

VOITURES PARTICULIÈRES

VOITURES PARTICULIÈRES

95

95

CAR 000950



TRES IMPORTANT

Nous rééditons le Carnet de Poche, celui-ci ne concerne que les véhicules de l'année modèle.

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 neuf groupes représentant les principales fonctions :

GÉNÉRALITÉS - MOTEUR - INJECTION - ALLUMAGE - EMBRAYAGE, B.V., TRANSMISSIONS* - ESSIEUX, SUSPENSION, DIRECTION FREINS HYDRAULIQUE - ELECTRICITE - CLIMATISATION.

Dans chaque groupe, les voitures particulières sont traitées dans l'ordre : AX - ZX - XANTIA - XM - EVASION et tous types s'il y a lieu.

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

Adresser vos remarques et suggestions à :

Automobiles CITROËN
DCE/DPS/APV/MTD
Centre Technique de Vélizy
Route de Gisy
78140 VÉLIZY

INDEX

— Alternateur	226 à 230	— Distribution : AX	18-19-22 à 25	— Géométrie des essieux : AX	156
— Bloc pneumatiques : XANTIA	216 à 218	: ZX	29-66 à 72	: ZX	162
: XM	219 à 221	: XANTIA	42 à 44 - 66 à 72	: XANTIA	167
— Bougies	104 à 107	: XM	49 à 52-55-58 à 60 - 68 à 69	: XM	174
— BVA : ZX	124	: EVASION	68-69-72	: EVASION	180
: XANTIA	134	— Embrayage (réglage) : AX	109	— Jeux aux soupapes	74
: XM	148	: ZX	118	— Lubrifiants	13
— Capacités	10 à 12	: XANTIA	129	— Pression d'huile	75
— C rculits de préchauffage	231 à 233	: XM	138-139	— Serrage culasse : AX	17-21
— Climatisation : R12	234	— Essence (ralenti)	80 à 82	: ZX	28-31-33
: R134a	235	— Filtre à huile	78	: XANTIA	36-38
— Diesel : calage des pompes	94 à 96	— Frein de parking : AX	187	: XM	41-46-54-57
: caractéristiques	86 à 93	: ZX	193	: EVASION	63-65
		: XANTIA	196	— Suspension :	
		: XM	199	mise hors-presssion	205 à 215
		: EVASION	204		

IDENTIFICATION DES VÉHICULES

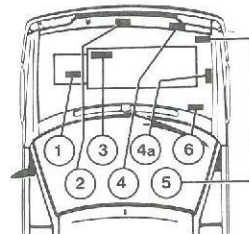
AX - TT

3 PORTES

Désignation mines
Symbole de garantie
Date de sortie
du premier véhicule
Puissance fiscale CV
Plaque moteur
Cylindrée (cm³)

1.0 i X	1.1 i X SX	Exclusive Furio	1.4 i 4x4	GTI	Diesel
					1.5 D X SX
ZA-LH	ZA-DA/C	ZA-DD/B	ZA-LF	ZA-DM	ZA-KE
LH	DA/C	DD/B	LF	DM	KE
1/93	7/93	1/93	7/93	7/92	7/94
4		7			4
CDZ	HDZ	KDX		KFZ	VJZ
954	1124	1360			1527

- ① Identité boîte de vitesses
- ② Plaque constructeur
- ③ Plaque moteur
- ④ Report N° constructeur (Diesel)
- ④a Report N° constructeur (Essence)
- ⑤ Code peinture
- ⑥ N° organisation P.R.



Z80-4

GENERALITES

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

ALLUMAGE

INJECTION

MOTEUR

AX - TT

IDENTIFICATION DES VÉHICULES

	5 PORTES					ENTREPRISE		
	1.0 i X 10 E Adm.	1.1 i X SX - VSX POLICE	1.4 i VSX POLICE	1.4 i 4x4	Diesel		10 E Adm. - EDF - POSTES	Diesel
					14 D Adm. Gendarmerie	15 D - X - SX VSX Auto-Ecole		14 D - SX
Désignation mines	ZA-LJ	ZA-DB/C	ZA-DE	ZA-LG	ZA-DG	ZA-KF	ZA-LH/T	ZA-DF/T
Symbole garantie	LJ	DB/C	DE	LG	DG	KF	LH/T	DF/T
Date de sortie du premier véhicule	1/93	7/93	1/93		7/94		7/94	
Puissance fiscale (CV)	4		5	7	4		5	
Plaque moteur	CDZ	HDZ	KDX	KDY	K9Y	VJZ	CDZ	K9Y
Cylindrée (cm³)	954	1124	1360			1527	954	1360

IDENTIFICATION DES VÉHICULES

ZX TT

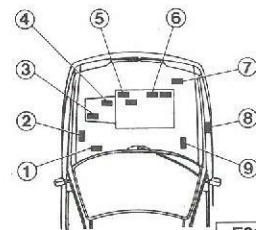
3 PORTES

Diesel

Désignation mines
Symbole de garantie
Date de sortie
du premier véhicule
Puissance fiscale (CV)
Plaque moteur
Cylindrée (cm³)

1.1 i	1.4 i	1.8 i		2.0 i	16 V	11 i	Diesel			
		BVA	Entreprise				1.9 D	1.9 D Turbo	1.8 D	1.9 D
N2-A4	N2-B1			N2-E3	N2-E3/A	N2-E6				
A4	B1	E3	E3/A	E6	J9	A4/T	C4	F4	C2/T	C4/T
9/92			7/93	9/92	7/94		9/92		7/93	9/92
5	7		8	9	11	6	6		7	8
HDZ	KDX	LFZ		RFX	RFT	HDZ	D9B	D8A	A9A	D9B
1124	1360	1761		1998		1124	1905		1769	1905

- ① Code peinture
- ② N° organisation P.R.
- ③ Identité BV - **BE3**
- ④ Identité BV - **MA**
- ⑤ Plaque moteur **TU**
- ⑥ Plaque moteur **XU - XUD** : AM 93 →
- ⑦ Plaque constructeur
- ⑧ Report N° constructeur
- ⑨ N° caisse



F80-14

MOTEUR

INJECTION

ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION

ZX TT

IDENTIFICATION DES VÉHICULES

	5 PORTES								
	1.4 i POLICE	1.6 i	1.8 i		2.0 i		Diesel		
			BVA		BVA		1.9 D Adm. Auto-Ecole Police-Gendarmerie	BVA	1.9 D Turbo
	Désignation mines	N2-A7	N2-G1	N2-E4	N2-E4/A	N2-E7	N2-J3	N2-C3	
Symbole garantie	A7	G1	E4	E4/A	E7	J3	C3		F5
Date de sortie du premier véhicule	1/93	7/93	7/92	7/93	7/92	7/94	10/91	3/92	7/92
Puissance fiscale (CV)	7		8		9	10	6		
Plaque moteur	KDX	BFZ	LFZ		RFX		D9B		D8A
Cylindrée (cm³)	1360	1580	1761		1998		1905		

IDENTIFICATION DES VÉHICULES

ZX - TT

	BREAK				
	1.4 i	1.6 i	Diesel		
			POLICE	1.9 D	
			BVA	1.9 D Turbo	
Désignation mines	N2-D7	N2-G2	N2-D5	N2-H5	N2-G5
Symbole garantie	D7	G2	D5	H5	G5
Date de sortie du premier véhicule	1/94				
Puissance fiscale (CV)	6	7	6		
Plaque moteur	KDX	BFZ	D9B		D8A
Cylindrée (cm ³)	1360	1580	1905		

MOTEUR

INJECTION

ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

XANTIA TT
IDENTIFICATION DES VÉHICULES

*ACTIVA (SC/CAR)
 - X1-5F
 - 5 F
 - 1/95
 - RFT

Désignation mines
Symbole garantie
Date de sortie du premier véhicule
Puissance fiscale (CV)
Plaque moteur
Cylindrée (cm³)

1.6 i	1.8 i			2.0 i			16 V*	Diesel		1.9 D Turbo
	BVA			BVA				1.9 D	BVA	
X1-2B	X1-7A	X1-1A	X1-9B	X1-4A	X1-4C	X1-7B	X1-4F	X1-6A	X1-3C	X1-8A
2B	7A	1A	9B	4A	4C	7B	4F	6A	3C	8A
7/93	3/93		7/93	3/93	7/93	3/93	7/94	6/93	7/94	6/93
7		9		11	9	10	11	7	6	
BFZ	LFZ			RFX			RFT	D9B		D8B
1580	1761			1998				1905		

① Identité boîte de vitesses automatique

② Identité boîte de vitesses mécanique

③ Plaque constructeur

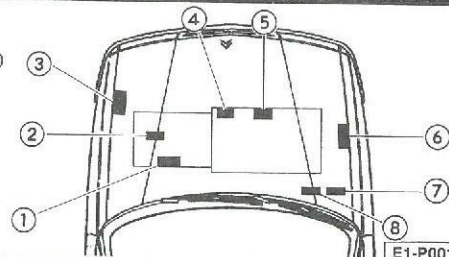
④ Plaque moteur XU5 - XU7

⑤ Plaque moteur XU10 - XUD

⑥ Report N° constructeur

⑦ N° Organisation PR

⑧ Code peinture



E1-P001D

IDENTIFICATION DES VÉHICULES

XM TT

Désignation mines

Symbole de garantie

Date de sortie
du premier véhicule

Puissance fiscale (CV)

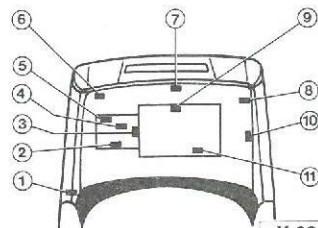
Plaque moteur

Cylindrée (cm³)

BERLINES

								Diesel			
2 L Injection			TURBO CT		V6		V6 24	2.1 L	2.1 L Turbo		2.5 L Turbo
		BVA		BVA		BVA				BVA	
Y4-TX	Y4-CZ	Y4-TV	Y4-GG	Y4-TT	Y4-GN	Y4-TR	Y4-GU	Y4-GV	Y4-GX	Y4-TD	Y4-NX
TX	CZ	TV	GG	TT	GN	TR	GU	GV	GX	TD	NX
7/94											
7	10		9		16			7	6		7
RFV			RGX		UFZ		UKZ	PJZ	P8B		THY
1998					2963			2138	2088		2446

- ① N° organisation P.R.
- ⑤ Identité BV - **ME5T**
- ⑨ Plaque moteur **4 cylindres**
- ② Identité BV - **BE3**
- ⑥ Code peinture
- ⑩ Report N° constructeur
- ③ Identité BV - **4HP18**
- ⑦ Plaque constructeur
- ⑪ Plaque moteur **6 cylindres**
- ④ Identité BV - **MG**
- ⑧ N° caisse



Y-00-5

MOTEUR

INJECTION

ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

IDENTIFICATION DES VÉHICULES

XM TT

	BREAK									
	2 L Injection			TURBO CT		V6		Diesel		
								2.1 L	2.1 L Turbo	
	BVA		BVA		BVA		BVA			
Désignation mines	Y4-GB	Y4-TU	Y4-GM	Y4-TS	Y4-GR	Y4-TN	Y4-GW	Y4-GY	Y4-NW	Y4-NY
Symbole garantie	GB	TU	GM	TS	GR	TN	GW	GY	NW	NY
Date de sortie du premier véhicule	7/94									
Puissance fiscale (CV)	10		9		16		7	6		7
Plaque moteur	RFV		RGX		UFZ		PJZ	P8B		THY
Cylindrée (cm³)	1998				2963		2138	2088		2446*

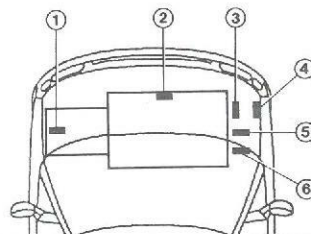
IDENTIFICATION DES VÉHICULES

EVASION TT

	2.0 i	2.0 i Turbo CT	Diesel	
			1.9 D Turbo	
Désignation mines	U6-UB	U6-UA	U6-UJ	
Symbole de garantie	UB	UA	U/J	
Date de sortie du premier véhicule	7/94		10/94	
Puissance fiscale CV	11	9	6	
Plaque moteur	RFU	RGX	D8B	
Cylindrée (cm ³)	1998		1905	

- ① Identité boîte de vitesses
- ② Plaque moteur
- ③ Plaque constructeur
- ④ Report N° constructeur

- ⑤ N° organisation PR
- ⑥ Code peinture



MOTEUR

INJECTION

ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

TOUS TYPES		CAPACITÉS (en litres)										
(1) AX 4x4 : BV transfert 2,6 L Pont arrière 0,8 L		AX					ZX					
		1.0 i	1.1 i	1.4 i	GTI	(1) 1.4 i 4x4	Diesel		1.1 i	1.4 i	1.6 i	1.8 i
							1.4 D	1.5 D				
Plaque moteur	CDZ	HDZ	KDX	KFZ	KDX	K9Y	VJZ	HDZ	KDX	BFZ	LFZ	
Moteur avec cartouche	3,5					3,75	4,75	3,5		4,75	4,75	
Entre maxi et mini	1,4					1,4	2	1,4		1,3	1,3	
Boîte 4 vitesses	2											
Boîte 5 vitesses	2				2,6	2		2		1,9		
Boîte de vitesses automatique (=)										6,2		
après vidange (=)										2,5		
Circuit hydraulique ou de frein	0,22					0,22		0,5 - ABS 0,6				
Circuit de refroidissement (=)	4,8					4,8		6,5		7,5		
Capacité réservoir carburant	43					43		56				

CAPACITÉS (en litres)										TOUS TYPES	
(1) Réfri. (2) Suivant équipement.	ZX					XANTIA					
	2.0 i	16 V	Diesel			1.6 i	1.8 i	2.0 i	16 V ACTIVA	Diesel	
			1.8 D	1.9 D	1.9 D Turbo					1.9 D	1.9 D Turbo
Plaque moteur	RFX	RFT	A9A	D9B	D8A	BFZ	LFZ	RFX	RFT	D9B	D8B
Moteur avec cartouche	4,75 (4,5 ⁽¹⁾)	4,25	4,25 (4 ⁽¹⁾)			4,75		4,75 (4,5 ⁽¹⁾)	4,25	4,2 (4 ⁽¹⁾)	
Entre maxi.et mini	1,4 (1,2 ⁽¹⁾)	1	1,5			1,3		1,4 (1,2 ⁽¹⁾)	1	1,5	
Boîte 4 vitesses											
Boîte 5 vitesses	1,9		1,9			1,9			1,9		
Boîte de vitesses automatique (=)	6,2		6,2			6,2				6,2	
après vidange (=)	2,4		2,4			2,4				2,4	
Circuit hydraulique ou de frein	0,5 - ABS 0,6		0,5-ABS 0,6			5,4			5,4		
Circuit de refroidissement (=)	8,5	9	9	8,5	9	7(8,3 ⁽²⁾)			7,5 (8,5 ⁽²⁾)	7,5 (8,5 ⁽²⁾)	9
Capacité réservoir carburant	56		56			65			65		

TOUS TYPES		CAPACITÉS (en litres)									
(1) Réfri. (2) Suivant équipement.		XM						EVASION			
		2 L	TURBO CT	V6	V6 24	Diesel			2.0 i	2.0 i Turbo	Diesel
						2.1 L	2.1 L Turbo	2.5 L Turbo			1.9 D Turbo
Plaque moteur	RFV	RGX	UFZ	UKZ	PJZ	P8B	THY	RFU	RGX	D6A	
Moteur avec cartouche	4,25	4,75 (4,5 ⁽¹⁾)	6,5		5,75 (5,5 ⁽¹⁾)		8	4,75 (4,5 ⁽¹⁾)		4,25 (4 ⁽¹⁾)	
Entre maxi et mini	1	1,4 (1,2 ⁽¹⁾)	2		2,2		3	1,3		1,5	
Boîte 4 vitesses											
Boîte 5 vitesses	1,9		1,85		1,9	1,85	2,2	1,8	1,85		
Boîte de vitesses automatique (≈)	7,5		7,8			7,8					
après vidange (≈)	2,4		2,7			2,7					
Circuit hydraulique ou de frein	5,4				5,4			0,47 - ABR 0,52			
Circuit de refroidissement (≈)	8,8 (11,5 ⁽²⁾)	10,8 (11,3 ⁽²⁾)	11,8	12	9,8	11,4 (12 ⁽²⁾)	13,2	9			
Capacité réservoir carburant	80				80			80			

LUBRIFIANTS - Préconisations de la gamme TOTAL
TOUS TYPES
Huiles répondant aux normes de classification des lubrifiants :
Moteur Essence : CCMC (G4-G5) - API (SG) - Moteur Diesel : CCMC (PD2) - API (CD) - Boîte de vitesses : API - GL5

Moteur	Essence	Toutes saisons	ACTIVA 9000 10 W 50 - ACTIVA 7000 10 W 40 ACTIVA 5000 15 W 40
	Diesel	Toutes saisons	ACTIVA Diesel 7000 10 W 40 ACTIVA Diesel 5000 15 W 40
		Régions très froides (- 10°C)	ACTIVA Diesel 7000 10 W 40
AX 4 x 4 Boîte "Transfert" et pont AR"		Toutes saisons	Transmission BV 75 W/80 W
Boîte de vitesses	mécanique		
	automatique		Fluide ATX
ZX Evasion Direction assistée		Toutes saisons	Fluide ATX
- Freins hydrauliques (Fluide synthétique) (NFR 12 604S)		Toutes saisons	Liquide vendue par les pièces de rechange CITROËN
- Circuit hydraulique (Liquide minéral - vert)		Toutes saisons	TOTAL L.H.M. Plus

I - Les consommations d'huile sont variables en fonction :

- des types de moteurs,
- de leur état de rodage ou d'usure,
- du type d'huile utilisée,
- des conditions d'utilisation.

II - Un moteur peut être RODÉ à :

- 5 000 km pour un moteur ESSENCE
- 10 000 km pour un moteur DIESEL.

III - Moteur RODÉ, consommation d'huile MAXI ADMISE :

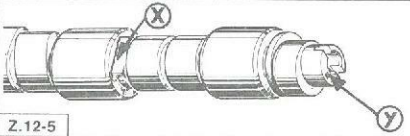
- 0,5 litre aux 1 000 km pour un moteur ESSENCE,
- 1 litre aux 1 000 km pour un moteur DIESEL.

NE PAS INTERVENIR EN DESSOUS DE CES VALEURS.

IV - NIVEAU D'HUILE : Après vidange ou lors d'un complément NE JAMAIS DÉPASSER le repère MAXI de la jauge.

- Ce surplus d'huile sera consommé rapidement.
- Il est préjudiciable au rendement du moteur et à l'état fonctionnel des circuits d'air et de recyclage des gaz du carter.

CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS						AX TT	
	1.0 i	1.1 i	1.4 i	1.4 i	GTi	Diesel	
						14	15
Plaque moteur	CDZ	HDZ	KDX	KDY	KFZ	K9Y	VJZ
Cylindrée (cm ³)	954	1124	1360			1527	
Alésage/course	70/62	72/69	75/77			77/82	
Rapport volumétrique	9,4/1		9,3/1		9,9/1	22/1	23/1
Puiss. ISO ou CEE (KW-tr/min)	37-6000	44,1-6200	55-5800	55-6200	69-6600	37-5000	42-5000
Puissance DIN (ch-tr/min)	50-6000	60-6200	75-5800	75-6200	95-6600	50-5000	58-5000
Couple ISO ou CEE (m.daN-tr/min)	7,35-3700	8,75-3800	11,1-3400	10,9-4000	11,7-4200	8,2-2500	9,5-2250
Couple DIN (mkg-tr/min)	7,5-3700	9,2-3800	11,5-3400	11,3-4000	12,2-4200	8,33-2500	9,68-2250
Régime maxi (tr/min)	6400	6800	6800	6300	7200	5500	5450

AX Essence TT		POINTS PARTICULIERS - COUPLES DE SERRAGE (m.daN)				
 Z.12-5		1.0 i	1.1 i	1.4 i		GTi
Plaque moteur		CDZ	HDZ	KDX	KDY	KFZ
Arbre à cames	Repère peinture X	Jaune	Bleu	Rose	Rose	Beige
	Repère frappé Y	4	M	C	3	Z
Culasse	défaut de planéité admissible	0,05 mm maxi				
	rectification du plan de joint	-0,20 mm (compenser par un joint réparation +0,20)				
Vis de palier de vilebrequin : press serrage		2		Vis de volant (filets enduits de LOCTITE FRENETANCH)		6,5
: serrage à l'angle		45°		Vis de poulie en bout du vilebrequin:		10
Vis de bielle :		4		Vis de la poulie d'entraînement de l'arbre à cames		8

CULASSE

AX Essence TT

Identification du joint de culasse

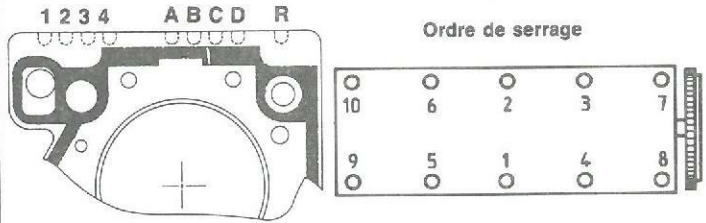
Serrage culasse (m.daN)

Pas de resserrage culasse

Moteur	Alu		Fonte		Moteur	Alu		Fonte		
	CDZ	HDZ	KDX - KDY - KFZ			CDZ - HDZ		KDX - KDY - KFZ		
Encoches	1	0	1	1		- Pré-serrage - Serrage - Serrage	2 240°		2 120° 120°	
	2	0	0	0						
	3	0	0	1						
	4	0	0	0						

Nota : Les vis de culasse seront huilées sous tête et sur filets.

Fournisseur	CURTY	MEILLOR	ELRING	REINZ	
Encoches	A	0	1	1	1
	B	0	1	0	0
	D	0	0	1	0
	C	1	Sans amiante		
		0	Avec amiante		
R	1	Repère cote réparation			



F11-1

VII-II

MOTEUR

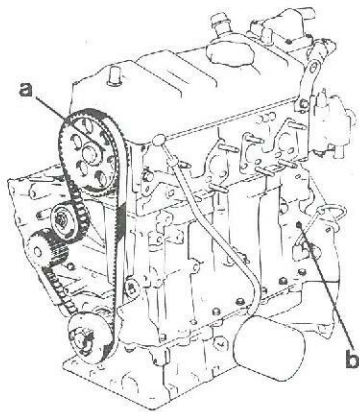
INJECTION

ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION

AX Essence TT

CONTROLE ET CALAGE DE LA DISTRIBUTION



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.

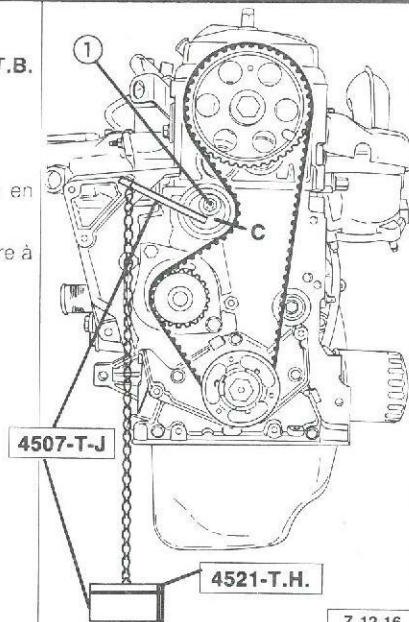
Maintenir le brin tendu et engager la courroie sur la poulie d'arbre à cames, le galet tendeur et la pompe à eau.

Moteur : CDZ - HDZ (Alu)

Placer l'outil **4507-T.J.** avec son poids en "C".

Moteur : KDX - KDY - KFZ (Fonte)

Placer l'outil **4507-T.J.** avec son complément l'outil **4521-T.H.** en "C".



Z 12-16

Resserrer l'écrou (1).

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

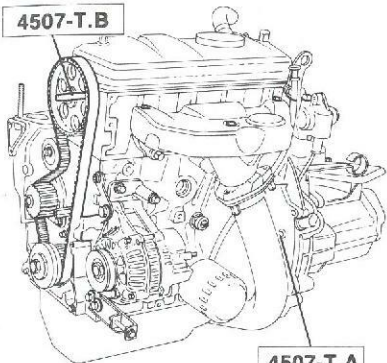
Desserrer l'écrou (1) pour laisser agir le poids puis le resserrer à **2,3 m.daN**

Déposer les outils **4507-T.J.** et **4521-T.H.** et procéder au contrôle.

CONTROLE ET CALAGE DE LA DISTRIBUTION

AX Essence (Fonte)

4507-T.B



4507-T.A

Z 12-22

ATTENTION uniquement **moteur fonte** :
KDX - KDY - KFZ

Calage de la distribution à l'aide des outils 4099-T ou 4122-T

- Poser la courroie (voir page 18).
- Amener le galet-tendeur en contact à l'aide du carré **4507-T.J**.
- Serrer l'écrou (1).
- Déposer les piges **4507-T.A** ou **4507-T.B**.
- Effectuer quatre tours vilebrequin (à droite côté entraînement).
- Piger le volant moteur **4507-T.A**.
- Poser l'outil **4099-T** ou **4122-T** et desserrer l'écrou (1).
- Appuyer sur la courroie → à l'emplacement de **4099-T** ou **4122-T** (annule la contrainte).
- A l'aide du carré **4507-T.J**, tendre la courroie valeur affichée :
courroie neuve : 41 — courroie réutilisée : 35.
- Serrer l'écrou (1) et déposer les outils.
- Effectuer deux tours de vilebrequin.

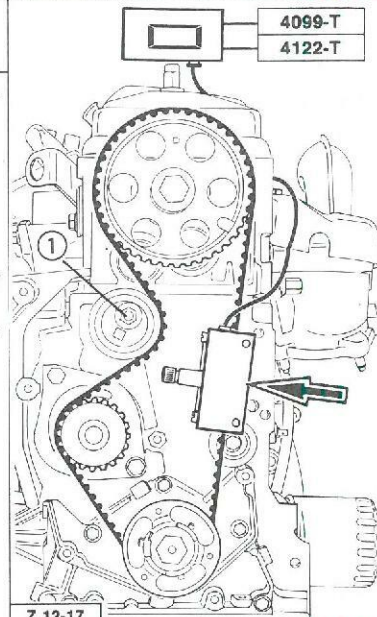
Contrôle du calage de la distribution

Contrôler :

- La tension avec l'outil **4099-T** ou **4122-T** : **courroie neuve 51 ± 3**
courroie réutilisée 45 ± 3
- Les pignons à l'aide des outils **4507-T.A** et **4507-T.B**.

4099-T

4122-T



Z 12-17

MOTEUR

INJECTION

ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

AX Diesel TT

POINTS PARTICULIERS - COUPLES DE SERRAGE (m.daN)

Plaque moteur		K9Y	VJZ
Arbre à cames : repère		sans	
Culasse	hauteur nominale	136,4 ± 0,1 mm	
	défaut de planéité admissible	0,05 mm	

AX 15 D : VJZ serrage du couvre-culasse page 73.

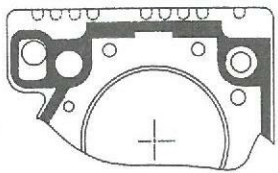
Vis de palier de vilebrequin : presserrage	2
: serrage à l'angle	50°
Vis de bielle :	4

Vis de volant (filets enduits de LOCTITE FRENETANCH)	7
Vis de poulie en bout du vilebrequin	10
Vis de la poulie d'entraînement de l'arbre à cames	8

CULASSE

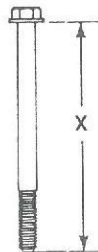
AX Diesel TT

Identification du joint de culasse

Moteur		Alu	Fonte	
		K9Y	VJZ	
Encoches	1	1	1	F11-1
	2	0	1	
	3	1	1	
	4	0	0	

Toutes vis de culasse dont la longueur dépasse **X** doivent **IMPÉRATIVEMENT** être remplacées.

K9Y	VJZ
Sous tête X = 185,9 mm	Longueur totale X = 197,5 mm



BX 11-12



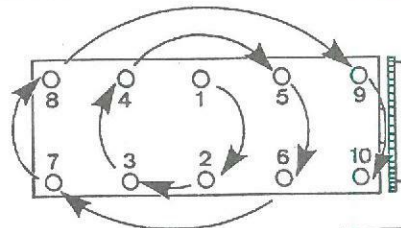
B1DP01KC

Serrage culasse (m.daN)

Moteur	Alu	Fonte
	K9Y	VJZ
- Pré-serrage	2	4
- Serrage	160°	240°
- Serrage	160°	—

Nota : Pas de resserrage culasse les vis de culasse enduites de graisse.

MOLYKOTE G RAPIDE PLUS



bldk00ic

		Fournisseur			
		CURTY	MEILLOR	ELRING	REINZ
Encoches	A	0	1	1	1
	B	0	1	0	0
	D	0	0	1	0
	C	1	Sans amiante		
	0	Avec amiante			
	R	1	Repère cote réparation		

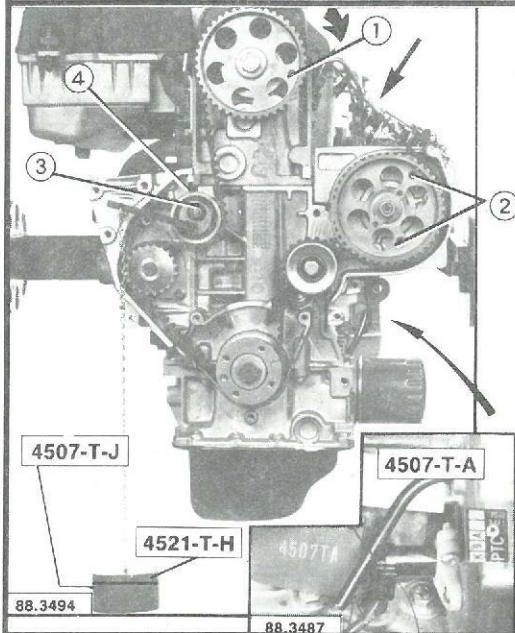
MOTEUR

INJECTION

ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

AX 14 Diesel

CONTRÔLE ET CALAGE DE LA DISTRIBUTION (1^{re} solution)

MOTEUR K9Y

OUTILLAGE NÉCESSAIRE

- 4507-T.A. — Pige de calage
 4507-T.J. — Outil de tension de courroie } } coffret 4507-T
 4521-T.H. — Complément à l'outil 4507-T.J. }
 — 3 vis Ø 8×125 longueur 40 mm.

Calage de la distribution à l'aide de l'outil 4507-T.J.

- Placer et piger par rotation du vilebrequin
- Le volant moteur → pige 4507-T.A.
- Les poulies d'arbre à cames et de pompe : 3 vis Ø 8×125.
- La courroie (**brin menant tendu** →).
- *(La flèche sur la courroie indique le sens de rotation : à droite vue côté entraînement).*
- L'outil 4507-T.J. dans le galet (4).
- Accrocher le poids + le complément d'outil 4521-T.H.
- Serrer le galet (4) 1,5 m.daN.
- Déposer les quatre piges et effectuer dix tours vilebrequin *(ne pas revenir en arrière).*
- Desserrer l'écrou (3) lentement *(laisser agir lentement le poids).*
- Resserrer l'écrou (3) 2,3 m.daN.
- Déposer les outils 4507-T.J. et 4521-T.H.

Contrôle du calage de la distribution

Contrôler le calage à l'aide de la pige 4507-T.A. et des vis (1) et (2). Déposer les piges.

CONTROLE ET CALAGE DE LA DISTRIBUTION (2^e solution)

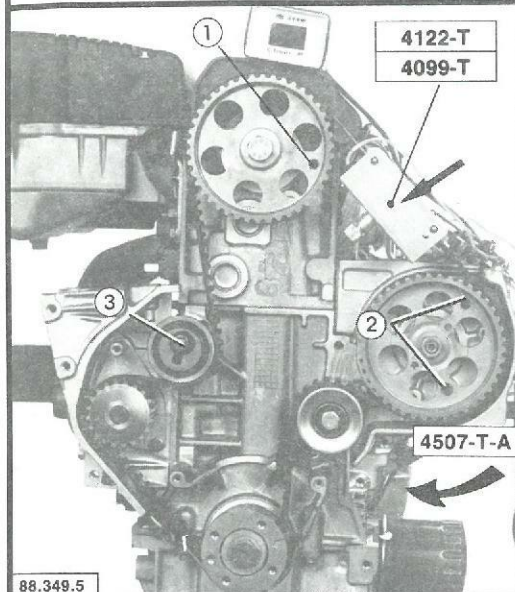
AX 14 Diesel

MOTEUR

INJECTION

ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION



MOTEUR K9Y

OUTILLAGE NÉCESSAIRE

- Pige de calage : **4507-T.A** } coffret **4507-T**
- Carré : **4507-T.J.** }
- **3 vis** Ø 8 x 125 longueur **40 mm.**
- Appareil de mesure de tension de courroies **4099-T.** ou **4122-T.**

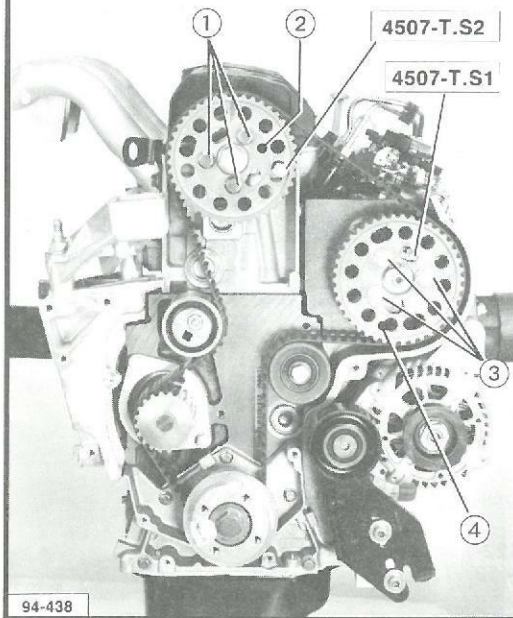
Calage de la distribution à l'aide des outils 4099-T ou 4122-T

- Poser la courroie (voir 1^{re} solution).
- Amener le galet-tendeur en contact à l'aide du carré **4507-T.J.**
- Serrer l'écrou **(3)**.
- Déposer les quatre piges **(1)**, **(2)** et **4507-T.A.**
- Effectuer quatre tours vilebrequin (à droite côté entraînement).
- Piger le volant moteur **4507-T.A.**
- Poser l'outil **4099-T** ou **4122-T** et desserrer l'écrou **(3)**.
- Appuyer sur la courroie → à l'emplacement de **4099-T** ou **4122-T** (annule la contrainte).
- A l'aide du carré **4507-T.J.**, tendre la courroie (valeur **25** unités affichée).
- Déposer l'outil **4099-T** ou **4122-T** et la pige **4507-T.A** et serrer l'écrou **(3)**.
- Effectuer quatre tours vilebrequin.

Contrôle du calage de la distribution

- **Contrôler :**
- La tension avec l'outil **4099-T** ou **4122-T** (valeur **38** unités affichée).
- Les pigeages à l'aide de **(1)**, **(2)** et **4507-T.A.**

88.349.5



94-438

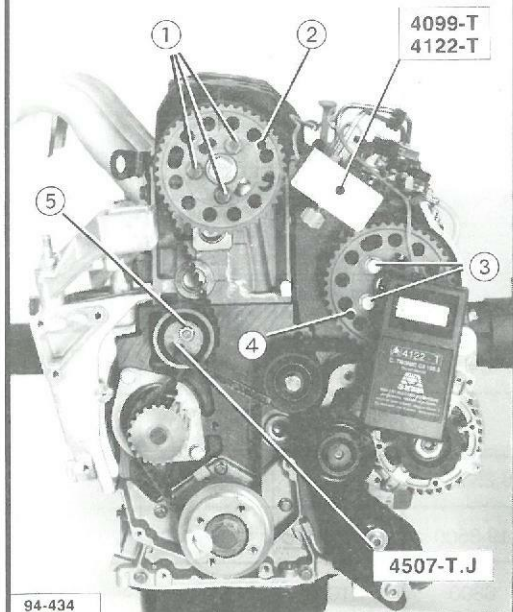
MOTEUR VJZ

OUTILLAGE NÉCESSAIRE

- | | | |
|--|-----------------------|-------------------|
| — Pige de calage vilebrequin | : 4507-T.A | } coffret: 4507-T |
| — Pige de calage pompe d'injection | : 4507-T.S1 | |
| — Pige de calage d'arbre à cames | 4507-T.J. : 4507-T.S2 | |
| — Levier de tension | : 4507-T.d | |
| — Outil d'immobilisation de pignon | : 6016-T | |
| — Appareil de mesure des tensions de courroies | : 4099-T ou 4122-T | |

Calage de la distribution

- Piger :
 - le vilebrequin : 4507-T.A.
 - la pompe d'injection : 4507-T.S1
 - l'arbre à cames : 4507-T.S2
- Desserrer les vis (1) et (3).
- Positionner les poulies (2) et (4) à fond de boutonnières (sens horaire).
- Poser la courroie dans l'ordre : vilebrequin, pompe injection, arbre à cames, pompe à eau (si nécessaire tourner les poulies : pompe injection arbre à cames dans le sens inverse de rotation, pour faciliter la pose).

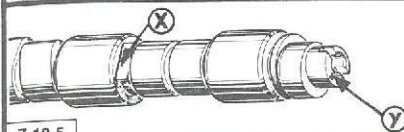


- Tendre la courroie (brin légèrement tendu) à l'aide des outils **4099-T** ou **4122-T** et **4507-T.J.**
- Vérifier que les poulies ne sont pas à fond de boutonnières.
- Serrer les vis (1) et (3) à **0,5 mdaN**, desserrer de 180°, serrer à la main.
- Effectuer une **SUR TENSION** de **100 unités** à l'aide des outils **4099-T** ou **4122-T** et **4507-T.J.**
- Serrer les vis (1), (3) et (5) à **2,3 mdaN**.
- Effectuer **dix tours** moteur.
- Piger le vilebrequin : **4507-T.A.**
- Détendre si nécessaire la courroie pour piger les poulies (2) et (4).
- Desserrer les vis (1), (3) et (5) de 360° puis les remettre au contact à la main.
- Appliquer la tension de **55 ± 5 unités** à l'aide des outils **4099-T** ou **4122-T** et **4107-T.J.**
- Serrer les vis (1), (3) et (5) à **2,3 mdaN**.
- Déposer les outils.

ZX TT	CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS								
	1.1 i	1.4 i	1.6 i	1.8 i	2.0 i	16 V	Diesel		
							1.8 D	1.9 D	1.9 D Turbo
Plaque moteur	HDZ	KDX	BFZ	LFZ	RFX	RFT	A9A	D9B	D8A
Cylindrée (cm ³)	1124	1360	1580	1761	1998		1769	1905	
Alésage/course	72/69	75/77	83/73	83/81,4	86/86		80/88	83/88	
Rapport volumétrique	9,4/1	9,3/1	9,25/1		9,5/1	10,4/1	23/1		21,8/1
Puiss. ISO ou CEE (KW-Tr/min)	44,1-6200	55-5800	65-6000	74-6000	89-5750	110-6500	43,5-4600	51-4600	67,5-4000
Puissance DIN (ch-tr/min)	60-6200	75-5800	89-6000	103-6000	123-5750		60-4600	71-4600	92-4000
Couple ISO ou CEE (m.daN-tr/min)	8,75-3800	11,1-3400	13-2600	15,3-3000	17,6-2750	18,25-3500	11-2000	12-2000	19,6-2250
Couple DIN (mkg-tr/min)	9,1-3800	11,5-3400	13,5-2600	15,6-3000	18,3-2750	19-3500	11,4-2000	12,5-2000	20,5-2250
Régime maxi (tr/min)	6800		6400		6500	6800	5100	5150	5100

POINTS PARTICULIERS - COUPLES DE SERRAGE (m.daN)

ZX 1.1 i - 1.4 i Essence



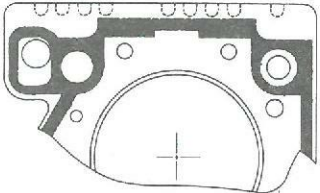
Z.12-5

		1.1 i	1.4 i		
Plaque moteur		HDZ	KDX		
Arbre à cames	Repère peinture X	Bleu	Rose		
	Repère frappé Y	M	C		
Culasse	défaut de planéité admissible	0,05 mm maxi			
	rectification du plan de joint	-0,20 (compenser par un joint réparation +0,20)			
Vis de palier de vilebrequin : presserrage		2		Vis de volant (filets enduits de LOCTITE FRENETANCH)	6,5
: serrage à l'angle		45°		Vis de poulie en bout du vilebrequin	10
Vis de bielle :		4		Vis de la poulie d'entraînement de l'arbre à cames	8

ZX 1.1 i - 1.4 i Essence

CULASSE

Identification du joint de culasse

Moteur	Alu						
	HDZ	KDX					
Encoches	1	1	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">F11-1</div>				
	2	0					
	3	0					
	4	0					
Fournisseur	CURTY	MEILLOR	ELRING	REINZ			
Encoches	A	0	1	1	1		
	B	0	1	0	0		
	D	0	0	1	0		
	C	1	Sans amiante				
		0	Avec amiante				
R	1	Repère cote réparation					

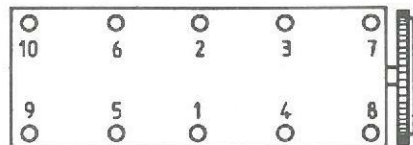
Serrage culasse (m.daN)

Moteur	Alu	
	HDZ	KDX
- Pré-serrage	2	
- Serrage	240°	

Nota : Les vis de culasse seront huilées sous tête et sur filets.

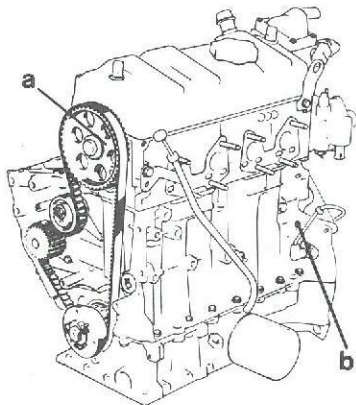
Pas de resserrage culasse

Ordre de serrage



CONTROLE ET CALAGE DE LA DISTRIBUTION

ZX 1.1 i - 1.4 i Essence



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.

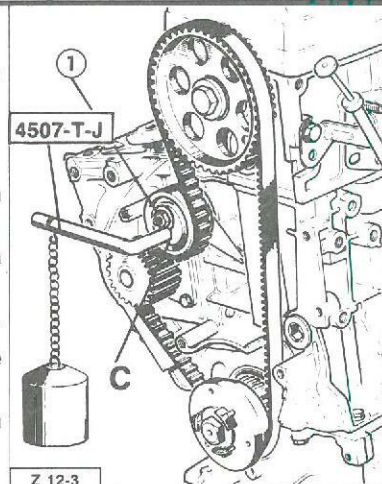
Maintenir le brin tendu et engager la courroie sur la poulie d'arbre à cames, le galet tendeur et la pompe à eau.

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.



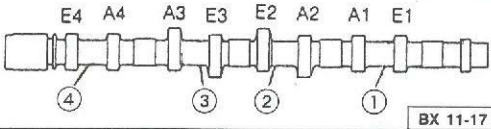
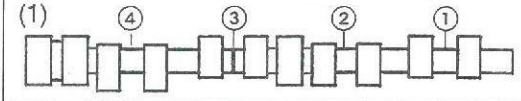
Z 12-3

MOTEUR

INJECTION

ALLUMAGE

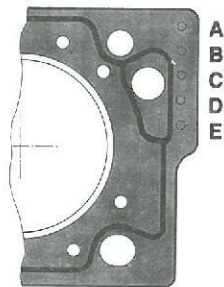
EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

ZX 1.6 i - 1.8 i - 2.0 i - 16 V Essence			POINTS PARTICULIERS - COUPLES DE SERRAGE (m.daN)					
			1.6 i	1.8 i	2.0 i	16 V (1)		
Plaque moteur			BFY	LFZ	RFX	RFT		
Arbre à cames	Position du repère		2 - 4*		3	adm. 1 - 3	échap. 3	
	Nombre de repère		1 - 1		2	1 - 1	1	
Culasse	défaut de planéité admissible		0,05 mm					
	rectification du plan de joint		-0,20 mm					
* Nouveau traitement d'arbre à cames suit à la maintenance allergie.		Distribution : 1.6 i - 1.8 i : pages 66 à 67 2.0 i : pages 68 - 69 16 V : pages 70 - 71						
		BFZ - LFZ	RFX	RFT	Serrage couvre-culasse : 2.0 i - 16 V : page 73		BFZ - LFZ - RFX	RFT
Vis de palier de vilebrequin		5,5	7	7,5	Vis de volant (filets enduits de LOCTITE FRENETANCH)		5	5
Vis de bielle : - Presserrer - Desserrer - Resserrer		4		5	Vis de poulie en bout du vilebrequin		12	3
		2 + 70°			Vis du pignon d'arbre à cames		5,5	5

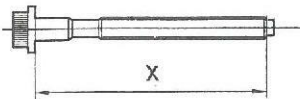
CULASSE

ZX 1.6 i - 1.8 i - 2.0 i - 16 V Essence

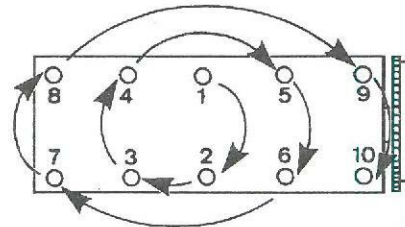
Identification du joint de culasse (sans amiante)				Serrage culasse (m.daN)		Pas de resserrage culasse	
Moteur	BFZ - LFZ	RFX	RFT	Moteur	BFZ - LFZ	RFX	RFT
CURTY		A - C - E		X = maxi réutilisable	176,5 mm	122 mm	112 mm
MEILLOR	B	B - E	A - B - C - E	— Pré-serrage	6	3,5	
				— Desserrer	oui	non	
				— Serrage	2	7	
				— Serrage	300°	160°	



Nota : les vis de culasse enduites de graisse **MOLYKOTE G RAPIDE PLUS.**



La côte **X** se mesure à la base du filetage sans tenir compte du bout pilote.



