

CITROËNA 

78

N° MAN 008780

## 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

Chaque année nous rééditons le Carnet de Poche, duquel nous retirons les renseignements concernant les véhicules les plus anciens, afin d'ajouter les nouveautés.

Il est donc nécessaire de commander chaque année le nouveau Carnet de Poche et de conserver les anciens.

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  
INJECTIONEMBRAYAGE  
P.V.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 (série A 2) 2/70 → 9/75	AZA	2 CV 4	AYA 2	A 79/1 (435 cm <sup>3</sup> )
	AZ (série KB) 9/75 →	KB	2 CV 6	AK 2	M 28/1 (602 cm <sup>3</sup> )
	AZ (série KA) 2/70 →	KA			
DYANE	AYA 2 (série A et AM) 2/70 → 9/75	AYA	Dyane 4	AYA 2	A 79/1 (435 cm <sup>3</sup> )
	AY (série CB) 2/70 →	CB	Dyane 6	AM 2	M 28 (602 cm <sup>3</sup> )
MEHARI	AY (série CA) 10/68 →	CA	Dyane 6 Méhari	AK 2	M 28/1 (602 cm <sup>3</sup> )
2 CV Fourgonnette	AZU (série A) 8/67 → 8/72	AZZ	AZU	AYA	A 79/0 (425 cm <sup>3</sup> )
	AZU (série B) 8/72 → 9/75	AZU	Citroën 250	AYA 2	A 79/1 (435 cm <sup>3</sup> )
	AZU (série AP) 9/75 →	AZU			
3 CV Fourgonnette	AK (série AK) 8/70 →	AK	Citroën 400	AK 2	M 28/1
	AY (série CD) 2/78 →	CD	Acadiane	AM 2 A	M 28/1 (602 cm <sup>3</sup> )

A - LN

## CARACTERISTIQUES

Désignation courante	Désignation aux Mines	Symbole * Garantie	Appellation commerciale	Indice plaque moteur	Type moteur
3 CV Berline et Break	AM (série JA)	7/69 →	AMI 8	AM 2	M 28 (602 cm <sup>3</sup> )
	AM (série JB)		AMI 8 Break et Com.		
	AM (série JC)		AMI 8 Break Service		
Berline LN	RB (série RB) RB (série RC)	11/76 →	LN LN Entreprise	R 06/627	M 28 (602 cm <sup>3</sup> )

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

UR

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTION

EMBRAYAGE

ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

CARACTERISTIQUES					A - LN
Plaque moteur	AYA	AYA 2	AM 2	AK 2	AM 2 A
Alésage	66	68,5	74	74	74
Course	62	59	70	70	70
Rapport volumétrique	7,75/1	8,5/1	9/1	8,5/1	8,5/1
Puissance effective	21 CV SAE (15 kW) à 5450 tr/mn	24 CV DIN (17 kW) à 6750 tr/mn	32 CV DIN (23 kW) à 5750 tr/mn	26 CV DIN (19 kW) à 5500 tr/mn	31 CV DIN (22,8 kW) à 5750 tr/mn
Couple maxi	3 m.kg SAE à 3500 tr/mn	2,9 m.kg DIN à 4500 tr/mn	4,2 m.kg DIN à 4000 tr/mn Sauf LN à 3500 tr/mn	4 m.kg DIN à 3500 tr/mn	4,2 m.kg DIN à 4000 tr/mn
<b>POINTS PARTICULIERS</b>					
Latéral du vilebrequin : 0,07 à 0,14 mm (non réglable)					
Latéral des bielles : 0,08 à 0,13 mm (non réglable)					
Latéral arbre à cames: 0,04 à 0,09 mm (non réglable)					
Poussoirs : 1ère possibilité : $\phi = 24$ mm					
2ème possibilité : $\phi = 24,2$ mm - 9/73 →					
(2ème possibilité : repère B sur carter)					
					<b>Coussinets arrière de vilebrequin</b>
					<b>AYA - AYA 2</b>
					<b>AM 2 - AK 2 - AM 2 A</b>
					$\phi = 48$
					* $\phi = 47,75$
					$\phi = 56$
					* $\phi = 55,75$
					* 2ème poss. : Repères : point rouge sur couss. et R sur vil.



## 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.

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

Huile moteur : TOTAL GTS 15 W 40 ou TOTAL Altigrade GT 10 W 30

Moteurs :

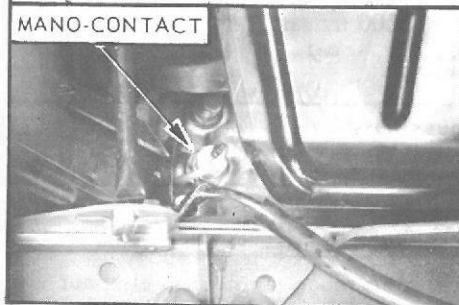
AYA (425 cm <sup>3</sup> ) .....	2,5 à 3,1 bars à 4000 tr/mn
AYA 2 (435 cm <sup>3</sup> ).....	4 à 5 bars à 5000 tr/mn
AK 2 (602 cm <sup>3</sup> ) .....	5,5 à 6,5 bars à 6000 tr/mn
AM 2 - AM 2 A (602 cm <sup>3</sup> ) .....	5,5 à 6,5 bars à 6500 tr/mn

Pour le moteur AYA : réglage par rondelles

Pour les moteurs AYA 2, AK 2, AM 2 et AM 2 A : pas de réglage  
(changer le ressort ou le clapet de décharge)

9244

MANO-CONTACT



**Tubes enveloppes :**

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

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

Sur les moteurs AM 2, AK 2 et AM 2 A (602 cm<sup>3</sup>), orienter les méplats «a» vers le haut.

Sur les moteurs AYA 2 (435 cm<sup>3</sup>), orienter les méplats «a» vers le bas.

NOTA : Pour les différentes possibilités de montage voir page suivante.

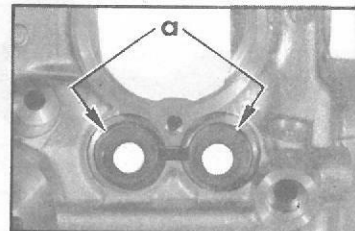
**Contrôle de la dépression dans le carter moteur .**

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

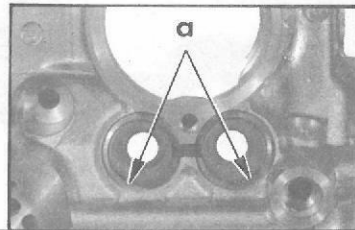
La dépression ne doit pas tomber à zéro quel que soit le régime moteur.





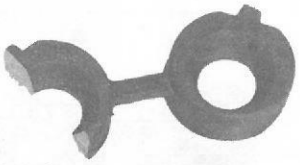

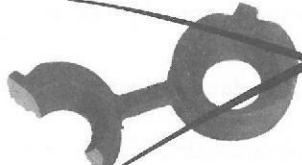

A - LN

12 059



12 060



A - LN		Joints de tubes enveloppes							
MONTAGES SERIE	 77-769	+	 77-769	PANACHAGES REPARATION	 77-769	+	 77-769		
	Ancien joint		Ancienne coupelle		Ancien joint		Nouvelle coupelle		
	 77-769	+	 77-769		PROHIBE	<del> 77-769</del>	<del>+</del>	<del> 77-769</del>	
	Nouveau joint		Nouvelle coupelle			Nouveau joint		Ancienne coupelle	

## DISTRIBUTION

A - LN

## 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 :

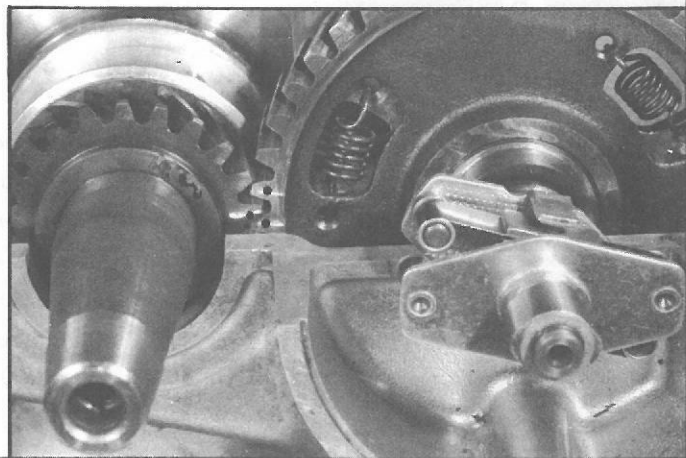
Moteurs : AYA (425 cm <sup>3</sup> ) .....	2,40 mm
AYA 2 (435 cm <sup>3</sup> ) .....	2,40 mm
AM2, AK 2, AM 2 A (602 cm <sup>3</sup> ) .....	2 mm

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.

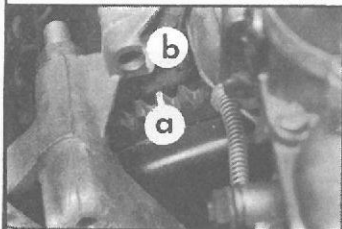
Mesurer le jeu au culbuteur d'échappement, on doit trouver :  
(voir page 8).

4797

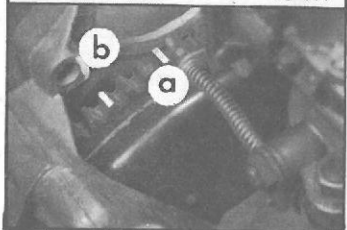


## A - LN

12 096



12 097



Moteurs : AYA (425 cm <sup>3</sup> ) .....	0,06 à 0,80 mm
AYA 2 (435 cm <sup>3</sup> ) .....	0,09 à 0,88 mm
AM 2, AK 2, AM 2 A (602 cm <sup>3</sup> ) .....	0,03 à 0,75 mm

**Remarque :** Sur certains moteurs AYA 2, il n'est pas possible d'obtenir le jeu de 2,40 mm à la soupape d'échappement. 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.

## COUPLES DE SERRAGE

## Carters :

Étanchéité : LOCTITE 572 (Formetanch)

Écrous de goujons de palier ..... 3,5 à 4,5 da Nm

Vis de palier ..... 3,5 à 4 da Nm

Bouchon de vidange ..... 3,5 à 4,5 da Nm

## Culasse :

1er serrage ..... 0,5 à 1 da Nm

2ème serrage ..... 2 à 2,3 da Nm

## Couvre-culasse :

Écrou borgne ..... 0,5 à 0,7 da Nm

## Volant :

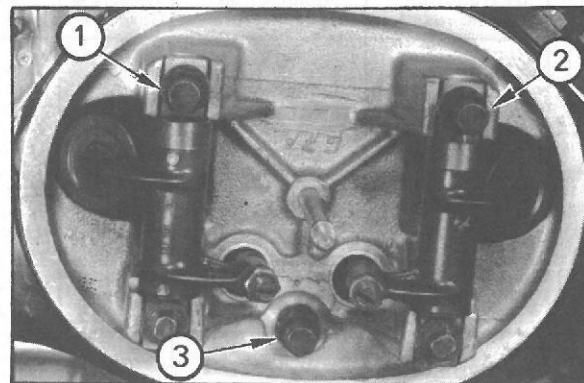
Vis de fixation du volant (à remplacer à chaque  
dépose) : ..... 4,2 à 4,5 da Nm

Ordre de serrage des écrous de culasse : ① écrou avant

A - LN

Écrous de culasse

4124



② écrou arrière

③ écrou inférieur

GS

**IDENTIFICATION - CARACTERISTIQUES DES VEHICULES  
BERLINES GS 1015 - 1220**

	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 (41 kW) à 6500 tr/mn	7,2 m.kg à 3500 tr/mn
		GS G Spécial GSX		9/72 à 1/74 1/74 à 9/77 9/74 à 9/77	G 10/612					
1220	GX série GB	GS 1220 GS 1220 Club G Spécial 1220 GS Club GS Pallas	GB	9/72 à 1/74 9/72 à 9/74 1/74 à 9/74 9/74 → 9/74 →	G 12/612 G 12/611	77	65,6	8,2/1	60 CV (44 kW) à 5750 tr/mn	8,9 m.kg à 3250 tr/mn
		GX série GH		GSX 2	GH					

■ \* Voir nota page N° 13.

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICIT

## BREAK 1015

GS

1015

Désignation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole ■ Garantie	Dates de sortie	Plaque * moteur	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance effective DIN	Couple maxi DIN
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 (41 kW) à 6500 tr/mn	7,2 m.kg à 3500 tr/mn
	GS G Spécial		9/72 à 1/74 1/74 à 9/77	G 10/612					
GX série GF	GS Service 3 p. Club vitré Confort tôle	GF	1/72 à 9/72	G 10/612 G 10/611					
	GS Service tôle G Spécial Entreprise tôle		9/72 à 1/74 1/74 à 9/77	G 10/612					

■ \* Voir nota page N° 13.



GS

## BERLINES GS 1130

Désignation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole ■ Garantie	Dates de sortie	Plaque * moteur	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance effective DIN	Couple maxi DIN
GX série GA	G Spécial GSX	GA	9/77 → 9/77 →	G 11/631	74	65,6	9/1	56 CV (41 kW) à 5750 tr/mn	8,1 m.kg à 3500 tr/mn

## BREAKS 1130

Désignation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole ■ Garantie	Dates de sortie	Plaque * moteur	Alésage	Course	Rapport Volum.	Puissance effective DIN	Couple maxi DIN
GX série GE	G Spécial Break	GE	9/77 →	G 11/631	74	65,6	9/1	56 CV (41 kW) à 5750 tr/mn	8,1 m.kg à 3500 tr/mn
GX série GF	GS Entreprise	GF	9/77 →						

■ \* Voir nota page 13

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

## BREAK 1220

GS

1220	Désignation aux Mines	Appellation Commerciale	Symbole ■ Garantie	Dates de sortie	Plaque * moteur	Alésage	Course	Rapport volum.	Puissance effective DIN	Couple maxi DIN
		GX série GC	GS 1220 5 portes GS 12200 Club 5p. G Spécial 1220 GS Club	GC	9/72 à 1/74 9/72 à 9/74 1/74 à 9/75 9/74 →	G 12/612 G 12/611	77	65,6	8,2/1	60 CV (44 kW) à 5750 tr/mn
	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 (44 kW) 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 à 9/77						

## NOTA :

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

G 10/612 - G 12/612 et G 12/619 - G 11/631 - 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

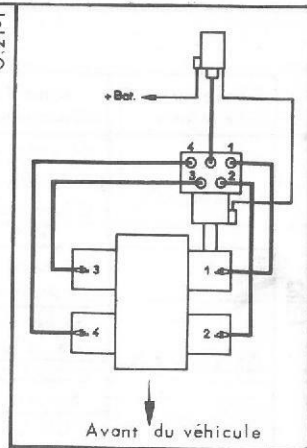
Vilebrequin	: latéral : 0,09 à 0,20 mm (non réglable)
Coussinets	: 1ère possibilité : 57,5 mm sans repère 2ème possibilité : 57,4 mm peinture rouge (vilebrequin peinture rouge)
Bielles	: latéral : 0,13 à 0,18 mm
Abres à cames	: latéral : 0,05 à 0,15 mm (non réglable)
Cylindres (2 classes de hauteur)	

Cylindre	Moteur G 10	Moteurs G 11 - 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** : Moteur G 11 : la goupille cannelée du segment racleur doit être dirigée vers le haut.  
Moteur G 12 : les pistons sont repérés gauche et droit et la flèche doit être dirigée côté distribution.  
Après montage du piston sur la bielle, la goupille cannelée doit être dirigée 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 à 0,25 mm

Pression d'huile moteur, prise au mano-contact, à 80° C : Huile : TOTAL GTS 15 W 40 ou  
 TOTAL Altigrade GT 10 W 30

- 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.

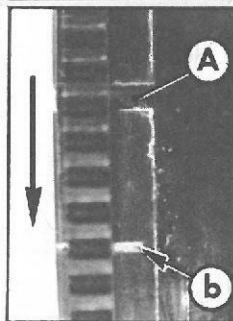
- Faire un tour moteur, sens de la marche. (Revenir au même repère).

- 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.

**EN CAS DE CONSOMMATION  
 D'HUILE : MOTEUR CHAUD,  
 desserrer puis resserrer les tubu-  
 lures d'admission sauf 1130.**

GS



1015-1130-1220 sauf X2

10° avant PMH — X2 15° avant PMH

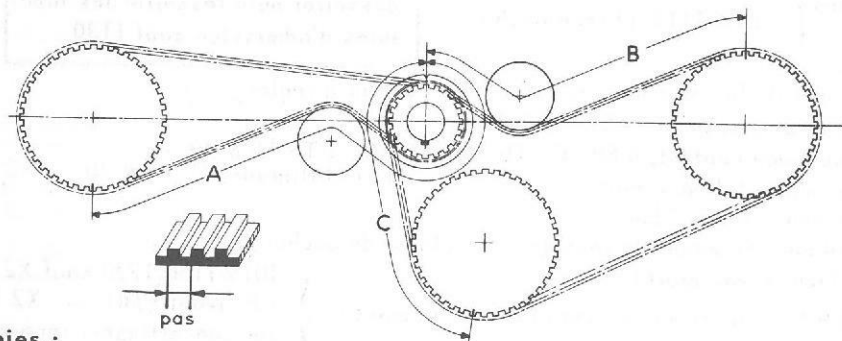
sur convertisseur repère « b » (5 dents avant encoche A la plus large)

GS

## Montage des courroies

## DISTRIBUTION

G. 10-14



## 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 (débloquent puis rebloquer l'écrou du tendeur).

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

1015	1130 - 1220
A = 42 pas	A = 43 pas
B = 32 pas	B = 33 pas
C = 25 pas	C = 25 pas

## COUPLES DE SERRAGE

**Carters :** Ecrous de paliers ..... 4 à 4,5 da Nm  
Bouchon de vidange ..... 3,5 à 4,5 da Nm

**Culasses :**

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

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

1er serrage

0,8 à 1 da Nm

0,8 à 1 da Nm

2ème serrage

1,6 à 1,8 da Nm

2 à 2,5 da Nm

**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)

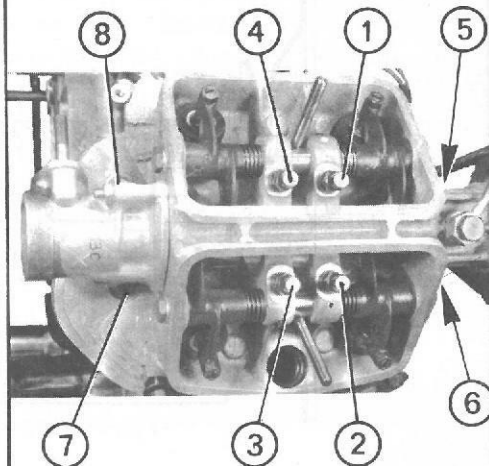
Juin 1974 → : vis montées au LOCTITE 40 (Scelbloc) :  
10,5 à 11,5 da Nm (16 sur plats)

**Fixation du diaphragme sur convertisseur de couple :** LOCTITE 40 (Scelbloc)  
2,7 à 2,9 da Nm — Ventilateur : voir page N° 18.

