

CITROËN 

77

N° MAN 00 8770

PRESENTATION

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

Il est découpé en huit groupes représentant les principales fonctions :

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

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

IMPORTANT

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

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

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

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

SUGGESTIONS ET REMARQUES

CONCESSION, SUCCURSALE OU AGENCE DE :

EMPLOI DANS L'ATELIER :



SUGGESTIONS ET REMARQUES

CONCESSION, SUCCURSALE OU AGENCE DE :

EMPLOI DANS L'ATELIER :

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION

EMBRAYAGE

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CARACTERISTIQUES

A - LN

Désignation courante	Désignation aux Mines	Symbole* Garantie	Appellation commerciale	Indice plaque moteur	Type moteur
2 CV	AZ (séries A et AM) 3/1963 → 2/1970	AZZ	2CV AZL et 2CV AZAM	AZ	A 53 (425 cm ³)
	AZ (série A2) 2/1970 → 9/1975	AZA	2 CV 4	AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
	AZ (série KB) 9/1975 →	KB	2 CV 4	AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
	AZ (série KA) 2/1970 →	KA	2 CV 6	AK 2	M 28/1 (602 cm ³)
DYANE	AYA (séries A et AM) 8/1967 → 3/1968	AZZ	Dyane 4 Dyane 6 Dyane 6	AYA	A 79/0 (425 cm ³)
	AYA2 (séries A et AM) 3/1968 → 2/1970			AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
	AYA3 (séries A et AM) 8/1968 → 10/1968			AM	M 4 (602 cm ³)
	AYB (séries A et AM) 10/1968 → 2/1970	AYA CB		AK 2	M 28/1 (602 cm ³)
	AYA2 (séries A et AM) 2/1970 → 9/1975			AYA 2	A 79/1 (435 cm ³)
AY (série CB) 2/1970 →			AM 2	M 28 (602 cm ³)	
MEHARI	AY (série CA)	CA	Dyané 6 - Méhari	AK 2	M 28/1 (602 cm ³)
2 CV Fourgonnette	AZU (série A) 1/1963 → 8/1972	AZZ	AZU 1/1963 → 8/1967	AZ	A 53 (425 cm ³)
	AZU (série B) 8/1972 → 9/1975	AZU	AZU 8/1967 → 8/1972	AYA	A 79/0 (425 cm ³)
	AZU (AK série AP) 9/1975 →	AZU	Citroën 250 Citroën 250	AYA 2 AYA 2	A 79/1 (435 cm ³) A 79/1 (435 cm ³)

A - LN		CARACTERISTIQUES			
Désignation courante	Désignation aux Mines	Symbole* Garantie	Appellation commerciale	Indice plaque moteur	Type moteur
3 CV Fourgonnette	AK 1/1963 → 5/1968	} AZZ AK	AK	AM	M 4
	AK (série B) 5/1968 → 8/1970		AK	AK 2	M 28/1
	AK (série AK) 8/1970 →		Citroën 400	AK 2	M 28/1
3 CV Berline et Break	AM } → 5/1968	} AZZ	AMI 6	AM	M 4
	AMB } → 5/1968		AMI 6 Break	AM	M 4
	AM 2 5/1968 → 3/1969		AMI 6	AM 2	M 28
	AMB 2 5/1968 → 7/1969		AMI 6 Break	AM 2	M 28
	AM 3 3/1969 → 7/1969		AMI 8	AM 2	M 28
	AM (série JA)		AMI 8	AM 2	M 28
	AM (série JB)	AMI 8 Break et Commerc.	AM 2	M 28	
	AM (série JC)	AMI 8 Break Service	AM 2	M 28	
Berline LN	RB (série RB)	RB	LN	R 06/627	M 28 (602 cm ³)
	RB (série RC)	RC	LN Entreprise		

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

CARACTERISTIQUES

A - LN

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

POINTS PARTICULIERS

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

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

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

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

(2ème possibilité : repère B sur carter)

Coussinets arrière de vilebrequin

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

M 4 - M 28 - M 28/1

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

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

A - LN

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

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

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

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

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

9244

MANO-CONTACT



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

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

Moteurs :

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

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

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

A - LN

Tubes enveloppes :

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

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

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

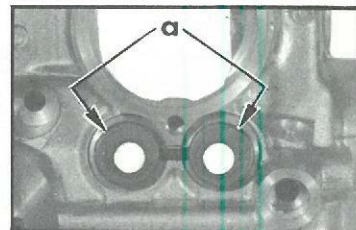
Sur les moteurs A 79/1 (435 cm³), orienter les méplats «a» vers le bas.

Contrôle de la dépression dans le carter moteur :

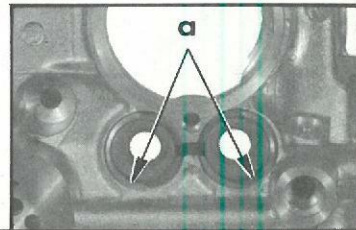
Utiliser le manomètre à eau (MR.630-56/9 a).

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

12 059

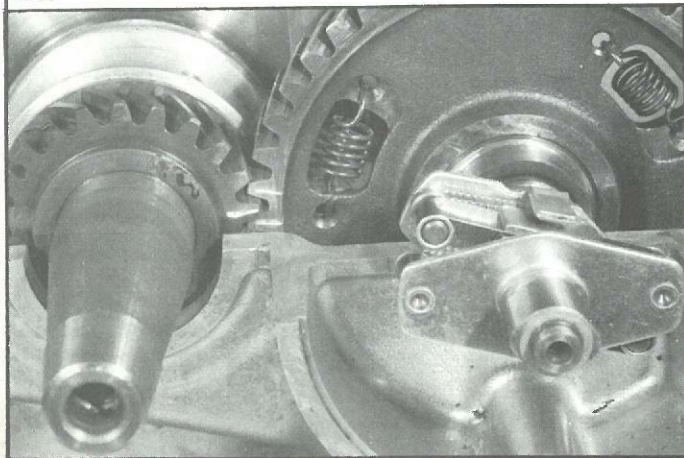


12 060



A - LN

4797



DISTRIBUTION

Calage :

Faire correspondre les repères des pignons (voir photo)

Contrôle (moteur froid) :

Mettre la soupape d'admission à son ouverture maximum.

Régler le jeu du culbuteur d'échappement à :

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

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

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

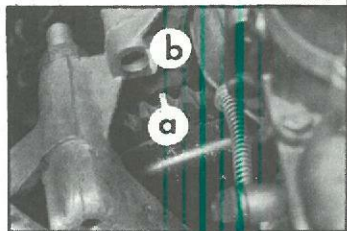
Mesurer le jeu au culbuteur d'échappement, on doit trouver :

(voir page 7).

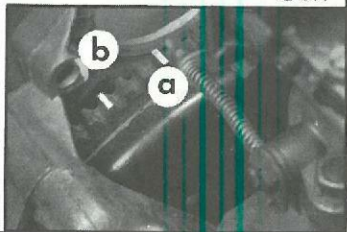
A - LN

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

12 096



12 097



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

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

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

Tourner le moteur en sens normal de trois dents.

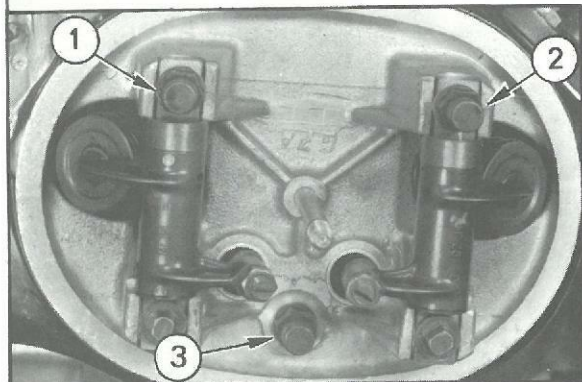
Mesurer le jeu au culbuteur d'échappement.

On doit trouver de 0,05 à 0,65 mm.

A - LN

Écrous de culasse

4124

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

Étanchéité : LOCTITE 572 (Formetanch)	
Écrous de goujons de palier ..	3,5 à 4,5 daNm
Vis de palier	3,5 à 4 daNm
Bouchon de vidange	3,5 à 4,5 daNm

Culasse :

1er serrage	0,5 à 1 daNm
2ème serrage	2 à 2,3 daNm

Couvre-culasse :

Écrou borgne	0,5 à 0,7 daNm
--------------------	----------------

Volant :

Vis de fixation du volant (à remplacer à chaque dépose)	4,2 à 4,5 daNm
---	----------------

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

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION

EMBRAYAGE

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

IDENTIFICATION - CARACTERISTIQUES DES VEHICULES
BERLINES GS 1015 - 1220

GS

	Désignation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole ■ Garantie	Dates de sortie	Plaque * moteur	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance effective DIN	Couple maxi DIN
1015	GX série GA	GS Club ou Confort	GA	9/70 à 9/72	G 10/612 G 10/611	74	59	9/1	56 CV à 6500 tr/mn	7,2 m.kg à 3500 tr/mn
		GS G Spécial GSX		9/72 à 1/74 1/74 → 9/74 →	G 10/612					
1220	GX série GB	GS 1220 GS 1220 Club G Spécial 1220	GB	9/72 à 1/74 9/72 à 9/74 1/74 à 9/74	G 12/612 G 12/611	77	65,6	8,2/1	60 CV à 5750 tr/mn	8,9 m.kg à 3250 tr/mn
		GS Club GS Pallas		9/74 → 9/74 →						
	GX série GH	GSX 2	GH	10/74 →	G 12/619	77	65,6	8,7/1	65 CV à 5750 tr/mn	9,3 m.kg à 3500 tr/mn

■ * Voir nota page N° 11

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

■ * Voir nota page N° 11

BREAK 1220

GS

Désignation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole ■ Garantie	Dates de sortie	Plaque * moteur	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance effective DIN	Couple maxi DIN
1220 GX série GC	GS 1220 5 portes	GC	9/72 à 1/74	G 12/612 G 12/611	77	65,6	8,2/1	60 CV à 5750 tr/mn	8,9 m.kg à 3250 tr/mn
	GS 1220 Club 5 p.		9/72 à 9/74						
	G Spécial 1220		1/74 à 9/75						
	GS Club		9/74 →						
GX série GD	GS Service 1220 3 portes tôlé	GD	9/72 à 1/74	G 12/612 G 12/611	77	65,6	8,2/1	60 CV à 5750 tr/mn	8,9 m.kg à 3250 tr/mn
	GS Service 1220 3 p. Club vitré		9/72 à 9/74						
	G Spécial 1220 Service tôlé		1/74 à 9/75						
	GS Club Service vitré		9/74 →						

NOTA :

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

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

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

GS

POINTS PARTICULIERS

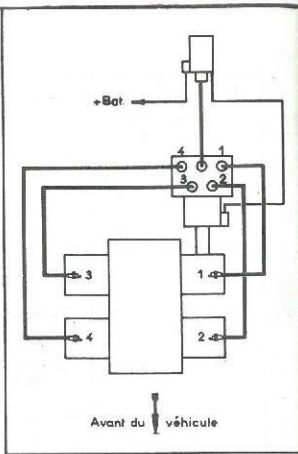
Vilebrequin	: latéral : 0,09 à 0,20 mm (non réglable)
Coussinets	: 1ère possibilité : 57,5 mm sans repère 2ème possibilité : 57,4 mm peinture rouge (vilebrequin peinture rouge)
Bielles	: latéral : 0,13 à 0,18 mm
Arbre à cames	: latéral : 0,05 à 0,15 mm (non réglable)
Cylindres (2 classes de hauteur)	

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

Pistons : Pistons ne comportant pas de flèche = le chiffre doit être lisible à l'endroit
 Pistons comportant une flèche + repère « D » **droit** ou « G » **gauche**
 = la flèche doit être dirigée côté distribution.
 Pistons comportant une flèche + repère « D » **droit** ou « G » **gauche** et un têtton d'arrêt du 2ème segment
 = la flèche doit être dirigée côté distribution et le têtton d'arrêt dirigé vers le haut

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

G.21-1



ORDRE D'ALLUMAGE

1 - 4 - 3 - 2

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

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

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

Jeu pratique aux culbuteurs (*moteur froid*) :

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

Admission et échappement = 0,20 mm

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

- à 2000 tr/mn = 4,7 bars mini

- à 6000 tr/mn = 6,2 à 7 bars

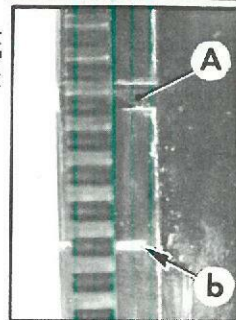
Pas de réglage : (changer le ressort ou le clapet de décharge)

CONTROLE DE LA DISTRIBUTION (côté droit).

- Mettre les soupapes du cylindre N° 1 au temps « compression » (fermées)
 - Régler, sans jeu ni contrainte, la soupape d'admission du cylindre N° 3.
 - Faire un tour moteur, sens de la marche. (Revenir au même repère).
 - Le jeu entre culbuteur et soupape d'admission du cylindre N° 3 doit être, compris entre 0,50 mm et 1 mm.
 - Refaire la même opération pour le côté gauche.
- { - trou de pige ou 10° avant PMH
 - 15° avant PMH (GSX2) Sur convertisseur repère « b » (5 dents après encoche A)

GS

77-211

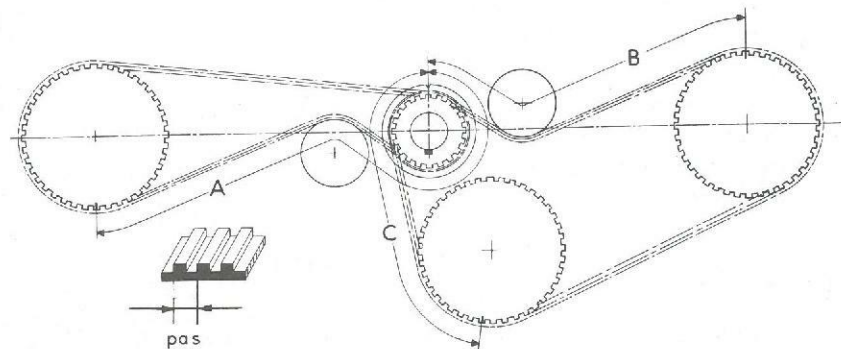


GS

DISTRIBUTION

G. 10-14

Montage des courroies



1015

1220

A = 42 pas

A = 43 pas

B = 32 pas

B = 33 pas

C = 25 pas

C = 25 pas

Tension des courroies :

Déposer le ventilateur et le couvre-culbuteurs admission gauche

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

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

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

COUPLES DE SERRAGE

Carters : Ecrous de paliers 4 à 4,5 daNm
 Bouchon de vidange 3,5 à 4,5 daNm

Culasses :

	Ecrous $\phi = 8 \times 125$ (12 sur plats)	Ecrous $\phi = 9 \times 125$ (13 sur plats)
1er serrage	0,6 à 0,8 daNm	1 à 1,2 daNm
2ème serrage	1,6 à 1,8 daNm	2 à 2,5 daNm

Volant : (Changer les vis à chaque démontage) : mettre trois touches de LOCTITE (Formétanch) entre volant et vilebrequin

1er cas : Embrayage classique ; 6,5 à 7 da Nm

2ème cas : Convertisseur de couple ;

→ Juin 1974 : vis montées au LOCTITE 40 (Scelbloc) :
 6,5 à 7 da Nm (14 sur plats)

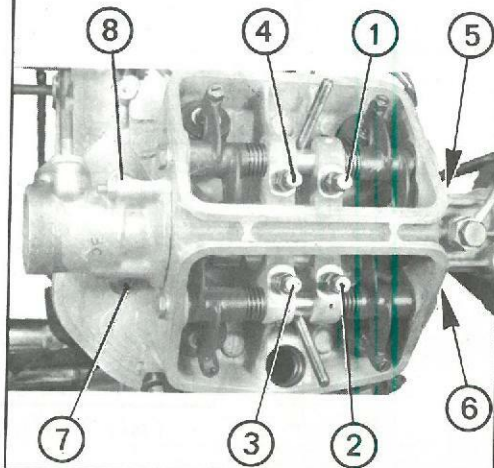
Juin 1974 → : vis montées au LOCTITE 40 (Scelbloc) :
 10,5 à 11,5 da Nm (16 sur plats)

Fixation du diaphragme sur convertisseur de couple : LOCTITE 40 Scelbloc)
 2,7 à 2,9 da Nm - Ventilateur : voir page N° 16

7979

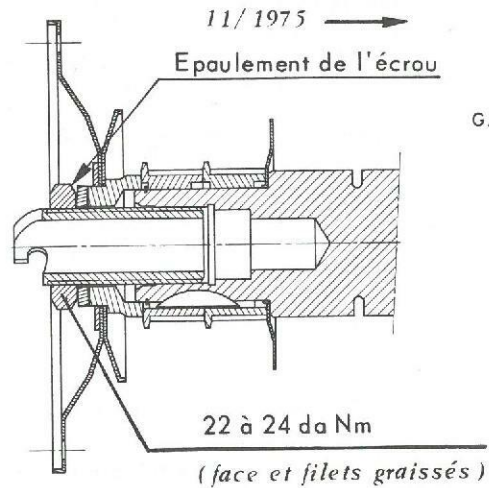
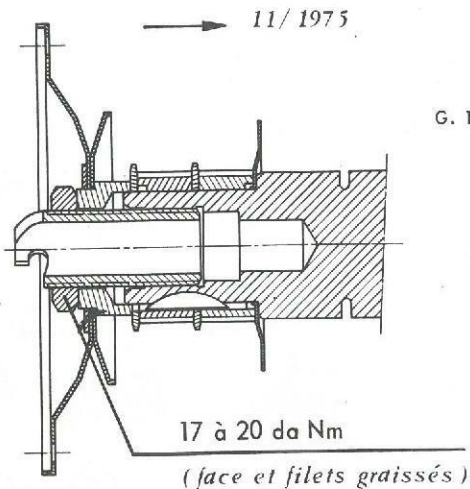
GS

ORDRE DE SERRAGE DES CULASSES



GS

VENTILATEURS



MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B VESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CARACTERISTIQUES BERLINE

CX

	CX 2000	CX 2200	CX 2400	CX Prestige	CX 2200 Diesel
Symbole	CX 2000	CX 2200	CX 2400	CX Prestige	CX 2200 Diesel
Genre	Berline	Berline	Berline	Berline	Berline
Désignation aux Mines	MA série MB	MA série MC	MA série MJ	MA série MK	MA série MG
Appellation commerciale	CX 2000	CX 2200	CX 2400	CX Prestige	CX 2200 Diesel
Symbole garantie	MB	MC	MJ	MK	MG
Puissance fiscale	11 CV	12 CV		13 CV	9 CV
Date de sortie	9/1974	1/1975	7/1976	1/1976	12/1975
Indice plaque moteur	M 20/616	M 22/617		M 23/623	M 22/621
Alésage/Course	86 × 85,5	90 × 85,5		93,5 × 85,5	90 × 85,5
Cylindrée	1985 cm ³	2175 cm ³		2350 cm ³	2175 cm ³
Rapport volumétrique	9/1	9/1		8,75/1	22,25/1
Puissance maxi (DIN)	102 CV à 5500 tr/mn	112 CV à 5500 tr/mn		115 CV à 5500 tr/mn	66 CV à 4500 tr/mn
Couple maxi (DIN)	15,5 m.kg à 3000 tr/mn	17 m.kg à 3500 tr/mn		18,2 m.kg à 3000 tr/mn	12,8 m.kg à 2750 tr/mn

CX	CARACTERISTIQUES BREAK		
Symbole	CX 2000	CX 2400	CX 2200 Diesel
Genre	Break	Break	Break
Désignation aux Mines	MA série MD	MA série MF	MA série MH
Appellation commerciale	Break CX 2000	Break CX 2400	Break CX 2200 Diesel
Symbole garantie	MD	MF	MH
Puissance fiscale	11 CV	13 CV	9 CV
Date de sortie	1/1976	7/1976	2/1976
Indice plaque moteur	M 20/616	M 23/623	M 22/621
Alésage/ Course	86 × 85,5	93,5 × 85,5	90 × 85,5
Cylindrée	1985 cm ³	2350 cm ³	2175 cm ³
Rapport volumétrique	9/1	8,75/1	22,25/1
Puissance maxi (DIN)	102 CV à 5500 tr/mn	115 CV à 5500 tr/mn	66 CV à 4500 tr/mn
Couple maxi (DIN)	15,5 m.kg à 3000 tr/mn	18,2 m.kg à 3000 tr/mn	12,8 m.kg à 2750 tr/mn

SUSPENSION MOTEUR

CX

Moteur Essence et convertisseur
ou
Moteur Diesel et boîte mécanique

Moteur Essence et boîte mécanique
à quatre rapports

Couples de serrage des fixations

Sur cadre
3 daNm

Sur Mot. ou BV
10 daNm

Support sous moteur et B.V.

Biellette anti-couple côté moteur

(Repère peinture bleue en « a »)

Biellette anti-couple côté B.V.

(Repère peinture jaune en « a »)

8,2 da Nm

Couples de serrage des fixations

Sur cadre

Sur Mot. ou BV

Support sous moteur

3 da Nm

10 da Nm

Support élastique B.V.