F11-2

B1BP02HC

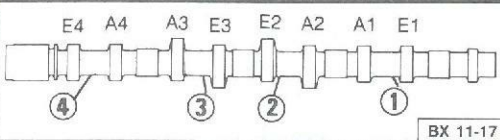
B1DK001C

MOTEUR

INJECTION

ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION

ZX Diesel TT		POINTS PARTICULIERS - COUPLES DE SERRAGE (m.daN)			
		1.8 D	1.9 D	Turbo 1.9 D	
Plaque moteur		A9A	D9B	D8A	
Arbre à cames	Position du repère	1 ou sans		sans	
	Nombre de repère	1 ou sans		sans	
Culasse	défaut de planéité admissible	0,07 mm			
	rectification du plan de joint	-0,40 mm			
Distribution page : 72					
		A9A - D9B	D8A		
Vis de palier de vilebrequin	- presserrage	—	1,5	Vis de poulie en bout du vilebrequin (filet enduit de LOCTITE FRENBLOCK)	15 ou 4
	- serrage	7	60°		
Vis de bielle :	- presserrage	2		Vis de poulie d'entraînement de l'arbre à cames	51°
	- serrage à l'angle	70°			
Vis de volant (filets enduits de LOCTITE FRENETANCH)		5			

CULASSE




ZX Diesel TT

MOTEUR

INJECTION

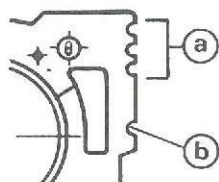
ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

Identification du joint de culasse			
Plaque moteur	Dépassement piston (mm)	Epaisseur (mm)	Repère @
A9A - D9B	0,54 à 0,65	1,49*	
D8A		1,39*	
A9A - D9B	0,65 à 0,77	1,61	
D8A		1,54	
A9A - D9B	0,77 à 0,82	1,73	
D8A		1,64	

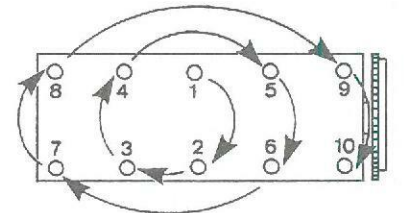
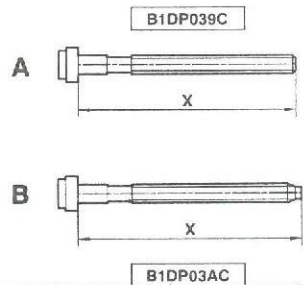
BX. 11-14

Repère (a) indique l'épaisseur du joint de culasse moteur. * Monte d'origine.
Repère (b) indique le type de moteur
0 cran mot : D9B
1 cran mot : A9A
3 crans mot : D8A



Moteur	Serrage culasse (m.daN)		Pas de resserrage culasse	
	A9A - D9B	D8A		
X = maxi réutilisable				
A : vis sans téton	121,5 mm	146,5 mm		
B : vis avec téton	125,5 mm	150,5 mm		
— Pré-serrage	2	2		
— Serrage	6	6		
— Serrage	180°	220°		

Nota : les vis de culasse enduites de graisse **MOLYKOTE G RAPIDE PLUS.**

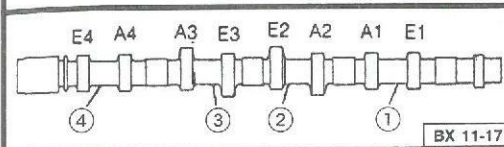


B1DK001C

CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS							XANTIA TT
	1.6 i	1.8 i	2.0 i	16 V ACTIVA	Diesel		
					1.9 D	1.9 D Turbo	
Plaque moteur	BFZ	LFZ	RFX	RFT	D9B	D8B	
Cylindrée (cm ³)	1580	1761	1998		1905		
Alésage/course	83/73	83/81,4	86/86		83/88		
Rapport volumétrique	9,25/1	9,25/1	9,5/1	10,4/1	23/1	21,8/1	
Puiss. ISO ou CEE (KW-Tr/min)	65-6000	74-6000	89-5750	110-6500	51-4600	67,5-4000	
Puissance DIN (ch-tr/min)	89-6000	103-6000	123-5750	155-6500	71-4600	92-4000	
Couple ISO ou CEE (m.daN-tr/min)	13-2600	15,3-3000	17,6-2750	18,2-3500	12-2000	19,6-2250	
Couple DIN (mkg-tr/min)	13,5-2600	15,6-3000	18,3-2750	19-3500	12,5-2000	20,5-2250	
Régime maxi (tr/min)	6400	6400	6300	6800	5150	5100	

POINTS PARTICULIERS - COUPLES DE SERRAGE (m.daN)

XANTIA Essence TT

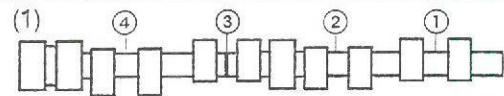


1.6 i	1.8 i	2.0 i	16 V (1) ACTIVA	
-------	-------	-------	--------------------	--

Plaque moteur		BFZ	LFZ	RFX	RFT	
Arbre à cames	Position du repère	2 - 4*		3	adm. 1 - 3	échap. 3
	Nombre de repère	1 - 1		2	1 - 1	1
Culasse	défaut de planéité admissible	0,05 mm				
	rectification du plan de joint	-0,20 mm				

* Nouveau traitement d'arbre à cames suit à la maintenance allergie.

Distribution : 1.6 i - 1.8 i : pages 66 à 67
 2.0 i : pages 68 - 69
 16 V : pages 70 - 71



B1BP00KC

	BFZ - LFZ	RFX	RFT	Serrage couvre-culasse : 2.0 i - 16 V : page 73	BFZ - LFZ - RFX	RFT
Vis de palier de vilebrequin	5,5	7	7,5	Vis de volant (filets enduits de LOCTITE FRENETANCH)	5	5
Vis de bielle : - Presserrer - Desserrer - Resserrer	4		5	Vis de poulie en bout du vilebrequin	12	3
	2 + 70°			Vis du pignon d'arbre à cames	5,5	5

MOTEUR

INJECTION

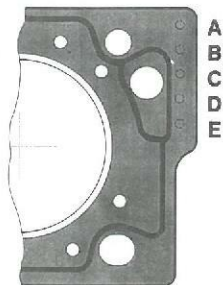
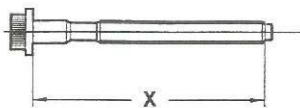
ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

XANTIA Essence TT

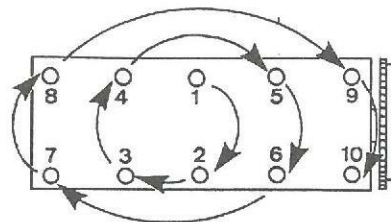
CULASSE

Identification du joint de culasse (sans amiante)				Serrage culasse (m.daN)		Pas de resserrage culasse	
Moteur	BFZ - LFZ	RFX	RFT	Moteur	BFZ - LFZ	RFX	RFT
				X = maxi réutilisable	176,5 mm	122 mm	112 mm
CURTY		A - C - E		— Pré-serrage	6	3,5	
MEILLOR	B	B - E	A - B - C - E	— Desserrer	oui	non	
				— Serrage	2	7	
				— Serrage	300°	160°	

A
B
C
D
E

La côte **X** se mesure à la base du filetage sans tenir compte du bout pilote.

Nota : les vis de culasse enduites de graisse **MOLYKOTE G RAPIDE PLUS**.



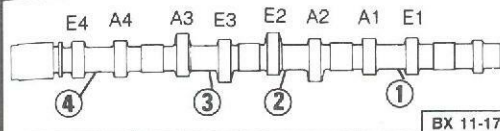
F11-2

B1BP02HC

B1DK001C

POINTS PARTICULIERS - COUPLES DE SERRAGE (m.daN)

XANTIA Diesel TT



BX 11-17

Plaques moteur		D9B	D8B
Arbre à cames	Position du repère	sans repère	
	Nombre de repère		
Culasse	défaut de planéité admissible	0,07 mm	
	rectification du plan de joint	-0,40 mm	

Distribution page : 72

		D9B	D8B		
Vis de palier de vilebrequin	- presserrage	—	1,5	Vis de poulie en bout du vilebrequin (filet enduit de LOCTITE FRENBLOC)	15
	- serrage	7	60°		ou 4
Vis de bielle :	- presserrage	2		- serrage à l'angle	60°
	- serrage à l'angle	70°		Vis de poulie d'entraînement de l'arbre à cames	3,5
Vis de volant (filets enduits de LOCTITE FRENATANCH)		5			

MOTEUR




INJECTION

ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

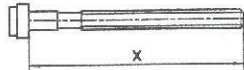
XANTIA Diesel TT

CULASSE

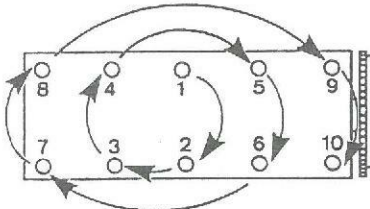
Identification du joint de culasse				Serrage culasse (m.daN)		Pas de resserrage culasse	
Plaque moteur	Dépassement piston (mm)	Épaisseur (mm)	Repère @	Moteur		D9B	D8B
				X = maxi réutilisable			
D9B	0,54 à 0,65	1,49*		A : vis sans téton	121,5 mm	146,5 mm	
D8B		1,39*		B : vis avec téton	125,5 mm	150,5 mm	
D9B	0,65 à 0,77	1,61		— Pré-serrage	2	2	
D8B		1,54		— Serrage	6	6	
D9B	0,77 à 0,82	1,73		— Serrage	180°	220°	
D8B		1,64					

Nota : les vis de culasse enduites de graisse **MOLYKOTE G RAPIDE PLUS.**

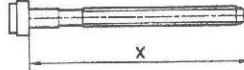
B1DP039C



A



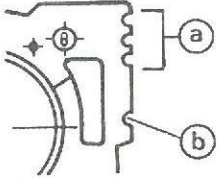
B1DP03AC



B

B1DK001C

Repère (a) indique l'épaisseur du joint de culasse moteur. * Monte d'origine.
Repère (b) indique le type de moteur
0 cran mot : D9B
3 crans mot : D8B



CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS

XM TT

	2 L Injection	Turbo CT	V6	V6 24	Diesel		
					2.1 L	2.1 L Turbo	2.5 L Turbo
Plaque moteur	RFV	RGX	UFZ	UKZ	PJZ	P8B	THY
Cylindrée (cm ³)	1998		2963		2138	2088	2446
Alésage/course	86/86		93/72,7		86/92	85/92	92/92
Rapport volumétrique	10,4/1	7,9/1	9,5/1		22,5/1	21,5/1	22/1
Puiss. ISO ou CEE (KW-Tr/min)	97,4-5500	108-5300	123-5600	147-6000	60-4600	80-4300	94,5-4300
Puissance DIN (ch-tr/min)	132-5500	146-5300	170-5600	200-6000	83-4600	110-4300	128-4300
Couple ISO ou CEE (m.daN-tr/min)	18-4200	23,5-2500	23,5-4600	26-3600	14,5-2000	23,5-2000	28,5-2000
Couple DIN (mkg-tr/min)	18,7-4200	24,5-2500	24,5-4600	26,5-3600	15-2000	24,3-2000	30-2000
Régime maxi (tr/min)	6800	6300	6500		5150		5100

MOTEUR

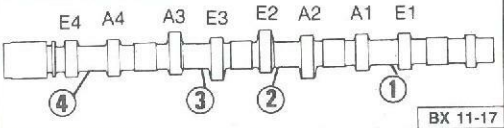
INJECTION

ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

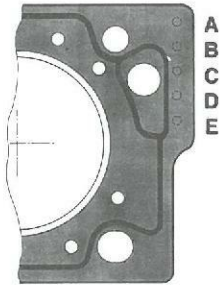
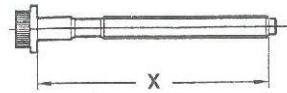
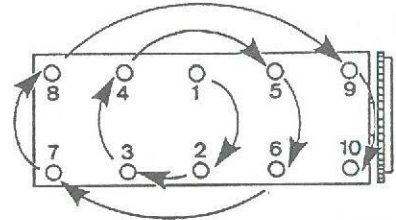
LUS.

K001C

XM 4 Cylindres - Essence		POINTS PARTICULIERS - COUPLES DE SERRAGE (m.daN)						
		2 L Injection	Turbo CT					
Plaque moteur		RFV	RGX					
Arbre à cames	Position du repère	Sans repère	1 - 3					
	Nombre de repère	—	1 - 1					
Culasse	défaut de planéité admissible	0,05 mm						
	rectification du plan de joint	-0,20 mm						
Distribution 2 L Injection pages : 42 à 44 Turbo CT page : 68-69		Serrage couvre culasse 2 L Injection page : 73						
		RFV	RGX					
Vis de palier de vilebrequin		7,5	7	Vis de volant (filets enduits de LOCTITE FRENETANCH)	RFV	RGX	5	5
Vis de bielle : - Presserrer - Desserrer - Resserrer			4	Vis de poulie de vilebrequin + (LOCTITE FRENETANCH)	3	12		
	5	2 + 70°	Vis du pignon d'arbre à cames	5	5,5			

CULASSE

XM 4 Cylindres - Essence

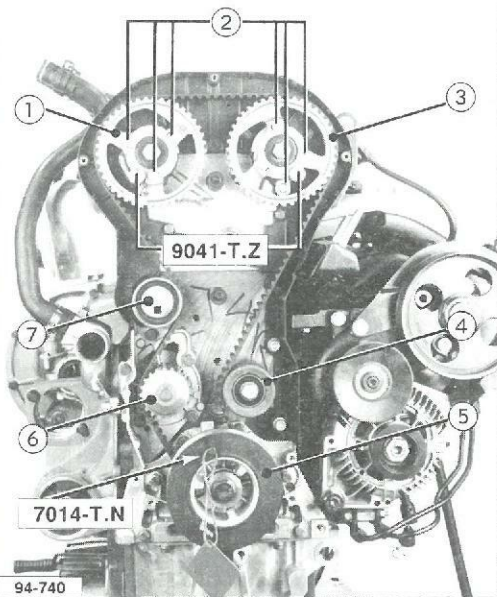
Identification du joint de culasse (sans amiante)			Serrage culasse (m.daN)		Pas de resserrage culasse
Moteur	RFV	RGX	Moteur	RFV	RGX
MEILLOR	A - C	E	X = maxi réutilisable	112 mm	122 mm
			<ul style="list-style-type: none"> — Pré-serrage 3.5 — Desserrer non — Serrage 7 — Serrage 160° 		
			<p>Nota : les vis de culasse enduites de graisse MOLYKOTE G RAPIDE PLUS.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>La côte X se mesure à la base du filetage sans tenir compte du bout pilote.</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>		
F11-2			B1BP02HC		B1DK001C

MOTEUR

INJECTION

ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION



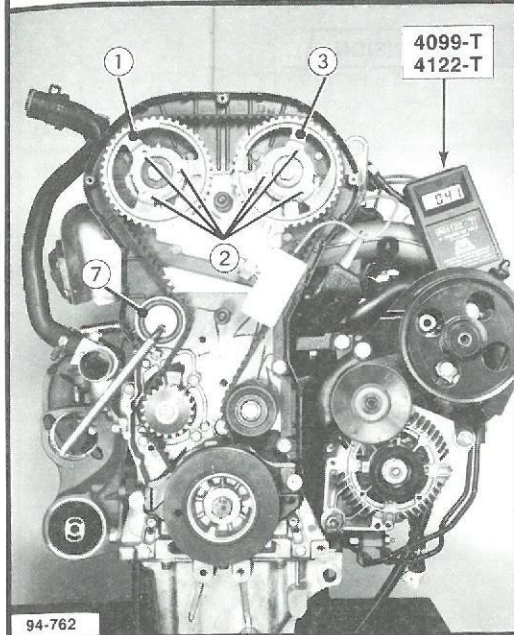
MOTEUR RFV

OUTILLAGE PRÉCONISÉ

- | | | |
|--|--------------------|------------------|
| — Pige de calage vilebrequin | : 7014-T.N | } coffret 7004-T |
| — Pige de calage d'arbre à cames | : 9041-T.Z | |
| — Clé de galet tendeur | : 7017-T.W | |
| — Secteur de blocage volant moteur | : 6012-T | |
| — Appareil de mesure des tensions de courroies | : 4099-T ou 4122-T | |

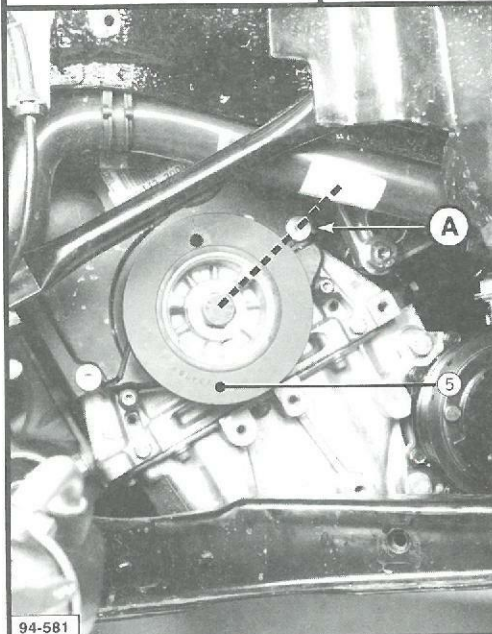
Calage de la distribution

- Piger :
- le vilebrequin : 7014-T.N
 - les arbres à cames : 9041-T.Z
- Desserrer les vis (2), s'assurer du débattement des poulies (1) et (3) (sinon nettoyer les portées des poulies sur les moyeux).
- Nota** : Les poulies (1) et (3) sont identiques, les moyeux sont différents par les angles de pigeage.
- Poser la courroie dans l'ordre : poulie (1), poulie (3), galet (4), vilebrequin (5), pompe à eau (6), galet (7).



94-762

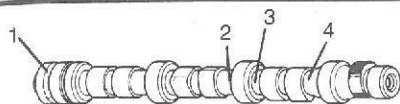
- Poser l'outil **4099-T** ou **4122-T**.
- Effectuer une pré-tension à **45 unités SEEN**.
- Serrer le galet (7) à **2 mdaN** et les vis (2) à **1 mdaN**.
- Déposer l'outil **4099-T** ou **4122-T** et les piges.
- Effectuer 2 tours de vilebrequin.
- Piger le vilebrequin.
- Desserrer les vis (2) et piger les poulies (1) et (3).
- Desserrer le galet (7).
- Poser l'outil **4099-T** ou **4122-T**.
- Effectuer une tension à **26 unités SEEM**.
- Serrer le galet (7) à **2 mdaN** et les vis (2) à **1 mdaN**.
- Déposer les outils.
- Effectuer 2 tours de vilebrequin.
- Piger le vilebrequin.
- Desserrer les vis (2) et piger les poulies (1) et (3) (tourner si nécessaire l'arbre à cames par le moyeu).
- Serrer les vis (2) à **1 mdaN**.



94-581

CONTRÔLE DE LA TENSION

- Effectuer un quart de tour de vilebrequin, amener le trou de pige de la poulie (5) face à la vis (A) (ne pas revenir en arrière).
- Poser l'outil **4099-T** ou **4122-T**.
- La valeur de tension doit être comprise entre **32 et 40 unités SEEM** si la valeur est différente reprendre la tension depuis le début.

POINTS PARTICULIERS - COUPLES DE SERRAGE (m.daN)
XM 6 Cylindres - Essence


Y-12.3

V6
V6 - 24
Plaque moteur

UFZ

UKZ

Arbre à cames
Position du repère

1

3

1

2 - 4

1

Repère

J

Marron

J

Marron

C

Culasse
défaut de planéité admissible

0,05 mm

rectification du plan de joint

- 0,15 mm

* Arbre à cames AVANT et arrière identiques
(à repérer lors d'une dépose).

Vis de palier de vilebrequin - Presserrage
- Serrage à l'angle

3

75°

Vis de volant (filets enduits de LOCTITE FRENANCH)

5

Vis de poulie de vilebrequin + (LOCTITE FRENBLOC)

26

Vis de bielle :

 - Presserrer
- Serrage à l'angle

2

75°

Pignon d'arbre à cames

8

Support échangeur eau/huile

5

XM 6 Cylindres Essence			CULASSE		
Identification du joint de culasse				Serrage culasse (m.daN)	Pas de resserrage culasse
	Epaisseur (mm)	Moteur		Moteur	UFZ - UKZ
		UFZ	UKZ		
Usine	1,45			X = maxi réutilisable	
PR					
	1,6			<ul style="list-style-type: none"> — Pré-serrage — Desserrer — Serrage — Serrage 	6 oui 4 180°
				Nota : les vis de culasse enduites de graisse MOLYKOTE G RAPIDE PLUS.	
				Y-11.2	Y-21.5

UFZ (ZPJ)

DISTRIBUTION ARRIERE

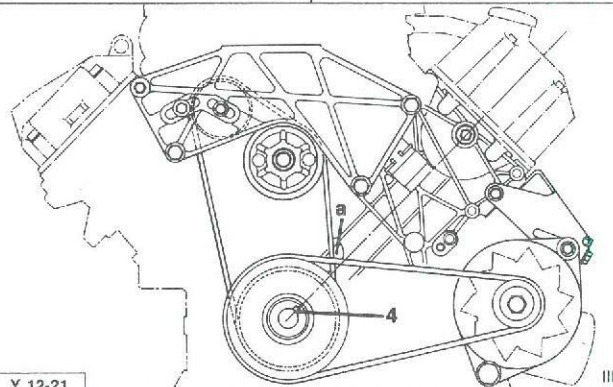
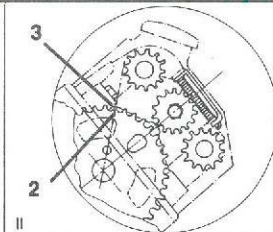
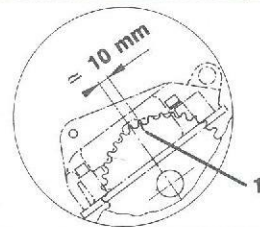
Mettre les culbuteurs du cyl. n° 5 en "bascule" (allumage du cyl. n° 1).

- Le repère (1) **Fig. I** du pignon d'arbre à cames doit être à environ **10 mm** après l'axe de la rampe des culbuteurs.
- La clavette (4) **Fig. III** de poulie de vilebrequin doit être dans l'axe des cylindres AVANT (celui-ci passant sur le bord du bossage "a" du carter de distribution).

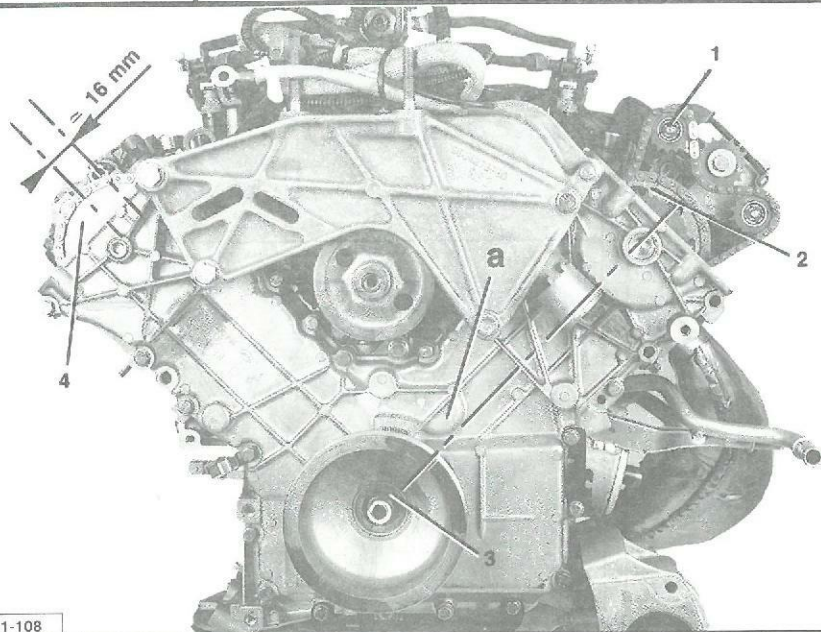
DISTRIBUTION AVANT

Mettre les culbuteurs du cyl. n° 1 en "bascule" (allumage du cyl. n° 5).

- Le repère (2) du pignon d'arbre à cames dans la position **Fig. II** (celui-ci étant orienté vers le bord intérieur de la tête de vis de culasse) (3)
- La clavette (4) **Fig. III** de poulie de vilebrequin doit être dans l'axe des cylindres avant (celui-ci passant sur le bord du bossage "a" du carter de distribution).



Y 12-21

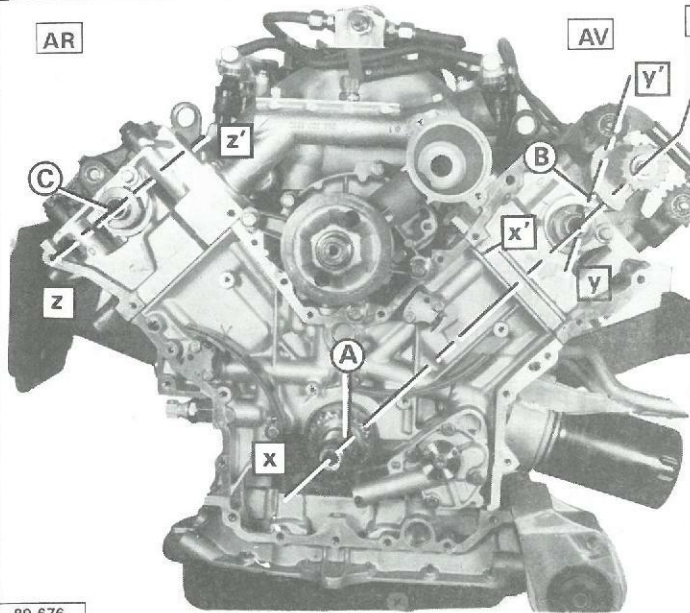


UKZ (ZPJ 4)

Amener les culbuteurs du cyl. n° 1 en "bascule"
(allumage du cyl. n° 5).

Mettre la rainure (3) de clavettage dans l'axe des
cylindres avant (celui-ci passant sur le bord du
bossage "a" du carter de distribution).

- Le repère (2) du pignon d'arbre à cames avant
doit être orienté entre les dents et le roulement
du pignon (1).
- Le repère (4) du pignon d'arbre à cames arrière
doit être à environ **16 mm** avant l'axe des
culbuteurs d'admission.



9022-T.F.

I. Préparation pour le calage

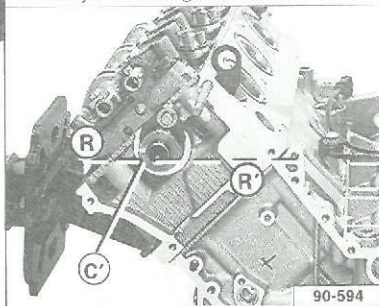
— Brider à l'aide de l'outil 9022-T.H. le tendeur de l'équilibreur.

Positionner :

- La rainure de clavette A du vilebrequin dans l'axe x-x' des cylindres avant.
- La rainure B de l'arbre à cames avant dans l'axe y-y' de la roue dentée du tendeur de chaîne de l'arbre d'équilibrage.

UFZ (ZPJ)

- La rainure C de l'arbre à cames arrière dans l'axe z-z' parallèle au plan de joint et dirigée vers l'extérieur du moteur.

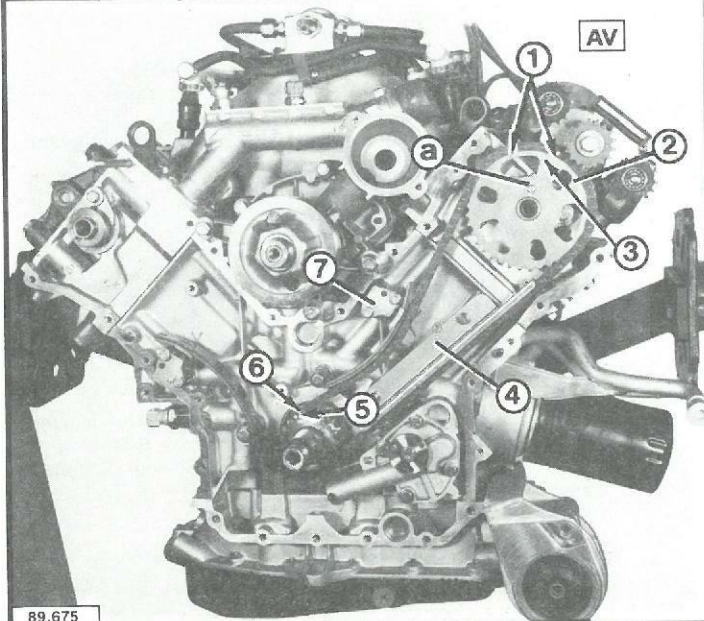


UKZ (ZPJ4)

- La rainure C' de l'arbre à cames arrière dans l'axe R-R' et dirigée vers l'extérieur du moteur.

89.676

90-594



89.675

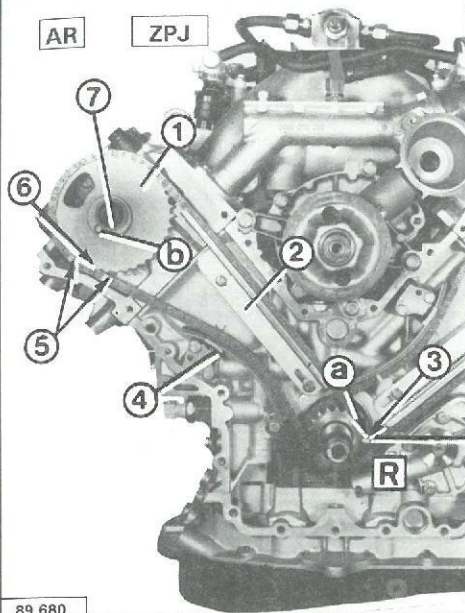
Les chaînes de distribution sont spécifiques

UFZ	64 maillons	ZPJ
UKZ	62 maillons	ZPJ4

II. Montage de la chaîne avant

Poser :

- **La chaîne** de distribution en faisant correspondre le repère (6) de chaîne avec le repère (5) du pignon de vilebrequin.
- **Le repère (3)** du pignon de l'arbre à cames centré entre les deux repères (1) de la chaîne.
- **Engager** le pignon (2) sur l'arbre à cames.
- **Contrôler** le positionnement de l'ergot a du pignon dans la rainure de l'arbre à cames.
- **Le patin (4).**
- **Déverrouiller** le tendeur (7).
- **UKZ (ZPJ 4) - Dégoupiller** le tendeur.



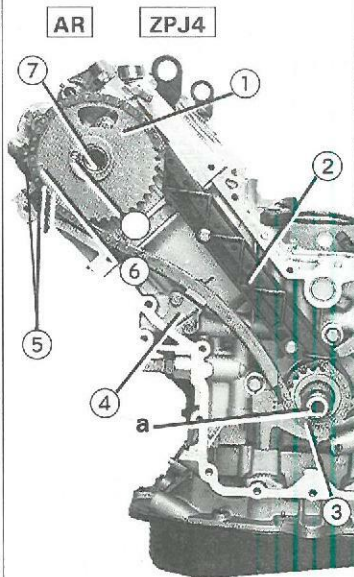
89.680

III. Montage de la chaîne arrière

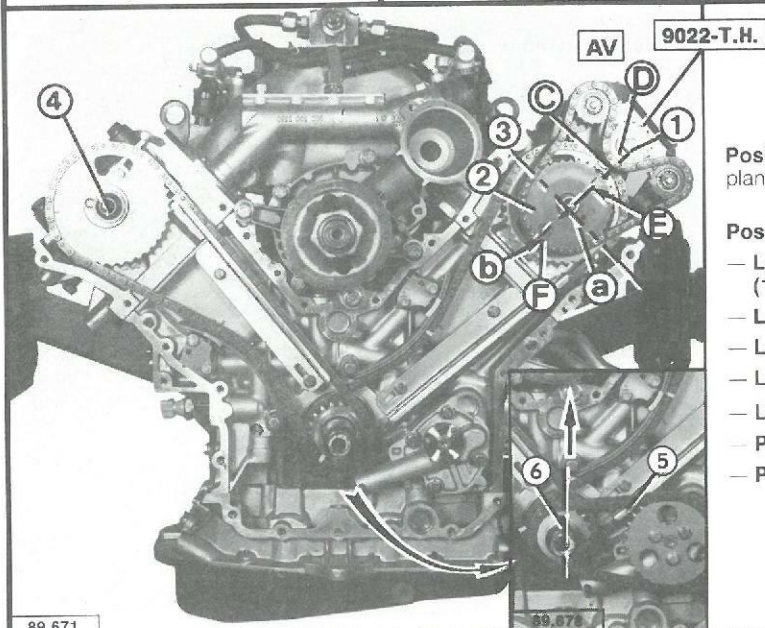
- **UFZ** (ZPJ) tourner le moteur de **120°**
le repère **a** du pignon vilebrequin face à l'axe **R-R'**.
- **UKZ** (ZPJ4) tourner le moteur de **1 tour + 240°**

Poser :

- **La chaîne** de distribution en faisant correspondre le repère **(3)** de chaîne avec le repère **a** du pignon de vilebrequin.
- **Le repère (6)** du pignon de l'arbre à cames centré entre les deux repères **(5)** de la chaîne.
- **Engager** le pignon **(1)** sur l'arbre à cames.
- **Contrôler** le positionnement de l'ergot **b** du pignon dans la rainure de l'arbre à cames.
- La vis **(7)**.
- Le patin **(2)**.
- **Déverrouiller** le tendeur **(4)**.
- **Dégoupiller** le tendeur **UKZ** (ZPJ4)



90.596



IV. Montage de la chaîne de l'équilibreur et de pompe à huile

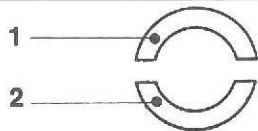
Positionner : L'ergot **a** du pignon **(2)** de l'arbre à cames avant parallèle au plan de joint et dirigé vers l'extérieur du moteur.

Poser :

- La **chaîne** de l'arbre de l'équilibreur, le repère **D** de la roue dentée **(1)** en vis-à-vis du repère **C** de la chaîne.
- Le **repère F** du pignon **(2)** en vis-à-vis du repère **b** de la chaîne.
- Le **pignon (2)** sur l'arbre à cames.
- Les vis **(3)** et **(4)**. **Serrage 8 m.daN.**
- **Libérer** le tendeur de chaîne de l'arbre d'équilibrage en déposant l'outil
- **Positionner** la rainure **(6)** de clavette du vilebrequin vers le haut →.
- **Poser** la chaîne **(5)** de pompe à huile.

POINTS PARTICULIERS - COUPLES DE SERRAGE (m.daN)

XM 2.1 L Diesel



Y-12.10

2,1 L

2,1 L

Turbo

Plaque moteur

PJZ

P8B

Arbre à cames

Position du repère

sans

1

1

1 - 2

Nombre de repère

Perçage

TE

Perçage

Culasse

défaut de planéité admissible

0,05 mm

Bloc moteur

rectification du plan de joint

- 0,20 mm

PJZ

P8B

PJZ

P8B

Vis de palier de vilebrequin

7

1,5 + 60°

Vis de poulie de vilebrequin (LOCTITE FRENBLOC)

4 + 50°

7 + 50°

Vis de bielle

2 + 70°

Vis de pignon d'arbre à cames

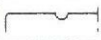
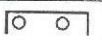
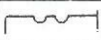
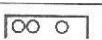

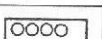
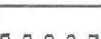

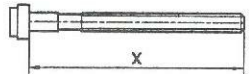
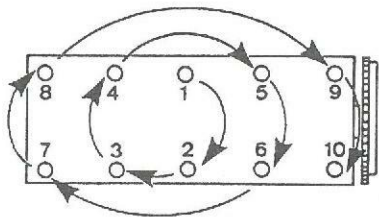
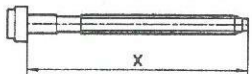


4,3

Vis de volant (LOCTITE FRENETANCH)

4,5

Vis de porte arbre à cames

2,3

XM 2,1 L Diesel					CULASSE								
Identification du joint de culasse					Serrage culasse (m.daN)		Pas de resserrage culasse						
Moteur					Moteur		PJZ	P8B					
PJZ					P8B								
Repère	Epaisseur (mm)	Dépassement piston (mm)	Epaisseur (mm)	Repère	X = maxi réutilisable								
	1,5	0,54 à 0,65	1,43		A : vis avec téton	146,5 mm	146,5 mm						
	1,6	0,65 à 0,77	1,54		B : vis sans téton	150,5 mm							
	1,7	0,77 à 0,82	1,64		— Pré-serrage	2							
	1,8	Bloc moteur rectifier à - 0,20 mm	1,74		— Serrage					6			
					— Serrage					180°			
					Nota : les vis de culasse enduites de graisse MOLYKOTE G RAPIDE PLUS.								
					 A								
					 B								
					 PJZ		 P8B						
					BX 11 - 23a		B1DP03AC			B1DK001C			

CONTRÔLE ET CALAGE DE LA DISTRIBUTION

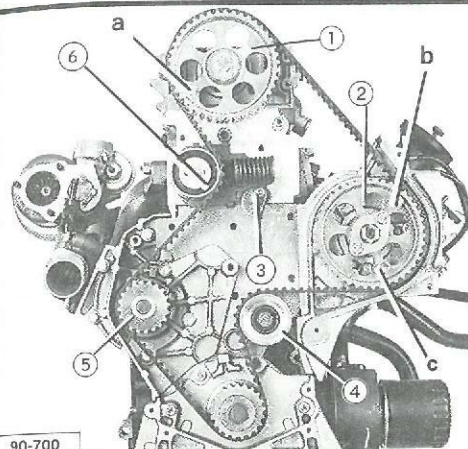
XM 2,1 L Diesel

MOTEUR

INJECTION

ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION



90-700

7014-T.J

90-705

* Courroie Atmo : 144 dents
Turbo : 149 dents

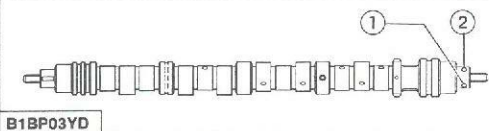
CONTRÔLE

— Piger le vilebrequin : pige 7014-T.J ou 7017-T.R, mettre en place les vis "a" et "b".

CALAGE

- Piger le vilebrequin 7014-T.J ou 7017-T.R et poser les vis en "a" et "b".
- Poser la courroie* (tous les brins menants tendu) : pompe injection (2) - galet (4) - vilebrequin-pompe à eau (5) - arbre à cames (1) - galet tendeur (6).
- Déposer les piges.
- Effectuer deux tours de vilebrequin (point de pigeage).
- Serrer le galet tendeur (6).
- Effectuer deux tours de vilebrequin.
- Desserrer le galet tendeur (6) (pour laisser agir le ressort).
- Serrer l'écrou du galet (6) et la vis (3).
- Après deux tours de vilebrequin, on doit mettre en place la pige 7014-T.J ou 7017-T.R ainsi que les vis "a" et "b".

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" et "c" (sans les serrer).

XM 2,5 L Diesel		POINTS PARTICULIERS - COUPLES DE SERRAGE (m.daN)	
 B1BP03YD		2,5 L Turbo	
Plaque moteur		THY	
Arbre à cames	Position du repère	1 - 2	
	Repère	Perçage	
Culasse	défaut de planéité admissible	0,03 mm	
Vis de carter palier de vilebrequin		2 + 60°	Vis de poulie de vilebrequin + (LOCTITE FRENBLLOC) 7 + 50°
Vis de bielle		2 + 65°	Vis de pignon d'arbre à cames 4,3
Vis de volant (LOCTITE FRENETANCH)		4,5	

CULASSE

XM 2,5 L Diesel

MOTEUR

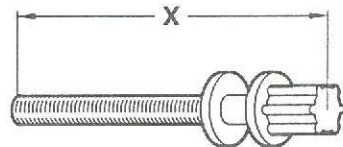
INJECTION

ALLUMAGE

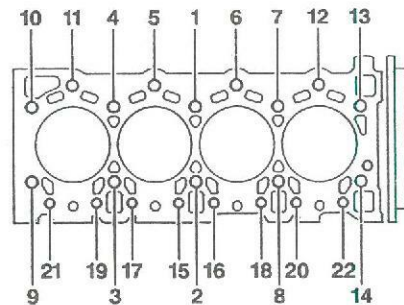
EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

Identification du joint de culasse		Serrage culasse (m.daN)	Pas de resserrage culasse	
Moteur	THY	Moteur	THY	
Repère	Sans	X = maxi réutilisable	Vis Ø 12 = 153,5 mm	Vis Ø 10 = 162,5 mm
Epaisseur	1,6 mm	— Pré-serrer les vis • de 1 à 14 • de 15 à 22 — Serrage de vis de 1 à 22	5 (vis Ø 12) 3,5 (vis Ø 10) 180°	

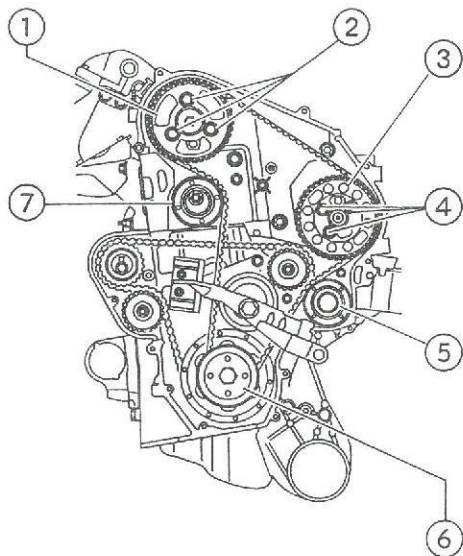
Nota : les vis de culasse enduites de graisse **MOLYKOTE G RAPIDE PLUS.**



B1DP00QC



B1DP03XC



B1BP04WC

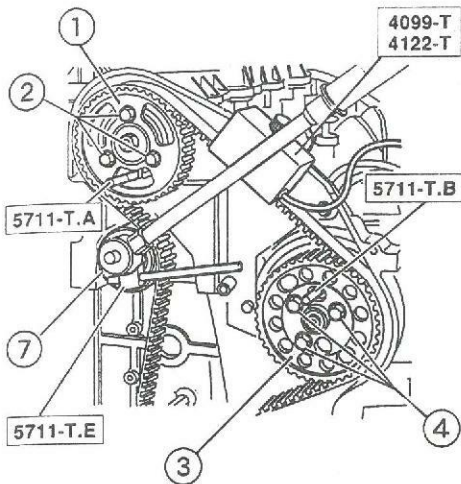
MOTEUR THY

OUTILLAGE PRÉCONISÉ

- Pige volant moteur : **7014-T** coffret **7004-T**
- Pige de pignon d'arbre à cames : **5711-T.A**
- Pige de pompe d'injection : **5711-T.B** } coffret **5711-T**
- Levier de tension : **5711-T.E**
- Appareil de mesure des tensions de courroies : **4099-T** ou **4122-T**

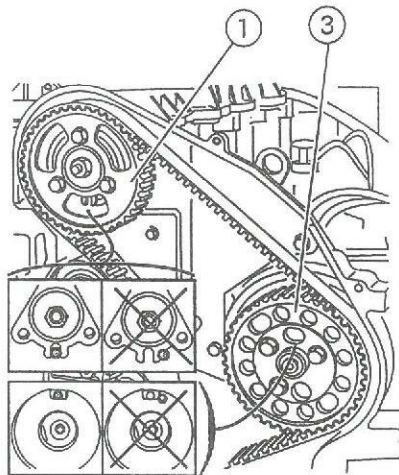
Calage de la distribution

- Piger :
 - le volant moteur : **7014-T**
 - le pignon (1) : **5711-T.A**
 - le pignon (3) : **5711-T.B**
- Desserrer les vis (2) et (4) puis les resserrer à la main et les desserrer de nouveau de 1/6 de tour.
- Tourner les pignons (1) et (3) à fond de boutonnières (sens horaire).



