 → 1	> 10	
	GTI	850				
AXEL	AXEL - AXEL 11	900	± 50	1 → 2,5	> 10	
	12	700		0,8 → 1,5	> 9	
BX	BX	700	± 50	0,8 → 1,2	> 9	
	14 TT	800		0,8 → 1,5	> 10	
	15	700		1 → 2		
	16 TT BVM	650				
	16 Climat					

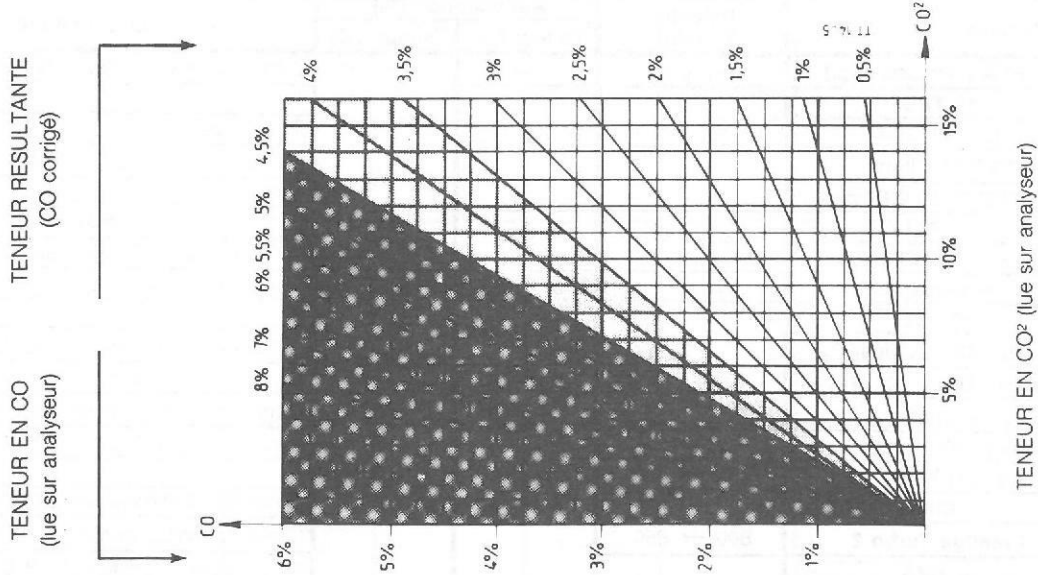
ANTIPOLLUTION

TOUS TYPES

Véhicules	Ralentis (tr/min)	Antipollution (%)		Observations	
		Teneur CO	Teneur CO ₂		
BX	19 BVA (Vitesse eng.)	650 ± 50	1 → 2	Préréglage à vide : 850 + 50_0 tr/min Préréglage à vide Climat en fonctionnement 850 + 100_0 tr/min Vitesse engagée + climat en fonctionnement 650 tr/min Climat en fonctionnement 950 tr/min Ralenti non réglable	
	19 TRS	650 → 850	0,8 → 1,5		
	19 TRS BVA				
	19 TRS Climat				
	19 TRS BVA + Climat				
	19 GTI	800 + 50_0	1 → 2		
	19 GTI + Climat	≈ 850	0,8 → 1,5		> 13
	16 soupapes				
CX	20 - 22	800 ± 50	0,8 → 1,5	≥ 9	
	20 - 22 + Climat				
	25 RI - GTI - TRI - BK	750 → 800	0,8 → 1,2	Climat en fonctionnement 900 + 50_0 tr/min Climat en fonctionnement 1000 + 50_0 tr/min Vitesse engagée 700 → 750 tr/min. clim. en fonct. Climat en fonctionnement 950 ± 50 tr/min Climat en fonctionnement 1000 + 50_0 tr/min Vit. engagée + climat. en fonct. 900 → 1000 tr/min	
	+ Climat				
	Prestige BVA + Climat	800 ± 50	0,5 → 1,3		
	25 GTI Turbo 2				
	+ Climat				
	Prestige Turbo 2				
+ BVA					

**CARBURATION
INJECTION**

TOUS TYPES

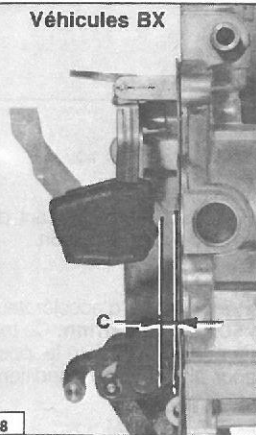


TT.14-5

NIVEAU DE CUVE

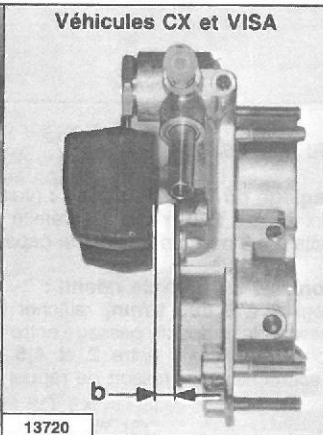
TOUS TYPES

Véhicules BX



82-1758

Véhicules CX et VISA



13720

Carburateurs SOLEX :

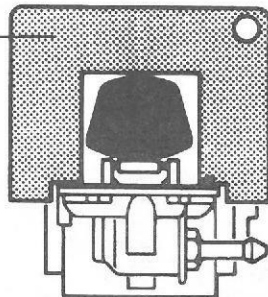
Le réglage du niveau de cuve s'effectue à l'aide d'un ensemble de calibres de contrôle SOLEX disponible au Département des pièces de rechange sous la référence

OUT 10 4066-T

Dessus de cuve déposé et retourné, joint en place, présenter le calibre sur le flotteur.

Tolérance entre calibre et flotteur : ± 1 mm.

OUT 10 4066-T

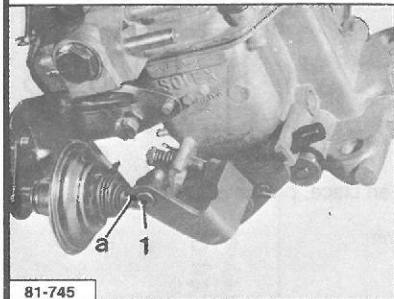


TT 14-6

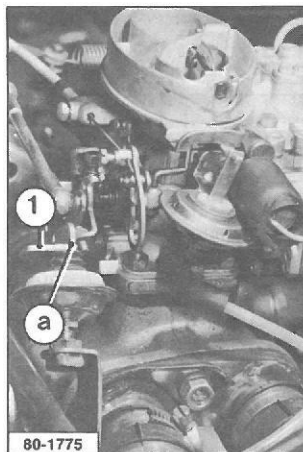
Carburateurs WEBER : Maintenir le couvercle verticalement, languette au contact de la bille du pointeau, sans enfoncer celle-ci, et joint en place.

VISA - CX « b » = $7 \pm 0,25$ mm

BX « c » = $7,5 \pm 0,25$ mm



SOLEX



WEBER

VEHICULES AXEL :

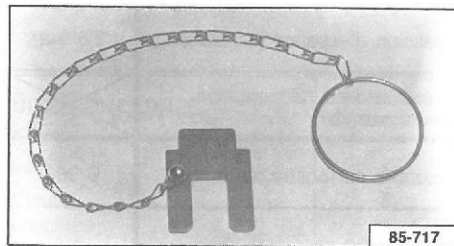
Réglage du frein de ralenti : (voir photo).

Moteur à **4 250 tr/mn**, l'extrémité « a » doit être au contact de la patte (1). Sinon, positionner la capsule pour cette condition.

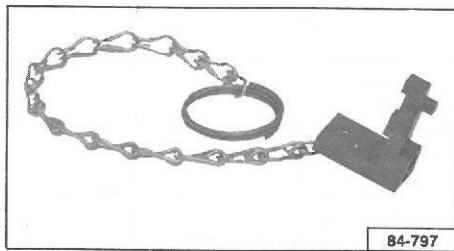
Contrôle du frein de ralenti :

Régime à **5 000 tr/mn**, relâcher la commande d'accélérateur et mesurer le temps de passage entre **4 500** et **1 200 tr/mn**. Ce temps doit être compris entre **2** et **4,5** secondes. Agir sur la position d'accrochage du ressort de rappel pour obtenir cette condition.

CARBURATEUR WEBER
voir MAN 008890 - (BX ① - N° 31)
Utiliser **OUT 104 089 T**



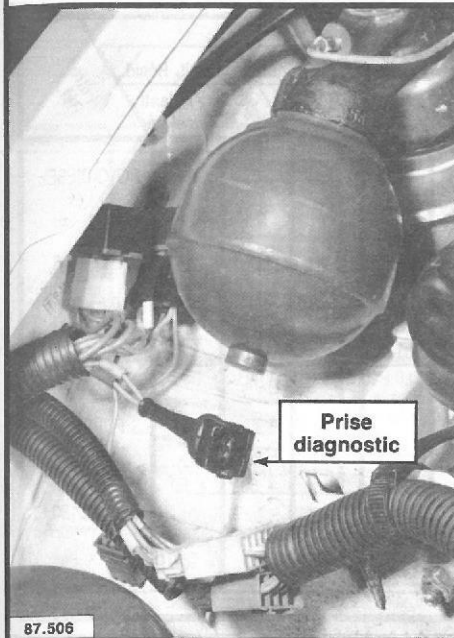
CARBURATEUR SOLEX
voir MAN 008890 - (BX ① - N° 13)
Utiliser **OUT 180 143 T**



TOUS TYPES

INJECTION ESSENCE

	VISA GTI	BX 19 GTI	BX 19 GTI 16 soupapes	CX 25 GTI bicapteurs	CX 25 GTI monocapteur	CX GTI Turbo bicapteurs	CX GTI Turbo 2 monocapteur
Pression d'essence (en bars)	2,5 à 3	2 à 2,5	3 à 3,5	2 à 2,5	2 à 2,5	2 à 3	2 à 2,5
Pression de suralimentation (en m.bars)	X	X	X	X	X	470 maxi à 5000 tr/min	440 maxi à 5 000 tr/min
Coupure surrégime (en tr/min)	6 900	6 200	7 200	X	X	6 100	6 100
Coupure en décélération	OUI						
Résistance injecteur (en ohms)	16						2 à 3
Résistance additionnelle pour injecteur (en ohms)	X	X	X	X	X	X	5 à 7
Résistance de la sonde de température d'eau (en ohms)	2500 à 20°C 300 à 80°C						
Résistance de la commande d'air additionnelle (en ohms)	50						



87.506

CONTRÔLE DE L'INJECTION "MOTRONIC"

Identification des incidents mémorisables par le calculateur :

N° CODE	ORGANES OU CIRCUITS CONCERNÉS	Fonction de secours
13	Sonde de température d'air du débitmètre	X
14	Sonde de température d'eau moteur	X
15	Etage de puissance du relais de pompe	
21	Contact ralenti du contacteur papillon	
22	Electrovanne de ralenti	
33	Débitmètre d'air	X
35	Contact pleine charge du contacteur papillon	X
53	Tension batterie	X
54	Calculateur	
55	Potentiomètre CO (sur débitmètre)	X
12	Code de début de séquence du test	
11	Code de fin de séquence du test	

Moteur	POMPE A INJECTION		Calage STATIQUE Avance initiale Temps compression (Cylindre n° 4)	Contrôle DYNAMIQUE du calage (au ralenti)	Référence		Tarage injecteur	Ralentis	Anti-calage	Réglages (tr/min)			Filtre Réf. :									
	Marque	Type Référence			Porte inject + injecteur	Injecteur				Régime Régul.		Débit. Résid.										
										A vide	En charge	Régime ralentis		Ralentis accélééré								
161 A (1769 cm ³)	ROTO-DIESEL ou CONDIESEL	D.P.C. Type 052	2,26 ± 0,05 mm	14° ± 1°	12/84 → 9/85	→ 4/85 DNOSD 256	115 ± 5 bars	750 + - 50 0	900 ± 100	5100 ± 100	4600 ± 150		ROTO-DIESEL									
		R8443261D	soit		9/85 → 7/86									4/85 → 7/86								
		R8443A262D	16° avant		7/86 → 6/87									DNOSD 256/								
		R8443B264F	le P.M.H.		6/87 →									Rep : Vert								
		Trou de pige ou P.M.H. (valeur gravée sur pompe)		6/87 →	DNOSD 256/	130 + - 5 0 bars														ou		
		0,80 ± 0,03 mm	14° ± 1°	KC17-S-42	9/86 →																	
	Type 523	soit 9° 30			DNOSD 256																750 + 50	950 ± 50
	VE.R 171	Avant le P.M.H.			Rep : Rose																	
VE.R 171/1	Levée du piston de pompe																					
	0,30 mm ± 0,01 après le P.M.B.																					

Le panachage des injecteurs BOSCH est interdit avec les équipements ROTO-DIESEL ou CONDIESEL. Position capteur P.M.H. - 20°

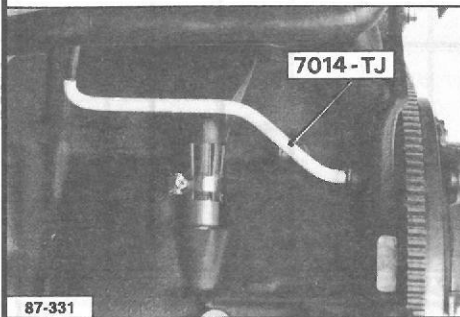
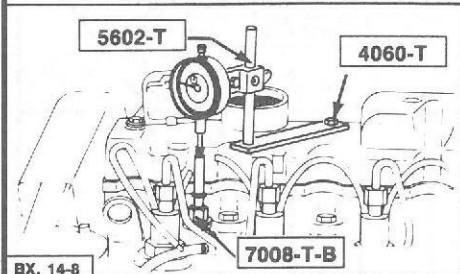
CARACTÉRISTIQUES

BX 19 DIESEL

Moteur	POMPE A INJECTION				Référence		Régimes (tr/min)							Filtre Ref. :	
	Marque	Type Référence	Calage STATIQUE Avance initiale Temps compression (Cylindre n° 4)	Contrôle DYNAMIQUE du calage (au ralenti)	Porte inject. + injecteur	Injecteur	Tarage injecteur	Ralenti	Anti-calage	Régime Régul.			Débit. Résid.		
										A vide	En charge	Régime ralenti	Ralenti accéléré		
162	ROTO-DIESEL ou CONDIESEL	D.P.C. 047 R8443161A	2,26 ± 0,05 mm	17° ± 1°	→ 9/83 LCR6730702	RDNOSDC6751	115 ± 5 bars	750 +50 - 0	900 ± 100	5100 ± 100	4600 ± 150			ROTO-DIESEL CAV 7111-796 ou	
		R8443261E	ou	14° ± 1°	→ 12/84 LCR6730705	RDNOSDC6850									
		R8443A262E	16° avant le P.M.H.		→ 9/85 LCR6730705B	RDNOSDC6850B									
D9B		DPC 057 R8443B380A	Trou de pige ou P.M.H. (valeur gravée sur pompe)	14°	→ 4/87 LCR6730705C	RDNOSDC6850C	125 ± 5 bars								
162	BOSCH	VE.R 162	0,57 ± 0,03 mm ou 8° avant le P.M.H., pour une levée de piston de pompe de 0,30 mm après le P.M.B.	13° ± 1°	KCA17-5-42	→ 4/85 DNOSC 256	130 +5 - 0 bars							PURFLUX C 180	
		VE.R 162				→ 9/86 DNOSC 256 - Rep. Vert									
		VE.R 162-1	→ 4/87 DNOSC 256 - Rep. Rose												
D9B	7/87 → 10/87	VE.R 272	Trou de pige ou P.M.H. pour une levée de piston de pompe de 0,83mm après P.M.B.	14° ± 1°		DNOSD 287									
	10/87 →	VE.R 272/1													

- Le panachage des équipements BOSCH est interdit avec les équipements ROTO-DIESEL ou CONDIESEL
- Sur la BX 19 TRD, déconnecter le capteur de compte-tours, et le brancher à la prise diagnostic

Position capteur P.M.H.
- 20°

VISA - BX Diesel
CALAGE DU MOTEUR (ROTO-DIESEL ET BOSCH)

VISA - BX - 161 A (1769 cm³) et BX - 162 → 4/87 (1905 cm³)

 P.M.H.
du
moteur

- Cylindre N° 4 Temps "compression"
- Placer la pige **7008-T-B** sur la culasse
- Placer le support **4060-T** sur le couvre culasse et y fixer le comparateur avec le support **5602-T** - Etalonner à "0".

 Recherche
du point
de calage

- Tourner le moteur en sens inverse d'un quart de tour puis revenir en sens normal jusqu'à :

Moteur	Pompe ROTO-DIESEL		Pompe BOSCH	
161.A	R8443A262D	2,26 ± 0,05mm soit 16° avant le P.M.H. :	VE.R 171-171/1	0,80 ± 0,03 soit 9°30 avant le P.M.H.
162	R8443A262E		VE.R 162-162/1	0,57 ± 0,03 soit 8° avant le P.M.H.
161.A	R8443B264F	Moteur Trou de pige (Fig. II) au P.M.H.	Pompe Valeur gravée sur chaque pompe	

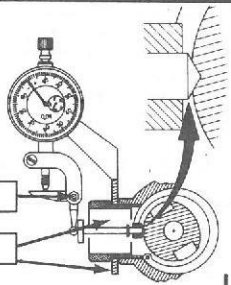
BX - D9B 4/87 → (1905 cm³)

Moteur	Pompe ROTO-DIESEL		Pompe BOSCH	Pompe BOSCH		
	Moteur	Pompe		Moteur	Pompe	
D 9 B	R8443B380A	Trou de pige (Fig. II) au P.M.H. (Fig. I)	Valeur gravée sur chaque pompe	VE.R 272 VE.R 272.1	Trou de pige au P.M.H. (Fig. II) 0,72 ± 0,05 avant le P.M.H. (Fig.)	Pour une levée de piston de pompe de 0,83mm après le P.M.B. Pour une levée de piston de pompe de 0,30mm après le P.M.B.

CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION (ROTO-DIESEL)

VISA - BX Diesel

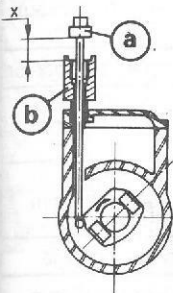
L.14-41



4059-T

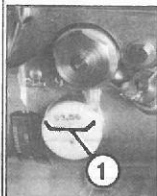
6027-T

I



L.14-87a

II



87-331

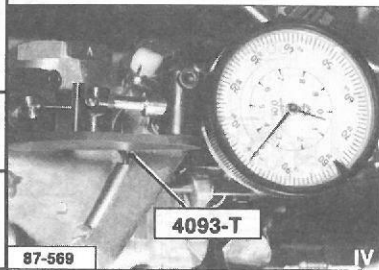
III

VISA - BX 161 A (1769 cm³) et BX 162 → 4/87 (1905 cm³)

Calage de la pompe	Monter l'outillage calage de pompe (Fig. I) Placer la pompe au point d'injection. Mettre le comparateur au « 0 » Serrer les fixations de pompe, l'aiguille ne devant pas bouger.
Contrôle du calage	Tourner le moteur en sens inverse de rotation (environ 4 mm au comparateur moteur), puis dans le sens de marche. Lorsque le comparateur sur corps de pompe remonte de 0,01 à 0,02. Le moteur doit être à 2,26 ± 0,05 mm avant le P.M.H. Sinon reprendre le calage.

BX D9B 4/87 → (1905 cm³)

Préparation	Engager la pige "a" (Fig. II) La pige doit être en appui sur le puit "b" Sinon tourner le moteur. Poser l'outil 4093-T (Fig. IV) Etalonner le comparateur à « 0 » (Fig. IV) Piger le moteur (Voir page 104)
Calage de la pompe	Tourner lentement la pompe vers le moteur jusqu'à obtenir la côte "X" (X = valeur gravée sur chaque pompe).
Contrôle du calage	Pige engagée : le comparateur doit indiquer la valeur "X" ± 0,03 gravée sur le bouchon ① (Fig. III). Si cette condition n'est pas obtenue revoir le calage.



4093-T

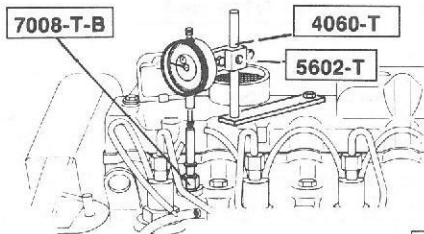
87-569

IV

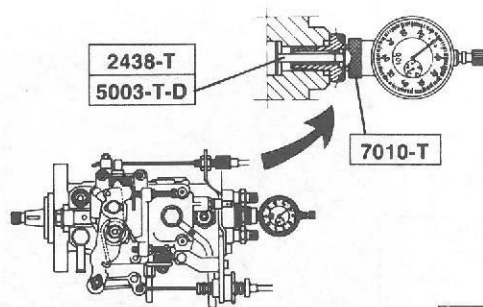
CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION

VISA - BX Diesel



BX.14-8



V.14-31

CARBURATION
INJECTION

CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION (BOSCH)

VISA - BX 161 A (1769 cm³) - BX 162 → 4/87 - D9B 4/87 → (1905 cm³)

Calage
de
pompe

Monter l'outillage de calage de pompe (Fig. ci-contre).
Rechercher le P.M.B. du piston de la pompe et mettre le comparateur à "0".
Amener le piston à **0,30 mm** après le **P.M.B.** (tourner la pompe vers le moteur).
Serrer les fixations de la pompe, l'aiguille du comparateur ne devant pas bouger.

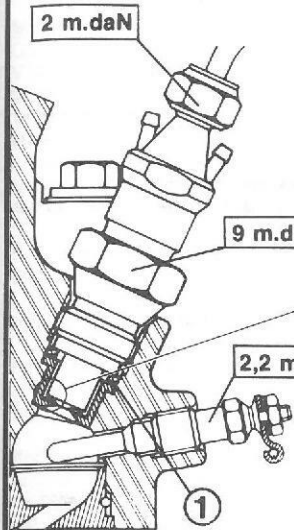
Contrôle
du
calage

Tourner le vilebrequin sens inverse de rotation.
Contrôler la position du comparateur sur la pompe (aiguille à "0").
Ramener le moteur dans le sens de rotation.
Jusqu'au point où le comparateur sur pompe indique : Voir tableau.
Dans cette position, le comparateur sur culasse doit indiquer : (voir tableau).
Sinon reprendre le calage.

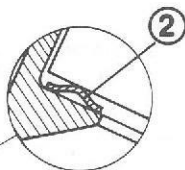
MOT :	CYL.	Type pompe	Comparateur pompe	Comparateur moteur
161 A	1769	VER ⁻ ₁₇₁ - 171-1	0,30 mm	0,80 ± 0,03 mm
162	1905	VER ⁻ ₁₆₂ - 162-1	0,30 mm	0,57 ± 0,03 mm
D9B		VER ⁻ ₂₇₂ - 272-1	0,83	Trou de pige
			0,30	0,72 ± 0,03 mm

INJECTEURS (Montage)

VISA - BX Diesel

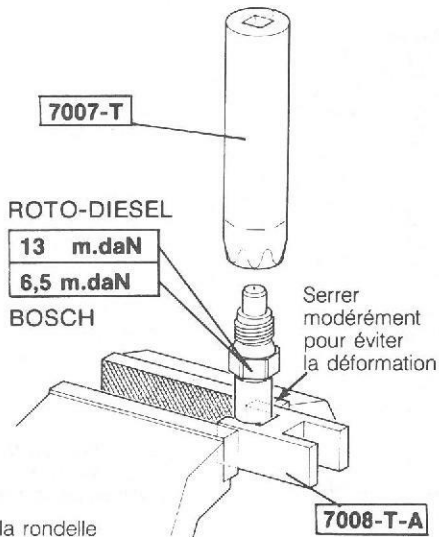


ATTENTION
Respecter le sens de
montage de la rondelle (2)

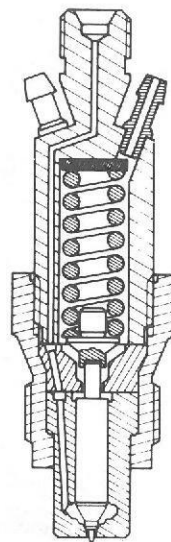


Montage d'un injecteur :
Remplacer le joint cuivre (1) et la rondelle
Pare-feu (2) à chaque démontage.

BX 14-20 a



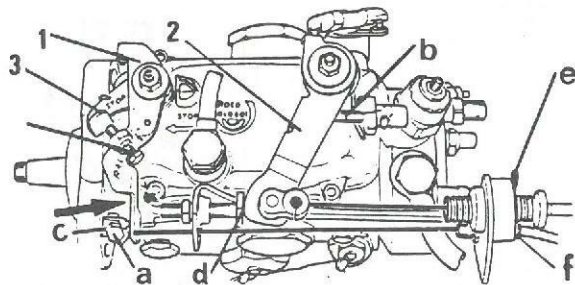
BX 14-24



BX 14-10

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION



Moteur froid : Contrôle du ralenti accéléré.

Vérifier que le levier (1) est en butée (suivant ➔), sinon le régler par « a » et le tendeur « f ».

Moteur chaud : Le levier (1) doit être **en appui** et le câble **détendu**.

Tendre le câble d'accélérateur à fond (moteur stoppé) et vérifier que le levier (2) est en butée sur « b », sinon modifier la position de l'épingle « e ».

Débit résiduel (anti-calage), moteur tournant.

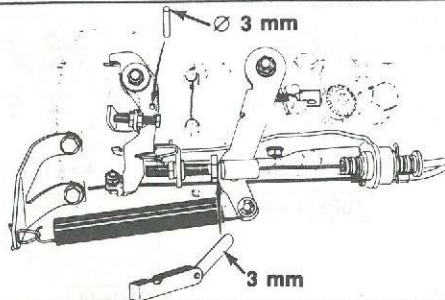
Mettre une cale de **3 mm** entre le levier (2) et « d ».

Engager une pige de $\varnothing = 3 \text{ mm}$ dans le levier (1) en poussant le levier de stop (3), puis régler à $900 \pm 100 \text{ tr/mn}$ par « d ». Déposer la pige et la cale.

Ralenti : $750 \begin{matrix} + 50 \\ 0 \end{matrix} \text{ tr/mn}$ en agissant sur « c ».

Décélération du moteur : de 3000 tr/mn vers « 0 ».

- . décélération trop rapide (calage) : desserrer « d » de 1/4 de tour.
- . décélération trop lente : serrer « d » de 1/4 de tour.



Moteur froid :

Contrôle du ralenti accéléré.

Vérifier que le levier (1) est en butée (suivant →) sur la vis (2) sinon régler par le tendeur a la tension du câble b.

Moteur chaud :

Le **câble b** doit être **détendu**.

Moteur arrêté : appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur, vérifier que le levier (3) est en butée sur la vis (4), sinon modifier la position de l'épingle c.

Réglage du ralenti :

Dévisser la vis (5) jusqu'à suppression du contact sur l'extrémité de la vis.

Agir sur la vis (6) pour obtenir un régime de rotation 750 ± 50 tr/mn.

Réglage du débit résiduel :

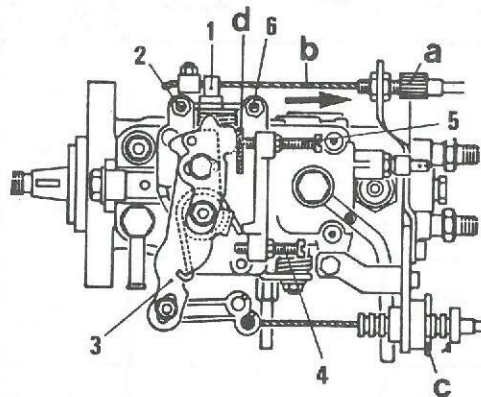
Engager une cale d de 1 mm entre le levier (3) et la vis (5).

Régler celle-ci (5) pour obtenir un régime supérieur de 50 tr/mn au régime ralenti.

Réglage du ralenti accéléré :

Amener le levier (1) en butée sur la vis (2) et agir sur cette vis pour obtenir un régime de rotation de 950 ± 50 tr/mn.