16 à 17 da Nm

Biellette anti-couple (Essence)

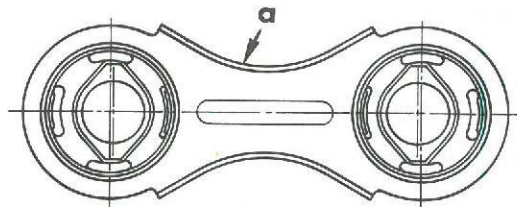
(Repère peinture jaune en « a »)

10 da Nm

Biellette anti-couple (Diesel)

(Repère peinture noire en « a »)

L.13-2



Montage à 2 biellettes : largeur = 36 mm

Montage à 1 biellette : largeur = 42 mm

CX	RADIATEURS - MOTO-VENTILATEURS		
	Types	Particularités	Radiateurs
CX 2000 → 1/1975	sauf option attelage remorque	16 dm ²	1 moto-ventilateur (10 pales)
CX 2000 1/1975 → CX 2200	sauf option attelage de remorque ou convertisseur ou climatiseur	20 dm ²	1 moto-ventilateur (5 pales)
CX 2000 → 1/1975 CX 2200	option attelage de remorque ou convertisseur	20 dm ²	2 moto-ventilateurs (5 pales)
CX 2400	sauf option attelage de remorque ou convertisseur ou climatiseur	20 dm ²	1 moto-ventilateur (10 pales)
CX Prestige		20 dm ²	2 moto-ventilateurs (10 pales)
CX 2200	option climatiseur		
CX 2400	option attelage de remorque ou convertisseur ou climatiseur		
CX 2400 CX Prestige CX Diesel	option convertisseur et climatiseur	23 dm ²	

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION

EMBRAYAGE

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

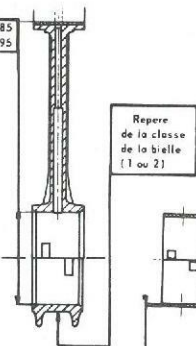
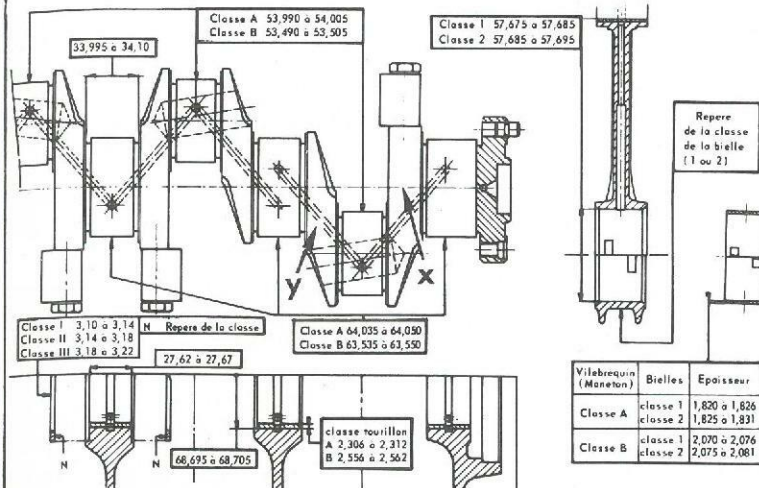
FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

Moteurs Essence : POINTS PARTICULIERS

CX Tous Types Essence



Vilebrequin (Maneton)	Bielles	Epaisseur
Classe A	classe 1	1,820 à 1,826
	classe 2	1,825 à 1,831
Classe B	classe 1	2,070 à 2,076
	classe 2	2,075 à 2,081

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

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

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

Dépassement des chemises (avec joint d'embase non écrasé)
CX 2000 et 2200 : 0,04 à 0,135 mm - 2350 : 0,04 à 0,115 mm

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

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

Chiffres marqués sur tête de bielle, côté arbre à cames.

NOTA : Enduire d'une fine couche de LOCTITE 572

(Formetanch) la partie arrière du chapeau de palier arrière.

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

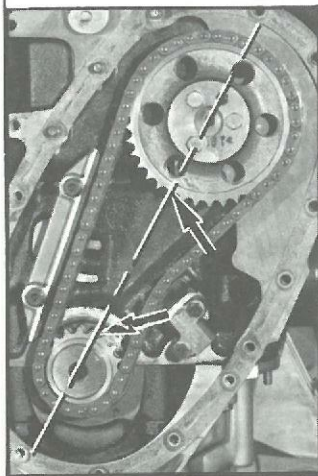
Culasse : Hauteur d'origine 90 mm

Planéité générale maxi 0,1 mm

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

CX Tous Types Essence

13396

**Position de la rampe de culbuteurs d'admission :**

- Les trous de graissage orientés vers les soupapes.
- Le trou le plus rapproché d'une extrémité de la rampe, dirigé côté pompe à eau (rampe identique à C 35 essence, voir page N° 34)

DISTRIBUTION

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

Calage : aligner les repères (Flèches)

Contrôle :

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

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

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

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

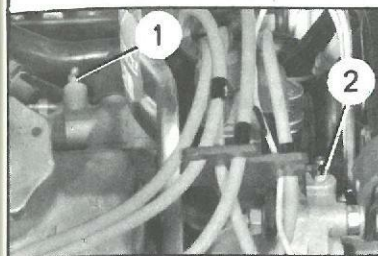
Intervention : Il est possible de changer la chaîne de distribution et le tendeur sans déposer le moteur.

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

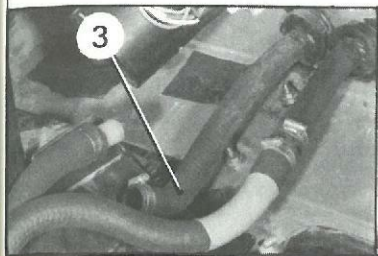
Méthodes de réglage : voir page N° 43

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

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



13 358



13 361

CX Tous Types Essence

CIRCUIT D'EAU - Remplissage total.

Ouvrir le robinet de chauffage dans l'habitacle.

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

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

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

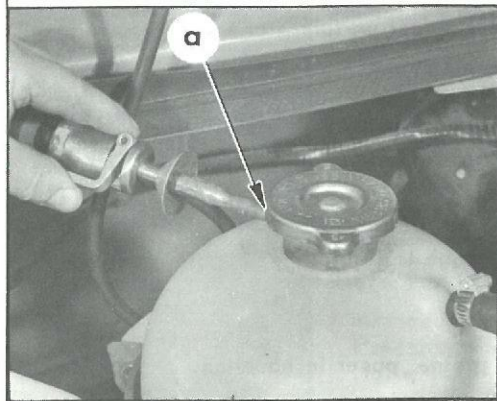
Lorsque la nourrice d'expansion est pleine, poser le bouchon.

CX Tous Types Essence

- Favoriser l'amorçage de la pompe, par mise en pression du circuit : de 0,5 à 1 bar, en utilisant l'orifice « a » de trop plein.
- Pour nourrice à bouchon vissé (voir page N° 31

13363

- Faire tourner le moteur (2000 tr/mn) jusqu'à l'enclenchement du (ou des) moto-ventilateurs et laisser tourner au ralenti pendant 10 minutes environ.



ATTENTION :

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

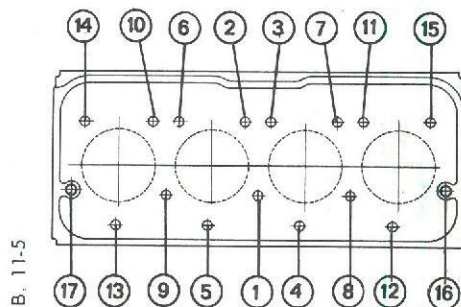
COUPLES DE SERRAGE

Moteurs Essence

Vis de paliers	9 à 10 daNm
Bouchon de vidange	3,5 à 4,5 daNm
Vis de bielles (à changer à chaque dépose)	6,8 à 7,5 daNm
Vis de culasse (à froid) (faces et filets bilés)	
1er serrage	3 daNm
2ème serrage	6 à 6,5 daNm
Vis de volant (LOCTITE Frénétanch) (à changer à chaque dépose)	9 daNm

CX Tous Types Essence

ORDRE DE SERRAGE



CX 2200 Diesel

Moteurs Diesel : POINTS PARTICULIERS

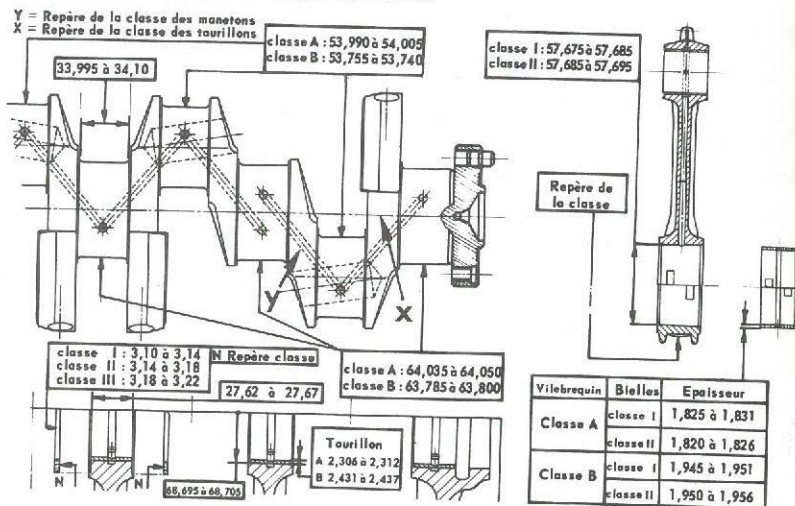
Vilebrequin : Latéral = 0,07 à 0,17 mm. Réglable par demi-joues (face antifriction, contact vilebrequin) d'épaisseurs égales d'un même côté du palier.

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

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

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

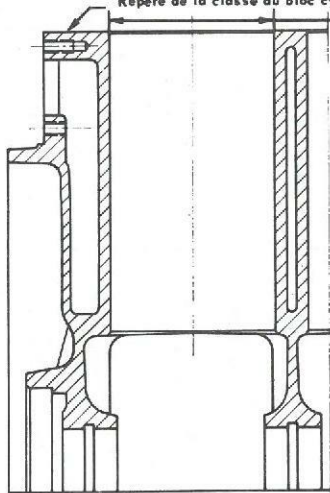
Position bielle : trou de graissage situé dans le pied de bielle dirigé côté alvéole du piston.



CX 2200 Diesel

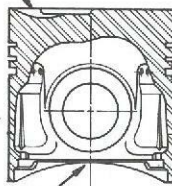
Bloc-cylindres - pistons - segments

Repère de la classe du bloc cylindres



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

Dirigé côté arbres à cames

Repère de la classe correspondant
à la classe du bloc cylindres

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

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

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

CX 2200 Diesel

Culasse : Hauteur d'origine $117 + \begin{smallmatrix} 0,5 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm
 Planéité générale 0,1 mm

Planéité entre trous de fixation 0,025 mm
 Rectification possible (surfaçage) 0,70 mm

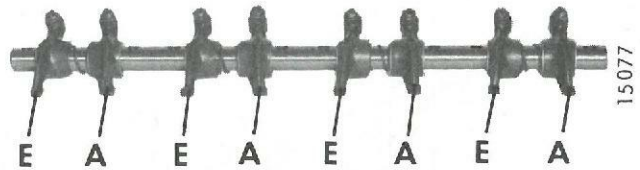
	Alésage des logements des chambres de combustion	Diamètre extérieur des chambres de combustion
1ère Possibilité	$36 + \begin{smallmatrix} 0,025 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm	$36,065 + \begin{smallmatrix} 0,02 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm
2ème Possibilité	$36,3 + \begin{smallmatrix} 0,025 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm	$36,365 + \begin{smallmatrix} 0,02 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm
3ème Possibilité	$35,885 + \begin{smallmatrix} 0,025 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm	$35,95 + \begin{smallmatrix} 0,02 \\ 0 \end{smallmatrix}$ mm

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

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

Positionnement de la rampe de culbuteurs et des culbuteurs :
 Trous de graissage des culbuteurs orientés vers les soupapes.
 Le trou le plus rapproché d'une extrémité de la rampe dirigé vers l'avant (côté pompe à eau)

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



Jeux pratiques aux culbuteurs (à froid) Admission = 0,30 mm
Echappement = 0,20 mm

Méthodes de réglage : Voir page N°43

CX 2200 Diesel

DISTRIBUTION

Pour contrôle de la distribution : voir C 35 page N° 41

Calage de la distribution :

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

Pression d'huile :

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

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

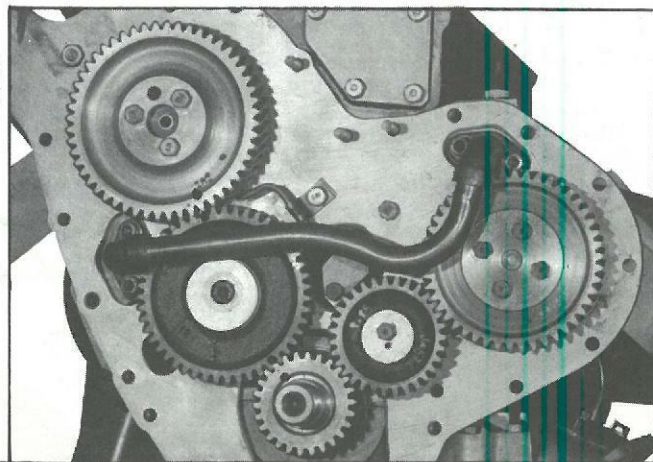
Si la pression n'est pas conforme, remplacer le filtre avant toute intervention.

Qualité d'huile :

TOTAL Super Diesel HD 3 C { Multigrade 20 W 40 - jusqu'à - 6° C
Multigrade 10 W 30, de 0° C à - 15° C

Pour température toujours inférieure à - 12° C :

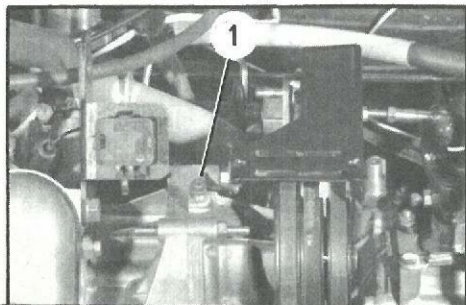
TOTAL HD 3 C 10 W Monograde



CX 2200 Diesel

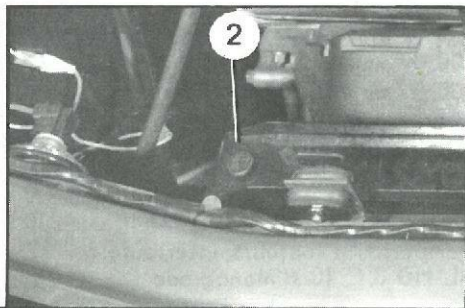
CIRCUIT D'EAU
Remplissage total

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



15087

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



15087

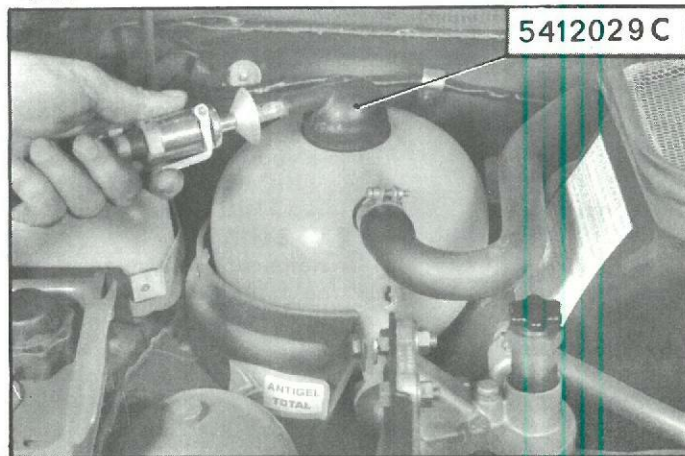
CX 2200 Diesel

CIRCUIT D'EAU

Remplissage total (suite)

5. Fermer la nourrice : serrer le bouchon d'un quart de tour après la mise en contact du joint sur l'embase.
 6. Mettre le moteur en marche.
Laisser tourner 6 mn à 2000 tr./mn.
S'assurer que la circulation d'eau s'effectue normalement, sinon procéder à une nouvelle purge et favoriser l'amorçage de la pompe par mise en pression du circuit (0,5 bar) par l'orifice de remplissage sur lequel aura été placé un raccord 5412029 C (voir photo)
- Ne pas ouvrir la vis de purge, moteur tournant**
Ne pas ouvrir la nourrice, ventilateurs tournants.
Vérifier le niveau de la nourrice, moteur froid.

76-247



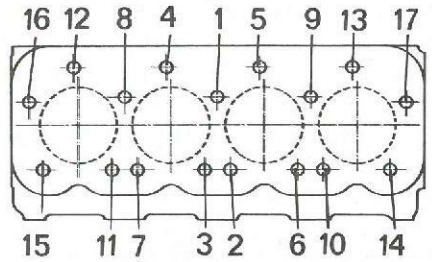
CX 2200 Diesel

COUPLES DE SERRAGE

Moteurs Diesel

Vis de paliers (à changer à chaque dépose)	9 à 10 daNm
Bouchon de vidange	3,5 à 4,5 daNm
Vis de bielles (à changer à chaque dépose)	7 à 9 daNm
Vis de culasse (à froid) faces et filets huilés) :	
1er serrage	5,5 daNm
2ème serrage	9,5 à 10 daNm
Vis de volant (LOCTITE Frénétanch) (à changer à chaque dépose)	9 daNm
Ecrou de fixation du damper	25 daNm

ORDRE DE SERRAGE



B. 11-4

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION

EMBRAYAGE

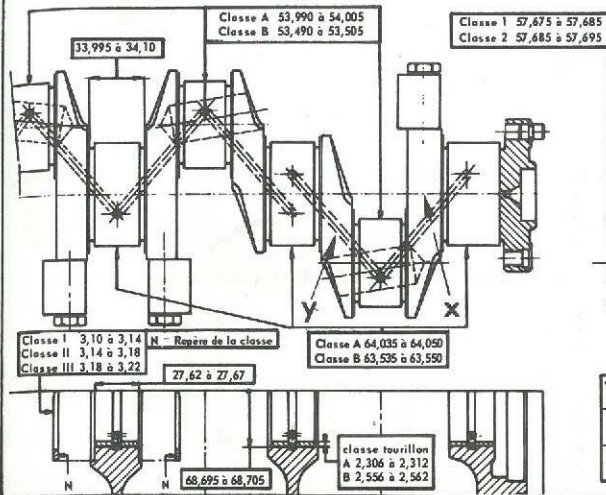
ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

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



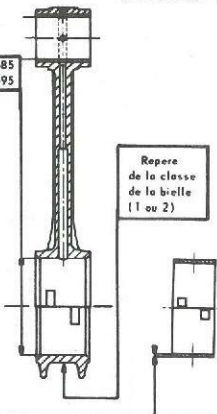
CARACTERISTIQUES

C 35 Essence

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

POINTS PARTICULIERS

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



Vilebrequin (Maneton)	Bielles	Epaisseur
Classe A	classe 1	1,820 à 1,826
	classe 2	1,825 à 1,831
Classe B	classe 1	2,070 à 2,076
	classe 2	2,075 à 2,081

C 35 Essence

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

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

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

Culasse : Hauteur d'origine 90 mm

Planéité générale maxi 0,10 mm

Planéité maxi entre trous de fixation 0,025 mm

Rectification possible (surfaçage) 0,10 mm

Positionnement de la rampe de culbuteurs d'admission :

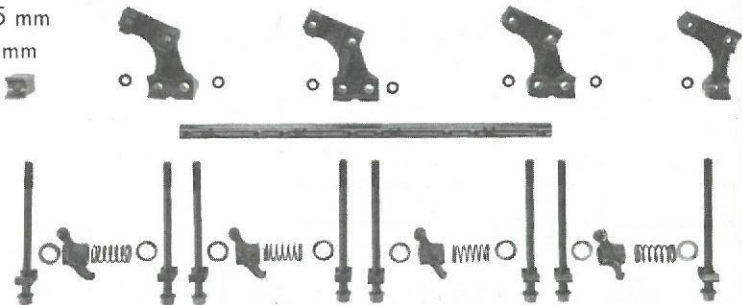
Les trous de graissage orientés vers les soupapes
Le trou le plus rapproché d'une extrémité de la rampe dirigé vers l'avant (côté pompe à eau).

Jeux pratiques aux soupapes (à froid) :

Admission = 0,15 mm

Echappement = 0,20 mm

Méthodes de réglages : Voir page N° 43



DISTRIBUTION

Calage : Aligner les repères (flèche)

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

Contrôle :

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

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

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

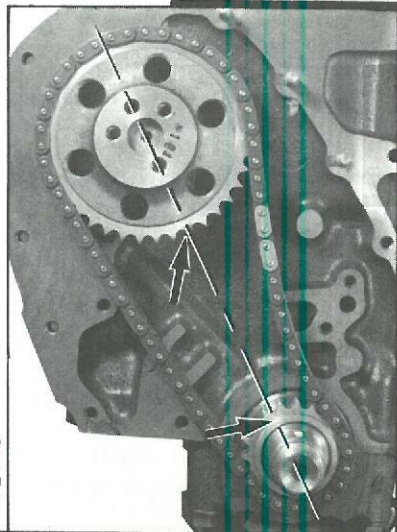
Le jeu entre culbuteur et soupape d'admission du cylindre N° 1 doit être compris entre 0,55 et 0,70 mm.

Contrôle de la pression d'huile.