7979

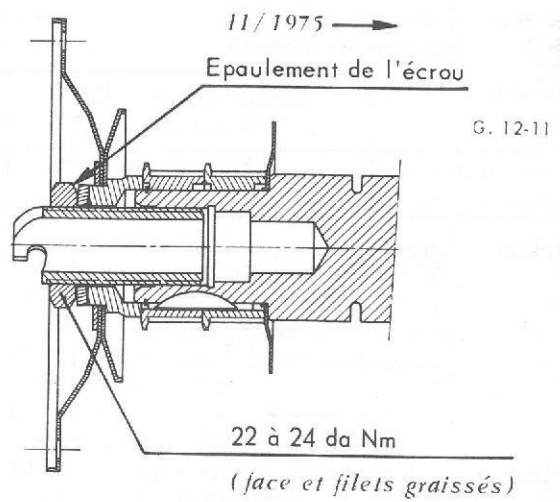
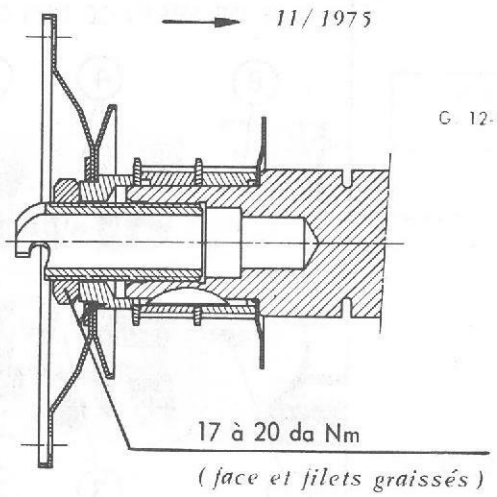
GS

ORDRE DE SERRAGE DES CULASSES



GS

VENTILATEURS



MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITÉ

## CARACTERISTIQUES BERLINE ET BREAK (Carburateur)

CX Essence

	CX 2000	CX 2000	CX 2200	CX 2400	CX Prestige	CX 2400
Symbole						
Genre	Berline	Break	Berline	Berline	Berline	Break
Désignation aux Mines	MA série MB	MA série MD	MA série MC	MA série MJ	MA série MK	MA série MF
Appellation commerciale	CX 2000	Break CX 2000	CX 2200	CX 2400	CX Prestige	Break CX 2400
Symbole garantie	MB	MD	MC	MJ	MK	MF
Puissance fiscale	11 CV		12 CV	13 CV	13 CV	13 CV
Date de sortie	9/1974	1/1976	1/75 → 9/76	7/1976	1/1976	7/1976
Indice plaque moteur	M 20/616		M 22/617		M 23/623	
Alésage/Course	86 × 85,5		90 × 85,5		93,5 × 85,5	
Cylindrée	1985 cm <sup>3</sup>		2175 cm <sup>3</sup>		2350 cm <sup>3</sup>	
Rapport volumétrique	9/1		9/1		8,75/1	
Puissance maxi (DIN)	102 CV (75 kW) à 5500 tr/mn		112 CV (82,5 kW) à 5500 tr/mn		115 CV (84,5 kW) à 5500 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	



## CX Essence

## CARACTERISTIQUES BERLINE (Injection électronique)

	GTI	CX Prestige	CX 2400 IE
Symbole	Berline	Berline	Berline
Genre	MA série ME	MA série ML	MA série ME
Désignation aux Mines	GTI	Prestige IE	CX 2400 IE C Matic
Appellation commerciale	ME	ML	ME
Symbole garantie	13 CV	13 CV	13 CV
Puissance fiscale	5/1977	8/1977	12/1977
Date de sortie		M 23/622	
Indice plaque moteur		93,5 × 85,5	
Alésage/Course		2350 cm <sup>3</sup>	
Cylindrée		8,75/1	
Rapport volumétrique		128 CV (94 kW) à 4800 tr/mn	
Puissance maxi (DIN)		20,1 m.kg à 3600 tr/mn	
Couple maxi (DIN)			

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICIT

## CARACTERISTIQUES BERLINE ET BREAK ( Diesel )

CX Diesel

	CX 2200 Diesel Berline	CX 2200 Diesel Break	CX 2500 Diesel Berline	CX 2500 Diesel Break
Symbole	MA série MG	MA série MH	MA série MM	MA série MN
Genre	CX 2200 Diesel	Break CX 2200 Diesel	CX 2500 Diesel	Break CX 2500 Diesel
Désignation aux Mines	MG	MH	MM	MN
Appellation commerciale				
Symbole garantie				
Puissance fiscale	9 CV		10 CV	
Date de sortie	12/1975	2/1976	2/1978	
Indice plaque moteur	M 22/621		M 25/629	
Alésage/Course	90 x 85,5		92 x 92	
Cylindrée	2175 cm <sup>3</sup>		2500 cm <sup>3</sup>	
Rapport volumétrique	22,25/1		22,25/1	
Puissance maxi (DIN)	66 CV (48,5 kW) à 4500 tr/mn		75 CV (55,2 kW) à 4250 tr/mn	
Couple maxi (DIN)	12,8 m.kg à 2750 tr/mn		15,3 m.kg à 2000 tr/mn	

CX

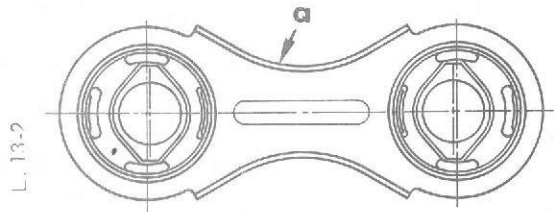
## SUSPENSION MOTEUR

## QUATRE POINTS

Moteur Essence et boîte mécanique à quatre rapports

Couples de serrage des fixations	Sur cadre	Sur Mot. ou BV
Support sous moteur et B.V.	3 da Nm	10 da Nm

Biellette anti-couple côté moteur (Repère peinture bleue en « a »)	} 8,2 da Nm
Biellette anti-couple côté B.V. (Repère peinture jaune en « a »)	



Montage à 2 biellettes : largeur = 36 mm

## TROIS POINTS

- Moteur Essence avec convertisseur
- Moteur Essence à B.V. mécanique à cinq rapports
- Moteur Diesel, boîte mécanique à quatre rapports

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 verte en « a »)	} 10 da Nm	
Biellette anti-couple (Diesel) (Repère peinture noire en « a »)		

Montage à 1 biellette : largeur = 42 mm

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICIT

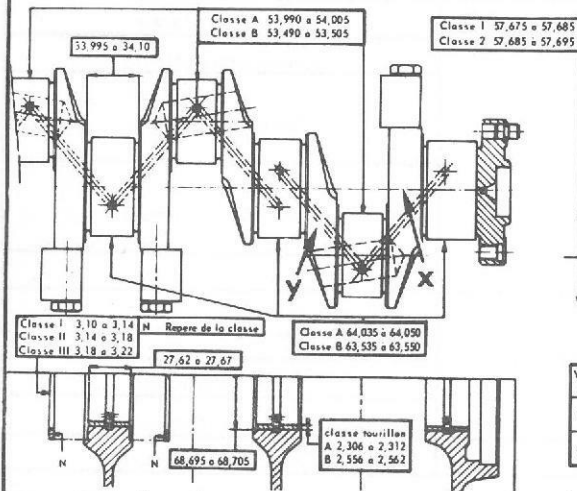
## RADIATEURS - MOTO-VENTILATEURS

CX

Types	Particularités	Radiateurs	Moto-ventilateurs
CX 2000 → 1/1975	Sauf option attelage de remorque	16 dm <sup>2</sup>	1 moto-ventilateur
CX 2000 → 1/1975	option attelage de remorque	20 dm <sup>2</sup>	2 moto-ventilateurs
CX 2000 1/1975 → CX 2200 CX 2400	sauf option convertisseur ou climatiseur		1 moto-ventilateur
CX 2000 CX 2200 CX 2400	option convertisseur ou climatiseur		2 moto-ventilateurs
CX Prestige (carburateur)			
CX 2400 CX Prestige (carburateur)	option convertisseur et climatiseur	23 dm <sup>2</sup>	2 moto-ventilateurs
CX 2400 IE	sauf option convertisseur ou climatiseur		1 moto-ventilateur
CX 2400 IE	option convertisseur ou climatiseur		2 moto-ventilateurs
CX Diesel T.T.		23 dm <sup>2</sup>	2 moto-ventilateurs

NOTA : Les véhicules tractant une remorque de plus de 900 kg doivent être équipés de 2 moto-ventilateurs.

## CX Tous Types Essence



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

## Moteurs Essence : POINTS PARTICULIERS

**Vilebrequin** : latéral : 0,045 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 - CX 2400 : 0,045 à 0,115 mm

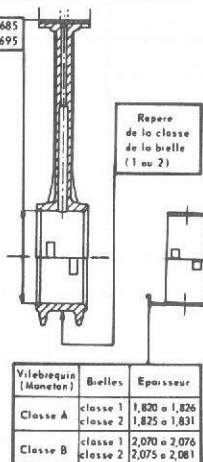
**Fournitures PR** : Vilebrequin de classe AA - Bielles et ensembles chemise-piston par jeux de quatre.

**Position bielles-pistons** : la flèche (sur la tête du piston) doit être dirigée : à droite des chiffres d'apérage de la tête de bielle et vers le volant moteur.

**NOTA** : Enduire d'une fine couche de LOCTITE 572 (Formétanch) la partie arrière du chapeau de palier arrière.

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

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



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

- 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 38).

**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° 47.

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

3 bars mini à 2000 tr/mn

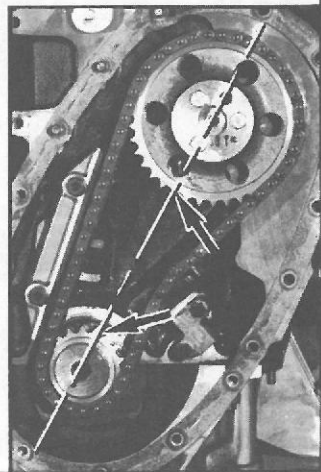
4 à 5 bars à 4000 tr/mn

Huile : TOTAL GTS 15 W 40

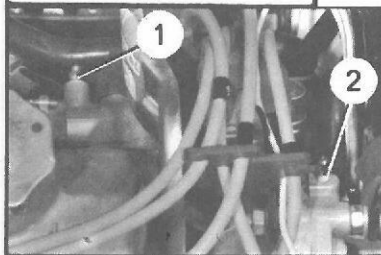
ou TOTAL Altigrade GT 10 W 30

CX Tous Types Essence

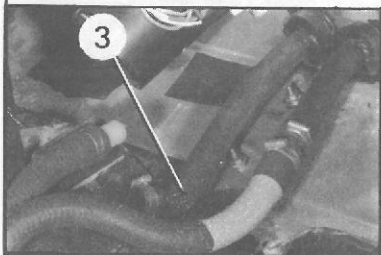
13396



## CX Tous Types Essence



13358



13361

**CIRCUIT D'EAU - Remplissage total.**

Ouvrir le robinet de chauffage dans l'habitacle.

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

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

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

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

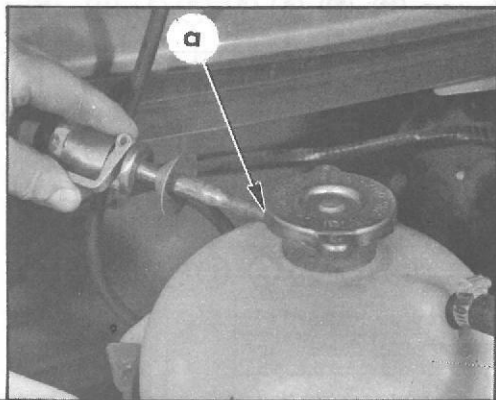
- Favoriser l'amorçage de la pompe, par mise en pression du circuit : de 0,5 à 1 bar, en utilisant l'orifice « a » de trop plein.
- Pour nourrice à bouchon vissé ( voir page N° 35).
- Faire tourner le moteur ( 2000 tr/mn ) jusqu'à l'enclenchement du ( ou des ) moto-ventilateurs et laisser tourner au 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.

CX Tous Types Essence

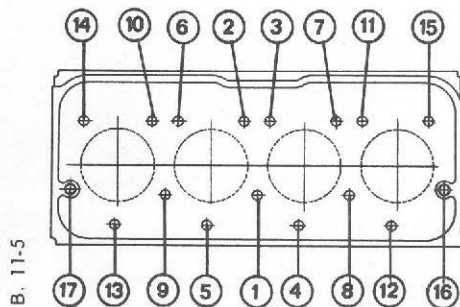
13 363





## CX Tous Types Essence

## ORDRE DE SERRAGE



B. 11-5

## COUPLES DE SERRAGE

## Moteurs Essence

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

## Moteurs Diesel : POINTS PARTICULIERS

CX Diesel T.T.

**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.

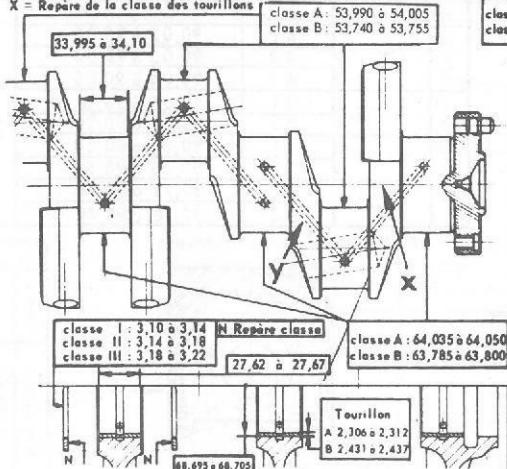
**Bielles :** Latéral = 0,04 à 0,25 mm ( non réglable ).

**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 5,74 mm de 0,02 en 0,02 mm ).

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

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

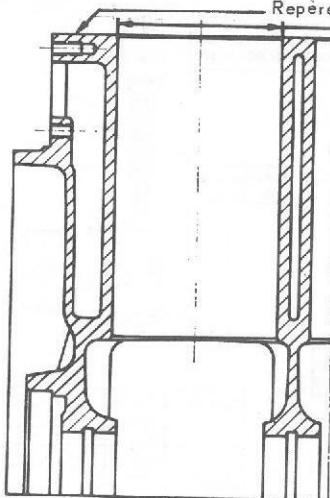


Vilebrequin	Bielles	Epaisseur
Classe A	classe I	1,820 à 1,826
	classe II	1,825 à 1,831
Classe B	classe I	1,945 à 1,951
	classe II	1,950 à 1,956

## CX 2200 Diesel

## Bloc-cylindres - pistons - segments

Repère de la classe du bloc-cylindres

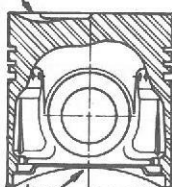


	$\phi$ nominal	Repère	$\phi$ Cylindre
Série	90	A1	90,02 à 90,03
		A2	90,03 à 90,04
		A3	90,04 à 90,05
Réparation	90,25	B1	90,27 à 90,28
		B2	90,28 à 90,29
	90,50	C1	90,52 à 90,53
		C2	90,53 à 90,54
	90,75	D1	90,77 à 90,78
		D2	90,78 à 90,79

Segments	
Série	$\phi$ 90 repère jaune
Réparation	$\phi$ 90,25 repère vert
	$\phi$ 90,50 repère blanc
	$\phi$ 90,75 repère violet

Piston graphité (jupe noire)  
côté opposé à la pompe à eau

Dirigé côté arbres à cames

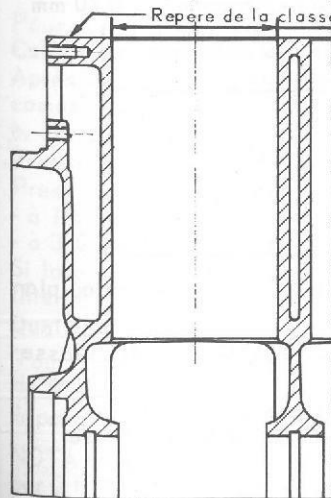


Repère de la classe correspondant  
à la classe du bloc-cylindres

	$\phi$ nominal	Repère	$\phi$ piston	Dépassement
Série	90	1 a	89,93 à 89,94	0,50 à 0,55
		2 g	89,94 à 89,95	
		3 g	89,95 à 89,96	
Réparation	90,25	B1 a	90,18 à 90,19	0,47 à 0,52
		B2 g	90,19 à 90,20	
	90,50	C1 g	90,43 à 90,44	0,44 à 0,49
		C2 g	90,44 à 90,45	
	90,75	D1 a	90,68 à 90,69	0,41 à 0,46
		D2 g	90,69 à 90,70	

## Bloc-cylindres - pistons - segments

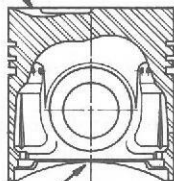
CX 2500 Diesel



	$\phi$ nominal	Repère	$\phi$ Cylindre
Série	93	A 1	93,00 à 93,01
		A 2	93,01 à 93,02
		A 3	93,02 à 93,03
Réparation	93,25	B 1	93,25 à 93,26
		B 2	93,26 à 93,27
	93,50	C 1	93,50 à 93,51
		C 2	93,51 à 93,52
	93,75	D 1	93,75 à 93,76
		D 2	93,76 à 93,77

Segments	
Série	$\phi$ 93 =
Réparation	$\phi$ 93,25
	$\phi$ 93,50
	$\phi$ 93,75

Dirigé côté arbres à cames

Repere de la classe correspondant  
à la classe du bloc-cylindres

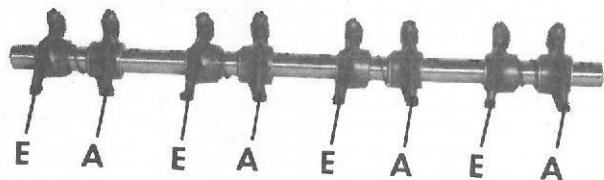
	$\phi$ nominal	Repère	$\phi$ Piston	Dépassement
Série	93	1 g	92,907 à 92,922	0,50 à 0,55
		2 g	92,917 à 92,932	
		3 g	92,927 à 92,942	
Réparation	93,25	B 1 g	93,157 à 93,172	0,47 à 0,52
		B 2 g	93,167 à 93,182	
Réparation	93,50	C 1 g	93,407 à 93,422	0,44 à 0,49
		C 2 a	93,417 à 93,432	
	93,75	D 1 g	93,657 à 93,672	0,41 à 0,46
		D 2 g	93,667 à 93,682	

## CX Diesel T.T.

Culasse : Hauteur d'origine .....  $117 + \begin{matrix} 0,5 \\ 0 \end{matrix}$  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
Série	$35,885 + \begin{matrix} 0,025 \\ 0 \end{matrix}$ mm	$35,95 + \begin{matrix} 0,02 \\ 0 \end{matrix}$ mm
1ère Possibilité	$36 + \begin{matrix} 0,025 \\ 0 \end{matrix}$ mm	$36,065 + \begin{matrix} 0,02 \\ 0 \end{matrix}$ mm
2ème Possibilité	$36,3 + \begin{matrix} 0,025 \\ 0 \end{matrix}$ mm	$36,365 + \begin{matrix} 0,02 \\ 0 \end{matrix}$ mm



15077

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

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

Positionnement de la rampe de culbuteurs

Trous de graissage de la rampe orientés vers la culasse.

Joint de culasse : Enduire d'huile de lin les deux faces, Repère : CX 2200 = 0 L ; CX 2500 = 3 L.

Jeux pratiques aux culbuteurs (à froid) Admission = 0,30 mm } Méthode de réglage  
Echappement = 0,20 mm } Voir page 47

### DISTRIBUTION

Pour contrôle de la distribution : voir C 35 page N° 45.

#### 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 :** (prise au bouchon sur support filtre à huile)

Pression d'huile moteur à 95° C :

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

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

#### Qualité d'huile :

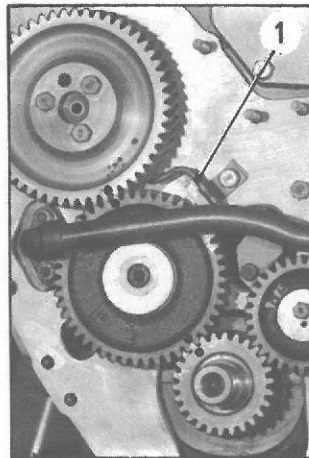
- Toutes saisons : TOTAL SUPER DIESEL 20 W 40
- de 0° C à -15° C : TOTAL SUPER DIESEL 10 W 30
- à partir de -12° C : TOTAL RUBIA S 10 W

NOTA : Depuis le 11/1977, le tube de graissage (1) est remplacé par 2 trous (→) dans le tube de refoulement (2).

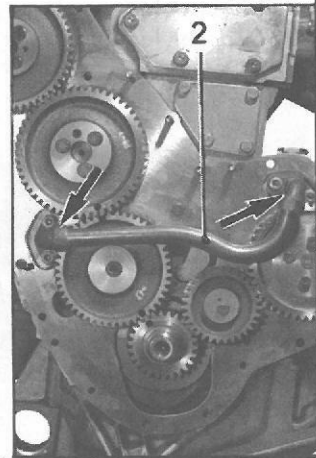
Les tubes de refoulement (2) ne sont pas interchangeables.

### CX Diesel Tous Types

15090

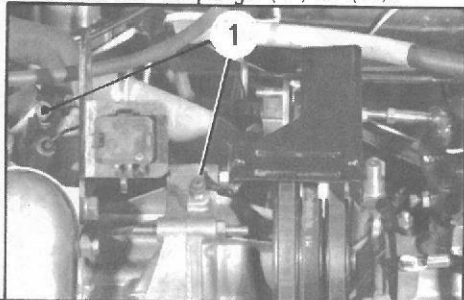


77-639



## CX Diesel Tous Types

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).