Vérifier l'efficacité de la commande manuelle de STOP.



V.14-30

Moteur	POMPE A INJECTION		* Calage * Statique Avance initiale Temps compression (Cylindre N° 1)	* Contrôle * Dynamique * du calage (au ralenti)	Référence		Tarage Injecteur	Réglages (tr/min)			Filtre Réf :
	Marque	Type Référence *			Porte inject. + Injecteur	Injecteur		Ralenti	Anti-calage	Régime de régulation à vide	
M25/660 (2500 cm ³)	ROTO-DIESEL	D.P.A. Type : MA 300 R.3449F011 → 4/87	4,32 ± 0,05 mm ou 22° avant le P.M.H.	11°, 1 ± 1°	R5356501B Repère : Orange	RDNOSDC6577B	112 ⁺⁵ -0 bars	800 ± 25	4625 ± 125	ROTO-DIESEL 7111 796	
		D.P.C. Type : MA 260 R.8443A111A 4/87 →	4,71 ± 0,05 mm avant le P.M.H.	11°, 8 ± 1°							
M25/648 (2500 cm ³) → 2/87		D.P.C. Type : MAS 100 R.8443120A → 2/87	3,24 ± 0,05 mm ou 19° avant le P.M.H.	10°, 3 ± 1°	R5356502 Repère : Blanc	RDNOSDC6751	127 ⁺⁵ -0 bars	800 ± 50	4550 ± 200		
M25/669 (2500 cm ³) 2/87 →		D.P.C. Type : MAS 200 R.8443B361B 2/87 →	3,58 ± 0,05 mm avant le P.M.H.	11°, 7 ± 1°	R5356503C Repère : Bleu	RDNOSDC6850C			4400 ± 125		

* Sens de rotation à droite vu côté distribution. Déconnecter le capteur de compte-tours et le brancher à la prise
 ** Par repère sur bloc et volant moteur *** diagnostic avant opération moteur en température au régime ralenti.

Position capteur P.M.H. 0°



87-603

Purge de l'eau

Desserrer la vis (2) et la vis (3).
Dès qu'il n'y a plus d'eau, resserrer ces vis.

Amorcer et purger le filtre

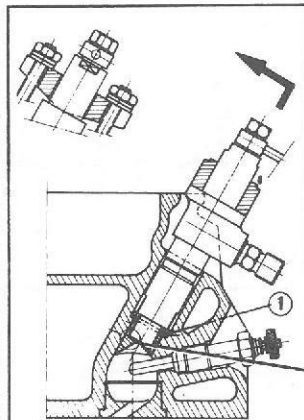
Purge du circuit de gazole

Placer un tube et desserrer la vis de purge (2). Desserrer et actionner la pompe manuelle (1) jusqu'à ce que le gazole s'écoule sans bulle d'air. Resserrer la vis (2).

NOTA : Ce type de pompe d'injection ne possède pas de vis de purge. Elle est remplacée par un circuit interne de dégazage. La purge se fait automatiquement.

Couples de serrage (m.daN)

- Injecteur sur porte-injecteur : 6,5
- Chapeau de porte-injecteur : 2,5
- Raccord sur porte-injecteur : 2,3
- Vis de retour de fuite : 0,9

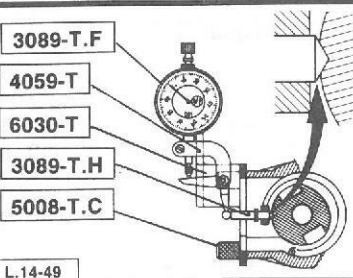


L.14-1

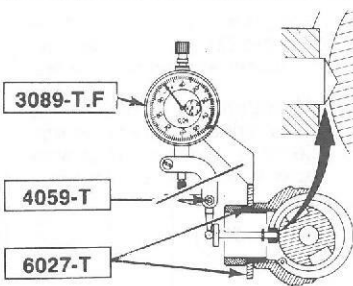
Montage d'un injecteur

Remplacer le joint (1) et la rondelle (2) à chaque dépose, les monter légèrement graissés.

Attention au sens de montage de la rondelle (2) (voir dessin). Serrer l'injecteur sur la culasse après le montage des tuyauteries.

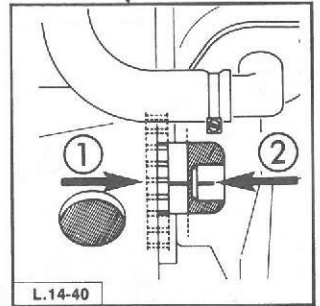


L.14-49



L.14-41

(D.P.A. MA 300 : $4,32 \pm 0,05$ mm)



(D.P.C. MAS 100 : $3,24 \pm 0,05$ mm)

Rechercher le point de calage Initial

- Mettre le moteur au point d'injection (cylindre N° 1)
- Amener les repères 1 et 2 en vis-à-vis, les soupapes du cylindre N° 1 étant en "bascule". (regarder par le bouchon de remplissage).
- Effectuer un tour moteur et revenir aux repères 1 et 2.

Pompe

- Monter l'outillage de calage (Fig. ci-contre).
- Tourner la pompe vers le moteur puis l'amener en sens inverse au point de calage (point de rebroussement au comparateur).
- Mettre l'aiguille du comparateur face au « 0 ».
- Serrer les fixations : l'aiguille ne doit pas bouger.

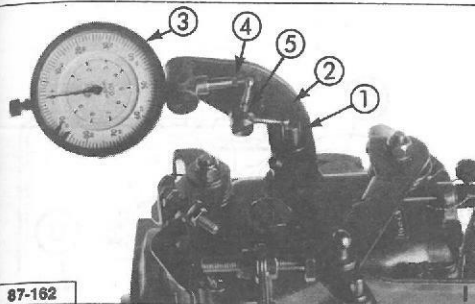
Contrôle du calage

- Tourner le moteur d'un quart de tour en sens inverse, puis revenir au « 0 » du comparateur.
- Les repères doivent être face à face.
- Sinon reprendre le calage.

CARBURATION
INJECTION

CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION (ROTO-DIESEL)

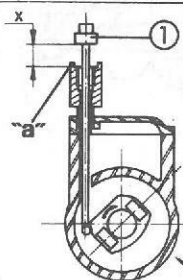
CX 25 Diesel ATMO et Turbo 2/87 → (courroie crantée)



4093-T

Rep:	Outillage
1	Pige
2	Support
3	Comparateur
4	Touche plate
5	Touche du renvoi

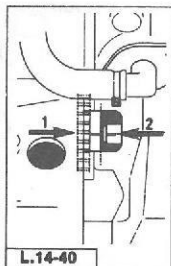
87-162



L.14-87a



III



L.14-40


IV

Pompe	*MA 260 MAS 200	M25/660*	CX 25	M25/669
Préparation	<ul style="list-style-type: none"> — Engager la pige ① (Fig. I, II) — La pige doit être en appui sur le puit "a" (Fig. II) Sinon tourner le moteur — Poser l'outil 4093-T (Fig. I) — Etalonner le comparateur à "0" — Mettre les repères bloc/volant en vis-à-vis (→ ←) Rep : 1 et 2 (Fig. IV). 			
Calage de la pompe	<ul style="list-style-type: none"> — Tourner lentement la pompe vers l'extérieur du moteur jusqu'à obtenir la côte "X" (Fig. II) — (X = Valeur gravée sur chaque pompe) 			
Contrôle du calage	<ul style="list-style-type: none"> — Amener les repères → ← 1 et 2 (Fig. IV) en vis-à-vis — Les aiguilles du comparateur doivent indiquer la valeur "X" ± 0,04 mm. — Si cette condition n'est pas obtenue revoir le calage 			

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION

Moteur froid (ralenti accéléré).

Vérifier que le levier (1) est en butée (suivant ) , sinon le régler par "a" et le tendeur "f"

Moteur chaud :

Le levier (1) doit être **en appui** et la câble **détendu**.

Tendre le câble d'accélérateur à fond (moteur stoppé) et vérifier que le levier (2) est en butée sur "b" sinon modifier la position de l'épingle "e".

Débit résiduel (anti-calage), moteur tournant :

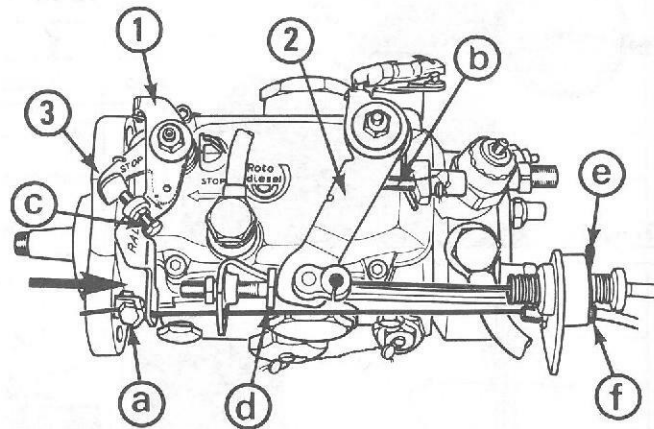
Mettre une cale de 1,5 mm (2 mm pompe D.P.A. MA 300 25/660) entre le levier (2) et "d"

Engager une pige de $\varnothing = 3 \text{ mm}$ dans le levier (1) en poussant le levier de stop (3), puis régler le régime à $800 \pm 50 \text{ tr/min}$ ($800 \pm 25 \text{ tr/min}$ - M25/660 D.P.A. MA 300) par "d". Déposer la pige et la cale.

Ralenti : $800 \pm 25 \text{ tr/min}$ en agissant sur "c".

Décélération du moteur : de 3000 tr/min vers "0".

- Décélération trop rapide (calage) :
(desserrer "d" de 1/4 de tour)
- Décélération trop lente :
(serrer "d" de 1/4 de tour).

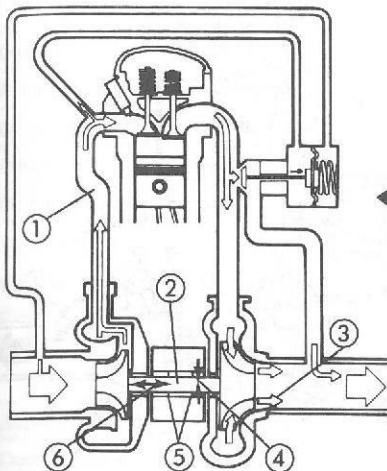


BX-14.7

CARACTÉRISTIQUES

TURBO - ESSENCE

GARRETT TA03 → 7/86
M25/662



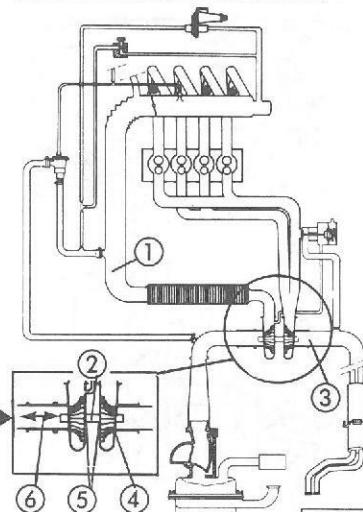
L.14-60

1	2	3	4	5	6
Pression Turbo	Nbr tr/min MAXI	T° GAZ Echapp.	Jeu Axial	Pression Huile Turbc	Jeu Latéral

5000 tr/min → 470 m.bar MAXI	150000 MAXI	1000°C MAXI	0,080 → 0,165 mm	0,7 → 2,1 bar	0,025 → 0,100 mm
------------------------------	-------------	-------------	------------------	---------------	------------------

5000 tr/min → 440 m.bar MAXI	150000 MAXI	1000°C MAXI	0,080 → 0,165 mm	0,7 → 2,1 bar	0,025 → 0,100 mm
------------------------------	-------------	-------------	------------------	---------------	------------------

GARRETT T3 7/86 →
M25/666 air/air



L.14-67

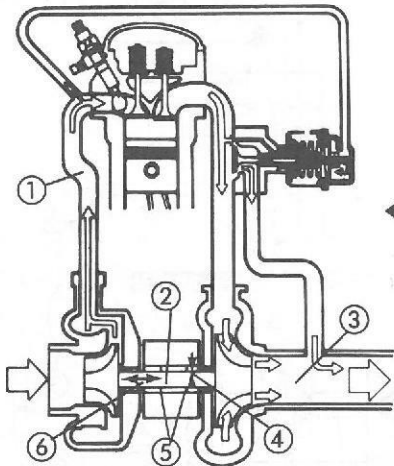
EMBAYAGE
BY
TRANSMISSION

CARBURATION
INJECTION

TURBO - DIESEL

CARACTÉRISTIQUES

**GARRETT TA03 → 2/87
M25/648**

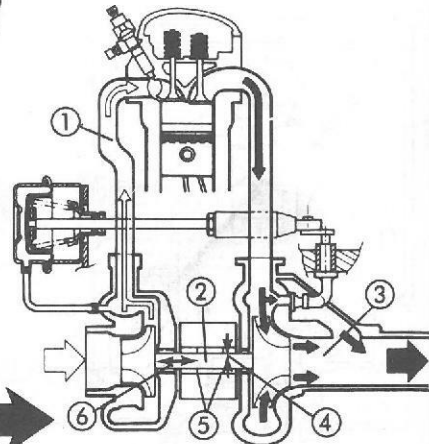


1	2	3	4	5	6
Pression Turbo	Nbr tr/min MAXI	T° GAZ Echapp.	Jeu Axial	Pression Huile Turbo	Jeu Latéral

3700 tr/min → 720 m.bar MAXI	110000 MAXI	750°C MAXI	0,080 → 0,165 mm	0,7 → 2,1 bar	0,025 → 0,100 mm
------------------------------------	----------------	---------------	------------------------	---------------------	------------------------

3900 tr/min → 800 m.bar MAXI	150000 MAXI	750°C MAXI	0,080 → 0,165 mm	0,7 → 2,1 bar	0,025 → 0,100 mm
------------------------------------	----------------	---------------	------------------------	---------------------	------------------------

**GARRETT T025 2/87 →
M25/669 alr/air**



CARBURATION
INJECTION

L.14-59

L.14-59 b

GENERALITES TRANSMISSION

AX - TT

		AX 10 E	AX 10 RE	AX 11 RE	AX 11 TRE	AX 14 TRS AX 14 TZS	AX SPORT	AX GT
Dimension des roues		4 B13 FH 320			4,5 B13 FH 325	5,5 B13 FH 9	5 B13 FH.3.14	
Pneumatiques		135/70 R13 MXL			155/70 R13 MXL	175/60 R13 MXV	165/65 R13 MXL	
Développement		1,59			1,67	1,65	1,65	
Plaque BV		2 CA 02	2 CA 01		2 CA 04	2 CA 08	2 CA 09	
Couple réducteur		17×64	18×62			14×60	16×63	
Vitesse en Km/h pour 1000 tr/min du moteur	1	7,34	8,10		8,51	6,75	7,35	
	2	13,92	15,30	14,20	14,91	11,84	12,88	
	3	22,32	24,52	20,40	21,43	17,01	18,52	
	4	31	34,02	26,27	27,59	21,91	23,84	
	5	31	34,02	26,27	27,59	21,91	23,84	
	M.AR	6,96	7,72		8,11	6,44	7,01	
Rapport compteur		19×19			19×18			
Qualité huile		TOTAL TRANSMISSION BV 75 W/80 W						
Capacité (L)		2						

EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION

VISA

GENERALITES TRANSMISSION

	VISA VISA Club	VISA 10E	VISA 11 E VISA 11 RE VISA 11 E Entreprise	VISA 11 E Administration	VISA 11 E VISA 11 RE	VISA GT	
Dimension des roues	4,5 B13 FH 3.30					120 TR 340	
Pneumatiques	135 R13 MX	145 RD MX				160 x 65 R3.40 TRX	
Développement	1,67	1,72				1,67	
Plaque BV	480	7/85 → BT ou BX 68	BT ou BX 80 → 7/86 7/86 → BT ou BX 66	BT ou BX 82 → 7/85 7/85 → BT ou BX 65	BT ou BX 80 → 7/85 7/85 → BT ou BX 66	BT 83 → 7/85 7/85 → BT 72	
Couple réducteur	9 x 35	15 x 58	16 x 57	17 x 57	15 x 58	15 x 58	
Vitesse en Km/h pour 1000 tr/min du moteur	1	5,66	6,88	7,45	7,92	6,86	6,66
	2	10,30	12,89	13,96	14,82	11,62	11,28
	3	15,67	19,42	21,02	22,34	17,77	17,25
	4	22,45	28,33	30,67	32,58	23,73	23,04
	5					29,51	28,65
	M.AR	6,15	7,49	8,11	8,61	7,47	7,25
Rapport compteur	7 x 16	26 x 29				22 x 37	
Qualité huile	TOTAL TRANS. 75 W/80 W	Commune avec le moteur					
Capacité (L.)	1,4	4,5 ≈				5 ≈	

TRANSMISSION

EMBRAYAGE
BV

GENERALITES TRANSMISSION						VISA	
		VISA 14 TRS	VISA GTI	VISA 17 D	VISA 17 RD	VISA 17 D Entreprise	
Dimension des roues		4,5 B13 FH 3.30	5,5 J13 FH 4.25	4,5 B13 FH 4.35			
Pneumatiques		155 x 70 R13 MXL	185 x 60 R13 MXV	145 R13 MX			
Développement		1,67		1,72			
Plaque BV		BT ou BX 81 → 6/85 6/85 → BT ou BX 64	BT 87 → 6/85 6/85 → BT 74	BL 67 → 7/87 7/87 → BN 41	BM 62 → 7/87 7/87 → BM 67	BL 65 → 7/87 7/87 → BN 39	BM 62 → 7/87 7/87 → BM 67
Couple réducteur		17 x 54		16 x 63	17 x 61	16 x 63	17 x 61
Vitesse en Km/h pour 1000 tr/min du moteur	1	8,12	8,12	7,70	8,72	7,95	8,72
	2	15,20	13,73	13,55	15,32	13,96	15,32
	3	22,90	21,00	18,76	25,12	20,54	25,12
	4	33,40	28,05	23,86	36,06	27,31	36,06
	5		34,87	29,50		34,73	
	M.AR		8,84	7,64	8,65	7,89	8,65
Rapport compteur		27 x 29		(vert) 19 x 18	(naturel) 22 x 20		
Qualité huile		Commune avec le moteur		TOTAL TRANSMISSION BV 75 W/ 80 W			
Capacité (L)		4,5 ≈	5 ≈	1,4			

AXEL - BX

GENERALITES TRANSMISSION

	AXEL	AXEL 11 R	AXEL Entreprise	AXEL 12 TRS	AXEL 12 TRS Entreprise	BX	BX 14 E - RE	BX 15 RE	BX 16 S - RS - TRS	BX 19 TRS	BX GT	BX 19 GTI
Dimension des roues	400 B13 FH BM 335		TRX 120 TR 340 FH	4,50 B14 FH 4.30		5.00 B14 FH 4.25			5,5 J14 FH 4.18			
Pneumatiques	145 R13 ou 145 R13 MX		160/65 HR 340 TRX	145 R14 MX		165/70 R14 MXL			185x60R14MXV			
Développement	1,72		1,67	1,8			1,76					
Plaque BV	6/84 → 437		6/84 → 2 G2 29	BT 52 BT 69 ou BX 69	BT 28 → 7/83 7/83 → BT 73	→ 1/87 BL 64 1/87 → BN 45	BL 68 → 6/86 10/86 → BN 46	9/86 → BL 61	BN 10 → 10/86 10/86 → BN 47			
Couple réducteur	9x35		15x58		16x67	16x59		17x61				
Vitesse en Km/h pour 1000 tr/min du moteur	1	6,96	6,76	7,18	7,18	7,76	8,84		8,89			
	2	11,59	11,25	13,45	12,15	13,65	15,55		15,62			
	3	17,73	17,22	20,27	18,59	20,08	21,52		21,62			
	4	25,80	22,79	29,57	24,82	26,53	27,38		27,51			
	5		28,34		30,88	33,97	33,85		34,01			
M.AR	8,35	6,17	7,81	7,81	7,71	8,78		8,82				
Rapport compteur	5x11		13x23	25x29	25x29	22x19		17x19				
Qualité huile	TOTAL TRANSMISSION 75W/80W			Commune avec le moteur		TOTAL TRANSMISSION 75 W/80 W						
Capacité (L)	1,4		1,5	≈ 5	≈ 5,5	2						

 EMBRAYAGE
 BV
 TRANSMISSION

GENERALITES TRANSMISSION

BX

	GTI 16 soupapes		Entreprise		Admin.	B.V.A.			Entreprise	
			BX 14 E	BX 16 RS	BX 16 RS	BX 19 TRS	BX 16 RS - TRS	BX 19 RD - TRD		
Dimension des roues	6 J14 CH 4,15	4,50 B14 FH 4,30	5,00 B14 FH 4,25		5,00 B14 FH 4,25			5,00 B14 FH 4,25		
Pneumatiques	195/60 VR 14	145 R 14 MX	165/70 R14 MXL	165/70 R 14 MXL	155 SR 14 MX	165/70 R 14 MXL	165/70 R 14 MXL			
Développement	1,80					1,85	1,8			
Plaque BV	7/87 → BN 48	BT 28 → 7/83 7/83 → BT 73	BL 64 → 1/87 1/87 → BN 45	7/86 → 2 GZ 06	2 GZ 03 → 9/87 2 GZ 10 9/87 →	2 GZ 11 → 7/87 2 GZ 14 7/87 →	BL 64 → 7/86 10/86 → BN 45	BL 65 → 6/86 10/86 → BN 43		
Couple réducteur	14 × 62	15 × 58	16 × 67	20 × 63	18 × 66	17 × 65	16 × 67	16 × 63	16 × 59	
Vitesse en Km/h pour 1000 tr/min du moteur	1	8,34	7,18	7,76	12,33	10,89	11,24	7,76	8,26	10,43
	2	13,18	12,15	13,65	21,73	19,19	19,82	13,65	14,52	18,39
	3	19,05	18,59	20,08	29,75	26,27	27,13	20,08	21,36	25,17
	4	25,17	24,82	26,53	40,27	35,56	36,72	26,53	28,22	34,07
	5	32,22	30,88	33,97				33,97	36,13	
M.AR	7,31	7,81	7,71	10,52	9,28	9,59	7,71	8,20	8,89	
Rapport compteur	22 × 19	25 × 29	22 × 19	22 × 19			22 × 19			
Qualité huile	TOTAL TRANS. 75 W/80 W	Moteur BV	TOTAL TRANSMISSION 75 W/80 W	TOTAL DEXRON			TOTAL TRANSMISSION 75 W/80 W			
Capacité (L)	2	5,5 ≈	2	6,5 ≈			2			

BX

GENERALITES TRANSMISSION

	BREAK → AM 87				EVASION AM 88 →				
	BX 14 E	BX 16 RS	BX 19 TRS	BX 19 D - RD	B.V.A	Admini.	Entreprise		
					BX 19 TRS	BX 16 RS	BX 14 E	BX 16 S	BX 19 D
Dimension des roues	4.50B14FH 4.30		5.00 B14 FH 4.25			4.50 B14 FH 4.30		5.00 B14 FH 4.25	
Pneumatiques	145 R 14 MX		165/70 R 14 MXL			145 R 14 MX		165/70 R14 MXL	
Développement	1,8								
Plaque BV	BT 28 → 7/83 7/83 → BT 73	BL 64 → 1/87 1/87 → BN 45	BL 66 → 1/87 1/87 → BN 44	BL 66 → 6/86 10/86 → BN 44	7/86 → 2GZ06	BL 64 → 1/87 1/87 → BN 45	BT 28 → 7/83 7/83 → BT 73	BL 64 → 6/86 10/86 → BN 45	BL 66 → 1/87 1/87 → BN 44
Couple réducteur	15 × 58	16 × 67	16 × 65		20 × 63	16 × 67	15 × 58	16 × 67	16 × 65
Vitesse en Km/h pour 1000 tr/min du moteur	1	7,18	7,78	8,03	12,33	7,78	7,18	7,78	8,03
	2	12,15	16,69	14,11	21,73	16,69	12,15	16,69	14,11
	3	18,59	20,14	20,75	29,75	20,14	18,59	20,14	20,75
	4	24,82	26,61	27,43	40,27	26,61	24,82	26,61	27,43
	5	30,88	34,07	35,12		34,07	30,88	34,07	35,12
M.AR	7,81	7,75	7,97		10,52	7,75	7,81	7,75	7,97
Rapport compteur	25 × 29		22 × 19			25 × 29		22 × 19	
Qualité huile	Moteur BV		TOTAL TRANS. 75 W/80 W		TOTAL DEXRON	TOTAL TRANS. 74W/80W	Moteur BV	TOTAL TRANS. 75 W/80 W	
Capacité (L)	5,5 ≈		2			2	5,5 ≈		2

 EMBRAYAGE
 BV
 TRANSMISSION

GENERALITES TRANSMISSION

CX
B.V.A.