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

- à 2000 tr/mn = 3 bars mini,
- à 4000 tr/mn = 4 à 5 bars

C 35 Essence



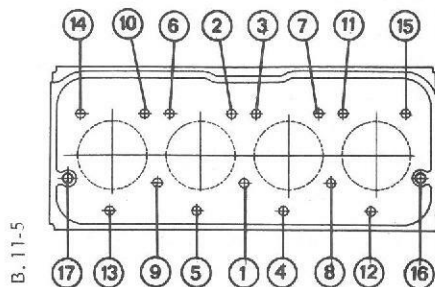
12605

C 35 Essence

COUPLES DE SERRAGE

Suspension moteur	10 da Nm
Carters :	
Serrage des chapeaux de paliers de vilebrequin	9 à 10 daNm
Bouchon de vidange	3,5 à 4,5 daNm
Bielles :	
Ecrous des chapeaux de bielles	6,8 à 7,5 daNm
Culasse (à froid) :	
1er serrage	3 daNm
2ème serrage	6 à 6,5 daNm
Ecrou de fixation de la poulie de vilebrequin	33 à 35 daNm
Pas à gauche, à monter au LOCTITE 270 (Frenbloc) (graisser les filets avant la pose du LOCTITE et attendre deux heures minimum avant de tourner le moteur par l'écrou)	
Volant :	
Vis de fixation du volant	9 da Nm
(à remplacer à chaque dépose)	

ORDRE DE SERRAGE



B. 11-5

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B VESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CARACTERISTIQUES

C 35 Diesel

Symbole

Désignation aux Mines
Appellation commerciale

Symbole garantie

Date de sortie

Indice plaque moteur

Alésage

Course

Rapport volumétrique

Puissance maxi (DIN)

Couple maxi (DIN)

C 35
BF série BD
C 35 Diesel
BD

Mars 1974

B 22/615

90 mm

85,5 mm

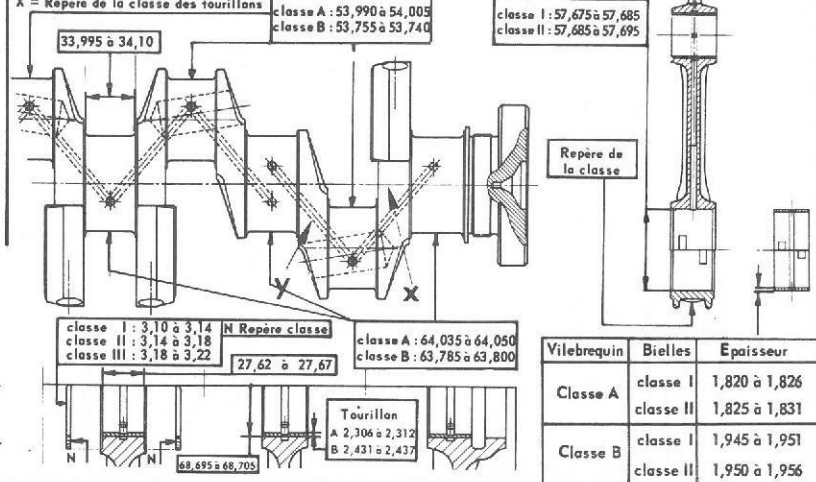
22,25/1

61 CV à 4500 tr/mn
12,8 m.kg à 2250 tr/mn

POINTS PARTICULIERS

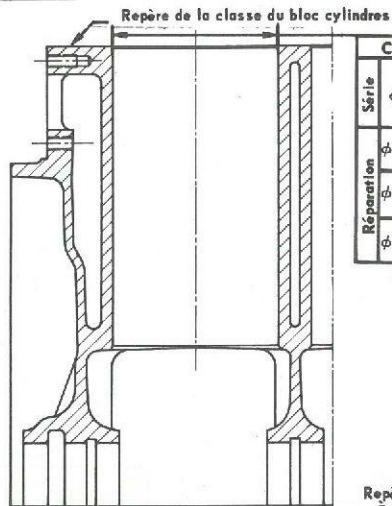
Vilebrequin : Latéral = 0,07 à 0,17 mm. Réglable par
demi-joues (face antifriction, contact vilebrequin)
d'épaisseurs égales d'un même côté du palier

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

Fournitures P.R. : vilebrequin de classe AA, bielles et
pistons par jeux de quatreArbre à cames : Latéral = 0,05 à 0,09 mm (réglable par
brides : 5,44 à 5,64 mm de 0,02 en 0,02 mm)Y = Repère de la classe des manetons
X = Repère de la classe des tourillons

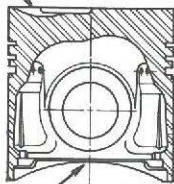
C 35 Diesel

Bloc-cylindres - pistons - segments



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

Dirigé côté arbres à cames



Repère de la classe correspondant à la classe du bloc cylindres

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

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

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

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

Culasse : Hauteur d'origine $117 + \begin{smallmatrix} 0,5 \\ 0 \end{smallmatrix} \text{ mm}$ Planéité maxi entre trous de fixation 0,025 mm **CX - C 35 Diesel**
 Planéité générale maxi 0,1 mm Rectification possible (surfaçage) 0,70 mm

	Alésage des logements des chambres de combustion	Diamètre extérieur des chambres de combustion
1ère possibilité	$36 + \begin{smallmatrix} 0,025 \\ 0 \end{smallmatrix} \text{ mm}$	$36,065 + \begin{smallmatrix} 0,02 \\ 0 \end{smallmatrix} \text{ mm}$
2ème possibilité	$36,3 + \begin{smallmatrix} 0,025 \\ 0 \end{smallmatrix} \text{ mm}$	$36,365 + \begin{smallmatrix} 0,02 \\ 0 \end{smallmatrix} \text{ mm}$
3ème possibilité	$35,885 + \begin{smallmatrix} 0,025 \\ 0 \end{smallmatrix} \text{ mm}$	$35,95 + \begin{smallmatrix} 0,02 \\ 0 \end{smallmatrix} \text{ mm}$

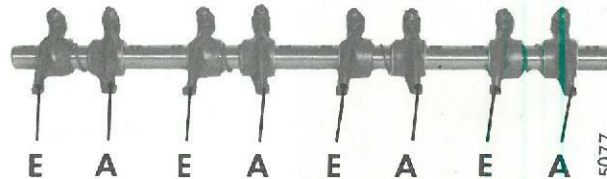
Dépassement des chambres de combustion par rapport au plan de joint de culasse : $0 + \begin{smallmatrix} 0,03 \\ 0 \end{smallmatrix} \text{ mm}$

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

Position de la rampe de culbuteurs et des culbuteurs :

- trous de graissage des culbuteurs dirigés vers les soupapes
- le trou le plus rapproché d'une extrémité de la rampe dirigé vers l'avant (côté pompe à eau).

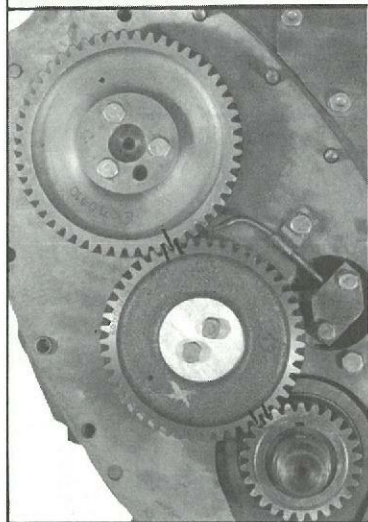
Joint de culasse : Enduire d'huile de lin les deux faces



1 5077

C 35 Diesel

12 444



Jeux pratiques aux culbuteurs (à froid) : Admission = 0,30 mm
Echappement = 0,20 mm

Méthodes de réglage : Voir page N° 43

Calage de la distribution :

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

Pression d'huile :

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

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

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

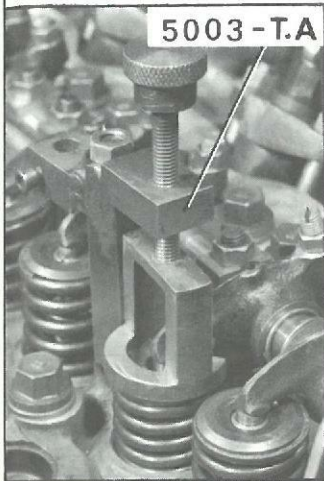
Qualités d'huile : - au-dessus de - 10° C TOTAL HD 3 C SAE 30 ou HD 2 SAE 30
- au-dessous de - 10° C TOTAL HD 2 C 20 W 20 ou HD 2 20 W 20
ou jusqu'à - 6° C : TOTAL Super Diesel HD 3 C Multigrade 20 W 40
de 0° C à - 15° C : TOTAL Super Diesel HD 3 C Multigrade 10 W 30

Température toujours inférieure à - 12° C : TOTAL HD 3 C W 10 Monograde

CX - C 35 Diesel

12 112

5003-T.A



DISTRIBUTION

Contrôle :

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

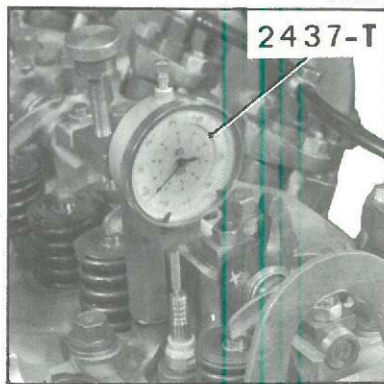
Rechercher le P.M.H. (compression) du cylindre N° 1.

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

Faire un tour moteur (sens de la marche)
(revenir au P.M.H.).Le jeu entre culbuteurs et soupape d'admission
du cylindre N° 1 doit être compris entre 0,05
et 0,45 mm.

12 106

2437-T



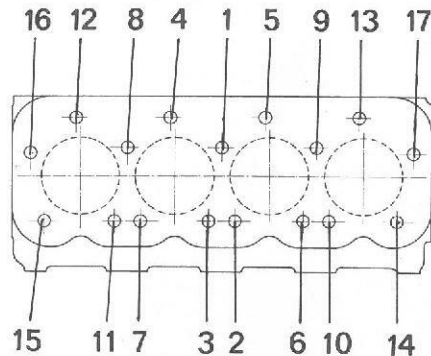
C 35 Diesel

COUPLES DE SERRAGE

Ecrou de suspension moteur	10 da Nm
Vis de paliers (<i>à changer à chaque dépose</i>)	9 à 10 da Nm
Bouchon de vidange	3,5 à 4,5 da Nm
Vis de bielles (<i>à changer à chaque dépose</i>)	8 à 9 da Nm
Vis de culasse (<i>à froid</i>) (<i>faces et filets huilés</i>) :	
1er serrage	5,5 da Nm
2ème serrage	9,5 à 10 da Nm
Vis de volant (LOCTITE Frénétanch) (<i>à changer à chaque dépose</i>)	9 da Nm
Ecrou de fixation de la poulie de commande de pompe à eau	33 à 35 da Nm

(*Pas à gauche, à monter au
LOCTITE 270 (Frenbloc)*)

ORDRE DE SERRAGE



B. 11-4

REGLAGE DES CULBUTEURS

TOUS TYPES

sur Moteurs 4 cylindres en ligne

METHODES POSSIBLES :

I. « Bascule » :

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

Mettre le 1 en « bascule », régler le 4

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

II. Pleine ouverture des soupapes d'échappement :

Soupape à placer en
pleine ouverture :

Régler les culbuteurs

	Régler les culbuteurs	
	Admission	Echappement
Echappement 1er cyl.	3ème cyl.	4ème cyl.
3ème cyl.	4ème cyl.	2ème cyl.
4ème cyl.	2ème cyl.	1er cyl.
2ème cyl.	1er cyl.	3ème cyl.

TOUS TYPES

MANO-CONTACT DE PRESSION D'HUILE MOTEUR

Véhicule	Emplacement	Tarage	Couple de serrage
2 CV 6 - Dyane 6 - Méhari Camionnette 400 - AMI 8	sous cylindre gauche	Le témoin s'éteint entre 0,475 et 0,675 bar	2 à 2,2 da Nm
LN	sous cylindre gauche		2 à 2,2 da Nm
GS T.T.	près de la cartouche		2 à 2,5 da Nm
CX T.T.	sur carter moteur		2,5 à 3 da Nm
C 35 T.T.	sur support de filtre à huile		3 à 3,5 da Nm

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FRÈNES

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

THERMO-CONTACT ET SONDE THERMOMETRIQUE

TOUS TYPES

Véhicule	Désignation	Emplacement	Tarage du contacteur	Couple de serrage
GS 1015	Thermo-contact d'huile moteur (3/71 → 6/72)	Sous alternateur	Le témoin s'allume entre 125° C et 131° C	2,5 à 3 da Nm
GS 1015	(6/72 → 3/76)		Le témoin s'allume entre 132° C et 138° C	
GS 1220	(9/72 → 3/76)			
GS Convertisseur	Thermo-contact d'huile de B.V.	Sur distributeur (carter d'embrayage)	Le témoin s'allume entre 132- C et 138° C	3,2 à 3,5 da Nm
CX T.T.	Thermo-contact d'huile moteur (→ 6/75) (6/75 →)	Sur support filtre d'huile	Le témoin s'allume entre 147° C et 150° C 135° C et 138° C	3 à 3,5 da Nm
	Thermo-contact d'alerte (eau)	Sur boîtier sortie d'eau culasse	Le témoin s'allume de 110,5° à 113,5° C s'éteint de 110° C à 107° C	2,5 à 3 da Nm

TOUS TYPES		THERMO-CONTACT ET SONDE THERMOMETRIQUE		
Véhicule	Désignation	Emplacement	Tarage du contacteur	Couple de serrage
CX T.T. Radiateur 16 dm ² Radiateur 20 et 23 dm ²	Thermo-contact de ventilateur (←→ 1/1975)	Sur radiateur d'eau	Mise en marche 101° C à à 103,5° C Arrêt 95° C à 92° C	1,8 à 2 da Nm
	(1/1975 →)		Mise en marche 95 à 100° C Arrêt 95° C à 90° C	
Froid - 20 Prestige CX Diesel « attrem »	Sonde thermométrique d'eau de refroidisse- ment moteur	Sur pompe à eau	Cadran sur planche de bord	3 à 3,5 da Nm
CX Convertisseur	Thermo-contact d'huile de boîte de vitesses	Sur distributeur (carter d'embrayage)	Le témoin s'allume entre 132° C et 138° C	3,2 à 3,5 da Nm

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

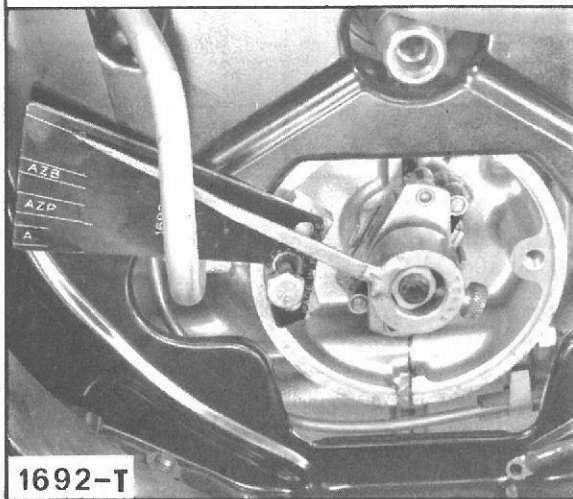
THERMO-CONTACT ET SONDE THERMOMETRIQUE

TOUS TYPES

Véhicule	Désignation	Emplacement	Tarage du contacteur	Couple de serrage
CX Diesel	Thermo-contact d'alerte (eau)	Sur boîtier sortie d'eau culasse	Le témoin s'allume entre 103,5° C à 106,5° C s'éteint de 103° à 100° C	2,5 à 3 da Nm
C 35 Essence C 35 Diesel	Thermo-contact de ventilateur	Sur radiateur	Mise en marche 87° C à 92° C Arrêt 87° C à 82° C	1,8 à 2 da Nm
	Thermo-contact température d'eau	Sur pompe à eau	Le témoin s'allume entre 102,5° et 106,5° C	2,5 à 3 da Nm
			Le témoin s'allume entre 93,5° C et 96,5° C	

A - LN

4263



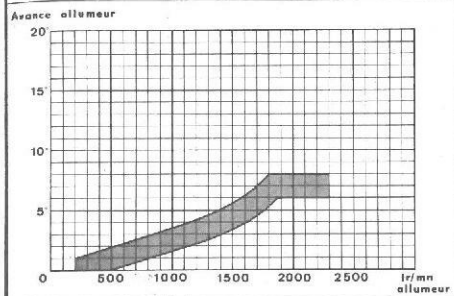
1692-T

Type moteur	Ecartement des contacts	Angle de fermeture		Avance initiale Trou de pige Lampe témoin	Contrôle - Réglage d'avance centrifuge maxi avec l'outil 1692-T Aiguille dans la zone	Courbe (Voir page 49)
		Degrés	Rapport DWELL			
A 53 M 4	0,35 mm à 0,45 mm	144° ± 2°	80% ± 2%	12°	AZB	A
A 79/0		109° ± 3°	60% ± 3%			
A 79/1		2/70	2/70	12°	AZP	C
M 28 M 28/1		2/70	2/70	8°	AZP	C

A - LN

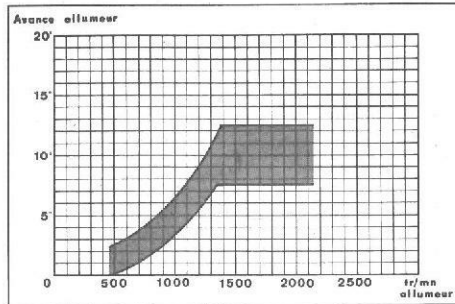
Courbe A

A 21-54



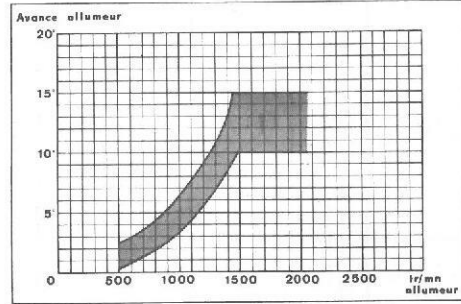
Courbe B

A 21-52



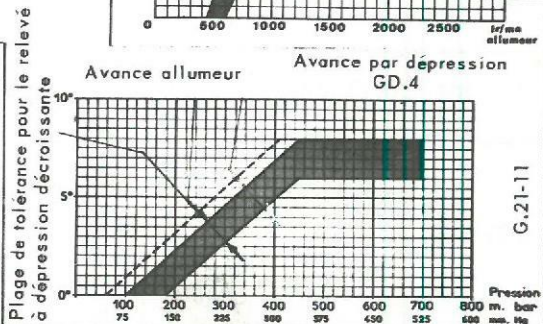
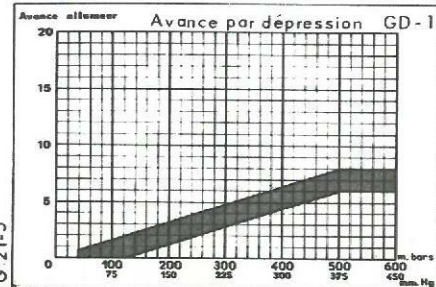
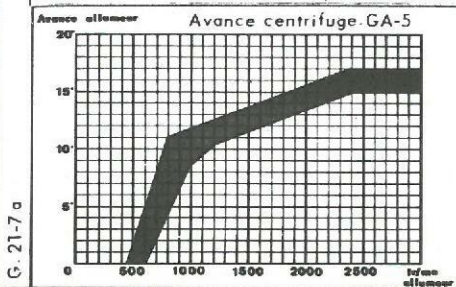
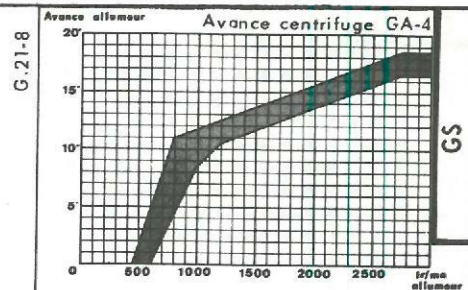
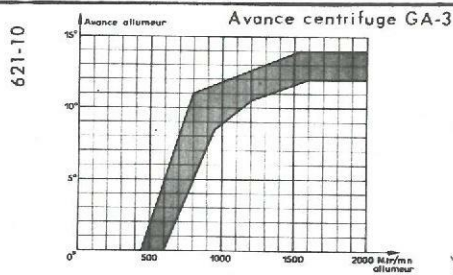
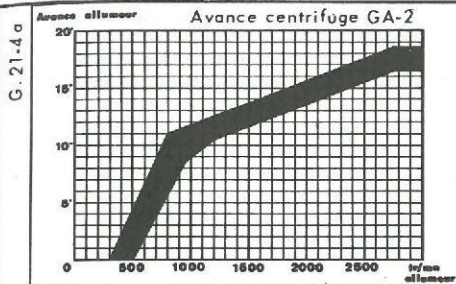
Courbe C

A. 21-53

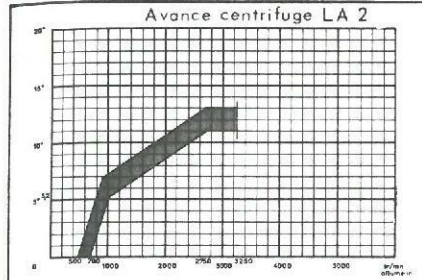


GS		Ecartement des contacts	Angle de fermeture		Calage statique avec lampe témoin	Contrôle dynamique avec lampe stroboscopique à 2500 tr/mn moteur (Capsule à dépression débranchée)		Avance par dépression
Plaque moteur	Repère des courbes sur allumeur		Degrés	Rapport DWELL		Secteur gradué sur carter	Secteur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

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

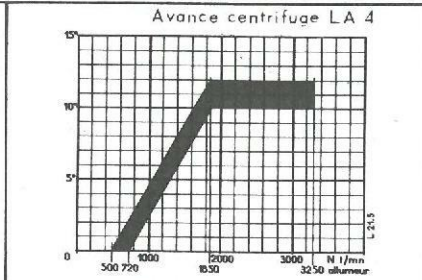


CX - C 35 Ess.		Allumeurs			Ecartement des contacts	Angle de fermeture		Avance initiale Lampe témoin	Avance dynamique <i>Lampe stroboscopique</i>
Véhicules	Plaque moteur	Type	Repère courbe AV centrifuge	Repère courbe AV dépression		Degrés	DWELL		
CX 2000	M20/616	Ducellier 4510 B Magne- Marelli S 167 A	LA 2		0,40 mm	55° ± 2°30'	61% ± 3%	10°	10° ± 1° au ralenti 850 à 900 tr/mn 700 à 750 tr/mn pour convertisseur <i>Capsule débranchée</i>
CX 2200	M22/617								
CX 2400	M23/623	Ducellier 525068 A	LA 4	LD 2					
C35 Ess.	→ 9/75	Ducellier 4496 A	4496 A					11°	24° ± 1° à 2000 tr/mn
	B 20/614	Ducellier 6600 A	BA 1	BD 1	20° ± 1° à 2000 tr/mn capsule débranchée				

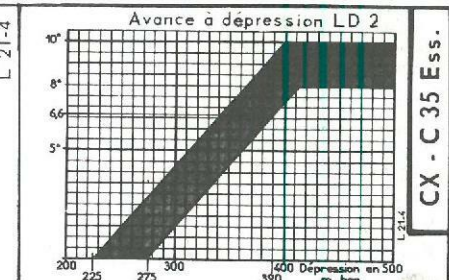


L.21-11

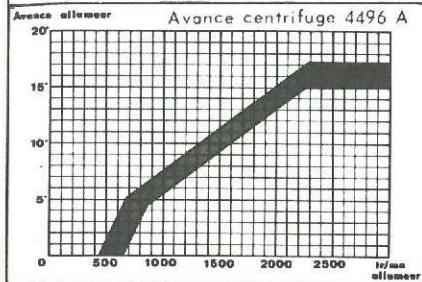
L.21-5



L.21-4

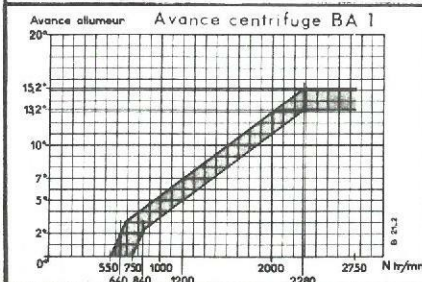


CX - C 35 Ess.