- Poser la courroie dans l'ordre : vilebrequin (6), galet (5), pignon (3), pignon (1), galet (7).
- Tourner si nécessaire les pignons (1) et (3) pour faciliter la pose de la courroie.
- Poser l'outil **4099-T** ou **4122-T**.
- Effectuer une **pré-tension** à l'aide de l'outil **5711-T.E**
 - courroie neuve : **107 unités SEEM**
 - courroie réutilisée: **80 unités SEEM**
- Serrer le galet (7) à **4,5 mdaN**.
- Serrer les vis (2) et (4) à **2,5 mdaN**.
- Déposer les outils.
- Effectuer **10 tours moteur**.
- Piger le volant moteur **7014-T**.
- Desserrer les vis (2) et (4) puis les resserrer à la main et les desserrer de nouveau de 1/6 tour.
- Desserrer le galet (7).

B1BP04XC



- Piger
 - le pignon (1) **5711-T.A**
 - le pignon (3) **5711-T.B**
- Poser l'outil **4099-T** ou **4122-T**.
- Effectuer une **tension** à l'aide de l'outil **5711-T.E**
 - courroie neuve : **58 unités SEEM**
 - courroie réutilisée : **51 unités SEEM**
- Serrer le galet (7) à **4,5 mdaN**, les vis (2) et (4) à **2,5 mdaN**.
- Déposer les outils.
- Effectuer 2 tours moteur.

Calage de la distribution

- Piger le volant moteur : **7014-T**
- Vérifier visuellement le pignage des pignons (1) et (3) si le contrôle visuel est incorrect reprendre l'opération de calage.

CARACTÉRISTIQUES DES MOTEURS

EVASION TT

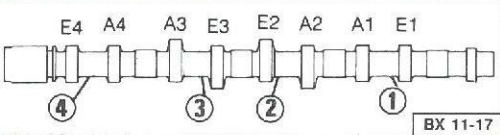
	2.0 i	2.0 i Turbo - CT	Diesel	
			1.9 D Turbo	
Plaque moteur	RFU	RGX	D8B	
Cylindrée (cm ³)	1998		1905	
Alésage/course	86/86		83/88	
Rapport volumétrique	9,5/1	8,5/1	21,8/1	
Puiss. ISO ou CEE (KW-Tr/min)	89-5750	108-5300	67,5-4000	
Puissance DIN (ch-tr/min)	123-5750	150-5300	92-4000	
Couple ISO ou CEE (m.daN-tr/min)	17-2650	23,5-2650	19,6-2250	
Couple DIN (mkg-tr/min)	17,6-2650	24,5-2650	20,5-2250	
Régime maxi (tr/min)	6500	6300	5100	

MOTEUR

INJECTION

ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

EVASION Essence		POINTS PARTICULIERS - COUPLES DE SERRAGE (m.daN)	
		2.0 i	2.0 i Turbo CT
Plaque moteur		RFU	RGX
Arbre à cames	Position du repère	3	1 - 3
	Nombre de repère	2	1 - 1
Culasse	défaut de planéité admissible	0,05 mm	
	rectification du plan de joint	-0,20 mm	
Distribution 2.0 i : pages 68 - 69 2.0 i Turbo C.T : pages 68 - 69			
Vis de palier de vilebrequin	7	Vis de volant (filets enduits de LOCTITE FRENATANCH)	5
Vis de bielle : - Presserrer - Desserrer - Resserrer	4	Vis de poulie de vilebrequin + (LOCTITE FRENATANCH)	12
	2 + 70°	Vis du pignon d'arbre à cames	5,5

CULASSE

EVASION Essence

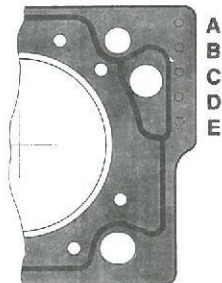
Identification du joint de culasse (sans amiante)

Moteur	RFU	RGX
CURTY	A - C - E	
MEILLOR	B - E	E

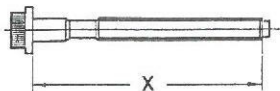
Serrage culasse (m.daN)

Pas de resserrage culasse

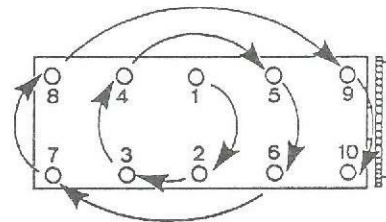
Moteur	RFU - RGX
X = maxi réutilisable	122 mm
— Pré-serrage	3,5
— Desserrer	non
— Serrage	7
— Serrage	160°



Nota : les vis de culasse enduites de graisse **MOLYKOTE G RAPIDE PLUS.**



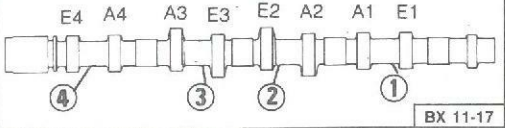
La côte **X** se mesure à la base du filetage sans tenir compte du bout pilote.



F11-2

B1BP02HC

B1DK001C

EVASION Diesel		POINTS PARTICULIERS - COUPLES DE SERRAGE (m.daN)		
		1.9 D Turbo		
Plaque moteur		D8B		
Arbre à cames	Position du repère	sans repère		
	Nombre de repère			
Culasse	défaut de planéité admissible	0,07 mm		
	rectification du plan de joint	-0,40 mm		
Distribution page : 72				
Vis de palier de vilebrequin	- presserrage	1,5	Vis de poulie en bout du vilebrequin (filet enduit de LOCTITE FRENBLOC)	15 ou 4
	- serrage	60°		
Vis de bielle :	- presserrage	2	Vis de poulie d'entraînement de l'arbre à cames	60°
	- serrage à l'angle	70°		
Vis de volant (filets enduits de LOCTITE FRENETANCH)		5		

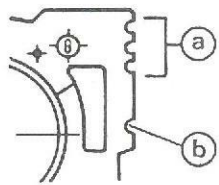
CULASSE

EVASION Diesel

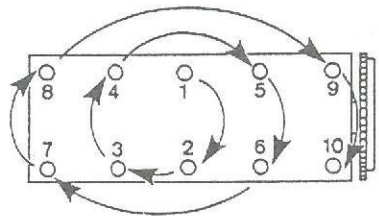
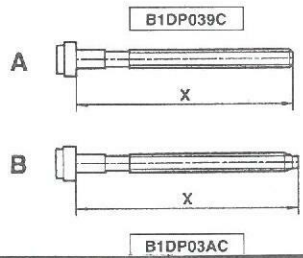
Identification du joint de culasse				Serrage culasse (m.daN)	Pas de resserrage culasse
Plaque moteur	Dépassement piston (mm)	Epaisseur (mm)	Repère @	Moteur	D8B
D8B	0,54 à 0,65	1,39*		X = maxi réutilisable	
	0,65 à 0,77	1,54		A : vis sans téton	146,5 mm
	0,77 à 0,82	1,64		B : vis avec téton	150,5 mm
				— Pré-serrage	2
				— Serrage	6
				— Serrage	220°

BX. 11-14

Repère (a) indique l'épaisseur du joint de culasse moteur. *Monte d'origine.
Repère (b) indique le type de moteur
3 crans mot : D8B



Nota : les vis de culasse enduites de graisse **MOLYKOTE G RAPIDE PLUS.**

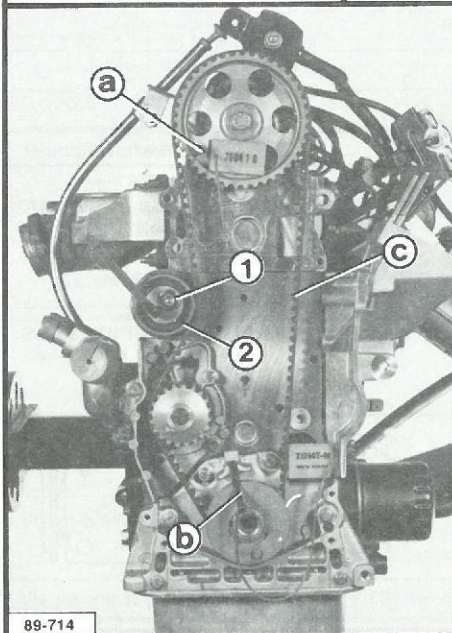


B1DK001C

MOTEUR
INJECTION
ALLUMAGE
EMBRAYAGE BY TRANSMISSION

ZX - XANTIA Essence

CONTRÔLE ET CALAGE DE LA DISTRIBUTION



89-714

Véhicule

ZX

XANTIA

Plaque moteur

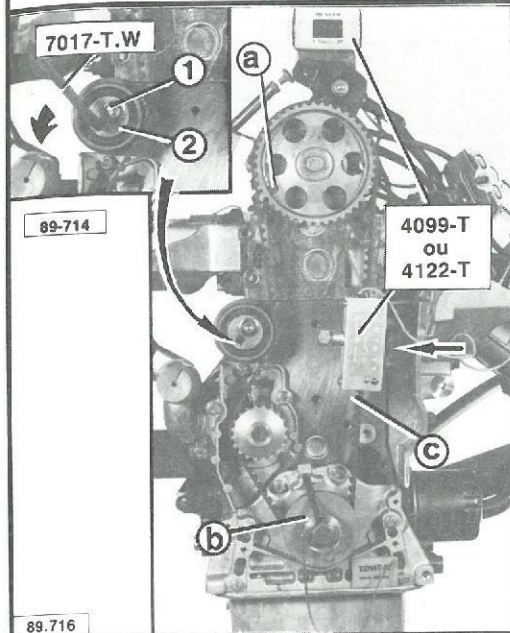
BFZ - LFZ

CONTRÔLE

- Carters de protection déposés.
- **Piger** l'arbre à cames en "a" avec l'outil 7004-T.G.
- **Piger** le vilebrequin en "b" avec l'outil 7014-T.N.

CALAGE

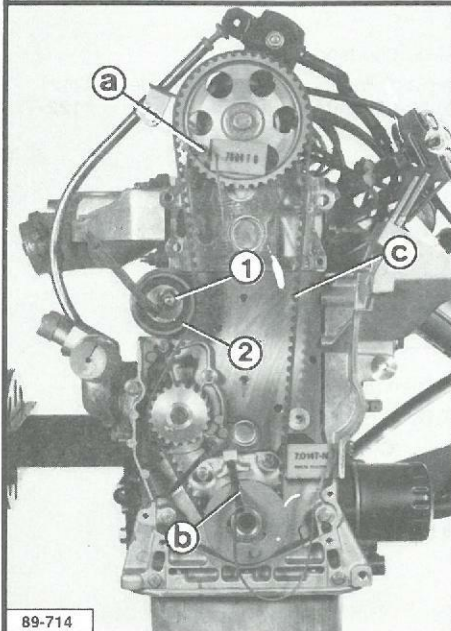
- **Vérifier** le pigeage en "a" et "b".
- **Poser** la courroie, respecter l'ordre suivant :
pignon d'arbre à cames - pignon vilebrequin - pignon de pompe à eau - galet tendeur.
- **Piger** l'arbre à cames en "a" 7004-T.G.
- **Piger** en "b" : 7014-T.N, déposer la pige en "b" (seulement).
- **Mettre** le galet tendeur (2) au contact de la courroie.



- Poser l'outil **4099-T** ou **4122-T** dans le milieu du brin tendu "C".
- **Tourner** le galet tendeur (**2**) (*sens inverse des aiguilles d'une montre*) à l'aide de l'outil **7017-T.W** jusqu'à l'affichage d'une valeur de **30 ± 2 unités** sur l'outil **4099-T** ou **4122-T**.
- **Serrer** la vis (**1**). **Serrage 2 m.daN**.
- **Déposer** la pige **7004-T.G** et l'outil **4099-T** ou **4122-T**.
- **Effectuer deux tours** vilebrequin (*sans revenir en arrière*).
- **S'assurer du calage correct** de la distribution en reposant en "a" et "b" les piges **7004-T.G - 7014-T.N** ou **7017-T.U**.
- **Déposer** les piges.

CONTRÔLE DE LA TENSION

- **Effectuer deux tours** vilebrequin (*sans revenir en arrière*).
- **Piger** l'arbre à cames en "a" : pige **7004-T.G**.
- **Poser** l'outil **4099-T** ou **4122-T** sur le brin tenu "C".
- **La valeur** de tension doit être comprise entre **42 et 46 unités**.
(*Si la valeur n'est pas correcte reprendre l'opération tension.*)
- **Déposer** les outils **7004-T.G** et **4099-T** ou **4122-T**.



89-714

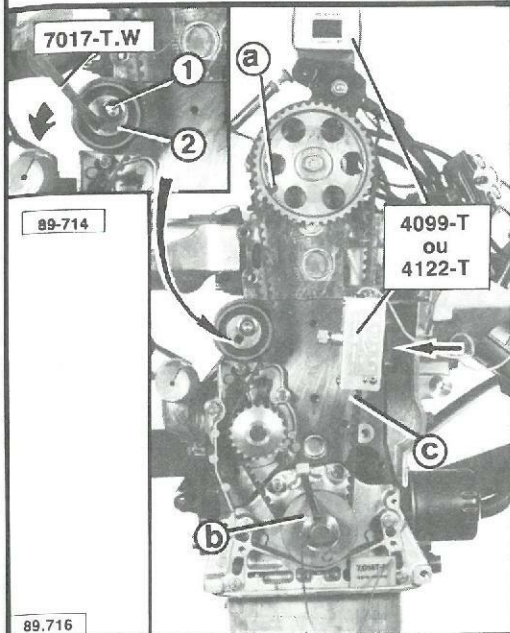
Véhicule	ZX	XANTIA	XM	EVASION
Plaque moteur	RFX	RFX	RGX	RFU - RGX

CONTRÔLE

- Carters de protection déposés.
- **Piger** l'arbre à cames en "a" avec l'outil **7004-T.G.**
- **Piger** le vilebrequin en "b" avec l'outil **7014-T.N.**

CALAGE

- **Vérifier** le pigeage en "a" et "b".
- **Poser** la courroie, respecter l'ordre suivant : pignon d'arbre à cames - pignon vilebrequin - pignon de pompe à eau - galet tendeur.
- **Piger** l'arbre à cames en "a" **7004-T.G.**
- **Piger** en "b" : **7014-T.N.**, déposer la pige en "b" (seulement).
- **Mettre** le galet tendeur (2) au contact de la courroie.



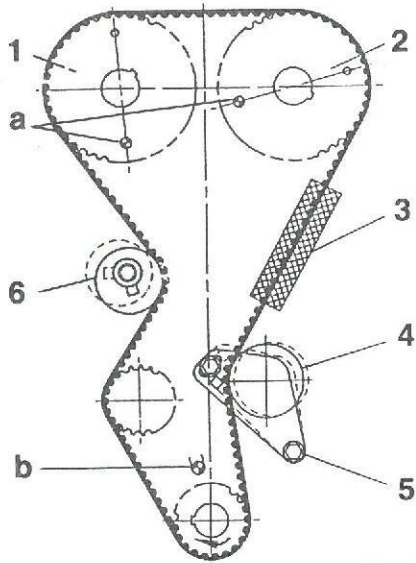
- Poser l'outil 4099-T ou 4122-T dans le milieu du brin tendu "C".
- Tourner le galet tendeur (2) (sens inverse des aiguilles d'une montre) à l'aide de l'outil 7017-T.W jusqu'à l'affichage d'une valeur de 16 ± 2 unités sur l'outil 4099-T ou 4122-T.
- Serrer la vis (1). Serrage 2 m.daN.
- Déposer la pige 7004-T.G et l'outil 4099-T ou 4122-T.
- Effectuer deux tours vilebrequin (sans revenir en arrière).
- S'assurer du calage correct de la distribution en reposant en "a" et "b" les piges 7004-T.G - 7014-T.N.
- Déposer les piges.

CONTRÔLE DE LA TENSION

- Effectuer deux tours vilebrequin (sans revenir en arrière).
- Piger l'arbre à cames en "a" : pige 7004-T.G.
- Poser l'outil 4099-T ou 4122-T sur le brin tendu "C".
- La valeur de tension doit être comprise entre 42 et 46 unités. (Si la valeur n'est pas correcte reprendre l'opération tension.)
- Déposer les outils 7004-T.G et 4099-T ou 4122-T.

ZX - XANTIA - 16 V

CONTRÔLE ET CALAGE DE LA DISTRIBUTION



B1EP005C

Véhicule

ZX

XANTIA

Plaque moteur

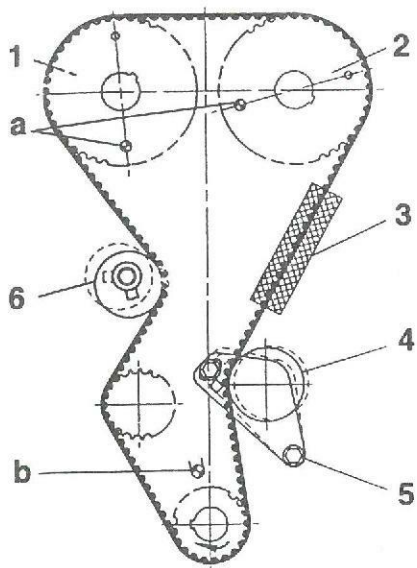
RFT

CONTRÔLE

- **Piger** le vilebrequin en "b" : pige 7014-T.N
- **Piger** les arbres à cames en "a" : pige 7014-T.M.

CALAGE

- **Piger** le vilebrequin et les arbres à cames.
- **Poser** la courroie, respecter l'ordre suivant : vilebrequin - pompe à eau - galet tendeur (4) - galet tendeur (6) - pignon (2) (brin tendu) - pignon (1).
- **Enduire** la vis (5) de **LOCTITE FRETANCH**.
- **Poser** l'outil (3) 4122-T ou 4099-T.
- **Effectuer une surtension de 45 unités** sur le galet (4) à l'aide de l'outil 7017-T.W.
- **Relacher** le galet (4).



B1EP005C

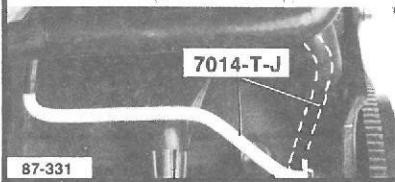
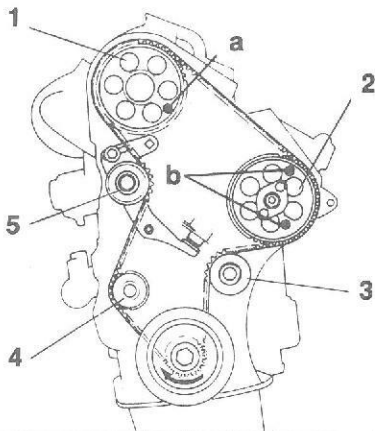
- **Mettre en tension** le galet (4) avec l'outil 7017-T.W à 22 ± 2 unités.
- **Serrer** les vis du galet (4) à 2 m.daN.
- **Tourner** le galet (6) dans le sens anti-horaire avec l'outil 7017-T.W tension 32 ± 2 unités.
- **Serrer** la vis du galet (6) à 2 m.daN.
- **Déposer** les trois piges et l'outil (3).

CONTRÔLE DE LA TENSION

- **Effectuer deux tours** vilebrequin (*sans revenir en arrière*).
- **Piger** le vilebrequin en "b" : pige 7014-T.N.
- **Poser** l'outil (3) la tension doit être de 53 ± 5 unités
(*Si la valeur n'est pas correcte reprendre l'opération tension.*)
- **Déposer** l'outil (3).
- **Piger** les arbres à cames en "a" : piges 7014-T.M, les arbres à cames doivent se piger **sans contrainte** sinon recommencer l'opération de tension.

ZX - XANTIA - EVASION Diesel

CONTRÔLE ET CALAGE DE LA DISTRIBUTION



87-331

Véhicule

Plaque moteur

ZX

A9A - D9B - D8A

XANTIA

D9B - D8B

EVASION

D8B

* ou 7017-T.R.

CONTRÔLE

— **Piger** le vilebrequin : pige **7014-T.J***, mettre en place les vis en "a" et "b".

CALAGE

— **Piger** le vilebrequin : **7014-T.J*** et poser les vis en "a" et "b".

— **Poser** la courroie, respecter l'ordre suivant : vilebrequin - galet (3) - pompe d'injection (2) - arbre à cames (1) - galet (5) - pompe à eau (4).

— **Déposer** les piges.

— **Libérer** le galet tendeur (5) et le serrer.

— **Effectuer deux tours** de vilebrequin.

— **Desserrer** le galet (5) laisser agir le tendeur et le resserrer, la pige **7014-T.J.*** et les vis "a" et "b" doivent pouvoir être mise en place.

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").

SERRAGE COUVRE-CULASSE

AX - ZX - XANTIA - XM

MOTEUR

INJECTION

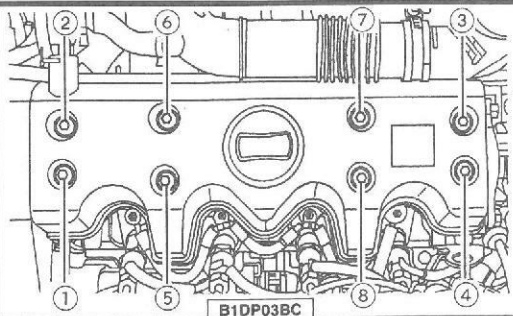
ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION

AX

VJZ

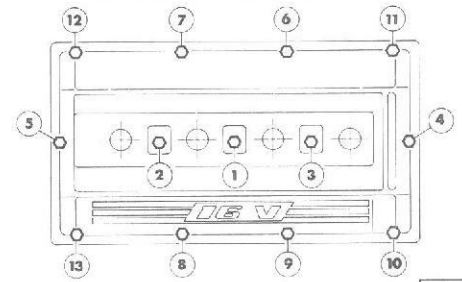
Pré-serrer à **0,4 mdaN**
Serrer à **0,7 mdaN**



B1DP03BC

ZX
XANTIA
16 V

RFT

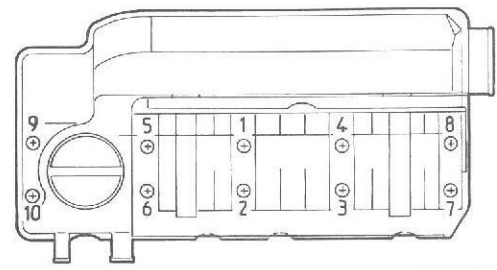


F-13.3

ZX
XANTIA

RFX

Serrage
1 m.daN

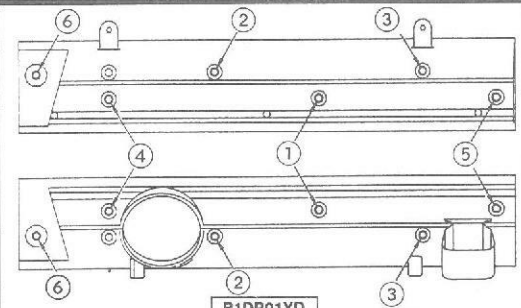


F-13.4

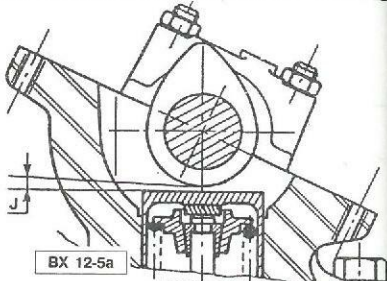
XM

RFV

Pré-serrer à **0,5 mdaN**
Serrer à **1 mdaN**



B1DP01YD

TOUS TYPES		JEUX AUX SOUPAPES																					
Les jeux aux soupapes doit être contrôlé moteur froid.																							
	● Admission	⊗ Echappement																					
Essence TT (sauf 16 V - XM 2 L injection - V6)	0,20 mm ± 0,05	0,40 mm ± 0,05																					
Essence - 16 V XM 2 L injection V6	Rattrapage hydraulique																						
XM Diesel TT	Rattrapage hydraulique																						
Diesel TT (sauf XM)	0,15 mm ± 0,08	0,30 mm ± 0,08																					
<p style="text-align: center;">MÉTHODES POSSIBLES Sur moteurs 4 cylindres en ligne (1-3-4-2)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Bascule</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Bascule</th> <th>régler :</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 ● ⊗ 1</td> <td>4 ● ⊗ 4</td> </tr> <tr> <td>3 ● ⊗ 3</td> <td>2 ● ⊗ 2</td> </tr> <tr> <td>4 ● ⊗ 4</td> <td>1 ● ⊗ 1</td> </tr> <tr> <td>2 ● ⊗ 2</td> <td>3 ● ⊗ 3</td> </tr> </tbody> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>⊗ Echappement</p> <p>● Admission</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Pleine ouverture (Echap.)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Pleine ouverture soupape</th> <th>régler :</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>⊗ 1</td> <td>3 ● ⊗ 4</td> </tr> <tr> <td>⊗ 3</td> <td>4 ● ⊗ 2</td> </tr> <tr> <td>⊗ 4</td> <td>2 ● ⊗ 1</td> </tr> <tr> <td>⊗ 2</td> <td>1 ● ⊗ 3</td> </tr> </tbody> </table> </div> </div> <p>Le contrôle du jeu (J) s'effectue à l'opposé de la càm sur tous les moteurs qui non pas de rattrapage hydraulique.</p> 				Bascule	régler :	1 ● ⊗ 1	4 ● ⊗ 4	3 ● ⊗ 3	2 ● ⊗ 2	4 ● ⊗ 4	1 ● ⊗ 1	2 ● ⊗ 2	3 ● ⊗ 3	Pleine ouverture soupape	régler :	⊗ 1	3 ● ⊗ 4	⊗ 3	4 ● ⊗ 2	⊗ 4	2 ● ⊗ 1	⊗ 2	1 ● ⊗ 3
Bascule	régler :																						
1 ● ⊗ 1	4 ● ⊗ 4																						
3 ● ⊗ 3	2 ● ⊗ 2																						
4 ● ⊗ 4	1 ● ⊗ 1																						
2 ● ⊗ 2	3 ● ⊗ 3																						
Pleine ouverture soupape	régler :																						
⊗ 1	3 ● ⊗ 4																						
⊗ 3	4 ● ⊗ 2																						
⊗ 4	2 ● ⊗ 1																						
⊗ 2	1 ● ⊗ 3																						

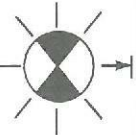
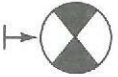
CONTRÔLE DE LA PRESSION D'HUILE								TOUS TYPES		
	AX		ZX				XANTIA			
	Essence - Diesel		Essence		Diesel		Essence			
Plaque moteur	Tous moteurs		HDZ KDX	BFZ LFZ	RFX RFT	A9A D9B	D8A	BFZ	LFZ	RFX RFT
Température (°C)	90°				80°					
Pression (bar)	4		5,3	6,4	3,5	4,9	5,3		6,4	
Nombre de tr/min	4000									
	XANTIA		XM				EVASION			
	Diesel		Essence		Diesel		Essence		Diesel	
Plaque moteur	D9B	D8B	RFV	RGX	UFZ UKZ	PJZ P8B	THY	RFU	RGX	D8B
Température (°C)	80°					100°	90°	80°		
Pression (bar)	3,5	4,9	5,5	6,4	5,5	2,5	3	6,4		4,9
Nombre de tr/min	4000				5500	2000	2000	4000		

MOTEUR

INJECTION

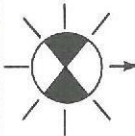
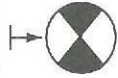
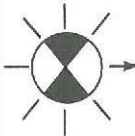
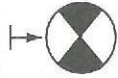
ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

TOUS TYPES		MANO - CONTACT D'HUILE MOTEUR				
		Emplacement	Extinction du témoin (bar)		Couple de Serrage (m.daN)	
AX	Essence TT - Diesel	Au dessus du filtre à huile		0,5		2,8
ZX	1.1 i - 1.4 i - 1.6 i - 1.8 i					Au dessus du démarreur
	20 i - 16 V	Au dessus du filtre à huile	2,8			
	atmo 1.7		3,4			
	Diesel 1.9		2,8			
	turbo 1.9		3,4			
XANTIA	1.6 i - 1.8 i	Au dessus du démarreur			2,8	
	2.0 i - 16 V	Au dessus du démarreur			3,4	
	Diesel TT	Au dessus du filtre à huile			3,4	

MANO - CONTACT D'HUILE MOTEUR

TOUS TYPES

		Emplacement	Extinction du témoin (bar)		Couple de Serrage (m.daN)		
XM	2 L Injection	Au dessus du filtre à huile		0,5		3,4	
	Turbo CT						
	V6 TT	AR moteur côté distribution				2,5	
	Diesel	atmo 2,1 L				Près du filtre à huile	3,4
		turbo 2,1 L					2,8
		turbo 2,5 L				Au dessus du démarreur	2,3
EVASION	2.0 i TT	Au dessus du filtre à huile		0,5		3,4	
	Diesel						

MOTEUR

INJECTION

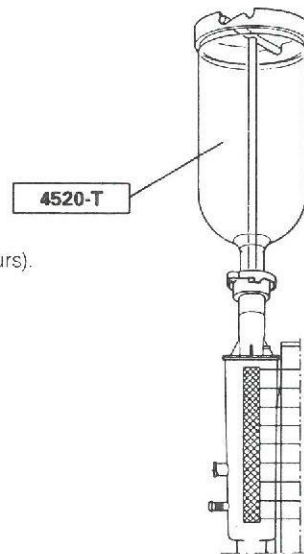
ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION

TOUS-TYPES		FILTRES A HUILE											
Type des filtres à huile monter après la 1 ^{re} révision.		ESSENCE					DIESEL						
		AX	ZX	XANTIA	XM		EVASION	AX	ZX	XANTIA	XM		EVASION
		TT	TT	TT	2 L TT	V6 TT	TT	TT	TT	TT	2,1 L TT	2,5 L	TT
PURFLUX	LS 468 A							•	•	•	•		
	LS 520 C					•						•	
	LS 520 D					•							
	LS 867 A	•	•	•	•		•						
	LS 234												•

REPLISSAGE ET PURGE

- **Poser** le cylindre de charge **4520-T** sur l'orifice de remplissage.
- **Utiliser** le liquide de refroidissement pour assurer une protection de -15°C à -37°C suivant le climat.
- **Remplir** lentement.
- **NOTA** : maintenir le cylindre de charge rempli (niveau visible).
- **Fermer** chaque vis de purge dès que le liquide coule sans bulle d'air.
- **Démarrer** le moteur : régime moteur **1500 tr/min**.
- **Maintenir** ce régime jusqu'au troisième cycle de refroidissement (enclenchement et arrêt des motoventilateurs).
- **Arrêter** le moteur et attendre son refroidissement.
- **Déposer** le cylindre de charge **4520-T**.
- **Compléter** le niveau à froid jusqu'au **maxi**.
- **Reposer** le bouchon.



Z 23.8

MOTEUR

INJECTION

ALLUMAGE

EMBAYAGE
BV
TRANSMISSION

TOUS TYPES		RALENTI - ANTIPOLLUTION					
Véhicules		Plaque moteur	Marque - Type injection	Observations	Ralenti (\pm 50 tr/min)	% Teneur	
						CO	CO ²
AX	1.0 i	CDZ	BOSCH MA3.0		850	< 0,5	> 11
	1.1 i	HDZ	M. MARELLI G6-11				
			Mono - Jectronic A2.2				
	1.4 i	KDX	BOSCH MA3.0				
	1.4 i 4x4	KDY	BOSCH A2.2				
GTI	KFZ	BOSCH MP3.1		900			
ZX	1.1 i	HDZ	BOSCH MA3.0		850	< 0,4	
	1.4 i	KDX	M. MARELLI G6-14				
			BOSCH MA3.0				
	1.6 i	BFZ	SAGEM CCM4J				
	1.8 i	LFZ	BOSCH MP5.1				
M. MARELLI 8P10			BVA - Vitesse engagée 750 \pm 50 tr/min				

RALENTI - ANTIPOLLUTION

TOUS TYPES

Véhicules		Plaque moteur	Marque - Type injection	Observations	Ralenti (± 50 tr/min)	% Teneur	
						CO	CO ²
ZX	2.0 i	RFX	M. MARELLI 8P.20	BVA - Vitesse engagée 750 ± 50 tr/min	850	< 0,4	> 11
	16 V	RFT	BOSCH MP3.2				
XANTIA	1.6 i	BFZ	M. MARELLI 8P.13				
	1.8 i	LFZ	M. MARELLI 8P.10	BVA - Vitesse engagée 800 ± 50 tr/min			
			BOSCH MP5.1				
	2.0 i	RFX	M. MARELLI 8P.20	BVA - Vitesse engagée 750 ± 50 tr/min			
16 V	RFT	BOSCH MP3.2					
XM	2 L injection	RFV	BOSCH MP5.1.1	BVA - Vitesse engagée 750 + 750 tr/min			
				Réfri en marche 880 ± 50 tr/min			

INJECTION

ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION

TOUS TYPES		RALENTI - ANTIPOLLUTION					
Véhicules		Plaque moteur	Marque - Type injection	Observations	Ralenti (± 50 tr/min)	% Teneur	
						CO	CO ²
XM	2 L Turbo CT	RGX	BOSCH MP3.2	BVA - Vitesse engagée 850 \pm 50 tr/min	800	< 0,3	> 14
				Réfri en marche 900 \pm 50 tr/min			
	V 6	UFZ	FENIX 3B	BVA - Vitesse engagée 800 tr/min	750	< 0,5	> 11
				BVA - Vitesse engagée + Réfri en marche 850 tr/min			
V6 - 24	UKZ	FENIX 4B					
EVASION	2.0 i	RFU	M. MARELLI 8P		850	< 0,3	> 14
	2.0 i Turbo	RGX	BOSCH MP3.2	Réfri en marche 900 \pm 50 tr/min	800		

INJECTION ESSENCE							TOUS TYPES		
	AX					ZX			
	1.0 i	1.1 i		1.4 i 4x4	1.4 i	GTi	1.1 i	1.4 i	
Plaque moteur	CDZ	HDZ		KDY	KDX	KFZ	HDZ	KDX	
Marque Type	Bosch MA 3.0	Mono Jectronic A2.2	M. Marelli G6-11	Bosch A2.2	Bosch MA 3.0	Bosch MP 3.1	Bosch MA 3.0	Bosch MA 3.0	M. Marelli G6-14
Pression d'essence (en bars)	1		0,8	1		3	1		0,8
Coupure surrégime (en tr/min)						7200	6200		
Coupure en décélération (tr/min)									
Résistance injecteur (en ohms)	1,4					16	1,4		
Résistance de la sonde de température d'eau (en ohms)	4000 à 10°C		-	2500 à 20°C	-	800 à 50°C	-	230 à 90°C	
Résistance électrovanne de ralenti (en ohms)						20			
Résistance de la sonde de température d'air (en ohms)	4000 à 10°C		-	2500 à 20°C	-	800 à 50°C	-	230 à 90°C	

TOUS TYPES		INJECTION ESSENCE						
* Régime de réattelage	ZX				XANTIA			
	1.6 i	1.8 i		2.0 i	16 V	1.6 i	1.8 i	
Plaque moteur	BFZ	LFZ		RFX	RFT	BFZ	LFZ	
Marque Type	Sagem CCM4J	Bosch MP5.1	M. Marelli 8P.10	M. Marelli 8P.20	Bosch MP3.2	M. Marelli 8P.13	M. Marelli 8P.10	Bosch MP5.1
Pression d'essence (en bars)	2,5	2 à 2,5			3	2 à 2,5		
Coupure surrégime (en tr/min)		6500			6800		6500	
Coupure en décélération (tr/min)	Oui			1400 *	1280 *	Oui		
Résistance injecteur (en ohms)	16							
Résistance de la sonde de température d'eau (en ohms)	4000 à 10°C		2500 à 20°C	800 à 50°C	230 à 90°C			
Résistance électrovanne de ralenti (en ohms)	Moteur pas à pas 53	53	Pas à pas 53	20	Moteur pas à pas 53		20	
Résistance de la sonde de température d'air (en ohms)	4000 à 10°C		2500 à 20°C	800 à 50°C	230 à 90°C			

INJECTION ESSENCE							TOUS TYPES	
* Régime de réattelage (dans certaines conditions)	XANTIA		XM				EVASION	
	2.0 i	16 V	2 L Injection	2 L Turbo CT	V6	V6 - 24	2.0 i	2.0 i Turbo CT
Plaque moteur	RFX	RFT	RFV	RGX	UFZ	UKZ	RFU	RGX
Marque Type	M. Marelli 8P.20	Bosch MP3.2	Bosch MP5.1.1	Bosch MP3.2	Siemens Fenix 3B	Siemens Fenix 4B	M. Marelli 8P.20	Bosch MP3.2
Pression d'essence (en bars)	2 à 2,5	3	3				2 à 2,5	3
Coupure surrégime (en tr/min)	6500	6800	6500	6292	6500		6500	6292
Coupure en décélération (tr/min)	1400 *	1280 *	1280 *	1320 *	1800 *	1500 *	1400 *	1320 *
Résistance injecteur (en ohms)	16				14	16	16	
Résistance de la sonde de température d'eau (en ohms)	400 à 10°C		-	2500 à 20°C	-	800 à 50°C	-	230 à 90°C
Résistance électrovanne de ralenti (en ohms)	Pas à pas 53	20	20	Pas à pas 53			Pas à pas 53	Pas à pas 53
Résistance de la sonde de température d'air (en ohms)	400 à 10°C		-	2500 à 20°C	-	800 à 50°C	-	230 à 90°C

AX Diesel		CARACTÉRISTIQUES (POMPE LUCAS)									
Plaque moteur	Pompe Type Référence	Calage STATIQUE Avance initiale Temps compression (cylindre N° 1)	Contrôle DYNAMIQUE du calage (au ralenti)	Référence		Tarage Inject. (bar)	Réglages (tr/min)			Régime Régul.	
				Porte inject. + injecteur	Injecteur		Ralenti accéléré	Anti-calage	Ralenti	A vide	En charge
K9Y (1360 cm ³)	D 66 R8443B971B	Moteur Trou de pige P.M.H. Pompe Valeur "X" gravée sur chaque pompe	12° à 13°	LCR 6730 710C (gris)	RDN OSDC 6880C	125 ± 5		1600 ± 50 avec une câle de 1 mm	775 ± 25	5500	5000
VJZ (1527 cm ³)	070 R8444B421B		15°5 ± 1°	LDC 010R01A (jaune)	RDN 12SDC 6849D	130 ⁻⁵ / ₀	1000 ± 100 (à froid)	1600 avec une câle de 1,5 mm	775 ± 25	5450 ± 125	

Le panachage des injecteurs LUCAS est **INTERDIT** avec les équipements BOSCH.

CARACTÉRISTIQUES (POMPE LUCAS)

ZX Diesel

e Régul.	En charge	Plaque moteur	Pompe Type Référence	Calage STATIQUE Avance initiale Temps compression (cylindre N° 4)	Contrôle DYNAMIQUE du calage (au ralenti)	Référence		Tarage Inject. (bar)	Réglages (tr/min)			Régime Régul.	
						Porte inject. + injecteur LCR	Injecteur RDNOSDC		Ralenti accéléré (1)	Anti-calage	Ralenti (2)	A vide	En charge
	5000	A9A	DPC 0523B930A	Moteur Trou de pige P.M.H.	$12^\circ \pm 1^\circ$	6730 750D	6850D	130 ± 5	1050 ± 50	1500 ± 100 + câle de 4 mm	800 ⁰ -50	5100 ± 125	4600 ± 80
		D9B	XUD101 8443B952B	Pompe Valeur "X" gravée sur chaque pompe	$12^\circ \pm 1^\circ$	6730 702F rose + vert	6751D	125 ± 5	950 ± 50	1500 ± 100 + câle de 4 mm	800 ⁰ -50	5150 ± 125	4600 ± 100

(1) Moteur froid

(2) Réfri + 50 tr/min.

INJECTION

ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

ZX Diesel		CARACTÉRISTIQUES (POMPE BOSCH)									
Plaque moteur	Pompe Type Référence	(1) Calage STATIQUE Avance initiale Temps compression (cylindre N° 4)	Contrôle DYNAMIQUE du calage (au ralenti)	Référence		Tarage Inject. (bar)	Réglages (tr/min)			Régime Régul.	
				Porte inject. + injecteur K.C.A.	Injecteur DNDOSD		Ralenti (2)	Débit résiduel	Ralenti accéléré	A vide	En charge
A9A	523 VE R 171/2	Pompe : 0,9 mm après le P.M.B.	$15^{\circ}5 \pm 1^{\circ}$	17S42 rose	256/	130 ⁺⁵ ₀	800 ⁰ ₊₅₀	Ralenti + 50 + câle de 1 mm	1050 ± 50	5100 ± 125	4600 ± 80
D9B	VE R 425/ * XUD 201	BVM Pompe : 1,07 mm BVA Pompe : 0,98 mm après le P.M.B.	$17^{\circ}5 \pm 1^{\circ}$	17S42 argent	+299A			1250 ± 100 + câle de 3 mm			
D8A	VE R 445 XUD 203	Pompe : 0,66 mm après le P.M.B.	$11^{\circ} \pm 1^{\circ}$	17S42 218 Bleu	299	175 ⁺⁵ ₀	1500 ± 100 + câle de 3 mm	950 ± 50	5050 ± 125	4500 ± 80	

* BVM : / 1 - BVA : / 3

(1) Moteur : trou de pige

(2) BVA cu rétri. + 50 tr/min - BVA et rétri + 100 tr/min

CARACTÉRISTIQUES (POMPE LUCAS)

XANTIA Diesel

Régul.	Plaque moteur	Pompe Type Référence	Calage STATIQUE Avance initiale Temps compression (cylindre N° 4)	Contrôle DYNAMIQUE du calage (au ralenti)	Référence		Tarage Inject. (bar)	Réglages (tr/min)			Régime Régul.	
					Porte inject. + injecteur LCR	Injecteur RDNOSDC		Ralenti accéléré (1)	Anti-calage	Ralenti (2)	A vide	En charge
En charge												
4600 ± 80	D9B	XUD101 8443B952B	Moteur Trou de pige P.M.H. Pompe Valeur "X" gravée sur chaque pompe	12° ± 1°	6730 702F rose + vert	6751D	125 ± 5	950 ± 50	1500 ± 100 + câle de 4 mm	800 ⁰ -50	5150 ± 125	4600 ± 100
4500 ± 80												

(1) Moteur froid

(2) Réfri. +50 tr/min

INJECTION

ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION

XANTIA Diesel		CARACTÉRISTIQUES (POMPE BOSCH)									
Plaque moteur	Pompe Type Référence	(1) Calage STATIQUE Avance initiale Temps compression (cylindre N° 4)	Contrôle DYNAMIQUE du calage (au ralenti)	Référence		Tarage Inject. (bar)	Réglages (tr/min)			Régime Régul.	
				Porte inject. + injecteur K.C.A.	Injecteur DNOSD		Ralenti (2)	Débit résiduel	Ralenti accéléré	A vide	En charge
D9B	VE R 425/★ XUD201	BVM Pompe : 1,07 mm BVA Pompe : 0,98 mm après son P.M.B.		17S42 argent	+299A	130 \pm $\frac{5}{0}$	800 \pm $\frac{50}{0}$	1250 \pm 100 + câle de 3 mm	950 \pm 50	5100 \pm 125	4600 \pm 80
D8B	VE R 445/2 XUD 203	Pompe : 0,66 mm après son P.M.B.	11° \pm 1°	17S42 218 bleu	299	175 \pm $\frac{5}{0}$	800 \pm $\frac{50}{0}$	1500 \pm 100 + câle de 3 mm		5100 \pm 800	4500 \pm 80

* BVM : / 5 - BVA : / 3

(1) Trou de pige

(2) BVA ou réfri. +50 tr/min - BVA et réfri +100 tr/min

CARACTÉRISTIQUES (POMPE LUCAS)

XM Diesel

Régul.	En charge	Plaque moteur	Pompe Type Référence	Calage STATIQUE Avance initiale Temps compression (cylindre N° 4)	Contrôle DYNAMIQUE du calage (au ralenti)	Référence		Tarage Inject. (bar)	Réglages (tr/min)			Régime Régul.	
						Porte inject. + injecteur LCR 6730	Injecteur RDNOSDC		Ralenti accélééré (1)	Anti- calage	Ralenti (2)	A vide	En charge
	4600 ± 80	PJZ	DPC C61 R8443B962A	Moteur Trou de pige P.M.H. Pompe Valeur "X" gravée sur chaque pompe	13°	709D bleu	6872D	130 ± 5	950 ± 50	1300 à 1700 + cône de 4 mm	725 ± 25	5150 ± 125	4600 ± 80
	4500 ± 80												

(1) Moteur froid

(2) Réfri + 50 tr/min

Amortisseur L = 186 mm (entre les axes des rotules - accélérateur au repos)

XM Diesel		CARACTÉRISTIQUES (POMPE BOSCH)									
Plaque moteur	Pompe Type Référence	Calage STATIQUE Avance initiale Temps compression (cylindre N° 4)	Contrôle DYNAMIQUE du calage (au ralenti)	Référence		Tarage Inject. (bar)	Réglages (tr/min)			Régime Régul.	
				Porte inject. + injecteur	Injecteur DNOSD		Ralenti (3)	Débit résiduel	Ralenti accélééré	A vide	En charge
P8B	VE 4/9 F 2150 R474 (1)	Pompe (2) 0,88 mm après son P.M.B.	15°	KCA 17S42 218 bleu	299	175 ± 5	775 ± 25	Ralenti +50 + côle de 1 mm	900 ± 50	5150 ± 125	4300 ± 80
THY	VP 36 VE R 520 type 535	Pas de calage Gestion par le calculateur		KCE 30S5 jaune	312	170 ⁺⁵ ₀	750 ⁰ ₋₂₀			5100	
				* Cyl. n° 3							
				KCE 30S7	316						

* Seul le réglage est autorisé, si un élément est défectueux changer l'ensemble porte-injecteur - injecteur.