	CX 20	CX 20 RE - TRE	CX 20 CX 20 RE - TRE CX 22 - TRS	CX 25 - RI	CX 25 Prestige	CX 25 GTI	Pallas IE	CX 25 GTI Turbo CX 25 Prestige Turbo	CX 25 GTI Turbo 2 CX 25 Prestige 2 Turbo 2	CX 25 Prestige
Dimension des roues	51/2 J14 FH4 5.45				150 TR 390	51/2 J14	150 TR 390	51/2 J14		
Pneumatiques	AV : 195/70 R 14 AR : 185/70 R 14		MXL	195/70 R 14 MXV	190/65 MR 390 TRX	195/70 R14 MXL	210/55 VR 390 TRX	195/70 R14 MXV		
Développement	1,93				1,91	1,93	1,91	1,93		
Plaque BV	2 GE 66 → 3/86 3/86 → 2 GE 73	2 GE 70 → 3/86 3/86 → 2 GE 76	(14×59) 2 GE 54 → 7/86 → 2 GE 79 (15×61) 2 GE 58 → 7/86 → 2 GE 78			2 GE 60 → 7/86 7/86 → 2 GE 80	7/86 → 2 GE 94	2 GZ 02 → 7/86 7/86 → 2 GZ 09		
Couple réducteur	14×61		14×59 (MA-NG/A) où 15×61 (MA-NG)			14×59	15×59	13×62		
Vitesse en Km/h pour 1000 tr/min du moteur	1	8,39	8,39	8,67	8,98	8,62	8,56	14,17		
	2	14,49	14,49	14,98	15,52	14,90	15,05	23,76		
	3	23,44	21,26	21,97	22,77	22,63	23,42	35,15		
	4	33,22	28,29	29,23	30,30	30,97	33,18			
	5		36,23	37,46	38,82	40,55	43,45			
	M.AR	8,42	8,42	8,70	9,02	8,66	9,28	16,84		
Rapport compteur	15,29									
Qualité huile	TOTAL TRANSMISSION BV 75 W/80 W								TOTAL DEXRON	
Capacité (L)	1,6	1,75						6,5		

**EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION**

CX

GENERALITES TRANSMISSION

	CX 25 D CX 25 RD CX 25 TRD Pallas D				CX 25 RD - TRD Limousine Turbo		CX 25 RD - TRD Limousine Turbo 2		CX 20 CX 20 RE CX 22 - RS CX 25 D - RD		Entreprise		BREAKS							
	CX 25 TRI		B.V.A		CX 25 TRI		CX 25 TRD Turbo		CX 25 TRD Turbo 2											
Dimension des roues	51/2 J14 FHA 5.45				150 TR 390 CH 5.45		51/2 J14 FHA 5.45		150 TR 390 CH 5.45											
Pneumatiques	AV : 195/70 R 14 AR : 185/70 R 14 MXL				195/70 R 14 MXV		AV : 195/70 R14 AR : 185/70 R14 MXL		195/70 R14 MXV											
Développement	1,93																			
Plaque BV	2 GE 72 → 7/86 7/86 → 2 GE 63		2 GE 68 → 7/86 7/86 → 2 GE 75		2 GE 36 → 7/86 7/86 → 2 GE 77		3/87 → 2 GE 95		ESSENCE VOIR BERLINE 2 GE 72 → 7/86 7/86 → 2 GE 63		2 GE 68 → 7/86 7/86 → 2 GE 75		2 GE 54 → 7/86 7/86 → 2 GE 79		2 GZ 02 → 7/86 7/86 → 2 GZ 09		2 G36 → 7/86 7/86 → 2 GE 77		3/87 → 2 GE 95	
Couple réducteur	14 × 61			16 × 61		16 × 59		14 × 61		14 × 59		13 × 62		16 × 61		16 × 59				
Vitesse en Km/h pour 1000 tr/min du moteur	1	8,38	8,38	9,58	9,18	8,38	8,38	8,62	14,17	9,58	9,18									
	2	14,48	14,48	16,55	16,14	14,48	14,48	14,90	23,76	16,55	16,14									
	3	23,43	21,26	25,16	25,11	23,43	21,26	22,63	35,15	25,16	25,11									
	4	33,21	28,28	34,41	35,57	33,21	28,28	30,97		34,41	35,97									
	5		36,23	45,05	46,58		36,23	40,55		45,05	46,58									
M.AR	8,41	8,41	9,62	9,95	8,41	8,41	8,66	16,84	9,62	9,95										
Rapport compteur	15 × 29				29 × 15		15 × 29				29 × 15									
Qualité huile	TOTAL TRANSMISSION BV 75 W/80 W								TOTAL DEXRON		TOTAL TRANS. BV 75 W/80 W									
Capacité (L)	1,6		1,75		1,6		1,75		6,5		1,75									

EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION

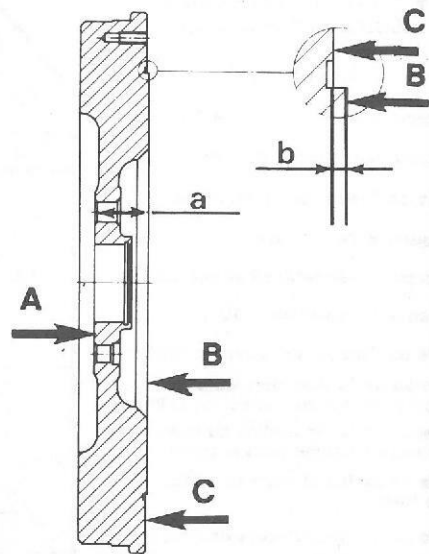
COUPLES DE SERRAGE (m.daN)

TOUS TYPES

- * SCELMETAL (collé)
- ** Sur carter, presserrage : 2
Desserrer et serrer à 0,9

	AX TT BV 5	VISA VISA CLUB	AXEL BV.4	AXEL BV.5	CX 3 et 4 vitesses	CX BV.5	VISA 11 VISA 14 - BX BV.4	BX 14 VISA 11 - 14 BV.5	VISA DJ - GTT BX 16 - 19 TT BX SPORT BV.4 - BV.5
Ecrou ou vis d'arbre primaire	7 à 8,5	6 à 7		13,5 à 15	25 à 28	**	4,5	5	
Ecrou de pignon d'attaque	14	10 à 12	10 à 12	22 à 25	19,5 à 21,5	18 à 20	9,5	9,5	5
Vis de fixation de la couronne	8 à 9	∅ 10 = 8 à 9 face et filets graissé		8 à 9		6			
Bouchon de vidange	2,5	3,5 à 4,5				2,8	3		
Ecrou ou vis de fixation des carters	1,8	1,4 à 1,5	1,3 à 1,5	2,8		1,25	1,2		
Plaque intermédiaire (BV5)	5*								
Vis de fixation de couvercle arrière	1,8	2,5 à 3	2,5 à 3	2,8					
Ecrou de fixation de l'arbre de sortie dans le roulement de palier			14 à 16						
Bague écrou de fixation du roulement et arbre de sortie dans le palier			6 à 7,5						
Vis de fixation d'arbre de sortie de boîte	1,1								
Vis de fixation de palier de pont							4,5	4	
Vis de fixation de couvercle en tôle							1	1,2	

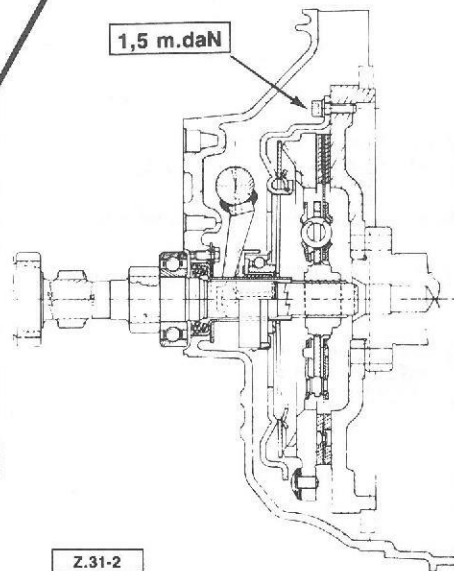
A : Face d'appui vilebrequin B : Glace C : Face d'appui du mécanisme	a = cote entre A et B Cote mini admise après rectification	b = cote entre B et C Cote à respecter impérativement
AX TT	18,50 ± 0,15 mm	0,50 ± 0,1 mm
VISA - VISA CLUB	22,87 mm	0,35 - $\begin{matrix} 0 \\ -0,2 \end{matrix}$ mm
BX 14 TT - VISA 11 TT VISA 14 TRS - VISA GT	18,00 mm	0,50 mm
VISA GTi - VISA D - BX Di BX 15 - 16 - 19 Essence - BX 19 D	18,50 mm	0,50 mm
CX TT sauf CX 20 et CX 22	27,70 mm	0,50 - $\begin{matrix} 0 \\ -0,15 \end{matrix}$ mm
CX 20 - CX 22	19,85 mm	0,50 ± 0,1 mm



EMBRAYAGE

AX

	AX 10	AX 11	AX 14	AX SPORT	AX GT
Mécanisme	VERTO 160 CPH 355		VERTO 180 CP 335		
Disque	VERTO				
Qualité garniture	F202				
Ø garniture Ext. x Int.	160 x 112		181,5 x 127		
Épaisseur sous charge	7,4 ± 0,3 mm		7,7 ± 0,3 mm		
Moyeu	18 cannelures				
Identification des ressorts	— 4 vert — 1 blanc — 1 gris bleu		— 4 gris bleu — 2 marron		



EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION

Garde à la pédale :

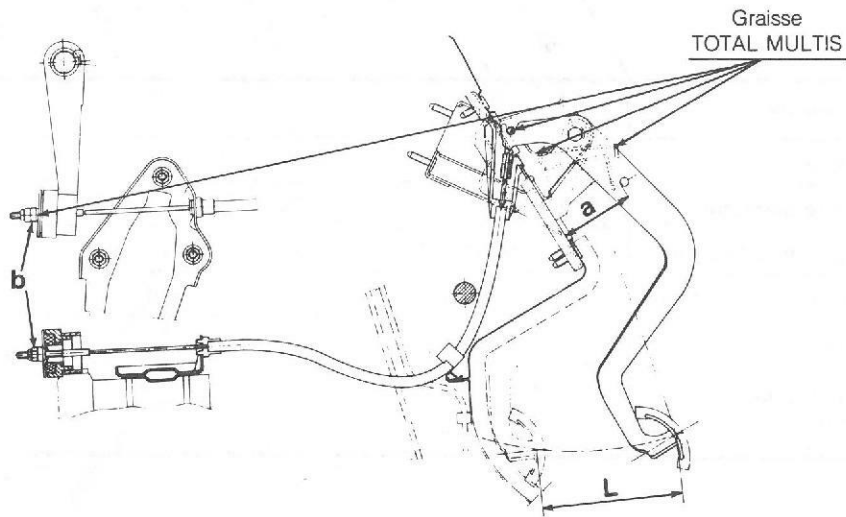
Garde nulle. Butée en appui constant.

Réglage de la hauteur de la pédale :

Agir sur l'écrou **b** de façon à obtenir la cote **a = 71 mm** maxi entre le tablier et le bord du trou de la pédale.

Course de la pédale.

L = 130 mm mini.



Z 31-1

EMBRAYAGE							VISA	
	VISA	VISA CLUB	VISA 10	VISA 11	VISA 14	VISA GT	VISA GTI	VISA 17 D
Mécanisme	VERTO { <ul style="list-style-type: none"> - 180 DBR 335 → 10/83 - 180 DBR 355 10/83 → 9/84 - 180 CP 355 9/84 → LUK - A 10 - 180 4704 11/84 →						200 CP 450	LUK A.319042300
Disque	VERTO → 11/84		VERTO 11/84 →		LUK 11/84 →		VERTO	LUK A.302008905
Qualité garniture	F201		F202		TEXTAR 356		F202	755
∅ garniture Ext. x Int.	8 ± 0,3 mm		7,7 ± 0,3 mm					
Epaisseur sous charge	181,5 x 127						200 x 137	200 x 134
Moyeu	20 cannelures						18 cannelures	
Identification des ressorts	<ul style="list-style-type: none"> - 2 brun - 2 rose - 1 rouge - 1 jaune 		<ul style="list-style-type: none"> - 2 noir foncé - 2 blanc pur - 1 jaune sable - 1 rouge rubis 			<ul style="list-style-type: none"> - 2 lilas bleu - 2 jaune sable - 2 vert mousse 		

VISA - VISA CLUB

V06/644 7/82 ⇨

VERTO 160 DBR 210 (diaphragme)

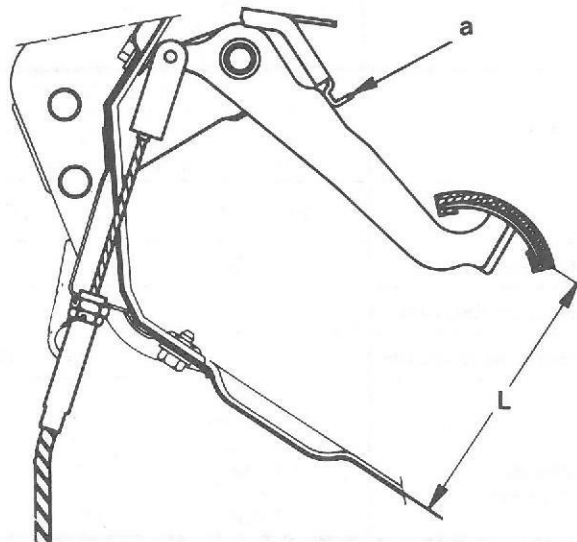
Hauteur de pédale (en butée contre la patte **a**).
L = 130,5 ± 5 mm. Le réglage se fait en griffant la patte **a**.

VISA : La hauteur de pédale n'est pas réglable.

Réglage de la garde d'embrayage : garde à la pédale : **20 à 25 mm.** Jeu entre butée et linguets : **1 à 1,5 mm.**

Réglage par écrou et contre-écrou au niveau de la fourchette.

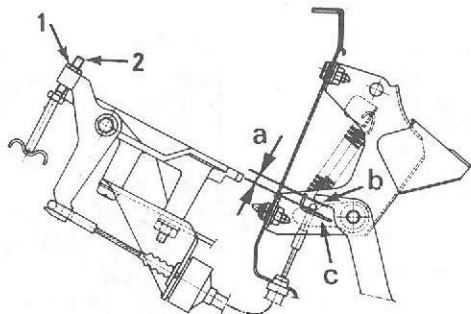
NOTA : L'équipement d'un mécanisme à diaphragme implique le montage de nouvelles pièces (disque, butée, volant moteur, agrafe, arbre primaire) (voir note technique N° 215 A - 18 VD1 - 26 RB).



RÉGLAGES (Réglage de l'embrayage)

VISA

VISA 10 - 11 (7/83 →) VISA - 14 GT



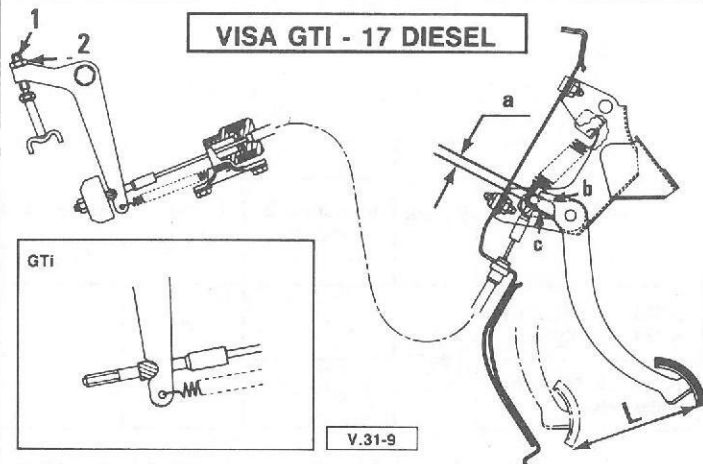
V.31-3

Garde à la pédale : garde nulle. Butée en appui constant.

Réglage : Agir sur la vis (2) et l'écrou (1) 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 : 120 mm minimum entre position haute et position basse de la pédale.

VISA GTI - 17 DIESEL



V.31-9

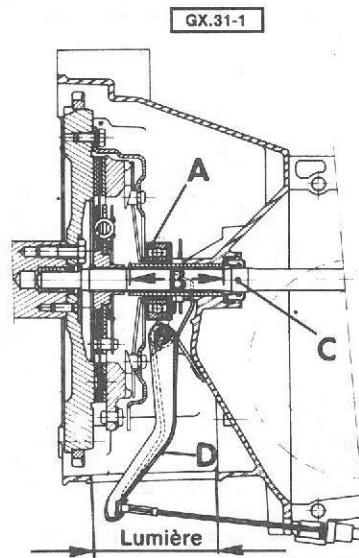
Garde à la pédale : garde nulle. Butée en appui constant.

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 mini.

Moteur	Volant	Carter		Butée A Longueur en mm	Fourchette D	Arbre de Cde : C Longueur des cannelures en mm
		Manchon B Longueur en mm	Lumière Longueur en mm			
AXEL - AXEL 11 R AXEL Entreprise	Léger	42	96	32	très cambrée	39
AXEL 12 TRS et Entreprise		60,75	84			35

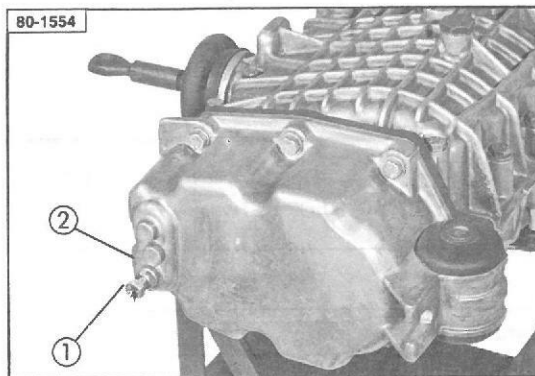
La butée à manchon plastique doit être montée graissée sur le manchon-guide (TOTAL MULTIS).



EMBRAYAGE

AXEL

	AXEL	AXEL 11	AXEL 12
Mécanisme	Type a diaphragme FERODO 180 DBR 285		
Disque	VERTO		
Qualité garniture	F 202		
∅ garniture Ext. × Int.	181,5 × 127		
Epaisseur sous charge	7,7 ± 0,3 mm		
Moyeu	21 cannelures		
Identification des ressorts	<ul style="list-style-type: none"> — 4 vert mai — 1 blanc pur — 1 gris bleu 		



Boîte de Vitesses

BV5 : Réglage de la butée de M.A.R. :

- **Passer la M.A.R.**, amener la vis (1) au contact de l'axe de fourchette,
- desserrer la vis d'un quart de tour**, resserrer le contre-écrou (2).

BX	EMBRAYAGE							
*Montage rondelle ressort différent	BX	BX 14	BX 15	BX 16	BX 19 *	BX GTI *	BX GTI 16 soupapes	BX Diesel TT
	Mécanisme	VERTO 180 CP 330	VERTO 200 CP 425	VERTO 200 CP 425	VERTO 215 CP 4850	VERTO 200 CP 425 LUK A.102 008 800		
Disque	VERTO						LUK	
Qualité garniture	F 202				F202	F 755		
∅ garniture Ext. x Int.	181,5 x 127	200 x 137			215 x 145	200 x 137	200 x 134	
Epaisseur sous charge	7,7 ± 0,3 mm							
Moyeu	20 cannelures	18 cannelures						
Identification des ressorts	<ul style="list-style-type: none"> — 2 noir foncé — 2 blanc pur — 1 jaune sable — 1 rouge rubis 	<ul style="list-style-type: none"> — 2 lilas bleu — 2 jaune sable — 2 vert mousse 			<ul style="list-style-type: none"> — 2 brun olive — 2 gris argent — 2 aluminium gris 	<ul style="list-style-type: none"> — 2 lilas bleu — 2 jaune sable — 2 vert mousse 	6	

RÉGLAGES (Réglage de l'embrayage)

BX TT

Garde à pédale :

C'est une garde nulle : butée en appui constant.

Réglage de la hauteur de la pédale :

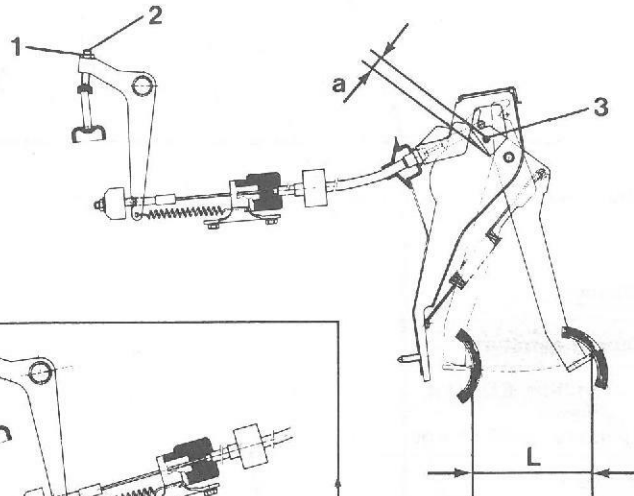
Agir sur la vis (2) et l'écrou (1).

« a » = 8 mm mini (entre têtou (3) et le bas de la lumière du pédalier).

Course de pédale :

Course L = 130 à 150 mm.

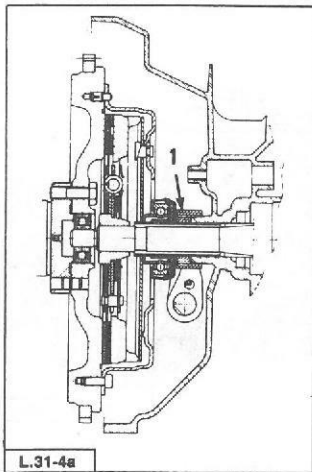
(7/83 →) : Nouveau câble d'embrayage avec masse d'accrochage (Fig. I).



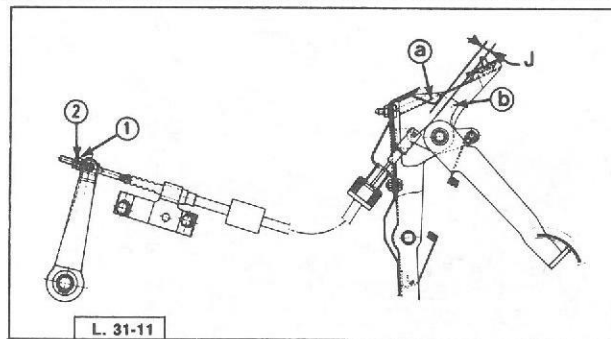
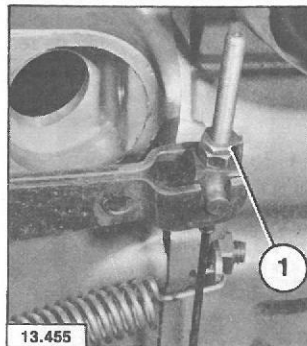
BX. 31-6 b

BX. 31-6b

CX	EMBAYAGE							
	CX 20	CX 22	CX 25 Ess.	CX 25 IE Turbo	CX 25 IE Turbo 2	CX 25 Diesel	CX 25 Turbo → 3/87	CX 25 D Turbo 2 3/87 →
Mécanisme	215 CP 450 → 10/85	235 DBR 525	235 DBR 575	235 DBR 450	235 DBR 450	235 DBR 575	VERTO	
	10/85 → 215 CP 510							
Disque	VERTO							
Qualité garniture		F201	F202	F755 → 9/86	F202 9/86 →	F201	F202	
Ø garniture Ext. x Int.	215 x 145	228,6						
Epaisseur sous charge	7,7 ^{+0,15} / _{-0,30} mm	7,7 ^{+0,25} / _{-0,15} mm	7,7 ± 0,3 mm	7,7 ^{+0,25} / _{-0,15} → 9/86	7,7 ± 0,3 9/86 →			
Moyeu	21 cannelures							
Identification des ressorts	4 rubis 2 rouge clair 2 jaune	4 jaune de cadmium 2 rose clair 2 bleu pigeon	4 rouge rubis 2 vert blanc 2 bleu pigeon	4 noir foncé 2 brun olive 2 bleu pigeon	→ 9/86 4 gris 2 bleu azur 2 jaune	9/86 → 4 rouge rubis 2 vert blanc 2 bleu pigeon	4 gris bleu 2 bleu clair 2 bleu pigeon	4 rouge rubis 2 vert blanc 2 bleu pigeon



Butée d'embrayage tous types (bague coulissante métallique et plastique) : graisser **IMPÉRATIVEMENT** le tube guide et le joint (1).



I. Réglage de la garantie d'embrayage : Jeu de **1 à 1,5 mm** entre butée et diaphragme, soit un jeu de **2,2 à 3,3 mm** à l'écrou (1).

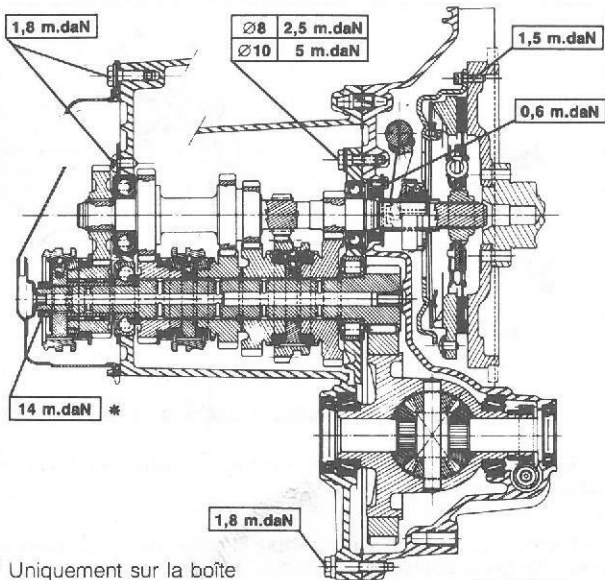
II. Réglage de l'embrayage en appui constant (garde nulle) sur Diesel Turbo et 25 Essence TT. La butée en appui sur le diaphragme, il faut obtenir un jeu **J** entre "a" et "b".

- 1) Placer une cale de **5,5 mm** en **J**.
- 2) Desserrer le contre-écrou (2) et agir sur l'écrou (1) afin de mettre en appui la butée sur le diaphragme et supprimer les jeux. Serrer le contre-écrou. Vérifier la course de la pédale : **135 mm mini**.

NOTA : 7/83 → ies véhicules Prestige sont dotés du même type d'embrayage.

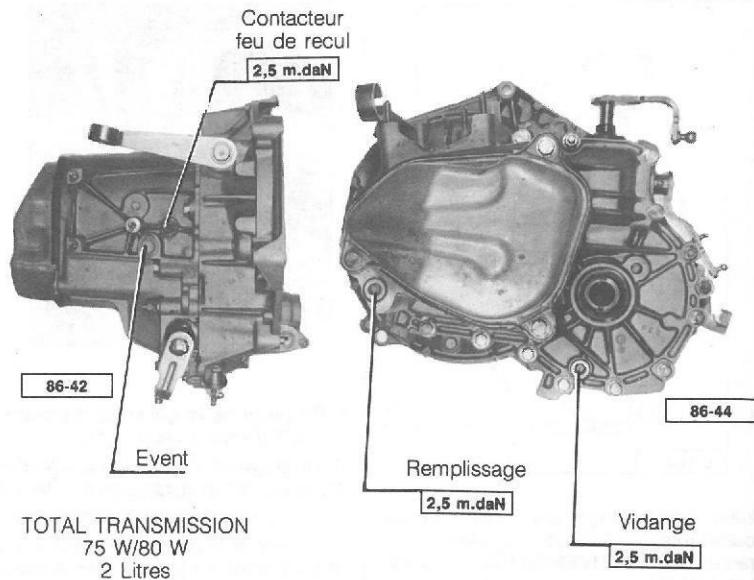
AX TT

BOITE DE VITESSES



* Uniquement sur la boîte 5 vitesses

Z.33-2

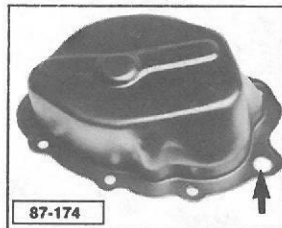
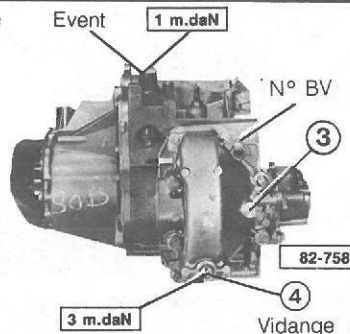
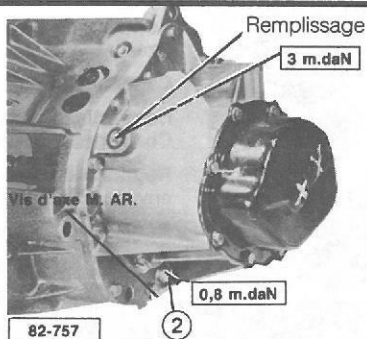
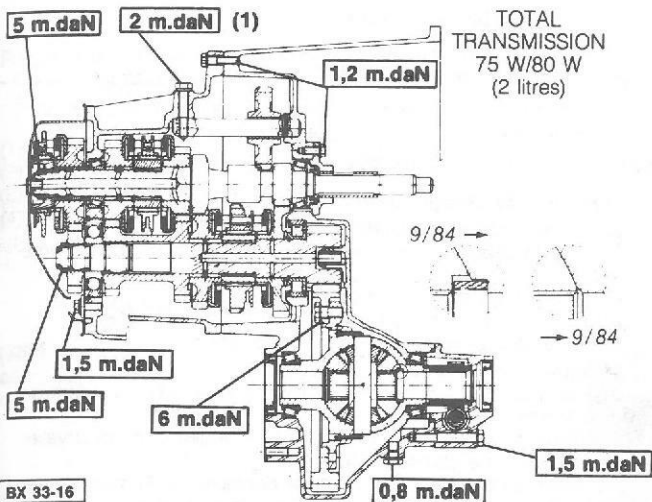


EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

BOITE DE VITESSES

BX 16 - BX 19

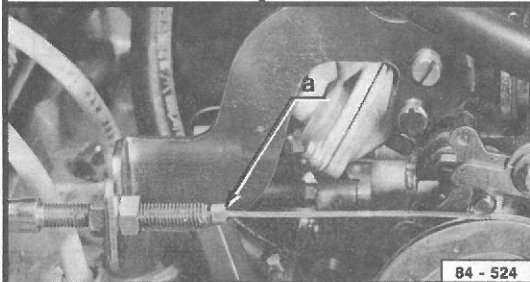
Valable pour VISA Diesel et VISA GTI



10/86 → bouchon implanté sur le couvercle. Permet le remplissage et contrôle niveau d'huile.

Réparation : Il est interdit de monter un nouveau couvercle de 5° sur un ancien carter.

NOTA : 22/4/86 →. Les bouchons de vidange (2) sur carter de B.V. et de niveau (3) sur carter de différentiel sont supprimés. La vidange totale s'effectue dorénavant, par le seul bouchon (4) sur carter de différentiel.



Contrôle du niveau d'huile à la jauge : il s'effectue à chaud (80°C environ). Moteur tournant, position parking, après plusieurs manœuvres du sélecteur de vitesses.