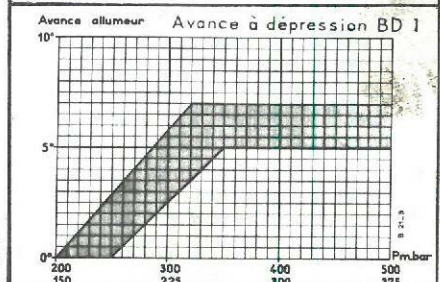


B.21-3

B.21-2



B.21-1



TOUS TYPES

BOUGIES (série)

Véhicules	AC	BERU	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	MARELLI	SEV. MARCHAL	FIRESTONE
2 CV 4 - 2 CV Special	42 F		W 225 T 1	L 85	755	CW 7 NBT	35	F 32 P
2 CV 6	42 F		W 225 T 1	L 85	755	CW 7 NBT	35	F 32 P
DYANE - LN	42 F		W 225 T 1		755	CW 8NO7T	34 S	
MEHARI	42 F		W 225 T 1	L 85	755	CW 8NO7T	35	
Fourgonnette 250 et 400	42 F		W 225 T 1	L 85	755	CW 7 NBT	35	F 32 P
AMI 8 T.T.	42 F		W 225 T 1		755	CW 8NO7T	34 S	F 32 P
GS 1015 (→ 6/72) ■	41 FS	240-14	W 240 T 1	L 82 Y			34 S	
GS 1015 (6/72 →) ■■	40,8 XLS	230-14/3 A	W 200 T 30	N 6 Y	800 LS		34 HS	
GS 1220 sauf X2	41 XLS	230-14/3 A	W 200 T 30	N 7 Y	755 LS	CW 89 LP	GT 34 -2H	F 33 LP
GS 1220 X2	40,8 XLS	230-14/3 A	W 200 T 30	N 6 Y	800 LS		34 HS	F 33 LP
CX 2000 - 2200 - 2400 Prestige	42 FS	240-14	W 225 T 35	L 87 Y	705 S	CW 7 N	35-1 B	
C 35	42 FS		W 225 T 35		705 S		35-1 B	

■ culot court → 6/72 : Derniers N^{os} moteurs équipés de ce type de bougie }
 0612066950 avec B.V. mécanique
 0600007861 avec B.V. convertisseur
 ■■ culot long 6/72 →) : Premiers N^{os} moteurs équipés de ce type de bougie }
 0612066951 avec B.V. mécanique
 0600007862 avec B.V. convertisseur

ALLUMAGE

CARBURATION
INJECTIONEMBRAYAGE
B.V.ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

BOUGIES (Voir Nota)

G

Véhicules	AC	BERU	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	MARELLI	SEV - MARCHAL	FIRESTONE
GS 1015 culot long	41 XLS	200-14/3 A	W 175 T 30	N 7 Y	755 LS		GT 34 H	
GS 1220 sauf X2	42 XLS	175-14/3 A	W 175 T 30	N 9 Y	755 LS		35 HS	
GS 1220 X2	41 XLS	200-14/3 A	W 175 T 30	N 7 Y	755 LS		GT 34 H	

NOTA : Ce type de bougie est monté dans le cas d'une utilisation urbaine prolongée, ou en pays froids.

IMPORTANT : Lors d'une utilisation intensive du véhicule, il est impératif de conserver le type de bougie d'origine.

TOUS TYPES

2 CV 4 (AZA 2) } (2/1970 → 8/1972)
Dyane (AYA 2) } (8/1972 → 9/1975)
2 CV 4 (AZA 2) (9/1975 → 7/1976)
2 CV 4 (AZKB) (7/1976 →)
2 CV 6 (AZKA) } (2/1970 → 8/1972)
Méhari (AY série CA) } (8/1972 → 2/1975)
(2/1975 → 9/1975)
(9/1975 → 7/1976)
(7/1976 →)
Dyane 6 (AY série CB) (2/1970 → 6/1970)
(6/1970 → 8/1972)
(8/1972 → 9/1975)
(9/1975 → 7/1976)
(7/1976 →)

CARBURATEURS

Embrayage normal			Embrayage centrifuge		
SOLEX 34 PICS 5	101 ¹		SOLEX 34 PCIS 5	102 ¹	
* SOLEX 34 PICS 6	121		* SOLEX 34 PCIS 6	122	
* SOLEX 34 PICS 6	173		* SOLEX 34 PCIS 6	174	
+ SOLEX 34 PICS 10	191		+ SOLEX 34 PCIS 10	192	
SOLEX 34 PICS 5	103 ¹		SOLEX 34 PCIS 5	104 ¹	
* SOLEX 34 PICS 6	123		* SOLEX 34 PCIS 6	124	
* SOLEX 34 PICS 6	164		* SOLEX 34 PCIS 6	165	
* SOLEX 34 PICS 6	175		* SOLEX 34 PCIS 6	176	
+ SOLEX 34 PICS 10	193		+ SOLEX 34 PCIS 10	194	
SOLEX 26/35 CSIC	110 ²		SOLEX 26/35 SCIC	111 ²	
SOLEX 26/35 CSIC	113 ¹		SOLEX 26/35 SCIC	114 ¹	
* SOLEX 26/35 CSIC	127		* SOLEX 26/35 SCIC	128	
* SOLEX 26/35 CSIC	179		* SOLEX 26/35 SCIC	180	
+ SOLEX 26/35 CSIC	195		+ SOLEX 26/35 SCIC	196	

Carburateurs anti-pollution : - sans protection de vis de réglage *, - avec protection des vis de réglage +.

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CARBURATEURS

A - LN

		Embrayage normal	Embrayage centrifuge
2 CV Fourgonnette : - (AZU série A)	(8/1967 → 8/1972)	SOLEX 32 PICS 38	
	Citroën 250 (AZU série B)	* SOLEX 34 PICS 6 121	
	Citroën 250 (AZU (AK série AP))	* SOLEX 34 PICS 6 173	
3 CV Fourgonnette : Citroën 400 (AK série AK)	(7/1970 → 8/1972)	SOLEX 34 PICS 5 103 ¹	
	(8/1972 → 2/1975)	* SOLEX 34 PICS 6 123	
	(2/1975 → 9/1975)	* SOLEX 34 PICS 6 164	
	(9/1975 → 7/1976)	* SOLEX 34 PICS 6 175	
	(7/1976 →)	SOLEX 34 PICS 10 193	
AMI 8	(3/1969 → 7/1969)	SOLEX 26/35 CSIC 110 ¹	SOLEX 26/35 SCIC 111 ¹
	(7/1969 → 9/1972)	SOLEX 26/35 CSIC 110 ²	SOLEX 26/35 SCIC 111 ²
	(9/1972 → 9/1975)	* SOLEX 26/35 CSIC 125	* SOLEX 26/35 SCIC 126
	(9/1975 → 7/1976)	* SOLEX 26/35 CSIC 177	* SOLEX 26/35 SCIC 178
	(7/1976 →)	+ SOLEX 26/35 CSIC 197	+ SOLEX 26/35 SCIC 198
LN	(10/1976 →)	+ SOLEX 26/35 CSIC 183	+ SOLEX 26/35 SCIC 184

CARBURATION
INJECTION

G T.T.	CARBURATEURS	
GS 1015	SOLEX 28 CIC CIT 133 ¹ (10/1971 → 9/1972) NOTA : Ce type de carburateur remplace, en cas d'échange tous les carburateurs précédents de la série CIT 118 ou 133 SOLEX 28 CIC2 CIT 137 (9/1972 → 5/1973) 28 CIC3 CIT 137 ⁴ (5/1973 → 7/1975) NOTA : Sur G 1015 (5/1975 →) en PR, le carburateur SOLEX 28 CIC3, repère CIT 137 ⁴ remplace toute la série de SOLEX précédents + SOLEX 34 PBIS CIT 199 (7/1976 →)	WEBER 30 DGS W 50-00 (9/1972 → 1/1975) 30 DGS W 50-01 (1/1975 → 6/1976) 30 DGS W 50-02 (6/1976 → 9/1976) + 30 DGS W 50-50 (9/1976 →) NOTA : Tous les carburateurs de cette page sont « anti-pollution » sauf le CIT 118
GS 1220 sauf GSX 2	SOLEX 28 CIC 3 CIT 131 ¹ (→ 9/1974) 28 CIC 4 CIT 131 ⁵ (9/1974 → 7/1975) ■ 28 CIC 4 CIT 181 (7/1975 → 7/1976) + ■ 28 CIC 4 CIT 200 (7/1976 →)	WEBER 30 DGS 1 W 51-00 (→ 1/75) 30 DGS 1 W 51-01 (1/75 → 7/75) 30 DGS 1 ■ W 66-00 ou 01 (7/75 → 7/76) + 30 DGS 1 ■ W 66-50 (7/76 →)
GSX 2	SOLEX 28 CIC 4 CIT 163 (1/1975 → 4/1975) ■ 28 CIC 4 CIT 163 ¹ (4/1975 → 7/1975) ■ 28 CIC 4 CIT 172 (7/1975 → 7/1976) + ■ 28 CIC 4 CIT 201 (7/1976 →)	WEBER 30 DGS 2 W 58-01 (1/75 → 4/76) 30 DGS 2 ■ W 59-00 ou 01 (6/75 → 7/76) + 30 DGS 2 ■ W 59-50 (7/76 →)
■ avec coupe-ralenti + Carburateurs avec protection des vis de réglage		

CARBURATEURS

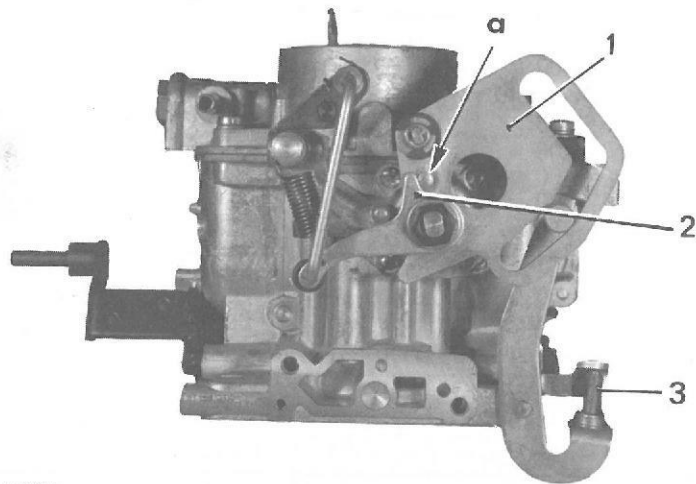
CX - C 35

CX 2000	WEBER 34 DMTR 25/200	Repère W 55-00	(→ 7/1976)
CX 2000	+ WEBER 34 DMTR 25/250	Repère W 55-50	(7/1976 →)
CX 2000 Climatiseur	WEBER 34 DMTR 25/100	Repère W 54-00 ■	(→ 7/1976)
CX 2000 Climatiseur	+ WEBER 34 DMTR 25/150	Repère W 54-50 ■	(7/1976 →)
CX 2200	WEBER 34 DMTR 28/200	Repère W 57-00	
CX 2200 Climatiseur	WEBER 34 DMTR 28/100	Repère W 56-00 ■	
CX 2200 Convertisseur ...	WEBER 34 DMTR 28/300	Repère W 73-00 ■	
CX 2400 Prestige	WEBER 34 DMTR 35/300	Repère W 74-00 ■	(→ 7/1976)
CX 2400	+ WEBER 34 DMTR 35/250	Repère W 69-50 ■	(7/1976 →)
CX 2400 { Prestige Climatiseur Convertisseur Climat-Convert.	+ WEBER 34 DMTR 35/350	Repère W 74-50 ■	(7/1976 →)
C 35	SOLEX 32 SEI	Repère 139	
	SOLEX 32 SEI	Repère 139 ¹	(avec coupe-ralenti)
	SOLEX 32 SEI	Repère 139 ²	
	+ SOLEX 32 SEI	Repère 205	(7/1976 →) (avec coupe-ralenti et prise de dépression)

■ Avec dispositif de ralenti accéléré

+ Carburateurs avec protection des vis de réglage

A - LN - G



VEHICULES A et LN équipés d'embrayage centrifuge :

Réglage du frein de ralenti :

Après réglage du ralenti et de la teneur en CO - CO²
vérifier le frein de ralenti :

Accélérer franchement et lâcher l'accélérateur. Le temps
entre le moment où le levier de frein de ralenti est solli-
cité et celui où son action cesse, doit être de :

1,5 à 2 secondes, sinon, choisir le cran d'accrochage du
ressort de rappel pour obtenir cette condition.

VEHICULES G :

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

Réglage de la commande de starter :

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

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

11061

ANTI-POLLUTION

TOUS TYPES

Réglage du ralenti et de la teneur en CO - CO²

Conditions de réglage : Tirette de starter repoussée.

Culbuteurs et points d'allumage bien réglés.

Bougies conformes et en bon état

Filtre à air : cartouche en bon état

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

Température d'huile : 80° C

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

Retour parfait du (ou des) papillon (s)

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

(2ème Cas) : Carburateur avec vis de volume d'air de ralenti. Régler à l'aide de la vis de volume et de la vis de richesse.

Régler le régime de ralenti et la teneur en CO - CO² aux valeurs données dans les tableaux (pages 63 - 64 - 65 - 66) en conformité avec les normes anti-pollution en vigueur.

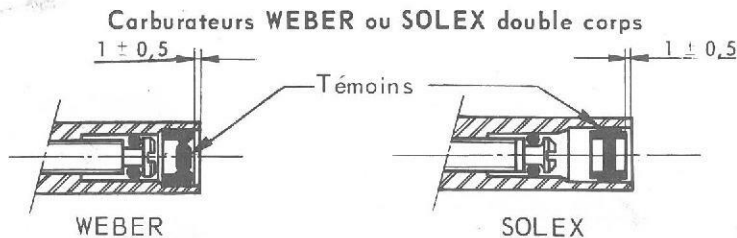
La teneur résultante (CO corrigé) doit toujours être inférieure à 4,5 % (voir abaque).

TOUS TYPES

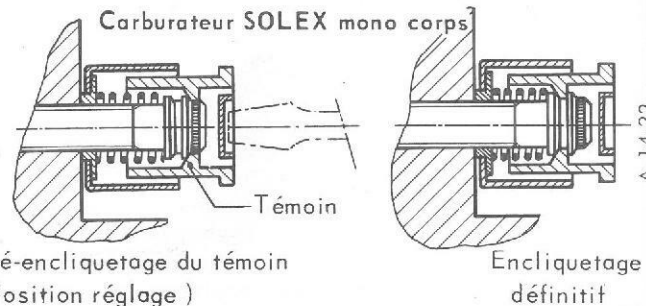
ANTI-POLLUTION

NOTA : Depuis 9/1976 les carburateurs sont équipés de témoins d'inviolabilité sur les vis de richesse (SOLEX et WEBER) et sur les vis d'entrebâillement de (ou des) papillon (s) SOLEX (Coffret 4035-T pour dépose et pose)

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



Position des témoins après mise en place définitive



G.14-27

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

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

CARBURATION
INJECTION

TOUS TYPES					
VEHICULES	RALENTI	Ralenti accéléré	Conditions de réglage et de contrôle	TENEUR EN	
				CO	CO ²
CX TT sans convertisseur ou climatiseur	850 à 900 tr/mn		Sitôt l'arrêt du (ou des) moto-ventilateur (s) de refroidissement	1,5%	8,7% mini
	850 à 900 tr/mn		Sitôt l'arrêt des moto-ventilateurs compresseur de climatisation à l'arrêt		
Option CLIMATISEUR		1000 à 1050 tr/mn	Sitôt l'arrêt des moto-ventilateurs compresseur de climatisation en fonctionnement		
	700 à 750 tr/mn		Sitôt l'arrêt des moto-ventilateurs le sélecteur de vitesses étant à la position « PM » ou « Par- king »	2,5%	
Option CONVERTISSEUR		725 à 775 tr/mn	Sitôt l'arrêt des moto-ventilateurs, frein de sta- tionnement serré véhicule calé et une vitesse engagée		

CARBURATION
INJECTION

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

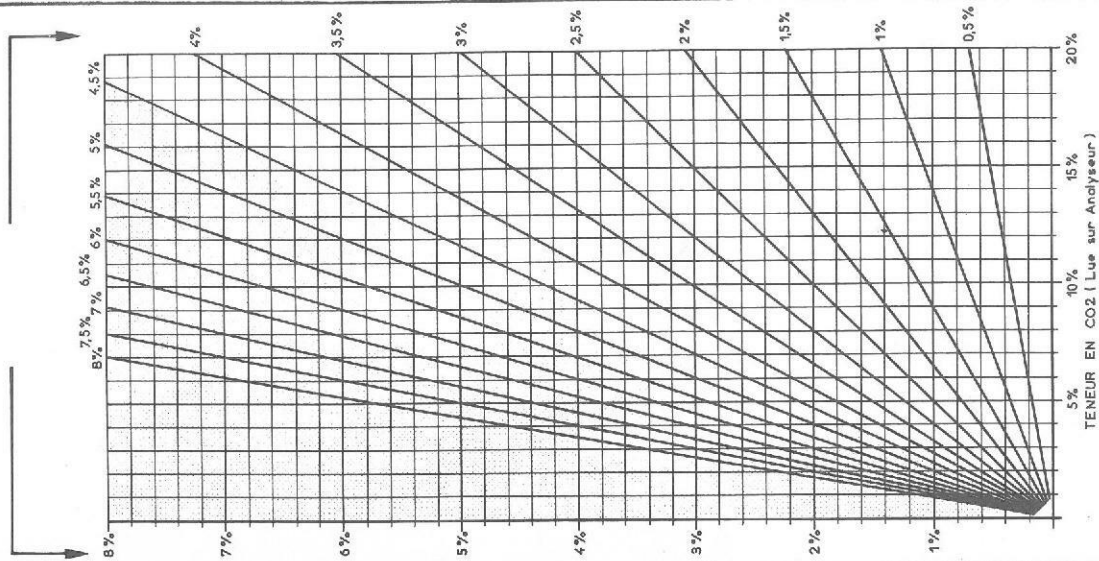
				TOUS TYPES	
VEHICULES	Ralenti	Ralenti accéléré	Conditions de réglage et de contrôle	TENEUR EN	
				CO	CO ²
CX CLIMATISEUR avec CONVERTISSEUR	700 à 750 tr/mn		Sitôt l'arrêt des moto-ventilateurs, le sélecteur de vitesses étant à la position « PM » ou « Parking », le compresseur de climatisation à l'arrêt	1,5% à 2,5%	8,7% mini
		725 à 775 tr/mn	Sitôt l'arrêt des moto-ventilateurs, frein de stationnement serré, véhicule calé, une vitesse engagée		
C 35	750 à 800 tr/mn			1,8% à 3,6%	9% mini

CARBURATION
INJECTION

TOUS TYPES

TENEUR EN CO
(lue sur analyseur)

TENEUR RESULTANTE
(Co corrigé)



TENEUR EN CO2 (Lue sur Analyseur)

NIVEAU DE CUVE

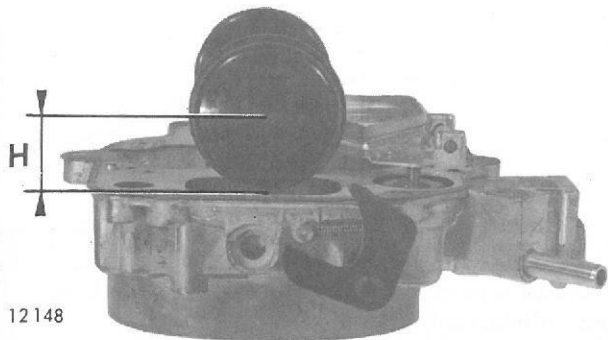
TOUS TYPES

Véhicules A et G :

Carburateurs SOLEX

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

Ecart admis entre les deux côtés = 1 mm.