(1) BVA : R 474/1 (2) Moteur : trou de pige P.M.H. - Neutraliser l'action de l'accélérateur de démarrage à froid (3) BVA ou réfri. +50 tr/min - BVA réfri. +100 tr/min

CARACTÉRISTIQUES (POMPE BOSCH)

EVASION Diesel

Régul.	En charge	4300 ± 80	Plaque moteur	Pompe Type Référence	(1) Calage STATIQUE Avance initiale Temps compression (cylindre N° 4)	Contrôle DYNAMIQUE du calage (au ralenti)	Référence		Tarage Inject. (bar)	Réglages (tr/min)			Régime Régul.	
							Porte inject. + injecteur KCA	Injecteur DNDOSD		Ralenti (2)	Débit Résiduel	Ralenti accéléré	A vide	En charge
			D8B	VE R 445/2 XUD203	Pompe : 0,66 mm après son P.M.B.	11° ± 1°	17S42 218 bleu	299	175 ⁻⁵ ₀	800 ⁺⁵⁰ ₀	1500 ± 100 + câle de 3 mm	950 ± 50	5100 ± 80	4500 ± 80

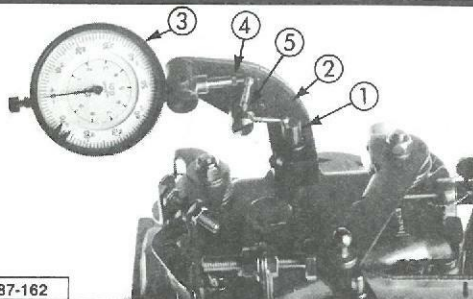
INJECTION

ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

TT Diesel (sauf AX 1.5 D)

CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION (LUCAS)



87-162

***4093-T**

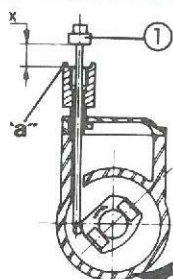
Rep :	Outillage
1	Pige
2	Support
3	Comparateur
4	Touche plate
5	Touche du renvoi

Calage de pompe

Engager la pige "1" sur la pompe (Fig. I et II)
 La pige doit être en appui sur le puits "a" (Fig. II)
 Sinon tourner le moteur (en arrière).
 Poser l'outil **4093-T** (Fig. I)
 Etalonner le comparateur à "0" (Fig. I)
 Le début de la course comparateur situe l'approche du P.M.H moteur.
 Piger le volant moteur (Fig. IV ou Fig. V).
 Tourner lentement la pompe vers le moteur jusqu'à obtenir la côte "X" (X = valeur gravée sur chaque pompe) (Fig. III).

Contrôle du calage

Pige engagée : le comparateur doit indiquer la valeur "X" $\pm 0,03$ gravée sur le bouchon (6) (Fig. III). Si cette condition n'est pas obtenue revoir le calage.



L.14-87a

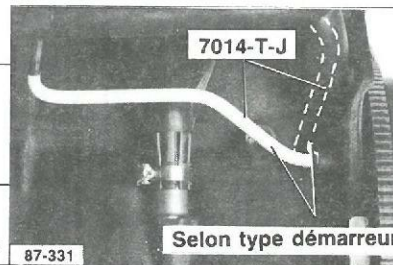


III



AX

IV

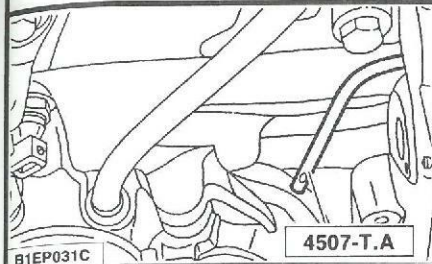
ZX
XANTIA
XM

V

87-331

Selon type démarreur

* COFFRET
4123-T



Calage de la pompe

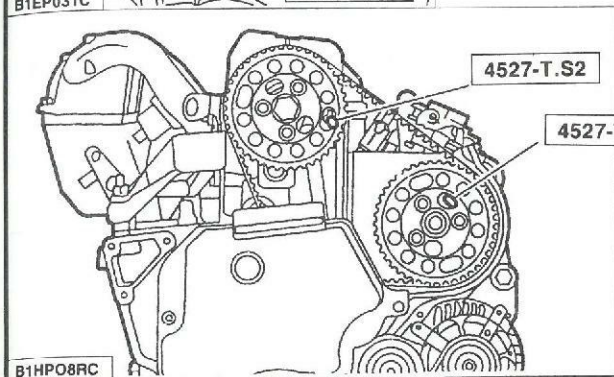
Piger :

- le volant moteur : **4507-T.A**
- le pignon d'arbre à cames : **4507-T.S2**

Poser la pompe serrage : **2,3 mdaN**.

Piger le plateau de pompe : **4507-T.S1**

Poser le pignon de pompe avec la courroie de distribution serrage : **2,3 mdaN**.



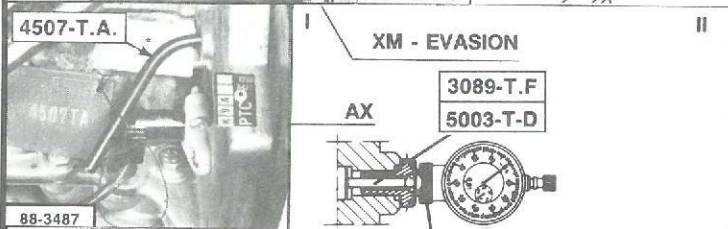
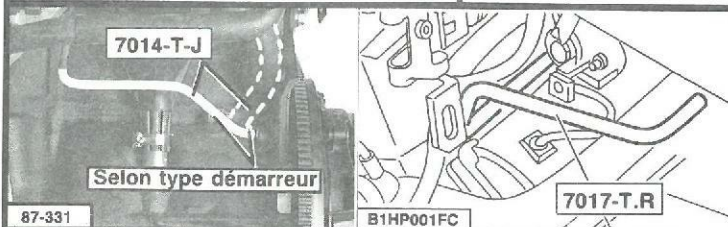
Contrôle

Piger le volant moteur : **4507-T.A**

Vérifier visuellement le pigeage des pignons d'arbre à cames et de pompe ou effectuer le contrôle à l'aide des outils **4507-T.S1** et **4507-T.S2**.

TT Diesel (Sauf XM 2.5 L Turbo)

CALAGE DE LA POMPE D'INJECTION (BOSCH)



Calage de pompe *

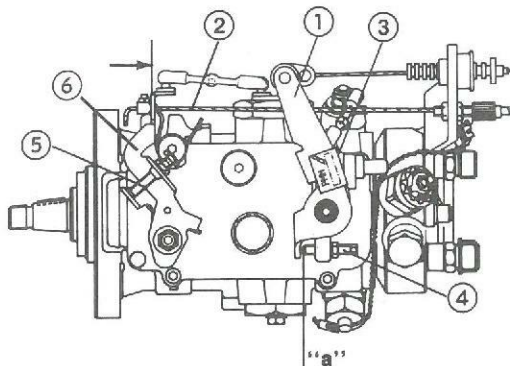
Engager la pignone dans le volant moteur (Fig. I, II et III)
 Monter l'outillage de calage de pompe (Fig. IV).
 Rechercher le P.M.B. du piston de la pompe (tourner le moteur en arrière) et mettre le comparateur à "0".
 Pigner le volant moteur.
 Amener le piston à la valeur : (voir page caractéristiques pompe **BOSCH**) après son 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 moteur 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 : à $\pm 0,03$ (voir page caractéristiques pompe **BOSCH**).
 Dans cette position, la pignone doit s'engager dans le volant moteur.
 Sinon reprendre le calage.

* Pompe avec surcaleur.

Neutraliser le surcaleur.
Effectuer 1/4 de tour.



Moteur froid : (Contrôle du ralenti accéléré).

Vérifier que le levier (6) est en butée, en le poussant suivant (→).

Moteur chaud :

S'assurer que le câble (2) est sans tension.

Commande d'accélérateur : (Moteur à l'arrêt).

Appuyer à fond sur l'accélérateur, vérifier que le levier (1) est en appui sur la butée (3).

Débit résiduel : (Anti-calage) moteur tournant.

Placer en "a" une cale épaisseur 1 mm entre le levier (1) et la vis (4).

Régler le régime moteur en agissant sur la vis butée (4). 1600 ± 50 tr/min.

Ralenti : 775 ± 25 tr/min en agissant sur (5).

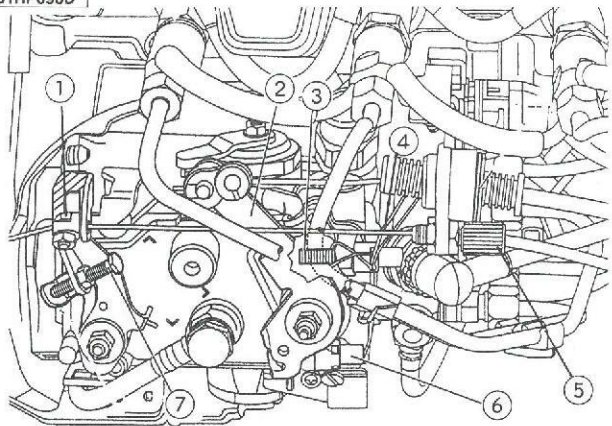
Décélération du moteur : de 3000 tr/min vers « 0 ».

— décélération trop rapide (calage) : serrer (4) de 1/4 de tour.

— décélération trop lente : desserrer (4) de 1/4 de tour.

Régulation à vide : 5500 tr/min.

B1HP090D



Moteur froid : (contrôle du ralenti accéléré) vérifier que le levier (7) est en butée à droite.

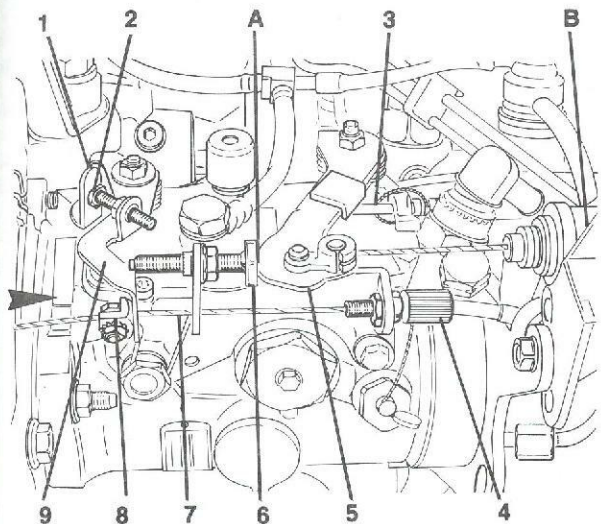
Moteur chaud : s'assurer que le câble (4) est sans tension.

Commande d'accélérateur : (moteur à l'arrêt)
Appuyer à fond sur l'accélérateur, vérifier que le levier (2) est en appui sur la butée (3).

Anti-calage : (débit résiduel) moteur tournant.

Placer une câle de 1.5 mm entre le levier (2) et la vis butée (6). Régler le régime moteur en agissant sur la vis butée (6) : **1600 tr/min.**

Ralenti : 775 ± 25 tr/min en agissant sur la vis (7).



Moteur froid : Contrôle du ralenti accéléré. Vérifier que le levier (9) est en butée (suivant →), sinon le régler par le serre-câble (8) et terminer par le tendeur (4).

Ralenti accéléré

A9A	1050 ± 50 tr/min
D9B	950 ± 50 tr/min

Moteur chaud : s'assurer que le câble (7) est sans tension.

Moteur à l'arrêt : accélérateur à fond, le levier (5) doit être en appui sur la butée (3).

Débit résiduel (anti-calage), placer en "A" une câle de **4 mm** entre le levier (5) et la butée (6), régler le régime moteur en agissant sur la butée (6) **1500 ± 100 tr/min.**

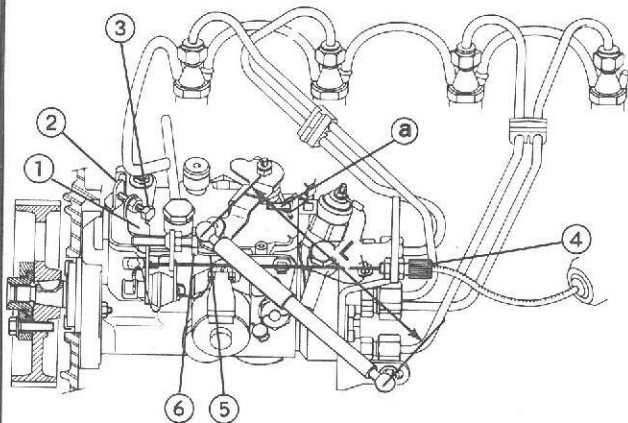
Ralenti : **800⁰ tr/min** en agissant sur la vis (2) **réfri. + 50 tr/min.**

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

- décélération trop rapide (calage) : desserrer (6) de 1/4 de tour.
- décélération trop lente : serrer (6) de 1/4 de tour.

Y14-18

INJECTION



Moteur froid : Contrôle du ralenti accéléré.

Vérifier que le levier (1) est en butée (suivant →), sinon le régler par le serre-câble et terminer par le tendeur (4).

Ralenti accéléré 950 ± 50 tr/min.

Moteur chaud : s'assurer que le câble de la sonde thermostatique est sans tension.

Moteur à l'arrêt : accélérateur à fond - le levier (5) doit être en appui sur la butée "a".

Contrôler la côte L : L = 186 mm accélérateur au repos.

Anti-calage : (débit résiduel) mettre une cale de 4 mm entre le levier (5) et la vis (6), le régime moteur doit être compris entre 1300 et 1700 tr/min : régler par la vis (6).

Ralenti : 725 ± 25 tr/min régler par la vis (3).

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

- trop rapide (calage) : desserrer la vis (6) de 1/4 de tour.
- trop lente (pas de frein moteur) serrer la vis (6) de 1/4 de tour.

Régulation à vide : 5150 ± 125 tr/min.

REGLAGE DES COMMANDES DE POMPE (BOSCH)

ZX - XANTIA - EVASION Diesel

Moteur froid :

Contrôle du ralenti accéléré.

Vérifier que le levier (3) est en butée (suivant →) sur la vis (1) sinon régler par le serre-câble (2) achever la tension par le tendeur (6).

Moteur chaud :

Le câble (9) doit être détendu.

Moteur arrêté : appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur, vérifier que le levier (8) est en butée sur la vis (7), sinon modifier la position de l'épingle B.

Réglage du ralenti :

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

Agir sur la vis (4) pour obtenir un régime de rotation $800 +_{50}^0$ tr/min : Réfri. ou BVA + 50 tr/min.

Réfri et BVA + 100 tr/min.

Réglage du débit résiduel :

Engager une cale A de entre le levier (8) et la vis (5).

Régler celle-ci (5) pour obtenir un régime

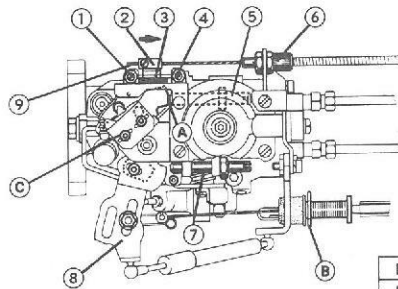
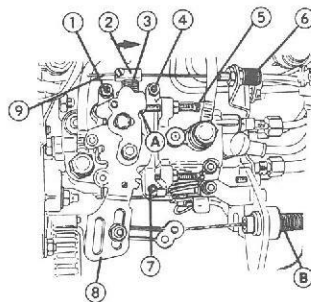
	A9A	D9B	D8A - D8B
	1 mm	3 mm	
	ralenti + 50	1250 ± 100	1500 ± 100

Réglage du ralenti accéléré :

Amener le levier (3) en butée sur la vis (1) et agir sur cette vis pour obtenir un régime de rotation de

A9A	D9B - D8A - D8B
1050 ± 50 tr/min	950 ± 50 tr/min

Vérifier l'efficacité de la commande manuelle de STOP.
Réglage du contacteur C de levier de charge :
 ouverture des contacts pour une course du câble d'accélérateur de 11 mm ou un jeu en A de 8,5 mm



F.14-19

F.14-27

INJECTION

ALLUMAGE

EMBRAYAGE
 BV
 TRANSMISSION

Moteur froid : Contrôle du ralenti accéléré.

Vérifier que le levier (6) est en butée (suivant \rightarrow), sinon le régler par le serre-câble (2) et terminer par le tendeur.

Moteur chaud :

Moteur à l'arrêt : accélérateur à fond le levier (6) doit être en appui sur la vis (5).

Réglage du ralenti :

Dévisser la vis (4) jusqu'à suppression du contact sur le levier d'accélération.

Agir sur la vis (3) pour obtenir un régime de rotation : **775 \pm 25 tr/min.**

BVA ou réfri. : **ralenti + 50 tr/min.**

BVA réfri. : **ralenti + 100 tr/min.**

Réglage du débit résiduel :

Engager une cale de 1 mm entre le levier (6) et la vis butée (4).

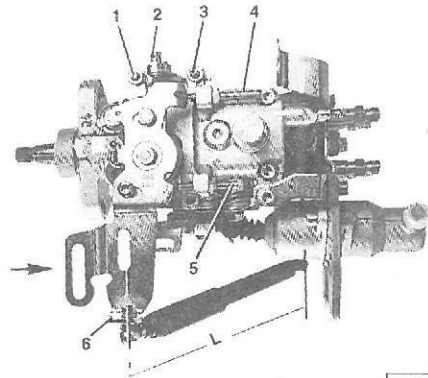
Régler par la vis (4) pour obtenir un régime : **ralenti + 50 tr/min.**

Réglage du ralenti accéléré :

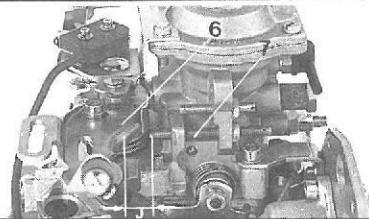
Amener le levier (2) en butée sur la vis (1) et agir sur cette vis pour obtenir un régime de **900 \pm 50 tr/min.**

Vérifier l'efficacité de la commande manuelle de STOP.

Réglage du contacteur C du levier de charge : ouverture des contacts pour un jeu **J** de 12 mm (entre le levier (6) et la vis (7)).



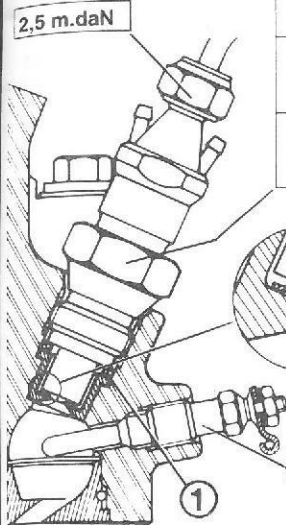
91-33



92-438

INJECTEURS (Montage)

Diesel TT



AX	VJZ	5.5 m.daN
	K9Y	9 m.daN
ZX - XANTIA EVASION	TT moteurs	
	PJZ - P8B	
XM	THY	5.5 m.daN
	BOSCH	LUCAS
	7 m.daN	1 m.daN + 20° ou 6 m.daN

ATTENTION

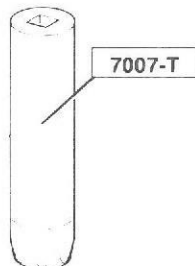
Respecter le sens de montage de la rondelle (2)

2,2 m.daN

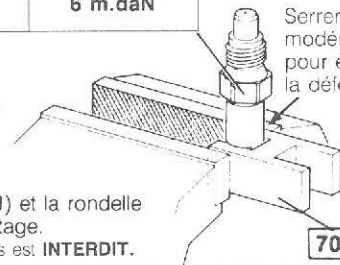
Montage d'un injecteur :

REPLACER le joint cuivre (1) et la rondelle pare-feu (2) à chaque démontage.

NOTA : Le panachage entre marques est **INTERDIT**.

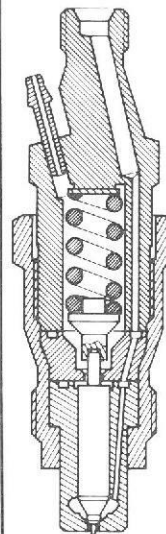


Serrer modérément pour éviter la déformation



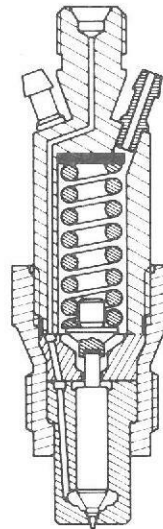
7008-T-A

BOSCH



V 14-32

LUCAS



BX 14-10

INJECTION

ALLUMAGE

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION































AX - ZX TT

BOUGIES

 Maintenance 30 000 km

 Maintenance allégée 60 000 km

ALLUMAGE

Véhicules - Modèles		Plaque moteur	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	Ecartement électrodes	Couple de serrage
AX	1,0 i X	CDZ	 FR8DCO		 RFC42LS	0,8 mm	2,5 m.daN
			 FR8LDC			0,9 mm	
	1,1 i X - SX - VSX	HDZ	 FR8DCO		 RFC42LS	0,8 mm	
			 FR8LDC			0,9 mm	
	1,4 i Exclusive - Furio 4x4 - VSX	KDX	 FR7DCO	 RC9YCC	 RFC52LS	0,8 mm	
			 FR7LDC		 RFC52LSP	0,9 mm	
1,4 i GTi	KFZ		 RC7YCC	 RFC52LS	0,8 mm		
		 FR6KDC			0,9 mm		
ZX	1,1 i Reflex	HDZ	 FR8DCO		 RFC42LS	0,8 mm	
			 FR8LDC			0,9 mm	

BOUGIES

ZX TT

Maintenance 30 000 km

Maintenance allégée 60 000 km

Véhicules - Modèles		Plaque moteur	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	Ecartement électrodes	Couple de serrage
ZX	1,4 i Reflex Avantage - Aura	KDX	FR7DCO	RC9YCC	RFC52LS	0,8 mm	2,5 m.daN
			FR7LDC		RFC52LSP	0,9 mm	
	1,6 i Avantage Aura	BFZ	FR7DCO	RC9YCC	RFC52LS	0,8 mm	
			FR8LDC		RFC42LS2E	0,9 mm	
	1,8 i Furio Aura	LFZ	FR7DCO	RC9YCC	RFC52LS	0,8 mm	
			FR8LDC		RFC42LS2E	0,9 mm	
	2,0 i Volcane	RFX	FR7DCO	RC9YCC	RFC52LS	0,8 mm	
			FR8LDC		RFC42LS2E	0,9 mm	
	2,0 i 16 V	RFT		RC7YCC	RFC58 LS	0,8 mm	

XANTIA - XM TT
BOUGIES
 Maintenance 30 000 km

 Maintenance allégée 60 000 km

Véhicules - Modèles		Plaque moteur	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	Ecartement électrodes	Couple de serrage
XANTIA	1,6 i X	BFZ	FR7DCO	RC9YCC	RFC52LS	0,8 mm	2,5 m.daN
			FR8LDC		RFC42LS2E	0,9 mm	
	1,8 i X - SX	LFZ	FR7DCO	RC9YCC	RFC52LS	0,8 mm	
			FR8LDC		RFC42LS2E	0,9 mm	
	2,0 i SX - VSX	RFX	FR7DCO	RC9YCC	RFC52LS	0,8 mm	
			FR8LDC		RFC42LS2E	0,9 mm	
	16 V VSX	RFT		RC7YCC	RFC58LS	0,8 mm	
XM	2,0 i 16 V - SX - VSX	RFV					
			FR8LDC		RFC42LS2E	0,9 mm	

ALLUMAGE

BOUGIES

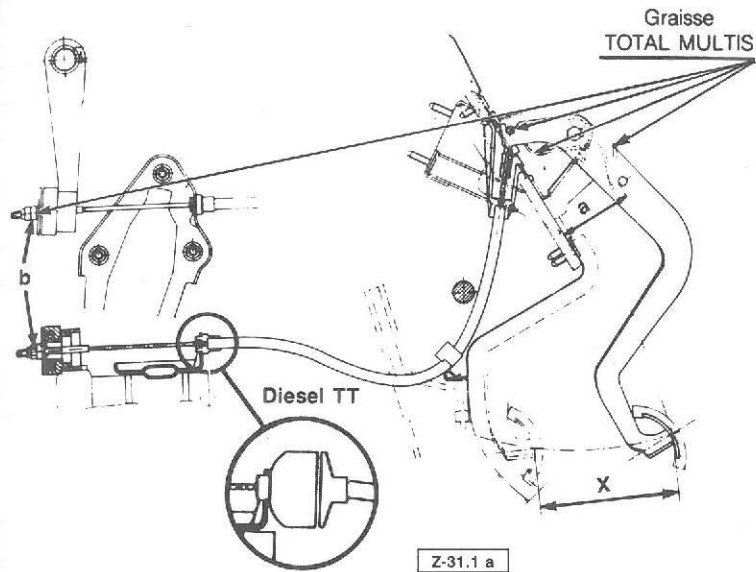
XM - EVASION - TT

Maintenance 30 000 km

Maintenance allégée 60 000 km

Véhicules - Modèles		Plaque moteur	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	Ecartement électrodes	Couple de serrage
XM	Turbo CT VSX - Exclusive	RGX					2,5 m.daN
			FR6LDC		RFC58LS2E	0,9 mm	
	V6 - VSX - Exclusive	UFZ		RC7BMC	RFC58LS3	1 mm	
					RFC58LS3		
	V6 24 - Exclusive	UKZ		RC7BMC	RFC58LS3	1 mm	
					RFC58LS3		
EVASION	2,0 i X - VSX	RFU	FR7DCO	RC9YCC	RFC52LS	0,8 mm	
			FR8LDC		RFC42LS2E	0,9 mm	
	2,0 i Turbo CT - SX - VSX	RGX					
			FR6LDC		RFC58LS2E	0,9 mm	

AX - TT	EMBRAYAGE					
	1.0 i - 1.1 i 1.4 i	1.4 i 4x4	GTi	1.4 D		1.5 D
Marque	VALEO		VALEO		LUK	
Mécanisme Type	180 CP 3400		180 CP 3750	180 CP 3400	180 - 3000 (96 146 760 80)	180-3000 (96 177 872 80)
Disque Type moyeu	R (E95) 22 AX	X (D95) 11A 12X	X (D95) 11A 12X	K (E95Y) 22 AX		
Identification des ressorts	- 2 bleu - 4 vert	- 4 bleu - (2 bleu)	- 4 bleu - (2 bleu)	- 4 vert - 1 blanc - 1 gris	- 4 moyens - 2 petits	- 4 gros
∅ garniture ext./int.	181,5/127		181,5/127		180/134	
Qualité garniture	F202		F202		T361	



Course de la pédale

Relever la côte **X** entre les positions, pédale au repos : **L1**.

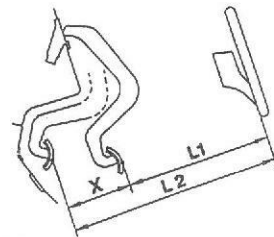
Pédale à fond de course : **L2**.

La côte **X** doit être de **130 mm** mini, agir sur l'écrou ou **b** pour obtenir cette côte.

Si échange du câble d'embrayage effectuer un pré-réglage et un tassement de la gaine en appuyant une trentaine de fois sur la pédale.

Hauteur de la pédale

La côte **a** = **71 mm** maxi entre le tablier et le bord du trou de la pédale.



Z-31.1 a

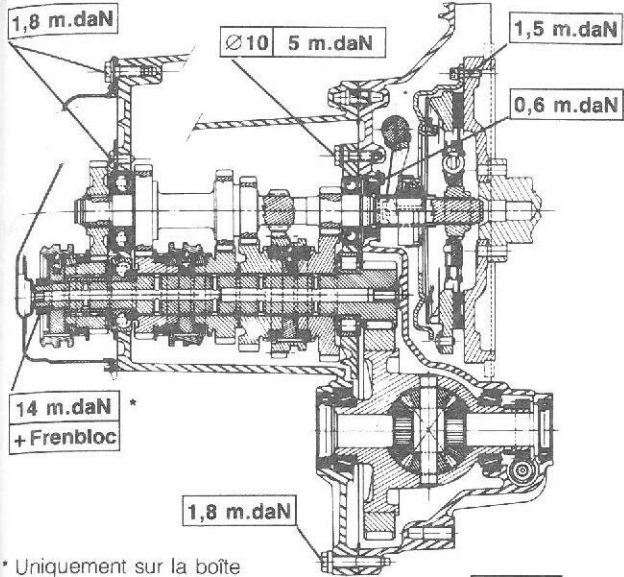
B2BP023C

AX - TT	GENERALITES TRANSMISSION				
	BV4 Adm. Postes - EDF	1.0 i BV5	1.1 i	1.4 i	1.4 i 4x4
Plaque moteur	CDZ		HDZ	KDX	
Pneumatiques-Développement	145/70 R13 MXT - 1,65 m			155/70 R13 MXT - 1,67 m	
Plaque BV	20 CB 34	20 CB 63	20 CB 53	20 CB 74	20 CB 84
Couple réducteur	16x65	17x64	17x61	17x64	13x64
Rapport compteur	19x18				
	Exclusive Furio	GTi	1.4 D	1.5 D	
Plaque moteur	KDX	KFZ	K9Y	VJZ	
Pneumatiques-Développement	165/65 R14 MXT 1,65m	185/60 R13 MXV2 - 1,675 m	155/70 R13 MXT - ENERGY - 1,67 m		
Plaque BV	20 CB 81	20 CB 92	20 CB 45	20 CB 98	
Couple réducteur	16x63		17x61		
Rapport compteur	19x18				

EMBRAYAGE
 BV
 TRANSMISSION

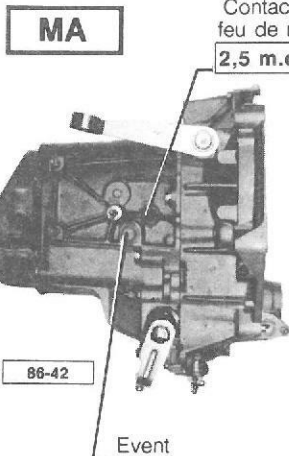
BOITE DE VITESSES

AX - 4 x 2

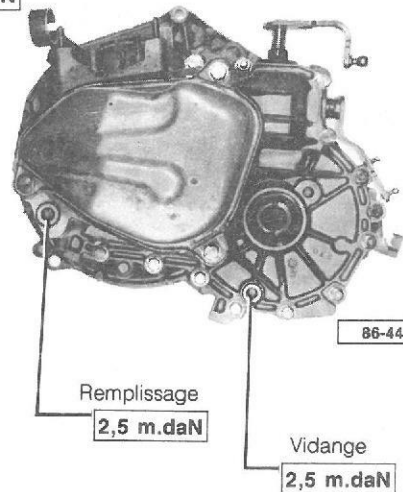


* Uniquement sur la boîte 5 vitesses

Z.33-2

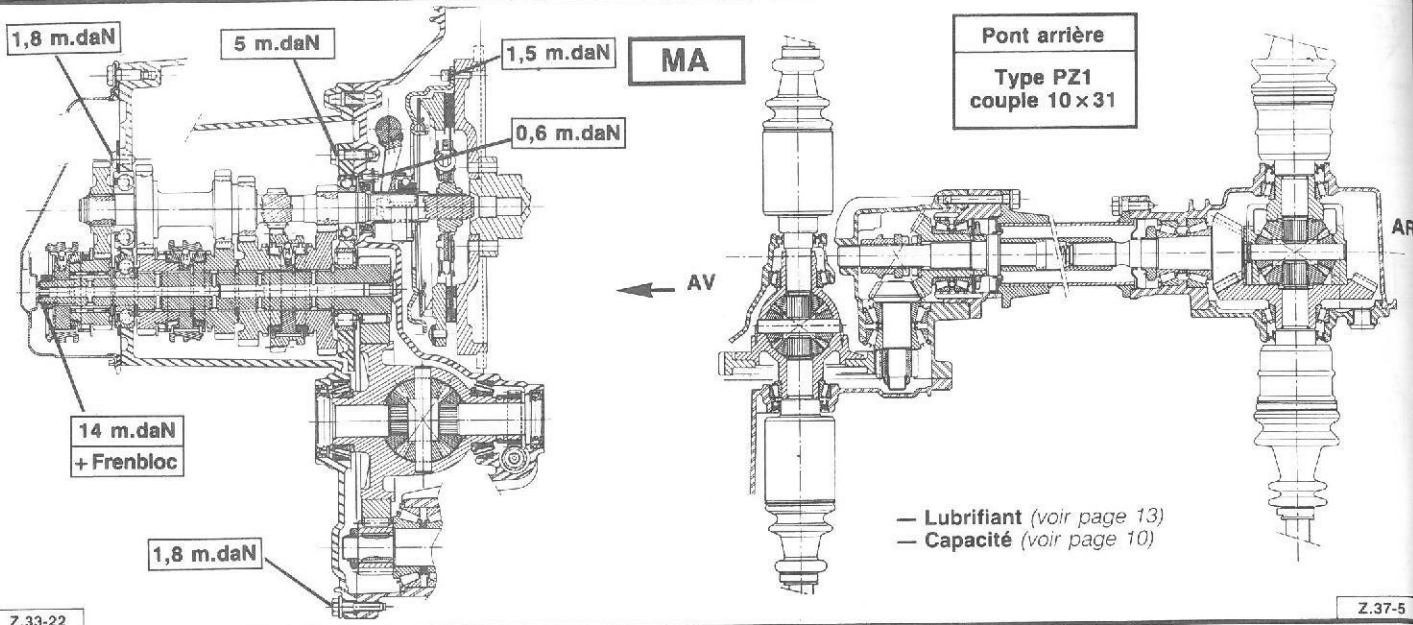


- Lubrifiant (voir page 13)
- Capacité (voir page 10)



AX - 4x4

BOITE DE VITESSES



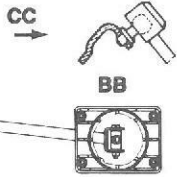
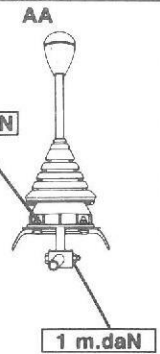
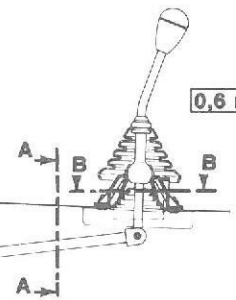
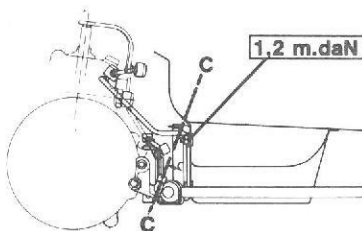
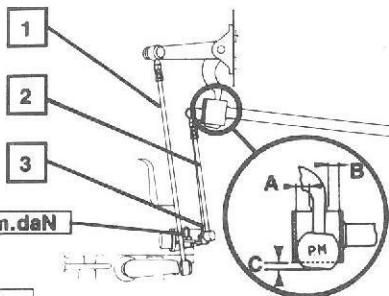
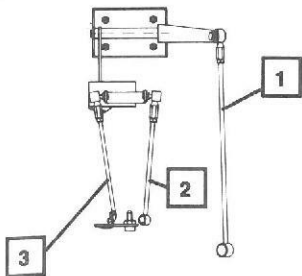
Z.33-22

Z.37-5

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

COMMANDES DE VITESSES

AX - 4x2



Réglages	
1	A = 11,5 mm
	B = 9,5 mm
2	C = 3 ± 2 mm
3	

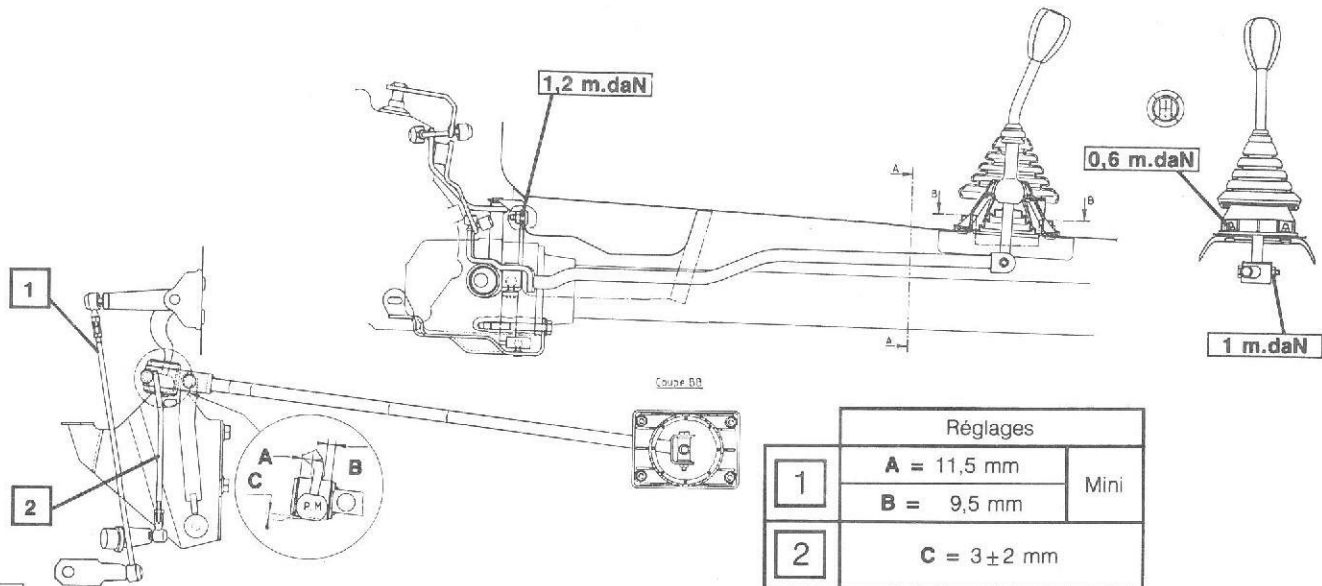
Z.37-5

Z 33-4.a

EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION

AX - 4x4

COMMANDES DE VITESSES



Z 33-23

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

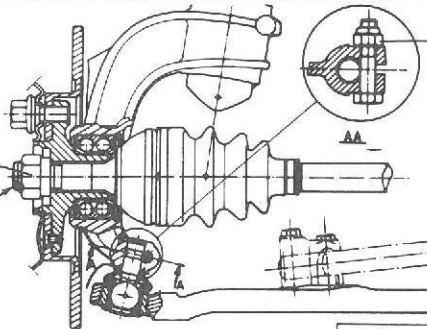
TRANSMISSIONS

AX - TT

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

25 m.daN

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



2 *
2,8 m.daN

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.

Z.41-1

1.0 i - 1.1 i : $\varnothing = 62$ mm

1.4 i : $\varnothing = 69$ mm

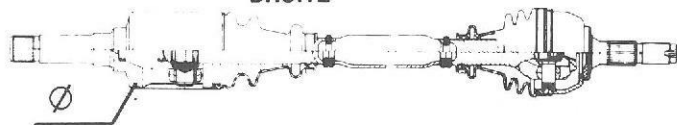
GTI : transmissions spécifiques - 4x4 : transmissions AR spécifiques

GAUCHE



Z.37-1

DROITE



Z.37-1

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

ZX - TT	EMBRAYAGE					
	1.1 i - 1.4 i	1.6 i	1.8 i	2.0 i		
Marque	VALEO		LUK	VALEO		LUK
Mécanisme Type	180 CP 3400	200 CP 4250	200 - 4400	200 CP 4250	215 CP 4400	215 - 4400
Disque Type moyeu	R (E95) 22 AX	R 33 AX	.	B 33 AX	F (D93) 22 BX	
Identification des ressorts	- 2 bleu - 4 vert	- 6 rose	- 4	- 2 jaune - 2 vert - 2 violet	- 2 brun (- 2 rouge) (- 2 jaune)	(- 4 gros) (- 4 petits)
∅ garniture ext./int.	181,5/127	200/137			215/147	216/145
Qualité garniture	F202		T361 - F202	F 202		T361 - F202

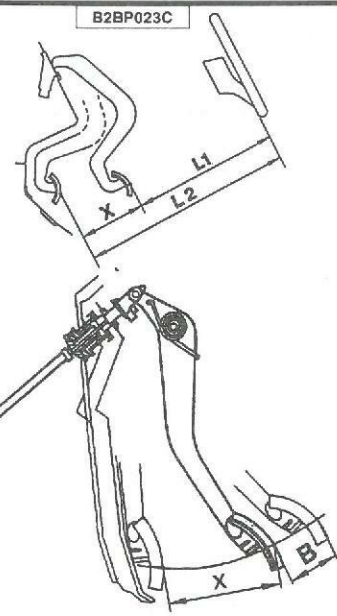
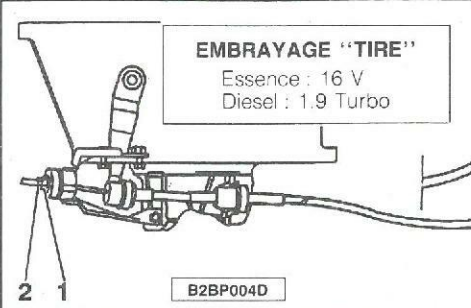
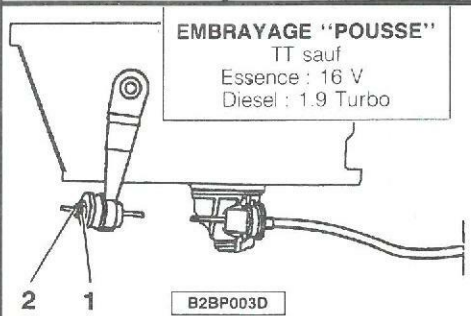
EMBRAYAGE

ZX - TT

* Butée intégrée (du type tirée)	16 V	1.8 - 1.9 Diesel (Atmo)	1.9 Diesel (Turbo)	
Marque	VALEO	LUK	VALEO	
Mécanisme Type	*215 DT 5250	200 CP 4250	200 - 4400	*215 DT 5250
Disque Type moyeu	F (D93) 22 BX	B (D93Y) 33 AX	XUD	FM (D95) 11 AX
Identification des ressorts	<ul style="list-style-type: none"> (- 2 brun) (- 2 orange) (- 2 rouge) (- 2 jaune) 	<ul style="list-style-type: none"> - 2 jaune - 2 vert - 2 violet 	<ul style="list-style-type: none"> - 2 petits - 2 gros 	<ul style="list-style-type: none"> (- 2 rouge) (- 2 rose) (- 2 jaune) (- 2 beige)
∅ garniture ext./int.	215/147	200/137	200/134	215/147
Qualité garniture	F202	T361 - F202	F202	

ZX - TT

CONTROLE ET REGLAGE : EMBRAYAGE



Course de la pédale

(Volant réglable : mettre celui-ci en position basse).

Relever la côte X entre les positions pédale au repos :

L1, pédale à fond de course : L2.

La côte X doit être de

1.1 i - 1.4 i	145 ± 5 mm
TT sauf (1.1 i - 1.4 i)	150 ⁰ ₊₁₀ mm

agir sur l'écrou (1) pour obtenir cette côte.

Contrôler que la pédale revient librement.

Vérifier que la côte B est de 50 mm maxi.

Echange du câble d'embrayage

Effectuer un pré-réglage et un tassement de la gaine en appuyant une trentaine de fois sur la pédale.