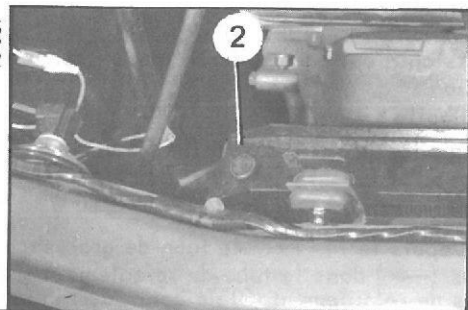


15087

## CIRCUIT D'EAU

## Remplissage total

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

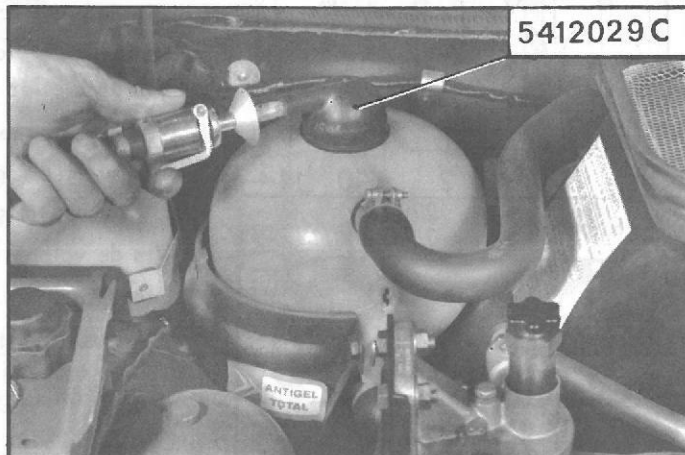
### CIRCUIT D'EAU

#### 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.**

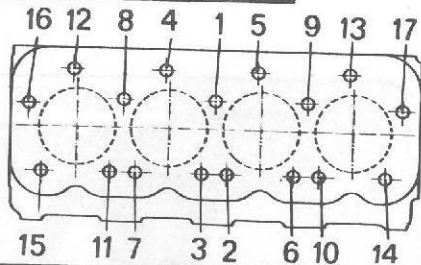
76-247

CX Diesel Tous Types



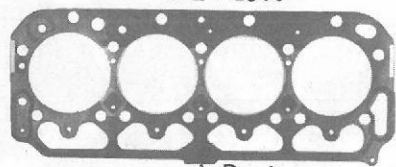


## CX Diesel Tous Types



B. 11-4

Repère OL : 2200  
3 L : 2500



78-195

## COUPLES DE SERRAGE

## Moteurs Diesel

Vis de paliers (à changer à chaque dépose) .....	9 à 10 da Nm
Bouchon de vidange .....	3,5 à 4,5 da Nm
Vis de bielles (à changer à chaque dépose) .....	7,2 à 8 da Nm
Vis de culasse (à froid) (faces et filets huilés) :	
1er serrage .....	5,5 da Nm
2ème serrage .....	9,5 à 10 da Nm
Vis de volant (LOCTITE Frénétanch) (à changer à chaque dépose) .....	9 da Nm
Ecrou de fixation du damper .....	25 da Nm

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B VESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICIT

## CARACTERISTIQUES

Symbole	: C 35
Désignation aux Mines	: BF série BC
Appellation commerciale	: C 35 Essence
Symbole garantie	: BC
Date de sortie	: Mars 1974
Indice plaque moteur	: B 20/614
Alésage	: 86 mm
Course	: 85,5 mm
Rapport volumétrique	: 8/1
Puissance maxi (DIN)	: 65 CV (47,8 kW) à 4750 tr/mn
Couple maxi (DIN)	: 13,3 m.kg à 2560 tr/mn

## POINTS PARTICULIERS

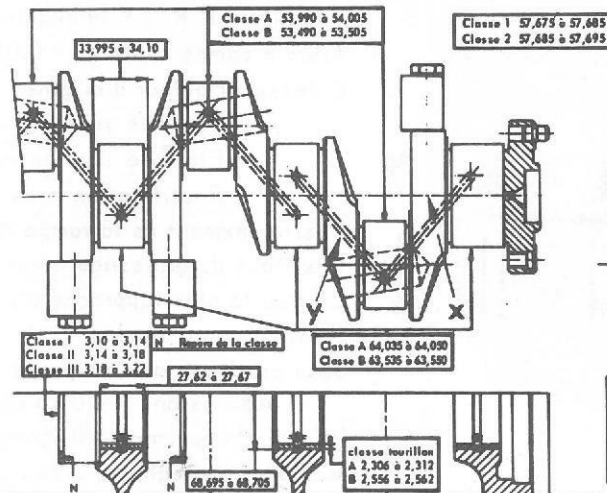
**Vilebrequin** : latéral = 0,04 à 0,16 mm. Réglable par demi-joues (face antifriction, contact vilebrequin) d'épaisseurs égales d'un même côté du palier.

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

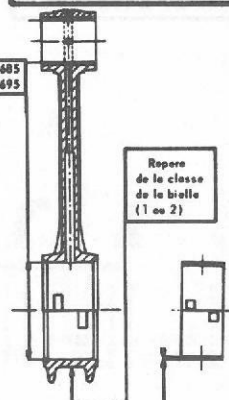
**Position bielles-pistons** : La partie la plus saillante de la tête du piston, côté opposé aux chiffres de la tête de bielle. Chiffres marqués sur la tête de bielle, côté arbre à cames.

en y = repère classe maneton

en x = repère classe tourillon

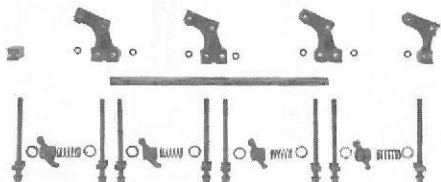


## C 35 Essence



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

## C 35 Essence



1186

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° 47.

## 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 d'un tour ( 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.

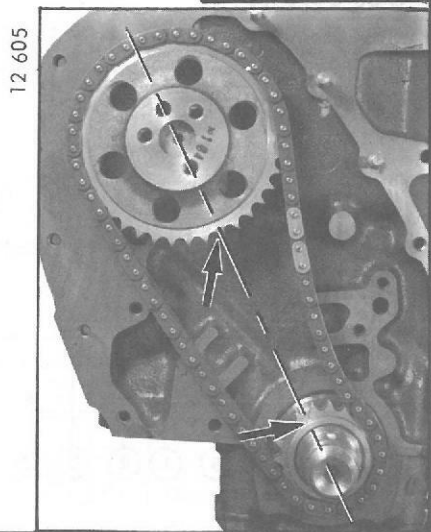
**Contrôle de la pression d'huile.**

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.

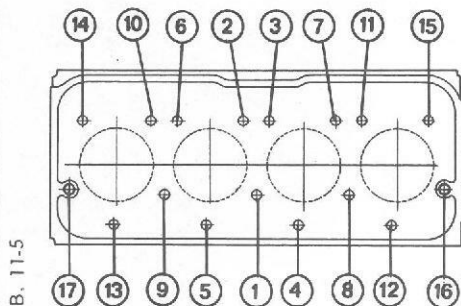
HUILE { TOTAL GTS 15 W 40  
TOTAL Altigrade GT 10 W 30

C 35 Essence



## C 35 Essence

## ORDRE DE SERRAGE



B. 11-5

## COUPLES DE SERRAGE

Suspension moteur .....	10 da Nm
<b>Carters :</b>	
Serrage des chapeaux de paliers de vilebrequin .....	9 à 10 da Nm
Bouchon de vidange .....	3,5 à 4,5 da Nm
<b>Bielles :</b> Ecrous et vis de chapeaux de bielles ( <i>à remplacer à chaque dépose</i> ) .....	7,2 à 8 da Nm
<b>Culasse (à froid) :</b>	
1er serrage .....	3 da Nm
2ème serrage .....	6 à 6,5 da Nm
Ecrou de fixation de la poulie de vilebrequin .....	33 à 35 da Nm
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).	
<b>Volant :</b>	
Vis de fixation du volant .....	9 da Nm
<i>(à remplacer à chaque dépose)</i>	

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.V.ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

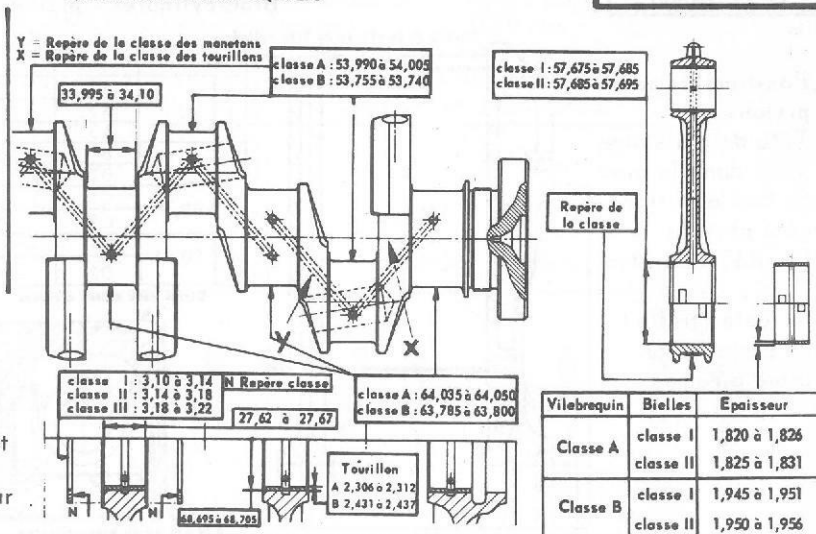
ELECTRICITE

Symbole C 35  
 Désignation aux Mines BF série BD  
 Appellation commerciale C 35 Diesel  
 Symbole garantie BD  
 Date de sortie Mars 1974  
 Indice plaque moteur B 22/615  
 Alésage 90 mm  
 Course 85,5 mm  
 Rapport volumétrique 22,25 / 1  
 Puissance maxi (DIN) 61 CV (44,9 kW) à 4500 tr/mn  
 Couple maxi (DIN) 12,8 m.kg à 2250 tr/mn

## POINTS PARTICULIERS

**Vilebrequin** : Latéral = 0,07 à 0,17 mm. Réglable par demi-joues (face antifriction, contact vilebrequin) d'épaisseurs égales d'un même côté du palier  
**Bielles** : Latéral = 0,04 à 0,25 mm (non réglable)  
**Fournitures P.R.** : vilebrequin de classe AA, bielles et pistons par jeux de quatre  
**Arbre à cames** : Latéral = 0,05 à 0,09 mm (réglable par brides : 5,44 à 5,74 mm de 0,02 en 0,02 mm).

## CARACTERISTIQUES

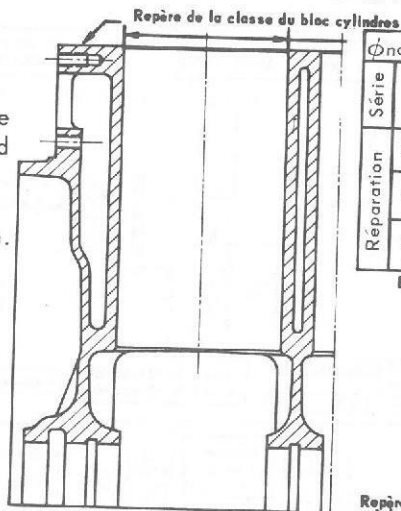


## C 35 Diesel

## Bloc-cylindres - pistons - segments

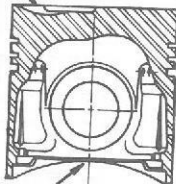
Position bielles-pistons :  
 Trou de graissage  
 situé dans le pied  
 de bielle, dirigé  
 côté alvéole  
 (trèfle) du piston.

Alvéole (trèfle)  
 du piston côté  
 arbre à cames.



	$\phi$ nominal	Repère	$\phi$ cylindre
Série	90	A1	90,02 à 90,03
		A2	90,03 à 90,04
		A3	90,04 à 90,05
Réparation	90,25	B1	90,27 à 90,28
		B2	90,28 à 90,29
Réparation	90,50	C1	90,52 à 90,53
		C2	90,53 à 90,54
	90,75	D1	90,77 à 90,78
		D2	90,78 à 90,79

Dirigé côté arbres à cames



Repère de la classe correspondant  
 à la classe du bloc cylindres

	Segments	
Série	$\phi$ 90	repère jaune
	$\phi$ 90,25	repère vert
Réparation	$\phi$ 90,50	repère blanc
	$\phi$ 90,75	repère violet

Piston graphite (jupe noire)  
 côté opposé à la pompe à eau

	$\phi$ nominal	Repère	$\phi$ piston	Dépassement
Série	90	1 g	89,93 à 89,94	0,50 à 0,55
		2 g	89,94 à 89,95	
		3 g	89,95 à 89,96	
Réparation	90,25	B1 g	90,18 à 90,19	0,47 à 0,52
		B2 g	90,19 à 90,20	
Réparation	90,50	C1 g	90,43 à 90,44	0,44 à 0,49
		C2 g	90,44 à 90,45	
Réparation	90,75	D1 g	90,68 à 90,69	0,41 à 0,46
		D2 g	90,69 à 90,70	

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B.VESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICIT

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

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

C 35 Diesel

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

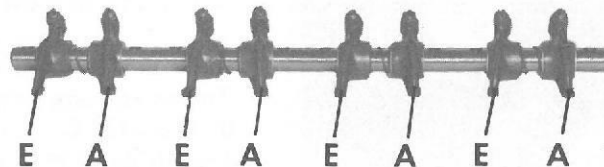
Dépassement des chambres de combustion par rapport au plan de joint de culasse :  $0 + \begin{smallmatrix} 0,03 \\ 0 \end{smallmatrix}$  mm.

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

**Positionnement de la rampe de culbuteurs et culbuteurs :**

Trous de graissage de la rampe orientés vers la culasse.

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

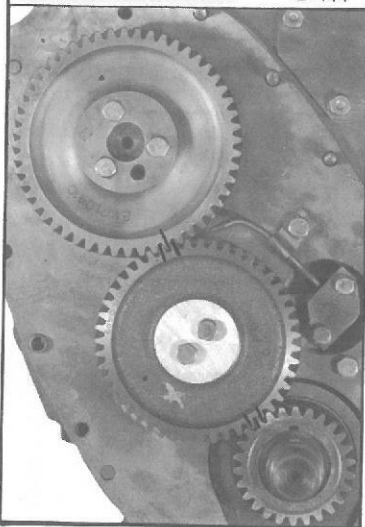


15 077



## 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° 47.

**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,
- 3500 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 :**

- Toutes saisons : TOTAL SUPER DIESEL 20 W 40
- 0° C à -15° C : TOTAL SUPER DIESEL 10 W 30
- à partir de -12° C : TOTAL RUBIA S 10 W

CX - C 35 Diesel

## DISTRIBUTION

## Contrôle :

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

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

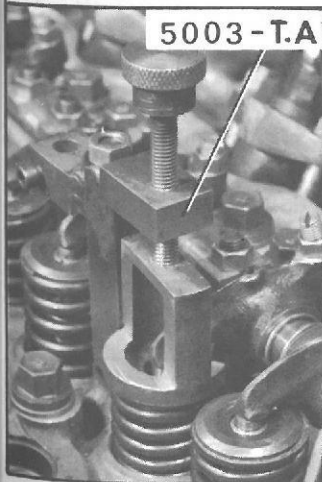
Régler la soupape d'admission du cylindre N° 1 à 1 mm.

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

Le jeu entre culbuteur et soupape d'admission du cylindre N° 1 doit être compris entre 0,05 et 0,45 mm.

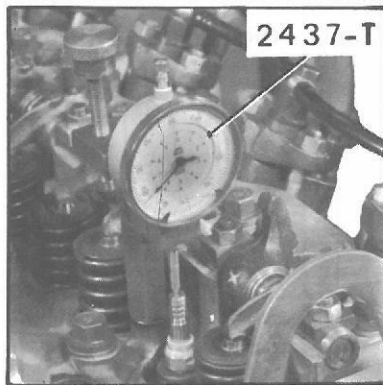
12 112

5003-T.A



12 106

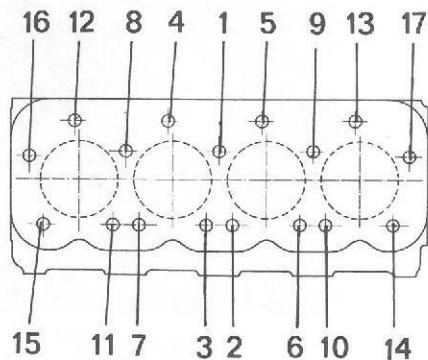
2437-T



## C 35 Diesel

## COUPLES DE SERRAGE

## ORDRE DE SERRAGE



B. 11-4

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> ) .....	7,2 à 8 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
	( <i>Pas à gauche, à monter au LOCTITE 270 (Frenbloc)</i> )

## 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

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 Acadiane	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

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICIT

TOUS TYPES

## THERMO-CONTACT ET SONDE THERMOMETRIQUE

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

TOUS TYPES		THERMO-CONTACT ET SONDE THERMOMETRIQUE		
Véhicule	Désignation	Emplacement	Tarage du contacteur	Couple de serrage
CX T.T. Radiateur 16 dm <sup>2</sup> Radiateur 20 et 23 dm <sup>2</sup>	Thermo-contact de ventilateur ( → 1/1975 )	Sur radiateur d'eau	Mise en marche 101° C 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	
CX Diesel	Thermo-contact de ventilateur		Mise en marche 87° C à 92° C Arrêt 87° C à 82° C	
CX Essence	Thermo-contact d'alerte d'eau	Sur boîtier sortie d'eau culasse	Le témoin s'allume de 110,5° C à 113,5° C S'éteint de 110°C à 107°C	2,5 à 3 da Nm
CX Diesel			Le témoin s'allume de 103,5° C à 106,5° C S'éteint de 103°C à 100°C	

MOTEUR

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B VESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICIT

## THERMO-CONTACT ET SONDE THERMOMETRIQUE

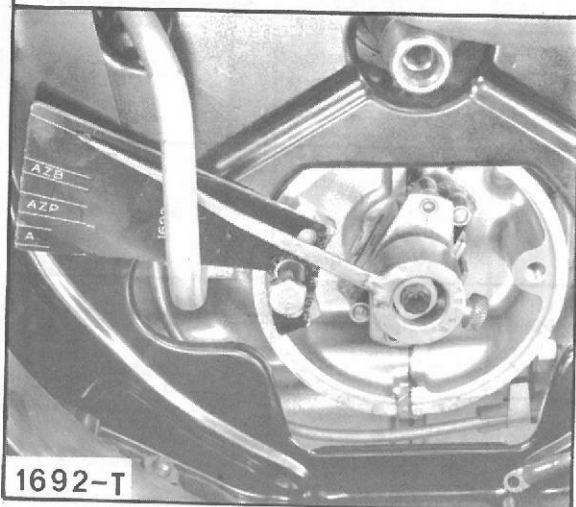
TOUS TYPES

Véhicule	Désignation	Emplacement	Tarage du contacteur	Couple de serrage
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 daNm
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 daNm
C 35 Essence	Thermo-contact température d'eau	Sur pompe à eau	Le témoin s'allume entre 102,5° et 106,5° C	2,5 à 3 daNm
C 35 Diesel			Le témoin s'allume entre 93,5° C et 96,5° C	



A - LN

4263



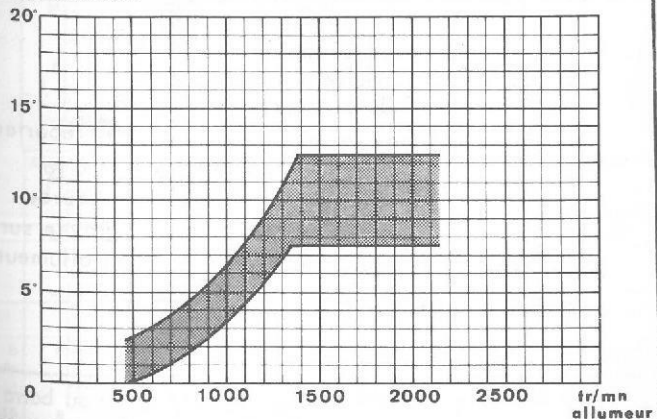
Plaque moteur	Réglage du rupteur			Avance initiale trou de pige lampe témoin	Contrôle et réglage d'avance centrifuge maxi avec l'outil 1692-T Aiguille dans la zone	Courbe d'avance centrifuge (Page 53)
	Ouvert. des contacts	Angle de fermeture	DWELL			
AYA (A 79/0)	0,35mm à 0,45mm	109° ± 3° (2/70 →)	60% ± 2% (2/70 →)	12°	entre AZB et AZP	A
AYA 2 (A 79/1)						
AM2 (M 28) AK 2 (M 28/1) AM2 A				8°	AZP	B

A - LN

A 21-52

COURBE A

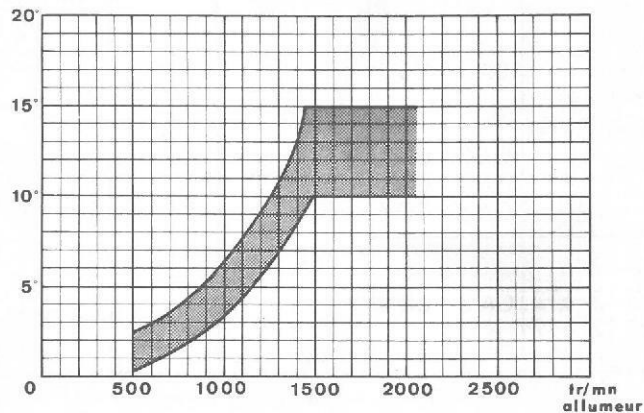
Avance allumeur



COURBE B

A.21-53

Avance allumeur



GS								
Plaque moteur	Repère des courbes sur allumeur	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
			Degrés	Rapport DWELL				
G 10/611 G 10/612	GA 2 - GD 1	0,35 mm à 0,45 mm	57° ± 2°	63% ± 3%	10° moteur avant PMH	Tou de pige	Secteur 3093-T	11° 30' allumeur par rapport au trou de pige à repérer (trait blanc sur poulie d'arbre à cames face au 0 du secteur)
	GA 2 - GD 1 GA 4 - GD 1 GA 5 - GD 4						Secteur gradué sur carter	
G 12/611 G 12/612 G 12/619	GA 3 - GD 4					Secteur gradué sur carter	33° vilebrequin par rapport au PMH (PMH = 0 sur secteur)	Se reporter à la courbe gravée sur l'allumeur