Capacité totale : 6,5 litres. **Après vidange :** 2,5 litres.

Convertisseur de couple : Spécifique moteur BX 16.

Convertisseur de couple : Spécifique moteur BX 19 D.

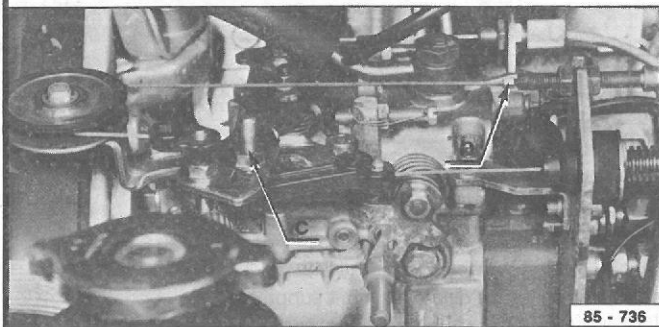
Régime de calage : Sélectionner un rapport avant, pied sur frein principal, 2200 tr/mn environ. (Opération la plus brève possible).

Réglage du sélecteur : Voir opération XB Auto 350.0.

Réglage du câble de correction de charge (moteur chaud).

- BX 16 :**
- Ralenti et câble d'accélérateur réglés.
 - Tirer sur le câble, se mettre en appui sur le point dur de la came (Kick-down), régler l'embout de gaine à **40 mm** du cavalier.
 - Au ralenti, il doit subsister un jeu de **0,5 à 1 mm en « a »**.
 - S'assurer de l'ouverture totale des papillons.

- BX 19 D :**
- Moteur chaud, système injection réglé.
 - Agir sur les écrous de réglage gaine, le jeu en « b » doit être de **0,5 à 1 mm**.
 - Accélérer jusqu'au point dur de la came (Kick-down), le cavalier doit effectuer une course de **39 mm**.
 - Accélérer à fond, le cavalier doit se déplacer de **47 mm**, régler si nécessaire en déplaçant le tourillon « c » dans sa lumière de réglage.



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

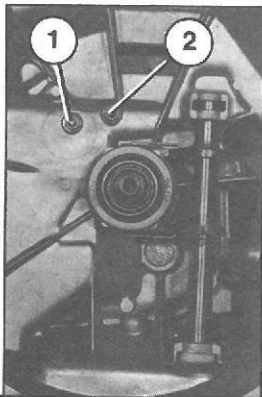
- Engager la vitesse à régler.
- Amener la vis de réglage au contact de l'axe de fourchette et visser de 1 tour pour B.V. mécanique.

- (1) butée de 3^e sur B.V. 4 ou 5
- (2) butée de 5^e sur B.V. 5
- (3) butée de 4^e sur B.V. 5
- (4) butée de 4^e sur B.V. 4

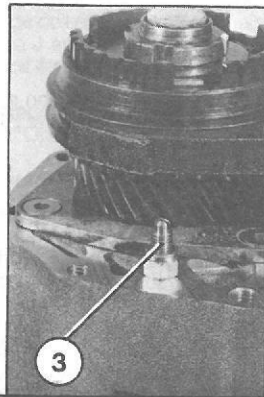
SYNCHRONISATION

(7/80 →) nouvelle synchronisation avec cônes de bagues à 6° (pour complément d'information voir N.T. N° 80-153 et 154)

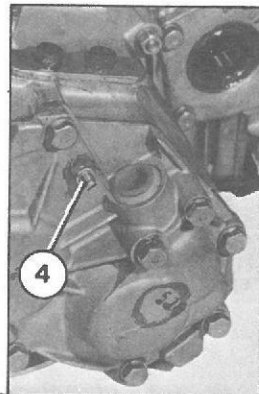
76-1407



77-85



14714



Contôle du niveau d'huile : Moteur au ralenti après 1 mn de fonctionnement, sélecteur en position « P », après plusieurs passages des vitesses. Compléter jusqu'à maxi froid (voir dessin).

Capacité : Totale : **6,5 litres.** Après vidange : **2,5 litres.** Entre mini et maxi froid : **0,5 litre.**

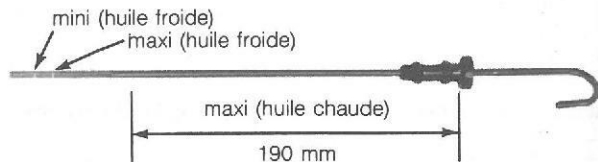
Huile : TOTAL DEXRON D 20 356.

Régime de calage : Rapport de vitesse avant, action sur le frein principal : **2000 à 2100 tr/mn** (*temps de l'opération le plus bref possible*).

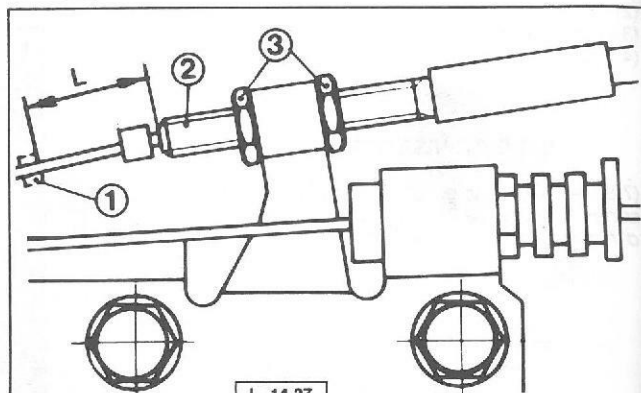
Réglage du câble de correction de charge :

Véhicules à carburateur :

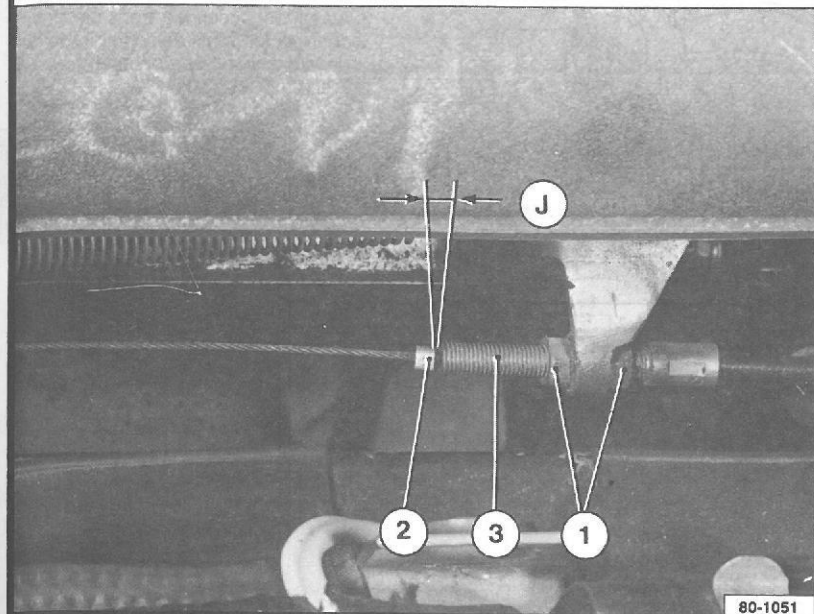
Ralenti moteur réglé : Moteur à l'arrêt, appuyer sur la pédale d'accélérateur, contrôler l'ouverture maxi du volet des gaz ; si nécessaire, régler le câble d'accélérateur. Dans cette position, régler **cote L = 50 mm**, entre le sertissage (1) et l'embout de gaine (2), agir sur l'embout (2) et les écrous (3).



80-1346



L. 14-27



Réglage du câble de correction de charge :

Véhicules injection :

Moteur à l'arrêt. Contrôler l'ouverture maxi du volet d'air en appuyant sur la pédale, sinon régler le câble d'accélérateur.
Accélérateur en position repos : Le câble de correction de charge doit être libre mais entraîné dès l'action sur le volet d'air. Le jeu **J** entre le sertissage (2) du câble et l'embout de gaine (3) doit être compris entre 0 et 2 mm. Régler par les écrous (1).

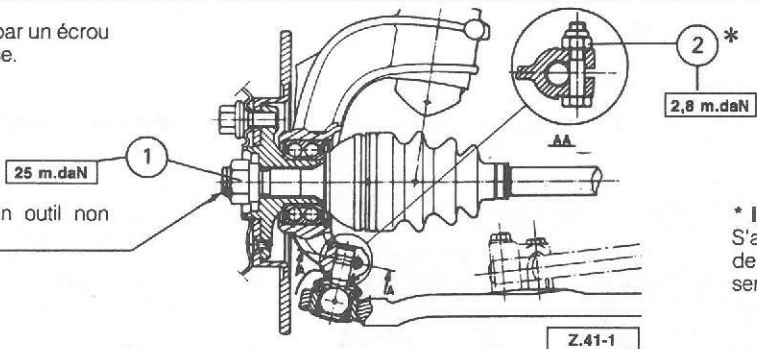
Réglage du sélecteur :

Voir l'Opération MA. 350-0 du MAN 008507.

Convertisseur - Vilebrequin 9/82 → (N° P.R. 2132) :

Baguette nylon dans le vilebrequin, pour centrer du convertisseur $\varnothing = 31$ mm au lieu de $\varnothing = 35$ mm.
 Montage avec graisse GL 245 MO au bisulfure de molybdène.
 Voir N.T. 82-195MA.

Écrous ① et ② à remplacer par un écrou NEUF à près chaque dépose.



Freiner l'écrou à l'aide d'un outil non coupant

Avant de poser les transmissions, changer les joints de sortie de boîte de vitesses, utiliser les outils : **7001-T.O et 7101-T.G.**

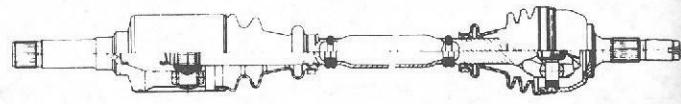
*** IMPORTANT :**
S'assurer de la bonne mise en place de l'axe de la rotule avant d'appliquer le couple de serrage.

Graisse préconisée : GL 245 MO - Quantité pour chaque joint : **160 g**



Gauche

Z.37-1



Droite

Z.37-1

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

TRANSMISSIONS

VISA

VISA - VISA Club (652 cm³)

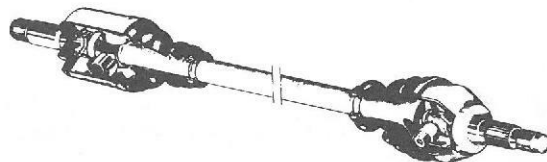
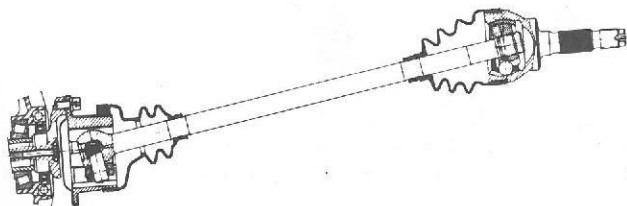
VISA TT (4 cylindres)
sauf VISA Diesel et VISA GTi (Voir BX page 147)

Graisse préconisée
Fixation sur moyeu

GL 245 MO
25 m.daN

Fixation sur B.V. 3,4 m.daN

Ne pas blesser le joint d'étanchéité de sortie de boîte lors du montage de la transmission. Un joint détérioré peut provoquer la perte totale de l'huile moteur-BV.



V. 37-1

V.37-2

Ecrou de blocage de la transmission sur le moyeu **35 à 40 m.daN**
 Vis et écrous de fixation de la transmission sur sortie de boîte de vitesses **5 à 5,5 m.daN**
 Nombre d'aiguilles par rotule de joint tripode **28**

Cylindrée	Diamètre de la transmission	Etouffoir
1130 1300	22 mm	Sans

Graisse : GL 245 MO.

Quantité : 100 grammes dans le joint à billes et dans la gaine } graisse livrée avec
 200 grammes dans l'entraîneur et dans la gaine } les gaines P.R.

TRANSMISSION

BX TT

BX - BX 14

BX 15 - BX 16 - BX 19 Essence - BX 17 D - BX 19 D

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

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

150 grammes

Fixation sur moyeu

27 m.daN

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

Placer les outils **M** et **N** du coffret **7 101 T** pour maintenir en place les planétaires lors de la dépose de la **2^e** transmission (BV : → 7/84).

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

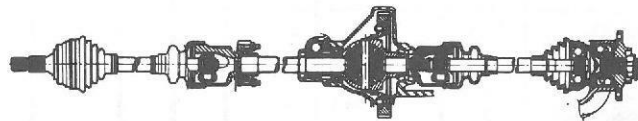
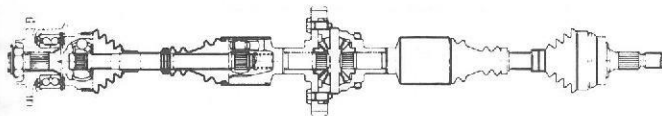
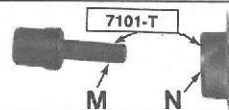
Le panachage des transmissions FRANCE avec transmissions RDA est admis (*entre droite et gauche*). Les lots d'organes de remise en état sont **spécifiques** aux deux fabrications.

BX.37-2

BX.37-1

81-1544

7/84
↑



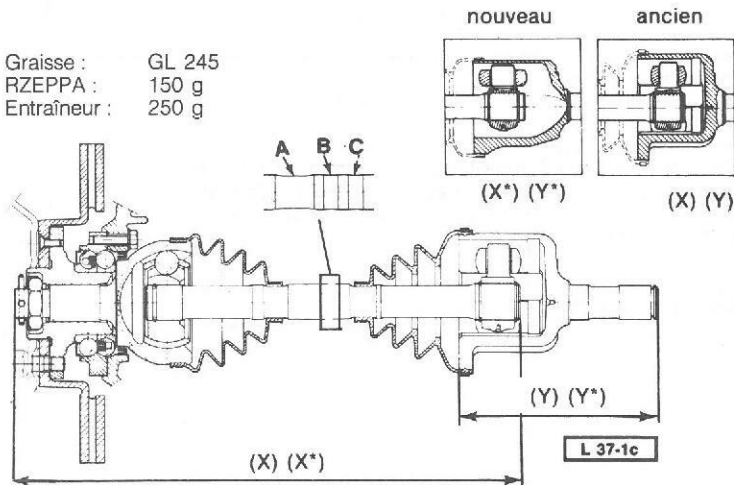
EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION

CX TT

TRANSMISSION GAUCHE

Type B.V.	Vole Avant	RZEPPA + arbre			Entraîneur		
		Longueur		Repère	Longueur		Repère
		Anc. X	Nou. X*		Anc. Y	Nou. Y*	
3 vit. 4 vit. → 6/84 Sauf mot. 829 J6 RA 500	Norm. 1,474	496	488	SANS	161,5	174	SANS
	Large 1,514	516	508	A			
4 vit. 6/84 → mot. 829 J6 RA 500	Norm. 1,474	531	523	B			
	Large 1,514	551	543	A.B.			
5 vit.	Large 1,514	527	519	A.B.C.			
AUTO- MATIQUE	Large 1,514		543	A.B.			

Graisse : GL 245
RZEPPA : 150 g
Entraîneur : 250 g

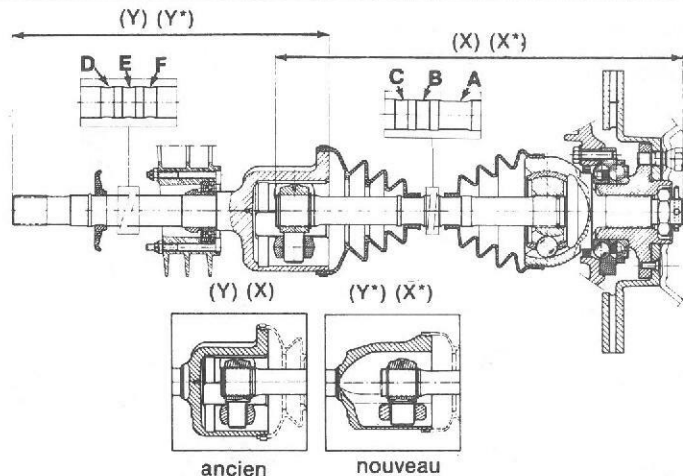


Les repères A.B.... sont des gorges usinées sur les arbres et visibles sous le véhicule.

TRANSMISSION DROITE

CX TT

Type B.V.	Vole Avant	RZEPPA + arbre			Entraîneur		
		Longueur		Repère	Longueur		Repère
		Anc. X	Nou. X*		Anc. Y	Nou. Y*	
3 vit. 4 vit. → 6/84 sauf mot. 829 J6 R A 500	Norm. 1,474	496	488	Sans	525,5	538	D
	Large 1,514	516	508	A			
4 vit. 6/84 → mot. 829 J6 R A 500 5 vit.	Norm. 1,474	496	488	Sans	490,5	503	D.E.
	Large 1,514	516					
Automatique	Large 1,514		508	A	516	528,5	D.E.F
Turbo Essence	Large 1,514					503	D.E.



L 37-3

L 37-2C

Les repères A.B... sont des gorges usinées sur les arbres et visibles sous le véhicule.

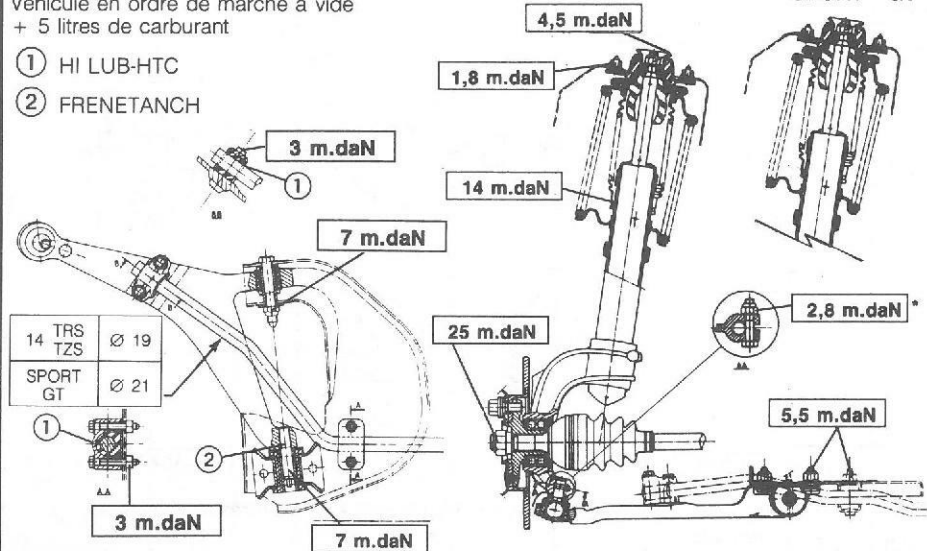
AX TT

ESSIEU AVANT

Conditions de contrôle et de réglage

Véhicule en ordre de marche à vide
+ 5 litres de carburant

- ① HI LUB-HTC
- ② FRENETANCH



Z 41-4

10 E - RE	11 RE - TRE	14 TRS TZS	SPORT GT
-----------	-------------	------------	----------

Parallélisme (ouverture)		2 ± 1,5 mm	
Non réglable	Chasse	9' ± 30'	29' ± 30'
	Carrossage	25' ± 30'	

IMPORTANT

S'assurer de la bonne mise en place de l'axe de la rotule avant d'appliquer le couple de serrage.

Z 41-2

Z 41-1

ESSIEUX
 SUSPENSION
 DIRECTION

ESSIEU ARRIERE

AX TT

SPORT - GT

Conditions de contrôle et de réglage

Véhicule en ordre de marche à vide

+ 5 litres de carburant

① TOTAL MULTIS

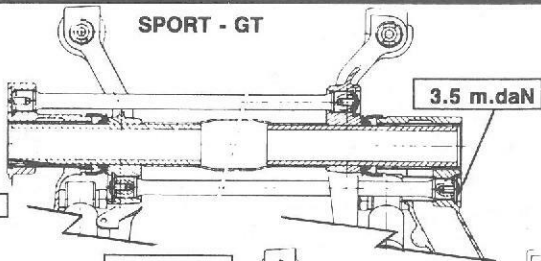
② ESSO NORVA 275

10 E - RE
11 RE - TRE

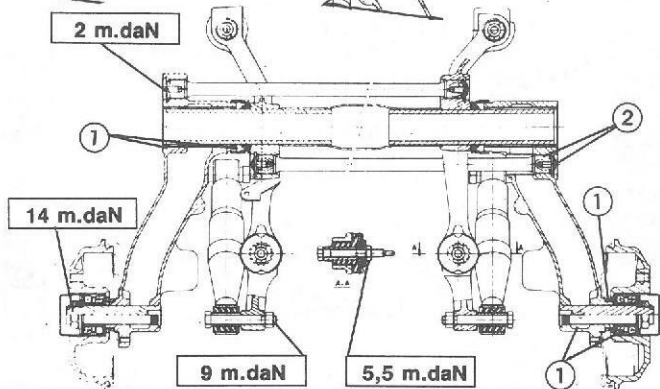
14 TRS
TZS

SPORT
GT

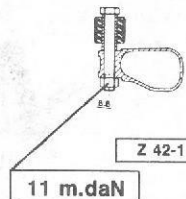
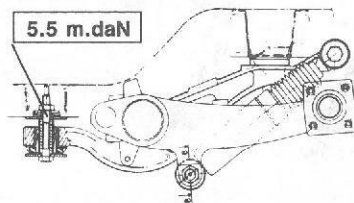
Non réglable	Parallélisme (ouverture)	2 ± 1 mm	1 ± 1 mm
	Contre-Carrossage	1° ± 20'	1°



Z 42-2



Z 42-1



ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

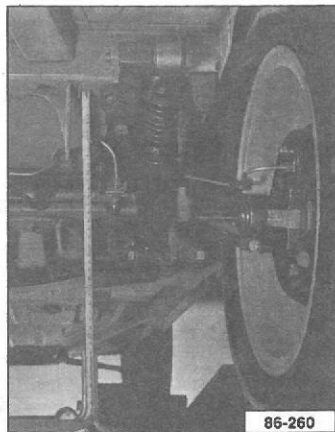
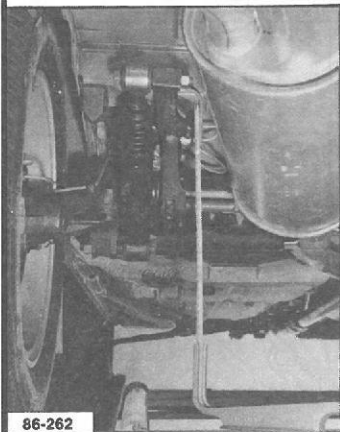
ELECTRICITE

AX TT

SUSPENSION

Conditions de contrôle et de réglage

Véhicule en ordre de marche à vide + 5 litres de carburant

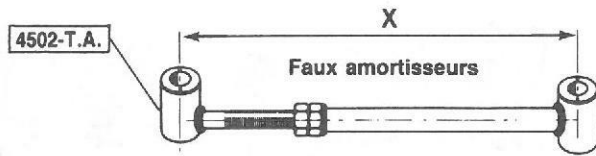


La différence entre les deux côtés de la hauteur AR doit être inférieure à 7,5 mm (Fig. I et II).

La hauteur AV : se mesure entre le sol et la face d'appui des fixations du bras.

		10 E - RE			11 RE - TRE			14 TRS		TZS		SPORT GT	
Hauteur (mm)		AV	214 ± 10			227 ± 10			210 ± 10		210 ± 10		
		AR	418 ± 10			413 ± 10			408 ± 10		408 ± 10		
Barres	anti-devers		AV			Ø 19 mm			Ø 21 mm		Ø 14 mm		
	de torsion		AR		D	I		BLANC		I		Ø 17,9 mm	
				G	BLEU	II				II			
					Ø 17,1 mm								
Préréglage de l'outil 4502-T-A		(X) 317 mm			(X) 312 mm								

Le décalage d'une cannelure fait varier la hauteur de 3 mm.



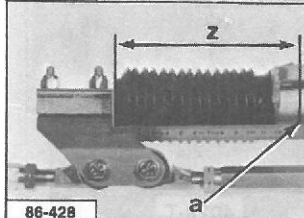
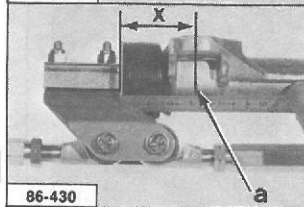
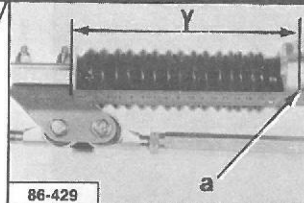
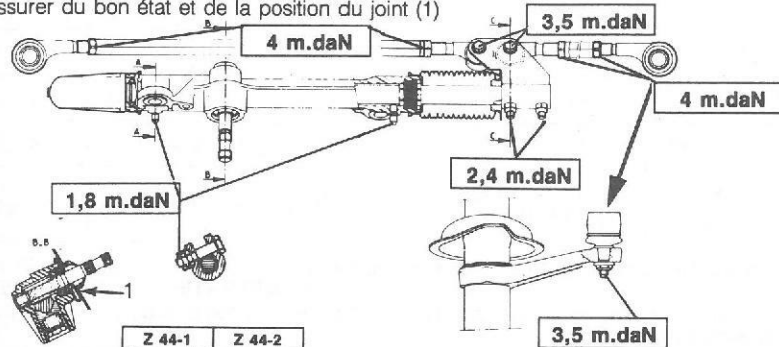
Z 43-2

DIRECTION

AX TT

	10 E - RE	11 RE - TRE
Rapport de démultiplication	7/28	
Angle de braquage roue intérieure	44°30'	37°10'
Angle de braquage roue extérieure	32°36'	29°10'
Nombre de tours de volant de butée à butée	3,5	3,15

S'assurer du bon état et de la position du joint (1)



Position de montage de la direction en **ligne droite**

— faire un repère sur le boîtier en "a"

— mesurer le déplacement maxi **Y** et mini **X**

— déterminer la position "**ligne droite**" **A** qui sera :

$$Z = \boxed{X} + \frac{Y - X}{2}$$

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

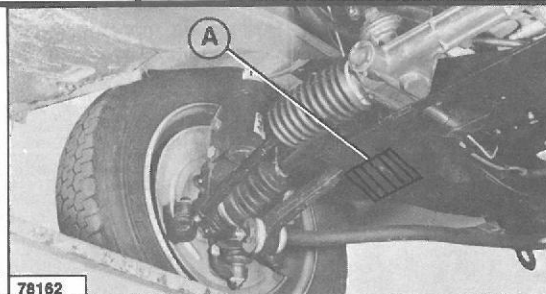
FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

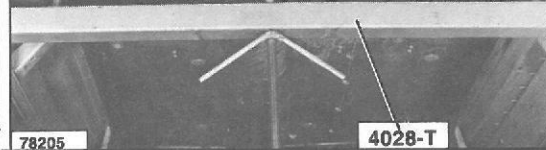
VISA TT

ESSIEU AVANT



78162

La hauteur avant doit être prise dans la zone A sous le véhicule au plan d'appui des roues.



78205

4028-T

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

	Hauteur avant (mm)	Parallélisme (pincement)	Chasse	Inclinaison des pivots	Carrossage
			Non réglable		
VISA et VISA Club	177 ± 10	0 à 2 mm	2°37' ± 30'	9°05' ± 40'	0°45' ± 30'
10-11E 11 RE	200 ± 10		1°54' ± 30'	9°20' ± 40'	0°34' ± 30'
GT	185 ± 10		3°06' ± 30'	9°35' ± 40'	0°22' ± 30'
14 TRS	183 ± 10		2°10' ± 30'	9°38' ± 40'	0°19' ± 30'
GTI	171 ± 10		2°22' ± 30'	9°20' ± 40'	0°14' ± 30'
17 D et 17 RD	176 ± 10 → 8/85' 190 ± 10 8/85' →		1°33' ± 30'	9°16' ± 40'	0°16' ± 30'

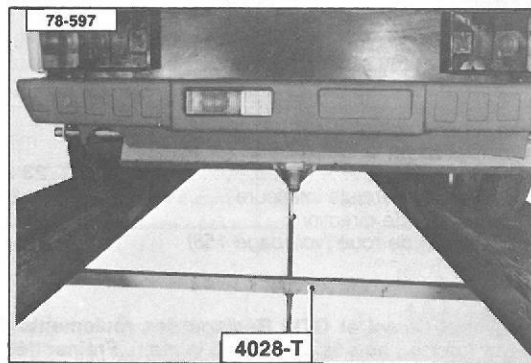
Condition de montage de la barre anti-devers : la barre anti-devers des VISA 11E 11 RE - GT - 14 TRS a un sens de montage **IMPERATIF** (voir MAN 008572, OP VD 430-00). Brider la suspension jusqu'à l'alignement des bras de suspension avec le berceau (4048-T).