EMBAYAGE
BY
TRANSMISSION

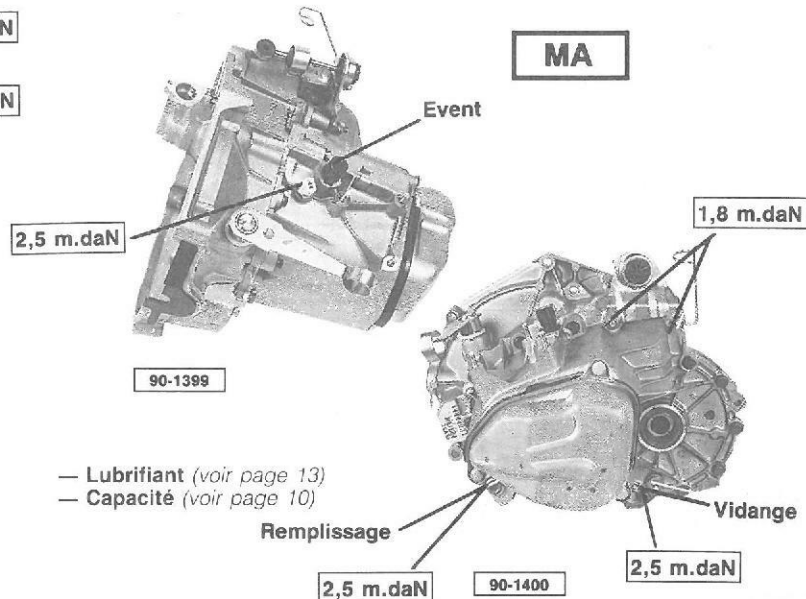
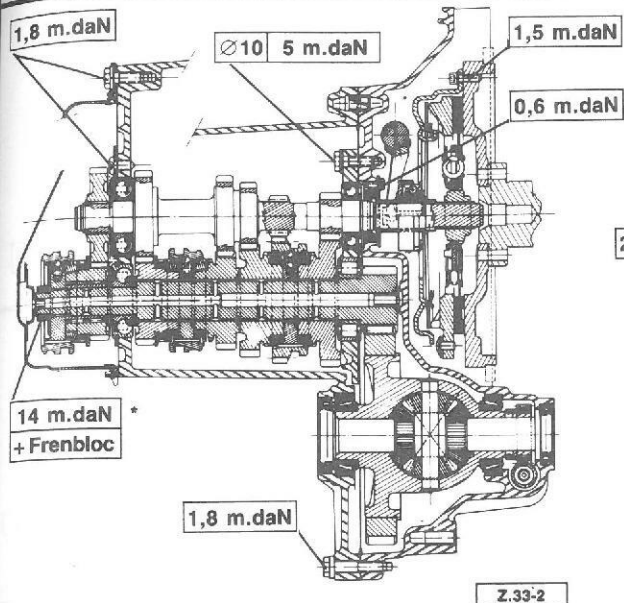
GENERALITES TRANSMISSION				ZX Essence	
	1.1 i	1.4 i	1.6 i	1.8 i	
				BVA	
Plaque moteur	HDZ	KDX	BFZ	LFZ	
Pneumatiques-Développement	165/70 R13 MXT - 1,725 m		175/65 R14 MXT - 1,76 m		
Plaque BV	20 CB 62	20 CB 60	20 CM 41	20 CM 73	20 GZ 74
Couple réducteur	13x59	14x60	16x65	17x59	17x65
Rapport compteur	19x17				
	2.0 i		16 V		
	BVA				
Plaque moteur	RFX		RFT		
Pneumatiques-Développement	185/60 R14 MXV2 - 1,76 m		195/55 R15 - 1,85 m		
Plaque BV	20 CM 71	20 GZ 75	20 CM 43		
Couple réducteur	17x61	17x65	14x62		
Rapport compteur	19x17		22x19		

ZX Diesel	GENERALITES TRANSMISSION		
	1.8 Diesel	1.9 Diesel (atmo)	
			ABS
Plaque moteur	A9A	D9B	
Pneumatiques-Développement	165/70 R13 - 1,725 m		175/65 R14 - 1,76 m
Plaque BV	20 CM 49	20 CM 47	20 CM 48
Couple réducteur	16 x 59		16 x 61
Rapport compteur	22 x 20		19 x 17
	1.9 Diesel (atmo)	1.9 Diesel (Turbo)	
	BVA		
Plaque moteur	D9B	D8A	
Pneumatiques-Développement	175/65 R14 MXT - 1,778 m	175/65 R14 - 1,76 m	
Plaque BV	20 GZ 76	20 CM 70	
Couple réducteur	18 x 66	16 x 63	
Rapport compteur	19 x 17		

EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION

BOITE DE VITESSES

ZX 1.1 i - 1.4 i

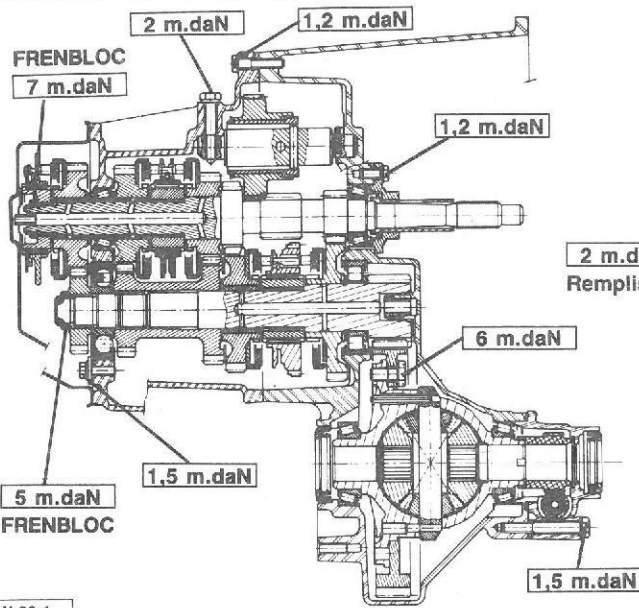


- Lubrifiant (voir page 13)
- Capacité (voir page 10)

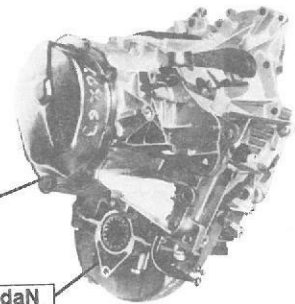
EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

ZX 1.6 i - 1.8 i - 2.0 i - 16 V

BOITE DE VITESSES

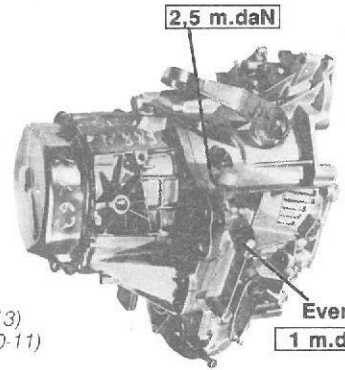


BE 3



2 m.daN
Remplissage

3 m.daN
Vidange



2,5 m.daN

Event
1 m.daN

- Lubrifiant (voir page 13)
- Capacité (voir page 10-11)

EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION

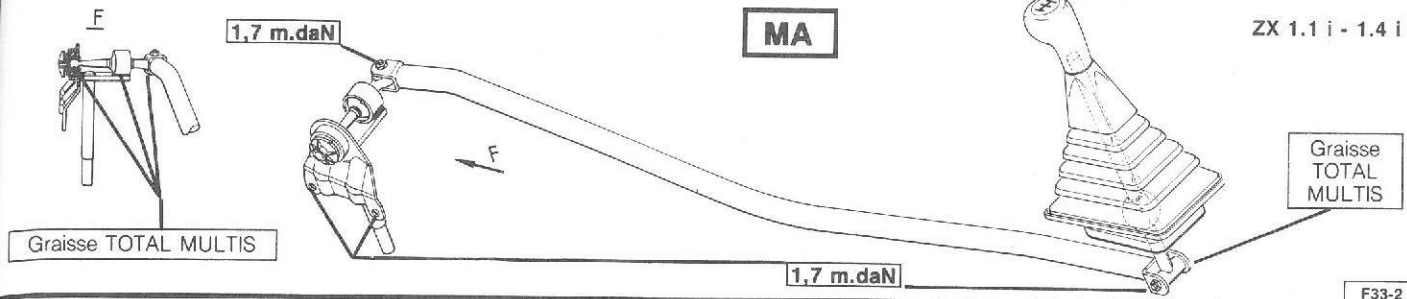
Y-33.1

89-280

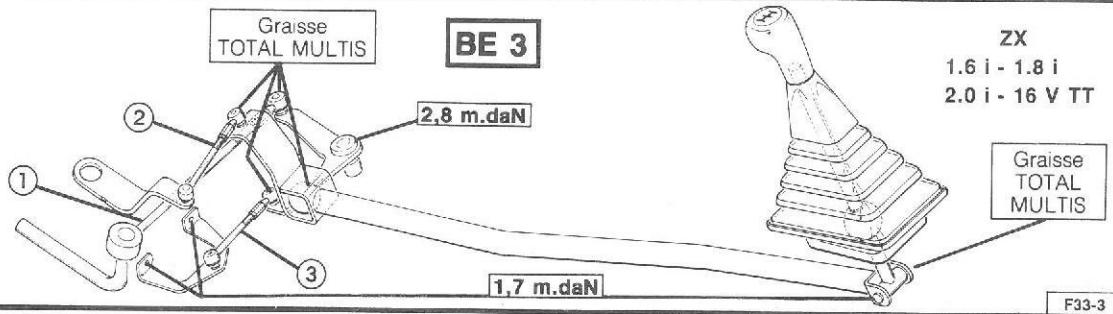
89-288

COMMANDES DE VITESSES

ZX - TT

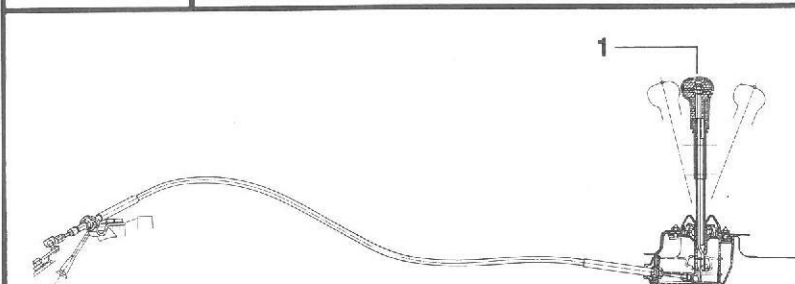


- ① L = 260,5 ± 1 mm
- ② L = 106 ± 1 mm
- ③ L = 106,5 ± 1 mm

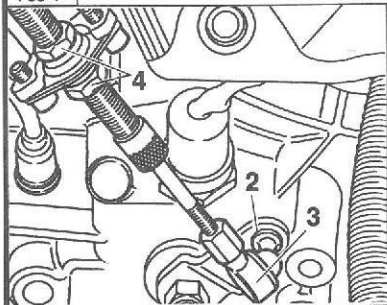


Event
m.daN

89-288

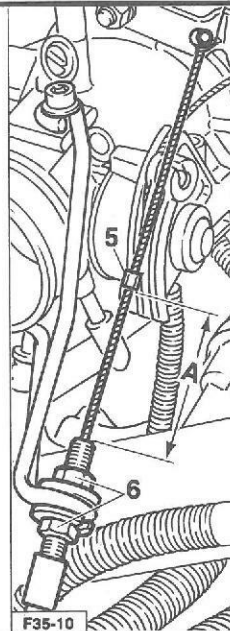


F33-4



Réglage :
Le levier (1) et le levier (2) en position N.
Ajuster le boîtier rotule (3) pour le positionner en face de la rotule du levier (2) à l'aide des écrous (4).

F35-10



F35-10

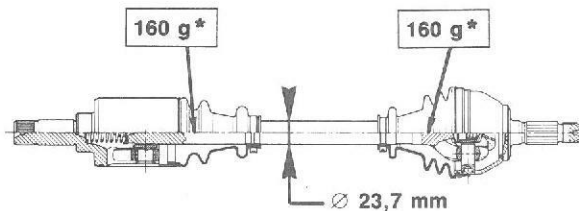
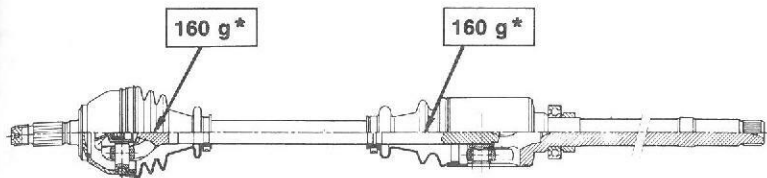
Réglage de la commande de correction de charge (kick-down).

- Moteur chaud, ralenti et câble d'accélérateur réglé.
- Le câble de charge désaccouplé, exercer sur lui une traction jusqu'au point dur : **A = 39 mm**
- Câble accouplé, accélérateur au repos : jeu entre le cavalier (5) et l'embout de gaine : **0,5 mm**. Ajuster cette valeur par les écrous (6).

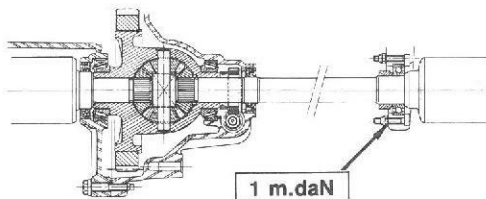
*Graisse préconisée : GL 245 MO

Fournie avec les gaines livrées aux PR

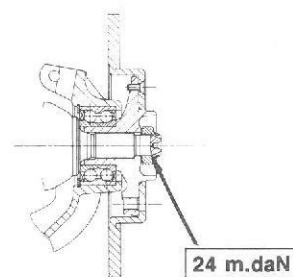
MA



F 37-1



F 37-5

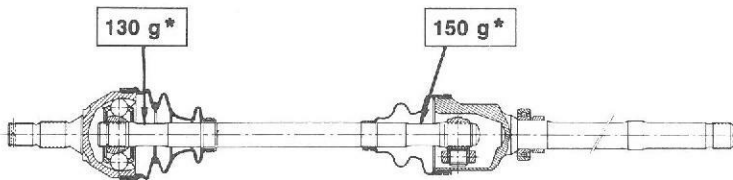


F 41-4

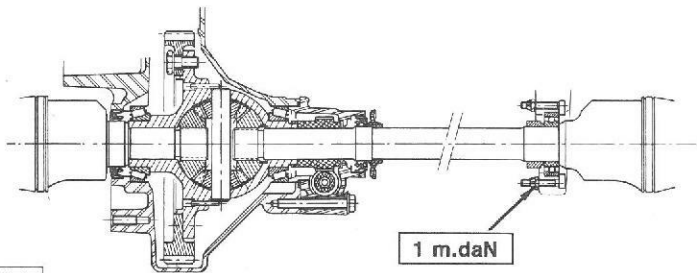
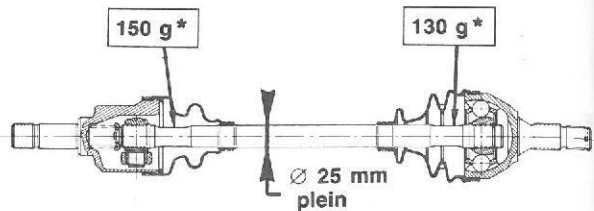
*Graisse préconisée : GL 245 MO

Fournie avec les gaines livrées par les PR

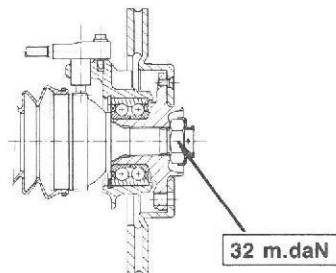
BE 3



F37-2



F37-4



F45-2

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

EMBRAYAGE

XANTIA Essence

*Butée intégrée (du type tirée)	1.6 i		1.8 i	2.0 i		16 V ACTIVA
Marque	VALEO	LUK	VALEO		LUK	VALEO
Mécanisme Type	200 CP 4250	200 - 4400	200 CP 4250	215 CP 4400	215 - 4400	*215 DT 5250
Disque Type moyeu	R 33 AX		B 33 AX	F (D93) 22 BX		F (D93) 22 BX
Identification des ressorts	- 6 rose	- 4	- 2 jaune - 2 vert - 2 violet	- 2 brun (- 2 rouge) (- 2 jaune)	(- 4 gros) (- 4 petits)	(- 2 brun) (- 2 orange) (- 2 jaune) (- 2 rouge)
∅ garniture ext./int.	200/137			215/147	216/145	215/147
Qualité garniture	F202	T361 - F202	F 202		T361 - F202	F202

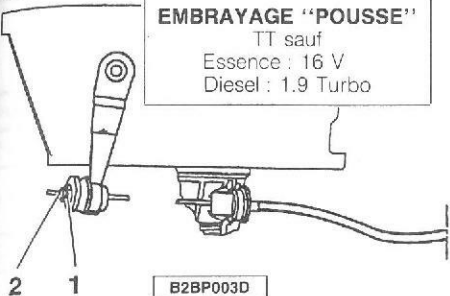
F45-2

XANTIA Diesel		EMBRAYAGE		
* Butée intégrée (du type tirée)	1.9 D Atmo		1.9 D Turbo	
Marque	LUK	VALEO		
Mécanisme Type	200 - 4400	200 CP 4250	*215 DT 5250	
Disque Type moyeu	B (D93Y) 33 AX		FM (D95) 11 AX	
Identification des ressorts	- 2 petits - 2 gros	- 2 jaune - 2 vert - 2 violet	(- 2 rouge - 2 rose) (- 2 jaune - 2 beige)	
∅ garniture ext./int.	200/134	200/137	215/147	
Qualité garniture	T361 - F202	F202		

EMBRAYAGE
 BY
 TRANSMISSION

EMBRAYAGE "POUSSE"

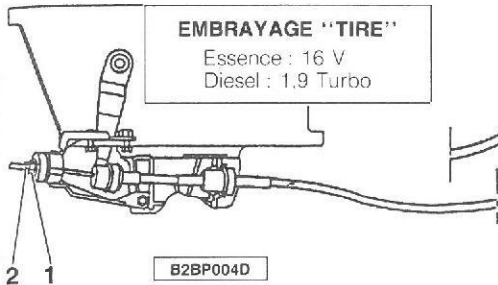
TT sauf
Essence : 16 V
Diesel : 1.9 Turbo



B2BP003D

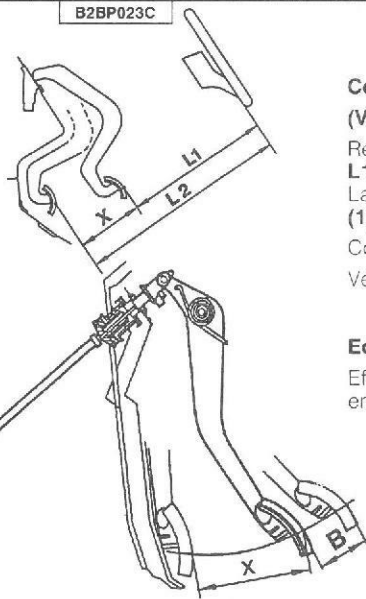
EMBRAYAGE "TIRE"

Essence : 16 V
Diesel : 1.9 Turbo



B2BP004D

B2BP023C



Course de la pédale

(Volant réglable : mettre celui-ci en position basse).

Relever la côte **X** entre les positions pédale au repos : **L1**, pédale à fond de course : **L2**.

La côte **X** doit être de **150 ± 5 mm**, agir sur l'écrou (1) pour obtenir cette côte.

Contrôler que la pédale revient librement.

Vérifier que la côte **B** est de **50 mm** maxi.

Echange du câble d'embrayage

Effectuer un pré-réglage et un tassement de la gaine en appuyant une trentaine de fois sur la pédale.

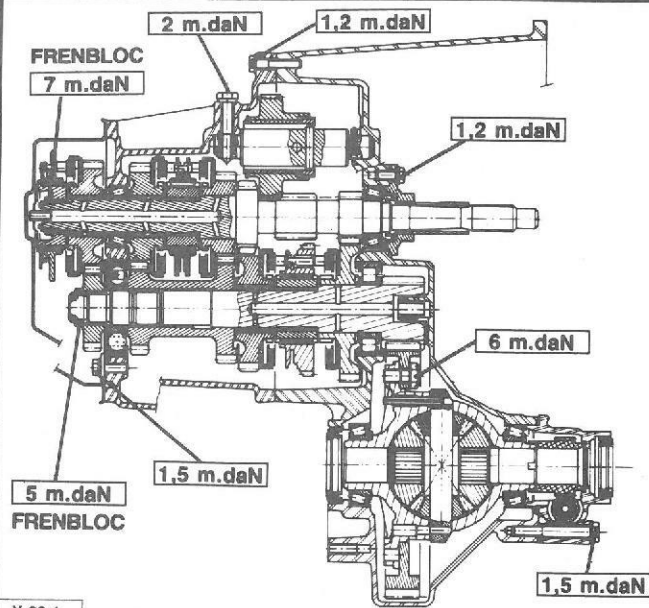
XANTIA Essence	GENERALITES TRANSMISSION					
* 20 CH 31 6616 → 19×79	1.6 i		1.8 i			
Plaque moteur	BFZ		9CV			BVA
Pneumatiques-Développement	165/70 R14 - 1,85 m		7CV			BVA
Plaque BV	20 CM 39 → 6615	20 CH 32 6612 →	20 CL 47 → 6572	20 CM 84* 6573 → 6615	20 CM 38	20 GZ 67
Couple réducteur	16×67	19×79	16×67		16×61	18×66
Rapport compteur	22×19					
(1) ACTIVA 20 CM 74 6629 →	2.0 i		16 V			
Plaque moteur	9 CV	11 CV	BVA		(1)	
Pneumatiques-Développement	RFX			RFT		
Plaque BV	185/65 R14 MXV3 - 1,815 m			205/55 R15 MXV3 - 1,85 m		
Couple réducteur	20 CM 40	20 CL 49 → 6572	20 CM 85 6573 →	20 GZ 68	20 CL 73 → 6580	20 CM 86 6581 →
Rapport compteur	16×63	16×65		17×65	15×64	
	22×19					

GENERALITES TRANSMISSION

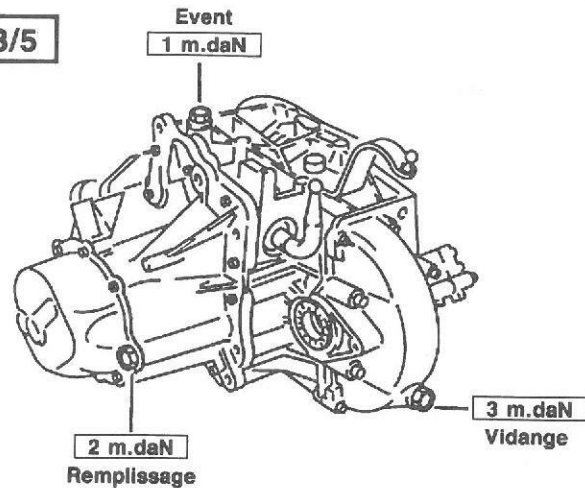
XANTIA Diesel

	1.9 D Atmo	BVA	1.9 D Turbo
Plaque moteur	D9B		D8B
Pneumatiques-Développement	175/70 R14 MXT - 1,85 m		185/65 R14 MXT - 1,815 m
Plaque BV	20 CM 37 ou 20 CH 02 → 6611	6581 →	20 GZ 80
Couple réducteur	16 × 67	19 × 79	18 × 66
Rapport compteur	22 × 19		
Plaque moteur			
Pneumatiques-Développement			
Plaque BV			
Couple réducteur			
Rapport compteur			

**EMBRAYAGE
BV
TRANSMISSION**



BE 3/5



- Lubrifiant (voir page 13)
- Capacité (voir page 11)

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

Y-33.1

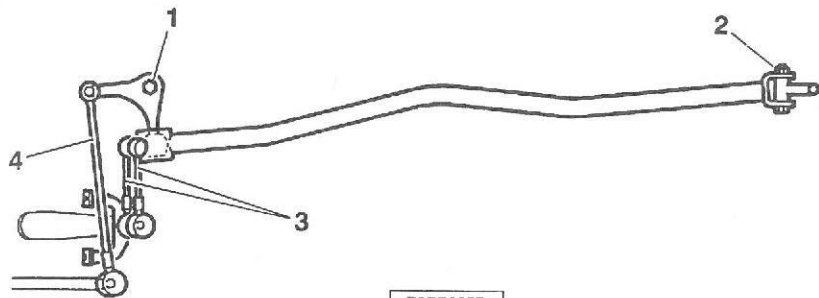
B2CK04TC



Couples de serrage :

- (1) – fixation renvoi/berceau : **2,7 m.daN**
- (2) – fixation barre/levier : **1 m.daN**

Ingrédient préconisé : graissage des rotules
(graisse G6).

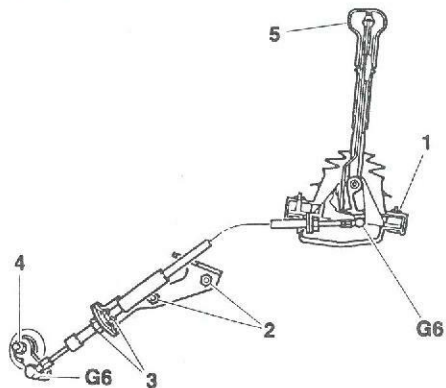


Réglage des biellettes :

- (3) – biellette de sélection : longueur = 100 ± 1 mm
- (4) – biellette de passage : longueur = 245 ± 1 mm

NOTA : Les cotes de réglage correspondent à l'entraxe des rotules.

B2BP005D

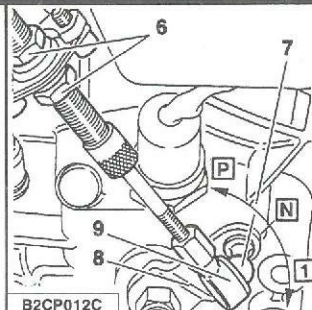


Couples de serrage :

- (1) – fixation sur caisse : **0,7 m.daN**
- (2) – support/boîte de vitesses : **2 m.daN**
- (3) – écrous de réglage : **1 m.daN**
- (4) – fixation du sélection/boîte de vitesses : **2 m.daN**

NOTA : Graissage des rotules : utiliser la graisse G6-TOTAL MULTIS.

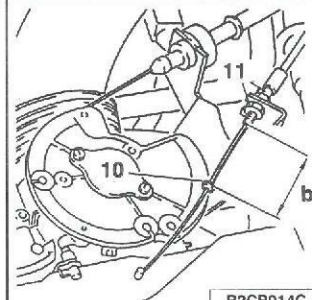
B2CP00ZD



B2CP012C

Réglage de la commande de vitesses

- Mettre le levier (5) et le levier (8) en position **N**.
- Ajuster le boîtier rotule (9) pour le positionner en face de la rotule (7) à l'aide des écrous (6).

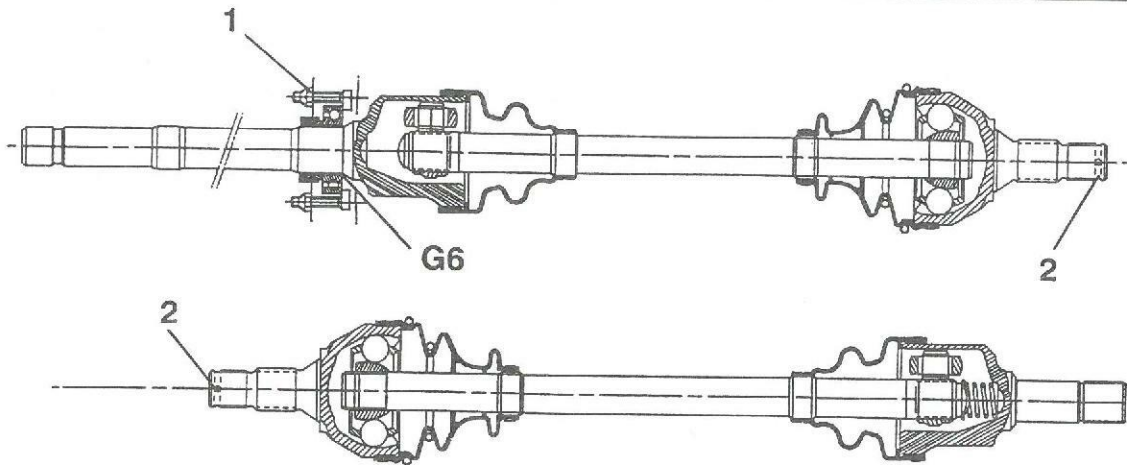


B2CP014C

Réglage de la commande de correction de charge (Kick-down)

- Moteur chaud, ralenti et câble d'accélérateur réglés.
- Le câble de charge désaccouplé exercer sur lui une traction jusqu'au point dur (**début de rétrocommande**) **b = 39 mm**.
- Câble accouplé, accélérateur au repos : jeu entre le cavalier (10) et l'embout de gaine : 0,5 mm, ajuster cette valeur par les écrous (11).

B2FP008D



Couples de serrage :

- 1 - fixation roulement : **1 m.daN**
- 2 - fixation transmission : **32 m.daN**

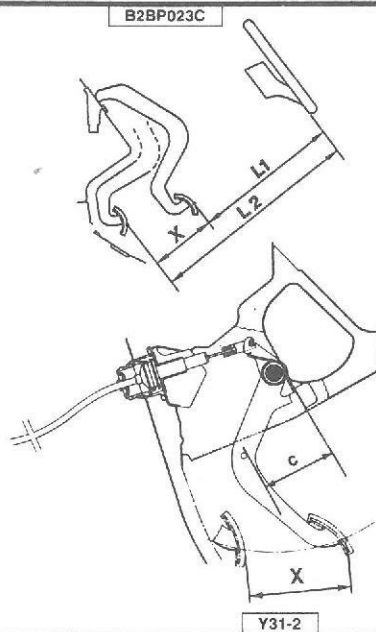
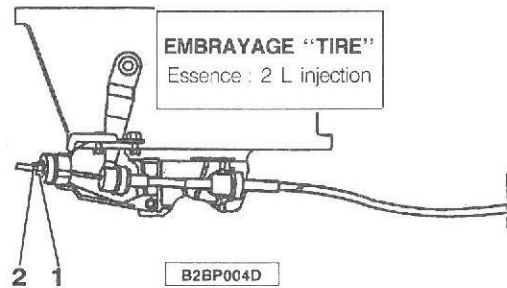
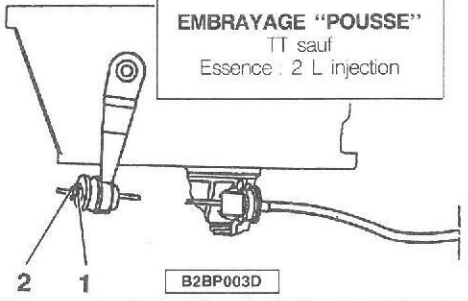
Ingrédient préconisé : graisse **TOTAL MULTIS (G6)**.

Transmissions homocinétiques :

- côté boîte de vitesses : joints à galets montés sur roulement à aiguilles.
- côté roue : joints à billes type **RZEPPA**
- côté roue : soufflet équipé de 2 anneaux anti-centrifugation.

XM Essence	EMBRAYAGE				
* Butée intégrée (du type tirée)	2 L injection		2 L Turbo	V6	V6 - 24
	Berline	Break	CT		
Marque	VALEO				
Mécanisme Type	*215 DT 5250	235 CP 5650	235 CP 5650		235 CP 6050
Disque Type moyeu	F (D93) 22 BX	F (D62) 22 BX	F (D62) 32 BX		
Identification des ressorts	(- 2 brun - 2 orange) (- 2 jaune - 2 rouge)	- 2 brun (- 2 jaune - 2 rouge)	- 2 orange (- 2 rouge - 2 jaune)		
Ø garniture ext./int.	215/147	230/155	228,6/155		235/165
Qualité garniture	F202				

EMBRAYAGE				XM Diesel
*Butée intégrée (du type tirée)	2.1 L Diesel	2.1 L Diesel Turbo	2.5 L Diesel *	
Marque	LUK	VALEO		
Mécanisme Type	T215 4600	235 CP 5650	242 DT 6500	
Disque Type moyeu		F (D95) 33 AX	SH (95Y) 31Q 15Y	
Identification des ressorts	- 2 petits - 4 gros	- 2 bleu (- 2 beige) (- 2 orange)	(- 2 bleu) (- 2 noir) (- 2 brun) (- 2 gris)	
∅ garniture ext./int.	216/145	228,6/155	242/162	
Qualité garniture	F202			



Course de la pédale

(Volant réglable : mettre celui-ci en position basse).

Relever la côte X entre les positions pédale au repos : L1, pédale à fond de course : L2.

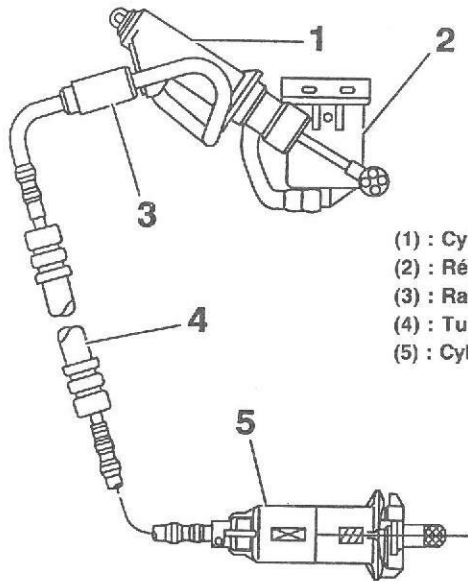
La côte X doit être de $145 \begin{smallmatrix} 0 \\ + 10 \end{smallmatrix}$ mm, agir sur l'écrou (1) pour obtenir cette côte.

Hauteur de la pédale

Après réglage la côte C doit être de 108 mm entre la butée et le bord du trou de pédale.

Echange du câble d'embrayage

Effectuer un pré-réglage et un tassement de la gaine en appuyant une trentaine de fois sur la pédale.



- (1) : Cylindre émetteur.
- (2) : Réservoir.
- (3) : Raccord rapide.
- (4) : Tuyau de liaison.
- (5) : Cylindre récepteur.

B2BR001C

Ce type de commande est sans entretien : **remplissage** et **purge**.

– **Intervention sur l'embrayage**

Précautions à prendre :

- Lors d'une intervention sur l'embrayage et lorsque le cylindre récepteur est déposé, placer immédiatement le cône de protection REF : 9040 T-F.
- Ne pas démonter le raccord rapide.

Après l'intervention, pour que la commande soit opérationnelle, il est nécessaire d'appuyer à fond à plusieurs reprises sur la pédale d'embrayage, au besoin la remonter à la main.

– **Usure du disque d'embrayage**

Le volume de liquide dans le réservoir est :

- Minimum lorsque l'embrayage est neuf.
- Maximum lorsque l'embrayage est usé.

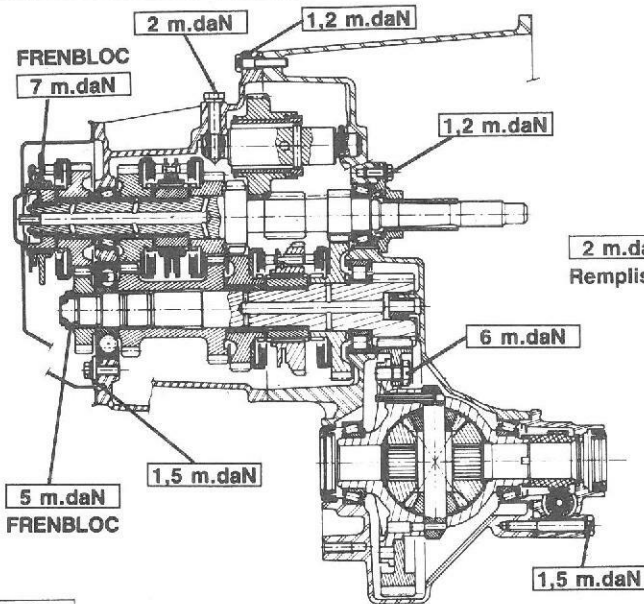
XM Essence
GENERALITES TRANSMISSION

* 205/65 R15 MXV3A - 1,97 m	7 CV		Berline	2 L Injection -		10 CV	Break	BVA
Plaque moteur	RFV							
Pneumatiques-Développement	195/65 R15 MXV3A - 1,93 m							
Plaque BV	20 CM 67 → 3/95	20 CH 39 3/95 →	20 CM 36	20 GM 36	20 GZ 6B			
Couple réducteur	16×63	19×75	14×62	14×61	18×77			
Rapport compteur	22×18			21×26	25×20			
	2 L Turbo CT			V6		V6 - 24		
	Berline	Break	BVA		BVA			
Plaque moteur	RGX			UFZ		UKZ		
Pneumatiques-Développement	205/60 R15 MXV3A - 1,93 m					*	205/60 ZR15 MXM - 1,92 m	
Plaque BV	20 GM 32	20 GM 33	20 GZ 6C	20 KM 01	20 GZ 1C	20 KM 01		
Couple réducteur	14×59		18×77	16×69	18×77	16×69		
Rapport compteur	21×26		25×20	16×20	25×20	16×20		

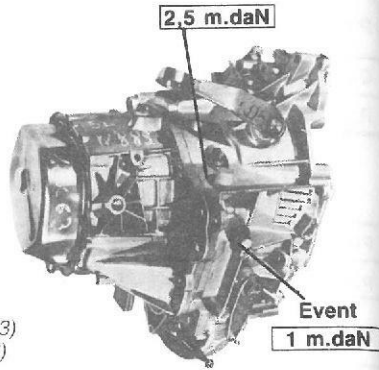
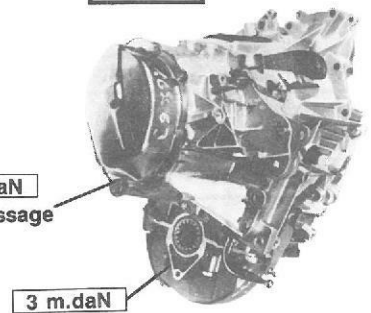
GENERALITES TRANSMISSION

XM Diesel

	2.1 L Diesel				2.1 L Diesel Turbo
	Berline		Break		
Plaque moteur	PJZ				P8B
Pneumatiques-Développement	195/65 R15 MXT - 1,93 m				195/65 R15 MXV3A - 1,93 m
Plaque BV	20 CM 50 → 3/95	20 CH 36 3/95 →	20 CM 51 → 3/95	20 CH 35 3/95 →	20 GM 31
Couple réducteur	16×65	19×77	16×65	19×77	16×59
Rapport compteur	22×18				21×26
	2.1 L Diesel Turbo BVA	2.5 L Diesel			
Plaque moteur	P8B	THY			
Pneumatiques-Développement	205/65 R15 MXV3 - 1,97 m				
Plaque BV	20 GZ 1A	20 KM 02			
Couple réducteur	18×77	16×65			
Rapport compteur	25×20	16×20			



BE 3



- Lubrifiant (voir page 13)
- Capacité (voir page 12)

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

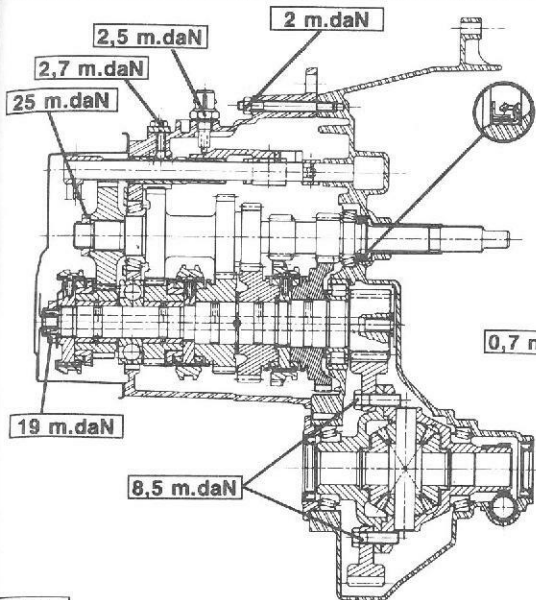
Y-33.1

89-280 89-288

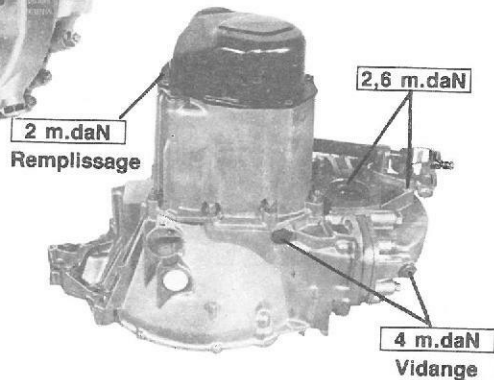
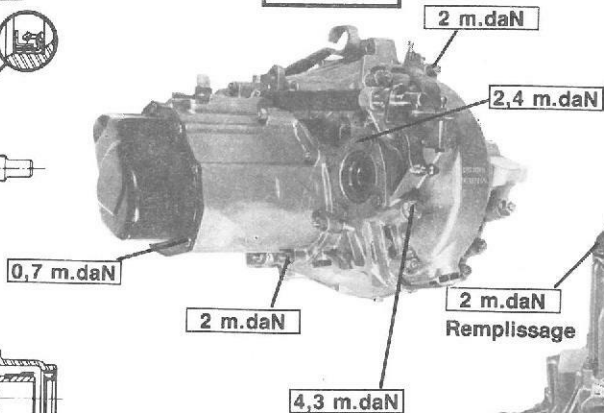
BOITE DE VITESSES

2 L injection Break - Turbo TT

- Lubrifiant (voir page 13)
- Capacité (voir page 12)



ME5 T



vent
m.daN

89-288

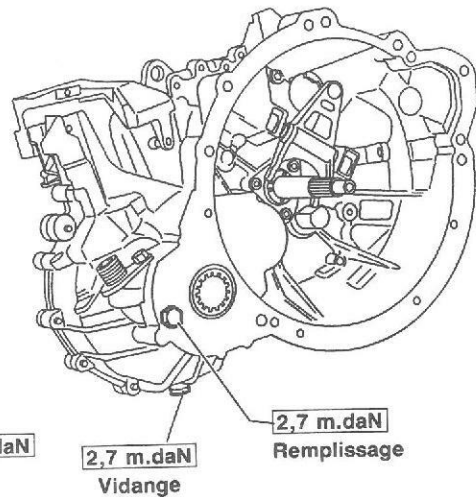
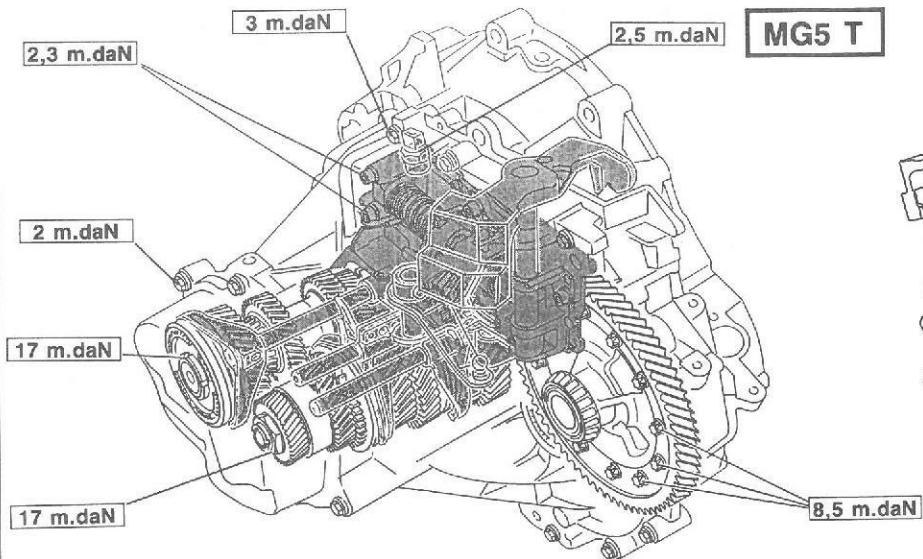
Y-33.3

89-374

89-376

MG5 T

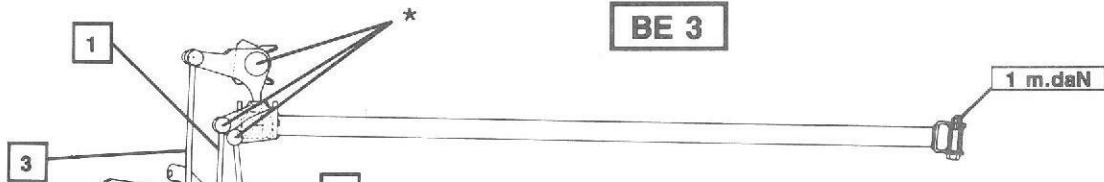
- Lubrifiant (voir page 13)
- Capacité (voir page 12)



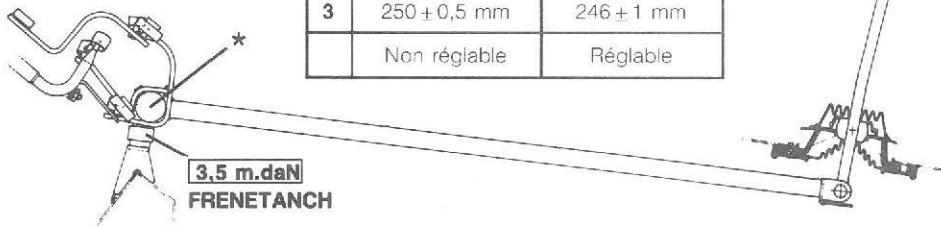
B2CP070D

B2CP07DC

BE 3



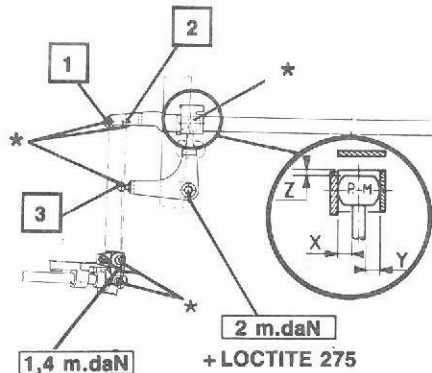
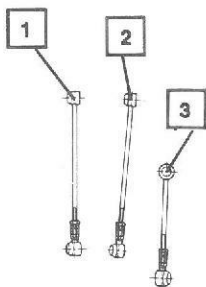
PR	→ 6586	6587 →
1	98 ± 1 mm	100 ± 1 mm
2		
3	250 ± 0,5 mm	246 ± 1 mm
	Non réglable	Réglable



* Graisse
TOTAL MULTIS

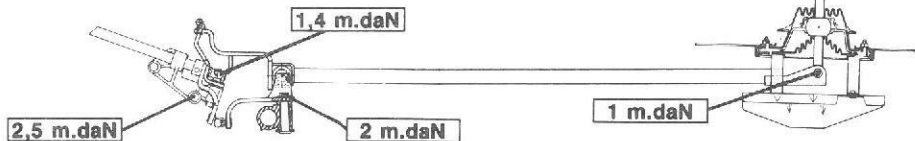
ME5 T

Depuis le N° PR 6308
nouvelle barre de commande



1	Z = 3 ± 2 mm		Réglable
2			
3	X = 8,5 mm	Mini	
	Y = 8,5 mm		

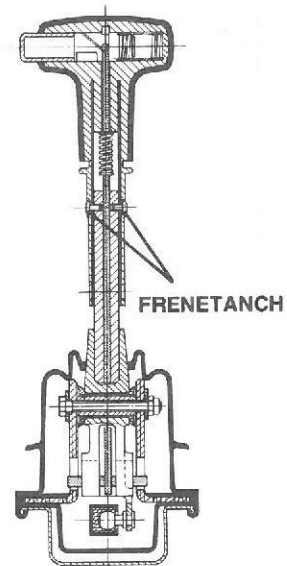
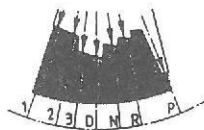
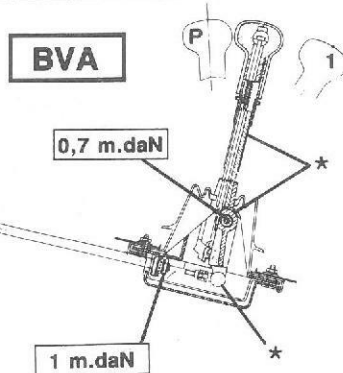
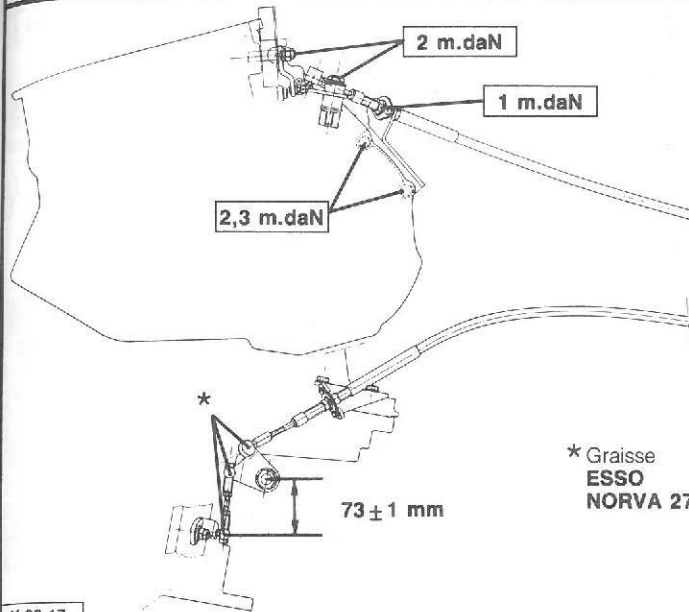
* Graisse
TOTAL MULTIS



EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

COMMANDES DE VITESSES BVA

XM - TT

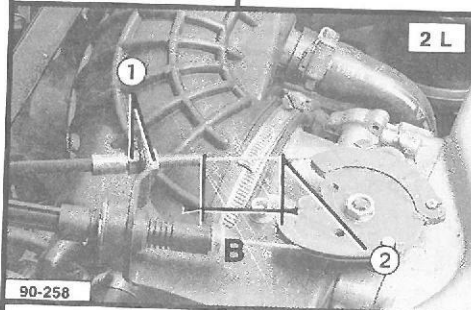


Y-33.17

Y-35.5

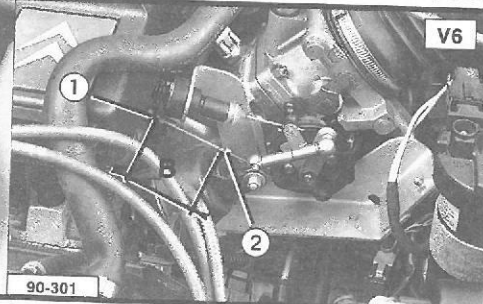
XM TT

BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE



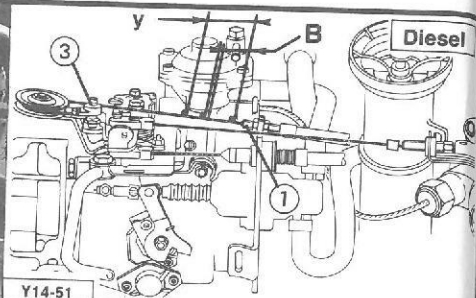
90-258

2 L



90-301

V6



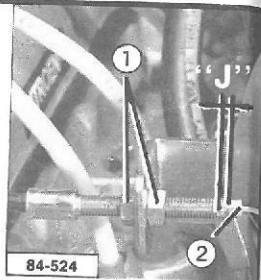
Y14-51

Conditions de réglages :

- Moteur chaud, régime de ralenti correct.
- Parcours du câble correct, câble d'accélérateur réglé.
- **Réglage du câble de correction de charge (KD).**
- Il doit toujours y avoir un jeu de **0,5 à 1 mm** entre le cavalier (2) et l'embout de gaine.
- Accélérer jusqu'au point dur de la came (kick-down) le cavalier doit effectuer une course de **B = 39mm**.