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

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTION

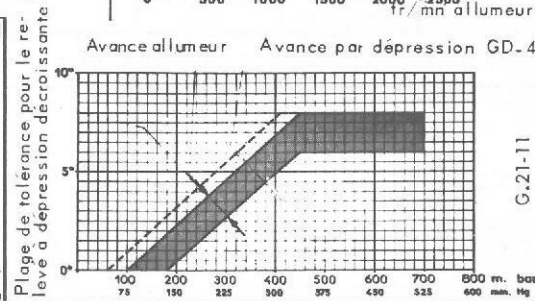
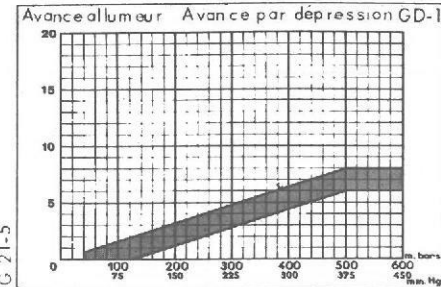
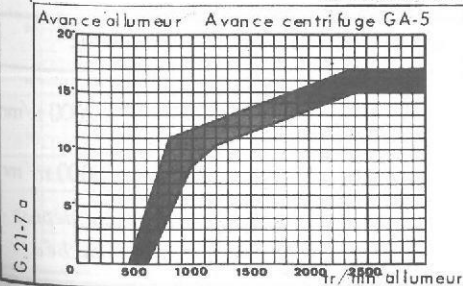
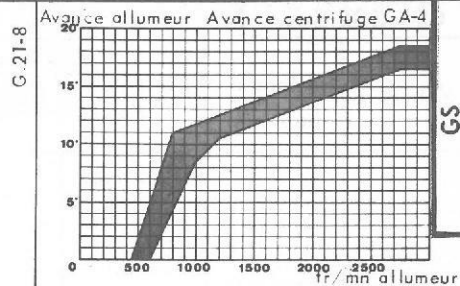
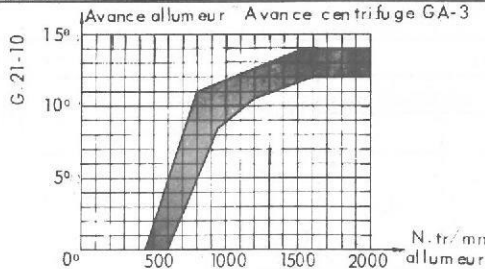
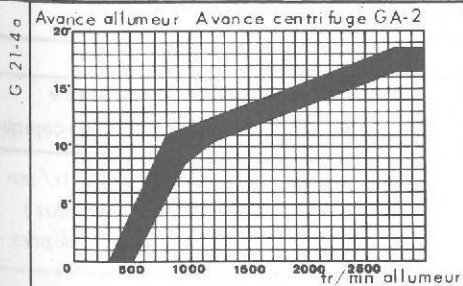
EMBRAYAGE  
R V

ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE



ALLUMAGE

GS - C 35 Ess.		Allumeur			Réglage du rupteur			Avance	
Véhicule	Plaque moteur	Type	Repère courbe-avance		Ouverture	Angle de fermeture ou DWELL		Statique lampe témoin	Dynamique lampe stroboscopique
GS 1130 7/77 →	G 11/631	Ducellier 525136 A	GA 9	GD 7	0,35 mm à 0,45 mm	57° ± 2° 30'	63% ± 3%	10° avant PMH (sur secteur)	27° à 3000 tr/mn (sur secteur) (capsule de dépres- sion débranchée)
NOTA pour GS : Calage statique impératif. Si le contrôle dynamique est incorrect, régler l'avance centrifuge au banc									
C 35 Essence	→ 9/75 B 20/614 9/75 →	Ducellier 4496 A  Ducellier 6600 A	4496 A	BD 1	0,35 mm à 0,45 mm	55° ± 2° 30'	61% ± 3%	11°	24° ± 1° à 2000 tr/mn  20° ± 1° à 2000 tr/mn (capsule de dépres- sion débranchée)

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTION

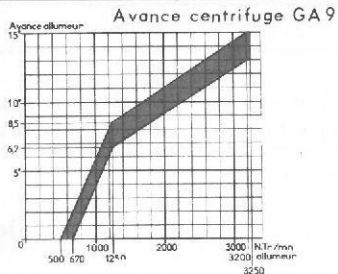
EMBRAYAGE  
B.V.

ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

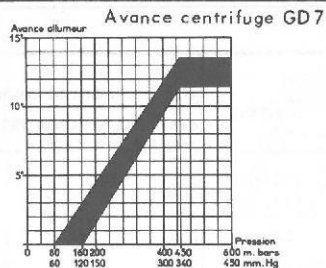
HYDRAULIQUE

ELECTRICITE



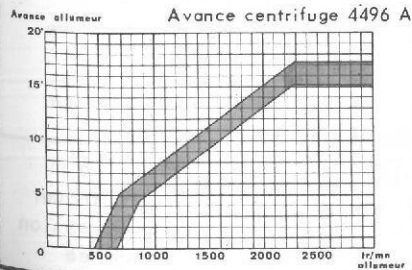
G.21-26

G. 21-25

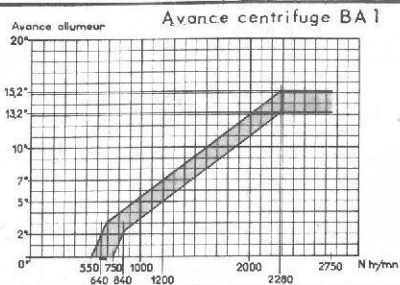


GS - C 35 Essence

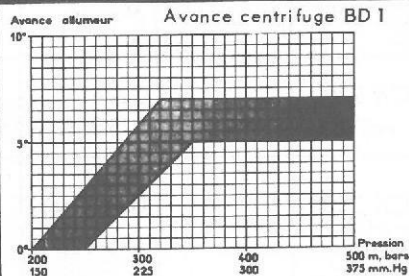
B.21-3



B.21-1



B.21-2



CX		ALLUMEUR							
Véhicule	Plaque moteur	Type	Repère courbe avance		Réglage du rupteur			Avance	
			centrifuge	dépression	Ouverture	angle de fermeture	Dwell	Statique lampe témoin	Dynamique lampe stroboscopique
CX 2000	M 20/616	Ducellier 4510 B	LA 2		0,35 mm à 0,45 mm	$55^{\circ} \pm 2^{\circ} 30'$	$61\% \pm 3\%$	10°	10° ± 1° Moteur au ralenti <i>BVm</i> 850 à 900 tr/mn <i>BV conv.</i> 700 à 750 tr/mn
CX 2200	M 22/617	Magneti Marelli S 167 A							
CX 2400 carbu.	M 23/623	Ducellier 525 068 A	LA 4	LD 2					
CX 2400 Injection	M 23/622	Ducellier 525 100 A	LA 5	LD 3	Entrefer capteur 0,3 à 0,5 mm				25° ± 1° à 2500 ± 50 tr/mn capsule dépression débranchée

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTION

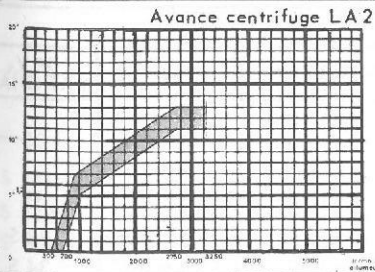
EMBRAYAGE  
R. V

ESSEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

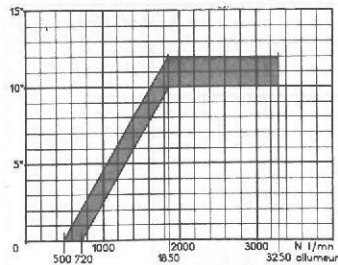
FREINS

HYDRAULIQUE

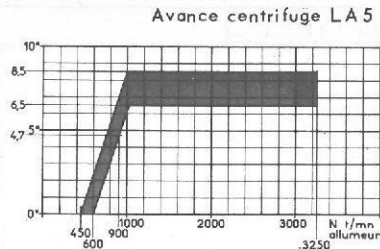
ELECTRICIT



L.21-1

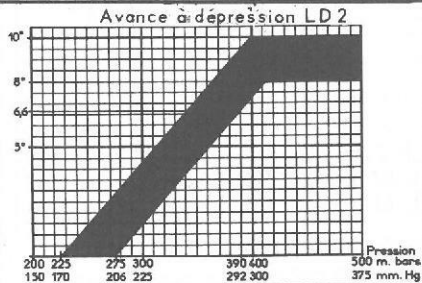


L.21-5

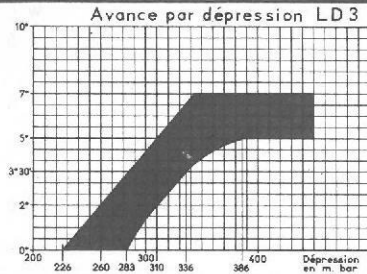


L.21-7

CX



L.21-4



L.21-6



TOUS TYPES	BOUGIES ( Série )							
Véhicules	AC	BERU	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	FIRESTONE	MARELLI	SEV. MARCHAL
2 CV Spécial - 2 CV 6 - Fourgon 250	42 F		W 5 A	L 85	755		CW7N8T	35
2 CV 6 - Méhari - Fourgon- nette 400	42 F		W 5 A	L 85	755	F 32 P	CW7N8T	35
Dyane	42 F		W 5 A		755	F 32 P	CW7N8T	34 S
Acadiane	42 F		W 5 A	L 82	755	F 32 P	CW8N8T	34 S
AMI 8	42 F		W 5 A		755	F 32 P		34 S
LN	42 F		W 5 A		755	F 32 P		34 S
GS 1015 ( → 6/72 ) ■	41 FS	240-14	W 4 A					34 S
GS 1015 ( 6/72 → ) ■■ } GS 1130 - GS 1220 X2	40,8 XLS	230-14/3 A	W 6 D	N 6 Y	800 LS		CW 89 LP (X2)	GT 34-2 H
GS 1220 sauf X2	41 XLS	230-14/3 A	W 6 D	N 7 Y	755 LS		CW 7 N	35-1 B
CX T.T. ( Carbu. et Inject. )	42 FS	240-14	W 5 B	L 87 Y	705 S		CW 7 N	35-1 B
C 35	42 FS	240-14	W 5 B	L 87 Y	705 S		CW 7 N	35-1 B

■ Culot court ( → 6/72 ) jusqu'à Moteur 0 612 066 950 BV mécanique ou 0 600 007 861 BV convertisseur  
 ■■ Culot long ( 6/72 → ) depuis Moteur 0 612 066 951 BV mécanique ou 0 600 007 862 BV convertisseur

ALLUMAGE

CARBURATION  
INJECTIONEMBRAYAGE  
B VESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICIT

G

## BOUGIES GS Circulation Urbaine prolongée ou Pays Froids

Véhicules	AC	BERU	BOSCH	CHAMPION	EYQUEM	FIRESTONE	NGK	SEV. MARCHAL
GS 1015 culot long	41 4 XLS	200-14/3 A	W 6 D	N 7 Y	755 LS		BP 7 ES	GT 34,2 H
GS 1220 X 2	41 4 XLS	200-14/3 A	W 6 D	N 7 Y	755 LS		BP 7 ES	GT 34,2 H
GS 1130 et 1220 TT sauf X2	42 XLS	175-14/3 A	W 7 D	N 9 Y	750 LS		BP 6 ES	35 HS

Ce type de bougie plus chaude que la monte série favorisant le décrochage est préconisé pour une utilisation urbaine prolongée ou par période de froid.

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

**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) (6/1970 → 8/1972)
(8/1972 → 9/1975)
(9/1975 → 7/1976)
(7/1976 → )

**CARBURATEURS**

Embrayage normal			Embrayage centrifuge		
	SOLEX 34 PICS 5	101 <sup>1</sup>		SOLEX 34 PCIS 5	102 <sup>1</sup>
*	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 <sup>1</sup>		SOLEX 34 PCIS 5	104 <sup>1</sup>
*	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	113 <sup>1</sup>		SOLEX 26/35 SCIC	114 <sup>1</sup>
*	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	
	(7/1976 → )	+ SOLEX 34 PICS 10 191	
3 CV Fourgonnette : Citroën 400 (AK série AK)	(7/1970 → 8/1972)	SOLEX 34 PICS 5 103 <sup>1</sup>	
	(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	
3 CV Acadiane (AY série CD)	(2/1978 → )	+ SOLEX 26/35 CSIC 197	
AMI 8	(7/1969 → 9/1972)	SOLEX 26/35 CSIC 110 <sup>2</sup>	SOLEX 26/35 SCIC 111 <sup>2</sup>
	(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 118 (9/70 → 7/71) SOLEX 28 CIC CIT 133 (7/71 → 9/72) SOLEX 28 CIC <sup>2</sup> CIT 137 (9/72 → 5/73) SOLEX 28 CIC <sup>3</sup> CIT 137 <sup>4</sup> (5/73 → 7/75) En cas d'échange, ce carburateur remplace la série des précédents + SOLEX 34 PBIC CIT 199 (7/75 → 7/77)	WEBER 30 DGS W 50-00 (9/72 → 1/75) 30 DGS W 50-01 (1/75 → 6/76) 30 DGS W 50-02 (6/76 → 9/76) + 30 DGS W 50-50 (9/76 → )  NOTA : Tous les carburateurs GS sont anti-pollution sauf le carburateur SOLEX 28CIC CIT 118
GS 1130	+ ■ SOLEX 28 CIC 4 CIT 213 (7/77 → )	
GS 1220 sauf X 2	SOLEX 28 CIC 3 CIT 131 ( → 9/74) SOLEX 28 CIC 4 CIT 131 <sup>5</sup> (9/74 → 7/75) ■ SOLEX 28 CIC 4 CIT 181 (7/75 → 7/76) + ■ SOLEX 28 CIC 4 CIT 200 (7/76 → )	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 → )
GS X 2 GS 1220	SOLEX 28 CIC 4 CIT 163 (1/75 → 4/75) ■ SOLEX 28 CIC 4 CIT 163 <sup>1</sup> (4/75 → 7/75) ■ SOLEX 28 CIC 4 CIT 172 (7/75 → 7/76) + ■ SOLEX 28 CIC 4 CIT 201 (7/76 → )	WEBER 30 DGS 2 W 58-01 (1/75 → 4/75) ■ 30 DGS 2 W 59-00 ou 01 (6/75 → 7/76) + ■ 30 DGS 2 W 59-50 (7/76 → )  † : Protection vis de richesse - ■ : avec coupe-ralenti

CARBURATION  
INJECTION

EMBRAYAGE  
B.V.

ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITÉ

CARBURATEURS

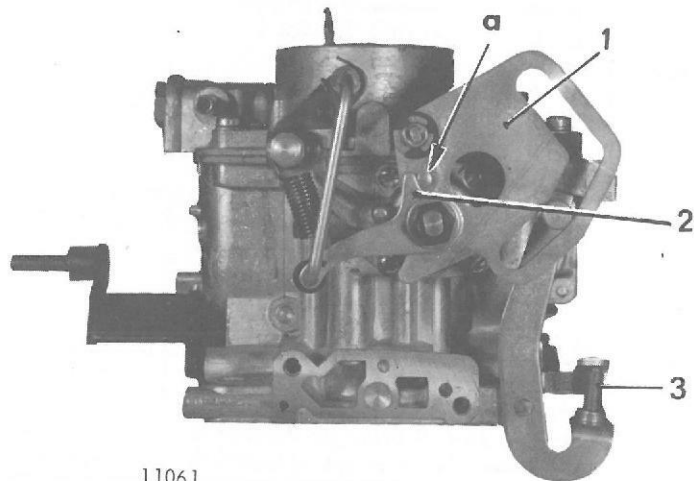
CX - C 35

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 )	} SOLEX 34 CICF Repère 161 3/1978 →
CX 2400 .....	+	WEBER 34 DMTR 35/250 Repère W 69-50	( 7/1976 → )	
CX 2400 { Prestige Climat. ou Convert. Climat.-Convert. }	+	WEBER 34 DMTR 35/350 Repère W 74-50 ■	( 7/1976 → )	
CX 2400 Injection .....		BOSCH : Système d'injection d'essence à commande électronique type L « Jetronic »		
C 35		SOLEX 32 SEI Repère 139		
		SOLEX 32 SEI Repère 139 <sup>1</sup>	( avec coupe-ralenti )	
		SOLEX 32 SEI Repère 139 <sup>2</sup>	( avec coupe-ralenti et prise de dépression )	
	+	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



11061

**VEHICULES A et LN équipés d'embrayage centrifuge :**

**Réglage du frein de ralenti :**

Après réglage du ralenti et de la teneur en CO - CO<sub>2</sub>,  
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 pigne de  $\phi = 0,5$  mm doit passer *libre-  
ment et sans jeu* entre le papillon du deuxième corps et le  
corps du carburateur.

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

## ANTI-POLLUTION

TOUS TYPES

### Réglage du ralenti et de la teneur en CO - CO<sup>2</sup>

**Conditions de réglage :** Tirette de starter repoussée.

Culbuteurs et point 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 - CO<sup>2</sup> aux valeurs données dans les tableaux pages 69 - 70 - 71 - 72) en conformité avec les normes anti-pollution en vigueur.

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



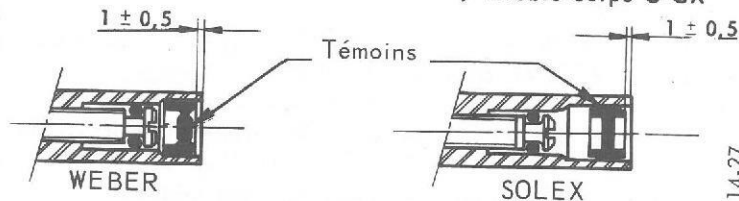
TOUS TYPES

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).

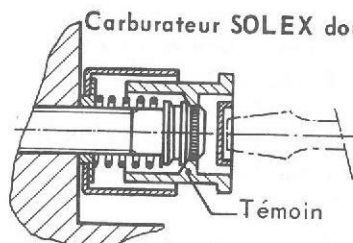
	Couleur témoin d'origine	Couleur témoin « Réparation » ( P.R. )
SOLEX	Noir	Blanc
WEBER	Blanc	Noir

Carburateurs WEBER ou SOLEX } mono corps A-G-C 35  
double corps G-CX



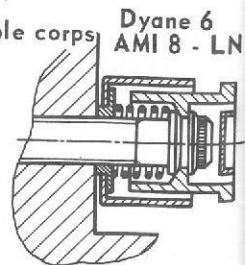
Position des témoins après mise en place définitive

A.14-22



Pré-encliquetage du témoin  
(Position réglage)

G.14-27



Encliquetage définitif

CARBURATION  
INJECTION

EMBRAYAGE  
B. V.

ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICIT

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

CARBURATION  
INJECTION

CX T.T.					
VEHICULES	Ralenti	Ralenti accéléré	Conditions de contrôle et de réglage	TENEUR EN	
				CO	CO <sub>2</sub>
CX T.T. sans climat. ni convert.	850 à 900 tr/mn		Sitôt l'arrêt du (ou des) moto-ventilateur (s) de refroidissement	Carbu. 1,5 % à 2,5 %	8,7 % mini
avec CLIMATISEUR	850 à 900 tr/mn		Sitôt l'arrêt des moto-ventilateurs, compresseur de climatisation à l'arrêt		
		2 courroies trapéz. 850 à 900 tr/mn 1 courroie crantée 1000 à 1050 tr/mn	Sitôt l'arrêt des moto-ventilateurs, sélecteur de vitesses en position « PM » ou « Parking »		
avec CONVERTISSEUR	850 à 900 tr/mn		Sitôt l'arrêt des moto-ventilateurs, sélecteur de vitesses en position « PM » ou « Parking »	Inject. 4,5 % maxi : (CO corrigé)	
		700 à 750 tr/mn	Sitôt l'arrêt des moto-ventilateurs, frein de stationnement serré, véhicule calé, une vitesse engagée		

CARBURATION  
INJECTION

EMBRAYAGE  
B.V.

ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

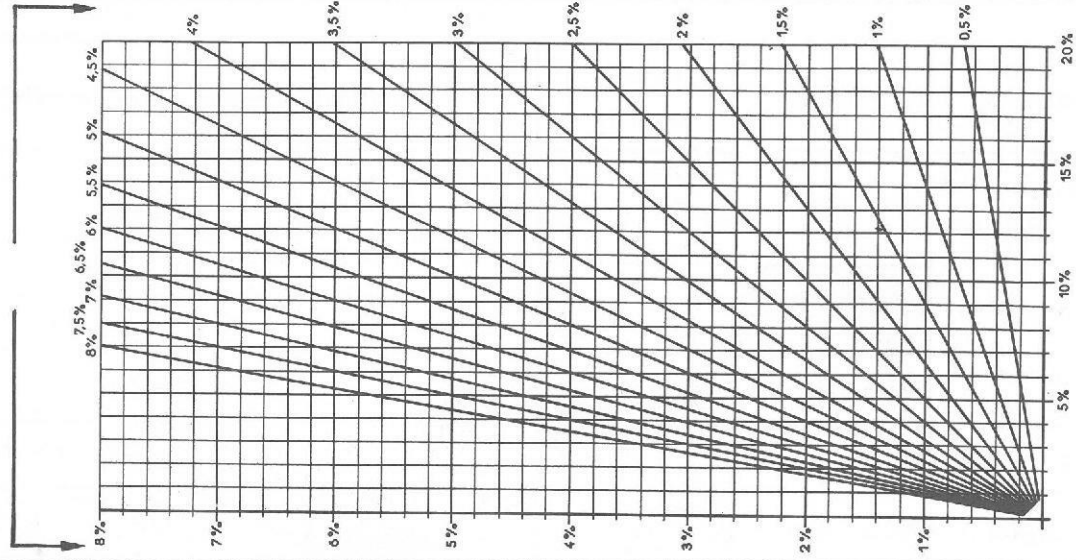
				TOUS TYPES	
VEHICULES	Ralenti	Ralenti accéléré	Conditions de réglage et de contrôle	TENEUR EN	
				CO	CO <sup>2</sup>
CX Essence CLIMATISEUR avec CONVERTISSEUR	850 à 900 tr/mn		Sitôt l'arrêt des moto-ventilateurs, le sélecteur de vitesses étant à la position «PM» ou «Parking», le compresseur de climatisation à l'arrêt	1,5 % à 2,5 %	8,7 % mini
		700 à 750 tr/mn	Sitôt l'arrêt des moto-ventilateurs, frein de stationnement serré, véhicule calé, une vitesse engagée		
CX Diesel 2200 et 2500	775 à 825 tr/mn				
C 35 Essence	750 à 800 tr/mn			1,8 % à 3,6 %	9 % mini
C 35 Diesel	700 à 750 tr/mn				

CARBURATION  
INJECTION

TOUS TYPES

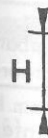
TENEUR EN CO  
(lue sur analyseur)

TENEUR RESULTANTE  
(CO corrigé)



TENEUR EN CO<sub>2</sub> (Lue sur Analyseur)

Véh  
Car  
Cou  
l'ax  
(jo  
Eco



NIVEAU DE CUVE

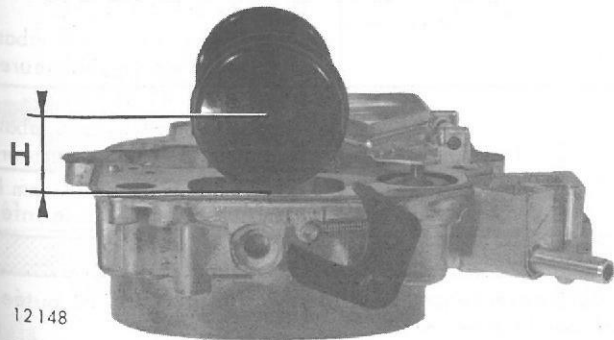
TOUS TYPES

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 » =  $18 \pm 1$  mm

Ecart admis entre les deux côtés = 1 mm.