Véhicules G :

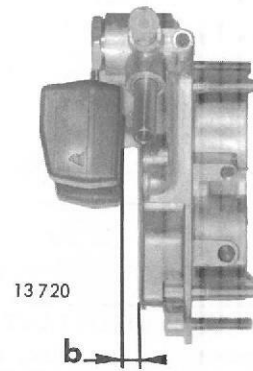
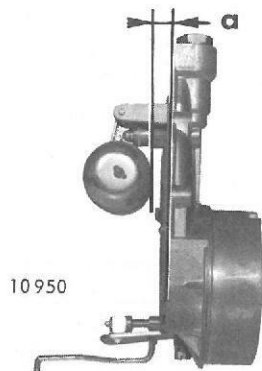
Véhicules CX :

Carburateurs WEBER

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

« a » = $6,5 \pm 0,25$ mm

« b » = $7 \pm 0,25$ mm



TOUS TYPES		REGLAGE PAPILLONS ET VOLET DE DEPART		
VEHICULES	Types de carburateur	Repères des carburateurs	Ouverture positive du 1er corps (Volet de départ fermé)	Entrebâillement du volet de départ
G Tous Types	SOLEX 28 CIC 4	Tous repères	Pige de 1,20 à 1,30 mm	Pige de : $3,5 \pm 0,2$ mm sous 250 m.bar 190 mm Hg
	SOLEX 34 PBIS	Tous repères	Pige de 1,15 à 1,25 mm	
	WEBER 30 DGS/...	Tous repères	Pige de 1,25 à 1,35 mm	Pige de 4 à 4,5 mm sous 400 mm Hg 535 m.bar (mesuré à l'aile inférieure)
	WEBER 30 DGS 1/... 30 DGS 2/...	Tous repères	Pige de 1 à 1,10 mm	
CX Tous Types	WEBER 34 DMTR 25 et 28/...	Tous repères	Pige de 1,20 à 1,30 mm	Pige de $3,5 \pm 0,25$ mm sous 400 mm Hg (mesuré à l'aile inférieure)
	34 DMTR 35/...			$4 \pm 0,25$ mm, sous 400 mm Hg (mesuré à l'aile inférieure)
C 35	SOLEX 32 SEI	Tous repères	Pige de 1,20	

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

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

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

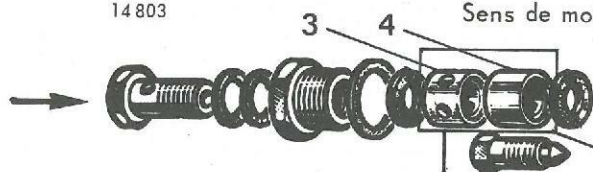
CX Diesel - C35 Diesel

ROTO-DIESEL



Filtre à combustible PURFLUX
Sens de montage des clapets

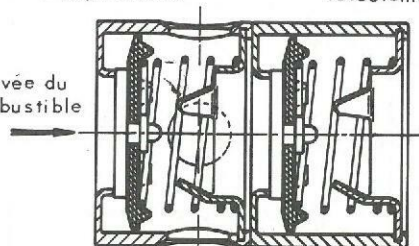
14803



Clapet
d'aspiration 3

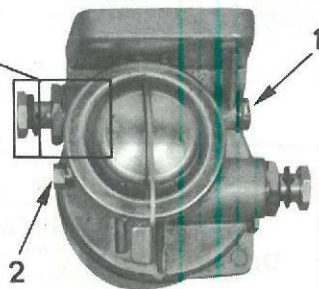
Clapet de
refoulement 4

Arrivée du
combustible



B. 14-9

PURFLUX



CARBURATION
INJECTION

CX Diesel - C35 Diesel				
VEHICULE	Equipement pompe	Injecteurs Type et Tarage	Point d'injection	Régime Ralenti
CX T.T. Diesel	BOSCH Type MA 100 Réf. : AVA 4/9 H - 2250 - CL 186	BOSCH - DNOSD 189 120 + $\frac{5}{0}$ bars 130 + $\frac{5}{0}$ bars (pièces neuves) Réglage par rondelles	12° 1,19 mm } avant PMH Pour une levée du piston distributeur de 0,44 à 0,46 mm	800 ± 25 tr/mn
	ROTO-DIESEL Type MA 200 Stop mécanique Réf.: R 3443 - 380 Electro-vanne de stop Réf. : R 3443 - 390	ROTO-DIESEL - RDNOSDC6577 112 + $\frac{5}{0}$ bars 122 + $\frac{5}{0}$ bars (pièces neuves) Réglage par vis	24° 4,68 mm } avant PMH	
C 35 Diesel	ROTO-DIESEL Type BF 200 Réf. : R 3443 - 090		18° 2,66 mm } avant PMH	700 + $\frac{50}{0}$ tr/mn
	BOSCH Type BF 100 Série : stop mécanique Réf. : VA 4/9 H 2250 CR 171-2 Option : Stop électrique Réf. : VA 4/9 H 2250 CR 183	BOSCH - DNOSD 189 120 + $\frac{8}{0}$ bars 130 + $\frac{8}{0}$ bars (pièces neuves) Réglage par rondelles	12° 1,19 mm } avant PMH Pour une levée du piston distributeur de 0,44 à 0,46 mm	

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

I. BOSCH : Type BF 100 ou MA 100

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

Tourner le moteur en sens inverse d'un quart de tour et revenir en sens normal en s'arrêtant au point d'injection (voir page n° 70)

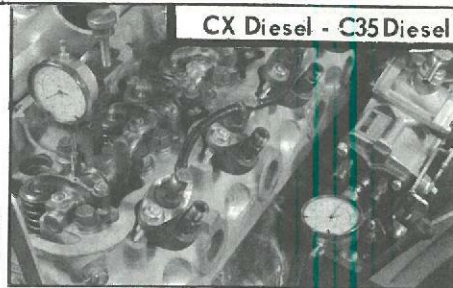
L'aiguille du comparateur sur la pompe, après avoir changé de sens, devra indiquer un déplacement de 0,44 à 0,46 mm (levée du piston distributeur de pompe). Sinon tourner le corps de pompe pour obtenir cette valeur. *La rainure du piston distributeur doit être dirigée vers la sortie B de la pompe.*

II. ROTO-DIESEL : Type BF 200 ou MA 200

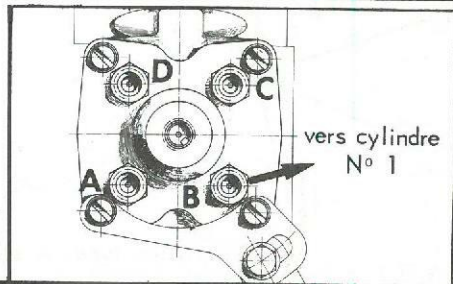
Rechercher le P.M.H. du piston N°1 temps de compression (photo)

Tourner le moteur en sens inverse d'un quart de tour et revenir en sens normal, en s'arrêtant au point d'injection (voir page n° 70).

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



12 105



B. 17-1

A - LN

EMBRAYAGE

Butée graphitée :

Moteur A 79/0 (→ 1/9172)

Moteur M 4

Garde à la pédale = 10 à 15 mm

Butée à billes :

Moteur A 79/0 (1/1972 →)

Moteur A 79/1 (3/1968 →)

Moteur M 28/1 (5/1968 →)

Moteur M 28 (2/1970 →)

Moteur R06/627 (10/76 →)

Mécanisme

FERODO PKH 3

FERODO PKH 4

Mécanisme

FERODO PKHB 4,5

FERODO PKHB 5

Hauteur de pédale (Type A et AM) : en butée en « a » : $L = 130,5 \pm 5$ mm

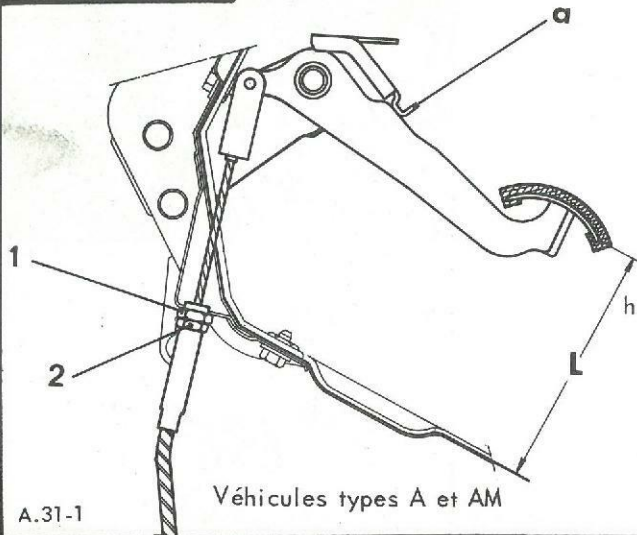
Pour les véhicules AM seulement (11/1971 →) :

$L = 135 \pm 2,5$ mm

Le réglage se fait en griffant la patte « a »

Pour les véhicules LN la hauteur de pédale n'est pas réglable

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



A.31-1

Véhicules types A et AM

BOITE DE VITESSES

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

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

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

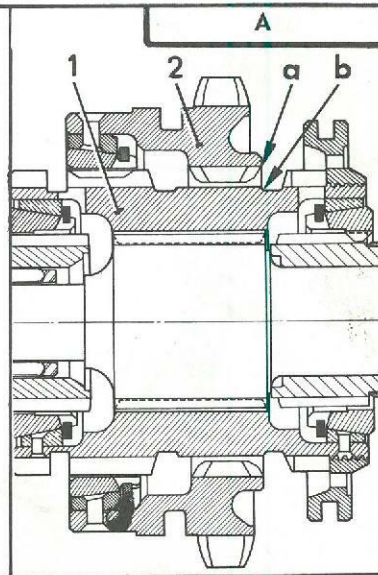
Réglage de la fourchette de 1ère-M.AR. : Desserrer les vis de la fourchette, et positionner le baladeur de 1ère-M.AR. (2), au milieu de sa course sur le baladeur de 2ème-3ème (1). Soit la face « a » en regard de « b » (partie rectifiée du baladeur 2ème-3ème).

Réglage de la fourchette de 4ème :

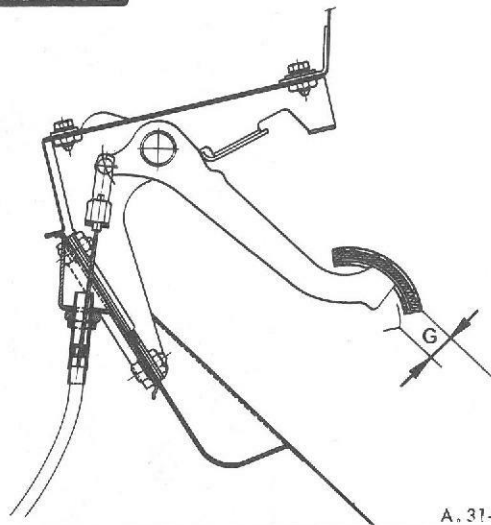
Jeu entre l'extrémité du baladeur de 4ème et les crabots de la roue de renvoi du réducteur :

- 1,50 mm pour AZ → 2/1970 et AZU → 1/1972
- 2,70 mm pour tous les autres véhicules.

A. 33-8a



GS



A. 31-9

EMBAYAGE

Mécanisme : Type à diaphragme FERODO 180 DBR 285
Disque : GS Tous Types sauf GSX2 : FERODO A 755
 : GSX2 : FERODO A 3 S 791

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

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

Convertisseur de couple :

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

Pression de fonctionnement : prise au distributeur à 70° C :

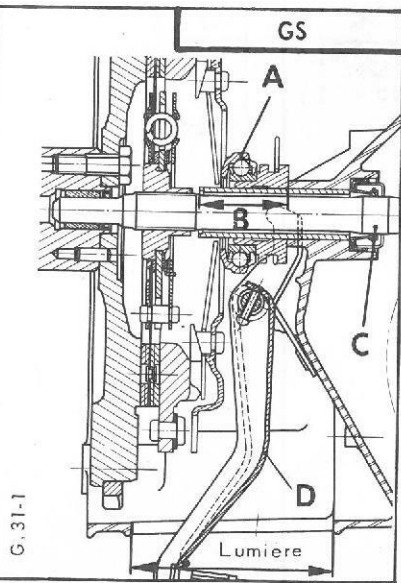
$5,5$ à $6,5$ bars à 5000 ± 100 tr/mn.

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

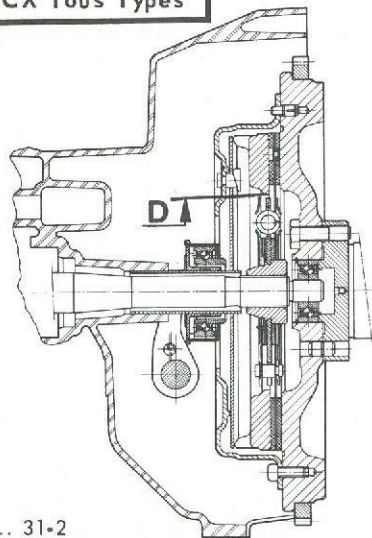
Remplissage : (huile TOTAL FLUIDE T) pendant l'opération, actionner plusieurs fois l'électro-vanne.

Evolution des embrayages

G 1015	Volant	Carter		Butée A Longueur en mm	Fourchette D	Arbre de Cde: C Longueur des cannelures en mm
		Manchon B Longueur en mm	Lumière Longueur en mm			
→ 11/72	léger	42	93	30	peu cambrée	30
11/72 → 5/73	léger	42	102	30	peu cambrée	30
5/73 → 12/74	léger	51	96	39	très cambrée	39
12/74 →	lourd	42	96	32	très cambrée	39
G 1220						
→ 1/73	léger	42	102	30	peu cambrée	30
1/73 →	lourd	42	96	32	très cambrée	39



CX Tous Types



L. 31-2

VEHICULES	MECANISMES	DISQUE ref. « VERTO »
CX 2000	215 DBR 410	62838 si D = 136 mm 63550 si D = 142 mm
CX 2200	235 DBR 490 (1/75 →) 235 DBR 410 (3/75 →) 235 DBR 450 (1/76 →)	62957 (φ = 225) (1/75 →) 63266 (φ = 225) (2/75 →) 63571 (φ = 228,6) (1/76 →)
CX 2400	Tous Types 235 DBR 450 Prestige (→ 8/76) 235 DBR 490	63571 (φ = 228,6 mm)
CX 2200 Diesel	235 DBR 410	62840 (à moyeu amortisseur)

REPARATION (Véhicules CX 2200 seulement)

Echange du disque :

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

avec mécanisme 235 DBR 410 monter le disque 63 266

Echange du mécanisme :

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

I. Réglage de la garantie d'embrayage :

Déposer le ressort (3).

Desserrer le contre-écrou (1).

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

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

Bloquer le contre-écrou (1).

Poser le ressort (3).

II. Convertisseur de couple :

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

- Jeu aux contacts 2ème et 3ème 0,8 à 1,1 mm

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

Pression de fonctionnement (huile à 80° C) :

- à 700 tr/mn 3,5 bars mini

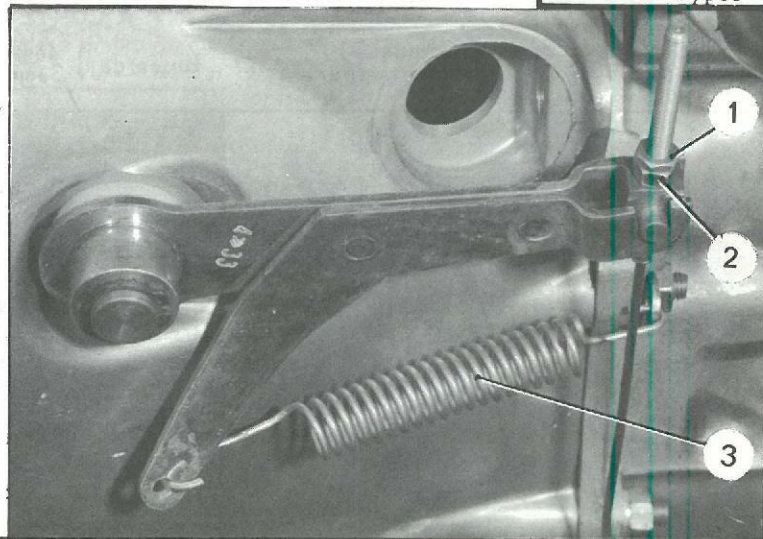
- à 2000⁺¹⁰⁰₀ tr/mn 5,5 bars mini

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

Tarage du thermo-contact de température critique d'eau :
135° ± 3° C

13 455

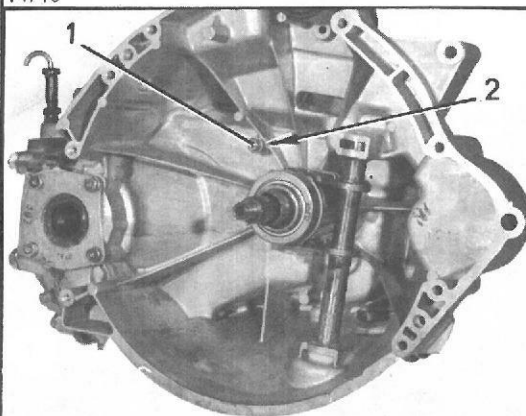
CX Tous Types



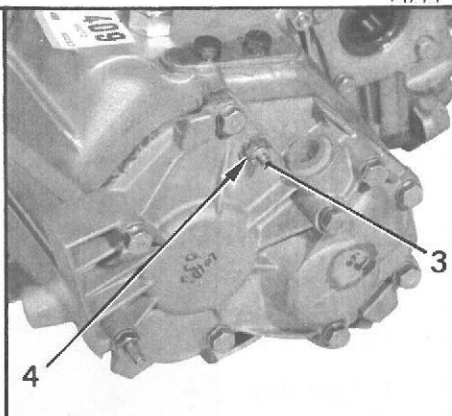
CX Tous Types

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

14713

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

14714



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

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

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

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

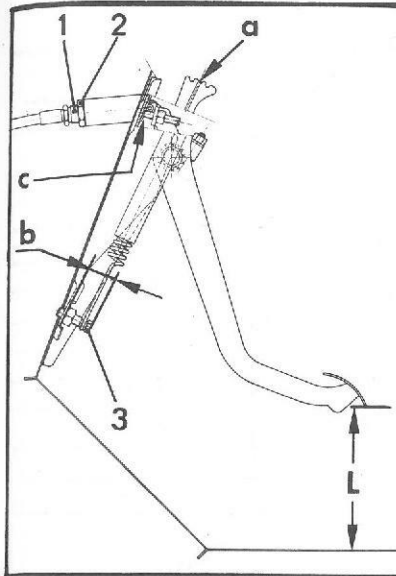
- 1 tour pour B.V mécanique,
 - 1/2 tour pour B.V à convertisseur
- pour obtenir une garantie entre la fourchette et la face de la gorge du baladeur.

Serrer le contre-écrou (2)

Butée de 4ème ou de 3ème vitesse :
(peut se faire sur véhicule)

Opérer comme ci-dessus.

(vis butée (3) et contre-écrou (4))



B. 31-1

EMBRAYAGE

Mécanisme : VERTO 235 DBRI - 490

Réglages sur la commande d'embrayage : $L = 130 \pm 0,5$ mm.

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

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

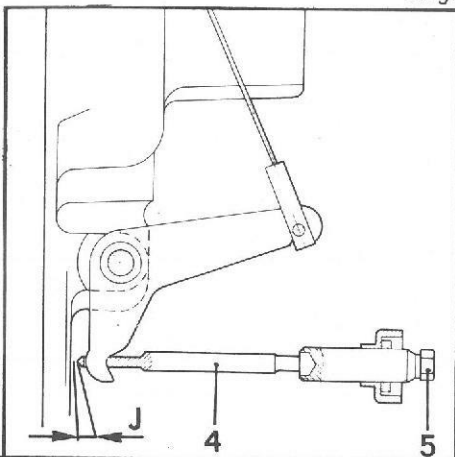
Régler la vis (3) de façon que la pédale s'enfonce sans point dur et vienne seule en appui en « c » :

« b » = 33 mm maxi

Réglage de la garantie d'embrayage :

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

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



B. 31-1

C 35

EMBRAYAGE

B.V.

TOUS TYPES		GENERALITES				
Véhicules	AZ → 2/70	Dyane 6 → 2/70 2 CV 6 2/70 →	AZU 3/68 → 1/72	Dyane 4 3/68 → 2 CV 4 2/70 → AZU 1/72 →	Méhari 10/68 → AK 5/68 →	
Pneumatiques	125 × 15				135 × 15	
Développement sous charge	1,800 m				1,840 m	
Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	1	4,113	5,022	3,638	3,758	4,703
	2	8,536	9,849	7,928	7,365	9,218
	3	14,297	16,655	13,368	12,269	14,805
	4	20,689	19,893	18,334	17,766	20,048
	M.AR	3,812	5,022	3,383	3,758	4,703
Couple conique	8/29	8/33	8/31	8/33	8/31	
Rapport compteur	6/25	4/16	5/22	3/14	4/16	
Jeu entre-dents	0,14 à 0,18 mm					
Huile	TOTAL EP 80					
Capacité (vidange)	0,9 litre					

EMBRAYAGE
B.V.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

GENERALITES						TOUS TYPES	
Véhicules	Dyane 6 2/70 →	AMI 8 3/69 →	LN	GS 1015		GS 1015 Convertisseur	
		AMI 8 Break 9/69 →		→ 9/72	9/72 →	→ 9/72	
Pneumatiques	125-15 X	125-15 X	135-15 X	135-13ZX	145-15 ZX		
Développement sous charge	1,800 m	1,840 m		1,670 m	1,870 m		
Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	1	4,838	4,946	5,03	6,716		9,206
	2	9,493	9,704	9,16	10,798	11,090	15,085
	3	14,483	14,805	14,25	16,830		22,897
	4	20,639	21,097	19,97	22,897		
	M.AR	4,838	4,946	5,48	6,132		10,258
Couple conique	8/31			8/35	8/35		
Rapport compteur	4/16			5/13	6/14		
Jeu entre-dents	0,14 à 0,18 mm				0,13 à 0,27 mm		
Huile	TOTAL EP 80					TOTAL FLUIDE T	
Capacité (vidange)	0,9 litre			1,4 litre	1,6 litre		2 litres

EMBRAYAGE

B.V.