Essence TT - Pédale d'accélérateur à fond : pleine ouverture des papillons.

Diesel - Accélérer à fond, le cavalier doit se déplacer de **Y = 45 mm**, régler en déplaçant le tourillon (3) dans sa lumière de réglage.



84-524

EMBRAYAGE :
 BY
 TRANSMISSION IN

Diesel

TRANSMISSION

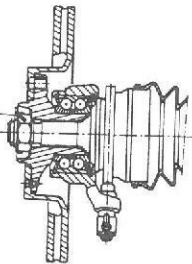
XM TT

* MOLYKOTE

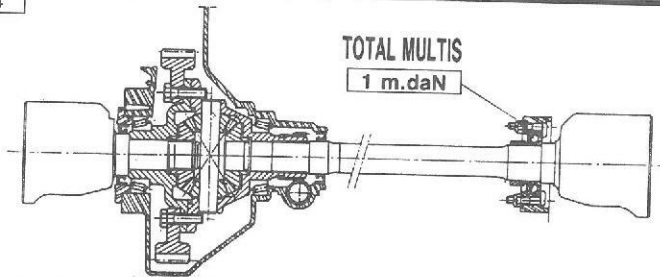
Y-37.4

35 m.daN
TOTAL MULTIS

Y-45.2



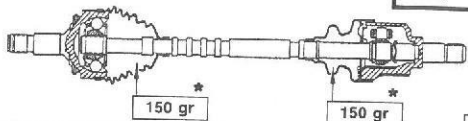
TOTAL MULTIS
1 m.daN



BV TYPE BE 3

Repérage : 4 gorges circulaires

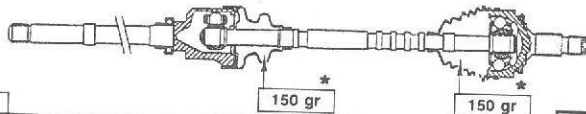
GAUCHE



150 gr *

150 gr *

B2FP00BD



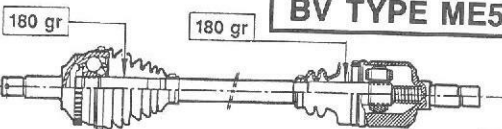
150 gr *

150 gr *

DROITE

BV TYPE ME5 T - MG5 T et BVA

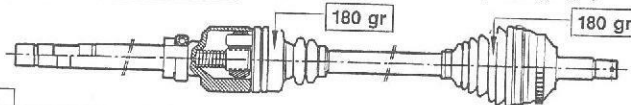
Repérage : arbre lisse (sans gorge)



180 gr

180 gr

B2FP00ZD



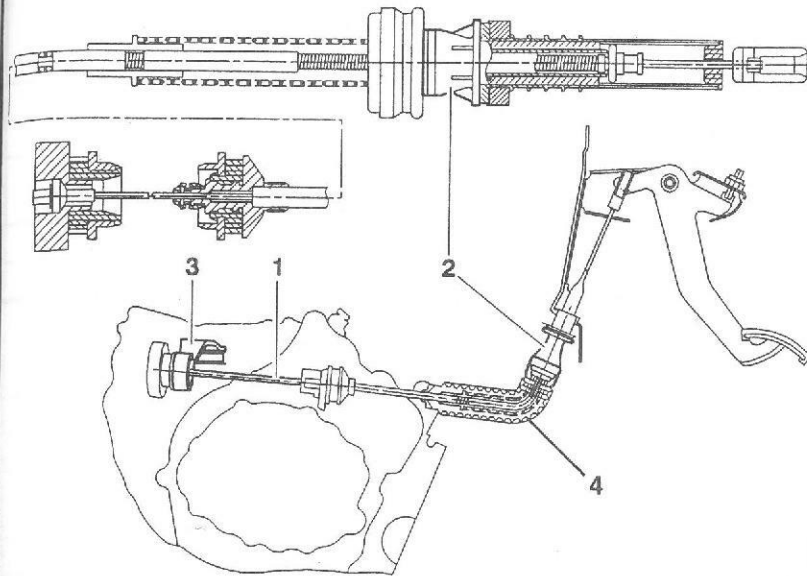
180 gr

180 gr

EVASION TT	EMBRAYAGE		
	2.0 i	2.0 i Turbo CT	1.9 D Turbo
Marque	VALEO		
Mécanisme Type	215 CP 4400	235 CP 5650	
Disque Type moyeu	F (D93) 22 BX	F (D62) 32 BX	FM (D95) 11 AX
Identification des ressorts	- 2 brun (- 2 jaune) (- 2 rouge)	- 2 orange (- 2 rouge) (- 2 jaune)	(- 2 rouge) (- 2 rose) (- 2 brun) (- 2 jaune)
∅ garniture ext./int.	215/147	228,5/155	
Qualité garniture	F202		

COMMANDES D'EMBRAYAGE

EVASION TT

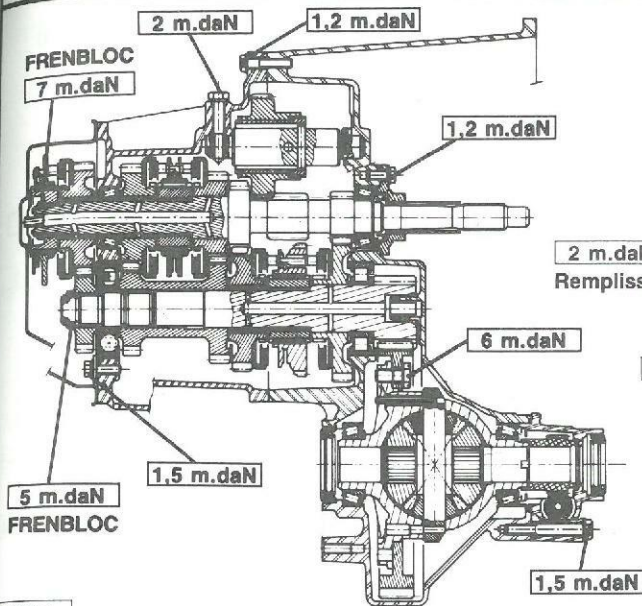


Le câble d'embrayage (1) comporte un dispositif de rattrapage de jeu automatique (non réglable), le dispositif (2) permet de raccourcir la gaine (4) pour éviter une augmentation de la course de pédale (dûe à l'usure du disque d'embrayage)

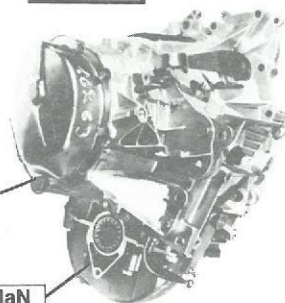
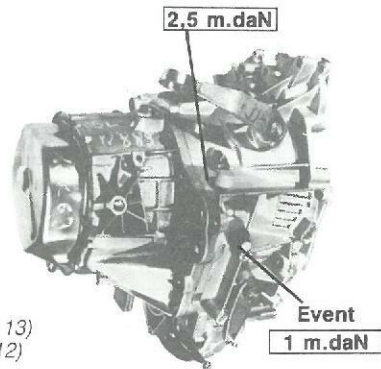
B2BP00ZD

EVASION TT
GENERALITES TRANSMISSION

	2.0 i				2.0 i Turbo CT
Plaque moteur	RFU				RGX
Pneumatiques-Développement	195/65 R15 MXT - 1,93 m		205/65 R15 MXT - 1,97 m		205/65 R15 MXV3A - 1,97 m
Plaque BV	20 CL 61	20 CM 96	20 CM 25	20 CM 97	20 HM 24
Couple réducteur	17 x 77				14 x 59
Rapport compteur	22 x 18		18 x 14		25 x 20
	1.9 D Turbo				
Plaque moteur	D8A				
Pneumatiques-Développement	205/65 R15 MXT - 1,97 m				
Plaque BV	20 HM 23	20 HM 26			
Couple réducteur	13 x 59				
Rapport compteur	25 x 20				



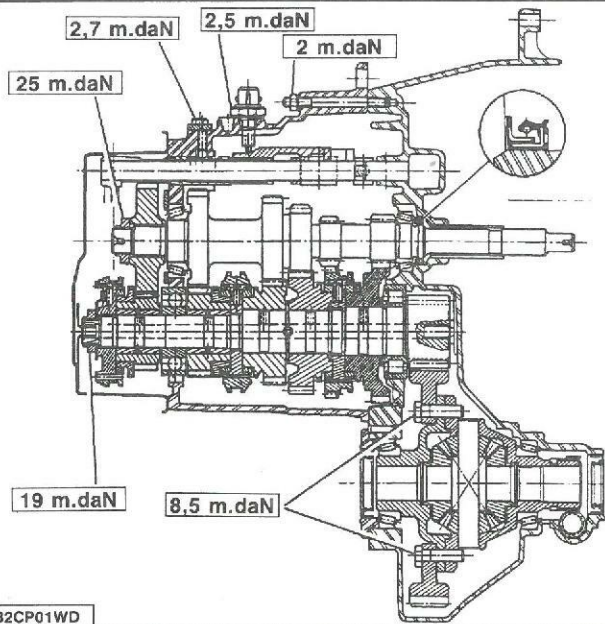
BE 3

3 m.daN
Vidange

- Lubrifiant (voir page 13)
- Capacité (voir page 12)

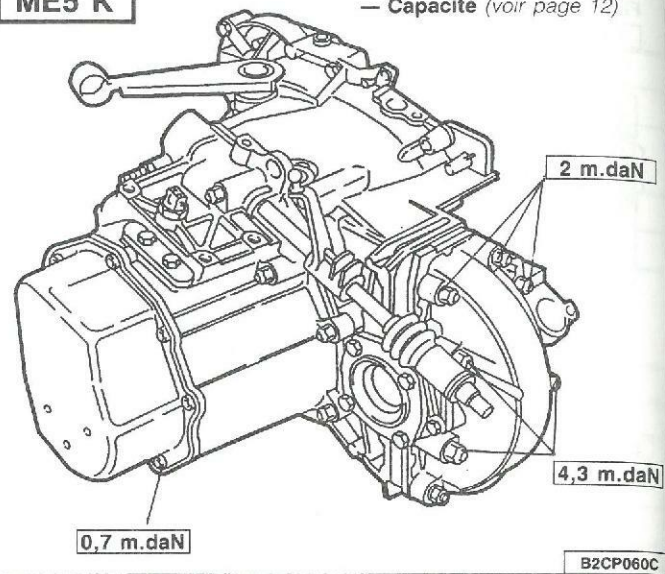
EVASION - Turbo TT

BOITE DE VITESSES



ME5 K

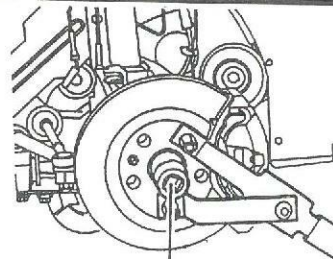
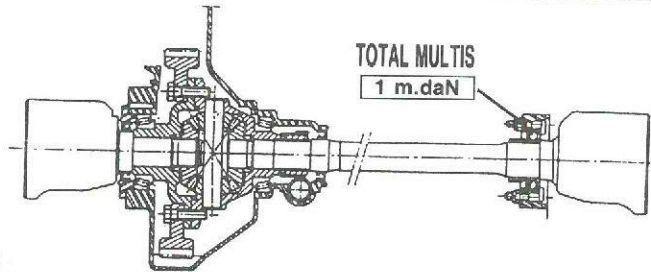
- Lubrifiant (voir page 13)
- Capacité (voir page 12)



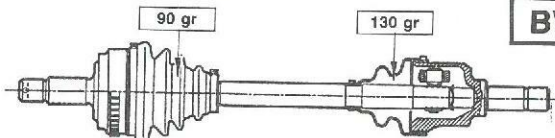
EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

TRANSMISSION

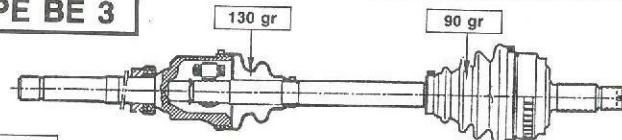
EVASION TT



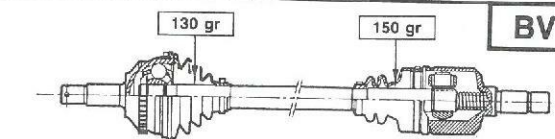
Y-45.2



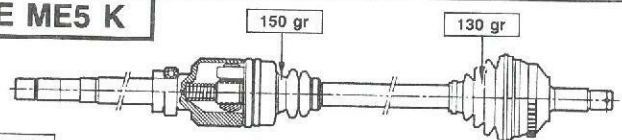
BV TYPE BE 3



B2FP011D



BV TYPE ME5 K



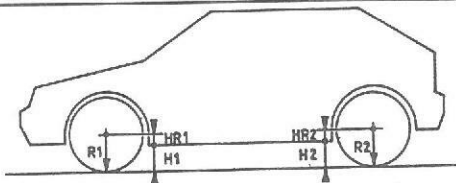
B2FP010D

EMBRAYAGE
BY
TRANSMISSION

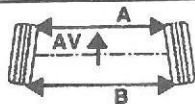
AX

GEOMETRIE DES ESSIEUX

Assiette de référence



Valeur en assiette de référence



$A < B =$ **Pincement positif** : + (pincement)
 $A > B =$ **Pincement négatif** : - (ouverture)

- (1)** GTI : **(2)** Pivot \varnothing 66 mm 1.0 i et 1.1 i
(3) Pivot \varnothing 72 mm GTI - 1.4 i TT et Diesel

Comprimer la suspension de façon à ce qu'en retranchant au rayon R1 la hauteur de réglage HR1 nous obtenions la hauteur H1.

Comprimer la suspension de façon à ce qu'en ajoutant au rayon R2 la hauteur de réglage HR2 nous obtenions la hauteur H2.

AX TT sauf 4 x 4

HR1

61 mm

AX TT sauf 4 x 4

HR2

66 mm

AX 4 x 4

36 mm

AX 4 x 4

90 mm

EX : R1 = 245 mm
 HR1 = 61 mm
 H1 = 245 mm - 61 mm

H1 = 184 mm

Mesurer, entre le sol et sous le support palier. (p.157-A).

EX : R2 = 250 mm
 HR2 = 66 mm
 H2 = 250 mm + 66 mm

H2 = 316 mm

Mesurer, entre le sol et sous l'appui de fixation de la traverse sur caisse.

4 x 2

4 x 4

AV

AR

AV

AR

0°

-5' à -38'

+19' à 56'

-10' à 42'

+ 10' à 1°24'

mm

-0,5 à -3,5

+1,8 à +5,4

-1 à -4

+1 à +8

Pincement

(1)

0°

+10' à +31'

+19' à +56'

mm

+1 à +3

+1,8 à +5,4

Chasse
(écart \pm 30')

2°15' \pm 1°

2°10' \pm 30'

Carrossage
 \pm 30'

(2) 0°

(3) -0°30'

-1°15'

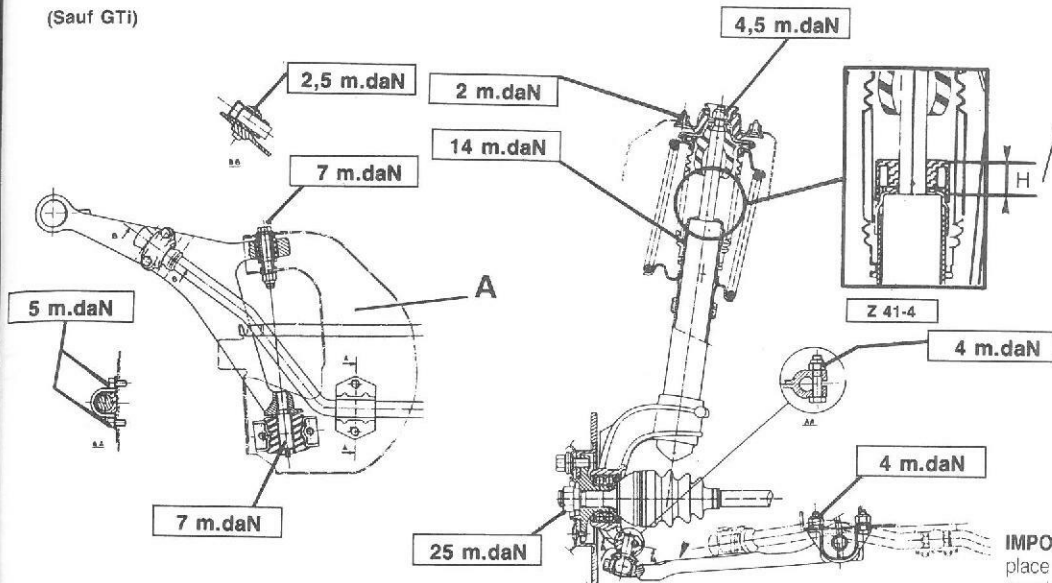
0°

-1°15'

ESSIEU AVANT

AX

(Sauf GTi)



	H
1.0 i - 1.1 i	4 mm
1.4 i	10 mm
4 x 4	20 mm
GTi	4 mm
1.4 Di	Sans
	*20 mm
1.5 Di	10 mm

* Véhicule réhaussé

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

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

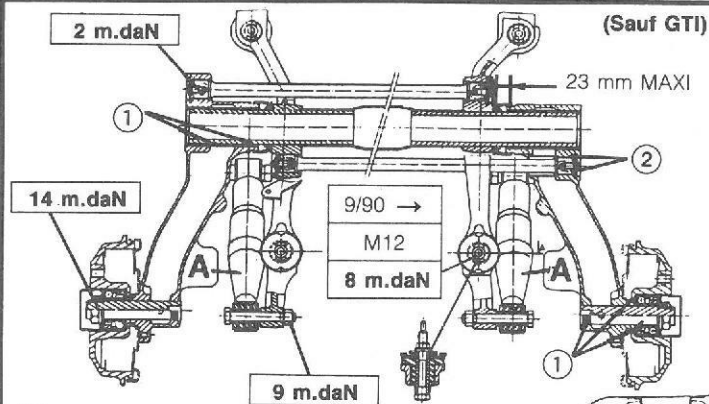
FREINS

HYDRAULIQUE

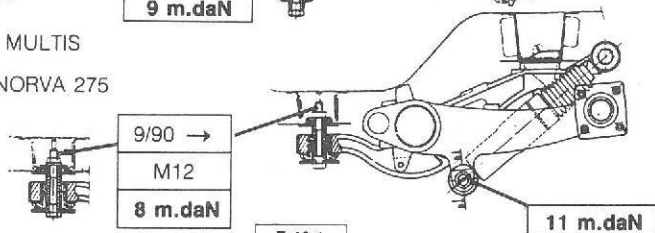
ELECTRICITE

AX

ESSIEU ARRIERE



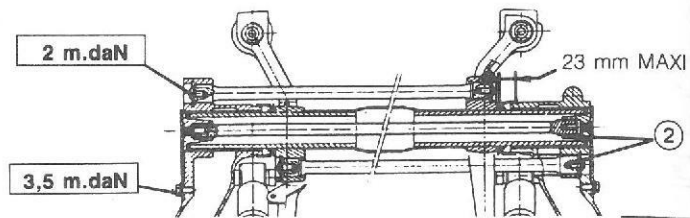
- ① TOTAL MULTIS
- ② ESSO NORVA 275



Z 42-4

Z 42-1

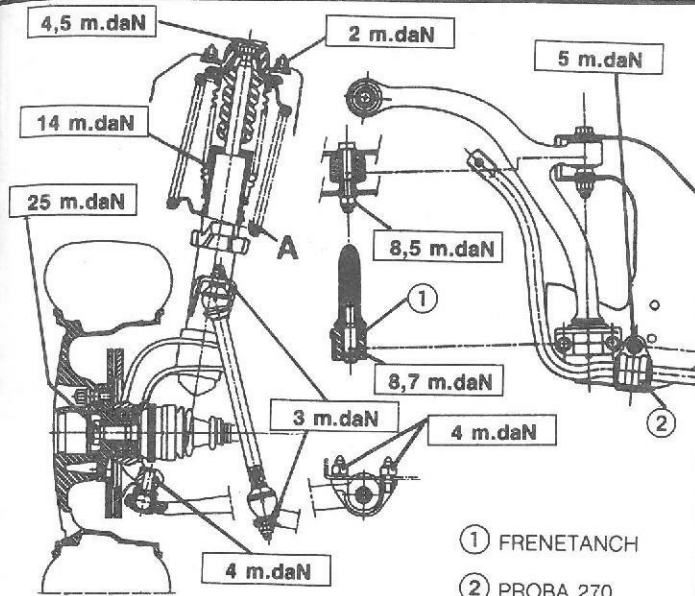
Furio - Exclusive - 4 x 4



Z 42-2

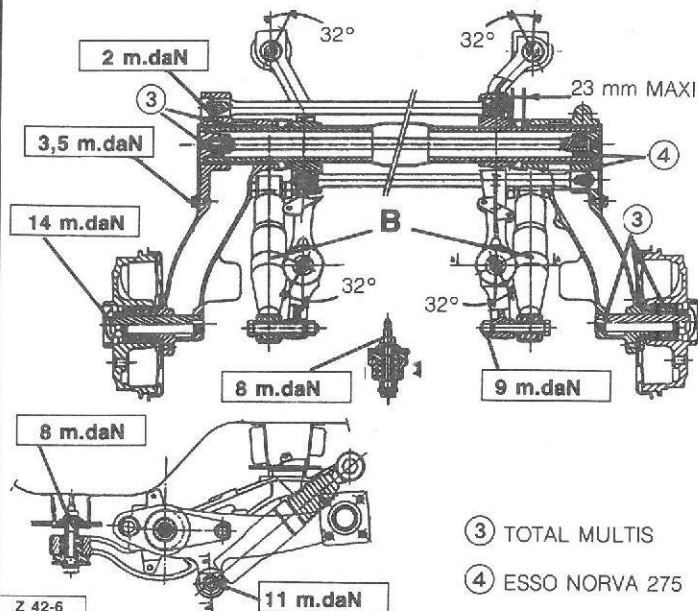
ESSIEU AVANT - ARRIERE

AX - GTI



- ① FRETANCH
- ② PROBA 270 ALTEMPS

Z 41-7 Z 41-8



- ③ TOTAL MULTIS
- ④ ESSO NORVA 275

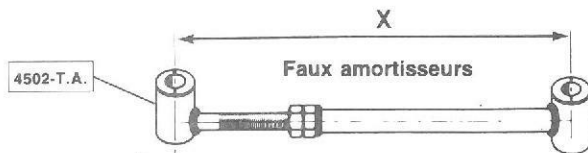
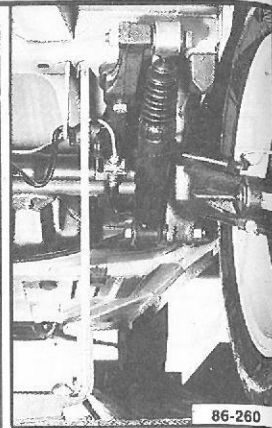
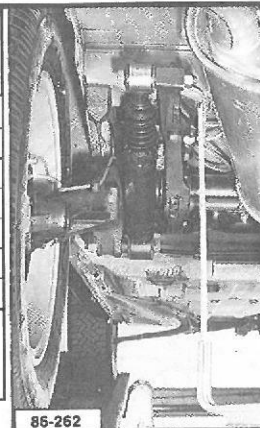
ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

AX - TT		SUSPENSION						
		1.0 i	1.1 i	1.4 i Ess.	Furio Exclusive	4 x 4	GTi	TT Diesel
Hauteur ± 10 mm	AV	214	223	227	210		210	232
	AR	418	407	413	408		400	403
Barres (mm)	Ø anti- devers	AV		19	21		18	19
		AR			14		20	
de torsion	Ø	17.9		18.3		18.7	19	18.3
	D	I Blanc		I Vert		I Bleu	I Noir	I Vert
	G	II Blanc		II Vert		II Bleu	II Noir	II Vert
Pré-réglage de l'outil 4502-TA	X	317 mm	312 mm				290 mm	307 mm



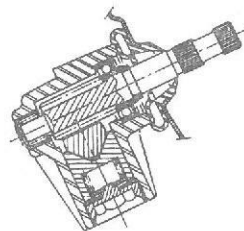
Conditions de contrôle et de réglage des hauteurs.
 Véhicule en ordre de marche à vide + 5 litres de carburant.
 La différence entre les deux côtés de la hauteur AR doit être inférieure à 7,5 mm (Fig. I et II).
La hauteur AV : se mesure entre le sol et la face d'appui des fixations du bras.

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

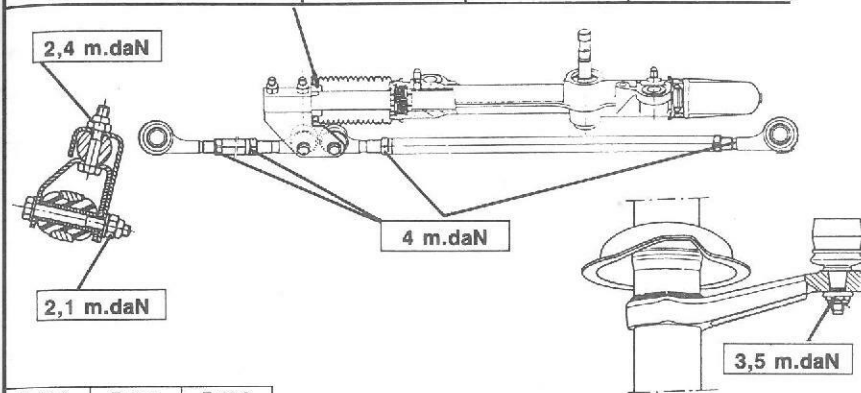
DIRECTION

AX - TT

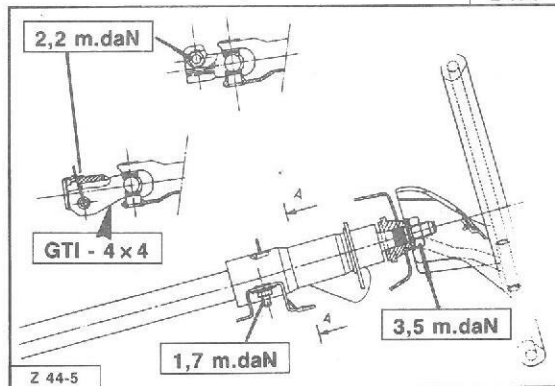
	1.0 i 1.1 i	1.4 i TT Diesel TT	4x4 GTI
Pignon (dents)		7	6
Crémaillère (dents)		28	28
Course crémaillère	75 mm	72 mm	
Butée : (couleur)	Bleue	Jaune	Blanche



Z 44-4



Z 44-6 Z 44-1 Z 44-2



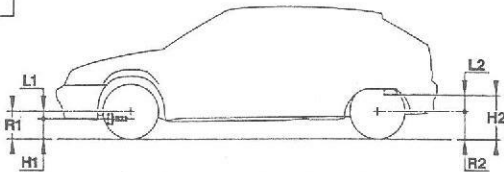
Z 44-5

ZX

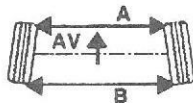
GEOMETRIE DES ESSIEUX

Assiette de référence

B3BP05TD



Valeur en assiette de référence



$A < B$ = Pincement positif : + (pincement)

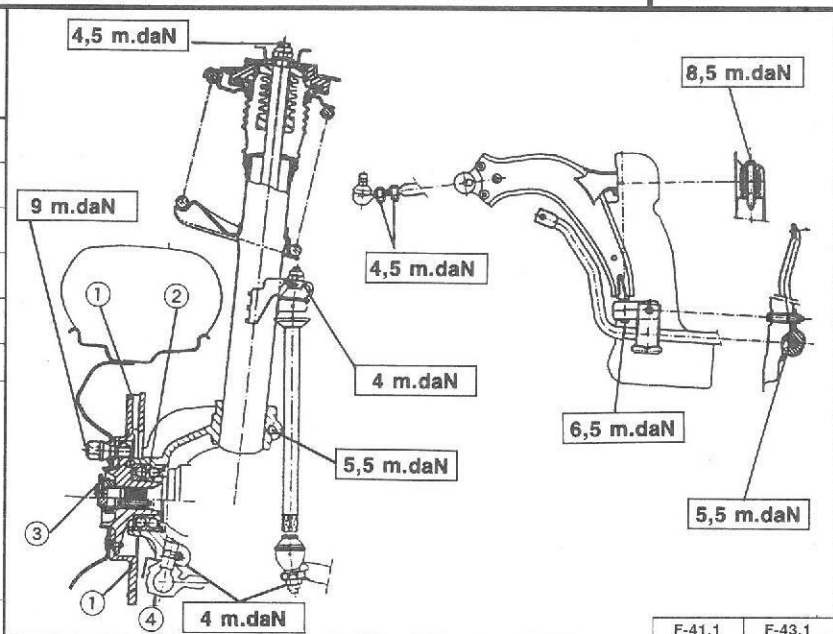
$A > B$ = Pincement négatif : - (ouverture)

H1 = R1 - L1		H2 = R2 + L2		AV		AR			
Direction		Mécanique	Assistée						
H1 = hauteur avant R1 = rayon de la roue avant		H2 = hauteur arrière R2 = rayon de la roue arrière		Pincement	0°	-10' à -29'	+10' à +29'	+24' à +58'	
L1		L2			mm	-1 à -3	+1 à +3	+2.5 à +6	
83 mm	1.1 i - 1.4 i - 1.6 i - 1.8 i - 1.8 D - 1.9 D Break TT		88 mm	Chasse	1°30' ± 40'		3° ± 40'		
99 mm	2.0 i - 1.9 D Turbo		82 mm		Carrossage	0° ± 40'		-1° ± 40'	
108 mm	16 V		73 mm			Pivot inclinaison	10°45' ± 40'		
Mesurer : entre le sol et l'axe de fixation du triangle.		Mesurer : entre le sol et la face d'appui inférieure de la câble.							

ESSIEU AVANT

ZX - TT

	1.1 - 1.4 i Break 1.4 i	1.8 D 1.9 D	Break 1.6 i 1.8 D - 1.9 D	1.6 i - 1.8 i 2.0 i - 16 V TT 1.9 D Turbo
1	Plein		Ventilé	
2	Ø 35 x 72 x 33		Ø 42 x 82 x 36	
3	24 m.daN		32 m.daN	
4	M	A	M	A
4	Direction			
	Mécanique		Assistée	
	<p>1°30'</p>		<p>3°</p>	
	Noir		Vert	

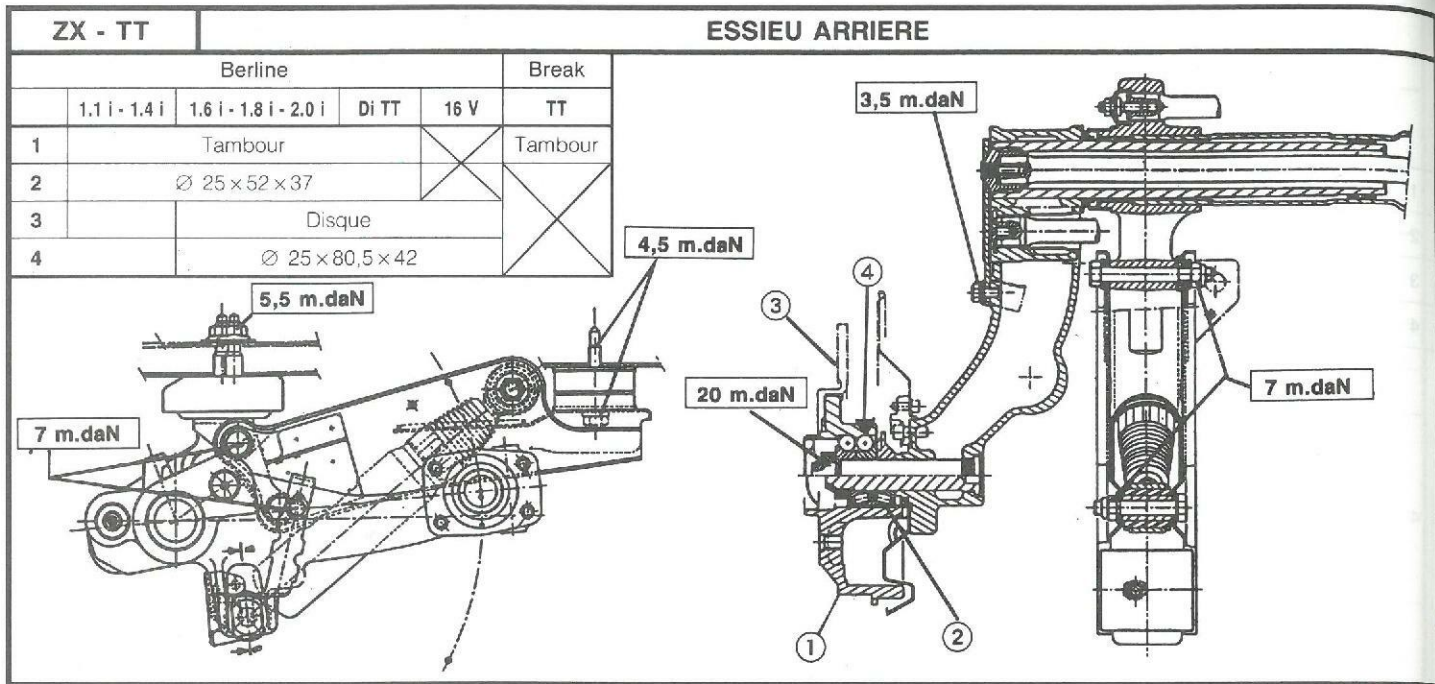


ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

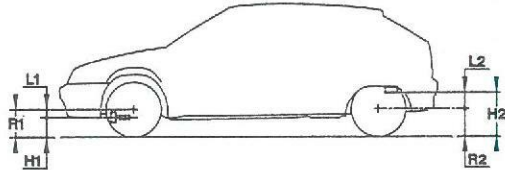
HYDRAULIQUE

ELECTRICITE



SUSPENSION

ZX - TT

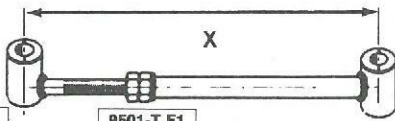
		Berline						Break	Hauteur véhicule en ordre de marche			
		1.1 i 1.4 i	1.6 i 1.8 i	2.0 i	16 V	1.8 D 1.9 D	1.9 D Turbo	TT	B3BP05TD			
Côte en mm	L1	47	53	73	98	53	73	47				
	L2	148	148	129	111	148	129	144				
Barres	Ø anti- devers	AV	18		21		18	19			18	
		AR	19	22	24	19	20	21				
	de torsion	Ø	18,7	20	21	18,7		19,5			H1 = R1 - L1	H2 = R2 + L2
		G	2 jaune	2 gris	2 vert	2 jaune		2 violet			H1 = hauteur avant R1 = Rayon de la roue avant	H2 = hauteur arrière R2 = rayon de la roue arrière
D	1 jaune	1 gris	1 vert	1 jaune		1 violet						
Pré-réglage de l'outil 9501-T. F1	X	351 mm	333 mm	321 mm	351 mm			Mesurer : entre le sol et l'axe de fixation du triangle	Mesurer : entre le sol et la face d'appui inférieure de la câle			

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

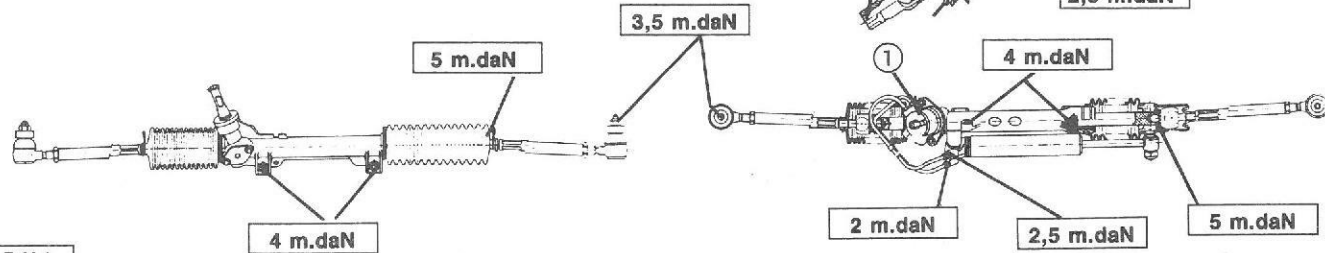


Le décalage d'une cannelure fait varier la hauteur de 3 mm.
Conditions de contrôle et de réglage des hauteurs.
 Véhicule en ordre de marche à vide + 5 litres de carburant.
 La différence entre les deux côtés de la hauteur AR doit être inférieure à 10 mm.

Z- 43.2

9501-T.F1

ZX - TT	DIRECTION			
	1.1 i - 1.4 i - 1.6 i - 1.8 i 1.8 D - 1.9 D 1.9 D Turbo	2.0 i	16 V	
Direction	Mécanique	assistée		
Pignon (dents)	6	7	8	9
Crémaillère (dents)	29	28	28	28
Repère (couleurs) (1)		Vert	Noir	Jaune
Rapport de démultiplication	22/1	18,8/1	16,5/1	14,6/1
Nombre de tours de volant de butée à butée	4,25	3,3	2,85	2,5

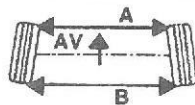


GEOMETRIE DES ESSIEUX

XANTIA - TT

CONDITIONS GÉNÉRALES DE RÉGLAGE

- Vérifier la pression des pneus. - Desserrer le frein de parking.
- Commande manuelle de hauteur en position "ROUTE". - Moteur tournant.



$A < B$ = **Pincement positif** : + (pincement)
 $A > B$ = **Pincement négatif** : - (ouverture)

$$H1 = R1 - L1$$

$$H2 = R2 + L2$$

H1 = hauteur avant (+7 ; -10) mm
 R1 = rayon de la roue (avant) (mm)

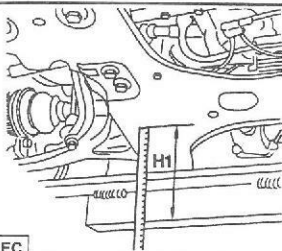
H2 = hauteur arrière (+7 ; -10) mm
 R2 = rayon de la roue (arrière) (mm)

L1 =

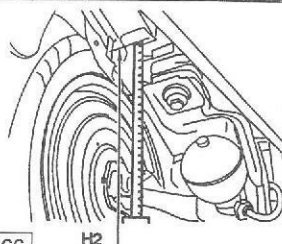
121 mm - Sauf ACTIVA
141 mm - ACTIVA

L2 =

136 mm - Sauf ACTIVA
116 mm - ACTIVA



B3BP04EC



B3BP04GC

Avant du véhicule. Après chaque mouvement de caisse, et avant chaque mesure : Effectuer de petits déplacements d'avant en arrière, en agissant à la main sur une roue.