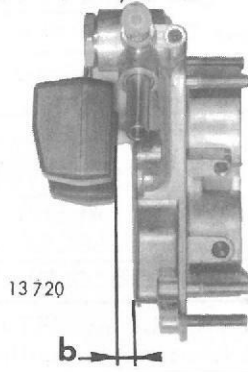
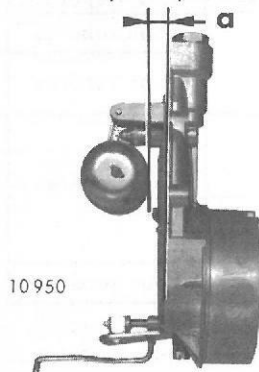
Véhicules G :

Carburateurs WEBER

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

« a » =  $6,5 \pm 0,25$  mm

« b » =  $7 \pm 0,25$  mm



CARBURATION  
INJECTION

TOUS TYPES		REGLAGE PAPILLONS ET VOILET DE DEPART		
VEHICULES	Types de carburateur	Repères des carburateurs	Ouverture positive du 1er corps (Voilet de départ fermé)	Entrebâillement du voilet 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 mbar (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 mbar) (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 (535 mbar) (mesuré à l'aile inférieure)
	WEBER 34 DMTR 35/... SOLEX 34 CICF			$4 \pm 0,25$ mm, sous 400 mm Hg (535 mbar) (mesuré à l'aile inf.)
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 gazole : ROTO-DIESEL ou PURFLUX

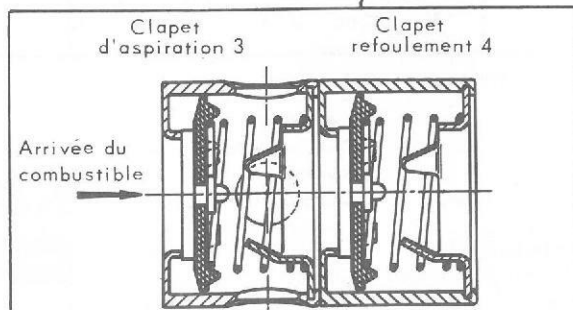
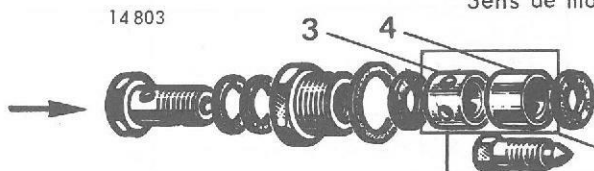
- (1) Vis de purge d'air
- (2) Vis de purge d'eau

ROTO-DIESEL

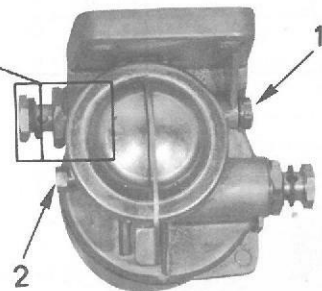


CX Diesel - C35 Diesel

Filter à combustible PURFLUX  
Sens de montage des clapets



PURFLUX



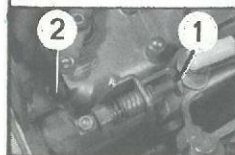


CARURATION  
INJECTION

CX Diesel - C 35 Diesel		POMPE ROTO-DIESEL		
Véhicules	Type de pompe	Calage pompe	Ralenti moteur	Régulation à vide
CX 2200	MA 100 (stop mécanique) Réf. R 34 43 380 MA 200 (stop électrique) Réf. R 34 43 390	24° ou $4,68 \pm 0,03$ mm avant PMH	800 $\pm$ 25 tr/mn	4950 $\pm$ 50 tr/mn
CX 2500	MA 220 Réf. R 34 43 430	24° ou $5,12 \pm 0,03$ mm avant PMH	Anti-calage 800 $\pm$ 50 Ralenti 800 $\pm$ 25	4700 $\pm$ 50 tr/mn
C 35	BF 200 Réf. R 34 43 090	18° ou $2,66 \pm 0,03$ mm avant PMH	700 $^{+50}_{0}$ tr/mn	4925 $\pm$ 75 tr/mn

Réglage et anti-calage

77-544



CX 2200 :

Ralenti : butée (1).

Anti-calage : butée (2)

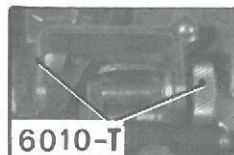
- 1) Impossibilité d'obtenir le ralenti, desserrer la butée (2).
- 2) Moteur calé : visser la butée (2) pour augmenter le ralenti de 50 tr/mn et desserrer de 1 tour.

CX 2500 :

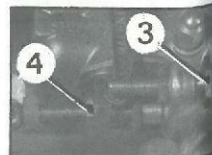
Débit résiduel (anti-calage) outil 6010-T

Ralenti : butée (4)

- Décélération trop rapide (calage) : dévisser la butée (3) de 1/4 de tour
- Décélération lente : visser la butée (3) de 1/4 de tour.



77-759



CARBURATION  
INJECTION

EMBRAYAGE  
B.V.

ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICIT

POMPE BOSCH

CX Diesel - C 35 Diesel

Véhicule	Type de pompe	Calage pompe	Ralenti moteur	Régulation à vide
CX 2200	MA 100 Réf. VA 4/90H 2250 CL 186	12° ou 1,19 ± 0,01 mm avant PMH	800 ± 25 tr/mn	5050 ± 50 tr/mn
C 35	BF 100 (stop mécanique) Réf. VA 4/9H 2250 CR 171-2 BF 100 (stop électrique) Réf. VA 4/9H 2250 CR 183	Pour une levée du piston de pompe de 0,45 ± 0,01 mm	700 <sup>+50</sup> / <sub>0</sub> tr/mn	4850 ± 100 tr/mn

Pompe	Type injecteurs	Tarage	Tarage (pièces neuves)	Observations
BOSCH	BOSCH DNOSD 189	120 <sup>+8</sup> / <sub>0</sub> bars	130 <sup>+8</sup> / <sub>0</sub> bars	Réglage par rondelles
ROTO-DIESEL	ROTO-DIESEL RDNOSDC 6577	112 <sup>+5</sup> / <sub>0</sub> bars	122 <sup>+5</sup> / <sub>0</sub> bars	Réglage par vis

Couples de serrage { Injecteur/porte-injecteur : 6,5 da Nm  
Raccord/porte-injecteur : 6,5 da Nm  
Chapeau du porte-injecteur : 2 da Nm

CX Diesel - C 35 Diesel

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



2105

**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 de calage (voir page 77).

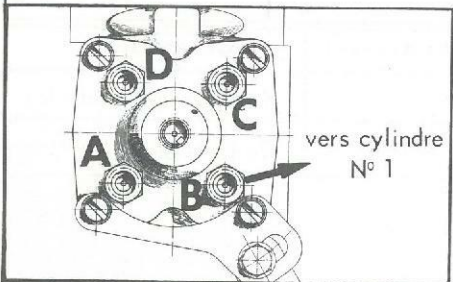
L'aiguille du comparateur sur la pompe, après avoir changé de sens, devra indiquer un déplacement de  $0,45 \pm 0,01$  mm (levée du piston distributeur de pompe). Sinon tourner le corps de pompe pour obtenir cette valeur. *La rainure du piston distributeur doit être dirigée vers la sortie B de la pompe.*

**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 de calage (voir page 76).

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



B. 17-1

B. 17-1

Butée  
Moteur  
Garde  
Butée  
Moteur  
Moteur  
Moteur  
Moteur  
Moteur  
Moteur  
Hauteu  
Pour l  
L = 13  
Le rég  
Pour l  
Réglag  
contre  
butée

**EMBRAYAGE**

Butée graphitée :

Moteur AYA ( → 1/1972 )

Garde à la pédale = 10 à 15 mm

Butée à billes :

Moteur AYA ( 1/1972 → )

Moteur AYA 2 ( 3/1968 → )

Moteur AK 2 ( 5/1968 → )

Moteur AM 2 ( 2/1970 → )

Moteur AM 2 A ( 2/1977 → )

Moteur R 06/627 ( 10/1976 → )

Mécanisme  
FERODO PKH 3

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

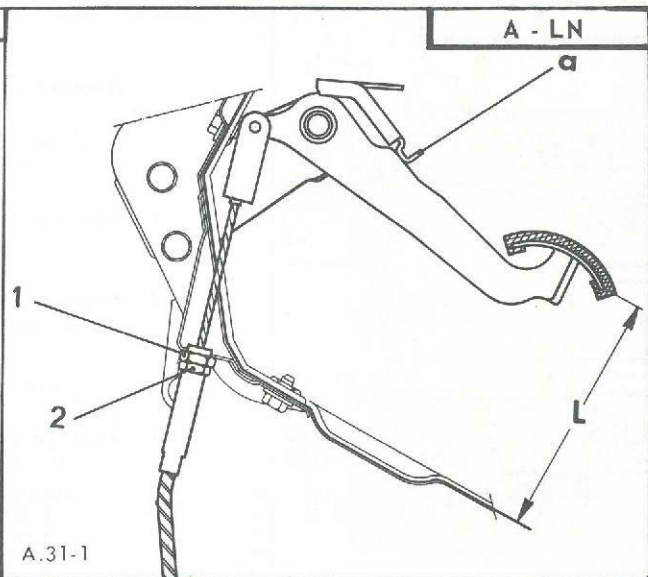
Pour les véhicules AM seulement ( 11/1971 → ) :

$L = 135 \pm 2,5$  mm

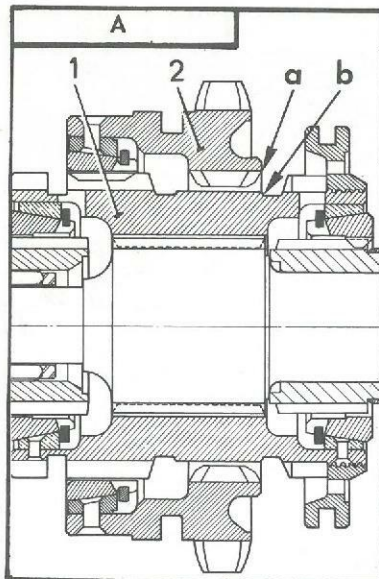
Le réglage se fait en griffant la patte « a ».

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. 33-8a



A.33-8a

## 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.

- 1 - 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.
- 2 - 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).
- 3 - 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 AZU → 1/1972
  - 2,70 mm pour tous les autres véhicules

Méca  
DisqRégl  
Le ré  
fileté  
Conv  
EcartPress  
5,5 àRégim  
GS 10  
GS 12  
Remp  
plusie

### EMBRAYAGE

Mécanisme : Type à diaphragme FERODO 180 DBR 285  
Disque : GS Tous Types : FERODO A 755

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 :  $\longrightarrow$  9/77 :  $1,4 \pm 0,05$  mm  
9/77  $\longrightarrow$  :  $1,45 \pm 0,2$  mm

Pression de fonctionnement : prise au distributeur à  $70^\circ$  C :  
 $5,5$  à  $6,5$  bars à  $5000 \pm 100$  tr/mn.

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

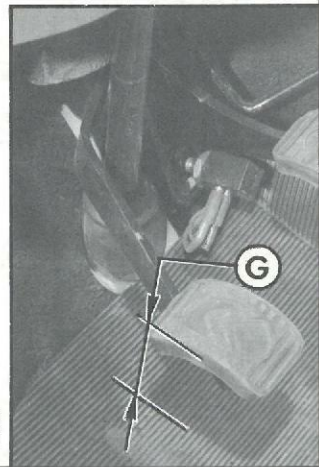
Régime de calage, 3ème vitesse passée :

GS 1015 :  $2100$  à  $2150$  tr/mn

GS 1220 :  $2250$  à  $2300$  tr/mn

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

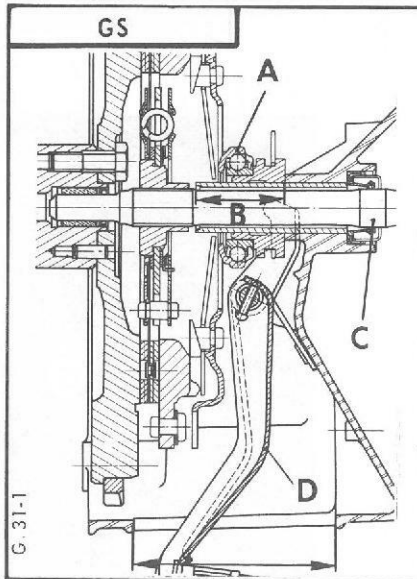
GS



8440

# EMBAYAGE

B.V.



## Evolution des embrayages

G 1015	Volant	Carter		Butée A Longueur en mm	Fourchette D	Arbre de Cde : de 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 → 9/77	lourd	42	96	32	très cambrée	39
<b>G 1130</b>						
9/77 →	lourd	42	96	32	très cambrée	39
<b>G 1220</b>						
→ 1/73	léger	42	102	30	peu cambrée	30
1/73 →	lourd	42	96	32	très cambrée	39

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 Carburateur	Tous Types 235 DBR 450 Prestige (→ 8/76) 235 DBR 490	63571 (φ = 228,6 mm)
CX 2400 Inject.	235 DBR 490	
CX 2200 Diesel	235 DBR 410 (→ 7/76) 235 DBR 450 (7/76 → )	moyeu amortisseur MS 33 AX
CX 2500 Diesel	235 DBR 450	moyeu amortisseur M 44 BBY

REPARATION (Véhicules CX 2200 seulement)

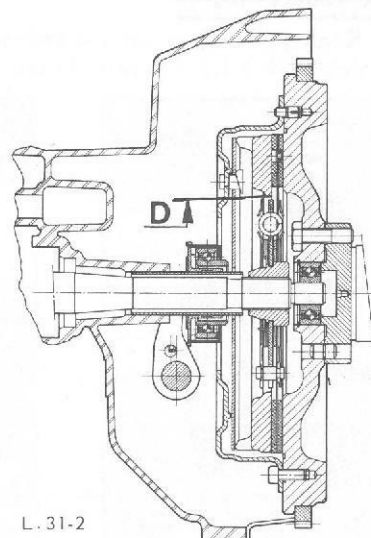
Echange du disque :

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

avec mécanisme 235 DBR 410 monter le disque 63 266

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

CX Tous Types



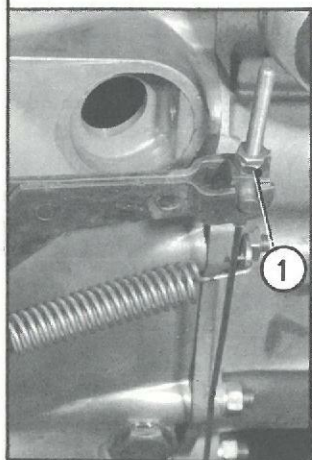
L. 31-2



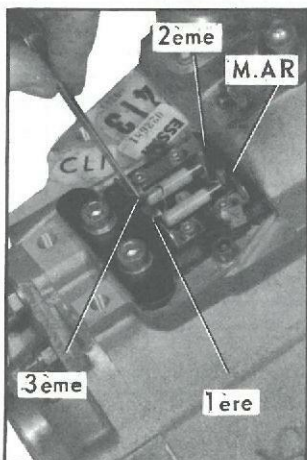
**CX Tous Types**

**I. Réglage de la garantie d'embrayage :**

Jeu de 1 à 1,5 mm entre butée et diaphragme, soit un jeu de 2,2 à 3,3 mm à l'écrou (1).



13455



76-343

**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.AR ..... 1,1 à 1,5 mm

Pression de fonctionnement (huile à 80°C) : TOTAL Fluide T

- à 700 tr/mn ..... 3,5 bars mini
- à 2000 +  $\frac{100}{0}$  tr/mn ..... 5,5 bars mini

Régime de calage (3ème vitesse passée) :

- a) Véhicule à carburateur : 2000 à 2100 tr/mn
- b) Véhicule à injection : 2100 à 2200 tr/mn

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

Convertisseur IE avec clapet anti-chocs, repère de peinture « point bleu ».

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

## BOITE DE VITESSES

CX Tous Types

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

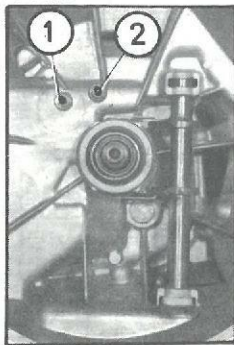
Engager la vitesse.

Amener la vis de réglage au contact de l'axe de fourchette et visser de :

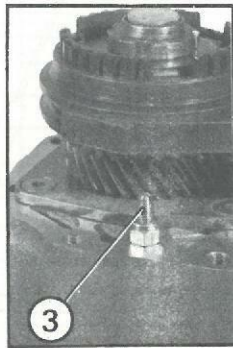
- 1 tour pour BV mécanique
- 1/2 tour pour BV à convertisseur

- (1) butée de 3ème sur BV à 4 ou 5 vitesses
- (2) butée de 5ème sur BV à 5 vitesses
- (3) butée de 4ème sur BV à 5 vitesses
- (4) butée de 4ème sur BV à 4 vitesses
- (4) butée de 3ème sur BV à convertisseur
- (5) butée de 2ème sur BV à convertisseur

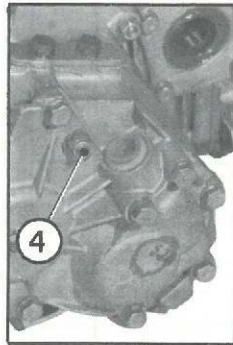
76-1407



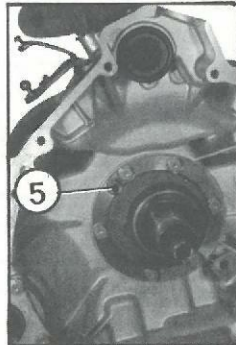
77-85



14714

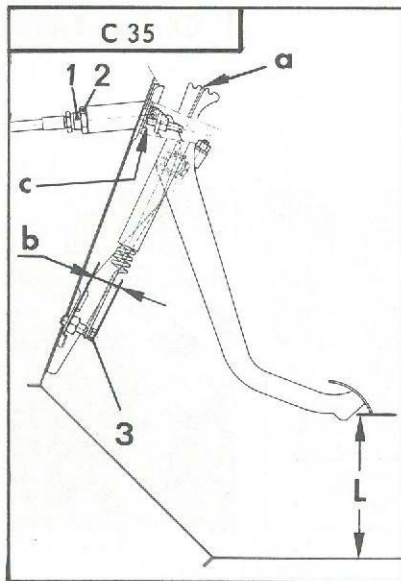


76-185



## EMBRAYAGE

B.V.

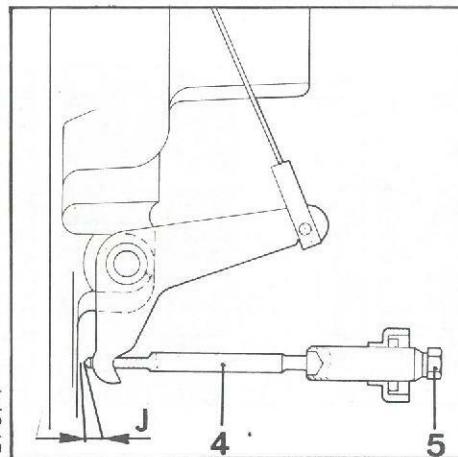


B. 31-1

## EMBRAYAGE

Mécanisme : VERTO 235 DBRI - 490

Réglages sur la commande d'embrayage :  $L = 130 + \begin{matrix} 50 \\ 0 \end{matrix}$  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 positionner en « a ».

Régler la vis (3) de façon que l'on puisse enfoncer la pédale sans effort anormal et que celle-ci revienne 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.

EMBRAYAGE  
B.V.

ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICITE

GENERALITES							TOUS TYPES	
VEHICULES	2 CV 6 (2/70 →)	AZU (3/68 → 1/72)	Dyane 4(3/68 →) 2CV 4 (2/70 →) AZU (1/72 →)	Méhari (10/68 → ) AK (5/68 → )	Dyane 6(2/70 →) Ami 8(3/69 → ) Ami Br.(9/69 →)	AMI 8 Break (9/69 → ) Acadiane(2/78→)	LN	
Pneumatiques	125 × 15			135 × 15	125 × 15	135 × 15	135 × 13	
Développement sous charge	1,800 m			1,840 m	1,800 m	1,840 m	1,670 m	
Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	1	5,033	3,563	3,761	4,708	4,848	4,956	5,03
	2	9,857	7,753	7,367	9,223	9,497	9,708	9,16
	3	14,667	13,065	12,274	14,816	14,494	14,816	14,25
	4	19,911	17,919	17,769	20,059	20,646	21,104	19,97
	M.AR	5,833	3,308	3,761	4,708	4,848	4,956	5,48
Couple conique	8/33	8/31	8/33		8/31		8/35	
Rapport compteur	4/16	5/22	3/14		4/16		5/19	
Jeu entre-dents	0,14 à 0,18 mm						0,13 à 0,27 mm	
Huile	TOTAL EP SAE 80 W/85 W							
Capacité (vidange)	0,9 litre						1,4 litre	

EMBRAYAGE  
B.V.

G Tous Types		GENERALITES								
VEHICULES	GS 1015				GS 1130		GS 1220			
	→ 9/72	9/72 → 2/76	2/76 → 9/77	Convert. → 9/72	9/77 → G Spécial	9/77 → GS X	9/72 → 2/76	2/76 →	Convert. 9/72 →	
Pneumatiques	145 - 15 ZX									
Développement sous charge	1,870.m									
Vitesse à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	1	6,716			9,206	7,123	6,716	7,123		9,764
	2	10,798	11,090	11,178	15,085	11,856	11,178	11,762	11,856	16,000
	3	16,830		17,097	22,897	18,133	17,097	17,850	18,133	24,285
	4	22,897		23,382		26,375	24,868	24,285	24,800	
	M.AR	6,132			10,258	6,504	6,132	6,504		10,880
Couple conique	8/35				8/33	8/35	8/33		8/35	
Rapport compteur	6/14				6/13	6/14	6/13			
Jeu entre-dents	0,13 à 0,27 mm									
Huile	TOTAL EP SAE 80 W/85 W			Fluide T	TOTAL EP SAE 80 W/85 W			Fluide T		
Capacité (vidange)	1,4 litre									

EMBRAYAGE  
B.V.

ESSIEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

FREINS

HYDRAULIQUE

ELECTRICIT

GENERALITES

CX TOUS TYPES

VEHICULES	Convertisseur		B.V. 4 rapports			B.V. 5 rapports		
	Carburateur	Injection	CX 2000 Economique	Carbu. TT et CX 2200 Diesel	CX 2500 Diesel	GTI	Prestige IE et Option BV: 5	
Pneumatiques	185 - 14							
Développement sous charge	1,970 m							
Vitesse à 1000 tr/mn moteur en km/h)	1	12,746	11,387	8,567	7,826	8,224	7,826	8,567
	2	21,868	21,868	14,797	13,518	14,206	13,518	14,797
	3	30,980	33,045	23,936	21,868	22,980	19,827	21,702
	4			36,170	30,980	32,555	26,383	28,878
	5						33,796	36,993
	M.AR	10,375	10,375	8,601	7,858	8,258	7,858	8,602
Couple	13 × 62		14 × 61	13 × 62	13 × 59	13 × 62	14 × 61	
Rapport compteur	5 × 12		5 × 11	5 × 12	7 × 16	10 × 20		
Huile	TOTAL FLUIDE T			TOTAL EP SAE 80 W/85 W				
Capacité (vidange)	2 à 3 litres			1,6 litre			1,7 litre	

EMBRAYAGE  
B.V.

C 35		GENERALITES			
		Réducteurs			
		26/49		28/47	
Pneumatiques		195-16	205-16	195-16	205-16
Développement sous charge		2,177 m	2,234 m	2,177 m	2,234 m
Vitesses à 1000 tr/mn moteur (en km/h)	1	4,87	5,002	5,47	5,61
	2	9,40	9,654	10,56	10,83
	3	13,97	14,348	15,69	16,09
	4	21,70	22,269	24,37	25
	5				
	M.AR	5,01	5,154	5,67	5,78
Couple		conique 8/35			
Rapport compteur		4/15		4/13	
Jeu entre-dents		0,16 à 0,24 mm			
Huile		TOTAL EP SAE 80 W/85 W			
Capacité (vidange)		BV 2 litres - 0,55 litre par réducteur			

A : Fac  
B : Glo  
C : Fac

AZ  
A  
V  
G  
GS  
V  
GS  
GS  
GS

Véhicules

CX  
C

RECTIFICATION DES VOLANTS MOTEUR

TOUS TYPES

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

AZ - AZU (moteur 425 cm )

19,7 mm

19,4 mm

A.TT - LN (mot. 435 et 602 cm )

21,56 mm

19,15 mm

Volant léger

G 1015 ( → 12/74 )

19,3 mm

0,35 mm

GS 1220 ( → 1/73 )

Volant lourd :

GS 1220 (1/73 → )

28,3 mm

0,35 mm

GS 1015 (12/74 → 9/77 )

GS 1130 (9/77 → )

CX TT

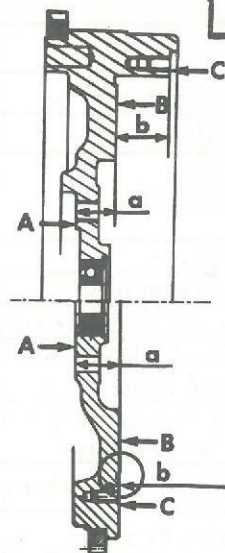
27,7 mm

0,50 mm

C 35 TT

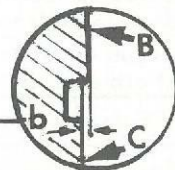
26,7 mm

0,35 mm



Volant pour  
mécanisme à  
linguets

Volant pour  
mécanisme à  
diaphragme



Véhicules



EMBRAYAGE

B.V.

TOUS TYPES		COUPLES DE SERRAGE (da Nm)					
		A	LN	GS	CX 3 et 4 vitesses	CX 5 vit.	C 35
Ecou ou vis d'arbre primaire		7 à 9		7 à 8,5	13,5 à 15	25 à 28	16
Ecou de pignon d'attaque		7 à 8,5		10 à 12	19,5 à 21,5	18 à 20	22
Vis de fixation de la couronne		7 à 8	8 à 9	$\phi 9 = 4,8 \text{ à } 5,3$	8,1 à 9		13
				<i>Loctite Formétanch</i>			
Bouchon de vidange				3,5 à 4,5			
Ecou de fixation des carters				1,4 à 1,5	2,8		6
Vis de fixation de couvercle arrière		1,5 à 2		1,4 à 1,5	2,8		
Ecou de fixation de l'arbre de sortie dans le roulement de palier		A	10 à 12	14 à 16			
		AMI 8	14 à 16				
Bague écrou de fixation du roulement et arbre de sortie dans le palier		A	10 à 14	6 à 10	10		25
		AMI 8	6 à 8				
Vis de fixation des paliers d'arbre de sortie		3,8 à 4,2					3,5 à 4
Ecou 2 plats d'arbre de sortie							30

**ESSEUX AVANT**

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

Chasse :  $15^{\circ}$  (non réglable)

Parallélisme : Ouverture des roues vers l'avant : 1 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.

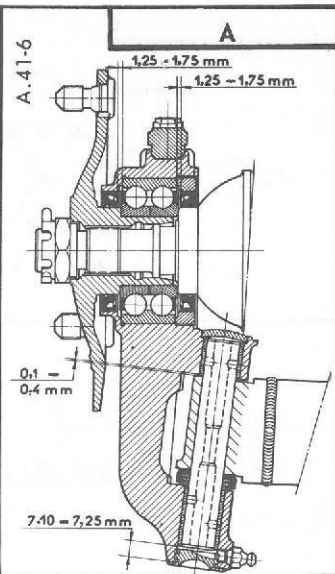
Réglage du braquage : Un jeu de 5 mm doit exister entre le pneu et le bras, sinon agir sur les vis de butée de braquage.

**ESSEUX ARRIERE**

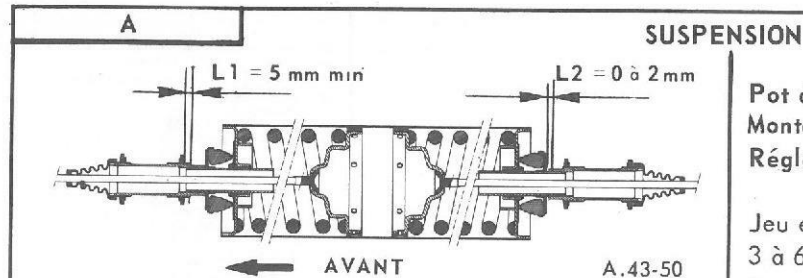
Carrossage : (non réglable)  $0^{\circ}$  à  $0^{\circ} 30'$  (contrôle sur véhicule avec l'appareil 2313-T)

Parallélisme : Pincement ou ouverture vers l'avant :  $0 \pm 4$  mm (non réglable).

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



ESSEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION



**Pot de suspension avec interaction :**

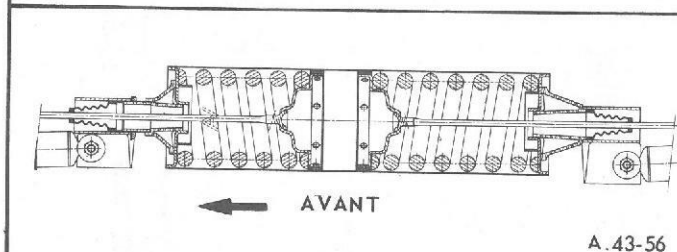
**Montage :** Repère (AV) sur enveloppe dirigé vers l'avant

**Réglage :** Positionnement de l'embout avant :  $L1 = 5 \text{ mm min}$

Positionnement de l'embout arrière :  $L2 = 0 \text{ à } 2 \text{ mm}$

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

**Tarage des frotteurs :** 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'amortisseurs, 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 - Acadiane = 526 mm

Longueur entre axes d'un amortisseur avant comprimé :

Véhicules A Tous Types sauf Acadiane = 349 mm - Acadiane = 354 mm

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

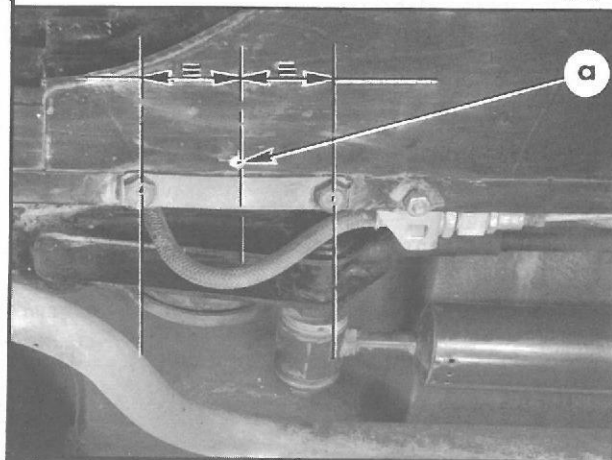
A

SUSPENSION (Hauteurs)

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

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

4949



Véhicule	Pneumatiques	Hauteurs AV (en mm)	Hauteurs AR (en mm)
2 CV 4-2 CV 6-Dyane	{ 125 - 15 135 - 15	195 ± 2,5 208 ± 2,5	280 ± 2,5 291 ± 2,5
Méhari	{ 135 - 15 135 - 15 M+S	236 ± 5	346 ± 5
Camionnette 250	125 - 15	205 ± 2,5	335 ± 2,5
Camionnette 400	135 - 15	212 ± 2,5	347 ± 2,5
Acadiane	135 - 15	212 ± 5	317 ± 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, vérifier :

- la hauteur avant qui doit être de  $200,6 \pm 10$  mm prise dans la zone « A » sous le véhicule, au plan d'appui des roues au sol,
- hauteur arrière : (voir page N° 98).

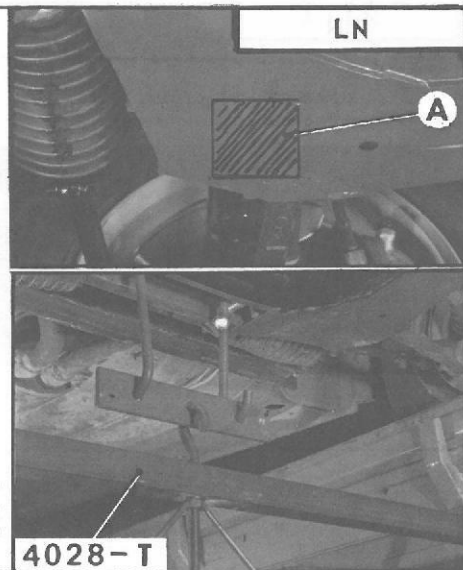
Parallélisme (réglable) pincement des roues vers l'avant :  $1 \pm 1$  mm

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

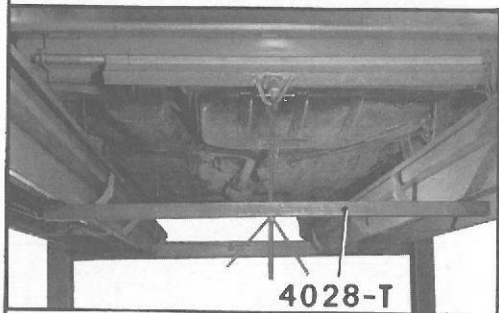
Inclinaison des pivots : (non réglable) :  $9^{\circ} 04' \pm 40'$

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.



LN



## ESSIEU ARRIERE

### Conditions de contrôle et de réglage :

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

- la hauteur arrière qui doit être de  $286 \pm 10$  mm du centre de l'articulation extérieure du bras sur la caisse au plan d'appui des roues au sol,
- hauteur avant : (*voir page 97*).

**Parallélisme** (réglable) : pincement des roues vers l'avant :  $2 \pm 1$  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
A Tous Types	390	1/17	34° à 35°
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 :  $534 \pm 0,5$  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  $\phi$  20 mm

Amortisseur démontable : capacité 320 cm<sup>3</sup>

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

Couples de serrage :

Ecrou de fixation de la transmission

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.

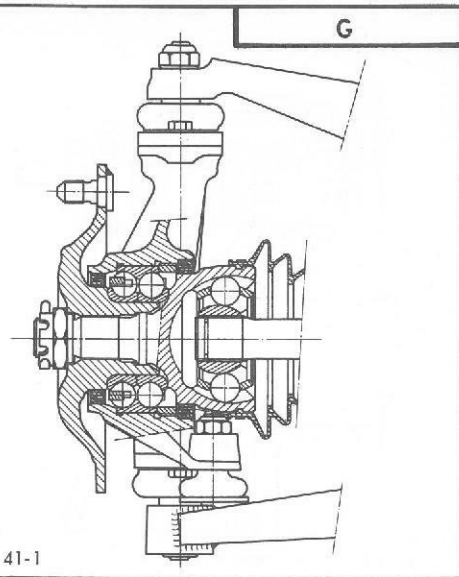
*Contrôle du carrossage, du braquage et du parallélisme* : se fait moteur tournant au ralenti en position « route », les hauteurs réglées.

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.



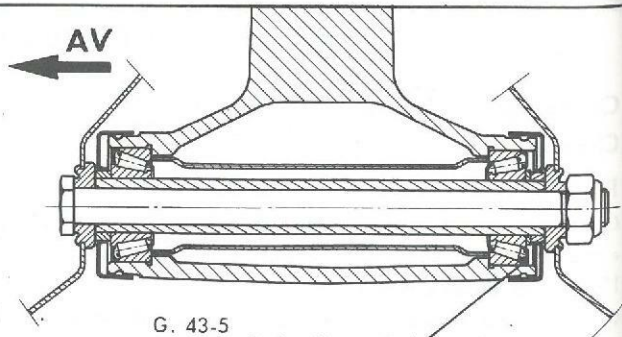
G. 41-1

ESSEUX  
SUSPENSION  
DIRECTION

ESSIEU AVANT

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.

AV ←

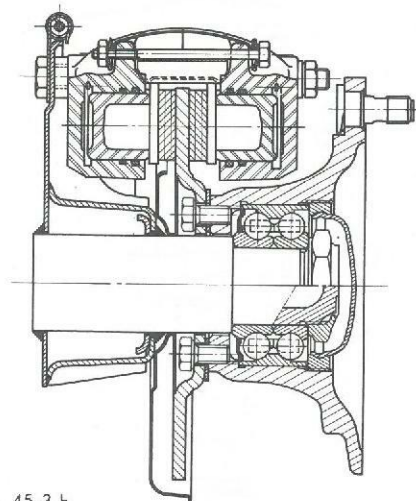


ESSIEU ARRIERE

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

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

G



G 45-3 b

SUSPENSION

G

**Blocs pneumatiques et amortisseurs :** (voir pages N<sup>os</sup> 131 et 132)

**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 de suspension, les pare-poussière des cylindres de suspension avant et arrière contiennent du liquide LHM à raison de :

- 7 cm<sup>3</sup> dans chaque pare-poussière avant
  - 25 cm<sup>3</sup> dans chaque pare-poussière arrière
- } (depuis le 1er Novembre 1972)

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



**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 cote 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) :  $0^{\circ} + \frac{13'}{29}$

**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.

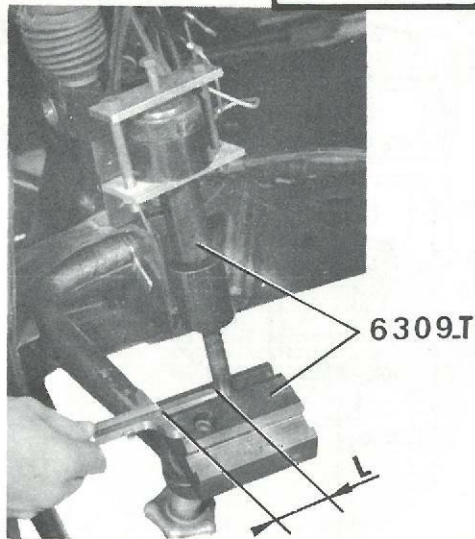
Réglage parallélisme : 1/4 de tour sur embout de barre = 1 mm.

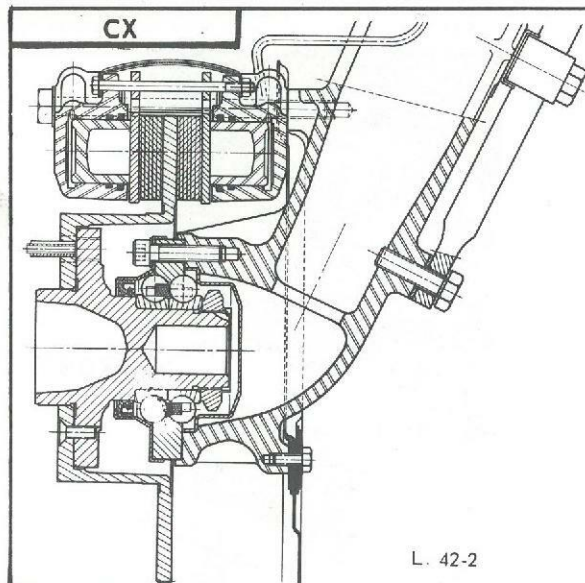
**Couples de serrage**

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 (faces et filets graissés) .....	35 à 45 da Nm

13 822

CX





L. 42-2

### ESSIEU ARRIERE

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

SUSPENSION

CX

**Blocs pneumatiques et amortisseurs :** (voir pages 131 et 132).

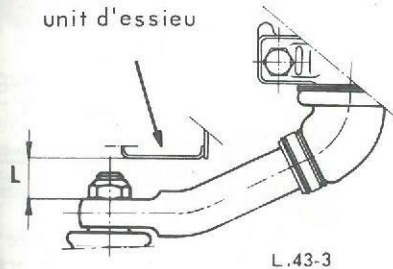
**Hauteurs :** Le réglage des hauteurs doit s'effectuer véhicule en position « route » et moteur tournant au ralenti.

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

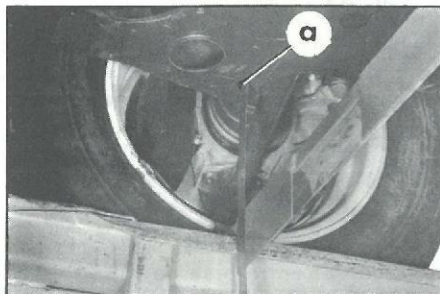
*Les hauteurs arrière* sont mesurées entre le dessous du point « b » de l'unit d'essieu et le plan d'appui des roues.

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

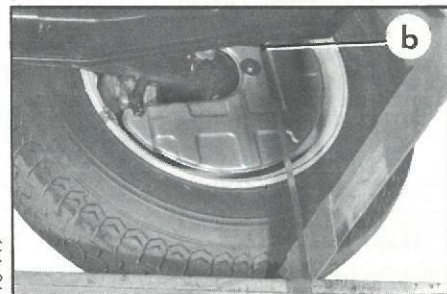
**Réglage latéral de la barre anti-roulis :** La cote L doit être identique de chaque côté à + 2 mm.