ESSIEU ARRIERE

VISA TT

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

	Hauteur arrière (mm)	Parallélisme (pincement)	Carrossage	Conditions de serrage des écrous d'axes d'articulation de bras d'amortisseur : (voir photo). A l'aide de l'outil 4028-T brider la suspension afin d'obtenir une cote de :
			Non réglable	
VISA et VISA Club	303 ± 10 → 3/84 288 ± 10 3/84 →	1 à 4 mm	- 1° ± 30'	194 mm → 3/84 179 mm 3/84 →
10 E - 11 E 11 RE	306 ± 10 → 3/84 291 ± 10 3/84 →			196 mm → 3/84 181 mm 3/84 →
GT	254 ± 10			190 mm
14 TRS	285 ± 10			202 mm
GTI	294 ± 10	3 à 5 mm		195 mm
17 D et 17 RD	251 ± 10	1 à 4 mm		180 mm



Cotes mesurées

entre l'axe d'articulation de l'essieu arrière et le plan d'appui des roues au sol.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

AVANT

Barre anti-devers : $\varnothing = 23$ mm (VISA - VISA Club - 14 TRS - GT)
 $\varnothing = 22$ mm (11 E - 11 RE - 17 D - 17 RD)
 $\varnothing = 18$ mm (GTi)

Amortisseurs non renouvelables.

Couples de serrage :

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**
 Ecrou de fixation de roue (voir page 158)

ARRIERE

Type télescopique intégrée à roues indépendantes.
 Amortisseurs non renouvelables.

Barre anti-devers : $\varnothing = 14$ mm (11 E - RE)
 $\varnothing = 17$ mm (GT - 17 D - 17 RD)
 $\varnothing = 16$ mm (14 TRS)
 $\varnothing = 21$ mm (GTi)

Pas de barre anti-devers sur VISA et VISA Club.

Couples de serrage :

Ecrou d'axe d'articulation du bras : **7 à 8 m.daN**
 Ecrou d'axe d'amortisseur : **3 à 4 m.daN**
 Vis d'arrêt de l'écrou d'axe d'amortisseur : **3,5 à 4 m.daN**

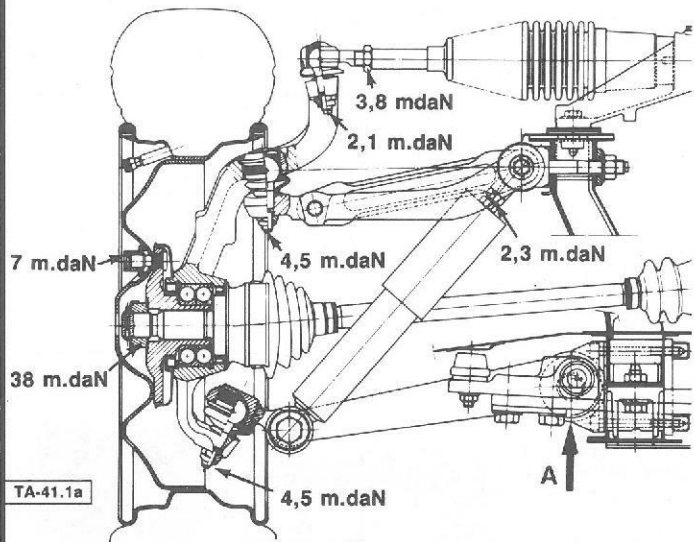
VISA TT sauf Diesel et GTi : Réglage des roulements de moyeu : Serrer l'écrou de 3 à 4 m.daN en entraînant le tambour en rotation. Desserrer l'écrou, puis le resserrer à la main. Freiner l'écrou dans cette position. Jeu entre l'écrou et la rondelle d'appui = 0,01 à 0,04 mm.
VISA Diesel et GTi : Serrage de l'écrou de moyeu = 21,5 m.daN.

Toutes les fixations de suspension comportant des silentblochs doivent être **SERRÉES**, suspension bridée (voir pages 154 et 155).

DIRECTION						VISA TT
	VISA VISA Club	10 E - 11 E 11 RE	GT	14 TRS	GTI	17 D 17 RD
Diamètre du volant :	380	380	380	380	370	380
Rapport de démultiplication :	1/19,3	1/21,21	1/21,21	1/21,21	1/18,85	1/22
Angle de braquage (non réglable - roue extérieure) :	32°34'	32°51'	32°19'	33°05'	31°30'	31°30'
Jeu au poussoir de crémaillère :	0,10 à 0,25 mm	0,01 à 0,06 mm	0,01 à 0,06 mm	0,01 à 0,06 mm	0,01 à 0,06 mm	0,01 à 0,06 mm
Cote de préregalge des biellettes - L (voir dessin) :	394,5 mm	316 mm	316 mm	316 mm	365 mm	365 mm
Position ligne droite de la direction (voir dessin) :	$A^1 = 67$ mm	$A^2 = 74$ mm	$A^2 = 74$ mm	$A^2 = 74$ mm	$A^2 = 72,5$ mm	$A^2 = 72,5$ mm
Orientation du volant ligne droite (branche vers le bas)						

AXEL

ESSIEU AVANT



Conditions de contrôle et de réglage :

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

Carrossage : (non réglable) $0^{\circ}26' \pm 30'$

Chasse : (réglable) $1^{\circ}52' + \begin{matrix} 30' \\ 0 \end{matrix}$

Parallélisme : (réglable)
ouverture des roues vers l'avant 0 à 3 mm

Hauteur avant : 210 ± 10 mm, doit être pris dans la Zone **A** sous la bobine de fixation du bras, au plan d'appui des roues au sol.

Hauteur arrière : voir page 145

Réglage de la chasse : s'obtient par déplacement de l'ensemble palier bras inférieur avant. (voir MAN 00 8911, Op. TA 410-00).

Les rotules des bras inférieurs et des biellettes de connexion sont démontables.

ESSIEU ARRIERE

AXEL

Conditions de contrôle et de réglage :

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

Carrossage : (non réglable) - contre carrossage $10' \pm 20'$

Parallélisme : (non réglable)

pincement des roues vers l'avant 2 à 5,6 mm

Hauteur arrière : 324 ± 10 mm, doit être prise sous la traverse tubulaire d'essieu au plan d'appui des roues au sol.

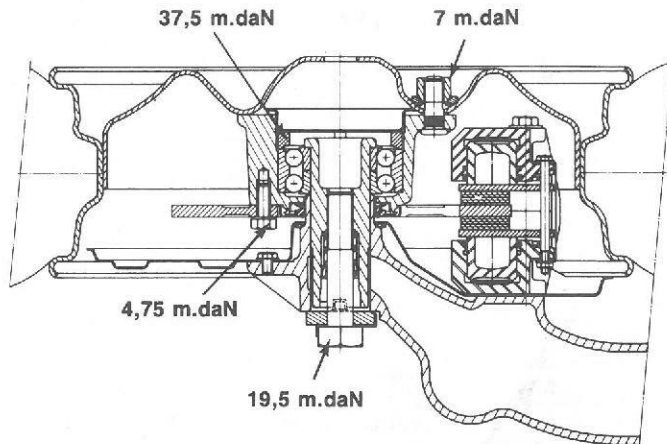
Hauteur réglable : par rotation des barres de torsion dans leur ancrage (voir MAN 008911 - Op. TA 420-00).

Jeu latéral des bras : 2 mm

Serrage des écrous sup. et inf. d'amortisseur : **11,3 m.daN**

Serrage des écrous avant d'essieu **10,5m.daN**

arrière d'essieu **4,8 m.daN**



TA 45-1a

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

AXEL

SUSPENSION

AVANT

Barres de torsion :

Côté de fixation	Nbre dentelures
Bras	30
Culbuteur	32

Repères de couleur	Côté	Diamètre
1 trait jaune	droit	20,6 mm
2 traits jaunes	gauche	20,6 mm

Lame de flexion : épaisseur 10 mm.

Amortisseurs : non renouvelables.

A double effet avec butée de débattement et de contre-débattement.

Repère couleur	Bleu

Paliers avant de bras inférieur et ancrage arrière des barres de torsion : montage par lumière pour réglage de la chasse.

ARRIERE

Barres de torsion :

Repères de couleur	Côté bras	Diamètre
1 trait blanc	droit	17,5 mm
2 traits blancs	gauche	17,5 mm

Amortisseurs : non réglables.

A double effet avec butée de débattement et de contre-débattement. Fixation sur la traverse d'essieu à la partie supérieure et sur le bras à la partie inférieure.

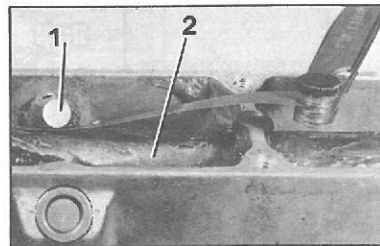
COUPLES DE SERRAGE (m.daN)

SUSPENSION AVANT	SUSPENSION ARRIERE
Vis de paliers : 3,2	Vis des barres sur bras : 2,4
Vis des culbuteurs : 12,8	Ecrous amortisseurs : 11,3
Ecrous amortisseur inf. : 11	Ecrous de barre sur unit. : . . . 1,5
Ecrous amortisseurs sup. : 2,3	

DIRECTION

AXEL

Rapport de démultiplication	1/18,7
Angle de braquage (non réglable)	roue extérieure 36° roue inférieure 44°
Jeu « J » entre la vis excentrique (1) et la crémaillère (2)	0,03 à 0,08 mm
Cote de pré réglage des biellettes « B »	230 mm
Position ligne droite « A »	76 mm



79-1454

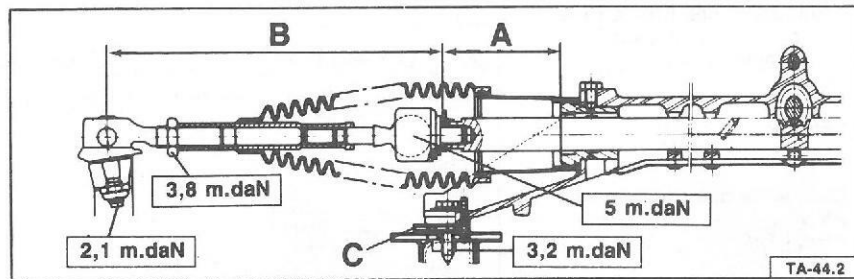
Position de montage de la direction en ligne droite :
Branche volant verticale vers le bas.

Epure de direction :

Les cales « C » sous le carter de direction sont de deux épaisseurs **1 ou 2 mm**.

Une cale de **1 mm** fait varier le parallélisme sur une roue de **1,5 mm** ; on obtient :

- de l'ouverture en ajoutant des cales
- du pincement en enlevant des cales.



TA-44.2

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE
CARROSSERIE

BX

ESSIEUX AVANT - ARRIERE

Articulation des bras avant.

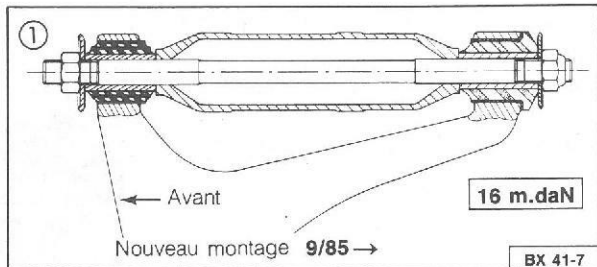
N.T. BX ⑦ 4

9/85 → (Fig. I)

Articulation élastique sans roulements.
 Serrer l'axe en position « route », soit à la côte de **545 mm** (Fig. III).

→ 9/85 (Fig. II)

Articulation élastique et roulements coniques.



Articulation des bras arrière.

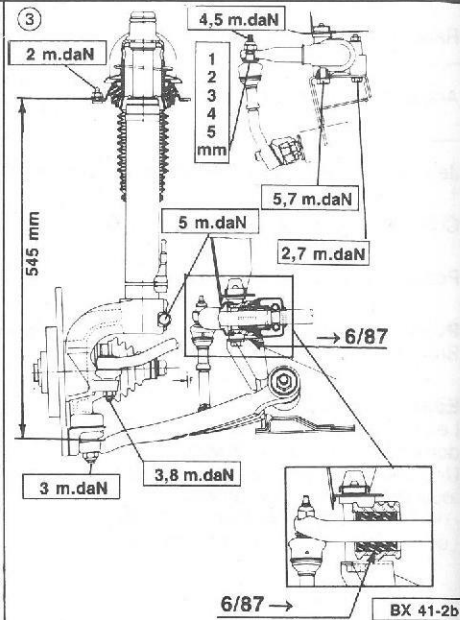
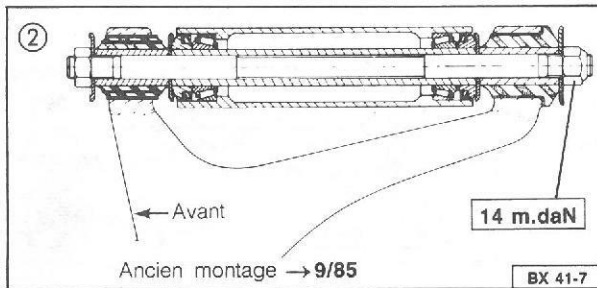
L'articulation est du type :
 à roulements coniques.

Serrage : 13 m.daN.

Contrainte des roulements :

AV : 0,14 à 0,22 mm

AR : 0,17 à 0,30 mm



ESSIEUX AVANT-ARRIERE

BX

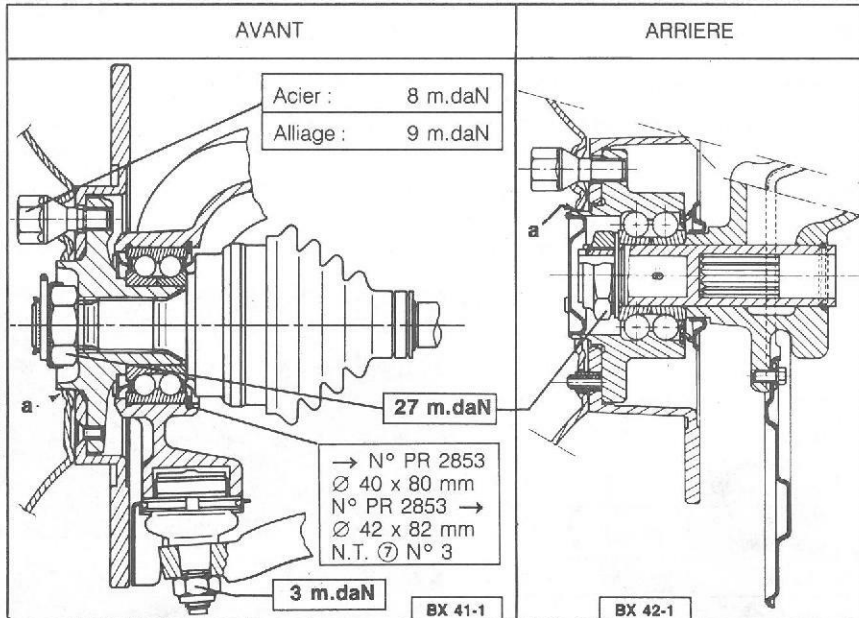
Valeurs pour contrôle avec appareils optiques :

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

	AV	AR
Parallélisme	Ouverture 0 à 3 mm (0° à 29')	Pincement 0 à 5 mm (0° à 48') (non réglable)
Chasse (non réglable)	2° ± 35'	
Carrossage (non réglable)	0° ± 30'	contre-carrossage 1° ± 20'
Angle de braquage		Direction mécanique
	Roue intérieure : Roue extérieure :	43° 34°

Roues alliage : Graisser l'alésage de centrage « a » de la roue.

Il est INTERDIT de monter des chambres à air sur des roues en alliage léger équipées de pneumatiques « TUBELESS ».



ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE
CARROSSERIE

BX

SUSPENSION

Blocs pneumatiques et amortisseurs (voir page 192 et 193)

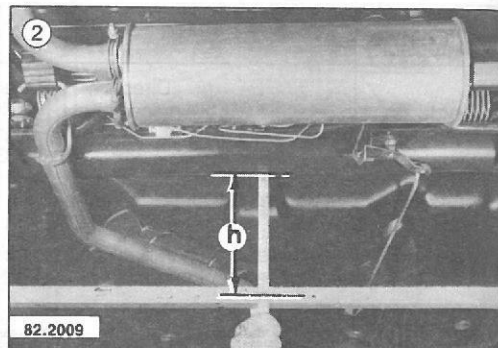
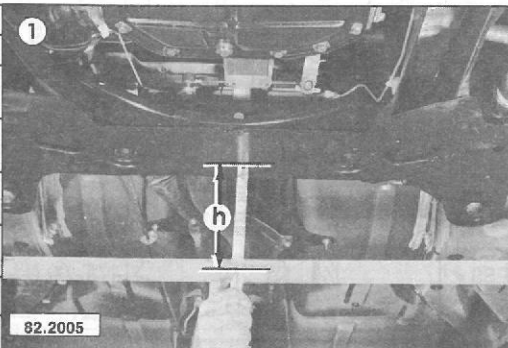
Hauteurs : Le réglage des hauteurs doit s'effectuer véhicule en position « route » et moteur tournant au ralenti. (Frein de sécurité desserré).

Conditions de contrôle des hauteurs avant : Après chaque mouvement de caisse et avant chaque mesure, effectuer de petits déplacements d'avant en arrière, en agissant sur une roue, de façon à éliminer les contraintes du train avant. (Ou roues AV. sur plateaux à billes.)

Hauteur avant : $166 \pm \frac{10}{7}$ mm mesurée sous la traverse arrière de l'unit d'essieu avant et le plan d'appui des roues. **Fig. ①**

Hauteur arrière : $223 \pm \frac{10}{7}$ mm mesurée sous le tube de traverse de l'unit d'essieu arrière et le plan d'appui des roues. **Fig. ②**

BX	Ø BARRES ANTI-DEVERS	
	AV	AR
14 TT	22,5 mm	→ AM87 → 16,5 mm 17
16 TT 19 Diesel	22,5 mm	17 mm
19 Ess. Sport → AM87	23 mm	18 mm
BX GTI Sport AM87	23 mm	18 mm
Breaks 14	22,5 mm	18 mm
Breaks 16-19	23 mm	18 mm



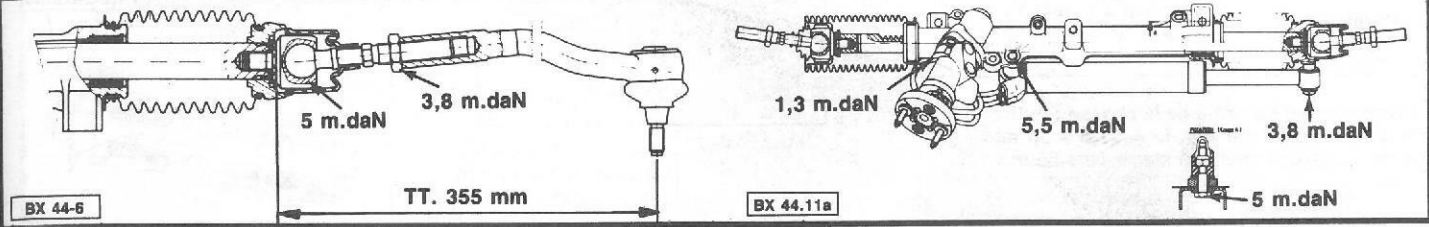
DIRECTION

BX

Rapport de démultiplication
 Nombre de tours de volant, d'une butée à l'autre
 Nombre de dents du pignon
 Nombre de dents de la crémaillère
 Jeu du poussoir de crémaillère (au point de jeu mini)
Position de montage de la direction en ligne droite :
 Branche du volant
 Bride du pignon (par rapport au carter de direction)
 sous accouplement élastique

Direction mécanique		Direction Assistée
BX 14 - 15 - 16 - 19 → 6/87	BX Diesel TT BX Essence → 6/87	BX TT
1/20	1/23	1/15,5
3,76	4,38	2,83
7	6	9
34	34	34
0,05 mm	0,05 mm	0,05 mm
verticale - basse		
parallèle au carter		perpendiculaire au carter

Epure de direction : Variation de parallélisme par roue entre position normale "route" et position "haute" : de **1,5 mm à 2,5 mm** de pincement (+ cale de 1 mm = 1 mm d'ouverture).



CX

ESSIEUX AVANT-ARRIERE

Valeurs pour contrôle avec appareils optiques :

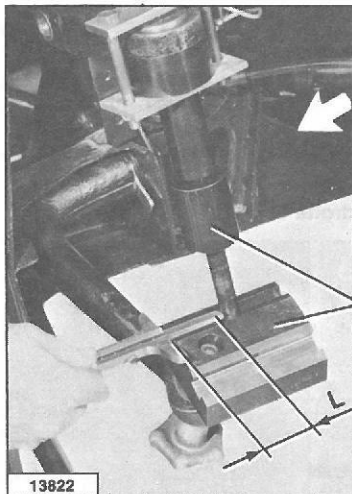
Le contrôle des valeurs ci-dessous doit s'effectuer moteur tournant en position « normale route », les hauteurs étant réglées.

Chasse : - 0°25' à - 1°15'
différence entre D et G = 0°25' maxi
(1) 1 mm de cales = variation de 15'

	AV	AR
Carrossage (non réglable)	0° + 13' - 29'	0° + 0° - 24' écart maxi 12' entre côté D et G
Parallélisme	Pincement vers l'avant 1 à 4 mm (10 à 39') 1/4 de tour = 1 mm = 10'	

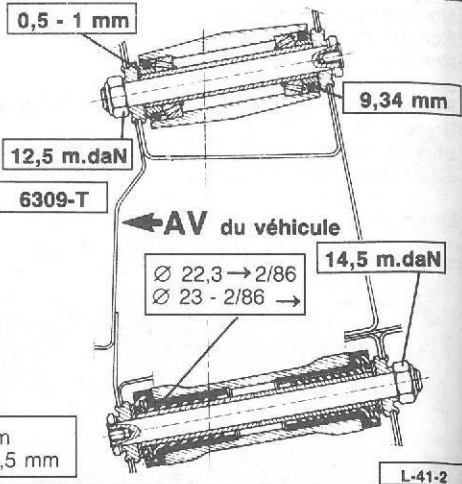
Préréglage et contrôle de la chasse : outil 6309-T. Après la pose du bras inférieur, **L = 51,5 à 55 mm**.
Avec fluid-blocs neuf : se placer vers 55 mm.

← **AV** du véhicule



13822

Berline	9,34	→ 1/87	0,15	1/87 →
Break	10,04	0,14	0,95	0,1



L-41-2

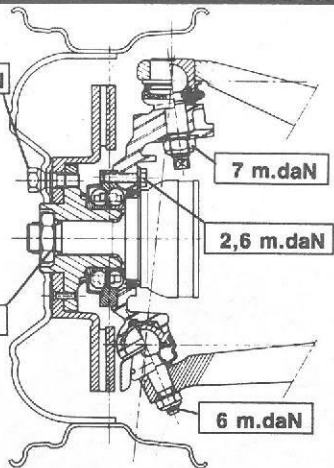
Chasse : 0,5 à 11 mm
(1) de 0,5 en 0,5 mm

ESSIEUX AVANT-ARRIERE

CX

AVANT

7 à 9 m.daN



Breaks :

Les roulements et les coupelles de réglage des bras supérieurs avant sont identiques à la berline.

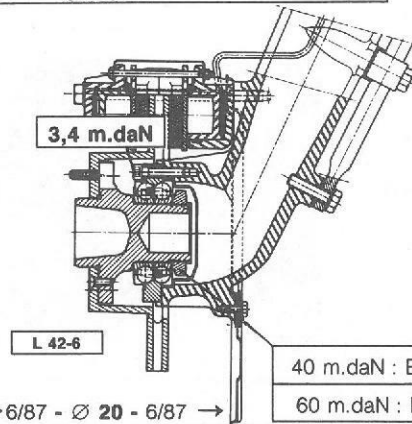
Ils sont d'un diamètre supérieur pour les bras arrière.

Berlines :

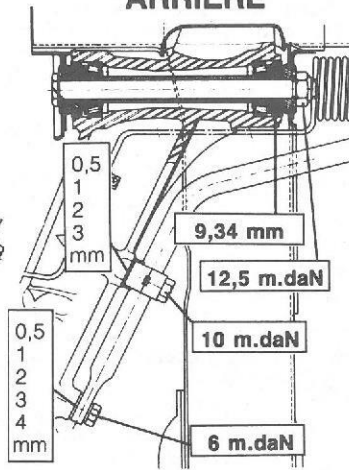
Les roulements et les coupelles de réglage de l'articulation des bras supérieurs avant et arrière sont identiques.

Logement capteur ABS $\varnothing 18 \rightarrow 6/87 - \varnothing 20 - 6/87 \rightarrow$

Break	Berline	Berline et Break
$\rightarrow 1/87$	$\rightarrow 1/87$	$1/87 \rightarrow$
9,34	9,34	0,15
10,46	10,46	0,95
0,14	0,14	0,1
CLASSE		



ARRIERE



ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE
CARROSSERIE

CX

SUSPENSION

Blocs pneumatiques et amortisseurs : (voir page 192 et 193)

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

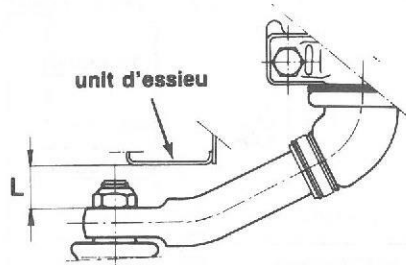
Les hauteurs avant sont mesurées entre le dessous du point « a » de l'unit d'essieu et le plan d'appui des roues.

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

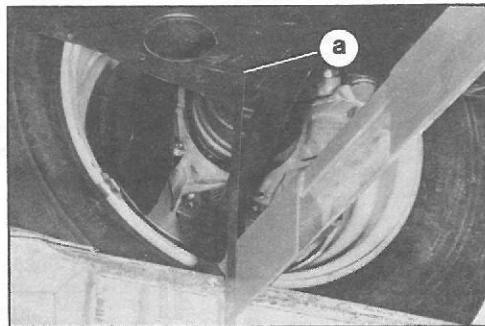
	Hauteurs avant	Hauteurs arrière
Berlines Breaks	160 ± 8 mm	206 ± 5 mm

Réglage latéral de la barre anti-devers :

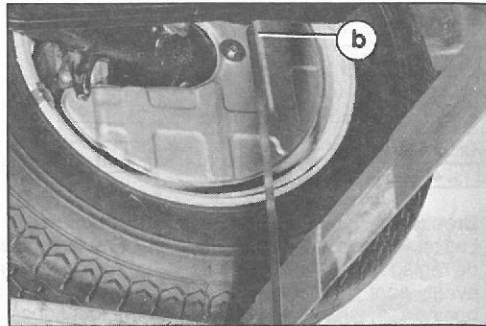
La cote L doit être identique de chaque côté à ± 2 mm.