TOUS TYPES		GENERALITES							
VEHICULES		GS		CX		C 35			
		1220 (9/1972 →)	Convertisseur (9/1972 →)	Convertisseur	B.V 4 vitesses	Réducteurs 26 / 49		28 / 47	
Pneumatiques		145-15 ZX		185-14		195-16	205-16	195-16	205-16
Développement sous charge		1,870m		1,970m		2,177 m	2,234m	2,177 m	2,234 m
Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	1	7,123	9,764	12,75	7,8	4,87	5,002	5,47	5,61
	2	11,762	16,000	21,90	13,5	9,40	9,654	10,56	10,83
	3	17,850	24,285	31	21,9	13,97	14,348	15,69	16,09
	4	24,285			31	21,70	22,269	24,37	25
	5								
	M.AR	6,504	10,880	10,40	7,8	5,01	5,154	5,67	5,78
Couple		conique 8/33		cylindrique 13/62		conique 8/35			
Rapport compteur		6/13		5/12		4/15		4/13	
Jeu entre-dents		0,13 à 0,27 mm				0,16 à 0,24 mm			
Huile		TOTAL EP 80	TOTAL FLUIDE T		TOTAL EP 80	TOTAL EP 80			
Capacité (vidange)		1,4 litre	1,4 litre	2 à 3 litres	1,6 litre	BV 2 litres -0,55 litre par réducteur			

RECTIFICATION DES VOLANTS MOTEUR

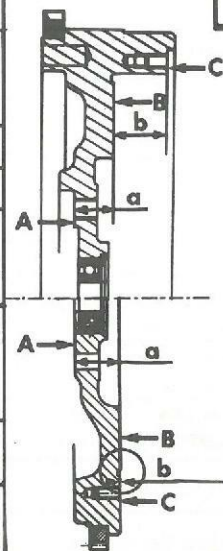
A : Face d'appui/vilebrequin
B : Glace
C : Face d'appui du mécanisme

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

b = cote entre B et C
Cote à respecter
impérativement

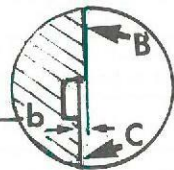
Véhicules	a	b
AZ - AZU (moteur 425 cm ³)	19,7 mm	19,4 mm
A. TT - LN (mot. 435 et 602 cm ³)	21,56 mm	19,15 mm
G 1015 (←→ 12/74) GS 1220 (←→ 1/73) (volant léger)	19,3 mm	0,35 mm
GS 1220 (1/73 →) GS 1015 (12/74 →) (volant lourd)	28,3 mm	0,35 mm
CX Ess. TT	27,7 mm	0,50 mm
CX Diesel - C 35 TT	26,7 mm	0,35 mm

TOUS TYPES



Volant pour
mécanisme à
linguets

Volant pour
mécanisme à
diaphragme



TOUS TYPES		COUPLES DE SERRAGE (da Nm)				
Véhicules		A	LN	GS	CX	C 35
Erou ou vis d'arbre primaire		7 à 9		7 à 8,5	13,5 à 15	16
Erou de pignon d'attaque		7 à 8,5		10 à 12	19,5 à 21,5	22
Vis de fixation de la couronne		7 à 8	8 à 9	$\phi 9 = 4,8 \text{ à } 5,3$ <i>Loctite Formétanch</i>	8,1 à 9	13
				$\phi 10 = 8 \text{ à } 9$		
Bouchon de vidange				3,5 à 4,5		
Erou de fixation des carters				1,4 à 1,5	28	6
Vis de fixation de couvercle arrière		1,5 à 2		1,4 à 1,5	28	
Erou de fixation de l'arbre de sortie dans le roulement de palier		A		14 à 16		
		AMI 8				
Bague écrou de fixation du roulement et arbre de sortie dans le palier		A	6 à 7,5	6 à 10	10	25
		AMI 8				
Vis de fixation des paliers d'arbre de sortie		3,8 à 4,2				3,5 à 4
Erou 2 plats d'arbre de sortie						30

ESSIEU AVANT

Carrossage : Roues en ligne droite : $1^{\circ} +45'$
 $-25'$ } (non réglable)
 Roues braquées : $9^{\circ} 30' \pm 1^{\circ} 20'$

Chasse : 15° (non réglable)

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

Réglages :

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

Contrôle du carrossage : (appareil 2313-T)

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

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

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

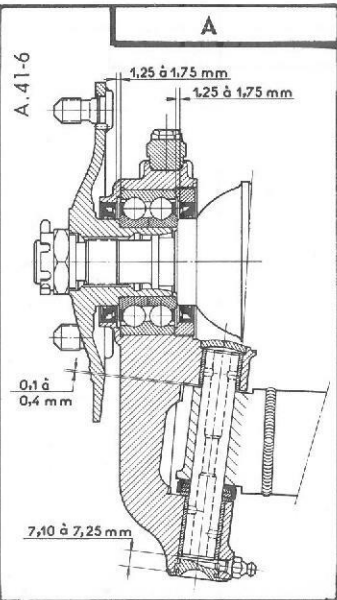
Réglage du braquage : Un jeu de 5 mm doit exister entre le pneu et le bras, sinon agir sur les vis de butée de braquage.

ESSIEU ARRIERE

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

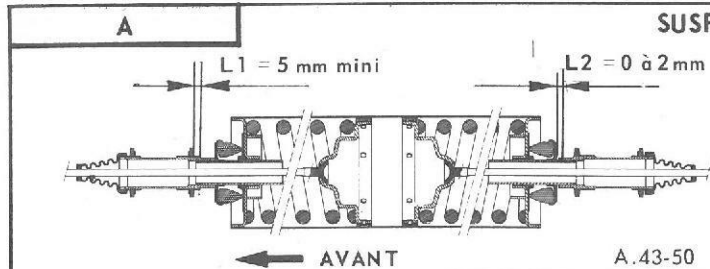
Parallélisme : Pincement ou ouverture vers l'avant : 0 ± 4 mm (non réglable)

Réglage : Retrait du joint d'étanchéité de moyeu par rapport à la collerette d'appui du roulement : $1 + 0,5$
 0



ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

SUSPENSION



Pot de suspension avec interaction :

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

Réglage : Positionnement de l'embout avant : L1 = 5 mm mini

Positionnement de l'embout arrière : L2 = 0 à 2 mm

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

Tarage des flotteurs : 2,3 à 2,7 da.Nm

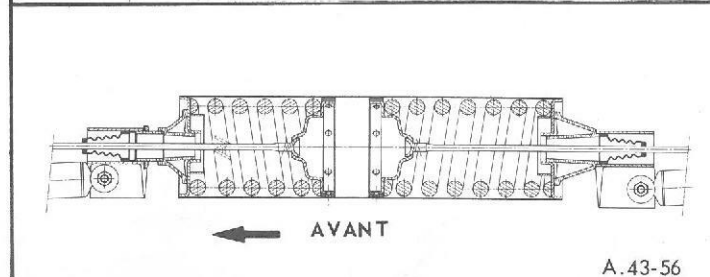
Pot de suspension sans interaction

Montage : Repère (AV) sur le carter dirigé vers l'avant

L'entretoise la plus longue est située à l'arrière du pot de suspension.

Couple de serrage :

Ecrou de l'embout de réglage avant 3,4 à 4 da.Nm



SUSPENSION

A

Amortisseurs : A friction (frotteurs) sur les roues avant pour les véhicules AZ - AY - AZU - Méhari (→ 9/1975)
 Hydrauliques sur les roues arrière pour les véhicules AZ - AY - AZU - Méhari
 Hydrauliques sur les quatres roues pour les véhicules Tous Types (9/1975→)

Montage.

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

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

Longueurs entre axes d'un amortisseur arrière comprimé :

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

Longueur entre axes d'un amortisseur avant comprimé :

Véhicules A Tous Types = 349 mm

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

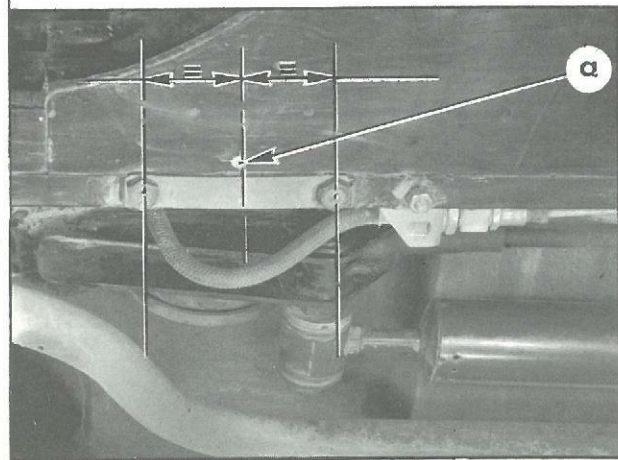
A

SUSPENSION (Hauteurs)

4949

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

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



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

ESSIEU AVANT

Conditions de contrôle et de réglage :

Le véhicule étant à vide en ordre de marche, 5 litres d'essence dans le réservoir ; la hauteur doit être de $200,6 \pm 10$ mm prise dans la zone A sous le véhicule, au plan d'appui des roues au sol.

Parallélisme (réglable) pincement des roues vers l'avant : 1 ± 1 mm

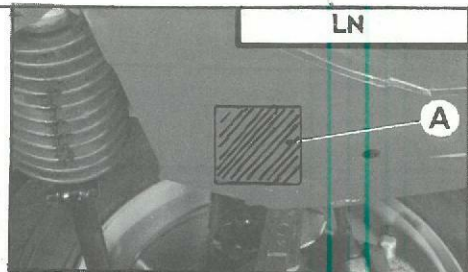
Chasse (non réglable) : $2^{\circ} 48' \pm 30'$

Inclinaison des pivots : (non réglable) : $9^{\circ} 04' \pm 40'$

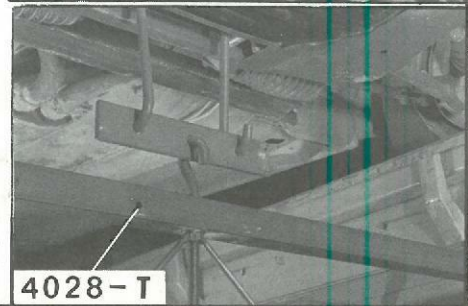
Carrossage (non réglable) : $0^{\circ} 48' \pm 30'$

Conditions de montage de la barre anti-dévers : Brider la suspension jusqu'à l'alignement des bras de suspension avec le berceau (appareil 4028-T).

Serrer le frein à main et pousser au maximum la roue vers l'arrière du véhicule, la caler dans cette position.



76.907

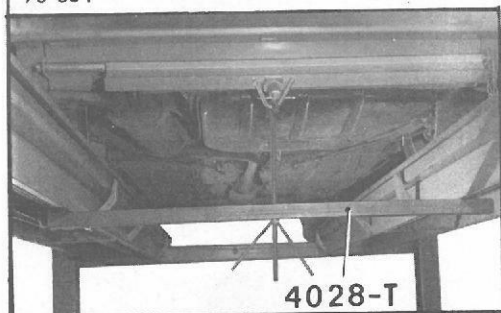


76.593

4028-T

LN

76-581



ESSIEU ARRIERE

Conditions de contrôle et de réglage :

Le véhicule étant à vide en ordre de marche, 5 litres d'essence dans le réservoir, la hauteur doit être de 286 ± 10 mm du centre de l'articulation extérieure du bras sur la caisse au plan d'appui des roues au sol.

Parallélisme (réglable) : pincement des roues vers l'avant : 2 ± 1 mm

Carrossage (non réglable) : contre carrossage : $1^{\circ} \pm 30'$

Roulements de moyeu : Jeu entre l'écrou et la rondelle d'appui après mise en place des roulements : 0,01 à 0,04 mm.

Condition de serrage des écrous d'axes d'articulation de bras et d'amortisseur :

A l'aide de l'outil 4028-T brider la suspension afin d'obtenir une cote de 214 mm entre l'axe d'articulation de l'essieu arrière et le plan d'appui des roues au sol.

DIRECTION

A - LN

Véhicule	Diamètre du volant	Rapport de démultiplication	Angle de braquage
Fourgonnette 2 CV	430	1/13	} 34° à 35°
2 CV (→ 2.1970)	430	1/13	
2 CV (2.1970) →	430	1/14	
A Tous Types	390	1/17	
LN	380	1/18,38	32° 30'

Réglages véhicules A :

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

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

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

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

Réglages véhicules LN :

Jeu au poussoir de crémaillère : de 0 à 0,06 mm

Jeu latéral du pignon de crémaillère : 0,01 à 0,06 mm

Entraxe des œils de crémaillère : 534 ± 0,5 mm

Orientation du volant vers le bas en position ligne droite

IMPORTANT : L'œil de crémaillère côté pignon, ne doit
jamais être déposé.

LN

SUSPENSION

SUSPENSION AVANT

Type « Mac-Pherson »

Barre stabilisatrice ϕ 20 mm

Amortisseur démontable : capacité 320 cm³

Ressorts : les deux côtés doivent être équipés de ressorts identiques (même repère de couleur)

Couples de serrage :

Ecrou de fixation sur le moyeu	23 à 26 da Nm
Ecrou de fixation de rotule inférieure	3 à 4 da Nm
Ecrou de biellette de direction	3 à 4 da Nm
Ecrou de fixation de roue	5 à 6,5 da Nm

SUSPENSION ARRIERE

Type télescopique intégrée à roues indépendantes

Amortisseurs non démontables

Ressorts : Les deux côtés doivent être équipés de ressorts identiques (même repère de couleur)

Couples de serrage :

Ecrou d'axe d'articulation du bras : 7 à 8 da Nm

Ecrou d'axe d'amortisseur : 3 à 4 da Nm

Vis d'arrêt de l'écrou d'axe d'amortisseur : 3,5 à 4 da Nm.

ESSIEU AVANT

Carrossage (non réglable) $0 \pm 1^{\circ}$

Chasse (non réglable) $1^{\circ} 15' + 1^{\circ} 25'$
 $- 1^{\circ} 15'$

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

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

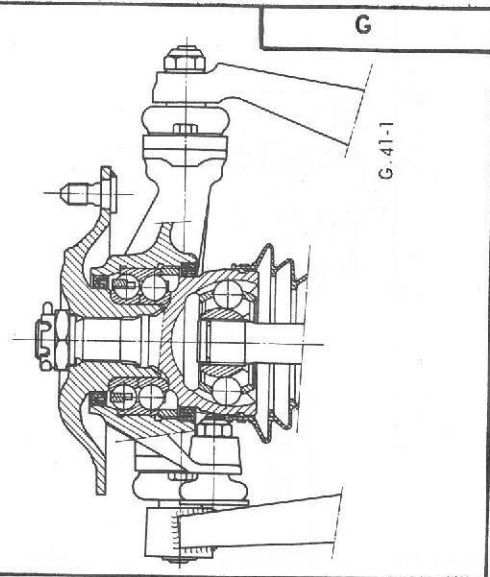
Contrôle du carrossage, du braquage et du parallélisme : se fait moteur tournant au ralenti en position « route », les hauteurs réglées.

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

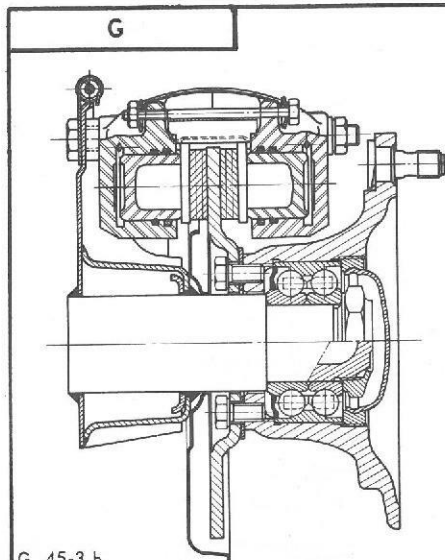
Pour régler le pincement des roues, agir sur les manchons droit et gauche.

Un tour de chaque embout fait varier le réglage de 4 mm environ

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

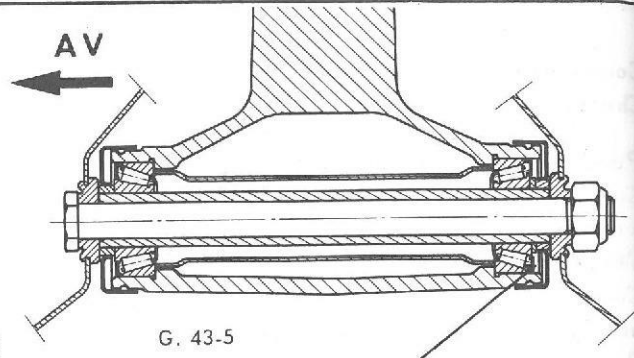


**ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION**



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

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



ESSIEUX ARRIERE

Carrossage (non réglable) : $0^\circ \pm 40'$
Parallélisme : \rightarrow 9/1972 : 0 ± 4 mm (Pincement ou ouverture vers l'avant)
 9/1972 \rightarrow : $0 \text{ à } 5$ mm (Pincement vers l'avant)

Cale d'appui du roulement

Serrage de l'écrou de fusée } faces et filets graissés :
 Serrage du bouchon de fusée } 35 à 40 da Nm

G 45-3 b

SUSPENSION

G

Blocs pneumatiques et amortisseurs : (voir pages N^{os} 121 et 122)

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

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

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

Hauteur avant : 189 ± 10 mm

Hauteur arrière : 272 ± 10 mm.

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

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

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

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

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

ESSIEU AVANT

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

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

VALEURS pour contrôle avec APPAREILS OPTIQUES :

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

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

Chasse (réglable par déplacement des rondelles du bras inférieur)

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

1 mm de cales = variation de 15'

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

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

Couples de serrage

Ecrou de la rotule supérieure de pivot : 7 da Nm

Ecrou de la rotule inférieure de pivot..... : 5 da Nm

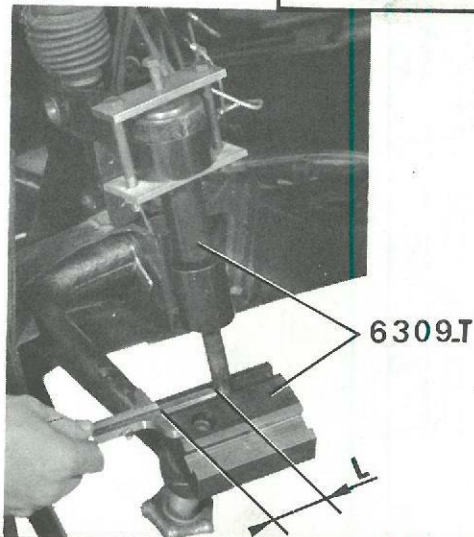
Vis de fixation de rotule inférieure sur pivot : 2,7 da Nm

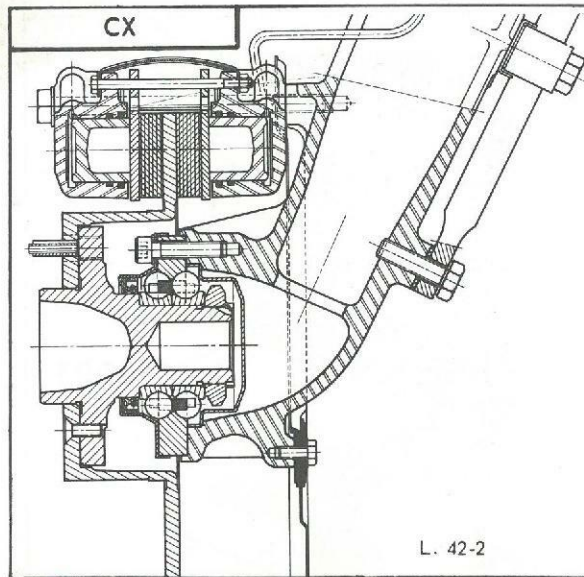
Vis de fixation de roulement : 2,7 da Nm

Ecrou de fusée (jaces et filets graissés).... : 35 à 45 da Nm

13 822

CX





ESSIEUX ARRIERE

Carrossage (*non réglable*) : $0^{\circ} - 24^{\circ}$ (écart maxi, 12' entre côté droit et gauche)

Parallélisme (*non réglable*) : Pincement vers l'avant : 1 à 4 mm
Le contrôle de ces valeurs s'effectue moteur tournant, les hauteurs étant réglées.

Bras d'essieu arrière

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

Couples de serrage :

Ecrou d'articulation des bras

(*faces et filets graissés*) : 12 à 13 da Nm

Ecrou de fusée (*faces et filets graissés*) : 35 à 45 da Nm

Vis de fixation du moyeu sur les bras : 3,4 da Nm

Vis de fixation de la roue : 7 à 9 da Nm

L. 42-2

SUSPENSION

CX

Blocs pneumatiques et amortisseurs : (voir pages N^{os} 121 et 122)

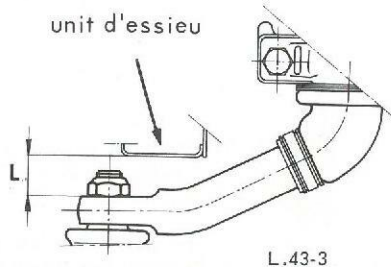
Hauteurs : Le réglage des hauteurs doit s'effectuer véhicule en position « route » et moteur tournant au ralenti.

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

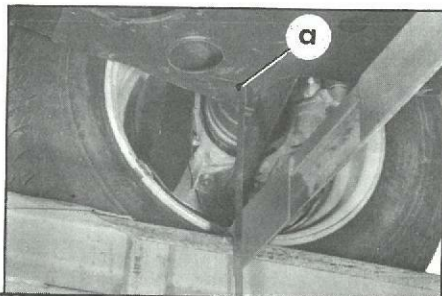
Les hauteurs arrière sont mesurées entre le dessous du point « b » de l'unit d'essieu et le plan d'appui des roues.

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

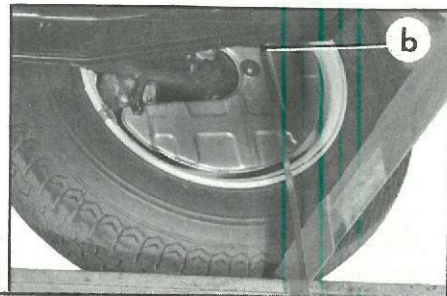
Réglage latéral de la barre anti-roulis : La cote L doit être identique de chaque côté à ± 2 mm.



13 447



13 449



ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

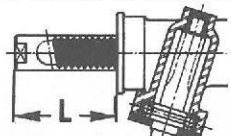
CX

Rapport de démultiplication :
Braquage (roue intérieure) :

DIRECTION
Direction mécanique | Direction assistée à rappel asservi
 $1/24,5$ | $1/13,5$
 $43^{\circ}30' + 1^{\circ}$
 0

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

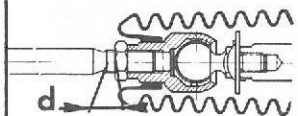
Point milieu de crémaillère



L.44-1

L gauche = L droite

Barres de direction

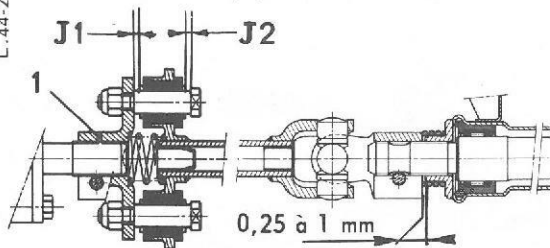


L.44-2

d gauche = d droite à 2 mm près

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

L.44-21

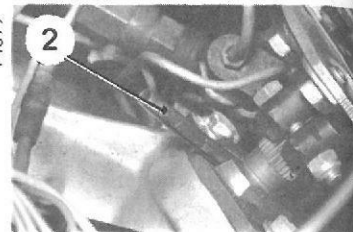


L.44-5

Direction mécanique seulement
Jeu entre cardan et entretoise de tube fixe

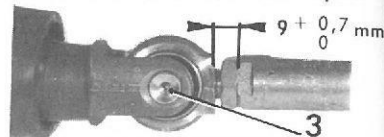
Point milieu de crémaillère
Pige (2) $\phi = 6,5$ mm dans le pignon de crémaillère

14899



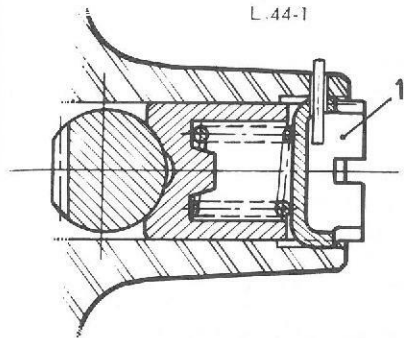
Leviers de direction
Positionnement liaisons élastiques

14882



Axe (3) perpendiculaire à fixation du carter sur traverse

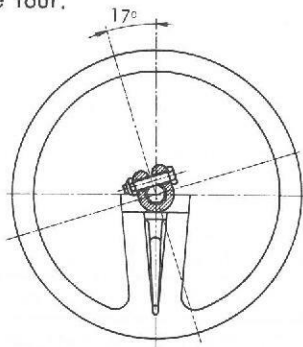
L.44-1



DIRECTION

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

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

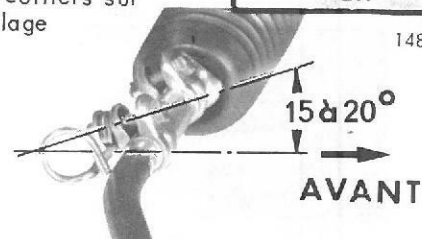


L.44-3

Orientation des colliers sur
manchon de réglage

CX

14881



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

6454-T



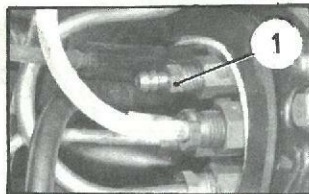
Emploi IMPERATIF

14871

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

CX

14901



DIRECTION

Purge du cylindre de came :

Relier la vis de purge (1) au réservoir.