13 447



13 449





CX

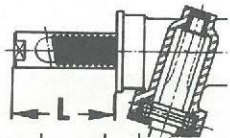
DIRECTION

Rapport de démultiplication :

Braquage (roue intérieure) :

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

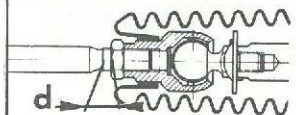
Point milieu de crémaillère



L.44-1

L gauche = L droite

Barres de direction



L.44-2

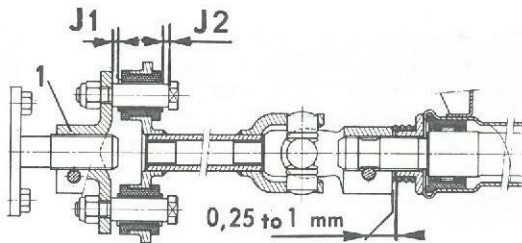
d gauche = d droite à 2 mm près

Direction mécanique  
1/24,5

Direction assistée à rappel asservi  
1/13,5

43°30' + 1°

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

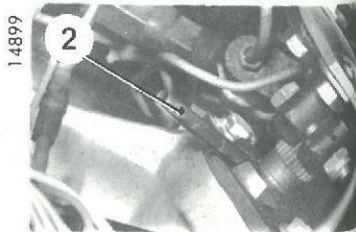


L.44-5

Direction mécanique seulement

Jeu entre cardan et entretoise de tube fixe

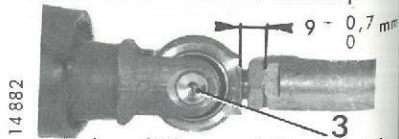
Point milieu de crémaillère  
Pige (2)  $\phi = 6,5$  dans le pignon de crémaillère.



14899

Leviers de direction

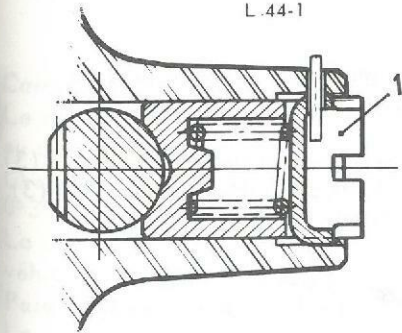
Positionnement liaisons élastiques



14882

Axe (3) perpendiculaire à fixation du carter sur traverse

L.44-1

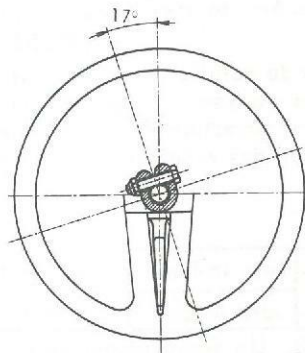


**DIRECTION.**

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

15 à 20°  
AVANT

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



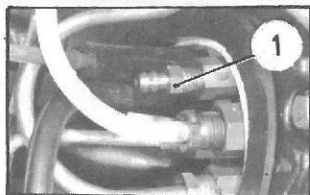
Emploi IMPERATIF

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) :**

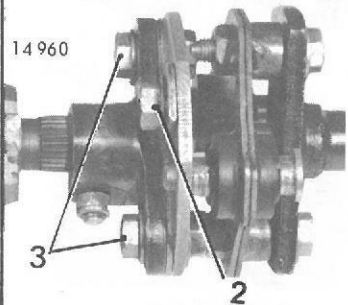
*Déport à droite* : tourner l'excentrique (2) vers la gauche après desserrage des vis (3).  
*Déport à gauche* : tourner l'excentrique (2) vers la droite après desserrage des vis (3).

**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 :**



14960

de NORMALE ROUTE à position « haute »	de NORMALE ROUTE à position « basse »
---------------------------------------	---------------------------------------

Pour 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 règle).

## ESSIEU AVANT

C 35

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

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

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

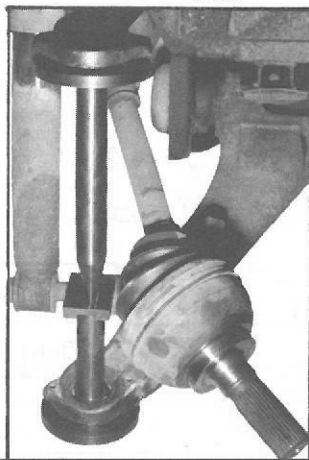
La chasse n'est pas réglable. Le contrôle s'effectue sur le véhicule à l'aide de l'appareil 2311-T ou de l'outil 5317-T.

**Parallélisme** : Ouverture des roues vers l'avant : 0 à 3 mm.  
Le réglage s'effectue en agissant sur les embouts de rotules de barres de direction, de la même valeur à droite et à gauche.

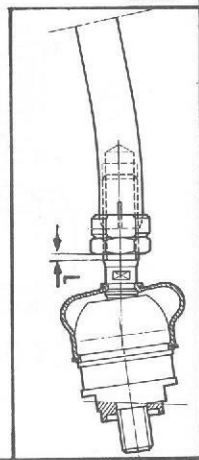
(Véhicules en charge : 1700 kg sur l'essieu avant et 1800 kg sur l'essieu arrière).

**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.

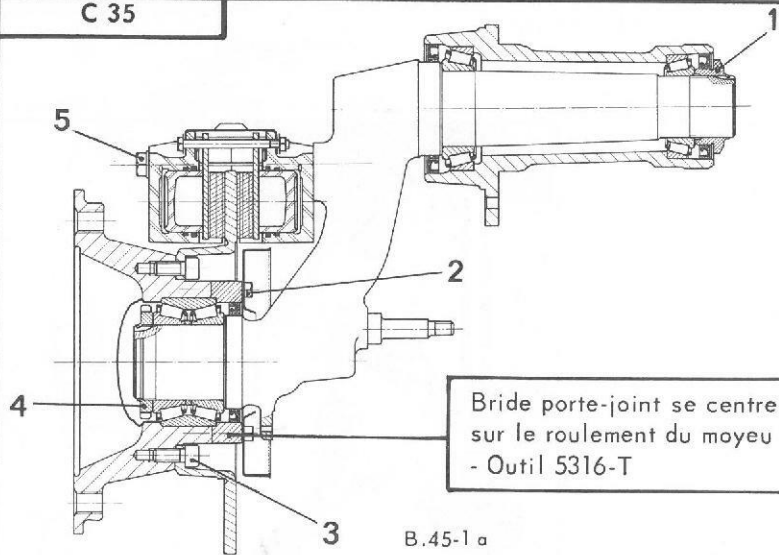
78-531



B.44-7



C 35



## ESSEIU ARRIERE

Parallélisme (*non réglable*) :  $0 \pm 3$  mm

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

Couples de serrage :

1. Ecou de bras ..... 25 à 35 da Nm
2. Ecou de bride porte-joint : 1 da Nm
3. Fixation disque sur moyeu : 7,5 da Nm
4. Ecou de moyeu : ..... 75 da Nm
5. Vis fixation étrier de frein : 4 à 4,5 da Nm

B.45-1 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	5,5 à 7,5
CX	7 à 9 Jante acier ( vis à tête conique ) Jante aluminium ( vis à tête plate avec rondelle élastique )
C 35	18 à 20

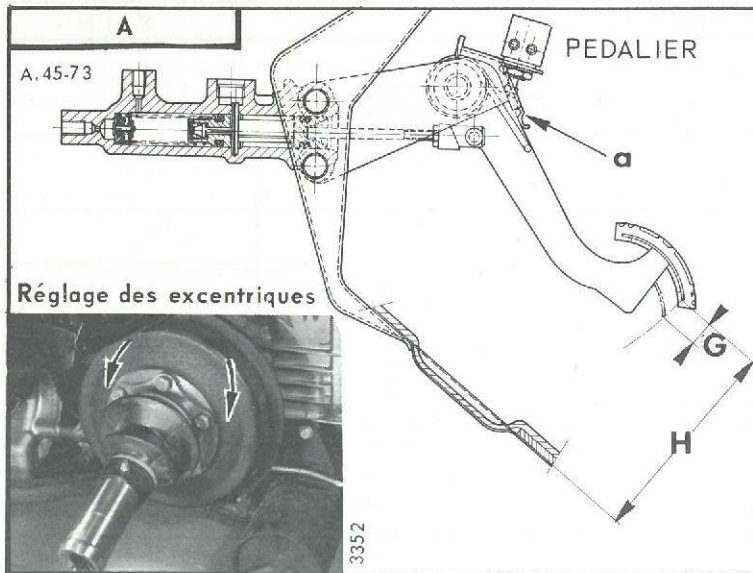
AZU  
AZ ( 2  
AZU  
Mehari  
AYA 2  
AK  
AYA 2-  
AZ ( 2  
AZU - A  
AZ ( 2  
AK - 2  
AMI 8  
Freins  
AYA 2  
AYA 2  
Acadian  
LN

## MAITRE-CYLINDRE - CYLINDRES DE ROUE

A - LN

Véhicules	Dates	Diamètre du maître-cylindre (en mm)	Diamètre des cylindres de roues (en mm)	
			AVANT	ARRIERE
AZU	( → 1/1972)	simple circuit 22	28,57	19
AZ (2 CV 4 - 2 CV 6)	(2/1970 → 6/1973)	simple circuit 20,6	28,57	17,5
AZU	(1/1972 → 6/1973)			
Méhari	(10/1968 → 6/1973)			
AYA 2 AK	(2/1970 → 6/1973) (5/1968 → 6/1973)	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)	simple circuit 19	28,57	17,5
AZ (2 CV 4-2 CV 6)-AZU AK - 2 CV Spécial	(10/1976 → )	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	φ des pistons d'étrier avant = 42	16 (Berline) 17,5 (Break)
AYA 2 - AYCB - Méhari	(10/1976 → 7/1977)	double circuit 20,6		28,57
AYA 2 - AYCB - Méhari Acadiane	(7/1977 → ) (2/1978 → )	double circuit 20,6	φ pistons avant = 42	16 17,5
LN	(10/1976 → )	double circuit 19		φ piston avant = 48





FREINS A TAMBOUR

Véhicules : AZ - AY - MEHARI - AZU - AK :

( → 10/1976 )  $H = 130 \pm 5$  mm.

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

Tambours de freins :

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

Rectification : 2 mm maxi au diamètre

## FREINAGE A TAMBOUR A DOUBLE CIRCUIT

A

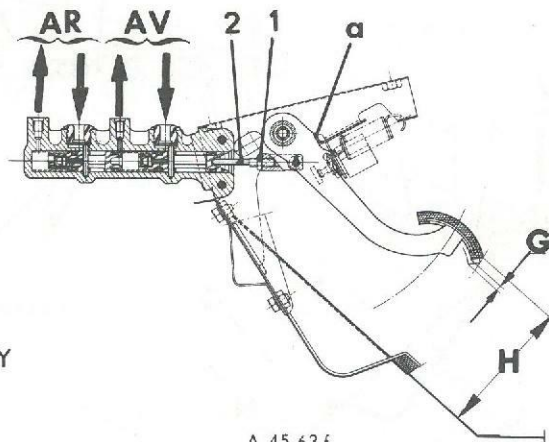
A Tous Types sauf AMI 8 : (10/76 →)

Dyane, Méhari : (10/76 → 7/77)

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

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

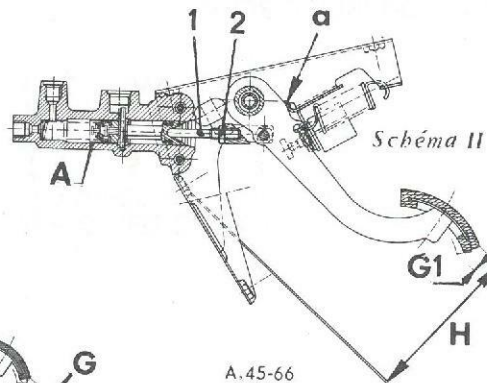
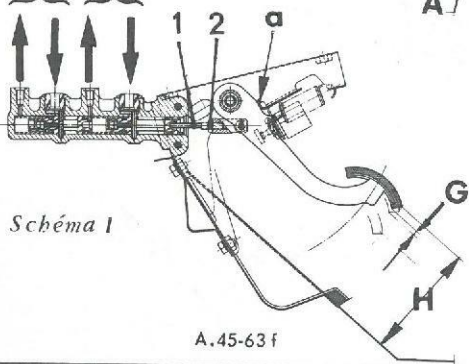
Liquide utilisé : Suivant Norme SAE J 1703 TOTAL FLUIDE SY



A.45-63 f

## FREINS A DISQUES

AR AV



**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 ».

**AMI 8 Tous Types (10/1976 →) (Schéma I) :**  
**Garde à la pédale :** Agir sur le contre-écrou (1) et le poussoir (2) pour obtenir :  $G = 1 \text{ à } 5 \text{ mm}$ .  
**Hauteur de pédale :** La pédale en butée en « a »  
 $H = 140 \pm 5 \text{ mm}$ , sinon, griffer la tôle « a ».  
**Liquide utilisé :** liquide spécial LHM.

**Epaisseur des disques :** 7 mm (4 mm mini)  
**Diamètre des pistons :** 42 mm.

## FREINS A DISQUE, A DOUBLE CIRCUIT

Epaisseur des disques : 7 mm (4 mm mini)

Diamètre des pistons : 42 mm

Dyane, Méhari : (7/77 → )

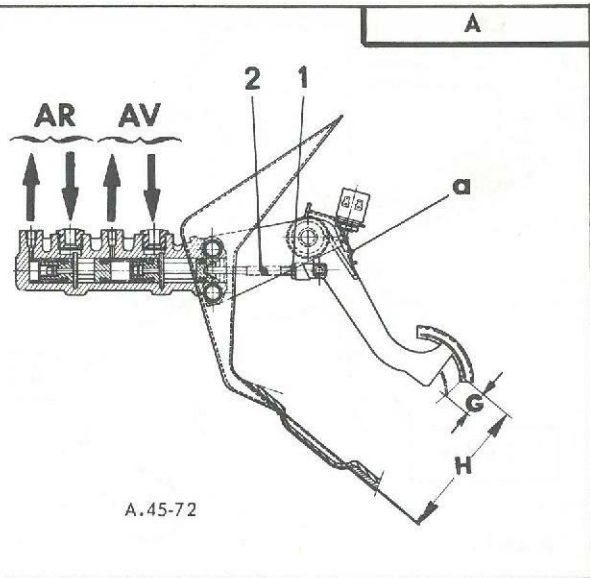
Acadiane : (2/78 → )

1) 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 »  $H = 143 \pm 4$  mm,  
sinon, griffer la tôle « a »

Liquide utilisé : TOTAL LHM.

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



## FREINAGE

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

Freins à tambour à l'arrière : Diamètre des cylindres de

roue arrière : DBA : 23,81 mm → 10/77

22 mm 10/77 ←

GIRLING : 22,2 mm

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.

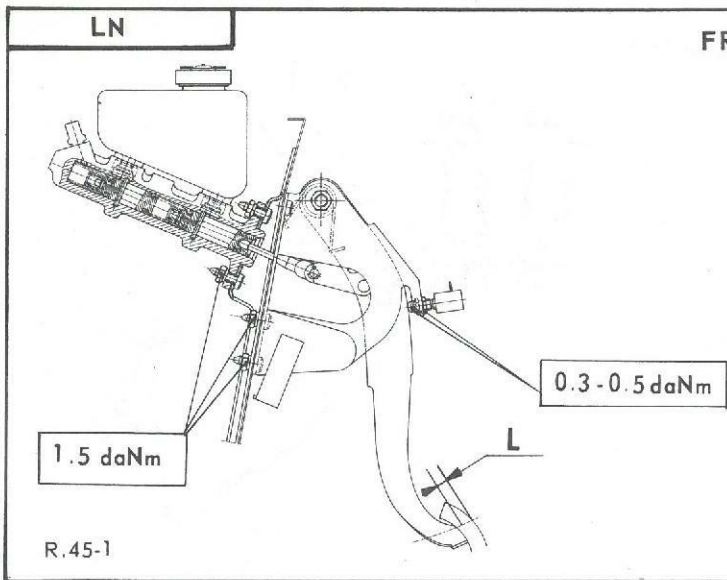
Liquide de frein : Suivant Norme SAE J-1703  
(TOTAL FLUIDE SY)

## 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

## FREINAGE

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

## REGLAGE DE LA GARDE DE LA PEDALE DE FREIN.

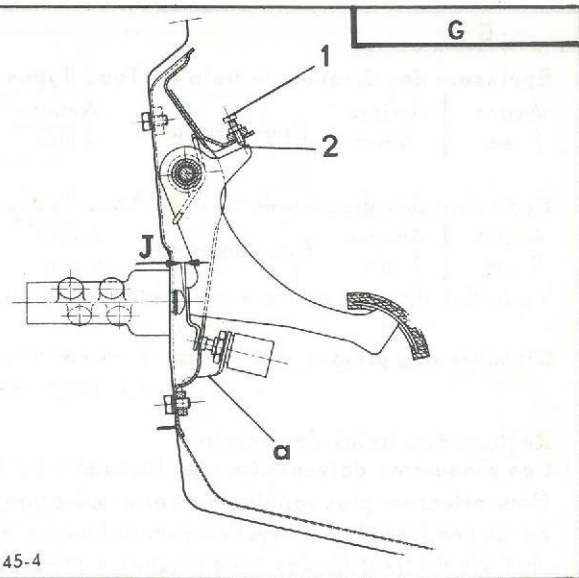
- Pédalier équipé d'une vis de réglage :** agir sur la vis (1) pour obtenir entre pédale et doseur, un jeu  $J = 0,1$  à  $0,5$  mm.
- Pédalier sans vis de réglage :** griffer la tôle (2) pour obtenir entre pédale et doseur un jeu  $J = 0,1$  à  $0,5$  mm.

## REGLAGE DU CONTACTEUR DE STOP.

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

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

**PURGE DES FREINS** (voir pages N<sup>os</sup> 128 et 129).



G.45-4

## FREINS

**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 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.

## FREINAGE

CX

Frein	AVANT Tous Types	ARRIERE		Break
		Berlines → 9/77	Berlines 9/77 →	
∅ du piston	42 mm	30 mm	30 mm	40 mm
Épaisseur du disque	20 mm	9 mm	7 mm	18 mm
Épaisseur mini disque	18 mm	7 mm	5 mm	16 mm
Surface d'une plaquette	55 cm <sup>2</sup>	24 cm <sup>2</sup>	18,5 cm <sup>2</sup>	36 cm <sup>2</sup>

Limiteur de freinage arrière sur Diesel T.T. et Break T.T.

**Impératif : Respecter la monte de plaquettes arrière correspondant au type de frein,**

sur Berlines : grandes plaquettes : → 9/1977

petites plaquettes : 9/1977 →

**Réglage de la pédale de frein :**

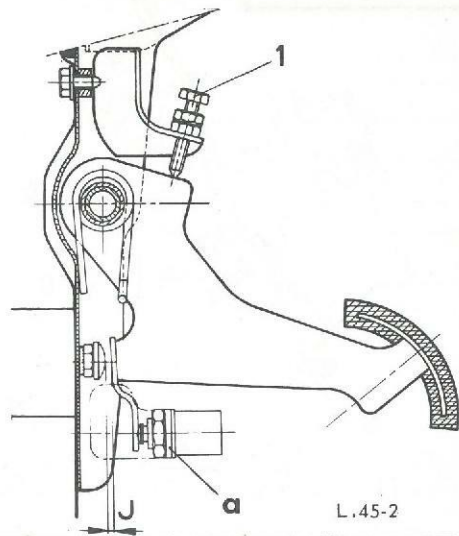
Agir sur la vis (1) pour obtenir un jeu J de : 0,05 à 3 mm.

**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.

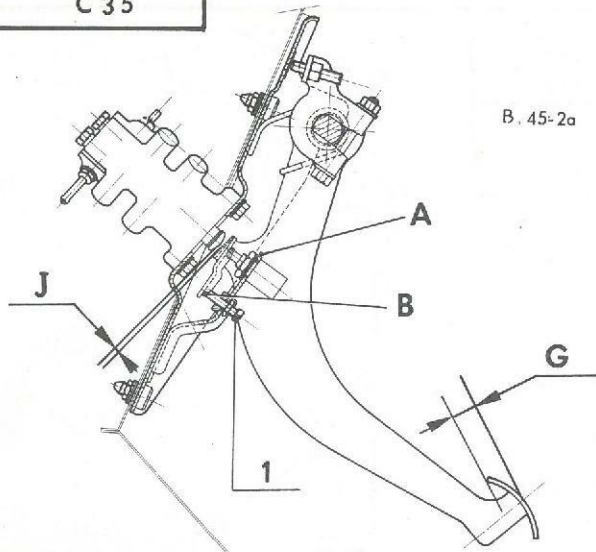
Les leviers de commande du frein de sécurité « au repos » doivent être en butée sur leur appui.

**Purge des freins :** (voir pages N<sup>os</sup> 128 et 129).





C 35



## FREINAGE

**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<sup>os</sup> 128 et 129).

Diam  
Epai  
Epai

Dose  
Si le  
ATT  
être

Purg  
Pour  
impé  
La p

C 35

## FREINAGE

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

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

**Purge des freins :** ( Voir pages N<sup>os</sup> 128 et 129 ).

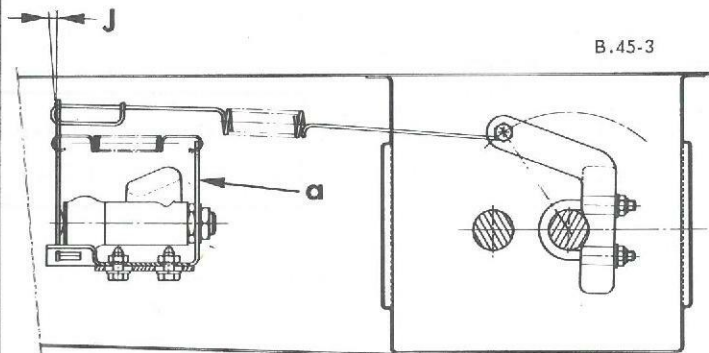
Pour effectuer la purge des freins arrière, lorsque le véhicule est équipé d'un indicateur de chute de pression, il est impératif de purger également celui-ci.