L. 43-3



13447



13449

DIRECTION

CX

Rapport de démultiplication : Direction mécanique : 1/24,5 - Direction à rappel asservi : 1/13,5

Direction mécanique

DIRAVI

Braquage
à gauche et à droite

Roue intérieur : 39°30'
Roue extérieure : 31° 30'

Braquage à gauche
Roue intérieure : 43°30'
Roue extérieure : 33°30'

Braquage à droite
Roue intérieure : 39°30'
Roue extérieure : 31°30'

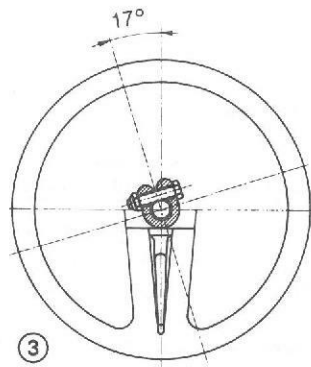
ATTENTION : Lors d'une intervention sur la direction, ne jamais déposer la traverse de direction, sous peine de dérégler l'épure de direction.

Avant de déposer une direction assistée, la placer en position « ligne droite » :

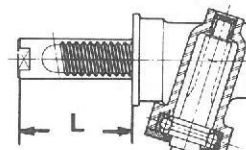
1. La goupille (1) $\varnothing = 6,5$ mm dans le pignon de crémaillère, **Fig. ①**.
2. L'écrou **6454-T** sur le boîtier de commande, à la place du volant, **Fig. ②**.

Position de la branche de volant en position « ligne droite » : branche verticale vers le bas, **Fig. ③**.

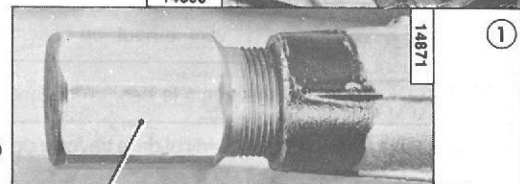
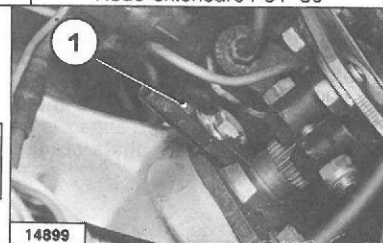
Orientation du cardan : **17°**, environ à gauche : **Fig. ③**



Point milieu de crémaillère



L gauche = L droite



Emploi impératif (serrage modéré)

6454-T

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE
CARROSSERIE

CX

DIRECTION

Purge du cylindre de came :

Relier la vis de purge (1) au réservoir.

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


Réglage de la dérive (sur route) :

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

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

ÉPURE DE DIRECTION


I. Variation du parallélisme à obtenir ROUE PAR ROUE :

De la position « normale route »  à la position « haute » : 0 à 1 mm de pincement

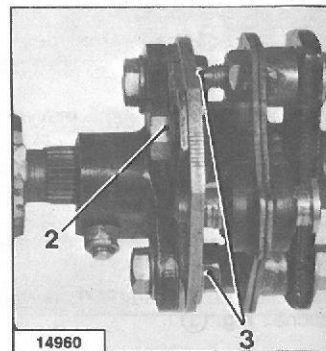
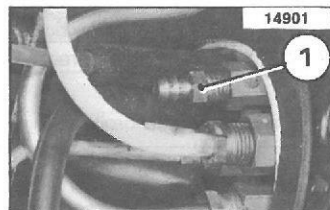
 à la position « basse » : 0 à 1 mm d'ouverture

Nota : Certains types d'appareils ne permettent pas le contrôle en position « basse ».

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

		de « NORMALE ROUTE » à position « haute »	de « NORMALE ROUTE » à position « basse »
Pour un déplacement de la traverse 	vers le haut, on obtient	de l'OUVERTURE	du PINCEMENT
	vers le bas, on obtient	du PINCEMENT	de l'OUVERTURE

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



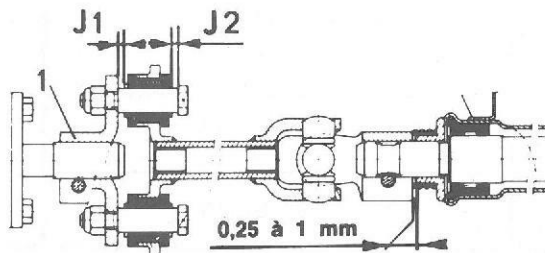
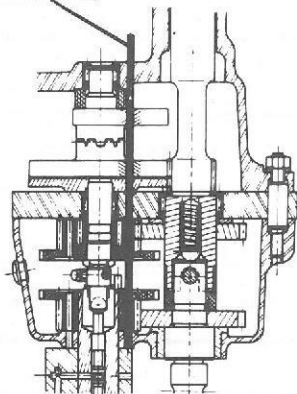
DIRECTION

CX

Boîtier de commande : En cas de rotation involontaire des arbres de commande, utiliser la pige 6455-T. Placer la rainure antivol de l'arbre de commande face à l'ouverture du carter, la pige doit s'engager jusqu'au moletage, sinon tourner l'arbre de commande (toujours dans le même sens) et essayer à chaque tour. (voir N.l. 55 MA.)

6455-T

L.44-28

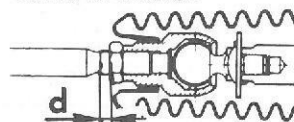


Direction mécanique seulement
Jeu entre cadran et entretoise de tube fixe

L.44-5

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

Barres de direction



d gauche = d droite à 2 mm près

L.44-2

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE
CABLOSERVIE

TT

COUPLES DE SERRAGE DES ROUES

VÉHICULES	Couples de serrage en m.daN	
	Jantes acier	Jantes aluminium
AX	9	
VISA	6 à 8	7,5 à 8,5
AXEL	6 à 8	7,5 à 8,5
BX	Vis à tête conique 8	Vis à tête plate 9
CX	Vis à tête conique 9	Vis à tête plate avec rondelle élastique 9

Pour jante aluminium : **enduire l'alésage du centrage** de la roue sur le moyeu avec de la graisse « TOTAL MULTIS »

FREINS					AX TT	
		AX 3 PORTES			AX 5 PORTES	
		10 E 10 RE	11 RE 11 TRE	14 TRS 14 TZS	SPORT GT	10 E - RE 11 RE - TRE 14 TRS - TZS
Ø	Maître cylindre	→ 4/87 19 mm	20,6 mm 4/87 →	20,6 mm		20,6 mm
	MASTER-VAC	Non assisté → 4/87	187,5 mm 4/87 →	187,5 mm		187,5 mm
	Des pistons des étriers	45 mm				45 mm
	Du disque	238 mm				238 mm
	Epaisseur du disque	8 mm		10 mm	8 mm	
	Epaisseur mini du disque	6 mm		8 mm	6 mm	
	Qualité plaquettes	- ABEX 413 → 4/87 - TEXTAR T 250 4/87 → 9/87 - ABEX 413 9/87 →	TEXTAR T 250 → 9/87 ABEX 413 9/87 →	TEXTAR T 250		TEXTAR T 250
Ø	Des cylindres de frein	19 mm				19 mm
	Des tambours	165 mm - 166 mm MAXI				165 mm - 166 mm MAXI
	Qualité plaquettes	ENERGIT 558 FF				ENERGIT 558 FF
	Limiteur de freinage	- Régulation intégré aux cyl. de R 3/86 → 4/87 - Asservi à la charge 4/87 → 9/87 - Régulation intégrée aux cyl. de R 9/87 →	- Asservi à la charge 9/86 → 9/87 - Régulation intégrée aux cyl. de R.9/87 →	- Asservi à la charge		Asservi à la charge
	Liquide frein	NFR 126 40 S : TOTAL SY				

- Voile des disques de frein AV : 0,1 mm **MAXI**.

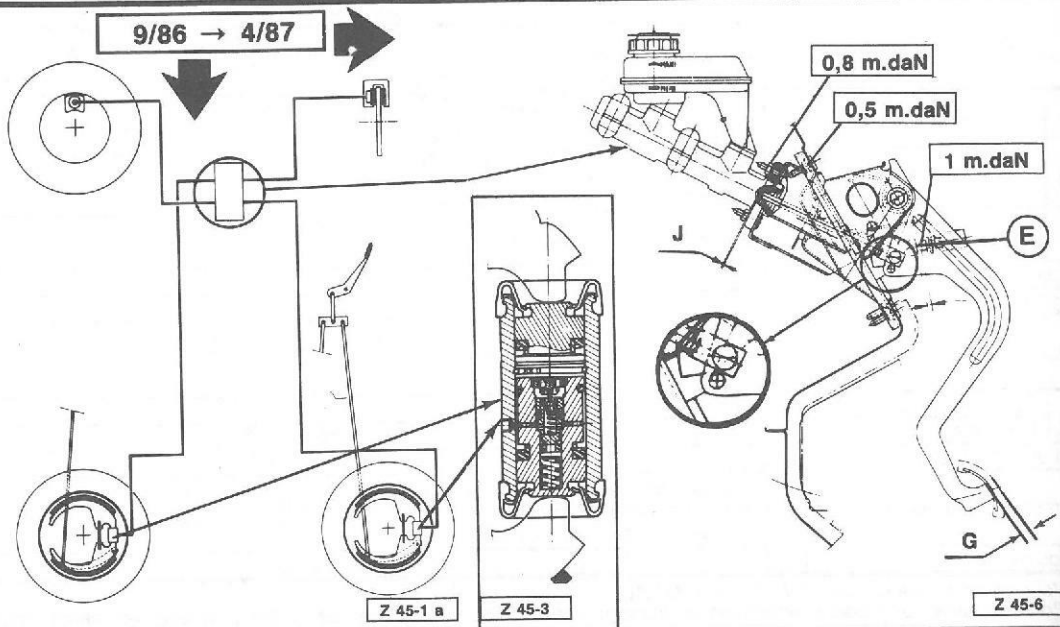
- Pour conserver une bonne répartition du freinage il faut toujours remplacer les quatre plaquettes en même temps.

AX 10E - RE - 3 PORTES

FREINS

Jeu J = 0,2 à 0,5 mm
 réglage par la position
 du contacteur de stop.
 Après réglage, serrer le
 contre-écrou **E** à **1 m.daN**.
 A titre indicatif, un jeu de
0,5 mm en « **J** » corres-
 pond à un jeu de **2,6 mm**
 en « **G** ».

9/86 → 4/87



NOTA : le compensateur est
 intégré au cylindre de roue.

FREINS

ESBIEVA
 SUSPENSION
 DIRECTION

FREINS

AX 10 E - RE - 3 PORTES

Réglage du limiteur de freinage

Appuyer énergiquement sur la pédale de frein pour fermer le limiteur. Régler à l'aide de la vis (2) pour obtenir un jeu G de 0,5 à 1,5 mm.

4/87 → 9/87

1,4 m.daN

9/87 →

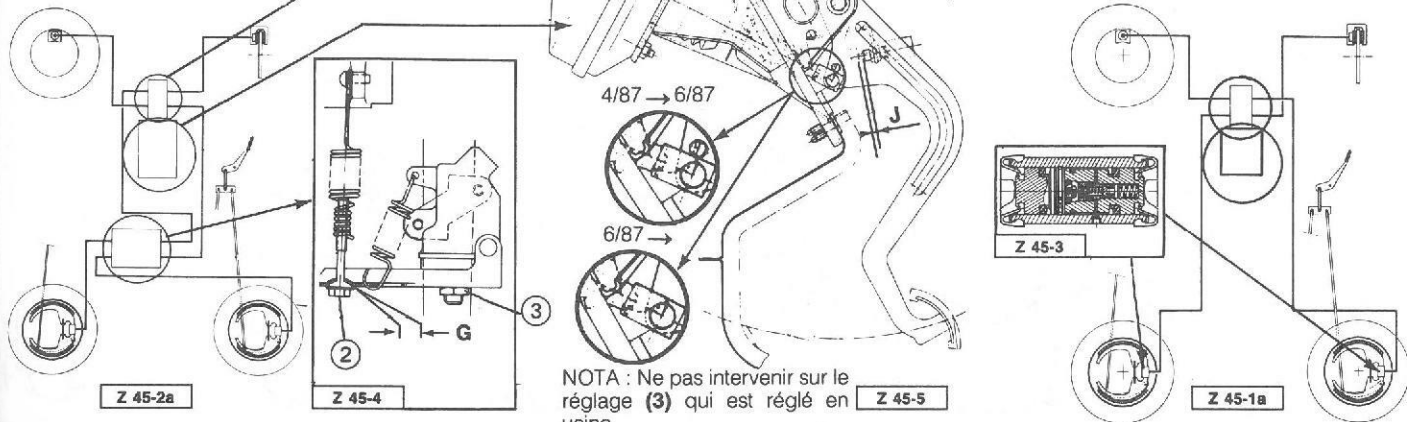
0,5 m.daN

1,4 m.daN

4/87 → 6/87

6/87 →

Jeu J = 4 à 5 mm réglable par la position du contacteur de stop. Après réglage serrer le contre-écrou (1) à 1 m.daN.



NOTA : Ne pas intervenir sur le réglage (3) qui est réglé en usine.

FREINS

HYDRAULIQUE

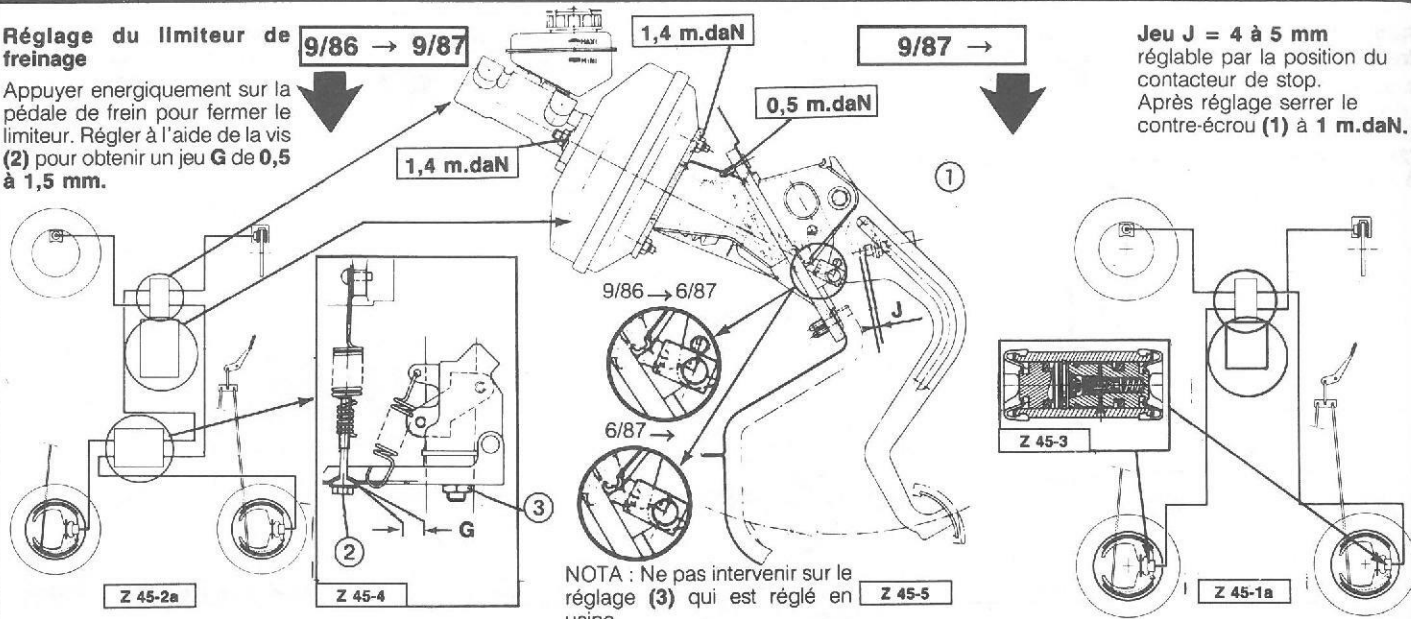
ELECTRICITE
CARROSSERIE

Réglage du limiteur de freinage

Appuyer énergiquement sur la pédale de frein pour fermer le limiteur. Régler à l'aide de la vis (2) pour obtenir un jeu G de 0,5 à 1,5 mm.

9/86 → 9/87

9/87 →



Jeu J = 4 à 5 mm réglable par la position du contacteur de stop. Après réglage serrer le contre-écrou (1) à 1 m.daN.

NOTA : Ne pas intervenir sur le réglage (3) qui est réglé en usine.

FREINS

SOSPENSION
DIREZIONE

FREINS

AX 14 TRE - TZS - SPORT - GT - 3 PORTES

AX 10 E - RE - 11 RE - TRE - 14 TRE - TZS - 5 Portes

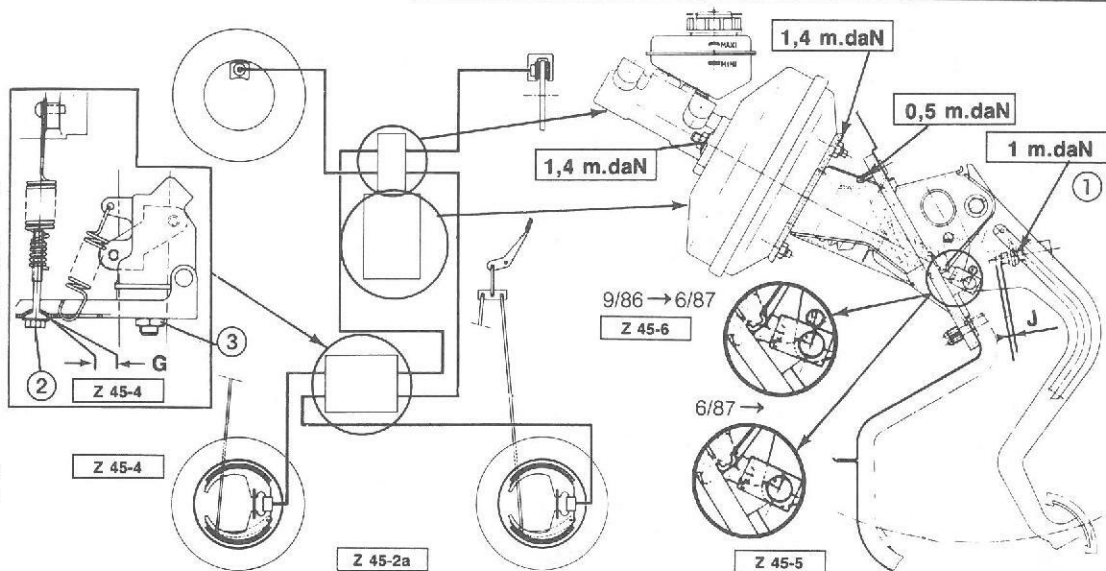
Jeu J = 4 à 5 mm

réglable par la position du contacteur de stop.
Après réglage serrer le contre-écrou (1) à 1 m.daN.

Réglage du limiteur de freinage

Appuyer énergiquement sur la pédale de frein pour fermer le limiteur. Régler à l'aide de la vis (2) pour obtenir un jeu G de 0,5 à 1,5 mm.

NOTA : Ne pas intervenir sur le réglage (3) qui est réglé en usine.



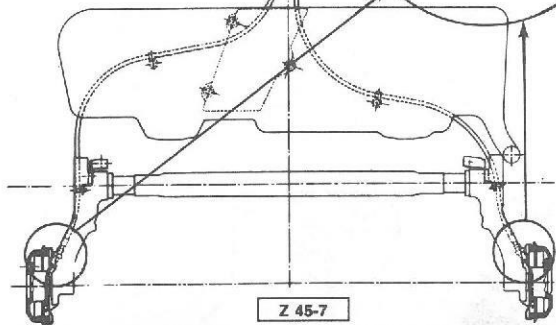
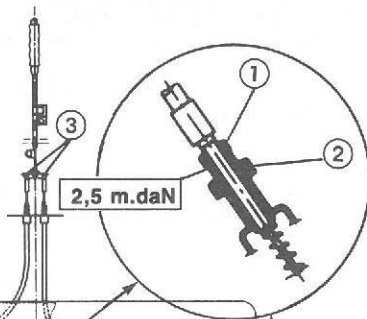
FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE
CARROSSERIE

AX

FREIN DE SECURITE



Frein de sécurité : il agit sur les roues AR.

Réglage :

- desserrer les contre-écrous (1)
agir sur les écrous (2) pour obtenir un déplacement du levier de **4 crans**.
- Resserrer les contre-écrous (1) à **2,5 m.daN**.

Axes d'articulation (3) du palonnier, à graisser avec graisse TOTAL MULTIS.

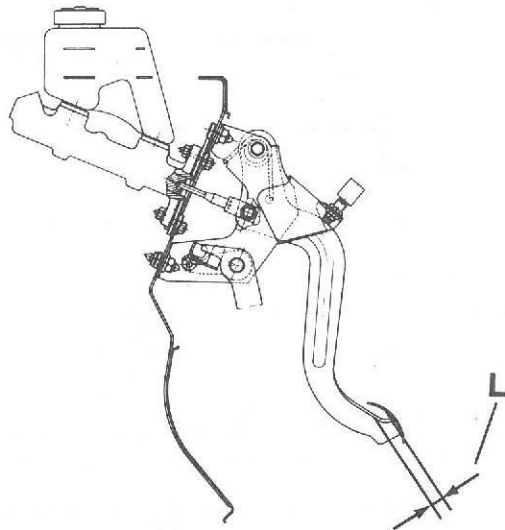
FREINS									VISA TT	
		VISA	VISA CLUB	VISA 10 E	VISA 11 E	VISA 11 RE	VISA 14 TRS	VISA GT	VISA GTI	VISA 17 D - RD
∅	Du maître cylindre	17,5 mm (CITROËN)			(19 mm + MASTEC-VAC (DBA))		20,6 mm + MASTER-VAC (DBA)			
	Des pistons des étriers AV	45 mm (CITROËN) 2 pistons				48 mm (TEVES)		48 mm (GIRLING)		
Épaisseur du disque		9 mm 7 mm MINI				10 mm 8 mm MINI			20,4 mm (ventilé)	
Qualité plaquettes AV		ABEX 413					NECTO 245 ABEX 413	TEXTAR T.250	ABEX 413	
∅	Des cylindres de frein AR	20,6 mm (DBA ou GIRLING)			22 mm (DBA ou GIRLING)					
	Des tambours	180 mm			182 mm maxi (après rectification)					
Qualité plaquettes AR		F 617				ENERGIT 558				
Limiteur de freinage AR		Non asservi à la charge repère K			Asservi à la charge repère P					
Liquide de frein		Suivant norme NFR 12460 S TOTAL SY								
<p>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.</p> <p>NOTA : (11/81 →) : L'étanchéité à la poussière de chaque piston d'étrier est assurée par une membrane. Les nouveaux pistons ne peuvent pas se monter dans les anciens étriers.</p>										

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE
CARROSSERIE

Pédalier VISA TT 652 cm³ (7/80 →)



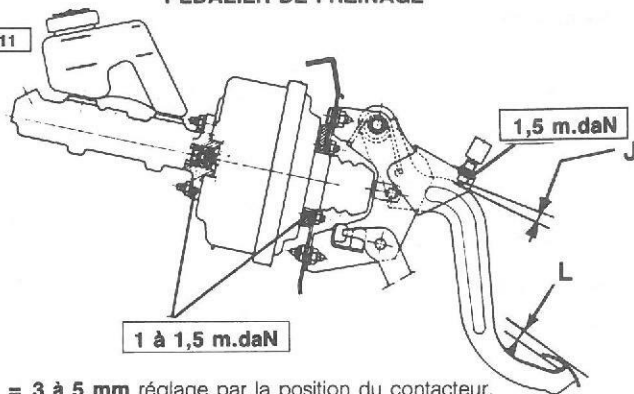
Pédalier : Jeu entre poussoir
et maître-cylindre : **0,2 à 0,5 mm**

NOTA : Pour un jeu entre poussoir et maître-cylindre
de 0,5 mm : L = 2,5 mm.

V. 45-10

PEDALIER DE FREINAGE

V. 45-11

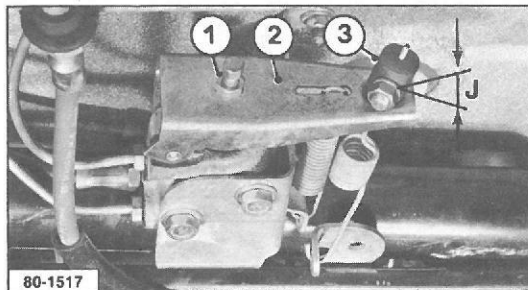


Jeu J = 3 à 5 mm réglage par la position du contacteur.
A titre indicatif lorsque **J = 3 mm**. **L = 9,3 mm**.

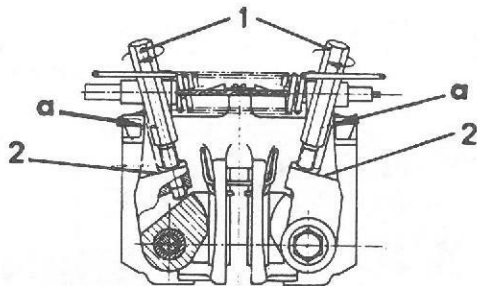
REGLAGE DU LIMITEUR DE FREINAGE

Appuyer énergiquement sur la pédale de frein pour fermer le limiteur.
Régler le serre-câble (3) de façon à obtenir un jeu **J = 1 à 1,5 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 **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/mm au ralenti (moteur chaud).



Epaisseur des disques de frein

Avant	Arrière		Avant	Arrière
18 mm	7 mm	Epaisseur mini :	15 mm	4 mm

Voile des disques de frein avant et arrière : **0,2 mm** maximum.
Planéité des disques : **0,02 mm** maximum.

Diamètre des pistons récepteurs :

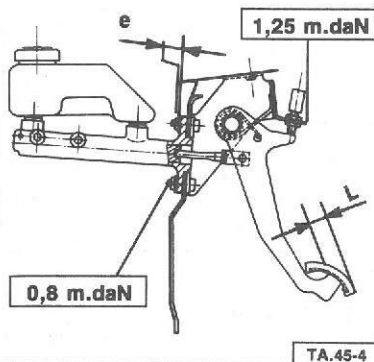
Avant : **45 mm** — Arrière : **30 mm**.

GX 45-4b

Réglage des freins de sécurité : S'assurer que les leviers (2) sont en butée en « a » sur l'étrier, sinon desserrer les contre-écrous et les écrous de réglage des câbles.

- Agir **uniquement** sur la vis (1) pour amener les plaquettes à la limite du léchage, au point de voile maxi du disque.
- Amener les écrous de réglage des câbles au **contact des leviers** (2), serrer les contre-écrous. Les longueurs libres des embouts filetés doivent être sensiblement égales.

PEDALIER DE FREINAGE



TA.45-4

Jeu entre pédale et maître cylindre « e » 0,1 à 0,5 mm ce qui correspond au jeu L = 5 mm.

Contrôle de la pression de coupure du limiteur :

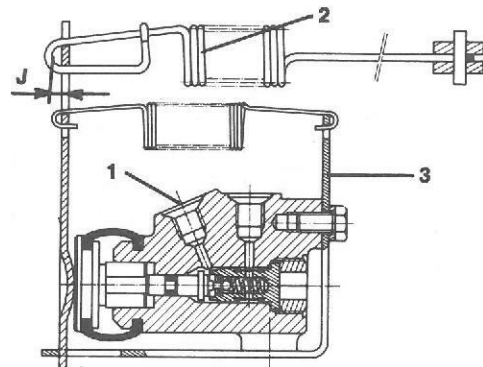
Le ressort (2) libre.

- Relier un manomètre de 0 à 100 bars en (1)
- Appuyer sur la pédale de frein, et lire la pression qui doit être entre 24 et 26 bars.

Pour obtenir cette pression :

- Griffier la patte (3).
- Déposer le manomètre et serrer le raccord en (1) à 0,9 m.daN.

Purger les freins arrière après ce contrôle.

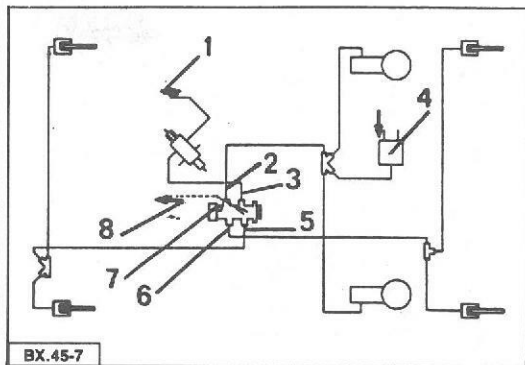


TA.45-2

Réglage du limiteur de freinage

Véhicule à une hauteur arrière de 310 mm prise sous la traverse d'essieu arrière. Le jeu J = 3 mm se règle en déplaçant le limiteur (pédale de frein enfoncée).