	AV	AR
Direction	assistée	
Pincement	0°	+0°10' à +0°50'
	mm	0 à -3
Chasse (écart G-D maxi 30')	3° ± 30'	
ACTIVA	3°20' ± 30'	
Carrossage	0° ± 30'	-1°15' ± 20'
Pivot inclinaison	13°20'	
ACTIVA	13°50'	

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

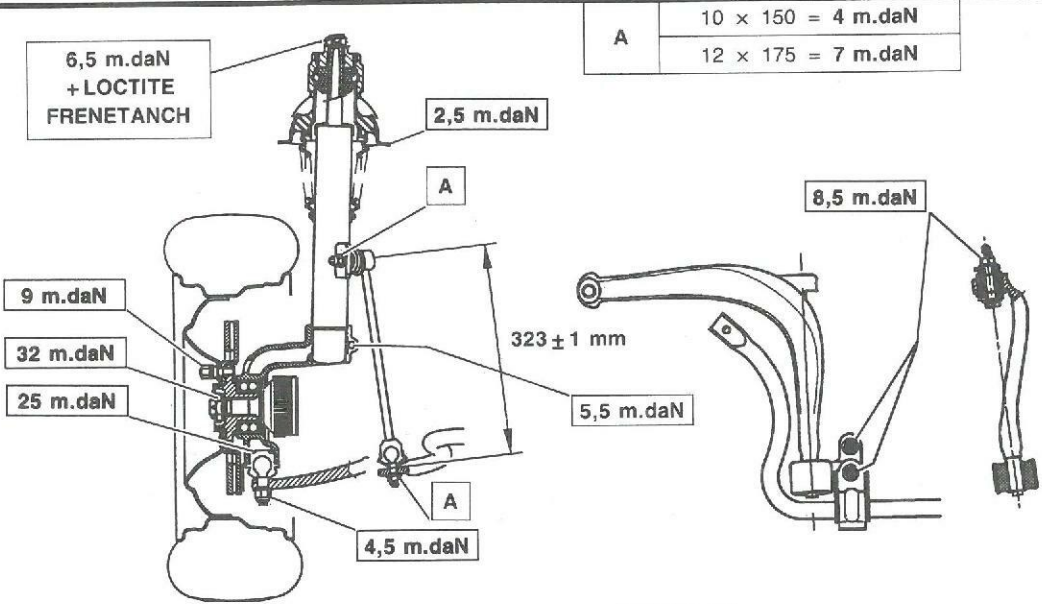
FREINS

HYDRAULIQUE

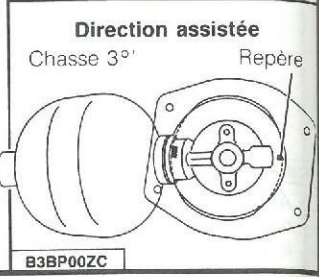
ELECTRICITE

XANTIA TT sauf ACTIVA

ESSIEU AVANT



B3CP00UD



ESSIEU AVANT

XANTIA - ACTIVA

B3BR00LD

6,5 m.daN
+ LOCTITE
FRENETANCH

2,5 m.daN

7 m.daN

5,5 m.daN

4,5 m.daN

9 m.daN

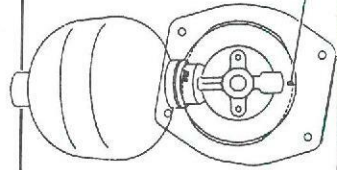
32 m.daN

25 m.daN

B3CP00UD

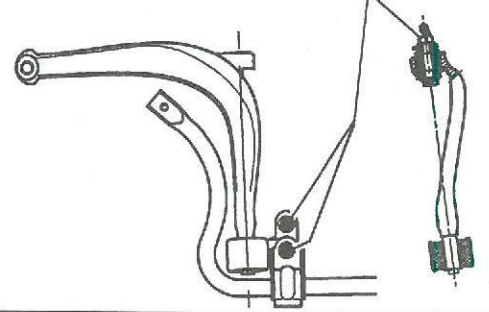
Chasse 3°20'

Repère



B3BP00ZC

8,5 m.daN



ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

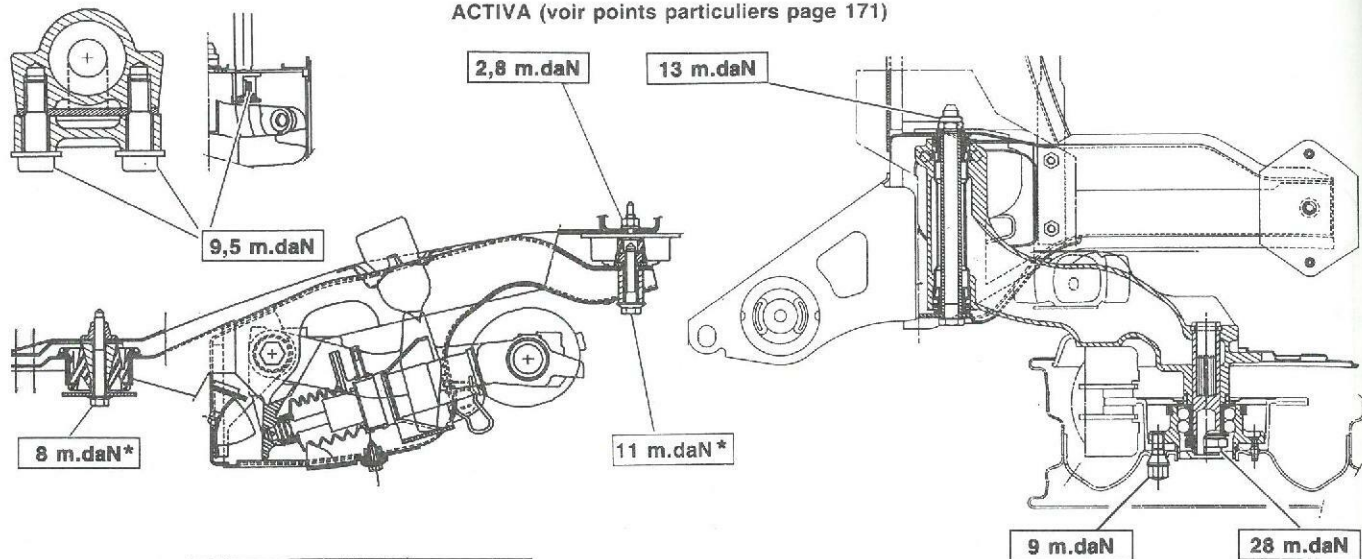
HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

XANTIA - TT

ESSIEU ARRIERE

ACTIVA (voir points particuliers page 171)

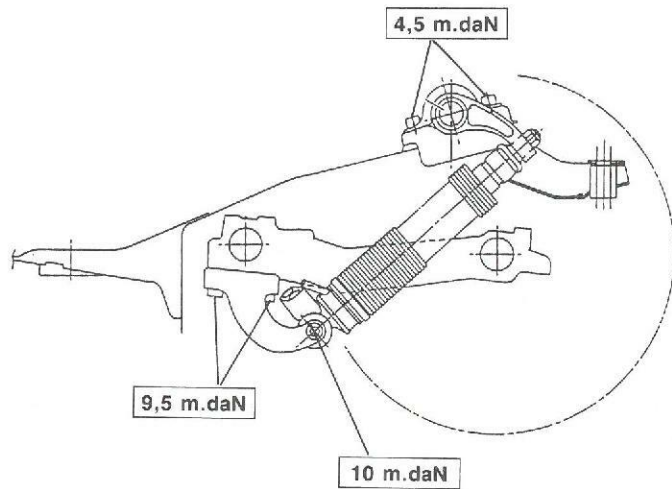
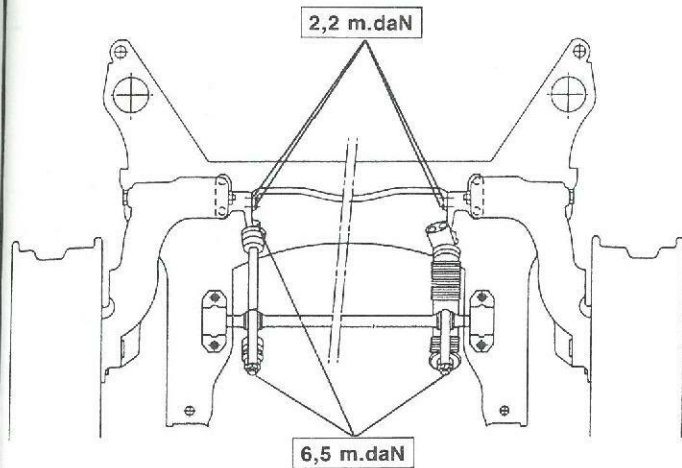


B3DP00BD

* Face et filets non graissés

B3DP01MD

Points particuliers

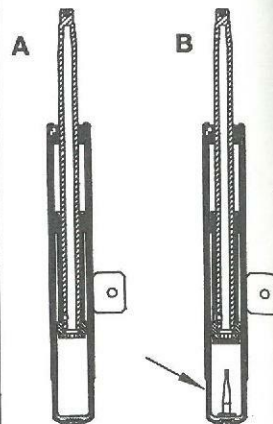


B3BR00MP

XANTIA - TT

SUSPENSION

	Suspension hydractive		AV				AR	
			Repère élément porteur	Butée hydraulique	Ø piston de suspension (mm)	Ø barre anti-overs (mm)	Ø piston de suspension (mm)	Ø barre anti-overs (mm)
	Direction	Assistée chasse 3°						
	Sans		Avec					
1.6 i 1.8 i			-- LC08	sans	40	35	21	
2.0 i	X		-- LC02	avec				
		X	-- LC03					
1,9 D	X		-- LC08	sans				
1,9 TD	X		-- LC02	avec				
		X	-- LC03					
16 V		X			23		22	
ACTIVA (SC/CAR)		X	-- LC06	avec	28		25	



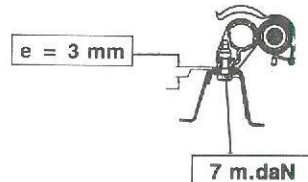
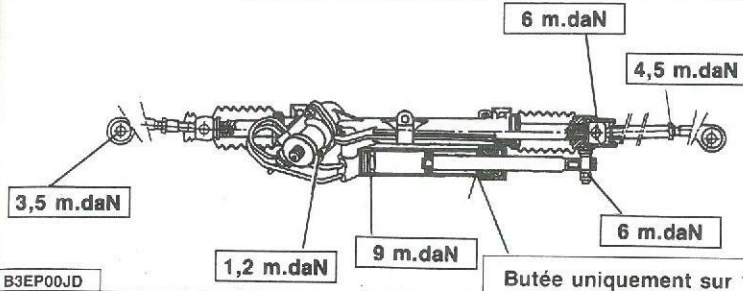
- Cylindres de suspension :
- (A) sans butée hydraulique
 - (B) avec butée hydraulique

B3BP00VC

DIRECTION

XANTIA - TT

	Direction	Course crémaillère (mm)	Nombre de dents		Nombre de tour volant	Rapport de démultiplication	Angle de braquage	
			Pignon	Crémaillère			Intérieur	Extérieur
1.6 i 1.8 i 2.0 i 1.9 D 1.9 TD	Assistée	80.5	8	34	3.2	17/1	38.5°	34.5°
16 V ACTIVA		74.3			3		36.5°	33°



B3EP00JD

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

XM - TT

GEOMETRIE DES ESSIEUX

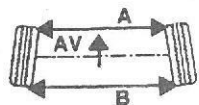


CONDITIONS GÉNÉRALES DE RÉGLAGE

- Vérifier la pression des pneus.
- Commande de hauteur en position "ROUTE".
- Desserrer le frein de parking.
- Moteur tournant.

Pneumatiques		Pneumatiques	
→ 195/70	144 ± 10 mm	→ 195/70	431 ± 10 mm
205/60 →	149 ± 7	205/60 →	436 ± 7

Après chaque mouvement de caisse, et avant chaque mesure, effectuer de petits déplacements d'avant en arrière, en agissant à la main sur une roue.



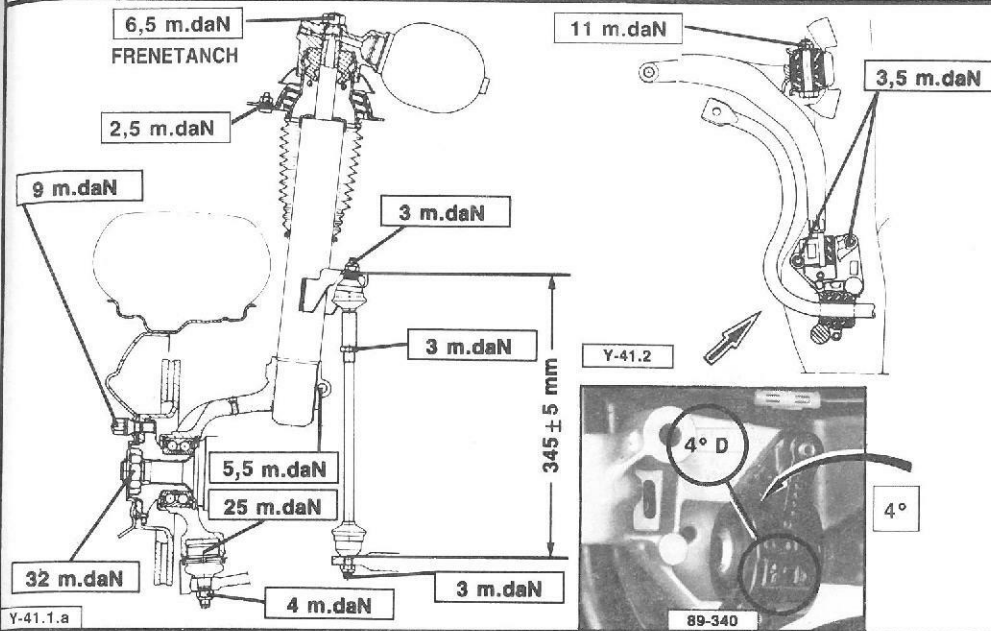
$A < B$ = **Pincement positif** : + (pincement)

$A > B$ = **Pincement négatif** : - (ouverture)

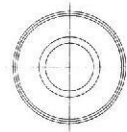
	AV		AR
	Sans	Avec	
Hydractive			
Anti-cabrage	4°		
Pincement	0°	0° à -0°27'	+0°5' à +1°
	mm	0 à -3	+0,5 à +6,5
Chasse (écart G-D maxi 30')	2°30' ± 30'		
Carrossage	0° ± 30'		-0°50' ± 20'
Pivot inclinaison	13°15'		

ESSIEU AVANT

XM - TT

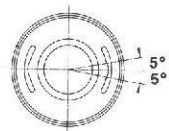


→ 2/93

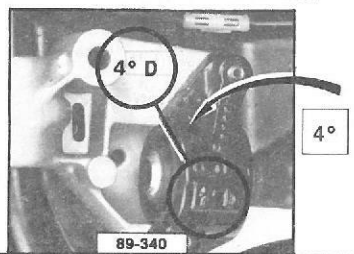


Y-41.D15

2/93 →



Respecter le positionnement
axiale de l'articulation



ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

XM - TT

ESSIEU ARRIERE

	0,15
	0,25
	0,85
	0,95

	0,5
	1
	2
	3

3,2 m.daN

9 m.daN

13 m.daN

Berline
12 x 125
8 m.daN

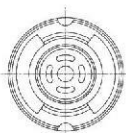
Break
12 x 175
10 m.daN

38 m.daN

Y-42.1

Y-42.2

Berline
→ 2/93
0°

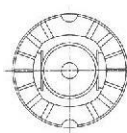


Break
→ 6/93
30°

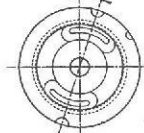


Y-42.005

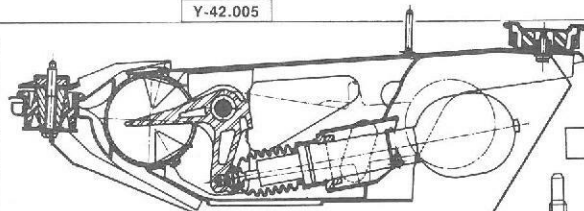
Berline 2/93 →
Break 6/93 →
0°



Berline 7/94 →
Break →
18°



B3DP01YC



3 m.daN

Berline → 2/93
Break → 6/93

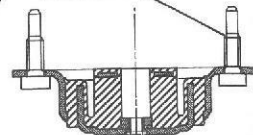
7 m.daN

∅ 10 : **4 m.daN**

Berline 2/93 →
Break 6/93 →

10 m.daN

∅ 12 : **10 m.daN**



Y-42.006

SUSPENSION

XM - TT

Ø BARRES ANTI-DEVERS (mm)

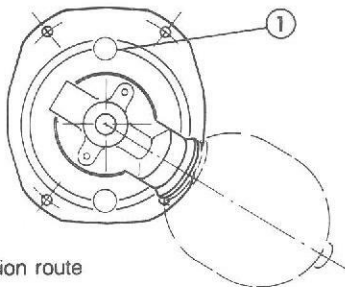
	AV	AR
2.0 i Essence 2,1 L Diesel atmo	23	21
2 L Turbo CT		
V6 TT TT Diesel Turbo	24	22
Break TT	25	22,5

Position du support pneumatique

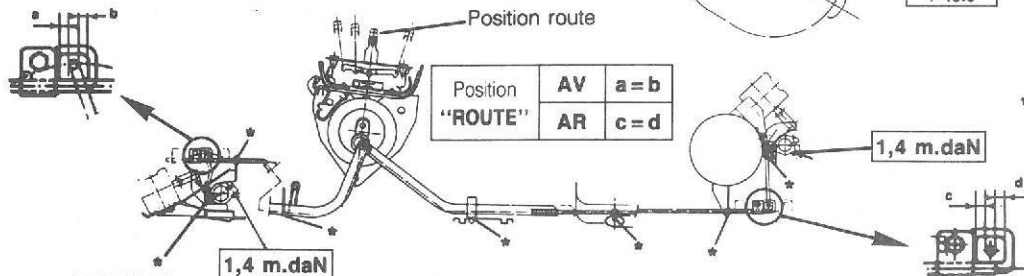
Repère (1)



AV ↑



Y-43.3



*TOTAL MULTIS

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

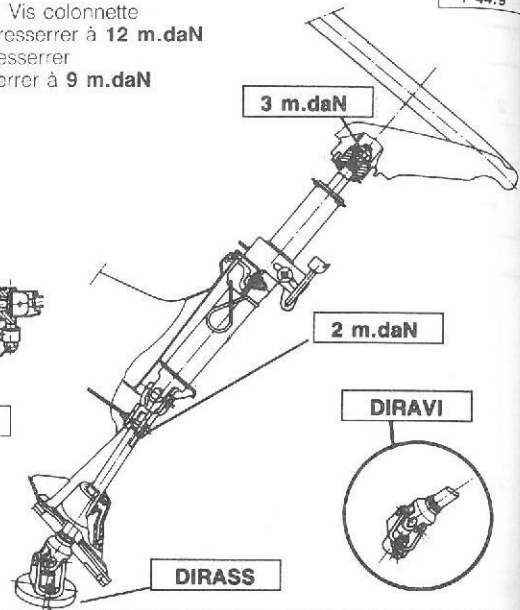
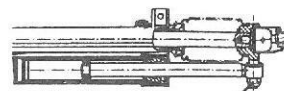
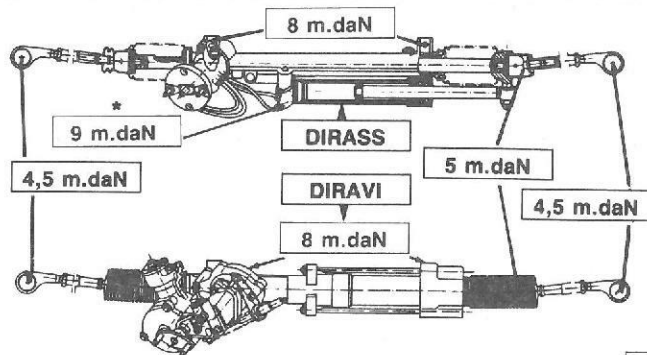
HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

XM - TT		DIRECTION			
	Direction	Nombre de dents		Nombre de tours volant	Rapport de démultiplication
		Pignon	Crémaillère		
4 cylindres	DIRASS	8	34	3,17	17,5/1
6 cylindres	DIRAVI	10	39	3,17	17,5/1

* Vis colonnette
 Presser à 12 m.daN
 desserrer
 Serrer à 9 m.daN

Y-44.9

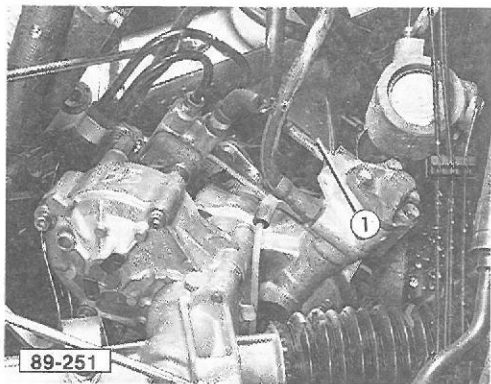


Y-44.3

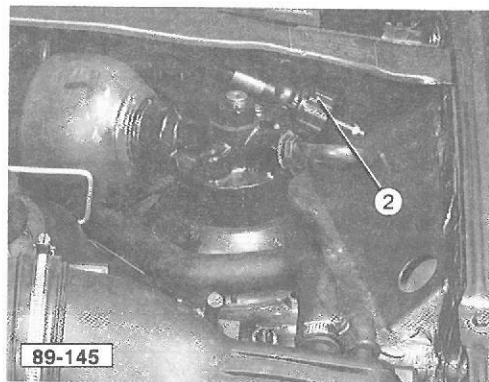
Y-44.6

Purge du cylindre de rappel

- Desserrer la vis de purge (1)
- Braquer lentement à gauche et à droite jusqu'à la butée
- Resserrer la vis (1)

**Réglage de la tenue de cap en ligne droite**

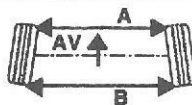
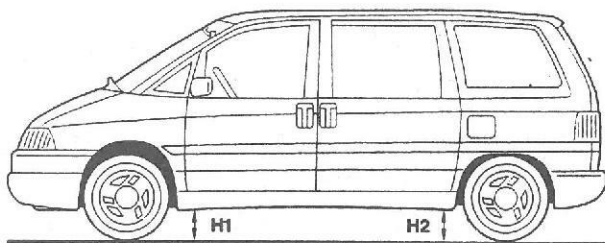
- Voiture tire à gauche : DEVISSER la molette (2)
- Voiture tire à droite : VISSER la molette (2)



EVASION - TT

GEOMETRIE DES ESSIEUX

Assiette de référence



$A < B$ = **Pincement positif** : + (pincement)

$A > B$ = **Pincement négatif** : - (ouverture)

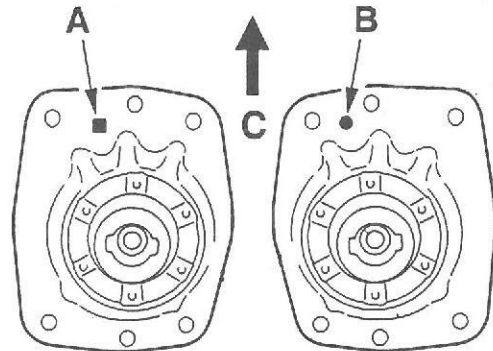
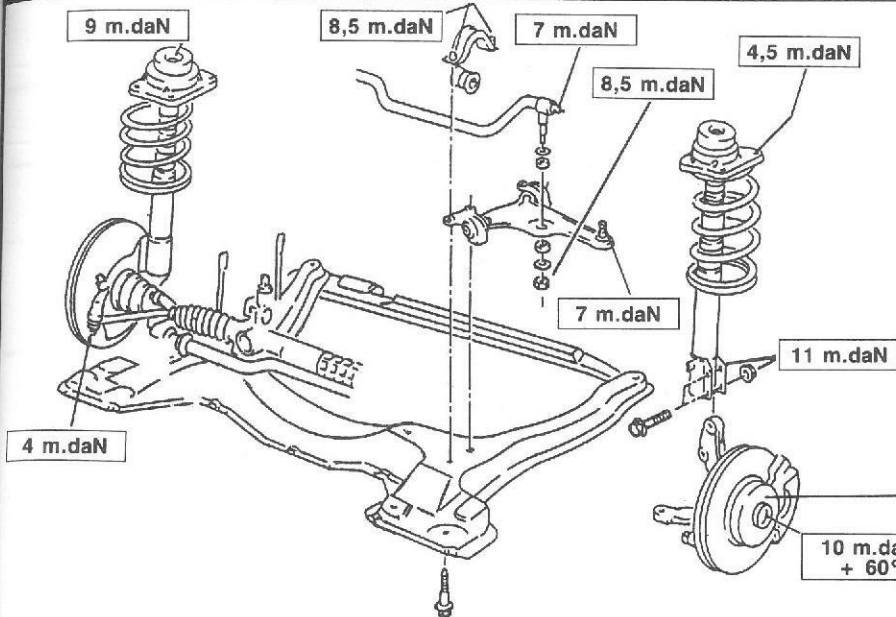
CONDITION GÉNÉRALE DE RÉGLAGE		
Pression des pneumatiques conforme.		
Hauteur (mm)		
H1	Pneumatique	H2
161	195/65R15	166
166	205/65R15	171

Les hauteurs en assiette de référence sont contrôlées entre l'appui du cric et le scl.

	AV	AR
Pincement	0°	+0°4' à +0°13'
	mm	+0,5 à +1,5
Chasse (écart G-D maxi 30')	3°30' ± 30'	
Carrossage	0° ± 30'	- 1° ± 30'
Pivot inclinaison	11°30' ± 40'	

ESSIEU AVANT

EVASION - TT



- Repère A, côté gauche
- Repère B, côté droit
- C = Avant du véhicule.

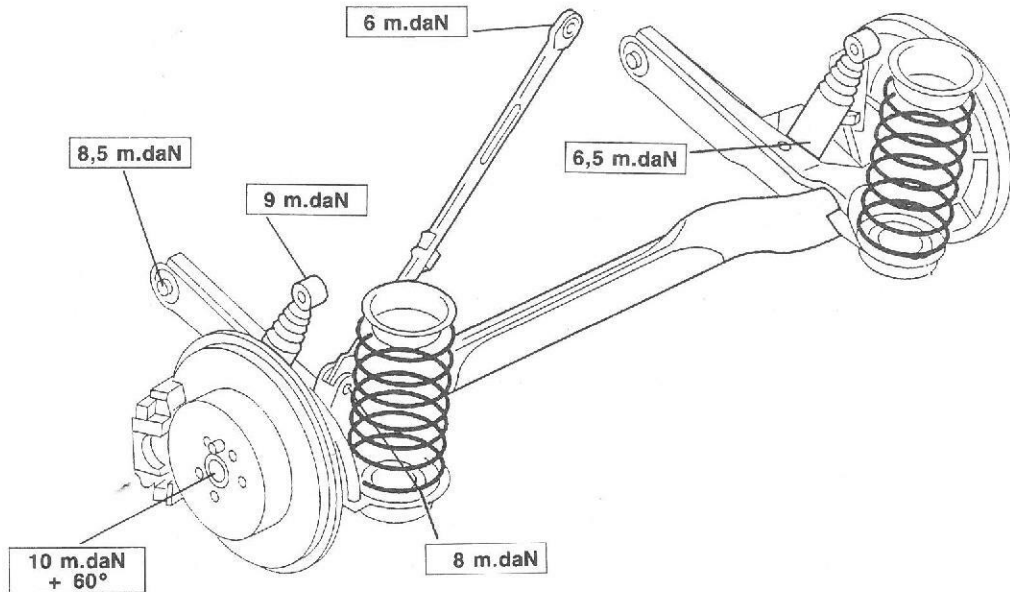
Vis de roue
10 m.daN

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE



SUSPENSION

EVASION - TT

		2.0 i	2.0 i Turbo	1.9 D Turbo
Amortisseur Repère	AV	F 23		
	AR	F 254		
0 mm Barre anti-devers	AV	25		
	AR	30		
Ressort Repère	AV	sans réfri		
		1 gris + 1 jaune		
	réfri	2 gris + 1 jaune		
	AR	3 jaune		

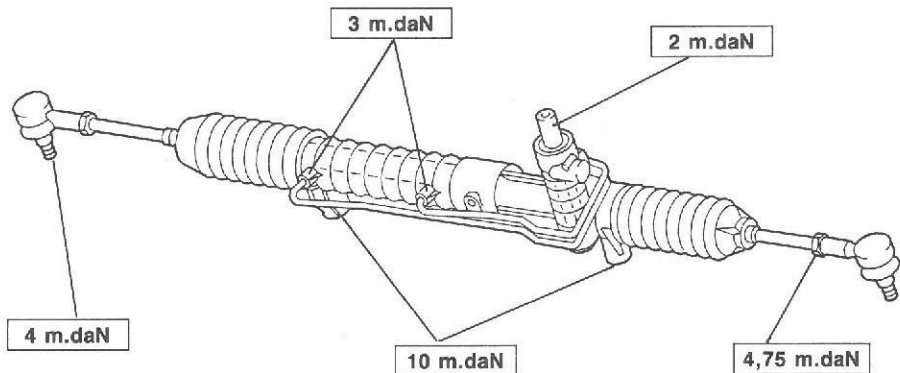
ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

EVASION - TT			DIRECTION			
	Direction	Course crémaillère (mm)	Nombre de dents		Nombre de tour volant	Rapport de démultiplication
			Pignon	Crémaillère		
2.0 i	Assistée	152	9	33	2,98	15,75
2.0 i Turbo						
1.9 D Turbo						



FREINS					AX - TT	
		1.0 i - 1.1 i 10 E	1.4 i - Di Exclusive - Furio	4 x 4	GTI	
						ABR
∅ mm	Maitre cylindre	19			20,6	22,2
	MASTER-VAC	187,5			210	
	Marques et pistons des étriers	TEVES 45	BENDIX 48		LUCAS (GIRLING) 48	
	Du disque	238	247		247	
Epaisseur du disque		8	10		20,4	
Epaisseur mini du disque		6	8		18,2	
Qualité plaquettes		ABEX 413-JURID 519	T250-J519	T250	JURID 519	
∅ mm	Des cylindres de frein	19			19	20,6
	Des Tambours	165 → 166 maxi		203	180 → 181 maxi	
Qualité garniture		ENERGIT 558 FF	ABEX 325	ENERGIT 558 FF	ENERGIT 558 FF	

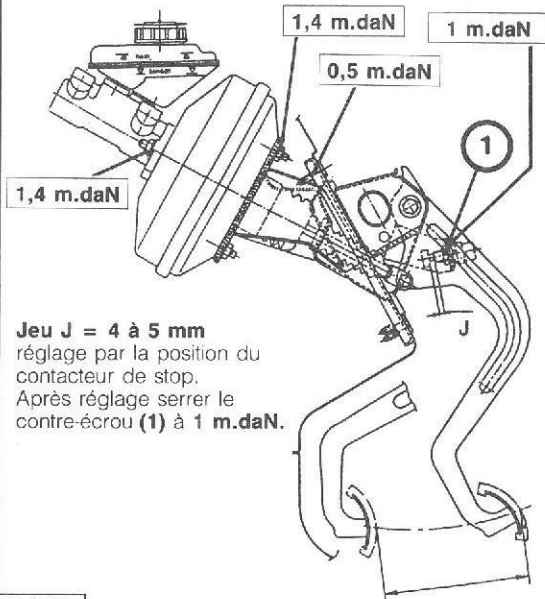
FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

AX - TT

FREINS

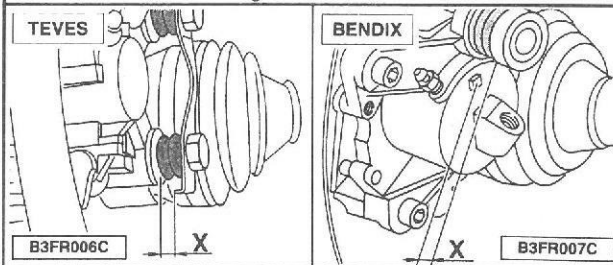


Jeu J = 4 à 5 mm
réglage par la position du
contacteur de stop.
Après réglage serrer le
contre-écrou (1) à 1 m.daN.

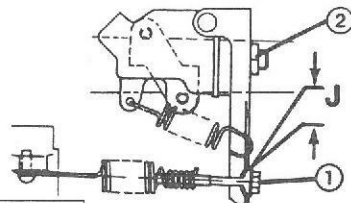
Z 45-24

FREINS

Contrôle d'usure des garnitures



La cote "X" indiquée, représente l'épaisseur de garniture restante à user.

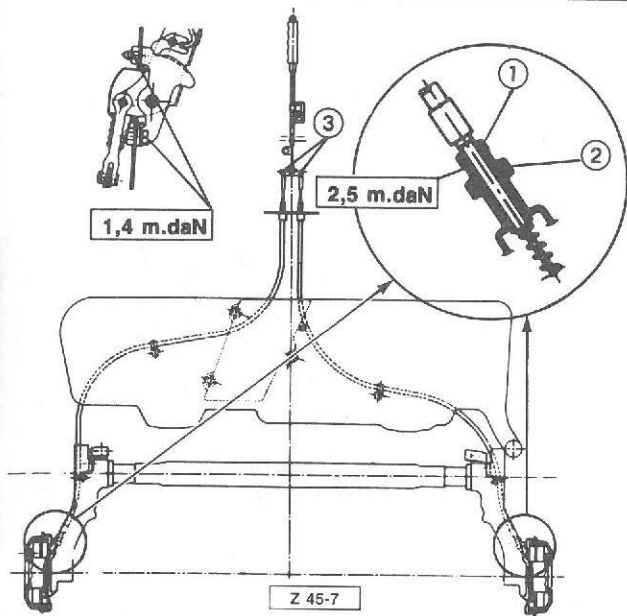


Z 45-4

Réglage du limiteur de freinage

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

NOTA : Ne pas intervenir sur le réglage (2)
qui est réglé en usine.



Frein de parking : 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.

AX - TT

PURGE DES FREINS

La purge : – peut être effectuée à l'aide d'appareil à purger dans ce cas régler la pression de l'appareil à **1 bar MAXI.**
– ou de façon classique

Sans A.B.R.

Roue : – arrière gauche
– avant droit
– arrière droit
– avant gauche

Ordre IMPÉRATIF de purge

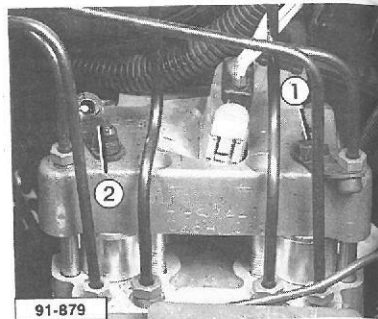
Avec A.B.R.

Déconnecter la batterie

Roue : – arrière gauche
– arrière droit
– avant gauche
– avant droit

Au bloc A.B.R.

– vis (1)
– vis (2)



91-879

Effectuer le niveau : avec le liquide de frein vendu par les pièces de rechange **CITROËN.**

FREINS				ZX - Berline - Essence			
		1.1 i - 1.4 i	1.6 J - 1.8 i	2.0 i	1.4 i - 1.6 i - 1.8 i 2.0 i ABS	16 V	
AV	∅ mm	Maitre cylindre	20,6		22,2	23,8	
		MASTER-VAC	203,2		228,6		
		Marques et pistons des étriers	BENDIX série IV 48	LUCAS 14 CJP 48		LUCAS C54 54	
		Disque	247 (plein)	247 (ventilé)		266 (ventilé)	
	Epaisseur du disque		8	20,4			
	Epaisseur mini du disque		6	18,4			
	Qualité plaquettes		JURID 519				
AR	∅ mm	Cylindre ou étrier	20,6		30	32	
		Tambour ou disque	T : 180 → 182 maxi		D : 247 (plein - E : 8 mm - E : mini 6 mm)		
	Marque				BENDIX série IV G30	BENDIX IV G32	
	Qualité garniture		ABEX 325 - ENERGIT 558		JURID 519		
	Compensateur-coupure bar		25 (compensateur intégré)		25	32	

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

ZX - Berline - Diesel		FREINS				
		1.8 D	1.9 D	1.9 D Turbo	1.9 D - 1.9 D Turbo ABS	
AV	∅ mm	Maitre cylindre	20,6		22,2	
		MASTER-VAC	203,2		228,6	
		Marques et pistons des étriers	BENDIX série IV 48	LUCAS 14 CJP 48		
		Disque	247 (plein)	247 (ventilé)		
	Epaisseur du disque		8	20,4		
	Epaisseur mini du disque		6	18,4		
	Qualité plaquettes		JURID 519			
	AR	∅ mm	Cylindre ou étrier	20,6		30
Tambour ou disque			T : 180 → 182 maxi		D : 247 (plein - E : 8 mm - E : mini 6 mm)	
Marque				BENDIX série IV G30		
Qualité garniture		ABEX 325 - ENERGIT 558		JURID 519		
Compensateur-coupure bar		25 (compensateur intégré)		25		

			FREINS			ZX Break		
			1.4 i	1.6 i - 1.8 i 1.9 D - 1.9 D Turbo	ABS - 1.6 i - 1.8 i 1.9 D - 1.9 D Turbo			
AV	∅ mm	Maître cylindre	22,2					
		MASTER-VAC	228,6					
		Marques et pistons des étriers	BENDIX série IV 48	LUCAS CJN 48				
		Disque	247 (plein)	247 (ventilé)				
	Epaisseur du disque		10	20,4				
	Epaisseur mini du disque		8	18,4				
	Qualité plaquettes		JURID					
	AR	∅ mm	Cylindre ou étrier	20,6				
Tambour ou disque			T : 228,6 → 229,8 maxi					
Marque		BENDIX						
Qualité garniture		ENERGIT 558						
Compensateur-coupure bar		Pression frein avant 100 bars = frein arrière 54 ± 3 bars						

FREINS

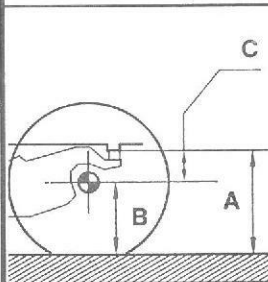
HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

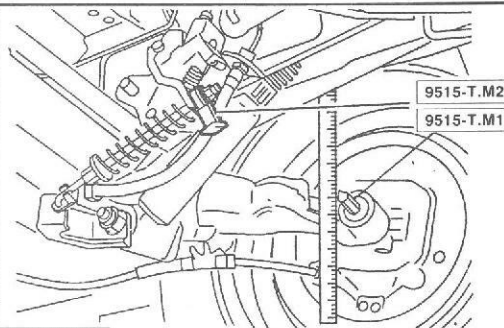
ZX Break

FREINS

CONTRÔLE ET RÉGLAGE DU COMPENSATEUR



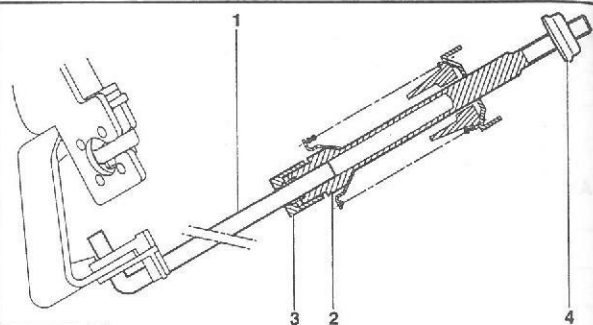
B3FP049C



9515-T.M2

9515-T.M1

B3FP044C



B3FP045D

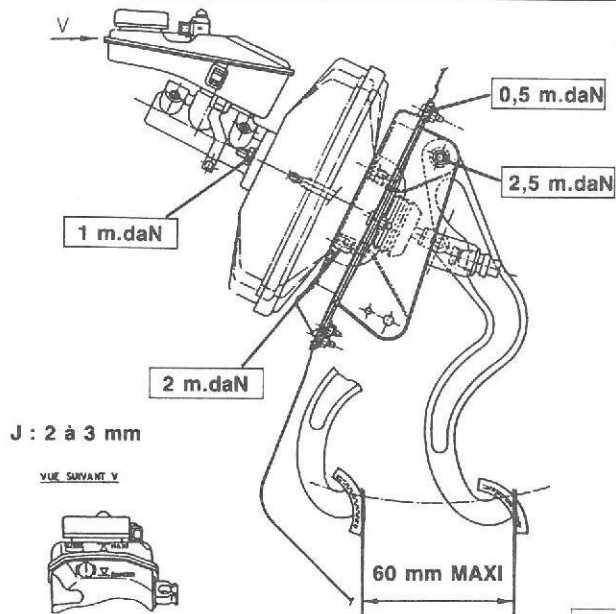
Mettre le véhicule en charge pour obtenir la côte C = **165 mm**. Poser l'outil **9515-T.M2**.

Mettre le moteur en marche, appuyer sur la pédale de frein pour obtenir : frein avant **100 bars** = frein arrière **54 ± 3 bars**.

Desserrer l'écrou (3) en maintenant le contre-écrou (2).

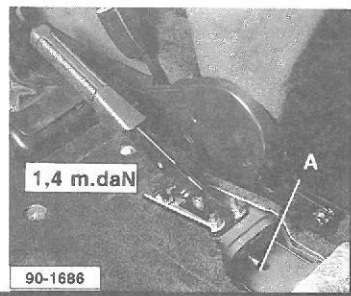
Déplacer l'ensemble (compresser le ressort pour augmenter la pression et inversement). Serrer l'écrou (3) à **1,5 m.daN**.

ATTENTION : Ne pas intervenir sur l'écrou en plastique (4). La position de l'écrou en plastique est réglé en usine. Purger les freins.



Réglage du frein de parking

- 1° - Serrer et desserrer, quatre fois le frein de parking.
- 2° - Serrer progressivement l'écrou "A" jusqu'au léchage de l'une des deux roues.
- 3° - Vérifier le blocage des roues entre le 4° et le 7° cran (sinon recommencer les opérations)
- 4° - S'assurer de la rotation des roues, le frein de parking étant desserré.



ZX

PURGE DES FREINS

La purge : – peut être effectuée à l'aide d'appareil à purger dans ce cas régler la pression de l'appareil à **2 bars**.
– ou de façon classique

Sans ABS

Roue : – arrière gauche
– avant droit
– arrière droit
– avant gauche

Avec ABS : BOSCH 2E

Ordre IMPÉRATIF de purge

Roue : – avant gauche
– avant droit
– arrière gauche
– arrière droit

NOTA : en cas de difficultés de purge
voir la gamme : (11) ZX 453-0/2.

Effectuer le niveau : avec le liquide de frein vendu par les pièces de rechange **CITROËN**.

FREINS

FREINS			XANTIA - TT	
			1.6 i - 1.8 i - 2.0 i 1.9 D - 1.9 TD	16 V ACTIVA
AV	∅ mm	Marques et pistons des étriers	BENDIX série 5G 54	
		Disque	266 (ventilé)	283 (ventilé)
	Epaisseur du disque		20,4	22
	Epaisseur mini du disque		18,4	20
	Hauteur garniture		45	55
	Qualité plaquettes		ABEX 949	
AR	∅ mm	Marques et pistons des étriers	CITROEN 33	
		Disque	224	
	Epaisseur du disque		9	
	Epaisseur mini du disque		7	
	Qualité plaquettes		ABEX 949	

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

XANTIA - TT

FREIN DE PARKING

- RATTRAPAGE AUTOMATIQUE

Moteur tournant.

Mettre le levier de frein de parking en position repos.

Appuyer 10 fois sur la pédale de frein avec un effort de 20 daN.

Relacher la pédale de frein.

- REGLAGE DES GAINES DE FREIN DE PARKING

NOTA : Avant d'effectuer cette opération, s'assurer du bon tassement des gaines de frein de parking.

Manceuvrer 10 fois le levier de frein de parking avec un effort de 40 daN.

Mettre la direction en ligne droite.

Mettre le levier de frein de parking en position repos.

Effectuer les opérations ci-dessous des deux côtés du véhicule :

- desserrer le contre-écrou (1)
- mettre le contre-écrou (1) en appui en "a"
- desserrer l'écrou (2).

Commencer le réglage par le côté droit.

Tirer, à la main, sur l'embout (3) du câble de frein de parking.

Approcher, à la main, l'écrou (2) au contact de l'étrier de frein (l'embout (3) doit être au contact du levier (4)).

Faire un repère sur un pan de l'écrou (2) (crayon feutre).