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

C 35

## 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).

## Réglage :

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

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

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

b) 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.

**PURGE DES FREINS (Avec limiteur de freinage à capacité) : —→ 9/1976**

**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 conjointeur-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**

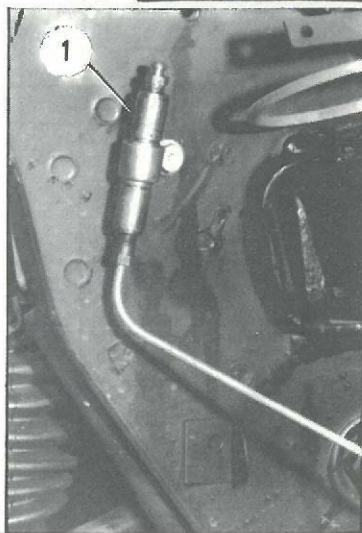
- Déposer la capacité (1) et placer un tube transparent sur l'extrémité du tube.
- Serrer la vis de détente du conjointeur.
- Maintenir la pédale de frein enfoncée.
- Mettre le moteur en marche au ralenti.
- Laisser couler le liquide (sans bulles d'air) par les étriers et le tube de capacité.
- Serrer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

**ARRIERE**

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

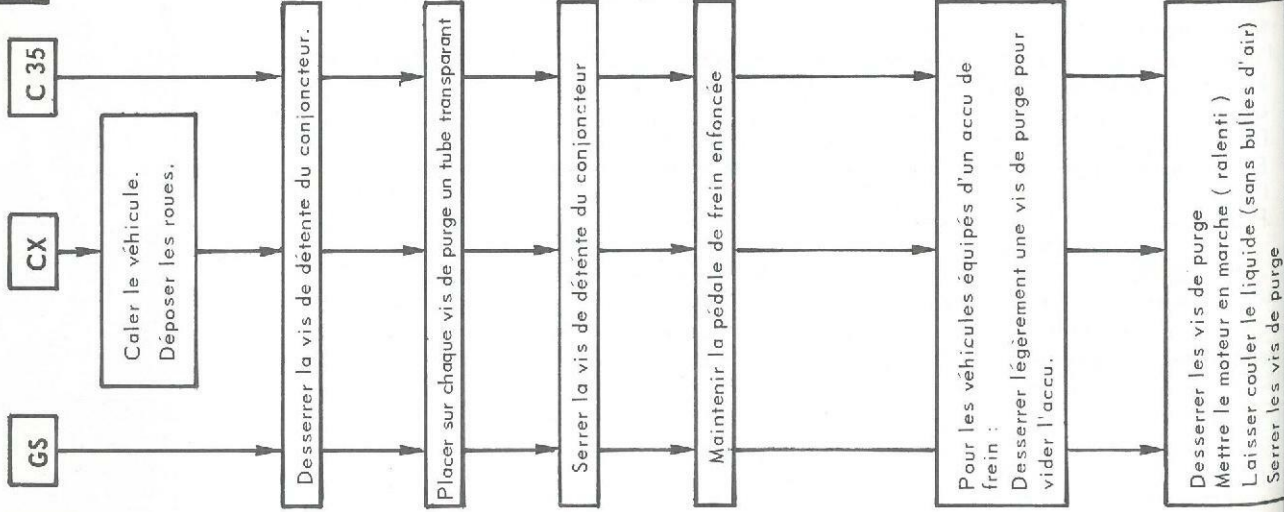
76-3

CX



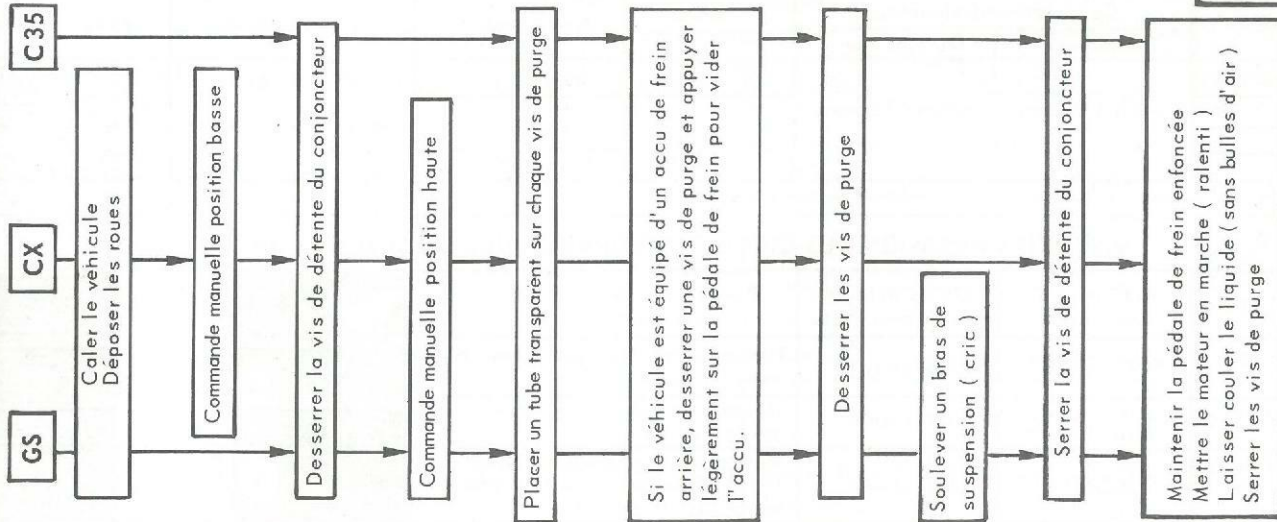
Freins avant

GS - CX - C 35



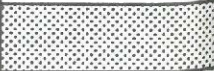
## Freins arrière

## PURGE DES FREINS





GS - CX - C 35

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

TOUS TYPES		TABLEAU DE TARAGE DES ORGANES					
Véhicules		Conjuncteur-disjuncteur		* Accu principal	Mano-contact	Vanne de sécurité	Accu de freins
		Conjecteur	Disjuncteur				
GS	→ 3/73	140 à 150 bars	165 à 175 bars	40 <sup>+5</sup> <sub>-10</sub> bars	60 à 80 bars	70 à 90 bars	
	3/1973 →			62 <sup>+2</sup> <sub>-32</sub> bars	75 à 95 bars		
CX TT					105 à 125 bars	110 à 130 bars	62 <sup>+2</sup> <sub>-32</sub> bars
C 35							

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

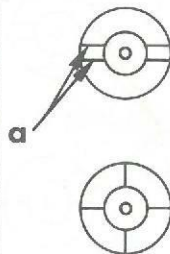
MISE HORS PRESSION DES CIRCUITS HYDRAULIQUES DE SUSPENSION

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	1	77-20
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		

## BLOCS PNEUMATIQUES ARRIERE - AMORTISSEURS

TOUS TYPES

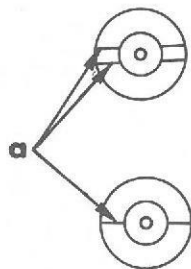
Véhicules	Type Volume	Tarage Repère sur bouchon	Tarage minimum	Repères	
				Sur bloc	Sur amortisseurs
GS T.T. sauf Break trois portes	Tôle emboutie 400 cm <sup>3</sup>	35 bars	25 bars	Cercle bleu côté cylindre	Sans trait - 1 clapet ϕ 14 - 1 trou étagé
GS Break trois portes				Cercle violet	Sans trait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





## TOUS TYPES

## BLOCS PNEUMATIQUES AVANT - AMORTISSEURS

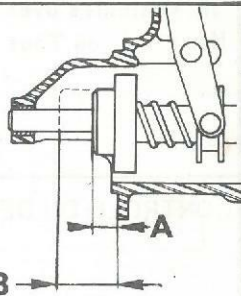


Véhicules	Type Volume	Tarage Repère sur bouchon	Tarage minimum	Repères	
				Sur bloc	Sur amortisseurs
CX Berline T.T. sauf GTI	Tôle emboutie 500 cm <sup>3</sup>	75 bars	48 bars	Sans	2 traits en « a » 1 clapet $\phi$ 14 sans trou étagé
CX GTI				Cercle gris côté bouchon	sans repère
CX Break T.T.				Cercle violet côté bouchon	1 trait en « a » sans clapet sans trou étagé
GS	Tôle emboutie 400 cm <sup>3</sup>	50 bars	40 bars	Sans	Sans trait 1 clapet $\phi$ 14 sans trou étagé
TT		55 bars			

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		Alternateur		Régulateur
AY.CA	7/1969 → 9/1973	DUCELLIER 7534 A PARIS-RHONE A 11 - M 4		DUCELLIER 8347
AY.CA	9/1973 → 9/1974	PARIS-RHONE A 11 - M 11		
AM3 et Break AK AYA2 - AY.CB «Dyane» AZA2 - AZ KA «2CV6» AZU B AY CA AY.CD - Acadiane	3/1969 → 7/1970 → 2/1970 →	DUCELLIER 7532 A ou B PARIS-RHONE A 11 - M 6 → 9/1973 PARIS-RHONE A 11 - M 12 9/1973 → FEMSA ALN 12-1 2/1975 →		
LN	10/1976 →	FEMSA ALD 12 N - 53 PARIS-RHONE A 11 R 3		DUCELLIER 8347
		A Tous Types	LN	Régulation
Rapport vitesse alternateur/moteur Débit en ampères sous 14 volts ( régime en tr/mn moteur )		1,8/1 6 A à 1050 tr/mn 22 A à 2350 tr/mn 28 A à 4450 tr/mn	2/1 8 A à 750 tr/mn 24 A à 1625 tr/mn 29 A à 3250 tr/mn	13,6 à 14,2 volts sous 22° ± 5° C à 2800 tr/mn moteur ( A Tous Types ) à 2500 tr/mn moteur ( LN )

DEMARREURS 12 volts (à commande par tirette)				A - LN						
Marque et type	φ mini du collecteur	Intensité démarrage	Affectation sur véhicule	Réglage du lanceur						
DUCELLIER 6134 PARIS-RHONE D 8 L 87	31,5 mm 34,5 mm	45 à 60 A	AK (2/1966 → 7/1973)							
DUCELLIER 6174 PARIS-RHONE D 8 L 80	30,5 mm 34,5 mm		AY.CA (Méhari) ( → 12/1971)							
DEMARREURS 12 volts à solénoïde										
DUCELLIER 6202 A ou B ( → 12/74 ) 6202 C (12/74 → )	31 mm plat	90 à 120 A	AY.B (9/69 → )	<table border="1"> <tr> <td>Ducellier</td> <td>Paris-Rhône</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> </table>	Ducellier	Paris-Rhône	A = 19,7 mm	A = 21 mm	B = 31,7 mm	B = 31,7 mm
Ducellier	Paris-Rhône									
A = 19,7 mm	A = 21 mm									
B = 31,7 mm	B = 31,7 mm									
PARIS-RHONE D 8 E 99 ( → 6/72 ) D 9 E 116 (6/72 → )	34,5 mm 31 mm		AZA 2-AZ.KA } (2/70 → ) AYA 2-AY.CB }							
ISKRA ZB 4 ( → 9/76 ) AZE 03.05 (9/76 → )			AY.CA (Méhari) (12/71 → ) AZU.B (9/72 → )							
FEMSA MTA 12.30		AK.AK-AM 3 (9/73 → ) AY.CD (Acadiane) (2/78 → )								
FEMSA MTA 12.40		RB.RB ou AC (LN) (10/76 → )								

G

## ALTERNATEURS

- I. Véhicules sans option (→ 6/73) monophasé 28 A - DUCCELLIER 7540 ou PARIS-RHONE A 11 M 7
- II. Véhicules avec option (→ 6/73) triphasé 35 A - DUCCELLIER 7541 (→ 5/72) ou PARIS-RHONE A 11 R 1 (→ 2/73)
- III. ou Tous Types (6/73 →) monophasé 35 A - DUCCELLIER 7562 (5/72 →) ou 513 D 12 A (9/77 →)  
 - PARIS-RHONE A 12 M 5 (2/73 →)  
 ou triphasé 35 A - SEV-MARCHAL 72 202 302 (→ 11/77) ou 72 202 702 (11/77 →)  
 - FEMSA ALG 12-5 (4/76 →)

CONTROLE DU DEBIT SOUS 14 volts : rapport des vitesses alterternateur/moteur 1,77/1  
 longueur mini des balais 10 mm (sauf SEV-MARCHAL type FREQ sans balais)

Intensité mini : I Ampères à N tr/mn moteur

I. Début de charge à 790 tr/mn :	6 A à 1100 tr/mn	22 A à 2400 tr/mn	28 A à 4600 tr/mn
II. Début de charge à 850 tr/mn :	13 A à 1150 tr/mn	31 A à 2550 tr/mn	35 A à 4500 tr/mn
III. Début de charge à 560 tr/mn :	11 A à 900 tr/mn	26 A à 1700 tr/mn	33 A à 4500 tr/mn
(sauf SEV à 590 tr/mn)			

NOTA : Sur PARIS-RHONE : Monter la poulie repère blanc de peinture côté palier de commande

G

## REGULATEURS

Régulateurs : DUCELLIER 8366 A ou B - PARIS-RHONE AYC 213 - SEV-MARCHAL (F 14 V) 72 717 102  
FEMSA GRO.12.4

Contrôle à 2800 tr/mn moteur à 22° C : 13,6 à 14,2 V  
Intensité croissante (sans revenir en arrière)

## DEMARREURS

Réglage du lanceur

Induit :  $\phi$  mini

Balais : longueur mini

Intensité au démarrage  
(sur véhicule)

DUCELLIER  
6208 ou 6217

$$A = 48,5 \begin{matrix} 0 \\ - 0,2 \end{matrix} \text{ mm}$$

$$B = 37,5 \text{ mm maxi}$$

30 mm  
7 mm

FEMSA  
MOB 12-1

$$A = 48,9 \text{ mini}$$

$$B = 38 \text{ maxi}$$

30 mm  
7 mm  
90 à 110 A

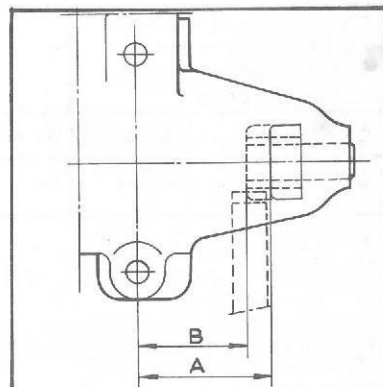
PARIS-RHONE  
D 8 E 103

$$A = 47,7 \pm 0,3 \text{ mm}$$

$$B = 38,3 \text{ mm maxi}$$

35 mm  
7 mm

G.53-2



CX Tous Types		ALTERNATEURS - REGULATEURS						
Véhicules		Type et Référence	Vitesse Alternateur Moteur	Longueur mini balais en mm	Contrôle : Intensité/Vitesse moteur			
					...A... à tr/mn	...A... à tr/mn	...A... à tr/mn	...A... à tr/mn
CX TT (9/74 → 9/75) <i>sauf attelage de remorque</i>	53 A	DUCELLIER 7584 B MOTOROLA 510-2	2,18/1	6 4	21 à 680	46 à 1510	51 à 2750	53 à 3670
CX attelage de remorque ou TT (9/75 →) <i>sauf ambulance ou BV 5 ou Injection</i>	72 A	PARIS-RHONE A 14 R 3 SEV-Marchal 71 333 102 MOTOROLA 510-4 PARIS-RHONE A 14 R 17		6 4				
CX Ambulance et Injection	80 A	PARIS-RHONE A 14 R 11		6				
CX Boîte cinq vitesses	80 A	PARIS-RHONE A 14 R 22	1,98/1	6	40 à 750	69 à 1510		

Régulateurs : SEV-Marchal (F 14 V) 72 717 102 ou DUCELLIER 8379 (Essence) ou 510-002 (Diesel)  
PARIS-RHONE AYC 2114 ( → 91975 ) ou AYC 2117 (9/1975 → ) ou AYB 2118 (Diesel)

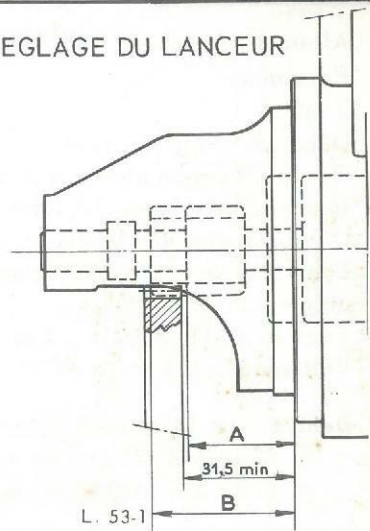
Contrôle de la régulation : Intensité croissante : 13 à 14,2 V à { 2750 tr/mn moteur à 22° C ± 15° C sauf BV 5  
3020 tr/mn moteur à 22° C ± 5° C sur BV 5

## DEMARREURS

CX Tous Types

	Longueur mini des balais	$\phi$ mini collecteur en mm	Réglages		Intensité absorbée ou démarrage du moteur
			A mm maxi	B mm mini	
Essence Carbu ( $\phi = 92$ mm) Ducellier 6236 A Paris-Rhône D 9 E 10 (avec pattes arrière)	8 mm	30,25	30,5	43,7	150 à 170 A
		35,5			
		30,25			
		35,5			
Ducellier 6236 C Paris-Rhône D 9 E 21 (sans patte arrière)	8 mm	30,25	30,5	43,7	150 à 170 A
		35,5			
Essence Inject. ( $\phi = 100$ mm) Ducellier 536.001 A	8 mm	38,5	30,5 maxi	$40 \pm 0,5$	165 à 190 A
Diesel 2,2 litres ( $\phi = 115$ mm) Paris-Rhône D 11 E 163	7 mm	44	29,9	39,5	280 à 300 A
Diesel 2,5 litres Paris-Rhône D 11 E 169	7 mm	44	$28,4 \pm 0,65$	$1 \pm 0,5$ entre butée fixe et pi- gnon avancé	320 à 350 A

## REGLAGE DU LANCEUR





C 35

**ALTERNATEUR**

<b>Alternateur triphasé :</b>	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
Epaisseur 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

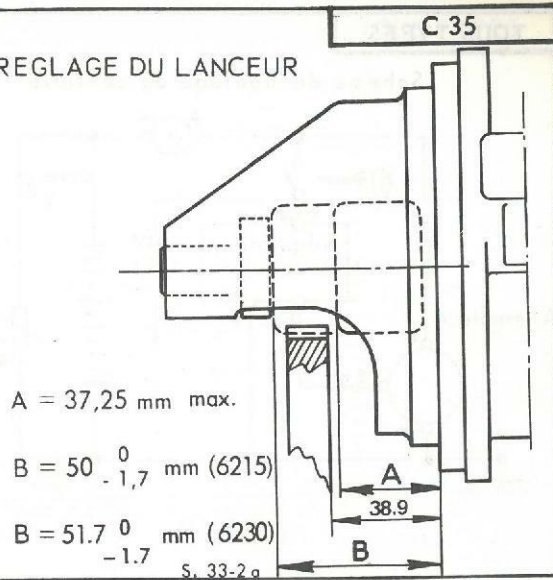
**REGULATEUR****Régulateur :** PARIS-RHONE AYB 21**Régulation :** moteur à 2750 tr/mn

- Pour un débit inférieur à 10 A : 13,4 à 14,2 volts
- Pour un débit supérieur à 12 A : 13 à 13,8 volts

## DEMARREURS

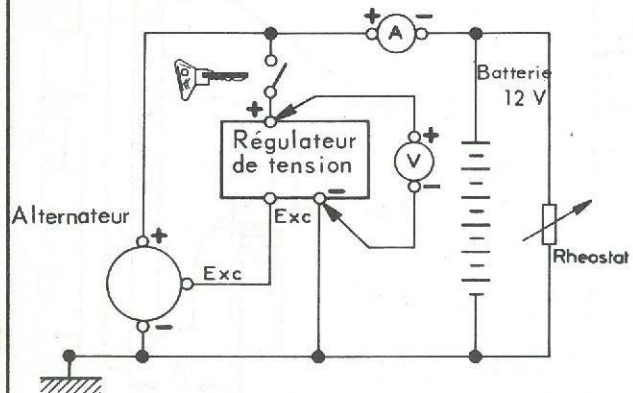
	Moteur ESSENCE	Moteur DIESEL
Démarreur :	DUCELLIER 6215 C	DUCELLIER 6230 A
Induit : Diamètre mini du collecteur après rectification :	38,5 mm	38,5 mm
Contrôle d'un démarreur sur véhicule :		
Intensité absorbée au lancement du moteur :	180 à 200 A	280 à 300 A
Balais : Longueur mini après usure :	8 mm	6 mm

## REGLAGE DU LANCEUR



## TOUS TYPES

Schéma de montage de contrôle



TT. 53-1

## CIRCUIT DE CHARGE

## CONTROLE D'UN REGULATEUR DE TENSION

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

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

## 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.

TOUS TYPES

Schéma de montage de contrôle