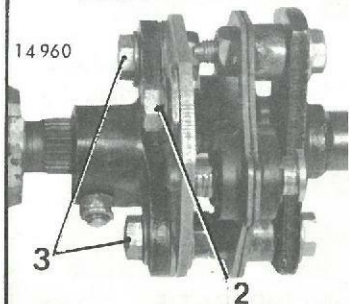
Mettre le moteur en marche et braquer lentement à gauche et à droite jusqu'à évacuation de l'air.

Réglage de la dérive (sur route) :

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

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

14960



EPURE DE DIRECTION

I. **Variation du parallélisme à obtenir ROUE PAR ROUE :**

à position « basse
0 à 1 mm d'ouverture

De position
« normale route »

à position « haute »
0 à 1 mm de pincement

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

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

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

ESSIEU AVANT

C 35

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

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

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

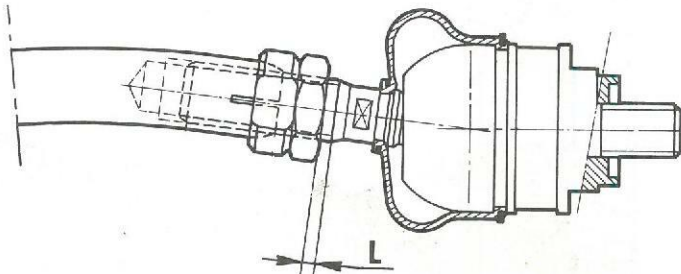
La chasse n'est pas réglable. Le contrôle s'effectue sur le véhicule à l'aide de l'appareil 2311-T.

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

Le réglage s'effectue en agissant sur les embouts de rotules de barres de direction, de la même valeur à droite et à gauche. (Véhicule en charge : 1700 kg sur l'essieu avant et 1800 kg sur l'essieu arrière)

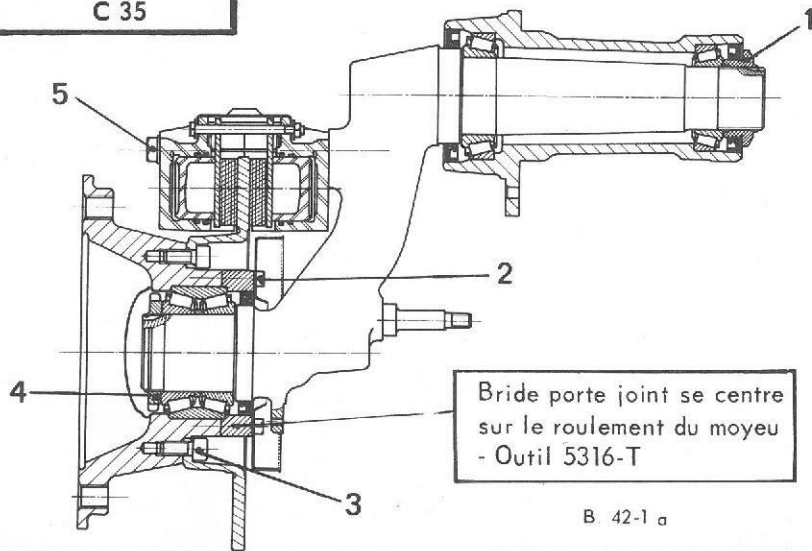
IMPORTANT : Vérifier que le dépassement L des longueurs filetées apparentes des embouts de rotules des barres de direction soit égal à 1 mm près et ne dépasse pas 10 mm.

B. 44-7



ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

C 35



ESSIEU ARRIERE

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

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

Couples de serrage :

1. Erou de bras : 25 à 35 da Nm
2. Erou de bride porte-joint : 1 da Nm
3. Fixation disque sur moyeu : 7,5 da Nm
4. Erou de moyeu : 7,5 da Nm
5. Vis fixation étrier de frein : 4 à 4,5 da Nm

B. 42-1 a

SUSPENSION

C 35

Barres de torsion :

Barres AVANT :

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

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

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

Barres ARRIERE :

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

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

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

Barre anti-roulis avant :

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

- Côté gauche = 32 cannelures

- Côté droit = 34 cannelures

Le remplacement de la barre anti-roulis nécessite le positionnement des axes de moyeux par rapport au sol.

Celui-ci doit être identique des deux côtés. Pour cela, placer le véhicule sur chandelles et soulever les

moyeux à la demande, pour permettre l'engagement des cannelures.

ESSIEUX
SUSPENSION
DIRECTION

TOUS TYPES

COUPLES DE SERRAGE DES ROUES

VEHICULES	Couples de serrage (en da Nm)
A	4,5 à 6
LN	5 à 6,5
G	4 à 6
CX	7 à 9
C 35	18 à 20

MAITRE-CYLINDRE - CYLINDRES DE ROUE				A - LN	
Véhicules	Dates	Diamètre du maître-cylindre (en mm)	Diamètre des cylindres de roues (en mm)		
			AVANT	ARRIERE	
AZ AZU	→ 2/1970 → 1/1972	simple circuit 22	25,5 28,57	19 19	
AZ (2 CV 4 - 2 CV 6) AZU AYB Méhari AMI 8 (Berline) Freins à tambour	(2/1970 → 6/1973) (1/1972 → 6/1973) (10/1968 → 6/1973) (10/1968 → 6/1973) (→ 9/1969)	simple circuit 20,6	28,57	17,5	
AYA 2 AK AMI 8 (Break) Freins à tambour	(2/1970 → 6/1973) (5/1968 → 6/1973) (→ 6/1969)	simple circuit 20,6	28,57	19	
AYA 2 - AYCB - Méhari AZ (2 CV 4 - 2 CV 6) AZU - AK - 2 CV Spécial	(7/1973 → 10/1976) (10/1976 →)	simple circuit 19 double circuit 20,6	28,57	17,5	
AMI 8 T.T. Freins à disque AV	(9/1969 → 10/1976) (10/1976 →)	simple circuit } double circuit } 17,5	∅ des pistons d'étrier avant = 42	16 (Berline) 17,5 (Break)	
LN (freins à disque AV)	(10/1976 →)	double circuit 19	∅ piston d'étrier AV = 48	23,81	

FREINS

A

FREINS A TAMBOUR

PEDALIER

Véhicules : AZ - AY - MEHARI - AZU - AK : → 10/1976 H = 130 + 5 mm

AMI 8 : → 9/1969 H = 130 ± 5 mm

Pour obtenir cette cote, « griffer » la tôle du support en « a ».

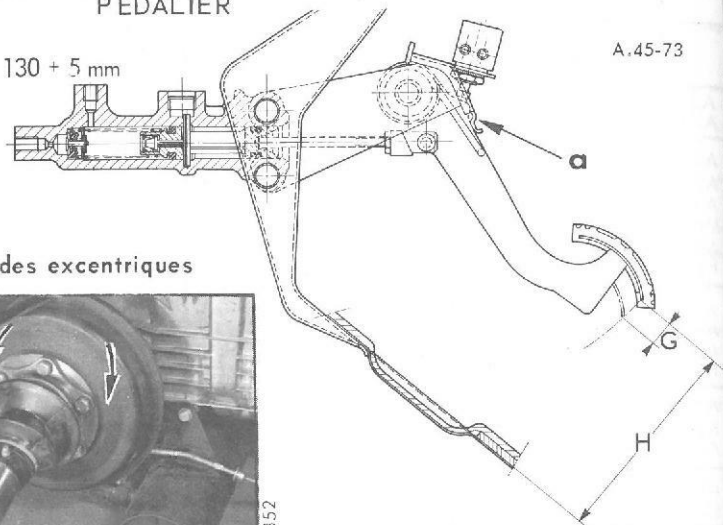
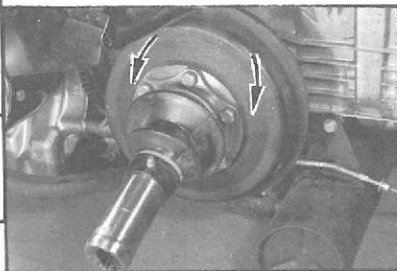
Garde à la pédale : G = 5 mm.

Tambours de freins :

Véhicules	φ des tambours	
	Avant	Arrière
2CV Spécial - 2CV4 - 2CV6 AZU Dyane	200 mm	180 mm
Dyane 6 - Méhari AK AMI 6 - AMI 8	220 mm	180 mm

Rectification : 2 mm maxi au diamètre

Réglage des excentriques



3352

FREINS A DISQUE : (schéma I)

AMI 8 (9/1969 → 10/1971)

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

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

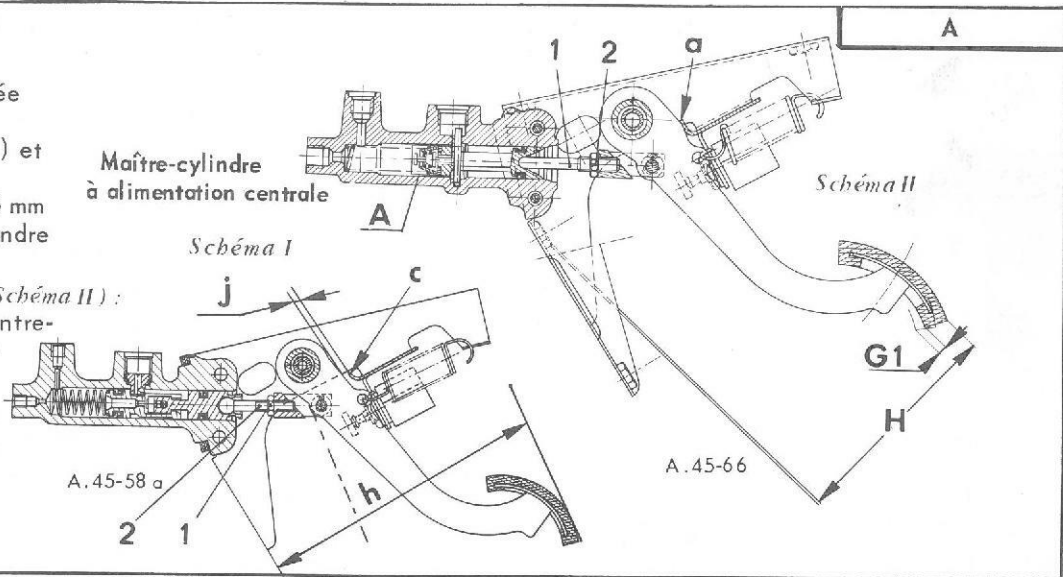
Hauteur de pédale : $h = 125 \pm 2,5 \text{ mm}$
Sinon, griffer la tôle « c » et reprendre le jeu

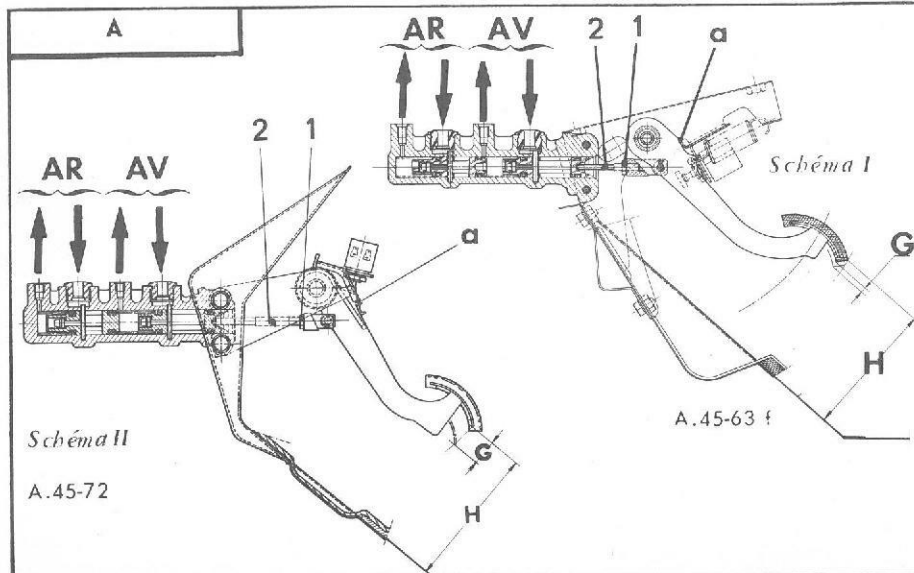
AMI 8 (10/1971 → 10/1976) (Schéma II) :

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

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

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





FREINAGE A DOUBLE CIRCUIT

A Tous Types sauf Ami 8 (10/76 →) (schéma I)

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

Hauteur de pédale : La pédale en butée en « a » $H = 131,5 \pm 2,5$ mm sinon, griffer la tôle « a »

Liquide utilisé : Suivant Norme SAE J 1703
(Exemple : TOTAL FLUIDE SY)

AMI 8 Tous Types (10/1976 →) (schéma II)

Garde à la pédale : Agir sur le contre-écrou (1) et le poussoir (2) pour obtenir $G = 1$ à 5 mm

Hauteur de pédale : La pédale en butée en « a » $H = 140 \pm 5$ mm sinon, griffer la tôle « a ».

Liquide utilisé : liquide spécial LHM

PURGE : Commencer la purge par les roues avant, puis, purger l'arrière.

FREINAGE

LN

Freins à disque à l'avant (1 piston par étrier)

Freins à tambour à l'arrière

Maître-cylindre à double circuit avec compensateur de pression sur les freins arrière (repère K sur bouchon de compensateur)

Diamètre des tambours arrière : 180 mm

Liquide de frein : Suivant Norme SAE J-1703 :

(Exemple TOTAL FLUIDE SY)

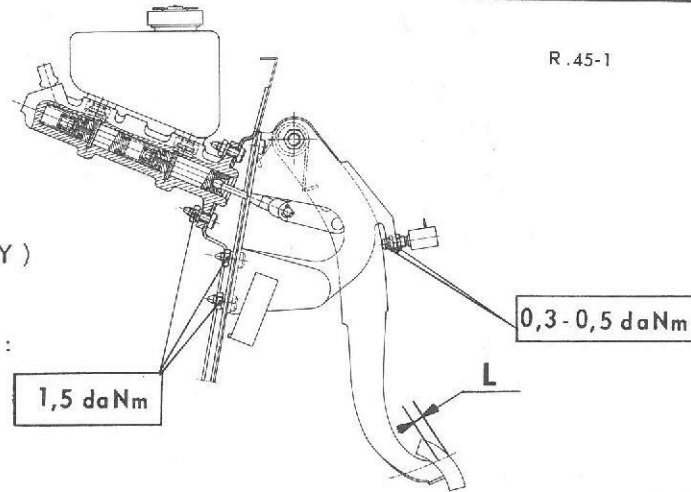
PEDALIER :

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

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

L = 2,5 mm

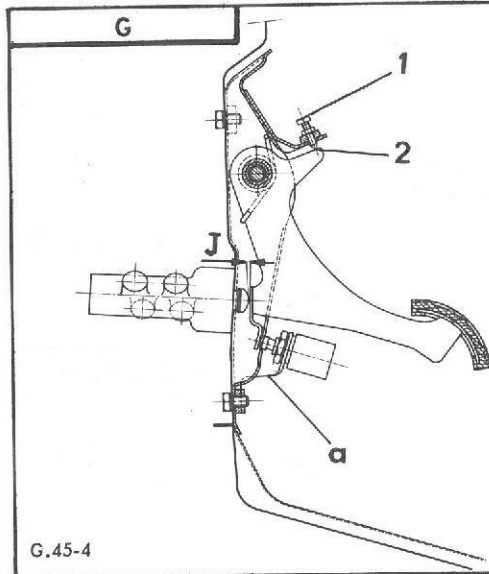
Purge : Commencer la purge par les roues avant, puis purger l'arrière.



R.45-1

0,3-0,5 daNm

1,5 daNm



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

REGLAGE DE LA GARDE DE LA PEDALE DE FREIN.

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

REGLAGE DU CONTACTEUR DE STOP.

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

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

PURGE DES FREINS (voir pages N^{os} 118 et 119)

G

Epaisseur des disques de frein G. Tous Types (—→ 9/1972) :

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

Epaisseur des disques de frein G. Tous Types (9/1972 —→) :

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

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

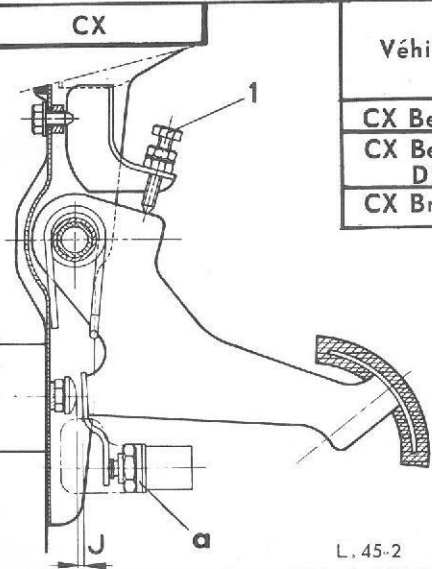
Diamètre des pistons récepteurs : (—→ 9/1972) : Avant : 42 mm - Arrière : 30 mm
 (9/1972 —→) : Avant : 45 mm - Arrière : 30 mm

Réglage des freins de sécurité :

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

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

FREINS

CX	Véhicules	φ piston	AVANT Epaisseur disque	Epaisseur mini disque	φ piston	ARRIERE Epaisseur disque	Epaisseur mini disque	Limiteur de freinage
	CX Berlines	42 mm	20 mm	18 mm	30 mm	9 mm	7 mm	sans
	CX Berline Diesel							avec
	CX Break							avec

Réglage de la pédale de frein :

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

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

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

Frein de sécurité : Réglage des plaquettes

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

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

Purge des freins : (voir pages N°s 118 à 120)

NOTA : CX Berline Diesel et Break TT (9/1976 →) limiteur de freinage sans capacité.

Réglage de la pédale de frein :

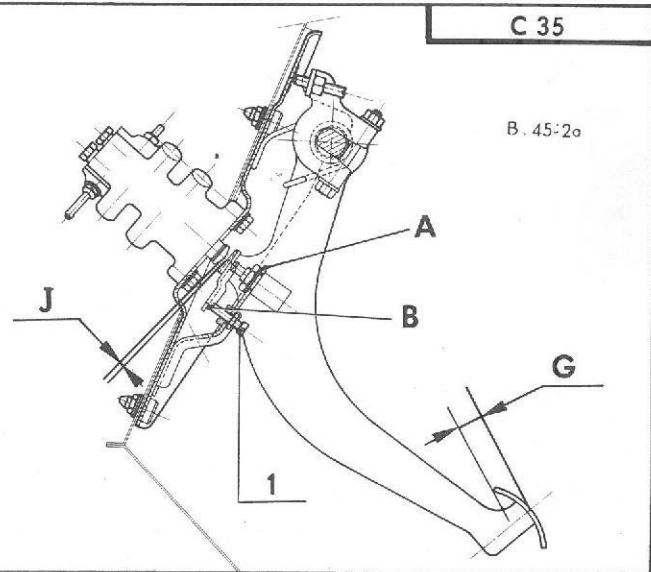
Agir sur la vis (1) pour obtenir entre la pédale et le doseur un jeu $J = 0,05$ à $0,5$ mm.

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

Réglage du contacteur de stop :

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

Purge des freins (voir pages N^{os} 118 à 120)



C 35

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

Épaisseur mini admise
des garnitures : 1,5 mm

Doseur de frein :

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

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

Purge des freins : (Voir pages N^{os} 118 à 120)

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

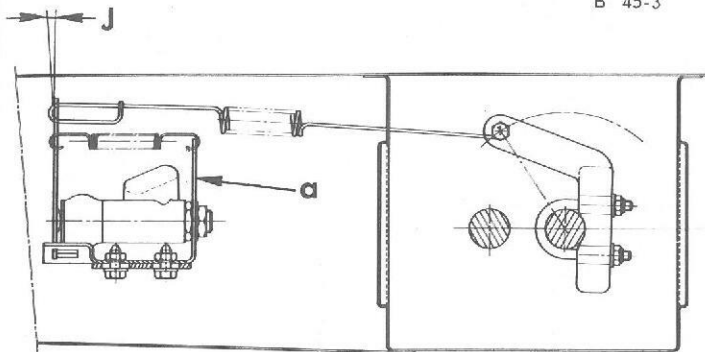
La purge des freins doit être effectuée sans pression afin d'éviter l'émulsion de liquide.