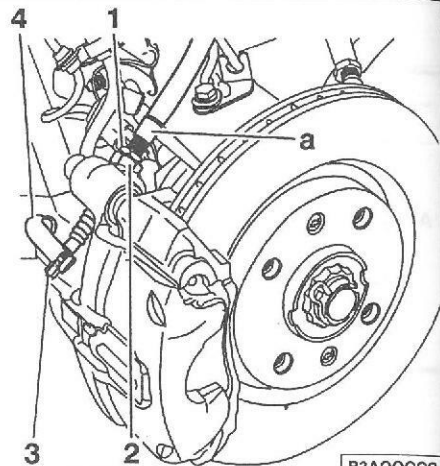
Véhicules direction à droite sortis jusqu'au N° OPR 6375 : desserrer l'écrou (2) de 3 tours.

Véhicules direction à gauche tous types, véhicules direction à droite sortis à partir du N° OPR 6376 : desserrer l'écrou (2) de 1/2 tour.

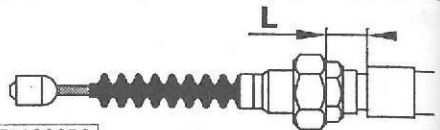
Serrer les contre-écrous à 3 m.daN.

La côte "L" doit être égale des deux côtés, à 1,5 mm près (bon équilibrage du palonnier de frein de parking).

NOTA : Le levier de frein étant à la position repos, les leviers (4) ne doivent pas être sollicités par les câbles quelque soit l'angle de braquage et la hauteur du véhicule.



B3AQO0CC



B3AQO0DC

PURGE DES FREINS

XANTIA - TT

Effectuer la purge en position haute après avoir manœuvrer la suspension.
Position BASSE → HAUTE → BASSE → HAUTE.

- Câler le véhicule roues pendantes.
- Déposer les roues.

XANTIA équipés ABS

La purge du circuit est facilitée en activant le bloc hydraulique à l'aide de la station **SOURIAU 26A** ou du boîtier **ELIT**.

- Purger dans l'ordre : avant gauche
avant droit
arrière gauche
arrière droit
- Moteur tournant.
- Raccorder la vis de purge à un récipient à l'aide d'un tube transparent.
- Appuyer **légèrement** sur la pédale de frein ou poser une masse de 5 à 6 kg sur la pédale.
- Desserrer la vis de purge, laisser couler jusqu'à disparition total des bulles d'air.
- Resserrer la vis.
- Effectuer le niveau de LHM.

FREINS

HYDRAULIQUE

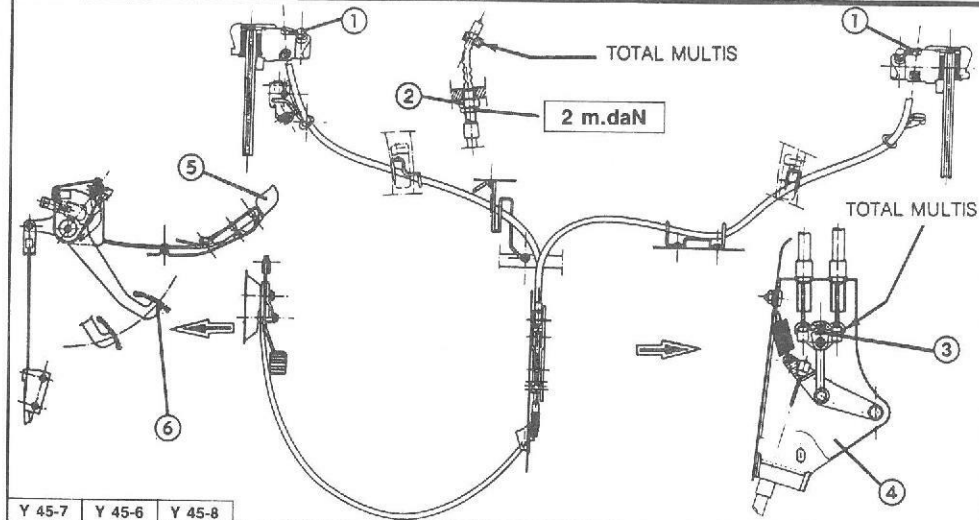
ELECTRICITE

XM		FREINS		
		BERLINE TT	BREAK TT	
AV	∅ mm	Marques et pistons des étriers	BENDIX série S5G 57	
		Disque	283	
	Epaisseur du disque		26	
	Epaisseur mini du disque		24	
	Qualité plaquettes		ABEX 949	
AR	∅ mm	Marques et pistons des étriers	CITROEN 33	CITROEN 40
		Disque	224	251
	Epaisseur du disque		9	12
	Epaisseur mini du disque		7	10
	Qualité plaquettes		ABEX 949	

FREINS DE PARKING

XM - TT

- Appuyer sur la pédale de frein principal afin de mettre les plaquettes en contact avec les disques, relâcher la pression.
- Mettre la poignée (5) en position de verrouillage.
- Appuyer sur la pédale (6) jusqu'au 4^e cran du secteur.
- Agir sur les écrous (2) pour obtenir un équilibrage du palonnier (3) à 1,5 mm près.
- Déverrouiller la poignée (5), la pédale doit revenir à la position de repos.
- Les leviers (1), ne doivent pas être sollicités par les câbles quelque soit l'angle de braquage et la hauteur du véhicule.
- Serrer les contre écrous à 2 m.daN.
- Manœuvrer plusieurs fois la pédale, s'assurer de son retour en position repos.
- La pédale doit se trouver entre le 6^e et le 12^e cran du secteur.



FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

XM

PURGE DES FREINS

VEHICULES T.T.

Effectuer la purge en position HAUTE après avoir manœuvrer la suspension.

Position BASSE → HAUTE → BASSE → HAUTE.

Caler le véhicule roues pendantes.

Déposer les roues.

XM équipés ABS

Purger le bloc hydraulique

- Moteur tournant
- Desserrer les deux vis de purge du bloc hydraulique (clé 6 pans de 5 mm ou plate de 11 mm)
- Appuyer **légèrement** sur la pédale de frein, maintenir quelques secondes puis relâcher
- Serrer les deux vis : **0,9 m.daN**

VEHICULES T.T.

- Purger dans l'ordre : arrière droit
arrière gauche
avant droit
avant gauche
- Moteur tournant
- Raccorder la vis de purge à un récipient à l'aide d'un tube transparent
- Appuyer **légèrement** sur la pédale de frein ou poser une masse de 5 à 6 kg sur la pédale.
- Desserrer la vis de purge, laisser couler jusqu'à disparition totale des bulles d'air
- Resserrer la vis
- Effectuer le niveau de LHM

XM équipés ABS

La purge du circuit est facilitée en activant le bloc hydraulique à l'aide de la station **SOURIAU 26A** ou du boîtier **ELIT**.

FREINS			EVASION	
			2.0 i - Turbo D	2.0 i Turbo CT
AV	∅ mm	Maitre cylindre	23,8	
		MASTER-VAC	279	203 + 230 (Tandem)
		Marques et pistons des étriers	GIRLING C57 57	
		Du disque	281 (ventilé)	
	Epaisseur du disque		26	
	Epaisseur mini du disque		24	
	Qualité plaquettes		GALFER 3314	
AR	∅ mm	Cylindre ou étrier	20,6	36
		Tambour ou disque	T : 255	D 295 (E : 10 mm - E mini : 8 mm)
	Marque	BENDIX	BENDIX FN 36	
	Qualité garniture	DON 7124	GALFER 36212	
	Compensateur-coupeure bar *	Frein avant 65 - Arrière 65 (1)		Frein avant 85 - Arrière 85 (2)

(1) Repère vert

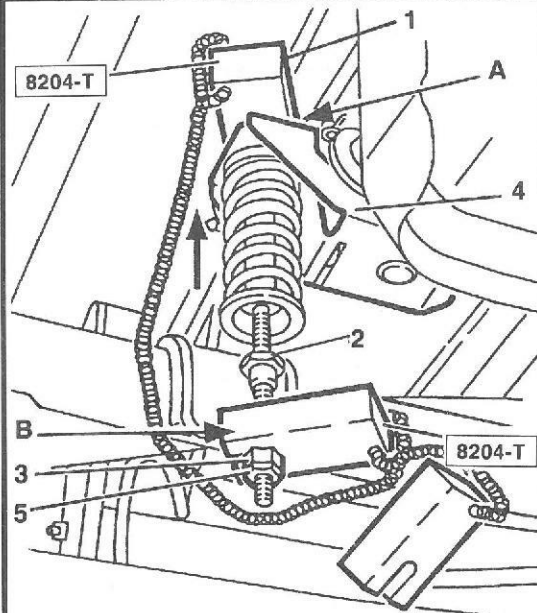
(2) Repère orange

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

EVASION



FREIN

REGLAGE MECANIQUE DU COMPENSATEUR

- Mettre le véhicule en assiette de référence (p. 180).
- Impératif : ne jamais modifier la position de l'écrou supérieure **(1)**.
- Remonter l'écrou épaulé **(2)**.
- Mettre en place l'outil **8204-T**.

Tambour	Disque
Cale jaune	Cale bleu

En A

En B : la cale rouge

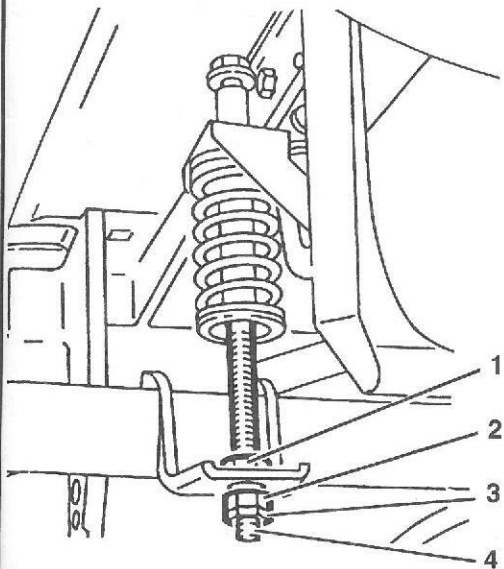
- Régler l'écrou **(3)** pour permettre le passage libre et sans jeu de la cale rouge en **B**, sans entraîner le levier **(4)** vers le bas.
- Serrer le contre-écrou **(5)** sans modifier le réglage.
- Déposer l'outil **8204-T**.
- Maintenir la tige filetée (en C).
- Serrer l'écrou épaulé **(2)** sur l'écrou **(3)**.

CONTROLE ET REGLAGE HYDRAULIQUE DU COMPENSATEUR

- Utiliser l'appareil de contrôle des pressions de freinage **4104-T**, brancher en diagonale et purger l'appareil : \varnothing vis de purge : étrier 8 x 125 - cylindre de roue 7 x 100.
- Mettre le véhicule en assiette de référence (p. 180).
- Tableau des pressions (bars).

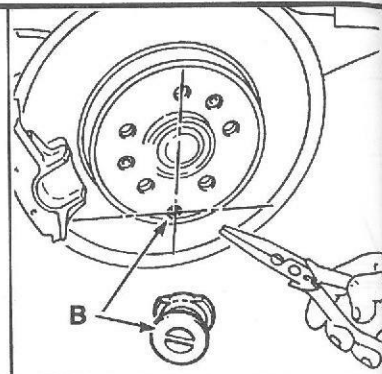
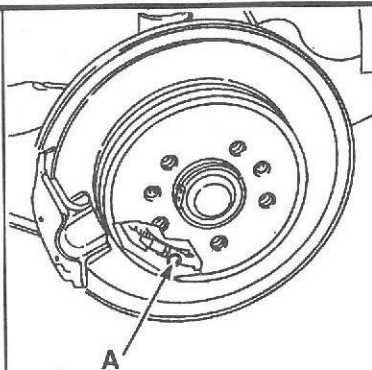
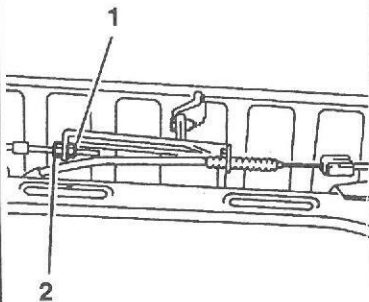
Tambour		Disque	
Avant	Arrière	Avant	Arrière
40	40	50	50
65	65	85	85
135	86	135	100

- Si les pressions ne sont pas correctes effectuer le réglage :
- Remonter l'écrou **(1)**. Régler par l'écrou **(2)** pour obtenir la pression de freinage. Serrer le contre-écrou **(3)**. Maintenir la tige filetée **(4)** serrer l'écrou épaulé **(1)** sur l'écrou **(2)**.



EVASION

FREINS DE PARKING (Disques)



Détendre les câbles par l'écrou **(1)**. Déposer l'obturateur du trou **A**, positionner le trou **A** face à la roue dentée (mécanisme de réglage). Agir sur la roue dentée (tournevis plat) jusqu'au blocage du disque. Côté gauche vers le haut-côté droit vers le bas. Débloquer le disque en agissant en sens inverse de 6 crans. Positionner la lame **B** de l'obturateur perpendiculairement à l'axe passant par le centre du disque et le centre du trou, viser l'écrou **(1)** pour obtenir une course de 4 à 5 crans au levier de frein de parking, serrer le contre-écrou **(2)**.

MISE HORS-PRESSION DES CIRCUITS DE SUSPENSION

	EFFECTUER LES OPERATIONS SUIVANTES	CONSEQUENCES (Mise hors-Pression : M h-P)
Véhicule sans hydractive (sans clapet SC/MAC)		
1	Commande de hauteur position « BASSE »	M h-P : sphères de suspension, attendre l'affaissement complet du véhicule
2	Dévisser de 1 tour la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur	M h-P : accumulateur principal
X	Véhicule sans hydractive en état de marche (avec clapets SC/MAC)	
1	Mettre le moteur en marche	Ouverture des clapets SC/MAC
2	Commande hauteur position « BASSE » si véhicule sur cales : soulever la (ou les) roue concernée	M. h-P : sphères de suspension + accumulateur SC/MAC
3	Dévisser de 1 tour la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur	M h-P : accumulateur principal
X	Véhicule avec hydractive en état de marche (avec ou sans clapet SC/MAC)	
1	Mettre le moteur en marche	Alimentation des électrovannes des régulateurs hydractive. Ouverture des clapets SC/MAC.

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

MISE HORS-PRESSION DES CIRCUITS DE SUSPENSION		
	EFFECTUER LES OPERATIONS SUIVANTES	CONSEQUENCES (Mise hors-Pression : M h-P)
2	Commande de hauteur position « BASSE » si véhicule sur cales : soulever la (ou les) roue concernée	M h-P : sphères de suspension + accumulateurs des régulateurs hydractive + régulateur SC/MAC
3	Dévisser de 1 tour la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur	M h-P : accumulateur principal
Véhicule avec hydractive hors état de marche (avec ou sans clapet SC/MAC)		
1	Dévisser de 1 tour la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur	M h-P : accumulateur principal
2	Commande de hauteur position « BASSE »	M h-P : accumulateur SC/MAC
3	Désaccoupler le tube de sortie du conjoncteur-disjoncteur, accoupler le tube de sortie à la pompe 4135-T + raccord (S) ou 4034-T + raccord (S) et (O) du coffret 4146-T	
4	Mettre le contact	Alimentation des électrovannes des régulateurs hydractive.

MISE HORS-PRESSION DES CIRCUITS DE SUSPENSION

	EFFECTUER LES OPERATIONS SUIVANTES	CONSEQUENCES (Mise hors-Pression : M h-P)
5	Etablir une pression de 150 à 180 bars si véhicule sur cales : soulever la (ou les) roue concernée	M h-P : sphères de suspension + accumulateurs des régulateurs hydractive
6	Ouvrir la vis de purge de la pompe 4135-T ou 4034-T , déposer les outils	M h-P : dans le circuit d'alimentation
Véhicule avec Système Citroën de Contrôle Actif de Roulis, SC/CAR en état de marche		
1	Mettre le moteur en marche	Alimentation des électrovannes régulateur hydractive, ouverture des clapets SC/MAC
2	Commande hauteur position « BASSE »	M h-P : sphères de suspension + accumulateurs des régulateurs hydractive + régulateur SC/MAC
3	Arrêter le moteur	
4	Dévisser de 1 tour la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur	M h-P : accumulateur principal
5	Ouvrir la vis de purge du régulateur SC/CAR	M h-P : accumulateur du régulateur SC/CAR

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

MISE HORS-PRESSION DES CIRCUITS DE SUSPENSION

	EFFECTUER LES OPERATIONS SUIVANTES	CONSEQUENCES (Mise hors-Pression : M h-P)
6	Actionner alternativement 4 à 5 fois les deux biellettes du correcteur SC/CAR	M h-P : accumulateur SC/CAR
Véhicule avec Système Citroën de Contrôle Actif de Roulis, SC/CAR en état de marche		
1	Dévisser de 1 tour la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur	M h-P : accumulateur principal
2	Commande de hauteur position « BASSE »	M h-P : accumulateur SC/MAC
3	Ouvrir la vis de purge du régulateur SC/CAR	M h-P : accumulateur du régulateur SC/CAR
4	Actionner alternativement 4 à 5 fois les deux biellettes du correcteur SC/CAR	M h-P : accumulateur SC/CAR
5	Désaccoupler le tube d'alimentation de l'accumulateur SC/CAR, obturer le tube à l'aide des raccords 4146-T (M) et (V)	
6	Désaccoupler le tube de sortie du conjoncteur-disjoncteur, accoupler le tube à la pompe 4135-T + 4146-T S ou 4034-T + 4136-T (S) et (O)	

HYDRAULIQUE

MISE HORS-PRESSION DES CIRCUITS DE SUSPENSION

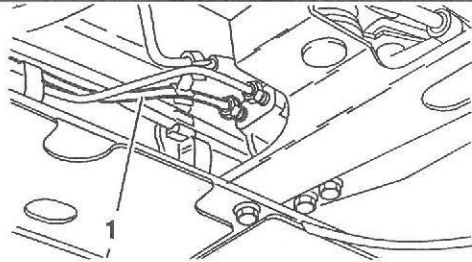
	EFFECTUER LES OPERATIONS SUIVANTES	CONSEQUENCES (Mise hors-Pression : M h-P)
7	Mettre le contact	Alimentation des électrovannes des régulateurs hydraulique
8	Etablir une pression de 150 à 180 bars si véhicule sur cales : soulever la (ou les) roue concernée	M h-P : sphères de suspension + accumulateurs des régulateurs hydraulique
9	Ouvrir la vis de purge de la pompe 4135-T ou 4034-T , déposer les outils	M h-P : dans le circuit d'alimentation

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

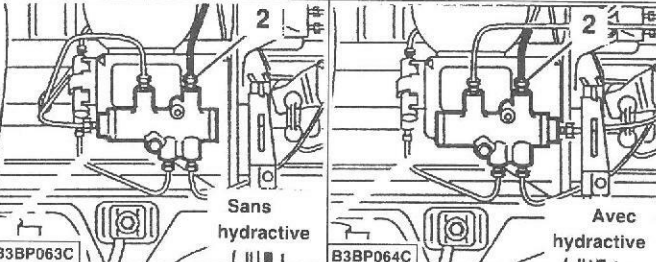
CAS PARTICULIERS

Il est possible de mettre la suspension hors pression individuellement par essieu.
IMPERATIF : le correcteur de hauteur doit être commandé en position « BASSE »

	EFFECTUER LES OPERATIONS SUIVANTES	CONSEQUENCES (Mise hors-Pression : M h-P)
	Véhicule avec ou sans hydractive - Essieu avant (avec clapets SC/MAC)	
1	Dévisser de 1 tour la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur	M h-P : accumulateur principal
2	Désaccoupler le tube (1) d'arrivée de pression du correcteur de hauteur, accoupler la pompe 4135-T ou 4043-T - 4146-T.O	
3	Véhicule hydractive : mettre le contact	Alimentation des électrovannes des régulateurs hydractives.

B3BP062C

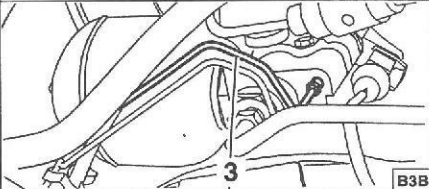
MISE HORS-PRESSION DES CIRCUITS DE SUSPENSION

	EFFECTUER LES OPERATIONS SUIVANTES	CONSEQUENCES (Mise hors-Pression : M h-P)
4	Etablir une pression (100 à 180 bars) pour commander les tiroirs du clapet SC/MAC et du régulateur hydractive	M h-P : sphères de suspension + accumulateur du régulateur hydractive + accumulateur SC/MAC (affaissement suspension avant)
5	Ouvrir la vis de purge de la pompe 4135-T ou 4034-T , déposer les outils	M h-P : dans le circuit d'alimentation
Véhicule avec ou sans hydractive - Essieu arrière (avec clapets SC/MAC)		
1	Dévisser de 1 tour la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur	M h-P : accumulateur principal
2	Désaccoupler le tube (2) du clapet SC/MAC, accoupler la pompe 4135-T ou 4034-T + 4146-T.O au clapet SC/MAC	

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

MISE HORS-PRESSION DES CIRCUITS DE SUSPENSION

	EFFECTUER LES OPERATIONS SUIVANTES	CONSEQUENCES (Mise hors-Pression : M h-P)
3	Véhicule avec hydractive : mettre le contact	Alimentation des électrovannes des régulateurs hydractive
4	Etablir une pression (80 à 180 bars) pour commander les tiroirs du clapet SC/MAC et du régulateur hydractive	M h-P : sphères de suspension + accumulateur du régulateur hydractive + accumulateur SC/MAC (affaissement suspension arrière)
5	Ouvrir la vis de purge de la pompe 4135-T ou 4034-T , déposer les outils	M h-P : dans le circuit d'alimentation
Véhicule avec hydractive (sans clapet SC/MAC) Intervenir sur le régulateur hydractive commandant l'essieu sur lequel des réparations sont à effectuer.		
1	Dévisser de 1 tour la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur	M h-P : accumulateur principal
2	Désaccoupler le tube (3) du régulateur hydractive, accoupler la pompe 4135-T ou 4034-T + 4146-T.O	

MISE HORS-PRESSION DES CIRCUITS DE SUSPENSION

	EFFECTUER LES OPERATIONS SUIVANTES	CONSEQUENCES (Mise hors-Pression : M h-P)
3	Mettre le contact	Alimentation des électrovannes : régulateurs hydractive
4	Etablir une pression (80 à 180 bars) pour commander les tiroirs du régulateur hydractive	M h-P : sphères de suspension + accumulateur du régulateur hydractive (affaissement suspension)
5	Ouvrir la vis de purge de la pompe 4135-T ou 4034-T , déposer les outils	M h-P : dans le circuit d'alimentation
Véhicule avec Système Citroën de Contrôle Actif de Roulis, SC/CAR		
1	Dévisser de 1 tour la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur	M h-P : accumulateur principal
2	Commande de hauteur position « BASSE »	M h-P : accumulateur SC/MAC
3	Ouvrir la vis de purge du régulateur SC/CAR	M h-P : accumulateur du régulateur SC/CAR
4	Actionner alternativement 4 à 5 fois les deux biellettes du correcteur SC/CAR	M h-P : accumulateur SC/CAR

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

MISE HORS-PRESSION DES CIRCUITS DE SUSPENSION

	EFFECTUER LES OPERATIONS SUIVANTES	CONSEQUENCES (Mise hors-Pression : M h-P)
5	Désaccoupler le tube d'alimentation de l'accumulateur SC/CAR, obturer le tube à l'aide des raccords 4146-T M et V	
	Suspension avant : cas particulier (sans clapet SC/MAC) page 212	
	Suspension arrière : cas particulier (avec clapets SC/MAC) page 210	

REPLISSAGE ET PURGE DES CIRCUITS DE SUSPENSION

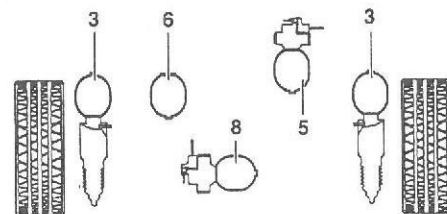
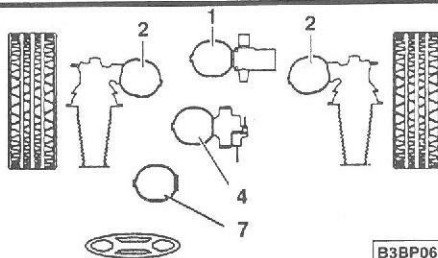
	EFFECTUER LES OPERATIONS SUIVANTES	CONSEQUENCES (Mise hors-Pression : M h-P)
1	Niveau LMH au maxi (repère)	
2	Desserrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur	
3	Mettre le moteur en marche	
4	Serrer et desserrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur à plusieurs reprises et la resserrer	Amorçage de la pompe haute-pression (HP)
5	Commande de hauteur en position « HAUTE »	Attendre la montée complète du véhicule
6	Compléter le niveau : moteur tournant, véhicule position haute.	Mise à niveau du liquide LHM

XANTIA

BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS

Types de membrane :

- D = Desmopan
- U = Urépan
- M = Multicouche



1 : accumulateur principal - 2 : sphère de suspension avant - 3 : sphère de suspension arrière - 4 : bloc pneumatique régulateur de raideur avant
5 : bloc pneumatique régulateur de raideur arrière - 6 : bloc pneumatique SC/MAC - 7 : accumulateur SC/CAR - 8 : accumulateur régulateur SC/CAR

Véhicule	Organe	Repère de bloc pneumatique		Volume (cm ³)	Pression (bars)	Amortisseur \varnothing
Tous types sauf ACTIVA	1	96 154 588	D	400	62 + 5 - 32	Sans
		95 451 376	U			
ACTIVA		95 437 354	D			
1.6 i - 1.8 i 1.9 D	2 sans hydractive	96 169 316	D	450	70 + 5 - 32	1,65 mm
		96 194 445	U			
		96 199 312	M	65		

BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS					XANTIA	
Véhicule	Organe	Repère de bloc pneumatique		Volume (cm ³)	Pression (bars)	Amortisseur Ø
2.0 i 1.9 D Turbo	2 sans hydraulique	96 178 589	D	400	55 + 5 -20	1,5 mm
		96 194 444	U			
		96 199 318	M	450	50	
1.6 i - 1.8 i 1.9 D	3 sans hydraulique	96 169 314	D	400	40 + 5 -10	1,1 mm
		96 194 439	U			
2.0 i 1.9 D Turbo		96 178 590	D		30 + 5 -10	1 mm
		96 194 438	U			
Tous Types sauf ACTIVA	2 hydraulique	96 169 312	D	450	50 + 5 -20	0,6 mm
		96 194 441	U			
		96 199 316	M			
	3 hydraulique	96 154 593	D	400	30 + 5 -10	0,5 mm
		96 194 435	U			
	4 hydraulique	75 520 295	U	500	70 + 5 -25	Sans
		96 181 131	M	450	75	
5 hydraulique	96 045 530	U	400	50 + 5 -20		

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

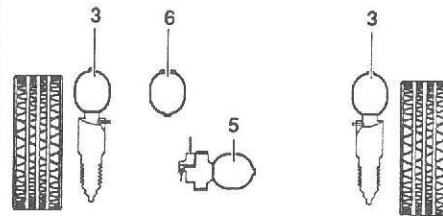
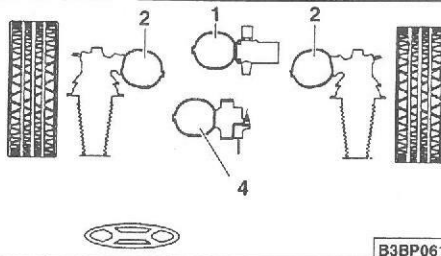
XANTIA	BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS					
Véhicule	Organe	Repère de bloc pneumatique		Volume (cm ³)	Pression (bars)	Amortisseur ∅
Tous Types sauf ACTIVA	6 hydractive	96 145 672	D	400	50 + ⁵ -20	Sans
		96 198 613	U			
ACTIVA	1	95 437 354	D	450	62 + ⁵ -32	0,7 mm
	2	96 221 189	M		45	
	3	96 221 201	U	400	30 + ⁵ -10	0,6 mm
	4	96 181 131	M	450	75	Sans
	5	96 221 207	U	400	55 + ⁵ -20	
	6	96 145 675	D		50 + ⁵ -20	
	7	96 212 198	U		62 + ⁵ -20	
	8	96 208 710			30 + ⁵ -10	

BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS

XM

Types de membrane :

- D = Desmopan
- U = Urépan
- M = Multicouche



1 : accumulateur principal - 2 : sphère de suspension avant - 3 : sphère de suspension arrière - 4 : bloc pneumatique régulateur de raideur avant
5 : bloc pneumatique régulateur de raideur arrière - 6 : bloc pneumatique SC/MAC

Berline	Organe	Repère de bloc pneumatique		Volume (cm ³)	Pression (bars)	Amortisseur Ø
Tous types	1	95 451 376	U	400	62 + - 5 32	Sans
		96 154 588	D			
2 L injection 2,1 L D	2 sans hydractive	96 051 819	D	450	70 + - 5 25	1,65 mm
		96 222 864	M			62

XM		BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS				
Berline	Organe	Repère de bloc pneumatique		Volume (cm ³)	Pression (bars)	Amortisseur Ø
2,1 L Turbo D	2 sans hydractive	96 222 866	D	400	70 + ⁵ -25	1,65 mm
		96 222 865	M	450	65	
Tous Types	3 sans hydractive	96 222 874	D	400	40 + ⁵ -15	1,1 mm
		96 222 873	U			1,25 mm
2 L injection	6	96 198 613	U		50 + ⁵ -20	Sans
Tous Types hydractive	2	96 222 867	M	450	50	0,8 mm
	3	96 222 871	D	400	30 + ⁵ -15	0,7 mm
		96 222 870	U			
	4	96 181 131	M	450	75	Sans
5	96 045 530	D	400	50 + ⁵ -20		
2 L injection 2,5 L D Turbo hydractive	6	96 198 613			U	

BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS					XM	
Break	Organe	Repère de bloc pneumatique		Volume (cm³)	Pression (bars)	Amortisseur Ø
Tous Types	1	95 451 376	U	400	62 + 5 - 32	Sans
		96 154 588	D			
Tous Types sauf 2,5 L D	2 sans hydractive	96 069 918	D	450	70 + 5 - 25	1,4 mm
		96 212 110	M		65	
2,5 L D Turbo		96 222 866	D	400	70 + 5 - 25	1,65 mm
		96 222 865	M	450	65	
Tous Types	3 sans hydractive	96 120 324	U	400	40 + 5 - 15	1,5 mm
2 L injection	6 sans hydractive	96 198 613	U		50 + 5 - 20	Sans
Tous Types hydractive	2	96 222 867	M	450	50	0,8
	3	96 222 872	U	400	40 + 5 - 15	0,7 mm
*(sauf V6 et 2,5 L D Turbo)	4	75 520 295 *	U	500	70 + 5 - 25	Sans
		96 181 131	M	450	75	

XM	BLOCS PNEUMATIQUES - AMORTISSEURS					
Break	Organe	Repère de bloc pneumatique		Volume (cm ³)	Pression (bars)	Amortisseur Ø
Tous Types hydractive	5	96 045 530	D	400	50 + -20	Sans
2 L injection 2,5 L D Turbo	6	96 198 613	U			

DEMARREURS

AX - ZX - TT

Véhicules modèles	Types démarreurs	Classe	Caractéristiques exigées	
AX	1,0 i - 1,1 i 1,4 i GTI Exclusive Furio - 4x4	VALEO D6 RA 571	Classe 2 Couple C = 5,5 mN Intensité maxi $I \leq 275$ Ampère Pour une vitesse $N \geq 1200$ tr/min	
		BOSCH DM 0,9		
		ISKRA A2E 1523		
	1,4 D Entreprise	VALEO D7 R11	4	Classe 3 Couple C = 6 mN $I \leq 300$ Ampère $N \geq 1200$ tr/min
		BOSCH DW 1,4		
	1,5 D	VALEO D7 R15	5	
ZX	1,1 i 1,4 i	VALEO D6 RA 571	2	
		BOSCH DM 0,9		
		ISKRA A2E 1523		
	1,6 i - 1,8 i 2,0 i Volcane	VALEO D6 RA 66	3	Classe 5 Couple C = 11,5 mN $I \leq 470$ Ampère $N \geq 1200$ tr/min
		BOSCH DW 1,1		

ZX - XANTIA - XM - TT

DEMARREURS

Véhicules modèles		Types démarreurs	Classe	Caractéristiques exigées
ZX	2,0 i 16 V	VALEO D6 RA 511	3	Classe 3 Couple C = 6 mN $I \leq 300$ Ampère $N \geq 1200$ tr/min
	1,9 D Turbo D	VALEO D7 R8	5	
		MELCO M001T 90 281		
XANTIA	1,6 i - 1,8 i 2,0 i	VALEO D6 RA 66	3	
		BOSCH DW 1,1		
	16 V	VALEO D6 RA 511	3	
	1,9 D Turbo D	VALEO D7 R8	5	
MELCO M001 T90 281				
XM	2,0 i 16 V	VALEO D6 RA 661	3	
	Turbo CT	VALEO D6 RA 66	3	
		BOSCH DW 1,1		
				Classe 5 Couple C = 11,5 mN $I \leq 470$ Ampère $N \geq 1200$ tr/min

DEMARREURS

XM - EVASION - TT

Véhicules modèles	Types démarreurs	Classe	Caractéristiques exigées	
XM	V6	3	Classe 3 Couple C = 6 mN I ≤ 300 Ampère N ≥ 1200 tr/min	
	V6 24	4		
	D12 - Turbo D	5		
	2,5 Turbo D	6		
EVASION	2,0 i	3	Classe 4 Couple C = 10 mN I ≤ 430 Ampère N ≥ 1200 tr/min	
	2,0 i Turbo CT			
	Turbo D	5		Classe 5 Couple C = 11,5 mN I ≤ 470 Ampère N ≥ 1200 tr/min
		5		
Remarques : Les caractéristiques électriques exigées sont extraites du cahier des charges PSA. La tension d'essai et de Un = 12 V.			Classe 6 Couple C = 11,5 mN I ≤ 500 Ampère Pour une vitesse N ≥ 1200 tr/min	

Véhicules modèles	Types alternateur	Classe	Régulateur types	Vitesse Alt/mot.	POULIE		
					Ø primitif	Gorge	
AX	1,0 i	VALEO A11 VI 37	5	YM 6952	Essence 2,2/1	60 mm	Trapézoïdale
	1,1 i	BOSCH A120 310 027		MR 4-1			
	1,1 i réfri	VALEO A13 VI 96	8	YM 6952		59,4 mm	5 V
	1,4 i	VALEO A11 VI 55	7	MR 4-1		60 mm	Trapézoïdale
	1,4 D Entr.	BOSCH A120 310 028					
	1,4 i réfri	VALEO A13 VI 96	8	YM 6952		59,4 mm	5 V
1,5 D	VALEO A11 VI 45	7					
ZX	1,1 i	VALEO A11 VI 55	7	YM 6952	2,2/1	60 mm	Trapézoïdale
	1,4 i	BOSCH A120 310 028		MR 4-1			
	1,1 i - 1,4 i clim. et/ou DA	VALEO A13 VI 96	8	YM 6952		59,4 mm	5 V
	1,6 i - 1,8 i - 2,0 i Volcane - 16 V	VALEO A13 VI 81					
		MELCO A002 TA 0291					
	1,8 i - 2,0 i Volcane BVA ou BVA clim.	VALEO A13 VI 71 +	9	YM 6952		6 V	
	MELCO A003 TA 0591						

ZX - XANTIA - XM - TT

ALTERNATEURS

Véhicules modèles	Types alternateur	Classe	Régulateur types	Vitesse Alt/mot.	POULIE				
					∅ primitif	Gorge			
ZX	1,9 D	VALEO A11 VI 40	7	YM 6952	2,36/1	66 mm	6 V		
		BOSCH A120 310 064		MR 4-1					
	19 D BVA et/ou clim. Turbo D TT	VALEO A13 VI 87	8	YM 6952					
		VALEO A13 VI 85							
XANTIA	1,6 i - 1,8 i 2,0 i - 16 V	VALEO A13 VI 81	8	YM 6952	Essence 2,2/1 Diesel 2,36/1	59,4 mm	6 V		
		MELCO A002 TA 0291							
	1,6 i - 1,8 i 2,0 i - 16 V clim.	VALEO A13 VI 71 +	9	YM 6952					
		BOSCH A003 TA 0591		MR 4-1					
	1,9 D	VALEO A11 VI 40	7	YM 6952					
		BOSCH A12 0310 064		MR 4-1					
	1,9 D BVA et/ou clim. Turbo D TT	VALEO A13 VI 85	8	YM 6952					
		VALEO A13 VI 87							
	XM	2,0 i 16 V	VALEO A13 VI 108	8		YM 6952	2,2/1	59,4 mm	5 V
		2,0 i 16 V clim.	VALEO A13 VI 71 +	9				6 V	

XM - EVASION - TT
ALTERNATEURS

Véhicules modèles	Types alternateur	Classe	Régulateur types	Vitesse Alt/mot.	POULIE		
					Ø primitif	Gorge	
XM	2,0 i 16 V clim.	MELCO A003 TA 0591	9		2,2/1	59,4 mm	6 V
	2,0 i 16 V BVA et/ou BVA clim.	MELCO A004 TA 0091	12				
	Turbo CT	VALEO A13 VI 108	8				
	Turbo CT BVA ou clim.	MELCO A003 TA 0592	9				
	Turbo CT BVA et clim.	MELCO A004 TA 0092	12				
	V6 - V6 24 - TT	MELCO A003 TA 0592	9	2,5/1		5 V	
	D12	VALEO A13 VI 109	8	YM 6952			
	D12 clim.	MELCO A003 TA 0593	9	2,36/1	66 mm		
	Turbo D - TT	MELCO A003 TA 0593	9				
	Turbo D - MUX - TT	MELCO A004 TO 3793	12				
	2,5 Turbo D - TT	VALEO A14 VI 14	12	YM 6952	2,2/1	6 V	
EVASION	2,0 i X	VALEO A13 VI 81	8	YM 6952	2,2/1	59,4 mm	6 V
	2,0 i SX	VALEO A13 VI 71 +	9				

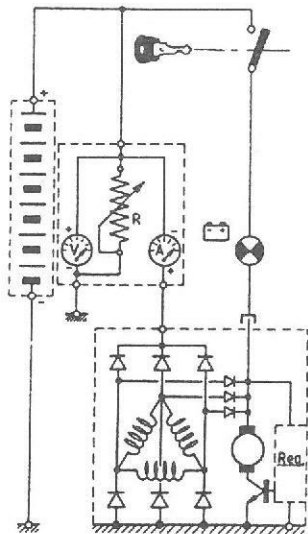
ALTERNATEURS

EVASION TT

Véhicules modèles	Types alternateur	Classe	Régulateur types	Vitesse Alt/mot.	POULIE	
					∅ primitif	Gorge
EVASION	2.0 i Turbo CT	VALEO A13 VI 71 +	YM 6952	2,2/1	59,4 mm	6 V
	2.0 i clim. 2.0 i Turbo CT clim.	VALEO A14 VI 10				
	Turbo D X	BOSCH 0123 310 010	8	MR 4-1	66 mm	
	Turbo D - SX - VSX	VALEO A13 VI 94 +	9	YM 6952		
	Turbo D clim.	VALEO A14 VI 13	12			

Lire l'indication d'intensité sur l'étiquette constructeur de l'alternateur.
Pour la concordance avec la classe de l'alternateur, voir le tableau suivant :

Intensité lu	50 A	70 A	80 A	90 A	120 A
Classe alternateur	5	7	8	9	12



L.53-23 a

CONTROLE DU DEBIT D'UN ALTERNATEUR

Réaliser le branchement ci-contre, à l'aide d'un ampèremètre (A), d'un voltmètre (V), et d'un rhéostat (R) ou d'un combiné, composé des trois appareils pré-cités.

En vous référant à la classe de l'appareil, régler le régime moteur (tableau d'équivalence ci-contre) et régler la charge du rhéostat pour obtenir $U = 13,5 \text{ V}$, lire l'intensité.

Rappel : 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).

CONTROLE DU REGULATEUR DE TENSION

Mettre le rhéostat à zéro et supprimer tous les consommateurs. Afficher 5000 tr/min alternateur si U alternateur $> 14,7 \text{ V}$ le régulateur est défectueux.

NOTA : Ces essais sont à effectuer moteur chaud et batterie bien chargée.

Débit sous 13,5 V Intensité (A) / Vitesse Alternateur

Vitesse Classe	2000 tr/min	3000 tr/min	4000 tr/min
5	29 A	39 A	43 A
7	42 A	54 A	59 A
8	49 A	62 A	68 A
9	62 A	76 A	83 A
12	72 A	90 A	100 A

CIRCUITS DE PRECHAUFFAGE ET DEMARRAGE

DIESEL TT

Véhicules modèles	Bougies de préchauffage	Boîtier de préchauffage	Pré/Post-chauffage (temps préchauffage à 20°C)	
AX	1,4 D → 12/94	BERU 0100 221 144	6 s / sans	
		BOSCH 0250 202 001		
	1,4 D 12/94 →	BERU 0100 221 144		
		BOSCH 0250 202 001		
	1,5 D	BERU 0100 226 188	LUCAS R04 090 001A	4 s / 180 s
		BOSCH 0250 202 020	BOSCH 0281 003 009	
ZX	1,8 D - 1,9 D	BERU 0100 221 133	6 s / sans	

DIESEL TT

CIRCUITS DE PRECHAUFFAGE ET DEMARRAGE

Véhicules modèles	Bougies de préchauffage	Boîtier de préchauffage	Pré/Post-chauffage (temps préchauffage à 20°C)	
ZX	1.8 D - 1.9 D	BOSCH 0250 201 019	BITRON 150 841	6 s / sans
	Turbo D	BERU 0100 226 186	BOSCH 0281 003 005	6 s / 180 s
		BOSCH 0250 201 039		
XANTIA	1.9 D	BERU 0100 221 133	VALEO 73 104 912	6 s / sans
		BOSCH 0250 201 019	BITRON 150 841	
	1.9 D BVA Turbo D	BERU 0100 226 186	BOSCH 0281 003 005	6 s / 180 s
		BOSCH 0250 201 039		

CIRCUITS DE PRECHAUFFAGE ET DEMARRAGE

DIESEL TT

Véhicules modèles	Bougies de préchauffage	Boitier de préchauffage	Pré/Post-chauffage (temps préchauffage à 20°C)
XM D12 - Turbo D	BERU 0100 221 133	VALEO 73 506 312	7,5 s / sans
	BOSCH 0250 202 019		
2,5 Turbo D	BERU 0100 226 186	BOSCH 0281 003 004	Piloté par calculateur d'injection
	BOSCH 0250 201 039		
EVASION Turbo D	BERU 0100 226 186	BOSCH 0281 003 005	6 s / 180 s
	BOSCH 0250 201 039		

TOUS TYPES		CLIMATISATION R12 CFC)					
Véhicule	Motorisation		Date	Charge frigorigène	Compresseur		
					Cylindrée fixe	Quantité huile cm	Huile
AX	TU	D.A.D.	06/91 >	900 gr. ± 50 gr.	SD 505	100	TOTAL "LUNARIA" ou SUNISO "5GS"
	T.T.	D.A.G.		700 gr. ± ⁵⁰ 0 gr.			
ZX	TU T.T.		07/91 >	900 gr. ± 25 gr.	SD 708	135	
	XU J.T.			1000 gr. ± 25 gr.	SD 709 A		
BX	T.T.	Sauf XU9 J4 - XUD 7 TE	1000 gr.				
	XU9 J4 - XUD 7 TE		800 gr.				
XM	T.T.		01/90 >	1050 gr. ± 50 gr.			

* Pour les opérations de : charge, vidange, contrôle, etc. **utiliser une station spécifique R 12.**

CLIMATISATION R134 a (HFC)

TOUS TYPES

Véhicule	Motorisation	Date	Charge frigorigène *	Compresseur			
				Cylindrée		Quantité huile cm	Huile
				Fixe	Variable		
AX	TU T.T. D.A.G.	10/94 >	625 gr. ± 25 gr.	SD 7H13			SP 20
ZX	TU T.T.	10/93 >	925 gr. ± 25 gr.				
	XU T.T.						
XANTIA	T.T.	03/93 >	** 975 gr. ± 25 gr.		SD 7V16		SP 10
		10/94 >	*** 875 gr. ± 25 gr.				
		04/95 >	775 gr. ± 25 gr.	SD 7H15		SP 20	
XM	T.T. sauf DK5 ATE	10/93 >	725 gr. ± 25 gr.	SD 7H15			SP 20
	DK5 ATE	07/94 >	825 gr. ± 25 gr.				
EVASION	T.T.		1000 gr. ± 0 gr. 50 gr.		SD 7V16		SP 10

* Pour les opérations de : charge, vidange, contrôle, etc. **utiliser une station spécifique R134a**

** Condenseur 23 TR *** Condenseur 16 TI

CLIMATISATION

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

CITROËN

DCE/APV

Méthodes Techniques Documentation

© Reproduction ou traduction même partielle interdite
sans l'autorisation écrite des Automobiles CITROËN