ABS - Voir N.T. BX ⑪ n° 5



BX.45-7

SCHEMA DE PRINCIPE DU CIRCUIT DE FREINAGE

LEGENDE :

- 1. Source de haute pression
- 2. Pression de la suspension arrière
- 3. Alimentation haute pression des freins avant
- 4. Correcteur de hauteur suspension arrière

Plaquettes avant équipées de témoins d'usure.

Echange des plaquettes de freins avant : Frein de parc desserré.

Pour permettre le retrait du piston, il faut lui faire subir un mouvement de rotation (visage) tout en lui appliquant un effort axial (voir Manuel MAN 008882. Op. ⑪ XB. 453-1). Utiliser la pince FACOM D60 ou deux tournevis dont l'un de section carrée (7 mm).

Après la pose des plaquettes neuves, un jeu minimum de 1 mm doit exister entre le disque et la plaquette, Fig. III. Sinon, repousser le piston.

FREINS (mm)

Ø	FREINS (mm)		
	AVANT	AVANT (ventilés)	ARRIÈRE
Disque	266	266	224
Des pistons étriers	50	50	30
Épaisseur disque	10	20,4	7
Épaisseur mini disque	7	17,3	4
Surface d'une plaquette	35 cm ²	35 cm ²	17 cm ²
Qualité plaquettes	ABEX 349		FERODO 2430

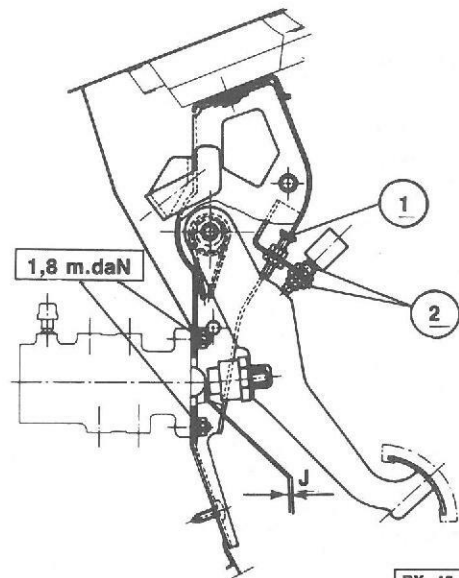
- 5. Freins avant
- 6. Freins arrière
- 7. Vis de purge du compensateur
- 8. Retours au réservoir.

Réglage de la garde de la pédale :

Régler la vis (1) de façon à obtenir un jeu $J = 0,1$ à 1 mm entre la pédale et le doseur.

Réglage du contacteur de stop :

Les lampes de stop doivent s'allumer dès que la pédale arrive au contact du doseur. Agir sur les écrous (2) pour réaliser cette condition.



BX. 45-14

BX TT

FREIN DE SECURITE

Frein de sécurité :

Il agit sur les roues avant par l'intermédiaire d'un mécanisme incorporé dans le piston de l'étrier.

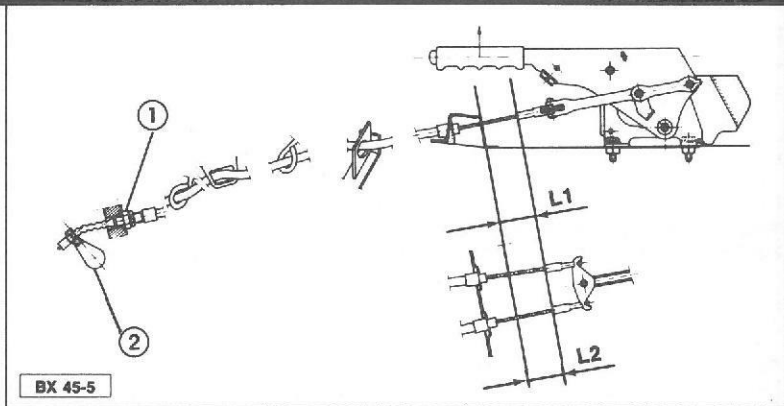
Ce mécanisme permet le rattrapage automatique de la course de la commande manuelle de freinage.

En cas de course longue, plus de **10 crans**, procéder comme suit :

- Moteur tournant
- Levier de frein de parking au repos.
 - Appuyer à fond sur la pédale de frein, 2 à 3 actions (la pression hydraulique assure le rattrapage automatique).
- Pédale de frein relâchée :
 - Contrôler la course du levier de frein de parking.

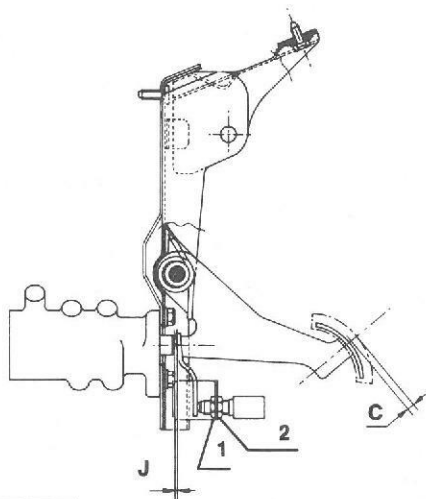
Lors de cette dernière opération, s'il est constaté une course molle au levier de frein de parking ou la nécessité de repousser le levier pour éteindre le témoin au tableau, régler les câbles.

Réglage des câbles : Levier de frein de parking au repos, agir sur les écrous (1) de telle manière que l'extrémité des câbles viennent au contact des leviers (2) (sans tension, ni jeu) tout en respectant $L1 = L2$ à **1,5 mm près MAXI**. Effectuer deux à trois manœuvres par le levier et serrer les contre-écrous.

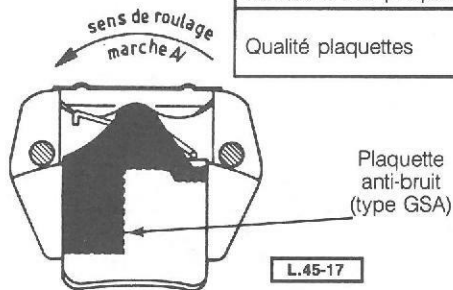


FREINS

CX TT



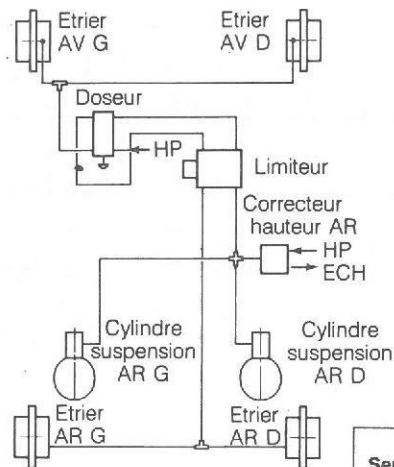
L.45-35



L.45-17

	FREINS (mm)			
	AVANT	ARRIÈRE		
	Tous Types	Berlines	Breaks	
∅	Disque	260	224	235
	Des pistons étriers	42	30	40
	Epaisseur disque	20	7	18
	Epaisseur mini disque	18	5	16
	Surface d'une plaquette	55 cm ²	18,5 cm ²	36 cm ²
	Qualité plaquettes	TEXTAR T288	FERODO 2430T	TEXTAR T288 OU FERODO 2430T

Réglage de la pédale de frein et du contacteur de stop : agir sur l'écrou (1) pour obtenir un jeu « J » de 0,7 à 3,5 mm (contacteur de stop enfoncé). Bloquer l'écrou (2). On doit obtenir l'allumage des feux AR de stop pour une course « C » de 7 mm MAXI.



L.45-7

Ancien circuit

A partir de 7/83 pour les berlines et à partir de 3/85 pour les breaks, le circuit de freinage est équipé d'un doseur compensateur.

Sur un même essieu, monter des disques de matière identique (N.T. 79 - 106 MA).

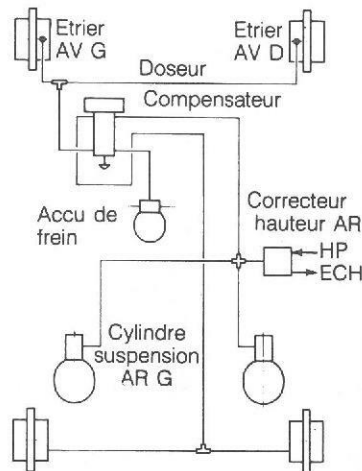
Frein de sécurité : Réglage des plaquettes : celles-ci doivent être au « léchage » sur le disque de frein au point de voile maximum du disque.

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

Tourner chaque exentrique dans le sens horloge vu de l'arrière du pivot.

Sens de rotation	PIVOT GAUCHE		PIVOT DROIT	
	Excentrique extérieur	Excentrique intérieur	Excentrique intérieur	Excentrique extérieur
	vers le haut ↗	vers le bas ↘	vers le haut ↗	vers le bas ↘

(Sens horloge vu de l'arrière du pivot)

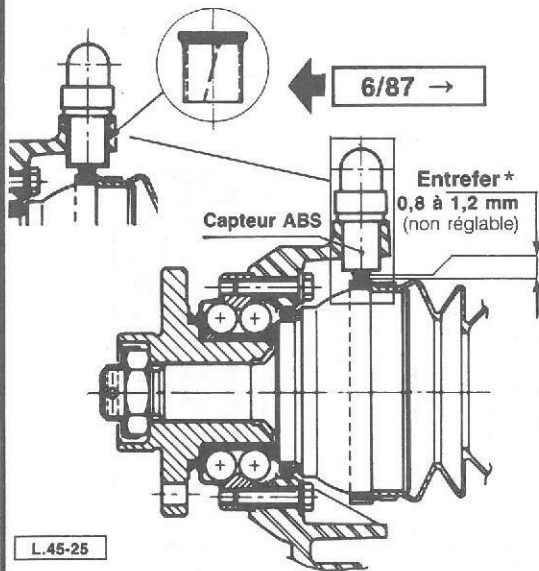


L.45-32

Nouveau circuit

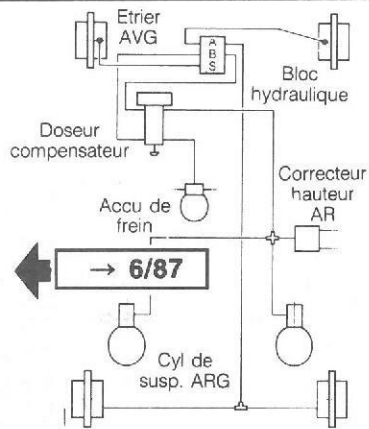
FREINS ABS

CX



L.45-25

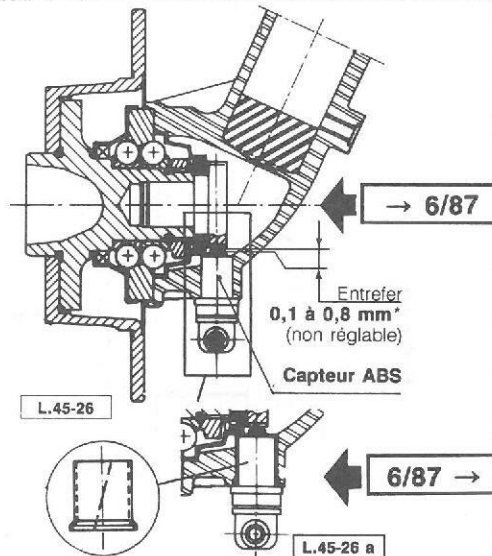
* Valeur mini et maxi sur un tour complet du moyeu



L.45-33

Gamme de contrôle du système ABS voir N.T. CX ⑪ n° 3

6/87 → Pivot et bras, modifier par l'usinage différent, alésage capteur (Ø 20 au lieu de 18) + bague plastique.



L.45-26

L.45-26 a

Les 4 capteurs doivent être montés avec la graisse ESSO NORVA 275

FREINS

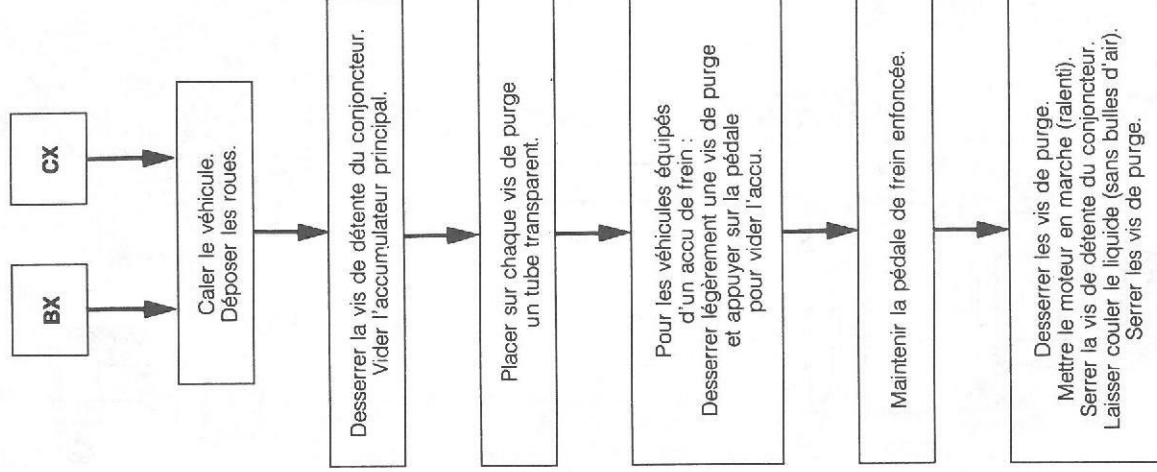
HYDRAULIQUE

ELECTRICITE
CARROSSERIE

BX - CX

PURGE DES FREINS

Freins avant

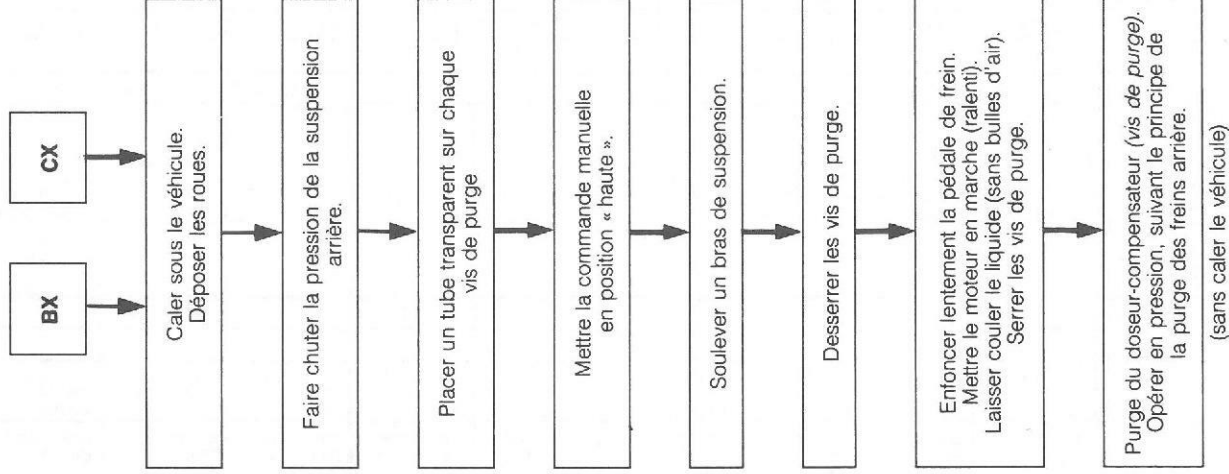


PURGE DES FREINS

BX - CX

Freins arrière

La purge des freins s'effectue sous pression.

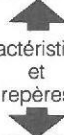


BX TT		BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS											
BLOCS PNEUMATIQUES													
Volume (cm ³)		400						500					
Pression (bars) $\pm \frac{5}{10}$		55		45	40		30		55		40		
Ø du trou central (mm)		⊙ 1,8	⊙ 1,65	⊙ 1,4	⊙ 1,4	⊙ 1,1	⊙ 1,1	⊙ 1,0	⊙ 1,1	⊙ 1,8	⊙ 1,65	⊙ 1,1	⊙ 1,25
Repères		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫
Caractéristiques et repères		Berlines						Breaks → 7/87 - Evasion 7/87 →					
		BX BX 14	9/85 → BX 15 - BX 16 BX 19 - BX 17 et 19 D	→ 7/87 BX 19 GTI sans ABS	7/87 → BX 19 GTI	BX GTI 16 soupapes	BX Sport	→ 7/87 BX 14	7/87 → BX 14	→ 7/87 BX 16 - 19 Injec. carbu BX 19 D	7/87 → BX 16 - 19 Injec. carbu. BX 19 D		
		→ 9/85 BX 16 BX 19 BX 19 D	→ 7/87 BX 16-19 TRI sans ABS	7/87 → BX 16-19 TRI avec ou sans ABS		→ 7/87 BX 19 GTI BX 19 TRI avec ABS							
Blocs pneumatiques	AV	①	⑨	②	③	④	②	①	①	⑨	⑩		
	AR	⑤	⑤	⑤	⑥	⑦	⑧	⑫	⑪	⑫	⑪		
Etiquette	AV	Vert foncé Vert foncé Or	Vert foncé Vert foncé Marron	Vert foncé Vert foncé Gris	Blanc Blanc Blanc	Vert foncé Vert foncé Vert clair	Vert foncé Vert foncé Gris	Vert foncé Vert foncé Or	Vert foncé Vert foncé Or	Vert foncé Vert foncé Marron	Blanc Blanc Blanc		
	AR	Blanc Blanc Or	Blanc Blanc Or	Blanc Blanc Or	Blanc Blanc Blanc	Bleu foncé Bleu foncé Vert clair	Bleu foncé Bleu foncé Gris	Bleu foncé Bleu foncé Brun	Blanc Blanc Blanc	Bleu foncé Bleu foncé Brun	Blanc Blanc Blanc		
Ø piston (mm)	AV	22						22					
	AR	35						37					

BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS

CX TT

BLOCS PNEUMATIQUES

Volume (cm ³)	500				700
Pression (bars)	75 ± $\frac{2}{27}$			40 ± $\frac{2}{15}$	
∅ du trou central (mm)	⊕ 1,9	⊕ 1,65	⊕ 1,9	⊕ 1,25	⊕ 1,5
Repères	①	②	③	④	⑤
 Caractéristiques et repères	Berlines				Breaks
	CX 20 CX 20 RE - TRE CX 22 TRS	CX 25 RI - CX 25 GTI CX 25 Prestige - CX 25 RD et TRD CX 25 RD et TRD Turbo CX 25 RD et TRD Turbo 2	CX 25 GTI Turbo CX 25 GTI Turbo 2 CX 25 Prestige Turbo CX 25 Prestige Turbo 2	CX 20 - CX 20 RE - CX 22 RS CX 25 TRI - CX 25 D - RD CX 25 TRD - Turbo CX 25 TRD - Turbo 2	
Blocs pneumatiques	AV	①	①	②	③
	AR	④	④	④	⑤
Etiquette	AV	Vert foncé Vert foncé Bleu clair	Vert foncé Vert foncé Bleu clair	Vert foncé Vert foncé Brun	Vert foncé Vert foncé Bleu
	AR	Bleu foncé Bleu foncé Brun	Bleu foncé Bleu foncé Brun	Bleu foncé Bleu foncé Brun	Jaune Jaune Jaune
∅ piston (mm)	AV	35	37 (35 → break - 20 RE et 22 RS)		
	AR	35			42

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE
CARROSSERIE

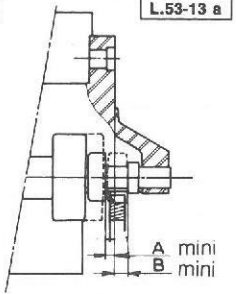
TT

TABLEAU DE TARAGE DES ORGANES

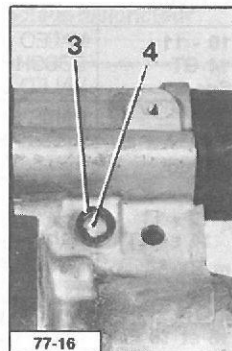
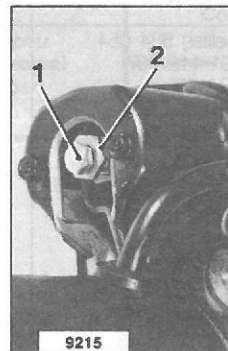
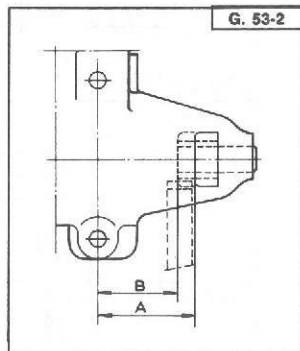
	Vanne de sécurité (bar)	Accu de freins (bar)	Mano-contact sur vanne de sécurité (bar)	Accu principal (bar)	Conjoncteur-disjoncteur (bar)	
					Conjonction	Disjonction
BX	80 à 100		85 ± 10	62 \pm $\frac{2}{32}$	145 ± 5	170 ± 5
CX embrayage assisté → 7/83						
CX TT sauf embrayage assisté	110 à 130	62 \pm $\frac{2}{32}$	(serrage 1,2 m.daN)			

BX Direction assistée : Conjoncteur-disjoncteur spécifique (alimentation répartiteur de débit).

DEMARREUR

Véhicule	Démarreur	Classe	Dates	Réglages		Contrôle point de fonctionnement	I	
				fig.	A			B
AX 10 - 11 AX 14 GT AX Sport	VALEO (Ducellier) 534 054 BOSCH 0 001 112 007 VALEO D6 RA 10	2	1/88 →	I	4,3	5,4	Couple C = 4,5 mN Intensité absorbée $I \leq 220$ A pour une vitesse $N \geq 1200$ tr/min	
VISA et VISA Club	PARIS RHONE D8 E 154 PARIS RHONE D8 E 94 FEMSA MTA 12 40 MAGNETI MARELLI 63 220 535		→6/86 7/86 →	II	21,5	31		
VISA 10 - 11 14 et GT BX et BX 14	DUCELLIER 534 048 PARIS RHONE D9 E 64 BOSCH 0 001 208 518				15,75	26,7		
VISA GTI BX 16 et 19 Ess. BX GTI 16 S BX 15	ISKRA AZF 3528 DUCELLIER 534 039 PARIS RHONE D9 E 48 BOSCH 0 001 208 516 VALEO D6 RA 8		3	3/87 → 9/87 →	I	4,5 3,8 4 4		
VISA et BX } Diesel	BOSCH 0 001 117 017 MELCO M 001 A 50 172 PARIS RHONE D9 R 84	5	11/85 →		5 5,3 4,4	8,5 7,5 8,5	C = 10 mN $I \leq 380$ A $N \geq 1200$ tr/min	
CX 20 et 22	PARIS RHONE D9 E 70				7	4,8		
CX 25 GTI T.T.	MELCO M 002 A 50 485	6	1/86 →	II	30	41	C = 13 mN $I \leq 450$ A $N \geq 1200$ tr/m	
CX 25 Diesel T.T.	PARIS RHONE D9 R 90 BOSCH 0 001 218 020							

	DUCELLIER 532 016 A	FEMSA MOB 12-2	PARIS-RHONE D 8 E 155
A	46,8 mini	46,8 mini	46,8 mini
B	37,3 maxi	37,3 maxi	37,3 maxi



REMARQUES : **Démarrateurs DUCELLIER** : Le réglage du pignon s'effectue en agissant sur le manchon (2) pour obtenir un jeu de 0,5 mm mini à 1 mm maxi entre le manchon (2) et la tête de vis (1), ce qui doit correspondre aux positions de pignon ci-dessus.

Démarrateurs PARIS-RHONE : Le réglage du pignon s'effectue en tournant le manchon excentrique (3) après avoir chassé l'axe (4) et dégagé légèrement le manchon des cannelures de l'alésage.

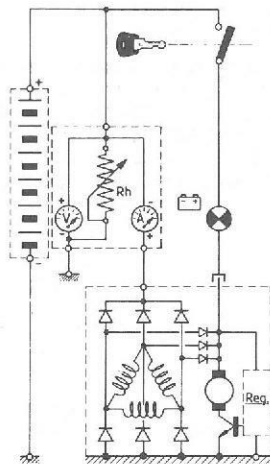
ALTERNATEUR

AX - AXEL - VISA - BX

Véhicule	Alternateur	Classe	Dates	Régulateur seul	Vitesse Alt./mot.	Débit sous 13,5 V			Tension régulée 13,8 à 14,5 V à chaud
						Intensité (A)/Vitesse moteur			
AX Tous Types	PARIS RHONE A13 N 129 MELCO A 001 T02 674 A	5		YV 1925	2,23/1	16 A à 670 tr/min	32 A à 900	47 A à 1800	5 à 42 A à 1800 tr/min
AXEL 11 et 12	FEMSA ALP 12 x 17 EP (Electro Precizia) Sacele			335 442	2/1	20,5 A à 900 tr/min	30 A 1600	37 A 3250	5 à 32 A à 3250 tr/min
VISA VISA Club	FEMSA ALT 12 N 43 MOTOROLA 9 AR 5096 G	3		9 RC 7056	2/1	18 A à 1000 tr/min	33 A à 2000	38 A à 4000	4 à 30 A à 2000 tr/min
VISA 10 11 14 GT	DUCELLIER 514 005 PARIS RHONE A 12 R 53 MOTOROLA 2 941 097 BOSCH B 120 427 391		511 023 9 RC 7056						
VISA 17 D et RD BX D et 19 D	BOSCH 0 120 489 259 MELCO A 002 T 27 091								
VISA GTI	PARIS RHONE A 13 N 95	5		YV 1925	2,45/1	32 A à 820 tr/min	47 A à 1640	50 A à 3250	5 à 32 A à 1640 tr/min
BX BX 14	PARIS RHONE A 13 N 38 BOSCH 0 120 489 194			YV 1925	2,2/1	910 tr/min	à 1820	à 3640	à 1820 tr/min

BX - CX
ALTERNATEUR

Véhicule	Alternateur	Classe	Dates	Régulateur seul	Vitesse Alt./mot.	Débit sous 13,5 V			Tension régulée 13,8 à 14,5 V à chaud
						Intensité (A)/Vitesse moteur			
BX 15 et 16 BX 19 (Essence) BX GTI 16 soup.	BOSCH 0 120 489 259 PARIS RHONE A 13 N 95 MELCO A 002 T 27 091	5		YV 1925	2,2/1	32 A à 910 tr/min	47 A 1820	50 A 3640	5 à 42 A à 1820 tr/min
BX Climat	Essence MELCO A 003 T 45 291 MELCO A 003 T 03 291	8	→ 12/87 12/87 →	A 866 T 08 370		54 A à 910 tr/min	75 A 1820	80 3640	8 à 72 A à 1820 tr/min
	Diesel MELCO A 003 T 45 298 MELCO A 003 T 03 298		→ 12/87 12/87 →						
CX 20 CX 22	Climat PARIS RHONE A 14 N 92	8	→ 7/85 → 1/86 1/86 →	YV 1925	2,12/1	46 A à 950 tr/min	66 A 1900	69 A 3800	7 à 63 A à 3800 tr/min
	Super Climat PARIS RHONE A 14 N 49 + Pont de diodes BR 4	100 A		YV 1925 YL 418 (séparé)		54 A à 900 56 A	75 A à 1900 82 A	80 A à 3800 94 A	8 à 72 A à 3800 tr/min 10 à 90 A
GTI GTI Turbo CX 25 Diesel Diesel Turbo	PARIS RHONE A 14 N 91	8		YV 1925	2,35/1	54 A à 800 tr/min	75 A 1600	80 A 3200	8 à 72 A à 3200 tr/min
BV Meca Super Clim. CX 25 GTI BV Auto Super Clim.	PARIS RHONE A 14 N 25 et Pont de diodes BR 5	100 A		YL 418 (séparé)		56 A à 800 tr/min	82 A 1600	94 3200	10 à 90 A à 3200 tr/min
	PARIS RHONE A 14 N 120 et Pont de diodes BR 5								



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.