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

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

LIMITEUR DE FREINAGE

B 45-3

**Frein de sécurité :**

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

C 35

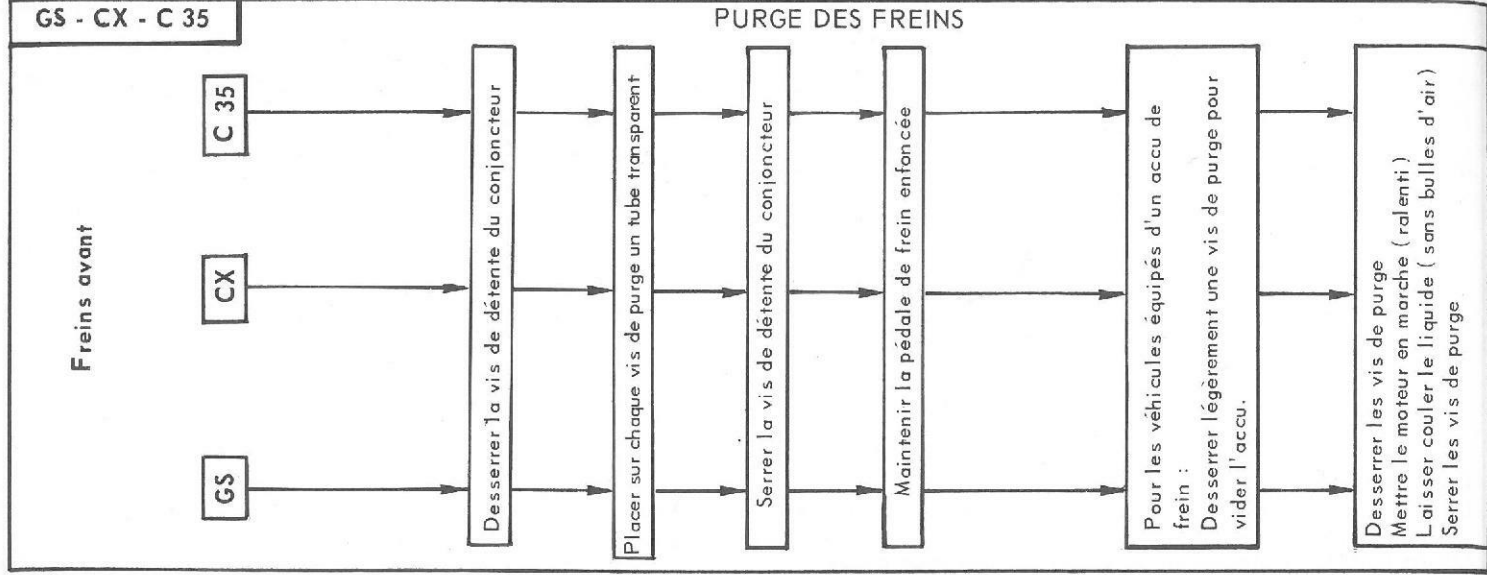
Réglage :

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

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

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

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



Freins arriere

C35

CX

GS

Commande manuelle position basse

Desserrer la vis de détente du conjoncteur

Commande manuelle position haute

Placer un tube transparent sur chaque vis de purge

PURGE DES FREINS

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

Desserrer les vis de purge

Soulever un bras de suspension (cric)

Serrer la vis de détente du conjoncteur

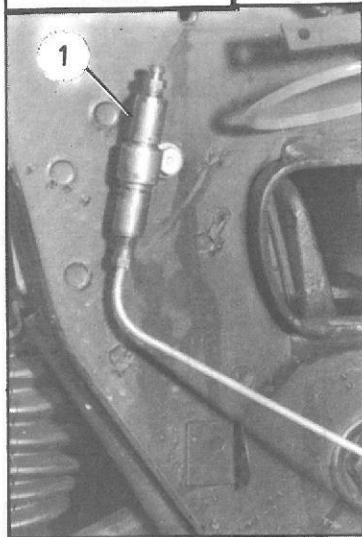
Maintenir la pédale de frein enfoncée
Mettre le moteur en marche (ralenti)
Laisser couler le liquide (sans bulles d'air)
Serrer les vis de purge

GS - CX - C 35

REMARQUE : Sur les véhicules « GS » équipés d'une vanne de sécurité, la purge des freins arrière s'effectue sous pression

CX

76-3



PURGE DES FREINS (Avec limiteur de freinage à capacité)

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

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

Caler le véhicule, roues pendantes. Déposer les roues.

Desserrer la vis de détente du conjoncteur-disjoncteur.

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

Commande manuelle en position « haute ».

Placer sur chaque vis un tube transparent.

AVANT

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

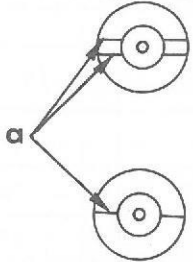
ARRIERE

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

TABLEAU DE TARAGE DES ORGANES

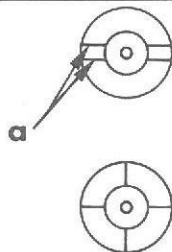
TABLEAU DE TARAGE DES ORGANES					TOUS TYPES	
Véhicules	Conjoncteur-disjoncteur		* Accu principal	Mano-contact	Vanne de sécurité	Accu de freins
	Conjonction	Disjonction				
GS	→ 3/73	140 à 150 bars	165 à 175 bars	40 $\begin{matrix} + 5 \\ - 10 \end{matrix}$ bars	55 à 85 bars	70 à 90 bars
	3/73 →			62 $\begin{matrix} + 2 \\ - 32 \end{matrix}$ bars	75 à 95 bars	
CX TT				105 à 125 bars	110 à 130 bars	62 $\begin{matrix} + 2 \\ - 32 \end{matrix}$ bars
C 35						

BLOCS PNEUMATIQUES AVANT - AMORTISSEURS



Véhicules	Type Volume	Tarage Repère sur bouchon	Tarage minimum	Repères		
				sur bloc	sur amortisseurs	
CX Berline T.T.	Tôle emboutie 500 cm ³	75 bars	48 bars	Sans	2 traits en « a » 1 clapet ϕ 14 sans trou étagé	
CX Break T.T.				Cercle violet côté bouchon	1 trait en « a » sans clapet sans trou étagé	
GS TT	(→ 3/73)	50 bars	40 bars	Sans	Sans trait 1 clapet ϕ 14 sans trou étagé	
	(3/73 →)	55 bars				

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

TOUS TYPES		BLOCS PNEUMATIQUES ARRIERE - AMORTISSEURS			
Véhicules	Type Volume	Tarage Repère sur bouchon	Tarage minimum	Repères	
				Sur bloc	Sur amortisseurs
GS T.T. sauf Break trois portes	Tôle emboutie 400 cm ³	35 bars	25 bars	Cercle bleu côté cylindre	Sans trait - 1 clapet ϕ 14 - 1 trou étagé
GS Break 3 portes				Cercle violet	Sans trait - Sans clapet - 1 trou étagé
CX Berline T.T.	Tôle emboutie 500 cm ³	40 bars		Lettre « E » sur pièces P.R.	2 traits en « a » - Sans clapet - Sans trou étagé
CX Break T.T.	Vissé 700 cm ³	35 bars		Cercle noir côté bouchon	2 traits en croix - Sans clapet - 1 trou étagé



MISE HORS PRESSION DES CIRCUITS HYDRAULIQUES DE SUSPENSION

Véhicules G. TT	Position du véhicule	Vis de détente du conjunct./ dis.	Position de la commande des hauteurs		
Sans vanne de sécurité	Route	Desserrée	Haute - Attendre l'affaissement complet du véhicule		
Avec vanne de sécurité	Haute Véhicule calé	Desserrée	Route - Le véhicule repose sur les cales		
Avec vanne de sécurité et vis de purge	Route	Desserrée	Route - Ouvrir la vis de purge (1) - Agir sur le correcteur (→) pour vider le circuit		

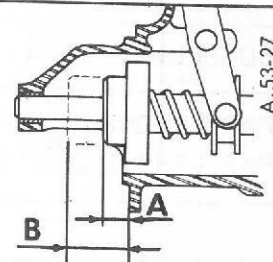
77-20

77-22

MANO-CONTACT DE CIRCUIT HYDRAULIQUE			TOUS TYPES
Véhicule	Emplacement	Tarage	Couple de serrage
GS T.T. → 3/1973 3/1973 →	Raccord quatre voies ou vanne de sécurité	Le témoin s'allume entre : 80 et 60 bars 95 et 75 bars	1,1 à 1,3 da Nm
CX T.T.	Vanne de sécurité	95 et 75 bars	1,1 à 1,2 da Nm
C 35 → 10/1976 10/1976 →	Raccord trois voies	120 et 110 bars	1,1 à 1,2 da Nm
	Vanne de sécurité	95 et 75 bars	

ELECTRICITE

A - LN		ALTERNATEURS - REGULATEURS		
Véhicule		Altemateur		Régulateur
AY.CA	7/1969 → 9/1973	DUCELLIER 7534 A		DUCELLIER 8347
AK.B	5/1968 → 7/1970	PARIS-RHONE A 11 - M 4		
AYA 2	3/1968 → } 2/1970	PARIS-RHONE A 11 - M 11		
AYB	9/1968 → }			
AY. CA	9/1973 → 9/1974	DUCELLIER 7532 A ou B		PARIS-RHONE AYA 213
AM3 et Break	3/1969 →	PARIS-RHONE A 11 - M 6 → 9/1973		
AK.AK	7/1970 →	PARIS-RHONE A 11 - M 12 9/1973 →		
AYA2 - AY.CB « Dyane 6 »	} 2/1970 →			
AZA 2 - AZ KA « 2 CV 6 »				
AZU B	7/1972 →			
AYCA	9/1974 →			
A Tous Types	2/1975 →	FEMSA ALN 12-1		DUCELLIER 8347
LN	10/1976 →	FEMSA ALD 12 N-53 PARIS-RHONE A 11 R 3		
		A Tous Types	LN	Régulation
Rapport vitesse altemateur/moteur		1,8/1	2/1	13,6 à 14,2 volts sous 22° ± 15° C à 2800 tr/mn moteur (A Tous Types) à 2500 tr/mn moteur (LN)
Débit en ampères sous 14 volts (régime en tr/mn moteur)		6 A à 1050 tr/mn	8 A à 750 tr/mn	
		22 A à 2350 tr/mn	24 A à 1625 tr/mn	
		28 A à 4450 tr/mn	29 A à 3250 tr/mn	

DEMARREURS 12 volts (à commande par tirette)				A														
Marque et type	φ mini collecteur après rectification	Intensité absorbée au lancement	Affectation sur véhicule	Réglage du lanceur														
DUCELLIER 6134	31,5 mm	45 à 60 A	AY (12 volts) (→ 2/1970) AK (2/1966 → 7/1973) AYA 3 «Dyane 6» (→ 10/1968) AM (7/76 → 5/68) Ducellier AM (7/66 → 3/69) Paris-Rhône															
PARIS-RHONE D 8 L 67	34,5 mm																	
DUCELLIER 6174	30,5 mm		AZ (12 volts) (→ 2/1970) AYA 2 (12 volts) (3/68 → 2/70) AY B (→ 9/69) AY CA «Méhari» (→ 12/71)															
PARIS-RHONE D 8 L 80	34,5 mm																	
DUCELLIER 6195 A	32 mm		AM (5/1968 → 3/1969)			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Ducellier</th> <th>Paris-Rhône</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6134</td> <td>D 8 L 67</td> </tr> <tr> <td>6174</td> <td>D 8 L 80</td> </tr> <tr> <td>6195 A</td> <td></td> </tr> <tr> <td>A = 19,7 mm</td> <td>A = 21 mm</td> </tr> <tr> <td>B = 31,7 mm</td> <td>B = 31,7 mm</td> </tr> </tbody> </table>	Ducellier	Paris-Rhône	6134	D 8 L 67	6174	D 8 L 80	6195 A		A = 19,7 mm	A = 21 mm	B = 31,7 mm	B = 31,7 mm
Ducellier	Paris-Rhône																	
6134	D 8 L 67																	
6174	D 8 L 80																	
6195 A																		
A = 19,7 mm	A = 21 mm																	
B = 31,7 mm	B = 31,7 mm																	

A		DEMARREURS 12 volts à solénoïde		
Marque et type		φ mini collecteur après rectification	Intensité absorbée au lancement	Affectation sur véhicule
DUCELLIER 6202 A - B → 12/74		31 mm	150 A	AYB 9/1969 →
PARIS-RHONE D8 E 99 → 6/72		34,5 mm		AZA2 - AZKA - AYA2 2/1970 →
PARIS-RHONE D8 E 116 6/72 →				AY.CB 2/1970 →
ISKRA ZB 4		31 mm		AY. CA 12/1971 →
FEMSA MTA 12-30				AZU.B 9/1972 →
DUCELLIER 6202 - C		Collecteur plat		AK. AK 9/1973 →
FEMSA MTA 12-40				A.T.T. 12/1971 →
				sauf AZU.A et AK. AK
				AZU.B 9/1972 →
			AK. AK - AM3 9/1973 →	
			A.T.T. sauf AK.AK 12/1972 →	
			AK.AK 9/1973 →	
			A.T.T. 12/1974 →	
			LN 10/1976 →	

ALTERNATEURS				G
Sur véhicules TT sans options → 6/1973	Sur véhicules TT avec options → 6/1973		Sur véhicules AVEC ou SANS options 6/1973 →	
Monophasé 28 Ampères DUCELLIER 7540 PARIS-RHONE A 11-M7	Triphasé 35 Ampères DUCELLIER 7541 → 5/1972 PARIS-RHONE A 11-R1 → 2/1973	Monophasé 35 Ampères DUCELLIER 7562 5/1972 → PARIS-RHONE A 12-M 5 2/1973 →	Monophasé 35 Ampères DUCELLIER 7562 PARIS-RHONE A 12-M5	Triphasé 35 Ampères SEV-MARCHAL type « FRED » 70 220 302 12/1973 →
Puissance	420 watts	510 watts	500 watts	
Tension	14 volts			
Rapport vitesse alt./moteur	1,77/1			
Balais : L mini après usure	10 mm			sans balais
Début de charge à chaud	790 tr/mn moteur	850 tr/mn moteur	560 tr/mn moteur	590 tr/mn moteur
Débit : <i>sous 14 volts</i>	à 1100 tr/mn moteur = 6 A à 2400 tr/mn moteur = 22 A à 4600 tr/mn moteur = 28 A	à 1150 tr/mn moteur = 13 A à 2550 tr/mn moteur = 31 A à 4500 tr/mn moteur = 35 A	à 900 tr/mn moteur = 11 A à 1700 tr/mn moteur = 26 A à 4500 tr/mn moteur = 33 A.	
NOTA : Sur l'alternateur PARIS-RHONE A 12 M 5, un repère de peinture blanche se trouve sur la poulie de commande côté palier de commande : le sens de montage de la poulie doit être respecté.				

G

REGULATEURS

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

Régulation : moteur à 2800 tr/mn :

à 22° C 13,6 à 14,2 volts (en faisant croître l'intensité sans revenir en arrière)

DEMARREURS

Démarrateurs : PARIS-RHONE D 8 E 103 - DUCELLIER 6208 - DUCELLIER 6217 - FEMSA MOB 121

Réglage du lanceur

PARIS-RHONE	DUCELLIER
D 8 E 103	6208 - 6217
A = 47,7 ± 0,3 mm	A = 48,5 \pm 1,2 mm
B = 38,3 mm maxi	B = 37,5 mm maxi

Induit : Diamètre mini du collecteur après rectification

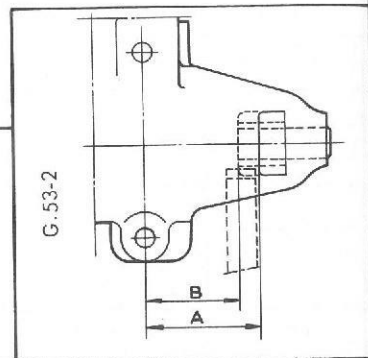
Balais : Longueur mini après usure

Contrôle d'un démarreur sur véhicule :

Intensité absorbée au lancement (démarreur actionné)

FEMSA	PARIS-RHONE	DUCELLIER
MOB 12-1	D 8 E 103	6208 - 6217
30 mm	35 mm	30 mm
7 mm	7 mm	7 mm

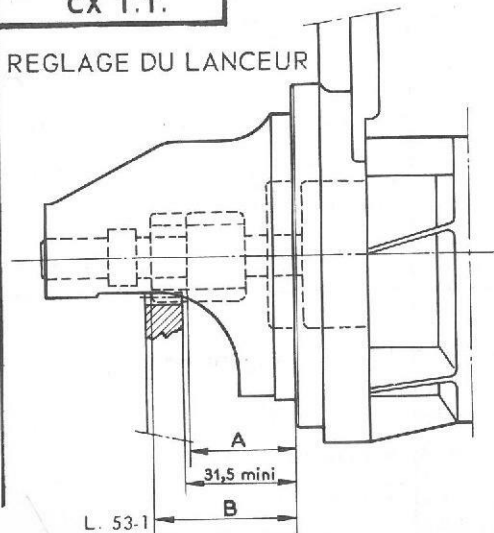
90 à 110 A



ALTERNATEURS - REGULATEURS				CX T.T.
Véhicules		Alternateurs		Régulateurs
CX T.T. (<i>sauf option attelage de remorque</i>) 9/1974 → 9/1975 6/1975 → 9/1975		Triphasé 14 volts • 53 A DUCELLIER 7584 B MOTOROLA 510-2		SEV-MARCHAL (F 14 V) 727 17 102
CX T.T. (<i>avec option attelage de remorque</i>) 1/1975 → 9/1975 CX 2000 et 2200 T.T. (<i>sauf ambulance et I.E.</i>) 9/1975 →		Triphasé 14 volts • 72 A PARIS-RHONE A 14 R 3 MOTOROLA 510-4		DUCELLIER 8379 PARIS-RHONE AYC 2114 PARIS-RHONE AYC 2117
CX <i>Ambulance</i>		Triphasé 14 volts • 80 A PARIS-RHONE A 14 R 11		PARIS-RHONE AYB 2118 (Diesel)
Alternateur	53 A	72 A	80 A	Régulation Moteur à 2750 tr/mn température 22° ± 5° C 13 à 14,2 volts
Rapport vitesse alt/moteur	2,18/1	2,18/1	2,18/1	
Balais : longueur mini après usure	DUCELLIER : 6 mm MOTOROLA : 4 mm	PARIS-RHONE : 6 mm MOTOROLA : 4 mm	6 mm	
Débit : <i>sous 14 volts :</i>				
à 680 tr/mn moteur	21 A	33 A	690 tr/mn, moteur : 40 A	
à 1510 tr/mn moteur	46 A	62 A	1370 tr/mn, moteur : 69 A	
à 2750 tr/mn moteur	51 A	70 A	2750 tr/mn, moteur : 78 A	
à 3670 tr/mn moteur	53 A	72 A	3670 tr/mn, moteur : 80 A	

CX T.T.

REGLAGE DU LANCEUR



DEMARREURS

Marque :

Induit : Diamètre mini du collecteur après rectification :

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

Balais : Longueur mini après usure :

A
B

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

ALTERNATEUR

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

Débit : sous 14 volts

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

REGULATEUR

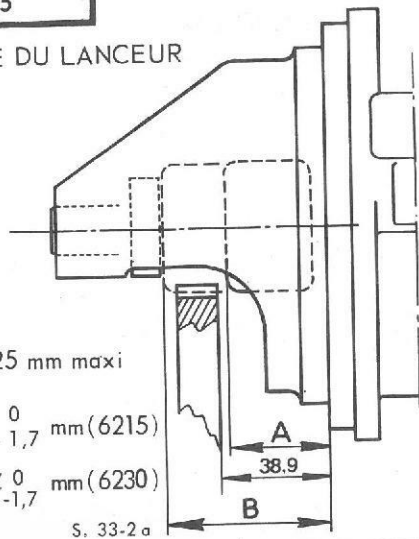
Régulateur : PARIS-RHONE AYB 21

Régulation : moteur à 2750 tr/mn

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

C 35

REGLAGE DU LANCEUR



A = 37,25 mm maxi

B = $50 \begin{smallmatrix} 0 \\ -1,7 \end{smallmatrix}$ mm (6215)B = $51,7 \begin{smallmatrix} 0 \\ -1,7 \end{smallmatrix}$ mm (6230)

Démarreur :

Induit : Diamètre mini du collecteur après rectification :

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

Balais : Longueur mini après usure :

DEMARREURS

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

CIRCUIT DE CHARGE

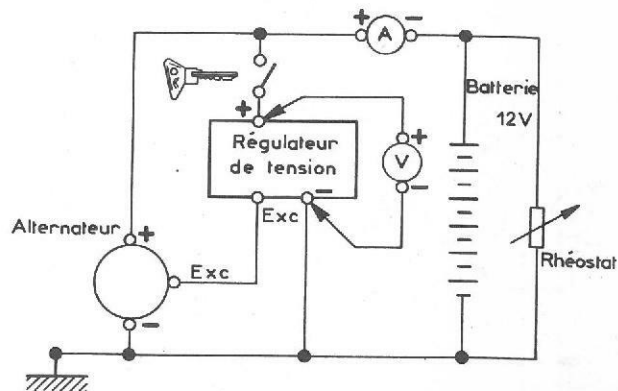
TOUS TYPES

CONTROLE D'UN REGULATEUR DE TENSION

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

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

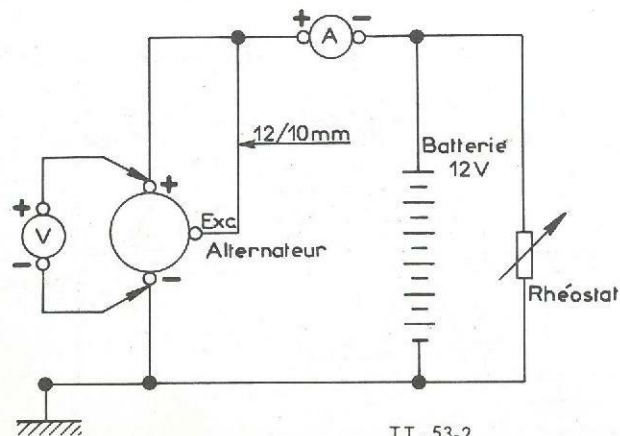
Schéma de montage de contrôle



TT. 53-1

TOUS TYPES

Schéma de montage de contrôle



TT. 53-2

CIRCUIT DE CHARGE

CONTROLE DU DEBIT D'UN ALTERNATEUR

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

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

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