Echange par un alternateur à régulateur monofonction d'un alternateur avec :

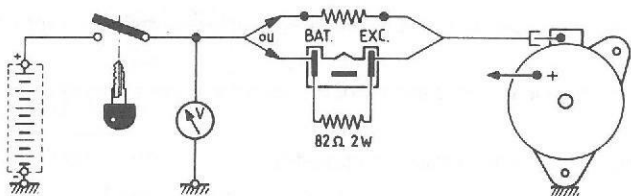
Régulateur Electro Mécanique

Dépose le régulateur.

Entre les fils BAT et EXC du régulateur, intercaler une résistance 82Ω 2W (ou une lampe 12 V 3W) et isoler l'ensemble.

Connecter l'alternateur (excitation) comme précédemment.

La détection de charge par le voltmètre thermique reste efficace.

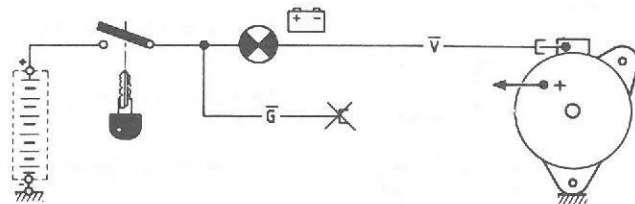


TT.53-6

Régulateur Electronique incorporé avec détection de charge (2 fiches)

Si le connecteur 2 Voies se branche sur le régulateur, aucune intervention n'est nécessaire ; sinon, sortir le fil du voyant (clip de 6,35 mm), le munir d'un embout isolant et le connecter sur la languette du régulateur de l'alternateur et isoler l'autre clip (5 mm) «+» après contact.

L'alternateur s'amorçant par le courant traversant le voyant, s'assurer qu'il s'allume en mettant le contact. Le voyant doit s'éteindre après démarrage (accélérer légèrement).



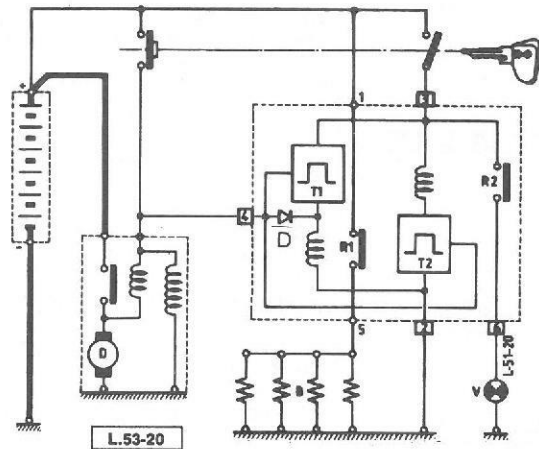
TT.53-6

Véhicules	Bougies de préchauffage	Temps	Boîtiers
VISA D	Bosch : 0250 201 554 → 5/85	7 à 15 sec.	BOSCH 0333 402 509 ou BITRON 204 4015 ou SEV 73 100 202
	Beru : 0100 221 118 → 5/85 0100 221 133 5/85 →		
BX D	Bosch : 0250 501 326 → 5/85 0250 201 019 5/85 →		
CX D	Bosch : 0250 200 059	25 à 40 sec.	Cartier 02386
	Beru : 0100 221 106		

Démarrage avec préchauffage : A la mise sous tension :

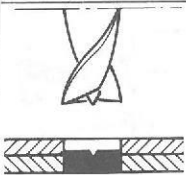
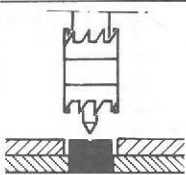
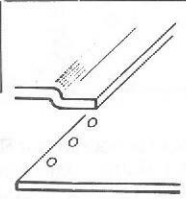
- le temporisateur **T1** excite le relais **R1**, les bougies chauffent ;
- le temporisateur **T2** excite le relais **R2**, le voyant s'allume.

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.


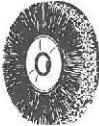


DEGRAFAGE DES TOLES ET PREPARATION DES ASSEMBLAGES

			REFERENCE	FOURNISSEUR	
TT 80-79		<p>Forêt à dégraver : Utiliser avec perceuse pneumatique permettant de moduler la vitesse de rotation. Percer seulement la tôle à déposer. Evite la déformation des tôles et le meulage des points de soudure.</p>	2 forêts Ø 6 2 forêts Ø 8 2 forêts Ø 10 3 forêts Ø 6 - 8 - 10	225.6J 2 225.8J 2 225.10.J 2 225.J 3	FACOM
TT 80-11		<p>Fraise à dégraver : Utiliser avec perceuse pneumatique permettant de moduler la vitesse de rotation. Evite la détérioration de la tôle inférieure. Surfacer par meulage après dégrafage.</p>	(Porte fraise + 10 fraises) (5 fraises) (Rechange)	230J 1 230A1J 5	FACOM
TT 80-99		<p>Soyage : peut être réalisé soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> — à l'aide d'une pince manuelle, — à l'aide d'une pince pneumatique (soyage et poinçonnage). <p>Poinçonnage : (en cas de soudage par points « bouchon »)</p> <ul style="list-style-type: none"> — pince manuelle (Ø 4 et 6 mm) — pince pneumatique (Ø 4 - 5 et 6 mm) — perceuse portative 		D62 V800 D63 V800	FACOM

ASSEMBLAGE DES TOLES PAR COLLAGE

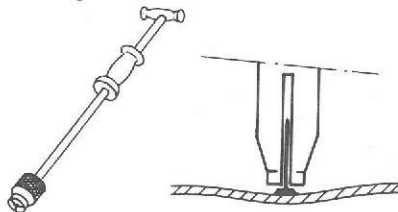
SYMBOLE	INDICE	PRODUIT : UTILISATION CARACTERISTIQUES	REFERENCE	FOURNISSEUR
 <p data-bbox="155 326 286 357">TT 80-5</p>	B3	<p>Colle TEROKAL 6015 : (bi-composant) Collage des panneaux extérieurs de portes sur leur doublure. Appliquer sur tôle non revêtue ou sur cathaphorèse. Dégraisser avant application. Application avec pistolet S3DR + adaptation A315 (TEROSON)</p>	ZC 9 867 672 U (cartouche de 150 cc)	DPR
 <p data-bbox="307 626 417 657">TT 80-17</p>		<p>Colle époxy bi-composant « ARALDITE 5300 » Cet adhésif est destiné au collage des tôles entre elles, revêtues ou non de cathaphorèse. Il autorise à l'état frais, le soudage par point, ce qui permet un accostage immédiat des tôles et améliore la qualité de l'assemblage. Ce système d'assemblage est particulièrement recommandé dans le cas de remplacements partiels d'éléments (planchers de coffres, ailes...) permet de réduire d'environ 2/3 le nombre de points de soudure et assure étanchéité et protection de la ligne d'assemblage. Ne permet pas le soudage par bouchonnage (MIG).</p> <p>AUTRE UTILISATION Assemblage de pièces en polyester et fibre de verre "BMC" et "SMC" (volet BX - AX ; capot BX) Collage de renforts métalliques (voir NT. BX (14) N° 19)</p>	ZCP 830.009	DPR
 <p data-bbox="155 890 286 922">TT 80-17</p>				

DECAPAGE - PROTECTION ET SURFAÇAGE DES LIAISONS SOUDÉES

SYMBOLE	MATERIEL OU PRODUIT - UTILISATION	REFERENCE	FOURNISSEUR
 TT 80-19	<p>Pistolet thermique : Décapage des revêtements de protection (avant brossage). Décapage d'éléments adhésifs (enjolveurs, monogrammes, films plastique...) Remise en forme d'éléments en polypropylène (pare-chocs).</p>	JUMBOTHERM (3000 W) E 2002 (2000 W)	CEPAC FACOM
 TT 80-19	<p>Brosse métallique : Ø = 60 mm - alésage 10 mm. Décapage des tôles. S'utilise avec meuleuse droite.</p>	V450-A3	FACOM
	<p>Protection interne des liaisons soudées par points : Peinture au zinc à appliquer sur face interne des tôles avant soudage par points. Permet le soudage par points MAG en perçant la première tôle et décapant localement la deuxième (ne pas utiliser sur faces extérieures).</p>	ZR 93 AT ZINC (Aérosols)	FRAMET TEROSON ZINC SPRAY CEPAC
	<p>Rechargement d'une liaison soudée Résine époxyde bi-composant (chargée aluminium).</p>	POXYCOMET F	FRAMET

REDRESSAGE DES TOLES

Redressage à l'aide du tire-clous :



TT 80-19

TT 80-19

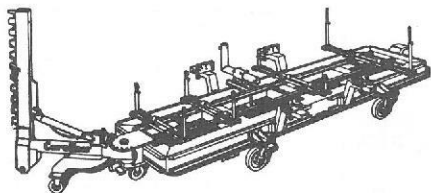
A l'aide du pistolet, souder le clou dans la zone déformée et procéder au « tirage de la tôle » avec l'appareil tire-clous.

Ensemble pour soudage pions et clous avec outil tire-clou :

FACOM Réf. UM35A - SCIAKY : Réf. SCIACKYDRESSE 28927 AL

REMARQUE : La plupart des opérations de redressage entraîne une destruction partielle des protections internes, ces protections doivent dans tous les cas être refaites (voir gamme correspondante).

Travaux sur banc : Consignes de réparation



84-344




Toutes les opérations de verinage doivent être effectuées lorsque le soubassement est fixé par au moins deux pinces de bas de caisse situées aussi près que possible de la zone à redresser.

Il est indispensable de retirer les piges et éléments de contrôle qui sont susceptibles de subir des efforts pendant le verinage.


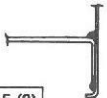
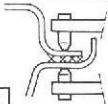
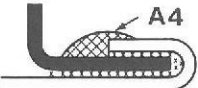
Avant dépose des éléments à remplacer, il est recommandé de procéder à une opération de verinage afin de supprimer les contraintes et mettre dans leur forme d'origine les éléments voisins non remplacés.

Ces consignes s'appliquent aux bancs à contrôle positif (ferrures) et dimensionnel (CAROLINER - CELETTE Metro 2000).

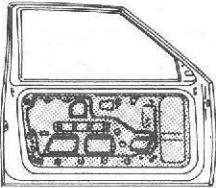
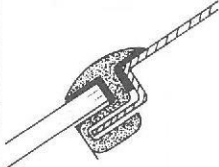
ETANCHEITE DES LIAISONS NON SOUDEES - INSONORISATION

SYMBOLE	PRODUIT	CARACTERISTIQUES - UTILISATION	REFERENCE	FOURNISSEUR
	Mastic de bourrage pour étanchéité et insonorisation	<p> \varnothing 6 mm : calage vitres, tôles... \varnothing 14 mm : calage - étanchéité entre ailes et passages de roue (BX - VISA - GSA...) \varnothing 20 mm : étanchéité entre ailes et passages de roues avant de CX </p> <p>ATTENTION : ces mastics doivent dans tous les cas être appliqués sur tôle prérevêtues (cataphorèse ou apprêt)</p>	TEROSON B22 (\varnothing 6 et 14 mm) CEPACTOL \varnothing : 6-14-20 mm	TEROSON CEPAC
	Mastic pour étanchéité des liaisons vissées (ailes...)	Extruder un cordon aux dimensions souhaitées suivant taillage de la buse spéciale A appliquer sur tôles prérevêtues de cataphorèse ou d'apprêt	TEROSON 23 (cartouche 320 cc)	TEROSON
 <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin-top: 5px;">TT 80-19</div>	Plaques insonorisantes auto-adhésives pour panneaux en tôle (planchers, panneaux de portes...)	Dimension 500 x 250 Collage : à froid sur surfaces dégraissées et prérevêtues (apprêts, cataphorèse)	TEROSON SPI 1040	TEROSON CEPAC




ETANCHEITE ET PROTECTION DES LIAISONS DE TOLES

SYMBOLE	INDICE	PRODUIT : UTILISATION CARACTERISTIQUES	REFERENCE	FOURNISSEUR
	<p style="text-align: center;">A1</p>	<p>Mastic d'étanchéité des liaisons de tôles</p>  <p style="text-align: center;">Z 80-5 (2)</p> <p>Appliquer sur surfaces dégraissées à l'aide du pistolet S3DR (TEROSON) Séchage à l'air. Laisser sécher avant de peindre. Cartouches 320 cc.</p>	<p style="text-align: center;">6051 TEROSON 91 M150</p>	<p style="text-align: center;">BOSTIK TEROSON CEPAC</p>
	<p style="text-align: center;">A2</p>	<p>Mastic d'étanchéité soudable (ne sèche pas)</p>  <p style="text-align: center;">TT 80-19</p> <p>Application avant assemblage sur la ligne de points de soudure avec pistolet S3DR. Assure protection et étanchéité. Ne peut être peint. Cartouche 320 cc.</p>	<p style="text-align: center;">1605 TEROSTAT 94</p>	<p style="text-align: center;">BOSTIK TEROSON</p>
	<p style="text-align: center;">A4</p>	<p>Protection des sertis : (portes, capot...)</p>  <p style="text-align: center;">TT 80-4</p> <p>Mastic d'étanchéité à séchage « rapide » pouvant être peint environ deux heures après application. Cartouches de 320 cc applicables avec pistolet S3DR (TEROSON)</p> <p>(Assemblage panneau - doublure : voir page 203)</p>	<p style="text-align: center;">TEROSON 91</p>	<p style="text-align: center;">TEROSON</p>




ETANCHEITE GLACES - PORTES

SYMBOLE	PRODUIT - UTILISATION	REFERENCE	FOURNISSEUR
<div style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin-bottom: 5px;">TT 80-19</div> 	<p>Obturation ajours (portes, montants...) Rouleau de mousse auto-adhésive (à découper à la demande) Epaisseur 4 mm (6 mm x 0,580) Epaisseur 1 mm (10 mm x 0,580)</p>	<p>ZC 9 867 458 U ZC 9 867 459 U</p>	<p>DPR DPR</p>
 <div style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin-top: 10px;">TT 80-19</div>	<p>Etanchéité des glaces fixées par un scellement en caoutchouc Mastic en cartouche de 320 cc Ne sèche pas. Appliquer avec pistolet S3DR (TEROSON) entre glace et caoutchouc et, entre tôle et caoutchouc.</p>	<p>1605 94</p>	<p>BOSTIK TEROSON</p>

PROTECTION SOUBASSEMENT - ANTIGRAVILLONNAGE - CORPS CREUX

SYMBOLE	INDICE	PRODUIT - CARACTERISTIQUES - APPLICATION	REFERENCE	FOURNISSEUR
	<p align="center">C1</p>	<p>Revêtement de protection des dessous de caisse. Peut être peint - Couleur : noir. Application : avec pistolet. Type : F15 (CEPAC) ; PCR (TEROSON).</p>	<p align="center">ZCP 830 029</p>	<p align="center">DPR</p>
	<p align="center">C2</p>	<p>Revêtement antigraivillonnage et protecteur pour : bas de caisse, entrée de coffre, bas d'ailes AR de CX... Produit bi-composant pouvant être peint 1 h après application. Application sur surfaces revêtues (peinture ou apprêt) avec pistolet type « PIPO 2 » Antigraive (KREMLIN). ATTENTION : Nettoyer le pistolet immédiatement après utilisation.</p> <p>Antigraive mono composant (cartouche 1 L). Application avec pistolet F15 (CEPAC) ou PCR (TEROSON)</p>	<p>ZC 9 867 264 U (Conditionnement en boîtes de 1 L)</p> <p align="center">ZCP 830 031</p>	<p align="center">DPR</p> <p align="center">DPR</p>
		<p>Produit de protection des corps creux : Pulvérisation à l'intérieur des corps creux avec pistolet spécial « MLF 30 » (CEPAC) avec pression de 4 bars minimum</p>	<p align="center">ZCP 830 030</p>	<p align="center">DPR</p>

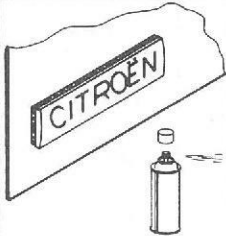


TRAITEMENT DE LA ROUILLE

	<p>Inhibiteur de corrosion : (OTAN 5) Solution inhibitrice applicable au pinceau sur surfaces rouillées. Avant application éliminer par brossage la croûte superficielle et la peinture. Séchage : 3 h à 20°C avant ponçage et peinture.</p>	<p>ZCP 830-017</p>	<p>DPR</p>
	<p>Produit dérouillant : Application au pinceau. Permet d'éliminer les traces de rouille sur peinture, acier inoxydable et tôles d'acier faiblement oxydées. Rincer soyeusement à l'eau après application.</p>	<p>ZC 9 865 398 U</p>	<p>DPR</p>
	<p>Sableuse : Lorsque le sablage peut être effectué, il est la meilleure solution pour traiter les tôles corrodées. Démarrer ensuite le processus peinture suivant note "Équipement N° 87-03".</p>		<p>FACOM CEPAC</p>



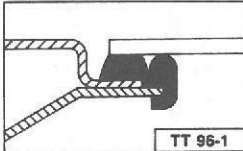
REPARATION DES MATERIAUX COMPOSITES CHARGES DE FIBRE DE VERRE (capots - volets AR)

PRODUIT - UTILISATION	REFERENCE	FOURNISSEUR
<p>Mastic polyester chargé de fibre de verre « V11 » (SOLOPLAST) Surfaçage. Réparation de cassures légères hors des zones à efforts intenses. Couche d'adhérence pour réparation importantes sur matériaux OCF et CDF (couleur blanc crème).</p>	ZCP 830.004	DPR
<p>Mastic polyester chargé de fibre de verre « FERRO-GLASS » (SOLOPLAST) Couche d'adhérence pour réparation sur capot en matière « PPG » (couleur gris clair). Concerne les véhicules BX sortis avant 9-84. Surfaçage. Réparation de cassures légères.</p>	ZCP 830.005	DPR
<p>Trousse réparation (SOLOPLAST) comprenant : — la résine liquide avec durcisseur, le mat de verre (2 m² à 225 gr/m² et 1 m² à 25 gr/m², un pinceau, deux bols, une spatule, 1 L de solvant et 1 flacon de cire de démoulage.</p>	ZCP 830.006	
<p>Mat de verre (SOLOPLAST)</p> <p style="text-align: right; margin-right: 100px;">225 gr/m² 25 gr/m²</p>	ZCP 830-007 ZCP 830-008	DPR
<p>REMARQUE : ces produits peuvent être utilisés sur tôle également.</p>		
<p>Colle "ARALDITE 5300" (CIBA GEIGY) Colle bi-composant pour collage des matériaux composites entre eux ou avec renforts métalliques.</p>	ZCP 830.009	
<p>REMARQUE : Les opérations de disquage, tronçonnage, surfaçage doivent toujours être effectuées avec les outils préconisés équipés d'aspiration des poussières.</p>		

COLLAGE

SYMBOLE	PRODUIT - UTILISATION	REFERENCE	FOURNISSEUR
	<p>Collage baguettes, profilés, monogrammes : Adhésif double face largeur 19 mm</p> <p>Nettoyage avant collage Solvant en aérosol de 450 ml "SUPERCLEAN"</p>	<p>ZCP 830-026</p> <p>ZC 9 865 039 U</p>	<p>DPR</p>
	<p>Collage verre-métal (semelle de rétroviseur). Nettoyer soigneusement avec surperclean Pulvériser l'activateur sur le verre et laisser sécher 1 min. Appliquer l'adhésif sur la pièce métallique et coller. Maintenir en pression : 30 s. Laisser sécher environ 20 min. avant pose du rétroviseur. ATTENTION : les deux pièces doivent être à température identique et au moins égale à 18°C.</p>	<p>Adhésif : 6 ml Activateur : 50 ml</p> <p>ZC 9 865 561 U</p>	<p>DPR</p>
	<p>Collage des garnitures intérieures Colle néoprène appliquer sur surfaces propres (sans corps gras, poussières...) Laisser sécher jusqu'à ce que la colle n'adhère plus au doigt avant mise en contact des pièces.</p>	<p>Aérosol gel (750 ml)</p> <p>N 12 (Aérosol N 14 } gel 1010 } (750 ml)</p>	<p>TEROSON } TEROSON } BOSTIK</p>

COLLAGE DES GLACES - CUSTODES BX - PAVILLONS EN POLYESTER

SYMBOLE	INDICE	PRODUITS	UTILISATION	CARACTERISTIQUES	REFERENCE	FOURNISSEUR
	A3	<p>Mastic polyuréthane avec primaires.</p> <p>Application avec pistolet pneumatique « TEROSON » S3DR ».</p>	 	<p>Sèche avec l'humidité de l'air.</p> <p>Délai de séchage avec mise en circulation du véhicule : 2 à 3 h (suivant conditions atmosphériques)</p>	<p>Kit complet GURIT : ZC 9 867 511 U BOSTICK ZCP 830-002</p> <p>Cartouche avec buse GURIT : ZC 9 867 447 U BOSTICK : ZCP 830.003</p>	DPR
<p>REPARATION CIRCUIT DE LUNETTE CHAUFFANTE Collage d'une fiche d'alimentation arrachée : Nettoyer soigneusement et coller avec colle spéciale. Rétablir le circuit conducteur entre patte et lunette à l'aide du produit à base d'argent.</p>					ZC 9 865 561 U ZC 9 875 405 U	DPR DPR

REPERTOIRE DES NOTES TECHNIQUES

VEHICULES	DATE	NUMERO		TYPE	OBJET
A Tous Types	7/87	87-228		NT	Année Modèle 1988
AX TRS - TZS	4/87	0	n° 2	NT	Antipollution CH
AX SPORT	3/87	0	n° 3	NT	Nouveau véhicule
AX Tous Types	4/87	0	n° 4	NT	Motorisation D - DK - NL
AX 10 E HIT-FM	7/87	0	n° 5	NT	Nouveau véhicule
AX Tous Types	7/87	0	n° 6	NT	Année Modèle 1988
AX Tous Types 5 portes	9/87	0	n° 7	NT	Nouveaux véhicules
AX Tous Types	9/87	0	n° 8	NT	Nouvelles motorisations A - CH - S
AX GT	10/87	0	n° 9	NT	Nouveau véhicule
AX 14 "SPORT"	10/87	1	n° 7	NT	Moteur : nouvelle courroie distribution
AX 10 E - 10 RE	11/87	1	n° 8	NT	Carburateur
AX Tous Types	9/87	5	n° 3	NT	Modifications boîte de vitesses
AX Tous Types	10/87	5	n° 4	NT	Modifications boîtiers de différentiel
AX 10 - 11 3 portes	11/87	11	n° 2	NT	Modification freinage
AX Tous Types	4/87	14	n° 2	NT	Étanchéité caisse
AX "SPORT"	3/87	E	n° 2	NT	Travaux à la révision des 1500 km
AX GT	11/87	E	n° 3	NT	Travaux à la révision des 1500 km
VISA Tous Types	7/87	0	n° 27	NT	Année Modèle 1988
VISA 4 cylindres Essence	5/87	1	n° 22	NT	Modifications rampes de culbuteurs
VISA Diesel - VISA GTI	5/87	5	n° 9	NT	Évolutions boîtes de vitesses

REPERTOIRE DES NOTES TECHNIQUES

VEHICULES	DATE	NUMERO		TYPE	OBJET
BX 15 E	1/87	0	n° 27	NT	Nouveau véhicule
BX 19 TRS	4/87	0	n° 28	NT	Motorisation : D - NL
BX GTI 16 soupapes	7/87	0	n° 29	NT	Nouveau véhicule
BX Tous Types	7/87	0	n° 30	NT	Année Modèle 1988
BX 16	9/87	0	n° 31	NT	Motorisation dépolluée CH - S
BX Diesel	1/87	1	n° 56	NT	Evolutions moteurs-injection
BX 16 et 19 Essence	1/87	1	n° 57	NT	Identification des moteurs
BX Essence TT	4/87	1	n° 61	NT	Serrage culasse
BX - BX 14	5/87	1	n° 62	NT	Modifications rampes de culbuteurs
BX 19 Diesel	7/87	1	n° 63	NT	Evolutions moteurs
BX Essence (15-16-19)	7/87	1	n° 64	NT	Carters de distribution
BX 19 Diesel	7/87	1	n° 66	NT	Evolutions moteur : CH
BX 19 Diesel	11/87	1	n° 69	NT	Evolutions matériels d'injection
BX Diesel 1765 cm ³	11/87	1	n° 70	NT	Equipement ROTO-DIESEL
BX Essence (Moteurs XU)	11/87	1	n° 71	NT	Evolutions moteur
BX Essence TT	11/87	1	n° 72	NT	Bougies d'allumage
BX Tous Types	11/87	4	n° 3	NT	Embrayage
BX 15 - 16 - 19 Ess. BX Diesel	4/87	5	n° 21	NT	Evolutions boîtes de vitesses
BX Tous Types	9/87	9	n° 4	NT	Barres anti-devers avant
BX 19 GTI - BX 19 TRI (CH)	4/87	11	n° 5a	NT	Anti-bloqueur de freinage (ABS)
BX Tous Types	4/87	11	n° 7	NT	Plaquettes de frein : S
BX option ABS	10/87	11	n° 8	NT	Evolutions ABS
BX Tous Types	5/87	12	n° 21	NT	Evolutions branchements électriques
BX Tous Types	2/87	14	n° 23	NT	Modifications portes latérales arrière

REPERTOIRE DES NOTES TECHNIQUES

VEHICULES	DATE	NUMERO		TYPE	OBJET
CX 2500 IE	1/87	0	n° 15	NT	Antidémarrage codé
CX 2500 Diesel et Turbo 2	2/87	0	n° 16	NT	Nouveaux véhicules : A - CH
CX 2500 Diesel Turbo 2	2/87	0	n° 17	NT	Nouveaux véhicules : F et EXPORT
CX Tous Types	7/87	0	n° 18	NT	Année Modèle 1988
CX 2500 Diesel Atm.	4/87	1	n° 48	NT	Pompe ROTO-DIESEL DPC
CX 20 RE - 22 TRS	4/87	1	n° 49	NT	Evolutions culbuteurs - allumage
CX 2500 Essence et Diesel	5/87	1	n° 52	NT	Moteurs : nouveaux vilebrequins
CX 2500 Tous Types	7/87	1	n° 53	NT	Nouveau volant moteur
CX 2500 Diesel	7/87	1	n° 54	NT	Pompe ROTO-DIESEL DPC
CX 2500 Diesel Turbo 2	10/87	1	n° 56	NT	Turbo-compresseur GARRETT TO 25
CX Tous Types	5/87	7	n° 2	NT	Bras de suspension
CX Tous Types	4/87	11	n° 7	NT	Plaquettes de frein : S
CX ABS	9/87	11	n° 8	NT	Capteurs de vitesses
CX 25 D - Turbo 2 Climat	11/87	12	n° 20	NT	Electricité
CX Berlines TT	2/87	14	n° 14	NT	Remplacement barillet porte de coffre
CX Tous Types	3/87	14	n° 15	NT	Travaux sur marbre sans dépose caisse
CX Tous Types	10/87	14	n° 16	NT	Unit avant : unification de pièces
Tous Types	1/87	N° 87-140		NT	Préconisations "TOTAL"
Tous Types sauf CX	2/87	N° 87-141		NT	Travaux à la 1 ^{re} révision
Tous Types sauf Uti	3/87	N° 87-142		NT	Garantie anti-corrosion
Tous Types	4/87	N° 87-144		NT	Préconisations "TOTAL"
Tous Types	7/87	N° 87-145		NT	Répartition des teintes
Tous Types	9/87	N° 87-146		NT	AM 88 - Appellations commerciales et techniques

Imprimé en France par L.G.P. 95000 Cergy Pontoise - Tél. 30.38.26.95

Imprimé par L.G.P. - 95000 Cergy - 30.38.26.95

CITROËN

*DIVISION APRÈS-VENTE
SERVICE TECHNIQUE*